

## Scheepsreplika kreeftenvisser *La belle-Étoile* en retourschip *Batavia*.

Jaren geleden, in 1992, legde ik met mijn zeilboot "IJsvogel" aan in de prachtig gelegen haven van Camaret-sur Mer op het schiereiland Crozon, omsloten door de rotsige baaien van Bretagne, tegenover de grote haven van Brest.



**Kiel van La Belle Etoile in 1992 op de werf in Camaret. Let op de zware spiegelbalk boven de steiger, de balk waarop de bezaanmast komt te staan.**  
Foto Rien van Os 1992

Vlakbij het oude Bretonse kerkje was kort tevoren de kiel gelegd van de nieuwe replica *La Belle-Étoile*, de laatste nog zeilende kreeftenvissersboot met deze naam. Het was een ketch of in 't Nederlands: een kits. Een langsgetuigd zeilschip met twee masten, met de stuurstand in het midden en de bezaanmast achter de roerkoning. Ook dit schip moest een goed zeilende replica worden.

Het oorspronkelijke zeilschip werd in 1938 gebouwd op de werf Gourmelon, ook in Camaret-sur-Mer in opdracht van Auguste Kergroac'h. De mannen op het schip trokken de bunnenvol met kreeft aan de Engelse kust en later aan de kusten van Portugal en Marokko. Als houten schip op leeftijd werd het in 1962 uit de vaart genomen. Het was de laatste nog zeilende kreeftenboot en ook de laatste in zijn soort visserij. Sindsdien lag het oude casco, met zijn opvallende plat liggende spiegel, op Franse wijze, als wrak weg te rotten ergens tegen de getijdenrotsen. In 2002 is het wrak uit elkaar gehaald vanwege de dramatische ach-

teruitgang. Het wordt nu toch wel als archeologisch artefact beschermd en voor verder verval bewaard. Van de originele boot liggen bij de haven van Camaret nu geen overblijfselen meer.



**'IJSvogel, met opgehaalde Bouvaan windvaanstuurwerk en gestreken mast, op de terugweg door Frankrijk na mijn rondje Iberië.** (Foto Rien van Os 1993)

Al zeven jaar eerder dan het Franse project had Willen Vos in ons eigen Lelystad hetzelfde gedaan met de kiel van de Batavia en herbouwde het in 1697 in Australië op de kliffen gelopen oorspronkelijke schip.

De Batavia was een Nederlands spiegelretourschip van de VOC. Tien jaar later, in 1995, was de Batavia vaarklaar. De 17<sup>e</sup> eeuwse replica van 57 x 10 meter, compleet met ouderwets getaande zeilen, is nog voor een paar maanden naar Sydney - Australië vervoerd en heeft daar nog even vol gezeild. Het werd daarna teruggebracht naar de thuishaven in Lelystad. Bij de grote brand op de Batavia-werf in 2008 ging de hele zeilmakerij verloren, samen met de 1200 m<sup>2</sup> klassiek en ambachtelijk gemaakte zeilen. De brandweer kon maar net voorkomen dat het vuur over sloeg naar de replica van het houten VOC-schip. Het was ook een financiële ramp en betekende het einde van dromen van professionele zeilers en zeiltoeristen met dit kapitale kunstwerk. De houten, zeer vergankelijke romp, zal nu geconserveerd worden om als museumschip bewaard te blijven.

Laten we hopen dat La Belle Etoile een beter leven beschoren is, maar nu als toeristschip. Het is eveneens een houten schip met zeer brandbare zeilen!



### **Model van de Zeven Provinciën, 46 x 12 meter.**

Foto Wikipedia

een driedekker met 80 kanons en ruim 2000 m<sup>2</sup> zeil (De Batavia had maar 1200 m<sup>2</sup>) en een bemanning van meer dan 420 koppen. Dat is dus nog geen twee vierkante meter ruimte per persoon. Men moest wel veel mensen hebben want alle hijs- en trekwerk aan de vele lopende vallen en schoten moest met handkracht gebeuren. Het want, de raa's en marsen moeten vol gezeten hebben met mannen. Kort voor een zeeslag moesten per kanon ook nog vijf mannen klaar staan. Dat alleen al is 400 man. Een flink deel van diezelfde bemanning moet ook bestaan hebben uit mariniers, een nieuw opgeleide gevechtseenheid zeesoldaten die door De Ruyter bedacht was: "Klommen niet de jongens als katten in 't want en vochten ze niet als leeuwen?" De discipline aan boord was absoluut en de commandovoering een hels karwei. Men hield er vooraf goed rekening mee dat op lange tochten met veel kapingen en zeeslagen een dergelijke bemanning sterk uitgedund zou worden.

Spoedig na het leggen van de kiel op de Bataviawerf vermoedden sommigen al dat het met dit onderwaterschip geen erg stabiele zeiler zou worden. In Wageningen werden sleepproeven gehouden en men adviseerde om de romp wat breder te maken. De bouwers zijn ermee aan de slag gegaan maar de verwachte kosten namen daarmee exponentieel toe en het werken aan het schip is van armoede opgehouden. De kiel en steven zijn gelegd en het casco staat nu in verbeterde vorm, mooi in de spanten, heel langzaam te vergaan.

