

Beoordelingsrapport Omala

Naam schip:	Omala
Type schip:	Sneekermeer
Ontwerper:	
Ontwerpjaar:	
Bouwer:	Jan Kuipers te Sneek
Bouwjaar:	1937
Lengte over dek:	8,20
Lengte c.w.l.:	6,10
Breedte:	2,30
Diepgang:	1,00
Displacement:	
Ballast:	0,55
Type romp:	Rondspant
Bouwwijze romp:	Karveel
Bouwwijze dek:	Linnen op hout
Bouwwijze opbouw:	mahonie
Tuigvorm:	torentuig
Rondhouten:	hout
Zeiloppervlak:	26 m2

Beschrijving

De Omala is vijftig jaar lang een huurschip geweest in de vloot van de Sneekse erhuurder Hospes. In oktober 2002 is deze teakhouten Sneekermeer in handen van de 4de eigenaar sinds de bouw gekomen.

De eerste eigenaar is niet bekend, maar de tweede eigenaar gaf in de jaren '40 als medewerker van Shell het schip zijn huidige naam. Omala is namelijk een schelpsoort. Begin jaren '50 kocht Hospes het schip en daar is het jaren in goede handen geweest. Ondanks dat verhuur een aanslag is op welk schip dan ook, is dit schip prima bewaard gebleven. Dat heeft het mede aan de teakhouten romp te danken.

Joost de Ruig, een van de vorige eigenaren, was voorzitter van de Club van Sneekermeers (CvS) en de Omala maakte daarin deel uit van een vloot van zo'n zeventig vergelijkbare houten Hollandse rondspant kajuitzeiljachtjes.

De Sneekermeer was in de jaren '30 tot en met '50 een populair type. Samen met de Beulakermeer- en de IJsselmeerkruiser vormde dit type die jaren de norm voor jachtjes tot 8.5 meter.

Circa de helft van de schepen die naar dit model zijn gebouwd waren bestemd voor de verhuur en hoewel er meer dan honderd van zijn gebouwd, zijn er heden ten dage niet meer dan zo'n dertig Sneekermeers in de vaart. Hoewel het type op meerdere werven gebouwd werd, mag de Sneekse scheepswerf van Jan Kuipers, gezien het aantal daar gebouwde Sneekermeers, maar met name door de fraaie lijnen en de goede kwaliteit van zijn schepen, worden gezien als dé Sneekermeerwerf.

De Omala behoort samen met de Grietjes Greolts, de Mariandel en de Nelsy, tot de laatste Sneekermeers van de lengte van 8 meter 20.

Geschiedenis Sneekermeer

Bijna iedere zeilliefhebber kent de stalen Sneekermeer-kruiser wel. In de jaren '60, en '80 is dit type, zeker in Friesland, de meest verhuurde kajuitzeilboot van Nederland geweest. Nog steeds kom je overal dit met een klaverblad in het zeil getooide schip tegen, dat de bijnaam het zeilende strijkijzer heeft en werd gebouwd door de Sneel firma Moedt.

De naam Sneekermeerkruiser heeft de ontwerper echter niet zelf bedacht. Vanaf het begin van de jaren '30 tot midden jaren '50 zijn er op diverse werven, met name in Sneek, houten kajuitzeiljachtjes van tussen de 7.00 en 8.60 meter gebouwd, onder de naam Sneekermeer.

Men kan zich afvragen of er nu moet worden gesproken over het scheepstype de Sneekermeerkruiser of de Sneekermeer. Hiernaast komt met name in Friesland ook term Sneekermeerder voor. In verband met een mogelijke vergissing met de staler kruiser die dezelfde naam draagt lijkt de omschrijving Sneekermeerkruiser een ongelukkige.

