

# Schoenerbrik „Swan fan Makkum“

## Chartervaart nu volwassen bedrijfstak

**DOOR GERRIT VAN BURGELER**

De zeilende chartervaart blijft zich ontwikkelen en professionaliseren. De splinternieuwe schoenerbrik „Swan fan Makkum“, die in oktober in de vaart kwam, staat wel heel ver af van de met schrootjes betimmerde tjalkjes, waarmee een aantal enthousiastelingen in de jaren zestig om de kosten te drukken betalende gasten begon mee te nemen. De „Swan“ kan – voorlopig – worden beschouwd als een eindstadium in een ontwikkeling, die begon met tjalken en klippers, die door de eigenaars zelf weer werden getuigd en afgetimmerd.

Die ontwikkeling vertoont drie lijnen: van klein naar groter, van binnenvaart- naar zeeschepen en van verbouwde vaartuigen tot speciaal voor dit doel ontworpen schepen.

De „Swan fan Makkum“ is een exponent van alle drie deze ontwikkelingen. Het is een zeeschip, het is speciaal voor de chartervaart ontworpen en het is behoorlijk groot. De lengte over alles bedraagt 61 m, de lengte over de stevens 49,63 m en de lengte op de waterlijn 39,04 m. Het schip is 9,20 m breed, de holte bedraagt 4,69 m en

de diepgang 3,54 m. Ontwerper Olivier van Meer uit Enkhuizen heeft die diepgang bewust beperkt gehouden. Het schip gaat 's winters in het Caribisch gebied varen, maar 's zomers moet het ook uit de voeten kunnen in Noord- en Oostzee.

Het onderwaterschip is dat van een jacht en de „Swan“ (niet Engels, maar Fries voor zwaan) moet met haar zeiloppervlak van 1300 m<sup>2</sup> bij tall ships races goed kunnen meekomen. Het schip is getuigd als schoenerbrik. Dat houdt in dat het een tweemaster is waarvan de fokkemast vierkante en de grote mast langsscheepse zeilen vaart. Zo'n schip wordt tegenwoordig ook vaak als brigantijn aangeduid, maar dat is eigenlijk onjuist. Een brigantijn voert ook aan de grote mast mars- en bramzeilen. Dat schip onderscheidt zich alleen van de helemaal vierkant getuigde brik doordat het geen grootzeil voert.

De schoenerbrikken deden hun intrede rond 1830. Net als de brikken waren het kleine schepen, wat overigens niet inhield dat ze alleen voor de kustvaart werden gebruikt. Zo was de schoenerbrik „Industrie“ uit Rotterdam in 1849 het eerste ijzeren schip dat Kaap Hoorn rondde.

Een sterk punt van de schoenerbrikken was dat ze konden volstaan met een kleine bemanning. De „Swan fan Makkum“ maakt daarop geen uitzondering: het schip kan

worden gevaren met hooguit tien koppen. Die krijgen het makkelijker dan de mannen op de oude schoenerbrikken, want de meeste razeilen zijn voorzien van het door ontwerper Olivier van Meer ontwikkelde rolrasysteem. Ook een aantal lieren aan dek draagt bij aan het bedieningsgemak. Dat het om een fors schip gaat blijkt ook uit de hoogte van de masten. De grote mast steekt 44,60 m boven het wateroppervlak uit. Omdat het schip onder bruggen over het Kieler Kanaal door moet kunnen varen, kan de steng van deze mast worden geschoten. De hoogte wordt dan gereduceerd tot veertig meter.

Op dagtochten kan de „Swan fan Makkum“ 120 mensen meenemen. Een grote en complete keuken op hotelniveau moet er borg voor staan dat het dit grote aantal gasten aan niets zal ontbreken. Op langere tochten kan het schip 36 gasten meenemen.

Voor dat aantal is bewust gekozen. Meer passagiers zouden op grond van de regels van de Scheepvaart Inspectie geleid hebben tot de verplichting om de bemanning uit te breiden met een scheepsarts en een werktuigkundige. Dat zou uiteraard de exploitatiekosten flink omhoog hebben gejaagd. De gasten hebben de beschikking over 18 tweepersoonshutten, elk met eigen douche en toilet. Deze hutten liggen, net als de lounge, op het middendek. Een zeer royaal



De luxueuze lounge.

