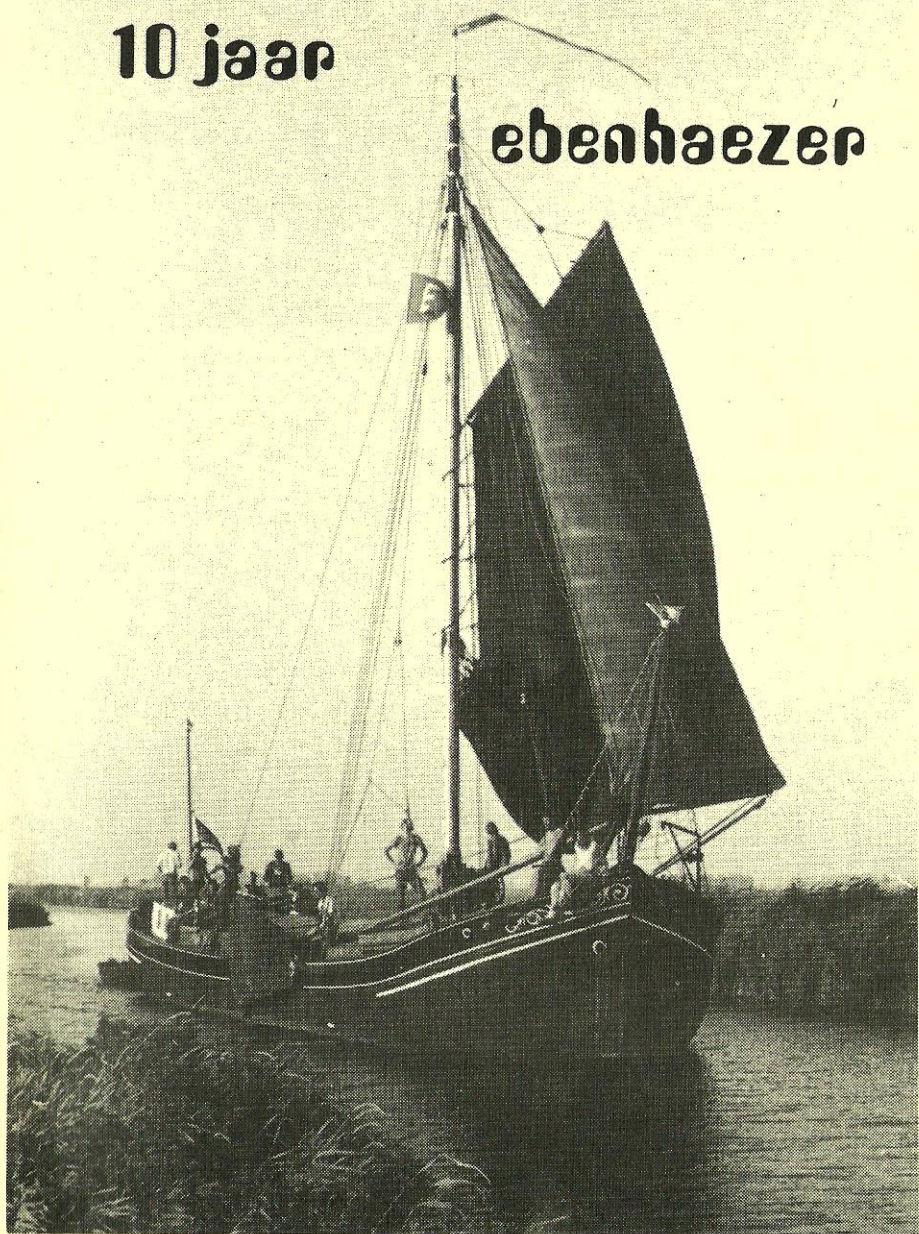


10 jaar

ebenhaezer



kolofon

Deze uitgave kwam tot stand met medewerking van:

Bert Arkema
Wubbo Gruisinga
het Hogeschoolfonds
Arend Kiers
Paul Klaarwater
Peter Nuijten
Jaap Poelman
Hein Steinz
de familie Uiterwijk
Albert Verver

Voorwoord

Bij de 10e verjaardag van de Ebenhaezer- als-verenigingsschip ligt het voor de hand eens te bezien, wat er van de oorspronkelijke doelstellingen is terecht gekomen.

Eind 1967 werd de Ebenhaezer naar Hengelo gesleept door de "Tjoba" en aldaar ingewijd met twee kratten bier. Het schip stonk, je stootte je kop en alles leek verrot. "Homeschip" was de naam in de wandeling- slecht Nederlands of slecht Engels, typerend voor "het" student- en doel was een soort varend pied-à-terre in N.W.Overijssel of Friesland. Met gescheiden dames-toilet en heren-pissoir + poepdoos. Ruimtegebrek gaf een simpele oplossing: 2 toiletten.

De eerste schippers (nog bedankt, Jan en Willem) waren er gewoon. Ze zorden met behulp van een "little opfucker" dat het "Homeschip" dáár was waar zeilers of padvinders actief waren of omgekeerd.

Het was leuk om al varende met je bootje ergens een stompje mast te ontdekken waaronder dan de Ebenhaezer lag met op de roefdeur het briefje: "wij zijn in nabije kroeg" Want een bar was niet aan boord, ieder nam zijn eigen pils jenever of cola mee en er werd uit de fles gedronken tot de bruine kleur van cola blank was geworden.....

Zó ontstond er een groepje schippers dat de uitdaging om met een opduwer naast het gammele roer te varen aannam en al gauw de tekortkomingen van een varend homeschip onderkende.

Er kwam dan ook, van lieverlee, een ingebouwde motor + omkeerschroef (en opduwer weg: snik), een nieuw roer (+klik) en zelfs een mast, gelijmd van plankjes.

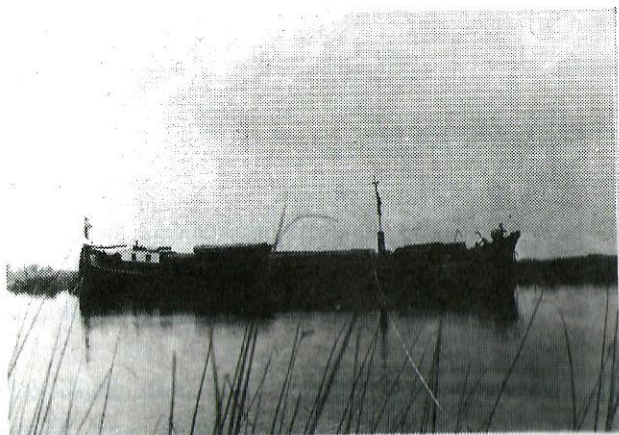
Ja, die mast zou zo handig zijn om samen met een giek de Sterntjes aan boord te hijsen..... dus kwam er in 1974 een compleet zeilende Ebenhaezer in de vaart.

Inmiddels was het aanvankelijk ad hoc georganiseerde homeschip weekend veranderd in een strak programma van zowel gebruik door derden (waarbij vooral de schippers training opdeden) als verenigingsweken samen met Sterns en Draaijers.

Zo veranderde het "Homeschip" in een paar jaar tijd in het zeilende vlaggeschip van de vereniging, wier kas flink gespekt werd met onkostenvergoeding, overnachtingskosten en.....baromzet.

Ja, de tijden zijn voorbij dat je een kratje pils bij de kruidenier haalde, de inhoud verkocht beneden de inkoop-prijs en dan het lege kratje nog overboord donderde, omdat het in de weg stond.

Ook het beheer over de Ebenhaezer veranderde. Aanvankelijk was het duo Jan en Willem de drijfveer achter de vele activiteiten in en om het schip. Later werd



'we zijn in de nabije kroeg'

een "commissie homeschip" min of meer verplicht een jaar studeren prijs te geven in ruil voor de verantwoording over onderhoud en vaart van het schip. Naarmate de inventarisuitrusting toenam, bleek niemand meer bereid tot dit offer en werd beheer en onderhoud opgedragen aan het "college van Schippers".

