

Begin maart 1964 maakte 'Pieterella' de - letterlijk - meest ijselijke tocht uit haar nu al 58-jarige bestaan. Een nachtelijke oversteek van Harderwijk naar Amsterdam. Op zich niets bijzonders, behalve dat de thermometer ver onder nul wees en dat het IJsselmeer voor het grootste deel was dichtgevroren. Een harde, door merg en been snijdende noordoostenwind had op verschillende plaatsen vat gekregen op het ijs, dat plaatselijk was gaan kruien. Er stond een stralende winterse sterrenhemel, maar vlak boven water was het erg heïg, zodat lichten pas op korte afstand zichtbaar werden.

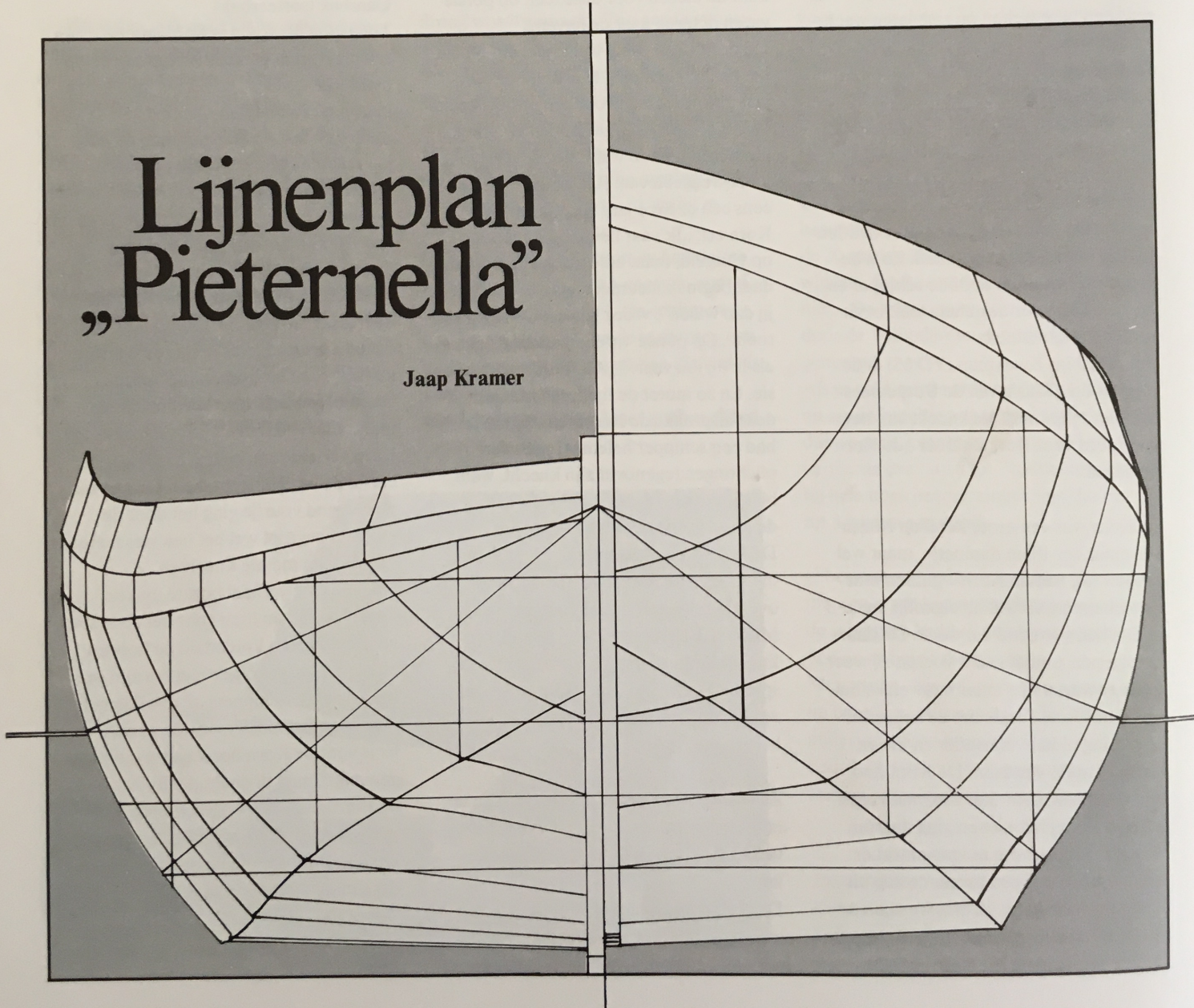
Voorafgegaan door een sleepboot als ijsbreker probeerden we de 'Pieterella' door het ijs te

krijgen, maar midden in de nacht kwamen we in zulk dik ijs terecht, dat we niet meer vooruitkwamen. Ik stapte over op de sleepboot en maakte de 'Pieterella' los, om te proberen met de sleepboot alleen een vaargeul door het ijs te breken. Telkens namen wij een aanloop van 30 meter en beukten dan met een dreunende klap op het bikkelharde ijs; dat gaf dan 1 à 1½ meter mee. Wel om op te schieten!

