

N.A. BERNHARD

Scherpe jachten
van het eerste
uur

1856-1926



Toen Nicolaas Bernhard in 1880 zijn vader opvolgde als scheepsbouwer was een kiel jacht het toppunt van moderne jachtbouw. Gosse Aardema en Hillie de Koe uit Lemmer zijn de eigenaar van zo'n scheepje: een varend monument.

Wij waren na jaren chartervaart met de stoere zeetjalk Balder, toe aan 'iets eenvoudigs' met niet te veel onderhoud, vertelt Hillie de Koe, gewoon een simpel bootje, om 's avonds na het werk nog even te zeilen. In 1994 hebben we het varen ingeruild voor werk en huis aan de wal. Maar zonder boot kunnen we niet leven. Dus gingen we op zoek naar een zestienkwadraat of zo iets, iets eenvoudigs, puur en alleen voor het zeilen. We struinden allerlei schepenmakelaars af, naar een goed, maar niet te duur schip. Op een van die zoektochten stutten we op iets bijzonders. Verscholen onder een dekzeil en toegetakeld door een grote kajuit lag een opvallende romp. Het was vooral Gosse die het direct als een bijzonder schip herkende. Ik sputterde tegen, want ik zag alleen bijzonder veel werk en geen bijzonder schip. 's Avonds thuis, dook Gosse in de boekenkast en liet mij een foto zien van een prachtig, elegant, ouderwets jachtje.

Foto links
De *Freya* werd rond 1885 als *Meeuw* gebouwd. De relatief grote breedte van 3,50 meter ten opzichte van de lengte van 8,70 meter is typerend voor de 19de eeuwse midzwaard jachten. De kajuit is van latere datum. Foto Hillie de Koe, 2007.

Gosse Aardema en Hillie de Koe aan boord van de *Freya*. Opvallend is de platte en hoekige vorm van de spiegel. Foto Piet Vader, 2007.



De *Meeuw* had met 50 m² zeiloppervlakte maar weinig wind nodig
Foto uit circa 1900
Tresoar Leeuwarden
collectie H.A. Veltman

De tweede eigenaar van de *Meeuw* dominee Dornseiffen uit het Friese Terhorne had als vaste bemanning altijd een knecht bij zich. De knecht zit op deze foto uit rond 1900 op het achterdek aan de grootschoot.
Tresoar Leeuwarden
collectie H.A. Veltman

De Friese schilder Tjomme Auke Stam (1845-1926) was de eerste eigenaar van de *Meeuw*. Hij maakte deze aquarel van zijn schip omstreeks 1885.
Fries Scheepvaartmuseum

Mooi riep ik meteen. Ja, zei Gosse, dit is precies zo iets als wij vandaag gezien hebben. Dat stuk ellende is een oude centerboard van voor 1900. Het deed onze zeilershartten sneller kloppen en hoewel dit schip allesbehalve eenvoudig en weinig onderhoud zou betekenen, zijn we toch bezweken. Hoe uniek het scheepje was, wisten we toen nog niet, maar we voelden wel een soort verantwoordelijkheid om het van de ondergang te redden. Want dat we iets bijzonders in handen hadden was duidelijk. We hebben elkaar beloofd vooral geen haast te maken met de restauratie. Sinds de koop in 2001 zijn tuigage, mast met steng en boegspriet volgens de originele situatie uit circa 1885 aangebracht. De grote kajuit is vervangen door een klein kajutje. Origineel had het schip geen kajuit, maar zo is het schip comfortabeler en geschikter voor langer verblijf aan boord. We ontdekten dat het van oorsprong een midzwaard had, maar dat was door een vaste kiel vervangen. Dat laten we zo. We zoeken naar het goede evenwicht tussen originaliteit en onze eigen wensen en gebruiksmogelijkheden.



