

## Beoordelingsrapport “*De Vrijheid*”

Naam eigenaar:	Stichting “De Vrijheid” dhr. J.Geesink
Adres:	P/a Zwaluwenweg 24b, 1261 GJ Blaricum
Telefoon:	035.53.12.312 / 06.54.39.18.37
e-mail, www:	jcgeesink@geesinkbeheer.nl
Eigenaar sinds	2004
Datum aanmelding	Dec. 2016
Lid Id Boot ID	Lid ID : 1366 Boot ID: 262
Foto's op website	Nee, zie Spiegel der Zeilvaart, 2016.1, 2017. 4, 1994.4 en 5
Naam schip:	<i>De Vrijheid</i> voorheen: <i>Almare</i> , <i>Pattaran</i> , <i>Bataaf</i> , <i>Zuid West</i>
Type schip:	Spitsgat S-spant
Ontwerper:	B.F.Huese ( 1896-1944 )
Ontwerpjaar:	
Bouwer:	Janus Kok in Huizen
Bouwjaar:	1931
Lengte over dek:	9,20 m1
Lengte c.w.l.:	7,27m1
Breedte:	3,00 m1
Diepgang:	1,45 m
Displacement:	7 ton
Ballast:	2500 kg
Type romp:	S-spant
Bouwwijze romp:	Hout karveel
Bouwwijze dek:	Hout
Bouwwijze opbouw:	Hout
Tuigvorm:	Gaffel-topzeil sloep
Rondhouten:	hout
Zeiloppervlak:	Ca 60 m2
Ligplaats:	Muiden

## Beschrijving van De Vrijheid:

Met veel plezier begint schrijver dezes aan dit toelatingsrapport, ondanks het feit dat over dit schip al heel veel is geschreven, waardoor het moeilijk is nog wat toe te voegen.

Allereerst is het schip bij de oudere generatie bekend van de Kapitein Rob boekjes.

Daarin leerden wij de onverschrokken stripheld Kapitein Rob met zijn Samojeed Skip kennen. In zwart wit getekend, was de Vrijheid een gepokt en gemazeld gaffelkottertje dat storm en hoge zee doorstond en de drager was van spannende avonturen, uit een tijd dat zeilboten van hout waren en Kapitein Rob een man van staal. Je zult maar Van Stoerem als achternaam hebben. De Vrijheid van Kapitein Rob is overigens maar 4 delen meegegaan, ze verging in deel 4, tijdens de avonturen in China, toen ze tijdens een vliegende storm op de rotsen is geslagen. Rob en Skip hebben het er levend vanaf gebracht. Ze werden gered door twee mooie jonge dames, Marga en Willy. Gelukkig maar, met het motorjacht Pandora werden na meer avonturen de V.S. bereikt, waar de Vrijheid II op stapel werd gezet.

Terug naar de oorspronkelijke Vrijheid.

Eigenlijk was het verhaal veel prozaïscher: De heer ir. Huese de ontwerper van het schip, werkte bij Kromhout in Amsterdam, alwaar een kleine dieselmotor van 8 pk was ontwikkeld. Daarvoor was behoefte aan een testscheepje. Door de heer Huese is toen het scheepje getekend. Hij heeft zich laten inspireren door de ontwerpen van Colin Archer, een in Zuid Noorwegen wonende scheepsarchitect van Schotse komaf. Colin Archer was de geestelijk vader van de Noorse Sjörettnungs skoites. Befaamd om hun zeewaardigheid en manoeuvreerbaarheid onder alle omstandigheden. Kenmerkend zijn de lange kiel, de mooie evenwichtige s-spant, de slanke waterlijnen en de even slanke en gestrekte diagonalen. Een en ander in combinatie met het spitsgat en de bescheiden lepelboeg, waardoor de overhangen beperkt waren. Door de mooie diepe zeeg was er ruim voldoende reserve drijfvermogen in de einden, waardoor een holle zee goed kon worden doorstaan. Voor diegenen die geïnteresseerd zijn in de ins en outs van de skoites, is het wellicht aardig om de Zilt 134 te downloaden, waar de bouwbeschrijving van de Emma van Tom Pollmann te vinden is. Een replica van de laatst gebouwde skoite.

