

Hudsons bruine Vloot

Tijdens de feestelijkheden rondom de Hudson 400-viering zeilden Hollandse platbodems op de wateren rond New York, alsof het de normaalste zaak van de wereld was. 'Dit is prachtig water voor ons.'

Tekst **Mars van Grunsven**

Fotografie **Jillis van Nes**







‘ER IS HIER ZELDEN GOLFSLAG. IDEEAAL VOOR PLATBODEMS’

De vloot aan de pier in Glen Cove

rechts: Hoogaars Windroos voor Manhattan

Het wachten aan boord van de LE89 is op George Christman, de 82-jarige oud-commodore van de Sea Cliff Yacht Club in het plaatsje Glen Clove, aan de zuidkust van de Long Island Sound. George – hij wil van geen Mr. Christman weten – vaart mee op eigen verzoek. Zodra hij de LE89 de haven zag binnenvaren, wilde hij opstappen. ‘*I have never been on one of these things,*’ zegt hij vanonder zijn kamerbrede Wilhelm II-snor.

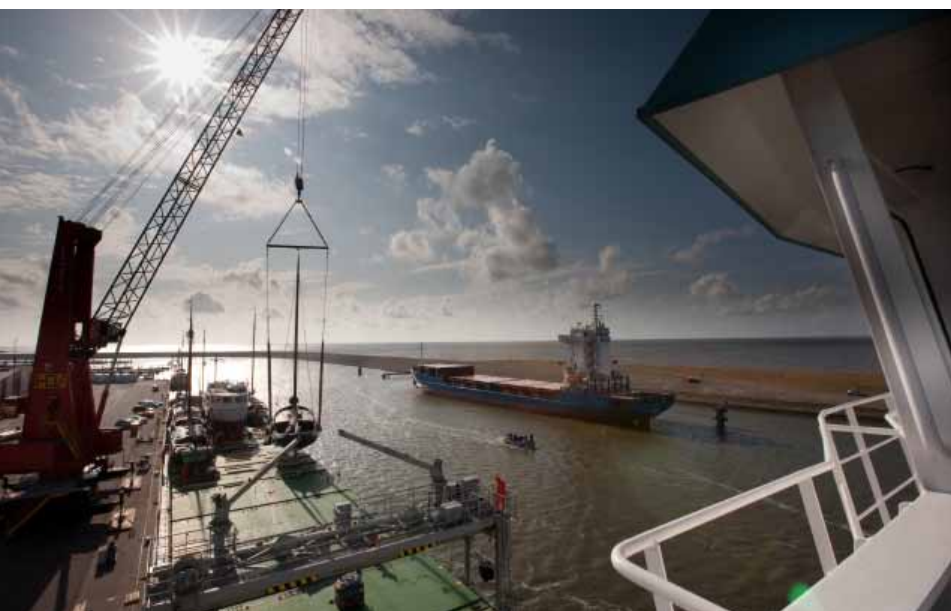
De Belgische schipper en eigenaar Edwin Dom vindt het alleen maar gezellig dat de oude baas meevaart. En er is ruimte genoeg aan boord van zijn 13,2 meter lange lemmeraak: zijn vier ‘vaste’ gasten uit Nederland hebben vandaag uitgekozen om een dagje New York in te gaan. Als de oude George eindelijk aan boord is geklauterd – met enige moeite, want hij heeft ‘net twee nieuwe knieën gekocht’ – motort de LE89 de haven uit. Aan het roer

staat stuurman Arnoud Dom, de 16-jarige zoon van Edwin en zijn vrouw Linda, die als voordekker annex scheepsmaat fungeert, en tussendoor ook nog tijd vindt iedereen van een natje en droogje te voorzien. Edwin Dom maakte de Atlantische oversteek met zijn lemmeraak mede op aanraden van zijn tweelingbroer Ludo, die twee jaar geleden aan de Amerikaanse oostkust een Rival kocht, een klassiek Engels zeiljacht dat in deze contreien aanzienlijk goedkoper is dan in Europa. ‘Daarop voer hij een halfjaar lang langs de oostkust,’ zegt Dom. ‘Hij zei: “Edwin, dit is water voor jou.” Henry Hudson was een goede aanleiding om deze kant op te komen.’

Met Henry Hudson bedoelt Dom uiteraard de festiviteiten in het kader van ‘Hudson 400’, onder welke noemer Nederland en de VS vieren dat Henry Hudson dit jaar 400 jaar geleden voor het eerst de Hudson opvoer, de directe aanleiding voor de stichting van de kolonie New Netherland en de stad Nieuw Amsterdam.

