

Carolina, Schone Vrouw

"Het jacht, waarvan wij ditmaal het ontwerp plaatsen is ongetwijfeld iets heel bijzonders in de Nederlandse zeilwereld." Waterkampioen-hoofdredacteur Jan Loeff stak z'n bewondering voor de Vrouwe Carolina in 1963 niet onder stoelen of banken. En bijna een halve eeuw later doen wij dat ook niet. Uw aandacht voor de Vrouwe Carolina, "iets heel bijzonders".

TEKST JAN BRIEK // FOTO'S BERTEL KOLTHOF.



“200 meter varen naar de kraan was al **gevaarlijk** genoeg”

r Jan Loeff, de altijd kritische hoofdredacteur van De Waterkampioen, vertoont – bijna – geen spoor van die houding als hij in 1963 de *Vrouw Carolina* onder de aandacht brengt. “Dit is iets heel bijzonders in de Nederlandse zeilwereld”, schrijft Loeff, “gezien het model en het bouw materiaal: hout.” Want dat was in

1963 voor een jacht van deze afmetingen inmiddels heel ongebruikelijk. Net zoals de reden om daarvoor te kiezen ook nu trouwens lastig is voor te stellen: “Het is zoveel mooier dan staal. En goedkoper.” Tja, Burma teak, iroko en eersteklas eiken; tijden veranderen... De *Vrouw Carolina* werd gebouwd door Scheepswerf A. van Dam en zonen te Aalsmeer volgens de voorschriften van Lloyd's Register of Shipping, maar heeft overigens niet het Lloyd's certificaat. Over het type kunnen de toenmalige hoofdredacteur en de ontwerper, Willem de Vries Lentsch jr., het echter niet eens worden. Waar de ontwerper het over een Noorse Jol heeft, wordt die typering door Loeff in twijfel getrokken. Dat vindt hij toch meer een naam voor een open spitsgat-boot, maar niet voor een kajuitjacht van deze grootte. Hij houdt het op een spitsgatter, waarbij overigens volgens hem niet van een Colin Archer gesproken mag worden: “Die zijn breder en hebben minder uitwatering”, aldus Loeff.

KOERSVAST EN STABIEL

Willem de Vries Lentsch jr. tekende *Vrouw Carolina* in opdracht van de heer van Olphen uit Amstelveen. Van Olphen was eigenaar van een platbodem en wilde weliswaar een scherp jacht, maar niet te veel toegeven op binnenruimte. Bedenk daarbij dat scherpe jachten aan het begin van de jaren zestig van de vorige eeuw hun naam ook nog écht eer aandeden: lang en smal met relatief gezien nauwelijks binnenruimte. De Vries Lentsch zocht de oplossing voor dat ‘probleem’ in een – zeker voor die tijd – opvallend breed schip. Ruim aan én ruim onder dek. “Waarbij zeker niet gedacht werd aan het zeilen van wedstrijden”, voegt de ontwerper er aan toe. De diepgang werd beperkt gehouden op 1,60 meter en gecombineerd met een lange kiel om te zorgen voor een grote koersvastheid. De opdracht van de eigenaar was namelijk dat het schip vooral geschikt moest zijn voor het IJsselmeer en een enkele keer een tocht overzee.

De ontwerpideeën van De Vries Lentsch resulteerden als gezegd in een breed schip met een relatief lange waterlijn (10 meter), met voor die tijd korte overhangen (samen maar 1,50 meter). Verder voorzag het ontwerp in een royaal vrijboord, waarvan het effect nog wordt versterkt door een hoge verschansing, en een forse zeeg. Een beproefde vorm voor het varen op ‘onrustig’ water, zoals het

IJsselmeer.

De Vries Lentsch beschrijft z'n eigen ervaringen tot dan toe met de *Vrouw Carolina*: “De snelheid is zeer bevredigend gebleken en het jacht vaart, mede dankzij de verschansing, opmerkelijk droog. Het is bovendien een stijf schip, dat pas bij windkracht zes water aan dek krijgt en waarbij men niet eerder aan reven hoeft te denken.”

Loeff over het ontwerp: “Wie de lijnentekening bekijkt, zal getroffen worden door de evenwichtigheid van voor- en achterschip en de slankheid van het onderwaterschip.” En hij heeft – natuurlijk, zouden we bijna zeggen – helemaal gelijk. Wel valt op dat het grootspant een flinke kim heeft. Dat, in combinatie met de breedte van het schip, zorgt voor een flinke aanvangsstabiliteit. En dat was weer nodig omdat de *Vrouw Carolina* het met een heel gematigde diepgang moest doen. Loeff: “De romp heeft ondanks de korte overhangen bovendien een behoorlijke mate van reserveverplaatsing, in het voorschip ook dankzij de forse zeeg.” Met andere woorden: de *Vrouw Carolina* kan een zetje hebben, zonder dat je direct massief water aan dek krijgt.

