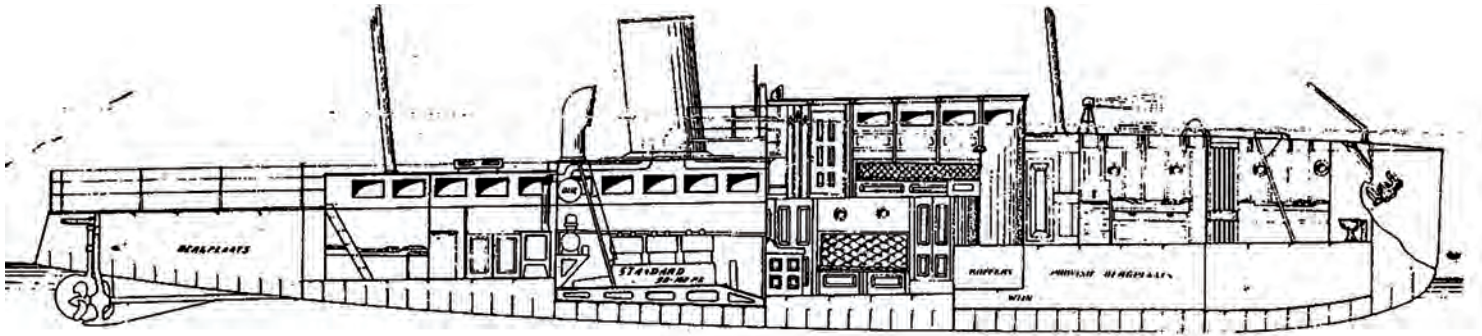


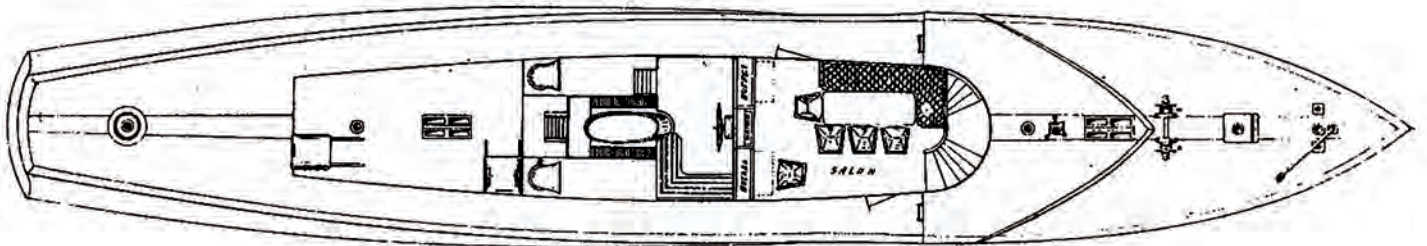
Nymphaea

AUTOBIOGRAFIE VAN EEN JACHT

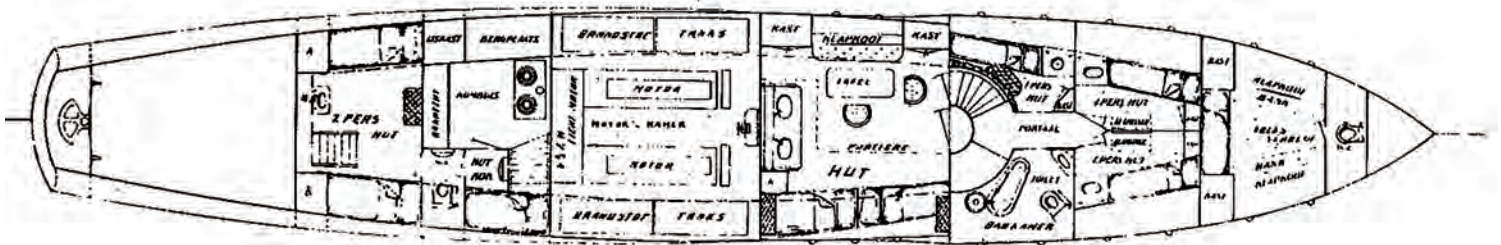
Dick Pels



Langsdoorsnede.



