

## ROND DE GESCHIEDENIS VAN EEN SCHIP

Dat het mogelijk is een – overigens vrij dunne – lijn te trekken van Philips de Schone van Bourgondië via de slag bij Nieuwpoort en de goede stad Enkhuizen naar de Koninklijke in Muiden had u waarschijnlijk in uw stoutste dromen niet verwacht. Trouwens stoute dromen schijnen meestal een ander onderwerp te betreffen.

Maar goed. In vogelvlucht ziet het lijntje er als volgt uit. In 1505 verleent Philips octrooi om de stad Philippine in Zeeuws-Vlaanderen aan de Braakman te stichten, alwaar in 1600 Prins Maurits met een geducht leger landt op weg naar Nieuwpoort; de bewoners van Philippine waren vissers die in het begin van deze eeuw – een sprongetje van 300 jaar – hun aken bij de werf 'Vooruit' van Stapel in Enkhuizen bestellen en daarvan vaart er thans één onder de vlag van de Koninklijke. Voilà.

Dus eerst iets over dit Philippine. Zeeuws-Vlaanderen was in de oude tijd, die vaak toch niet zo goed was als verondersteld, een gebied van eilanden, schorren en kreken waar overstromingen een bijna jaarlijks verschijnsel waren. Het was dan ook hier dat de veel bezongen strijd van de Nederlander tegen het water met elan werd gevoerd, stukken land moeizaam werden ingepolderd om prompt weer verloren te gaan.

In zijn fameuze 'Atlas der Nederlanden' schrijft Blaeu rond 1650 – veel te optimistisch zoals helaas in 1953 zal blijken – dat 'Zeelandt nochtans ten lesten uyt die groote ellenden is geworstelt volgens sijn devijse oft spreek-woordt, luctor et emergo'.

*Ik wilst (spreekt de leeu, die eerstmael scheen verschoren) En raeck uyt 's waters dwang, Godt lof, allengskens boven.*

Een van de, ik zou bijna willen schrijven professionele, waterbestrijders en inpolderaars uit die tijd was de landedelman Jeronimus Laurijn. Hij was leenman van Philips de Schone die van 1478–1506 leefde en als aarts-hertog van Oostenrijk, hertog van Bourgondië, vorst van de meeste Nederlandse gewesten en koning van Castilië een meer of minder effectief gezag over een soort van verenigd Europa uitoefende.

Als beloning voor zijn met aflatende inpolderingsactiviteiten kreeg



Philippine  
 Mosselhandel en Visscherij vormen hier het hoofdbedrijf

Philippine

deze Laurijn in 1505 octrooi van Philips om in een pas drooggelegde polder als het ware uit het niet een stad te bouwen 'à l'honneur de Dieu' en uiteraard ook ter ere van de hertog. De stad moest dan wel Philippine worden genoemd en kreeg – hoewel nog niet eens bestaande – meteen een aantal privilegiën, waaronder uiteraard het recht van tolheffing maar ook het recht om haring aan te voeren en in te zouten. Ondanks de goede voornemens verliep de stadsontwikkeling niet vlot en bleef het aantal inwoners tot enkele honderden beperkt.

Maar omdat de strategische betekenis van de stad en trouwens van heel Zeeuws-Vlaanderen in de Tachtigjarige Oorlog groot was, werd er wel snel een sterk fort gebouwd dat beurtelings in Staats en Spaans bezit kwam. Curieus is het verhaal dat Prins Maurits, op weg naar Duinkerken om de kapers aldaar mores te leren (maar hij kwam niet verder dan Nieuwpoort) op 21 juni 1600 met 'een seer groote Vloote, niet ergens soo veele bijeen gesien, omtrent tien hondert (= 1000!) zeylen sterk met 16 000 man en 37 kanonnen' in Philippine is geland.

#### HET WOESTE WATER

Want Philippine lag aan de Braakman (onze zeekaarten schrijven Brakman), door een overstroming in 1375 ontstaan en eeuwenlang de schrik van het Zeeuws-Vlaamse land. Niet voor niets werd het dan ook wel het Woeste Water genoemd. In 1377, toen 't soo grooten storm en onweder was dat veel polders en eijlanden overwaeterden', werd zelfs het gebied rond Biervliet als het ware van het vaste land losgerukt en kwam de stad tot de 19e eeuw op een eiland te liggen. Zeeuws-Vlaanderen werd door deze zee-arm compleet in tweeën verdeeld, een zee-arm die zich aanvankelijk steeds verder uitbreidde en eens van IJzendijke tot Hulst reikte met Terneuzen en Axel op twee eilanden zowat in het midden.

Daardoor kan Fredrik Hendrik in 1645 Hulst dan ook veroveren met behulp van een forse vloot die tot dicht bij de stad voor anker ging. De toegang tot de zo belangrijke stad Gent liep over deze Braakman, langs Philippine.

