



*De Orion op de werf van de fa. Stofberg & Zn in Enkhuizen, vlak voor de feestelijke herwaterlating in mei 2007. Let op de lengte van de kluiverboom. Foto Theo Kampa.*

# 100 jaar Orion

## Het eerste plezieraakje van De Boer

**Tekst: Hansje van Douwen en Jurjen van Deen**

Op 16 mei 1907 gaat op de werf van De Boer aan de Rien in De Lemmer een klein aakje te water. Het is de eerste keer dat De Boer een jacht bouwt of, zoals hij in het werfboek noteert, een plezieraakje. We zijn nu 100 jaar verder en het plezieraakje vaart nog steeds. Een mooi moment om de historie van dit scheepje te boekstaven en in het kort daarvan verslag te doen.

‘Men kan met het Lemsteraaktype alle kanten uit’, schrijft Huitema<sup>1</sup>. ‘Wellicht het beste voorbeeld van wat met de Lemsteraakvorm, zelfs bij bescheiden afmetingen, te bereiken is, geeft de *Antjeex Orion*. Dit jacht van 8,60 meter werd in 1907 bij Gebr. De Boer gebouwd. Juist de bijzondere vorm maakt dat dit vrij lichte scheepje, ook bij flinke zeegang, niet blijft hakken, doch doorzet. Het heeft, evenals haar grote zusters, altijd de neiging om naar voren te lopen, zelfs als men haar probeert bij te leggen.’ En bescheiden zijn de afmetingen voor een Lemsteraak zeker. Met een lengte van 8,55 meter en een breedte van 3,15 meter is het een relatief breed scheepje (L:B = 2,7) met een diepgang van 75 centimeter. Hiermee is het ideaal voor de binnenwateren. Het schip is zo mooi

van verhoudingen dat vanuit de verte de grootte niet is in te schatten. Aan stahoogte in de kajuit is dan ook niet gedacht; zithoogte moet voldoende zijn. Een opvallend kenmerk van de *Orion* is de mast, die zwaar achterover helt (1:10). Aan de mastbankconstructie is te zien dat dat origineel is. Dit is zo’n duidelijk herkenningspunt dat we ons schip altijd snel tussen andere schepen uitpikken. De Boer heeft meer aken gebouwd waar de mast zo sterk helt, ook grote aken als de Salamander en de Wulp, dus we kunnen dit als een stijlkenmerk beschouwen. Uit een foto uit 1913<sup>2</sup> blijkt dat het schip destijds een akenroer had en dat de boegspriet (kluiverboom) een halve meter langer was dan de huidige (3,70 in plaats van 3,20 meter vóór de steven).



*De Orion op de Kagerplassen<sup>2</sup>.*

### **Bastaard**

In het jubileumboek van 50 jaar De Kaag uit 1962<sup>3</sup> vertelt de eerste eigenaar, Willem van der Mey, geboren rond 1880, over zijn eerste schip ‘een boeier, gebouwd bij Gebr. De Boer in Lemmer’. De Boer noemt het schip in het werfboek<sup>4</sup> een ‘Plezieraakje, afgeleverd mei 1907 aan W.Z. van der Mey te Leiden’. Hoewel de rompvorm onmiskenbaar een Lemsteraak is, met een hoge kop en een lage kont, doet de afmeting meer denken aan een boeier en ook de brede zwaarden zijn typisch bedoeld voor de vaart op het thuiswater van Van der Mey, de Kaag. Boeier of Lemsteraak (of Lemmeraak) was kennelijk niet zo’n punt in die tijd. Sterker nog, een standaardwerk van iets later<sup>5</sup> beschouwt de Lemmeraak als een specifiek soort boeier en onderscheidt ook nog ‘bastaard-Boeiers, namelijk met hoog oplopend voorschip, zoals de Botters dat hebben’. Eigenlijk varen wij dus in een bastaard-Boeier.







De beschikbare informatie tot in de jaren dertig is beperkt. Pas als het schip in 1937 overgaat in de handen van Mr.A. Blussé van Oud-Alblas uit Rotterdam komt daar verandering in. Deze houdt een punctueel logboek bij, waaruit direct en indirect veel waardevolle informatie over het schip is op te diepen. Naast min of meer enerverende verhalen over zeilen op de Nieuwe Maas, de Lek en de Noord geeft hij uitgebreide informatie over zeilvoering, reparaties aan romp en tuig en aan de motor, die er dan inmiddels is ingebouwd. Aan de hand van zijn beschrijving en wat we nu anno 2007 - in het schip zelf kunnen waarnemen, aangevuld met de herinneringen van zijn kinderen en die van J.D. Wilton, die het schip van 1955 tot 1988 heeft, en van W.P. Waller, die er van 1988 tot 1996 mee vaart, kunnen we de bouw- en verbouwgiedenis redelijk compleet reconstrueren. Informatie van voor 1930 is schaars. Wie weet leest een nazaat van een van de eigenaren dit en kan hij of zij ons aanvullende informatie geven.