Dekplan.



Indeelingsplan.

INHOUD

Vooraf	7
Geboorte en doop	10
Jonge jaren	38
Bewegende beelden	58
Roaring Twenties	72
Crisis en oorlog	96
Onrust	108
De ontmoeting	124
Urker jaren	146
De verbouwing	170
Waterland	190
Pensioen	210
Epiloog	230
Literatuur en andere bronnen	235



VOORAF

Dit boek is de culturele biografie van een varende monument, dat in 2017 de respectabele leeftijd van honderd jaar bereikte. Dat is op zichzelf al een wonder, want het leek meerdere malen rijp voor de sloop. In 1978 stapte ik aan boord, en vanaf dat ogenblik gaat de geschiedenis van het schip gelijk op met mijn eigen geschiedenis. Het waagstuk van dit boek is dan ook om de geschiedenis van een ding op een bepaald moment te laten overgaan in een autobiografie – waarbij niet mijn persoon maar het ding centraal blijft staan.

Hoe komt het dat ik dit van onder en boven lekkend vergiet ‘op mijn schou-
ders nam’, met de droom om het in zijn oorspronkelijke staat te herstellen?
Heeft een schip soms een ziel? Mijn oorspronkelijke romantische vrijheids-
droom (varen, bewegen, avontuur) bleek al gauw het omgekeerde daarvan: een
grimmige realiteit van onderwerping en slavernij. Een oud schip vreet tijd en
geld, eist zwaar en smerig werk, zorgt voor vieze handen, rug- en buikpijn.
Door het jarenlange werk eraan werd het een deel van mijzelf, een soort uitge-
breid lichaam. Ik woon op de boot, maar de boot woont ook in mij.

De *Nymphaea* (Latijn voor ‘Waterbloem’) werd in 1916-1917 gebouwd voor
de Rotterdamse reder Albert Goudriaan, naar een ontwerp van de toen nog
onbekende scheepsarchitect H.W. (Henri) de Voogt. Met zijn 30 meter
lengte was het het grootste stalen motorjacht dat tot dan toe in Nederland
was gebouwd. Tot aan de Tweede Wereldoorlog werd het gebruikt voor tal
van kortere en langere tochten langs de binnenwateren en overzee. In 1941
werd het door de Duitse Kriegsmarine gevorderd om dienst te doen in het
‘Holland Flusssicherungs-Flottilje’. Goudriaan overleed vlak na het einde van
de oorlog, in juni 1945. Het jacht werd door de Koninklijke Marine terugge-
bracht, maar door de familie verkocht aan het Loodswezen. Onder de naam
Onrust deed het tot 1950 dienst als directievaartuig vanuit de standplaats
Den Helder.

Daarna kwam het schip in particuliere handen, en versleet het in snel tempo
een aantal kleurrijke eigenaars. Via de lerares Erna Lokhorst kwam het schip,

inmiddels *Lord Onrust* gedoopt, in mijn vaarwater. In de jaren daarna gaf ik het de oude naam terug en herstelde het zo goed mogelijk naar het profiel van de jaren twintig. Inmiddels woon ik er al meer dan veertig jaar op (samen) en toeren we er regelmatig mee rond op de Nederlandse wateren.

Zo vaart de *Nymphaea* in een min of meer rechte lijn door de tijd, en vaar ik met haar mee, waarbij ik allerlei zijsprongen maak naar het culturele en sociale netwerk waarin het schip zijn plaats had en heeft. Hoe gaat zo'n uniek object van hand tot hand en van 'hoog' naar 'laag'? Hoe veranderen de functies en betekenissen ervan in de loop der tijd? Wat is de relatie tussen hoofd- en handwerk, tussen zogenaamd slim en dom werk: een acuut probleem voor intellectuelen (zoals ik) met een boot? Welk prestige geeft het bezit van een ding van naam en faam, en welke verplichtingen legt het op aan degene die daar gevoelig voor is? Niet te vergeten: waarom bestaat er zo'n moeizame relatie tussen vrouw en boot (want de schipper is zoals men zegt met zijn schip getrouwd)?