Tja, wat drijft die schippers nou toch om telken jare weer die enorme klus op zich te nemen van schilderen, accu's verzorgen, tuigreparatie, motoronderhoud, hellingen tot zelfs nieuwbouw van zwaarden?!

Ik dacht dat een zekere drang naar zelfstandigheid en onafhankelijkheid aan zeilers niet vreemd is, getuige bijvoorbeeld de nauwelijks gesubsidieerde bouw van Michiel, Draaiorgeltje en Jeroen.

Ook de aanschaf van een eigen - niet door de THT betaald - homeschip heeft de zeilers sterk aangesproken. Mogelijk is het enthousiasme voor het bereiken van eigen onafhankelijkheid wel eens zó groot geweest, dat sommigen de vereniging welke uiteindelijk deze faciliteiten houdt, wel eens op het tweede plan plaatsen.

Ik hoop van harte dat de leden van DZ Euros - in het bijzonder de leden van het schipperscollege - in de toekomst een harmonisch evenwicht zullen weten te bewaren tussen verenigingsbelangen en eigen drang naar onafhankelijkheid.

Ik wens de Ebenhaezer een behouden vaart.

Wubbo Gruisinga,
oud-(ste)-schipper.

De Ebenhaezer '14 - '87

De Ebenhaezer is in 1914 bij Cornelis Appelo in Zwartsluis gebouwd voor een ondertussen niet meer bekende opdrachtgever. Het schip mat oorspronkelijk 78 ton. Door oorlogsomstandigheden zag de toekomstige eigenaar af van zijn bouwopdracht. Zo kwam het schip in bezit van Frederik Uiterwijk, toentertijd nog militair. Uiterwijk kwam uit een gezin met vijf broers. Vier daarvan hadden een eigen schip, waardoor de naam Uiterwijk geen onbekende was in schipperskringen. Wellicht herinneren vele oudschippers en sluiswachters zich daarom nog goed het "schip van Uiterwijk", ook al weten we nu vrij zeker dat de Ebenhaezer in hun omgeving nooit geweest is.

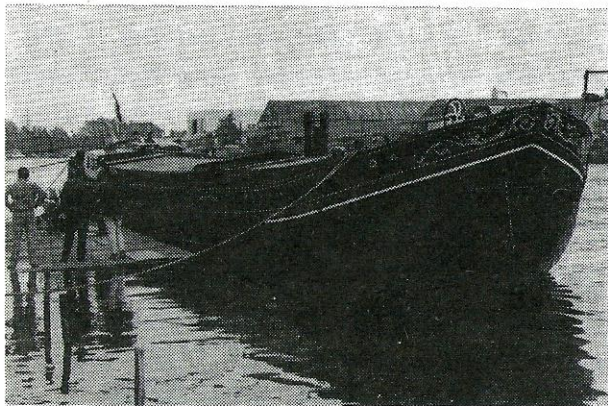
Schipper Uiterwijk had een contract met een steenfabriek aan het Iathumse veer bij de kop van de IJssel. Hij voer turf uit de Drentse en Groningse veenkoloniën naar de steenfabriek en nam eventueel stenen mee terug. Al vrij spoedig bleek de economische grootte niet voldoende. Zo is in 1923 het schip, wederom bij Appelo, vergroot tot 104 ton. Het tuig is toen niet aangepast. Schipper Uiterwijk stond nl. bekend als een weinig drukke schipper. Hij kon zich dat veroorloven omdat hij geen kinderen had. Een kluiver heeft de Ebenhaezer onder zijn bewind dan ook nooit gehad. Markant is in dezen de uitspraak van een oud Zwartsluizer scippertje, toen hij de Ebenhaezer onder zeil zag: "dat is het schip van Uiterwijk en nou staat er eindelijk genoeg zeil op".

Speciaal het grootzeil was klein gesneden. Dit om bij hoge deklast, wat met turf nogal eens voorkwam, de giek wat hoger aan de mast te kunnen zetten. Omdat de hele tuigage

berekend was op een vier meter korter schip, was de mast zo'n twee meter korter dan tegenwoordig, dus 13 meter. Gecombineerd met een vrij korte gaffel (3 meter) leverde dit een erg klein tuigje op.

Toen in 1936 de steenfabriek een andere oven kreeg, was het gebeurd met de geregelde turfvaart. Vanaf die tijd voer de Ebenhaezer veel grint en kunstmest.

In het najaar van 1944 moest Uiterwijk een lading aardappelen uit Drente halen voor het belegerde Arnhem. Op de IJssel werd de vaart toen niet veilig geacht. Vandaar dat de reis over het Apeldoorns kanaal ging. Vermoedelijk om strategische redenen zijn er toen een aantal schepen tot zinken gebracht in dit kanaal. Daaronder was ook de Ebenhaezer. Op last van de bezetters is aan bakboord, zo'n drie meter voor de roef een springlading aan-



'het homeschip'

gebracht. Tegen een dergelijk geweld was de Ebenhaezer uiteraard niet bestand.

Na de oorlog is het Apeldoorns kanaal pand voor pand droog gezet, waardoor provisorische reparatie mogelijk was. Waar het definitieve herstel is uitgevoerd is niet precies bekend, waarschijnlijk bij een werfje in Meppel.

Vlak voor de oorlog kwam er een opduwertje met een A-Ford motortje. De schipper had weinig kijk op dergelijke

Signalement van het vaartuig.

- (7) Soort van het vaartuig.....MOTOR RECREATIE VAARTUIG.....
- (8) Wijze van bouwSTAAL MET DEK.....
- (9) Aard van het voortstuwingswerktuig*.....KROUHAMT "VERBODEN"
.....DINGSMOTOR, FABRIEKSAO, 1737.....
- (10) Werf van aanbouw.....APPELO EN ZONEN.....
teZWIJDRISLUIS.....
11. Dagtekening van de tewaterlating.....1974.....
- (12) Grootste lengte van de romp25,03 m
.....VYFENTWINTIG METER EN DRIE CENTIMETER.....
- (13) Grootste breedte van de romp4,56 m
.....VIER METER EN ZESENVIJFTIG CENTIMETER.....
- (14) Gemiddelde inzinking van het ledige vaartuig39 cm
.....MEGENENDERTIG.....CENTIMETER.....
- (15) Maximum laadvermogen in tonnen20,314
(verplaatsing in m³).....
- (16) Verticale afstand van het vlak van de grootste toegelaten diepgang tot aan
het vaste boord midscheeps =77 cm
.....ZEVENENZEVENTIG.....CENTIMETER.....
(t.p.v. het laagste punt cm). Vaargebied** A, B, C, EN D
C. v. D. te

* Slechts in te vullen voor vaartuigen met eigen beweegkracht.

** Zie binnenzijde van de omslag voor betekenis van de vaargebieden.

uit de meetbrief

nieuwlichterijen, zodat hij het karretje vaak niet aan de praat kon krijgen.

Zo gaat het verhaal dat eens op een keer de stroomverdeler de geest had gegeven. Geld voor een nieuwe was er niet, of de ouwe Uiterwijk had het er niet voor over. De oplossing voor zo'n probleem was dan erg eenvoudig: gewoon zonder opduwertje varen, of zelfs helemaal niet varen, tot er een kennis of een familielid ergens een oude stroomverdeler voor een prikje wist te liggen. Intussen vermaakte de schipper zich dan met het onderhoud van zijn schip en door andere schippers met kleine plagerijtjes het leven zuur te maken.

Schipper Uiterwijk is altijd erg zuinig op zijn schip geweest. Dit moge blijken uit het feit dat mast, giek en zwaarden nog origineel waren toen het schip in ons bezit kwam. Alleen het roer is een keer vervangen. Ook het zeil heeft het geen vijftig jaar kunnen uithouden. Ongeveer gelijktijdig met het opduwertje, in 1938 dus, is bij Wouda in Meppel een nieuw tuig op het schip gekomen. Waarschijnlijk op de oude maten.