Naast de LE89 kwamen nog achttien Hollandse platbodems over naar New York. Het zijn vooral veel lemmeraken, zoals de 18,5 meter lange *Groene Vecht* van makeelaar Cor van Zadelhoff en de 17 meter metende *Sydsulver* van Siep Meijer. Hudsons bruine vloot telt ook twee skûtsjes, waaronder de fraaie wedstrijdskûtsje *Wylde Wytse* uit 1902, een Giethoornse punter met de toepasselijke naam *Henry Hudson*, een Staverse jol (*De Goede Hoop*), een ▶





DE ORGANISATIE ONTVING ZO'N 170 AANMELDINGEN

boven: Voorafgaand aan de overtocht werden de schepen in Harlingen ingeladen, een deel als deklast

Zeeuwse hoogaars (*Windroos*), een botter (*Janus Kok*) en enkele zeer oude tjalken, waaronder de *Vrouwe Cornelia* (1888) en *Sterre* (1887).

Broer Ludo had het in ieder geval goed gezien. 'Dit is prachtig water voor ons,' zegt Dom, terwijl we met ruim 7,5 knopen aan de wind de Throgs Neck Bridge en de Whitestone Bridge achter ons laten, de twee bruggen die Long Island met The Bronx verbinden. 'De Long Island Sound is beschermt door Long Island, dus er is hier zelden hoge golfslag. De hele oostkust zit aan de hoge wal, dat is ideaal voor platbodems. Net als de Zweedse en Deense oostkust, of de Waddeneilanden tot aan de Duitse Bocht.' Niet dat het altijd eenvoudig varen is op de Long Island Sound. Vooral Hell's Gate, het Hellegat in de dagen van Henry Hudson en Adriaen Block, blijkt een beproeving te zijn. 'Soms loopt er wel zeven, acht knopen stroom. Dan moet je goed kijken naar de getijdetafels om te bepalen wanneer je er doorheen komt. Wel knap hoe ze dat in de tijd van Hudson deden. Toen hadden ze die tabellen niet.'

Het was geen sinecure om die negentien platbodems in de VS te krijgen, vertelt Dom. En hij kan het weten, want Dom was als passagier aanwezig op het vrachtschip van rederij Flinter dat de platbodems van Harlingen naar New York vervoerde. 'Er komt heel wat kijken bij het laden van zo'n kostbare vracht,' zegt Dom. 'Je kunt geen detail over het hoofd zien. In Harlingen bleek al dat we een lek in de olietank hadden, maar om geen tijd te ver-

liezen hebben we geprobeerd dat onderweg nog te repareren. Uiteindelijk hebben we hulp van anderen moeten inroepen.'

Tijdens de overtocht draaide Dom met de bemanning mee in het wachtlopen. 'Het is een wereld op zich, zo'n schip op de grote vaart. En dan daarbuiten walvissen, dolfinnen en scholen vliegende vissen die 's ochtends met de boot mee zwemmen. Prachtig.'

Het vervoeren van platbodems kost ook wat: zo'n 360 euro per m², schat Dom. 'Voor een schip als de *Groene Vecht* komt dat neer op zo'n 35.000 euro.' En dat is dan nog een goede prijs, die de booteigenaren mede te danken hebben aan de bemiddeling door Jan te Siepe, voorzitter van Stichting ter Promotie van het Traditionele Schip (SPTS), die in het dagelijks leven directeur is van Starr Class Yachts, een bedrijf dat gespecialiseerd is in jachttransport wereldwijd.

Desondanks waren de meeste boten hier niet geweest zonder de hulp van sponsors. Zo kreeg Dom financiële bijstand van enkele bedrijven uit de bloemen- en plantensector in het Westland. Daarnaast werd hij net als ieder ander lid van de bruine vloot voorzien van een voorraad Heineken en Sonnema Beerenburg.

Een deel van die voorraad probeert Dom aan de oude George te slijten, maar die heeft daar geen trek in. Als de goedaardige Belg aandringt, begint de oude commodore maar wat te vertellen over de streek. 'Al die rotsen aan de noordkant zijn het werk van een ijsgletsjer,' vertelt George uit het niets. 'Dat opende de Long Island Sound naar de Oceaan. Dit was vroeger een meer.'

Alsof hij zich opeens realiseert dat we hier zijn om de banden tussen de VS en Nederland aan te halen, voegt hij eraan toe: 'In de Tweede Wereldoorlog heb ik in de North Atlantic nog op Duitse onderzeeboten gejaagd.' We betuigen ons respect.