De vereiste restauratie van de *Freya*, zoals ze het schip doopten, maakte onderzoek noodzakelijk. Na het nodige speurwerk, onder andere in de collectie van het Fries Scheepvaartmuseum in Sneek en in het Fries Historisch en Letterkundig Centrum Tresoar in Leeuwarden en met een beetje geluk, kwam de geschiedenis boven water. Het schip bleek gebouwd te zijn bij scheepswerf Het Jagt in Amsterdam. Daar liepen in de laatste decennia van de negentiende eeuw regelmatig midzwaardjachten als de *Freya* van stapel. Zowel bij de nazaten van de oprichters van de werf, de familie Bernhard, als in de collectie van het Nederlands Scheepvaartmuseum zijn bouwtekeningen en scheepsmoellen bewaard gebleven. Van de *Meeuw*, de eerste naam van de *Freya*, bestaan geen tekeningen

meer, maar er is wel een halfmodel dat onmiskenbaar de lijnen van de *Meeuw* heeft. Een exacte datering is onbekend, maar circa 1885 komt aardig in de buurt. Opdrachtgever was de Friese schilder Tjomme Auke Stam (1845-1926). Hij beeldde zijn eigen schip af op een aquarel die zich in het Fries Scheepvaartmuseum in Sneek bevindt, maar die ongedateerd is. Een beter aanknopingspunt is het Register van Nederlandsche Pleziervaartuigen uit 1886. Daarin staat de *Meeuw* met als eigenaar T.A. Stam vermeld. Die verkocht het schip een jaar later aan de destijds in Friesland zeer bekende dominee H.G. Dornseiffen. Deze predikant uit Terhorne kreeg van zijn huisarts het advies zich wat meer te ontspannen en schafte zich toen dit zeiljachtje aan. De geschiedenis na Dornseiffen is af te lezen uit de staat waarin Aardema en De Koe het schip aantreffen: verwaarloosd en comfortabel gemaakt met een grote opbouw. Gelukkig is het nu in goede handen, zodat een van de weinig nog bestaande representanten van de eerste Nederlandse midzwaardjachten behouden blijft.

DE SCHEEPSWERVEN VAN BERNHARD
In 1855 kocht scheepstimmerman Harmen Bernhard (1825-1880) de vervallen werf De Jaagschuit aan de Lijnbaansgracht bij de Vijzelgracht in Amsterdam. Hij veranderde de ouderwetse naam De Jaagschuit in het meer eigentijds klinkende Het Jagt. Misschien duidde deze naamwijziging ook al op zijn wens jachten te gaan bouwen. Harmen Bernhard was een energieke man en al snel liepen de zaken beter. Die zaken bestonden aan de ene kant uit het verhuren van dekschuiten en daarnaast uit de bouw van kleine binnenvaartschepen en zo nu en dan een jacht. Bernhard stapte al vroeg over op ijzerbouw, maakte offertes, en liet bouwtekeningen maken, waar concurrenten nog op het oog en alleen met mallen bouwden. Na de dood van Harmen Bernhard in 1880 nam zoon Nicolaas Adrianus (1856-1926) de leiding over en veranderde hij Het Jagt in Het Jacht. Het was voor die tijd een modern georganiseerde werf. De bouw van bedrijfsvaartuigen was weliswaar de core-business, maar de werf kreeg ook naam in de jachtbouw. Bernhard



Werk Het Jagt aan de Lijnbaansgracht te Amsterdam in 1875. Op de helling staat het spiegeljacht *Anna Geziens*. Kopie van een schilderij door E.A. Hilverdink.

Nicolaas Adrianus Bernhard (1856-1926) was de tweede generatie Bernhard die de scepter zwaaide over de werf Het Jacht. In die periode zijn daar de meeste jachten gebouwd.
Collectie Jacques Bernhard



schijnlijk was Nicolaas' broer Harmen de belangrijkste aanbrenger van opdrachten. Hij werkte ook op de werf en was zelf een enthousiast zeiler en lid van Zeilvereniging Het Y. Het Jacht was een vanzelfsprekend adres voor de leden van Het Y. Voor zover nog na te gaan in het archief, dat bestaat uit bestekken, bouwtekeningen, correspondentie en scheepsmodellen, hebben de scheepsbouwers H. en N.A. Bernhard zo'n vijftien midzwaard- en kieljachten afgeleverd. Voor huidige begrippen lijkt dat geen opzienbarend aantal, maar de jachtvloot was rond 1900 vele malen kleiner dan tegenwoordig. Daarnaast zat er veel werk in onderhoud en reparatie.