Een rode draad van dit verhaal wordt gevormd door de 'kruispaden': wegen die in de tijd over elkaar heen liggen, zodat je in je eigen voetstappen treedt en jezelf (of het schip zichzelf) tegenkomt, onder een ander gesternte en in een andere gedaante. Een voorbeeld is het eerste bezoek van Goudriaans *Nymphaea* in 1920 aan het toenmalige Zuiderzee-eiland Urk, en dat van 'mijn' *Nymphaea* in 1979 naar wat nu een eigenaardige enclave in de Noordoostpolder is. In de zomer van 1997 bracht ik het jacht weer terug in de Rotterdamse Veerhaven, voor het eerst nadat het daar in 1941 door de Duitsers was weggehaald. Dezelfde historische sensatie overviel me op kruispaden in Veere, Den Briel en Terschelling.

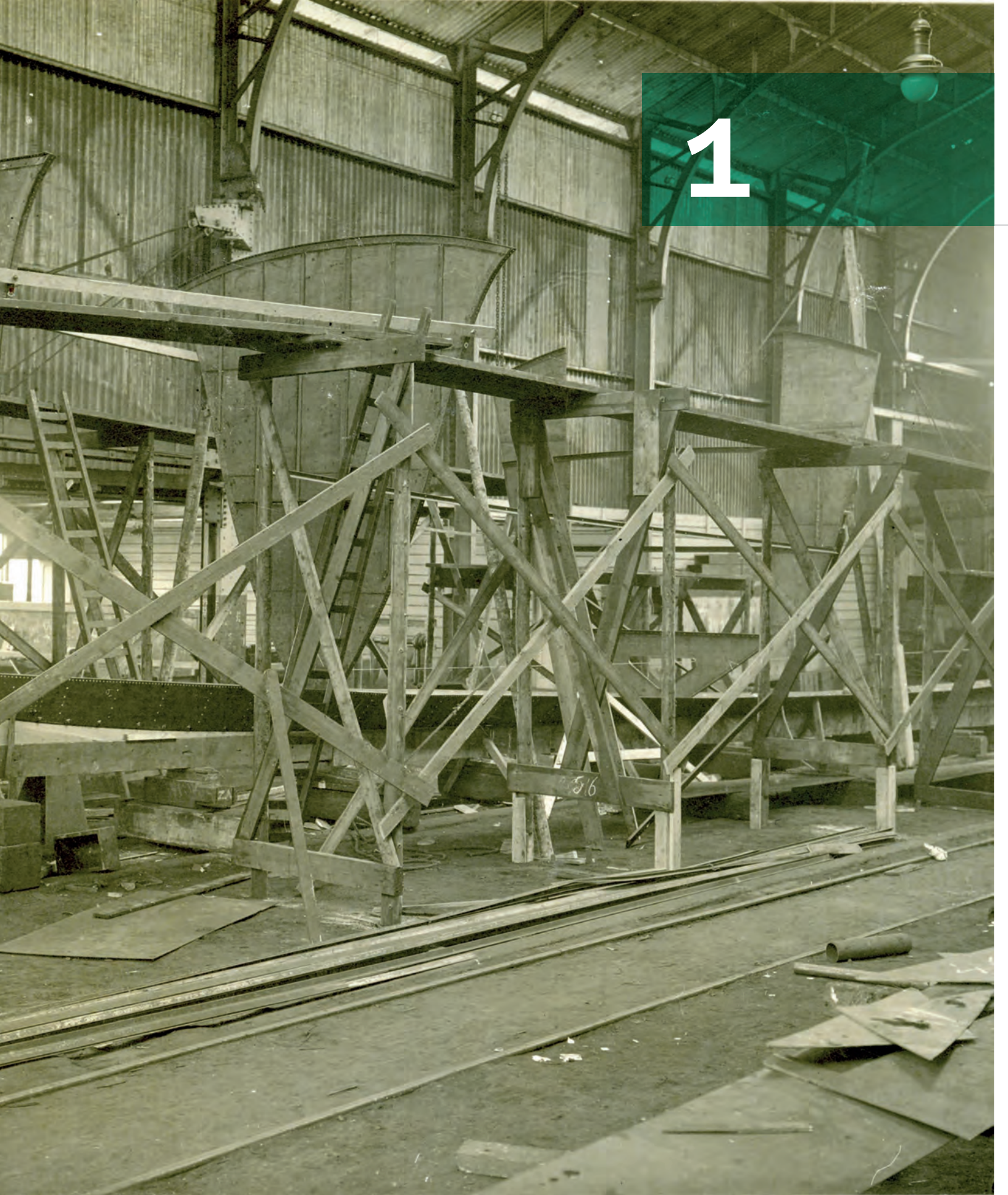
Zo gaat de onpersoonlijke geschiedenis van een drijvend ding naadloos over in een persoonlijke autobiografie, waarbij het tweede verhaal steeds ondergeschikt blijft aan het eerste. Beter gezegd: het onderscheid tussen ding en persoon vervaagt. Een varende monument als de *Nymphaea* blijkt een eigen persoonlijkheid en uitstraling te bezitten. De eigenaar loopt op zijn beurt het risico om te worden 'verdingelijkt' en een slaaf van zijn bezit te worden. Op haar tocht door de tijd komt de *Nymphaea* op een gegeven ogenblik mij tegen, keurt mij, en neemt mij met enige aarzeling aan boord. Kan ik doen alsof de boot leeft en spreekt via mij, of is dat zelfbedrog? Om lucht te geven aan die levenslange verwarring over mijn ijzeren dame bleek schrijven niet genoeg, en heb ik enkele jaren geleden dit liedje gemaakt:

