

75 jaar Sintrale Kommisje Skûtsjesilen: 'Onze gieken zijn *nu net zo lang* als vroeger de masten'



Al 75 jaar strijden de SKS-skûtsjes in competitieverband tegen elkaar op de Friese wateren. De eerste wedstrijd vond plaats op 31 augustus 1945 in Langweer. Het was ook meteen de enige wedstrijd dat jaar, maar in de jaren die volgden kreeg de wedstrijdserie zoals we die nu kennen meer en meer gestalte. Is er in die driekwart eeuw eigenlijk veel veranderd? Tekst: **Klaas Smit** Foto's: **Stichting Foar de Neiteam** en via **Gerhard Pietersma**

Gerhard Pietersma zeilt al decennia mee op SKS-skûtsjes en is tevens de langstzittende schipper op één skûtsje. Hij vertelt: 'Mijn pake (grootvader) Albert van Akker was vanaf 1968 schipper op het skûtsje van Leeuwarden. In 1975 stapte ik als negenjarig jongetje bij hem aan boord. Mijn eerste wedstrijd was op Terherne. Het skûts-

je waar mijn pake op voer is nu een van de schepen van Drachten, *d'Halve Maen*. Maar wanneer je nu een oude foto van het originele skûtsje naast een foto van het huidige skûtsje legt dan zul je de overeenkomsten niet meer zien. Het originele skûtsje is 16,80 meter lang en de huidige *d'Halve Maen* meet 19,39 meter, want alle skûtsjes zijn inmiddels verlengd.

Dat heeft te maken met steeds sneller willen zeilen en met allerlei regels die in de afgelopen 75 jaar zijn bedacht.' Niet alleen werden de skûtsjes aangepast, ze werden soms ook vervangen. De besturen die de schepen beheerden, kochten wel eens een ander schip als men verwachtte dat het sneller was of beter binnen de dan geldende



links: De huidige vloot met stuk voor stuk geoptimaliseerde schepen

boven: Foto uit de oude doos, een startveld met gereefde zeilen en zelfs gereefde fokken! Dat zie je nu echt niet meer

onder: Foto uit 1957 aan boord van de Meeters, kijk eens naar de mensenmassa op de kant

regels paste. Omdat men ook zeilde op de nauwe wateren bij Grou, Eernewoude en De Veenhoop was het maximale aantal skûtsjes bepaald op veertien schepen. Van die veertien skûtsjes heeft er nooit een gezegd te willen stoppen, maar het kán natuurlijk wel. Iedere stichting of eigenaar (Woudsend en Akkrum hebben een eigenaar) heeft een vergunning. In theorie kan die vergunning verkocht worden, maar daar moet dan eerst in de ledenvergadering van de SKS over worden gestemd. Wat niet is veranderd, is de manier waarop je schipper kunt worden op een SKS-skûtsje. Een schipper op een SKS-skûtsje moet een afstammeling zijn van een schipper die onder zeil tussen 1900 en 1945 zijn brood heeft verdiend op een skûtsje in Friesland. 'Ik stam af van twee schippers,' zegt Gerhard. 'Pake Van Akker was getrouwd met Aaltje Brouwer, mijn beppe (grootmoeder). Haar vader was Tjitte Jansz Brouwer en ook hij was schipper op een skûtsje. In 1953 heeft hij het kampioenschap nog gewonnen.'

Ongelukkig toeval

Van 1976 tot 1984 is Gerhard bemanningslid bij zijn pake, op het skûtsje van Leeuwarden. 'In 1984 hield mijn pake ermee op en nam Rienk Ulbesz Zwaga het helmhout over. Ik ging naar Sneek waar Jan van Akker, de broer van mijn pake, schipper was. We werden meteen kampioen.' In de twee jaar daarna zeilde Gerhard afwisselend mee op Grou, Sneek, Heerenveen en Drachten. 'Daarna was ik van



plan ermee te stoppen, want ik zat in de militaire wielerploeg en ik kreeg een schaatscontract als marathon A-rijder. Ik had geen tijd meer voor skûtsjesilen.' Het liep allemaal anders. Gerhard raakte betrokken bij een auto-ongeluk en moest zijn professionele sportcarrière opgeven. Twee jaar lang heeft hij moeten revalideren, voordat hij weer zonder krukken kon lopen. 'Dat ongeluk was de redding voor mijn skûtsjecarrière, anders had ik nooit weer op een skûtsje gezeild.'