#### De eigenaren tot 1930

Blussé identificeert zijn schip in het logboek met het aakje dat De Boer in 1907 bouwt als *Zeemeeuw* en waarin Van der Mey vaart onder de naam *Johanna*. Het archief van De Kaag heeft foto's uit die tijd, waarvan er één gereproduceerd is bij het bovengenoemd interview met Van der Mey, met daarop een spectaculaire halfwinder. Van der Mey vaart wedstrijden met het schip op de Kaag. In 1910, 1911<sup>6</sup> en 1912<sup>7</sup> vinden we hem met *Johanna* in wedstrijduitslagen in de klasse 'boven 5 Wedstrijd Eenheden'. Tegenstanders zijn de tjotters *Geisha*, *Marie* en *Maria Geertruda* met A.C.M. Dieben.

Volgens Blussé koopt (dezelfde) A.C.M. Dieben rond 1912 de *Johanna*. Dit wordt bevestigd

#### De Johanna met halfwinder.

Originele foto uit het Kaagarchief.



Tussen beide opnames zit een verschil van 100 jaar!



door de foto uit 1913<sup>2</sup>, met als onderschrift 'Het Lemsteraak-jacht van den heer Dieben'. Dieben zeilt in 1917 wedstrijd in een *Maria Geertruda* in de klasse tot W.M. 7.5<sup>8</sup> en dit is vermoedelijk ons schip. Veel later, na 1920, vaart Dieben nog steeds in een *Maria Geertruda*, maar nu is dit een 12,5 meter boeier met een veel hogere W.M.<sup>9</sup> Het behouden van de naam bij aankoop van een nieuw schip was tamelijk gewoon destijds, al dan niet met de toevoeging II of III.

Daarna wordt het onduidelijk. Volgens Blussé is Speelman in Sassenheim de volgende eigenaar en wordt ze daarna 'naar Amsterdam' verkocht. Het archief van de Stichting Stamboek identificeert de *Ariadne* van W.M. Roodenburg uit Dordrecht<sup>10</sup> met ons schip, maar het is niet aannemelijk dat Blussé, zelf afkomstig uit Dordrecht, dat niet geweten zou hebben. Naspeuringen in Sassenheim en Dordrecht hebben ons nog niet verder gebracht. Dankzij de logboeken van Blussé is het beeld vanaf 1930 redelijk compleet. In 1930 wordt Bart Wilton eigenaar. Het schip krijgt op de werf van zijn vader Bart Wilton, de grote scheepsbouwer, in Schiedam een grote beurt,

waarbij het grenen dek vervangen wordt door een gelaste stalen bak met ingelegd teak dek. Mogelijk wordt ook nu het akenroer vervangen door een boeierroer, mogelijk is dat ook al eerder gebeurd. Er staat dan al een T-Ford motor in het schip.

#### Orion

In 1937 koopt Mr.A. Blussé van Oud-Alblas het schip, 'een fraai, waakzaam scheepje', zegt hij als trotse nieuwe eigenaar en hij noemt het *Orion*. Meteen de eerste winter vervangt hij de berghouten, die verrot zijn, en zet er een nieuwe mast op, ook wegens rot. Na de winter van 1939/1940 blijft *Orion* tot juli 1945 op het droge onder een houten kap op het terrein van jachtwerf Zaal aan de Kralingse Plas, de vaste winterstalling. Geen spannende verhalen over afzinken in de modder, helaas.

Najaar 1946 wordt de constructie mastbank-boeisel-zwaardophanging vervangen, omdat deze doorgeroest is. In 1949 worden delen van de zandstrook en het vlak vernieuwd. Naast de reparaties weten we dankzij het logboek ook in detail hoeveel er met het schip gezeild wordt. Tot 1955 maakt het schip ieder jaar, met uitzondering van de bezettingsjaren, tussen de 20 en 30 zeildagen. In het licht van het feit dat er in die tijd op zaterdag nog gewerkt wordt is dat best veel.