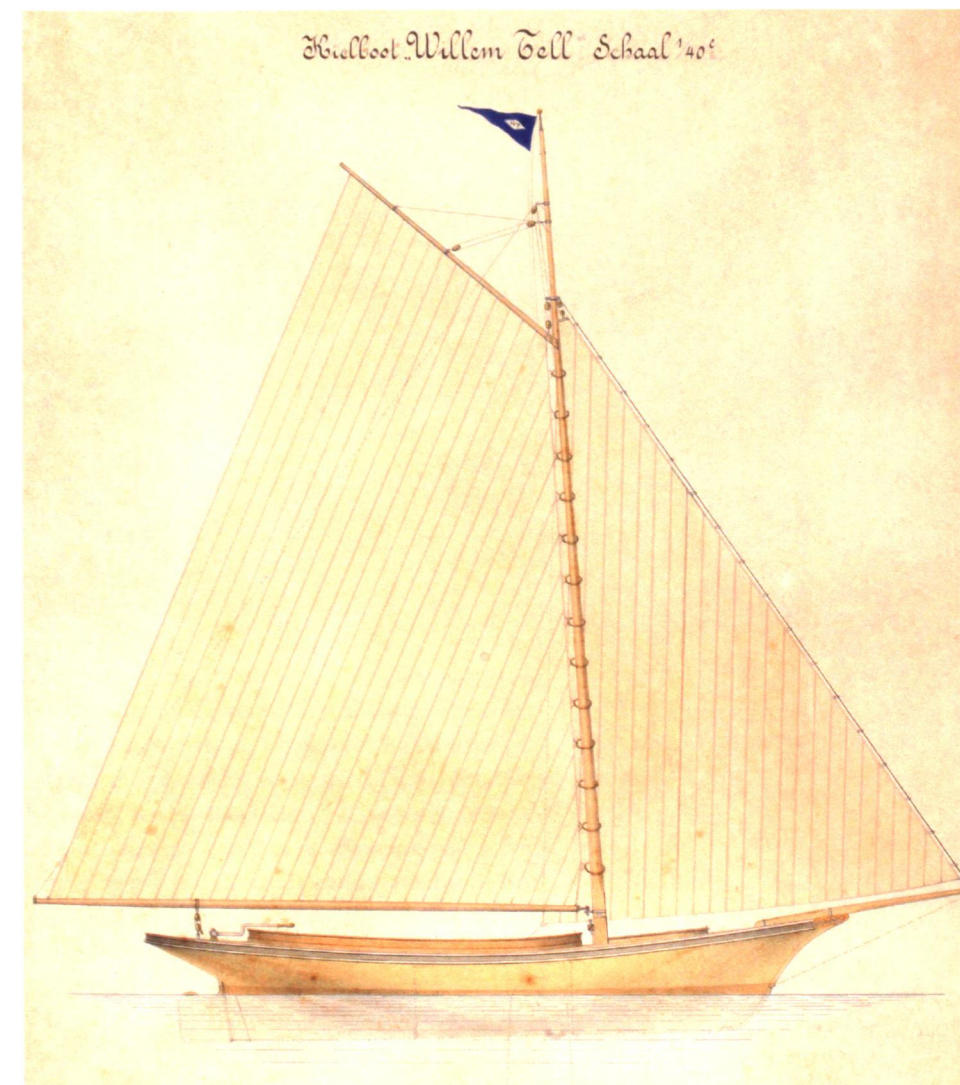
Een vaste bron van inkomsten was de bouw van simpele bedrijfsvaartuigen, vooral de dek schuit was een bestseller. Om het toenemende aantal opdrachten te kunnen uitvoeren was uitbreiding noodzakelijk. Op het terrein aan de Lijnbaansgracht, ingeklemd tussen woonhuizen, was dat niet mogelijk. Daarom kocht Bernhard er maar liefst drie werven bij. In 1899 kocht hij de enige jaren eerder gesloten scheepswerf van Meursing in Nieuwendam, die ook Het Jacht werd genoemd, en in 1904 de voormalige werf van Seijmonsbergen in Oostzaan. Later werd ook een oude botterwerf in Durgerdam in gebruik genomen. De oude werf aan de Lijnbaansgracht bleef tot de ontginning in 1931 voor schuitenverhuur en reparaties in gebruik. Op de vestiging in Nieuwendam verdween in die jaren de jachtbouw. Na de Tweede Wereldoorlog werden er alleen nog kleine opdrachten en reparaties uitgevoerd. In Nieuwendam hield Bernhard het vol tot in 1968, de werf in Oostzaan sloot in 1973 zijn deuren. Durgerdam onderging hetzelfde lot.



