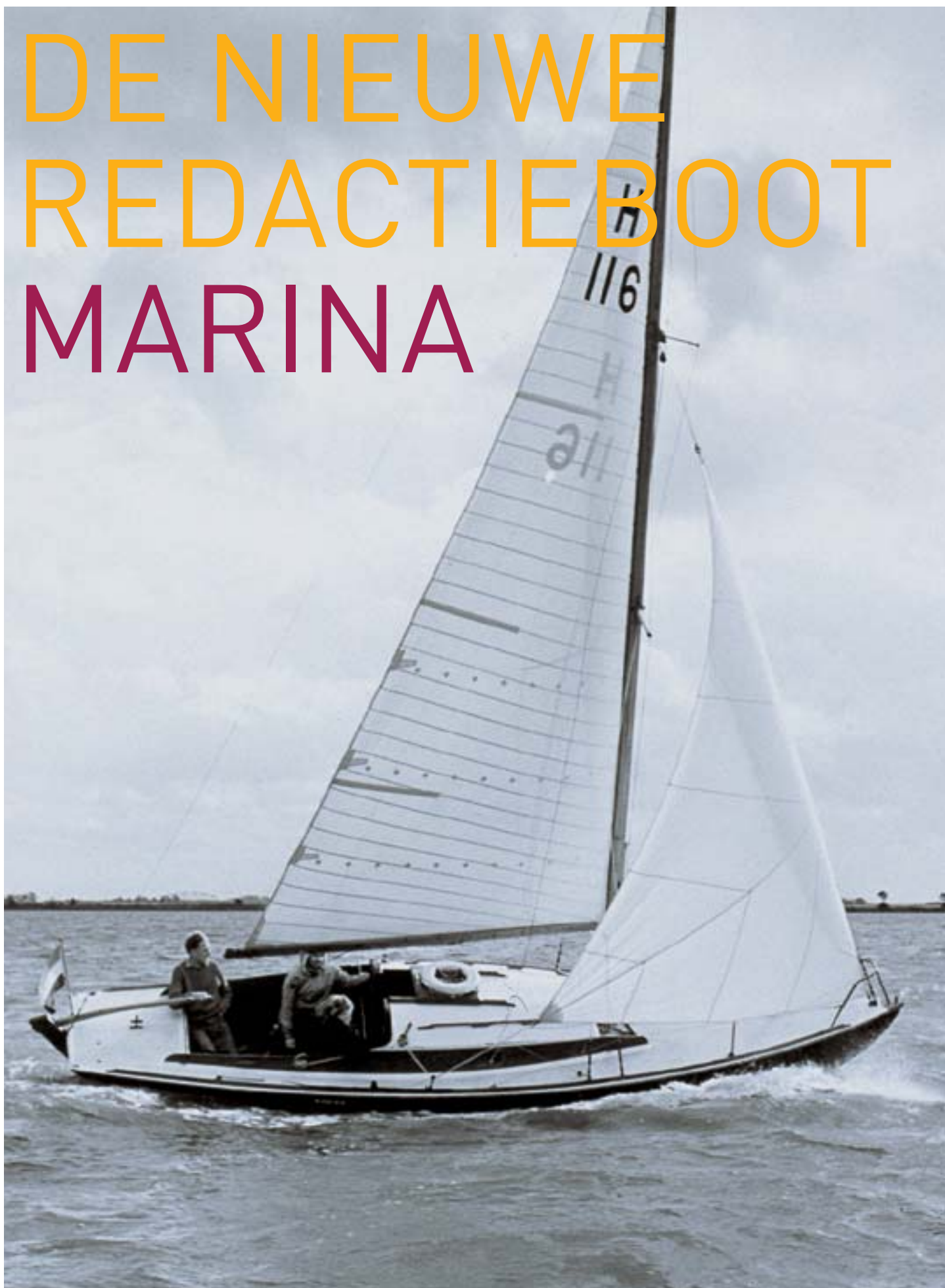


BIJZONDERE BOOT

# DE NIEUWE REDACTIEBOOT MARINA



## DE HISTORIE

# WATERKAMPIOEN de Marina

Gezien op de Hiswa? De nieuwe redactie-zeilboot? Die 'bos hout', zoals een bezoeker grijsde. Of 'die schitterende klassieker om verliefd op te worden', zoals een ander mijmerde, terwijl hij met z'n hand over de boeg streek. In 1946 werd de Scandinavische Volksboot Marina gebouwd bij de werf van J. Kraaier in Zaandam. Als eerste Volksboot in Nederland. Het zou 55 jaar duren voor ze 'onze' Marina werd. Maar wie is zij? Haar achtergronden zijn interessant en opmerkelijk goed gedocumenteerd.

