Drie SKS-wedstrijden gaan wegens te ruig weer niet door

Zwaar debuut voor jonge schippers

Voor drie van de vier debutanten bij de SKS is de eerste week van de competitie dramatisch slecht verlopen. Alleen Jitse Mink van d'Halve Maen heeft de stormen goed doorstaan. Hij is de enige 'burger' tussen de beroepsschippers die om de hoofdprijs strijden.

• *Scherp sturen op het Sneker skútsje tijdens de wedstrijd op De Veenhoop.(Foto Anne van der Woude)*

Maandag op De Veenhoop was de pechprijs voor Dirk Jan Reijenga van Joure. Hij had, als tiende gestart, prachtig strijd geleverd tegen Heerenveen en was opgeruikt naar een tweede plaats. Toen sloeg achter in het Grietmansrak het roodlot toe. Bij de boei ging hij binnendoor, terwijl Eernewoude en Bolsward de hoge buitenkant hielden. Na hun draai kwam Joure in de windstilte voor anker te liggen. Bomend moest de bemanning uit de ellende zien te komen, wat pas lukte toen er twaalf voorbij waren.

Jappie Meeter van Leeuwarden was ook ongelukkig. Bij de start voer hij twee keer tegen Lemmer aan. Sliep de fokkenist? Zo ging het voordeel van een razendsnel hijsen van de zeilen verloren en dreigde zelfs een protest. Dat liet Ale Zwerver echter achterwege.

Harde wind zorgt voor veel schade

Gerhard Pietersma van Eernewoude handhaafde zich mooi voorin, maar ging voor de start in de fout. Hij voer tegen het pontje, zodat zijn waterstangen verbogen. Later diende Pieter Meeter nog een protest tegen hem in wegens binnendoor schuiven bij de boei. Maar met hulp van getuige Douwe Visser (Sneek) kon Pietersma zijn onschuld bewijzen. Ilij protesteerde op zijn beurt nieuwkomer Pieter Meeter van Bolsward uit de uitslag. Sneek won dus, Heerenveen werd tweede, Eernewoude derde en d'Halve Maen zeer verdienstelijk vierde voor Grouw en Lemmer. Woudsend werd teleurstellend laatste. Ype van der Meulen had te laat het verkeerde zeil aangeslagen.

Een slagveld

Een slagveld werd het woensdag bij Terhorne. Ale Zwerver van Lemmer ging er als eerste in de fout. Hij kwam bij de tweede bovenste boei in de zandloper net als koploper Douwe Visser van Sneek te laag uit. Maar terwijl Visser zijn skútsje met een 'opschieter' nog rond de ton wurmde, zeilde Zwerver er bovenop. Dat was voor beide schippers een geluk, toen meteen daarop een aanvaring volgde. De boei ving de klap op, zodat geen averij ontstond. Later kwam Zwerver nog eens verkeerd bij een boei uit. Met een gebroken gaffelklauw verliet hij de wedstrijd.

Het ging ruig op het Sneekermeer, met uitschieters in de zes. Jappie Meeter sloeg met Leeuwarden om. Het laatste zetje zou gegeven zijn toen een jongen naar beneden gleed; een mooi verhaal. Het kostte Meeter een giek.

Pieter Meeter kreeg hier zijn tweede protest tegen. Ilij kwam, na een noodmanoeuvre van Lemmer, in de clinch met Woudsend en Drachten en verzuimde door te protesteren tegen Zwerver. Het reglement nog maar eens goed doornemen, nam hij zich voor.

Dirk Jan Reijenga draaide in een rampzalig moment zijn schip over stuurboord voor de kop van de SWII van Meindert de Groot. Bij de daverende klap werd zijn stuurboordzwaard gekraakt.

Het slagveld was compleet, toen Douwe Visser van Grouw in derde positie een paar honderd meter voor de finish werd getroffen door mastbreuk. Pessimisten hadden dit al voorspeld na dit voorjaar, toen de Grouwster mast onder een automatisch sluitende fietsbrug bij de thuishaven werd gekraakt. Het rondhout werd wel gelijmd, maar bleek niet bestand tegen de enorme spanningen van een lange wedstrijd op woelig water.

