

# **ALBERDIENA 1978-1991**

Erik Philippus





# **ALBERDIENA 1978-1991**

*Een klipperaad uit 1912  
krijgt een tweede leven*

Erik Philippus



Alberdiena 1978-1991

Erik Philippus  
Nederweert, 2012  
erik@liskeshoeve.nl

Lay-outontwerpen en grafische elementen van Blurb vallen onder auteursrecht van Blurb Inc., 2012. Dit boek is gemaakt met de Blurb-service voor creatieve publicaties. De auteur heeft de exclusieve rechten op zijn bijdragen aan dit boek.





De Alberdiena is een traditioneel zeilend binnenvaartschip. De klipperaken zijn, evenals de (binnen-)klippers, aken en tjalken, ijzeren vrachtschepen uit de tijd van de zeilvaart. De Alberdiena is een éénmast platbodem met een gaffeltuig, bestaande uit grootzeil, fok en kluiver en twee zijzwaarden.

De klipperaak onderscheidt zich van de binnenvaartklipper door het achterschip. In plaats van een geveegd (teruglopend) achterschip en het hek achter de roerkoning, heeft de klipperaak een vol en rond achterschip met aanhangend roer, zoals de aak of tjalk. Vandaar de soms gebezigde benaming 'klippertjalk'.

Door dit volle achterschip (ook wel 'paardekont' genoemd) had het schip een groter achteronder, zodat er meer leefruimte ontstond voor de schipper en zijn gezin.



Van de bejaarde schipper Albert Hutten kreeg ik een enveloppe met een paar oude, zwaar beschadigde foto's van de Alberdiena als motorschip, ik denk genomen in de dertiger jaren.



Een klas van de lagere school in Kampen komt op bezoek, en zit samen met de meester en de juf op de luikenkap van de Alberdiena.

Dit is de schipper in z'n jonge jaren, op het voordek van de Alberdiena.

Let ook op de overbrenging van de zijschroef, linksonder op de foto.



Klipperaken zijn gebouwd op verschillende scheepswerven tussen ongeveer 1890 en 1930. Afmetingen variëren van 17 x 3,5 m tot 30 x 5,5 m. Net als de Alberdiena, zijn sommige klipperaken verlengd om zo meer vracht te kunnen vervoeren. Vlak voordat ik de Alberdiena kocht, is het schip weer tot de oorspronkelijke lengte teruggebracht: 20,4 m x 4,55 m.



Hier ligt de Alberdiena aan de kade, een lading zand of grind innemend. Volgens de meetbrief was het laadvermogen van de (nog onverlengde) Alberdiena ongeveer 100 ton.



De Alberdiena varend op de rivier met behulp van de aan stuurboord aangebrachte zijschroef, ook wel 'lamme vlerk' genoemd.



Deze foto is genomen in Aadorp, de schipper op het voordek, en twee kinderen op de deklading turf.

De 100-jarige opa van Fenna vertelde ons dat hij ooit in Kampen turf had gekocht op de Alberdiena.

Hier ligt de Alberdiena in de sluis, ergens in de kop van Overijssel.

Op deze foto is de zijschroef goed te zien. Teneinde beschadiging in de sluis te voorkomen, is de zijschroef in het gangboord getakeld.





## De aanloop

Begin 1978 zocht ik woonruimte, en een Amerikaanse vriend wist ergens een woonboot te koop. Ik ben daar toen op afgegaan, en het bleek een oud, onttakeld vrachtschip te zijn, liggend bij een boerderij in de Vecht bij Nederhorst den Berg. De vraagprijs was fl. 30.000,- op afbetaling, en de koop was snel gesloten.



Het schip lag op een mooie, rustige plek in de Vecht. Ik betaalde fl. 10,- liggeld per week + stroomkosten aan de boer. Hier is mijn moeder op bezoek in de zomer van 1979. Op de achtergrond ligt de Hagenaar van buurman Roland.

Ik kreeg de luchtgekoelde 70 pk Deutz dieselmotor aan de gang, en zonder veel kennis van zaken ging ik een stukje varen op de Vecht. Dat ging helaas gelijk mis: bij het keren kwam ik met het achterschip in de kant, en toen ik flink gas gaf, sloeg de schroef kapot op een steen. Tja, alle begin is moeilijk!



Op de werf hadden ze voor mij een op de schroefas passende schroef, maar de bladen waren net een paar centimeter te groot. Ik heb toen op 't zicht de schroefbladen maar op maat gemaakt met een haakse slijper...



De karakteristieke steven van de Alberdiena. De oude schipper vertelde mij dat hij er bij de geboorte van elk kind een fraaie krul bij schilderde. Alleen al daarom heb ik deze versiering altijd zo gelaten.

Ook heb ik de Alberdiena geen andere naam gegeven. Niet dat ik bijgelovig ben, maar het verhaal gaat dat je door het veranderen van de naam van een schip, de dood aan boord brengt. Dus waarom het noodlot tarten?



Op de werf van Bierenbroodspot in Nigtevecht kreeg de Alberdiena een nieuwe schroef en gelijk een teerbeurt. Na de onfortuinlijke start heb ik later een paar mooie tochten gemaakt op de Vecht, en later ook op de randmeren. Na een tijdje durfde ik met de Alberdiena ook het IJsselmeer op.





Toen ik de Alberdiena kocht werkte ik als biochemicus bij het Antoni van Leeuwenhoekhuis in Amsterdam. In november 1978 verhuisde het laboratorium van de Sarphatistraat naar Sloterdijk. Ik heb toen een paar fraaie laboratoriumtafels met beuken laden gered van de sloophamer, en daarmee heb ik een doka in het voorschip van de Alberdiena gerealiseerd. De zwart-wit foto's in dit boek zijn daar ontwikkeld en afgedrukt.



Zoals blijkt uit deze foto's, vroom het dat het kraakte in de winter van '79-'80. Ik was inmiddels psychologie gaan studeren aan de Universiteit van Amsterdam, en van mijn karige studiebeurs kon ik me maar weinig stookolie voor de kachel veroorloven. Dus ik stookte voornamelijk op hout, waardoor het 's nachts behoorlijk kon afkoelen aan boord.



Ik sliep in het achteronder, en ik werd 's ochtends wel eens wakker met ijspegels aan m'n snor en aan de dekens. Ook het toilet in het achteronder was dan bevroren, en deze moest ik eerst met een föhn ontdooien alvorens ik 'm kon gebruiken. In de tussentijd ging ik hout hakken om de kachel weer aan te maken, en daar kreeg ik 't dan wel weer warm van.



Het klinkt behoorlijk primitief, en dat was het soms ook wel. Toch heb ik dat nooit als onaangenaam ervaren, en ik heb nooit spijt gehad van de aankoop van de Alberdiena.

Waar ik wel steeds meer moeite mee kreeg, was de hoeveelheid wiskunde, statistiek en methodenleer in mijn vakkenpakket. In de zomer van 1980 zat ik me aan dek voor te bereiden op alweer een examen statistiek - ik keek over de Vecht, zag de stapel boeken en readers die ik nog moest doorworstelen, en opeens had ik er genoeg van. Ik sloeg m'n boek dicht, en stopte acuut met mijn studie psychologie en filosofie aan 't eind van het 2e studiejaar.

Ik ging toen voor een uitzendbureau werken, en heb allerlei baantjes gehad. Ik heb blikjes ingepakt, in een spuiterij gewerkt, aan de lopende band gestaan, en als chemisch analist nachtdienst gedraaid bij het toenmalige Philips Duphar in Weesp.

Na een half jaar ben ik weer gaan werken bij het Antoni van Leeuwenhoekhuis. Dit keer bij de afdeling Cytologie, als operator van een geavanceerd apparaat, de Fluorescence Activated Cell Sorter (FACS IV). Tijdens dit werk kwam ik in aanraking met electronica, machinebesturing en software ontwikkeling, wat van beslissende invloed zou zijn op de rest van mijn professionele loopbaan.

Via een studievriend was ik bevriend geraakt met Clemens en Liesbeth uit Amsterdam, die net terug waren van een rondreis door Zuid-Amerika. Zij hadden tijdens hun reis Fenna ontmoet, en toen ik een keer met ze meeging naar een tentoonstelling in het tropenmuseum, maakte ik ook kennis met Fenna.

Ik was wel gecharmeerd van haar, maar zij hield eerst (letterlijk) de boot af. Ze was ook dikke maatjes met haar buurman Hans, de eigenaar van een stoere botter, de Volendammer kwak VD 172, ofwel 'De Jonge Hendrik'.

## De aanloop



Dit is de VD 172, gelukkig nu weer in ere hersteld na lange tijd in deplorabele toestand op een ponton in het Zuiderzee museum gestaan te hebben.

Ik heb diverse keren mee mogen zeilen op dit prachtige schip. Schipper Hans Fruytier is in 1986 aan AIDS overleden.



Tijdens een tocht op de randmeren, passeerde ik de brug bij Harderwijk. Later bleek dat de brugwachter een zoon was van de oude schipper van de Alberdiena, en hij belde zijn vader op in Kampen om hem dat te melden. Ondanks dat hij al ver in de zeventig was, stapte Albert Hutten direct op de fiets, om vanuit Kampen ons tegemoet te gaan. Ergens bij Elburg stond er tot mijn verrassing opeens een voor mij onbekende man in het gangboord, die enthousiast uitriep: 'dit is mijn ouwe schuit!'



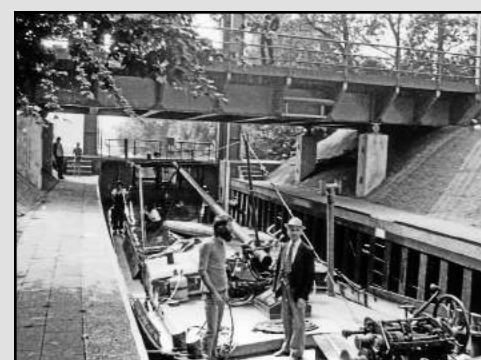
We hebben z'n fiets aan boord genomen, en hij is met ons mee terug naar Kampen gevaren.

Onderweg heb ik natuurlijk honderduit gevraagd naar zijn ervaringen met de Alberdiena als zeilend vrachtschip. Met name vroeg ik mij af hoe te manoeuvreren zonder motor op snel stromende rivieren.

De oude schipper bleef er laconiek onder, het was immers gewoon zijn werk? Pas na een borreltje ging hij wat meer vertellen over de lang vervlogen tijd.

De volgende dag zijn we een stuk met de oude schipper gaan varen in de kop van Overijssel.

Hier ligt de Alberdiena in een sluis, Clemens en de schipper staande op het voordek. De fiets staat tegen de mastkoker geparkeerd.



Weer verder pratend over het verleden, en het zeilen met een platbodem, had schipper Hutten nog een paar veelzeggende uitspraken voor mij in petto. Toen we de nauwe sluis invoeren, liep ik op het achterdek wat zenuwachtig van links naar rechts om te zien of het allemaal wel goed ging. Hij zei toen: "als je weet dat het past, hoeft je maar aan één kant te kijken. Je slingert dan ook minder". Een waarheid als een koe!

En varend op de IJssel vroeg ik hem hoe hij vroeger vaart minderde zonder motor. Een beproefd middel was de puts achterop in het water te gooien, en ook de vaarboom werd regelmatig gebruikt. Ten slotte had hij nog een wijze les voor me: "Je krijgt de vaart er gemakkelijker in dan eruit!"

Ondertussen had ik het steeds minder naar m'n zin op m'n werk, en ook buiten het werk voelde ik me vaak eenzaam en ongedurig. Ik kreeg last van depressieve buien, en op een gegeven moment had ik het plan opgevat om alles te verkopen wat ik had, en op wereldreis te gaan. Ik was toen al lange tijd intensief bezig met oosterse filosofie, een paar jaar eerder was ik naar het Sufi kamp in Charmonix geweest, en had geluisterd naar Krishnamurti in Saanen. Ook verslond ik boeken van ondermeer Bhagwan - dus ik wilde in ieder geval oostwaarts.

Zo gezegd, zo gedaan, en ik begon mijn spullen te verkopen. Er kwamen opkopers voor mijn boeken en LP's, en ook mijn mooie Ibanez gitaar plus Marshall boxen gingen voor een prikkie weg.

Tenslotte kwam er iemand om de Alberdiena zelf te kopen. We stonden samen in het al wat leeg geworden schip, en plotseling zei ik tegen mijn bezoeker: "het gaat niet door, het schip is al verkocht!". De man keek mij bevreemd aan, wetende dat wat ik zei wel wat eigenaardig was.

Maar in een flits had ik spontaan mijn koers gewijzigd: in plaats van een wereldreis, zou ik de Alberdiena in oude glorie gaan herstellen. Plotseling had ik een doel gevonden in mijn leven: ik ging de oude schuit weer onder zeil brengen!



## De restauratie

Oorspronkelijk had de Alberdiena uiteraard geen stuurhut. Waarschijnlijk is die erop gekomen samen met het aanbrengen van de zijschroef. Maar een klipperaak zeil je traditioneel met een open en vrij achterdek, dus als eerste moest de stuurhut eraf. Mijn buurman Roland was in het bezit van een snijbrander, en samen hadden we in één middag de stuurhut in stukken op de kant liggen!



De laadmast en de giek werden meteen in mootjes gehakt. De masttop is later in z'n geheel op de houten mast gekomen, en ook overige stukken zijn herbruikt o.a. voor het maken van het beslag voor de diverse rondhouten. Ook de grotere stukken uitgesneden staalplaat heb ik zoveel mogelijk weer opnieuw gebruikt.

De klus is geklaard, en de eerste stap op weg naar een zeilende Alberdiena is gezet!





## De restauratie

Een tijdje later moest er een deur komen in het waterdichte schot in de steven van het schip. Dit was een ijzeren schot dat het vooronder waterdicht afsloot naar de rest van het schip. Ik had toen ergens ruzie over met Roland, in ieder geval had ik geen zin om 'm te vragen of hij dat gat in het schot er met zijn snijbrander voor me uit kon snijden.

Nee, in plaats van de ruzie bij te leggen, heb ik met een dwarse kop die deur er met een decoupeerzaag uitgezaagd. Dat kostte wel een stapel ijzerzaagjes - want het ging om 6 mm dik ijzer, dus na elke 20 cm zagen had het zaagje geen tandjes meer. Het verbaast me nog steeds dat de decoupeerzaag die aanslag heeft overleefd.

Enfin, na 2 dagen had ik het stuk van 1,50 bij 1 meter eruit gezaagd. Ik heb toen met verf op het uitgezaagde stuk geschilderd: "met Black & Decker gaat het ook!", en het tegen een paaltje naast het pad op de dijk gezet. Op weg naar zijn schip kwam Roland hier elke dag langs, dus dat moest hij wel zien. Een dag later kwam hij me feliciteren, en vertelde me dat hij er hartelijk om had moeten lachen - de ruzie was ook meteen bijgelegd!