Maar zoals zo vele waterwegen in Nederland, de Braakman slibde geleidelijk dicht en steeds meer stukken ervan werden ingepolderd. Dat dichtslibben leidde ertoe dat in de jaren 1825/1827 het kanaal van Terneuzen naar Gent werd gegraven (Nederland en België waren toen nog één; een paar jaar later was het kanaal er waarschijnlijk nooit gekomen). Philippine zelf was in 1840 nog slechts bij hoogwater via een smalle geul bereikbaar. Maar ook die geul werd onbruikbaar en in 1900 werd daarom na lang aandringen niet alleen een 1700 m lang kanaal gegraven van Philippine naar een nog goed bevaarbaar deel van de Braakman, door minister Pierson persoonlijk geopend, maar de stad kreeg ook een nieuwe haven met spuikom. Dat belangrijke feit, dat een periode van bloei inluidde, werd uitvoerig gevierd met onder meer een zeilparade van meer dan 100 hoogaarden en hengsten.

Bepaalde natuurlijke ontwikkelingen hou je echter niet tegen. Toen in de oorlogsjaren bovendien het uitbaggeren van het kanaal achterwege bleef (zo'n 20 000 m<sup>3</sup> zand per jaar) was er spoedig geen houden meer aan. In 1952 werd tenslotte de hele Braakman met een dam definitief afgesloten en tegelijk de haven in Philippine gedempt. U kunt er nu heel goed parkeren!

Zo is Philippine thans een welvarend dorp met 20 000 inwoners middenin het vruchtbare Zeeuws-Vlaamse land. Alleen de namen van de

straten (woonde u ooit in de Alikruik?) houden de herinnering aan het vissersverleden levend, terwijl niet minder dan zes fameuze mossel-restaurants grote aantallen liefhebbers trekken uit Nederland maar vooral uit België en Frankrijk. En inderdaad: 'ça mérite un detour'.

In het tijdschrift 'Waterschapsbelangen' van 14 augustus 1985 publiceerde ing. K. J. J. Brand een uitvoerig artikel met kaarten over de bedrijkingsgeschiedenis van Zeeuws-Vlaanderen, terwijl de heer R. Sloek in Sas van Gent een onuitputtelijke bron van informatie is wat Philippine betreft.

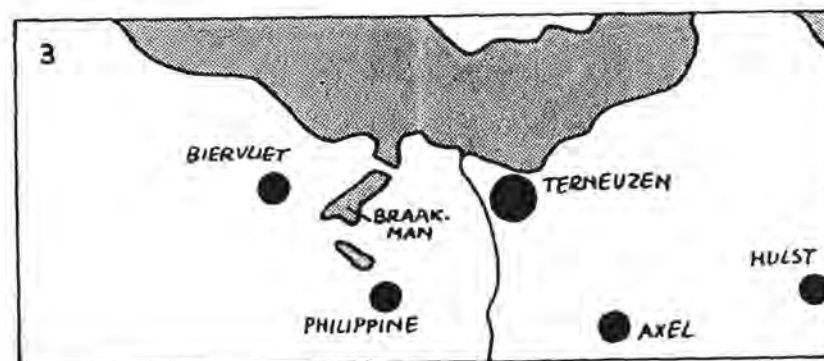
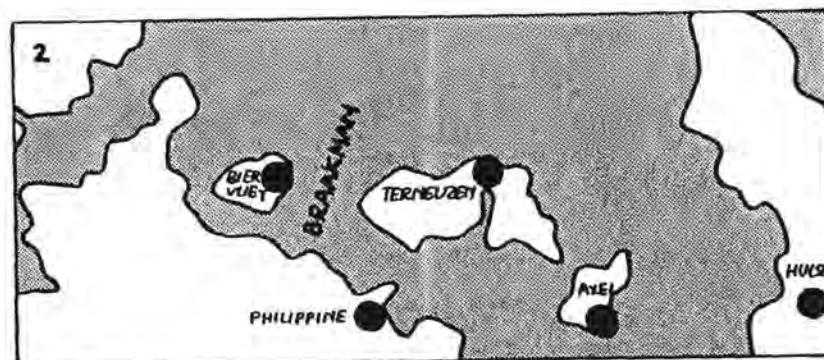
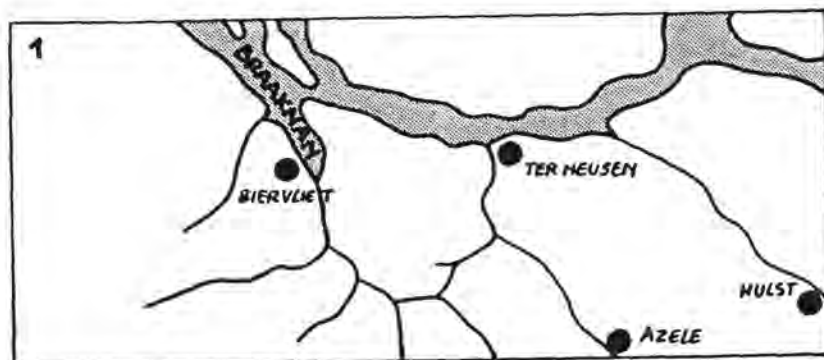
#### MOSSELS

De mosselvangst vormde vanouds het hoofdmiddel van bestaan voor Philippine. Het mosselzaad lag vlakbij in Braakman en Schelde, maar werd later in toenemende mate in de Zuiderzee gevist ter hoogte van Medemblik, de Kreupel, de Dove Balg en de Zeug. De scheiding van België en Nederland leverde die van Philippine nog een onverwacht voordeel toen bij het verdrag van Londen in 1839 Philippine het monopolie van de mosselhandel kreeg en de Belgische vissers, die ook niet op de Oosterschelde mochten vissen, verplicht werden de gevangen mossels in Philippine te lossen.