Bij al deze ellende deden de routiniers goede zaken. Sneek won, voor Pieter Brouwer van Heerenveen en Anne Tjerkstra van Langweer. Jitse Mink werd vierde.

Hevige strijd

Drie van de vijf pechvogels van Terhorne hadden het ook in Langweer moeilijk. Jappie Meeter finishte niet eens, nadat hij een boei had geraakt en vlak voor de laatste boei Meindert de Groot onreglementair in de weg voer. Reijenga kwam met Joure na een slechte start niet verder dan een twaalfde plaats.

De wedstrijd bij Langweer begon met een massale valse start, waarbij twaalf van de veertien skútsjes te vroeg over de lijn gingen. Winnaar werd Douwe Visser van Grouw met een slappe reservemast. Hij versloeg Ale Zwerver in een prachtige slag langs de trekkende wal in het kruisrak, waar Zwerver de ruimte had gezocht.

Van de concurrentie kon Anne Tjerkstra vrij naar weer een derde plaats zeilen. Sneek en Heerenveen hadden het te druk met elkaar en met Woudsend. Van der Meulen kwam bij de finish over bakboord tien meter tekort om Pieter Brouwer overstag te dwingen, zodat hij genoegen moest nemen met een zevende plaats.

Het Drachtster skútsje zeilt sterk in de middenmoot, maar was ondanks forse ingrepen – lichtere dekplaten, lager roefje – nog geen winnaar. Eeuwige outsider Lodewijk Meeter van Huizum doet nu ook mee. Hij heeft na grote investeringen 2007 als jaar van de waarheid aangemerkt. Met een nieuwe adviseur en 'teamleider', IFKS-zeiler Quirijn Kuiper, kan hij nu veel beter vloot houden.

Zowel de wedstrijd van Eernewoude, Stavoren als Woudsend werden wegens te ruige weersomstandigheden afgelast. (KJ)

Uitslag Veenhoop 23 juli: 1. Sneek, 2. Heerenveen, 3. Eernewoude, 4. Bolsward, 5. Halve Maen, 6. Grouw, 7. Lemmer, 8. Drachten, 9. Langweer, 10. Leeuwarden, 11. Joure, 12. Zuidwesthoek, 13. Woudsend, 14. Huizum.

Uitslag Terhorne, 25 juli: 1. Sneek, 2. Heerenveen, 3. Langweer, 4. Halve Maen, 5. Drachten, 6. Eernewoude, 7. Woudsend, 8. Zuidwesthoek, 9. Huizum, 10. Bolsward, 11. Grouw, 12. Leeuwarden, 13. Joure, 14. Lemmer.

Uitslag Langweer, 26 juli: 1. Grouw, 2. Lemmer, 3. Langweer, 4. Sneek, 5. Heerenveen, 6. Woudsend, 7. Halve Maen, 8. Drachten, 9. Eernewoude, 10. Huizum, 11. Bolsward, 12. Joure, 13. Zuidwesthoek, 14. Leeuwarden.

Tussenstand na aftrek op 30 juli: 1. Sneek, 5,8; 2. Heerenveen, 7; 3. Halve Maen, 8,9; 4. Lemmer, 10; 5. Grouw, 10,9; 6. Langweer, 14; 7. Eernewoude, 18; 8. Woudsend, 20; 9. Woudsend, 20; 10. Leeuwarden, 29; 11. Huizum, 31; 12. Joure, 31; 13. Zuidwesthoek, 32; 14. Bolsward, 33.