GEEN GAFFELZEIL

Over de tuigage konden eigenaar en ontwerper het lang niet eens worden. Van Olphen wilde toch nog ‘iets’ meenemen uit de wereld van de platbodems en had lange tijd voorkeur voor een gaffelgrootzeil met een losse broek, maar haalde uiteindelijk toch bakzeil. Op advies van de ontwerper kwam er een kotter-torentuig op het schip; oorspronkelijk met bakstagen. Een korte boegspriet was nodig om genoeg zeil te kunnen voeren zonder het schip loefgierig te maken. Een aardig detail in dit verband is wel dat het originele tuig in de jaren tachtig door Alan Buchanan onder handen werd

De restauratie in een notendop

- De technische installatie is compleet vernieuwd.
- De boegspriet was rot en is compleet vernieuwd.
- Het nieuwe teakdek bestaat uit een onderlaag van hechthout met glas en epoxy waarop 15 mm massief teak is gelijmd.
- De mast (600 kilo) is volledig gereviseerd.
- Voor- en achterstevan zijn gedomonteerd om de bouten te kunnen vernieuwen.
- De verschansing is nieuw en gemaakt van afzelia, net als de lijfhouten. Het deels nieuwe potdeksel is van iroko.
- Alle bevestigingsmaterialen zijn vervangen door rvs 316. Epoxy is uitsluitend toegepast op het

- hechthouten onderdek. Verder is alles gelijmd met resorcinol-lijm.
- De motorfundatie is vervangen en versterkt. De Perkins-motor is gereviseerd.
- De drinkwatertanks zijn hergebruikt, er is een nieuwe vuilwatertank gemaakt. De brandstoftanks zijn vernieuwd en achterin het schip geplaatst.

- Het kajuitdak is opnieuw gelegd, de binnenzijde is geïsoleerd. De kajuit zelf is nog origineel.
- Het roerblad is nieuw, net als de roeras. Het mechanische stuurwerk werd hydraulisch.
- *Vrouw Carolina* was van origine blank gelakt. Na de restauratie bleek dat minder mooi. En uiteraard duurder in onderhoud.



Ruim **vierduizend**
schroeven
werden **vervangen**





Vrouw **Carolina** kan een **zeetje** hebben



TECHNISCHE GEGEVENS

Ontwerp	W. de Vries Lentsch jr.
Bouw	Van Dam-Nordia, Aalsmeer, 1963
Lengte over alles	11,50 meter
Lengte waterlijn	10,50 meter
Breedte	3,70 meter
Diepgang	1,60 meter
Waterverplaatsing	11,75 ton
Ballast	3.500 kilo
Grootzeil	36,2 m ²
Fok	15,5 m ²
Genua 44,8 m ²	
Kluiver	12,8 m ²
Overdracht	oktober 2006, La Rochelle
Start restauratie	juni 2007
Schip uit het water	april 2008
Schip te water	september 2010
Restauratie	Rexwinkel Jachtbouw Ringdijk 10 3332 LD Zwijndrecht www.rexwinkeljachtbouw.nl

genomen, waarbij het zeilpunt wat naar voren werd verlegd door het grootzeil te verkleinen.

LIEFDE MAAKT BLIND

Niet alleen Ir Loeff was op slag verliefd op "De Vrouwe", de huidige eigenaar Karel Houtman kan er inmiddels ook over meepraten. Hij vond het schip op internet in La Rochelle, Frankrijk, en viel ook voor de lijnen ervan. En liefde is vaak geen goede raadgever... Karel en Lies Houtman zijn inmiddels ruim drie jaar de eigenaars van de Vrouwe Carolina. "Maar ze heeft de meeste tijd gelogeed bij Rexwinkel Jachtbouw", zegt Karel. De vorige eigenaar was een Franse meteoroloog die het schip gebruikte als zomerhuis. "Waarschijnlijk heeft hij er nooit mee gevaren", zegt Karel. "Alles zat muur- en muurvast." Saillant detail: de eigenaar daarvoor was een Ame-

met de vraag of die de mast kon reviseren. Karel staart even voor zich uit, en zegt tegen niemand in het bijzonder: "Het begon met de mast..." "Wacht jij maar af", had Benno hem al verteld, en dat bleek maar al te waar. Karel: "Je komt al gauw in een soort draaimolen waar je niet meer uit kan. En als je zo'n restauratie doet, moet je het ook goed doen."