Wim de Bruijn, alleen achtergebleven op de 'Pieterella' beleefde intussen hachelijke momenten toen het ijs rondom hem ineens begon te kruien en de botter meenam of zij niets was. Maar wij wisten eruit te komen en worstelden 's morgens vroeg door een wat losser ijsveld op het Buiten-IJ.

Lijnenplan „Pieterella”

Jaap Kramer



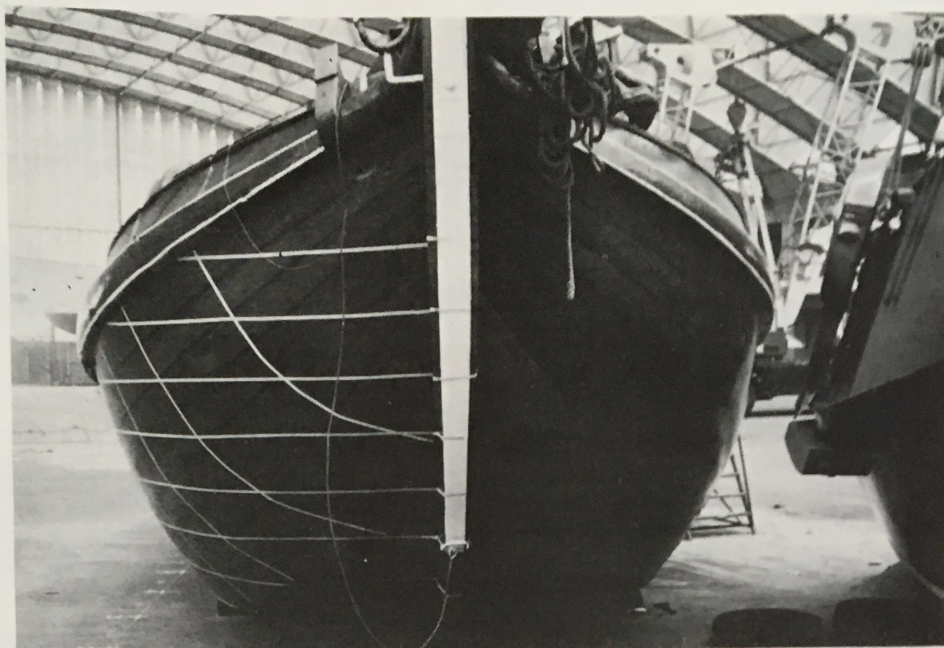
Was dat nu allemaal zo nodig? Ja, want voor 'Pieterella' was een plaats gereserveerd op de HISWA-tentoonstelling. En zij had een grondige winterbeurt gekregen op de werf 'Veluvia' van L. Oost in Harderwijk. Vandaar deze 'ijselijke' tocht, die werd beschreven in de Waterkampioen van begin maart 1965.

Het zal geen verbazing wekken dat 'Pieterella' met haar ruige, blank gelakte romp allerwege de aandacht trok tussen de hagelwitte schepen om haar heen. Die tien HISWA-dagen is er aan boord heel wat gepraat over ronde en platbodemjachten en er zijn heel wat schetsen gemaakt.

Na zo'n HISWA duurt het een paar dagen voor de tentoonstellingshallen ontruimd zijn. Wij vroegen als laatste eruit te mogen. Want nu de botter op een vlakke, betonnen vloer stond, wilden wij van die gelegenheid gebruik maken om het schip op te meten.

Daartoe werd de stuurboordzijde uitgekozen. Op precies twee meter uit hart schip werd op de vloer een lijn uitgezet, evenwijdig aan het langsscheepse symmetrievlak. Daarop werden spantafstanden uitgezet - met bij de kop een paar halve spantafstanden - en haaks op de langsscheepse hulplijn dwarslijnen naar de romp. Met behulp van een paar uit de kluiten gewassen winkelhaaken konden wij toen verticaal op die dwarslijnen de spantdoorsneden op de romp aftekenen. Om het geheel duidelijk te maken, werden zij met plakband erop gezet.