DIE GOEDE OUDE TIJD

Zomer 1993, in het heetst van de strijd om behoud van de toerbeurten. Een recordaantal particuliere binnenschepen ligt stil. Onder meer op het Buiten-IJ bij de Oranjesluizen, waar de vaarweg praktisch is dichtgelegd. Er zijn veel actievergaderingen in de ruimen en er heerst een uitgelaten stemming. Nooit eerder was een binnenvaartactie zo massaal. De boodschap is overgekomen in politiek Den Haag en er wordt op het hoogste niveau onderhandeld. Oud-premier Biesheuvel bemiddelt en later professor Albeda. Maar toen was de actie al voorbij en de saamhorigheid ver te zoeken. De toerbeurt werd 'verraden' zei het ene kamp, de Evenredige Vrachtverdeling was niet te redden, zei het andere. Eén ding werd wel bereikt: een Europese sloopregeling. (PN/archieffoto Emiel van Lint)

BBZ wacht effecten Naupar af

ENKHUIZEN

Verschillende verontruste schippers hebben de BBZ, de vereniging voor Beroeps Charteryaart, gebeld naar aanleiding van de recente fusie van vier charterkantoren tot Naupar. 'Ik kan me voorstellen dat sommige schippers niet direct positief reageren', stelt directeur Jaap Baalbergen. 'Schippers worden geconfronteerd met een voldongen feit. Vroeger waren het concurrenten en nu gaan ze ineens samenwerken.'

Enkele schippers zeiden eerder bij een van de charterkantoren te zijn vertrokken en het niet op prijs te stellen nu via een omweg weer aan dat kantoor gelicerd te worden. 'Dat was nou net niet hun bedoeling', weet Baalbergen. 'Anderen vragen zich af of geldende afspraken van kracht blijven en of er een goede regeling komt voor schippers die weg willen, omdat de situatie voor hen nadelig is gewijzigd. Vanzelfsprekend zullen wij die zaken volgen.'

Vooralsnog gaat Baalbergen er vanuit dat de fusiepartners goede contracten zullen bieden. 'Contracten die meer ruimte bieden dan de huidige. Dat zou een echte vooruitgang zijn. En dat juichen wij natuurlijk toe.'

De BBZ geeft de fusie-onderhandelaars Winkel en Slurink in overweging te denken aan meer differentiatie op het gebied van de provisie. 'De Zeilvaart heeft daar al eens een voorzet voor gegeven met verschillende provisies voor verschillende soorten klanten. Een volgende stap kan zijn verschillende provisies voor verschillende perioden.'

Baalbergen bevestigt dat de markt moeilijker is geworden. 'Het kost meer geld en meer inspanning om klanten binnen te halen. En een fusie is één van de manieren om efficiency-winst te halen op tal van terreinen. Als je vloten bundelt, heb je een groter budget waarmee je de markt kunt bewerken. Dat zal ook zeker effect hebben, maar de hele toeristenbranche is onrustig en aan verandering onderhevig. Dus of het ook een blijvend effect heeft of slechts kortstondig, dat is maar de vraag.'

Of die moeilijke markt ook een prijsverhoging van vier procent voor de zeilende schepen kan velen, moet de tijd leren. 'Als het geen nadelige effecten heeft op het volume dan juichen wij zo'n prijsverhoging natuurlijk toe', stelt Baalbergen. 'Zeker nu de rendementen al jaren onder druk staan, is een hogere prijs en dus een hogere marge bijzonder welkom. Ik denk dat die prijsverhoging zo ongeveer het enige punt is waarover alle schippers positief zijn.' (EB)

Schuttevaer
70 jaar geleden

Uit Weekblad Schuttevaer van 31 juli 1937

Brand aan boord.

Zaterdag is brand uitgebroken in de lading van het sleepschip „Nelly", schipper A. Stobenga, liggende langszij het Duitsche stoomschip „Pretoria" in de Merwehaven te Rotterdam. Op dat oogenblik was het personeel bezig met het binden van pakken staal uit het Duitsche schip.

Tijdens die werkzaamheden zag de schipper, dat er rook opsteg uit ruim twee, waarin op dat oogenblik niet werd gewerkt en dat gedeeltelijk was dichtgelegd. In dat ruim bevonden zich behalve de pakken staal, ook balen graszaad. Toen de lading was opengelegd ontdekte men, dat enkele balen graszaad in brand stonden en dat de partij verder lag te smeulen.

Personeel van de Duitsche boot heeft met drie stralen op het schip zelf het vuur bestreden.