's Winters voer Uiterwijk meestal niet, zeker niet in de laatste jaren. Zo half december voer hij naar Meppel, lag daar tot half maart en verhuurde zijn schip intussen als opslagruimte voor graan.

In 1949 overleed het schipperske. Een poosje moest Uiterwijk zich maar zien te redden. Als we bedenken dat de schipper toen al 66 jaar oud was, is het zeer begrijpelijk dat hij in 1953 opnieuw getrouwd is.

Tot 1964 werden er zo nu en dan reisjes gemaakt, daarna lag de Ebenhaezer bij een opkoper, tot ze in 1967 door een stelletje fanaten van Euros werd opgekocht.

De binnenbetimmering, bar, kooien, toiletten, kasten en banken vereisten bijzondere aandacht, daar ze demontabel moesten zijn opgesteld. Speciale attentie wordt gevraagd voor de toiletten. Deze zijn zo opgesteld dat de gebruiker genoeglijk kan genieten van het uitzicht, dat door de patrijspoort wordt geboden. Het vereist echter wel een speciale techniek om het gemak te bestijgen.

Begin 1968 werd, het zeilend karakter van het schip nog steeds negerend, een opduwer gekocht voor de voortstuwing van de Ebenhaezer. Deze opduwer werd in de winter van 1969/1970 vervangen door een eigen motor.

Resultaat van deze aankopen was de de Ebenhaezer steeds meer een eigen leven binnen de zeilvereniging leidden ging; in tegenstelling tot de oorspronkelijke bedoeling, waarbij gedacht werd aan een, zij het drijvend, clubhuis.

Eén en ander leidde er toe dat aanvang 1972 door twee los van elkaar staande initiatieven de gedachten weer terug gingen naar het oorspronkelijk zeilende karakter van de Ebenhaezer, tot op dat moment Homeschip genaamd, een naam die nog steeds geldt voor het schip.

de overdracht 1971



Zo ontstond er binnen het schipperscollege een groepje, dat uit ging zoeken hoe de Ebenhaezer vroeger getuigd was, hoe het schip misschien weer getuigd zou kunnen worden en er werd gespeurd naar informatie over het verleden van het schip. Tegelijkertijd werd door verenigingsleden een schoenmakersaktie (Wakki-Wakki) gestart, die tot doel had de Ebenhaezer weer van een mast te voorzien. Dit meer omdat men vond dat zo'n mast nu eenmaal op het schip hoorde dan dat er gedacht werd aan het weer zeilend maken van het schip.

'hang die maar in de

kleine stroppen'

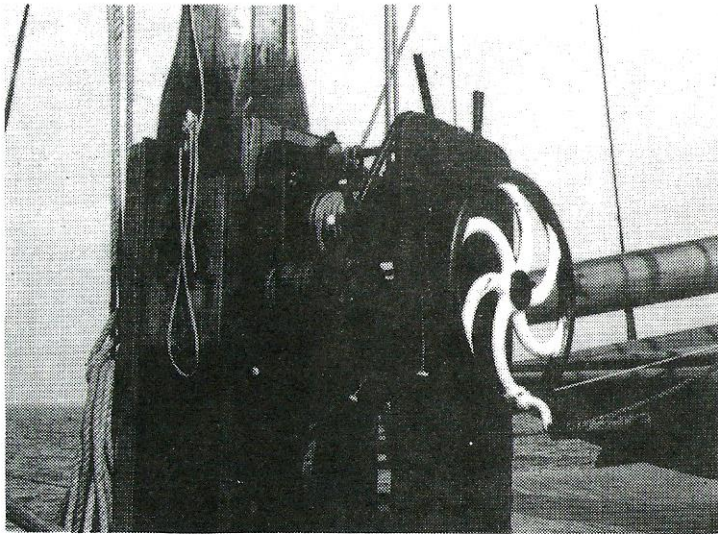


Aangezien de meningen nogal verdeeld waren, kwam er een levendige discussie op gang, over het wel of niet gaan zeilen met de Ebenhaezer. Vooral de functie van het schip voor de vereniging was een punt waar verschillende meningen over bestonden. De discussie kreeg uiteindelijk na-jaar 1972 op een ledenvergadering zijn beslag. Besloten werd het schip weer op te tuigen en voor deze taak werd

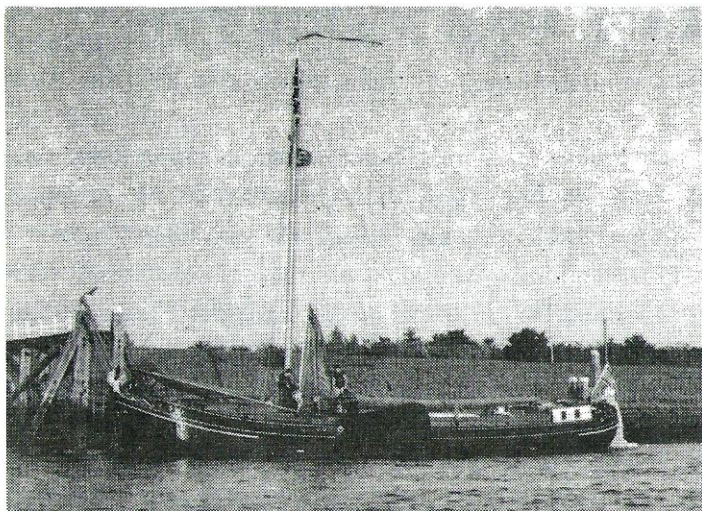
de commissie tuig in het leven geroepen.

Aangezien er al wat voorbereidend werk was verricht kon deze commissie direct aan het werk. Begonnen werd met het restaureren en inventariseren van de nog aanwezige inboedel, zoals de lieren, de blokken en het beslagwerk, terwijl tegelijkertijd de eerste tekeningen werden gemaakt voor de tuigage.

's Zomers hing er een potje aan de bar van het schip. Een ruk aan de scheepsbel verplichtte de enthousiaste bel-



lentrekker dan tot een vrijwillige bijdrage aan dit potje. Met het aldus verzamelde geld en de opbrengst van het Wakki-Wakki project kon in het voorjaar van 1973 een fikse partij grenenhout gekocht worden. In een kelder van het W.B. gebouw werd een werkopstelling gemaakt. Daarna was het lijmen en schaven geblazen. Kniediep stonden we in de houtkrullen. Het resultaat mocht er echter best wezen. Zo kwamen voor de zomer 1973 de mast en de bokkepoten nog



op het schip. 's Zomers werden twee eikenhouten zwaarden gemaakt en in de herfst volgden de giek en de gaffel.

Eenmaal zover kon een afspraak gemaakt worden met de zeilmaker, die ons het tuig zou leveren. Winter 1973/1974 werd gebruikt voor het splitsen van staand en lopend want en vele andere kleine klusjes, die er nu eenmaal voor nodig zijn om de geplande 160 m² doek te kunnen hijsen en bedienen.

April 1974 was het dan eindelijk zover, de commissie was klaar, de Ebenhaezer weer een zeilschip en een droom kon werkelijkheid worden. Restte nog slechts het verhelpen van een paar kinderziektes, tijdens het eerste zeilseizoen om de Ebenhaezer het aanzien te geven, dat zij nu heeft, dat van een uniek museumschip, een pronkstuk van een periode Nederlandse scheepvaarthistorie.

Een dag schipper

Langzaam gaat de roefdeur open. Terwijl ik me slappende houd en door m'n oogleden gluur, zie ik een paar uursters om de hoek kijken. "Hij slaapt nog", wordt er gefluisterd, wat moest hij ook al weer, koffie of thee? Ik wacht gespannen af of het goede antwoord zal volgen. Ja hoor, die blonde weet het zeg, koffie met suiker en die andere alles d'r in. Deur dicht. Even later wordt de beker naast me neer gezet en ik ontwaak officiëel. De dag is begonnen. Als ik de koffie op heb, schiet ik in de kleren, pak de vlag en stap op het achterdek, knipperend tegen het felle zonlicht.

