

A photograph of a New York 32 sailboat sailing on the water. The boat is white with a wooden deck and is shown from a low angle, emphasizing its speed and the spray of water. The sails are white and feature a logo with a stylized 'B' and the text 'NEW YORK 32'. The sky is blue with white clouds.

New Yorker in Zeeland

Terwijl de lucht opentrekt boven de Oosterschelde verschijnt er een elegant silhouet voor het piepkleine haventje van Burghsluis. De *Masquerade* hijst voor de allereerste keer de zeilen. We zijn getuige van de *maiden voyage* van een splinternieuwe New York 32.

Tekst **Arthur van 't Hof** Fotografie **Ingmar Timmer**



Het is een spannende dag voor Pieter van der Aa. Jarenlang bouwde hij aan zijn eigen schip, en nu kunnen de zeilen eindelijk omhoog. Samen met zijn oude schoolvriend en klassieker-goeroe John Lammerts van Bueren sloeg hij vanochtend het grootzeil aan, de fok ligt in een grote zak klaar op het voordek. Pieter grijpt de lange, gebogen helmstok, laat de landvasten losgooien en stuurt zijn boot op de motor de vaargeul van de Hammen in.

'Ik was op zoek naar een nieuwe boot, want mijn gezin dreigde uit ons schip te groeien, maar iets geschiks kon ik niet vinden. In die tijd publiceerde John net zijn standaardwerk over het fameuze ontwerpbureau van Sparkman & Stephens.' Pieters oog viel op de *Ice Fire*, een prachtig ontwerp uit 1935. 'Alles klopte: zeewaardig, snel, mooie lijnen, en groot genoeg om familie en vrienden mee te nemen.' Hij aarzelde geen moment, stapte in de auto en reed naar Lammerts van Bueren. Pieter vertelde over zijn ideeën, en diezelfde avond ging er een emailtje naar de man die het schip in 1935 ontwierp, Olin J. Stephens II. Die twijfelde niet aan Pieters intenties en stuurde meteen een bericht aan de archivaris van S&S om tekeningen te laten kopiëren. Binnen twee weken was alles rond. Van der Aa's vorige zeilboot was ook een klassieker, dus de keuze voor een NY 32 – wat de *Ice Fire* is – was niet

EIGENHANDIG bouwde Van der Aa klassieke NY 32

boven: John Lammerts van Bueren en Pieter van der Aa

rechts: De *nun* capes; de zeilen van Simon de Boer, die leertjes innaaide bij de leuvers

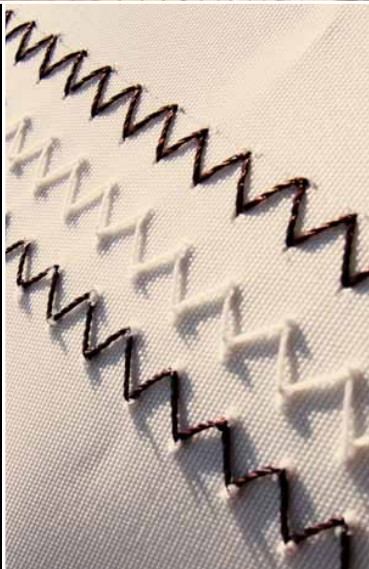
onwaarschijnlijk. En ook de keuze voor een houten boot was geen wereldschokkende, want Van der Aa heeft een bedrijf in historische bouwmaterialen en werkt dus veel met hout: 'vooral met bijzondere soorten hout en in aparte formaten'. Onwaarschijnlijk was wel dat hij zijn klassieke eigenhandig bouwde, waarbij hij de volledige medewerking kreeg van de oorspronkelijke ontwerper, die het schip bijna zeventig jaar eerder getekend had.

Olin Stephens begon in de jaren dertig furor te maken met zijn ontwerpbureau S&S. Met de slanke *Dorade* had hij in 1931 zijn eerste trans-Atlantische race gewonnen, met liefst twee dagen voorsprong op veel grotere jachten. Maar met de *Stormy Weather* zette S&S zichzelf pas goed op de kaart. Dit jacht was nog iets beter in balans dan *Dorade* en won in 1934 de Transatlantic, de Fastnet Race ▶