De oorzaak van het brandje, dat men snel onder de knie had, is onbekend. Er was tot elf uur in ruim 2 gewerkt, maar er was niet gerookt. Vermoed wordt, dat nu een van de partrijsporten van de „Pretoria" een eindje brandende sigaar of sigaret is weggeworpen en dat dit is terecht gekomen in het niet geheel afgedekte ruim, waar het is blijven smeulen.

De schade is gering; schip en lading waren verzekerd.

De brandweer, die evenzeer was uitgerukt, heeft met 4 strand op de slangenwagen 27 op open water onder leiding van onderbrandmeester Caspers en brandmeester Vrijdag de partij branden de bezwaar, die op den wal was geleegd, voor zijn rekening genomen.

INGEZONDEN.

Buiten verantwoordelijkheid der redactie

Scheepsmeting in Friesland.

Mijnheer de Redacteur,

Wilt u zoo goed zijn onderstaande in uw blad te plaatsen.

Voor doorvaart door de provincie Friesland wordt aan schepen, geen Friesche maatschappen zijnde, regelmatig vergunning verstrekt door Gedeputeerde Staten dier provincie, mits niet wordt gebot of gedaten in deze provincie. Nu is er echter nig een formule bijgekomen met twee zeer lastige lamen. Het traject Schuiteburg, Koostertille, Blauwverlaat, Stroobos moet door vergunningschepen des nachts worden gevaren. Het is duidelijk dat een schip dat overdag alles noodig heeft om dit lastige stukje te passeeren, des nachts nog meer moet tobben.

Bovendien moet de schipper die verplicht wordt des nachts te varen nog een gulden nachtgeld voor elke brug betalen, die moet hij natuurlijk ook voor zijn sleepboot doen, dus kost dit hem voor heen- en terugreis een slordige zestien gulden extra.

Deze maatregel is zeer zeker onbedachtzaam en beslemmal tegen de belangen van de schepen in. We hopen dan ook dat, als vertrouwen de Gedeputeerde Staten deze maatregel zoo spoedig mogelijk zullen intrekken en op de oude wijze vergunning zullen verleenen.

M. de R., ik dank u voor de plaatsing en verblijf

Uw U dw.,

J.

Roermond, Juli 1937.

De Slagerij
DE CENTRALE n.v.
Neerstraat 61, ROERMOND
slacht alleen 1e kwaliteit vee en verkoopt aan de laagste prijzen. Haar devies is Grooto omzet. Kleine winst.

DE ERFENIS

Deel 307

Deze serie belicht wekelijks een representante van het Nederlandse varende erfgoed. We gebruiken daarbij het register voor varende monumenten als leidraad. Dus we schrijven over schepen, die als monument zijn erkend of waarvan de eigenaar pogingen daartoe doet. Wie geïnteresseerd is om mee te doen aan deze serie, kan dat kenbaar maken aan de redactie via tel.: 0570-665525 of email schuttevaer@wknassau.nl.

Gered van de sloop

Schipper Philip Tetteroo was van plan zijn Kempenaar Corbulo te laten slopen. De prijs was al vastgesteld op 12.000 gulden. Op het laatste moment bedacht hij zich en belde Waterscouting Nautilus. 'Ik woonde in Delft en kwam van de werf. Eigenlijk had ik er geen vrede mee, dat de Corbulo zo aan haar eind zou komen. In de haven zag ik de Energie, de thuisbasis van Nautilus, liggen met een telefoonnummer erop. Thuis gekomen, heb ik dat gebeld. Degene die opnam, bedacht zich geen moment en zei de Corbulo voor de sloopprijs te willen kopen.'

Op 9 augustus 1922 gaf Philip Tetteroo, de grootvader van de laatste schipper, scheepswerf De Haan & Oerlemans in Heusden opdracht voor de bouw van een sleepkempenaar. De prijs werd 29.000 gulden en begin januari 1923 leverde de werf haar op. Voor de eerste reis werd het schip naar Rees gesleept om daar een lading zand in te nemen. Tetteroo verhuurde zijn schip onder meer aan het Duitse bevrachtingskantoor Fendel en het Nederlandse bevrachtingskantoor Damco. Damco regelde meestal na een opvaart met graan of stukgoed voor de terugreis in Amöneburg een lading cement, destijds nog in balen, voor enkele Nederlandse bouwbedrijven. Tetteroo schipperde niet zelf. Dat deed zijn zoon E.P. Tetteroo. Die nam in 1927 het schip ook van zijn vader over. Vader Tetteroo kocht ook voor een andere zoon een sleepkempenaar en zijn jongste zoon werkte als machinist op de grote vaart.

