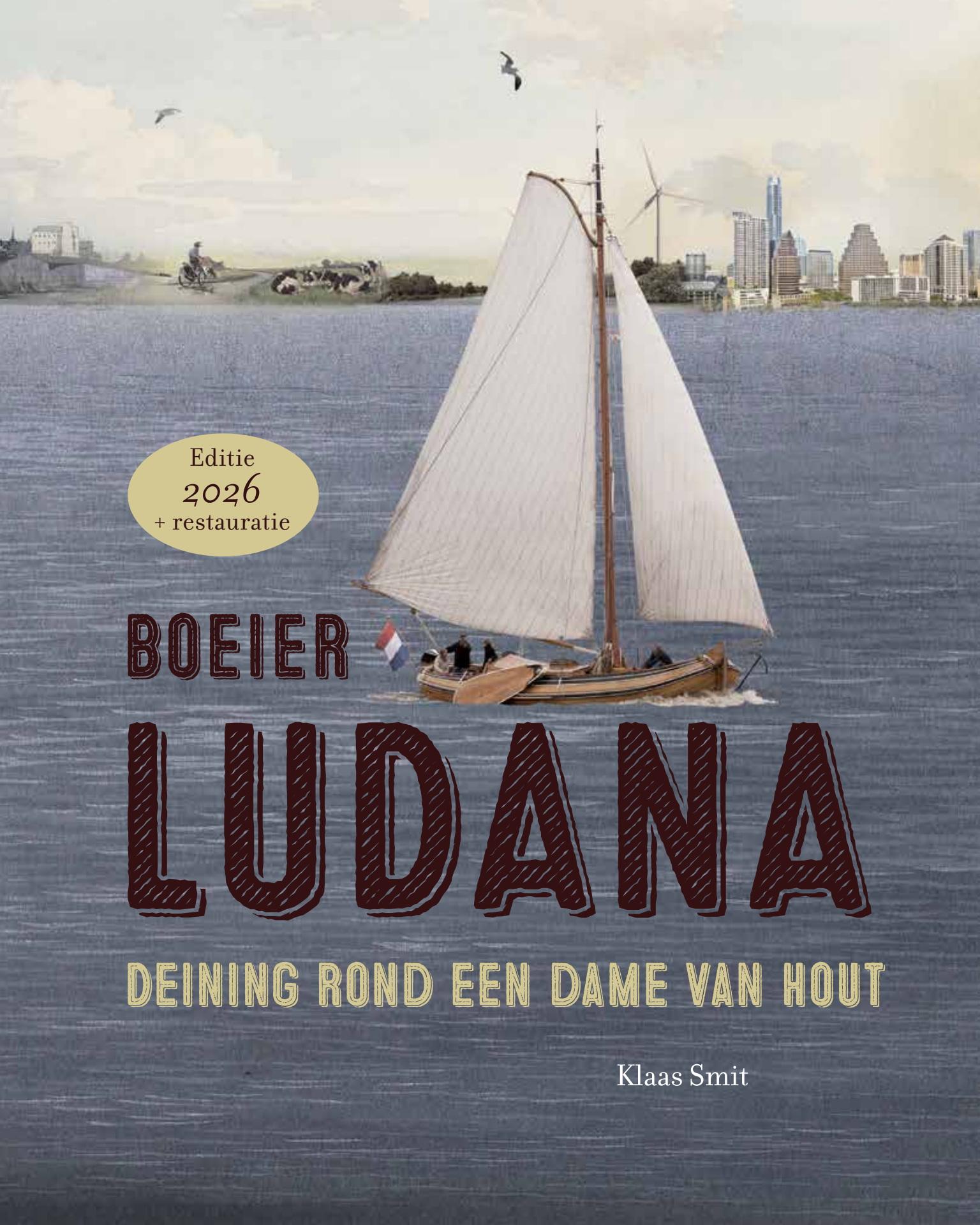




Editie
2026
+ restauratie

BOEIER

LUDANA

DEINING ROND EEN DAME VAN HOUT

Klaas Smit

BOEIER

LUDANA

DEINING ROND EEN DAME VAN HOUT

Editie
2026
+ restauratie

COLOFON

Auteur:
Klaas Smit

Redactie:
Bestuur Stichting Behoud Boeier

Ontwerp, lay-out en illustraties:
Suzan Out

Druk- en bindwerk:
Printsupport4you
Steenwijk

Dit boek is tot stand gekomen met subsidie van:
Samenwerkende Maritieme Fondsen
Amsterdam

Uitgever:
Smit Publicaties
Kaatsplein 17
8748 BZ Witmarsum
info@smitpublicaties.nl
www.smitpublicaties.nl

Stichting Behoud Boeier
www.boeier.org
behoudboeier@gmail.com

© 2026 Smit Publicaties en Stichting Behoud Boeier

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Vierde en herziene druk, mei 2026
ISBN/EAN: 978-90-824232-3-5
NUR 484



'Ludana op de Amstel'. De foto komt uit de boedel van de werf Bernhard in Nieuwendam. Het betreft een originele 22x28 afdruk van fotograaf Elfrinkhoff. Bron: ssrp.nl

INHOUD

VOORAF.....	6
DEEL I — BERNHARD: DE WERF EN DE BAZEN.....	9
Nieuw elan.....	10
De scheepswerven van Bernhard.....	12
Nicolaas Adrianus Bernhard.....	16
De boeiers van Bernhard.....	20
DEEL II — DE EERSTE NEDERLANDSE JAREN 1893 -1931.....	23
Integrale weergave van de opdracht voor de bouw	24
Opdracht voor de bouw van de <i>Fenna</i>	26
Lijnenplan van de <i>Fenna</i>	27
Tewaterlating van de <i>Fenna</i>	31
Van <i>Fenna</i> naar <i>Fortuna</i>	32
Halfmodellen.....	34
<i>Fortuna</i> wint zilveren medaille.....	35
Zeilwedstrijd met de <i>Fortuna</i>	36
<i>Olga</i>	37
<i>(H)ludana</i>	38
<i>Ludana</i>	41
De Stoppelaar.....	47
Kenmerken van de <i>Ludana</i>	48
DEEL III — DE ENGELSE JAREN VAN DE LUDANA 1931 -1982.....	55
Felix Gotto: zomer 1946 - zomer 1947.....	56
Het levensverhaal van Felix Gotto.....	59
‘A continental touch’ in trouble.....	65
William C. Rae: 1947-1955.....	66
A.E. Lea: 1955-1963.....	68
Bessant en Chapman: 1963-1976.....	68
‘An immediate eyecatcher’ in blue, red and grey.....	69
Clive Wallace: 1976-1983.....	72

DEEL IV — LUDANA WEER TERUG IN NEDERLAND VANAF 1982.....	81
Niek Gravesteijn: 1983 - 1986.....	82
Dhr. Beernink: 1986 - 1992.....	82
Combert Burger: 1992 - 1997.....	82
Dries Verwaaijen: 1997 tot 2018.....	89
Brandmerk.....	90
Koningin van de vloot.....	98
DEEL V — RESTAURATIE VAN HET ACHTERSCHIP IN 2023.....	101
Een nieuwe kont voor Ludana	102
Bijzonder bezoek.....	107
Fotoverslag restauratie achterschip.....	111
Houtselectie.....	112
‘Sloop’.....	114
Kielbalk.....	116
Romp.....	118
Kuip.....	120
Techniek.....	122
Interieur.....	123
DEEL VI — STICHTING BEHOUD BOEIER	125
Rentmeesters	126
Structurele betrokkenheid.....	127
Boeierfamilie.....	128
Verzilvering en verjonging	129
Schippersteam.....	129
Vaareigenschappen.....	131
Onderdak.....	132
Schip van verbinding.....	133
TOT SLOT.	136

In 2018 verscheen de eerste editie van deze ‘biografie’ over boeier *Ludana*. Daarmee markeerden we toen 125 jaar sinds haar tewaterlating in 1893, toen zij – nog onder de naam *Fenna* – van de helling gleed bij scheepsbouwer Bernhard aan de Lijnbaansgracht in Amsterdam. In die tijd hebben bijna twintig eigenaren zorg gedragen voor haar voortbestaan. *Ludana* bracht meer dan vijftig jaar door in Engeland en kwam daarna terug naar Nederland. Er waren periodes waarin haar toekomst onzeker was, maar telkens opnieuw bleek iemand bereid haar een nieuw perspectief te geven. Wie met haar leefde en voer, hield haar vaak blijvend in het hart.

Nu, in 2026, kunnen we met trots vaststellen dat *Ludana* in uitstekende staat verkeert. De restauratie van het achterschip in 2023 – uitgevoerd op de werf van Peter Schouten in Kortenhoeve – was daarin een cruciale stap. Deze restauratie is mogelijk gemaakt door de steun van het Cultuurfonds, het Mondriaanfonds en Stichting Goede Doelen NH1816 en natuurlijk van onze rentmeesters.

Met een nieuw tuig en herwonnen souplesse vaart de *Ludana* weer ‘dartel’ over de Friese wateren. We zijn Peter Schouten zeer erkentelijk omdat hij met vakmanschap en respect voor de geschiedenis van het schip het karakter van de *Ludana* wist te behouden. Zoals de titel luidde van het artikel in *De Spiegel der Zeilvaart* (januari 2024): *Ludana vaart weer zoals de bouwster het ooit bedoelde*. Zij heeft haar plaats op het water opnieuw ingenomen, als varende erfgoed dat niet alleen wordt bewaard, maar ook daadwerkelijk wordt gebruikt.

De restauratie vormde aanleiding voor de nieuwe editie van dit boek. Een deel van de oorspronkelijke tekst was achterhaald, terwijl tegelijkertijd nieuwe informatie bleef opduiken: foto’s, verhalen en details, vaak aangedragen door mensen die *Ludana* een warm hart toedragen. Die brede betrokkenheid verrijkt haar verhaal en onderstreept hoeveel betekenis dit schip voor velen heeft.

Zoals hoort bij een varende schip, blijft de blik gericht op de horizon. *Ludana* is inmiddels 133 jaar oud en wij zien het als onze verantwoordelijkheid haar door te geven aan een volgende generatie. We hopen jonge mensen te enthousiasmeren om met haar te varen, van haar te leren en zorg voor haar te dragen. Dat vraagt inzet, maar de uitgangspositie is sterker dan ooit: *Ludana* is in goede staat en is een fijn zeilschip.

Een andere stip op de horizon is het realiseren van een passend ‘huis’ voor *Ludana*: een schiphuis waar zij beschut ligt, kan worden onderhouden en waar mensen die zich met haar verbonden voelen, samen kunnen komen.

Met dit boek willen wij laten zien dat het verhaal van *Ludana* geen voltooid verleden is, maar een levend en doorgaand geheel. Wij hebben vertrouwen in haar toekomst en nodigen iedereen die dat deelt uit om betrokken te zijn, als rentmeester, meevaarder of -denker. Zo zorgen we er samen voor dat onze dame van hout ook de komende generaties onder zeil blijft. We wensen u veel leesplezier toe.

*Bestuur van Stichting Behoud Boeier
Mei 2026*



'Boeier *Ludana* - Zeilt weer zoals de bouwer het ooit bedoelde', Spiegel der Zeilvaart, januari 2025. Fotograaf: Bertel Kolthof



Dit geëmailleerde tegeltafel is op 31 december 1931 door de gemeente Amsterdam aangeboden aan Harmen Bernhard, de derde en laatste generatie van de scheepsbouwers Bernhard aan de Lijnbaansgracht. Bron: ssrp.nl

DEEL I

BERNHARD: DE WERF EN DE BAZEN



Amsterdam in de steigers eind negentiende eeuw: het Rijksmuseum verschijnt aan de rand van de stad. Bron: nhnieuws.nl

NIEUW ELAN

Het is 1892, het eind van de eeuw. Een onzekere periode. Een periode van grote wetenschappelijke, technische en economische veranderingen. Na een initiële achterstand ten opzichte van landen om ons heen, komt uiteindelijk in Nederland ook de industrialisatie op gang, met in haar kielzog grote veranderingen op sociaal en maatschappelijk gebied. De wetenschap komt op en vindt nieuwe verklaringen die mensen in verwarring brengen. Darwin heeft een aantal jaren eerder met zijn evolutieleer Bijbelse opvattingen aan het wankelen gebracht. De opkomst van het socialisme verstoort de heersende kracht van de bovenklasse. Bestaande machtsverhoudingen zijn aan het veranderen, terwijl de bovenklasse krampachtig probeert daar niets van te laten

merken. In de kunst en architectuur leidt deze onzekerheid tot een vlucht uit de realiteit. Er ontstaat een periode van overbeschaving en luxe. Een periode van nieuw elan.

Amsterdam stond in de steigers. Er werd volop gebouwd. In 1864 verrees aan de rand van de stad het Paleis voor Volksvlijt. In 1867 verscheen in de weilanden buiten de stad ineens de Heineken Brouwerij. In 1880 kwam er een Stationseiland. In 1885 werd het Rijksmuseum gebouwd, eveneens in de weilanden buiten de stad. In 1888, letterlijk in the middle of nowhere, stampte de stad het Concertgebouw uit de grond en een jaar later was het Centraal Station gerealiseerd op het Stationseiland. Een golf van nouveau riche overspoelde Amsterdam. In april 1885 werd de

Zeilvereniging Het Y opgericht. Jachteigenaren konden hun schepen afmeren in de nieuwe verenigingshaven aan het Westerdok. De vloot bestond voornamelijk uit boeiers, gebouwd bij gerenommeerde werven als Eeltje Holtrop van der Zee in Joure maar ook bij de Amsterdamse scheepswerf Het Jacht van Y-lid Nicolaas Adrianus Bernhard. N.A. Bernhard had na de dood van zijn vader Harmen Bernhard de werf Het Jagt aan de Lijnbaansgracht 304a overgenomen. Hij veranderde de naam in Het Jacht, geschreven volgens de recente spelling van die tijd. Dat tekende deze moderne man, die hield van alles wat nieuw was. Tussen 1884 en 1893 bouwde N.A. Bernhard tien houten boeiers, waarvan de helft voor leden van Het Y. Nicolaas Adrianus behoorde zelf ook tot de nieuwe rijken, slimme zakenman als hij was. N. A. Bernhard had de werf overgenomen maar

zijn broer Harmen werkte ook in de zaak. Harmen was wat jachten betreft waarschijnlijk de belangrijkste aanbrengrer van nieuwe opdrachten. Harmen was net als zijn broer lid van Zeilvereniging Het Y. De werf Het Jacht was eigenlijk een huisbouwer van schepen voor Y-leden.

Op 26 juli 1892 kwam Weledele Heer mr. N.J.C. Lette van Oostvoorne, wonende aan de Leidschekade in Amsterdam met Scheepsbouwmeester H. Bernhard overeen dat de werf een boeierjacht van 10 meter zou gaan bouwen. Hiermee startte het roemruchte leven van *Fenna*, die later *Fortuna*, *Olga*, *Hludana* en sinds 1921 *Ludana* zou gaan heten. Maar, we lopen iets te hard van stapel. Wie was de familie Bernhard en hoe zat het precies met hun scheepswerven?



De Bernhard-werf 'Het Jacht' aan de Looijerssloot kort na de Tweede Wereldoorlog. De werf is dan al weg, maar de naam staat nog op de gevel. Bron: ssrp.nl



De werf aan de Lijnbaansgracht in de tijd van H. Bernhard sr. geschilderd door Eduard Alex Hilverdink, 1875 - Scheepvaart Museum Amsterdam. Bron: debinnenvaart.nl

DE SCHEEPSWERVEN VAN BERNHARD

We kunnen putten uit verschillende bronnen en dat doen we dan ook dankbaar. Zo bestaat er informatie, rechtstreeks afkomstig van familie. De zoon van N.A. Bernhard, Harmen Bernhard, schreef in 1949 een brief aan de Bedrijfsgroep Scheepsbouw in Den Haag. Deze Bedrijfsgroep verzamelde geschiedkundige gegevens van scheepswerven. Die brief is bewaard gebleven.

Met Jaap Bernhard, achterkleinzoon van N.A. Bernhard, hebben we genoeglijke uren doorgebracht. Hij vertelde vol enthousiasme over de werven, zijn voorvaderen en hun schepen. Elisabeth Spits heeft in haar boek 'Nederlandse jachten 1875-1975' aandacht besteed aan de werven van Bernhard. Volgens Jaap Bernhard heeft Elisabeth de historie zeer accuraat beschreven. In het tijdschrift

De Spiegel der Zeilvaart verschenen artikelen en dr. Ir. J. Vermeer schenkt aandacht aan de werven in zijn standaardwerk 'de boeier'. Niet alle bronnen hebben het bij het rechte eind maar Jaap Bernhard stuurde bij waar nodig.

Harmen Bernhard, zoon van N.A. Bernhard, begint zijn brief van 30 april 1949 als volgt:

"In 1850 nam mijn grootvader, de Heer H. Bernhard, de reeds bestaande scheepswerf 'Het Jacht' aan de Lynbaansgracht te Amsterdam, destyds geheel aan de buitenkant der stad Amsterdam en in vry open water gelegen, over.

Deze werf was gelyk aan tientallen soortgelijke werfjes in en om Amsterdam gelegen: een stukje grond aan het water met eenige hellingen

voor reparatie, een loods voor hout en voor nieuwbouw van vletten, pramen en kleine jachten. Door hard werken en vakbekwaamheid wist genoemde H. Bernhard een reputatie te verwerven, die syn werf, boven anderen, soortgelyke, deed uitkomen, vooral door het maken en repareren van jachten, het maken van z.g. bokschuiten bestemd voor het vervoer van turf uit de veenderyen rondom Amsterdam; waterschuiten voor het halen van water uit den Amstel ten behoeve van de watervoorziening van Amsterdam en z.g. boomschuiten welke bestemd waren voor het vervoer van koopmansgoederen door de stadgrachten en over het Y. Daar deze boomschuiten voorzien waren van een verzonken dek van losse planken, ondervonden zy met lading veel hinder van overkomend water op het toenmalige open Y. Ten einde hierin te voorzien, besloot myn grootvader een vaartuig met vast dak te bouwen en zoo doende werd de eerste dekschuit, in dien tyd, zolderschuit genoemd, door hem ontworpen en gebouwd.



Zolder- of dekschuiten. Bron: debinnenvaart.nl



H. Bernhard sr. Bron: ssrp.nl

Dit nieuwe type vaartuig bleek in de practyk en speciaal in de Amsterdamsche haven, voor het vervoer van koopmansgoederen uitstekend te voldoen, hetgeen wel bewyst de duizenden dekschuiten, na dien gebouwd en vrywel in geheel Nederland in gebruik genomen, zelfs met een draagvermogen van 400 ton."

Bij Vermeer lezen we in 'de boeier' nog dat Bernhard met de zolderschuiten bijdroeg aan het economisch verkeer van de stad, want de laadvloer was even hoog als de kade. Dat maakte tijdrovende hijswerkzaamheden overbodig. Harmen Bernhard was succesvol, zo blijkt uit het uitbreiden van zijn werf met een aantal panden aan de Derde Weteringdwarsstraat.

De kleinzoon van de oprichter beschrijft in zijn brief de volgende fase in de geschiedenis van de Bernhardwerven:

"In 1880 nam myn vader, de Heer N.A. Bernhard, deze werf over en bouwde weldra

het eene jacht na het andere, boeiers, tjotters, kielboten, en centreboards, waaronder vele snelle zeilers, waarmede hy een welbekende en goede naam verwierf. Daar myn vader, naast den houten scheepsbouw ook de yseren bouw ter hand had genomen, bouwde hy de eerste yseren dekschuit, welke later in serie gebouwd werden en kon selfs, ver voor syn overlyden in 1926, de duizendste dekschuit afleveren.

Daar bovengenoemde werf, door uitbreiding der stad, steeds meer ingesloten raakte, kocht myn vader in Augs. 1899 de scheepswerf van den Heer Aaldrik Hooites Meursing te Nieuwendam."

Met haar spuurwerk heeft Elisabeth Spits de herinneringen van Harmen Bernhard (1879-1968), kleinzoon van de oprichter, verder aangevuld en waar nodig verbeterd. In haar voornoemde boek meldt zij dat oprichter en scheepstimmerman Harmen Bernhard (1825-1880) de werf 'De Jaagschuit' kocht in 1855. De kleinzoon heeft het in zijn brief over het jaartal 1850 en de naam 'Het Jacht' maar dat klopt dus niet. De werf was vervallen en meteen na aankoop veranderde Harmen de naam van

de werf in 'Het Jagt'. Dat klonk ambitieuzer. Harmen Bernhard werd geboren in Loenen aan de Vecht en overleed in 1880. Zijn zoon Nicolaas Adrianus Bernhard (1856-1926) nam – eigenlijk noodgedwongen – de werf in dat jaar over. N.A. Bernhard veranderde de naam 'Het Jagt' in 'Het Jacht', de modernste schrijfwijze van die tijd. Elisabeth Spits: "Het was voor die tijd een modern georganiseerde werf. De bouw van bedrijfsvaartuigen was weliswaar *core business* maar de werf kreeg ook naam in de jachtbouw. Bernhard begon met traditionele platbodemjachten maar toen de belangstelling bij de watersporters voor scherpe jachten toenam, werden er ook midzwaard- en kieljachten gebouwd. Deze scheepstypen waren het modernste wat de jachtbouw in die tijd te bieden had."

N.A. Bernhard kocht niet alleen de werf in Nieuwendam erbij, die hij eveneens 'Het Jacht' doopte maar ook de voormalige werf van Seijmonsbergen (1904) in Oostzaan en iets later een oude botterwerf in Durgerdam. In de brief van Harmen Bernhard, zoon van N.A. Bernhard, lezen we verder:

"Direct na de overname van de werf van den Hr. A.H. Meursing, door myn vader den Hr. N.A. Bernhard, werd deze werf weer in exploitatie gebracht en op den bouw van aannemersmateriaal gespecialiseerd, zooals [...] Onderlossers, Zandzuigers en Baggermolens waaronder van groote capaciteit, eerstgenoemden b.v. van 1000 ton [...].

Tevens werden ook andere belangrijke werken uitgevoerd zooals het bouwen van schoeners



Briefhoofd van de werf. Collectie Jaap Bernhard



De panden van de Firma H. Bernhard. Bron: debinnenvaart.nl

en kotters voor het loodswezen, caissons voor de pieren van Scheveningen, Rynschepen, Hopperbarges. Het meerendeel van deze gebouwde vaartuigen waren voor buitenlandsche rekening daar de buitenlandsche opdrachtgevers loonender pryzen betaalden.

In 1916 werd het bedrijf te Nieuwendam door ondergetekende, H. Bernhard van syn vader overgenomen en werden er sindsdien vele en verschillende soorten van schepen gebouwd zooals b.v. zeelichters van 1000 ton voor Zweden en veel aannemersmateriaal voor de haven van Makassar."

Harmen Bernhard bouwde grote schepen die dienstdeden in Borneo en op Curaçao. Soms werden er wel twaalf schepen tegelijk vervoerd

naar verre oorden. De Tweede Wereldoorlog was er mede debet aan dat de bloeiende werf zijn glans wat verloor:

"Daar ik, in den voorbye oorlog, geweigerd heb, - niettegenstaande herhaalde druk - voor de Duitsers te werken, is myn ploeg geschoolde werknemers gedurende de besettingsjaren achteruit gegaan en is het, - nu vooral door het woningvraagstuk - moeilijk weer op peil te komen, niettemin gaan wy vol vertrouwen de toekomst tegemoet en hopen, - vooral als de knellende banden van overheidsbemoeiingen wat losser komen, de oude glorie te herstellen."

Hiermee eindigt de brief van Harmen Bernhard. Elisabeth Spits voorziet ons van de laatste benodigde informatie: "De oude werf



Een ingelijst glasnegatief van N.A. Bernhard (zittend met snor) met echtgenote Christina en zonen, rond 1888 gemaakt op de oude werf aan de Lijnbaansgracht in Amsterdam. Collectie Jaap Bernhard.

aan de Lijnbaansgracht bleef tot de onteigening in 1931 voor schuitenverhuur en reparaties in gebruik. Op de vestiging in Nieuwendam verdween in die jaren de jachtbouw. Na de Tweede Wereldoorlog werden er alleen nog kleine opdrachten en reparaties uitgevoerd.” In Nieuwendam hield Bernhard het vol tot aan zijn dood in 1968. Erfgenamen zetten de werf nog even voort maar in 1973 verkochten zij het bedrijf. De werf in Oostzaan sloot eveneens

in 1973 zijn deuren. Durgerdam onderging al eerder hetzelfde lot.

NICOLAAS ADRIANUS BERNHARD

Jaap Bernhard, achterkleinzoon van N.A. Bernhard, kreeg als puber een halfmodel van een centreboard. Prachtig vond hij dat. Zijn vader had zelf al drie halfmodellen van boeiers en deze ene kon hij wel missen. Jaap werd na het overlijden van zijn vader nieuwsgierig naar

de werven van zijn voorvaderen. Met noeste arbeid heeft hij puzzelstukjes uit het verleden opgediept en aan elkaar geplakt.

Jaap vertelt daar vol vuur over: “Oprichter Harmen Bernhard was een echte timmerman. Hij bouwde de boten zelf, hij had daar oog voor en hij had gouden handen. Zijn zoon N.A. Bernhard was een commercieel en zakelijk genie maar zelf boten bouwen deed hij niet. Hij beschikte wel over een groot netwerk van vermogende relaties, waarvan hij velen als klant aan zich wist te binden. N.A. Bernhard was eerzuchtig en wilde meedoen met de grote jongens, met de bovenlaag van Amsterdam. In die tijd, aan het eind van de 19e eeuw, groeide die bovenlaag snel. In heel Amsterdam werd overal geheid en gebouwd, en de nieuwe rijken besteedden een deel van hun geld bij Bernhard.”

N.A. Bernhard zag wat er in Friesland gebeurde en hij kende de schepen van Eeltje Holtrop Van der Zee uit Joure. Hij besloot zelf ronde jachten aan te bieden, gebaseerd op de modellen van Eeltjebaas. Hij haalde ambachtslui uit Friesland naar Amsterdam. Zij kwamen met de koets, want het werk in Amsterdam betaalde goed.

Anders dan de Friese jachtbouwers had Bernhard de stap van ambacht naar industrie al gemaakt. Zijn bedrijfsvoering was professioneel en efficiënt. Waar Van der Zee in Friesland nog op het oog bouwde, werden de jachten aan de Lijnbaansgracht vooraf getekend en gecalculeerd. De klant wist vooraf wat hij kreeg, wanneer hij het kreeg en wat het ging kosten. Daarnaast maakte Bernhard van zijn boeiers

halfmodellen, die zijn timmermannen nog meer houvast gaven. N.A. Bernhard miste het timmermansoog van Holtrop van der Zee. Hij liet scheepsbouwkundig hoofdtekenaar van de marine, Machiel Leendert van Breen (geboren 1841 te Vlissingen en in 1925 overleden in Den Haag), lijnenplannen maken van boeiers en tjotters. Voor de boeiers stonden de jachten van Van der Zee waarschijnlijk model. De boeiers van Bernhard doen niet onder voor hun Friese zusters. Van Breen bracht noviteiten aan in zijn ontwerpen. De boeier *Wilhelmina* uit 1884 is zo sterk gepiekt, dat ze wel een scherp jacht lijkt, ze lijkt bijna een s-spant. Het lood in de kielbalk van de *Fenna* is eveneens zo’n noviteit. Dit jacht kon alleen daardoor al meer zeil voeren dan andere vergelijkbare boeiers.

Naast traditionele jachten ontwierp Van Breen ook schepen met een midzwaard, zogenaamde centreboards. In Duitsland maar vooral in Amerika kwamen deze jachten snel op en de vernieuwer N.A. Bernhard omarmde deze schepen vanaf het begin. Hij voorzag dat hij met centreboards een nieuwe markt kon aanboren. De snelste centreboard in die tijd was van de hand van Van Breen, de *Yum-Yum*.

Bernhard had een groot bedrijf voor die tijd. De opdracht voor de *Fenna* - waarover straks meer - bevatte een boeteclausule maar dat deerde Bernhard niet. Hij wist vanwege zijn professionele en moderne werkwijze dat hij het jacht op tijd zou opleveren. N.A. Bernhard was een echte zakenman die innoveerde, die als eerste nieuwe modellen aanbood, die als een van de eersten in staal ging bouwen en die precies wist wat hij deed. Ook boeiers konden



Amsterdam in 1883. De Bernhard-werf aan de Lijnbaansgracht is gevestigd bij de rode stip. Ter referentie: het zwarte vierkant is het Rijksmuseum. Bron: amsterdamhistorie.nl

in staal gebouwd worden, vond hij. Drie stalen boeiers die nu nog steeds onze wateren sieren, liepen van stapel. De *Nautilus*, een stalen rond jacht van 15 meter uit 1892, gaat door voor de eerste stalen boeier. Naar huidige maatstaven zouden we dit zware zeewaardige jacht waarschijnlijk een aak noemen. Later, in de 20ste eeuw, bouwde Bernhard nog enkele stalen boeiers, vermoedelijk allemaal in Nieuwendam en niet op de Lijnbaansgracht: *Sextet*, *Frans Naerebout* en *Vrouw Christina*.

De werf van N.A. Bernhard werd groter en groter. De werf aan de Lijnbaansgracht raakte steeds meer omsloten door de groeiende stad maar dat was niet de enige reden voor de uitbreiding met drie andere werven. Staalbouw maakte veel meer lawaai dan houtbouw en klachten van omwonenden bij het gemeentebestuur zorgden er daardoor ook voor dat Bernhard uitweek naar onder meer Nieuwendam. De werf aan de Lijnbaansgracht hield hij aan voor het maken en repareren van kleinere vaartuigen en voor het verhuren van dekschuiten. Die werven kon hij niet allemaal zelf bestieren; zijn zonen stonden daar aan het

roer. Studeren was voor een Bernhard geen optie, werken moesten ze. Wilde je werfbaas worden, dan ging je eerst een jaar varen en op een buitenlandse werf werken. Pas dan kon je, en als eerste de oudste zoon, een werf runnen.

“N.A. Bernhard was een potentaat,” zo vertelt Jaap Bernhard. “Hij had de wind er flink onder maar dat moest ook wel met zoveel werven en zoveel personeel. Ook Nicolaas’ broer Harmen Bernhard werkte op de werf. Harmen haalde voor de jachten de opdrachten binnen en Harmen was ook de promotor van vele schepen. Hij kon verschrikkelijk goed zeilen. Harmen zeilde altijd als eerste een wedstrijd met een nieuw jacht. Vaak won hij die wedstrijd en daarmee toonde hij de kwaliteit van de schepen aan.”

N.A. Bernhard trok zich aan het eind van zijn leven steeds meer terug uit het bedrijf. Hij liet een grote villa bouwen in Zandvoort, genaamd Nevermind, letterlijk op afstand van de werf. Hij gebruikte zijn rijtuig voor de wekelijkse inspectie van de werven. Bij de villa was een vijver en daarin wilde Nicolaas Adrianus een



N.A. Bernhard en zijn boeiertje in de vijver voor villa 'Nevermind' te Zandvoort, rond 1915. Bron: Spiegel der Zeilvaart, oktober 2014.

model van een boeier hebben. Zelf kon hij geen boten bouwen en hij vroeg Auke Holtrop van der Zee een model voor hem te maken, de *Stânfries*. De opdracht daarvoor aan Auke Holtrop van der Zee was niet helemaal duidelijk, zo blijkt uit een brief van hem aan N.A. Bernhard. Die brief vonden we in een artikel van Peter Tolsma over de modelboeier in de *Spiegel der Zeilvaart*, nummer 8, 2014:

*"Joure 5 november 1915
Den Weledelen Heer,
Den Heer A. Bernhard
Kostverlorenstraatweg*

*M.H.
't Is al eenige tijd geleden dat ik de eer had
een brief van Ued te ontvangen over een 7 voets
boeiertje. Daarop heb ik goedschiks geantwoord,
toch nadien geen bericht terug ontvangen: Nu*

*denk ik misschien is mijn schrijven niet aan
Uedles adres overgekomen vandaar dit mijn
berigt. Ik had dan geantwoord (dat pt.) ik wel
gaarne zoon boeiertje zou willen maken en mij
dacht dan gepiekt wat Ued als vakman wel zal
weten wat dat is. Ik heb na mijn schrijven er
zoo nog al eens overnagedacht en dan was dat.
Moest geheel een boeiertje in 't klein worden,
vast dek, roef, warings, stuurstoel alles als een
boeyer. Wat zou Ued daarvan denken om er
eens over te spreken zou ik na vergoeding der
reiskosten bij geen accoord worden, genegen zijn
over te komen. Gaarne ontving ik toch gaarne
even berigt en verblijf,*

*Hoog Achten Gr.
Ued.dienaar
A. Holtrop van der Zee*

N.B. Dat kon iets prachtigs worden."

Waarom dat niet op een van zijn eigen werven werd gemaakt, weten we niet. Jaap Bernhard heeft wel een vermoeden: “Misschien had hij even ruzie met zijn zoon. Dat zou zo maar kunnen, want N.A. Bernhard was een harde. Of ze hadden het op de werf gewoon te druk, dat kan ook. Een derde reden die ik kan bedenken, is dat Auke van der Zee goedkoper was dan zijn eigen werf.”



Het modelboeiertje in de vijver. Bron: ssrp.nl

DE BOEIERS VAN BERNHARD

Voor broer Harmen werd de eerste boeier gebouwd, de *Telephoon*. Harmen Bernhard was – zoals gezegd – een vooraanstaand lid van Zeilvereniging Het Y en met zijn zeilkunsten won hij menig wedstrijd. Niet alleen in zijn *Telephoon* maar ook in andere door de werf gebouwde boeiers vlak na de tewaterlating. Harmen was de zeilende promotor van hun jachten. Met de naam *Telephoon* gaf Bernhard al aan hoe modern ze waren. Het nieuwste communicatiemiddel verbonden ze aan een traditioneel rond jacht.

Nicolaas Adrianus Bernhard was voor de klassieke jachtbouwers een nieuwe en gevaarlijke concurrent. Hij veroverde binnen

enkele jaren een plaats op de markt voor boeiers en Friese jachten. In vijftien jaar bouwde hij tenminste tien boeiers. Hij had het voordeel in Amsterdam te zitten, waar de rijke opdrachtgevers zaten. Van de houten Bernhard boeiers varen er nu nog twee rond: de *Phoenix* en de *Ludana*.

De tien houten boeiers die Bernhard heeft gebouwd, zijn:

1884	<i>Telephoon</i>	8,66 m. lang
1884	<i>Wilhelmina</i>	8,73 m. lang
1884	<i>Brunette</i>	10,57 m. lang
1884	<i>Hendrika</i>	8,10 m. lang
1885	<i>Nora</i>	8,06 m. lang
1887	<i>Elisabeth</i>	11,01 m. lang
1887	<i>Parkeler</i> (ook <i>Lethe</i>)	9,10 m. lang
1889	<i>Fata Morgana</i> nu <i>Phoenix</i> (ook <i>Wilhelmina</i> , <i>Piet Hein</i> en <i>Miami</i>)	8,80 m. lang
1893	<i>Fenna</i> nu <i>Ludana</i> (ook <i>Fortuna</i> , <i>Olga</i> en <i>Hludana</i>)	10,25 m. lang
1895	<i>Albatros</i>	8,10 m. lang



De *Fenna*. Foto genomen door fotograaf Elfrinkhoff. Datering onbekend. Bron: Zeilvereniging Het Y.