Zeer kenmerkend voor de Sneekermeer is het witte, maar soms ook lichtblauwe of blank gelakte, dek en het witte kajuitdak. De bouwer koos veelal uit twee houtsoorten mahonie of teak. Hiernaast bestaan er twee bouwtechnieken: boegenbouw, ook wel delen- of karveelbouw genaamd, zijnde planken van +/- 9 cm. en lattenbouw, zijnde latten van +/- 2.5 cm. Bij beide technieken werd er gebruik gemaakt van hout van tussen de 1.5 en 2.2 cm. dik en werd er gebouwd op hetzij eiken of vuren gebogen spantjes, of op gezaagde eiken spanten. Er onderscheiden zich bij Sneekermeer een drietal standaardlengten: 7.20m, 8.20m en 8.60m.

Veel Sneekermeers waren bestemd voor de verhuur. Dit is dan ook de reden dat dit scheepstype steeds zeldzamer is geworden, want hoelang kan een houten huurschip de vaart worden gehouden? De onvermijdelijke reparaties moesten snel en goedkoop. De levensduur bedroeg dan ook vaak maar een jaar of vijfentwintig, waarna de verhuurder de boot had afgeschreven. De schepen werden hierna verkocht aan een liefhebber met twee rechterhanden, of in de polyester gezet en nog een jaar of tien de verhuur gebruikt. De meeste Sneekermeers die nu nog rondvaren, en dat zijn er naar schatting een stuk of vijfendertig, zijn steeds zeer goed onderhouden cq. gerestaureerd, dan wel nooit voor de verhuur bestemd geweest.

Jachtwerf Kuipers uit Sneek was één van de werven waar regelmatig Sneekermeers de helling zijn gelopen. [Jan Kuipers](#) (1892-1986) heeft het model vermoedelijk overgenomen van een ontwerper uit Alkmaar.

De ontwerper moet haast wel met een scheef oog gekeken hebben naar bestaande modellen uit de tijd van o.a. de bekende scheepsbouwer en ontwerper De Vries Ler. Het verhaal gaat dat Kuipers rond 1933 in Sneek een schip heeft zien liggen waarvoor het model hem duidelijk kon bekoren. Dit schip zou model hebben gestaan voor de Sneekermeers die Kuipers in de jaren daarna heeft gebouwd.

Uit een de advertentie van Kuipers (zie menu publicaties) blijkt dat hij rond 1934 begonnen is met de bouw van het "nieuwe Sneekermeerkruisertje" zoals hij dat noemde. Voor zover bekend zijn er door hem slechts een tiental schepen, waaronder de "[Reiger](#)", naar dit model gebouwd. Dit scheepstype dient echter eerder als Beulakermeerkruiser, dan als Sneekermeer te worden bestempeld.

De mast staat hier namelijk niet op, maar voor de kajuit, terwijl de kajuitlijn wel doorloopt.

Dit kenmerk is nu juist hét verschil tussen de Sneekermeer en de Beulakermeer kruiser. Een van de allereerste kajuitjachten die Kuipers heeft gebouwd is het naam schip. Hieruit blijkt dat Kuipers diverse modellen heeft gebouwd waarvan zich kan afvragen of die allemaal onder de noemer Sneekermeer kunnen worden gevat. Juis gezien de verschillen tussen deze schepen, alsmede de verschillen tussen de divers bouwers, is het moeilijk om een exacte definitie van een Sneekermeer te geven. Schepen als de Wynhapper, Omala en Grietje Greolts, hebben met hun vloeiende lijn alle kenmerken van een luxe Sneekermeer.

Voordat Jan Kuipers zijn scheepswerf begon heeft hij als timmerman bij de Sneekse zuivelfabriek Normandia gewerkt. Kuipers' werf heeft bestaan van 1933 tot 1965. In deze periode zijn hier, naast een flink aantal andere schepen, minstens 35 Sneekermeers gebouwd. Voor de oorlog werden er twee of drie Sneekermeers per jaar afgeleverd, terwijl dit na de oorlog nog één tot twee bedroeg. Helaas zijn er van de Sneekse werf geen werfboeken meer aanwezig die een betere kijk op de vermoede aantallen zouden kunnen geven. Gezien het aantal afgeleverde schepen, maar met name ook door het fraaie model en goede kwaliteit, mag Kuipers' werf worden gezien als dé Sneekermeerwerf.