Aan boord van de LE89 bevindt zich ook Kiek van den Biesen, met Jan te Siepe de organisator van het feestprogramma van de in New York aanwezige platbodems. Van den Biesen was ook in 1986 met een bruine vloot in New York, toen ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van het Vrijheidsbeeld.

Het idee om in het kader van Hudson 400 opnieuw een vloot platbodems naar New York te halen, ontstond toen ze in een Amsterdams café een borrel dronk met Gerard Jongerius, een van de uitvoerend directeurs van Hudson 400. 'Alle goede ideeën worden geboren in de kroeg,' zegt Van den Biesen.

Na een artikel in de *Vaarkrant* ontving ze zo'n 170 aanmeldingen. De crisis en Hudson 400 zelf gooiden vervolgens roet in het eten. 'Na twee maanden werd duidelijk dat Hudson 400 er toch geen geld in zou steken. De crisis kwam daar nog eens overheen. Zo kwamen we uiteindelijk met maar negentien boten hier. In 1986 waren het er nog 35.'

Voor Van den Biesen zelf betekende de (financiële) terugtrekking van Hudson 400 dat haar organisatie werd opeens een vrijwilligersbaan werd. 'Maar ik zou het zo ▶





DE WIND VALT WEG ONDER DE GEBOUWEN VAN MANHATTAN

Edwin Dom op
zijn vissermanaak
LE89

weer doen. Dit is zo leuk. Wie kunnen er nou zeggen dat ze rond het Vrijheidsbeeld hebben gezeild? En ik ben toch altijd met bootjes bezig.' Van den Biesen is in het dagelijks leven schipper van gerestaureerde oude schepen in Amsterdam, de bekende salonbootjes.

Het belangrijkste verschil met 1986 is door 9/11 veroorzaakt. 'Toen stonden de Twin Towers er nog. Het doet pijn om ze nu niet meer te zien. Ik heb ze ook uit m'n oude foto's moeten photoshoppen, anders kon ik ze niet gebruiken in de folder die ik heb rondgestuurd.'

Net als in '86 bestaat het contact met Amerikaanse botenliefhebbers uit het verklaren van het fenomeen platbodems, vertelt ze. 'Het zijn steeds dezelfde dingen. Waarom platbodems? Om op laagwater te kunnen vissen. Deze boot heeft bijvoorbeeld een diepgang van 80 centimeter. Die vleugels? Die hebben de functie van een kiel, want we kunnen in Nederland bij laagwater geen kiel hebben. En die bruine zeilen? Ja, tegenwoordig zijn die van kunststof, maar vroeger waren ze van textiel dat met teer werd ingesmeerd, waardoor ze langer meegingen. Daar komt de naam "bruine vloot" vandaan.'

Zo langzamerhand doemen er steeds meer leden van die bruine vloot rondom ons op. 'Daar gaat Jan in z'n tjalk,' roept Linda Dom, terwijl ze naar *De Tijd Zal Het Leeren* wijst. 'Gek dat je de oceaan over moet om elkaar beter te leren kennen. Komt misschien toch omdat we Belgen zijn. Als ik in Lemmer, waar de boot ligt, in de winkel iets vraag, antwoorden ze in het Duits. Alsof we te buitenslands klinken. Hier leer ik eindelijk meer Nederlanders kennen.'

Linda zit op wat vroeger de bun was, een watergevuuld compartiment in het midden van het schip, dat via kleine openingen rechtstreeks in verbinding staat met het buitenwater. De bun was vroeger bedoeld voor het bewaren van de visvangst, maar in de LE98 herbergt hij de motor. Later zal de bun, met dank aan de door Sonnema geleverde antislip matjes, als borreltafel fungeren. Voor de wind gaat het weer richting de Sea Cliff Yacht Club, waar de vloot is uitgenodigd voor een barbecue. Als Dom er nog even het waterzeil opzet, kan de bewondering van George niet op. 'That's amazing.'

De dag daarop vaart de bruine vloot rond Governor's Island, waar de schepen de opening van het New Island Festival komen opluisteren, een culturele manifestatie in het kader van de Hudson 400-viering. Enkele boten, waaronder de *Groene Vecht*, de *Windroos*, en de twee skûtsjes, hebben Pier 12 in Red Hook, een zeer industrieel ogende haven in de schaduw van Governor's Island, als uitvalsbasis gekozen.

Op de *Windroos*, een eikenhouten hoogaars uit 1926, hebben ze er zin in. Bij het wegvaren geeft het schip een klein kusje aan de wal, bij wijze van afscheid, en dan gaat het richting Manhattan. De bemanning en haar Amerikaanse gasten lijken het water rond New York City als een lokaal binnenwatertje in Nederland te beschouwen. Onder Battery Park, het tipje van het Financial District, valt de boot stil. 'Er zitten een paar gebouwtjes in de weg,' roept een grapjas.