Tussen 1988 en 2004 zeilde Gerhard op Sneek, bij Douwe Jzn. Visser. In die periode werden ze vier keer kampioen. 'Ik heb daar een prachtige tijd gehad en veel geleerd,' gaat Gerhard verder. 'Het was elk jaar een spannende com-

petitie en velen hadden de mogelijkheid het kampioenschap binnen te slepen. Lemmer, Woudsend, Heerenveen, Leeuwarden en Grou zijn ook een aantal keren overall winnaars in die periode. In eerdere jaren heeft ook Langweer vaak gewonnen. Dat kwam vooral door de Zwaga's. Ulbe, Rienk en Lamert Zwaga, die konden wat met dat skûtsje van Langweer. Het was een groot schip met een goed tuig. Ze hadden het echt voor elkaar. De lengte waterlijn was in hun voordeel, je had een groot skûtsje nodig om te winnen en Langweer had zo'n schip.'

Eigen schip

In 2004 stapte Gerhard over naar Earnewâld, om als schipper te gaan varen. 'Alleen Douwe Azn. Visser van Grou is langer schipper in de SKS, maar hij heeft eerst op Drachten gezeild, voordat hij op Grou terecht kwam. Ik ben als schipper op Earnewâld begonnen en daar

boven: Foto van een finish in 1966. Let eens op de enorme roef op het Langweerder skûtsje

onder: Foto zonder datum, maar vast direct na de oorlog, van een start op het water van Grou



ZEILEN OM DE PRIJZEN

Voordat er sprake was van de Sintrale Kommissie Skûtsjesilen, zeilden schippers ook al wedstrijden tegen elkaar. Skûtsjes zijn van oorsprong vrachtschepen waarmee zeilend, jagend en bomend turf, mest en andere lading bij boerderijen werd gebracht. De schepen hadden een groot laadruim, waren relatief lang, plat en niet al te breed. Ze moesten ook door smalle vaartjes kunnen varen om zo bij de klant te komen. Het vervoer was onregelmatig en wanneer er even geen vracht gevaren hoefde te worden, verdienden de schippers wat bij door onderling wedstrijdjes te houden; die werden vaak georganiseerd door kasteleins tijdens jaarmarkten. Alle huisraad ging dan van boord om maar zo snel mogelijk te kunnen zeilen. De schippers zeilden om geldprijzen en konden zo een aardig centje extra verdienen. Zo rond 1850 kwamen watersportverenigingen op die de organisatie van wedstrijden overnamen. In de besturen zaten vaak notabelen en zeilen om geldprijzen werd ingewisseld voor zeilen om luxe voorwerpen.

Gemotoriseerd vervoer over water verdreef langzaam maar zeker de zeilvracht en daarmee verdwenen ook steeds meer skûtsjes. Maar tegen het einde van de Tweede Wereldoorlog namen enkele skûtsjefanaten het initiatief om het skûtsjesilen nieuw leven in te blazen. Op 22 juli 1945 resulteerde dat in de oprichting van de "Vereeniging van Skûtsjesilerscommissies in Friesland" door Klaas Kingma en Gerben van Manen. In 1946 veranderde de naam in Sintrale Kommissie Skûtsjesilen.

Andere belangrijke data uit de rijke SKS-geschiedenis zijn:

- 1952: Besluit om de SKS-wedstrijden binnen veertien dagen af te werken
- 1959: Eerste SKS-reglement
- 1960: Oprichting van de Zeilraad (behandelt een hoger beroep na uitspraak van de jury)
- 1966: Oprichting Vuilweercommissie (bepaalt samen met de schippers bij slechte weersomstandigheden of er gezeild kan worden)
- 1968: Besluit dat er maximaal veertien skûtsjes mogen deelnemen
- 1971: Invoering Skûtsjewimpel
- 1979: Oprichting Commissie Amels, controle op de "Formule Amels"
- 1987: Oprichting Originaliteitscommissie
- 1996: Toestaan kunststof zeilen
- 2000: Nieuwe zeilformule
- 2009: Introductie van de zeilformule VPP (Velocity Prediction Program)
- 2016: Terug naar de formule 2000

vaar ik nog steeds op.' In het begin zeilde hij met de *Emanuelle*. Een mooi skûtsje, maar geen allround schip. 'We konden alleen bij extreme weersomstandigheden snel zeilen. Of met heel weinig wind of met heel harde wind, daartussenin moesten we het afleggen tegen de concurrentie.'

De *Emanuelle* was een relatief groot schip. Gerhard heeft er alles aan gedaan om van de *Emanuelle* een skûtsje te maken waarmee hij onder alle omstandigheden voorin het veld kon eindigen. De formules (zie verderop) werden aangepast en de *Emanuelle* moest zeiloppervlak inleveren. Zo zouden ze nooit kampioen kunnen worden. 'We gingen op zoek naar een nieuw schip en wilden het beste schip dat er te krijgen was. Dat werd de *Twee Gebroeders*, een Van der Werff. Dit schip was wat kleiner dan de *Emanuelle* met zijn 19,44 m lengte over de stevens en breedte van 3,66 m, maar er stond veel meer zeil op.'