Operatie Seelöwe

In augustus 1933 schafte E.P. Tetteroo een klein motorsleepbootje aan, een opduwertje met een roefje, waarin een tweecilinder MWM-diesel van 24 pk stond. Wanneer het schip geladen was, werd er geduwd, leeg werd zij gesleept.

Tijdens de inval van de Duitsers lag de Corbulo 10 mei 1940 op de Maas in Lith. Nadat de vaarwegen, die op tal van plaatsen door gesproongen bruggen en defecte sluizen waren gestremd, eind juni weer bevaarbaar waren, deed Tetteroo nog een reis met kolen van Stein in Limburg voor de Elektrische Centrale in Nijmegen en een reis met zand van Wellerlooi naar Amsterdam. Op 28 augustus nam de bezetter zijn schip in Amsterdam in beslag.

Bij de Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij in Amsterdam-Noord werd de kop er afgebrand en een laadklep aangebracht. In het ruim kwam een betonnen vloer om tanks en ander legermateriaal op te plaatsen. Doel van de Duitse Operatie Seelöwe was om met een vloot de Noordzee over te steken naar Engeland. Zover kwam het echter niet. In augustus 1943 kreeg Tetteroo bericht dat hij zijn in oude staat herstelde schip weer kon overnemen, mits hij voor de Duitsers wilde varen.

Op de werf van Figee aan de Oude Haven in Vlaardingen moesten nog enkele kleine reparaties worden uitgevoerd. Werf en schipper maakten geen haast en zo wist de werf de reparatie een jaar te rekken. Toen het schip eenmaal klaar was, maakte Tetteroo nog steeds geen haast. Ilij zou uiteindelijk geen enkele reis voor de bezetter varen. Kort voor de geallieerde legers de zuidelijke provincies introkken, vorderde de Kriegsmarine de Corbulo en na de bevrijding vond Tetteroo haar terug in Leeuwarden.

In Friesland werd het schip na de Duitse capitulatie geladen met aardappelen voor de Randstad. Na die reis sleepte Tetteroo zijn schip naar Utrecht, waar hij met vrouw en kinderen woonde. De eerste naoorlogse reis ging met cokes van Stein naar IJmuiden, waar de Hoogovens weer opstartten.

Motorvlet

In de zomer van 1947 werden in het kader van de Herstelregeling oorlogsschade enkele reparaties en vernieuwingen verricht in Schiedam en op de helling van de IJsselwerf in Capelle aan den IJssel. In Delfshaven bij De Hoog kreeg het schip een nieuwe stuurhut en een dekhut.

Om sneller te kunnen werken, verwisselde Tetteroo in 1951 zijn oude opduwer voor een nieuwe motorvlet van negen bij drie meter met een 72 pk MWM. Vier jaar later liet hij scheepswerf H. Boot & Zn. in Delft een zescilinder MAN-diesel van 150 pk zetten.

Toen E.P. Tetteroo aan de wal ging, nam zijn zoon Philip het schip over. 'De Corbulo was ideaal voor de vrachtvaart. Vijftig meter lang, 6,58 meter breed en met een diepgang van 2,27 meter. Op 1,90 meter kon zij 430 ton meenemen. Die diepgang was heel belangrijk, omdat de Zuid-Willemsvaart en andere typische Kempenkanalen, die de verbinding vormen tussen Antwerpen en het Waalse industriegebied rond Luik, niet meer diepgang boden. In de sluizen paste een schip van vijftig meter lang en 6,60 meter breed precies tussen de deuren. Je moest het lange roer helemaal naar stuur- of bakboord draaien en dan kon de roeiboot ook meeschutten. Het schip had drie ruimen en kon dus drie verschillende ladingen meenemen zoals tarwe, maïs en rogge of suiker, koffie en thee. Nadeel was, dat je ladingsoorten met een zekere lengte, zoals boomstammen en stalen buizen, niet kon meenemen.'