Naast een of twee weken in de zomervakantie bestaat het zeilen veelal uit dagtochtjes op zondag, waarbij er vrijwel altijd gasten meegaan. Nu en dan wordt vermeld dat de heren 'met fladderende jacquetpanden zo uit de kerk' aan boord komen. Vanuit de thuishaven, de Veerhaven in Rotterdam, verenigingshaven van De Maas, gaat het afhankelijk van





Op 25 mei 1938 wordt de Veerhaven uitgevaren met Kitty aan het roer en Wim Veder op het voordek.

het tijd de Nieuwe Maas en de Lek op of de rivier af tot ergens bij Vlaardingen. 'Met de navloed de Maas op. Na de bruggen zeil gemaakt. Bij doorkomende eb rondgemaakt bij Lekkerkerk. Voor anker op de Bakkerskil alwaar gezwommen.' Begin jaren vijftig is de Botlek - Brielsche Maas nog een open zijtak van de Nieuwe Maas en het Kanaal door Voorne is in Hellevoetsluis nog niet afgedamd door Albert Heijn. Dat maakt een weekendtocht mogelijk naar Hellevoetsluis en dan met opkomend tij

het Haringvliet en het Hollandsch Diep op en door de Dordtse Kil en de Noord (waar het inmiddels afgaand tij is) weer naar Rotterdam terug.

In 1946 krijgt de *Orion* een nieuwe fok en klui- ver en in 1950 laat Blussé een nieuw grootzeil maken. Het schip wordt gemeten (zeilnummer OC 2) en er wordt de jaren daarna nu en dan deelgenomen aan de onderlinge wedstrijden van De Maas in Zeeland. Het is een gemengde klasse 'rond en plat' met als tegenstanders *Piet Hein II* (11 m. Tjalk), *Jan Klaassen* (10,70 m. Botter), *Anna* (13,25 m Hoogaars) en *Spes Nostra* (9,90 m Pluut). Uit de wedstrijd in juli 1951 stamt de foto van de *Orion* in de Roompot, die de omslag van de Waterkampioen van september 1951 siert.

Al rond 1950 begint Blussé uit te kijken naar een wat zeewaardiger schip 'blijft altijd een punt om bij krachtigen wind en hol water op te schieten'. Pas in 1955 komt het echter tot verkoop en wordt J.D. Wilton uit Rotterdam de nieuwe eigenaar. Hij geeft het schip de naam *Antje* en zij wordt ingeschreven in het dan pas opgerichte Stamboek Ronde en Platbodemjachten met plaquette 43. In het archief van de Stichting vinden we het schip terug als *Antje ex Orion*.

#### Moderniseren

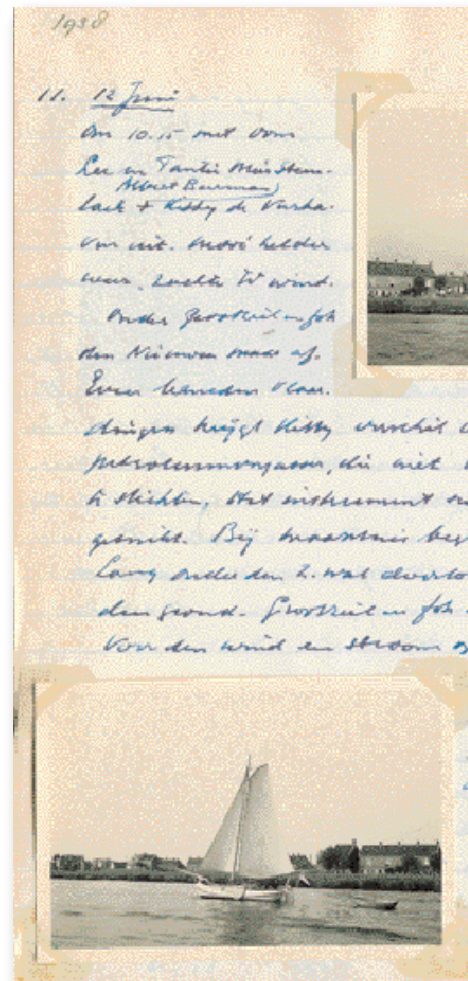
Wilton, een neef van Bart Wilton die het schip in de jaren dertig in bezit heeft, houdt het schip 30 jaar in de vaart. Aanvankelijk blijft de Veerhaven de thuishaven. In de jaren zes-

tig wordt het op de Nieuwe Maas te druk om nog te (mogen) zeilen. De Maas verplaatst haar zeilactiviteiten naar Zeeland en Wilton verhaalt het schip naar Hellevoetsluis. In de jaren zestig fungeert de *Antje* als moederschip voor de wedstrijdzeilende kinderen. In de jaren '70 komt het schip bij Bouw van Wijk aan de Braassem te liggen. 's Winters ligt het schip nog altijd bij Zaal op de Kralingse Plas. Over reparaties in deze jaren hebben we geen details. De T-Ford wordt vervangen door een Coventry Victor en de volledige doorgeroeste aansluiting voordek-boei- sel/kluisborden wordt in deze tijd met een gelaste plaat overbrugd.

