



Na 60 jaar terug bij 'De Maas'

In 1931 nam een van onze meest markante voorzitters van De Maas, L.M.A. Hoffman, na een veelbewogen periode afscheid van het bestuur. Ongeveer tezelfde tijd nam hij ook afscheid van zijn Lemsteraak, De Wulp, waarmee hij sedert 1916 intensief had gevaren en aan vele wedstrijden met succes had deelgenomen. De Wulp heeft sedertdien, op een periode van ca. acht jaar na, onder buitenlandse vlag gevaren, waarvan de laatste twintig jaar in de Verenigde Staten. Twee jaar geleden keerde het schip in sterk verwaarloosde staat naar Nederland terug, en bleek vervolgens vrijwel rijp voor de sloop. Getroffen door lijn en historie besloot ondergetekende desondanks het schip te restaureren. Deze zomer zal, als alles voorspoedig verloopt, de aak weer onder zell zijn en in augustus/september voor het eerst na 60 jaar afwezigheid weer onder Maasvlag in de Veerhaven afmeren.



Wat is er met het schip gebeurd en waarom is iemand bereid een dergelijke restauratie aan te vangen? Allereerst enige algemene informatie.

Lemsteraken zijn oorspronkelijk gebouwd voor de visserij op het noordelijk deel van de open 'Zuiderzee', dus tussen Lemmer en Den Helder, inclusief het Marsdiep en de Texelstroom. Zowel aan de zeileigenschappen als aan de zeewaardigheid werden daar dikwijls zware eisen gesteld. De schepen werden op verschillende werfven gebouwd, zoals Croles in IJlst, Bos in Echtenerbrug, Van der Zee in Joure, Stapel in Enkhuzen, maar de werf Pier de Boer, en zijn zonen, in Lemmer bouwden verreweg de meeste, en zij hebben aan dit scheepstype geleidelijk de vormen en lijnen gegeven die zozeer als karakteristiek zijn gaan gelden. Door hun activiteiten is tenslotte de naam Lemsteraak ontstaan.

Werden de meeste aken als vissersschepen gebouwd, en nadien tot jacht verbouwd, in de bloeiperiode van de werf Gebr. de Boer liepen tussen 1911 en 1915 vier aken van ca. 15 meter rechtstreeks als plezierjacht van stapel. Van deze vier varen thans nog twee schepen in Nederland: de 'Salamander' (1911), en de 'Ornust' (1915). De derde aak, 'Thistle' (1913, in 1924 met twee meter verlengd), is via Frankrijk naar de USA gegaan. De Wulp (1912) is het vierde schip in deze reeks. Het lijnenplan van deze vier aken is zo karakteristiek geweest dat ten opzichte van het ontwerp door Arie de Boer van het prinsessejacht 'De Groene Draeck' van H.M. Koningin Beatrix slechts geringe verschillen zijn te ontdekken.

De Wulp is als 'Primrose' in 1912 te water gelaten voor W. Vastenakel uit Antwerpen. In 1914 vluchtte deze met het schip naar Nederland, en verkocht het in 1916 aan Hoffman. In de periode 1916 tot 1931 zeilde deze er vele wedstrijden mee. Frequent stonden (wedstrijd) foto's in afleveringen van de Watersport uit die periode, waarvan bijgaand een voorbeeld tijdens een wedstrijd op de Lek in 1927.

In 1931 werd wederom een Belg de nieuwe eigenaar, en verhuisde het schip naar Antwerpen. De naam werd gewijzigd in 'Georgette'. Gedurende meer dan dertig jaar verbleef het schip in België en Zeeland.

In 1962 kreeg de aak weer een nederlandse eigenaar, en werd het vaargebied Friesland en de Wadden.

In 1970 bleek een Amerikaan geïnteresseerd in het schip voor charterdoeleinden in het Caribisch gebied. Als deklust werd de 'Georgette' (deze naam bleef gehandhaafd), eind 1970 met de K.N.S.M. vrescheept naar een van de Maagdenelanden, St. Croix.

In 1974 werd de voorkeur gegeven aan Californië, en aangezien omvaart via het Panamakanaal te riskant werd geacht, werd het schip in Galveston, Texas, aan wal gezet om per dieplader naar San Diego te worden vervoerd. Dit werd ook de nieuwe thuishaven. Hier werd het oorspronkelijke interieur, enigszins door brand beschadigd, door een grenen inrichting vervangen (maar gelukkig in losse delen op zolder opgeslagen). Tegen het vlak en een deel van de huid werd dubbele beplating aangebracht. Tevens werden kimkielen onder het schip gemonteerd, waardoor die lastige zwaarden niet meer behoeftend te worden gebruikt. Wel bleven de oorspronkelijke zwaarden, wellicht uit gemakzucht, aan het schip bevestigd.

De algemene conditie van het schip liep in de jaren daarna sterk achteruit, onder meer doordat zout water tussen de dubbele beplating een aanzienlijk corrosieproces op gang bracht. In 1987 werd de aak door een Nederlander ontdekt, die het vervolgens kocht en naar Nederland liet overbrengen, ditmaal als deklust met ECT. Augustus 1987 arriveerde het schip in Rotterdam, en werd het vervolgens naar een museumwerf in Sappemeer gesleept voor restauratie.

Bij nader inzien bleek dit karwei dermate omvangrijk dat deze restauratie in de eerste sloopfase (zie foto) bleef steken. Najaar 1988 traceerde ik het schip. Na de eerste schok over de bouwvallige staat heb ik in samenwerking met scheepswerf Slofberg in Enkhuizen de haalbaarheid van totale restauratie gezien. Het was duidelijk dat een restauratie vergelijkbaar zou zijn met (nieuw)bouw. Aan de andere kant kon nog veel van de oorspronkelijke zaken behouden worden. Kop, kont en berghout, en daarmee de essentie van het uiterlijk van het schip, konden vrijwel volledig intact blijven. Belangrijke delen van het oorspronkelijke teak dek en de kajuitopbouw waren in goede conditie en konden weer worden gebruikt, evenals het rondhout, de

zwaarden, de oorspronkelijke blokken, de kuipbanken, grote delen van het interieur, veel houtsnijwerk e.d. Kortom, als je affectie hebt met dergelijke schepen (juist) voldoende om restauratie te beginnen, en hopelijk ook in aanzienbare termijn te beëindigen. Thans is al het ijzerwerk (huidplaten en spanten) waar nodig vervangen. De opbouw

en interieur is halverwege. Alles is er op gericht dat het schip met Sail Amsterdam en aansluitend met Rotterdam 650 weer vaarklaar in nederlandse wateren kan worden geïntroduceerd. Na 60 jaar is De Wulp dan weer terug bij De Maas!

J.B.J. Geise