S&S vs. Herreshoff

Voordat de NY 32 (het cijfer staat voor de lengte op de waterlijn) op het water verscheen, zeilde de New York Yacht Club met een eenheidsklasse van ontwerper Nat Herreshoff. Deze NY 30 verscheen in 1905 op het water en vertegenwoordigde duidelijk een andere tijd, met dank aan het enorme gaffeltuig. Dat leidde ertoe – zoals een yachting journalist in 1936 treffend zei – dat “de 30's te groot waren om zonder betaald bemanningslid te varen, terwijl ze te klein waren om zonder extra hands te varen”. Om te cruisen waren ze dus ongeschikt, zeker als het gezin meeging. De nieuwe 32 van S&S had een veel kleiner zeiloppervlak dat, dankzij het marconi-tuig, ook veel makkelijker te zeilen was. Bovendien was de 30 van Herreshoff ongeschikt als zeegaand jacht, terwijl de NY 32 geschikt wordt geacht voor een oceaan-oversteek. Rod Stephens heeft er in ieder geval de nodige Bermuda Races mee gevaren. Tot slot beschikte de NY 32 standaard over een hulpmotor, die net als in de *Masquerade* schuin onder de kuip geplaatst werd, zodat de schroefas naast de kiel naar buiten stak en er geen opening in roer en kiel hoefde te worden gemaakt. Henry Nevins leverde de boten voor 11.000 dollar af. Een werfgebouwd jacht zou vandaag de dag zeker zeven ton moeten kosten.



en de Bermuda Race – achter elkaar. Het was Olins broer Rod die hoofdzakelijk als de praktijkman van het duo optrad en de boot schipperde.

Na het succes in de grote races lag het voor de hand dat Olin gepolst zou worden door de machtigste jachtclub van de VS, de New York Yacht Club (NYYC). Die liet eens in de zoveel jaar een boot ontwerpen die dienst kon doen als eenheidsklasse voor het *club racing*. Dit is overigens een traditie die de NYYC nog steeds in ere houdt; een paar jaar geleden lanceerde de club een “eigen” Swan 42 (zie: *Nautique* 5/2007), een ontwerp van Mani Frers waarvoor de Swan-werf meteen een soort totaalpakket kon bieden. ‘Heel anders was dat niet in de dagen van Stephens,’ zegt Lammerts van Bueren. ‘Olin werkte samen met de werf van Henry Nevins, die een slimme productiewijze hanteerde, waarbij de boten twee aan twee werden gebouwd en – anders dan de normale gang van zaken in die tijd – omgekeerd; dus met de kiel naar boven. Zo konden de spanten vrij makkelijk beplankt worden. Waren de rompen klaar, dan werd het paar omgedraaid en kon het interieur ingebouwd worden.’ Er werden twintig exemplaren voor de NYYC-leden gebouwd; een vloot die wonderbaarlijk genoeg binnen een half jaar geproduceerd werd.

Direct nadat Pieter van der Aa het plan had opgevat een NY 32 te bouwen, nam hij, zoals gezegd, contact op met de toen al 97-jarige Olin Stephens, die tot op zeer hoge leeftijd actief is gebleven (zie: *Nautique* 4/2008). ‘Hij vond het direct een leuk idee. Het eigendom van het ontwerp lag gelukkig bij hem en niet bij de NYYC. Er was maar één ding dat hij heel erg belangrijk vond: dat er niets veranderd werd aan de belijning of aan de gewichtsverdeling binnen het schip. Toen ik hem mailde dat ik over vijf jaar wel ongeveer klaar zou zijn met de bouw, kreeg ik als antwoord dat vijf jaar voor iemand van zijn leeftijd wel een heel lange tijd was. Met andere woorden: Die tewaterlating van jou zal ik waarschijnlijk niet meer mee maken.’

De originele serie NY 32's werd gebouwd van mahonie op eiken spanten. Van der Aa koos voor een modernere procedé, namelijk *wood core*. ‘Dat heb ik gedaan uit onderhoudsoverwegingen. Het hout zit nu als het ware opgesloten in een epoxylaag. *Wood core* heeft ook geen spanten nodig. De hoofdschotten vormen samen met de interieurdelen het verband van de boot.’ Het gewicht en de gewichtsverdeling werden door S&S berekend zodat die gelijk zouden zijn aan het origineel en Pieters boot in de vloot nog bestaande NY 32's geaccepteerd zou worden. Ook het dek is van een ander materiaal dan in de jaren dertig. Toen werd het bekleed met canvas. Van der Aa heeft gekozen voor een fraaiere oplossing: op het dek van waternavast multiplex ligt een “teakdek” van *yellow cedar*, dat mooi kleurt bij de donker gelakte teakdelen.