Scheepswerf Het Jacht aan de Lijnbaansgracht in Amsterdam in 1921.

begon met traditionele platbodemjachten, maar toen de belangstelling bij de watersporters voor scherpe jachten toenam, werden er ook midzwaard- en kieljachten gebouwd. Deze scheepstypen waren het modernste wat de jachtbouw in die tijd te bieden had. De oudste tekening van een scherp jacht in het archief is gedateerd 1883. Dat kieljacht werd in 1884 afgeleverd. Waar-

zwaarden. Dit type kwam in de zeventiende eeuw als vanzelfsprekend voort uit de typisch Nederlandse omstandigheden van ondiepe meren, rivieren en kustwateren. Halverwege de negentiende eeuw werd een nieuwe scheepsvorm, met een kiel of midzwaard, vanuit het buitenland geïmporteerd. Met deze zogenaamde scherpe jachten brak voor de jachtbouw de moderne tijd aan. De Verenigde Staten en Engeland namen het voortouw. Geïnspireerd door snelzeilende bedrijfsvaartuigen werden er nieuwe plezierjachten ontwikkeld, namelijk het kotterjacht en het kiel- of midzwaardjacht, dat ook wel *centerboard* werd genoemd. Beide begrippen werden door elkaar gebruikt en sommige kielboten heetten ineens kotters, maar er is wel degelijk verschil. Een midzwaardjacht is een kieljacht met een ophaalbaar midzwaard en een kielboot heeft een vaste kiel. Het oermodel van de centerboard was de Amerikaanse 'sandbagger'. Dat waren negentiende-eeuwse werkboden, die gebruikt werden voor de oestervangst in de ondiepe gebieden van de baai van New York. Deze oestervissers organiseerden wel eens een wedstrijdje en trokken daarmee de aandacht van de pleziervaarders. De opmerkelijke vaareigenschappen – weinig diepgang, snel en wendbaar – leek ideaal voor de watersport en



Zeilplan en halfmodel van het midzwaardjacht *Willem Tell*. Dit schip werd in 1885 op Het Jacht gebouwd.



MODERNE SCHERPE JACHTEN

In de tijd dat de *Meeuw* werd gebouwd, was een kiel- of midzwaardjacht nog een tamelijk nieuw fenomeen, en in ieder geval nog altijd heel modern. Tot halverwege de negentiende eeuw was een zeiljacht een rond- of platbodemjacht met weinig diepgang, herkenbaar aan de zij-



Model van een groot midzwaardjacht uit circa 1860. Opvallend is de brede en ondiepe romp.

al spoedig bouwde men ze na. De romp van een centerboard was breed en vrijwel plat. Daardoor was hij totaal ongeschikt voor ruw vaarwater, maar zeer bruikbaar voor ondiepe en beschermde gebieden. Het tuig bestond uit een fok en grootzeil met gaffel. Bij weinig wind werd een gaffeltopzeil gevoerd. Bij wedstrijden werden de schepen ingedeeld naar lengte. Tot circa 1900 waren er verder nauwelijks beperkingen, met als gevolg buitensporig veel zeiloppervlak en daardoor sterk overtuigde schepen. Om zo'n schip overeind te houden was nogal wat ballast nodig, en daarvoor werden zakjes zand gebruikt, die na iedere overstagemanoeuvre door de bemanning naar de hoge kant moesten worden verplaatst. Vandaar de bijnaam 'sandbaggers'. Men huurde voor de wedstrijden een ploeg ervaren beroepsgasten in, die bovendien zelf ook als ballast dienden. Zo kon een scheepje van amper negen meter wel meer dan vijftien bemanningsleden herbergen. Op basis van deze racemachines ontstonden de centerboards, waarvan de eerste in 1846 in Nederland te zien was. Er was veel belangstelling voor deze nieuwigheden, vooral vanwege