Volgens de heer Ypma, in de jaren '30 en '40 één van de knechten van Kuipers, duerde de bouw van een Sneekermeer slechts een week of vijf, terwijl bijvoorbeeld een BM binnen tien dagen zeilklaar was. Zijn baas was er duidelijk een van het oude stemp hard werken en niet zeuren. Het schijnt geen gemakkelijk man te zijn geweest voor zowel zijn knechten, die het niet altijd lang bij hem uithielden, als wel voor zijn klanten.

Eind jaren '40 is Ypma samen met zijn collega De Vries voor zichzelf begonnen.

Op deze werf werden echter geen Sneekermeers gebouwd, maar uitsluitend open zeilschepen zoals Larken, BM'ers, 22m2 en Olympiajollen.

Jan Kuipers stond, naast zijn ongeduld voor beginnende knechten, bekend om een aantal zaken waaronder de snelheid van zijn schepen en om zijn enorme passie voor voetbal. Dit was voor zijn knechten dan ook een dankbaar onderwerp als er behoefte was aan een pauze, want tot een gesprek hierover was Kuipers altijd te verleiden. Niet alleen de BM'ers van zijn werf wonnen regelmatig prijzen, maar ook zijn Olympiajollen en Vrijbuiters stonden hierom bekend.

Naast de snelheid van zijn schepen was ook de snelheid waarmee er gebouwd werd soms zeer opvallend. Het verhaal gaat dat toen hij op een maandag bemerkte dat er voor vrijdag zeven BM'ers waren verhuurd terwijl er maar zes beschikbaar waren, dat er "gewoon" nog eentje bij werd gebouwd.

Mede door het hoge tempo waarmee de schepen werden gebouwd door Kuipers, werden er niet altijd even netjes en precies gewerkt. Tekeningen werden vaker niet dan weergebruikt. Met mallen, touwtjes en wat krijt kreeg een schip zijn model. Het kenmerkt de ware scheepsbouwer als hij zo op 't oog kan bouwen. Overigens heeft Kuipers helaas nimmer de moeite genomen om "zijn Sneekermeer" op papier te zetten. De bouwtekeningen, zoals deze staan vermeld in de publicaties, vertonen geen van allen de lijnen van zijn klassieke Sneekermeer. Wel werd er door Kuipers veel aandacht besteed aan het te gebruiken hout.

Gezien zijn omzet kon Kuipers het zich veroorloven zijn hout uit Amsterdam en Zaandam (Van der Stadt) te halen.

Hier had het mahonie, teak of iroko minimaal twee jaar liggen drogen alvorens het vertimmerd. Dit is mogelijk één van de redenen waarom er van deze bouwer meer schepen behouden zijn gebleven dan van andere werven. Een andere reden hiervan is dat de lijn en uitstraling van zijn schepen de eigenaars inspireerden tot het benodigde onderhoud en een restauratie was zijn geld zeker waard.

Hoewel met name de teakhouten Sneekermeers van Kuipers voor de particuliere markt bestemd waren, zijn niet zo heel veel Sneekermeers gebouwd in opdracht van een particulier. Zeilen was vóór de jaren 60' een luxe die niet was weggelegd voor een groot publiek. De beter gesitueerden van onze samenleving konden zich echter wel een schip permitteren. Zo is de Nelsy gebouwd in opdracht van de heer Okkinga, nu te Harlingen en de Maria in opdracht van de Sneekse politiecommissaris Kooistra. De Grietje Greolts was bestemd voor de familie De Jong van Douwe Egberts en voor zichzelf heeft Kuipers de Stormvogel gebouwd, een schip dat nog altijd in het bezit van zijn familie is.