1893

Zaterdag-middag had op de werf van den heer H. Bernhard een eigenaardige plechtigheid plaats. Er werd namelijk een boeier van 10 meter lengte voor het eerst voorzien van een looden kiel, te water gelaten. Volgens verklaring van eenige genoodigde deskundigen is de bewerking van dezen boeier zoowel in- als uitwendig eenig, en doet hij den ontwerper en bouwmeester, den heer Bernhard, alle eer aan, ook wat het koper- en smeedwerk betreft, eveneens door bovengenoemden bouwmeester geleverd. De boeier, *Fenna* gedoopt, is gemaakt voor rekening van den heer mr. N. J. C. Litta van Oostvoorne. De beste wenschen voor den nederlandschen scheepsbouw, hier zoo kranig vertegenwoordigd, en voor de vaart van den boeier, werden onder een hartelijken drank geuit.

De beste wenschen voor den Nederlandschen scheepsbouw, hier zoo kranig vertegenwoordigd, en voor de vaart van den boeier, werden onder een hartelijken drank geuit.

DEEL II

DE EERSTE NEDERLANDSE JAREN VAN
FENNA, FORTUNA, OLGA EN (H)LUDANA
1893 - 1931

DE INTEGRALE OPDRACHT VOOR DE BOUW VAN DE FENNA

"De ondergetekende H. Bernhard Scheepsbouwmeester wonende Lijnbaansgracht 304a te Amsterdam verklaart te zullen leveren aan de Weledele Heer mr. N.J.C. Lette van Oostvoorne wonende Leidsche Kade te Amsterdam een Boeierjacht volgens aangehechte en door beide gewaarmerkte tekeningen en op de volgende voorwaarden.

Lengte over alles 10,00 meter.

Lengte op de lastlijn 9,50 meter.

Grootste breedte buitenkant huid 3,88.

Grootste breedte over de berghouten 4 meter.

De buitenhuid, stuurstoel, roef van eiken of [...].

Het dek, de waardings en het dek in de stuurstoel van Amerikaans grenen evenzo bewerkt en van dezelfde houtsoort als het dek der REGINA van de heer Jhr. Smisaert.

De binnenbetimmering, afwerking, assemblering, bekleding en schilderwerk zijn in evenredigheid van afmetingen, zoals in het boeierjacht PARKELER van den heer Van Lennep.

Aan stuurboord bij het ingaan der roef een kast voorzien van lavatorij en aan bakboord een kast waarin closet direct buiten boord werkend evenals de lavatorij, een en ander geheel naar keuze van de heer mr. N.J.C. Lette van Oostvoorne. De drempel van de roef alsmede de drempels van de kasten in de stuurstoel zullen minstens 4 cm hooger moeten zijn als in PARKELER. De uitlozingsbuizen der stuurstoel moeten meer horizontaal liggen. In de stuurstoel aan te brengen koperen mikken voor de zonnetentstutten. De knippen op alle kasten moeten zijn van de soort als op de deur van den [...] kast en privaat der PARKELER. Het slot der roefdeur eender als van PARKELER. Alle sloten, knoppen en hengsels van koper. Bij het ingaan der roef een waterschot vervat in koperen roede van voldoende hoogte. De kooien evenals in PARKELER met twee vaste beddeplanken. Kasten en buffet gemaakt als in PARKELER. De met trijp bekleede zitbanken breder naar keuze. De doorgang naar het vooronder zal zijn aan stuurboord, terwijl aan bakboord een hangkast onder de zeilbalk wordt gemaakt die in het vooronder doorloopt, de afmeting hiervan naar keuze van de heer mr. N.J.C. Lette van Oostvoorne.

In het vooronder een geslagen ijzeren schoorsteen en fornuis. Het laatste niet kleiner doch eer groter als in PARKELER. Boven dek een koperen schoorsteen in twee stukken evenzoo en even lang als van PARKELER. De bank aan weerszijden van het fornuis niet vastgespijkerd. De kettingkoker (?) met een luikje of deurtje in het vooronder. Op de ijzeren bak waarin de ballast van de mast een tafeltje.

Het roer moet van vorm zijn evenals van NORA van de Heer Fred Bangert met koperen achterbeslag en koperen beugel voor vlaggestok.

De zwaarden iets smaller doch langer als van PARKELER. De verbinding aan dek en over het boord is evenals bij Roeloffine van de heer J. Herfst. Ter plaatse evenals bij PARKELER twee koperen knieën ter versteviging van het bovenboord. Oogen van voldoende sterkte voor de bakstagen.

De uithouders en de steunder der botteloef moeten met afzonderlijke bouten aan de botteloef bevestigd worden.

De opstaande kanten waarover de kraam(?)luiken sluiten minstens zo hoog als in PARKELER.

Bolderpennen moeten geheel door de bolders lopen. Het schip moet voorzien worden van twee koperen pompen waarvan een vlak en een lens(?)pomp. Al het ijzerwerk dat door de heer mr. N.J.C. Lette van Oostvoorne niet blank wordt verkozen moet gegalvaniseerd zijn.

De nodige losse ballast moet worden bijgeleverd naar keuze van de Heer mr. N.J.C. Lette van Oostvoorne om het schip bij de lastlijn te krijgen.

Bevestiging alles kopervast.

De houten krommers, leggers van prima droog eikenhout. Ingevolge berekening zal deze boeier voorzien worden van een loden kiel en met koperen bouten van voldoende sterkte worden bevestigd. De loden kiel zal 1500 kilogram moeten wegen.

De mast van Rigo Grenen hout zal lang zijn 30 voet tussen bout en hommer en voorzien zijn van voldoende loden ballast om behoorlijk te kunnen strijken. De ballast die uit stukken lood ter zwaarte van hoogstens 20 kilogram ieder bestaat wordt in een ijzeren kast van voldoende sterkte, die voor dit doel aan de mast is bevestigd, gelegd.

De mastkoker moet zijn van voldoende sterkte en bevestiging. De stootklamp minstens 10 cm hoog zijn en de achterkant der mastkoker geheel dichtgetimmerd met eikenhout van 15 cm dikte.

Het rondhout zal bestaan uit giek, gaffel, boegspriet, Jagerspriet, fokkenstutter, 2 bommen, 2 haken, vlaggenstok alles van voldoende afmeting. Blokken van palmhout. Het klauwval met twee schijven.

Bakstagen van staal (bekleed) met toebehoren. Het touwwerk enz. voor de tuigage benodigd van prima kwaliteit.

Inventaris. 2 Wrijfkussens, 1 puts, 1 dwijl, 1 luiwagen, gegalvaniseerd anker en ketting van voldoende zwaarte soort en afmeting, 1 koperen bollantaarn, 2 landvasten ieder 20 voet, 1 trosje touw, 20 v alles sleeptros.

Grootzeil, fok, stormfok, kluiver van het [...] doek, no 1 van half [...], [...] en doorgenaaid. Het doek dicht geweven bij de firma Sijpenstein. Een linnen jager. Bij alle zeilen zakken. Voor het grootzeil en fok onder en boven en botenhuik waterdicht. Zeilen blokken touwwerk rondhout te vervaardigen door de firma Schouten te Gouwsluis.

Tijdens de bouw wordt de verzekering van de boeier door de heer H. Bernhard gedragen terwijl de polis daarna in het bezit van de heer mr. N.J.C. Lette van Oostvoorne moet zijn. Voormeld boeierjacht moet voor of op den 1ste april 1893 geheel gereed worden afgeleverd doch in geen geval voor den 13den maart 1893.

Terstond na tekening van deze acte moet aan de bouw worden begonnen.

Voor de 1ste december 1892 zal het schip buitenom geheel dicht moeten zijn en voor de 1ste maart 1893 geheel [...] klaar.

Voormeld jacht wordt door de heer H. Bernhard aan de heer mr. N.J.C. Lette van Oostvoorne onder boven omschreven voorwaarden geleverd voor de som van vijfduizend driehonderd gulden.

De betaling zal zijn in termijnen. Wanneer de kiel is gelegd en stevens staan vijfhonderd gulden. Wanneer het jacht buitenom dicht is een duizend gulden. Wanneer de gehele [...] klaar is vijftienhonderd gulden en achttienhonderd gulden wanneer de boeier wordt afgeleverd op de 1^e juli 1893. Tweehonderdvijftig gulden als blijkt dat geen reparaties nodig zijn tengevolge van onvoldoende constructie van schip of tuig en tweehonderdvijftig gulden als laatste termijn op de 1^e oktober 1893 als het blijkt dat geen reparaties of veranderingen nodig zijn van onvoldoend zeildoek of slechte afwerking.

Voor omschreven boeierjacht met toebehoren te bouwen onder toezicht en goedkeuring van de heer C. Jaski te Amsterdam of een in zijn plaats gemachtigde van den heer mr. N.J.C. Lette van Oostvoorne.*

Mocht de afwerking op 1 december 1892, en de aflevering op 1 april 1893 niet op genoemde datum zijn volbracht dan verplicht zich de heer H. Bernhard voor elke dag te late aflevering f 25 boete per dag aan de heer mr. N.J.C. Lette van Oostvoorne te betalen.

Amsterdam 26 juli 1892

H. Bernhard

N.J.C. Lette van Oostvoorne"

* De heer Jaski was eigenaar van de boeier *Wilhelmina*, gebouwd in 1884 door Bernhard (red.)

OPDRACHT VOOR DE BOUW VAN DE FENNA

Op 26 juli 1892 ondertekende scheepsbouwmeester H. Bernhard de opdracht, waarin hij verklaart een boeierjacht te zullen leveren aan de Weledele Heer mr. N.J.C. Lette van Oostvoorne, wonende aan de Leidsche Kade te Amsterdam. De opdracht voor de bouw van de boeier sluit af met *"Mocht de afwerking op 1 december 1892, en de aflevering op 1 april 1893 niet op genoemde datum zijn volbracht dan verplicht zich de heer H. Bernhard voor elke dag te late aflevering f 25 boete per dag aan de heer mr. N.J.C. Lette van Oostvoorne te betalen."*

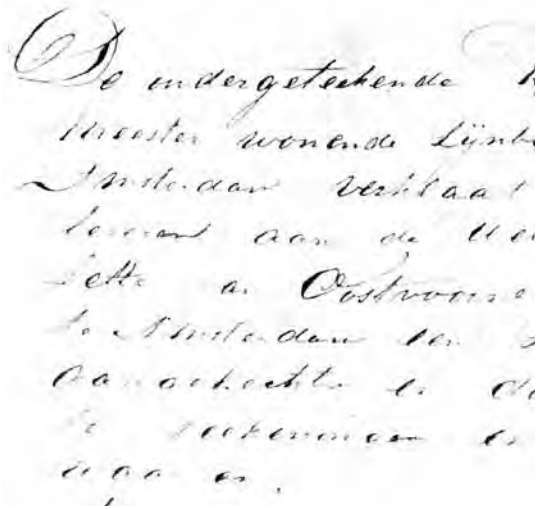
Harmen Bernhard heeft met deze ondertekende opdracht andermaal de bouw van een jacht binnengehaald. Dat zijn naam onder de opdrachtbevestiging staat en niet die van zijn broer en werfeigenaar N.A. Bernhard geeft aan dat de verkoop tot het takenpakket van Harmen behoorde.

Akkoord gaan met een boeteclausule was voor de werf geen enkel probleem. Met hun efficiënte en professionele werkwijze, met tekeningen, calculaties en een halfmodel als uitgangspunt, wisten ze waar ze aan begonnen. De boeier voor Lette van Oostvoorne was bovendien het negende jacht dat ze zouden gaan bouwen. Acht maanden was op een grote werf ruim voldoende tijd voor het bouwen van een jacht.

De opdracht voor de bouw van wat later de *Fenna* bleek te zijn, is bewaard gebleven en op de pagina's hiervoor te lezen. Jaap Bernhard heeft de handgeschreven opdrachtbevestiging uitgetypt en dat is bewonderenswaardig. De handgeschreven versie is lang niet overal

meer goed leesbaar en tekstgedeelten die Jaap niet kon ontcijferen, bestaan uit [...]. Het geeft een prachtige inkijk in hoe de werf handelde met zijn klanten.

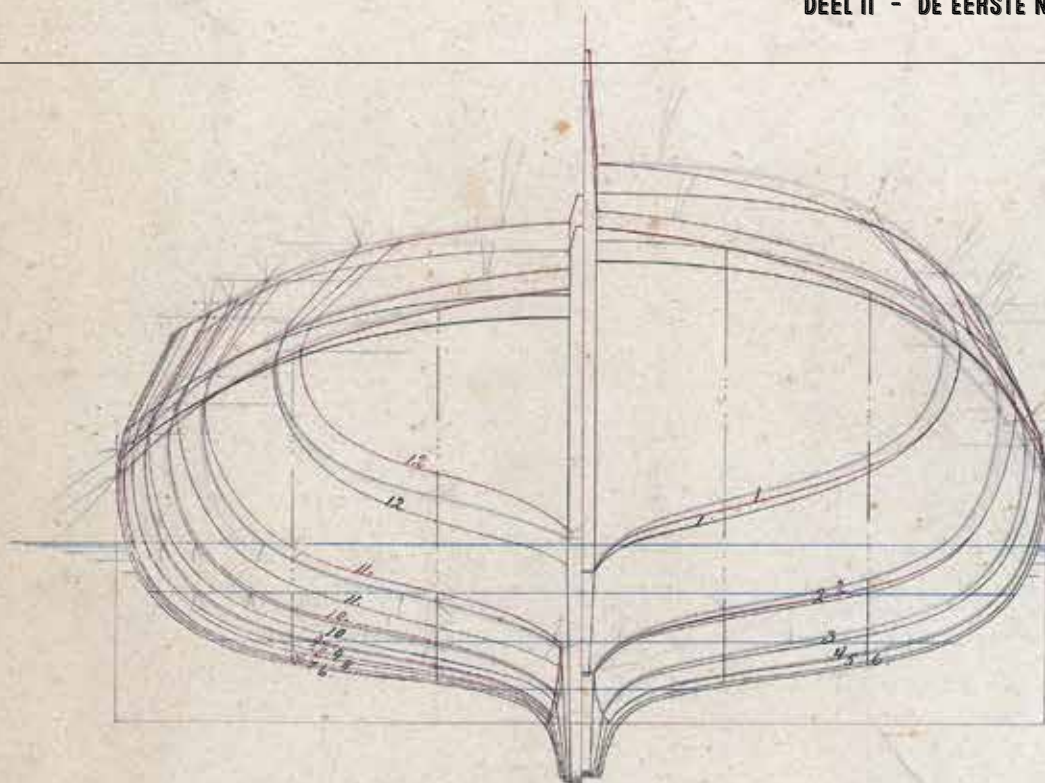
De opdracht laat ook zien hoe gedetailleerd sommige onderdelen van de bouw en de boeier werden vastgelegd. Dat Lette van Oostvoorne wist wat hij wilde, komt ook duidelijk naar voren in het stuk. Hij had goed gekeken naar de *Parkeler*, gebouwd in 1887, en in de opdracht wordt veelvuldig naar deze boeier verwezen.



The image shows a handwritten fragment of the original order for the construction of the Fenna. The text is written in a cursive script, likely from the late 19th century. It begins with 'De ondergetekende' and continues with 'meester wonende Lijnde', 'Amsterdam verklaart', 'leveren aan de Heer', 'Lette van Oostvoorne', 'te Amsterdam ten', 'aanvaakt te de', 'te uitvoeren te', 'op en'.

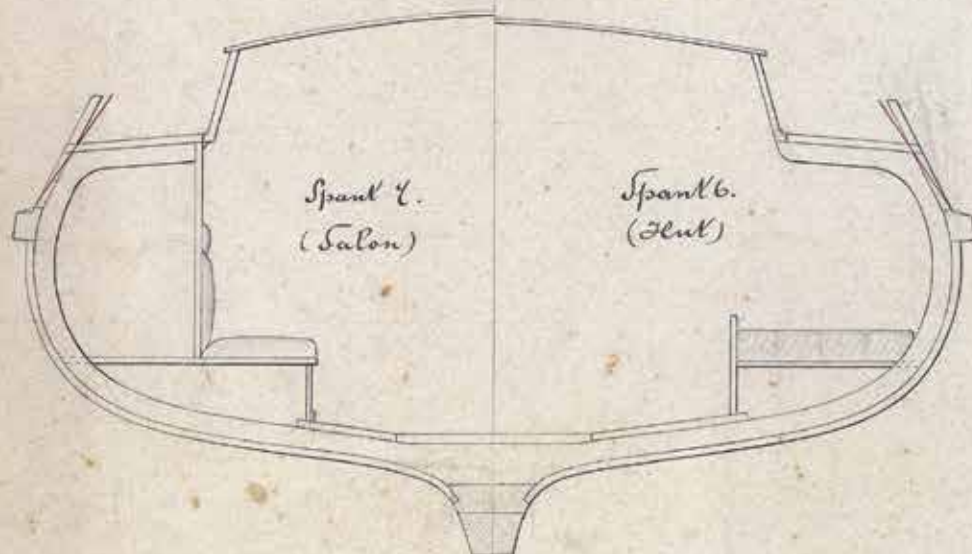
Fragment uit de originele, handgeschreven opdracht.
Collectie Jaap Bernhard

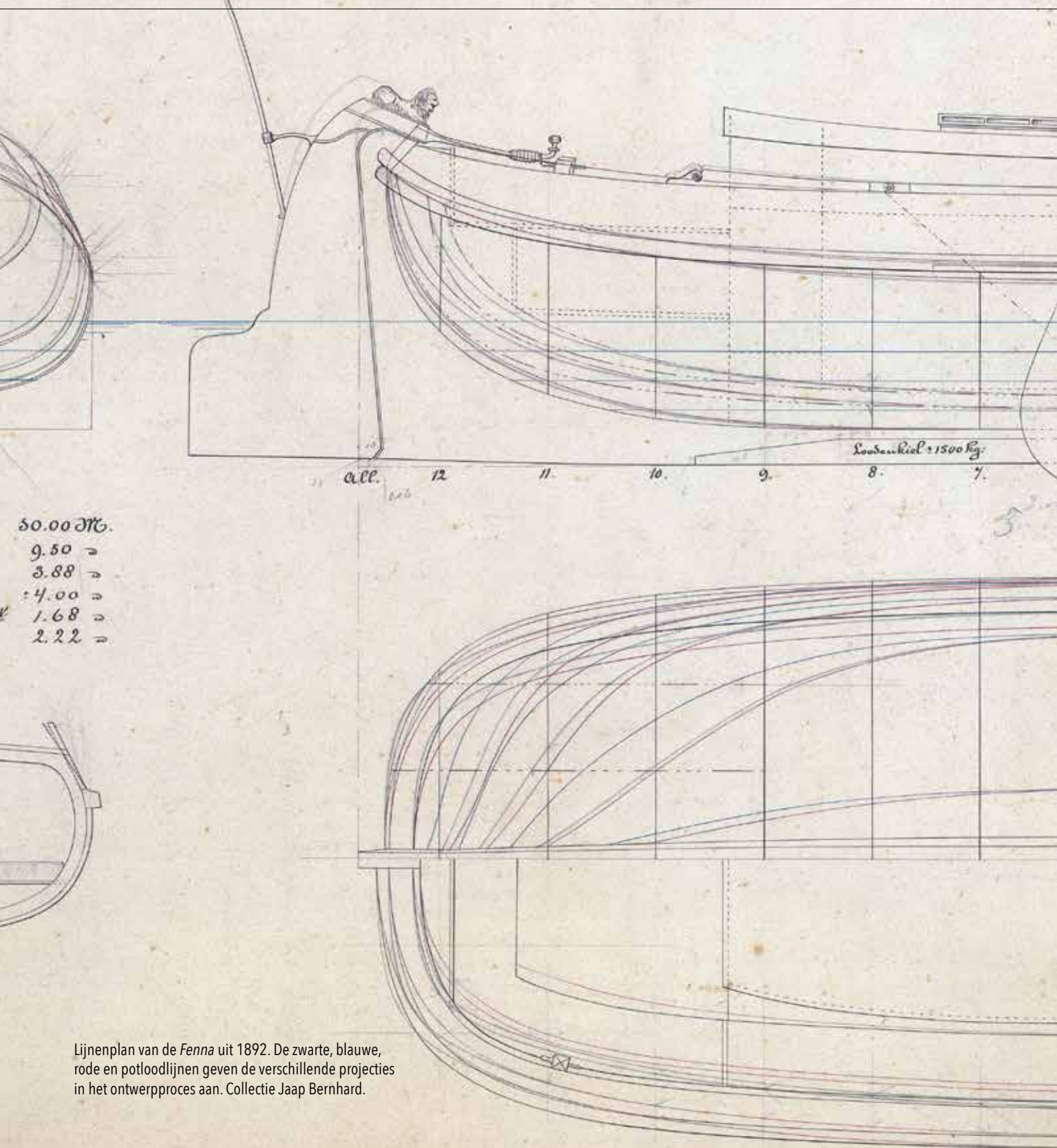
In het tijdschrift *Nederlandsche Sport* van 17 september 1892 vinden we een prachtig verslagje van de kiellegging van de *Fenna*. Het nichtje van de opdrachtgever 'jongejufvrouw Fenna van Geuns', vernoemd naar haar grootmoeder, slaat met enthousiasme en onder luid gejuich de laatste koperen spijker in de kiel. De boeier *Fenna* wordt gebouwd in de winter van 1892-1893.



Voornaamste-gegevens.

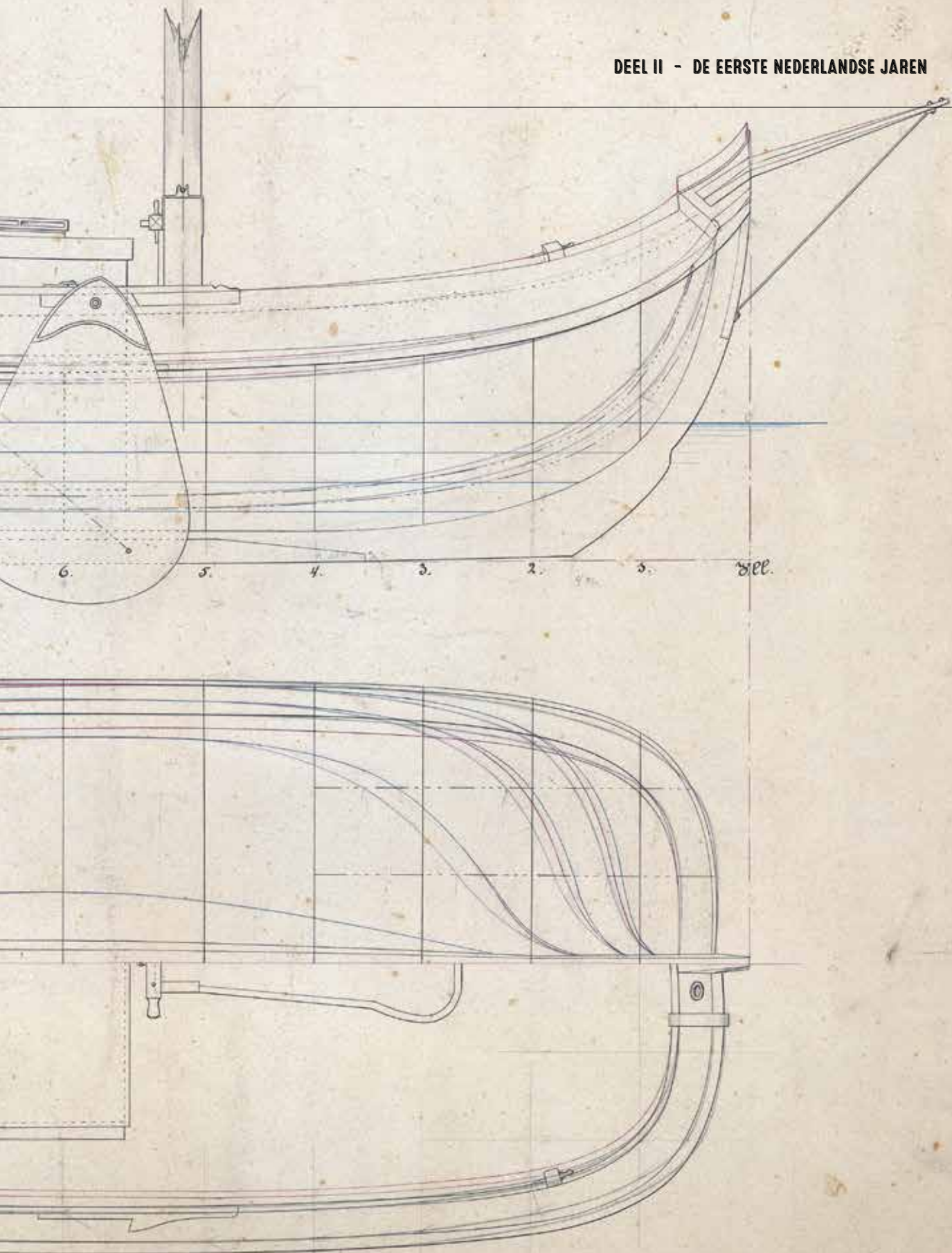
Lengte over buitenkantsterens (loodlynen)	..	50.00 M.
„ op lastlyn	..	9.50 „
Grootste breedte op buitenkt huid	..	3.88 „
„ „ over de bergbonten	..	4.00 „
Holte van onderkt kiel tot dek in de zyden op grspt	..	1.68 „
„ „ „ „ „ „ „ „ den roef	„ „	2.22 „





Lijnenplan van de *Fenna* uit 1892. De zwarte, blauwe, rode en potloodlijnen geven de verschillende projecties in het ontwerpproces aan. Collectie Jaap Bernhard.

DEEL II - DE EERSTE NEDERLANDSE JAREN



Woensdagmiddag te 2 uur had op de werf "het Jacht" van den heer Bernhard eene eenvoudige plechtigheid plaats. De kiel voor den bocier van den heer Mr. N. J. C. Lette van Oostvoorne was gereed, op het inslaan van den laatsten spijker na, die in het hout gedreven zou worden door een nichtje van den ordergever, jongejuifvrouw Fenna van Geuns.

Precies om 2 uur verscheen de heer de Lette van Oostvoorne met zijne familie op de werf, waar hij door den bouwmeester en eenige genoodigden verwelkomd werd.

Het werkvolk wierp voor een wijke beitel en hamer neer en schaarde zich rond de kiel, om getuige van de plechtigheid te zijn, die begon met het aanbieden van een fraai versierden hamer aan jongejuifvrouw van Geuns.

Alvorens haar uit te noodigen den aangewezen spijker (eigenlijk een nef afgewerkte koperen nagel) in te hameren, nam de heer Bernhard het woord.

Hij sprak den wensch uit, dat het vaartuig, waarvan de kiel gelegd was, zou beantwoorden aan de verwachtingen, welke de heer Lette van Oostvoorne er van koesterde, en dat het jacht, wanneer het eenmaal met gebolde zeilen over het water stoof, zijn eigenaar menig genoegelijk uur zou bezorgen.

Hierop gaf jongejuifvrouw Fenna van Geunsgevolgaan de uitnoodiging, om den laatsten spijker in de kiel te drijven, welke arbeid met groote vaardigheid en onder het gejuich der aanwezigen verricht werd.

De meesterknecht spijkerde een bordje met den naam *Fenna* aan den steven, jongejuifvrouw van Geuns nam uit handen van den heer Bernhard een bloemruiker in ontvangst, en van alle zijden stroomden den heer Lette gelukwenschingen toe.

In het salon der particuliere woning van den heer Bernhard werden vervolgens eenige ververschingen gebruikt. Aldaar richtte de heer Jaski het woord tot den bouwmeester, waarbij hij in het bijzonder deed uitkomen, dat de werf "het Jacht" in staat is, fraaie zeiljachten te leveren, ten bewijze waarvan men slechts de namen *Yau-Yau*, *Telefoon*, *Maria* behoeft te noemen. De heer Jaski eindigde met den wensch, dat de bocier *Fenna* den naam van zijn bouwmeester eer zal aandoen, en dat zijn eigenaar er vele prijzen mede moge behalen.

"[De heer Bernhard] sprak den wensch uit, dat het vaartuig, waarvan de kiel gelegd was, zou beantwoorden aan de verwachtingen, welke de heer Lette van Oostvoorne er van koesterde, en dat het jacht, wanneer het eenmaal met gebolde zeilen over het water stoof, zijn eigenaar menig genoegelijk uur zou bezorgen."

Verslag uit het tijdschrift Nederlandsche Sport van 17 september 1892. Bron: delfper.nl

TEWATERLATING VAN DE FENNA

In De Tijd van 1 maart 1893 lezen we een kort verslag van een tewaterlating op 25 februari 1893:

"Zaterdag-middag had op de werf van den heer H. Bernhard een eigenaardige plechtigheid plaats. Er werd namelijk een boeier van 10 meter lengte voor het eerst voorzien van een looden kiel, te water gelaten. Volgens verklaring van eenige genoodigde deskundigen is de bewerking van dezen boeier zoowel in- als uitwendig eenig, en doet hij den ontwerper en bouwmeester, den heer Bernhard, alle eer aan, ook wat het koper- en smeedwerk betreft, eveneens door bovengenoemden bouwmeester geleverd. De boeier, Fenna gedoopt, is gemaakt voor rekening van den heer mr. N.J.C. Lette van Oostvoorne. De beste wenschen voor den nederlandschen scheepsbouw, hier zoo kranig vertegenwoordigd, en voor de vaart van den boeier, werden onder hartelijken dronk geuit."

In de Nederlandsche Sport, No. 553, van 25 februari 1893 vinden we eveneens het bericht dat bij scheepswerf Het Jacht de nieuwe boeier Fenna van stapel liep. Dankzij deze bewaard gebleven publicatie weten we ook de exacte tijd:

"Te circa 3 ure gleed het prachtige vaartuig in zijn element. In ons volgend nummer hopen wij hierop eenigszins uitvoerig terug te komen."

In No. 554 van de Nederlandsche Sport, uitgebracht op 4 maart 1893, staat in de linker kolom een uitgebreider stuk onder de goed zichtbare kop 'De boeier Fenna'. De redactie

heeft woord gehouden en letterlijk staat er:

"Zooals wij in ons vorig nummer zeiden, wenschten wij terug te komen op den boeier Fenna, van den heer mr. N.J.C. Lette van Oostvoorne, die Zaterdag jl. met succes van stapel liep aan de werf 'Het Jacht', van den bouwmeester H. Bernhard. Het is ons dan aangenaam te constateeren, dat dit vaartuig het wederom wint van al zijn voorgangers in fraaiheid van vorm. Hieruit volgt het gelukkige feit, dat genoemde bouwmeester niet op oude modellen voortbouwt, doch steeds tracht iets beters te leveren. Het viel ons op, dat Fenna, wat vlugheid van vorm betreft, veel overeenkomst heeft met de bekende Sperwer. Zij werd gebouwd onder het toezicht van den heer C. Jaski, alhier."

Vervolgens meldt de Nederlandsche Sport de exacte maten van het schip.

Het bericht in No. 554 gaat verder:

"Het is de eerste boeier, die voorzien is van een looden kiel; hij zal daardoor stijver zijn dan andere boeiers en minder inwendigen ballast behoeven. De roef is een fraai stuk timmerwerk en is zeer gerieflijk ingericht. Een lavatory en een closet met waterspoeling, het nieuwste wat er op dit gebied bestaat, zijn geleverd door den heer Th. van Heemstede Obelt. De plafonds zijn mat geschilderd en met gouden lijsten afgezet. De kajuit is verder voorzien van 2 tweepersoons slaappleatsen, terwijl er bovendien 2 ruime kooien in het volkslogies zijn. Het dek is van Amerikaansch greenen hout, dat, evenals het wagenschot en het eikenhout van het schip zelf, met de grootste zorg is uitgezocht. Het vaartuig is thans naar de Gebr. Schouten te

Gousluis gebracht, om getuigd te worden; men hoopt het 15 Maart a.s. zeilklaar af te leveren. Wanneer het tuig in verhouding is tot het vaartuig, wat fraaiheid betreft, dan is de Amsterdamsche zeilvloot een hoogst sierlijk vaartuig rijker geworden, dat haar bouwmeester in alle opzichten tot eere strekt."

Op 18 maart 1893 in No. 556 lezen we:
"Fenna, de nieuwe boeier van den heer Lette van Oostvoorne, arriveerde Zondag alhier van Gouwsluis, waar het vaartuig van zeilen voorzien werd. Ook onder zeil, - wij zagen haar op den Amstel varen - , maakt de boeier een kranig figuur."

In No. 557 van 25 maart 1893 van het weekblad de Nederlandsche Sport staat ergens in het midden van de pagina het woord *Fenna*. De redactie bezocht op 24 maart 1893 de jachthaven der Koninklijke Nederlandsche Zeil- en Roeivereniging:

"Het heerlijke voorjaarszonnetje deed Fenna, den nieuwen boeier van den heer Lette van Oostvoorne, oogverblindend schitteren, en wij bleven eenige oogenblikken bij dit jacht staan, om de fraaie vormen ervan nogmaals te bewonderen. Nog eenige dagen en alles is gereed, ten minste dien indruk kregen wij, toen wij de rappe gasten zoo druk bezig in den weer zagen."

Wij hoefden niet zelf op zoek naar berichten over de *Fenna* in de Nederlandsche Sport. Alexander de Vos heeft in de winter van 2009, toen het te koud was om in een tochtige loods gangen te branden, de warmte van de Koninklijke Bibliotheek opgezocht. Hij speurde naar iets anders maar kwam tijdens zijn zoektocht een aantal passages over



'Mr. N.J.C. Lette van Oostvoorne toen hij ging vissen', 1902.
Anton A. van Anrooy. Collectie Amsterdam Museum (bruikleen van de Backer Stichting). Bron: backercollectie.nl

de *Fenna* tegen.

VAN FENNA NAAR FORTUNA

Er is weinig bekend over het varen met de *Fenna* door de heer Lette van Oostvoorne. Gelukkig vond Simon Schermerhorn in de Nederlandsche Sport No. 831 van 25 juni 1898 het volgende bericht: *"De heer A. van der Cruijssen met Mouette, van den heer Grisar uit Antwerpen, de heer Roeters van Lennep met zijn boeier Parkeler, en de heer Lette van Oostvoorne met zijn boeier Fenna, maakten in de vorige week een gezamenlijken zeiltocht van hier [Amsterdam, red.] naar Hoorn, Enkhuizen, Zwolle en Kampen. Nadat Mouette naar Amsterdam terugkeerde,*

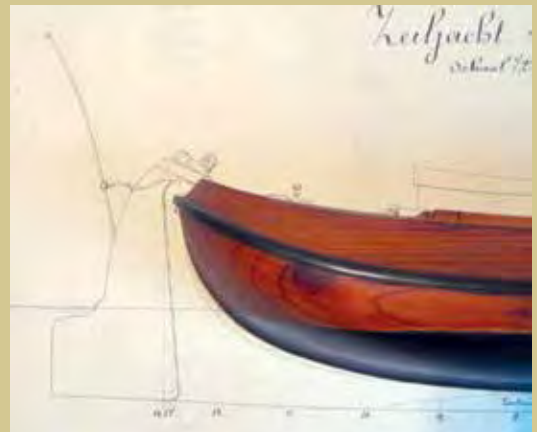
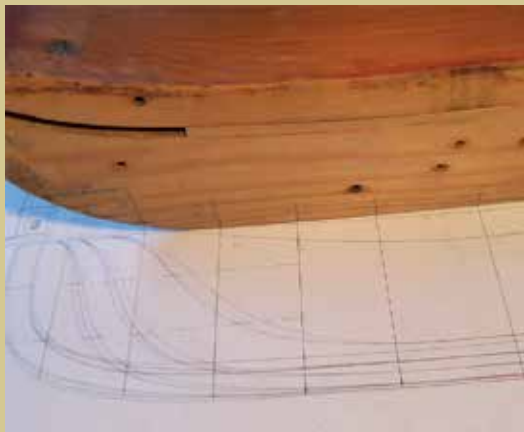


De *Fenna* aan de kade bij de Bernhard-werf aan de Lijnbaansgracht. Collectie Scheepvaartmuseum Amsterdam. Gerard ten Cate: "Zie je hoe donker het schip is? In de periode dat deze foto genomen is, werd er nog gelakt met hooilak. Dat oxideerde snel. Hoe dat bij de Van der Zee's gedaan werd, weet ik niet. Wel weet ik dat ze 'boeierlak' gebruikten. Tenminste, dat wordt in de werfboeken genoemd. Wat de samenstelling ervan was weet ik evenmin."