de geringe diepgang die paste bij het Nederlandse vaarwater. Ze zijn hier echter nooit zo extreem gebouwd als in Amerika. Het Hollandse compromismodel werd meteen toegepast, want de eigenaar wilde zijn schip zowel voor wedstrijd- als voor toerzeilen kunnen gebruiken. De rompvorm werd minder breed en plat en ook de tuigage was minder groot. Het bezit van een jacht, uitsluitend voor het zeilen van wedstrijden was hier ongebruikelijk. Vergelijken met de Amerikaanse strijd in de sandbaggers ging het de Nederlandse zeilers meer om de competitie en stuurmanskunst en minder om het spektakel. De bemanning bleef ook bij harde wind in de kuip, met uitzondering van een knecht op het voordek en een man aan de grootschoot op het achterdek. Het varen met een kleinere bemanning en minder losse ballast maakte de wedstrijden toegankelijk voor een grotere kring van zeilers. Toch gebruikten ook de Nederlandse zeilers zandzakken als ballast. Dat valt op te maken uit het verslag van een wedstrijd in 1891, waarbij een zak overboord viel. Na afloop werd dat netjes gemeld.

DE TRENDSETTERS

De eerste Nederlandse centerboard was de *Nautilus*. Dit jacht werd in 1846 per vrachtschip uit Amerika geïmporteerd. Verder is er niets over bekend. Kort daarna volgde een tweede boot, gekocht door captain Rockwell uit Rotterdam. Hij voer er demonstratief voor de stad mee heen en weer op 20 juli 1853 tijdens de wedstrijden van de Koninklijke Nederlandsch Yacht Club op de Maas. De voorzitter van de (Koninklijke) Nederlandsche Zeil- en Roei-Vereniging (KNZ&RV), Ernst Sillem, kocht het scheepje en bracht het over naar Amsterdam.

Bij wedstrijden van de KNZ&RV in 1858 waren er nog maar twee deelnemers, de *Elise*, mogelijk het schip van Sillem en de in Nederland gebouwde *Union*. De snelheid en wendbaarheid van deze eerste centerboards baarde groot opzien. Toch duurde het enige tijd voor het revolutionaire type echt doorbrak. In 1872



schreven al veertien centerboards voor de wedstrijd in. Omdat dit scheepstype sneller was dan de traditionele rond- en platbodemjachten, werden ze in aparte wedstrijdclassen ondergebracht. Langzamerhand nam hun aantal toe. Soms hier gebouwd, soms vanuit Amerika ingevoerd. Werven als Bernhard kopieerden de buitenlandse voorbeelden en pasten ze aan de wensen van de Nederlandse zeilers aan. Zo streden in 1888 zelfs zeventien centerboarders in vijf klassen tegen elkaar en namen de grote midzwaardjachten *Sirene* en *Girofla* het op de

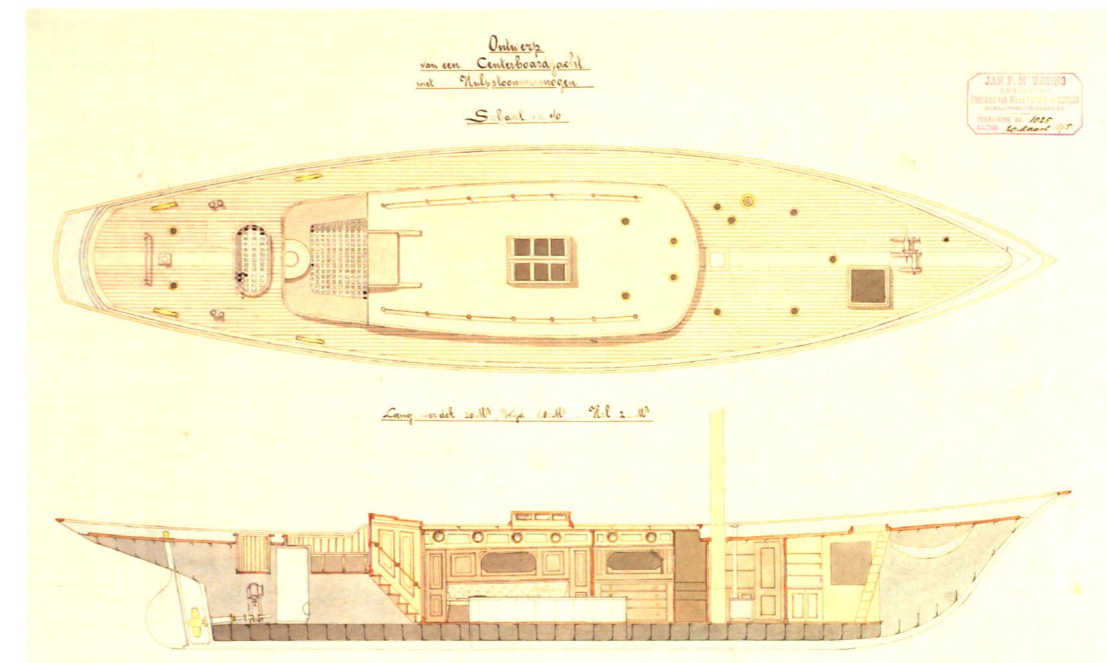
Noordzee op tegen zes Engelse jachten en een Duits jacht. De grootste uit die jaren was de twintig meter lange *Freia*, in 1894 gebouwd door Jan F. Meursing te Amsterdam.