I've often wondered how it could be
The iron lady hit on me and I fell for her
Though I didn't want to see the truth
She and I have travelled through the years
She has carried me through the seas to my destiny
Wherever that might be.

She has stolen my money, she has eaten my time
I worked my ass off far beyond my prime
The lady gets younger while the captain grows old
But now we're ready to rock 'n roll

'The Iron Lady' op de cd *Crosspath*, 2015 (o.a. Spotify)

1



GEBOORTE EN DOOP

Conrad en De Voogt

Er is weinig meer over van de plek in Haarlem-Noord waar mijn ijzeren dame in 1917 het licht zag. Alleen de Werfstraat en de Paul Krugerkade herinneren nog aan het tracé van de voormalige werfgrachten. Ook de oude binnenhaven is gedempt, om plaats te maken voor het Paul Krugerpark. Dat werd later herdoopt tot Nelson Mandela-park, maar de overige straatnamen in deze Afrikaanderbuurt herinneren nog steeds aan Boerengeneraals. Op de plaats van de grote bouwloods staat nu een leegstaande broodfabriek, en op die van de deftige directeursvilla rijst een hoge woontoren op. De naam Conrad tref je alleen nog aan op een gymzaaltje in het park. Waar vroeger de klinkhamers ratelden, schuifelen nu consumenten door de Vomar, de Aldi, de Action en de kringloopwinkel Rataplan. Maar ook dit winkelcentrum heeft zijn langste tijd gehad: het zal binnenkort worden gesloopt om plaats te maken voor een compacter complex en een paar honderd woningen.

In 1883 begon Thomas Figee op deze plek aan het Noorder Buiten Spaarne een werf voor de bouw van baggermolens, zandzuigers en elevators. In 1876 was het



VIEW OF OUR YARD AND FACTORIES AT HAARLEM.



↑ De werf Conrad in 1928. Midden: de bouwloods. Linksboven: het Spaarne. Links van het midden (schuin): de Paul Krugerkade, nu Paul Krugerstraat.

← Winkelcentrum Spaarneboog, 2020. Midden: de verlaten broodfabriek. Onder: het Nelson Mandelapark.