‘Het interieur heb ik min of meer naar eigen inzicht ingericht,’ zegt Pieter, ‘maar dat was ook in de jaren dertig normaal. De eigenaren konden hun voorkeuren kenbaar maken bij de werf.’ Opvallend is dat er relatief veel ruimte beschikbaar is onderdeks. Een zeldzaamheid in klassieke schepen, die door hun lange, slanke vorm in de ogen van

linksboven: De originele lieren van Olin Stephens' ontwerp uit 1937

linksonder: Zeilmaker Simon de Boer maakte de banen in de zeilen smal voor een authentieke uitstraling

de moderne mens altijd maar een karig interieur bieden. De NY 32 echter was vanaf het begin af aan bedoeld als “gezinsschip”, waarop ook de vrouw van de eigenaar mee kon varen. Er was zelfs al een echt toilet aan boord.

Voor de Plompe Toren van het verdronken dorp Koudekerke draait Van der Aa zijn boot in de wind. Even later en zonder veel moeite is de NY 32 onder zeil. Nog even zoeken naar de juiste schootvoering voor de fok, nog iets trekken aan de vallen, nog even het reguleerlijntje van het achterlijk stellen, en dan is ook John Lammerts van Bueren tevreden. Terwijl het jacht begint te hellen wijst hij op een aantal zaken. ‘Zie je de ogen waar de fokkeschoot doorheen gaat? Dat noemden ze de *nun caps*, oftewel de nonnenkapjes; ze geleiden de schoot vlekkeloos. Je kunt ze op drie posities in het dek schroeven. Olin Stephens heeft de positie ervan al op de tekening aangegeven en, zoals je ziet, staat het zeil meteen goed.’ Voor het grootzeil koos Van der Aa een moderne schoot-

‘De TEWATERLATING zal ik waarschijnlijk niet meemaken’



onder: Het halend part komt er bij de giek uit

variant: het halende eind komt bij de mast uit de giek en wordt aangehaald via een lier op het kajuitdak. Wel zo makkelijk; vroeger ging de schoot door een paar schijven en moest er iemand op het achterdek, achter de stuurman, de lijnen doorhalen; iets wat slecht is voor de boottrim. Het dekbeslag oogt als regelrechte *vintage* uit de jaren dertig. Hoe heeft Van der Aa dat voor elkaar gekregen? ‘Op een gegeven moment zag ik op het internet een NY 32 te koop staan. Er vaart namelijk nog een redelijk aantal van rond, sterker nog, er bestaat zelfs een klassevereniging. Het ging om nummer 13. Dus ik ben naar de westkust van Amerika gevolgen om hem te bekijken. Hij bleek verrot en niet meer te redden, maar het kiellood kon ik goed gebruiken en er zat ook nog een grote hoeveelheid beslag op.’ Pieter wijst naar boven: ‘Zelfs het zalingbeslag komt van de 13 af. Eigenlijk had ik er enorm voordeel bij dat ik dat schip kon gebruiken als donor. Alleen al het laten gieten van de kielballast had me in Nederland meer geld gekost dan de prijs die ik voor het wrak van de 13 betaalde. Dat was dus een meevaller voor mijn begroting.’

Van der Aa wijst nog meer aan. ‘De klampen, de roerkoning, de *nun caps*; allemaal van de 13. Behalve de lieren; die zijn replica's van een ontwerp uit 1938, bedacht door Stephens zelf. Ze werden voor de *Masquerade* gebouwd bij Absolute Projects in Portugal en, met goedkeuring van Olin, voorzien van een zelfhalende liertrommel.’ ▶



De *Masquerade* voelt aan als een LOCOMOTIEF

Na een paar rakken aan de wind kan de NY 32 vanaf het water bekeken worden. Op de spiegel prijkt de naam *Masquerade*. Het jacht gaat gracieus door het water en onder helling is precies dát te zien waarop Olin Stephens zelf zo dol was: een perfecte sinusoidale langs de romp, waarbij de hekgolf precies naar beneden buigt achter de spiegel. Dit was het geheim van zijn vooroorlogse ontwerpen. Het verhaal gaat dat de meester-architect soms uren op het achterdek lag om te bestuderen hoe het achterschip het water zo mooi mogelijk "losliet".