In 1988 gaat het schip over naar W.P. Waller die als bekende van de familie Wilton de naam *Antje* handhaaft. Het schip wordt overgedragen bij een tocht van jachtwerf Zaal op Kralingen naar de KNZ&RV in Muideren, de thuishaven van Waller. Onderweg werpt men in de Vliet bij Voorburg nog een blik op de insteekhaven bij huize Eemwijck, waar het schip in de jaren dertig lag toen het eigendom was van B. Wilton. 's Winters ligt het schip bij de werf van Stofberg, aanvankelijk in Leimuiden, later in Enkhuizen. Daar wordt in 1986



Onderdeel van de oude lenspomp.  
Onder: Het originele kompasshuis.







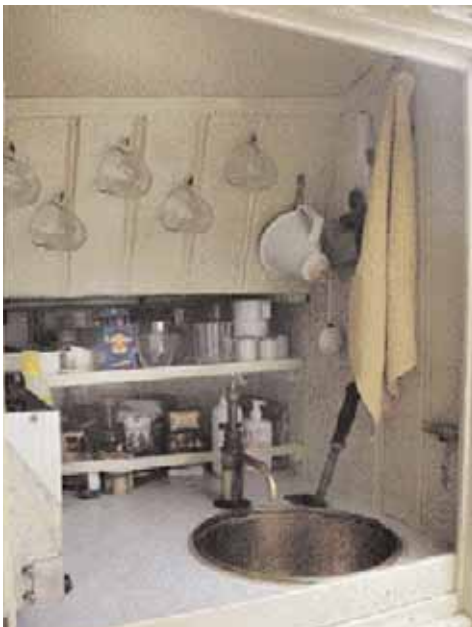


de mastkoker vernieuwd. Waller moderniseert ook het interieur van de roef: de loodzware uitklapbanken (van duims grenen) worden vervangen door hechthout en verlaagd en verbreed, zodat de zit comfortabeler wordt. Verder vervangt hij in 1990 de Coventry door een drieblander Mitsubishi diesel. In de Spiegel der Zeilvaart van december 1996 biedt hij de *Antje* te koop aan.

Willem en Hansje van Douwen met hun partners varen in 1996 al jaren op het Fries jacht *Jansje Maria*, maar zijn op zoek naar een slagje groter en comfortabeler - met name een dak boven het hoofd als het regent en de mogelijkheid om het Wad op te gaan. We dopen het schip weer *Orion*; vanaf nu is het dus *Orion ex Antje*. Het gezamenlijk eigendom heeft twee belangrijke voordelen: in het vaarseizoen is er ook nog tijd voor andere dingen dan varen, want het schip ligt nooit werkloos; en in het winterseizoen zijn er meer handjes voor het



*De Orion onder zeil. Foto Mooiebootfoto.nl*



*Het kombuis en het vooronder. de betimmering is nog grotendeels authentiek.*


onderhoud. En de kosten worden gedeeld. De voorwaarde is natuurlijk een zelfde stijl van varen. Evenals Blussé houden wij een logboek bij met wederwaardigheden en daarin zien we in terugblik tussen de 40 en 70 zeildagen per jaar, het dubbele van Blussé: onze week-ends zijn dubbel zo lang en we hebben dubbel zoveel vakantie.

### **Boek**

Veel uitgebreider dan in enkele pagina's Spiegel is de geschiedenis opgetekend in een monografie 100 Jaar *Orion* 1907-2007. Het was een spannende zoektocht met onverwachte ontmoetingen. Zonder de logboeken van



Blussé waren we niet zover gekomen. Zo blijkt maar weer: wie schrijft, die blijft. En met Blussé vinden wij.

*O landsman, die moet eggen en ploegen,  
In duffe huizen zweten en zwoegen,  
Blijft gij maar knus in de bedstede leggen.  
Ik houd het op 't zeilen. -- En dat wou ik maar zeggen!!*  
(St. Nicolaas 1948) 

- <sup>1</sup> Huitema, Ronde en Platbodemjachten, Amsterdam 1962, pag. 108
- <sup>2</sup> Omslagfoto De Watersport, 2e jaargang nr. 18, 31 december 1913
- <sup>3</sup> Uit de allereerste tijd, in: 50 jaar De Kaag, Leiden 1962, pag. 61
- <sup>4</sup> Werfboeken De Boer, Tresoor Leeuwarden, folio 112 - 114
- <sup>5</sup> Philippona, Van zeilkano tot oceaanstomer, Rotterdam 1931, pag. 133
- <sup>6</sup> Archief De Kaag, wedstrijd 2 oktober 1910
- <sup>7</sup> NRC, 21 juli 1912
- <sup>8</sup> NRC, 19 juni 1917
- <sup>9</sup> Nederlands Jachtregister 1924/25, pag. 147
- <sup>10</sup> Nederlands Jachtregister, 1924/25, pag. 33