Aldus viste Philippine in 1847 rond 16 000 ton mosselen met 2 hengsten en 18 hoogaarzen, een vloot die in 1895 was gegroeid tot 89 van deze schepen plus nog eens 50 roeiboten.

In dit verband is het de moeite waard te vermelden dat de totale mosselvangst in heel Nederland van jaar tot jaar sterk varieert en in het goede seizoen 82/83 ruim 158 000 ton bedroeg om twee jaar later tot minder dan de helft te dalen: 67 000 ton. De waarde daarvan bedroeg resp. 68 en 33 miljoen gulden.

De mosselteelt is bewerkelijk. Het opgeviste mosselzaad, in feite kleine mosseltjes tot 30 mm lang, worden uitgezet op speciale percelen waar ze rond de twee jaar nodig hebben om uit te groeien tot volwassen mossels. Met behulp van een mosselkor worden ze dan opgevist en



1 Een bescheiden kreek in de veertiende eeuw.

2 Het 'Woeste Water' in de zeventiende eeuw.

3 Het natuurgebied thans.

'verwatert', waarbij de mossel een deel van het zand uitspuugt.

Dit verwateren gebeurt uitsluitend in de Oosterschelde vanwege het schone water. Na een aantal dagen worden de mossels opnieuw opgevist, in Yerseke aan wal gebracht, weer gespoeld, van elkaar gehaald, de baard machinaal verwijderd en klaar gemaakt voor verzending.

De toegenomen welvaart in het begin van deze eeuw leidde ertoe dat van houten hoogaarzen en hengsten werd overgegaan op grotere ijzeren schepen waar direct een motor werd ingebouwd, vooral met het oog op de tochten naar de Zuiderzee. Die schepen werden alle in 'Holland' besteld, zoals bij Boot in Alphen aan de Rijn, bij Schepman in Kampen, Kooyman in Zwijndrecht, Paans in Roode Vaart, terwijl tussen 1912 en 1924 niet minder dan 8 'motormosselaken' werden gebouwd in Enkhuizen op de werf Vooruit van Stapel. In Zeeland en langs de Schelde waren de werven kennelijk achtergebleven bij de overgang van hout naar ijzer.



De werf Vooruit in 1904.

#### DE WERF

In ieder geval komen we thans ten leste aan de mosselaken zelve toe en niteraard aan de werf waar ze werden gebouwd. In 1899 verhuist de dan 30-jarige C. Stapel van Aartswoud naar Enkhuizen waar deze ondernemende figuur zich spoedig een vooraanstaande plaats in het maatschappelijk leven veroverd en in 1919 tot wethouder wordt gekozen. Na eerst een hotel te hebben geëxploiteerd koopt hij in 1903 tezamen met de burgemeester van Benningbroek en de plaatselijke smid voor f 11 700, - van de weduwe Lastdrager het voor onderhoud van houten vissersschepen ingerichte werfje van die naam aan de Paktuinen.

Het doel van de aankoop is het terrein te gebruiken voor woningbouw, maar Enkhuizen is in die tijd een 'dooie' stad en bij nader inzien blijkt de bouw van huizen geen perspectieven te bieden. Dan wordt maar besloten de werfactiviteiten voort te zetten.

Van de oorspronkelijke werf van Lastdrager - waar onder meer in 1901 de Wieringer Bol 'Eudia' werd gebouwd waarmee ik 30 jaar heb gevaren - was eigenlijk weinig bekend. Via de Vereniging Oud-Enkhuizen kwam ik althans iets aan de weet. De werf bestond in ieder geval reeds in het begin van de vorige eeuw en werd in 1843 verplaatst van de St. Pietershaven naar de genoemde Paktuinen (vlak achter de Drommedaris).

De reden daarvoor lees je in de notulen van B & W. In dat jaar vragen namelijk de vroede vaders zich af welke werkzaamheden zouden kunnen worden verricht die weinig of geen materialen vereisen, zodat de bijeen te brengen gelden geheel aan werkloosheidsbestrijding kunnen worden besteed. En al direct valt de aandacht op de weinig meer gebruikte St. Pietershaven. De discussie had vandaag kunnen plaatsvinden!

Stapel had het geluk dat ten tijde van de overname de ansjovisvangst weer eens sterk opleefde en de vissers weer wat geld hadden voor onderhoud en reparatie. Als goed zakenman begreep hij overigens snel dat de toekomst van de scheepsbouw 'in het ijzer' lag en dat ook de binnenvaart meer kansen bood dan alleen maar de visserij. Het ging goed en in plaats van 7 man zoals bij Lastdrager waren na een paar jaar een kleine honderd man in dienst en bij het 25-jarig jubileum waren het er 229.

Omdat in Enkhuizen de breedte van de te bouwen schepen was be-

perkt tot 8 meter, wegens de afmetingen van de sluis waar de werf achter lag, werd in 1917 een bedrijf in Spaarndam gekocht en daarheen werden in 1937 ook de laatste activiteiten van Enkhuizen verplaatst toen men daar betrokken werd bij het faillissement van een plaatselijke bank. Een uitvoerige geschiedenis van het bedrijf staat beschreven in het boek van G.J.W. van den Beldt: 75 jaar 'op stapel'.