"Goedemorgen schipper", klinkt het vanaf het dek. Gelijk komen een heleboel veel te wakkere mensen met allerlei vragen. Ik mompel iets over vaarschema's en duik snel de roef weer in. Daar is het rustig. Ik schop de dekknecht er uit en ga het ruim in, ontbijten. Er blijkt

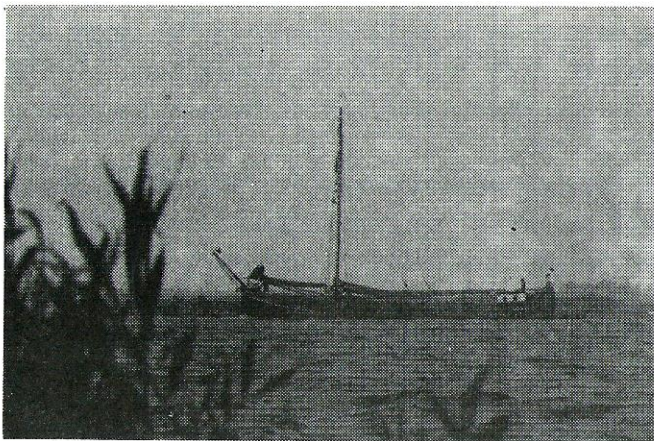


de schipper

alleen nog pindakaas en wittebrood over te zijn. Dan maar weer koffie. De rest krijg ik voorlopig toch niet door m'n keel. Na een bespreking met de kwadraatschippers gaat de klup van boord.

Zo, eerst een negerinnemelkje, daar knap je van op. De dekknecht is alvast de machinekamer ingedoken voor de dagelijkse contrôle. Als hij terug is kijken we samen op de kaart wat voor mooi's we tegen zullen komen. De klup wil van Langweer naar Sloten, rotzooi genoeg onderweg dus. De motor wordt gestart, we varen zonder problemen weg richting Langweerdervaart. Het pontje laat netjes z'n kabels zakken, zodat we snel bij het Prinses Margrietkanaal aankomen. Het is vandaag invoegen op de snelweg. Wat een broodpoepers. We draaien met een geslaagde bocht de Jeltsloot in, waar het stervens druk is. De brug is dicht en er staat een forse dwarswind, zodat we met moeite een lijntje op de wal krijgen. Kop vast en even wachten. Als het licht op dubbel groen springt, vaar ik met een flinke snelheid en diep gestoken zwaard op het bruggetje toe. Dan blijkt er een vent in een motorboot van de andere kant door rood te varen. De brugwachter scheldt, maar ondertussen zit ie wel midden in de brug. Ik sla achteruit tot de kop van de Ebenhaezer begint te waaien en geef noodgedwongen weer vooruit. Nog een keer achteruit en ik kan doorvaren. We blijven net vrij van de brug en ik heb nog tijd om wat minder nette gebaren naar die koektrommelmachinist te maken. Hij kijkt me niet begrijpend aan, de zwarte pet met het ankertje erop diep in de ogen.

Na een voorspoedig tochtje over het Heegermeeer varen we al zwaardendraaiend door de Woudsender Rakken. Goeie oefening voor de dekknecht, die na de Jeltslootbrug een heerlijk kalmerend kopje koffie heeft gezet. Het uur van de waarheid naderd; de brug in Woudsend. Verhalen van

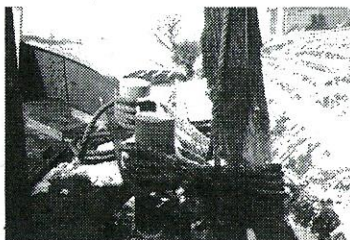


vele collega's hebben gemaakt, dat ik me wat onzeker voel als we de bocht naderen waarachter de brug zich schuilt. Fluks toeteren en de dekknecht voorop. Hoe is het mogelijk, de brug staat open. Er komt alleen van alles van de andere kant, zodat ik wat scheef aan moet komen, als het onze beurt is. Steeds bijsturend krijg ik de Ebenhaezer recht in het bruggat. Hè, hè, nog een paar meter en hij is er door. Ineens hangt er iets voor mijn neus. O, jezus, bruggeld! De portemonnee ligt beneden, ik heb er geen seconde aan gedacht. Hakkelend vertel ik de brugwachter dat ik morgen wel voor twee keer betaal. Mopperend stemt hij toe.

Op het Slotermeer varen wat kwadraten van de klup rond. Iedereen zwaait naar ons, terwijl we doorvaren naar Sloten. Aan de kade van de melkfabriek ligt het weer op z'n hollands geparkeerd. Jachtje, tien meter kade, jachtje, enzovoort. Dan maar de kop op de wal, een bandje ertussen, lijntje over en de aldus ingesloten jachteigenaar even vragen of hij misschien wil verhalen. Meneer was er

eerst, dus ik moet het maar bekijken. Terwijl we liggen te wachten komt de rondvaartboot aanzetten, dus haal ik de kont wat bij de wal. Onze zwarte Ebbie komt nu vlakbij het witte rompje van meneer daar, die luid protesterend zijn biezen pakt. Na het afmeren kalmeer ik de man met een borreltje. Hij vindt het uiteindelijk best knap, zo'n stelletje amateurs op zo'n grote bak.

De huurklup komt binnendruppelen en er wordt eten gekookt. Wij, de dekknecht en ik, werken het logboek bij en drinken een borreltje. Na het eten een kopje koffie en een sigaartje en even de wal op. Er blijft een ploegje aan de bar zitten en er gaan wat mensen de wal op. Na sluitingstijd van de walkroegen gaat het aan boord nog even stevig verder, totdat het merendeel het wel gezien heeft. Bar dicht en nog even een afzakkertje in de roef. Daarna een rondje over dek of alles nog goed zit en het zit erop. Slaapzak in, licht uit en slapen.