De restauratie van de Alberdiena was eigenlijk een grote leerschool, en eigenlijk ook een bevrijding. Als kind heb ik thuis ingepeperd gekregen dat ik twee linkerhanden had. Jarenlang heb ik inderdaad geloofd dat ik nogal onhandig was.

Ik denk achteraf dat het plotselinge besluit om de Alberdiena weer onder zeil te gaan brengen, ook is voortgekomen uit het verlangen om af te rekenen met het beeld dat ik niks kon.

Met het klussen op de Alberdiena heb ik mezelf al werkende van alles aangeleerd: loodgieterswerk, tegelzetten, schilderen, lassen, hout- en metaalbewerken, constructiewerk, onderhoud van motoren - alles wat ik tegenkwam pakte ik gewoon op. Bovendien resulteerde die werkhouding op den duur ook in een gevoel van onafhankelijkheid.

Ik herinner me nog een bijzonder, voor mij belangrijk moment. Het was mooi weer, en ik zat in het gangboord te lassen. Ik had nog niet zoveel gelast, en ik was er nog nooit in geslaagd om een mooie, nette las te maken zonder slakinsluiting. Ik wist dat bij een goede las de slak er bovenop blijft liggen, en met een tik van de bikhamer er in één keer afspringt.

Nadat ik tijdje had zitten lassen, deed ik de laskap omhoog, pakte het hamertje, en terwijl ik wilde slaan, maakte de slak een tikkend geluid tijdens het afkoelen, en krulde zich als de staart van een schorpioen vanzelf van de lasnaad af. Ik had een perfecte, glimmende las gemaakt zonder enige slakinsluiting! Ik keek naar mijn werk, en een heerlijk trots gevoel stroomde opeens door me heen.

Klaarblijkelijk was ik in snel tempo bezig mijn gevoel van minderwaardigheid van me af te gooien.



Tegelijk realiseerde ik me dat het in het leven om dit soort 'kleine' momenten gaat, in plaats van het nastreven van grote, imponerende of wereldbestormende zaken.

Maar mijn perfectionisme zou er nog een tijd voor zorgen dat ik nooit helemaal tevreden ben met mijn werk. Het moest nog zo'n 20 jaar duren voordat ik begrijp dat daar pas een einde aan zou komen als ik niet meer afhankelijk zou zijn van de goedkeuring van anderen. Aan de andere kant kan je zeggen dat mijn perfectionisme uit die tijd er wel voor gezorgd heeft dat er een woonboot is veranderd in een zeilende klipperboot!

Naast het werk aan het schip had ik gewoon een 40-urige baan als onderzoeker op het Antoni van Leeuwenhoekhuis laboratorium in Amsterdam. Dus ik was vaak tot 's avonds laat bezig op het schip, plus meestal het hele weekend. Hierop terugkijkend, ben ik nu echt wel trots op mijn toewijding en doorzettingsvermogen!



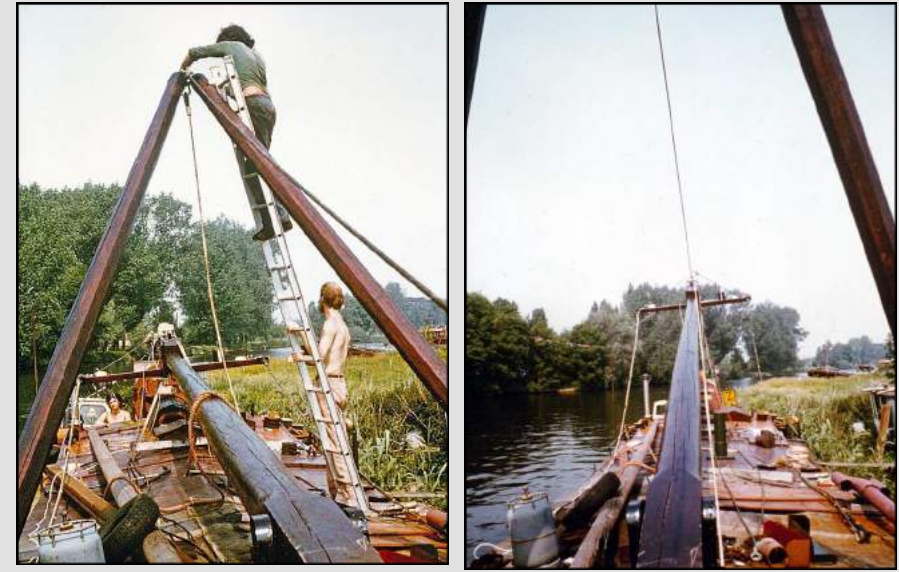
## De restauratie

De volgende stap was het maken van alle rondhouten. De mast heb ik laten maken door m'n buurman, die op de proppen kwam met een stengemast. Naderhand heb ik daar wel spijt van gekregen, want zo'n constructie geeft een hoop extra rompslomp. Maar goed, in het voorjaar van 1982 was alles klaar om de mast overeind te zetten. Ik kreeg daarbij hulp van mijn maatje Bart van Wichem.

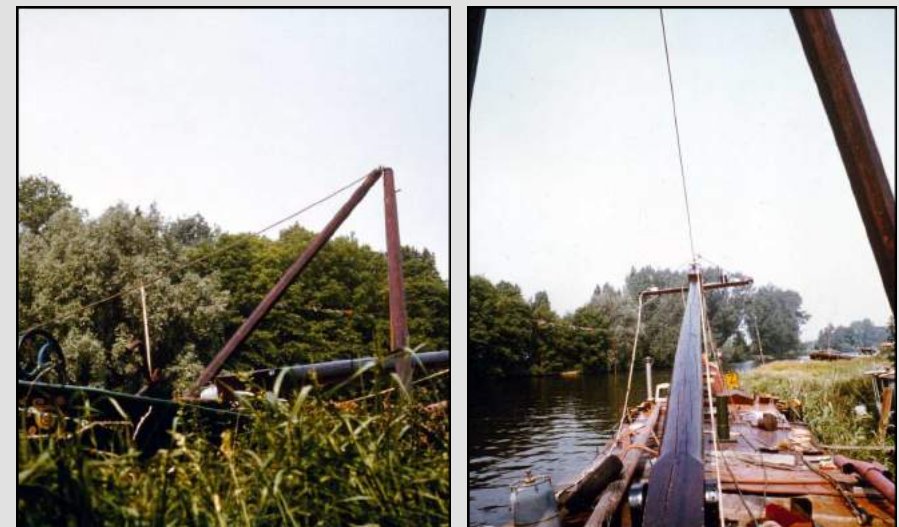


De beide bokkepoten, en ook de fokkeboom en kluiverboom, had ik gemaakt van oude electriciteitspalen afkomstig van de Eilandseweg in Nederhorst den Berg. Toen werklui die palen aan 't rooien waren, ging ik naar de opzichter en drukte hem een paar tientjes in de hand, en vroeg 'm om een stuk of 4 palen bij de boot neer te leggen.

Ze waren weliswaar goed geïmpregneerd, maar door het slepen over het boerenerf waren er een hoop kiezelsteentjes in de scheuren gaan zitten, waar later de messen van de schaafmachine op stuk sloegen. Je moet wat overhebben voor hergebruik, zullen we maar denken.



Mijn moeder had op haar naaimachine een wimpel gemaakt. Aan beide zijden was de naam Alberdiena aangebracht. Spijtig dat de letters nauwelijks leesbaar waren op 20 m hoogte.

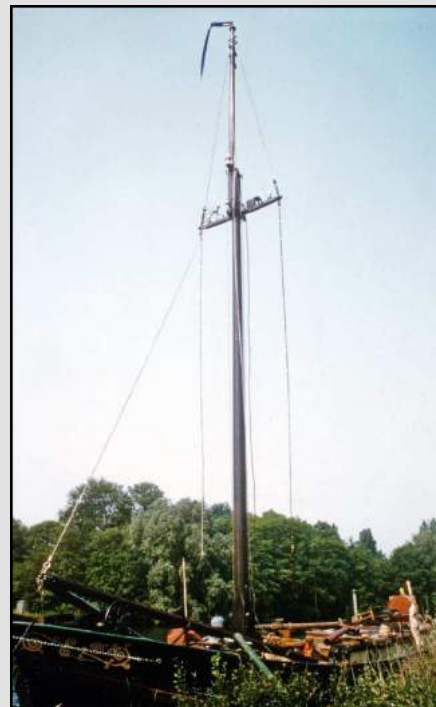




## De restauratie



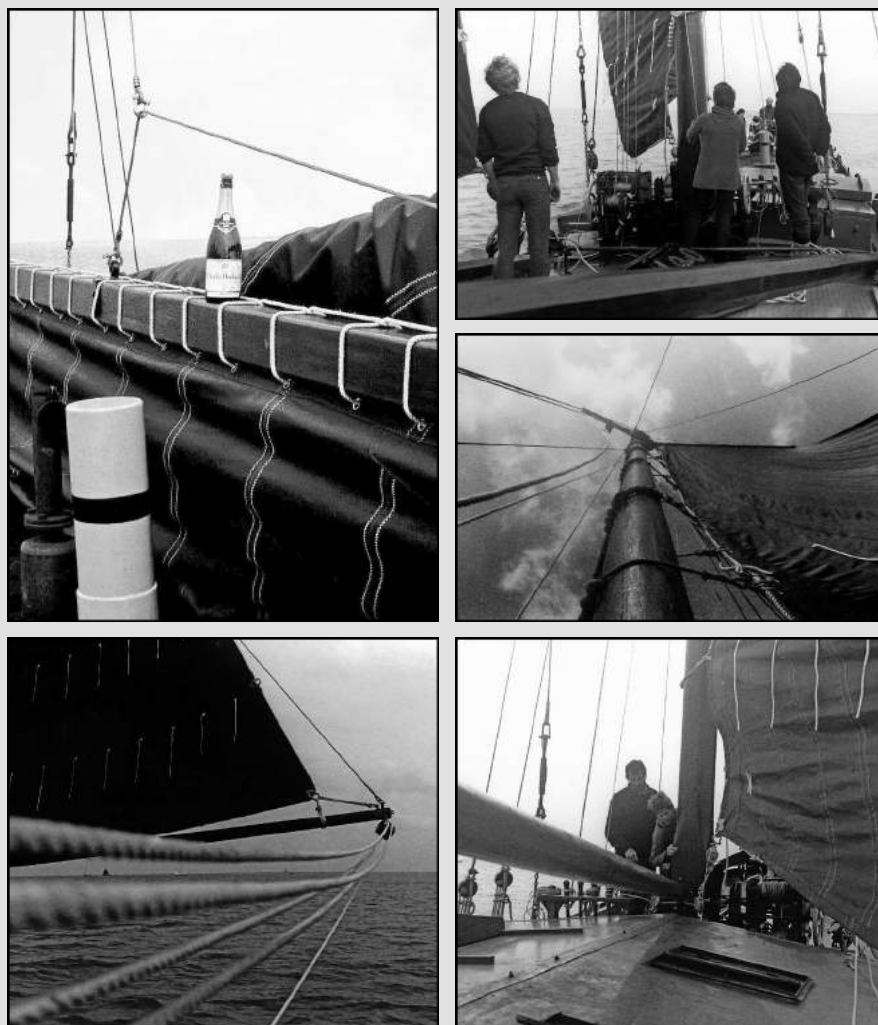
Het eerste stuk ging behoorlijk zwaar, maar samen met Bart en zijn vriendin Eva klaarden we de klus.







Inmiddels was Fenna aan boord komen wonen, en in 1982 voeren we over de Vecht naar Muiden. We gingen een stuk het IJsselmeer op, waar voor het eerst de zeilen omhoog zouden gaan. Maar voordat we het grootzeil hesen, ontkurkten we eerst een fles champagne om het heuglijke feit te vieren, en terug te blikken op de bijzondere en arbeidsintensieve weg die heeft geresulteerd in een zeilende Alberdiena.

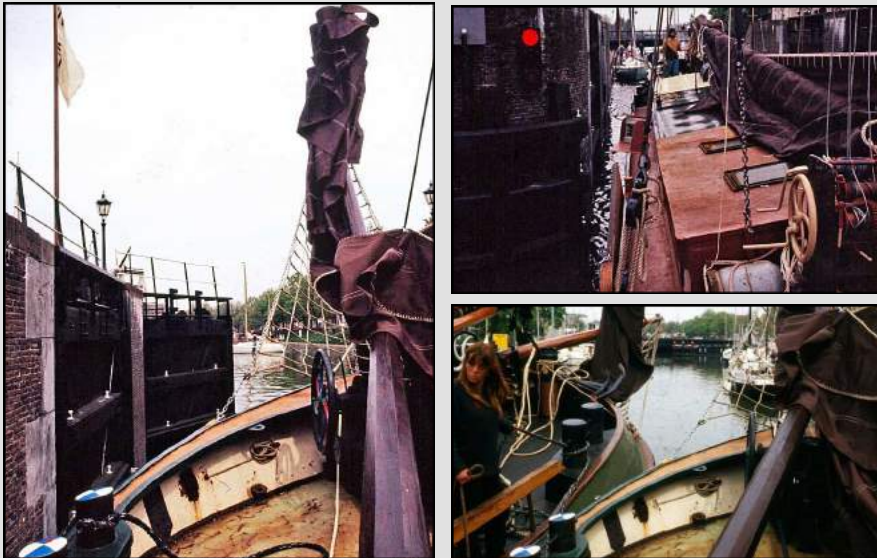


Mensen vragen soms hoe ik heb leren zeilen met zo'n groot schip. Ik ben als ervaren zeiler en gediplomeerd zeilinstructeur natuurlijk goed op de hoogte van alle principes, en die blijken onverkort ook te gelden voor een klipper van 20 meter. Bij het overstag gaan hou je net als in een kleine zeilboot de fok even bak, en je speelt ook met de ruimte op de grootschoot. Zeilen met zijwaarden is even wennen, maar het juiste moment van ophalen en laten vallen had ik vrij snel gevonden. Het is veel meer het manouvreren in drukke havens en nauwe sluizen waar ik in het begin uiteraard wel wat moeite mee had. Ik ervoer dat bij het manouvreren met een platbodem je er zoveel mogelijk voor moet zorgen dat de wind je vriend is, en niet je vijand.





## Het eerste jaar



's Zomers breidt café Ome Ko in Muiden z'n terras uit tot vlakbij de sluis, zodat iedereen kan meegenieten als er iets misgaat in de sluis. Op een mooie zomerdag kijken dan wel erg veel 'ervaren landrotten' toe hoe je de sluis invaart...



Muiderberg 1983: speciaal voor de foto had ik het grootzeil extra mooi opgedoekt.