Het interieur van het schip bleek al met al zo slecht nog niet en de romp op zich was perfect. "Alleen de bevestigingsmiddelen waren op", legt Benno uit. "De bouw van het schip was destijds aangenomen voor een vast bedrag en je ziet dat er tijdens de bouw steeds meer is bezuinigd om binnen dat budget te blijven. Ook niet zo gek misschien, want de Vrouwe Carolina is het laatste houten schip geweest dat bij Van Dam is gebouwd. Misschien konden ze de kosten al niet meer zo goed inschatten." De romp van de Vrouwe Carolina was destijds gebouwd in iroko op eiken spanten, met uitsluitend bronzen schroeven en gegalvaniseerd stalen bouten. Zowel schroeven als bouten waren compleet verrot. Net als de stalen wrangen in het schip trouwens.

ALLES ERUIT

"Haal hem maar helemaal leeg", had Benno gezegd. Karel: "Ik dacht nog: kastjes leeg, kussentjes eruit... Ik heb nooit bedacht dat het écht leeg moest zijn." En dus werd het ook écht leeg. Het complete binnenwerk werd uit het schip gehaald, zodat de staat van de romp goed kon worden bekeken. Daarna ging de romp van de ballast af en werd besloten om een aantal schroeven te testen. "En die zagen er goed uit", zegt Benno, "Maar ze braken allemaal spontaan af." En dus viel de beslissing om alle schroeven - ruim vierduizend stuks - te vervangen. Dat betekent: propfen uitboren, alle schroeven eruit draaien die eruit wilden (dat waren er ongeveer honderd) en de rest stuk voor stuk uitboren. Daarna gingen er rvs schroeven terug in de bestaande gaten. Vervolgens ging de verschansing er in één deel af in de hoop dat die hergebruikt zou kunnen worden. IJdele hoop trouwens: "We hebben er een hele winter plezier van gehad", zegt Karel. Na de verschansing volgden het berghout, de kajuit, het dek en de kuip. Alle afsluiters werden vervangen, het stuurwerk werd vernieuwd en de motor - niet de originele Mercedes overigens - werd door Kemper en Van Twist geheel gereviseerd.

In de tussentijd werd een begin gemaakt met de totale restauratie van de Vrouwe Carolina. Wat daarbij kon worden hergebruikt, werd ook opnieuw gebruikt: de mast (waar 't allemaal mee begon), de motor, kajuitopbouw, potdeksel en zoveel mogelijk van het interieur. Dat laatste werd overigens wel op punten aangepast om het beter bruikbaar te maken. De kaartentafel bijvoorbeeld, waar nu een zitje is gemaakt, en de zeekooi aan bakboord die is verlengd tot twee meter. Helemaal nieuw binnen zijn de badkamer en de kombuis.

In september van het vorig jaar ging de Vrouwe Carolina opnieuw te water. Toen het schip de hal inkwam, zonder mast en tuig, woog het ruim 13 ton. Toen het weer te water ging, was het inmiddels zo'n drie ton lichter. Het schip is klaar voor nog eens een halve eeuw. Waarmee we terug zijn aan het begin van dit verhaal van een bijzondere restauratie. Hoe zouden we dat beter kunnen afsluiten dan met de woorden van Ir Jan Loeff, bijna vijftig jaar geleden: "En zo is de Vrouwe Carolina werkelijk een heel bijzonder schip geworden, dat ongetwijfeld waar het in Nederland ook mag varen, opzien zal baren en waardering zal ondervinden." Zo is het maar net. ↓

De opdrachtgever wilde niet te veel toegeven op z'n oude platbodem

rikaan die verschillende tochten maakte naar het Caribisch gebied. En niet zonder reden. Na de laatste oversteek van de Carib naar Frankrijk werd het jacht bij Brest opgewacht door de Franse kustwacht. De holle mast bleek vol met drugs te zitten... En 't is alsof de duvel ermee speelt, maar die holle mast zou vele jaren later opnieuw een belangrijke rol gaan spelen. Maar daarover zo meteen meer.

Nadat Karel en Lies het schip hadden ontdekt, reisden ze af naar La Rochelle om Vrouwe Carolina in levende lijve te kunnen zien. "Die eerste keer zijn we in de stromende regen gaan kijken", zegt Karel. "En ja, het werd me al snel duidelijk dat er 'iets' aan moest gebeuren... Maar het vlees is zwak." De tweede keer dat Karel ging kijken, viel hem ook op dat de beruchte smokkelmast opvallend achterover stond. Karel: "Lekker sportief, dacht ik toen nog. Net als op een Scherenkruiser..." Totdat na de koop bleek dat de mast er eigenlijk helemaal in losse stukken op stond. Niet zo gek, als je de historie kent. "Van het plan om hem over te varen naar Nederland heb ik toen maar afgezien", zegt Karel. "De tweehonderd meter naar de kraan waren al gevaarlijk genoeg."

En zo kwam de Vrouwe Carolina per vrachtauto terug naar haar geboorteland en klopte Karel aan bij Benno Rexwinkel

De holle mast zat **vól** met **drugs**...