TEKST HANNEKE SPIJKER EN JAN BRIEK

**D**E Marina was een beroemde verschijning op de Nederlandse wateren. Toen bekend werd dat de redactie van de Waterkampioen de boot had gekocht, kwamen er veel reacties.

De Marina stond op de Hiswa waar ze werd bekeken door heren van middelbare leeftijd met een ver-weg-blik in de ogen. Een onmiskenbaar gevoel van nostalgie en weemoed bracht zij teweeg. De een had haar zien varen, de ander had tegen haar wedstrijdgezeild, iemands opa was nog eigenaar geweest... Onberoerd laat ze niemand. Intussen zijn wij niet meer zo eerbiedig en worden soms wrede grappen gemaakt: 'Binnenkort kunnen we haar direct onder de scanner leggen en e-mailen', 'We sturen de lezers elk een handje molm' en 'Eén lucifer helpt haar uit haar lijden' zijn slechts enkele voorbeelden van wat zij moet verduren. Maar ja, ze is dan ook in behoorlijk slechte conditie. Daarom is ze nu bij Rexwinkel Jachtbouw in Zwijndrecht, om weer in de vaart te kunnen worden genomen. Maar vóór het zover is, schetsen we eerst haar achtergronden.

### HOUT UIT RUSLAND

Marten Willem Aten, wiens vader opdracht gaf tot de bouw van de Marina, berichtte ons uit Brazilië. 'Toen in 1945 in Nederland de tekeningen en bouwplannen van de Scandinavische Volksboot werden gepubliceerd, was mijn vader, Willem Aten, onmiddellijk enthousiast over het ontwerp en hij bestelde de bouwtekeningen. Hij was namelijk houthandelaar en had gedurende de Tweede Wereldoorlog op de zagerij in Zaandam enkele mooie lange, grenen stammen laten bewaren. Ze waren afkomstig uit Riga of Archangel, in elk geval uit Rusland. Hij had toen al in zijn hoofd om van die stammen een jachtje te laten bouwen en na de bevrijding kon het er dan eindelijk van komen. Aangezien het orderboek van zijn vriend Ricus van de Stadt helemaal vol was, werd Kraaier in Zaandam bereid gevonden de bouw op zich

De Marina in de jaren zestig op het IJsselmeer.

te nemen. Een bijzonderheid was dat de stammen lang genoeg waren om planken te leveren die de volle lengte van de romp zouden bestrijken. Deze eerste Scandinavische Volksboot in Nederland werd enige tijd later door mijn vader gedoopt met de naam Marina, de tweede voornaam van mijn moeder. Al spoedig bleek het een bijzonder goed zeiljacht te zijn, dat hoog aan de wind zeilde bij een wat straffere wind, vooral buitengaats. We wonnen er verschillende prijzen mee. Ik herinner mij dat voor een van de wedstrijden mijn oudere broer Remmert (Rem) de oceaanzeiler Cees Bruynzeel meevoeg. Zij hebben toen met een kleine genua van een van Bruynzeels schepen gevaren en enige proeven in licht weer genomen. Mede door het vroegtijdig overlijden van mijn broer Rem werd de Marina in 1950 verkocht. Zij ging over in de handen van Johan van der Waals die de glorieuze reputatie van het scheepje jarenlang voortzette.'