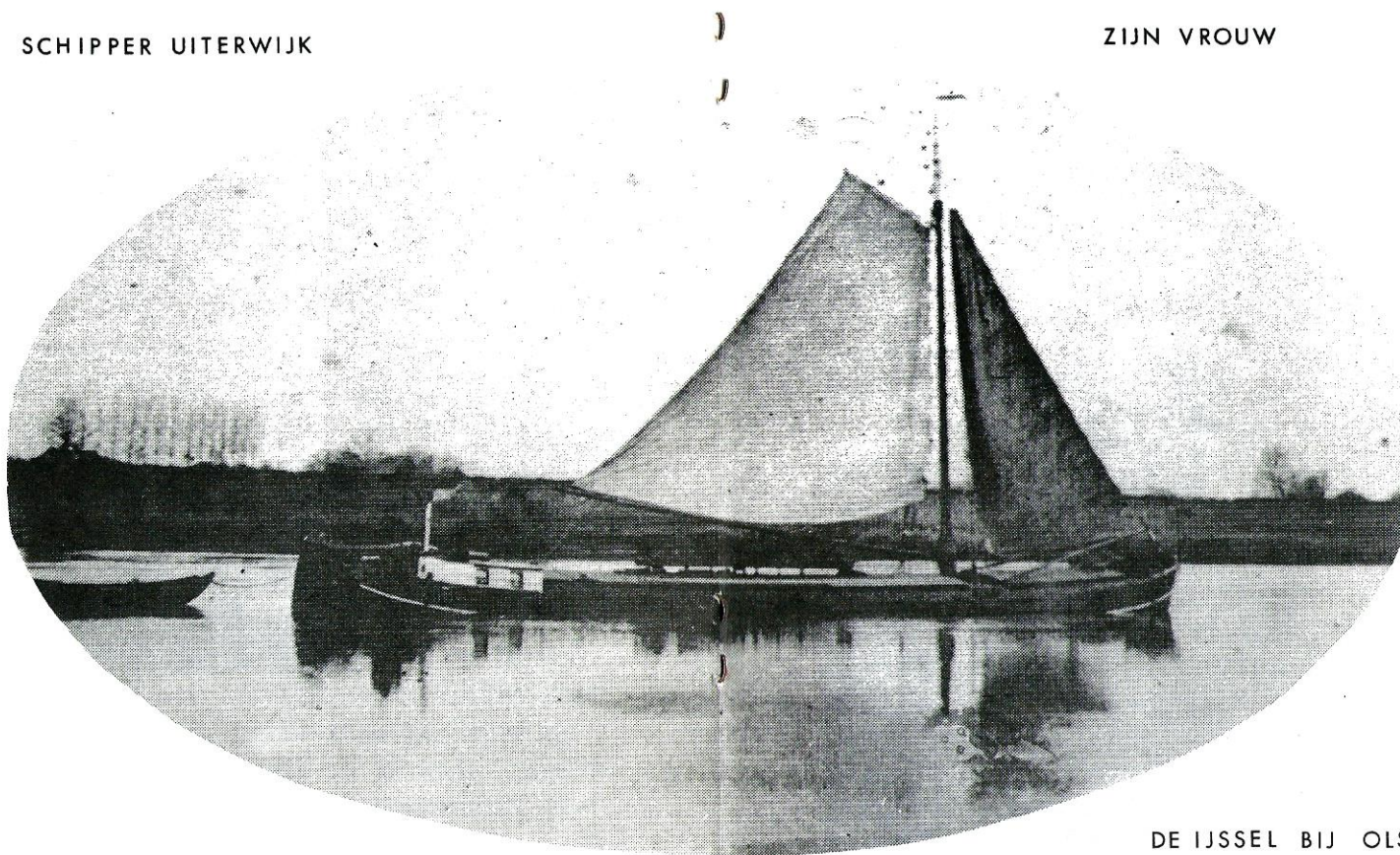


SCHIPPER UITERWIJK

de ebenhaezer anno 1938



ZIJN VROUW



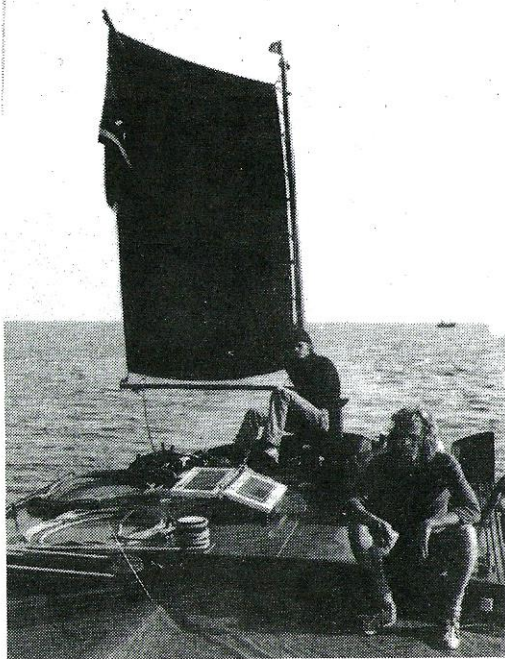
DE IJSSEL BIJ OLST

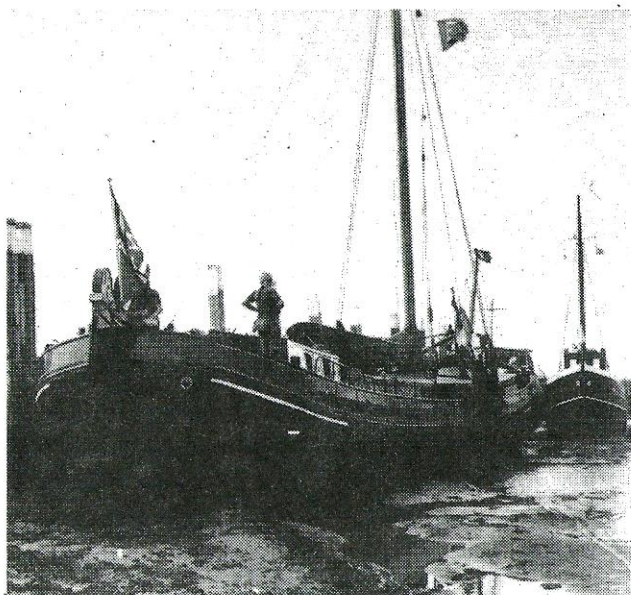
Weer onder zeil...

In april 1974 zeilde het "Homeschip" weer. Na een periode van tien jaar stilstand en motorvoortbeweging kon het wederom op authentieke wijze over de meren en kanalen varen, gedreven door de wind.

Binnen Euros was het vaargebied al aanzienlijk uitgebreid. Het schip maakte vele tochten door Nederland. Een van de eerste was een tocht van Meppel via Hoogeveen en Almelo naar Enschede. Deze omweg werd gemaakt, omdat de opduwer te weinig vermogen bezat om de Ebenhaezer de IJssel stroomopwaarts te laten varen. De tocht verliep evenwel nog niet zonder problemen. Een van de vele sluis-

het druiltje





schiermonnikoog

jes in de Hoogeveense vaart was dermate met kroos vervuld, dat het schip op handkracht binnen gelierd moest worden. Dit woog echter zeker op tegen het fraaie natuurschoon, waar door gevaren werd.

Daarna werd voorzichtig de kop van Overijssel en het merengebied van Friesland verkend. Van de vele dagtochten, zoals ze tegenwoordig gemaakt worden, was toen nog geen sprake. Het kon toen nog voorkomen dat een eerstejaars stagair het schip als woonruimte kon gebruiken voor zijn stage in Sneek. De eerste huurders waren er al wel. Een groep zeeverkenneren uit Haren, die de Ebenhaezer gebruikten als woon- en eetschip.

Al gauw werd binnen de vereniging ingezien, dat het schip een mooie en goedkope vakantie gelegenheid was. Ook voor het organiseren van wedstrijden binnen de studentenwereld op plaatsen buiten Twenthe ging het schip gebruikt worden. Zo kwam het dat het schip het IJsselmeer opging

en zelfs tot op de Braassemermeer geraakte. Wederom een tocht voor de leerlingschippers en een eerste kennismaking tussen de hoofdstad en de Ebenhaezer. De Botteraces bracht het schip in de kustplaatsen langs het IJsselmeer, wat de verenigingsleden en de schippers een wijdere blik op het vaargebeuren gaf.

Ook andere gebieden van Nederland werden opgezocht. Zo is er een tocht gemaakt vanaf Lemmer via Leeuwarden, Dokkum, Zoutkamp, Assen, Meppel, Zwolle en Eefde naar Enschede en een tocht van Muiden via Utrecht, Arnhem en Zutphen naar Enschede. Beide waren terugtochten na het zomerseizoen. Een aantrekkelijke tijd om te zeilen. Het is dan wat rustiger op het water en als het een beetje meezit kon er genoten worden van prachtig herfstweer. Het kon natuurlijk ook tegenzitten. Zo is het voorgekomen dat er voordat er gevaren kon worden eerst het ijs van het achterdek verwijderd moest worden of dat er met varen gewacht moest worden tot de grondmist boven de kanalen opgetrokken was. In de koude, vroege ochtend was het dan eerst een borrel, dan een kop hete soep en als dat binnen was werd er pas over echt ontbijten gedacht. De laarzen werden voor de kachel weggehaald en wie ze bij zich had trok zijn twee truien aan.