Terug aan boord vraagt Pieter: 'Wij jij niet eens sturen?' Het voelt massief aan, wat logisch is, want bij een klassiek schip zit er vooral veel van de romp onder water. In tegenstelling tot een moderne, nerveuze vinkliet lijkt de *Masquerade* wel een locomotief op spoorrails. Toch trekt de NY 32 wat aan het roer. 'Hij is inderdaad wat loefgerig, maar dat vind ik eigenlijk wel lekker, beter dan dat hij lijgerig is,' aldus Pieter, die als NY 32-zeiler een illustere vooranganger heeft. Olin's broer, Rod Stephens, kocht namelijk in 1947 een NY 32, met de naam *Mustang*. Hij voer maar liefst 23 jaar met het jacht, won er een prijzen-



Zelfs het zalingbeslag komt van de nummer 13, behalve het beslag voor de diamantverstelling

kast vol zilver mee en vond het ontwerp dan ook een van de beste die zijn broer ooit getekend had. Hij was dol op de zeileigenschappen van de NY 32.

Rod was nooit te beroerd om wijzigingen aan te brengen in tuigages, maar de NY 32 liet hij vrijwel onberoerd. 'Bij 12 knopen wind was de *Mustang* op zijn best. Je had dan niet meer nodig dan het grootzeil en de werfklok. Het was een heel makkelijk tuig, hoewel sommige mensen nogal bang zijn voor bakstagen. Maar die gebruiken we maar 30 tot 40 procent van de tijd,' aldus Rod Stephens in 1986, in een interview in *Wouden Baar*.

Masquerade vaart op de Oosterschelde onder vrijwel exact dezelfde omstandigheden. De bakstagen blijven ongebruikt en met het grootzeil en de fok tikt deze reïncarnatie van de NY 32 zonder enige moeite 8 tot 9 knopen aan. Als de wind nog wat begint door te zetten, kijkt Pieter toch wat moeilijker. 'Misschien tijd om ermee te stoppen,' meldt hij. Rod Stephens had hem ongetwijfeld direct gedomoed dat je niet te beroerd moet zijn om te rewen op een NY 32. 'Wij waren daar heel snel in; in ongeveer vijftig seconden zetten we een rief. Je hebt nu eenmaal te maken met een relatief groot grootzeil.'

Uiteraard heeft Pieter contact met de klassevereniging van de NY32. 'Eerst zag de club het hele plan niet zo zitten. Maar naarmate de bouw vordende, werden ze enthousiaster, al hebben we wel een discussie gehad over het bouwnummer. Ik vond dat de *Masquerade* een heel nieuw schip was en dus bouwnummer 21 moet dragen. De klassevereniging dacht daar eerst anders over. Omdat ik de kiel van nummer 13 had gebruikt, meenden ze dat ik dat nummer moest aanvaarden.' Maar net zo koppig als hij zes jaar lang alleen voortging met de bouw van zijn jacht, hield Pieter van der Aa vast aan zijn eigen ideeën. Via email bleef Olin Stephens steeds op de hoogte van de vorderingen en de integriteit van het project. Op 100-jarige leeftijd stuurde hij Pieter een berichtje dat het zeilnummer 21 meer dan verteldend was.

En de naam? '*Masquerade* vind ik wel een mooie klassieke naam die bij het schip past. En de dubbele bodem is voor iedereen wel duidelijk, neem ik aan. Het is toch een nieuw schip dat zich verkleedt als klassieker.' Een maskerade of niet, feit blijft dat Pieter van der Aa een prestatie van formaat heeft geleverd. Alleen al door zijn NY 32 over de Oosterschelde te laten zeilen, maakte hij Zeeland mooier. Als een schilder die voor zijn landschap staat en door het aanippen van het doek plotseling meer kleur weet te geven aan het geheel.

Of Pieter van der Aa bereid zou zijn om voor een liefhebber eventueel een tweede exemplaar te bouwen? Helas: 'De lol van het project zat hem toch in het unieke ervan,' meent hij. 'Als ik nog eens een boot bouw, gaat het weer iets bijzonders worden maar wel iets heel anders.' Uiteraard hoeft dat geen belemmering te zijn voor andere zelfbouwers: iedereen kan sinds de maiden voyage van de *Masquerade* profiteren van de Nederlandse ervaring met deze klasse, want die is nu eerder hier aanwezig dan in het verre New York. ■