Niet alle schepen van Kuipers bleven in Nederland. Een aantal Sneekermeers werd gebouwd in opdracht van Engelse en Amerikaanse zeilliefhebbers. Mogelijk zeilt er dus ergens op de Hudson of de Theems dus nog een Hollands kajuitzeilbootje. Een andere opvallende opdrachtgever was onze eigen marine, die meerdere Sneekermeers in hun vloot had. Het marinepersoneel werd hierdoor in staat gesteld om in hun vakantie een Sneekermeer van hun werkgever te huren.

In de jaren '30 werden Sneekermeers, afhankelijk van de lengte, bouwtype en houtsoort, verkocht voor tussen de f.600,- en f.1500,-. In de jaren '40 kon dit oplopen tot zo'n f.4500,-. De huidige nieuwprijs ligt al gauw vijftientig keer hoger, maar de moderne epoxytechnieken heb je dan wel een schip met een nog veel langere levensduur. De eerder genoemde bouwtijd van vier à vijf weken zou heden ten dage lang niet meer gehaald worden. Gezien de huidige uurlonen zou de bouw door één hooguit twee scheeps-bouwers worden verricht en moet de opdrachtgever waarschijnlijk een jaar wachten op zijn nieuwe Sneekermeer.

Zoals eerder vermeld waren de meeste Sneekermeers bestemd voor de verhuur. Laag was niet altijd had de bouwer al een opdracht voordat hij begon met de bouw van een nieuw schip, wetende dat in het voorjaar er altijd wel een verhuurder kwam die één of meerdere nieuwe schepen nodig had. Een afgebouwd schip was echter goedkoper dan het laten bouwen in opdracht. Een verhuurder kon derhalve op deze manier nog onderhandelen over de prijs, de bouwer moest immers wel van zijn schepen af. Zo is er het verhaal dat er in het voorjaar van 1940 bij Kuipers een drietal schepen klaar lagen voor de verkoop. Deze schepen zijn, in verband met de oorlog en het zekerst van de investering, voor enkele jaren in een rietkraag ergens bij het Sneekermeer in de onder water gelegd. Dit moeten haast wel schepen van teakhout geweest zijn, want mahonie schip had dit waarschijnlijk niet overleefd.

De timmerman Gerlofs heeft in zijn vrije tijd de Magneet gebouwd. Het schip heeft zijn naam gekregen van de Sneekse fietsenmaker Loper, die fietsen van het gelijk-luider merk verkocht. Zowel de romp als het zeil vertonen nog steeds het hoefijzervormige magneetteken. Het ontwerp van dit schip is afkomstig van de firma Alberda (zie mijn publicaties) alwaar begin jaren '50 vier identieke schepen zijn gebouwd: Wetterwill, Wyn&Wetter, Sylnocht en Utflecht.

Gerlofs heeft vervolgens de mallen geleend en heeft net als een andere amateur boer dit type na-gebouwd, waardoor het aantal uiteindelijk op zes is gekomen.

De mallen zijn in 1993 bij een brand in de voormalige melkfabriek van Nijezijs, zijnde de woning van een zoon van Alberda, helaas verloren gegaan.

Dit type, dat door de ontwerper niet specifiek als Sneekermeer werd bestempeld, is bekend als een snelle zeiler. Mogelijk dat de korte waterlijn hier debet aan is. Mede hierdoor, alsmede door de brede kuip en de meer dan gemiddelde binnenruimte bleef het een gewild scheepje te zijn binnen de huurvloot van Alberda. Het is niet bekend hoeveel hiervan, naast de Magneet, nog in de vaart zijn.

De scheepswerf van de gebroeders Van der Werf heeft bestaan van 1912 tot 1940. Oorspronkelijk werd hier uit- sluitend aan staalbouw gedaan, maar de crisis van de jaren '30 genoodzaakte de werf naast stalen motorkruisers en skûtjes ook houten schepen te gaan bouwen. Met name de populaire kleine en grote BM'ers, maar ook andere zeil- schepen zorgden voor de benodigde inkomsten. Naar schatting zijn op de werf zo'n 15 Sneekermeers gebouwd. De Fêste Koers, de Roodhuid en de Touchwoerd zijn voor zover bekend, hier de laatste exponenten van. De Sneeker- meers van Van der Werf zijn duidelijk wat minder sierlijk in vergelijking met die van Kuipers. De vrijboorden en kajuit zijn hoger en de achterzijde komt minder los van 't water.