Het duurde tot 1910 voor de eerste Enkhuizer visser het 'waagde' in een ijzeren schip het water op te gaan. De broer van Jan Goos, de kleurrijke vissersman die velen van ons hebben gekend, gaf het voorbeeld en spoedig daarop volgen, van 1912 tot 1924 de mosselaken voor Philippine die ons hier interesseren.

In het 'Berekeningenboek' van de werf heeft ons lid Ir H.W. Stapel de volgende kostprijberekening voor een dergelijke aak teruggevonden:

materiaal 18 000 kg a 9 ct	f 1.620,-	
smeedijzer 600 kg a 11 ct	66,-	
stevan	188,-	
vuren 5 m <sup>3</sup> a f 60,-	300,-	
eiken 1 m <sup>3</sup> a f 120,-	120,-	
Am.gr. 3 m <sup>3</sup> a f 210,-	630,-	
loon 20 ct/kg	3.600,-	
kosten 60%	2.160,-	
ankerketting	100,-	
magazijngoed	300,-	
lieren	500,-	
cement, verf en teer	90,-	
inventaris	120,-	
	<u>9.486,-</u>	of f 9.500,-
Korlier (als voor PI 37 Rammeloo)		1.100,-
26 PK Kromhout		<u>4.600,-</u>
		15.210,-

Opvallend is dat de motor dus de helft van de prijs van het hele casco uitmaakt. En opvallend is misschien ook dat de Koninklijke zo'n 60 jaar later het schip met motor koopt voor f 70 000,-

Dat het model van de Lemsteraak werd gekozen is wellicht beïnvloed

door de omstandigheid dat zowel de bedrijfsleider als vele werknemers uit de zuidwesthoek van Friesland en de kop van Overijssel afkomstig waren. En zoals men in Lemmer bij de botvisserij aanvankelijk van bot-aken sprak, zo werd het voor Philippine vanzelfsprekend een mossel-aak. Maar het werd wel een heel eigen model!

#### DE LIJNENTEKENING

Ons lid W. de Vries Lentsch sr. heeft van de Avontuur bijgaande lijnentekening vervaardigd aan de hand van een uiterst moderne meetmethode. Daarover schrijft hij het volgende:

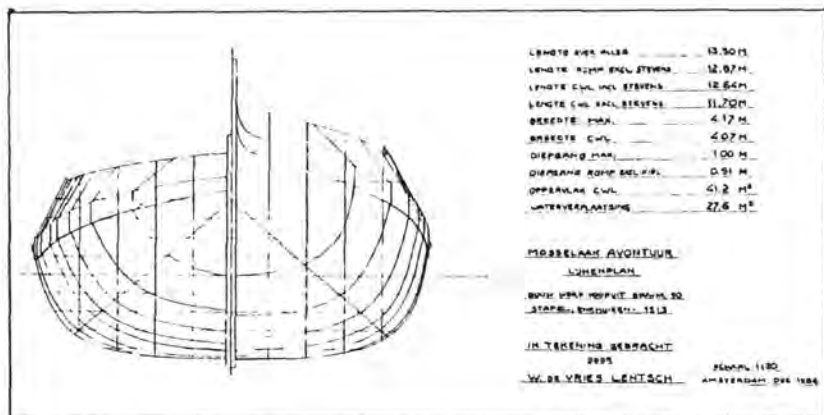
Het opmeten van de romp van de aak is te Muiden verricht door twee meters van het KNWV, de heren Walter en Verheus, die konden beschikken over de ingenieuze meetapparatuur waarmee sinds kort jachten gemeten worden voor de IMS-formule. De bedoeling is een zo zuiver mogelijk lijnenplan van het oude schip te verkrijgen.

In het kort komt de meetmethode op het volgende neer:

De aak wordt waterpas opgesteld, zowel dwars- als langscheeps. Evenwijdig aan de hartlijn wordt een basislijn gespannen waarlangs het meettoestel in de lengterichting wordt verplaatst. Met een aanwijzstok wordt de huid aangeraakt op de te meten punten welke liggen in een dwarsscheeps vlak, dat uiteraard loodrecht staat op de hart- en basislijn. Dit vlak wordt aangegeven door een laserstraal met een lichtvlekje op de bepaalde meetplaatsen tussen kiel en berghout of boeisel.

De 'aanwijzer' is met twee dunne staaldraden via twee schijven, die ongeveer 1,5 m uit elkaar staan, verbonden met twee draadtrommels waarop het draadje wordt op- of uitgerold. De trommels zijn voorzien van precisie-meetapparatuur, zodat uit het verdraaien van de trommels de verschillen in afstand worden opgemeten, met een nauwkeurigheid van 1 mm. De uitslag van elke driehoeksmeting wordt met een computer omgezet in een horizontale en verticale afstand, respectievelijk uit hart schip en uit de CWL.