## 'Al spoedig bleek het een bijzonder goed zeiljacht'

Aten vervolgt: 'Tijdens familiebezoek aan Nederland in de zomer van 1994 keek ik in de Waterkampioen en las ik daarin een berichtje van een dame uit Den Helder die contact zocht met de vroegere eigenaars van een scheepje dat kennelijk de Marina was. Die dame bleek de moeder van Ron Koen (de voorlaatste eigenaar) te zijn. Na een eerste contact zocht ik hem kort daarna op in Andijk om te zien wat hij aan het schip had gedaan. Koen was verrast over wat ik hem kon vertellen. Hij had de Marina als wrak in Edam gevonden en gekocht omdat de lijnen hem aanspraken. Maar niemand wist waar ze vandaan kwam. Pas nadat hij al enige tijd aan het repareren en restaureren was, plaatste zijn moeder de oproep in de Waterkampioen en werd hem de identiteit van het schip duidelijk. Ron Koen berichtte ons later dat de Marina op 21 juni 1996 op vijftigjarige leeftijd opnieuw te water was gelaten, met een wit geschilderde romp, een vergrote kajuit en een (buitenboord)motor. Hij vertelde dat toen de herstelde Marina voor de eerste keer door de haven van Medemblik voer, een oude zeiler hem vroeg of dat misschien de Marina was, die ooit met een blauwe romp had rondgevaren. Kennelijk had het scheepje in vroeger jaren al de aandacht getrokken met haar fijne verschijning.'

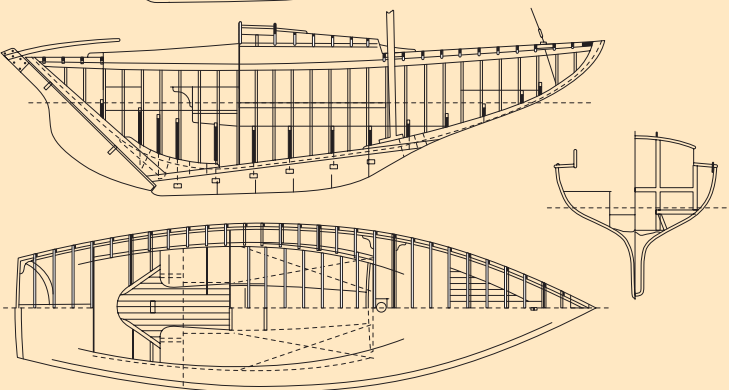
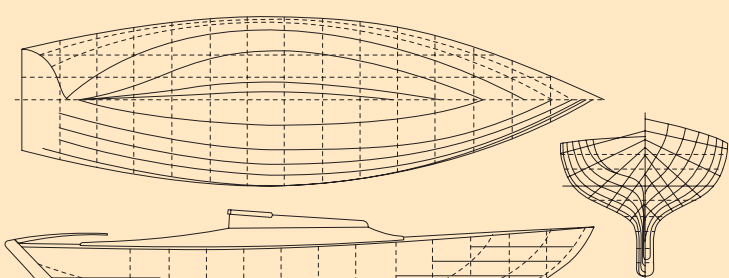
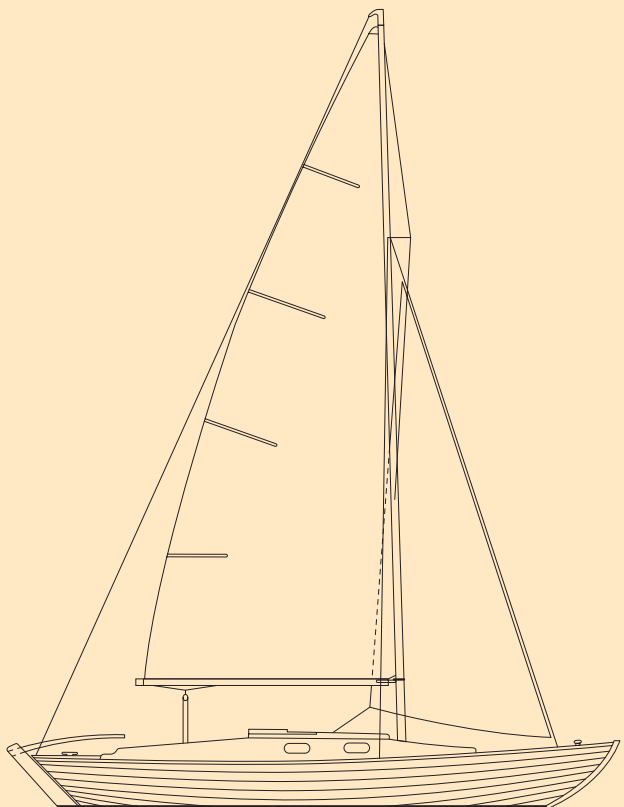
### HERINNERINGEN VAN EEN BUURMAN