De waterlijnen aftekenen ging eenvoudig. Een latje, even lang als de afstand van het betonnen basisvlak tot de betreffende waterlijn, goed verticaal op de vloer zetten en van voor tot achter op de romp zo veel streepjes aftekenen, dat het plakband strokend erlangs kan worden aangebracht. Dan een wat langer latje voor de volgende waterlijn enz. Zo werd de ene waterlijn na de andere afgewerkt. Toen kwam het saaiste, maar belangrijkste gedeelte: het opmeten. Op de langsscheepse hulplijn werd achtereenvolgens op iedere spantdoorsnede een grote winkelhaak geplaatst. Op die winkelhaak waren de hoogten van de waterlijn precies afgetekend. Toen werd voor elk snijpunt tussen spant en waterlijn op de botterhuid de horizontale afstand gemeten



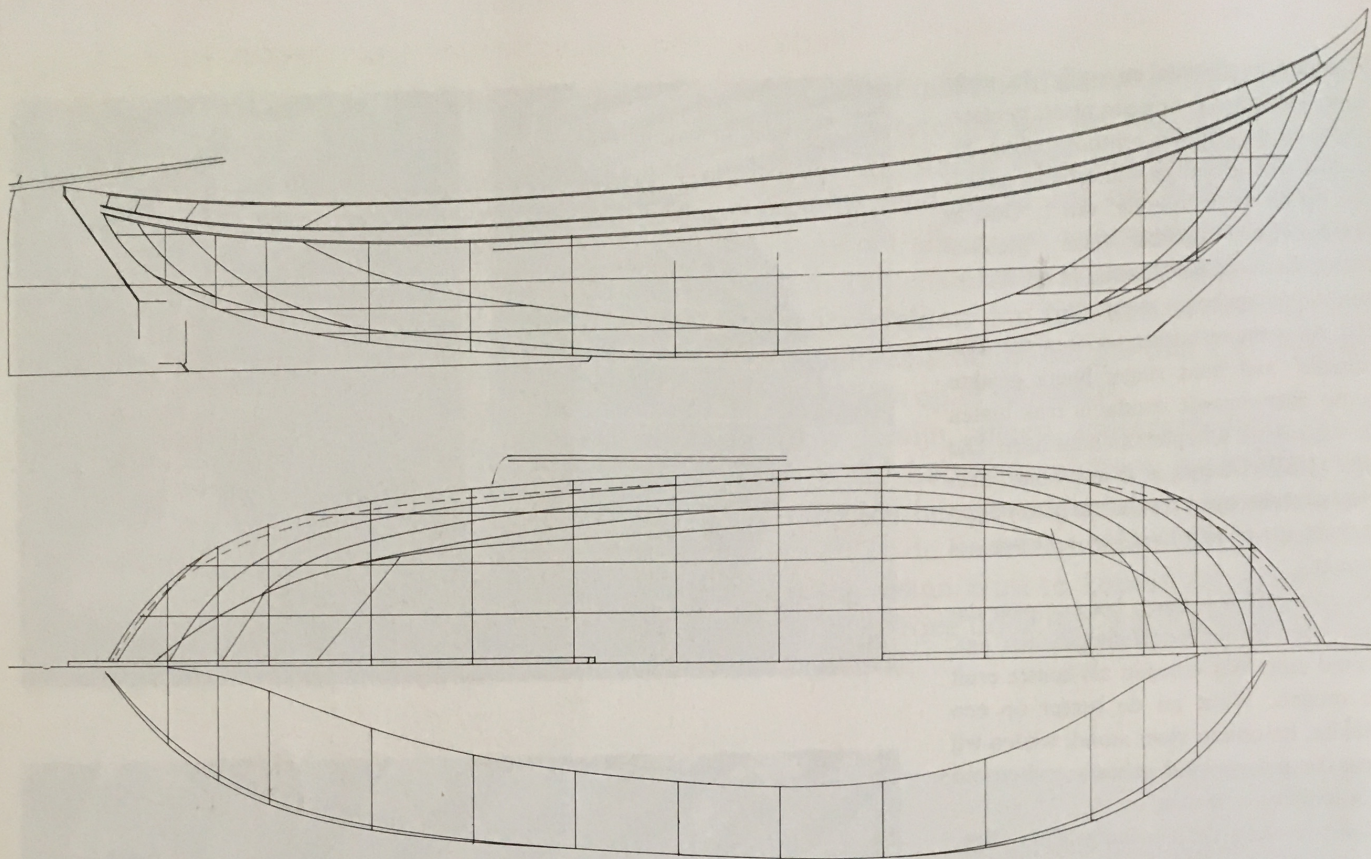
tot de verticaal staande winkelhaak. Een tijdrovend, secuur karwei!

Maar zo kregen we de spantenlijst compleet. En daarna werden er nog vele andere maten opgenomen: de hoofdafmetingen, scheg en stevens enz., enz. Met z'n drieën waren wij er een dag of drie aan bezig, totdat 'Pieterella' tenslotte als laatste schip het RAI-gebouw verliet. Boven op een zware oplegger heeft zij toen de hoogste snelheid uit haar bestaan gehaald - en dat nog wel achteruit: 35 km per uur.