HALFMODELLEN



Halfmodel, zeer waarschijnlijk de *Fenna*. Foto en halfmodel uit collectie Jaap Bernhard.



Het losgeschroefde model op het originele lijnenplan. Het past perfect. Foto en halfmodel uit collectie Jaap Bernhard.



Halfmodel in de collectie van het Zuiderzeemuseum (nr. 1845), vermoedelijk een showmodel van het *Fenna* ontwerp.

maakten de beide andere jachten nog een tocht door Friesland."

In de Nederlandsche Sport No. 838 van 13 augustus 1898 van een paar maanden later staat: *"De boeier Fenna van Mr. N. I. C. Lette van Oostvoorne, te Amsterdam, maakte in de afgelopen veertien dagen een tocht naar het Hollandsch Diep, de Zeeuwsche stroomen en Antwerpen."*

Er zijn daarnaast oude foto's waarop de boeier te zien is, maar in welk jaar deze zijn genomen, blijft onduidelijk.

Wel vinden we in Het nieuws van den dag: kleine courant een advertentie, gedateerd 20 april 1898. De boeier *Fenna* wordt te koop aangeboden door de heer Lette van Oostvoorne. Diezelfde advertentie staat ook in de Nederlandsche Sport No. 822 van 23 april 1898. De complete inventaris zit erbij, waaronder twee stel zeilen (één geheel



nieuw) en een winterkap. Het jacht is 18 ton groot en in 1892 gebouwd. In No. 822 van de Nederlandsche Sport staat ook een redactioneel stukje, waarin de *Fenna* wordt aangeprezen. Uit de korte beschrijvingen van de tochten die de heer Lette van Oostvoorne nog maakte met de boeier in juni en augustus 1898 maken we op dat de boeier niet heel snel is verkocht.

FORTUNA WINT ZILVEREN MEDAILLE

In de Nederlandsche Sport No. 869 van 18 maart 1899 lezen we: *"Fenna, boeier, gr. 18 ton, van den heer Mr. N.J.C. Lette van Oostvoorne, is in eigendom overgegaan aan den heer W. Hultzer en zal voortaan den naam dragen van Fortuna."* Deze nieuwe eigenaar is met zijn *Fortuna* aanwezig bij het 25-jarig jubileum van de Roei- en Zeilvereeniging de Amstel, zo staat in de Nederlandsche Sport No. 883 van 24 juni 1899. Niet verwonderlijk, want W. Hultzer was de voorzitter ervan. Een onderdeel van de festiviteiten was een Wedstrijd van Verlichte Vaartuigen, waarvoor H.M. de Koningin-Moeder een grote zilveren medaille beschikbaar had gesteld: *"Het was een majestueus gezicht deze prachtig verlichte linie als 't ware over het water te zien zweven, omgeven door de keurig verlichte wherries, sloepen en gieken [...]. Aan beide oevers van den Amstel bewogen zich een massa mensen om het prachtig schouwspel gade te slaan [...]. Al vrij spoedig was het toeschouwende publiek het eens, dat aan de Fortuna de 1^e prijs niet kon ontgaan, hoewel de lijn langs het berghout door onvoorziene omstandigheden, niet tot haar recht kwam. De lijnen van het grootzeil waren echter magnifiek weergegeven [...], waarop de voorzitter der Jury, de heer P. Altink Jr., bekend maakte dat de 1^e prijs, de groote zilveren medaille van H. M. de*



Uitgaande schepen in de Oranjesluizen te Amsterdam, foto gemaakt door Jacob Olie in augustus 1904. De boeier, met de verenigingsvlag van Het IJ boven in de mast, is hoogstwaarschijnlijk de *Olga/Ludana*. Bron: Gemeente Amsterdam Stadsarchief.

Koningin-Moeder, met 49 van de 50 punten was toegekend aan Fortuna, van den heer W. Hultzer.

ZEILWEDSTRIJD MET DE FORTUNA

De eigenaar van de *Fortuna*, Willem Hultzer, was voorzitter van de Roei- en Zeilvereniging de Amstel en hij was goed bevriend met Pieter Altink Jr., de voorzitter van zeilvereniging Het Y. Nadat Pieter Altink Jr. zijn Bernhard-boeier *Elisabeth* in juli 1898 had verkocht aan de kunstschilder Willem Bastiaan Tholen, was hij stuurman tijdens een wedstrijd met de *Fortuna* van zijn vriend Willem Hultzer. Het was geen succes, veroorzaakt door de keiharde wind tijdens de wedstrijd. Uit het wedstrijdverslag lezen we in de *Nederlandsche Sport* No. 895 van 16 september 1899: "De (grote

hoogaars) Velsa ging 8 min. te laat weg en moest op weg naar Muiderzand de fok verwisselen, daar deze uit de lijken woei. Hiermee was alle kans voorgoed verkeken. Fortuna deed haar naam geen eer aan, ging 5 min. te laat weg en gaf het evenals Nora na het passeren van het Commissievaartuig Muiderzand op."

Deze nieuwe eigenaar, Willem Hultzer, heeft de boeier slechts twee jaar in zijn bezit gehad. No. 1065 van de *Nederlandsche Sport* vermeldt op 20 december 1902: "In dien tusschentijd werd de heer Hultzer eigenaar van een boeier, Fortuna, dien hij in 1901 verkocht aan den heer Boon Hartsinck, en in welks plaats hij de bekende Roeloffine kocht, vroeger van den heer Herfst, dien hij verdoopte in Fortuna, welke boeier nu nog in

zijn bezit is en waarmede hij steeds ter vischvangst uitgaat, want de heer Hultzer is een hartstochtelijk liefhebber van visschen."

OLGA

We kunnen nu met zekerheid zeggen dat de heer Boon Hartsinck eigenaar is geweest van de huidige *Ludana*. Adriaan Boon Hartsinck was bankier en firmant in de bank De Clercq en Boon Hartsinck te Amsterdam. Vermeer geeft in zijn boek 'de boeier' aan dat we op basis van ledenlijsten van de Koninklijke Nederlandsche Zeil- en Roeivereeniging weten dat A.A.H. Boon Hartsinck te Baarn in 1901 eigenaar was van een boeier met de naam *Olga*. Ook deze boeier

meet 18 ton. We mogen aannemen dat het hier gaat om de vroegere *Fortuna*. Dat is niet alleen vanwege het identieke tonnage aannemelijk maar ook vanwege het feit dat twee boeiers niet allebei de naam *Fortuna* droegen. Later kwamen we erachter dat een van de dochters van de heer Boon Hartsinck ook Olga heette, waarmee eigenlijk alle twijfel verdwijnt. Ledenlijsten uit de jaren 1907, 1908 en 1909 vermelden dat de *Olga* eigendom is van H.J. de Lanoy Meijer en A.A.H. Boissevain. Deze heren blijken het schip in 1904 te hebben gekocht van de heer Boon Hartsinck. Dhr. Boissevain, die in de Lage Vuursche woonde, was een zwager van de heer Boon Hartsinck.

HET JAGERSHUIS

Watersport=kleeding.

AMSTERDAM: Singel 238-236. Telef. 8732.
DEN HAAG: Noordeinde 202. Telef. H 3120.



Blaue Jekkers vanaf f 12.50.



Watersport-cosumes.
Gegarandeerd kleurrecht.
Uitsluitend naar maat.
Prijs vanaf f 45.-.



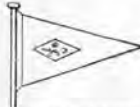
Flanelen pantaloons
vanaf f 5.50.



Complete Schippers-
Uitrustingen.



Oliëpakken, gegaran-
deerd kleefvrij.



Gedrukte Clablaggen,
Huislaggen en Seinvlaggen.



Witte canvas Schoenen vanaf
f 1.75.



Zeilpetten vanaf f 2.60.



Zuidwesters met satinvloering
vanaf f 1.80.



Witte en Blauwe Truien
vanaf f 2.25.

OP AANVRAAG FRANCO TOEZENDING VAN RIJK
GEILLUSTREERDEN SPORT-CATALOGUS.

Advertentie uit De Watersport nr. 1 uit 1912. Het laat mooi zien hoe zeilende heren zich kleeadden in die tijd. Tijdschrift in de collectie van Alexander de Vos.

Wat er met de *Olga* is gedaan, blijft ongewis. Wel weten we - eveneens dankzij het boek 'de boeier' van Vermeer - dat geen van de eigenaren het schip tot dan toe als wedstrijdjacht heeft laten meten. Misschien zijn er enkele wedstrijden mee gezeild maar dat was zeker niet het doel waarvoor ze de *Fenna*, *Fortuna* of *Olga* hadden gekocht. Bij Vermeer lezen we:

"In 1909 kreeg Auke van der Zee van de gebroeders Boissevain te Amsterdam de opdracht een nieuwe boeier van bijna 15 meter te bouwen; deze kreeg weer de naam Olga. De oude Olga zal omstreeks die tijd zijn verkocht; Spits beweert in 1907. Als de informatie in de ledenlijsten van de KNZRV, waarin de (oude) Olga tot 1909 nog op de naam

van De Lanoy en Boissevain staat juist is, vond de verkoop echter waarschijnlijk pas in 1909 plaats."

(H)LUDANA

Vermeer vermoedde dat de *Olga* in 1909 is verkocht. De nieuwe eigenaar werd J.E. Kuipers uit Leeuwarden. Bij Vermeer lezen we W.E. Kuipers, maar dat blijkt onjuist te zijn. Een bezoek aan de kleinzoon van J.E. Kuipers, Jan Egbert Kuipers in Amsterdam, geeft uitsluitsel over het jaar van aankoop en de initialen van zijn grootvader. "De naamgeving in onze familie kende een traditioneel ritme. Mijn grootvader heette J.E. (Johannes Egbert) Kuipers, mijn vader heette E.J. (Egbert Jan) Kuipers en J.E. zijn weer mijn initialen." Jan Egbert Kuipers is op het moment van

Het kasboek van J.E. Kuipers (senior): onderaan zien we *Ludana* genoemd. Collectie J.E. Kuipers.

40		1909/1910	Palans
Levent			
Achtief			
Overende goederen			
Lakke Landen te Rooden		35000 -	
W.D. Kun		50000 -	
Lime Graatsmole 18		14500 -	
Danten de Hoven		8000 -	
Schippen te Gron		250 -	
Jachthaven te Gron		14520 -	
2. Huplaatsen in de Haven		4 -	
2. graven te Leeuwarden		20 -	1159/1920
Overende goederen			
Hiljacht. Neptunus		200	
Boeier Ludana		5200	3400



Boeier 'Hludana' van J.E. Kuipers zoals ook te zien in het boek 'de boeier' van Vermeer. Bron: Spiegel der Zeilvaart 17 (1993).

bezoek zijn studeerkamer aan het renoveren en denkt dat de informatie waarover hij beschikt tijdelijk onbereikbaar is. Toch staat hij op en loopt naar de tuinzijde van de kamer en pakt een aantal boekwerken onder de tafel vandaan. "Ik had al wat achteruit gelegd en misschien staat hier wat in," bedenkt hij zich.

Terwijl Jan Egbert thee zet, kijken wij al vast wat boeken na. Het gaat om balansen van de zaak van zijn grootvader. In 1907/1908 staat niets over de boeier. In 1908/1909 evenmin maar op de balans van 1909/1910 staat plots 'Boeier *Ludana*'. We weten nu uit eerste hand dat J.E. Kuipers in 1909 eigenaar werd van de *Ludana*. Vermeers vermoeden over het jaar van overdracht blijkt bij nader inzien te kloppen. De heer J.E. Kuipers verandert de naam *Olga* in (*H*)*Ludana*. De letter H staat tussen haken,

omdat in alle geschriften over de boeier *Hludana* als naam wordt genoemd die Kuipers aan het schip gaf maar in zijn eigen balans heet het schip *Ludana*. Zijn kleinzoon vertelde ons dat de H niet uitgesproken werd.

Vermeer vermeldt de herkomst van de naam: "*Hludana is ontleend aan een Romeinse geloftesteen, volgens de Encyclopedie van Friesland in 1888 gevonden op de terp van Beetgum. Deze steen zou door Romeinse pachters in het jaar 100 n.C. zijn opgericht voor de godin Hludana, schutspatroon van schippers en vissers.*"

J.E. Kuipers was eigenaar van de stoommeel-fabriek Fortuna in Leeuwarden. De boeier lag in Grouw in de Rjochte Grou, tegenover het huidige Hotel Oostergoo. Kuipers voer met een schipper en een knecht, zoals eigenlijk alle eigenaren van ronde jachten in die tijd. De Rjochte Grou loopt

1^e Jaargang — No. 1
8 MEI 1912

DE WATERSPORT



De boeiër „Hludana“ van den Heer J. E. Kuipers te Leenwarden.

'Hludana' op het omslag van de eerste uitgave van het tijdschrift De Watersport in 1912. Wellicht genomen op het IJ tijdens de openingstocht voor het zeilseizoen waarover een artikel in het tijdschrift gaat. "Intusschen merkten wij wel, dat de Noordenwind nog zeer koud was, maar dat wilden de zeilers niet voelen, te verheugd als zij waren, dat zij weder aan boord van hun schip hunne vrije uren op het zilte nat konden doorbrengen." Tijdschrift in de collectie van Alexander de Vos.



'Zeiltocht met een boeier, met v.l.n.r.: E. Kuipers, P. Schierbeek, B. ten Cate, A. Coets, A.R. van der Sluis, P. Attema.'
Bron: Historisch Centrum Leeuwarden

door tot aan het station en vroeger kon je daar met de boot naartoe varen. Als J.E. Kuipers met de trein uit Leeuwarden naar Grouw kwam, haalden de schipper en de knecht Kuipers, zijn vrouw en hun zoon Egbert Jan met de boeier van het station op. Soms kwam ook een tante mee, tante Bea. Wanneer zij meezeilde moest haar fiets ook mee aan boord, want tante Bea hield ervan tijdens de lunch een fietstochtje te maken. Ze maakten dagtochten met de boeier en af en toe gingen ze er een heel weekend mee weg. Een enkele keer zeilde Kuipers een wedstrijd met de *Ludana*. Zijn kleinzoon vond een briefje met daarop de tekst: 'We hebben gevaren tegen de *Constanter* en we hebben gewonnen.'

In 1912 sierde de *Ludana* het omslag van het blad *De Watersport*. Bijzonder, want het gaat hier om het eerste nummer van de

eerste jaargang, gedateerd 8 mei 1912. Het bijschrift zegt: 'De boeier '*Hludana*' van den heer J.E. Kuipers te Leeuwarden'. Bovenin de mast, wappert een driehoekig vlaggetje. Jan Egbert Kuipers vertelt dat zijn grootvader een eigenaarsvlag had met de kleuren geel en zwart erin. Wanneer die gehesen was, bevond de eigenaar zich aan boord.

In 1915 verhuisde J.E. Kuipers naar Baarn. Hij was meelfabrikant in Amsterdam geworden en de boeier werd verkocht. Van het geld kocht J.E. Kuipers een heuse Spijker. "Zoveel was de boeier toen nog wel waard," vult Jan Egbert Kuipers aan.

LUDANA

In 1914 had J.E. Kuipers de *Hludana* al verkocht aan een syndicaat. Dit syndicaat, gevormd door de heren Sprenger, Beekhuis en Lucardi



De boeier „Ludana” van den heer A. Sprenger te Loosdrecht.

Foto P. E. Moer Jr., Hilversum.

Ludana onderweg. Bron: De Waterkampioen, februari 1929.

te Leeuwarden, werd de zesde eigenaar in iets meer dan twintig jaar van het schip. Het syndicaat bestond uit een aantal enthousiaste ondernemers uit Leeuwarden, waarvan Willem Sprenger, zeehandelaar te Leeuwarden, er een was. Het syndicaat vereenvoudigde de naam in *Ludana*. Alle eigenaren daarna hebben deze naam in ere gehouden.

Wat de heren van het syndicaat met de boeier hebben gedaan en waar ze het schip voor

hebben gebruikt, daarover is niks bewaard gebleven. Wel weten we dat er in 1921 weer een eigenaarswissel is geweest. De heer A. (Alfred)

Sprenger te Loosdrecht kreeg de boeier in zijn bezit. Op 11 april 1921 verscheen in de Leeuwarder Courant een advertentie waarin de *Ludana* te koop stond:



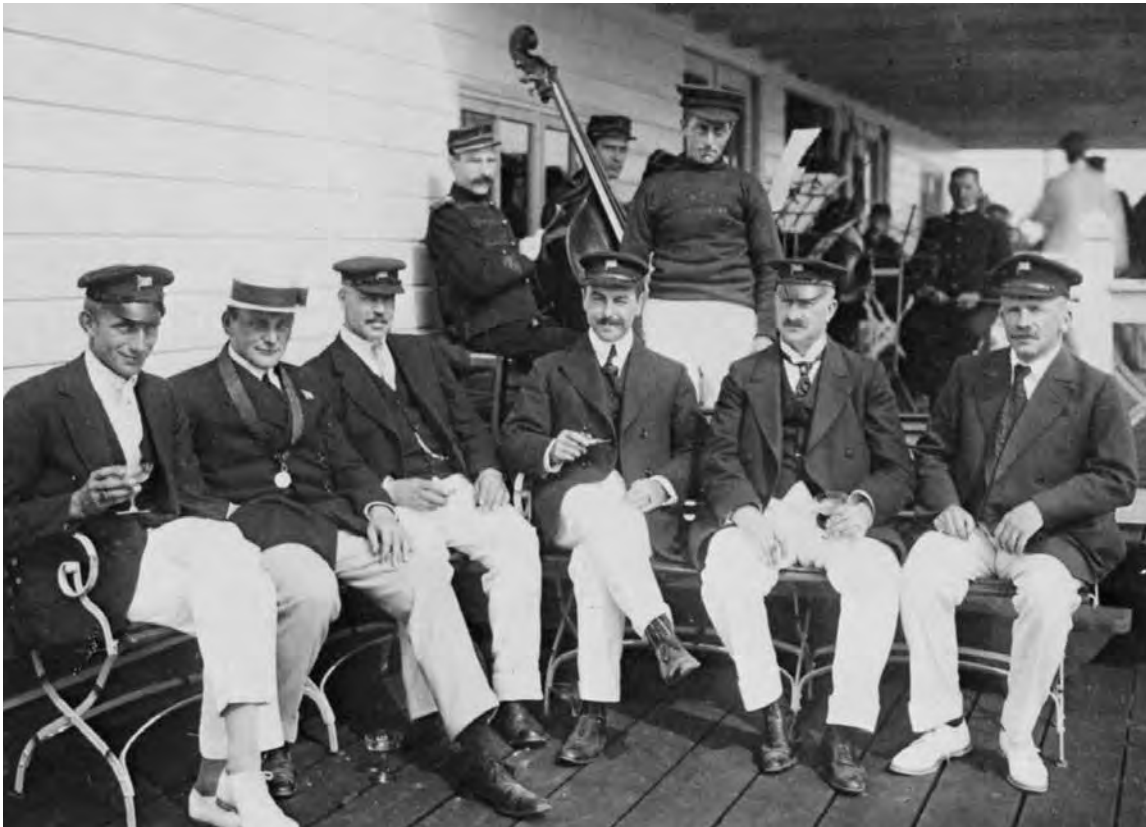
Blijkbaar had het syndicaat het schiphuis van de heer Kuipers overgenomen. A. Sprenger werd de koper en nam het schiphuis niet over,

hij verplaatste de boeier naar Loosdrecht. Alfred Sprenger was de zoon van de Leeuwarder Sprenger van het syndicaat.

Waarom in de advertentie A. Dijkstra staat en diens adres, was eerst onduidelijk. Peter Tolsma wist ons te vertellen dat Dijkstra een makelaar was in schepen, een handelaar die in advertenties maar ook op veilingen schepen te koop aanbood namens de eigenaren die er van af wilden. Daarnaast schipperde hij ook voor hen. Het was niet chique om dat als gegoeide burger zelf te doen. Later komen we

deze Dijkstra nogmaals tegen in publicaties gelinkt aan de *Ludana*.

Alfred Sprenger was groot liefhebber van de natuur, de watersport en de Loosdrechtse Plassen, zo lezen we in het jubileumboek over de Koninklijke Watersport-Vereeniging Loosdrecht. Sprenger was daar in 1962 al 50 jaar secretaris van. Voor hij in Loosdrecht terecht kwam was hij president-commissaris van de Erven Koumans Smeding die onder meer uitgever waren van de Leeuwarder Courant.



Alfred Sprenger (derde van rechts) met zijn medebestuurders van KWW Loosdrecht. Bron: Jubileumboek KWWL.



De heer A. Sprenger, Secretaris van „Loosdrecht”, aan het roer van zijn boeier. Foto C. Huiskens.

Bron: Jubileumboek KWVL.

Alfred Sprenger zeilde veel en in het begin van de eeuw had hij de Loosdrechtse Plassen bijna voor zich alleen. Zijn favoriete scheepstype is lange tijd de open Friese schouw geweest. Later stapte hij over naar modernere open zeilboten, waaronder de Sharpie.

Sprenger was getrouwd met Jonkvrouwe Hubertine Hermine Adrienne Jeanne de Geer, uit een geslacht van ondernemers en politici en behorende tot de Nederlandse, Zweedse en Finse adel. In hun fraaie villa op buitenplaats Jachtlust aan de Nieuw-Loosdrechtsedijk, ontvingen zij niet alleen vele adellijke gasten maar ook leden van het Koninklijk huis. Zij onderhielden goede banden met het Koninklijk paar en het is zeer aannemelijk dat Sprenger de prinsessen Beatrix en Irene

enthousiast heeft gemaakt voor de zeilsport.

In de Leeuwarder Courant van 26 mei 1925 stond een bericht dat licht werpt op de rol van A. Dijkstra. Bij zeilwedstrijden van de Haarlemsche jachtclub behaalde A. Dijkstra de eerste prijs in de klasse 12-voetsjollen. Daarbij vermeldt het bericht dat A. Dijkstra schipper was van de boeier *Ludana*. Dit doet vermoeden dat zowel de heren van het syndicaat, als ook A. Sprenger Dijkstra ook wel als schipper inhurden of in dienst hadden.

De Gooi en Eemlander van 12 juli 1926 meldt dat Sprenger de *Ludana* in Loosdrecht gebruikte bij wedstrijden. Niet om er zelf wedstrijden mee te zeilen maar om plaats te bieden aan het wedstrijdcomité.

deel van de Nederland-
en beroepsschrijvers, die
romanmachines laten
voor vakroutine en knappe
gewone lezer, in lectuur
s meer zoekend, bemerk
eigenlijk niets wat hun
en een rijk gemoed in
ke niet in hun hartbloed
ken zonder veel andere
ette hersenarbeid een
a daar een schema voor
en met het karakter der
us en den loop der ge-
zoo. Er zij hier niet mee
nen maar een kunstje is,
routine en literaire han-
e ook flair van wat het
gezet wil krijgen, er zij
d, dat het geen hart en
en de fabrikanen er heel
orden en er steeds mede

er is, wanneer de schrijver
achtig gevoel en onstui-
wogen wordt, en een
drang gevoelt om te uiten
ziel brandt. Het is moe-
dan niet dadelijk harmo-
hij den litterairen vorm
„letterkundig” beheerscht,
cent van echtheid in zijn
door een niet door scha-
ngsche rhetoriek bedor-
gehoord zal worden.
s Gerechtigheid, van A.

eggen, deze Fries, dat er
heest gevoeld — ziedaar
uit zijn ganschen roman
dat de zware structuur
hier in den weg zat. De
den niet in woorden uitge-
vers, die het meeste met
morsen ware niesschen
cestat het minste te zeg-
gische meerderheid der
al woorden die onze roman-
ken, zijn rommel, leven-
gheld, afgesloten, zielloze
geladen zijn met electri-
el en hart.

na in het eerste en beste
hoe langer hoe slapper
as ons in de ziel doen zien
Fries, die zich niet uitput
het schoonste, hem heit-
et schijnt een land te zijn,

Met de Ludana de wateren op

„Of we lust hadden een dag mee te gaan?” vroeg de eigenaar van den grooten lijnen boeier Ludana, die op weg voor een kruis-tocht over de Friese meren door het dorp kwam, en op ons gaarne gegeven gunstig antwoord: „Morgen voluit om acht uur haalt het motorbootje Julini dan wel even op”, ging het schip door naar Grouw.

Aldus geschiedde. Goed acht uur tuften wij de Wargaster vaart af, spoelden de eenden, die zich in de wallen zaten te waschen er af deden riet, kattenstaarten en kalmoesbladen nügen, genoten van de zon op het land en de daken der boerderijen, scheerden klokke negen langszij van den boeier, waar de eigenaar ons opwachtede, de meerschuijnen pijp in den brand. Bram de schipper tufte nog even walwaarts om melk te halen, Eildert, des schippers hulp, gaf aan het koper van het schip een laatste veeg. Fijn glansde de mooie boot, flikkerend vonkte en spiegelde de zon in lak en koper, lustig wapperde de Friese vlag aan 't roer, blijde zwaaide 't vaantje van den mast, in glorie van licht lag Grouw aan 't blinkend water.

Half tien staken we van wal. We hadden tegenwind, dies moest de motor ons helpen tot aan het Sneeker meer. Met een kalm gangetje gleden we den waterweg op naar Irsnum, Oude-Schouw en Terhorne, groeten brugwachters, dorpelingen, landlieden, verlustigden ons opnieuw in het prachtige verre wijde Friese land met zijn torentjes oprijzend alom, zijn boomomringde zathes, zijn bont vee en greiden. Dit is 't „rtek van ongemak” zei de schipper, toen we voeren in de buurt van Irsnummer-zijl, „de schippers op Amsterdam zeggen: als zij hier wind tegen hebben dan blijft dat zoo tot Amsterdam”.

„Oudeschouw!” De laatste brug. Dichtbij rees de groote herberg, vroeger de herberg, waar de bruiloften werden gehouden, de krompancelen sjeezen voorreden met de Friese paarden, rozen op de staarten. Recht voor ons lag de vaart naar Terhorne. Links en rechts boeren aan 't maaien. Een groote tjalk dreef ons voorbij. „Deus providet!” (De Heer zal er in voorzien) stond op den voorsteven. Een blootvoetig klein meiske rolde over 't dek met een klein hondje. Kostelijk lag het dorp Terhorne achter de geel behloemde lander, waarop de

weidvogels aasden: staart schuddende grutto's, wippende Kieviten, omrennende kemphanen. Met een hoog er om heen schoven we de Terhorner sluis binnen en door en voor ons lag de wijde kom van het Sneekmeer in den blikkerenden dans van zonlicht op de roerige golven. De motor werd gestopt. Als reuzewieken van meeuwen en stern ontplooiden zich zeil en fok, met begeerigen sprong stoof de wind er in, joeg ons spattend en bruisend door de witgekamde rollers. In glinsterende zig-zaglijn laverden wij over den wijden plas, die blonk in kartelende derteling van spetterend vloeibaar zilver met den echten zeilershemel er boven: blauw, diep blauw waarover brokken blanke wolk dreeven met haastig jilen, en er over vlagend een stevige bries, die het water donker tintte, waartegen 't wit en 't zilver van schuim en zonlicht te feller afstak.

Uit de roef dook het hoofd van den hofmeester op met de koffiekkan en een bord met Friese kruidkook.

Een geur van koffie waait over 't dek. Even scheefhangend breekt de boeg van den boeier plassend door de golven. Heel de meer is vol zonlicht, flakkerend, plassend, laaiend zonlicht. Een stoomboot deint ons voorbij: „Vlecke Joure”. Heel in de verte zagen we den toren van dit dorp. Tjalkken varen langs, motorbootjes.... En de hemel blinkt en heel „de” meer blinkt. Ruischend zingt het meer zijn morgenzang, meeuwen dobberen op de kammen, eenden snizen er over, aan de oevers duiken meerkooten naar voedsel. Het zal wel op zoo'n vaart zijn geweest, dat de Grouwster waterhard, dr. Eeltje Halbertsma, de regels heeft gevonden:

forjst my net as holle wyntjes waaie,
in ik oan 't roer myn sankje sjong;
As kroezje wagen 't gladdie skip omaye....
(Vergeet mij niet als bolle koeltjes waaien)
en ik aan 't roer mijn zangkje zingt;
Als kroezje golven 't gladdie schip omaaien)

„Sankjes zingen deden wij echter niet, dat deed de schippersmaat voor ons, die op de voorplecht de aardappels schilden en de slaboonen draaide voor ons middagmaal. In zalig nietsdozen zaten we op het dek en lieten ons stoven door de zon en rood blazen door den wind, de gedachten droomerig deinend op den ruischenden cadans van 't zingende water. In de verte rees het paviljoen op van het Sneekse watertoerisme, maar wij keerden het den achtersteven toe en zetten koers naar de Goingarijpster poelen, waar wij meerden in een vaart om te sterken

voor den verderen tocht met de spijzen door Bram gekookt; puike Friese aardappels en tesjetten (slaboonen) uit Berli-kun. „D'r ging niks boven een Frieschen aardappel”, zegt Bram, „daar zat meel in en dengd, daar zat om zoo te zeggen de boter al in”. Fijn lagen we tegen 't hooge riet. Aan weerskanten de lage maandlanden in de frissche fleurige kleuring van land, dat geen watergebrek heeft. Dicht bij ons was een koemeler aan het maaien. Door een breede sloot kwam een praam met twee paarden er in. Al varende slurpien de rossinanten over de bootranden van het slootwater. Niet ver af lagen de poelen te blinken door de wilgen en er achter staken de torensputsen onthoog van St. Nicolaasga, de Joure, Terkaple.... Op den dijk achter 't riet bloeiden kamille en ganzelbloemen, aan den waterkant tusschen wilgen en biezen nog de gele trossen van de wederik, de roode pluimen van de kattenstaarten, de gouden rondjes van 't St. Jacobskruid en weer als boden van den naderenden herfst de rose kelkjes van het wiigeroosje en de lila bossen van het koningmekruid.

De aardappels waren puik, de slaboonen overheerlijk, een van Friesland's vetweiders had het vleesch geleverd, een meloen geurde door de roef. Buiten speelde de wind voor ons dinermuziek op de rietstengels en de klepperende touwen van het want. Klipper-deklap klotsen de golfjes met zachte kloppen tegen boord, zacht tikkelde het zilver van 't eetgerei....

„Nu een sigaar”, zei de gastheer. In de luwte van 't zeil lieten we de rookwolkjes kringelen. Wijd uit lag de wereld van water, gras, riet voor ons in de rust van 't middaguur. Huis toe waren boeren en arbeiders gegaan naar den etenspot. Boven 't riet en de wilgen van de Goingarijpster poelen kringde een eenzame kiekendief om. Dat was alle vogellevens. Langzaam cirkelde hij in al wijder bogen, dreef stil op de wieken, dan weer een paar vleugelslagen....

De schippers wieschen 't vaatwerk om.... Golvend joeg de wind door 't riet....

„Klaar, Bram?”

„Ja, meneer!”

„Dan gaan we maar verder!”

Recht voor den wind gingen we op den toren van Langweer af.

Lui lig ik op dek. te lui om mij op 't oogmerk verder met iets te bemoeien; 'k geef mij over aan zon en wind en water.

de Stoppelaar.

beneden de Maan

door
d Veteran.

lijke vreugde.

die leve, oude gravures
erinetjes die blindeman
e jongelieden, die pic-
elt me altijd een knagend
weemoed van het voor-
somis zoo heel pijnlijk en

voorbeeld, behooren abso-
en. Ik heb nog nooit een
den pic-nic meegemaakt.
et, en gingen we niet. Of
regenen, terwijl het tafel-
itgespreid. En waren de
en wind ons gunstig, dan
melk om, of kwamen er
het rookvleesch loopen,
rman een beetje makke-

loof dat er vroeger geen vieze beesten waren, en dat buurmannen niet gingen verzitten en flesschen melk waren er zeker niet.

Voor al stedelingen lijdten er onder dat heimwee. Vandaar dat we altijd droomen van landelijke vreugde. Elke stedeling hoopt nog eens zijn dagen te kunnen slijten op een stil en afgelegen plekje, in een lief landhuis bij een bosch, en bij een meertje.... En bij wijze van voorproefje gaan we in onze zomersche vrijheid het eens probeeren, heel landelijk en afgelegen, bij lieve boerenmensen die ons verschrikkelijk afzetten, zonder dat we 't merken — en als we dan 's winters weer door de asfaltstraten plessen, ondervinden we precies zoo'n heimwee, precies zoo'n weemoed....

Ik ben ook stedeling, lieve lezer. En daarom ben ik neergestreken in Neckar-gemünd. Héél kort, want, ziet u, ik ben een „verstandig” stedeling. Maar toch voldoende, om eens intensief van de landelijke vreugde... enfin, u begrijpt. U is óók stedeling.

Neckargemünd is de poëtische benaming voor een honderdtal heminnelijke bouwval-lige huisjes, die men niet binnen durft, zonder de bescherming des hemels af te smeeken. De vensters zijn klein, en altijd dicht. De

passaert, maar altoós kwinkeleren, zoolang de zon schijnt, en óók als ze niet schijnt.

In Neckargemünd nu ben ik neergestreken, en ik zit op een terras aan het water. Het is er heerlijk. De muggen zwermen om me heen als Boudouinen om een karavaan, en de vliegen loopen over mijn handen, en onderlangs het terras waggelt een kudde van meer dan dertig ganzen — één mevrouw, dat is géén hatelijkheid! Echte ganzen! — die luid kwekerend converseeren.... en ik geniet van de landelijke rust.

De keller brengt de wijnkaart, en dan de spijkaart. Men drinkt hier eerst, en eet dan. De keller is een heel vriendelijke boerenjongen, die mij met gul gebaar de wijnkaart toesteekt. Waarop ik prijzen zie, die den heer Kemper plezier zouden doen....

Hij biedt mij Rijnwijnen, en Moezel-wijnen en Platzwijnen — en hij biedt me Griekse wijnen. En bij deze landelijke vreugde gaat er iets antieks in me open, iets van Arkadia en Bucolische gezangen en ik voel me door die Griekse wijnen bijzonder gebodet. Ze hebben zulke mooie namen! Anthos heet de eene, en Mavro-

Verantwoordelijk baantje

Het was in den tijd van den Grooten Oorlog, toen de volkeren van Europa zóó verbitterd op elkaar waren, dat ze elkander te vuur en te zwaard wilden verdelgen, terwijl men misschien pas over een halve eeuw zal weten waarom, terwijl zes deze week juist bezig zijn over de gebroken ruiten.

Als ik met buitenlanders over dien boezen vleesch- en sigaararmtijd spreek, zeg ik niet zonder trots, dat we toen met circa een tiende van onze bevolking op onze grenzen lagen. Dat imponeert. En als ze dan heel beleefd antwoorden, dat wij maar een klein volk zijn, dan zei ik altijd: „Wij konden binnen het etmaal onze strijdmacht tot een paar miljoen versterken”. Dat maakte 'n aardigen indruk, vooral omdat ik er dan het verzoek aan vastknoopte, om er niet verder over te praten, daar ik die cijfers eigenlijk niet mocht noemen.