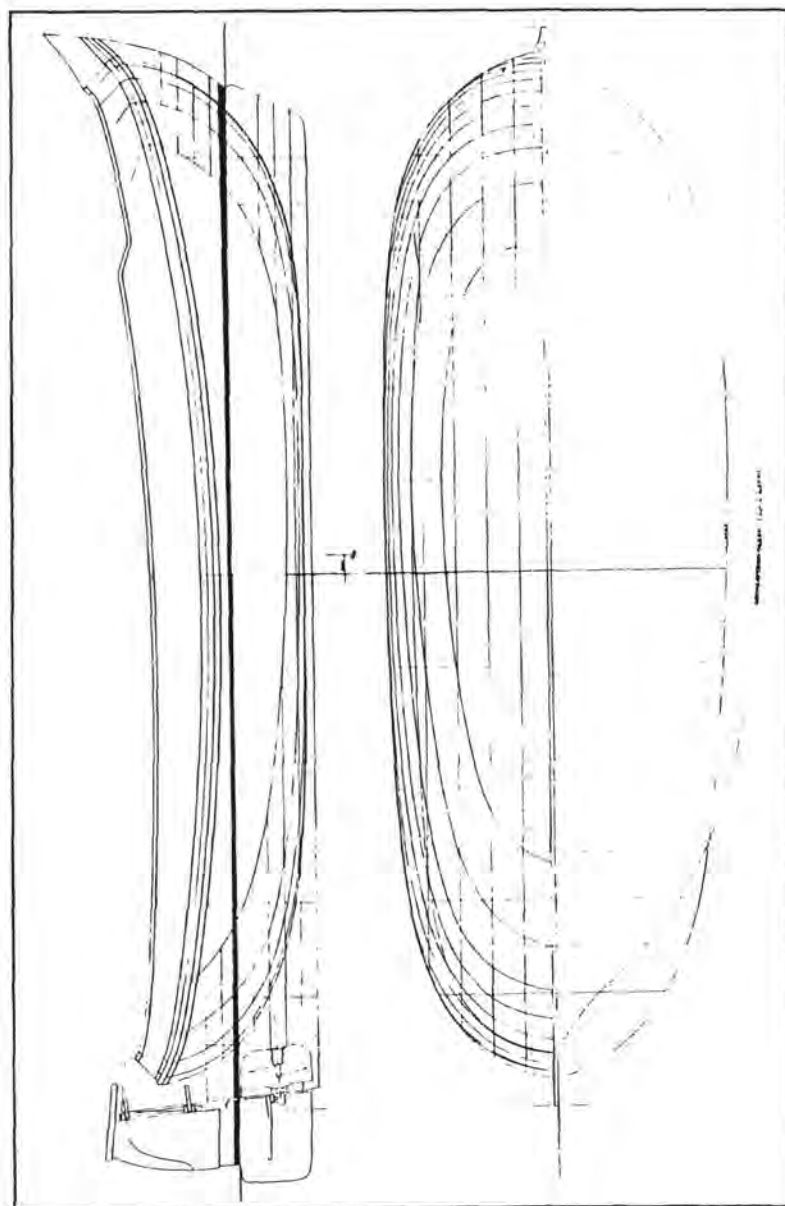
De aak werd in een twintigtal doorsneden verdeeld; elke doorsnede werd met 15 tot 25 meetpunten vastgelegd. In het middenschip bedroeg de afstand tussen de doorsneden ca. 1,50 m, maar voor en achter een veel kleinere tussenafstand om de bochten van kop en kont nauwkeurig te bepalen. In het geheel zijn ongeveer 360 punten op de huid gemeten,



elk aangegeven met een lengte- en hoogtemaat. Bij het in tekening brengen van de computerlijst met getallen zijn ca. 750 maten uitgezet, waarmee het profiel en de doorsneden getekend konden worden.

Een kleine complicatie bij het maken van het lijnenplan was het feit dat de aak in lengte niet waterpas kon worden opgesteld, waardoor de aak op de 'computer CWL' met een lengte van ongeveer 11,60 m ca. 10 cm teveel voorover was opgemeten. Dit is op het lijnenplan gecorrigeerd door de CWL met de andere waterlijnen evenwijdig aan de onderkant-kiel te tekenen en de geregistreerde dwarsdoorsneden daar weer loodrecht op te zetten. Deze werden na het stroken van de waterlijnen vervangen door de gebruikelijke tien ordinaten met een gelijke afstand van  $\frac{1}{10}$  CWL of 1,17 m.

Met voldoening moge worden opgemerkt dat deze nieuwe methode van opmeten veel zuiverder is dan voorheen met eenvoudiger middelen bereikt kon worden, hoe verantwoord men ook te werk ging. De verbonden meetpunten van alle doorsneden strookten wonderbaarlijk goed: prettig werk voor de tekenaar, hoewel er – gelukkig – nog genoeg puzzels overbleven, door onvoldoende gegevens na gedane opmetingen, door veranderingen na reparaties in de loop der jaren, door de opgedikte huid met later opgelaste platen en door verschillen van stuurboord met bakboordzijde.



De lijnentekening laat duidelijk een mooi belijnde aak zien met een opvallend plat vlak. Bijzonder is ook de gilling in het boord voor. Maar of dat geheel origineel is? Als regel is bij een lemsteraak de lijn van het boord doorlopend van voor tot achter.