In wedstrijden op het IJ was de bij Bernhard gebouwde *Yum Yum*, in 1886 als *Nellie* van stapel gelopen, het meest succesvol. De *Yum Yum* kreeg navolgers met de ruim elf meter lange *Paerl* en met de kleinere *Gitana*, beide gebouwd door Bernhard. Scheepswerf Het Jacht was natuurlijk niet de enige leverancier van de moderne scherpe jachten. Ook andere werven begaven

Foto links: Midzwaardjacht *Yum Yum* met alle zeilen bij voor Nieuwendam, circa 1910. Foto E van Elfrinkhoff.

Centerboard *Sirene* op de Amstel, circa 1910. Met dergelijke grote jachten werd ook op de Noordzee gezeild. Foto E van Elfrinkhoff.

Bouwtekening van het 20 meter lange midzwaardjacht *Freia* in 1894, gebouwd door Jan F. Meursing te Amsterdam.



Een onbekend center boardjacht met fraai versierde spiegel in de Amstelgracht. De foto werd in 1865 door Pieter Oosterhuis gemaakt. Op de achtergrond het Paleis van Volksvlucht. De Amstelgracht is in 1867 gedempt en heet sindsdien Maarten Jansz Kosterstraat. Stadsarchief Amsterdam.



zich in de jachtbouw. Vaak speelde hierbij de persoonlijke belangstelling van de eigenaar een rol. Dat was het geval bij Jan F. Meursing van de Amsterdamse werf De Nachtegaal, bouwer van clippers en barken en ook bij Piet Smit jr. uit Kinderdijk. Op de bouwnummerlijst van deze laatste staan voornamelijk bedrijfsvaartuigen, maar er werden tussen 1872 en 1892 ook zeven jachten gebouwd. Vier daarvan waren voor rekening van Smit zelf. Verscheidene 'Smitten' waren lid van de (Koninklijke) Roei- en Zeilvereeniging De Maas en enthousiaste wedstrijdzeilers. Ook bij de Friese scheepsbouwer Auke van der Zee in Joure, vooral beroemd geworden door de bouw van Friese

Jachten en boeiers, werden midzwaardjachten gebouwd.

Van deze eerste scherpe jachten is slechts een handjevol overgebleven. Behalve de *Freya* zijn dat de midzwaardjachten *Sperwer* (circa 1885) en *Stella Matutina* (1909), beide in particulier bezit en de *Wilhelmina* (circa 1880), die te bewonderen is in het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen.

Zo'n vijftig jaar na het verschijnen van de *Nautilus* op de Maas, hadden de midzwaard- en kieljachten zich tussen de ronde en platbodemjachten genesteld. Ze waren nog wel in de minderheid. De traditionele platbodems overheersten nog. Maar nog een halve eeuw later waren de rollen voor altijd omgekeerd.