In die tijden nu, toen wij werkelijk door diverse perikelen bedreigd waren, deed elk Nederlander was hij kon, om het algemeen nationaal belang te steunen. Ik heb de

MET DE LUDANA DE WATEREN OP

II.

ere vondst van
en recensie in
recensie van
Helman, maar
Chwang Tsz.
(wa King); ik
bundel Van
ddle natuurlijk
sche bron. De
is een para-
vertaling ge-
wel en zeer
rijk, het oor-
er niet bij te
komen, of de
eel is. Albert
el genoeg om
el spelen bij
voorkomen, of

in dezen bun-
niet in thuis
als Tristan en
ppzichtig voor
dend vergele-
als b.v. Kind
d der Wereld.
n argelozen,
t psycho-ana-
schuldig kan
schuw ongure
sche) element,
ditingen daar-
at het tot een
et (veel min-
de Sade zou
deze wreede,
komt er geen

lman in dezen
eenige rhe-
het hoofd
oud, die hier
en van Aart v.
k de zuivere
een bladzijde
maal per jaar
viert schrijver
innenste gaaf
routine-letter-

kele nietszeg-
passages mij
des te pijn-
n paar voor-

iets van zag,
en als je el-
dan water en
,

rook; achter
oekpluin en een
ordt; en een
(H. B.), zijn
als hij nooit
a het verhaal.
Wonderbare
ang niet zui-
een gewonnen
bert Helman

aanmerkingen
n zeer groote
erk wordt er
schoone ele-
prachtige ver-
ens, die hem
geprezen en
rk van onze
e letterkundi-

RI BOREL.

In den „Ouden Weg“ bij de Goingaripster poelen hadden wij, na de glorieuze vaart over 't Sneeker meer, den maaltijd, door Bram den schipper op de Ludana bereid, alle eer aan gedaan. Wat wij aan „terjetten“ (slaboonen) en aardappelen hadden overgelaten was overboord gewerkt, „nergens zoo makkelijk als op een schip“ zei Bram, „wat je kwijt wou wezen, wierp je 't majijn maar in, ergens was altijd nog wel een beek, die er wat aan had“, zeil en fok werden weer geheschen, we lieten de torens van Goingarip en Terkaple achter ons, de wilgenboschjes en de rietvelden van de poelen en koersten recht aan op de kerk van Langweer. Kalm gleden we het eindje Oude Weg af, dat ons nog scheide van de Langweerder Wielen. Liggende in de luwte van het zeil liet ik mij braden door de zon en zoo deden de medeopvarenden: m'n vrouw, de jongste dochter, 'n logé. Half soezend peinsde ik over den naam Ludana. De eigenaar er van woont te Loosdrecht, zou het de verlatijnseling zijn van dien dorpsnaam? Niet erg aannemelijk. Ludana? Ludana? 'k Zocht heel mijn wetenschap der klassieken door. Ludo betekende spelen. Zou het daarmee in verband staan? De spelende? De spelevarende? Bij woordafleiding heeft het minst voor de hand liggende gewoonlijk de meeste kans. Maar toch....

„Bram!“

„Meneer.“

„Weet jij, wat Ludana beteekent?“

„Wel es over geprakeseerd, maar nog niet tot een uitdragende zaak gekomen.“

En Eilert? Eilert was des schippers hulpe. Hij voor zich dacht, dat het wel een of andere „Famkesnamme“ (meisjesnaam) zou wezen.

Een oogenblik later neervallend in de buurt van den eigenaar, die aan het roer zijn meerschuijmen pijp nog wat aan 't doorrooken was, deed ik hem dezelfde vraag. En deze meende, dat het een soort godin van de visscherij of een vischgodin was geweest. Niets wijzer geworden hield ik mijn eigen conjunctuur vast, temeer daar de glanzende boeier ons liet zien, toen wij den hoek naar de Wielen rondten, hoe lustig spelend met wind en golven hij ons droeg over 't zilverig bliksemend water. Volop viel de wind in de zeilen. Ruischend en bruisend joegen wij voorwaarts.

De duizenden golven waren gelijk zilveren visschen, die een zwemwedstrijd hielden. Dat was schipperslust. Alles glom, alles glansde, hemel, land, water. Schilderachtig rees Langweer achter den met riet begroeienden oever. Diepgroen donkerden de boomgroepen. En water, water alom. Waterwegen naar alle kanten, op dien zonnigen dag als overgoten met een laag vloeibaar zilver, dat deinde, wiegelde, flipte, spatte, waar het blank van schuim en bellen zich vereenigde met den flikkerdans van de vonkende druppels. Wijd en zijd de lage groene weiden, waaruit omhoog rijzend de rood-gedaakte boerderijen, waarop de hooioogst nog in volle doening, velden voortlopend naar den wazigen horizon, waar weer torens opwaasden en donkere boomcomplexen, torens van waterdorpen aan de meren, boomgroepen van de bosschen van Gaasterland. Een wit motorjacht schuimde ons voorbij: de Zee-meew, een groote blanke boeier: de Noordstar, kleine scheepjes schuin liggend op het

water, de zeilen in op en neer bij 't slagen van den wind, gelijk wuivende vogelwieken. Onze boeier met zijn groot wit zeil en dito fok, zijn spiegelend lak en ketseid koper bruisde over de wielen als een lustige lach van den zomer. Opeens schalt het van den oever, waar twee bruinarmige meisjes in badecostuum met een schouwteje liggen tusschen 't riet: Hallo! en door de tot luidspreeker gebogen vingers waait een groet over naar den eigenaar van ons schip, door een familielid. Over de breede blinkende van de gekuilde golven jagen wij verder. Het water zingt langs de boorden een vlotter zomerzang, de zwaarden trekken glanzende voren, klappend springen de rollen omhoog tegen den boeg in vluchtig gebaar van omhelzing naar den boegspriet. De torens van Oppenhuizen en Uitwellingerga komen dichterbij. Rechtsom gaan we een breeden waterweg op, die ons weer zal brengen op het Sneekmeer. Wij schieten langs een tjak, die aangeklampt is door een schouw met twee stevige meiden er in en waarin van alles ten handel ligt uitgestald. Blinkende bossen wortels, gele en blanke komkommers, hakkerswaren.... De schippersvrouw koopt terjetten en reade beien (aalbessen). Morgen zal de schipper aan de slaboonen. Of de vrouw ze ook malsch zal koken als Bram, door middel van een karbohnade er in? Een oofveaar wuift over onzen mast met langzamen wickselag en strijkt neer op een pas-gemaaid stuk land. Daar hippen nu de kleine kikkertjes bij dozijnen.

Fijne vogel van het greideland, zooals hij daar kalm henenbeent over 't frische groen, de roode pooten blinkend onder 't zwart en wit van 't lijf. Aan het riet hangen al weer de glanzende zwarte kwartjes. Hier en daar schemert al een tintje van den herfst: een streepje rood, een stipje geel of bruin. Maar de gele gentianen bloeien nog bij honderden met een enkele waterlelie en gele plomp. Wij groeten een brugwachter even zwierig als hij ons den tolklomp toezwaait en laten dan weer de oogen weiden over 't mooie Friesche land met zijn wonderbare afwisseling van weide, water, boerderijen, torentjes, vee, schepen.... Eilert met den theepot wekt mij uit m'n droom over de historie van dat land met zijn stinnen en terpen, zijn veeten en ook weer in zijn één-zijn van Friesch bloed. Thee met Friesche deimpjes. En al knabbelend op dat kruidig gebak zwaaient we de Sneeker meer weer op. Aan den ingang lag een Haagsche motorhoot, waar een jongeling tot aan de schouders in het water staande bezig was de schroef te klaren.

„Averij“ vroegen we.

„Een heel kippenhok in de schroef!“

„Met eieren er in?“

„Moest zoo wezen.“

De lucht was er intusschen niet mooier op geworden. In het Noorden en Westen trokken donker blauwgrijze donderkopen bij den hemel op, die zich samenpakten tot een dicht onheilspellend dak. En uit de buien vlagde de wind wild over het meer, dat nu een prachtig gezicht opleverde.

Over het donkere water joegen de dik beschuimende golven. Wonder mooi staken de witte zeilen van de vele scheepjes af tegen den grimmigen hemel op zij, terwijl achter ons onder het duistere hemeldak een breede helle koperkleurige streep was, waarin de torens stonden, zwarte spitsen in een waas van goud. In gulden waaivorm straalde

de zon achter de nevels. Dan ver glom het goud en rings om den horizon zagen wij den regen neerpijpen. Maar op de meer bleef het droog en droog bleef ook de witte stern, die behaaglijk zat op een dansende zwarte bakenton. Even dreigde het, toen wij Terhorne naderden. Enkele dikke druppels tikten op het dek. Wij borgen de zeilen. Bram zette de motor aan en langs denzelfden weg van 's morgens gleden wij weer naar Grouw, waar de koffie weer ging geuren door de roef.

„Op het nat leeft de schipper van het nat!“ zei de eigenaar.

Toen de novels uit de slooten stegen en de eenden de landen insluisden om te azen, zeiden we onze dorpsgenooten weer 'n goeden avond.

DE STOPPELAAR

Geluidsgevoeligheid

Ik ben, dat zou men niet zeggen, maar ik word er hoe langer hoe meer van bewust... uitermate fijn bes... Dat klinkt pedant, maar ja, 'n ander zegt het je niet en dus neem ik m'n kans maar waar, onder pseudoniem kan het er nog best mee door.

Ik bewonder menschen, die doodkalm dóór vegeteeren als er 'n onzettend lawaai om hen heen is, maar ik kan het niet. Ik heb in Londen een paar lovmakers aan den arbeid gezien, terwijl er buiten het hotel een eskader asfalt-opbrekers aan het werk was. Ze stoorden er zich absoluut niet aan, bleven aan den arbeid. Ik ken menschen, die onder, naast en boven zich radiotoestellen op volle kracht laten dóórtoeteren. Zij blijven er kalm bij als pas gesneden andijvie, ze gaan niet bromvliegwijs, loodrecht tegen den gevel op, begaan geen euvelkaden, geen moord, ja ze genieten, tegen den geluidsstroom in, zelf van hun eigen radioistische donderaars.

Zij houden vast, versagen niet, laten die dingen maar dóórgaan. Lach dan, Pagliaccio, Hahahaha!, al maar thee lebberend en kranten lezend volgt 'n breiles uit Madrid, 'n kookles uit Hilversum, 'n Haiwai-cocktail-branding-dans, 'n komiek uit Veen-dam krijscht er op los, gevolgd door een volksfeest in Kameroen, je hoort de zendelingsoep overkoken. Het hindert hen niet, ze lezen ijskoud de krant, lebberen thee, onderwijl een stel Argentijnsche rambblers de kalk van hun plafond werkt. Ik heb 'n grooten stijgenden eerbied voor die menschen. Ik kan het niet.

Ik ben anders. Je wordt critisch, als je gewend bent te schrijven, je moet, of je wilt of niet, alles critisch verwerken. Menschen als ik worden ook gauw oud. Tal van lezers, die dat niet weten, die daar hoegenaamd geen meelij mee hebben...

Ben onlangs in het Kurhaus geweest, heb een Duitschen professor, Abendroth 'n meen ik, geweldig streng en ijzerhard zien dirigereen, genoot meer van het zien van de daadkracht en toen ineens... was het mis, kwam ik in opstand! Het was, meen ik, bij de le symphonie van Mahler in de buurt van c-dur geloof ik. Dáár komt het leidmotief en onverloren zing ik het mee, het was jaandonie een oud-Haarlemsch straatjongensdeuntje en de woorden, allicht uit den Glozelliaansch-prae-Phoenicischen tijd, toen de Haarlemers nog met de Phoeniciërs op je-en-jou-voet stonden, kende ik ook nog. Ze zijn



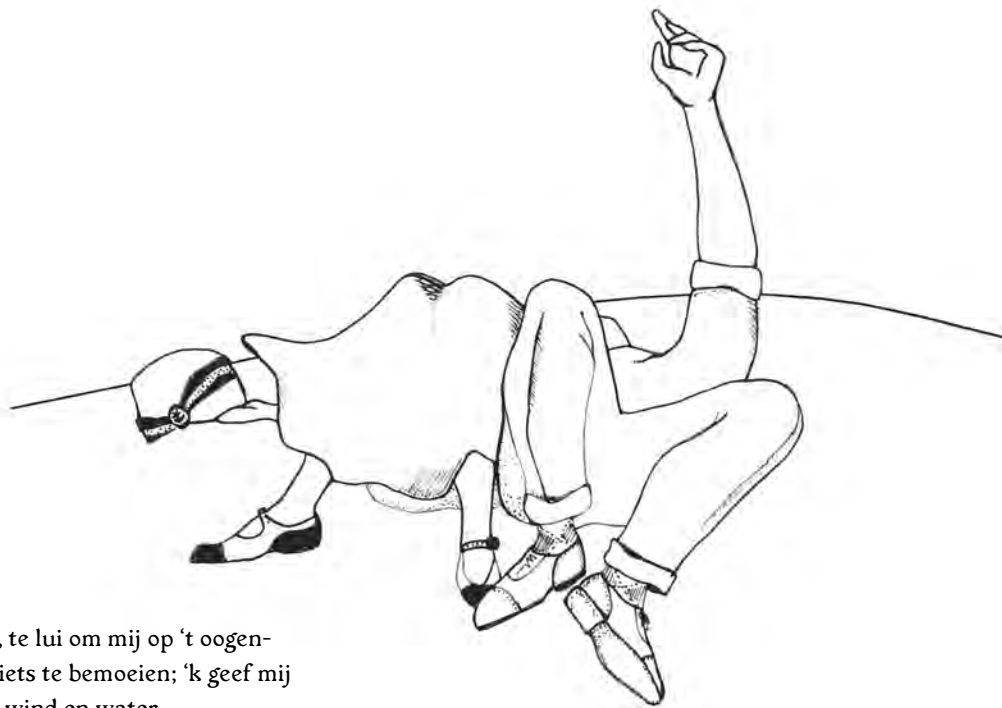
DE STOPPELAAR

Reinder Jacobus de Stoppelaar was Nederlands Doopsgezind predikant en publicist. Hij schreef voornamelijk over de natuur en het landschap, onder andere in Het Vaderland. In die krant verscheen zijn verhaal 'Met de *Ludana* het water op', in twee delen, op 25 augustus 1929 deel 1 en op 8 september 1929 deel 2.

De dagtocht die De Stoppelaar maakte met de *Ludana* ging over de Friese meren en zijn verhaal bevat naast vele beschrijvingen van de natuur ook mooie details die ons veel vertellen over de *Ludana* en hoe het er aan boord aan toe ging.

"Of we lust hadden een dag mee te gaan?" vroeg de eigenaar van den grooten fijnen boeier Ludana, die op weg voor een kruistocht over de Friese meren door het dorp kwam, en op ons gaarne gegeven gunstig antwoord: "Morgen haalt het motorbootje jullui dan wel even op," ging het schip door naar Grouw."

De eigenaar was aan boord en we lezen verderop dat deze in Loosdrecht woont. Dat moet dus gaan om Alfred Sprenger. Ook Sprenger was liefhebber van de natuur en waarschijnlijk vonden de heren elkaar op dat gebied.



Lui lig ik op dek, te lui om mij op 't oogenblik verder met iets te bemoeien; 'k geef mij over aan zon en wind en water.

DE STOPPELAAR

KENMERKEN VAN DE LUDANA



'Boeier *Ludana* - Zeilt weer zoals de bouwer het ooit bedoelde', Spiegel der Zeilvaart, januari 2025. Fotograaf: Bertel Kolthof

In Nederland varen nu nog vier houten boeiers rond van allemaal iets meer dan tien meter lang: de *Friso*, *Catharina*, *Tjet Rixt* en de *Ludana*. Wanneer je deze boeiers naast elkaar legt, dan vallen de kenmerken van de *Ludana* goed op.

De *Friso* (het Statenjacht van de provincie Friesland) is vrij hoog en rond met vele versieringen en verkeert in topstaat. De *Catharina* is eveneens vrij hoog en rond, heeft stahoogte in de kajuit en verkeert eveneens in uitstekende staat. Alle boeiers zijn eigendom van een stichting. De *Ludana* heeft een lage kajuit die bijna helemaal achter het boeisel verdwijnt. Ze heeft aan iedere kant veertien smalle gangen. De *Friso* bijvoorbeeld telt er maar tien.

Het schip is sterk gepiekt. De zwaardkop zit bij de *Ludana* hoog vastgemaakt in vergelijking met de andere drie schepen. De vorm is lang en smal. Ze zijn ontworpen om ook op de diepe Zuiderzee mee te varen.

Ludana heeft vrij veel zeeg (ronding) en een hoge en volle kop en kont en een relatief laag vrijboord ter hoogte van de kajuit. Dat komt ook door de breedte van het schip: ruim vier meter. De andere drie boeiers zijn alle drie ongeveer 3,70 breed. De *Ludana* heeft een lagere opbouw, maar is desondanks een ruim schip. Die breedte zorgt ook voor een ruime kuip waarin je zelfs een ronde tafel kwijt kunt waar je met zijn achten aan kunt eten.

KENMERKEN VAN DE LUDANA



Bouwjaar	1893
Werf	Bernhard Lijnbaansgracht Amsterdam
Lengte	10.32 m
Breedte	4.12 m
Diepgang	0.90 m
Masthoogte	16.76 m boven de waterlijn
Zeiloppervlak	85 m2
Motor	Nanni 42pk

Ene Eildert, ook geschreven als Eilert, is aan boord als de hulp van de schipper. In de Leeuwarder Courant van 27 maart 1958 lezen we dat Eldert Meeter voor de oorlog geruime tijd aan boord geweest is van de boeier *Ludana* van de heer A. Sprenger. De Stoppelaar zal dus Eldert Meeter bedoelen. De schipper heet Bram en dat is hoogstwaarschijnlijk A. (Abraham) Dijkstra. De *Ludana* verkeert in prima staat:

"Eildert, des schippers hulp, gaf aan het koper van het schip een laatsten veeg. Fijn glansde de mooie boot, flikkerend vonkte en spiegelde de zon in lak en koper, lustig wapperde de Friesche vlag aan 't roer, blijde zwaaide het vaantje van den mast, in glorie van licht lag Grouw aan 't blinkend water," schrijft de Stoppelaar.

De tocht gaat van Grouw via Irnsum, Oude Schouw en de Terhornstersluis naar het Sneekermeer. Dat stuk is recht in de wind en ze leggen dit gedeelte van de reis op de motor af. Er zit in 1929 dus een motor in de *Ludana*, zo weten we nu. Op het Sneekermeer gaan de zeilen omhoog en daar blijkt andermaal hoeveel De Stoppelaar van de natuur houdt:

"Als reuzenwieken van meeuw en stern ontplooiden zich zeil en fok, met begeerigen sprong stoof de wind er in, joeg ons spattend en bruisend door de witgekamde rollers."

Er stond zeker een windje 4 Beaufort blijkbaar maar toch lukt het om koffie te zetten aan boord en die uit te serveren met Friese kruidkoek. Later op de dag dronken ze thee met Friese Duimpjes (Dúmkjes).

Van het Sneekermeer varen ze naar de Goïngarijpster Poelen. Daar meren ze in het riet af en bereidt Bram een maaltijd: aardappelen en tesjetten (bonen) met een stukje vlees. Het nagerecht bestond uit meloen. Na de maaltijd zei Sprenger: "Nu een sigaar." Ondertussen deed Bram de vaat waarna ze hun tocht konden vervolgen. Door naar Langweer via de (Noorder) Oude Weg en de Langweerder Wielen. Via een 'breeden waterweg' komen ze weer op het Sneekermeer en vlak voor de bui losbarst, bergen ze de zeilen en 'gleden ze weer naar Grouw'.

Onderweg merkt De Stoppelaar alles op en hij beschrijft wat hij ziet zeer precies, zoals twee stevige meiden in een schouw die handelswaren verkopen aan een schippersvrouw op een tjalk. Ze passeren een brug en betalen daarvoor via het tolklompje dat de brugwachter naar hen toezwaait.

"Over de breede blinking van de gekuifde golven jagen wij verder. Het water zingt langs de boorden een vlotten zomerzang, de zwaarden trekken glanzende voren, klappend springen de rollen omhoog tegen den boeg in vluchtig gebaar van omhelzing naar den boegspriet."

Onderweg breekt De Stoppelaar zijn hoofd over de herkomst van de naam 'Ludana'. Is het een meisjesnaam, een verlatijnsing van een dorpsnaam of houdt *Ludana* verband met 'Ludo' dat spel betekent in het latijn? Op de vraag aan Sprenger waar hij dacht dat de naam *Ludana* vandaan kwam, kreeg de Stoppelaar het antwoord: "dat het een soort godin van de visscherij of een vischgodin was geweest."



Naar algemeen wordt aangenomen is bovenstaand schip de *Fenna/Ludana*. Foto genomen door fotograaf Elfrinkhoff. Datering onbekend. Bron: Zeilvereniging Het Y.

Een bericht in de rubriek 'De Uitkijk' van De Waterkampioen uit 1931 luidt, zo schrijft Vermeer in zijn boek 'de boeier':

"Door de firma A.L.E. Rambonnet te Bussum werd het boeierjacht Ludana van den heer A. Sprenger te Loosdrecht naar Engeland verkocht."

De uittocht van onze mooiste jachten naar het buitenland gaat lustig door. In één week gingen „Vesta“, „Regina“, „Passepartout“ en „Ludana“ over de grenzen. 't Is wel droevig!

De Waterkampioen, mei 1931



Is dit de *Ludana*? We weten het niet zeker, de typische vorm van de zwaarden suggereert van wel. Herkomst en datering onbekend.
Bron: Gerard ten Cate.



De heer Sprenger (met stropdas) op het voordek van de *Ludana*. Links de kachelpijp die tijdens het zeilen werd weggenomen.
Bron: Jubileumboek KWVL.



“Ludana is a good seaboat and
hardly shipped a cup of water.”

THANET ADVERTISER, 29 november 1946

DEEL III
DE ENGELSE JAREN VAN DE LUDANA
1931 -1982



Deze foto werd door de laatste Engelse eigenaar Clive Wallace gevonden in een kastje tijdens de restauratie. Zeer waarschijnlijk zien we hier dus de *Ludana*. Datering en plaats onbekend.

Dankzij de bloemrijke beschrijvingen van de Stoppelaar weten we dat de *Ludana* in topstaat verkeerde toen zij in 1931 werd verkocht naar Engeland. Op basis van het artikel 'De boeiers van Bernhard', door Ewoud Bon in *Spiegel der Zeilvaart* (nummer 6, 1993) en op basis van het boek 'de boeier' van Vermeer en spoorwerk van anderen, weten we dat de *Ludana* in Engeland zeker zeven eigenaren heeft gehad tussen 1931 en 1983:

1931 - 1946	B.E. Phibbs
1946 - 1947	Felix Gotto
1947 - 1955	William C. Rae
1955 - 1963	A.E. Lea
1963 - 1972	F.G. Bessant
1972 - 1976	T. Chapman
1976 - 1982	Clive Wallace

FELIX GOTTO: ZOMER 1946 - ZOMER 1947

Van 1931 tot 1946 is onbekend waar de *Ludana* zich bevond en wat de heer Phillips ermee heeft gedaan. Ook weten we niet of er in die vijftien jaren nog eventuele andere eigenaren zijn geweest. Zeker is dat een Engelsman, genaamd Felix Gotto, de *Ludana* in de zomer van 1946 in bezit kreeg. We weten dit, omdat de latere eigenaar Dries Verwaaijen op 10 juli 2007 van zoon David Gotto een aantal pagina's uit het levensverhaal van zijn vader toegestuurd kreeg. De dochter van Felix Gotto, Juliette Morley, vertelde ons toen we haar aan de lijn hadden, dat zij haar vader had gevraagd zijn levensverhaal op te tekenen.

De familie Gotto woonde in de winter van '46 op '47 op de *Ludana*. Juliette Morley heeft

naast het verhaal van haar vader weinig eigen herinneringen aan de *Ludana*. Ze was dan ook slechts vijf jaar, toen die winter de *Ludana* hun huis was. Een paar details zijn haar nog wel bijgebleven. Dat ze niet kon slapen in een huis aan de wal vanwege alle herrie die de vogels maakten. Ze was gewend aan bootgeluiden en niet aan huisgeluiden. Op een dag, zo weet Juliette nog, was ze even alleen aan boord terwijl de fluitketel op stond. Het fluiten van de ketel klonk als het gepiep van een muis. Ook herinnert ze zich nog dat het water, het zoute water dus, bevroren was. Zo koud was het die winter. In Nederland werd op 8 februari 1947 een Elfstedentocht gehouden.

Van het leven aan boord weet ze dat haar moeder het altijd gezellig probeerde te maken. Dat ze weinig eigen herinneringen heeft aan de *Ludana*, heeft niet alleen te maken met haar jonge leeftijd. Felix Gotto heeft vele, vele baantjes gehad en Juliette heeft op zeker tien verschillende scholen gezeten. Naast de *Ludana* hebben ze ook nog op een oud oorlogsschip gewoond. Ze hebben op de meest vreemde plaatsen geleefd en ook al die verhuizingen zorgen ervoor dat de *Ludana* niet een speciale indruk heeft gemaakt.

Haar vader was wel gegrepen door de *Ludana*. Dat blijkt ook uit zijn levensverhaal. Hij heeft haar altijd gevolgd maar had tot zijn spijt nooit genoeg geld haar weer terug te kopen.

Tegelijk met het gedeelte van het levensverhaal, kreeg Dries Verwaaijen een incomplete kopie in handen van een artikel uit een onbekend tijdschrift. Dat artikel was geschreven door Felix

Gotto, voorzien van een pentekening van zijn hand en twee foto's van de *Ludana*. Het artikel beschrijft een overwintering van de *Ludana* in Bosham bij Chichester aan de zuidkust van Engeland. Felix Gotto had de belevenissen van zijn gezin aan boord van de *Ludana* dus ook wereldkundig gemaakt via een tijdschrift.

PUBLICATIE LEIDT TOT MEER INFORMATIE

Na het verschijnen van de eerste druk van dit boek in 2018, kwamen er meer verhalen los. Sue Reid, de echtgenote van David Gotto, stuurde ons een e-mail met daarin foto's van het logboek van de *Ludana* in de winter van 1946-47. Dat logboek was bijgehouden door Maria, de vrouw van Felix Gotto, de schoonmoeder van Sue en de moeder van Juliette en David. David heeft zelf geen herinneringen aan de *Ludana*, hij is veel jonger dan zijn zus Juliette. Maar, hij weet wel net zoveel over het schip, omdat het altijd een rol is blijven spelen in de familie en in gesprekken wanneer de familie bijeen was. Deze schepen gaan onder je huid zitten en laten je nooit meer los.

Al bladerend door dat logboek zijn we ervan overtuigd geraakt, dat dit door Felix Gotto gebruikt moet zijn voor het maken van het artikel voor het tijdschrift.

Sue Reid stuurde ons ook een foto van de originele tekening die Felix Gotto maakte van de *Ludana*. Daarop zijn prachtige details te zien, zoals het rolsysteem van de kluiver, het oliegoed van de schipper en de hoofden van twee kleine kinderen die net boven de kajuit uitsteken. Dat Felix Gotto goed kon tekenen, was geen toeval, zo leerden we. Felix was ontwerper



Tekening gemaakt door Felix Gotto. Maria staat aan het roer, Felix houdt het anker vast en achter de kajuit zijn net de hoofdjes te zien van de kinderen.

van meubelstofpatronen. Een aantal van zijn ontwerpen liggen in het Victoria and Albert Museum in Londen. Een aantal van die patronen hebben duidelijk een nautische link.



Twee meubelstofontwerpen van Felix Gotto uit de jaren 1930

HET LEVENSVERRHAAL VAN FELIX GOTTO

Hieronder is de Nederlandse vertaling van de oorspronkelijk tekst van Felix Gotto, geschreven voor zijn kinderen.

LUDANA

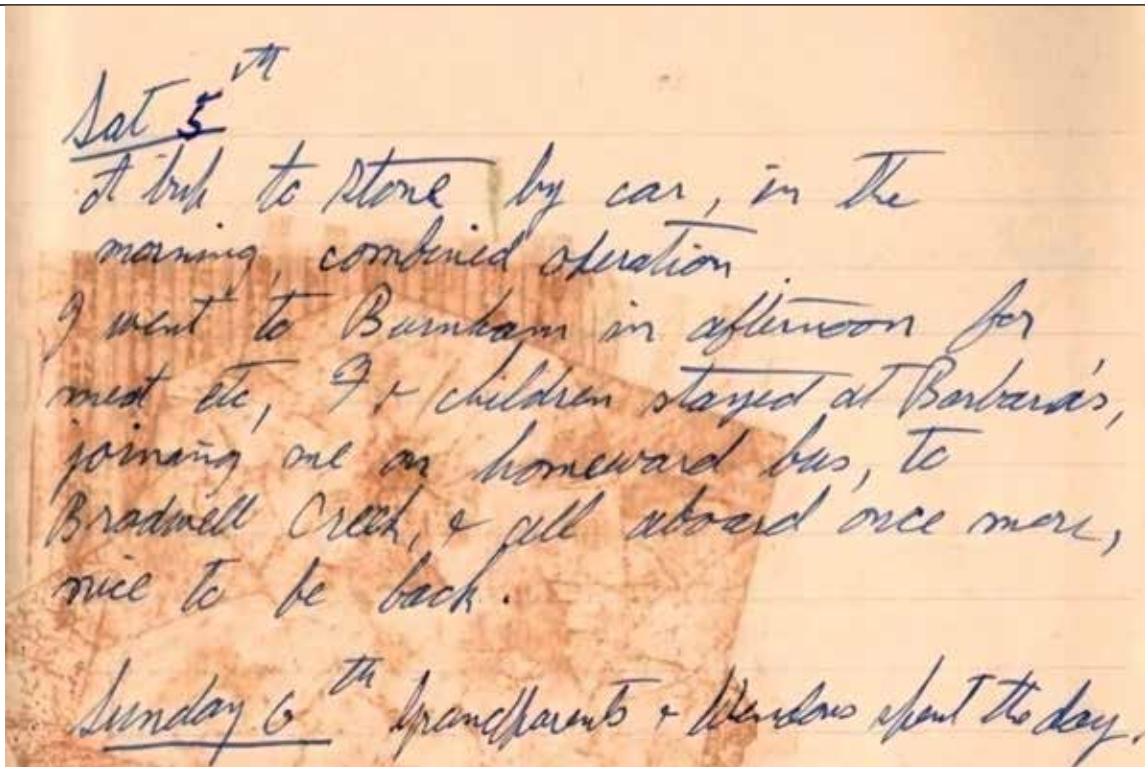
"Via de heer Vinecombe kreeg ik een baan op zijn tekenkamer bij Heaton Tabbs in Wilsden. Het hield in dat ik tekeningen moest maken voor meubels en snijwerk voor schepen en pubs en het was stomvervelend. De heer Vinecombe was heel aardig maar de twee tekenaars die in de oorlog geen dienst gedaan hadden, wisselden geen woord met me.

We verkochten onze auto en de boot en het lukte ons om een nieuw klein vrijstaand huis te kopen aan de rand van een landgoed in Saltdean, aan de Engelse zuidkust. Het kostte me elke dag 7 uur reizen voor 8 uur werk en dan moest ik ook op zaterdagochtend

werken. Jullie gingen naar school boven aan de heuvel.

Saltdean, aan het puntje van South Downs, vlakbij Brighton, heeft een eigen microklimaat, met mist, zon, stuivend zout water en heel weinig regen. Jullie werden allemaal bruin en blozend, zoals op het schilderij. Toch braken de lange uren mij op en voor een beginnende angina werd er een afspraak gemaakt met een ziekenhuis om mijn amandelen te laten knippen. Toen ik op een zaterdag laat was voor de lunch, stond (mijn vrouw, red.) Maria bij de voordeur met de Yachting Monthly in de hand en ze zei me dat ik snel moest eten en dan naar Burnham om het schip uit een advertentie te kopen. Ik deed wat me gezegd werd en meldde Heaton Tabbs dat ik de Ludana ging inrichten om dichterbij mijn werk te kunnen wonen en dat ik weer terug zou komen als zij op de Thames lag. Maar toen het zo ver was, ging ik niet terug en ik heb mijn amandelen nog!

Onze meubels werden opgeslagen, we verkochten ons huis dezelfde week met een kleine winst en we gingen aan boord van de Ludana, die bij de werf van Cole voor de kade lag. De Ludana was een boeier, gebouwd in Amsterdam in 1898 (sic, red.). Ik ken niet haar hele geschiedenis maar haar naam veranderde van 'Fenner' (sic, red.), via 'Olga' naar later 'Ludana'. Tijdens de oorlog had ze voor anker gelegen op de rivier de Helford, met een stel vluchtelingen uit Londen. Ze kwam op eigen kracht naar Burnham en ik hoorde onlangs dat het de snelste boeier was die ooit gebouwd is. Het was in elk geval een snel schip.



Maria's handgeschreven logboek, waarop het verhaal van Felix is gebaseerd.

Maria, jullie twee en ik vonden ons plekje en we begonnen aan de Ludana te werken en haar in te richten. We regelden met Cole dat hij onze motor kreeg, die erg groot was en het schip scheef deed liggen en die in ieder geval in plaats van het kombuis was gekomen, want we dachten dat het belangrijker was om de bemanning goed te eten te geven. In ruil voor de motor kregen we een CQR-ploegschaaranker van 56 pond en een Nicholson anker ook van 56 pond. Boven de waterlijn werd het schip gebreeuwd en wij mochten op hun rooster zitten om de onderkant te verven. Ik haalde wat ballast uit het achterschip, wat nodig was om de schroef onder water te houden. Ik maakte het gat van de schroefaskoker dicht en ik haalde wat zinkplaten van het boeisel

omdat ik bang was dat het daar zou gaan rotten. Alle spijkergaten werden gevuld en het schip werd boven en onder geschilderd. We gooiden de lekkende watertank weg en er kwam een hele goeie voor in de plaats, die ik vond aan de rand van een moeras. En tot slot plaatsten we het kombuis terug. Ik zette de blokken, de mast en boegspriet in de olie, inspecteerde het staand en lopend want en maakte een mooi rood hoesje voor de knop van de vlaggenstok. Toen kocht ik een nieuwe Red Ensign (Engelse scheepsvlag, red.) en een set kaarten.

Jullie wilden helpen en op een zonnige dag besloot ik dat het weinig kwaad kon als ik jullie een kwast gaf en wat vernis om op het prachtige teakhouten bij-bootje van 3 meter te smeren. Jullie lakten het

helemaal en keurig netjes. Goed gedaan! Maar toen haalden jullie alle kinderen van Burnham erbij en gooiden jullie zand en modder naar het bootje. Uiteindelijk moest ik het overschilderen om het bij de Ludana te laten passen.

Het logboek van Maria zegt: '15 september 1946, 10.30 uur vertrokken uit Burnham en om 16.00 aangekomen in Bradwell Creek.' Het was hoogwater en daarom probeerden we de Broomway te nemen over de zandbank van Denghie maar dat haalden we niet en met een stevige wind op de kont trok Ludana's kielbalk een spoor van 6 inches diep strak door het zand. Sturen kon ik niet, dus liet ik haar gaan, met het roer recht in het spoor dat de kielbalk getrokken had. We liepen een Thames Barge voorbij, die het Broomway Kanaal wat dichterbij de kust nam dan wij. We slingerden over het Blackwater, klusten wat aan het schip, veranderden wat en maakten een nieuwe boegspriet. We zetten er ook nieuwe zeilen op, gemaakt door Sadler uit Burnham.