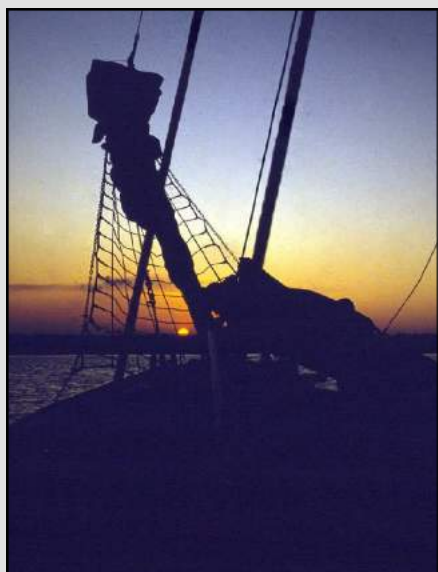




In de beginjaren hebben we menig weekend op het IJsselmeer doorgebracht. We nodigden dan een paar vrienden uit, en zeilden naar Hoorn of Enkhuizen, en de volgende dag weer terug.



Ook gingen we in die tijd wel eens met z'n tweeën naar de eilandjes bij Muidenberg. Vrijdagmiddag gelijk na het werk de trossen los, en konden we net de A1 verkeersbrug bij Muiden halen. Dan lekker eten, en daarna soms genieten van een mooie zonsopgang.



Zondagmiddag moesten we weer op tijd in Muiden zijn voor de bruggen, en waren we zondagavond weer terug in Nederhorst den Berg. Je had dan wel 't gevoel dat je er even helemaal uit was geweest.



Kees-Jan en Evelien namen hun vrienden Aukje en Theo een keer mee, die daarna trouwe bemanningsleden werden. Uiteraard was Bart ook vaak van de partij.



In 1983 gingen een paar collega's van het AvL mee zeilen.





## Het eerste jaar

In het najaar van 1983 ging Thom, de dominee van het Antoni van Leeuwenhoekhuis, een dagje met ons mee. Hij vond het prachtig om aan 't roer te staan.



Ik kende Thom van het car-poolen. De professor en de dominee woonden bij mij in de buurt, en om beurten reden we naar Amsterdam. Ik had toen een (van Clemens overgenomen) Citroën Traction Avant Familiale uit 1950, en als 't mijn beurt was, voelde ik me net een persoonlijke chauffeur. Terwijl ik reed, zaten op de sjieke pluchen achterbank beide heren diepgaande, filosofische gesprekken te voeren.



Fenna aan het roer van de Alberdiena in 1983.





De navigatie ging in feite op richtingsgevoel en wat je om je heen zag. In het begin hadden we alleen een verrekijker en een oud (ongecompenseerd) kompas. Pas later kreeg ik de beschikking over een diepte- en snelheidsmeter. Vooral op het wad was die dieptemeter een aanwinst.

Nog weer later kocht ik één van de eerste hand-held navigatiesystemen op basis van GPS. Vanwege militaire restricties lag de nauwkeurigheid van satellietnavigatie toen tussen de 50 en 100 meter. TomTom was in die tijd nog in geen velden of wegen te bekennen...



Al snel bleek dat de door buurman Roland gemaakte zijzwaarden niet goed werkten. De zwaarden waren van te licht hout gemaakt, en bovendien zat het gat voor de zwaardbout niet op de juiste plek. Hierdoor wilden de zwaarden niet goed vallen, en moest er bij het overstag gaan steeds iemand op het zwaard gaan staan om te voorkomen dat het weer naar boven kwam.



Als remedie heb ik toen de zwaarden verzwaard met lood. Aan de onderkant van elk zwaard heb ik aan de binnenzijde een paar grote gaten geboord. Met een steelpannetje op het vuur smolt ik dan een hoeveelheid lood, en goot dat snel in een gat. In totaal zo'n 100 kg lood per zwaard. De gaten werden ten slotte afgedicht met een stalen slijtplaat.



## De oude schipper

Toen de oude schipper Albert Hutten de eerste keer met ons meevoer, had ik hem beloofd dat als de Alberdiena ooit weer zou zeilen, ik hem in Kampen zou komen ophalen met z'n ouwe schip. Dus in de zomer van 1983 ging ik mijn belofte inlossen, en zijn we met de Alberdiena vertrokken naar Kampen.



Toen we op de Ketelbrug afvoeren, vatte ik het plan op om zeilend de brug te passeren. Gelukkig speelde de brugwachter het spel prima mee, en deed precies op tijd de brug open, zodat ik gewoon door kon zeilen.



Nadat we het Ketelmeer waren overgezeild, gingen we de IJssel op. Weer een nieuwe ervaring voor mij: zeilen op een behoorlijk sterk stromende rivier.



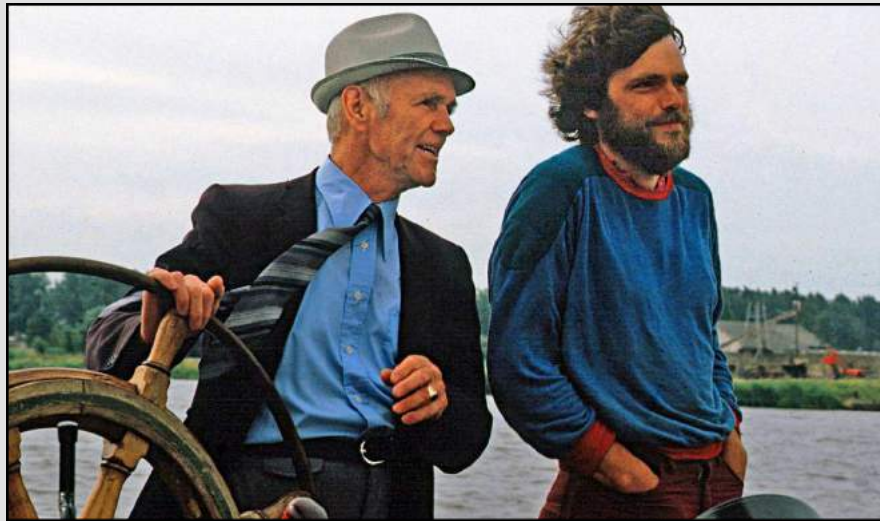
Al snel kwam Kampen in zicht. Ik had de oude schipper vooraf niet laten weten dat ik eraan kwam, maar curieus genoeg kwam hij uit zichzelf opdagen.

De volgende dag zou hij aan boord komen om een dagje met ons mee te zeilen.





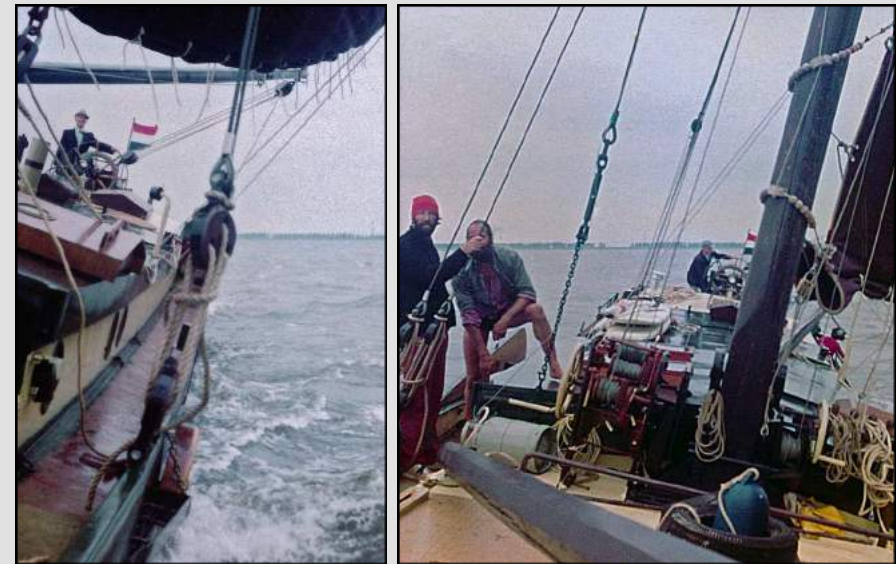
## De oude schipper



De moer op de as van het stuurwiel was niet geborgd, en draaide zichzelf soms los. Dan kreeg het stuurwiel een beetje speling, en met de hand draaide ik de moer weer vast. Voor mij was dat eigenlijk een gewoontegebaar geworden.

Grappig te zien dat de oude schipper precies hetzelfde handgebaar maakte. Toen hij nog schipper was ging de moer dus ook regelmatig los!

Zijn zoon belde mij een paar maanden later op dat z'n vader was overleden. Hij vertelde dat z'n pa de dag van z'n leven had gehad toen hij nog een dag heeft kunnen zeilen met zijn ouwe schuit.



Met de 73-jarige schipper Albert aan 't roer, zeilen we op het IJsselmeer met het eerste rif in het grootzeil.

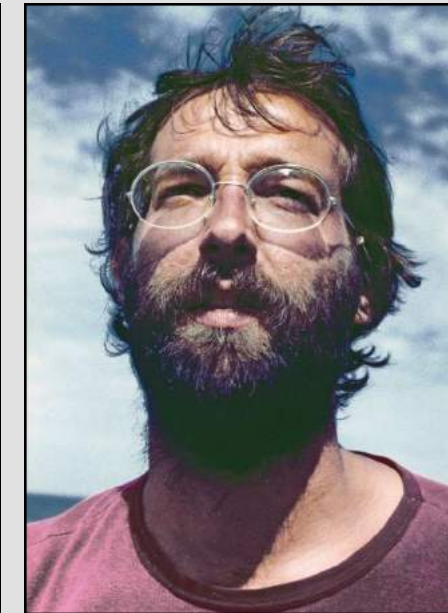




# IJsselmeer



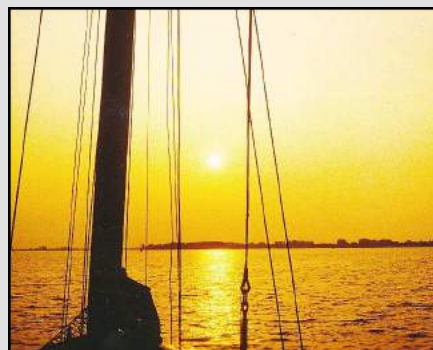
Mijn vrienden Clemens en Richard waren zo'n beetje vaste bemanningsleden geworden. En zeilen verbreedert...





Als zeilschippers waren we natuurlijk niet blij met de dijk dwars door het IJsselmeer, en we lieten ons stevig horen in de protesten tegen de Markerwaard. Ook weigerden we collectief te spreken over het 'Markermeer' als het ging over het zuidelijk deel van het IJsselmeer.

Als we naar het noordelijk deel van het IJsselmeer voeren, gingen we normaliter bij Enhuizen door de sluis. Een keer hebben we de oostelijke doorgang genomen, en gingen we 's avonds voor anker bij de Houtribsluizen, vlakbij Lelystad.



Soms kon het behoorlijk spoken. We hebben de zeilen gestreken en gaan op de motor terug naar de haven.



Enkhuizen 1984: Fenna drinkt een kopje koffie in het Zuiderzee museum.



Regelmatig gingen we naar het mooie stadje Hoorn. We lagen daar eens voor de kade, en zaten met z'n allen binnen aan tafel te eten. Een jongetje keek brutaal naar binnen, en riep uit: "kijk papa, er zit een huis in die boot!"



# IJsselmeer



Het is prachtig zeilweer, zomers warm en toch een briesje erbij: iedereen geniet van de zon in minimale kledij.



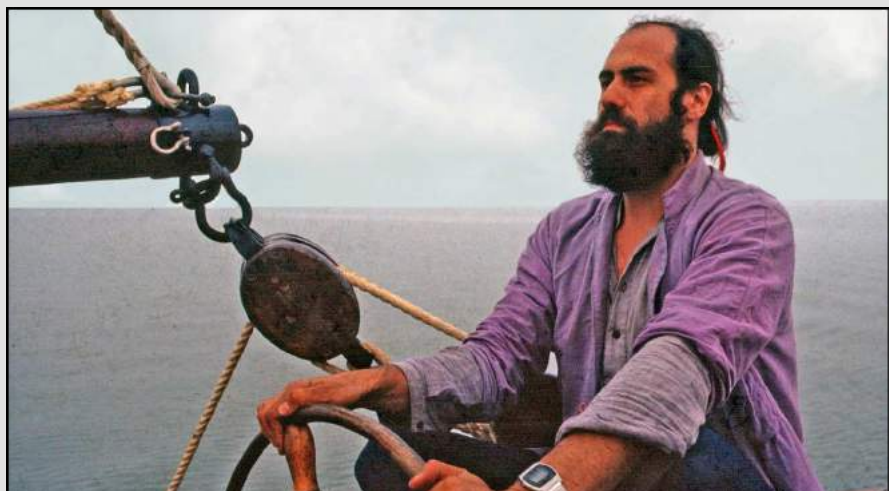
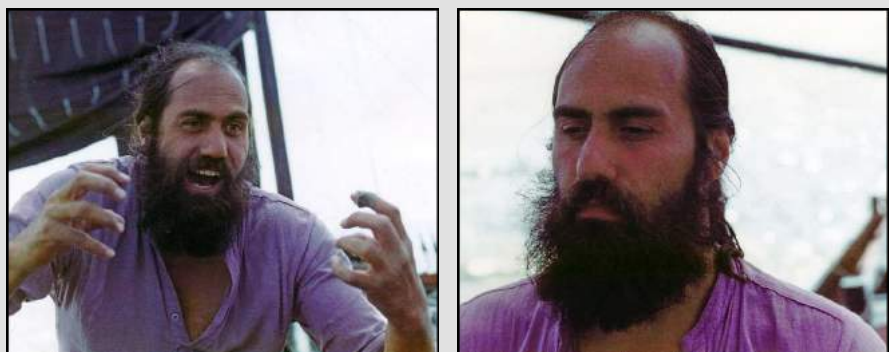
Pal voor de wind is het altijd mooi om de fok te loevert te zetten om zoveel mogelijk wind te vangen. Deze stand van de zeilen wordt ook wel 'vlinderen' genoemd, hoewel ik de benaming 'melkmeisje' eigenlijk leuker vind.





Ik heb Richard Boel leren kennen in 1972, zijn vriendin Inge zat bij mij op de HTS in Rotterdam. Al snel bleek dat we een hoop gemeenschappelijke interesses hadden, en we hadden lange gesprekken over filosofische en spirituele zaken. Richard had bijzondere belangstelling voor Zen, en mijn belangstelling ging meer uit naar Indiase wijsgeren.

Zeker 15 jaar lang hadden we een bijzondere en hechte vriendschap, en we trokken veel met elkaar op. Toch is later onze vriendschap langzaam maar zeker verwaterd, en zijn we elkaar ten slotte uit het oog verloren. Jammer, maar zo gaat dat soms met vriendschappen waarvan je denkt dat die nooit zullen overgaan...