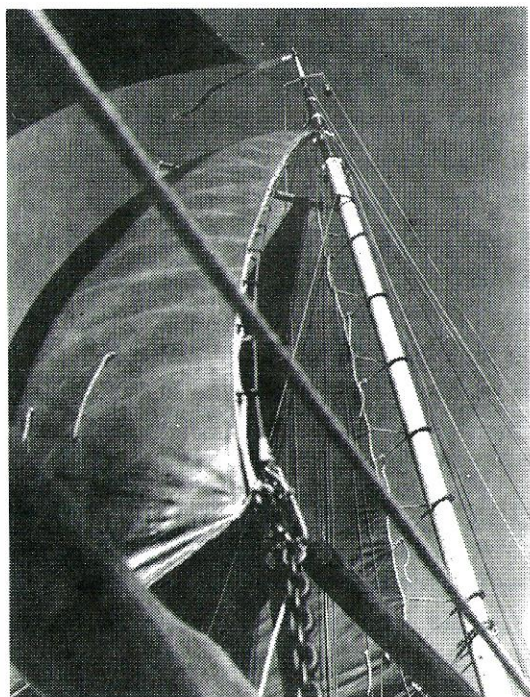
In de loop van de dag kon dan laag voor laag uitgepeld worden tot zo ongeveer twee uur, waarna het geheel weer in omgekeerde volgorde aangetrokken kon worden. Zes uur op voor de eerste opening van de brug en doorvaren totdat de bruggen en sluizen niet meer bediend werden.

Het werd duidelijk, dat de leden van Euros de Ebenhaezer steeds meer als vervoermiddel gingen zien, het schip verkreeg zo zijn eigen plaats in de vloot van Euros. Buiten het veranderde vaarkarakter van de Ebenhaezer werd ook in de loop der jaren het gebruik gewijzigd.

De eerste twee jaar van de Ebenhaezer binnen de vereniging werd het schip nog echt als kluphuis gebruikt. Samen met de twee Sterns en de Michiel, onze open Draijer, lag het in de buurt van de Beulaker- en Belterwijde, een aantrekkelijk zeilgebied, dat niet te ver uit de buurt van Twenthe lag. De thuishaven van het schip was Zwartsluis, een gemeente, die de groei van de watersport zag aankomen en daarom het varen in de buurt van Zwartsluis propageerde. De vereniging was nog niet zo groot en het gebruik van het schip in het hoogseizoen was veel minder dan tegenwoordig. Een factor, die hierin meespeelde, was natuurlijk de wat primitieve inrichting van het schip. De vloer bestond nog uit de oude vette planken, waar vroeger de lading op lag, de keuken was een oude tafel met daarop een butagasstel, het toilet was nog chemisch en aan een echte bar was nog helemaal niet gedacht.

Door de gewijzigde behoeften en het groter worden van de vereniging veranderde dit al gauw. Ook de eisen van de nieuwe huurders werkten hieraan mee. Een nieuwe motor en een nieuwe inrichting maakten dat de Ebenhaezer een ander leven ging leiden. De trektochten, al of niet met kleine bootjes erbij, kwamen in zwang, mede door de uitbreiding van de Eurosvloot. Ook het huurdersbestand breidde uit en daarmee het vaarseizoen. De binneninrichting werd verbeterd en uitgebreid met grotere watertanks en andere noodzakelijke inventaris. De funtie van het schip bleef evenwel hetzelfde: dat van onderdak voor de vermoeide en natte Euroszeilers, die daar hun slaapzakje kondensspreads, hun pilsje, borreltje en voor de liefhebber frisdrankje konden drinken en konden praten over het wel en wee van de vereniging.

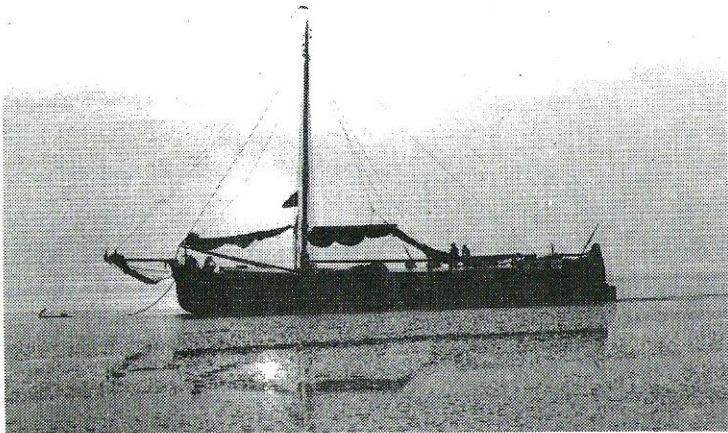
Toch waren de leden en schippers aan iets nieuws toe:



Leilen met de Ebenhaezer!

Opmerkelijk was echter, dat tijdens het eerste zeilseizoen de belangstelling nog niet zo groot was. Een oorzaak was misschien hierin gelegen, dat er verhalen over onder de mast losspringende verf, buigende gieken en trillende dekluisen de ronde deden. Gelukkig waren deze, zoals zeilers betaamt, zwaar overdreven. Al gauw was men over deze angsten heen en moest er zelfs een limiet gesteld worden aan het aantal opvarenden.

In het begin moest nog wel eens de motor te hulp komen bij een overstagmanoeuvre, maar na wat oefening, het was zelfs zo sterk, dat ons in Hoorn door iemand, die ons op het IJsselmeer had gezien, gevraagd werd wat wij allemaal aan het doen waren, terwijl we gewoon met een oefen-





ning hijsen en strijken van de zeilen bezig waren, kregen een aantal schippers het zeilen met het schip in de vingers. Voorzichtig werd ook aan enkele wedstrijden meege-
daan, waarvan de Klipperrace in 1976 een vijfde plaats opleverde. Het schip kreeg zijn eigen plaats binnen de zeilende Eurosvloot en trektochten over het IJsselmeer en zelfs de Waddenzee werden gemaakt.

Ook bij andere manifestaties was de Ebenhaezer present. Meegedaan werd aan de vlootshouw van varende museumschepen tijdens Sail 700 te Amsterdam, waar een unieke verzameling van deze schepen over het water trok als decor voor hun grote zeegaande broers, de drie of viermast opleidingsschepen van verschillende naties. Meegedaan werd ook aan verschillende onderlinge wedstrijden voor schepen als de Ebenhaezer en werd het schip ter beschikking gesteld, samen met vele soortgenoten, voor een ver-

huurweekeind ten bate van het zeilen met gehandicapten.

De mooiste ervaringen waren evenwel de zeiltochten op het wad. Het zilte nat, het gebonden zijn aan de natuur, veroorzaakt door de altijd weerkerende eb en vloed beweging, dat waren nieuwe en verrassende ervaringen voor menig Euroslid en donateur. Zo kon het voorkomen dat je de ene dag tien uur zeilde en de volgende dag lag uit te rusten aan het Noordzeestrand van een van de eilanden. Een geheel nieuwe ervaring was ook het droogvallen met de Ebenhaezer; "zo komen er dingen aan het licht, die je anders nooit ziet" is een bekende uitspraak binnen de vereniging geworden, terwijl de daaraan verbonden wadloop-tochten, het spelen met zand en water (iedereen blijft tenslotte een beetje kind) en het zoeken van mosselen voor de avondmaaltijd behoren tot een van de vele geneugten van het varen op de Waddenzee.

Er werden grote tochten gemaakt over het westelijke gedeelte van de Waddenzee en zelfs een tocht onder Terschelling, Ameland, Schiermonnikoog en Rottum door. Denkend aan de vele Duitsers op de Nederlandse waddeneilanden, vonden we het nodig een contraprestatie te leveren en Borkum aan te doen. Dat je daar een paspoort voor nodig hebt, daar had niemand aan gedacht. Maar dat was te regelen. Moeilijker werd het evenwel toen we weer in de haven van Delfzijl aankwamen. Door de conflicten tussen de binnenschippers en de regering lag de sluis door zo'n zeventig schepen versperd. Voor ons net op tijd, een volgende huurklup stond te wachten, werd de versperring opgeheven.