Willem Vos is met zijn project ooit met niets begonnen. Wie, o wie, zal bij de Zeven Provinciën, met wat meer zakgeld, alle haast en lange adem, het heft opnieuw in handen nemen? Om een dergelijk schip in te richten voor avontuurlijke toeristen met gevoel voor historie en om daarmee financieel te rond te komen? Ook al om daarmee de ervaring in commandovoering op grotere zeilers bij aanstaande leidinggevenden op zee te kunnen oefenen en te behouden. Want erva-

Al een paar jaar later was men op dezelfde Bataviawerf bezig met het opzetten van een nog iets zwaardere replica, nu van de Zeven Provinciën. Ooit het vlaggenschip van onze nationale zeeheld luitenant-admiraal Michiel Adriaenszoon de Ruyter (1666-1674).

Dit schip had een lengte van 46 m, en een breedte van 12 m. Dus iets korter maar wel breder en hoger dan de Batavia. Het was een zwaar oorlogsschip,

ring en status verwerven met het winnen van zeeslagen en het kapen van schepen van vijandige omringende landen is niet meer. De slavenhandel door de WIC in de tijd van de Trans-Atlantische driehoeksvaart stopte al eeuwen geleden (1740). De Zeeuwen hebben dat nog een tijdje overgenomen maar de koloniën kwamen wat later hier naartoe. De kreeft en de zalm wordt tegenwoordig in kooien gekweekt en om toch wat geld te vangen en het handwerk op peil te houden rest alleen nog de nering van welvarende toeristen.

La Belle Etoile is daar een goed voorbeeld van. Het is een vlot zeilend klassiek schip geworden met twee masten en heel veel zeil. De voorste mast is de hoogste, zoals dat hoort op een kets. Het grootzeil is gaffelgetuigd en daarboven kan een topzeil worden gehesen. Aan de voorstagen kan een fok en een kluiver naar de lange boegspriet gevoerd worden. Het dek van zo'n schip zit vol met klampen, schoten, lijnen en vallen en er is tijdens het zeilen daarom heel wat ingewikkeld werk te doen voor een flink deel van de opvarenden. Oorspronkelijk kon men boven het grootzeil nog wel een ouderwetse ra met vierkant zeil hijsen maar dat is op dit schip weggelaten. De korte mast op de spiegel heeft een gaffel met bezaan. Deze bezaan dient in hoofdzaak voor de koersstabiliteit. De veel slimmere windvaanstuurinrichting is pas halverwege de vorige eeuw uitgevonden en word hier dan ook niet toegepast. Deze scheepsreplica is in 1992 opgezet volgens de oude tekeningen. Het schip is, na ernstige financiële problemen bij de oorspronkelijke eigenaar, sinds 2015 terug bij de *Club Léo Lagrange* in Camaret. De originele registratie: *CM270* Camaret, is hetzelfde gebleven.

*La Belle-Étoile* behaalde in 2009 het BIP-label.



**" La Belle Etoile" vol op halve wind voor de Bretonse kust. De bezaanmast staat achter de roerkoning op de zeer plat liggende spiegel. Nu met toeristen in plaats van vissers.** Foto Wikipedia

Totale lengte van de kits met boegspriet is 36,25 m

Romplengte	18 m
Boegspriet	8,25 m
Breedte	5,70 m
Diepgang	3 m
Zeiloppervlak	252 m <sup>2</sup> met 6 zeilen
Bemanning	2
Capaciteit	11 Meewerkende pasagiers.

Bij korte rondvaarten kunnen dat er meer zijn.

De getrouwe replica van *La Belle-Étoile* werd vanaf 1992 herbouwd op de werf van Albert Péron, naast het Bretonse kerkje aan de haven. Zoals soortgelijke schepen is dit schip ook gebouwd voor de wedstrijd *Bateaux du patrimoine des côtes de France* (Schepen van het erfgoed van de Franse kusten), georganiseerd door het tijdschrift *Chasse-Marée*. Met aanwezigheid op alle maritieme festivals, naast andere replica's met traditionele tuigage, vertegenwoordigt de *La Belle-Étoile* tegenwoordig weer de haven van Camaret en het schiereiland Crozon. Uitgerust met passagiershutten, in plaats van kreeftenbunnen, biedt de *La Belle-Étoile* de mogelijkheid van traditionele cruises naar de eilanden van de Iroise-zee. (Ouessant, Molène, enz.)

Passagiers voor rondvaarten met dit schip kunnen zich melden bij: Club Nautique Léo Lagrange, Camaret-sur-Mer, Quai Téphany.

Rien van Os

E-mail: [m.os11@chello.nl](mailto:m.os11@chello.nl)

Info: [www.monus-icks.nl](http://www.monus-icks.nl)

Literatuur: Eigen archief en Google



**Afgedankte boten op de wal in de buurt van Camaret.** Foto Rien van Os 1992



**Reconstructie Spiegelretourschip Batavia. 57 x 10 meter**

Foto Wikipedia



**17e eeuwsoorlogsschip. Eigen model** (Foto Rien van Os 2020)