Richard kon het meteen goed vinden met Clemens, die toen als psycholoog en systeemtherapeut werkte bij de Jellinek kliniek in Amsterdam. Hun gemeenschappelijke belangstelling was de anti-psychiatrie, in het bijzonder het gedachtegoed van Ronald D. Laing. Clemens is nu directeur van de Spoedeisende Psychiatrie Amsterdam en het Acuut Behandelteam van JellinekMentrum.





# IJsselmeer

Voor de kust van Friesland bij Stavoren zijn we voor anker gegaan, en zitten eerste rang bij het Skûtsjesilen.



Na een dag zeilen is het goed toeven in de gezellige woonruimte in het middenschip. Op deze foto is te zien dat ik onder het stalen dek de originele houten luikenkap heb laten zitten.



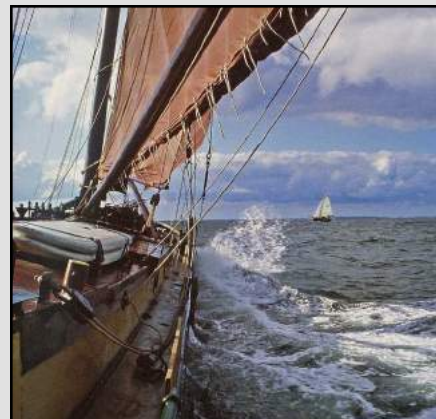
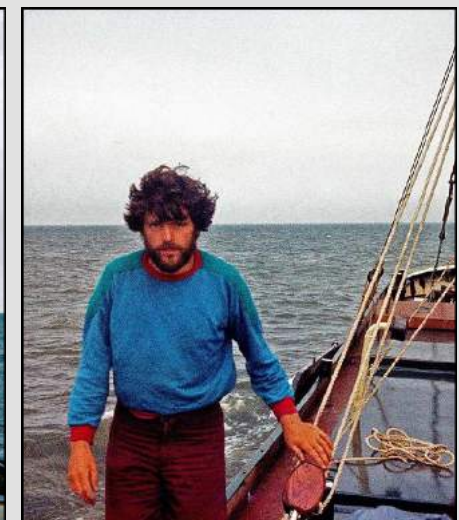


Ik had collega Jan de Gans een keer uitgenodigd om een dagje mee te varen. Jan werkte op de elektronica-afdeling van het Antoni van Leeuwenhoekhuis, en was toen zo'n beetje mijn mentor op het vlak van digitale electronica.



Hier staat onze bevriende tandarts Hans aan 't roer, en hij heeft klaarblijkelijk meer aandacht voor de ondergaande zon dan voor het zeilen. En dat is eigenlijk niet zo handig als je pal voor de wind vaart...

Een paar jaar later is Jan ziek geworden en overleden. Eigenlijk wel apart, dat diverse mensen die worden genoemd in dit boek relatief jong zijn overleden: Hans, Liesbeth, Jan, Nico....





# IJsselmeer



Kees-Jan is in 1986 vader geworden, en de pasgeboren Aagje gaat een dagje mee zeilen. De box stond zeevast tussen de bank en de eettafel, en afgezien van een enkel huilbultje had Aagje het aan boord prima naar haar zin!



In het najaar van 1987 lagen we met de Alberdiena in de haven van Volendam.

Op terugtocht naar Amsterdam kwamen we de tjalk Broedertrouw van onze burens Robin en Aletta tegen. Er stond een stevig briesje, en vanaf de Broedertrouw werden een paar aktiefoto's gemaakt van de Alberdiena die met een lekker bakstagwindje voorbij voer.





Begin jaren 80 werd windsurfen een populaire sport in Nederland, en hebben Fenna en ik allebei een surfplank en een wetsuit aangeschaft. Ik had een paar steuntjes op het dek van de Alberdiena gemaakt, en zo konden we de surfboards overal mee naartoe nemen.

Diverse malen zijn we met met de Alberdiena naar de eilandjes bij Muiden gevaren, en dan gingen we daar lekker windsurfen. De tegenwoordige surfboards zijn een stuk lichter en ook kleiner dan in de begintagen van het windsurfen - maar ook met die grote boards hebben we een hoop plezier gehad!



Hier zijn we aan 't surfen nadat we met de Alberdiena voor anker zijn gegaan vlakbij Volendam.



De surfplanken hebben ook gefunctioneerd als bootje om bemanningsleden naar de wal te brengen. Hier wordt Irene overgezet door Fenna.





## Waddenzee

Al snel gingen we met de Alberdiena naar 't wad. Kees-Jan had met z'n zeeschouw vaak op het wad gezeild, dus hij heeft me de basisbeginselen van het wadvaren bijgebracht. Al snel wist ik alles van slikken, geulen, richels, prikken en wantijen, en kon ik de hydrografische kaarten, getijden-tafels, almenak en de stroomatlas gebruiken om waterstanden, hoog- en laagwater tijden en stroomrichtingen te bepalen.



Het is altijd een speciale ervaring om bij Kornwerderzand de Waddenzee op te varen. Al in de sluis snuif je het zout op, en eenmaal buiten kom je in een andere wereld. Ook het water is anders: zout, andere kleuren, langere golfslag.

Toen we voor het eerst droogvielen bij Vlieland in 1984, kon ik niet wachten om als eerste van boord te stappen!



Tijdens laagwater kan je lange wandelingen maken, waarbij je van alles tegenkomt. Het is echt verbazingwekkend hoeveel leven er tevoorschijn komt als het water weg is.

En het is ook een mooie gelegenheid om de romp een kleine onderhoudsbeurt te geven. Later mocht dat niet meer; ik heb me laten vertellen dat daar nu met helicopters streng op wordt gecontroleerd.







De Alberdiena wordt flink opgekalefaterd. Hier haalt Kees-Jan de aangroei en de pokken van de waterlijn, waarna Theo er met de teerkwast achteraan gaat. En daarna is het tijd voor een korte pauze met een lekker soepje.



De Alberdiena ligt er weer puik bij: mooie zwarte romp met een geel berghout. Bij nader inzien vond ik het een wel erg dominante gele bies - volgende keer maar een wat subtielere kleurencombinatie uitzoeken.

Na gedane arbeid is het goed rusten. Van de hele dag buiten op het wad word je flink rozig, en dus ging een deel van de bemanning even onder zeil...





## Waddenzee



Jantje kwam bij ons aan boord toen de waardin van de Dromedaris in Enkhuizen aan de vooravond van een klipperrace vroeg of we nog een bemanningslid konden gebruiken.

Daarna is Jan nog een paar keer met ons meegevaren, waarvan de laatste keer zo bijzonder was dat het de moeite van het vermelden waard is.

Het woei die dag behoorlijk hard, en Jan zou de kluiverschoot bedienen bij het overstag gaan. We lagen al lang over de andere boeg, maar de kluiver klapte nog steeds hard heen en weer in de wind. Ik brulde naar voren: 'kluiver aan!', maar dat gebeurde niet. Ten slotte kwam Jan naar achteren, en vertelde mij dat de kluiverschoot weg was. Ik was met stomheid geslagen: Hoezo kluiverschoot verdwenen, die zat er 10 minuten geleden nog aan, waar is 'tie dan gebleven ??!

De kluiverschoot was gemaakt uit één lijn van ruim 20 meter, halverwege met een knoop vastgemaakt aan het schootoog van de kluiver. Om de schoot van de kluiver af te halen, moet eerst de knoop los, dan 10 m touw doorhalen, en daarna nog een keer 10 meter schoot door het schootoog halen. Dan pas zit je met 20 meter losse schoot, die dan ook nog een keer in z'n geheel overboord moet. Tot op de dag van vandaag begrijp ik niet wat zich toen op het voordek heeft afgespeeld...

Maar goed, ik heb een nieuwe schoot aangeslagen, en we zeilden weer verder. Later op diezelfde dag kwam Jan naar boven met in zijn hand de plunjer van het onderwater toilet. Klaarblijkelijk had hij die zo hard naar boven getrokken, dat de zuiger er vanaf was gebroken. Dus toen zaten we zonder toilet. Ik heb maar tegen Jan gezegd dat hij beter kon afstappen in de dichtsbijzijnde haven. Einde episode Jantje.





Zeilen op het wad is bijzonder, je voelt je onderdeel van de natuur, en je bent steeds bezig met de elementen. De Waddenzee is een wijds natuurgebied, met vaak mooie wolkenluchten. Daarbij vergeleken is het op het IJselmeer toch meer van A naar B varen.



Ook het wad leent zich goed om te surfen!



Vooral kinderen vinden het fantastisch om droog te vallen. Ik heb zelf meegemaakt dat ze helemaal uit hun dak gingen, rondjes rond het schip rennend, uitroepend: "we liggen op het strand, we liggen droog op het strand!"

Met een beetje mazzel zie je zeehonden. Meestal met een paar op een zandplaat, maar soms duikt een zeehondenkop opeens op vlakbij het schip. Maar vogels, grote wurmen en vooral krabben en allerlei aangespoelde dingen zijn ook interessant om te onderzoeken.





## Waddenzee

Meestal gingen we naar Terschelling of Vlieland, als we niet ergens op het wad voor anker gingen voor de nacht. Voor de afwisseling zijn we ook een keer naar Ameland gevaren.



Uiteraard komt ook de haven droog te liggen, en dan vallen de schepen die geen platte bodem hebben op hun kant. Lijkt me nu niet bepaald een comfortabele situatie...

In de haven lag het droomship van Kees-Jan: een stoere schokker. Veel later heeft hij een eigen zeilschip laten bouwen, een lemmeraak in visserman-uitvoering.

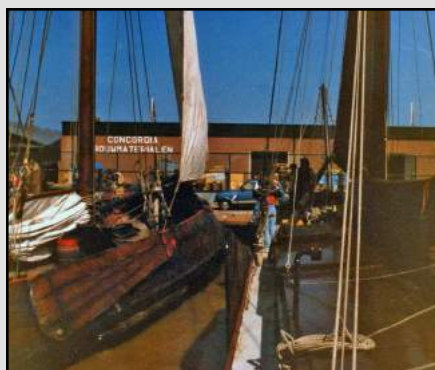
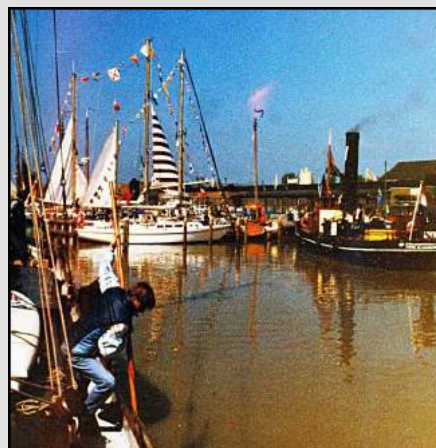


In 1872 werd bij het wantij een dam gebouwd tussen Ameland en het vasteland. Door aanslibbing wilde men landbouwgrond creëren. Gelukkig bleek de dam niet stormbestendig, en ging ze in een zware storm in 1882 ten onder. De dam is bij eb nog steeds deels te zien. De veerdam bij Holwerd is de aanzet van deze dam.





In 1986 ontvingen we een uitnodiging om met de Alberdiena naar de havendagen in Meppel te komen. Vanwege het nostalgische karakter van het festijn, voeren we niet op de motor de haven in, maar gebruikten we ellebogenstoom en de vaarbomen om het schip op z'n plek te krijgen.

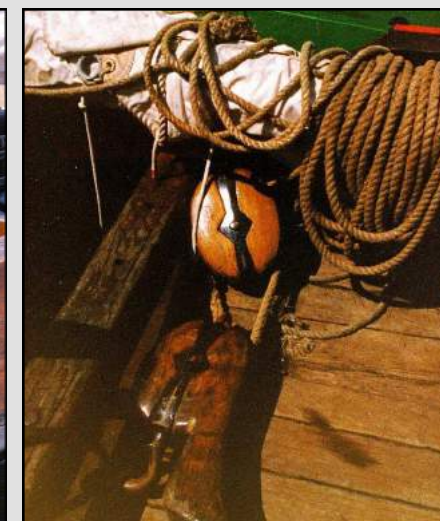


We meerden af naast de TX 33, een fraaie Texelse blazer uit 1918. Natuurlijk raakten we al snel aan de praat met de schipper van de Poolster, Harry Smit uit Muiden.

Binnen de kortste keren ontstond er een gezellige boel aan boord van de blazer.



Rond 1900 voeren er in Nederland meer dan 100 van dit soort robuuste houten vissersschepen rond. De TX 33 is de laatste overgebleven blazer van dit formaat, die na een brand ook verloren dreigde te gaan. Gelukkig is er in 2000 de Stichting Behoud Blazer opgericht, die ervoor heeft gezorgd dat dit prachtige, historische schip in oude glorie is hersteld.





## Enkhuizer Klipperrace

In de zeventiger jaren, in het prille begin van de chartervaart, werd door mensen als Evert Verkerk (Zwarte Valk), Jan Bakker (Kaat Mossel) en Kees Velthuis (Zwarte Bonzem) aan de bar van de Drommedaris eindeloos gediscussieerd en gepocht over welk schip en welke schipper het beste was.

De stelling van Jan Bakker was: "Het is niet altijd de snelste klipper die wint maar de klipper die als eerste binnenkomt". Om uit te maken wie de snelste klipper had en/of de slimste schipper was, klonk in 1975 aan het einde van het seizoen het startschot voor de eerste officiële Enkhuizer Klipperrace met zes deelnemende klippers.



De Kaat Mossel verloor in een stormachtige wind bijna één van haar kluivers.

De fanatiekste deelnemer door de jaren heen is Jan Bakker van de Kaat Mossel (en later de Deinemeid) geweest. Hij at het eerste jaar zijn sigaar bijna op toen bleek dat andere klippers rondjes voeren om zijn driemast getuigde schip. Tijdens een nachtelijke discussie in een café op Vlieland ontstond op de achterkant van een sigarendoos de spectaculaire tweemast schoener tuigage waarmee hij nog vele wedstrijden zou winnen.

De Deinemeid, voorzien van dezelfde schoenertuigage, is later bij ons in de haven op de Zandhoek komen liggen.

Ik heb zelf gezien dat Jan Bakker en z'n bemanning voor de start beide ankers met alle ankerketting van boord haalden, en bovendien met vrijwel lege water- en brandstoftanks voeren om maar gewicht te sparen. Ik zou niet weten of het iets uitmaakt.

De Kaat Mossel is de enige klipper die tot op de dag van vandaag aan de start is verschenen, en bleek in de loop der jaren een geduchte tegenstander met vijf overwinningen in de Driestedenrace ('77, '78, '80, '81, '83) en vier overwinningen overall ('77, '82, '86 en '90).