Waar de Emma een volschaalse replica is, is de Vrijheid een 60% versie van een Colin Archer type. Laten we wel wezen, de Noorse zeereddingsboten waren werkschepen waar het ontwerp van ir. Huese een jacht was. Met verder qua scheepsvorm alle kenmerken van de boven beschreven skoites.

De Vrijheid, van stapel gelopen in 1931 bij de Botterwerf van Janus Kok in Huizen is waarschijnlijk op tijdelijke mallen gebouwd, afgezien van de

blijvende schotten, waarna de gangen zijn geplaatst en vervolgens de eiken spanten zijn ingebogen. Dat is echt mannenwerk, de spanten zijn van aanzienlijke omvang. De koppen van de spanten zijn elk ingelaten in de kielbalk, eigenlijk meer een kielplank in Duitsland ook wel Kielschwein genoemd. Deze zijn zo breed dat de kielbouten 2 aan 2 geplaatst kunnen worden. Dat geeft met de massieve wrangen een heel sterke backbone aan het schip. Met grote knieën naar de steven- en hekbalk ontstaat dan een heel stevig geheel.

Vanuit die optiek is het eigenlijk vreemd dat het schip 10 jaar geleden al zo ver heen was, dat de totaal renovatie zich al aankondigde. Mogelijk is de combinatie eikenhout-zoet water niet zo gelukkig. Mogelijk is ook het koperen niet zorgvuldig genoeg voorbereid, waardoor onzichtbaar achter het koper, houtrot kon voortwoekeren.

Wat dat betreft is het jammer dat loodmenie niet meer mag worden gebruikt. In Scandinavië gebruikte men veel lijnolie om het hout te impregneren en loodmenie of loodpapierstrippen achter de spanten om het hele onderwaterschip van binnen en van buiten te verduurzamen.

Tenslotte kan het zijn dat het hout na veel uitzetten en krimpen moe is geworden en de fut er uit is. Splinen, om een nieuwe breeuwnaad te creëren wil dan wel helpen, maar is eigenlijk, met eikenhout een gevecht tegen heel grote krachten.

In elk geval zag de man van de werf, Peter Schouten wat de situatie was en dat een totaalrenovatie op termijn onontkoombaar was.

Gelukkig konden tijdig de nodige maatregelen genomen worden en kon hout worden ingekocht, gewaterd en gedroogd, zodat anderhalf jaar geleden met de renovatie kon worden begonnen. Laten we wel zijn het is heel bijzonder dat means and motive bij elkaar komen om zo'n renovatie mogelijk te maken. De economische rationale ontbreekt, er moet dus iets anders in het spel zijn: respect voor de historie, liefde voor het vakmanschap, een oog voor het erfgoed en de bijzondere pedigree! En dan als alles samen komt, KAN het goed gaan. Dat is de Vrijheid van ir. Huese overkomen. De bootjes goden zijn haar heel gunstig gestemd geweest.

Op de werf is de Vrijheid ontdaan van lijfhouten aan dek en zijn naast interieur, een voor een de spanten uitgenomen en vervangen door nieuwe ingebogen gestoomde eiken spanten. Daaraan voorafgaand moest eerst de kielplank worden vervaardigd geplaatst om de spanten te kunnen opnemen. De spanten werden tijdelijk bevestigd aan de oude gangen, om het model in het schip te kunnen houden. Zo zijn volgtijdelijk spanten, gangen stevenbalken knieën, gangen, dekbalken, vissingstuk en lijfhouten vervangen. Zo ook dek, opbouw, oplangers en verschansing.

Er komt een set North zeilen op, hopelijk van Classic kwaliteit! Dus niet dat harde retelende doek, spierwit, met grote patches/versterkingen, die

zo misstaan op een klassiek jacht en het aanwezige monumentale te niet doen.

Eigenlijk zijn dan alle onderdelen van het schip aan de beurt geweest.

De Vrijheid is in grote lijnen feitelijk onveranderd uit deze verjongingskuur gekomen. Alleen is ze wat patina verloren. Maar dat komt zeker weer terug! Ze kan weer heel lang mee. Ze glimt je aan alle kanten tegemoet. Hoogglans lakwerk, een stralend witte huid, prachtige blauwe antifouling, nieuwe rondhouten, nieuwe bronzen lieren met naam er in, nieuw bronzen puttings. Nieuw staand en lopend want, met dycore en dynema, een vernieuwd tuigplan met topzeil, verkorte giek, verlengde gaffel, verlengde en wat voorwaarts verplaatste mast en een lange boegspriet, waarop een grote halfwinder op neen foiler kan worden gezet. Men heeft grootse (wedstrijd)plannen naar wij begrijpen. Met haar lengte van 9,20m<sup>1</sup> over dek en een lengte op de waterlijn, is ze voorzien van een wolk van zeilen. Ik denk dat ze een hele klus zal zijn voor haar bemanning. Deze zal zeker niet singlehanded varen zoals Kapitein Rob. Maar die had Skip nog.