Op deze pagina zijn wel heel goed de verschillen te zien tussen originele skûtsjes en de huidige racemachines. Rechtsboven de moderne *Twee Gebroeders*, het skûtsje van Eernewoude

midden links: Op de voorgrond het skûtsje van Lemmer met een tuig als een "liggend vel A4"

midden rechts: De *Sneker Pan*, vele malen winnaar

rechtsonder: De *Súdwesthoek* en *Twee Gebroeders* van Drachten met opgelapt zeil

Originaliteit?

Het profiel van de huidige skûtsjes lijkt het meest op een staand vel A4-papier, maar vroeger was het juist een liggend vel. In het verleden waren heel andere zaken belangrijk voor een skûtsje. Het gezin woonde erop, het moest voor een man en vrouw makkelijk hanteerbaar zijn en veel vracht kunnen vervoeren. Dan wil je onder zo weinig mogelijk helling naar de boer varen, dus werd het tuig "laag"

gehouden, met, naar moderne inzichten, een korte mast. 'Nu gaat het puur om snelheid', zegt Pietersma die daar wel kritisch over is. 'Schipper zoeken allemaal de randen op om hun schip zo snel mogelijk te maken. Natuurlijk zijn er regels en probeert de commissie om de schepen zoveel mogelijk op elkaar te laten lijken, zodat ieder schip als winnaar uit de bus kan komen.

Maar de authenticiteit is zo wel verdwenen, geen enkel skûtsje heeft nog iets te maken met de oorspronkelijke schepen. De roef staat nu verder naar voren, het voordek is langer en de schepen zijn verlengd. Soms worden er regels bedacht onder het mom van originaliteit, maar daar hebben die regels niets mee te maken. Zo is de vorm van de gaffel compleet veranderd ten opzichte van vroeger. Die lijkt nu het meest op een hoepel. Dat soort zaken heeft niets te maken met originaliteit.'



Gerhard is vrij uitgesproken. De zeilformule verandert te vaak en maakt het zeilen onnodig duur omdat er steeds weer een nieuw tuig nodig is. De schepen zijn teveel een eenheids-worst geworden en dat is jammer.

Zeilen vroeger en nu

'Vroeger oefenden bemanningen nooit,' weet Pietersma zich te herinneren. 'Op dag één van het kampioenschap kwam iedereen aan boord en begonnen ze met het zeilen van de wedstrijd. Oefenen hoefde ook niet, want bijna iedereen kwam uit de binnenvaart. De bemanning bestond vooral uit familie, beken-



TRAINEN IN VIRUSTIJD

Een skûtsjebemanning moet fysiek fit zijn en daarom gaat vrijwel iedereen naar de sportschool. Trainen, trainen, trainen. Ook moeten er vaaruren gemaakt worden. 'Zodra het weer het toelaat gaan we wekelijks met het skûtsje het water op om te oefenen,' zegt Pietersma. In het voorjaar was dat lastig vanwege de coronaperikelen; er werd niet gevaren, maar dat gold natuurlijk voor alle bemanningen. Elk bemanningslid moet precies weten wat-ie moet doen. 'Focus moeten ze hebben en blind vertrouwen in elkaar.' Heb je daarnaast je schip voor elkaar dan is het een kwestie van luisteren naar je skûtsje. 'Ik laat de Twee Gebroeders zoveel mogelijk zelf zeilen en zo halen we het maximale uit het schip. Doen we nog meer? Jazeker, maar dat ga ik niet vertellen. De concurrentie leest mee,' zo weet Pietersma.

links: Nogmaals Eernewoude met onder een juichende Gerhard Pietersma aan het roer

den en oud-schippers. Vroeger was de routine er, nu moeten we routine krijgen. Dus oefenen de meeste bemanningen elke week en worden overstagmanoeuvres en alle andere verrichtingen tot vervelens toe herhaald.' Resultaat heeft dat wel: 'Nu liggen we bij de start allemaal tegen de lijn aan, vroeger waren ze altijd te laat.'

De eerste skûtsjeschippers regelden het onderhoud zelf en hielden met steun van collectes en donateurs de schepen in de vaart. Ze hadden vaak ook maar één tuig van katoen. Was dat uitgezeild dan taanden ze het doek en tijdens de wedstrijd smeten ze emmers water in het zeil om de vorm te optimaliseren. Vandaag de dag hebben skûtsjes een hele zeilgarderobe en komt er om de paar jaar een nieuw tuig. 'Het is allemaal duurder en commerciëler geworden,' zegt Gerhard. Nog een teken des tijds: 'Vroeger bestond de volgvloot uit veel vrachtschepen, nu zijn het vooral motorkruisers. De feesten in de dorpen en steden zijn veel groter geworden. Er zijn sponsoren nodig om alles te kunnen betalen. En met de veranderingen die veel frequenter worden doorgevoerd, is alles ook duurder geworden.'