Ook Tjeerd Boersma liet van zich horen. Als 'steigerbuur' herinnert hij zich de Marina nog levendig: 'Op de foto die de Waterkampioen publiceerde, zag ik de Marina met de familie Van der Waals in een wedstrijd samen met de Pimpernel, kort tevoren gebouwd door Piet Bouhuys in Durgerdam. Mijn vader maakte in 1955 de overstap van de Westeinderplas naar het IJsselmeer. Eerst met een Juno (ontwerp Van de Stadt), later met een Trewes (ontwerp Van der Meer). Op het IJsselmeer werden we lid van Zeilvereniging Het Y en

> lees verder op pagina 80

## BIJZONDERE BOOT

# DE LOTGEVALLEN VAN DE MARINA



## DE VORIGE EIGENAARS (VOOR ZOVER BEKEND)

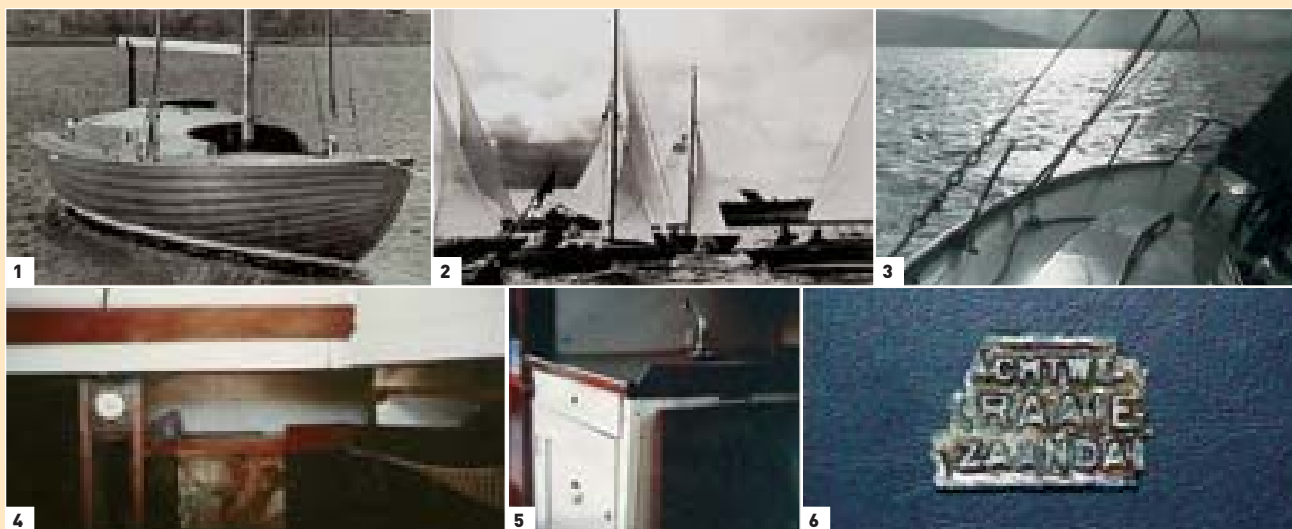
1.	De heer W. Aten	1946-1951
2.	De heer prof. dr. J. van der Waals	1951-1964
3.	De heer J. Stenhuis	1965-1971
4.	De heer Jannink	1971-1975
5.	Periode 1975-1980 onbekend	
6.	Mevrouw Van de Veen	1980-1982
7.	De heer W. Heinen	1982-1984
8.	De heer Van de Veen	1984-1988
9.	Vriend van de heer Van de Veen	1988-1990
10.	De heer R. Dupré	1990-1993
11.	De heer R. Koen	1993-2001
12.	Redactie Waterkampioen	2001