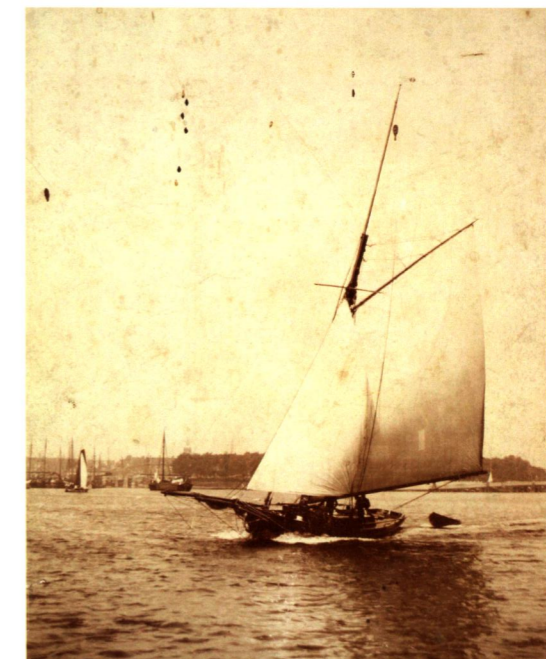
Kotterjachten

Naast het kieljacht verscheen in de negentiende eeuw ook het kotterjacht in Nederland. De kotter was een werkboot die in de achttiende eeuw in Engeland ontstaan was. Dankzij een grote diepgang was het type zeer geschikt voor het onrustige en snelstromende vaarwater aan de ingang van Het Kanaal. De snelzeilende eigenschappen maakte het een ideaal schip voor uiteenlopende doeleinden, bijvoorbeeld als loodsvaartuig. Ook overheidsdiensten die smokkelaars moesten opsporen maakten gebruik van kotters. Behalve de gestroomlijnde romp zorgde het enorme zeiloppervlak voor de snelheid. De goede zeileigenschappen maakten de schepen aantrekkelijk voor de pleziervaart en voor het wedstrijdzeilen op zee. Bij de eerste wedstrijden van de Koninklijke Nederlandsche Yacht Club in 1846 deed een aantal Engelse kotters mee, waaronder de *Paerel* van Prins Hendrik, de oprichter van de Yacht Club. In 1847 en 1848 nam Edward Taylor, een in Engeland geboren scheepsbouwer, deel met de op zijn werf in Nieuwe Diep (Den Helder) gebouwde kotter *Komeet*. Hij won twee jaar achtereen de hoofdprijs in de klasse scherpe vaartuigen met dek. De Nederlandse zeilers waren onder de indruk van de vaareigenschappen van dit nieuwe scheepstype. Zozeer zelfs dat in Amsterdam in 1852 de Amsterdamsche Kotter Vereeniging werd opgericht. De club had zeer ambitieuze doelstellingen: het bouwen van ijzeren vaartuigen als kotters en schoeners, waarmee aan zowel binnen- als buitenlandse wedstrijden zal worden deelgenomen. Bovendien moest jaarlijks een schip aan de vloot worden toegevoegd,

dat aan het eind van het wedstrijdseizoen onder de leden zou worden verloot. Het enthousiasme van de oprichters was niet aanstekelijk, want er zijn slechts drie schepen gebouwd, de kotterjachten *Valk* en *Sperwer* en de schoener *Meermin*. De *Sperwer* liep in 1854 van stapel bij de Koninklijke Fabrik van Stoom- en andere Werktuigen te Amsterdam. Het schip heeft een imposante lijst van overwinningen opgebouwd. Na de fusie in 1855 van de Kotter Vereeniging met de Amsterdamsche Roeivereniging De Hoop werd het jacht het vlaggeschip van De Hoop. Het mislukken van de plannen van de Kottervereniging had mogelijk te maken met de grote bouwkosten van een kotterjacht. Maar nog meer met het feit dat door de grote diepgang van de schepen het vaargebied te klein was. Bij de in Rotterdam in 1851 opgerichte Roei- en Zeilvereniging De Maas, was het kotterzeilen succesvoller. De Nieuwe Maas en de nabij gelegen Zeeuwse- en Zuid-Hollandse stromen waren geschikter vaarwater dan het IJ en de Zuiderzee. En ook de Noordzee was van daar tamelijk makkelijk te bereiken. De erfenis van het kotterjacht is de kottertuigage, een nog altijd veel gebruikt begrip voor tuigage van scherpe jachten.



Prijspenning uit 1853 van de Amsterdamsche Kotter Vereeniging, uitgereikt aan J. Ceuvel, scheepsbouwer en enthousiast zeiler.



Het kotterjacht *Never Mind* op het IJ te Amsterdam rond 1900.