Meneer Birch woonde op een Thames Barge op de kwelder bij Bradwell en viste met zijn eigen kleine bootje. Hij vertelde me een verhaal waar ik nog boos van word, zelfs nu ik het opschrijf. Op een dag stortte een piloot van een gevechtsvliegtuig neer en hij brak beide benen toen hij met zijn parachute in het slik terecht kwam. Lieden van de luchtmacht uit Bardwell Camp kwamen aan en zij stonden aan de kust toen een officier hen verbood om over het gevaarlijke slik te gaan. Door de vloed steeg het water rondom de

gewonde piloot en toen hij bijna onder ging, riep hij: "Doe maar geen moeite, makkers, het is nu te laat." Mijn God! Daar staat een hele rij huisjes, met voordeuren, achterdeuren en zelfs slaapkamerdeuren. Hadden al die kerels zo weinig ruggengraat dat ze niks anders konden doen dan domme orders opvolgen? (Meneer Birch zei dat hij buitengaats aan het vissen was toen het gebeurde maar dat hij makkelijk over het slik had kunnen gaan met zijn 'splatchers' (plankjes die je als sneeuwschoenen onder je voeten bindt, red.).

Kun jij je nog herinneren dat je de kuip aan het aanvegen was en het blik overboord gooide, met jezelf er achteraan? Ik was aan dek, sprong overboord en gaf je aan je moeder. Je was vreselijk boos en zei dat ik jou onder water geduwd had. En weten jullie ook nog dat de papegaai van de vrouw van de sluiswachter van Heybridge altijd schreeuwde "Christus, wat is het koud!" als hij 's ochtends buiten gezet werd?

We zeilden door naar Maldon en gingen bij de kade voor anker. Met de roeiboot brachten we een lijn over naar een barge die daar aan de kade lag. De kapitein was Tuby Bakes en hij maakte onze lijn vast en trok de Ludana langszij. Tuby was erg onder de indruk en kwam bij ons aan boord voor fish & chips. Hij vertelde ons verhalen over het zeilen met de barge tijdens de oorlog. Aan boord leefde hij op het achterdek en zijn vrouw, die zijn bemanning was, leefde in het vooronder. Met elkaar spreken deden ze nooit, tegen elkaar vloeken wel, tot ze op een dag onder vuur kwamen te liggen van een vliegtuig van

DEEL III - DE ENGELSE JAREN VAN DE LUDANA

de Moffen en zijn vrouw gedood werd. Hij zei dat dat het ergste was wat hem overkomen was want zij was de beste bemanning die hij ooit gehad had.

In Tillingham ontmoetten we Neville en we besloten om naar de haven van Chichester te gaan om samen een klein jachtverhuurbedrijf te starten en dus verlieten we Blackwater op zondag 10 oktober om in Burnham onze kleren op te halen. We zeilden de Havengore Creek in, door de nauwe engte, onder de brug toen die maar half open stond, over de zandbank en in de Swale schuilden we voor het slechte weer. 's Avonds laat schoven we in de mist de haven van Whitstable binnen en toen ik de volgende ochtend mijn kop naar buiten stak, zag ik de havenmeester die op de kade naar de Ludana stond te kijken.

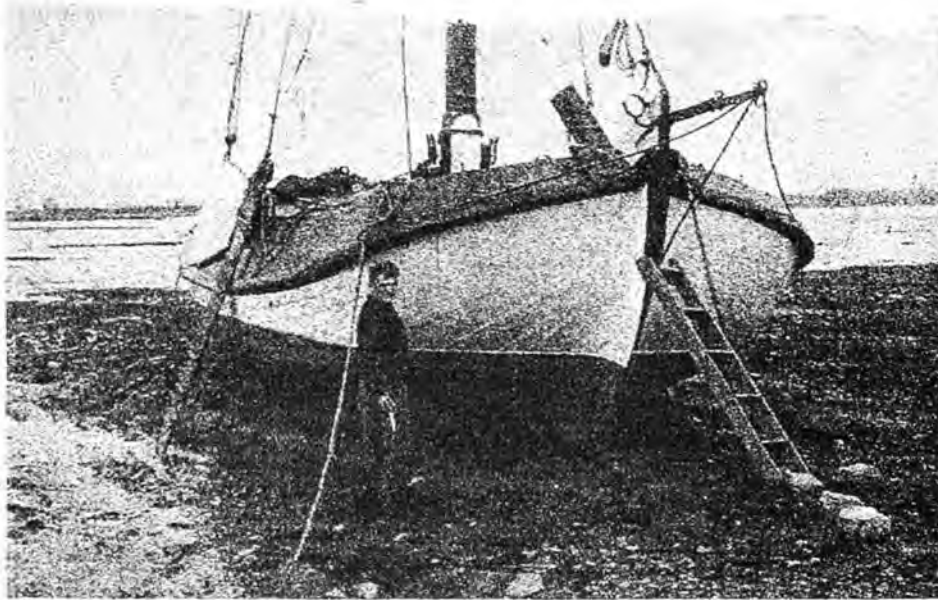
Hij vertelde ons dat hij kapitein was geweest op een dwarsgetuigde driemaster en hij vond het mooi om de Ludana te zien maar hij zei wel, wijzend op de haak van het blok van de kraanlijn dat ik die moest borgen. Het was iets waarvan ik wist dat ik er geen aandacht aan had besteed, dus ik deed het meteen. Hij vertelde dat vroeger schepen als de Ludana overkwamen uit Holland met paling en andere goederen en hij had nog nooit gehoord dat zo'n een schip op zee vergaan was. Mensen in Burnham hadden ons indertijd gezegd "Dat geval zal nooit zeilen" - maar het was een verleidelijke dame.

We kregen een zuidwesterstorm over ons heen; we jakkerden over de zandbanken van Margate en bleven meer dan twee weken in Ramsgate

met elke dag storm en stormwaarschuwingen. Op 30 november kruisten we de Small Down op en onder South Foreland staken we een dubbel rif maar toen de wind aanwakkerde, denderden we weer terug naar de haven. De reddingsboot voer uit om ons in de gaten te houden maar we waren eerder terug in de haven dan zij. Mensen die op de pier stonden te kijken zeiden dat we met 8 knopen de havenmond invoeren.

De volgende dag haalden we Dover, waar we in het dok van de onderzeeboten vastgemaakt lagen aan een marineschip. We slingerden en stampten daar door de deining die heen en weer beukte tussen de betonnen wanden van het dok. De volgende dag kwamen we tot Folkestone en daar schuilden we weer een week voor de zuidwesterstorm; we rondde Dungerness in de mist en 's nachts kwamen we zomaar terecht in een enorme vloot vissersschepen. Toen de wind was gaan liggen, gingen we ten anker voor een paar uur slaap. Bij Beachy Head dreven we voor- en achteruit en dat kostte heel veel tijd, waardoor we de haven van Newhaven uiteindelijk in het donker binnenliepen. Het was erg moeilijk om de lichten van de pier op te pikken in een wirwar van veelkleurige lichten. De hoge kadewanden namen de wind uit de zeilen van de Ludana en we konden niet tegen de stroom de haven inlopen. Dus gingen we achter de golfbreker buiten het kanaal voor anker, zodat we weer konden vertrekken voor we daar in de ochtend aan de grond zouden lopen.

Maria maakte me de volgende morgen wakker



[A. L. Goddard

At the end of her passage Ludana sits on the Bosham hard for a paint and a scrub. The features of the true bocier bow are clearly seen—the knuckle at the forefoot to give a keen “bite” when sailing to windward and to assist these vessels to stay; the tumblehome to the wash strake; the knighthead, the traditional curved stemhead, and the wide rubbing strake on which the stowed leeboards rest. Below Ludana is shown in Heybridge Basin before her trip to the South Coast. Here again the features to be noted are the curved cabin-top and carved entrance, decorated rudderhead, curved ensign staff and the method of stowing the mainsail on its curved gaff.

Foto van Felix Gotto werkend aan de *Ludana*. Scan gemaakt van een kopie dus de kwaliteit is slecht.

met de melding dat de vissers aan het uitvaren waren en ik zag dat onze wimpel strak zuidwest stond. Dus staken we een dubbel rif en met een lekker windje en stroom mee gingen we op weg naar Littlehampton. Al het eten was op en omdat we ergens een dag kwijt waren, hadden we niet door dat het zondag was. Toch konden we in een café aan brood en aardappelen komen en door een blikje vlees open te trekken hadden we een geweldig maal. Daarna gingen we naar bed en sliepen zestien uur aan een stuk.

Op 17 december 1946 legden we aan in Bosham in de haven van Chichester. Het was een heel zware winter en we lieten de Ludana droogvallen in de modder bij Bosham. Jullie

gingen in Bosham naar school en Evan ging naar de kleuterschool in Eastbourne. Het was een zware winter maar die werd goedgemaakt door een prachtige hete zomer erna.

Onze ligplaats in de modder was achter het prachtige roze huis met rieten dak van Lady Wordsley en haar nichtje, een tiener, die later Hertogin van Gloucester werd, logeerde bij haar en kwam naar ons voor een praatje en om naar de Ludana te kijken. Haar tante vond dat geen goed plan.

Het leek ons beter om vaste grond onder de voeten te krijgen en dus kochten we een klein arbeiderswoninkje in Fishbourne. De Ludana 'praatte' – net als andere schepen –

de hele nacht maar het rammelde en dreunde waarschijnlijk meer dan bij andere schepen door de zijzwaarden, het roer en alle lijnen en vallen. En als haar gesprekstoon veranderde, werd ik meteen wakker en soms ging ik mijn bed uit om de oorzaak te vinden. Ons huisje was weggestopt onder de Downs in landelijke rust en de eerste nacht daar riepen jullie je moeder omdat je niet kon slapen vanwege de herrie van de fluitende vogels!

Toen we onze schepen klaar aan het maken waren voor de verhuur, zette ik de Ludana op het strand om haar helemaal te schilderen en ook gereed voor verhuur te maken. Het werd duidelijk dat het ons niet zou lukken om aan het water een plek te vinden waar we voor onze verhuurvloot konden zorgen. En toen Neville ziek werd (Neville had tbc maar als aanhanger van de Christian Science Kerk weigerde hij medische behandeling), leek het ons beter om ander werk te zoeken en nadat we het huisje met kleine winst hadden verkocht aan een jonge jockey, verhuisden we weer terug naar de Ludana. We zeilden Bosham uit met het plan om aan de steiger van Beale te gaan liggen. Het was springtij waardoor alle zandbanken volledig onder water stonden en door een verkeerde inschatting waar het kanaal was, liepen we muurvast op een zandbank, waar we de eerste maand niet vanaf konden. Jullie moesten over het wad naar school lopen en toen we later wel loskwamen, bracht ik jullie aan land met het bijbootje. Ik groef een gleuf helemaal rond de Ludana en een kanaal dwars door de zandbank. Op het volgende

springtij kregen we haar vlot en legden we met toestemming aan de steiger van Beale aan, waar het mooi en beschut was. Maar toen we terugkwamen na een weekendtochtje naar de Medina, vonden we een enorme ton voor anker gelegd op onze plaats, met de barkas van de havenmeester er vlakbij. We kregen te horen: "Je mag aan deze ton vastmaken, als je betaalt." Dat deden we niet, dus we keerden om en vonden een andere aanlegplaats.

Toen we op een dag aan de thee zaten, hoorden we hulpgeroep over het water -dat een zeer goede geleider is- en aan dek gekomen, zagen we een heel eind verder dat een bijbootje omgeslagen was en een meisje dat aan de ankerlijn hing van een motorbootje, dat in de sterke stroom voor anker lag. Het bijbootje lag aan de andere kant van de haven en daar hing een jongen aan. Maria hees de vlag ondersteboven in de mast en ik stapte in ons bijbootje. Ik pikte eerst het meisje op en toen de jongen, die in de modder terecht was gekomen en bracht hen naar de Ludana voor droge kleren en een lekker kopje thee.

Neville die aan wal was, zag het noodsignaal en als oud-marineman met een gevoel voor fatsoen en plicht, liep hij een halve mijl de Itchinor Street op naar zijn huis om zijn zeilpet te gaan halen, zodat hij gepast gekleed uit kon varen om te gaan redden. Wij zaten allemaal aan tafel toen hij aankwam en ik stuurde hem de haven in om het bijbootje te gaan ophalen. De verhuur was net kostendekkend maar het leverde niks op, dus vonden we dat ik een baan moest zoeken en met pijn in het hart besloten we

'A CONTINENTAL TOUCH' IN TROUBLE



In de Thanet Advertiser van 29 november 1946 vonden we een bericht over de *Ludana*. Onderweg van Blackwater naar Chichester deed de *Ludana* een haven aan die weinig werd gebruikt en het bericht meldt: *"Weinig schepen zijn zo artistiek als het pittoreske, in Nederland gebouwde, jacht Ludana. Haar wit en blauwe romp en roodomrande zijswaarden, zijn een lust voor het oog. [...] Haar eigenaar, de heer Felix Gotto, samen met zijn vrouw*

Picturesque Craft

Few vessels which have used the port in the last year or so have been so artistic as the picturesque Dutch built yacht *Ludana*. Her white and blue hull and red edged lee boards are very pleasing to the eye.

She introduced a Continental touch to the Harbour and no doubt misled many into thinking she had come from the other side. Actually the *Ludana* is on her way from Blackwater to Chichester and her owner, Mr. Felix Gotto, whose wife and two children are aboard, tells me she has experienced practically every type of weather from fog to gale in the first part of the trip. She had a rough time coming round the Foreland, but the *Ludana* is a good seaboat and hardly shipped a cup of water.

Built of oak at Amsterdam 50 years ago, the *Ludana* later had an engine put in her, but Mr. Gotto, who doesn't like engines, had it taken out when he bought her in July this year.

en twee kinderen onderweg, vertelde dat de Ludana praktisch elk weertype over zich heen heeft gehad en heeft doorstaan, van mist tot storm."

Dezelfde krant, maar dan de editie van 24 december 1946, schrijft in een heel kort berichtje dat op 30 november de bemanning van de reddingsboot tijdens de maandelijkse test van de motor het pittoreske Nederlands jacht *Ludana* in moeilijkheden aantrof.

More recently—on 30th November—the lifeboat carried out a service while on her monthly engine run. The crew spotted the picturesque Dutch yacht *Ludana* in difficulties and knowing that the master had his wife and family aboard, escorted her into Ramsgate.

PENNANT

Ze wisten dat de eigenaar zijn vrouw en kinderen aan boord had en daarom hebben ze haar naar Ramsgate begeleid. Felix Gotto maakt zijn levensverhaal blijkbaar iets mooier dan de werkelijkheid:

"We kregen een zuidwesterstorm over ons heen; we jakkerden over de zandbanken van Margate en bleven meer dan twee weken in Ramsgate met elke dag storm en stormwaarschuwingen. Op 30 november kruisten we de Small Down op en onder South Foreland staken we een dubbel rif, maar toen de wind aanwakkerde denderden we weer terug naar de haven. De reddingsboot voer uit om ons in de gaten te houden, maar we waren eerder terug in de haven dan zij."

We weten nu in ieder geval zeker dat ze op 30 november 1946 in Ramsgate waren.

de Ludana te verkopen. Daarom zeilden we op een zaterdag langs de haven van de Hailing Island Sailing Club en toen het puntje van onze boegspriet boven het kiezelstrand was, staken we het kanaal over en keerden om. Dit herhaalden we een paar keer en we maakten er een hele vertoning van!! Midden in het kanaal gingen we voor anker, hingen de bezem in de mast waarmee we aangaven dat ze te koop was en gingen de kajuit in voor de thee. Binnen vijf minuten hoorden we een bonk en voor de thee op was, hadden we de Ludana verkocht voor een prijs die onze kosten dekte en 'een kleine winst opleverde'. Toen de nieuwe eigenaar de Ludana kwam ophalen, hielp ik hem de zeilen te hijsen en daarna stapte ik in het bijbootje. Hij zei: "En wat moet ik nu doen?" Ik liet hem zien hoe hij het anker moest ophalen en toen de Ludana wegzeilde, liet ik haar gaan.

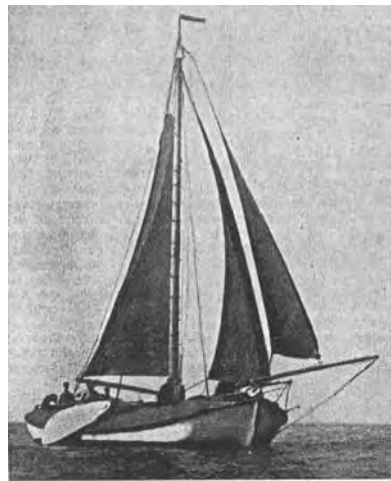
Het is jammer maar zij verloor haar kombuis weer, kreeg een nieuwe motor en haar prachtige witte zeilen werden bruin getaand.

Sindsdien heb ik de Ludana niet meer gezien maar toen ik jaren later een schip zocht, hoorde ik dat ze in Leeds lag maar ik wist dat er een hoop geld aan uitgegeven moest worden en omdat ik me dat niet kon veroorloven, heb ik haar laten gaan. Meer dan twintig jaar later vond mijn vriend Andrew Hooper, die op zoek was naar een woonschip, haar terug in Cornwall. Omdat de Ludana weer te koop lag, vroeg hij naar de prijs en zonder onderhandelen zei hij dat hij de Ludana wilde kopen. Toen de eigenaar zag dat Andrew de Ludana heel graag wilde,

zei hij dat hij meer wilde hebben dan wat hij oorspronkelijk vroeg. Andrew liep weg en kocht een oude Noorse loodskotter. Ik vraag me af waar de Ludana nu is; ze zou gerestaureerd moeten worden en als een museumstuk bewaard moeten blijven."

WILLIAM C. RAE: 1947 - 1955

Naspeuringen hebben boven water gehaald dat William C. Rae ook eigenaar is geweest van de *Ludana*. Niet zo lang geleden werd met zekerheid duidelijk dat Felix Gotto het schip in 1946 en 1947 heeft bezeten. William C. Rae was de eigenaar na hem, zo vermoeden we met eerdere uitzoekers.



Dat Rae eigenaar is geweest van de *Ludana* kunnen we nu ook met zekerheid zeggen. Zoals bekend, spraken we Jan Egbert Kuipers, de kleinzoon van eigenaar J.E. Kuipers. Jan Egbert vertelde ons nog een mooi verhaal. "Ik ben verzamelaar van antiek glas en ergens in de jaren zeventig gingen we daarvoor naar Engeland. Ik had contact gelegd met

De boeier „Ludana”

Waar de boeier *Ludana* blijkbaar zozeer in de belangstelling staat, moge ik het volgende vermelden:

In „The Yachting Year” van Erick C. Hiscock, volume 1947/’48, staat op blz. 106 een prachtige foto van de *Ludana* afgedrukt. Het formaat is ongeveer 22 x 17 cm.

Het schip zeilt voor de kust van Engeland vóór de wind, met de fok te loevert en de klui-ver bij. Het grootzeil maakt de indruk „gekort-wiekt” te zijn, in zover, dat de losse broek met een strook langs het onderlijk afgesneden werd. Het bijschrift is voor ons, Nederlanders, zeer lezenswaard. Het luidt als volgt:

„With spinnaker set the boeier *Ludana*, built at Amsterdam in 1898, slips quietly down Spithead with a chuckle from her rounded bows. Many say that a Dutchman cannot sail, but although this old timer has no engine she cruised successfully from the East Coast to the Solent in the bad weather of last winter”.

Misschien heeft deze foto waarde voor het archief van de Stichting Stamboek? Het boven-vermelde boek, dat in mijn bezit is, werd uitgegeven door Hiscock zelf en in de handel gebracht door The Rolls House Publishing Co. Ltd, 2 Breems Buildings, London, E.C. 4.

Zutphen, november 1955. M. CAMSTRA.

Nogmaals „Ludana”

Naar aanleiding van het artikel van de heer Spits in no. 963 wil ik niet nalaten om enkele aanvullende gegevens te verstrekken, die ik als reactie op mijn vraag in de W.K. no. 960 verkreeg. Ik ben hiertoe niet eerder overgegaan, daar de heer Sprenger mij in een brief mededeelde, dat hij niet geheel zeker was of het zijn vroegere eigendom betrof, daar de gepubliceerde foto wat veel van voren was genomen.

Eerst enkele weken geleden kreeg ik van de huidige eigenaar de bevestiging, dat het inderdaad hetzelfde schip was, waarvan de heer Sprenger in „Yachting Monthly” een foto had gezien bij een artikel over een trip van deze boeier in december van de oostkust naar de zuidkust van Engeland.

Dit laatste is wel een bewijs, waartoe een goede boeier in staat is, al vermoed ik, dat menigeen het gewaagd zal vinden met een schip van dit type de Noordzee te bevaren.

In het kort nog even de eigenaars van *Ludana*:

1898 (bouwjaar) de heer Lette van Oostvoorne

1904 de heren Tegelberg en Boissevain

(of de heren Lanoy Meyer en Boissevain)

1907 de heer Kuipers te Leeuwarden

1914 Leeuwarder Zeil- en Visclub

1921 de heer A. Sprenger te Loosdrecht

1933 de heer Phillips in Engeland, thans de heer A. E. Lea, 99 Church Road Wimbledon.

Aardig is, dat het schip de naam *Ludana* sedert 1907 behouden heeft ondanks de vele wisseling van eigenaar. Deze naam was voor de heer Lea en ook voor mij een raadsel. Hoogstwaarschijnlijk is hij ontleend aan de geloftesteen, welke in 1888 uit de terp te Beetgum is opgegraven en waarvan de inscriptie ongeveer luidt als volgt:

„Aan de godin Hludana hebben de pachters van de visserij onder bedrijfs-leider Quintus Valerius haar gelofte betaald vrijwillig en volgens verdienste.”

Van de heer H. Bernard, kleinzoon van de bouwer vernam ik, dat er nog een boeier van dezelfde werf in Engeland is en wel onder de naam *Aglaia* (ex *Bridge*). Dit schip is in 1892/93 geheel van ijzer gebouwd voor rekening van de heer G. Schutte Jr. te Amsterdam onder de naam *Nautilus*. Het heeft in 1950 Amsterdam bezocht en was toen eigendom van Major T. R. Wells te Rochester (Kent), die bij die gelegenheid de heer Bernard opzocht om nadere gegevens te verkrijgen.

Tenslotte mijn dank aan de heren Sprenger en Bernhard voor hun brieven en aan de redactie voor de plaatsruimte.

Zutphen, januari 1956. S. C. DIERDORP.



„Ludana” in het Kanaal door Walcheren.

ene William Christie Rae die eveneens een passie voor antiek glas had. Hij was toen al gepensioneerd tandarts en woonde ten noorden van Londen. Rae pikte ons op en in de anderhalf uur durende rit naar zijn huis kwamen we te praat over zeilen. Ik vertelde dat ik in het bezit was van een *ffouweraacht*. Rae's reactie was dat hij eigenaar was geweest van een boeier. Ik zei: 'Dan zal ik zeggen hoe die heet, de *Ludana*. Die is nog van mijn grootvader geweest'. De *Ludana* is ooit voor de kust van Engeland gezonken. Dat was in de tijd dat Rae eigenaar was. Rae was een alleraardigste man en wij mochten bij hem thuis overnachten tijdens ons verblijf in Engeland."

Kort nadat J.E. Kuipers terug was in Nederland, zag hij dat de *Ludana* te koop lag voor 30.000 gulden. Het schip was toen nog wit en zat volledig in de stort. We vermoeden daarom dat zijn ontmoeting met Rae in 1974 heeft plaatsgevonden. In dat jaar zette de latere eigenaar T. Chapman de *Ludana* te koop in de Waterkampioen.

A.E. LEA: 1955 - 1963

In de Waterkampioen van augustus 1955 en januari 1956 staan twee stukken over de *Ludana* geschreven door S.C. Dierdorp. Hij vertelt dat ze tijdens een vakantie in Zeeland een groot aantal buitenlandse jachten tegen kwamen, waaronder een groot aantal Engelse. Eén daarvan heeft een Engelse meethrief die vermeldt dat het jacht in 1898 is gebouwd op de werf van N.H. Bernhard. Bedoeld zal zijn N.A. Bernhard maar dat is slechts een detail. De eigenaar is de heer Lea en die heeft het jacht gekocht onder de naam *Ludana*. Op een foto die Lea ter beschikking stelde, heeft de *Ludana* een witte romp maar

dat klopt niet meer. In Zeeland heeft de *Ludana* een blauwe romp en witte zeilen. De redactie schrijft onder het ingezonden stuk dat ze zich afvraagt of het hier om de *Ludana* gaat die destijds van de heer A. Sprenger uit Loosdrecht was. S.C. Dierdorp neemt contact op met Sprenger maar die weet niet zeker of het om 'zijn' *Ludana* gaat. Het artikel gaat verder met:

"Eerst enkele weken geleden kreeg ik van de huidige eigenaar de bevestiging, dat het inderdaad hetzelfde schip was, waarvan de heer Sprenger in 'Yachting Monthly' een foto had gezien bij een artikel over een trip van deze boeier in december van de oostkust naar de zuidkust in Engeland."

Zou hiermee ook opgehelderd zijn in welk onbekend tijdschrift het artikel is verschenen van Felix Gotto? Alleen van hem weten we dat hij met de *Ludana* van de oostkust naar de zuidkust is gevaren en wel in december. Wat we hier zeker uit kunnen afleiden, is dat de *Ludana* tijdens haar Engelse jaren in ieder geval één keer terugkeerde naar Nederland.

BESSANT EN CHAPMAN: 1963 - 1976

Vermeer vermeldt in zijn boek 'de boeier':

"Acht jaar later, in 1963, meldde H.Th.G. Steenstra uit Rotterdam, eigenaar van het tjalkjacht De Maze, aan de secretaris van het stamboek dat hij in Whitby had kennism gemaakt met de heer F.G. Bessant, woonachtig in Leeds, eigenaar van de boeier Ludana (ex Olga) en dat deze in contact met de stichting wilde komen. De heer Bessant werd inderdaad donateur van de stichting en de boeier Ludana komt op diens naam voor in de schepenlijst van 1966 tot en met 1972."

'AN IMMEDIATE EYE-CATCHER' IN BLUE, RED AND GREY

Lynn News and Advertiser, Friday, August 19, 1960.

WATERFRONT — By D.C.

LYNN has been a popular port of call for pleasure yachtsmen during the holiday season for many years, but never have I seen before such a quaint and interesting craft as that which called in at the docks this week.

Not only was she very strange in design by usual standards, but she was also an immediate eye-catcher with her bright blue, red and grey paintwork, matching in gaily the colourful long boats of British canals.

On board I met her owner, Mr. F. G. Bessant, of Leeds, a former war-time R.A.F. flyer now a commercial traveller who told me that the boat, a Dutch boeier, built as a pleasure yacht in Amsterdam in 1898, was originally designed for use on the choppy Zuider Zee. She has rounded bow and stern and a round bottom giving a draught of between 3ft. and 4ft.

SUMMER CRUISING

HE found her on the Blackwater, near Malden, and saw in her the ideal craft for summer cruising. She is safe for a not-too-experienced sailor to handle and, as he was seeking something to give him a different kind of holiday, bought her.

As Mr. Bessant put it: "As a commercial traveller I am in my car about 50 weeks of the year and holidays became just another car trip, so I looked for another escape."

WIFE'S VIEW

HIS wife, sitting alongside him, was not so enthusiastic, however. She pointed out that she has still to cook the meals, and that she was a bad sailor anyway. "I am quite happy here in harbour," she said, "but at sea... well you never know what is going to go wrong."

Mr. and Mrs. Bessant have with them a friend from Leeds, Mr. P. W. T. Rayner, who is crewing for them, and enjoying his holiday.

CURIOUS EYES

THEY came down from the Humber direct to Wells where they spent a few days, and caused much curiosity among holiday-makers, before sailing round to Lynn. "It was really choppy when we got out from Wells, but from Hunstanton we had a lovely run into Lynn," said Mr. Bessant.

Apart from her bright colours, the vessel, named *Ludana*, is interesting in that she is fitted as a gaff-rigged cutter, with a 15ft. bowsprit and colourful tan sails. On either side, she has lee boards. The boat has two double berths and four single berths and has a fully-equipped galley with gas cooker.

In de rubriek *Waterfront* van de *Lynn News and Advertiser* van 19 augustus 1960 wordt met verbazing verslag gedaan van de aankomst van een opvallend rood-blauw-grijs gekleurd schip in de haven van Lynn. Het betreft een boeier genaamd *Ludana*, gebouwd in 1898 (sic, red.) in Amsterdam voor de 'ruwe wateren van de Zuiderzee'. Haar voor Engelse begrippen eigenaardige uiterlijk – met zijswaarden – neemt niet weg dat het schip er voorbeeldig onderhouden uitziet volgens de schrijver.

De eigenaar blijkt de heer B.G. Bessant uit Leeds, voormalig RAF-vlieger en nu werkzaam als handelsreiziger. Hij kocht het schip om te voorkomen dat zijn vakanties een voortzetting zouden zijn van zijn werkende bestaan waarin hij vijftig weken per jaar achter het stuur zit. Het zeilen biedt, zo legt hij uit, een vorm van ontsnapping.

Zijn vrouw kijkt daar echter met beduidend minder romantiek naar. In het artikel merkt zij droogjes op dat zij aan boord nog steeds moet koken en dat ze bovendien geen liefhebber van zeilen is. Voor haar is de haven een prettiger verblijf dan de open zee, waar volgens haar altijd iets mis kan gaan.

Tijdens hun tocht langs de oostkust, met een vriend uit Leeds als bemanningslid, trekt het vrolijk gekleurde zeilschip veel nieuwsgierige blikken. Ten slotte wordt nog vermeld dat het schip twee tweepersoonskooien en vier eenpersoonskooien heeft en beschikt over een volledig uitgeruste kombuis met gasfornuis.

We vinden in een map die bij het schip hoort een document van Masford Bros. Ship Repairers:

"LUDANA" 34' o" - Dutch BOEIER.

Op 4 augustus 1972 stuurt deze werf een rapport waarin ze hun bevindingen kenbaar maken over de *Ludana*. De inspectie vond plaats op Cremyll Shipyard in Plymouth op verzoek van de heren E. Chapman, Castell, Penrhos, Pwllheli, Carns en N. Weles. Hoogstwaarschijnlijk betreft het hier een taxatie voor niet alleen Chapman maar voor zes heren die mogelijk als collectief eigenaar zijn of willen worden.

Het rapport zegt vrij vertaald het volgende. De *Ludana* lag aan de grond, overhellend naar bakboord, zodat de stuurboordzijde goed geïnspecteerd kon worden. Later hebben ze haar gekeerd om de bakboordzijde te kunnen bekijken. De huid bestaat uit eiken planken (gangen), onderwater bedekt met gegalvaniseerde ijzeren platen. In blik dus. Over het blik zat aan de buitenkant een dikke laag bitumen. Het onderwaterschip dat niet visueel kon worden geïnspecteerd hebben ze helemaal beklopt met een hamer en deze test bracht geen defecten aan het licht. De staat van de huid bovenwater onder het berghout vonden ze voldoende. Het boeisel vertoonde gebreken. Een groot deel van de gangen in de romp was binnen te zien en verkeerde in goede staat; daar was goed op gepast. De kielbalk en het lood in de kiel waren eveneens goed, zo ook de stevenbalk die net vernieuwd was, zo meldde de eigenaar.

Wie bedoeld wordt met de eigenaar, is onbekend. We weten niet of het rapport voor of na aankoop is opgesteld. Het berghout is

gedeeltelijk gerestaureerd maar wat niet is aangepakt verkeert in slechte conditie. Het beslag van het roer is goed maar de zandlopers van de zwaarden moeten worden vervangen. De spanten die ze konden zien waren ook goed. Het kajuitdak is goed dankzij overvloedig gebruik van lijnolie maar het lekt wel op verschillende plekken en de aansluiting met het dek vraagt aandacht. De mast, het lopend en staand want, en de zeilen zien er goed uit. De brandstoftank en watertank zijn ook goed. De motor loopt goed maar de schroef moet beter vastgezet worden op de as. Gezien haar leeftijd, verkeert dit schip in prima conditie. Recent uitgevoerde reparaties zijn kwalitatief niet zo goed als de originele bouw. Het zal moeilijk zijn een boeier van deze leeftijd te vinden die in zo'n goede conditie verkeert als deze.

Vanaf 1974 tot en met 1976 staat in de schepenlijst als eigenaar vermeld T. Chapman te Torpoint (GB). Op basis van de taxatie uit 1972 vermoeden we dat Chapman -E. of T. - vanaf 1972 eigenaar is, alleen of gezamenlijk met de andere vijf heren.

In 1974 heeft nog iemand de *Ludana* geïnspecteerd. Wie en waarom, dat kunnen we uit de drie handgeschreven velletjes niet afleiden. Ze zijn wel in het Nederlands geschreven maar moeilijk leesbaar.

De tekst luidt:

"26. Vanmiddag met hoogwater heb ik het schip enigszins van onderen bekeken (met geleende laarzen in de blubber)

*a. Model voor maar vooral achter is
ongelooflijk mooi.*

- b. De algemene indruk was iets minder mooi dan van binnen.
- c. Tusschen de steven en beplanking is een koperen strip aangebracht.
- d. Er is een kiel van voor tot bijna achter aangebracht. Deze is aan de achterzijde bezwaard met loden ballast. De zwaarden worden bij enige zeegang niet gebruikt. Het schip ligt misschien iets achterover maar vanmorgen in het water was dat niet storend. Het achterschip is voldoende hoog.
- e. Onder water vooral aan stuurboord veel beplating. Dit was vaak los in de piek met roest. Dus vermoedelijk ijzeren platen.
- f. De huid boven water, waar helemaal geen beplating was, was redelijk. Maar de naden waren goed te zien. Op enkele plaatsen was het niet mooi glad.
- g. Onderkant berghout niet al te best. Vaak grote naden tusschen huid en berghout.
- h. Op sommige plaatsen was er veel ruimte tusschen het hout van het zwaard en de ijzeren strip om het zwaard.
27. De volgende bijlagen zijn toegevoegd:
- a. Afschrift survey report d.d. 4 / 8 '72
- b. Beschrijving van de boot en inventaris en primitieve inrichtingstekening. Deze tekening is niet goed (voor smaller dan achter). In werkelijkheid is het andersom en dus goed.
- P.S.:
1. Op het dek was een ankerlier geplaatst, scheef (geen mooi gezicht)
2. De ankerketting zat in een bak op het voordek aan bakboord (het was om enige helling over



Ludana voor de restauratie in uitgezakte staat op de kade. Foto van Clive Wallace.



Clive 'aan het oppassen' op dochter Demelza, terwijl hij tegelijkertijd aan de *Ludana* werkt. Foto van Clive Wallace.

- bakboord te krijgen bij het droogvallen)*
3. *Aan de mast een paar kleine liertjes voor de vallen*
 4. *Zwaardlieren bij de cockpit draaien buitenboord wat me niet gemakkelijk lijkt.*"

Vermeer meldt in zijn boek verder:

"In de Waterkampioen van 1974 biedt hij door bemiddeling van de firma Kooijman en De Vries te Deil de boeier te koop aan met de volgende tekst, voorzien van foto: 'Houten boeier 10.25 x 4.08 m, bouwer N.H. Bernhard. Dit in Engeland gestationeerde jacht is de bekende Ludana. De eigenaar is bereid het jacht naar Nederland over te zeilen. Een expertiserapport is voor serieuze gegadigden beschikbaar. Prijs: f 30.000,-.'
De foto laat het schip zien onder zeil, geheel wit geschilderd met bruine zeilen."