De stabiliteit van de Vrijheid zal voldoende zijn om het zeil te dragen. Om effectief te zeilen zal ze niet al te veel helling mogen maken, omdat de breedte van het schip vrij fors is in vergelijking tot de diepgang. Helling leidt dan snel tot drift.

De wijziging van het tuigplan zoals boven aangegeven is gedaan om het vaargedrag van de Vrijheid bij licht weer wat te verlevendigen en tegelijkertijd de loefgierigheid van het schip te verkleinen.

Raar is dat bijna alle schepen van de decennia voor en na de oorlog vaak als loefgierig worden ervaren. Vraag is of dit het gevolg is van de overgang op dacron tuig van stabielere kwaliteit, waardoor er meer power op staat. Of is het zo dat men vroeger eerder reefde of een knikje in de schoot voer, met de fok behoorlijk doorgezet.

Het kan ook zijn dat men vaker even een derde handje aan de helmstok zette om de druk op te vangen. Het verkorten van de giek wil wel eens helpen zonder afbreuk te doen aan de aan de windse eigenschappen. Immers de aspectratio van het tuig neemt dan wat toe, wat de aan de windse effectiviteit verbetert. Dit effect ontstaat ook door de verlenging van de gaffel, ware het niet dat die juist weer wel tot meer loefgierigheid leidt.

Het is dus schipperen!

Tijdens de tewaterlating hebben wij ons kunnen vergapen aan het product van 1,5 jaar noeste en vakkundige arbeid en de sfeer van de werf in Kortenhoeve. Een waarachtig monument en een trouvaille voor VKSJ-ers met klassieke houten schepen als de Vrijheid.

Vraag is wel of de aanvaart van de werf voldoende diep is om er te komen met je schip, maar dat is natuurlijk na te vragen.

Tenslotte was er nog het kijkje in de Vrijheid: Ook hier alles prachtig, functioneel en effectief vervangen. Met wat verdere toelichting van de kleinzoon van de heer Huese vloog de tijd en vergaten we al snel dat er meer mensen benieuwd waren naar het interieur. Excuus aan hen die geduld moesten tonen. Het was de moeite meer dan waard!

Tenslotte, volgens velen is de Vrijheid een Noorse Jol. Dit lijkt een goede naam, doch ze doet onrecht. De Vrijheid is een spitsgatter. In het Noors, Zweeds en Deens een spisgat. (SG). Een jol of wel een Julle heeft een spiegel, met aangehangen roer. Een kanohekker, heeft een doorgestoken roer. Dat moest er even uit!

## De beoordeling

De Vrijheid, ook wel Vrijheid 2.0 genaamd, is geen replica. Ze is houtje voor houtje, boutje voor boutje en nagel voor nagel, ofwel nut and bolt gerenoveerd. Dat dit een herculische klus is geweest behoeft geen betoog.

Het resultaat mag er niet, nee het moest er zijn!

De Stichting de Vrijheid, de Werf en allen die een steen hebben bijgedragen, mogen trots zijn op dit fenomenale resultaat. De authentieke houtbouw heeft een enorme impuls gekregen met dit project.

Als nieuw treedt de Vrijheid weer toe als lidschip van de VKSJ.

Zij wordt ingedeeld in de Vintage Klasse van de VKSJ.

De Toelatingscommissie heet de Vrijheid en haar bemanning van harte welkom bij de club.

We zien uit naar deelname aan VKSJ-evenementen, zowel in het vaarseizoen als ook in het winterseizoen. Een toelichting op het wel en wee van de renovatie lijkt een uigelezen kans om een avond te vullen!

Namens de toelatingscommissie,

Gert van Soest en Maarten Lampe en Govert Munter,

De secretaris van de VKSJ

plaats, datum 2017

Verwijzing naar artikelen in de Spiegel etc.