De gebroeders Molle en Gerlof van der Werf hadden samen hun werf aan de Woudvliet in Sneek. Na de verkoop van de werf zijn ze met de "Wetterwille" een rondvaartbedrijf begonnen dat nog immer vanuit Sneek dagtochten verzorgd. De broers stonden ook gezamenlijk aan de wieg van de Skûtsjecommissie Sneek waarvan Molle de eerste voorzitter was. In 1944 organiseerden zij de eerste wedstrijd voor vracht- en beurtschepen die later tot de huidige SKS skutsjewedstrijden zou leiden.

Hoe populair de Sneekermeer, en vergelijkbare jachtjes, wel niet waren bij de Fries jachtverhuurders mag blijken uit de folders van de firma Alberda uit 1962 en van verhuurder Moedt uit de jaren '50. Zo'n twintig houten kajuitzeiljachtjes van tussen 6.50m en 8.20m lagen bij beide firma's voor de verhuur voor de wal. Voor zo'n f.100 in de week was men in de jaren '60 verzekerd van een hoop zeilplezier. Hoeveel van deze schepen nog in de vaart zijn is niet bekend, maar veel zullen het er niet zijn. Volgens één van de opkopers van de schepen van Alberda, de Sneekse verhuurder Potma zijn de meeste nog jaren bij hem in de verhuur geweest, maar inmiddels gesloopt en hierna wellicht in de open haard terecht gekomen.

Van der Pol, een andere Sneekse verhuurder, heeft nog immer vijf van de voormalige schepen van Alberda in de verhuur. Helaas heeft de tand des tijds hier hard toeegeslagen: alleen zijn inmiddels geheel in de polyester gezet, donkerrood geschilderd en voorzien van een andere, lees ruimere, kajuit. Hierdoor heeft eigenlijk alleen de Smient nog enige kenmerken van een Sneekermeer.

De Robbedoes is een werfship van de bouwer Van der Brink en een typisch voorbeeld van een schip dat vele kenmerken van een Sneekermeer met zich meedraagt, maar waaraan de bouwer, of de opdrachtgever, een aantal specifieke kenmerken heeft meegegeven. Op de nog steeds bestaande werf van Van der Brink worden al lange tijd Kolibries gebouwd. Naast de lijst van Sneekermeers zoals deze in de Club van Sneekermeers staan vermeld zullen er vermoedelijk nog een stuk of tien Sneekern in Nederland rondvaren.

Hiernaast moeten er ook enkele Sneekermeers naar Duitsland zijn geëmigreerd. Van sommige schepen is het helaas onduidelijk waar ze zijn gebleven. Zo zijn er drie vier Sneekermeers met de naam Bruinvis (ook wel Brúnfisk of Bruinvisch) geweest. Behalve met het huurschip van Van der Pol is het onduidelijk wat er precies met de schepen is gebeurd. Eén er van zou naar Amerika zijn verdwenen, maar meer is er helaas niet duidelijk.

Opvallens is dat veel Sneekermeers maar weinig van eigenaar zijn veranderd. Veel schepen zijn, ondanks hun respectabele leeftijd, nu in het bezit van de tweede derde gelukkige eigenaar. De Reiger en de Grietje Greolts zijn naast de Stormvogel nog immer in het bezit van dezelfde familie die ooit het schip hebben laten bouwen ander opvallend feit, maar wellicht is dit geen toeval, is dat de meeste eigenaren ze veel aan hun schip werken. Vaak blijft dit niet beperkt tot een kwast met lak of een plamuur, nee, de zaag, beitel en hamer ontbreken niet in de gereedschapskist van gemiddelde Sneekermeerbezitter.