Terwijl Hans Brood de opgenomen spantenlijst uitwerkte tot een lijnentekening,

hadden wij de handen vol aan boord van de weer in het water gezette 'Pieterella': onafgebroken pompend was het binnenstromende water nét op een aanvaardbaar niveau te houden. Want het warme, droge RAI-gebouw is natuurlijk niets voor een eikehouten schip. Daarom hadden wij onder de vlonders van voor tot achter jute zakken gelegd, waar aan het eind van iedere tentoonstellingsdag een paar emmers water overheen gingen om het onderwaterschip vochtig te houden. Maar ondanks dat stróomde het water nu binnen.

Na een half uur echter begon het al



merkbaar te minderen. 's Avonds was het nog een kwartier pompen per uur, 's nachts moesten we om de beurt om de paar uur eruit en de volgende morgen was de romp weer praktisch dichtgetrokken. En dat voor een vlak van 1920!

Ja, 'Pieterrella' is een van de jongste botters. Zij is de laatste botter van De Haas in Monnickendam, een werf die bekend werd om de vele snelle schepen die daar vandaan kwamen. 'Pieterrella' werd in opdracht van een Elburger visserman in 1919 op stapel gezet en - volgens de mastgrendel - in 1920 te water gelaten. Drie jaar later werd zij verkocht aan Andries Flee uit Lemmer. Andries Flee was langs de boorden van het IJsselmeer bekend om drie dingen: hij kon enorm hard zeilen; hij lustte graag een neutje; en hij zorgde verschrikkelijk goed voor zijn schip. Als 's zaterdagsmiddags de andere vissers al bij moeder de vrouw zaten, was hij nog aan zijn schip bezig. Als visserman voer hij met blanke boeisel en zwaarden.

Maar in 1946 stapte hij over op een ijzeren aakje en de botter werd verkocht aan een autohandelaar. Die liet haar bij Westerdijk in Eernewoude tot jacht verbouwen en noemde haar naar zijn toen tweejarige dochtertje 'Pieterrella'.

Enkele jaren later werd 'Pieterrella' verkocht aan Kok in Huizen, die het schip een grote beurt gaf. Omstreeks 1950 kwam zij in handen van de familie Hulsmann en sinds 1960 ben ik zelf de eigenaar. Wat een tijd alweer!

Tot de snelle schepen van de werf De Haas behoren onder andere het botterjacht 'Brandaris' en de botter 'Bruiser'. Voor zover ik weet was de 'Bruiser' de voorlaatste botter van de werf.

Wie het lijnenplan van de 'Pieterrella' vergelijkt met een van de andere - weinige - bestaande lijnenplannen zal zien dat de kop iets scherper is dan gebruikelijk en het achterschip iets meer geveegd. Ook de vlaktilling is een ietsje groter. Wellicht werken deze factoren eraan mee dat het schip zo snel is. Andries Flee heeft er tien achtereenvolgende jaren het kampioenschap in de hardzeilerij mee behaald; een zeven meter lange wimpel is als bewijs daarvan nog steeds aan boord. Nu zal die snelheid zeker niet alleen aan de vorm van het onderwaterschip liggen, maar ook aan de bijzondere zeilerskunst van Andries Flee!

Tegenover die iets grotere snelheid staat een klein nadeel. De stabiliteit van de 'Pieterrella' lijkt mij iets kleiner te zijn dan die van de voller gebouwde botters.

L.o.a. 12.85 m.

Breedte over de zwaardklampen 4.20 m.

Diepgang 0.85 m.

Zeilopp. zeil, fok, kluiver 85 m².

Waterverplaatsing ca. 12 ton.

Gedeeltelijk komt dat door de verbouwing tot botterjacht, waarbij deken en trog werden verwijderd en dus ook de drie à vier kubieke meter water die daar onder het schip staat. Dat werd echter grotendeels gecompenseerd door twee ton ijzerballast op het vlak. Maar het hoog geplaatste gewicht van de kajuitopbouw werkt niet mee aan de stabiliteit en vanwege die kajuit moest ook de mast iets hoger worden geplaatst, opdat de giek vrij over het kajuitdak kon zwaaien.

Dat alles neemt niet weg dat de 'Pieterrella' een fijn schip is, op en top een botterjacht.

Bollebozen in het bottervak kunnen zich verdiepen in het lijnenplan van de opgemeten stuurboordszijde van 'Pieterrella'. Van de niet opgemeten bakboordszijde weten wij maar één ding zeker: dat die niet precies gelijk is aan de stuurboordszijde!