Eind jaren 80 is Jan Bakker overleden. De huidige schipper van de Kaat Mossel redt het nu niet meer tegen de grotere en hoog getuigde klippers die later in de vaart kwamen zoals de Eensgezindheid, de Waterwolf en ook de razendsnelle stevenaak La Boheme. En de Deinemeid doet voorlopig niet meer mee.

Op zaterdag bonden de klipperschippers de strijd met elkaar aan in de driestedenrace met een ankerstart in het Krabbersgat te Enkhuizen en een vrije keuze van route tussen Medemblik, Stavoren en Urk. Deze wedstrijd moest antwoord geven op de vraag welke schipper het slimst en het snelst over het IJsselmeer kon navigeren.

Er werd gestreden op gezeilde tijd, dus het schip dat als eerste aankwam in haar klasse had gewonnen. Op zondag werd een wedstrijd baan gevaren. Zo kon je een fout gekozen route op zaterdag eventueel goed maken op de olympische baan van zondag.



Het concept van de klipperrace met de driestedenrace op zaterdag en de Wedstrijd baan op zondag is daarna nooit meer gewijzigd. Na die eerste wedstrijd in 1975 met zes deelnemers is de Enkhuizer klipperrace uitgegroeid tot een fascinerend en volwaardig evenement met vaak meer dan vijftig deelnemende klippers.



De oude haven van Enkhuizen, aan de vooravond van de negende Enkhuizer klipperrace.



Met een daverend kanonschot vanaf het startschip gaat om 10 uur zaterdagochtend de vloot sierlijke klippers anker op in het Krabbersgat voor Enkhuizen. Terwijl de lieren ratelen en de schippers hun laatste commando's roepen zetten de majestueus getuigde platbodems zich in een wolk van zeilen in gang.

Het unieke karakter van de driestedenrace is de keuze die de schipper moet maken van de route tussen de steden Medemblik, Stavoren en Urk. De merktekens zijn zo gekozen dat er bij elke keuze gelijkwaardige driehoeken ontstaan.

Ieder schip moet twee van de drie steden aan doen alvorens de steven te wenden naar de finish bij de noordelijke ingang van het Krabbersgat bij Enkhuizen.



Een spectaculaire ankerstart in het Krabbersgat voor Enkhuizen. Na de start koersen de schippers naar eigen inzicht richting Urk, Stavoren of Medemblik.



Het anker zit voor de kluis, en alle zeilen staan bij: de klipperrace van 1987 is begonnen voor de Alberdiena!



Ankerstart klipperrace 1987, gezien vanaf de Alberdiena.

Inzicht in het weer en kennis van het eigen schip moeten de schippers de voordeligste baan doen kiezen waarbij ze trachten zo veel mogelijk bezeilde rakken te varen.

Soms kunnen de schippers hun concurrenten halverwege peilen als deze hetzelfde rak in omgekeerde richting varen, maar meestal stijgt de spanning als zij Enkhuizen weer naderen en hun concurrenten aan de horizon uit verschillende richtingen opdoemen.





## Enkhuizer Klipperrace

Vooral de ankerstart in het Krabbersgat was altijd weer een spectaculaire gebeurtenis. Ik stond vaak met een kurkdroge mond van de zenuwen aan het stuurwiel te wachten op het kanonschot. Normaal gesproken zou je het nooit in je hoofd halen om zo dicht op elkaar het anker op te halen en tegelijk de zeilen te hijsen, en dat alles zonder de motor te gebruiken!

Gelukkig is het met de Alberdiena altijd zonder kleerscheuren afgelopen, maar verschillende keren ging het andere schepen minder goed af. Een keer kwamen vlak achter mij twee klippers met elkaar in aanvaring, en ging een kluiverboom met een luid krakend geluid in splinters.

Ook voeren schepen na de start in het Krabbersgat regelmatig in de dijk, en moesten zich dan met de vaarboom weer vrij zien te varen.



In 1984 verliep de ankerstart voor de Alberdiena niet volgens plan. Het anker was opgehaald, en alle zeilen stonden bij - en toch kwamen we nauwelijks van onze plek. Terwijl we links en rechts werden ingehaald, ontdekte ik dat er een kabel achter een blad van het anker was blijven haken.

Ik ben toen zonder er verder bij na te denken van de boeg afgestapt, en staand op het anker heb ik de kabel weten los te wrikken. De kabel zonk, en de Alberdiena schoot vooruit - terwijl ik nog op het anker stond! Gekkenwerk natuurlijk, en zeker niet ongevaarlijk. Maar goed, ik wist weer snel aan boord te klauteren, en stuurde de Alberdiena als laatste schip het Krabbersgat uit, de andere klippers achterna.



Aukje aan 't roer tijdens de driestedenrace in 1983. Bart probeert een boei te ontdekken, terwijl Kees-Jan, Clemens en Jan zich buigen over de kaart tijdens een strategische bespreking.



Een enigszins rommelige boel op het achterdek van de Alberdiena tijdens de klipperrace van 1984. Een geleende halfwinder ligt klaar om bij een ruimer rak bij te zetten.



De Alberdiena tijdens de driestedenrace in 1983.

Deze foto is gemaakt door maritiem fotograaf Rob Kreupeling. Later verscheen de foto tot mijn grote verrassing op de omslag van het tijdschrift 'Spiegel der Zeilvaart', ter illustratie van een artikel over de Enkhuizer klipperrace.



In 1985 was er een slimmerik, die niet voor anker ging in het Krabbersgat, maar had vastgemaakt aan een klein anker dat vooraf was ingegraven in de dijk langs het Krabbersgat. Bij de start hoefde dus geen zwaar anker te worden opgehaald, maar volstond het losgooien van een lijntje. 's Avonds haalde de schipper met een roeibootje het anker weer van de dijk.

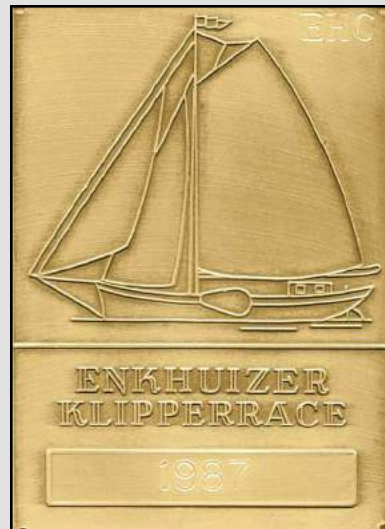
Het jaar daarop hadden de organisatoren de reglementen hierop aangepast, zodat dit geintje niet meer kon worden uitgehaald - wel zo eerlijk natuurlijk.



De Alberdiena heeft in de periode 1983-1987 ieder jaar in oktober meegedaan aan de Enkhuizer Klipperrace, dus in totaal vijf keer.

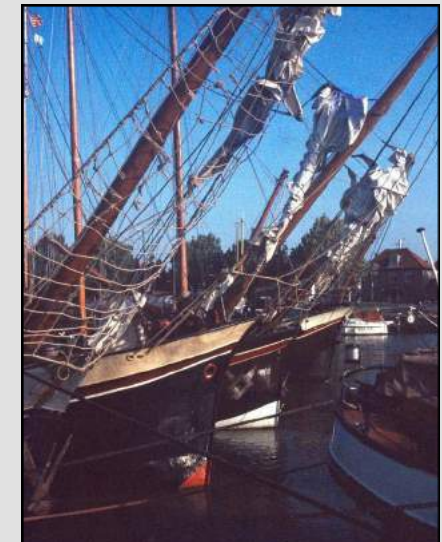


Bij de prijsuitreiking in de Drommedaris kreeg iedere deelnemer een koperen plaatje als aandenken. Ik heb ze nog alle vijf.



Natuurlijk kon de Alberdiena als kleine klipperaak met maximaal 185 m<sup>2</sup> zeil het niet bolwerken tegen de grote hooggetuigde tweemast klippers met hun enorme halfwinders en andere bijzeilen. Dus we eindigden altijd in de achterhoede - met uitzondering van 1985, toen we de beschikking hadden over een door Ed meegenomen gedetailleerde weersvoorspelling.

Op basis van de actuele weerkaart konden we een windschifting later op de dag beredeneren, een voorspelling die we gebruikten bij onze keuze van de te varen baan. Daardoor eindigden we dat jaar in de bovenste helft van het klassement.



De haven van Enkhuizen ligt tjokvol met klippers (1983).



Na afloop van de eerste wedstrijddag hebben de klippers weer een plekje gezocht in de oude haven van Enkhuizen. Links op de foto de snelle stevenaak 'Zwarte Valk', die diverse keren winnaar was in zijn klasse. Dit mooie schip werd gevaren door twee broers, die om onnaspeurbare redenen 'de twee smurfen' werden genoemd.

Aan de overkant van de haven is een plek voor een paar schepen, aangeduid als de 'frommelhoek' - in Enkhuizen probeerde ik hier altijd een plekje te krijgen, zodat ik maar weinig schepen langsij kreeg. Anders kreeg ik een stuk of vier charterschepen langsij, met busladingen mensen die bij nacht en ontij over het schip kwamen denderen.



## Enkhuizer Klipperrace

Voor zover ik weet, ben ik de enige deelnemer van de klipperrace, die ooit een pechprijs heeft gewonnen.

Bij de prijsuitrijking van de driestedenrace kwam de Alberdiena niet in de uitslag voor. Ik natuurlijk gelijk verhaal halen bij de organisatie, en wat bleek: ik had een paar meter voor de finishlijn de motor aangezet. Ik was in de veronderstelling dat ik was gefinished, en aangezien het windstil en erg druk was (zelfs met zwemmers in het Krabbersgat), wilde ik zo snel mogelijk de motor aan. Maar net iets te vroeg, en de Alberdiena werd gediskwalificeerd.

Ik vond dat zo kinderachtig, dat ik die man boos het koperen plaatje in de hand drukte, en 'm zei dat ik naar huis ging en dat ik nooit meer met de klipperrace zou meedoen. Zo getergd en teleurgesteld was ik!

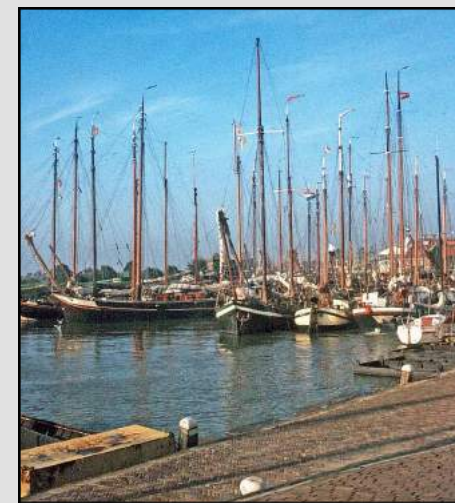
's Avonds heeft mijn bemanning me toch overgehaald om te blijven, en zondag mee te doen met de olympische baan. Dus wij weer wedstrijdvaren de volgende dag. Maar bij een overstagmanoeuvre bij het Enkhuizer Zand bleef het zwaard in de grond steken, en ging even later luid krakend middendoor. Dus ging de Alberdiena als een lamme vogel weer terug naar de haven van Enkhuizen.

's Avonds kwam diezelfde man van de organisatie weer naar me toe, en tot mijn verrassing hadden ze een in allerijl geregelde poedelprijs voor mij in petto: een tabaksdoos met inscriptie. Toch fideel van zo'n man, die ik de dag daarvoor nog de huid had volgescholden!



1986: De Alberdiena wint de pechprijs van de Enkhuizer klipperrace.

Afgezien van deze pech, was het altijd heel gezellig en sfeervol aan boord tijdens de klipperrace. Meestal waren we met minstens 10 bemanningsleden, en zaterdagavond kwamen er altijd een paar grote pannen vol andijviestampot met spek op tafel. Als ik dat nu weer eens eet, moet ik altijd denken aan de Enkhuizer klipperrace!



Klipperrace 1983: de haven van Enkhuizen ligt vol met kippers. In vroeger jaren hoefde je in Enkhuizen geen havengeld te betalen - dat is nu wel anders!



Stuurvrouw Aukje met haar trouwe secundant Theo in aktie tijdens de klipperrace van 1983. Evelien houdt de overige deelnemers in de gaten.



Start van de driestedenrace in 1987, gezien vanaf de Alberdiena. We konden voor de wind het Krabberssgat uit, dus binnen zo'n 10 minuten was iedereen gestart.



Na de onfortuinlijke editie van het jaar daarvoor, kwam in 1987 de Alberdiena aan de start met mooie (zelfgemaakte!) nieuwe zijzwaarden.



Onze burens Robin en Aletta varen mee als ervaren bemanningsleden. We varen pal voor de wind, en Robin probeert de kluiver te loevert te zetten.



Voor de gelegenheid hebben we een extra fok als binnenkluiver bijgezet. Maar de concurrentie zit ook niet stil, en heeft een waterzeil uit de kast gehaald.



Ook Nico Schouten en zijn vrouw Ieke (hier op het achterdek, links van mij) zijn van de partij. Nico heeft een fok meegenomen, die we proberen als topzeil bij te zetten - maar dat blijkt helaas geen doorslaand succes...



Alfons komt in actie om de buitenkluiver bij te zetten.





## Enkhuizer Klipperrace



De wind valt 's middags volkomen weg. Binnen staat een stapel rabatdelen die we gebruiken als roeispanten. Even is de Alberdina veranderd in een galeischip, met roeiende bemanningsleden in het gangboord.

Ik denk niet dat de wedstrijdreglementen deze manier van voortbewegen toestaan, maar een hoop lol hebben we wel!



Later op de dag komt er een briesje. Om de vaart er weer in te krijgen, gaan Fenna en ik meesurfen op het achterdek. In een jolige bui had ik ontdekt dat de voeten van de surfmasten precies pasten in de twee uitsparingen voor de gieksteun op het achterdek. Tja, alle beetjes helpen!



Ook de klipperrace van 1987 eindigt in mineur vanwege malheur met een zijzwaard. De volgende dag tijdens de driestedenrace breekt tot mijn grote schrik, zonder aanwijsbare oorzaak, plotseling de bakboord zwaardbout af.



Gelukkig houdt de zwaardval 't, zodat we met vereende krachten het zijzwaard in het gangboord kunnen takelen.



Scheepsklusjesman Nico had zelf die zwaardophanging gemaakt, dus het afbreken van de zwaardbout komt hem wel op enige kritiek te staan.

Weer terug in de haven, hebben we de zwaardophanging provisorisch hersteld, zodat we de volgende dag weer naar Amsterdam konden zeilen.

Toen Nico met zijn klipperaak Alberdina nog op de Zandhoek lag, speelden zijn hoogblonde kinderen Tjeerd en Wietske soms bij ons. Ze hebben allebei later hun naam gezet in het babyboek van Tim.

Tjeerd is piloot geworden, en Wietske is in het voetspoor van haar ouders getreden: zij is in 2004 eigenaar geworden van de fraaie 2-mast klipper Auwe Neel.