De plaats van de mast en de grootste breedte ligt wat voorlijker dan bij de oude lemsteraken. De breedte is hier ook wat kleiner ten opzichte van de lengte, hetgeen wordt gecompenseerd door tamelijk uitgesproken kimmen. Deze duidelijke kimvorm blijft naar voren toe behouden, terwijl deze kimmen naar achteren steeds weker worden. Daardoor ontstaat een tamelijk geveegd achterschip, dat goed is voor een snel schip.

Wel is het zo dat het weke achterschip niet bevorderlijk is voor een evenwichtige stabiliteit onder zeil, omdat het achterschip dan minder steun krijgt dan het voorschip. De spantvorm bij de aken van de Boer en Croles laat duidelijk zachter kimmen zien dan bij de Avontuur het geval is. Het bovenaanzicht laat zien dat de boeg mooi rond is met een iets spits achterschip.

Traditioneel zijn aken voor en achter geheel rond, zoals bij de Boer en Van der Zee. Maar ook toen waren er individuele afwijkingen: de LE 170 (Murnzerklif) van Croles uit 1899 is voor en achter iets spits, evenals de LE 21 (Vrouw Elizabeth) die door Bos in 1901 gebouwd werd.

Iedere bouwer van een rond of platbodemjacht geeft nu eenmaal zijn schip iets 'eigens' mee. Aan de hand van de tekening lijkt het roer van de Avontuur goed geschikt voor het varen op de motor, maar niet groot genoeg voor het schip onder zeil. In de praktijk schijnt dit echter nogal mee te vallen.

Opvallend is ook de roerbevestiging. Het roer hangt niet aan gewone vingerlingen, maar het lijkt wel of het bedoeld is om 'op z'n Zeeuws' te kunnen worden opgetrokken, hoewel dat met deze inrichting toch ook weer niet kan.

Tot zover de lijnentekening van de Avontuur en de toelichting van de heer De Vries Lentsch.

Er zullen ongetwijfeld wallekant-stuurlui zijn die de nadruk zullen leggen op de verschillen tussen deze mosselaken uit Enkhuizen en 'de' Lemsteraak. Dergelijke discussies doen me altijd weer deugd. Enerzijds

is het een – Nederlandse? – eigenschap altijd te zoeken naar datgene wat scheidt en zeker niet naar hetgeen bindt; en de meestal dik aangezette verschillen zijn vooral de verschillen met het eigen schip dat uiteraard raszuiverder is. Anderzijds – en daar gaat het om – waren traditioneel geen twee Lemsteraken gelijk, niet als ze van één en dezelfde werf kwamen en zeker niet als ze bij twee werven en dan nog op het oog waren gebouwd.

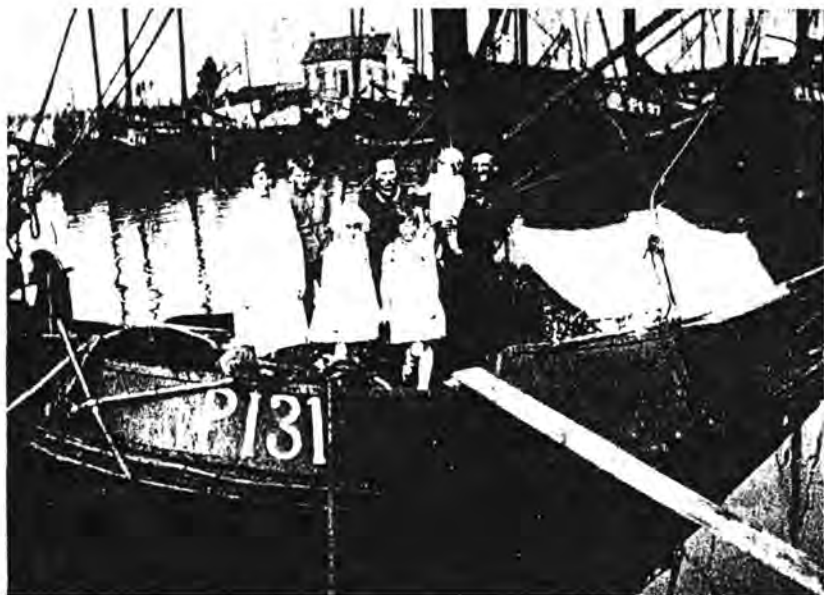
Ieder die een beetje thuis is in de ronde en platbodemwereld ziet vooral aan de oudere schepen op welke werf een schip is gebouwd en ook bij de tegenwoordige staalbouw gaat dat bijna altijd op al is het daar vaak moeilijker, ook al door het grotere aantal werven. Een aak, botter, boeier, hoogaars, hengst of welk traditioneel type dan ook behoort daarom nooit tot een eenheidsklasse te verworden, gebonden aan strikte regels en regeltjes. Natuurlijk krijg je daardoor discussie en meningsverschillen over wat nog wel goed is en wat toch eigenlijk een te vergaande afwijking betekent.

Maar heeft dat niet z'n eigen bijzondere charme en verlevendigt dat niet de monotone uniformiteit waarmee we zo veel worden geplaagd? En is het niet verheugend dat tegenover de kunst van de bouwer, de allerindividueelste expressie van zijn vormgevend kunnen, de strikt subjectieve beoordeling staat van de bewonderaar van onze oude scheepstypen! Dat bij wedstrijden een aantal fanaten het Verbond er helaas toe heeft gebracht de meest gedetailleerde klassevoorschriften in te voeren betreur ik dan ook zeer omdat het in strijd is met iedere traditie van het hardzeilen met deze schepen.