## DE GESCHIEDENIS VAN DE VOLKSBOOT

In 1941 schrijft de Scandinaviska Seglarförbundet een ontwerpwedstrijd uit. De opdracht is: ontwerp een klein toerzeiljacht waarmee ook klassewedstrijden kunnen worden gevaren. Het jacht moet makkelijk te bouwen en goedkoop zijn en accommodatie bieden aan twee tot drie personen. Een ingebouwde motor wordt niet vereist; sterker nog: is zelfs niet wenselijk. De bronnen weerspreken elkaar over de respons op de prijsvraag. In een Waterkampioen van 1942 wordt gesproken over 58 inzendingen, andere bronnen noemen slechts zes ontwerpen. Hoe dan ook, ze zijn geen van alle goed genoeg voor de eerste prijs. Sven Salen, voorzitter van het Zweedse KNWV, Zesmeter-eigenaar en jurylid, kan het niet uitstaan dat geen enkele Zweedse jachtontwerper in staat is zo'n eenvoudig scheepje te ontwerpen. Volgens de overlevering loopt hij op een dag over de Eriksberg-werf in Göteborg hierover te mopperen en worden zijn opmerkingen opgevangen door ene Tod Sunden. Hij is ingenieur en specialist in het ontwerpen van schroeven. In zijn vrije tijd tekent hij jachten. Zijn werk spreekt Salen aan en Sunden wordt ingehuurd om de ontwerpen die de tweede en derde prijs hebben gewonnen samen te voegen. De ontwerpen in kwestie zijn de Vega II van Jac Iversen en de Svan van Knud Olsen. Sunden voegt daar de wensen van het comité en zijn eigen inbreng aan toe en tekent op die manier de Scandinavische Volksboot. Het ontwerp is een onmiddellijk succes. Terwijl de oorlog in volle gang is, worden in 1942 in Zweden alleen al 60 Volksboten besteld. Ze kosten dan ongeveer 455 euro.

## TECHNISCHE GEGEVENS

Lengte over alles	7,64 m
Lengte watertlijn	6 m
Breedte	2,20 m
Diepgang	1,20 m
Waterverplaatsing	2,15 ton
Ballast	2.150 kg
Zeiloppervlak	24,75 m <sup>2</sup>
Grootzeil	15,75 m <sup>2</sup>
Fok	6,75 m <sup>2</sup>
Genua	9 m <sup>2</sup>
Bouwmateriaal	grenen op eiken spanten



#### VERANDERINGEN AAN DE MARINA DOOR DE JAREN HEEN:

##### In de jaren vijftig

Voordriehoek vergroot en bakstagen aangebracht.

##### In de jaren zeventig

Doorgestoken mast ingekort en in mastkoker geplaatst.

##### In de jaren tachtig

Patrijspoort vervangen door taps toelopend vierhoekig raam, doorlopende kajuitwangen in verband met rotting afgezaagd, naden in het dek gekit in plaats van bespannen met linnen dek. Het roer vernieuwd. De rompkleur veranderd van donkerblauw in wit in verband met de werking van het hout (een donkere romp wordt veel warmer dan een lichte). De firma Kroes in Kampen maakte een nieuwe mast - circa een meter korter dan de oude - met een hogere voordriehoek; de bakstagen kwamen hierbij weer te vervallen.

##### In de jaren negentig

Interieur verwijderd, nieuw kajuitdak, dek voorzien van een topklaag van 4-millimeter-Hechthout op het originele dek van grenen delen, nieuwe puttings, deels nieuw beslag.

1 De eerste foto van de Marina, vlak na de tewaterlating. Duidelijk zijn de verschillen met het schip zoals het er nu uitziet te zien: de doorlopende 'wangen' van de kajuitopbouw zijn inmiddels - wegens doorrotten - verdwenen, de patrijspoort in de kajuit is vervangen door een vierhoekig, enigszins taps toelopend raam en de bolder op het voordek behoort ook tot het verleden.

2 Een beeld uit de 'periode Van der Waals': de Marina - helemaal voorop - tijdens de start van een wedstrijd voor Den Helder.