Nico heeft na de verkoop van zijn klipperaak een oude voorpostenkotter gekocht om onder zeil te brengen. Hij lustte altijd al wel een borrel, maar na zijn scheiding ging het bergafwaarts. Jaren later hoorde ik dat Nico met een zatte kop van zijn kotter is gevallen, en is verdronken naast z'n eigen schip.





Na het sneuvelen van het bakboord-zwaard tijdens de klipperrace van 1986, besloot ik zelf twee nieuwe zijzwaarden te maken. Bij de Amsterdamse Fijnhouthandel kocht ik bankiray delen van 12 cm dik, in totaal meer dan kuub hout - als ik me goed herinner voor een kleine 4000 gulden. Naast de woonark van Her & Neline op de Zandhoek mocht ik de zwaarden gaan maken, en in het voorjaar van 1987 heb ik twee prachtige nieuwe zijzwaarden voor de Alberdiena gemaakt.



Met een grote cirkelzaag eerst de planken op maat gemaakt, en aan elkaar bevestigd met epoxylijm en deuvels (van pispakken-ijzer - want door te roesten kwamen ze later extra goed vast te zitten!). Ik perste de boel op elkaar met sergeanten die ik zelf had gemaakt van een paar hydraulische autokrikken.



Met de schaaf het profiel aangebracht: buitenkant hol, binnenkant bol. Het gat voor de zwaardbout erin geboord (uit het midden deze keer!), en toen plat halfrond erom heen gebogen, vastgeslagen met grote nagels.



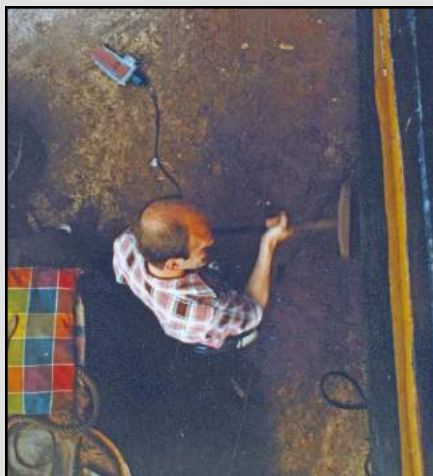
Na het afwerken met vernis en zwarte lak, voer ik met de Alberdiena naar de steiger, en heb ik ze met de grootzeilval aan boord gehesen. Eén zwaard weegt al gauw 700 kg!



De eerste keer varen met de nieuwe zwaarden was een openbaring: ik kon een flink stuk hoger aan de wind zeilen, en het schip verlijerde ook veel minder.



# Werfbeurt



De Alberdiena krijgt in 1985 een werfbeurt in Edam, op de werf van Groot, midden in het dorp. Gelukkig steken een aantal zelfvrienden de helpende hand toe.



Scheepswerf jachthoe en reparatie  
Houtenhuizen  
Kouwenhoofd 27

1135 AM EDAM 2/6 1985

REKENING VOOR  
Van Hout Alberdiena

Helling schuur spanten	1.400,-
Taac	1.150,-
Pos schroot or. v.d.	1.25,-
	1.56,-
19/6 87 v. b.	107,55
	1.672,55

Colony Jellien





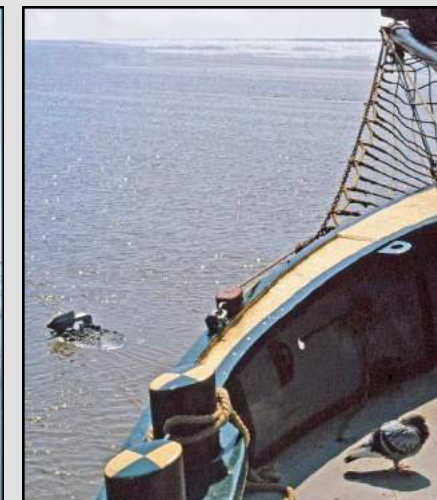
In 1985 hebben we een reis naar Denemarken gemaakt. Ik had een zeiltocht van 4 weken uitgestippeld, over het Nederlandse en Duitse wad, via het Kielerkanaal naar de Kiel. Na een kleine twee weken zeilen op de Oostzee, de omgekeerde route weer terug naar onze nieuwe ligplaats in Amsterdam.

Volgens onderstaande begroting was de all-in prijs fl. 32,- per persoon per dag, dat is omgerekend zo'n € 100,- voor een week volledig verzorgde vakantie. Kom daar vandaag de dag nog eens om...

DENEMARKEN-REIS JULI 1985			
<b>*ROUTE-BESCHRIJVING</b>			
Vr 28	Nederhorst den Berg, Muiden, Enkhuizen		
Za 29	Enkhuizen, Kornwerd, Harlingen		
Zo 30	Harlingen, Terschelling, Ameland, Engelsmanplaat		
Ma 01	Engelsmanplaat, Schiermonnikoog, Rottumeroog, Borkum		
Di 02	Borkum, Juist, Norderney		
Wo 03	Norderney, Baltrum, Langeoog, Spiekeroog		
Do 04	Spiekeroog, Wangeroog, Minseneroog, Alte Mellum		
Vr 05	Alte Mellum, Knechtsand, Neuwerk, Cuxhaven, Brunsbuttel		
Za 06	Brunsbüttel, Kiel		
Zo 07	Kiel		
Ma 08	- Za 11 Funen		
Zo 12	Sonderborg (onder voorbehoud)		
Ma 13	- Do 18 Funen		
Vr 19	Kiel, Brunsbuttel		
Za 20	Brunsbüttel, Cuxhaven, Neuwerk, Knechtsand, Alte Mellum		
Zo 21	Alte Mellum, Minseneroog, Wangeroog, Spiekeroog		
Ma 22	Spiekeroog, Langeoog, Baltrum		
Di 23	Baltrum, Norderney, Juist		
Wo 24	Juist, Borkum, Rottumeroog, Schiermonnikoog		
Do 25	Schiermonnikoog, Engelsmanplaat, Ameland		
Vr 26	Ameland, Terschelling, Harlingen		
Za 27	Harlingen, Enkhuizen		
Zo 28	Enkhuizen, Amsterdam		
<b>*BEGROTING</b>			
Proviand en drank	f 3400,-		
Dieselloolie, smeerolie, vet, filters, etc	f 700,-		
Zeekaarten, getijtafels, stroomatlas, handboeken, etc	f 750,-		
Reglementen, douanedokumenten, vlaggen, seinen, etc	f 200,-		
Propaan, elektra, water, boothoudelijke artikelen, etc	f 300,-		
Sluisgeld, bruggengeld, havengeld	f 700,-		
Ongevallen-verzekering opvarenden	f 300,-		
EHBO-spullen, reddingsmiddelen, etc	f 150,-		
Diversen en onvoorzien	f 500,-		
<b>Totaal</b>	<b>f 7000,-</b>		
Onkosten per persoon per dag (onder voorbehoud)	f 32,-		
<b>*MONSTERROL</b>			
<b>1e HEEK</b>	<b>2e HEEK</b>	<b>3e HEEK</b>	<b>4e HEEK</b>
Erik	Erik	Erik	Erik
Fenna	Fenna	Fenna	Fenna
Bart	Kees-Jan	Hans	Bart
Kees-Jan	Evelien	Irene	Bert
Jan	Aukje	Alfons	Hans
Jos	Theo	Mariet	Irene
Mok	Alfons	Bert	Inge
Peter	Jos	.	.
Ed	Mok	.	.
<b>*TELEFOONNUMMERS</b>			
Centraal telefoonnummer : 05138-2528 (Mevr. Hoekman)			
Bart	020-270583	Aukje/Theo	020-427986
Hans/Irene	020-763147	Bert	020-259249
Alfons/Mariet	020-948022	Kees-Jan/Evelien	020-933429
Peter	023-243730	Inge	020-842759



Op het wad is het prachtig zeilweer. Met een pittig windje zeilen we aan de wind richting Engelsmanplaat, waar we droogvallen. Op het voordek krijgen we een uurtje bezoek van een vermoeide (verdwaalde?) postduif.





## Denemarken



De Alberdiena is in haar element op het wad!



De bemanning van de eerste week: v.l.n.r.: Peter, Jan, Ed, Fenna, Kees-Jan, Bart, Jos en Mok. In verband met haar werk kwam Evelien een week later.



Jos met zijn Chinese echtgenote Mok voeren de eerste twee weken met ons mee naar Kiel.

Via een advertentie in de ANWB gids waren we met dit nogal aparte stel in kontakt gekomen.

Jos zat als vrijwilliger bij de Bescherming Bevolking. Zijn taak was om bij een aanval met atoomwapens, de verspreiding van radioactiviteit in kaart te brengen. Hiertoe was hij uitgerust met een passer en een speciale lineaal, attributen die hij nu ook wilde gebruiken bij het navigeren op de Alberdiena.

Toen we ter hoogte van Terschelling en Ameland zaten was hij druk bezig met z'n instrumentarium en de zeekaart, en kwam mij opeens hevig verontrust melden dat we in de richting van het zeegat tussen de eilanden koersten.

Nu was het een heldere dag, en ook zonder enig navigatiemiddel kon je in één oogopslag zien dat we parallel aan de Groningse kust voeren. Bovendien zag je aan bakboord duidelijk de rij waddeneilanden liggen, dus zijn bewering raakte letterlijk kant noch wal.

Hij was echter niet van zijn rare idee af te brengen, en teleurgesteld over mijn laconieke houding ging hij verhaal halen bij andere bemanningsleden. Natuurlijk kreeg hij daar ook geen poot aan de grond, en gedesillusioneerd dat niemand het gevaar zag, trok hij zich een beetje makkend terug. Uiteraard zijn we niet op de Noordzee terecht gekomen, en Jos is er wijselijk later ook niet meer op teruggekomen.



In de geul staat nog water, dus een mooie gelegenheid om voor het eten nog even een frisse duik te nemen.





Hier liggen we in de haven van Borkum, waar we moeten inklaren bij de Duitse douane. Dus ik met Kees-Jan naar het douanekantoor, de map met scheepspapieren onder de arm. We moeten even wachten, en ik kom er achter dat recreatieve vaartuigen meer moeten betalen voor een inklaringsbewijs dan vrachtschepen.

Dus met een hoop bluf leggen we de 80 jaar oude vrachtbrief van de Alberdiena voor de ambtenaar neer, en die trapt erin. Op de omslag van de vrachtbrief maakt hij met potlood een rekensommetje voor het te betalen bedrag. Na alles afgehandeld te hebben, wil ik de potloodkrabbels van de omslag weggummen. Dus ik vraag aan die Duitser: "Haben sie ein Gummi?". Ik besef niet dat ik in het Duits naar een condoom vraag. De man is al met de volgende klant bezig, en kijkt niet op, dus ik herhaal met luidere stem mijn vraag. Kees-Jan moet ontzettend lachen, en trekt me aan m'n arm mee naar buiten. Pas later begreep ik waarom die man zo afhoudend reageerde!



De schipper gaat even surfen op het Duitse wad. Terwijl Fenna geniet van de zon, lijken Bart en vooral Jan zich af te vragen of ik wel heelhuids zal terugkomen aan boord...



Op het Duitse wad is het erg rustig, dus de kans dat je zehonden ziet is groter dan op het Nederlandse wad. We voeren een keer bij laag water vlak langs een zandplaat met wat angstig kijkende zehonden. Maar de nieuwsgierigheid overwon, en ze bleven naar ons kijken terwijl we muisstil voorbijvoeren.



## Denemarken

Na het Duitse wad passeren we de mondingen van de Weser en de Elbe via Alte Mellum, Knechtsand en Neuwerk richting Cuxhaven.

Bij Cuxhaven ligt een strekdam in noordelijke richting, die volgens de Duitse Almenak bij hoogwater tussen Km-paal 4 en 5 een kleine twee meter onder water ligt.



Voor de Alberdiena met 70 cm diepgang zou dat dus te doen zijn, en dat zou weer zo'n tien mijl omweg schelen. Maar ik begrijp de tekst en de wat vage tekeningen in het Duitse handboek niet helemaal, en twijfel of ik het erop zal wagen.



Maar vlak bij ons vaart een tjalk met een Duitse vlag achterop, dus ik neem aan dat die schipper wel zal weten waar je de strekdam moet passeren. Op een gegeven moment zie ik 'm dichterbij de dam toevaren, en ik ga ervan uit dat we op de plek zijn waar het meeste water staat. Dus ik ga ook dwarsuit en vaar zonder probleem over de strekdam, ziezo!

Later in Cuxhaven ligt diezelfde tjalk naast ons, en de Duitse schipper bedankt mij voor het aangeven van de plek waar je de dam moet passeren. Ik vertel 'm dat ik hier voor 't eerst ben, en dat ik juist was afgegaan op zijn vaarbewegingen. Tot ons beider hilariteit hadden we elkaar dus nageaapt! We hebben er nog maar een biertje op gedronken, blij dat allemaal goed is afgelopen voor ons allebei.



Dat gold trouwens niet voor deze sleepboot op archieffoto. Saillant detail is dat juist dit onfortuinlijke schip de vaardieptes in kaart moest brengen.

De dag daarvoor had Duitsland gewonnen met voetbal, dus wellicht had de bemanning een beetje te uitbundig feest gevierd...



Verder naar Brunsbüttel, naar de schutsluizen bij de ingang van het Kieler kanaal. Hier varen echt grote jongens, en in de sluis past de lus van mijn tros niet eens over de enorme bolder op de sluismuur.

Aangezien het kanaal goed bezeild was, gingen na het schutten de zeilen weer snel omhoog. We stonden bij de lieren nog na te hijgen van het hijsen, toen er opeens keihard van alle kanten klonk: "Alberdiena!, Du darfst nicht segeln im Kanal!" Dat was even schrikken. Later heb ik uit protest toch de fok weer bijgezet.



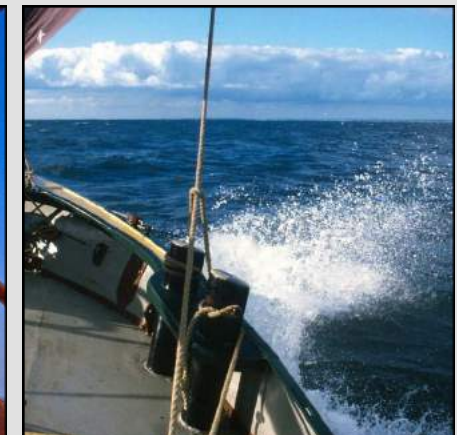


Het Kielerkanaal, ofwel het Noord-Oostzeekanaal, is één van de drukst bevaren kanalen ter wereld. Circa 100 grote schepen komen er per dag doorheen. Het kanaal is 100 km lang, en na een dag varen komen we in Kiel aan. We blijven daar een dag liggen. Jan, Peter en Ed gaan huiswaarts, en Evelien, Aukje, Theo en Alfons stappen aan boord.