Zo is bijvoorbeeld de Mariandel geheel gerestaureerd door de huidige eigenaar, waar onder andere het hele onderwaterschip is vernieuwd.

Naast het type Sneekermeer komen er een aantal andere vergelijkbare typen voor: Dwaalster (Teun), het 24m² kruisertje, de Eemkruiser, de IJsselmeerkruiser, en de Beulakermeerkruiser (zie publicaties & bouwtekeningen). In de literatuur komt de Sneekermeer overigens nauwelijks voor. Houten kajuitzeiljachtjes tussen de 6.50 en 8.50 meter, die niet tot een eenheidsklasse konden worden gerekend, werden in de jaren '30 en '40 aangeduid als kruisertje, jachtje of sharpie.

De bouwtekeningen (zie menu) geven een aantal van vorenstaande typen weer. Goed waarneembaar is bijvoorbeeld dat bij de Sneekermeer de mast door de aflopende kajuit heen steekt, terwijl bij de Beulakermeerkruiser de kajuit juist bij de mastkop ophoudt.

Een ander opvallend detail is dat bij de Beulakermeerkruiser de zijpanelen van de kajuit doorlopen op het voordek. Mogelijk werd dit gedaan om te simuleren dat de kajuit was aan die van een Sneekermeer. Het voorluik ligt hierbij plat op het voordek in plaats van op de kajuit zelf.

De bouwtekeningen laten een aantal varianten van de Sneekermeer zien. Details verschillen van bouwer tot bouwer, hetgeen alleen maar leuke verschillen heeft opgeleverd. Hoe klein het verschil tussen een Sneekermeer en een vergelijkbaar type kan worden gezien op de foto van de Dwaalster Teun, een jachtje dat tegenwoordig op het zoute Grevelingenmeer zeilt. De groene kleur van de romp komt van de inmiddels noodzakelijke tweede huid van dichtgesmeerd zeildoek. Ook dit zeven meter lange jachtje kent een vergelijkbare bouwmethode uit mahonie. Uit de werfboeken van de ontwerper en scheepsbouwer Wester uit Woubrugge blijkt dat er slechts drie schepen van dit type ooit gebouwd zijn.

Naast de verschillende bouwtechnieken (boegen- en lattenbouw) kennen Sneekermeers ook een verschil in tuigage : gaffel- en torentuig. Om belastingtechnische redenen werden de kleinere Sneekermeers regelmatig uitgerust met een gaffeltuig van maximaal 16m². Schepen met een groter zeiloppervlak dienden vroeger namelijk vaak belasting te betalen.

Een zeiloppervlak van tussen de 18 en 23m² past echter beter bij schepen van rond zeven meter.

De grotere Sneekermeers hebben zeilen van tussen de 24 en 33m².

Een ander verschil tussen Sneekermeers is te zien bij de spiegel. De ene bouwer (bijvoorbeeld Kuipers en Alberda) liet de achterzijde, net als bijvoorbeeld een pampus of regenboot, schuin uit het water komen. Andere bouwers als Van der Werf kozen veelal voor een veel rechte spiegel.

De patrijspoorten van Sneekermeers komen voor in verschillende modellen en aantallen. Als standaard vallen drie ovale patrijspoorten per zijde aan te merken, maar er zijn ook schepen met twee of vier. Enkele Sneekermeers hebben ronde patrijspoorten en soms zelfs een raampje vóór het vluchtluik. Van het interieur valt ook een standaard omschrijving te maken: links en rechts naast het luik zitten vaak een kombuis en een klerenkast, daarna zit aan weerszijde een bank cq. bed en voor de mastkoker mees nog een tweetal slaappleatsen.

Samengevat is de Sneekermeer een klassiek houten kajuitzeiljacht met prettige zeileigenschappen dat niet mag ontbreken op onze binnenwateren. Zolang het broodnodige onderhoud, aan dit inmiddels zeldzame scheepstype, wordt uitgevoerd, de Sneekermeer gelukkig nog lang te bewonderen zijn.

De beoordeling