Wie de 'hij' is die de boeier in 1974 te koop aanbiedt, is niet helemaal duidelijk. Dat is waarschijnlijk Chapman. In 1976 koopt Clive Wallace de boeier van de heer Chapman.

CLIVE WALLACE: 1976 - 1982

In 1976 liep Clive Wallace tegen de *Ludana* aan. Ze was volledig vervallen en lag als wrak in de modder weg te kwijnen. Ze werd al jaren niet meer gebruikt en kinderen uit de buurt gebruikten haar als speelplek. Het interieur was daardoor behoorlijk gehavend. Clive Wallace had al eens een Nederlandse houten botter in zijn bezit gehad en hij viel als een blok voor de *Ludana*. Wat een lijnen, wat een prachtig schip, zo mooi. Ze verdiende het van de ondergang te worden gered. In zijn ogen was het een behapbaar project. De *Ludana* was een



Ludana tijdens de restauratie. Foto van Clive Wallace.

Ludana na een restauratie van drie jaar in de krant.
Foto van Clive Wallace.



Ludana op weg naar Nederland. Foto van Clive Wallace.





De gerestaureerde *Ludana* in de haven waar de nieuwe zeilen worden uitgeprobeerd. Foto van Clive Wallace.

behoorlijk maatje kleiner dan hij gewend was. De eigenaar van de *Ludana* bleef hem onbekend. Hij kwam in contact met ene Caroline die als vertegenwoordiger optrad. Een zonderlinge vrouw die moeilijk te pakken te krijgen was maar uiteindelijk kon de koop worden gesloten. Van de historie van de *Ludana* wist deze dame niks, ze wilde er alleen maar zo snel mogelijk vanaf.

“Ik heb haar op een vrachtwagen laten zetten en naar Chichester (Sussex) gebracht, varen kon ze niet meer, ze was overal lek,” vertelt de

op dat moment 67-jarige Clive Wallace tijdens een telefoongesprek. De romp van de *Ludana* was groen geverfd, het onderwaterschip rood en de boeisels, het dek en de roef stonden nog in de lak of de olie. In eerste instantie verving Clive Wallace de echt verrotte stukken hout en zette het onderwaterschip in de antifouling. Hij kwam er al snel achter dat er veel mis was met het schip. Gelukkig was ze nog wel compleet. Het houtsnijwerk vond hij in stukken aan boord en al puzzelend zette hij dat weer in elkaar. Het koperen naamplaatje lag ergens onderin de bilge maar het was er tenminste nog.

Sail of the (19th) Century as restored 1890's barge launched

A rare 19th Century barge made a big splash last week as it was relaunched at Emsworth Yacht Harbour.

The ceremony followed three years of work to renovate the barge — which is believed to be one of only three still in existence.

The owner of the vessel (Mr. C. Wallace, from Sidlesham, West Sussex), said: "It was built in 1898 by Van H. Bernhard as a pleasure sailing barge."

"It came to England in 1931 and it spent the best part of its life in the Thames area, until I bought her in a very sorry state in 1978."

"I brought her to Sussex and started to rebuild her. Then, in May of this year, Emsworth Yacht Harbour took on the massive



Clive Wallace

job of replacing the butwarks, cockpit, and interior, in English oak. I believe about four tons of oak was used.

"The barge will now go to Bosham to be rigged, and I hope shortly to take my wife, Dominique, and my three-year-old daughter, Demelza, over to Holland for six months on the barge," he said.

Chairman of the Emsworth Shipyard Group of Companies (Rear Adm. P. Gick), who launched the barge, said: "This is a marvellous piece of work. It is not only a prestigious job, but has given some of our older shipwrights the opportunity to pass on their skills to the younger men."

"I hope to go over to Holland and sail in the barge myself — if I am invited, of course."



Clive Wallace with his wife Dominique and daughter Demelza (3) in the stern of his Dutch sailing barge shortly after it was lowered into the water at the Emsworth Yacht Harbour.

Krantenknipsel na succesvolle restauratie van de *Ludana*. Datum en krant onbekend.
Knipsel van Clive Wallace.

De deurtjes waren ook nog aanwezig en die liet Clive namaken. Documentatie had hij niet maar gelukkig gaf de *Ludana* bijna zelf aan hoe hij alles kon reconstrueren.

TOTALE RESTAURATIE

Clive had de *Ludana* gekocht om haar te behouden en dus wilde hij haar grondig restaureren. Dat betekende gedeeltelijk herbouwen, een klus die hij niet zelf kon volbrengen. Hij bracht haar naar Emsworth en de Emsworth Yacht Harbour nam de restauratie van de romp en de grote klussen voor zijn rekening: de romp, de bollestal en het interieur. In de kop waren slechts twee gangen rot, de kont had het zwaarder te verduren gehad. Voordat de werf kon starten met de restauratie, ontmantelde Clive zelf de *Ludana*. Terwijl ze in het water lag, verwijderde hij de boeisels en delen van het berghout. “Daar ging veel tijd in zitten en die had ik niet, omdat onze dochter Demelza net was geboren. Mijn toenmalige vrouw Dominique heeft het gelukkig niet altijd geweten maar terwijl ik op Demelza paste, kluste ik aan de *Ludana*. Zij kon dat niet waarderen,” bekent Wallace nu.

“Ik heb geprobeerd zelf de kromming aan te brengen in de gangen voor de kont maar de bocht was veel te scherp. Dat moest ik ook overlaten aan de werf,” geeft Clive Wallace toe. “Het afwerken heb ik wel met eigen handen gedaan en steeds nam ik Demelza mee.” De laatste zes maanden heeft Wallace continu aan de *Ludana* gewerkt. Zijn oma was overleden en hij gebruikte de erfenis voor de restauratie: “Gelukkig heeft zij niet geweten dat haar geld in de *Ludana* ging zitten, want dat zou

ze niet hebben goedgevonden.”

In 1981 was de restauratie voltooid en ging de *Ludana* te water. In een krantenbericht dat dit heugelijk feit beschrijft, vertelt Clive Wallace dat er volgens hem zeker vier ton Engels eiken in het schip is verwerkt.

PROEFVAART

Clive vond een goede tuiger in Bosham en daar kwamen de mast, de giek en de kluiverboom op het schip. De *Ludana* werd met bruine zeilen uitgerust en de eerste zeiltocht was fantastisch. Ze zeilde zich bijna vanzelf. Alleen rond windkracht 5 moest de kluiver eraf om haar hanteerbaar te houden. De eerste zeilmeters legde de *Ludana* af in Chichester Harbour, relatief beschut vaarwater. Clive stuurde haar ook wel eens de Solent op maar dat water was veel te ruig voor de sierlijke boeier. De zwaarden kregen te veel op hun donder en klaptten hard tegen de klampen aan.

Hij besloot dat de *Ludana* veel beter tot haar recht kwam in Nederlandse wateren, daarvoor was ze immers ook ooit ontworpen. Hij had zijn doel bereikt door haar van de ondergang te redden en nu moest ze maar een nieuwe eigenaar krijgen in haar geboorteland. Via zijn vriend Dick van der Rest - nog steeds havenmeester van de Doeshaven in Leiderdorp - vernam Clive dat het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen wel belangstelling had voor de *Ludana*.

OVERTOCHT NAAR NEDERLAND

Clive was nu 32 en zou de *Ludana* voor het eerst in 50 jaar weer terugbrengen naar ‘huis’. Hij wist niet dat de heer Lea al eens met de *Ludana*



Ludana hijst voor het eerst haar nieuwe zeilen. Foto van Clive Wallace.

naar Nederland was overgestoken, Clive Wallace dacht dat de *Ludana* al die jaren Engeland niet uit geweest was. Samen met vriend Mark gooide Clive in 1982 de trossen los voor zijn grote Kanaalavontuur naar Nederland. Hun reisplan voorzag dat ze van Dover naar Calais zouden oversteken, de kortste route naar het vaste land.

Van Chichester zeilden ze naar Newhaven. Daar strandden ze direct. Een lang aanhoudende storm hield de *Ludana* aan de kade. Daarnaast was tijdens het eerste deel van de tocht duidelijk geworden dat het dek lekte, de romp lekte en de motor niet erg sterk was. De pompen deden het ook maar half en de heren vonden het bijna te spannend. De motor was samengesteld uit onderdelen van een Mercedes en een Volvo Penta. Hij deed het maar daarmee was ook alles gezegd. Vlak voor de oversteek stapte Mark

af. Hij moest weer aan het werk. Clive kwam nog rond van de erfenis, die niet helemaal was opgegaan aan de restauratie. De oversteek naar Calais verliep goed, ook al was Clive niet altijd gerust op het schip. De lekkage en het maar half werken van apparatuur aan boord, knaagden onderweg flink aan hem. Van Calais ging de reis binnendoor over rivieren en kanalen naar Nederland.

LUDANA TE KOOP

Eenmaal in Nederland wilde Clive Wallace door naar Friesland, naar Jachtwerf Piersma in Heeg maar zijn geld was op. Clive legde de *Ludana* in de Doeshaven van vriend Dick en die zette in juli 1982 een advertentie in De Telegraaf. In goede staat, zo vermeldt de advertentietekst. Dat klopte niet helemaal maar stilliggend maakte de *Ludana* geen water. Een bizar voorval deed

Engelsman restaureerde verloren gewaande Ljudana

ZOMER '82

Vergeten wrak werd weer statige boeier

door Edith Verhoef

Leiderdorp, zaterdag

Eindelijk heeft de Engelsman Clyve Wallace weer eens tijd om 's morgens te genieten van een heerlijk kopje koffie. Want zelfs daar gunde hij zich de afgelopen vier jaar geen tijd voor. Er moest gewerkt worden aan het schip, dat hij in 1978 voor de kust van Maldon vond. Een wrak, dat al een paar jaar „eenzaam“ in de modder had gelegen omdat niemand er meer iets in zag. Clyve daarentegen wel. Vooral toen zijn vriend Dick van

de Rest uit Nederland overkwam en hem vertelde dat het de bekende Hollandse boeier Ljudana moest zijn. Dat kon echt niet missen, volgens de havenmeester uit Leiderdorp.

„Ik wilde eigenlijk niet geloven dat Dick in het wrak nog iets bekends zag. Maar al gauw werd zijn vermoeden bevestigd toen hij het in Nederland bij een aantal vaklie-

den navroeg. Het schip blijkt in 1931 aan een Engelsman te zijn verkocht. Wat er daarna mee is gebeurd was voor iedereen een raadsel. Eigenlijk was men ervan overtuigd dat het schip allang van de aardbodem verdwenen

• De prachtige boeier, die Clyve Wallace met grote zorg heeft gerestaureerd. „Als je wilt, kun je alles voor elkaar krijgen. Alleen de bodem was gaaf gebleven in het zoute water, de rest was in de loop der jaren totaal vergaan. Nu heb ik één van de mooiste schepen ter wereld.“

was. Nu je ziet het, hier drijft een stukje Hollands glorie,”

FOTO: Theo Terwiel

lacht Clyve, die deze week met zijn vrouw en dochtertje overgevaren is naar Nederland.

Ongehooflijk

Dick van de Rest kan het nog steeds niet geloven dat er uit dat kleine restje hout toch nog een prachtige boeier van ruim tien meter te voorschijn is gekomen. „Toen ik in Engeland aankwam en het wrak zag liggen, zag ik er eerbij gezegd geen gat in dat op-nieuw op te bouwen. Maar Clyve was zo enthousiast, dat ik het echt niet uit z'n hoofd kon praten. Daarom leek het me beter hem juist op weg te helpen. Een vriend laat je toch niet in de steek?“ aldus Dick van de Rest.



zich niet veel later voor in de Doeshaven. Op enig moment viel de mast van de *Ludana* spontaan overboord, terwijl het schip gewoon aan de steiger lag. Niemand raakte gewond, de *Ludana* raakte niet beschadigd en ook andere schepen werden niet getroffen door het vallende gevaarte. Dick van der Rest zijn aanvulling over de vallende mast, maakt het verhaal nog mooier: “Het was een oude Engelse telefoonpaal met het nummer er nog in! Clive was wat je noemt een echte scharrelaar. Er kwam daarna een oen van de verzekering en die vond het prachtig dat de jaarringen zo mooi te zien waren maar eigenlijk betekende dit dat de ‘mast’ al totaal doorgerot was. Met een mazzeltje werd een compleet nieuwe mast vergoed.” Gelukkig maar, want zonder de mast zou de verkoop alleen maar lastiger worden.

Het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen bleek geen interesse te hebben in het schip; de economische omstandigheden begin jaren tachtig waren dan ook niet erg florissant in Nederland. De verkoop vlotte niet en in het voorjaar van 1983 bood de fa. Stoffberg & Zn de *Ludana* in De Telegraaf aan voor f 60.000. In diezelfde advertentie wordt ook de *Frans Naerebout* aangeboden, een stalen boeier van 9 meter. Toeval of niet, beide schepen zijn door Bernhard gebouwd. Clive vermoedde dat de verkoop via de gerenommeerde bouwer Stoffberg - toen nog gevestigd in Leimuiden - meer succes zou hebben. “Ze dronken wel erg sterke koffie bij Stoffberg,” zo weet Clive zich nog te herinneren.

Terwijl de *Ludana* te koop lag, werkte Clive Wallace in Hoogmade op een werf als scheepsschilder. Op schaatsen ging hij rond de vrachtschepen om ze te voorzien van een nieuwe bescherm laag. In de heer Gravesteijn uit Utrecht vond de *Ludana* een nieuwe liefhebber. Hij kocht de boeier van Clive Wallace.



Aquarel van een witte *Ludana*. Geschilderd door R. van Zalinge in 1990, eigendom van Combert Burger.

DEEL IV
LUDANA WEER TERUG IN NEDERLAND
VANAF 1982



Ludana tijdens een familietoetje. Foto van Niek Gravesteijn.

NIEK GRAVESTEIJN: 1983 - 1986

Over de wederwaardigheden van de heer Niek Gravesteijn met de *Ludana* weten we inmiddels ook meer. Hij nam contact op met de Stichting nadat een uitzending van het programma 'Binnenstebuiten' op 16 april 2024. Peter Schouten vertelde daarin meer over zijn vak als scheepsbouwer. *Ludana* lag op dat moment in de loods en de heer Gravesteijn herkende 'zijn' *Ludana* meteen. Daarna is hij nog een keer aan boord geweest in het schiphuis van *Ludana* te Grou om te vertellen over zijn avonturen met *Ludana*, met name over dierbare familievakanties met het schip. Ook vertelde hij over het verwijderen van de witte kleur en het vernieuwen van het hele zeilwerk, waarvoor hij

zelfs een speciale boor van 60 centimeter lengte had gelast. De heer Gravesteijn heeft het schip in 1986 doorverkocht aan de heer Beernink.

De heer Beernink uit Wetering had grote plannen met de *Ludana*. Het schip heeft jaren naast zijn huis gelegen en toen Combert Burger in 1991 interesse toonde in de boeier wilde Beernink haar eerst niet verkopen.

COMBERT BURGER: 1992 - 1997

"Ik ben een aantal malen naar Wetering afgereisd en heb de heer Beernink toch weten te overtuigen om de *Ludana* aan mij te verkopen. Hoe dat precies is gegaan, weet ik niet meer. Ik heb de boeier in september 1991

opgehaald. Ze verkeerde in slechte staat en ik heb haar achter een Doerak slepend naar Heeg gebracht. Lex Maat was met mij mee die dag,” zo begint Combert zijn verhaal wanneer we hem spreken in zijn werfloots in Workum. Er bestaat een foto waarop Lex en Combert op het dek van de *Ludana* het grootzeil inspecteren. De boeier ligt dan nog bij de woning van Beernink en de foto laat duidelijk zien dat de staat van onderhoud verre van ideaal is. Gaten in de zwaarden, het boeisel verveloos en het bakboordzwaard zeer gehavend op de wal tegen het huis aan. Maar ze dreef en je kon haar besturen. “Een taxateur zei nog tegen mij dat ik er niet aan moest beginnen, want het schip was niet best.”

De officiële overdracht vond plaats op 14 januari 1992 maar Combert nam de *Ludana* in 1991

alvast mee in de overtuiging dat de koop wel goed zou komen. De bewaard gebleven notarisakte vermeldt dat Combert 50.000 gulden heeft betaald voor de *Ludana*.

RESTAUREREN BIJ PIER PIERSMA

“Pier Piersma was zo gastvrij om mij een plek te geven op de wal bij zijn werf. Na aankomst in Heeg ben ik begonnen alle rommel uit het schip te halen. Ik werd af en toe wat raar aangekeken door Theo Potma, de vaste kracht op de werf. Hij begon zijn werkdag om 7 uur maar ik kwam vaak pas tegen tien aanlopen. Ik merkte dat Theo dat maar niks vond. Ik was al lang blij dat ik bij Pier een plek had en dat ik gebruik mocht maken van de machines. Daarnaast was kennis over houten schepen en restaureren in de buurt.” Toen Combert vond dat de *Ludana* wel uit het water kon worden gehaald, heeft Pier het



Ludana kaalgehaald en klaar voor een schilderbeurt. Foto van Niek Gravesteijn.

Boeier, „Ludana“, bj. 1898, 10 m 25, 4 m 10, 1 m 10, 40 pk Mercedes D, goede staat, zeiklaar, complete inventaris, prijs f 42.000. Tel. 03402 - 40585. Te bezichtigen bij scheepstimmerwerf „De Hoop“, Workum.

Y.C. „SUDERMAR“ t.h. boeier Ludana, 1898, 10 50 m. Bernhard, Zeeuwse knots, 9 00 m, Willem Vos. Alum. ketch, 9 00 m, zee zeiler. Telef. 05270 99081

T.k.a. BOEIER „Ludana“, bj. 1898, 10.25 x 4.10 x 1.10 m. 40-pk Mercedes D. Goede staat, compl. invent., 6 sl.pl., f 39.000. Telef. 03402-40585.

Te koop
de Boeier Ludana
ex-Olga, gebouwd door H. Bernhard in 1898 te A'da
10 x 4 m, 5 sl.pl., Mercedes diesel, i.g.st. Telef. 0
894379. Doeshaven, Leiderdorp.

Te koop houten Boeier Lu-
dana, 10 m lang, f 60.000.
Stalen Boeier, Frans Nae-
rebout, 9 m lang,
f 100.000. Stalen Hoo-
gaars, 9 m lang f 75.000.
Fa. STOFBERG en Zn.,
Scheepsjacht v/h de Ring-
vaart, Kerklaan 7, Leimu-
den. Telefoon 01713-2496.

Diverse verkoopadvertenties tussen 1982 en 1988 in de Telegraaf en de Leeuwarder Courant. Bron: Delpher.nl

schip op bokken op de wal gezet naast de kraan. “Het schip was nog maar net uit het water en ik liet per ongeluk een zware hamer - een ‘vuistje’ - op het vlak vallen. Dat vuistje viel dwars door het vlak heen op het beton onder de *Ludana*. Ik wist wel dat het schip niet in goede staat verkeerde, want dat kon iedereen zo zien maar dat het zo slecht was, daar had ik geen idee van. Gelukkig gebeurde het niet terwijl de *Ludana* nog in het water lag.”

Combert is opgegroeid in het hout en specifiek op het Fries jacht *De Oude Liefde* uit 1919. Dit jacht staat nu - 2018 - bij Combert op de werf. Hij wilde het restaureren maar inmiddels geldt het meer als herbouwen van *De Oude Liefde*.

“In 1991 wist ik hoe ik met een rond jacht moest zeilen en ik kon regulier onderhoud plegen aan de boot, schuren en lakken dus. Van restaureren had ik geen verstand. Ik ben bij de *Ludana* maar gewoon begonnen met het branden van gangen. De eerste gang die we brandden was bedoeld voor bakboord achter maar is uiteindelijk stuurboord voor

in het schip terecht gekomen. Daar bleek die plank beter te passen. Al doende heb ik het vak onder de knie gekregen. Ik woonde in die tijd op een skütsje van Allard Syperda dat ik mocht gebruiken. Ik had regelmatig hulp van twee vrienden, Rudy Lobisch een scheepstimmerman uit Amerika en Rick Charité en zij konden ook aan boord verblijven. Hun hulp kwam mij goed uit. We werkten buiten in weer en wind en met z’n drieën schoot het ook wat meer op. We hebben elkaar er doorheen gesleept.”

Combert wist dat hij op 1 maart 1992 ergens anders heen moest met de *Ludana*. Pier had hem vooraf gezegd dat hij vanaf die datum zijn terrein zelf weer nodig had. “Al doende leerden we maar veel tijd hadden we niet. Op 1 maart moest de *Ludana* weer te water en moest ze dicht zijn. We hebben onder het berghout vele gangen en inhouten vernieuwd. Er stond een grote motor in het schip, aan bakboord op de plek waar nu het keukentje zit. De schroefas liep 50 centimeter naast de kielbalk naar achteren. Eeuwe de Jong heeft er een nieuwe



Combert aan het roer van zijn 'wrak'. Foto van Dries Verwaaijen.

motor ingezet en een nieuwe schroefaskoker gemaakt door de scheg en de achterstevan. Een knap staaltje werk want hij kwam naast hout ook vaak ijzer tegen. Telkens wisselde hij van houtboor naar ijzerboor en op de millimeter nauwkeurig creëerde hij zo een nieuw gat." Op 1 maart zat de romp in de lak en was het onderwaterschip behandeld. De *Ludana* was dicht, zolang de pomp aan stond.

FASE TWEE BIJ ROELOF VAN DER WERFF
 "In de tussentijd was ik met Roelof van der Werff overeengekomen dat ik die zomer bij zijn groene schuur in Workum kon liggen om verder te werken aan het schip. Ik heb de *Ludana* op eigen kracht van Heeg naar Workum gevaren en daar aangemeerd. In de zomer van 1992 ben ik binnenin aan de slag gegaan. De kajuit was helemaal leeg en die wilde ik opnieuw intimmeren. Ik heb toen ook een

nieuw dek gelegd. En al doende leren werkte echt, want het werk ging nu sneller en ik maakte minder fouten. Roelof en vaste kracht Rinse waren daarnaast erg behulpzaam en daar heb ik dankbaar gebruik van gemaakt."

Maar na die zomer was het schip nog niet klaar. Weer een winter buiten werken vond Combert niet aantrekkelijk. De *Ludana* mocht in de groene schuur liggen, binnen. "Die winter heb ik het boeisel en de berghouten aangepakt. Het boeisel bestond uit allemaal losse plankjes en dat zag er niet uit. Daarnaast heb ik veel tijd besteed aan het afwerken, schuren en lakken en verven. De boot moest toonbaar worden, want ik wilde er in 1993 mee gaan varen." Eind maart was al het werk klaar, ook omdat het geld begon op te raken. Voor de laatste werkzaamheden had Combert al bijdragen gevraagd van rentmeesters, en gekregen.



De *Ludana* aan de wal bij de werf van Piersma in Heeg. Foto van Dries Verwaaijen.

Combert bracht de *Ludana* weer naar Heeg voor de officiële tewaterlating. “Ik weet nog dat het op een vrijdag was, Goede Vrijdag en wel om 15.00 uur. Er schijnt wat met dat tijdstip te zijn maar wat precies weet ik niet. Na de feestelijke tewaterlating, kon ik aan de slag om met gasten en groepen op de *Ludana* te gaan varen. Het was echt mijn droom om dagtochten te varen. Mijn voorbeelden waren het statenjacht *Friso* van de Provincie Fryslân en de *Albatros* van Philips.”

Tijdens de eerste zeiltochten bleek dat hergebruik niet altijd goed uitpakte. Zuinigheid was daar de oorzaak van. Op een van die tochtjes kwam het beslag van de fok naar beneden zeilen. Daarmee liet ook de voorstag los en was de mast zijn steun kwijt. De borg voor de mast ving alles op maar ook die was hergebruikt. Snel streken ze het grootzeil om de druk van de mast te halen. De fok was

voorover om de kop van de *Ludana* heen in het water gevallen. Na veel gedoe kregen ze die weer heel aan boord. Daarna zijn ze de mast in gegaan om het beslag weer vast te maken en konden ze verder varen. “Ik was gewend aan *De Oude Liefde* maar de krachten op een boeier zijn zoveel groter. Daar had ik iets te weinig rekening mee gehouden.”

GASTJACHT LUDANA

Met ondersteuning van Lex Maat en zijn familie, werd er een prachtige folder gemaakt: ‘Gastjacht *Ludana*’. Het formaat was liggend A3, in drieën gevouwen. Het papier was van een luxe soort, een beetje crèmekleurig. Aan de foldertekst heeft het niet gelegen: ‘Authentiek Boeierjacht, Oude tijden herleven, Stijlvol onthaal, Gastheerschap, Uw relatie zal u niet snel vergeten’. Na het lezen waan je je op een vijfsterrenjacht.

Combert Burger (31) nieuwe boeierkoning

Door Symen Kingma

WORKUM - Combert Burger geeft het toe, het was niet gemakkelijk, maar als je het doel voor ogen houdt en de wil aanwezig is, kom je ver. Burger heeft een boeier van bijna een eeuw oud, die al leek te zijn afgeschreven, gerestaureerd. Morgen wordt het schip officieel in de vaart gebracht in Heeg, met een tochtje op het Heegermeer.

De boeier Ludana ligt nu nog in een schuur van scheepsbouwer Roel van der Werf in Workum, die deze werkruimte ter beschikking stelde aan de 31-jarige Amsterdamse charterschipper. Burger is verslingerd aan 'ronde' schepen. Hij heeft onder meer gevaren in een tjotter en het plan om ooit zelf als schipper op een grotere houten platbodem te varen rijpte al jong. Maar boeiers zijn niet voor het oprapen. Burger kreeg een goeie tip van Pier Piersma, de Hegemer scheepsbouwer en hij reisde af naar Wetering, een dorp in de kop van Overijssel, bij het natuurgebied de Weerribben. Daar lag de Ludana weg te rotten in een zij-sloot.

De eigenaar wilde haar niet verkopen, want hij had zelf grote

plannen met het schip. Maar de volhouder Burger kreeg zijn zin en op een dag werd de Ludana naar Heeg gesleept. Eerst bij Piersma, later bij Van der Werf kreeg Burger gelegenheid om aan de boeier te werken. Hij is de ondernemers bijzonder dankbaar voor hun gastvrijheid. Allard Syperda, skutsjeschipper en scheepsbouwer in Osingahuizen had nog wel een tjak over, waarop de toekomstige boeierschipper zolang kon wonen. Het moest goedkoop, zegt Burger.

Geld op

Hij had medicijnen gestudeerd, gewerkt en de HEAO bezocht voordat hij zich ging inzetten voor de Ludana, maar het geld raakte op. Toen moesten er sponsors worden aangetrokken om het karwei af te kunnen maken. Burger noemt de sponsors 'regenten', met een verwijzing naar de glorieus tijd van de Verenigde Oostindische Compagnie. De regenten hebben met hun bijdrage het recht verworven een weekinde lang in het seizoen gebruik te maken van de boeier.

Burger wil dagtochten gaan maken met het schip, dat met een lengte van ruim 10 meter en een breedte van ruim 4 meter een indrukwekkende aanblik op het

water biedt. Burger vergelijkt de afmetingen van de boeier met het Statenjacht Friso, ook geen kleintje in zijn soort. „De Ludana is wél zo mooi als dat schip van Wiegel”, zegt Burger, overigens zonder enige arrogantie. De Ludana is op de Amsterdamse werf van H. Bernhard gebouwd, in 1898. De opdrachtgever is niet bekend. Nieuwe eigenaren, Boissevain en de Lanoy Meyer, noemden het boeierjacht Olga, maar enkele jaren jaren heette ze alweer Ludana, of Ludana.

De boeier is ook eigendom geweest van de Leeuwarder familie Kuipers en, na 1914, van een syndicaat van de Leeuwarder families Sprenger, Beekhuis en Lucardie. In 1931 kreeg de Ludana een Engelse eigenaar. Er zijn foto's bekend van de boeier in Britse wateren, waar ze veel opzien baarde, evenals in de Middellandse Zee, waarheen ze werd verscheept. Buitenlanders die niet beter weten, vragen zich bij het zien van Nederlandse platbodems altijd af, wat die gekke houten dingen aan de zijkant van het schip, die hier zwaarden heten, te betekenen hebben.

Combert Burger wil in hoofdzaak de Nederlandse binnenwateren bevaren, „misschien een keertje naar de Waddeneilanden”. Hij heeft respect voor de

Lekkumer familie Hofstede die met de Catharina rond Engeland is gevaren, maar de Amsterdammer blijft liever aan deze kant van de Noordzee.

Overeenkomst

Er is wat de restauratiegeschiedenis betreft een overeenkomst tussen Burgers boeier en de beroemde boeier van Hofstede, die lange tijd als een wrak op een dekshuit heeft gelegen in Workum, op enkele tientallen meters afstand van de plaats, waar nu de Ludana wordt gerestaureerd.

Hofstede bouwde een nieuw schip rondom een restant van de oorspronkelijke Catharina. Burger had weliswaar meer bruikbare stukken over, maar hij moest bijvoorbeeld wel negen van de veertien (huid-) gangen vernieuwen. Op den duur moet er een nieuw 'vlak' onder het schip, maar daar is nog geen haast mee. „Ik wist natuurlijk niet hoe het allemaal moest, maar Pier Piersma en Roelof van der Werf hebben me uitstekend geholpen”, zegt Burger. Hij kreeg bij de restauratie ook hulp van de Amerikaan Rudolf Lobisch en de Hagenaar Rik Charité. Morgen wordt de Ludana beoordeeld op haar zeileigenschappen. Bert Burger is ervan overtuigd dat de boeier alle proeven glansrijk zal doorstaan.

“Ik merkte al snel dat acquisitie niet mijn hobby was. Er was veel enthousiasme maar het kwam te weinig tot concrete boekingen. Wel werd ik gevraagd om restauratiewerkzaamheden uit te voeren. Mensen zagen aan de *Ludana* wat ik kon en dáár was wel vraag naar. Onder het motto ‘Kloten met oude boten’ ben ik weer gaan restaureren maar nu in opdracht van anderen.” Niet dat Combert zijn vaarplannen meteen aan de wilgen heeft gehangen nadat de *Ludana* klaar was maar het varen met gasten, groepen en bedrijven kwam niet goed van de grond. Hij heeft zeker wel gevaren maar niet zo vaak als nodig was om in zijn levensonderhoud te kunnen voorzien.

GEZONKEN EN GELICHT

“In de winter van ’95-’96 verbleef ik in Denemarken. De *Ludana* lag veilig in het schiphuis in Workum, ik had alle spullen eruit

gehaald en er werd goed op gepast. Toch is er iets misgegaan. Op enig moment is ze gezonken en alleen het kajuitdak lag nog bovenwater. In allerijl is de brandweer erbij gehaald en toen de boeisels zichtbaar werden, hebben ze haar leeggepompt. De eigenaren van het schiphuis hebben de *Ludana* schoongemaakt. Schade had het schip niet. De motor had wel onderwater gelegen maar een nieuwe dynamo was genoeg om die weer te laten draaien. Het is mij bij terugkomst in Nederland verteld; ik heb er eigenlijk niks van gemerkt.”

De *Ludana* werd een te grote financiële last en Combert zette haar te koop. Op 18 augustus 1997 wordt Dries Verwaaijen voor 85.000 gulden eigenaar van de *Ludana*. “Wanneer ik nog terugdenk aan de woorden van de taxateur dat ik er niet aan moest beginnen, dan moet ik achteraf toegeven dat hij gelijk had. En



Dagtochten met boeier 'Ludana' op Friese meren

HEEG – De uit 1898 daterende boeier 'Ludana' is gisteren tewatergelaten bij jachtwerf Piersma in Heeg. Eigenaar is C. Burger uit Amsterdam. Hij wil met het sierlijke 10,5 meter lange schip dagtochten maken over de Friese meren en op de Vecht in Utrecht en Noord-Holland. De 'Ludana' is gebouwd op een werf in Amsterdam. De boeier met veel fraai houtsnijwerk voer bij Denemarken, Zuid-Engeland en in het Middellandse zeegebied. Het schip werd na diverse zwerftochten en in verwaarloosde staat opgekocht door Burger. De restauratie van de 'Ludana' vond plaats bij scheepsbouwer R. van der Werff uit Workum en bij de Hegumer scheepsbouwer P. Piersma. Op de foto. Na de succesvolle tewaterlating, genieten Piersma (links) en Burger van een glas champagne.

(Foto: Peter Wouda)

Artikel in het Friesch Dagblad-regionaal van 10 april 1993. Links op de foto voormalig werfbaas Pier Piersma, rechts Combert Burger.



Ludana, opnieuw gerestaureerd, onder zeil met Combert aan het roer. Foto van Dries Verwaaijen.

toch, ik had dit avontuur niet willen missen,” besluit Combert.”

DRIES VERWAAIJEN: 1997 – 2018

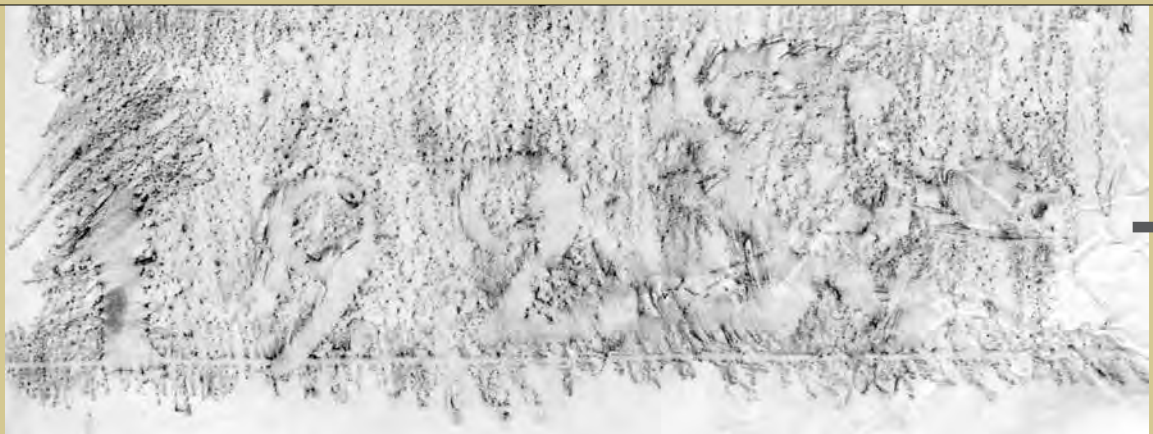
Vlak voor het verschijnen van dit boek in 2026 kregen we het trieste bericht dat Dries Verwaaijen was overleden. In 2017 spraken we uitgebreid met hem. Hij was op dat moment nog eigenaar van de *Ludana* en op zoek naar een nieuwe ‘oppasser’. Dries was hoofd communicatie bij de gemeente Capelle aan den IJssel. Hij werkte zo’n zestig uren per week, allemaal keurig vastgelegd door de prikklok. Hij genoot ervan om teams goed te laten functioneren, om mensen hun talenten te laten ontdekken en hen die volop te laten inzetten. Leidinggeven vormde een minder aangenaam onderdeel van het werk. “Ik bracht zestig uren per week door in het gemeentehuis,” zo begint Dries zijn *Ludana*-avontuur. “Tijdens een

wintersportvakantie in 1996 overdacht ik wat ik aan het doen was. Ja, ik was ook halverwege de veertig en dan komen dergelijke gedachten blijkbaar boven. Wil ik dit nog wel? Ga ik dit echt tot aan mijn pensioen volhouden? En als ik dat niet wil, wat ga ik dan doen? Allemaal vragen zonder duidelijke antwoorden. Wel kwam er een beeld boven om met teams in de buitenlucht een dag in gesprek te gaan. Hoe precies, dat had ik nog niet uitgedacht.”