Bij het verlaten van Kiel varen we langs het driemast volschip Sørlandet uit Noorwegen. Toen was het nog een marine opleidingsschip, nu wordt het verhuurd voor 'adventure sailings for young people of all ages'.



We varen van Kiel naar Marstal op het Deense eiland Ærø ten zuiden van Funen. Een mooie zeiltocht over de Oostzee van ruim 35 mijl. Ik had nog niet eerder meegemaakt dat je 360 graden rondom het schip niets dan water kon zien.





Denemarken

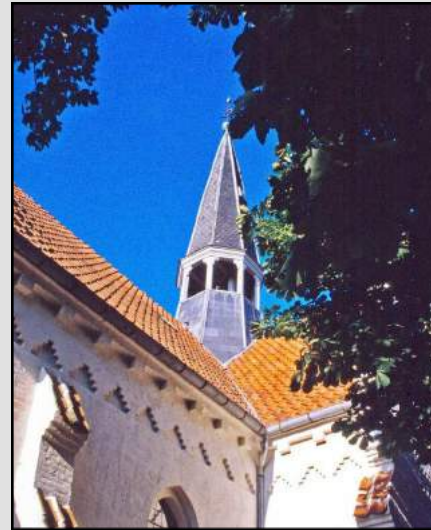




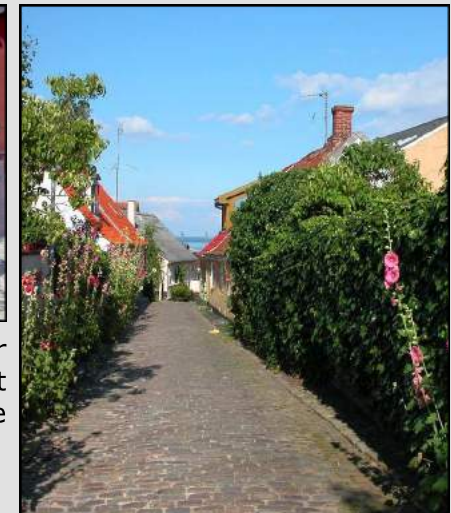


In Marstal wil ik per abuis afmeren aan de steiger van de veerpont, want ik zie de smalle haveningang in eerste instantie over het hoofd. Ik doe net of m'n neus bloed en ik even proefrondje maak, om daarna veilig af te meren naast de klipper Anna, bekend van het boek 'Met de Anna onder zeil' van C. Buddingh'.

Wij hebben een exemplaar van dit boek aan boord, dus we haasten ons om ons boek te laten signeren door de schipper van de Anna.



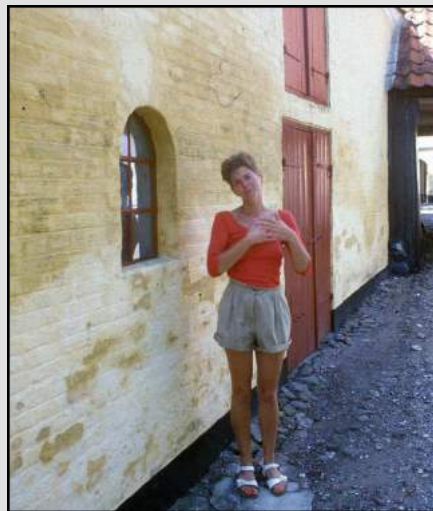
Op een zonnig terrasje is er eindelijk gelegenheid om wat kaarten naar het thuisfront te sturen.





## Denemarken

Vanuit Marstal zeilen we naar het prachtige dorpje Ærøskøbing. De oude huisjes zijn met zeer veel zorg gerestaureerd en onderhouden. Verschillende huizen dateren uit de 17e eeuw, en als je in het stadje rondwaald, waan je je in de middeleeuwen. Zelfs de ramen zijn van antieke, bolstaande ruitjes gemaakt.









## Denemarken



Dit is de Cook House aan de oude haven van Ærøskøbing. In vroeger tijden, wanneer de haven vol lag met houten zeilschepen, was het verboden vuur te maken aan boord. Voor de bereiding van de maaltijden voor de bemanning moest er gebruik worden gemaakt van de keuken in dit huisje.

De Cook House is niet alleen de enige in zijn soort die bewaard is gebleven, maar wordt ook nu nog door de bezoekers van de haven als zodanig gebruikt.



Terwijl hun vader een huidgang van zijn kotter vervangt, gaan deze kinderen helemaal op in hun fantasie dat ze op een scheepswerf zijn, en een boot te water laten.

Een zwaan met een kleintje op de rug komt ook kijken.

In de haven van Ærøskøbing had ik het ook nog aan de stok met een Deense zeiler. Om drinkwater in te nemen, was er in de oude haven maar één tuinslang beschikbaar, dus dat schoot niet echt op. Er waren 2 wachtenden voor mij, en ik had met de laatste de afspraak gemaakt dat ik de slang na hem kreeg.

Na uren wachten ging ik de slang ophalen, maar toen kwam er een man naar me toe, die mij in het Deens iets duidelijk wilde maken. Ik snapte er geen snars van, maar toen hij aan de haspel begon te trekken, begreep ik dat hij de slang wilde hebben. In diverse talen probeerde ik te vertellen dat ik al uren had gewacht, en hij na mij de slang kon krijgen. Maar die driftkikker werd steeds kwader en probeerde de slang uit m'n handen te rukken.

Uiteindelijk heb ik 'm in gewoon Nederlands toegevoegd dat hij met z'n fikken van de slang af moest blijven, gewoon op z'n beurt moest wachten, en nu kon ophoepelen. Had direct het gewenste effect!



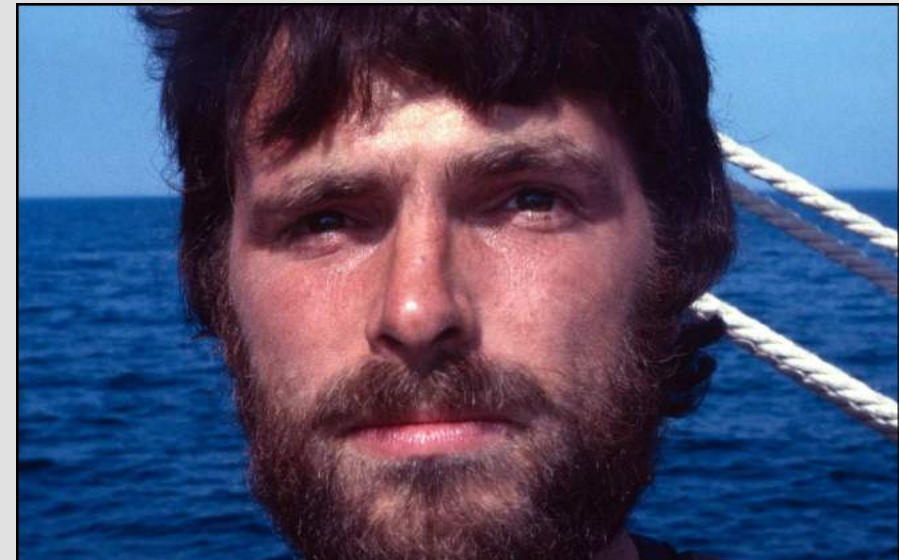
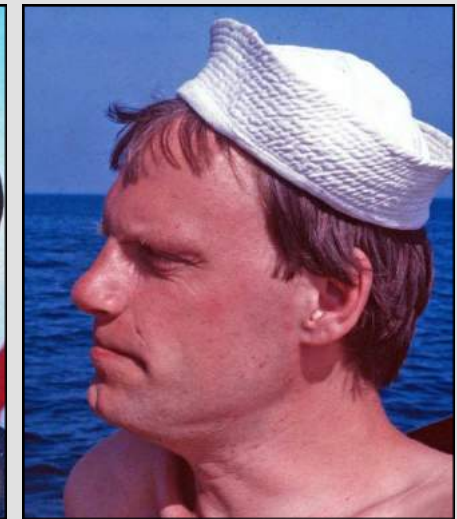
In het plaatselijke museum kwam ik een enorme katrol en deze zeilmaker tegen.





Het is rustig weer als we in de namiddag de haven van Sønderborg naderen. We besluiten op het achterdek te eten. Ik stuur het schip met een pink terwijl ik eet. Maar dan steekt er opeens een flinke bries op.

Ik weet niet zo gauw waar ik m'n vlees moet laten, en met de karbonade tussen de kaken stuur ik het schip naar de haven. Nog dagenlang zit er vet aan de hoepel en de spaken van het stuurwiel.



We meren af langzij van een coaster. Aan de overkant ligt een grote driemaster, en we mogen in de mast klimmen om een foto van de Alberdiena te maken. Tot m'n verbazing zit er een heuse slingeraap op een ra.

In Sønderborg arriveren weer verse bemanningsleden. Hans en Irene komen aan boord, terwijl Alfons zijn Mariet weer in de armen kan sluiten.





## Denemarken



Stuurvrouw Irene staat aan 't roer met het eiland Funen op de kim. Zo te zien vind ze het toch wel spannend...



We zijn bij een eilandje voor anker gegaan, en zullen op die plek ook overnachten. Volstrekte rust, en we zijn het enige schip in de verre omtrek. We zitten binnen net aan tafel te eten, als er opeens op de romp van het schip wordt geklopt. Dat is wel even schrikken, hebben we soms een klopgeest als verstekeling aan boord?

Ik ga snel aan dek, waar ik naast het schip een uiterst vriendelijk man in een roeibootje aantref. Hij vertelt me dat hij ons van z'n vader moest melden dat we wat te dicht onder de kust voor anker waren gegaan - de wind zou vanacht gaan draaien, en dan konden we met de kont op een ondiepte stoten. Wat ontzettend aardig van die mensen om me dat te komen vertellen!

Hoewel ik dacht dat 't wel mee zou vallen, hebben we na het eten het schip een stukje verlegd. Daarna hebben we aan dek genoten van een prachtige zonsondergang.







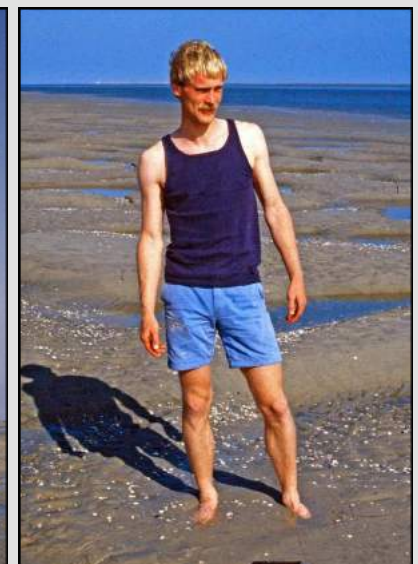
We zijn op de terugweg, en lopen het vissershaventje bij Hooksiel aan, vlak boven Wilhelmshaven.

Opvallend hier is het grote verval - deze modderige steiger staat bij hoogwater volledige onder water.



De volgende dag varen we richting het Duitse wad, en kunnen nog net voor laagwater een stukje het prikkenpad onder Wangeroog invaren. Eigenlijk had ik wat dichter onder Wangeroog willen droogvallen, want er wordt een stormachtige noordwester verwacht. Bovendien staat hier in de Duitse bocht een krachtige stroming.

Het enige wat we kunnen doen is zoveel mogelijk ankerketting steken. Bart en Kees-Jan zeulen het anker zover mogelijk van het schip vandaan, en graven het daar in. Verder is het afwachten, om een uur of 2 die nacht zal het hoogwater zijn. Als we aan 't avondeten zitten, fluit een harde wind door het want. We liggen nu nog hoog en droog, maar het voorspelt niet veel goeds...





## Denemarken

En het gaat inderdaad niet goed. We gaan al om een uur of tien naar bed, maar ik lig te luisteren hoe het water terugkomt, en het schip komt bonkend vrij van het zand.

Ik vertrouw het niet, en ga buiten poolshoogte nemen. Eerst liggen we nog op dezelfde plek, maar dan merk ik dat het anker krabt, en we met een flinke vaart terug de Duitse bocht in worden geblazen. Ik start de motor, en probeer tegen de wind en stroom in terug te varen.

De vorige dag was er ongelukkigerwijze een stuk van de schroefastunnel afgetrild, waardoor aan bakboord het schroefwater omhoog spuit inplaats van naar achteren. Dus we hebben nog maar de helft van het voortstuwingsvermogen, en het is onbegonnen werk tegen de sterke stroming.

Daar sta ik in pijama, in een pikdonkere nacht met vliegende storm, me vast te houden aan het stuurwiel. Door de adrenaline voel ik op dat moment niet eens de angst. Fenna zei later dat ze dacht dat haar laatste uur was geslagen.

Opeens flitst er een zoeklicht aan, en een stem schalt door de nacht: "Alles Klar?" Het blijkt een boot van de Duitse kustwacht te zijn, die mijn ankerlichtje heen en weer had zien zwiepen. Ik brul terug: "Nein!". Ze varen een rondje rond de Alberdina, en geven aan dat ze willen gaan slepen. Ze schieten een dunne lijn over, waaraan een dikke sleeplijn zit, en die beleg ik op de voorbolder. En daar gaan we met een noodgang door de nacht!

Af en toe duikt de boeg diep de golven in, en ik realiseer me dat het anker met zeker 20 meter ketting nog onder het schip hangt, en af en toe in het zand blijft steken! Bart speelt het toch klaar het anker op te halen.

We gaan dwars over zandplaten heen, waar volgens de getijkaart op dat tijdstip geen water zou mogen staan - maar de harde noorderwind heeft kennerlijk voor meer dan een meter verhoging gezorgd.



We worden veilig afgeleverd in Wilhelmshaven, waar we langs zij een groot vrachtschip een tijdelijke ligplaats vinden.

Nadat we onze redders hartelijk hebben bedankt, zijn we de rest van de nacht maar opgebleven om bij te komen van het hachelijke avontuur.

De volgende dag is er nog even discussie of we via het wad terug zullen gaan, of met gestreken mast binnendoor naar Friesland. Maar de meeste stemmen gaan naar een tocht over het wad. De eerste dag hebben we goede wind, en nemen we maar liefst vier wantijen in één keer - dus dat schiet lekker op!



Ergens op het Duitse wad komen we een 2-mast klipper tegen met de naam 'Alberdina'.

Pas later bleek dat dit het schip was van Nico Schouten, die onze buurman werd in de haven op de Zandhoek in Amsterdam. Soms is de wereld dan toch wel erg klein...