3 Nog een beeld uit de periode Van der Waals, die met de Marina diverse reizen naar Scandinavië maakte. De Marina voor Orust. Duidelijk is het bakstag aan loef te zien (links op de foto), net als de zeereling die Van der Waals op de boot liet zetten. Niet origineel, gezien zijn reizen overzee wel zo veilig.

4 en 5 Beelden van het oude interieur zoals dat eruit zag toen Ron Koen - de voorlaatste eigenaar - het jacht kocht.

6 't Is niet veel meer, maar het bewijs is toch overduidelijk: de resten van het originele bouwplaatje van de Kraaier-werf.

#### DE BOUWER

De Marina werd kort na de Tweede Wereldoorlog gebouwd bij Jachtwerf Kraaier. Jaap Kraaier was niet alleen scheepsbouwer; hij ontwierp ook vele motor- en zeiljachten en beroepsvaartuigen. Kraaiers vader begon zijn bedrijf onder de naam Kanowerf Kraaier waar - de naam zegt het al - vooral kano's werden gebouwd. Zoon Jaap was voor de oorlog in de kano geen onbekende. Sterker nog: op de Olympische Spelen van Berlijn in 1936 pakte hij in de K1-klasse een bronzen medaille. Behalve kano's ging Kraaier ook kleine open zeilboten en kajuitjachten bouwen (volgens de lattenbouwmethode van Bulthuis). De naam van de werf werd veranderd in Jachtwerf Kraaier. In de jaren na de oorlog beleefde de werf zijn bloei-periode. Jachten werden er toen bijna niet meer gebouwd. Het accent had zich verlegd naar de beroepsvaart. Schepen van Scheepswerf Kraaier gingen naar Indonesië en de Verenigde Staten. Kraaier verkocht echter zijn belangen in de werf en ging zich opnieuw toeleggen op wat hij het liefst deed: het tekenen van zeil- en motorjachten. Daarbij richtte hij zich in belangrijke mate op de zelfbouwer. Het ultieme Kraaier-ontwerp in dit opzicht: de Piraat; een boot waarvan vele duizenden exemplaren zijn gebouwd.

#### 'SCHOONHEIDSFOUTEN'

In het buitenland werd soms enigszins 'narrig' gereageerd op de succesvolle Nederlandse Volksboten zoals de Marina. In 1964 verscheen in het Duitse watersportblad Die Yacht een artikel onder de titel 'Volksboot met schoonheidsfouten'. Het gaat over de Volksboten die in Nederland varen in RORC-klasse IV. Deze was in het leven geroepen om ook boten die te klein waren voor de regels van de Royal Ocean Racing Club in de gelegenheid te stellen tegen elkaar te varen. Het was al langer duidelijk dat de Volksboot vooral met licht weer te kort schoot; vooral omdat de voordriehoek aan de kleine kant was. Om dit te 'omzeilen' werd het onderlijk van de genua 2,50 meter langer gemaakt. Volgens Die Yacht waren de kansen om te winnen van andere boten in deze klasse IV (zoals bijvoorbeeld de Victoire 22) nog altijd klein, maar was de Volksboot vanaf 4 beaufort niet te verslaan: 'De Marina van de heer Van der Waals was in de jaren 1958, 1959 en 1961 het succesvolste jacht in klasse IV.' Het blad vindt het wel jammer dat de Nederlandse Volksboten zich niet op buitenlandse wedstrijden met andere Volksboten meten. 'Zijn onze wedstrijden niet interessant genoeg, of schuwt men de internationale concurrentie?'

## BIJZONDERE BOOT



lagen we jarenlang naast de Marina in de verenigingshaven in Durgerdam. Als ik aan de familie Van der Waals denk, zie ik enthousiaste zeilers, die ieder weekend uitvoeren en veel aan wedstrijden deelnamen. Ze hadden twee dochters en een zoon: Marian, Charlotte en Jan-Diederik, toen ongeveer tussen 9 en 13 jaar oud, die ook altijd meekwamen. Met z'n vijven ieder weekend op een Volksboot bivakkeren - dat zegt wel iets over de watersport in die tijd! U kent de binnenmaten van de Marina. En als ik me goed herinner voeren ze altijd zonder motor.