Een van de tweepersoonshutten.



uitgevoerde eet- en conferentiezaal en een als roundhouse uitgevoerd dagverblijf met bar onder de brug zijn ondergebracht in een extra lang uitgevoerde kampanje. Deze eenvoudige truc om voldoende accommodatie te scheppen werd in het verleden al toegepast bij vracht varende zeilende opleidingschepen als de „Herzogen Cecilie” en de „L’Avenir” (zie blz. 56 e.v.).

De opdrachtgevers, Willem Sligting en Hans van der Lee, hebben het schip laten bouwen bij de werf REF in het Poolse Gdańsk. De opdracht ging niet alleen naar Polen omdat de werven daar ten tijde van het verlenen van de opdracht aanzienlijk goedkoper waren dan Nederlandse, maar ook omdat Sligting en Van der Lee er in het verleden goede ervaringen hebben opgedaan. Vijf jaar geleden lieten ze de eveneens door Van Meer ontworpen 30 meter lange tweemasttopzeilschoener „Meindert Jacob” bouwen en dat schip heeft goed voldaan. Overigens schijnen de kansen van Nederlandse werven op dit soort orders de laatste tijd weer beter te worden. Volgens Van Meer slaagt men er hier duidelijk in de kosten te drukken, terwijl die in Polen een stijgende tendens vertonen. Trouwens, de „Swan” mag dan wel in Polen zijn gebouwd, de Nederlandse inbreng was heel groot.

Staal voor de masten, hout voor de aftim-



De „Swan van Makkum” op proeftocht. Foto Flying Focus.

mering, verf, elektronica, ankers, keukenuitrusting, hang- en sluitwerk en nog veel meer werden door Nederlandse bedrijven geleverd en veelal over de weg naar Gdańsk vervoerd.

Die transporten met de daaraan verbonden rompslomp, het heen en weer laten pendelen van allerlei deskundigen en technici en de onmogelijkheid om zelf voortdurend ter plaatse een oogje in het zeil te houden lijken overigens een goede reden om als het

enigszins kan voor een werf dichterbij huis te kiezen.

#### De brik „Aphrodite”

Aent Kingma uit Stavoren heeft een en ander in ieder geval zwaar laten wegen toen hij besloot zijn nieuwe brik „Aphrodite” in eigen land te laten bouwen en wel op de werf van Jan de Vries in Lemmer. Een andere reden was dat het bedrijf met een zeer concurrerende offerte kwam en dat het



De „Swan” in Vlissingen. Rechts: op de achtergrond de drukte bij de Schelde. Op de voorgrond waakt de zwaan ook over de marineschepen, die „omkaderd” worden door de waterstagen en trossen van de „Swan”. Foto’s Jan de Quelery.





Schoenerbrik „Aphrodite“.



Tweemasttopzeilschoener van scheepswerf Friesland.

over een computersysteem beschikt waarmee Kingma en De Vries samen een ontwerp konden uitwerken. Als „Dritte im Bunde“ fungeerde daarbij ontwerper Martin Bekebrede uit Workum, een man met een duidelijke voorkeur voor klassiek ogende schepen en jachten. Kingma heeft 15 jaar gecharterd met zijn klipper „Jitske Cornelia“ en wilde zo langzamerhand wel iets anders. Een bestaand schip verbouwen is door het verscherpen van de veiligheids-eisen en de vraag naar meer luxe en comfort zo duur geworden, dat hij over de bouw van een nieuw schip ging denken. Een bijkomend voordeel van nieuwbouw is dat men dan eerst zijn eisen op papier kan zetten en aan de hand daarvan het schip kan ontwerpen. Bij verbouwing is dat net andersom. Men heeft een romp en moet daar alles gaan inpassen. Een beperking daarbij is bijvoorbeeld vaak de, naar verhouding, geringe breedte van het casco. Bij nieuwbouw kan men voor een relatief aanzienlijk grotere breedte kiezen en toch een goed zeilschip krijgen. Een groot voordeel van een nieuw schip is natuurlijk ook dat men jaren probleemloos kan varen. Dat de banken bereid waren Kingma's plannen te financieren is tussen haakjes trouwens een duidelijk bewijs dat de chartervaart volwassen is geworden.