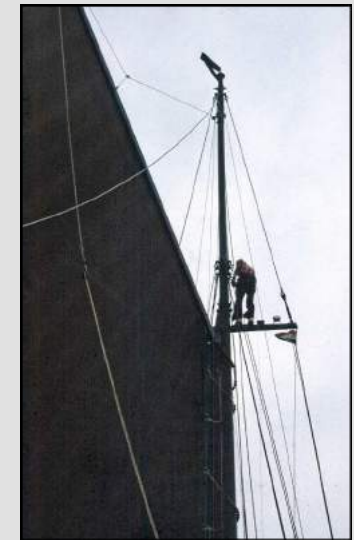




We waren bij Terschelling drooggefallen, en samen met nog een stuk of 10 schepen lagen we bij het Franse Gaatje toen er plotseling een bootje van de waterpolitie aankwam. Het bleek dat ze de dieselolie wilden controleren. Recent was een nieuwe wet in werking getreden, die voorschreef dat je de gescheiden dieseltanks moest hebben voor verwarming en voor de scheepsmotor. Als je de motor liet draaien op goedkope, rode diesel, kreeg je een naheffing voor de accijns, plus een forse boete.

De Alberdiena had gewoon één grote dieseltank, en die had ik net volgetankt met rode diesel. Dus ik schrok me een ongeluk, want dat ging me zeker fl. 1000,- boete kosten als ik betrapt zou worden. Ik ging snel naar de naaste buurman met een leeg jampotje, en vroeg of hij dat wilde vullen met witte diesel. Mijn plan was dat als er een monster werd genomen, ik dan op één of andere manier snel het potje zou verwisselen. Tja, je moet wat...

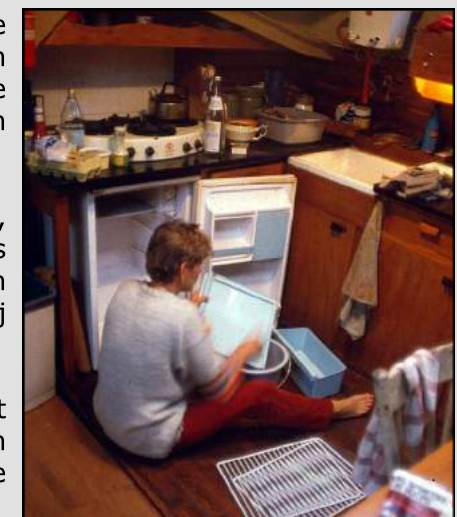
Afijn, de Alberdiena was aan de beurt, .... en ze sloegen ons schip over! Misschien dachten ze dat ik een charterschip was? Of ging het helemaal niet om diesel, maar om drank? Geed idee, maar ik was wel opgelucht!



De reis zit erop. Na gewend te zijn geraakt aan het ritme van eb en vloed, valt het niet mee om weer in de tredmolen van het 'gewone leven' te stappen.

Het was een enerverende, boeiende en bijzondere reis. Als je een tijd hebt rondgezwoven op het wad, word je dichterbij de natuur gezet.

En op de ruime Oostzee is het prachtig zeilen. Kortom: een mooie zeiltocht om niet gauw te vergeten!





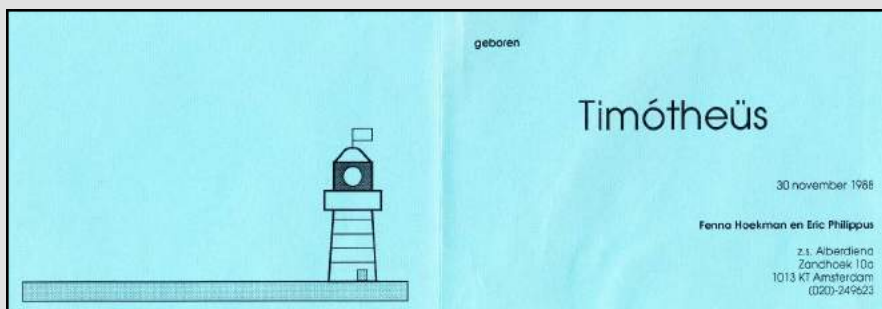
## Gezinsuitbreiding



In het voorjaar van 1988 wordt duidelijk dat er gezinsuitbreiding op komst is, en ik ga aan de slag om het vooronder om te toveren in een babykamer. Het is een kleine ruimte, dus ik moet optimaal gebruik maken van elk hoekje en gaatje. Met eigenlijk alleen een ruwe opzet in m'n hoofd, ga ik aan de slag. Al werkende ontstaat een knus kamertje, direct achter de bak met de ankerketting.

Vele avonden ben ik daar aan 't werk geweest. Voordat ik ophield, ging ik altijd op een krukje zitten met een pilsje erbij, gewoon zitten kijken naar wat ik gemaakt had. Dat gaf me een fijn gevoel. Toen het bedje vorm kreeg, zat ik natuurlijk ook te fantaseren hoe het zou zijn als er een klein mensje in zou liggen.

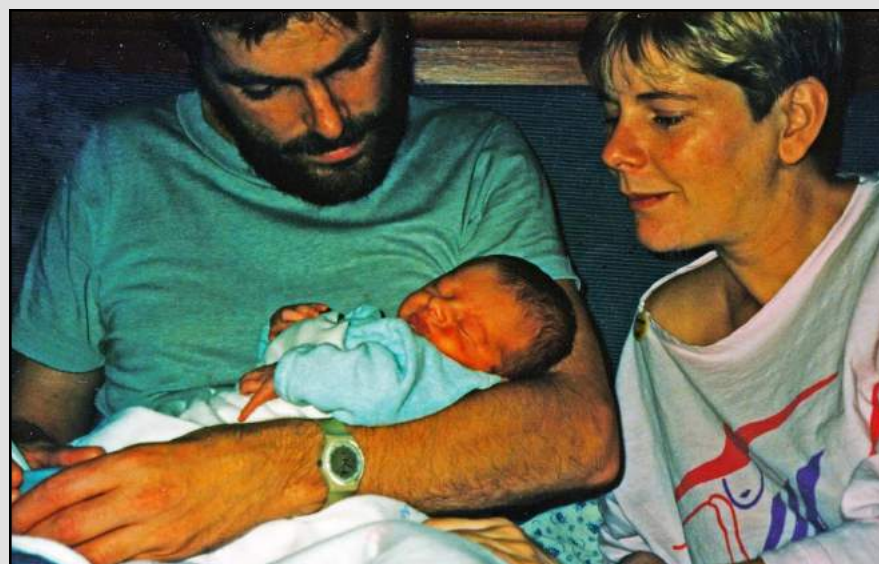
Ik had het kamertje ruimschoots op tijd klaar. Tim werd op 30 november 1988 aan boord van de Alberdiena geboren. Een indrukwekkende gebeurtenis die ik nooit zal vergeten.



Op deze bank in de kamer is Tim ter wereld gekomen. De verloskundige kon het schip eerst niet zo gauw vinden, maar toen ik ze hoorde roepen op de steiger, heb ik haar snel opgehaald.

Ik had de kachel behoorlijk hoog opgestookt, maar toen de verloskundige binnenkwam, vroeg ze gelijk of ik de kachel nog hoger wilde zetten.

Tim is te vroeg geboren, en woog bij de geboorte maar 2200 gram. Wat een prachtig mannetje!







Hier ligt Tim in z'n bedje samen met Aap. Ik was al maanden op zoek naar een knuffelaap, maar ik kwam erachter dat de meeste apen nogal chagerijng kijken. In de USA vond ik uiteindelijk een lieve, lachende aap, met uitnodigende handjes.

Aap zou een belangrijke rol gaan spelen in het leven van Tim. Jarenlang heeft Tim voor het slapen gaan magische gesprekken gevoerd met Aap, waarin ze samen de belangrijkste gebeurtenissen van de dag bespraken. Natuurlijk bewaar ik Aap, wie weet voor het kind van Tim?



Tim groeit voorspoedig op, en heeft 't goed naar zijn zin aan boord van ons schip.

In mei 1989 is het zonnig weer, en zit Tim met Fenna lekker op het voordek van de Alberdiena.



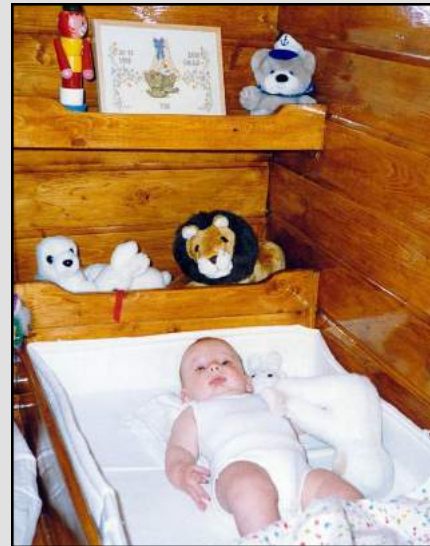


## Gezinsuitbreiding



Zomer 1989 was Fenna's jongste broer Gerard over uit Amerika, en hij kwam vanuit Schiphol direct naar ons toe.

Ondertussen wordt Tim steeds ondernemender: hij draait zichzelf al om in het bedje, en begint fanatiek rond te kruipen. Met een luid kabaal krijgen alle potten en pannen in het schap onder de tafel een nieuwe plek. De leefruimte op de Alberdiena is toch wel beperkt, en voorzichtig beginnen we te denken aan een groter schip...





In 1985 zijn we met de Alberdiena van Nederhorst den Berg naar Amsterdam verhuisd. Fenna had in de krant een stukje gelezen over een initiatief voor een haven voor traditionele schepen in Amsterdam. Neline Kuipers en Her Jobse hadden een in verval geraakte jachthaven gekocht aan de Zandhoek, en waren druk bezig de haven nieuw leven in te blazen met ligplaatsen voor zo'n tiental klassieke schepen.

Ik ben er meteen de volgende dag op afgegaan, en een ligplaats besproken. Na terugkomst uit Denemarken zijn we direct naar het Westerdok gevaren, in onze nieuwe woonplaats Amsterdam.

Met een schip is een 'verhuizing' natuurlijk een peuleschil: je vaart met je hele hebben en houden gewoon naar een andere ligplaats, en dat is in feite alles. Hetzelfde met een zeilvakantie: je hoeft nooit te denken: "heb ik alles ingepakt?"

Al snel kwamen er andere schepen bij, en binnen een paar maanden had de Zandhoek een heel ander aanzien gekregen. Je kreeg soms het gevoel in een dorpje te wonen middenin Amsterdam.

De Zandhoek is een fotogeniek stukje Amsterdam, en de Alberdiena is op menige ansichtkaart vereeuwigd. Ik zat een keer met mijn afdelingshoofd van Foxboro in een KLM vliegtuig op weg naar Amerika, en toen kregen we een lunchpakket verpakt in een doosje met voorop de Zandhoek. Verrast riep ik uit: "kijk, dat is mijn schip!" en ik zag mijn baas zo kijken van: "a ja, dat zal wel". Er zijn zelfs diverse legpuzzles van de haven verschenen met de Alberdiena erop:





## Zandhoek

De Zandhoek lag in de 17e eeuw aan het open water van het IJ. Zand en vis werden per schip rechtstreeks aangevoerd vanaf de Zuiderzee en van hieruit verder gedistribueerd door het hele land. Op de westelijke stadseilanden Realen-, Bickers- en Prinseneiland waren bokkingrokerijen, zoutketen en teer- en traankokerijen gevestigd.



De beroemde 19e eeuwse fotograaf Jacob Olie is in 1834 op de Zandhoek nummer 10 geboren. Hier maakte hij in 1860 zijn eerste, later wereldberoemd geworden stadsfoto's. De foto's geven een prachtig beeld van de toenmalige stad en de Westelijke eilanden in al zijn facetten.

Jan Mens, een in de 20e eeuw succesvolle schrijver, schreef een boek met als titel 'De Gouden Reael'. Het boek werd gepubliceerd in 1940 en was direct een bestseller. Griet Manshande is de hoofdpersoon als de barvrouw van het nog steeds bestaande café De Gouden Reael aan de Zandhoek. Het verhaal speelt rond 1900 en via Griet worden de verhalen van de arbeiders die toen in buurt werkten en woonden bijna tastbaar.

Leuk detail is ook dat recht tegenover de ligplaats van de Alberdiena vroeger een biljartmakerij was gevestigd, waar voor het eerst een biljarttafel met vijf poten is gemaakt.

De Zandhoek is trouwens maar ternauwernood aan de slopershamer ontkomen. In de periode na de tweede wereldoorlog raakten de westelijke eilanden in verval. Er woonde bovendien nogal 'apart volk', meende men. De woningen aan de Zandhoek werden onbewoonbaar verklaard, en het stadsbestuur wilde de hele buurt eigenlijk slopen ten behoeve van nieuwbouw, parkeerplaatsen en verkeerswegen.

De eerste woningen waren al met de grond gelijk gemaakt, maar vanwege de nasleep van het Nieuwmarkt-oproer en allerlei sociale onrust, werd verdere sloop van de Zandhoek op het laatste nippertje stopgezet.

Nu is de Zandhoek compleet gerenoveerd en in oude glorie hersteld. Hier zie je alle soorten Amsterdamse geveltjes op een rij. De ironie wil dat deze buurt nu een van de meest gewilde buurten in de stad is.







We hebben ongeveer 6 jaar met de Alberdiena op de Zandhoek gelegen. Tim is op deze plek geboren, en toen hij begon te kruipen en te lopen, werd het schip toch wel krap, en zijn we op zoek gegaan naar een groter schip. We hebben toen een woon-schip gevonden van 26 meter, en dit is later de tweemast klipper Nova Cura geworden. De Alberdiena hebben we verkocht aan een Engelse journalist en zijn vrouw voor fl. 100.000,-. Later vernam ik dat ze op de motor met het schip naar Parijs waren gevaren.

Jaren later hoorden we van iemand dat de Alberdiena weer in Amsterdam lag. Samen met Fenna ben ik gaan kijken, maar tot m'n verdriet en ook grote ergernis verkeerde het schip in zwaar verwaarloosde toestand. Verveloos en verroest, rondhouten en roer waren volledig weggerot. Fenna is nog even aan boord geweest, maar ik kon de lamlendigheid en gebrek aan respect voor het oude schip niet aanzien. Met tranen in de ogen heb ik me omgedraaid, en ben nooit meer wezen kijken.



## The Making Of

Veel originele foto's die zijn afgedrukt in dit boek waren ernstig beschadigd. De dia's zijn in de loop der jaren verbleekt en aangetast door schimmel. De meeste foto's waren opgeplakt in een map zonder schutbladen, en hebben een paar jaar in het vochtige vooronder van de Alberdiena gelegen. Kortom: de tand des tijds heeft onbarmhartig toegeslagen.

Vele uren heb ik achter de computer gezeten voor ingrijpende correcties en restauraties met behulp van Photoshop. Soms was het origineel zo slecht, dat er ondanks alle inspanningen niet meer inzat dan een schamel resultaat. Gezien de historische waarde heb ik deze foto's desondanks opgenomen in dit boek.

Deze bijlage laat een paar voorbeelden zien van de digitale bewerking van het origineel tot het uiteindelijke resultaat.





The Making Of