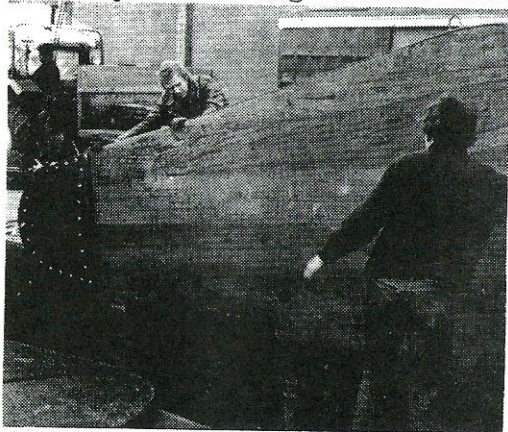
Al met al ervaringen met een schip waar we trots op kunnen zijn en waarmee het een plezier is om mee op de meren en plassen van Nederland te varen.

De zwaarden

Wellicht de belangrijkste attributen om ongewenst afdrijven te voorkomen worden van eikenhout gemaakt!? Nu moet u niet denken dat het bij die zeilers zo'n vrijgevochten bende is als deze uitspraak suggereert. Wij doelen natuurlijk op die stukken hout die aan weerszijden van ons schip hangen. Ze heten zwaarden. Van Yk geeft in 1697 al een verklaring voor deze naam: "Schips-swaarden, misschien zo genaamd, omdat deze gelijk het zijd-geweel, ook op 't Schipszijden gevoerd werden, dienen om de Scheepen met een van ter zijden, of van vooren in de Zeilen vallende wind, varende, voor 't wegwijken te ondersteunen."

Over de vorm van zulke zwaarden is men het nooit helemaal eens geweest. Van Yk zegt er het volgende over:

"Tweemaal Schips Holte neemen sij gemeenlijk voor haar Langten aan; haar halve Langte stelt haare Breedte; en Schips Huis dubbeld genomen, sal haare Dikte aan het boven Eynde wesen". Over het profiel: "Derselver Fatsoen is geheel na 't oog van den Bouwmeester".



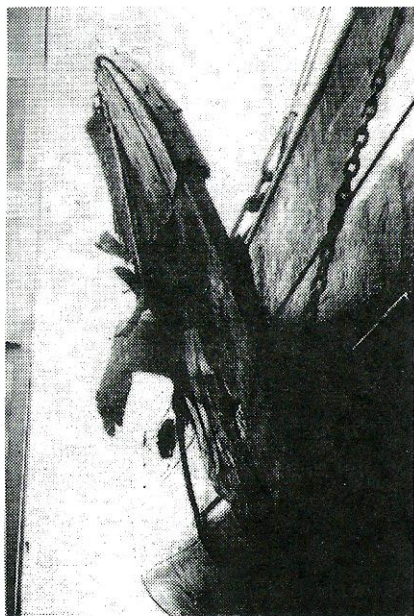
Van Ioon uit wat later datum meent dat een zwaard gewoon vlak moet zijn en zegt er bij dat iemand die anders doet er gewoon niets van weet. Ook over de hoek die de langsas van een zwaard met de lijn door kiel en stevens zou moeten maken heerst (nog altijd) verschil van mening.

Zo heb je nogal wat knopen door te hakken als je het plan hebt opgevat een paar zwaarden voor je schip te maken.

Onze eerste zwaarden dateerden uit 1914 en waren compleet verrot. Al varende leer je dan dat het manoevreren met de Ebenhaezer zonder zwaarden wat lastig is. Reden om er toch maar iets aan te hangen. Er kwamen voor nood twee oude stalen zwaardjes, die eigenlijk veel te klein waren.

Zolang het om motorvaren ging lukte dat nogwel. Toen de

Ebenhaezer weer ging zeilen kwamen er (eiken)houten zwaardjes. Na enige jaren ervaring opdoen met de zeilende Ebenhaezer bleken de richtlijnen van meneer Van Yk toch wat te algemeen. Daarbij is het huidige tuig van de Ebenhaezer zeker niet te klein, zodat we tot de conclusie moesten komen dat de zwaarden dat wel waren.



Een ongelukje verhaastte toen de urgentie om een paar andere te maken. Dat karwei, dat voorlopig de afsluiting vormt van de opbouwperiode van de Ebenhaezer is winter 1975/1976 vol enthousiasme aangevat en voltooid, volgens een, voor zwaarden, geheel nieuwe constructiemethode, nl. door kruiselings planken op elkaar te lijmen tot een zeer stevig geheel, waarbij we zelfs moesten afzien van het traditionele eikenhout, maar ja.....

De opduwer

Een bolle buik, geaccentueerd door een gele bies, met daarin een 12 pk 2 cylinder Listermotor omringt door zware spaakvliegwielen: dat was de opduwer. Sierlijk door het water ploegend, met zijn boeg net boven water, heeft hij de Ebenhaezer twee jaar lang voortgestuwd.

Hij werd aangekocht in 1968 te Stadskanaal voor het bedrag van tweeduizend gulden, iets waar toendertijd een lening voor afgesloten moest worden. Na trouwe dienst en een grote revisie, waarbij onder andere het schroefaslager vervangen werd, werd hij in 1970 voor de somma van achtentwintighonderd gulden naar een plaatsje langs de IJssel verkocht.

Met lede ogen werd het vertrek aangezien, trots als wij toen waren op dit mechanisch juweeltje. Nooit weigerde hij dienst en bij menig vrolijk evenement bezorgde hij het nodige plezier.



mechanisch juweeltje

Kleintje Ebenhaezer

Nadat de opduwer (onder intimi steevast het "opneukertje") was ingeruild voor een Kromhout dieselmotor, een driecylinder middeldruk van 45 pk bij 1500 omwentelingen, met daarachter een omkeerbare schroef voelden we pijnlijk het gemis aan een handzaam vaarttuigje om schipper en bemanning van de Ebenhaezer, na gedane arbeid naar de kroeg heen en weer te transporteren. Aangezien bij alcohol geen snelverkeer past en ook zeilers enige konditie behoeven, werd het plan opgevat een bijbootje aan te schaffen dat geheel op ellebogenstoom wordt voortbewogen.

Na enige vergeefse pogingen werd uiteindelijk een lief vletje op de kop getikt. Eigenlijk was dat min of meer bij toeval, want we gingen in Zwolle op zoek naar een mast. Deze bleek kwalitatief niet om over naar huis te schrijven. Een bijbootje werd het wat onverwachte resultaat van ons tochtje.

Het bootje werd Ebbie gedoopt. Menig Sternzeiler is er al mee van lagerwal gehaald en menig kratje bier is er al mee naar de Ebenhaezer geroeid. Helaas, een lang leven was het beestje niet beschoren. Op een woelige IJsselmeertocht sloeg hij vol. Ondanks hardnekkige pogingen het dappere scheepje te bergen, moesten we zwichten voor de elementen. Nooit is meer iets van deze metgezel vernomen. Toekomstige inpolderingsacties van Rijkswaterstaat zullen wellicht eens een volgende generatie voor de nodige verrassingen zetten.

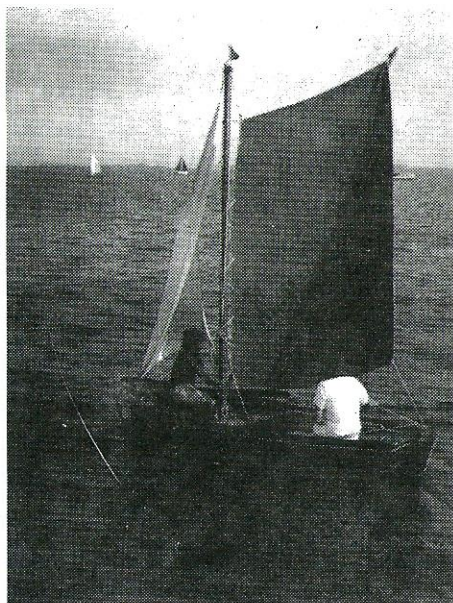
In ons verenigingsblad verschenen na het treurige verscheiden van de Ebbie enige ironische puzzeltjes. De oplossing hiervan zal op zich laten wachten tot het gehele

IJsselmeer ingepolderd is.