In 1963 liet Tetteroo de roef vervangen en de dekhutkeuken aanpassen. In 1974 plaatste hij een nieuw middenschot en koos voor twee ruimen.

Gemengde internaten

Het gezin met acht kinderen woonde aan boord. Eenmaal ouder, gingen de kinderen naar het internaat. 'De meisjes naar Arnhem, de jongens naar Nijmegen. Toen na verloop van tijd gemengde internaten ontstonden, wilden de meisjes onder geen beding naar Nijmegen en peinsden de jongens er niet over om naar Arnhem te gaan. Het bleef dus een hele planning om het gezin elke keer weer bij elkaar te krijgen.'

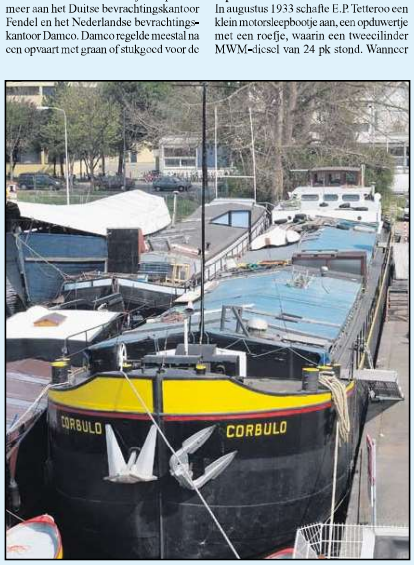
In december 1986 besloten de Tetteroo's gebruik te maken van de saneringsregeling. Dat dat sloop van hun schip betekende, zinde hen echter niet. Tetteroo wist toen nog niet dat het schip behouden mocht blijven mits er geen commercieel gebruik van werd gemaakt. Na een winterse stilligperiode deed het echtpaar in 1987 nog acht reizen. Op 9 november van dat jaar werd de Corbulo in Delft afgemeerd en het weekend daarop ging het echtpaar definitief aan de wal.

Wachtschip

Weliswaar had Tetteroo met de sloper een prijs afgesproken, maar het idee dat de Corbulo straks 'oud ijzer' zou zijn, zinde hem niet. Op weg naar huis kwam hij langs de haven van Delft en zag daar het telefoonnummer van Waterscouting Nautilus op de Energie staan. Inmiddels op de hoogte van de bijzondere uitzondering, belde hij dat nummer en kreeg Ronald Meinema aan de lijn. Die wilde voor de sloopprijs de Corbulo wel hebben.

'Het voelt alsof ik nog steeds schipper ben', vindt Tetteroo. 'Ik woon in Delft en de Corbulo ligt niet al te ver van ons huis. Zo vaak ik kan, ga ik even kijken. Niet om de boel in de gaten te houden, maar om ervan te genieten.'

Ook als wachtschip, met in het ruim leslokalen, vaart de Corbulo nog steeds. In 1989 voer zij naar NaWaKa in Roermond en in 1990 en 1995 deed zij op Sail Amsterdam dienst als logiesschip. Met haar originele roef is zijn tegenwoordig een varend monument. (EB)



• *De Corbulo ligt nu als wachtschip in de haven van Delft. Af en toe komt ze nog op evenementen. (Foto's Evert Bruinekool)*

• *Drie generaties Tetteroo in de stuurhut van de Corbulo.*

• *De zescilinder MAN van 150 pk verving in 1951 de motorvlet van negen bij drie meter met een 72 pk MWM.*

Technische specificaties Kempenaar Corbulo:
Bouwjaar en -werf: 1923, De Haan & Oerlemans in Heusden.
Afmetingen: lengte 50 meter, breedte 6,60 meter, diepgang: 2,27 meter.
Laadvermogen: 548 ton.
Motor: zescilinder MAN van 150 pk.