MATEN

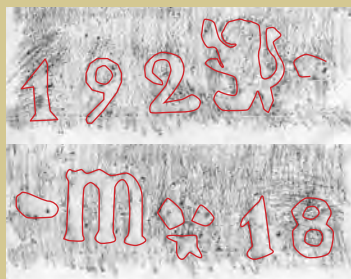
Na de vakantie liep Dries op de laatste dag van de Hiswa bij de stand van Jan Maat langs. Dries vertelde hem zijn plannen en Jan suggereerde hem de *Magic Breeze* te kopen, de legendarische oceaanzeilracer. Jan zei: “Opnieuw inrichten, in de zomer op het IJsselmeer varen en in de winter naar de Cariben. Mooi toch?” “Een *Magic Breeze* is

BRANDMERK



Er bestaat een afdruk van het brandmerk in de *Ludana*. Een vorige eigenaar heeft er een wit vel papier op gelegd en daaroverheen met potlood gekrast. Zo maakte hij het brandmerk wat zichtbaarder. De balk waarop het brandmerk staat, zit nog steeds in het achteronder van de *Ludana*. Zwarte tekens in een matzwarte balk, zo laten de foto's duidelijk zien. Als je het weet, kun je het ontdekken. Wat de tekens precies betekenen, vroegen we aan Alexander de Vos: "Hierbij een toelichting op brandmerken die in de negentiende eeuw in het kader van het recht op patent (een lokale belasting op economische activiteiten) in schepen werden aangebracht. Zo'n brandmerk bestaat van links naar recht uit een doorlopend jaarnummer, het rijksmerk (een

staande leeuw met een bos pijlen en een zwaard in zijn klauwen), een jaarletter, een metersmerk en de tonnemaat. In het geval van het merk in de *Ludana* is het dus het 192^e schip geweest dat in het betreffende jaar in de betreffende stad is gemeten,



de leeuw spreekt voor zich, de jaarletter m in dit lettertype duidt op het jaar van mei 1892 tot mei 1893 (het alfabet is in de loop van de negentiende eeuw meerdere keren gebruikt, steeds in een ander lettertype. De n van 1893/1894 is de laatst uitgegeven letter in

verband met afschaffing van het patentrecht), de uit driehoekjes opgebouwde driehoek is het metersmerk van Amsterdam en tot slot is er voor de *Ludana* een tonnemaat van 18 ton bepaald (hierop werd de belastingheffing gebaseerd).



Interieur in 2013. 'Boeier *Ludana* - Overtuigd van zichzelf', Waterkampioen, december 2013. Fotograaf: Richard de Jonge.

niks voor mij," zei Dries, "ik wil geen boot met een karrewiel maar één met een helmhout." Dries had zijn leven lang gevaren op punters en wilde een schip met helmhout. Hij zei tegen Jan dat ze ooit mee geweest waren met een vent op een prachtig schip. "Dat treft," zei Jan, "dat is Combert en zijn zus Hanneke heeft iets met mijn broer Cor. Ik regel wel dat je die boot kunt bekijken, want hij staat te koop. Twee weken na de Hiswa toog Dries met Cor Maat - bijna de hele familie Maat speelde ook nu een rol - naar Workum. Ze bekeken daar de *Ludana*, zonder dat Combert daarbij aanwezig was. Dries was meteen verkocht, dat schip wilde hij hebben. En zo gebeurde het. Combert wilde de boot eigenlijk niet kwijt maar hij moest wel. Hij had besloten een werfje te beginnen. Combert en Dries werden het in augustus

1997 eens over de koopprijs en spraken af dat Combert het onderhoud aan de *Ludana* zou blijven uitvoeren. Plots werd de *Ludana* voor Combert een rendabel project; het voelde ook nog steeds als 'zijn' schip.

Dries had zijn plannen inmiddels goed uitgewerkt. Onder de naam Overstag Consult wilde hij teams coachen en begeleiden aan boord van de *Ludana*. "Ik heb mijn baan in april 1998 opgezegd om mijn passie te volgen. Dingen doen die ik leuk vind maar dan niet in een zaaltje. Teams meenemen aan boord van *Ludana*, een grande dame, in de buitenlucht, op een schip met een verhaal. Hier kon ik mijn talenten inzetten en deze manier van werken en leven zag ik mezelf wél volhouden tot mijn pensioen."

RESTAUREREN

Voor de trossen los konden, was er nog van alles te doen aan de boeier. Combert had het schip gered maar had niet alles onder handen kunnen nemen. Een aantal gangen moest worden vervangen en een nieuw stuk in het vlak was nodig. De boeisels en berghouten had Combert toonbaar gemaakt maar waren nu echt aan vervanging toe.

In deze eerste winter na aanschaf door Dries, werd de *Ludana* ook weer zo goed als dat kon in model gedrukt. Nu de berghouten en boeisels eraf waren, zette Combert een lier onder het schip en werd de kont stukje bij beetje omhoog gebracht. Elke dag kreeg de lier een tikkie en aan het eind was de kont 30 centimeter hoger dan voorheen. De kont was toen nog net niet zo hoog als op de oorspronkelijke lijntekeningen maar benaderde het origineel heel behoorlijk.

Ook zijn in de winter van 1997-'98 veel nieuwe spanten aangebracht. Maar het belangrijkste probleem zat hem in de kont van het schip. Die moest eigenlijk gerestaureerd worden maar daar waren de financiële middelen toen niet voor aanwezig.

De oplossing was om de kont in polyester te zetten. Combert pakte het onderwaterschip van de kont met polyester in. Hij zette het goed vast en stutte het 'plastic' waar nodig. Het zag er keurig uit en zo trok hij 's avonds de deur van zijn werf achter zich dicht. De volgende ochtend haalde hij de steunen eronder vandaan en het polyester viel als één geheel op de vloer van de werf. De vorm zat er prachtig in maar het zat toch niet goed vast. De oorzaak was de lage



Ludana's achterschip in het polyester. Alleen de zeer goede waarnemer ziet het opgeschilderde imitatie-houtpatroon.

temperatuur in de werf. Combert ondernam een nieuwe poging en deze slaagde wel. Heel goed zelfs, want zo'n zesentwintig jaar later, bij de restauratie van het achterschip op de werf van Peter Schouten, zat het polyester nog steeds muurvast op het achterschip.

Bij het samen werken aan de *Ludana* voelde Dries dat de boeier nog steeds Combert zijn schip was. Ook tijdens een tocht op het IJsselmeer waarbij Combert, Dries en zijn zoon Hans aan boord waren, vroeg Hans aan zijn vader: "Pap, van wie is de boot eigenlijk?" Wanneer de *Ludana* je eenmaal heeft gegrepen, laat je haar niet zo gemakkelijk meer los. Het schip gaat onder je huid zitten.

Vele jaren later, in 2018, vertelt Combert: “De *Ludana* is een mooi schip waar ik me mee verbonden blijf voelen. Ik verricht nog steeds werkzaamheden aan de boeier en het schip staat centraal, dat wil ik in goede staat houden. Ik voel me al lang geen eigenaar meer maar ik ben wel blij dat ik nog mag bijdragen aan de *Ludana*. Daar zit ook wel een nadeel aan, ik word nu geconfronteerd met mijn eigen fouten uit het allereerste begin.”

NIEUWE ONDERNEMING

Na Pasen 1998 kon Dries los met zijn nieuwe onderneming. Het liep nog niet meteen storm maar iedere groep en ieder team was zeer enthousiast over de training en de locatie. Mond-tot-mondreclame kwam op gang en Dries zette zijn netwerk in. Iris Wingbermuhle werkte toen bij een werving- en selectiebureau en kende Dries al een tijdje. “Dries had net de overstap van de gemeente naar de *Ludana* gemaakt en hij vertelde zo enthousiast over zijn plannen, dat we meteen een dag hebben geboekt. Met acht personen stapten we aan boord van de boeier voor een teammeeting,” begint Iris. “Vanaf het eerste jaar zijn we eigenlijk elk jaar een dag aan boord geweest. Ook op relatiedagen, waar we nieuwe mensen ontmoetten en dat was zakelijk ook interessant.” De *Ludana* is te groot voor kleine groepen maar te klein voor grote groepen. Een man of acht tot tien kunnen prima op het schip vertoeven. “Dat is een mooi aantal,” gaat Iris verder. “Er is ruimte genoeg om je af en toe terug te trekken door bijvoorbeeld op het voordek te gaan zitten. Maar het is en blijft een boot, je kunt er niet af, je bent tot elkaar veroordeeld. En dat is meteen het mooie ervan, je deelt dingen met elkaar. Een

boot is ook een ultieme manier om los te komen van de dagelijkse beslommeringen. Je bent echt een dag in het hier en nu met een groep mensen. Ondanks de beperkte ruimte had ik altijd een enorm gevoel van vrijheid door het weidse water en de mooie luchten.”

De *Ludana* heeft uitstraling en alleen de boeier zorgt er al voor dat je in een aangename sfeer komt. Mensen zijn bereid om ervaringen met elkaar te delen, om zich kwetsbaar op te stellen. “Door buiten te zijn, op een schip, op het water gebeurt er iets met mensen. Iedereen is ontspannen en dat zorgt voor een positief resultaat aan het eind van een teamdag. Je stapt aan boord makkelijker uit je dagelijkse rol en je praat makkelijker over jezelf. De setting van het schip is daarin een belangrijke factor.” Iris is nog steeds vol lof over de *Ludana*. “Niet alleen de boot maar vooral de combinatie van schipper en schip maakten de dagen tot onvergetelijke ervaringen. Dries past helemaal bij de *Ludana*, zij vormen een twee-eenheid. Aan boord kom je ook sneller tot de kern dan in een zaaltje. En hoe intensief zo’n dag ook was, een boot voelt niet als werk.”

Dries wilde met Overstag Consult aangeven dat de invulling flexibel was. Tegen de wind in kun je niet zeilen, zo was de metafoor. Je moest toegeeflijk zijn door overstag te gaan. Overstag gaan betekent ook dat er meerdere routes mogelijk zijn voor het behalen van je doel. De manoeuvre zelf is onrustig, er gebeurt van alles maar daarna lig je weer op koers. Binnen bedrijven werkt het niet anders. “De *Ludana* is een schip dat zich geweldig leent voor het trainen van teams,” zegt Dries als hij terugkijkt. “De kuip is zo ruim dat je er met acht tot tien



Dries op het voordek van zijn *Ludana*.

personen in kunt zitten zonder elkaar aan te raken. Ik hielp de mensen ook altijd bewust bij het aan boord stappen. Ik voelde aan de 'knijp' in mijn hand hoe iemand zich voelde. Uit de manier van aan boord stappen leidde ik al veel af. Wanneer we, vroeger, de brug bij Galamadammen hadden gehad, gaf ik het roer aan degene die het bangst was. Ik vertelde dat hij of zij naar de punt van de boot moest kijken en dat ze met duwen tegen of trekken aan de stok de koers konden beïnvloeden. De stuurman of stuurvrouw voelde de verantwoordelijkheid maar ontdekte ook dat de boot onder controle was te houden. Dit gaf hen zelfvertrouwen en daardoor konden ze veel beter meedoen aan het programma van de dag."

Dries sprak vooraf altijd met de opdrachtgever

af wat de uitkomst van de dag moest zijn. Hij sloot de dag af met concrete afspraken die opvarenden onderling met elkaar overeenkwamen. "De *Ludana* als buildingboot kent alleen maar voordelen. Het schip is overduidelijk het terrein van de trainer. In een zaaltje is dat minder evident maar de *Ludana* was mijn terrein, geen discussie. Ik kon overal tweetallen aan het werk zetten en ze allemaal in de gaten houden. Ook het tweetal op het voordek kon ik vaak woordelijk verstaan, soms door de fok wat ronder te zetten. De *Ludana* is heerlijk overzichtelijk voor een trainer. Aan boord heeft iedereen andere kleding aan dan op kantoor, noodgedwongen praktisch en wonderbaarlijk overeenkomstig. De hiërarchische verschillen vallen automatisch weg. En, een boot is beweging. Je hebt het gevoel dat de boot stilstaat en de omgeving beweegt, aan je voorbij trekt. Zonder verveling kun je mensen met gemak een uur stil laten zijn aan boord. Die stilte leverde vaak meer op dan alle gesprekken. Probeer dat maar eens in een zaaltje." Dries raakt er bijna niet over uitgepraat. "Wanneer we bij koud en slecht weer een dorp opzochten voor de lunch, werden we door mensen op de wal gecompimenteerd met het mooie schip. Dat straalt af op alle opvarenden, ze voelden zich bijzonder. Sommigen vinden de kajuit ongemakkelijk laag. Ik was daar juist altijd zeer blij mee. De kajuit nodigt niet uit om binnen te gaan zitten. Alle deelnemers waren de hele dag buiten en bij slecht weer had ik voor iedereen een zeilpak."

BIJZONDERE ONTMOETING

Naast het varen met teams, trad de *Ludana* ook bij veel evenementen op. In oktober



'Boeier *Ludana* - Overtuigd van zichzelf', Waterkampioen, december 2013. Fotograaf: Richard de Jonge.

1999 was ze een week in Loosdrecht geweest. Op de terugweg naar Friesland stond er een zuidwesterstorm. Het hoge water bij Zwartsluis zorgde ervoor dat de keersluis dicht was. Het Meppelerdiep was eveneens afgesloten, omdat Meppel onderwater stond. De brugwachter zei dat Dries de *Ludana* daar maar moest laten liggen, over twee weken zou het water wel genoeg gezakt zijn. Dat was geen prettig vooruitzicht, omdat het dan november zou zijn en alle bruggen alleen nog op bestelling draaiden.

Een vader en een zoon kwamen vlak daarna langs. De zoon Gerard Vinke had even eerder uit zijn ooghoeken de *Ludana* zien liggen en was direct naar zijn vader gereden. Vader Vinke had in 1972, samen met de oudere broer van Gerard, een boot in Engeland bekeken

en hem niet gekocht vanwege de slechte staat waarin het schip verkeerde. Gerard kende alleen dat verhaal en had die 'Engelse' boot zelf nog nooit gezien. Toen hij de *Ludana* zag varen, wist hij dat dit het schip was waar zijn vader op uit was geweest. Vader en zoon Vinke meldden zich bij Dries en zeiden dat hij de *Ludana* wel bij hen voor de deur kon leggen aan de Arembergergracht. Ze stapten aan boord, hielpen mee de mast plat te leggen en voeren met Dries naar hun huis. Aan het begin van die gracht is een vaste brug. Normaal gesproken is die drie meter hoog maar met de opgestuwde waterhoogte was de doorvaarthoogte slechts 2,20 meter en de *Ludana* heeft toch 2,45 meter nodig. Het stroomde ook nog eens flink maar door de mast wat omhoog te tillen, kon het contragewicht eronderdoor. Door de mast weer te laten zakken, gleed ook de top onder



The advertisement is a two-page spread from a magazine. The left page features a black and white photograph of a sailboat with two sails, sailing on the water. The right page contains text in Dutch. At the top, it says 'Houten Boeier' in a large, bold font. Below that, it gives the dimensions '10.25 x 4.08 m' and the builder 'Bouwer: N. H. Bernhard'. A paragraph of text describes the boat as a well-known 'Ludana' and mentions an expert report. At the bottom, it lists the company 'KOOIJMAN EN DE VRIES JACHTBOUW B.V.' and their address and phone number.

Houten Boeier
10.25 x 4.08 m
Bouwer: N. H. Bernhard

Dit in Engeland gestationeerde jacht is de bekende "Ludana". De eigenaar is bereid het jacht naar Nederland over te zeilen.
Een expertiserapport is voor serieuze gegadigden beschikbaar.
Prijs: / 30.000,-

KOOIJMAN EN DE VRIES JACHTBOUW B.V.
Deilse dijk 64 - Delft a/d Linde - Tel. 33457-444

De verkoopadvertentie uit de Waterkampioen van 1972, opgestuurd door Gerard Vinke.

het brugdek door. Vader en zoon stuurden om beurten en Dries maakte daar foto's van met hun huis op de achtergrond. Voor de deur hebben ze nog geholpen de mast weer omhoog te zetten. Vooral de vader vond het een prachtig moment, want de *Ludana* was inderdaad het schip dat hij had bekeken, ook al was ze in die tijd wit geschilderd.

Een jaar later kreeg Dries een brief van Gerard Vinke: zijn vader bleek tijdens het vaartochtje al erg ziek en was nu overleden. Gerard wilde graag het negatief hebben van de foto met zijn vader aan het roer van de *Ludana* en het huis op de achtergrond. Na het overlijden vond Gerard in de paperassen van zijn vader nog de originele advertentie uit de Waterkampioen van 1972 waarin de *Ludana* te koop werd aangeboden. Zijn vader had de boot nooit in zijn bezit gehad maar het schip had hem niet meer losgelaten.

ONDER EEN TALL SHIP

De *Ludana* is een van de grote boeiers die

Nederland nu nog rijk is. Maar er zijn altijd grotere schepen. Tijdens Sail 2010 ontstond een penibele situatie tussen de *Ludana* en de *Sancta Maria Magdalena* (SMM), een Tall Ship. De SMM, *Ludana* en vele andere schepen lagen voor de Jan Schaeferbrug. Verkeersregelaars van de Sail-organisatie gaven vanuit kleine bootjes aanwijzingen aan de schepen. "Ons en anderen werd gezegd achteruit te varen om de SMM ruimte te geven," vertelt Dries. "Een grote witte motorboot naast mij had dat niet begrepen en voer hard vooruit. Ze riepen tegen ons hetzelfde te doen, mede omdat ze geen ruimte hadden ergens anders naartoe uit te wijken. Deze actie zorgde ervoor dat de grote witte motorboot ons onder de geveegde kont van het Tall Ship drukte. Het koelwater van de SMM spoot uit twee gaten rechtstreeks in de kuip en dat maakte de situatie nogal beangstigend. Het bakboordzwaard lag plat op het kajuitdak en onze bemanning probeerde uit alle macht de *Ludana* zoveel mogelijk af te houden. Een bemanningslid van de motorboot sprong bij ons aan boord om te kijken of zij

schade aan hun plastic hadden, niet om ons te helpen. Op hoge poten en vrij intimiderend eisten ze onze gegevens. Gelukkig hadden wij niet echt schade en bond de eigenaar van de motorboot later in. We kregen direct foto's aangeboden van omstanders waarop te zien was dat het excuus van de witte bootbaas dat hij door andere schepen tegen ons aangedrukt werd, onzin was. Naast hem was het helemaal leeg. Eind goed al goed, ook al is mijn dochter toch een aantal dagen van slag geweest door dit voorval."



De 'grote' *Ludana* lijkt klein onder de *St. Maria Magdalena*.

KOSTBAAR

De herinneringen aan mooie zeiltochten overheersen gelukkig. Tot 2012 heeft Overstag Consult ruim 3000 mensen aan boord van de *Ludana* uit kunnen nodigen. Ruim veertien jaar kon Dries van zijn activiteit leven en de *Ludana*

ermee in stand houden. De economische omstandigheden waren in 2012 al een aantal jaren minder florissant in Nederland en dat voelde Dries ook. Het aantal opdrachten nam af maar het onderhoud dat de boot vergde, ging gewoon door. In 2005 waren de voorsteven en de eerste drie meter van de gangen in de kop nog helemaal vernieuwd. De kajuit kreeg in 2009 nog een nieuw dak. Deze werkzaamheden zijn door Combert uitgevoerd, onder regie van Charles Koek. Charles heeft de laatste jaren ook veel bijgedragen aan het reguliere onderhoud. De kont van het schip zat nog in polyester en restaureren werd steeds noodzakelijker. De financiële middelen namen echter af en het zoeken naar een andere eigenaar werd onvermijdelijk. De meest uiteenlopende verkoopmiddelen zijn ingezet, maar een koper liet maar op zich wachten. Dries kreeg in 2016 eerst hulp van een tweetal liefhebbers van ronde jachten die zich het lot van de boeier aantrekken. Vrij snel daarna is die hulp geformaliseerd met de oprichting van de Stichting Behoud Boeier met als doel de boeier *Ludana* te behouden voor de toekomst.

KONINGIN VAN DE VLOOT



Ludana in de haven van Haarlem als vlaggenschip van de VSRP tijdens de Haarlemmerwaarddagen in 2017.

Het admiraalzeilen neemt een bijzondere plaats in binnen de club van rond- en platbodemjachten. Elk jaar organiseren verschillende comités, verenigingen en stichtingen deze activiteit. De admiraal staat als aanvoerder op het belangrijkste schip van de vloot. Hij inspecteert de vloot en beoordeelt de zeilkunsten van de schippers en hun bemanning. Eskadergewijs trekt de vloot aan hem voorbij en onderweg naar de admiraal voeren de eskaders onder aanvoering van een eskadercommandant ingewikkelde zeilmanoeuvres uit.

In 1993 was de *Ludana* voor het eerst admiraalschip. Ze was net terug in de vaart en was natuurlijk het jacht van de admiraal tijdens de Friese Regionale

Reünie. In 2010 voerde de *Ludana* het eskader oud hout aan tijdens Sail 2010 in Amsterdam. Blijkbaar maakte dat eskader met de *Ludana* grote indruk; het Journaal zond er beelden van uit op televisie. Bij het 55-jarig bestaan van de SSRP op de Galamadammen - de thuishaven van de *Ludana* - was ze andermaal admiraalschip. Peter Tolsma was spreekstalmeester en vertelde vol enthousiasme over de 120 schepen die aan de *Ludana* voorbij trokken, maar het 'zeek van de regen' en dit evenement viel daardoor wat in het water.

In 2013 tijdens een evenement van de VSRP in Port Zélande stapte admiraal Bob van Schaik met zijn vrouw Truus aan boord van het admiraalschip

KONINGIN VAN DE VLOOT



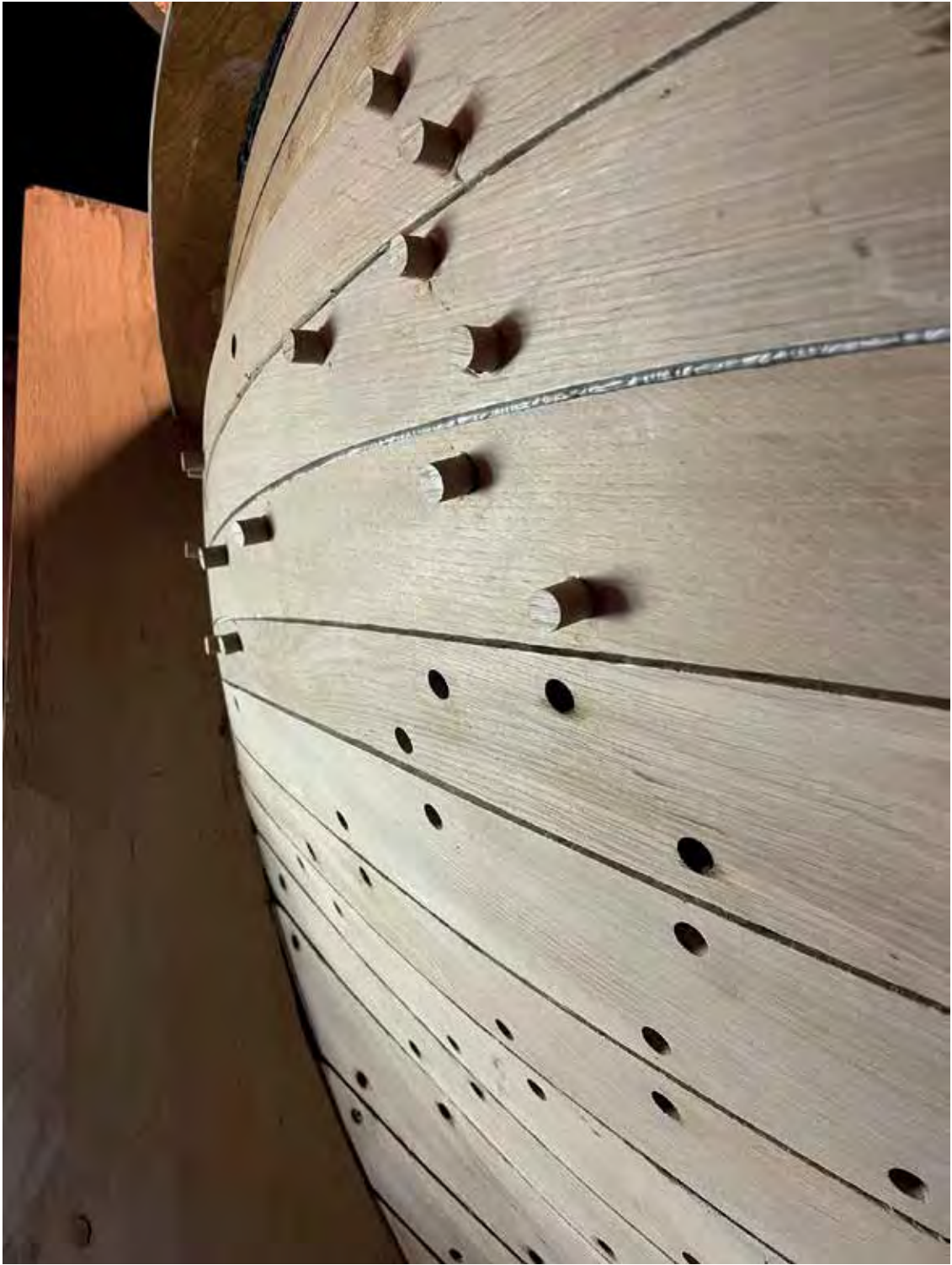
Ludana als admiraalschip tijdens Sail Giethoorn in 2014. Fotograaf: Tjaart Buining.

Ludana. In 2014 vond Sail Giethoorn plaats.

Admiraal Marja van der Tas, toen ook burgemeester van de gemeente Steenwijkerland, was te gast aan boord van het admiraalschip *Ludana*. Nadat alle eskaders de admiraal een groet hadden gebracht, ging de *Ludana* ankerop. Op de fok zeilde ze naar Blauwe Hand. Vlak daarachter voer een groep houten schepen ooit gebouwd door Huisman in Vollenhove. Een groot eskader tjotters kwam in volle vaart in kiellinie dwars op de *Ludana* en haar sleep afvaren. Op het juiste moment voegden zij in, streken alle het grootzeil en wurmden zich zo tussen de *Ludana* en de Huisman-schepen. Het admiraalschip is het mooiste schip. Iedereen wil dicht in de buurt van deze koningin van de vloot varen.



Ludana in Lelystad tijdens de Oldtimerdagen in 2017.



DEEL V

RESTAURATIE VAN HET ACHTERSCHIP

FEBRUARI - JULI 2023

EEN NIEUWE KONT VOOR LUDANA

Nadat de Stichting Behoud Boeier Dries Verwaaijen twee jaar lang had ondersteund bij het behouden van de *Ludana*, bleek er toch een manier gevonden voor de Stichting om eigenaar te worden van de boeier. Hoe dat precies verliep en waar dat toe heeft geleid, vertellen we in deel VI. Eén van de consequenties was dat het achterschip van de *Ludana* een paar jaar later grondig gerestaureerd kon worden, een groot project, dat al jaren op het wensenlijstje stond.

TE GROTE KLUS?

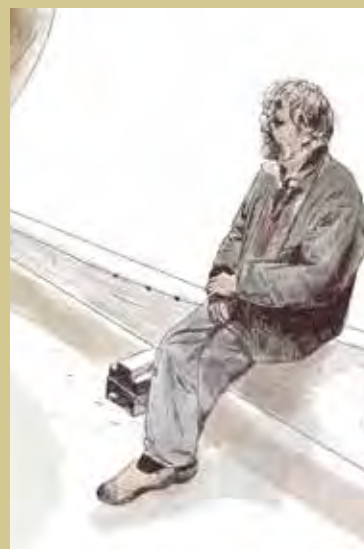
Tot halverwege 2023 zat het achterschip van de boeier *Ludana* nog ingepakt in polyester, al moest je een goed oog hebben om dat te kunnen zien. Peter Schouten van de gelijknamige scheepstimmerwerf in Kortenhoef mocht de restauratie uitvoeren, samen met Erik Diekerhof.

“In 2022 kreeg ik een telefoontje van de Stichting Behoud Boeier,” zegt Peter Schouten. “De vraag was of ik de kont van de boeier zou willen restaureren. Andere scheepsbouwers kregen die vraag ook, maar een aantal zei meteen al nee. Zij waren te druk of vonden de klus te groot. Mij leek het wel wat en kort daarna ontving ik een brief met wat het vervangen van het achterschip in zou gaan houden. De kielbalk moest worden vernieuwd, de stevenbalk, het knoopstuk, 28 nieuwe kromgebrande gangen, 10 nieuwe leggers en een aantal nieuw spanten. Of ik een offerte kon maken voor dit project.”

Suzan Out, voorzitter van de Stichting Behoud Boeier zegt: “In de afgelopen decennia zijn steeds grote deelrestauraties uitgevoerd, want het schip in één keer restaureren is te kostbaar. Dankzij bijdragen van fondsen en donateurs

Scheepsbouwmeester Peter Schouten

Peter Schouten is geboren in 1960 en in 1983 startte hij zijn eigen werf. Zijn woonhuis en werf heeft hij zelf gebouwd, Peter en zijn vrouw Anneke hebben er echt een paradijs van gemaakt. Peter heeft in al die tientallen jaren dat hij actief is schouwen gerestaureerd, nieuwe schouwen gebouwd, hoogaarzen gerestaureerd en als meest recente een nieuwe zalmschouw gebouwd. Zijn vier mooiste schepen zijn misschien wel zijn Wantijkotters, gebaseerd op de typen die aan de Engelse oostkust varen. Hij bouwde er twee van 26 voet en twee van 30 voet. De 30-voets Wind&Tide heeft hij zelf gehouden. Wil je meer weten over Peter Schouten en zijn werf, kijk dan op www.peter-schouten.nl.





Peter Schouten inspecteert samen met Combert Burger nogmaals de *Ludana*, nu in de loods.

was nu deze restauratie mogelijk. De *Ludana* staat, net als bijna alle andere rond- en platbodemjachten, ingeschreven bij Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten (SSRP) en ook om aan alle criteria te voldoen van het stamboek moest het achterschip worden vervangen omdat het polyester nu eenmaal niet origineel is.”

WAT KOST DAT?

“De *Ludana* heeft een vaste ligplaats in een schiphuis in Grou en daar ben ik met mijn collega Ivor van Klink (Workum) naartoe gegaan om het schip eerst maar eens te bekijken,” zegt Peter. “Ivor had al nee gezegd tegen de klus, omdat hij te veel projecten op zijn werf had liggen, maar hij wilde wel mee om te helpen inschatten. Ik kende de *Ludana* wel, maar ik had er nog nooit naar gekeken

als ‘werk’. In het schiphuis hing slechts een klein peertje als verlichting en toen ik de kont bekeek, vond ik die er helemaal niet zo slecht uitzien. Het polyester was gehouten (van geschilderd houtmotief voorzien, red.) en er waren keurig 14 gangen met rubbernaden per kant op geschilderd. Net echt, maar het was wel een plastic kont en die moest er nog af.



De opdracht tot restauratie wordt getekend in de loods.



Met een beetje kunst- en vliegwerk past de *Ludana* precies in de loods.

Ik kreeg een goede indruk van de omvang van de klus, maar inschatten hoeveel zo'n project moet gaan kosten en hoeveel tijd dat in beslag gaat nemen, dat is eigenlijk geen doen. Ik kon niet zien hoe het er tussen de leggers en de huid uitzag en ik zag ook niet of sommige spanten hergebruikt konden worden. Inmiddels weet ik uit ervaring dat er altijd meer werk achter vandaan komt. Ik ben gaan rekenen om een inschatting te kunnen geven aan de Stichting, zodat zij konden bepalen of mijn aanbod interessant zou zijn. De Stichting gunde mij de opdracht, waarna we hebben afgesproken dat ik een transparante boekhouding zou bijhouden en elke afwijking van de inschatting meteen zou melden. De klus was te groot voor mij alleen, maar Ivor stelde voor om zijn medewerker Erik Diekerhof te vragen of hij mij mee wilde helpen. De afstand van Erik zijn huis naar Workum of Kortenhoeft is even lang en Erik vond het wel een mooie uitdaging. Ook Krijn Voren, inmiddels gepensioneerd, is veel bij mij op de werf en helpt met van alles en nog wat. Dat kwam goed uit, want je komt al snel een handje te kort bij het restaureren van een houten schip. Daarnaast is Krijn een meesterlakker."

ARBEIDSINTENSIEF

"De Stichting vond het wel bijzonder dat de restauratie van de boeierkont nu ook weer in Noord-Holland plaatsvond, de provincie waar het schip in de winter van 1892 en 1893 is gebouwd," zegt Peter. "Het offertetraject had best wel wat tijd gekost, maar in oktober 2023 lag de *Ludana* bij mij aan de wal. Over de stevens is dit schip 10,32 meter lang en de breedste breedte bedraagt 4,12 meter. Mijn

loods heb ik verbreed hij is met 10 meter net iets te klein dus die heb ik eveneens verlengd, door de deuren haaks open te zetten waardoor de achterwand twee meter verder naar buiten kwam te staan. Op die manier was er genoeg werkruimte om de nieuwe gangen eromheen te kunnen zetten."



De deurconstructie gemaakt om ruimte te creëren.

Leden van de Stichting hadden zelf al het interieur eruit gehaald. Alleen het keukentje en het toilet zaten er nog in, maar banken en kastjes waren verwijderd, zodat je van binnenuit tegen de huid aan keek. Peter moest nog wel de kuip demonteren - alle banken eruit halen en de vloer verwijderen - om een vrij achterschip te hebben. "Ik moest overal bij kunnen," zegt Peter, "omdat ik niet precies wist welke leggers en spanten erin konden blijven. Voor het plaatsen van nieuwe spanten heb je wel ruimte nodig. Nu het schip van binnen leeg was, moest het polyester eraf. Ik had gehoord dat bij het aanbrengen van het polyester er iets misgegaan was. Aan het eind van een dag in de winter van 1997-1998 was het polyester eromheen gezet en gestut.



Ludana's 131^{ste} 'verjaardag' op 25 februari 2023.

De volgende dag werden de steunen er onderweg gehaald en viel het polyester er in één geheel af. De vorm zat er goed in, maar vanwege de lage temperatuur was het niet vast blijven zitten. Bij de tweede poging hechtte het wel en ik had daardoor de hoop dat het niet zo'n lastige klus zou zijn om die plastic kont te verwijderen, nu 25 jaar later. Helaas, het polyester was in al die jaren gekrompen en had zich echt muurvast gezogen aan de ronde houten ondergrond. Alleen door de zaag erop te zetten kon ik het polyester in kleine stukken eraf krijgen. Het hout eronder, ook al was dat niet meer echt goed, moest wel blijven zitten voor de vorm en constructie van het schip. Nu ik tegen de originele houten gangen aankeek, was direct

duidelijk waarom ze aan vervanging toe waren. Zoals ik al had voorspeld, was het meer werk dan verwacht. We moesten er veel meer nieuwe leggers en spanten inzetten dan vooraf ingeschat en we moesten ook meer gangen vervangen dan verwacht. Eigenlijk is het schip onder het berghout van de achterstevengbalk tot halverwege naar voren geheel nieuw. Onder de mastkoker vond ik nog een slechte plek, dus ook één van de mastkokerwangen heb ik vervangen. Ik woon naast de werf en vaak ging ik 's avonds nog even terug naar de loods. De gangen moesten in twee keer worden gebrand en na het eten verhing ik de gang en brandde ik het laatste stuk krom. Er zat ook behoorlijke torsie in de gangen, dus branden was een tijdrovend en ook spannende klus. Of ik alle uren die erin zitten heb doorgerekend, ik vermoed van niet, maar dat hoort een beetje bij het vak en de liefde voor hout."