Om 1 uur kondigt schipper en eigenaar Rinus Platschorre aan dat het tijd is voor een Beerenburger. 'Nederlandse traditie. Het is geen hamburger maar een Beerenburger.' Als het schip gevaarlijk dicht bij Governor's Island komt, roept stuurman Jan: 'We gaan overstag.' Er wordt niet meteen gehoor gegeven. 'Wacht even,' roept een bemanningslid. 'Ik wil net een foto maken.'

Het is duidelijk, het water rond Manhattan stuwt het stressniveau bij deze mannen niet meer omhoog. ▶



MODERNE MARINESCHEPEN BRENGEN EEN SALUUT

boven: De *Halve Maen*, een replica van Hudson's schip, luisterde de festiviteiten op

‘We gaan nu 7 knopen,’ meldt Platschorre even later tevreden. ‘Niet slecht hè, voor een 83 jaar oude boot.’ Het Vrijheidsbeeld gaat vrij snel voorbij. Ook Platschorre is mede dankzij sponsors in New York. In zijn geval was dat onder meer de Duitse cementfabriek Dickerhoff Cement, die in 1886 het cement voor het Vrijheidsbeeld cadeau deed.

Dan, vanuit de richting van de Verrazano Bridge, komt de *Halve Maen* aangevaren. Op de motor nog wel, waarop iemand aan boord concludeert dat ‘Hudson de

Halve Maen

Tussen vrachtschepen, cruiseschepen, plezierjachten en ferry's voer tijdens de eerste twee weken van september ook een 85-voets galjoen over de Hudson. Het was een replica van de *Halve Maen*, het schip waarmee kapitein Henry Hudson in 1609 voor het eerst de Hudson opvoer – en letterlijk *en passant* Manhattan op de wereldkaart zette. Het schip was destijds in opdracht van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) op zoek naar een oostelijke zeeweg naar China. Het zou uiteindelijk in 1618 voor de kust bij Jakarta door de Engelse vloot tot zinken worden gebracht.

Deze weken dient de replica van de *Halve Maen* als varend symbool van Hudson 400, de festiviteiten ter herdenking van Hudsons tocht vier eeuwen geleden. Het gedeelde verleden moet de band tussen de VS en Nederland verstevigen – en als het even kan de Nederlandse export naar de VS een zetje geven.

De huidige *Halve Maen* is in 1989 gebouwd door het New Netherland Museum en fungeert sindsdien als reizend museum. Eerder voer *Nautique* mee op de *Halve Maen*, het verslag daarvan was te lezen in nummer 3/2009.

motor heeft uitgevonden’. We passeren marineschepen onder Nederlandse en Deense vlag, die in Brooklyn aangemeerd liggen, in afwachting van New York Harbor Day. Het is genoeg, concludeert Platschorre.

Terug in Red Hook drinkt het gezelschap een glas witte wijn, uit Zeeland nog wel, afkomstig van wijngaard De Kleine Schorre op Schouwen-Duiveland, en maakt zich op om nogmaals naar Governor's Island te varen, ditmaal om daar tezamen met de achttien andere boten aan te leggen, als onderdeel van de opening van het festival. Daar wacht een teleurstelling: de Amerikaanse autoriteiten staan niet toe dat de bruine vloot op Governor's Island aanlegt. Er zit niets anders op dan terug naar Brooklyn te varen en met het openbaar vervoer naar Governor's Island te gaan. Of niet. Aan boord is het ook best gezellig.

Het is een tegenvaller, maar meer ook niet. Het programma dat de bruine vloot nog staat te wachten, is ook veel te goed gevuld om je druk te maken over een kleinigheid. Zo volgt er nog een ‘Zeilronde van Manhattan’, waarbij de schepen met een strijkbare mast een tocht rond Manhattan maken, en de New York Harbor Day, waaraan naast de bruine vloot ook de replica's van de historische schepen *Halve Maen* en *Onrust* meedoen. De *Onrust* geldt als het allereerste schip dat door de jonge kolonie Nieuw Amsterdam op eigen kracht werd gebouwd. De moderne marineschepen *Hr. Ms. Tromp*, *Hr. Ms. Van Speijk* en *Hr. Ms. Urk* brengen ook een saluut. De dag daarop zeilen de schepen, nu in gezelschap van de *Onrust* en de *Clearwater*, in vijf dagen over de Hudsonrivier naar Albany, letterlijk die ene man achterna. Hoe heet-ie ook alweer? O ja, Henry Hudson. ■