Toen wij voor het eerst bij Het Y kwamen, lagen er ongeveer dertig jachtjes in de haven. Op het hele IJsselmeer zeilden in die tijd hooguit een paar honderd boten. Er was nog geen seriebouw, je leerde de meeste van deze jachten al te herkennen als ze in de verte in zicht kwamen. Daaronder waren klassiekers als de Tulla van Simon de Wit, de Abeltje van Gerben Sondervan, de Ellida van Herkenhoff en de Wieha van de familie Temme, om wat bekende en minder bekende schepen te noemen. De Marina hoorde er ook bij.

## 'Kennelijk trok ze vroeger al de aandacht met haar fijne verschijning'

### PER COASTER RETOUR

De heer Van der Waals schreef in een brief aan de vorige eigenaar onder meer: 'Ik ben tenminste drie keer met de Marina naar Scandinavië gevaren. In ieder geval omstreeks 1956 naar Kopenhagen, omstreeks 1958 naar Bornholm en in de zomer van 1964 een laatste reis naar de Oslofjord. Ik had in die dagen slechts kort vakantie en de Marina keerde van ieder van deze reizen dan ook op het dek van een coaster terug.' Veel luxe aan boord was er op die langere tochten niet. 'Ik had zelf een kleine kombuis boven de hondenkooi gemaakt', schijft Van der Waals. 'Een cardanische primus.' Van der Waals zeilde veel wedstrijden met de Marina. 'Mijn

1 Een van de laatste foto's van de Marina in volle glorie. Komende winter gaat ons jacht de helling op voor een fikse restauratie.

2 De Marina zeilde in de jaren zestig vaak tegen de Pimpernel (op de voorgrond) van bouwer Piet Bouhuijs uit Durgerdam.

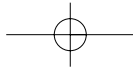
'mentor' van het eerste uur was Simon de Wit, evenals de familie Aten lid van de Zaanlandse Zeilvereniging.' Van der Waals vergrootte de voordriehoek van de Marina en bracht bakstagen aan. 'Ik zeilde met een katoenen Ratsey-zeil - toen het beste wat er bestond - waarmee ik zeker tachtig wedstrijden heb gevaren.'

Piet Bouhuijs, scheepsbouwer te Durgerdam, herinnert zich de Marina als geen ander: 'Ik weet dat de eerste eigenaar nog aan mijn vader heeft gevraagd of hij tijd had om de boot te bouwen, maar we zaten helemaal vol vlak na de oorlog en toen is-ie uiteindelijk bij Kraaier terechtgekomen. De tweede eigenaar, Van der Waals, lag met de Marina hier in Durgerdam en toen heb ik vaak tegen hem gezeild. Ik had zelf namelijk ook een Volksboot, de Pimpernel met zeilnummer 474. Ik herinner me dat hij iets beter was dan ik. Nee, niet de boot; het is altijd de combinatie van boot en stuurman. Er was wel iets aan veranderd, hij voer met bakstagen, maar dat maakte onder RORC-regels allemaal niet uit. Als je hem maar liet meten. Het feit dat de boot van grenen gebouwd is, is op zich niet zo slecht. Vooral niet als je op zout water vaart. Maar het feit dat er verschillende eigenaars snel op elkaar volgen - dat is vaak funest. Er hoeven er maar twee of drie tussen te zitten die het laten versloffen.'

'Het was een mooie tijd. Er was nog geen Flevopolder en je voer zo naar Harderwijk. En in Hoorn lag je met drie andere boten. We deden alles zonder motor en we deden altijd mee aan wedstrijdjes: de 100-mijls, nachtwedstrijden, het Buiten-IJ, Flevorace... Met Gait Kroes naar de kermis, samen in de botsauto's. Geweldig! Ik voer met m'n zus en een vriend als bemanning. Van der Waals deed ook nog mee aan de Haaks-Waddenrace, maar ik kwam niet zo ver.' ❄

### MEER MARINA

In waterkampioen 11: Leeghalen en inspecteren.



2