Ieder beleid ten aanzien van ronde en platbodemjachten dient historische en ideeële overwegingen voorop te stellen en in ere te houden.

#### DE AVONTUUR

In 1913 bouwt de werf 'Vooruit' in Enkhuizen een mosselaak, bouwnummer 96, die op een van de eerste dagen in januari 1914 wordt afgeleverd aan de derde klant uit Philippine: Gustave Rammeloo-de Zutter. De werf vermeldt als afmetingen 14.00 × 4.40 × 1.85 m, terwijl het visserijregister er later aan toevoegt dat de brutoinhoud 68 en de nettoinhoud 30 m<sup>3</sup> bedraagt. Hoe deze inhoudsmaten werden berekend is me niet bekend.



*De Avontuur met daarachter de Braakman*

De inschrijving onder nummer P1 37 in dat visserijregister vond plaats op 12 januari 1914 en dan verschijnt ook de naam: Avontuur. Gustave Rammeloo koopt in 1922 een grotere mosselaak bij Stapel, 16 m lang, en verkoopt z'n 8 jaar oude schip aan twee naamgenoten (overigens geen familie) Théophile en Camille Rammeloo. In Philippine wonen nu eenmaal veel Rammeloo's, van oorsprong Belgen zoals vaak uit de voornamen blijkt en een aantal heeft nu nog de Belgische nationaliteit.

Het visserijnummer van de Avontuur werd gewijzigd in P1 31. Die nummerwijzigingen werken nogal verwarrend. Zo zijn er oude foto's in omloop van de P1 37, maar dan blijkt onder de loupe dat het niet de Avontuur maar wel het nieuwe schip van onze Gustave is, de Braakman, die onder het oude nummer viste. Bijgaand de enige foto van de echte Avontuur die ik heb kunnen ontdekken. Théophile Rammeloo staat op het voordek. Zoals bij vele foto's uit die tijd vond de fotograaf de mensen belangrijker dan het schip.

En over dat schip heeft een zoon van Théophile me heel wat kunnen



*Sjeff Rammeloo, schipper op De Avontuur*

vertellen; hij – Sjeff Rammeloo – heeft immers 37 jaar op deze aak gevaren. 'We zeilden eigenlijk vrij weinig, alleen als we een enkele keer veel tijd hadden of als er geen geld was om olie te kopen,' zo herinnert hij zich. En na enkele jaren werd het zelfs uitsluitend varen op de motor en werden de zwaarden afgenomen. Dat zien we ook op bijgaande foto waar nog net het gat voor de zwaardbout is te zien.

Sjeff – bijgenaamd 'Kereltje' en hij is inderdaad klein en uiterst vief – vertelt ook van de 1-cylinder 18 PK Kromhoutdiesel met waterinjectie die erin zat en voegt er vol trots aan toe dat die 14 jaar met dezelfde zuiger heeft gedraaid. De motor heeft veel dienst gedaan, want na de afsluiting van de Zuiderzee in 1932 moest heel wat verder worden gevaren voor ze het mosselzaad in de Waddenzee vonden. Sjeff Rammeloo zou z'n schip nog graag eens terugzien en dat moet natuurlijk georganiseerd worden.

#### ONDER WATER

In juni 1943 wordt de aak met veel andere vissersschepen uit Philippine door de Duitsers gevorderd. Je verbaast je over deze datum, want toen hadden de Duitsers de plannen om naar Engeland over te steken toch al opgegeven? In 1945 wordt de aak op een verrassende manier in de haven van Antwerpen teruggevonden.

Het visserijnummer staat altijd op de boeg maar de Duitsers hadden het ook op het dak van de eerder aangebrachte stuurhut geschilderd. Ze hadden het schip laten zinken door simpel een kraan open te draaien en toen een neef van de Rammeloo's na de bevrijding langs het Antwerpense dok liep was het eerste dat hij zag het nog net boven het water uitstekende nummer P1 31! Herstel van de schade vindt plaats bij Boot in Alphen aan de Rijn en de mosselvangst gaat door. Maar Philippine is door de verzanding van het kanaal praktisch niet meer te bereiken en



de vissers moeten uitwijken naar Yerseke.

Als in 1952 de Braakman dichtgaat is onze Sjef Rammeloo de laatste die door het gat in de dijk naar buiten vaart en een vlag halfstok in de verlaten havenkom plant. Noch hij noch iemand anders had echter kunnen vermoeden dat die vermaledijde dijk 8 maanden later in de stormnacht van februari 1953 Philippine voor een overstromingsramp zal behouden! Een plaats die niet meer aan het water ligt verliest het recht vissersschepen te registreren en de letters PI verdwijnen in datzelfde jaar 1953. Varen onder letters YE lijkt echter voor vele vissers uit Philippine zo ongeveer gelijk te staan met landverraad.