De „Aphrodite“ wordt om twee redenen opmerkelijk. In de eerste plaats natuurlijk omdat het het eerste volgetuigde schip onder Nederlandse vlag wordt sinds de laatste fregatten en brikken, nu al weer een eeuw geleden, hun zeilen voor het laatst streken. Daarnaast is opvallend dat de „Aphrodite“ voornamelijk de binnenwateren zal gaan bevaren. Aent Kingma heeft er zelf geen behoefte aan die te verruilen voor het ruime sop en hij gelooft dat veel van zijn gasten het varen op Wadden, IJsselmeer en

in Friesland afwisselender en interessanter vinden dan op zee. Bovendien blijven ze zo natuurlijk verschoond van zeeziekte!

De „Aphrodite“, die zich nu in het afbouwstadium bevindt, heeft een lengte van 30,30 m over alles en van 25 m over de stevens. (Deze lengte werd bepaald door die van de beschikbare aanlegruimte voor Aent's boerderij in Stavoren!) De breedte bedraagt 6,55 m en de diepgang een bescheiden 1,90 m. De grote mast is 22,50 m hoog en voert samen met de fokkemast maar liefst negentien zeilen met een totale oppervlakte van ruim 380 vierkante meter. Als dit fraaie scheepje eenmaal in de vaart is, komen we er zeker op terug.

### Een standaardschoener

Mogelijk geïnspireerd door het initiatief van Kingma is Cees Amels, de directeur van de Scheepswerf Friesland in Lemmer, de markt opgegaan met een basisontwerp voor een klein zeegaand charterschip. Olivier van Meer tekende voor hem een type waar volgens hem beslist vraag naar bestaat. Het betreft een tweemaster met een lengte over de stevens van 38,50 m, een lengte op de waterlijn van 22,60 m en een bescheiden diepgang van 2,20 m, zodat het niet alleen op zee, maar ook op het IJsselmeer goed terecht kan. De breedte is naar verhouding fors: 7,20 m, zodat veel ruimte beschikbaar komt. Het schip oogt op papier mooi. Het heeft een fraaie zeeg, is hooggetuigd en wordt dankzij een verzonden dekhuis niet ontsierd door te hoge opbouwen. Het scheepje heeft op meerdaagse reizen accommodatie voor achttien gasten, op dagtochten kunnen veertig mensen worden meegenomen. Het aantal bemanningsleden kan beperkt blijven tot twee à drie. Dat laatste is onder meer afhankelijk van het gekozen tuig.

Van Meer heeft drie mogelijkheden getekend: een wishboneschoener, een topzeilschoener met topzeilen aan beide masten en een schoenerbrik. De laatste twee lijken door hun ra's wat bewerkelijker maar dat valt wel mee als rolra's worden toegepast. Zoals al vermeld gaat het om een basisontwerp.

De opdrachtgever krijgt ruimschoots gelegenheid eigen wensen en eisen te laten realiseren.

### Grotere zeilschepen

Het is te hopen dat de kleinere Nederlandse werven hun concurrentiepositie ten opzichte van het voormalig Oostblok inderdaad verder weten te verbeteren, want bij rondvraag blijkt dat er verscheidene orders boven de markt hangen. En het gaat daarbij niet alleen om relatief kleine schepen zoals de „Aphrodite“ of de schoeners en de schoenerbrikken van Scheepswerf Friesland.

Onderhandelingen over de bouw van een soortgelijk schip als de „Swan fan Makum“ en zelfs nog aanzienlijk grotere schepen bevinden zich in een vergevorderd stadium. Onder die grotere schepen zijn een 120 tot 130 meter lange viermastbark voor buitenlandse rekening, een 75 meter lang volschip, dat onder Nederlandse vlag gaat varen, en een 110 meter lange viermast-topzeilschoener.

Het is duidelijk dat het commercieel geëxploiteerde zeilschip weer helemaal terug is! Niet in de vrachtvaart, zoals ten tijde van de oliecrisis door velen werd verwacht, maar als cruise- of charterschip. En niet langer een object waar happy-go-lucky-hobbyisten zich onledig mee houden, maar in toenemende mate een bron van werkgelegenheid voor binnenschippers, zeelieden, scheepsbouwers en toeleveringsbedrijven.