Al met al zaten we toen weer zonder bijboot. Ook dit probleem werd, zij het met wat strubbelingen opgelost. De werf, die ons een vletje verkocht had, bleek bij het afhaken van dit bootje het reeds weer verkocht te hebben. Na de verzekering gekregen te hebben, dat hij ons een andere zou na zenden konden we weer vertrekken. Het is inderdaad aangekomen en de nieuwe Ebbie blijkt tot nu toe een zeer volgzzaam bootje. Aangezien het bloed kruipt waar het niet gaan kan en zeilers nu eenmaal geen roeiers zijn, is er al vrij spoedig een zeiltje op de Ebbie gekomen, gecompleteerd met een zwaardje en een roertje. Het spriettuigje en het enkele zwaardje vereist wel enige ervaring voordat er met het bootje gezeild kan worden, maar de zeileigenschappen zijn toch dusdanig dat enige enthousiasmeringen zich gewaagd hebben aan een enkel wedstrijdje met de Ebbie, waaronder zelfs een 24-uurs wedstrijd.

wanneer krijg ik nou m'n tweede

zwaardje?



Toekomst

Terugziend in de jaren mogen we stellen dat we, wat de Ebenhaezer betreft, een schip hebben gerestaureerd waar we, terecht, trots op mogen zijn. De vele werkuren van enthousiaste verenigingsleden, niet zelden ten koste gaand van de studie, zijn niet voor niets geweest. Een schatting maken van dit aantal uren zou onbegonnen werk zijn. Om een voorzichtige indruk te geven: er moet gedacht worden aan een getal van tenminste vijf cijfers.

We hebben geprobeerd in dit boekje een summier overzicht te geven van de werkzaamheden die verricht moesten worden om de Ebenhaezer te maken tot wat zij nu is.

We beseffen echter, dat omkijken, de handen ineen vouwen en vervolgens simpel op onze lauweren te rusten, niet de manier is om het behaalde resultaat in stand te houden. Daarom op deze plaats ook wat toekomstbeschouwingen. De Ebenhaezer is voor watersportbegrippen een groot schip. Dit doet zich bijvoorbeeld duidelijk gevoelen in hoogtijweken, zoals de bouwvakvakanties. Het varen met de Ebenhaezer is dan geworden tot een niet eenvoudige bezigheid, om maar te zwijgen van het voor de wal komen. Het parkeren van een touringcar langs de grachten van Amsterdam in het spitsuur is een goede vergelijking. Deze problematiek speelt niet alleen in Friesland; de laatste jaren is het tijdens de zomermaanden al zo goed als onmogelijk een haven op één van de Waddeneilanden aan te doen, of een plaats te vinden in één van de populaire IJsselmeerplaatsjes.

Een ander aspect van de toekomst wordt niet zozeer bepaald door onze medewaterporters, maar is afhankelijk van onze naaste omgeving. We doelen hiermee op de nieuwe ideeën omtrent universitaire vorming, die verkorting van de studieduur beogen. Dit zal zeker zijn weerslag vinden binnen de zeilvereniging. De mogelijkheden om uren vrij te maken voor het arbeidsintensieve onderhoud aan de Ebenhaezer,



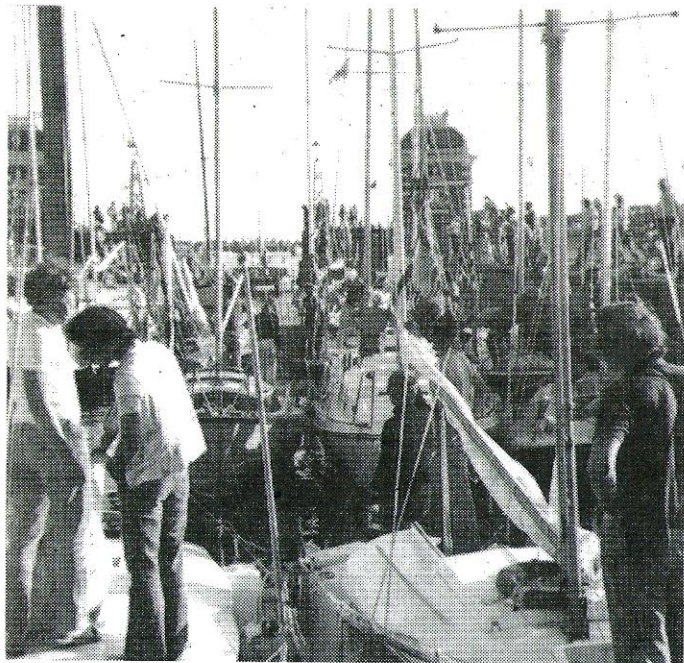
de Iemster sluis 17.05 uur

zullen beperkter zijn dan wij in het verleden gewend geweest zijn.

Ook zal het voor de meeste schippers lastiger worden om zich in het voor- en naseizoen vrij te maken voor het varen met het schip. Duidelijk is dat de opleiding van

nieuwe schippers, die momenteel minimaal twee zomerseizoenen duurt, in deze nieuwe situatie behoorlijk in het gedrang komt.

De zeilvereniging heeft echter in het verleden wel voor "hetere vuren" gestaan. Het is gebleken dat zij flexibel genoeg is om zich aan te passen aan veranderde omstandigheden.



idem, 17.10 uur

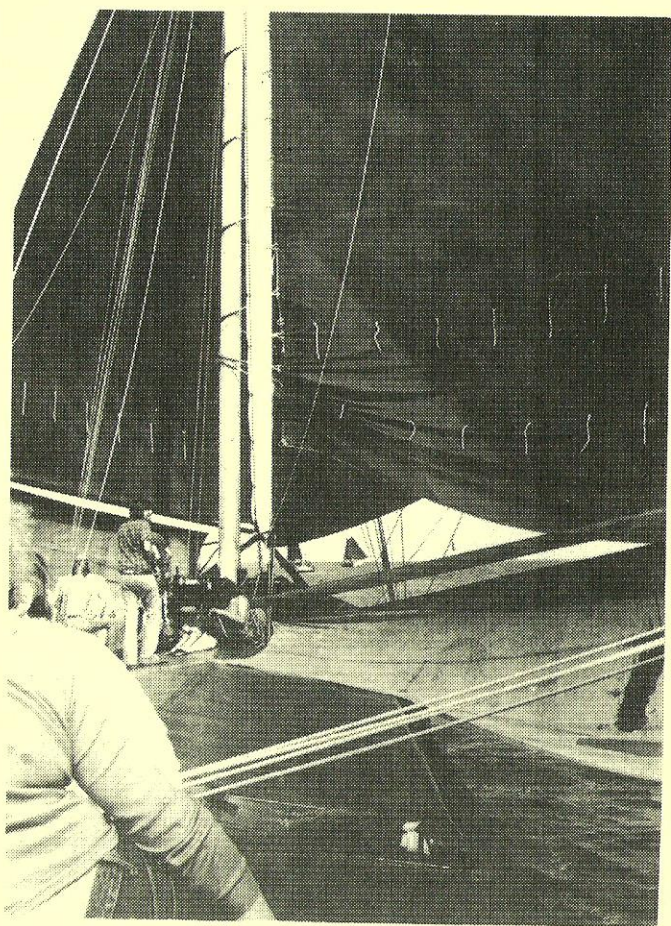
Dit geeft ons goede hoop de toekomst ondanks deze sombere geluiden vol vertrouwen tegemoet te zien.

We verwachten dan ook dat na deze tien jaar het schip nog lange tijd Eurosbezit zal zijn.

De Ebenhaezer heeft ons in de afgelopen jaren veel plezier bezorgd en zal ook in de toekomst voor velen een bron van inspiratie blijven.

Aan de Ebenhaezer zelf zal het niet liggen.





28-4-1977