Rigoreuze aanpassingen

Skûtsjesilen anno nu is topsport en schippers behandelen hun schepen als Formule 1 wagens. Pietersma: 'Het dek was te dik, dus dat hebben we eruit gehaald. Een paar millimeter dunner scheelt meteen veel gewicht. Ook de roef hebben we van dunner plaatstaal nagemaakt en er weer op gezet. Rondhouten moeten ook niet zwaarder zijn dan nodig, dus hebben we een lichte mast. Ik ben voortdurend bezig met het verlagen van het gewicht. Ook deze winter hebben we weer verbeteringen doorgevoerd en alweer honderd kilo aan gewicht bespaard.'

Gerhard en zijn bemanning hebben nog nooit een kampioenschap gewonnen, maar dat is wel elk jaar het doel: winnaar zijn na elf wedstrijden. Gerhard verbaasde zich erover dat een paar skûtsjes meer doek mochten voeren dan andere, terwijl ze op het oog identiek waren. Hij wilde precies weten hoe dat zit. 'Kijk, ik heb hier alle lijnentekeningen van alle skûtsjes liggen. Sommige skûtsjes liggen dieper dan andere en ik heb alle tekeningen bestudeerd om erachter te komen waardoor dat komt. Ik weet het nu en het bestuur van de SKS weet het nu ook.'

Voor het bestuur was dat aanleiding om tijdens de algemene ledenvergadering op 7 maart 2020 aan te kondigen de zeilformule misschien aan te passen. Ze willen aan lengte,

breedte en diepte, de vorm van de romp toevoegen: hoe hoekiger het skûtsje, hoe meer weerstand en dus hoe trager het zeilt. Het bestuur heeft een rekenformule gevonden die dat corrigeert. In de formule van 2016 werd de diepgang nog beloond, in de formule van 2020 willen ze dat niet langer. In mei 2020 brengt het bestuur de verfijnde formule in stemming. Wanneer de formule wordt aangenomen, dan mogen schepen die meer vierkante meters zeil kunnen voeren dat dit seizoen al doen. Skûtsjes die zeiloppervlak moeten inleveren, hoeven dat pas vanaf 2021 door te voeren. Mocht diepgang wel beloond blijven worden - omdat de nieuwe formule niet wordt aangenomen - dan zorgt Gerhard Pietersma er voor dat het skûtsje van Eernewoude dit seizoen dieper zal liggen, zodat het weer een paar vierkante meter zeil meer mag voeren.

Meer veranderingen in 2020

Uit bovenstaande is al af te leiden dat de regels rondom de SKS niet in beton gegoten zijn, zoals vroeger vaak werd gedacht. Ook voor 2020 is er weer nagedacht over verandering, maar dat was nog voor de tijd dat er misschien wel sprake was van het niet doorgaan van de competitie vanwege de corona crisis. Belangrijk is dat er gebruik gemaakt gaat worden van filmbeelden bij protestsituaties. De SKS-jury gaat indien nodig beelden gebruiken van Omrop Fryslân, maar dan alleen bij conflicten en alleen na de wedstrijd. Ook de wedstrijdvolgorde wordt heroverwogen. Sinds jaar en dag wordt de laatste wedstrijd op het Sneekermeer gezeild en de prijsuitreiking van het SKS-kampioenschap vindt plaats op Het Starteiland. De publieke belangstelling daarvoor neemt af en een aantal schippers wil de finale graag in de Lemsterbaai zeilen. Dat zorgt voor meer publiek en komt ook dichterbij het publiek.

Gaat het door?

Maar, het veranderen van de wedstrijdvolgorde ligt gevoelig. De skûtsjes zeilen twee keer in Lemmer en bij het veranderen van de volgorde moeten de twee wedstrijddagen in Lemmer wel aaneengesloten blijven. Een werkgroep gaat bekijken wat mogelijk is. In 2020 is de laatste wedstrijd nog op het Sneekermeer. Meer ludiek is de herinvoering van de leiderswimpel. In de jaren zeventig van de vorige eeuw zeilde de leider van het klassement met een speciale oranje wimpel op de opsteker van het schip. Die komt terug. En mocht het hele skûtsjecircus dat jaarlijks door Friesland trekt dit keer niet doorgaan, dan staat een ding vast, in 2021 zullen de schippers opnieuw aan de start verschijnen. ♪