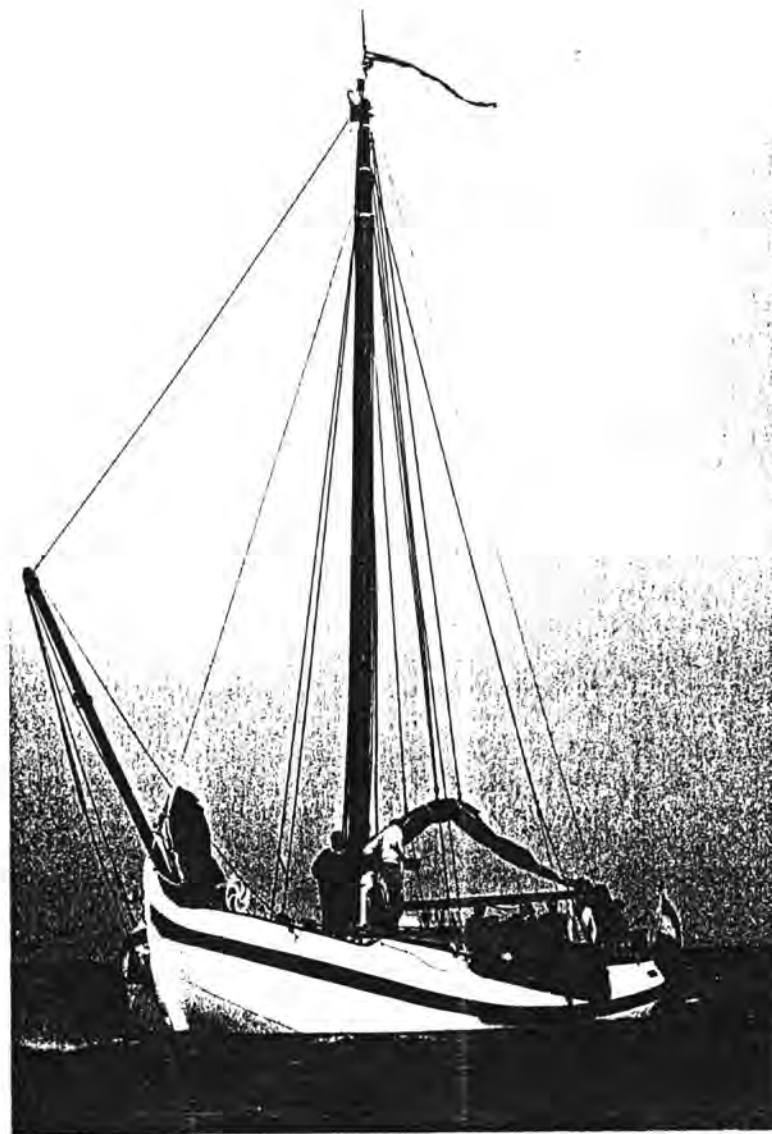
Of dat de eigenlijke reden is weet ik niet maar in 1953 verkopen de Rammeloo's de aak naar het hoge noorden en Sjef Rammeloo zelf levert de aak in Harlingen af. De nieuwe eigenaar is P. Visscher te Moddergat, in de gemeente Westdongeradeel. Het nummer wordt WL 18.

Bij de inschrijving wordt de omschrijving motormosselaak vervangen door motorblazer. Enerzijds slaat dat 'blazer' nergens op, anderzijds is het misschien een ongewild eerbetoon aan de vroegere vloot van blazers uit Paessens en Moddergat, een vloot die bij stormen in 1883 en 1891 zo goed als geheel verging.

Maar Visscher houdt het schip niet lang en verkoopt het in december 1954 naar Tholen aan Giljam Verkammen, bijgenaamd de Pelgrim. Het inschrijvingsnummer wordt TH 19 en de naam Drie Gebroeders. In 1964 gaat het schip over in handen van broer Arie die het drie jaar later in 1967 naar Bruinisse verkoopt ten behoeve van de sportvisserij. Daar wordt de aak in 1968 gekocht door D. Kloos te Leiden die er in eigen beheer – hij is verbonden aan een werf – eerst een motorjacht van maakt en er de misschien bij een motorboot passende naam Lady Jane aan geeft.

Maar het bloed kruipt etc. en spoedig wordt de lady opnieuw onder handen genomen en weer zeilend gemaakt. In 1976 vindt de inschrijving plaats in het stamboek van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodenvloten. In het wedstrijdregister van het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond wordt de Avontuur opgenomen als VA 82 met een TCF van 1.1250.

Als in de loop van 1981 bij de Koninklijke de behoefte ontstaat aan een instructieschip ten behoeve van het jeugdzeilen neemt het bestuur in haar wijsheid het besluit aan de ledenvergadering voor te stellen hier-



voor een ruime en solide Lemsteraak te nemen en wel de Lady Jane die te koop is aangeboden. Een grondige inspectie wordt uitgevoerd door Ir H. W. Stapel, Ir P. Karsten en vader en zoon Stofberg. In de ledenvergadering van 29 maart 1982 wordt dit voorstel zonder discussie aangenomen.

De oorspronkelijke naam wordt in ere hersteld en na 60 jaar vaart en zeilt de Avontuur in een nieuwe functie over de Nederlandse wateren.

Wellicht hebt u het uitgehouden tot hiertoe te lezen. Het grasduinen in het verleden en heden van schepen, mensen en landstreken gaf volop gelegenheid daaruit een historisch-geurend boeketje te plukken dat, zoals ieder boeketje, weldra zal verwelken maar intussen enig plezier moge hebben gegeven.

T. HUIJTEMA