Peter met Jaap (links) en Bertus Bernhard, nazaten van de originele werfbaas.

LICHTER SCHIP

De romp was weer helemaal dicht en alle nieuwe leggers en spanten zaten erin met



David en Sue having tea in fietsoutfits in Kortenhoef.

De *Ludana* heeft in het leven van David Gotto, zoon van eigenaar Felix Gotto, altijd een grote rol gespeeld (zie blz. 56 - 66). Toen hij en zijn vrouw Sue Reid in Nederland waren voor een fietsvakantie, wilden ze naar Friesland om daar *Ludana* te kunnen zien. Onderweg, ergens in het midden van Nederland, schoten ze op de bonnefooi een havenmeester aan en kwamen met hem in gesprek over de *Ludana*. De havenmeester wist wonderwel dat het schip niet in Friesland verbleef, maar bij Peter Schouten lag.

En zo fietsten ze in 2024 het erf van Peter en zijn vrouw Anneke op. Voor Peter, leden van het bestuur én voor David en Sue zelf was dit een zeer bijzonder bezoek. David en Sue kenden *Ludana* uit verhalen en van foto's, maar ze hadden het schip nog nooit gezien. De *Ludana* is op de wal nog imposanter dan in het water en het schip overweldigde hen beiden. De intentie is uitgesproken om contact te houden en binnen afzienbare tijd daadwerkelijk met het schip te varen.

uiteraard op de leggers en de spanten in teer gedoopt krantenpapier voor het behoud. Nu was het tijd om de binnenbetimmering terug te plaatsen. Het interieur was blank gelakt, maar Peter zei dat je delen beter kon verven. Dat zou mooier en sfeervoller zijn. Suzan Out heeft die klus op zich genomen en het resultaat mag er zijn.

“Inmiddels was het april 2024 en Erik Diekerhof moest weer aan de slag bij zijn werfbaas Ivor. Het grootste werk hadden we afgerond en de rest lukt mij alleen wel,” zegt Peter. “Vroeger zat er in deze boeier een zelflozende kuip, maar die was in de loop der jaren verdwenen. De wens was deze in ere te herstellen. Normaal gesproken zorg je er dan voor dat er geen water onder de kuipvloer kan komen door hem overal en ook rondom dicht te kitten. Dat wilde ik niet, omdat je dan nergens meer bij kunt in de toekomst. Ik heb een rvs-frame gemaakt waarin zes luiken passen. Elk luik is waterdicht en de kuipvloer ziet er toch uit alsof het slechts eiken delen zijn met mooie rubbernaden. Het laagste punt zit bij het kajuitschot en daar loost de kuip het water dan ook.

Een bijzonderheid zat nog wel in de kielbalk van de *Ludana*. Die liep vanuit het midden naar achteren scheef naar beneden weg met daarin 800 kilogram ballast. Het leek alsof het schip uitgezakt was, maar dat was gezichtsbedrog. We hebben die ‘scheve kielbalk’ vervangen door een rechte en de ballast weggelaten. Het schip lag voorheen vrij ver achterover, maar ligt nu mooier in het water en zeilt daardoor ook beter.”

“Ik houd van hout,” zegt Peter. “Had ik mijn werf nu een naam moeten geven, dan zou er Hout Moed op de gevel staan. Ik zat als jongen al uren aan de waterkant te kijken naar houten bootjes, die waren in mijn jeugd nog het meest gangbaar. Die bootjes hebben een onuitwisbare indruk op me gemaakt. Ik kwam als jongetje ook al bij een houthandelaar hier even verderop. Die verkocht voornamelijk vuren hout en ik kan die lucht nog ruiken. De geur van hout is geweldig. Hout is daarnaast laagdrempelig materiaal. Je kunt er makkelijk wat van maken. Een kind heeft een wilgentak en een mesje nodig en voor je het weet heb je een speer of een pijl en boog gemaakt. Nú weet ik dat hout ook weerbarstig kan zijn, maar het blijft het mooiste materiaal om wat van te maken. Alle houten schepen die ik heb gebouwd of gerestaureerd zijn waterdicht. Ik bouw steeds weer de beste boot die ik kan bouwen en wanneer een eigenaar er goed op past, dan gaat zo’n boot een leven lang mee. Het ambacht is zo mooi en er zit zoveel kennis in. Eén van de jongens die ik mocht begeleiden en waar ik leermeester en mentor van ben, bouwt nu zijn eigen boot. Ik vind het prachtig om dat door te geven en geloof me, wanneer je nu besluit om houten botenbouwer te worden, dan heb je je leven lang werk.”



De balk met daarin het originele brandmerk is na de restauratie behouden gebleven (zie blz. 90).



'Boeier *Ludana* - Zeilt weer zoals de bouwer het ooit bedoelde', Spiegel der Zeilvaart, januari 2025. Fotograaf: Bertel Kolthof



FOTOVERSLAG
RESTAURATIE ACHTERSCHIP

HOUTSELECTIE



De zoektocht naar hout begint lang voor de start van de restauratie van de *Ludana*. Om een grote houten boeier te restaureren is veel eikenhout nodig en dat haal je niet zomaar bij de gemiddelde bouwmarkt. Voor de ronde vorm van het schip zijn krommers nodig. Een dikke kromme tak is ideaal voor bijvoorbeeld een spant of een legger, maar is niet altijd commercieel interessant voor de houthandel die rechte planken op een standaarddikte en -lengte produceert. Houthandel Faber / Almenum in Harlingen is gespecialiseerd in eikenhout geschikt voor restauratie van schepen en monumenten. Hierboven zie je Peter op zoek naar passende stammen, met een mal in de hand voor de juiste afmeting. Het eikenhout komt uit Deense productiebossen en kan ter plekke op de gewenste dikte worden gezaagd. Voor de gangen voor een schip als de *Ludana* is dat 40-50 mm.

Een gelukje was het vinden van een balk die groot genoeg was om een nieuwe kielbalk uit één stuk van te maken. Een recht stuk eikenhout van een dergelijke afmeting (40 x 50 cm en zo'n 9.5 meter lang) is normaalgesproken moeilijk te vinden.



Omdat de werf op een schiereiland ligt, moet het hout per vlot naar de loods worden vervoerd.

'SLOOP'



Onder het polyester (zie links) komt het originele hout tevoorschijn. Het is wonderlijk dat deze tijdelijke constructie het toch zo'n 25 jaar heeft volgehouden. Onder de verwijderde polyester laag is de tussenlaag van kranten nog te zien.

Zoals op deze pagina is te zien, gaat het demonteren van het achterschip niet in een keer: een spant of legger wordt verwijderd en meteen vervangen door een nieuwe. De oude gangen blijven eerst nog even zitten, om de bestaande vorm en constructie te behouden.



KIELBALK



De oude 'knik' naar beneden in de kielbalk is verdwenen. Het roer is daarom korter gemaakt, zodat het weer past bij de nieuwe diepgang.

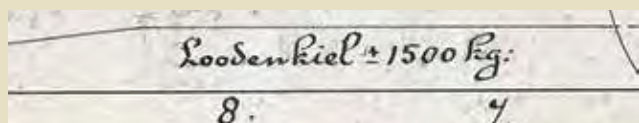


Op het oorspronkelijke lijnenplan uit 1892 (zie blz. 27-29) is duidelijk te zien dat in de kielbalk, exact in het midden van het schip, maar liefst 1500 kg lood was verwerkt. In die tijd was dat een vernieuwend en zelfs uniek concept. Geen enkele andere (Bernhard) boeier die vóór of na de *Ludana* is gebouwd, heeft ooit een vergelijkbare aanpassing gekend. Hoewel hierover geen schriftelijke bron is overgeleverd, was het idee hierachter misschien om de zeileigenschappen meer te laten aansluiten bij die van een scherp kieljacht. Dit was eind 19e eeuw een relatief nieuw scheepsmodel met kiel dat ook op de Bernhardwerf werd gebouwd.

Tijdens de restauratie kwam aan het licht dat het daadwerkelijke gewicht van het lood geen 1500 kg, maar circa 800 kg bedroeg en dat het bovendien verder naar achteren was geplaatst. Deze wijziging is waarschijnlijk in Engeland doorgevoerd, met als doel *Ludana* meer achterover te laten hellen om haar daarmee beter geschikt te maken

voor varen op zee. Tijdens deze restauratie is ervoor gekozen de vaareigenschappen te optimaliseren. Er is besloten het lood niet terug te plaatsen. Het achterschip ligt nu hoger boven het water, zodat het water beter wordt 'losgelaten'. Bij een restauratie moet altijd een zorgvuldige afweging worden gemaakt tussen het terugbrengen van het schip naar de oorspronkelijke staat (het blijft tenslotte een restauratie) en verbeteringen met het oog op de toekomst. De keuze was in dit geval ervan uit te gaan dat een goed varend schip een beduidend grotere kans heeft om behouden te blijven.

Het vormen en plaatsen van de nieuwe kielbalk uit één stuk – een indrukwekkende balk van 40 × 50 cm, 9,5 meter lang en met een gewicht van circa 1500 kg – mag met recht een bijzonder staaltje vakmanschap worden genoemd. Om de oude kielbalk, de 'ruggengraat' van het schip, veilig te kunnen verwijderen en de nieuwe te plaatsen, moest het schip op een speciale manier worden ondersteund. Hierbij bleek de ruime ervaring van Erik Diekerhof met grote botters van grote waarde. De nieuwe kielbalk is door Erik op de werf in Kortenhoef vakkundig 'uit de hand' met de kettingzaag in de vorm gezaagd: een ware meesterproef.



ROMP



Bijzonder is dat het originele lijnenplan uit 1892 (zie blz. 27-29) is gebruikt als leidraad tijdens de restauratie. Een kopie lag steeds paraat om de vorm te controleren en te proberen de originele lijnen zoveel mogelijk te benaderen. Een ander hulpmiddel uit de tijd van de bouw is het halfmodel (zie blz. 34) dat we mochten lenen van de familie Bernhard, nazaten van de originele werfbaas, waarmee de Stichting nog steeds contact heeft. In totaal is de *Ludana* vanaf de achtersteven tot ongeveer halverwege naar voren zo goed als vernieuwd.



Peter maakt eerst elke gang apart op maat, voordat hij die in de juiste ronding brandt. Het omvormen van een rechte plank naar een ronde gang, die niet alleen gebogen maar ook getordeerd moet worden om goed te passen, is een kunst die veel ervaring vereist. Om te weten wat de maat is van een nieuwe gang, worden mallen gebruikt (zie de foto links). In totaal zijn er aan beide kanten veertien gangen vervangen.



KUIP



Bij het vernieuwen van de kuip en het achterhuis ligt de focus op het vergroten van de structurele stevigheid, met tegelijkertijd aandacht voor onderhouds- en gebruiksgemak op de lange termijn. Zo is de grootzeiloverloop gegalvaniseerd en extra stevig verankerd.

'Inwateren' vormt vooral een risico op plekken waar regenwater of buiswater kan blijven staan en geen kans krijgt om te drogen. In de kuip is een RVS-frame met U-profielen aangebracht, waarop de delen van de kuipvloer liggen. Het water kan nu wegstroom via een zelflozingsysteem en de losse elementen van de kuipvloer zijn eenvoudig uitneembaar, zodat de ruimte eronder goed toegankelijk blijft. Een fraai detail is bovendien de holle 'droge-naad'-verbinding tussen vloer en kuipbanken, waardoor geen water in de naad ertussen blijft staan.

Langdurige inwatering in het verleden heeft ertoe geleid dat de stuurboordmastwang (zie foto links) was doorgerot. Deze mastwang moest daarom volledig worden vernieuwd.





De kuipbanken zijn nu eenvoudiger in secties te openen en voorzien van een vaste vloer, wat het terugvinden van opgeborgen materialen aanzienlijk vergemakkelijkt. Op de hennebalk heeft Peter het bouwjaar van de *Ludana* gesneden: geen oorspronkelijk detail, maar wel een passende en smaakvolle toevoeging voor een schip op leeftijd.

TECHNIEK



De restauratie bood ook een uitgelezen kans om ook de technische installaties grondig te verbeteren. Zo is een nieuwe motorsteun aangebracht en is de motor volledig gereviseerd. Ook de schroef en schroefas zijn vernieuwd, evenals de voorzieningen voor de waterin- en -uitlaat. Daarnaast heeft het schip nieuwe water- en brandstoftanks. Gezien haar leeftijd is de *Ludana* vrijgesteld van de verplichting om een vuilwatertank te hebben. De volledige elektrische installatie is vervangen, inclusief de bekabeling en het instrumentenpaneel.





De kajuit is in een klassieke kleur groengrijs geschilderd met accentdetails. Een geschilderd in plaats van gelakt interieur heeft een historische grondslag. De vrij lage kajuit lijkt op deze manier iets ruimtelijker. De bankkussens zijn opnieuw bekleed.



Boeier *Ludana* feestelijk versierd en 'als nieuw' na haar recente restauratie tijdens Sail Amsterdam 2025

DEEL VI
STICHTING BEHOUD BOEIER



De *Ludana* is na de restauratie van kop tot kont weer helemaal van eikenhout. De Stichting Stamboek Ronde en Platbodempjachten (SSRP), waar de *Ludana* ingeschreven staat met plaquettenummer 36, had dispensatie verleend voor de polyester laag op het achterschip. Nu de Stichting Behoud Boeier de restauratie heeft laten uitvoeren, heeft de boeier ook de status van varend erfgoed gekregen.

De Stichting Behoud Boeier is in 2016 in eerste instantie opgericht met het doel de boeier *Ludana* te behouden voor de toekomst. De Stichting wilde de boeier toen niet in eigendom hebben. Het bestuur zou eigenaar

Dries Verwaaijen helpen om financiële middelen te verwerven en hem ondersteunen bij onderhoud, restauraties en het laten maken van nieuwe zeilen. Daarvoor ging de Stichting op zoek naar ‘rentmeesters’ en sponsoring door bedrijven, organisaties en stichtingen.

De Stichting wilde binding en betrokkenheid creëren met de volgende generatie zeilers, zodat ook zij liefde krijgen voor de *Ludana* en leren varen met dit schip. Een schip gaat pas echt leven als je er daadwerkelijk mee zeilt, als je de wind in je haren voelt en het schuim voor de boeg hebt staan. Om duidelijk te maken wat de Stichting wilde en nog steeds wil bereiken, formuleerde ze de doelstelling:

“De Stichting Behoud Boeier heeft als doel het in standhouden en zeilend houden van de historisch belangrijke Amsterdamse boeier *Ludana*”

Om actief met het schip te kunnen varen heb je bemanning nodig. Schippers en maten die vertrouwd zijn met de *Ludana*, op verantwoorde wijze met haar kunnen varen, als gastheer kunnen functioneren en verhalen over het schip kunnen vertellen. De *Ludana* is een boeier met een rijke historie die verteld moet worden. Daarvoor doet de Stichting met de boeier mee aan evenementen, organiseert zeiltochten en is dit boek verschenen.

RENTMEESTERS

Vrij snel bleek dat de *Ludana* ook eigendom van de Stichting moest worden om de doelstelling te kunnen verwezenlijken. Bestuursleden van het eerste uur hebben ervoor gezorgd dat de *Ludana*



Bestuur en rentmeesters klussen mee tijdens de restauratie in 2023.

in 2018 kon worden overgenomen van de laatste particuliere eigenaar. Vanaf dat moment is ook actief gezocht naar rentmeesters die structureel willen bijdragen aan het onderhoud en varend houden van de boeier.

Volgens het bestuur waren er in het begin drie grote doelen: de kont van het schip restaureren, een schiphuis realiseren en zich richten op de generatie na hen om het voortbestaan van de *Ludana* veilig te stellen. Dankzij het Mondriaan Fonds, Cultuurfonds en de Stichting Goede Doelen Nh1816 kon de restauratie van het achterschip doorgang vinden. Het schiphuis kwam er met steun van FB Oranjewoud. Het schip verkeert nu in goede staat en het bestuur ziet het als taak er zo goed mogelijk op te passen, zodat het klaar is om te worden overgedragen aan de volgende generatie. Juist die derde doelstelling is de

moeilijkste, maar er is alle vertrouwen dat zo'n mooi schip jonge liefhebbers zal vinden om er na hen op te passen. Zo gaat het al sinds 1893.

STRUCTURELE BETROKKENHEID

Voor de lange termijn is volgens het bestuur structurele betrokkenheid nodig van jongeren én van rentmeesters. Soms valt dat samen, maar de ervaring wijst uit dat jongeren over het algemeen minder vermogend zijn dan ouderen die aan het eind van hun werkzame carrière zijn aangekomen. Iedereen die op de *Ludana* heeft gepast, is een passant die de eer heeft een tijdje voor deze prachtige houten dame te mogen zorgen en het schip in zo goed mogelijke staat door te geven aan de volgende generatie.

Begin 2026 zijn er 35 rentmeesters aan de *Ludana* verbonden. Sommigen hebben al lang



Rentmeester Jaco maakt doppen om schroefgaten in de huid af te dichten.

een binding met rond- en platbodems, anderen komen uit het netwerk van bestuursleden. De Stichting Behoud Boeier is een culturele ANBI, waardoor donaties fiscaal aantrekkelijk kunnen zijn.

BOEIERFAMILIE

Rentmeesters helpen mee met het onderhoud, ze kunnen opstappen tijdens vaardagen en zich aanmelden om aan boord te zijn tijdens evenementen. Denk daarbij aan wedstrijdweekenden, de jaarlijkse Regionale Friese Reünie van houten rond- en platbodems in Heeg en grote evenementen zoals Sail

Amsterdam. Rentmeesters die zeilervaring hebben, kunnen worden opgeleid tot schipper. Alle rentmeesters worden bovendien minimaal één keer per jaar uitgenodigd voor een gezamenlijke bijeenkomst. Volgens het bestuur betekent rentmeester zijn van de *Ludana* veel meer dan alleen geld storten. Je wordt onderdeel van de boeierfamilie, en die betrokkenheid wordt door velen zeer gewaardeerd. Gelijkgestemden voelen al snel als familie of een vriendenclub. Varen op de *Ludana* vervult mensen met trots en wanneer ze ligt te pronken aan de steiger geeft het een goed gevoel daaraan te hebben bijgedragen.

Liefde voor hout speelt daarbij ook een grote rol, want hout verzacht en hout verbindt. De *Ludana* wordt zo een platform en ontmoetingsplek waarop mensen een mooie dag doorbrengen met anderen die net als zij van dit schip houden. Wie eenmaal betrokken raakt, merkt al snel dat deze schepen onder je huid gaan zitten en je niet meer loslaten.



Niet de snelste wel de mooiste: *Ludana* wint de prijs "voor het mooiste geheel" in Oudega in 2021.

VERZILVERING EN VERJONGING

De groep rentmeesters bestaat uit mensen op leeftijd, het zilveren deel van de samenleving. Het bestuur spreekt in dat verband van een letterlijke verzilvering. Tegelijk is het bestuur deze rentmeesters zeer dankbaar, terwijl het ook weet dat sommigen na verloop van tijd weer verder gaan. Voortdurend nieuwe rentmeesters werven blijft daarom noodzakelijk voor het behoud van de boeier. Daarnaast is het van levensbelang om ook jongeren aan de Stichting te binden en hen te leren varen met het schip. Op den duur kunnen ook zij rentmeesters worden met een eigen financiële bijdrage.

SCHIPPERSTEAM

Tussen 2020 en 2023 is veel tijd gaan zitten in het onderhouden van de *Ludana*. Ze was niet in slechte staat van onderhoud, maar er moest wel het een en ander aan gebeuren, voordat er veilig en comfortabel met gasten kon worden gevaren.

In 2023 was het zover om vaardige zeilers te gaan binden aan de Stichting. Het schip was er klaar voor en ook het bestuur had voldoende slagkracht om mensen te werven die met de *Ludana* wilden en konden zeilen. Binnen het bestuur is veel vaarervaring aanwezig en er is veel respect voor groot hout en voor schepen



'Mooi gezeild' tijdens de wedstrijden te Grou.



'Boeier *Ludana* - Zeilt weer zoals de bouwer het ooit bedoelde', Spiegel der Zeilvaart, januari 2025. Fotograaf: Bertel Kolthof

met karakter. Vanuit die betrokkenheid zijn mensen als rentmeester aangehaakt en later ook als schipper en bestuurslid.

De aanwezige vaarervaring vormt de basis voor een grondige schippersopleiding. Binnen de groep rentmeesters meldden zich ongeveer vijftien kandidaten voor het schipperschap. Hoewel velen al ervaring hebben op andere houten rond- en platbodems, blijkt de *Ludana* telkens weer een klasse apart. Juist daarom is het belangrijk dat schippers hun mogelijkheden én hun grenzen goed kennen. Juist omdat het een houten schip uit 1893 is, zijn zorgvuldigheid en verantwoordelijkheid onderweg essentieel. Daarom worden jaarlijks drie intensieve schippersdagen georganiseerd.

Daarbij staan drie zaken centraal: zelfkennis, teamgerichtheid en het vaarplan. Een schipper moet zijn eigen grenzen kennen, die benoemen en de bemanning steeds meenemen in wat er gebeurt. Tijdens oefendagen wordt daarom gewerkt met checks, manoeuvreren op de motor, aanleggen aan hogerwal en zeilen, zodat schippers ervaren hoe de *Ludana* reageert onder verschillende omstandigheden.

De *Ludana* is een grote, zware boeier van tien meter die ervaring en gevoel vraagt. Gijpen, overstag gaan en het zetten van de zeilen moeten beheerst gebeuren, zeker bij meer wind. Als de balans tussen bemanning en schip goed is, voelt het soms alsof de boeier en de bemanning samen een choreografie op het

water uitvoeren. Dat gevoel wordt als bijna magisch omschreven.

De ambitie voor de toekomst is om meer jonge schippers aan de *Ludana* te binden. Het zou mooi zijn wanneer ervaren zeilers uit de SKS of IFKS enthousiast raken voor de *Ludana* en na hun skûtsjejaren op de boeier willen schipperen. Ook kinderen van huidige schippers wil het bestuur graag betrekken bij de *Ludana* om haar te leren besturen. Natuurlijk moeten zij dan nog de boeier met haar nukken leren kennen, maar juist daarin schuilt een mooie uitdaging.

VAAREIGENSCHAPPEN

Na de restauratie van het achterschip is er veel veranderd in het varen met de *Ludana*. Het nieuwe tuig doet daar nog een schepje bovenop. Voorheen lag ze als een zware eend diep in het water. De kielbalk met ballast is vervangen door eentje zonder lood, waardoor de kont omhoog is gekomen en het schip in totaal ook hoger op het water ligt. Ze oogt daardoor sierlijker en frivoler, en tijdens het zeilen danst ze veel meer. Het achterschip laat het water beter los en ze zeilt daardoor sneller. Voor het manoeuvreren is minder ruimte nodig; het schip heeft een kleinere draaicirkel



Junior stuurman Marcus onder het wakend oog van schipper Cor tijdens de aanlooptocht richting SAIL 2025.



'Boeier *Ludana* - Zeilt weer zoals de bouwer het ooit bedoelde', Spiegel der Zeilvaart, januari 2025. Fotograaf: Bertel Kolthof

en dat is fijn op smal water. Na de restauratie is die draaicirkel bijna gehalveerd.

Het nieuwe zeil zorgt ervoor dat de boeier bij een windvlaag eerst versnelt en pas daarna een beetje gaat hellen. Het vorige tuig was behoorlijk opgerekt en uitgezeild, waardoor het de wind te lang vasthield. Er staat nu een fok op van 30 en een grootzeil van 55 vierkante meter, in totaal dus 85 vierkante meter. Zeilmakerij Molenaar heeft mooie smalle baantjes gebruikt van 35 centimeter breed; de kleur is wit en de liketouwen en kousjes zijn op traditionele wijze aangebracht. Het nieuwe tuig levert een statig geheel op. De fok is met opzet zo groot mogelijk, omdat de *Ludana* anders te loefgierig is. Wanneer het lijzwaard niet helemaal wordt gestoken, ligt ze prima in balans. Als de wind toeneemt, wordt ze ook iets loefgieriger,

precies zoals het moet. Het zware sturen is mede afgenomen door de ingekorte hak van het roer. Alles wijst erop dat ze nu weer ongeveer zo zeilt als vlak na de tewaterlating in 1893. Onderweg met rustig weer en zeker aan de wal maakt de grote kuip met ruimte voor twaalf mensen van de *Ludana* haar bovendien tot een heerlijke borrelboot.

ONDERDAK

Sinds de Stichting Behoud Boeier eigenaar is van de *Ludana*, ligt de boeier in een schiphuis in Grou. Daar werd eerst een schiphuis gehuurd van een rentmeester, maar toen dat verkocht zou worden, moest de Stichting verhuizen. Via goede contacten met FB Oranjewoud kon een nieuw schiphuis worden aangekocht, dat sindsdien door de Stichting wordt gehuurd. Het schiphuis is essentieel voor het behoud

van het schip, maar de moderne loods past niet goed bij de sfeer van traditioneel varende erfgoed. Daarbij ventileert het niet optimaal en biedt het geen mogelijkheden om gasten te ontvangen. Daarom wordt gezocht naar een betere oplossing voor een passend onderkomen van de *Ludana*.

Idealiter ligt de *Ludana* in een houten schiphuis met daaraan vast een ontvangstruimte voor gasten. Het uiterlijk van het schiphuis zou dan goed aansluiten bij het varende erfgoed dat het herbergt. Daarbij gaat de voorkeur uit naar een makkelijk bereikbare watersportplaats met afwisselend vaarwater.

SCHIP VAN VERBINDING

De *Ludana* is een schip dat verbindt, en juist die verbinding is de sleutel tot haar relevantie in de toekomst. Aan boord van de *Ludana* stap je even uit de tijd. Je vaart letterlijk in het kielzog van generaties hiervoor, op een schip dat bij veel mensen iets wezenlijks raakt en herinneringen oproept. Mensen kijken vaak met een glimlach naar de *Ludana* en dat is geen toeval.

Er is ook verbinding met landschap en natuur. De vorm van het schip – rond, zonder kiel en met zwaarden – is ontstaan door de Friese, vaak ondiepe wateren. Het schip hoort in



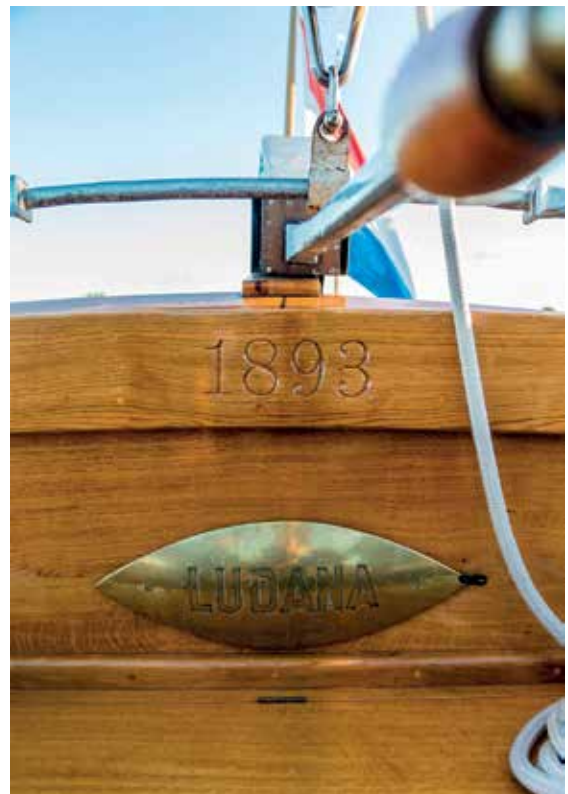
'Boeier *Ludana* - Zeilt weer zoals de bouwer het ooit bedoelde', Spiegel der Zeilvaart, januari 2025. Fotografie: Bertel Koltthof

dat landschap, wat je het beste ervaart door het ritme van wind, water en de seizoenen. Daarbij is het gemaakt van hout, een duurzame grondstof: op de plek van de gerooide bomen die nodig waren voor de bouw ervan, groeien allang weer nieuwe bomen. Hout leeft en is zacht en krachtig tegelijk, zoals de menselijke huid, en dat voel je. Ook dat is iets fundamenteels, waardoor mensen zich fijn voelen op de *Ludana*.

En ten slotte gaat het, en dat is misschien wel het belangrijkste, om menselijke verbinding. Zeilen met de *Ludana* vraagt aandacht en samenwerking. Telefoons verdwijnen, handen

gaan aan het werk, je bent samen actief. In die gezamenlijke inspanning ontstaat concentratie én plezier – een tegenwicht tegen de versnippering en het gevoel van isolement van het moderne leven. De kuip van de *Ludana* is lekker groot, zeer geschikt om samen een kopje koffie of een borrel te drinken. Ook dat verbindt.

De *Ludana* is een bijzonder schip met een rijk verleden dat door zoveel mogelijk mensen moet worden ervaren. En het heeft een verhaal dat moet worden doorverteld. Het stichtingsbestuur zet zich daar met veel plezier voor in.





'Schip van verbinding': met vereende krachten worden de zwaarden weer aan het schip gehangen na de restauratie in 2023.

De Stichting Behoud Boeier is op zoek naar draagvlak, betrokkenheid en geld. We doen een beroep op een ieder met een warm hart voor varend erfgoed, en boeier *Ludana* in het bijzonder. Heeft u vragen, ideeën of wilt u iets anders met ons delen, we nodigen u graag uit om contact met ons op te nemen.

De bestuursleden van de Stichting Behoud Boeier zetten zich geheel belangeloos en onbezoldigd in voor de Stichting en de boeier *Ludana*. De Stichting heeft een warme achterban van vrijwilligers en liefhebbers die de Stichting van raad en daad voorziet om het behouden en beleven van dit schip te bewerkstelligen.

De boeier *Ludana* staat ingeschreven bij de Stichting Stamboek Ronde en Platbodem-jachten met plaquettenummer 36 en heeft de status van varend erfgoed.

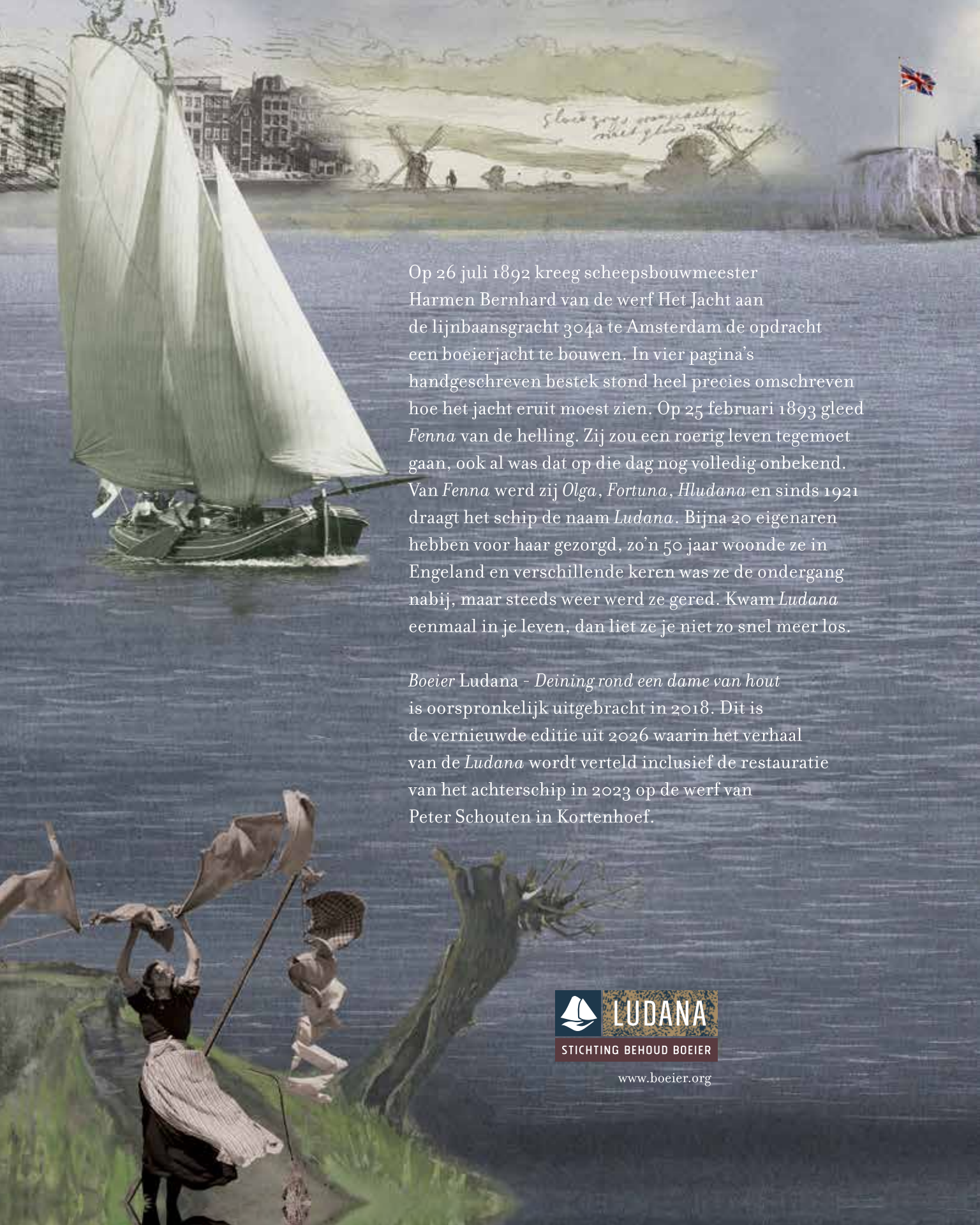
www.boeier.org
behoudboeier@gmail.com





*Met dank aan allen met een 'hart van hout', fondsen, rentmeesters,
buitengewoon belangstellenden en helpende handen die de boeier Ludana
in de vaart houden en het maken van dit boek mogelijk hebben gemaakt.*

Dries: fair winds and following seas



Op 26 juli 1892 kreeg scheepsbouwmeester Harmen Bernhard van de werf Het Jacht aan de lijnbaansgracht 304a te Amsterdam de opdracht een boeierjacht te bouwen. In vier pagina's handgeschreven bestek stond heel precies omschreven hoe het jacht eruit moest zien. Op 25 februari 1893 gleed *Fenna* van de helling. Zij zou een roerig leven tegemoet gaan, ook al was dat op die dag nog volledig onbekend. Van *Fenna* werd zij *Olga*, *Fortuna*, *Hludana* en sinds 1921 draagt het schip de naam *Ludana*. Bijna 20 eigenaren hebben voor haar gezorgd, zo'n 50 jaar woonde ze in Engeland en verschillende keren was ze de ondergang nabij, maar steeds weer werd ze gered. Kwam *Ludana* eenmaal in je leven, dan liet ze je niet zo snel meer los.

Boeier Ludana - Deining rond een dame van hout is oorspronkelijk uitgebracht in 2018. Dit is de vernieuwde editie uit 2026 waarin het verhaal van de *Ludana* wordt verteld inclusief de restauratie van het achterschip in 2023 op de werf van Peter Schouten in Kortenhoeve.



www.boeier.org