→ Hoofgebouw en binnenhaven (nu Werfstraat), 1930.



↓ Bezoek van Koningin Wilhelmina aan Conrad in 1914. Aan de overkant van het Spaarne is het werfje van H.W. de Voogt zichtbaar.



Noordzeekanaal geopend, dat nog deels met de schop en de kruiwagen was gegraven. Maar sindsdien had de kanalen- en havenbouw ook internationaal een grote vlucht genomen, en was de vraag naar door stoom aangedreven grondwerktuigen geëxplodeerd. De naam Werf Conrad was een eerbetoon aan de waterbouwkundige en spoorwegpionier Frederik Willem Conrad (Spaarndam 1800-München 1870), die betrokken was geweest bij het graven van het Suezkanaal, het eerste spoorwegstation van Haarlem had ontworpen, en in 1847 medeoprichter was geweest van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs (KIVI). Vanwege een compagnonschap met Pieter Goedkoop, een telg uit de bekende Amsterdamse scheepsbouwersfamilie, veranderde de naam in Thomas Figuee en Compagnie C.V. Vanaf 1887 namen ook de Hengelose machinebouwers Stork een aandeel in de werf, die werd voortgezet als de N.V. Scheepswerf Conrad v/h Thomas Figuee & Co.



← Henri de Voogt.

Schuin aan de overkant, aan de oostzijde van het Spaarne, begon in 1912 H.W. (Henri) de Voogt, een twintigjarige Delftse eerstejaarsstudent scheepsbouwkunde, een werfje voor de nieuwbouw van zeil- en motorboten onder de naam Haarlemsche Jachtwerf Ltd. Hij had al op zestienjarige leeftijd zijn eerste zeilboot gebouwd, en vierde de opening van zijn werfje in juli 1913 met de lancering van een motorraceboot. In dezelfde zomer vestigde de jonge scheepsarchitect meteen de aandacht op zich met zijn prijswinnende zeiljacht de *Narmada* op de Eerste Nederlandsche Tentoonstelling op Scheepvaartgebied (ENTOS), die op 5 juni door koningin Wilhelmina op het Tolhuisterrein in Amsterdam-Noord was geopend.

Die groots opgezette en drukbezochte tentoonstelling had als doel de sloop-



↓ Naambordjes op het stuurdek van de *Nymphaea*.

↑ De Haarlemsche Jachtwerf, 1920.





↑ Affiche ENTOS 1913.

→ ENTOS, Amsterdam-Noord.



vaart te promoten als bron van nationale welvaart en om Amsterdam als moderne havenstad op te stuwen in de vaart der volkeren. Behalve de vele stands waar rederijen, scheepsbouwers, architecten en machinebouwers hun beste beentje voorzetten, kon het publiek ook vele afgemeerde schepen bezoeken en genieten van concerten, roeiwedstrijden en vuurwerkshows. Achter het monumentale hoofdgebouw met zijn dubbele torens betrad men een groot terrein met expositiehallen, een restaurant en een lunapark. Ook klonk er een speciaal ENTOS-lied: 'Entos, Entos, wat zijn wij blij, scheepjes kijken aan de overkant van het IJ!'. Wilhelmina was na een vervolfbezoek zo enthousiast dat zij aandrong op de stichting van een Amsterdams scheepvaartmuseum. Dat werd in 1922 daadwerkelijk gevestigd in de De Lairesestraat, om in 1976 te verhuizen naar de huidige locatie in 's Lands Zeemagazijn op Kattenburg.

Het is waarschijnlijk dat Henri de Voogt en de Rotterdamse reder Albert Goudriaan elkaar voor het eerst op de ENTOS hebben ontmoet, en daar het contact legden dat drie jaar later zou leiden tot de opdracht voor de *Nymphaea*. De Voogt moet indruk hebben gemaakt op de 42-jarige succesvolle en vermogende Rotterdammer, die op zijn beurt de durf en het vertrouwen had om deze veelbelovende jongeman de grootste opdracht te geven die hij tot dan toe had binnengehaald.