

**m/s “Carpe Diem”,
ong. 1948 – ong. 1972**



Inleiding

Nu de "Carpe Diem" een nieuwe eigenaar gevonden heeft die geïnteresseerd is in de geschiedenis van het schip, bestaat een aanleiding om mijn herinneringen te ordenen.

Ongeveer in 1972 is de "Carpe Diem" verkocht aan iemand die met de eigen kennissenkring wilde gaan varen. Geruime later passeerde de "Carpe Diem" af en toe in de sluis van Spaarndam, onderweg met passagiers. Blijkbaar was er toen weer een eigenaar die, net als mijn vader, met gasten voer.

Daarna verdween het schip uit beeld tot Dennis Thijssen mij belde, vertelde de nieuwe eigenaar te zijn en plannen te hebben het schip weer in goede staat te brengen.

Haarlem, februari 2001
Piet de Leeuw van Weenen

Aankoop

Het schip is als roestig casco gekocht op een veiling, ongeveer 1948. Van het schip in die staat zijn geen foto's. Van de opbouw herinner ik me alleen de ijzeren onderbouw van de voorkant van de stuurhut.

Of zich op het achterdek nog een schijnlicht (soort koekoek) bevond, kan ik me niet herinneren. Waarschijnlijk heeft in het schip een stoommachine gestaan. Daarvan was niets meer aanwezig. De ruimte onder dek zal te laag geweest zijn om het zonder schijnlicht te kunnen stellen. Om de stoommachine te verwijderen zal nodig geweest het schijnlicht te verwijderen.

Verbouwing van het schip

Een neef van mijn vader heeft de tekeningen gemaakt. Op het achterdek kwam een salon met kombuis; in het vooronder waren hutten gepland; het front van de stuurhut kwam iets verder naar voren te staan dan het front van de oude stuurhut.

Het bakdek en het achterdek zijn origineel. De zijkant van de salon staat op een nieuw aangebrachte smal zijdekje dat binnen langs de verschansing loopt, een beetje hoger dan het achterdek.

De steven werd iets hoger opgetrokken met een naar voren uitvallende punt. Er zal oorspronkelijk een houten berghout geweest zijn tussen hoeklijnen. In de plaats van het hout is een stalen afdichting gekomen.

De ramen in het vooronder waren oorspronkelijk rechthoekig. Bij de verbouwing zijn de rechthoekige ramen vervangen door kleinere ronde patrijspoorten.

De verbouwing ging in stappen. Het eerst, uiterlijk 1952, de stalen opbouw en de nieuwe stuurhut, zodanig dat alles glasdicht was. Ook de dieselmotor werd toen geplaatst, een tweedehands Burmeister & Wain met een mechanische keerkoppeling. Deze verbouw vond plaatst op een werfje boven Rotterdam, in Krimpen of Capelle, zo'n soort plaatsje.

Vanaf 1952 lag het schip in Spaarndam bij de firma Kuyten. Mijn vader was kapitein op het palingschip van Kuyten. Hiermee werd de ingekochte paling opgehaald, eerst uit Skandinavië en Noord-Ierland, later ook uit het gebied om de Middellandse zee. 's Zomers was het palingseizoen gesloten. Dan had mijn vader tijd om aan de "Carpe Diem" te werken.

In voor- en achterschip is verzwaring en versteviging aangebracht door de ruimte tussen de wrangen op te vullen met beton. Voor meer langsverband zijn staven betonijzer langsscheeps door de wrangen heen gestoken. Deze afwerking was tegelijk ook vloer.

Omstreeks 1956 herinner ik me geholpen te hebben bij de binnenbetimmering van de salon. Later heeft een meubelmaker mijn vader op uurbasis geholpen. Het laatste deel van het karwei is gedaan door de werf Stapel in Spaarndam. In 1958 hebben mijn ouders een hypotheek van 6000 duizend gulden opgenomen. Daarvan zal de rekening bij de werf betaald zijn. In dat jaar zal de "Carpe Diem" vaarklaar geweest zijn.

In 1962 ging kreeg mijn vader zeeliedenpensioen. Hij was geboren in 1902. Vooraf aan zijn pensioen had hij al een keer ontslag genomen, om later nog weer een korte tijd bij de firma Kuyten terug in dienst te gaan tot aan zijn pensioendatum. Het is daarom heel goed mogelijk dat de "Carpe Diem" in 1958 ook de eerste reizen gemaakt heeft met passagiers.

Waarschijnlijk in 1959 hebben we in de zomer zelf als gezin een vakantieweekje op het schip doorgebracht. Van varen kwam niet veel omdat op de eerste of tweede dag al motorstoring optrad. Met de vlet en de buitenboordmotor lukte het toen nog om het schip te verplaatsen. De vlet was als een soort duwbootje achter naast het schip "gespannen". De buitenboord

motor had overigens maar 4,5 PK in huis. Ik herinner me dat juist bij het passeren van de pont in Velsen de tank leeg was, ik met fluit moest aangeven geen kant meer op te kunnen en de pont toen gelukkig stopte om ons even tijd te geven weer op gang te komen.

Motor

Na de aankoop van het casco heeft mijn vader iets later de tweedehands dieselmotor gekocht. De kwitantie van een borgstorting bij aankoop dateert van 5 juni 1950 en vermeldt "in afrekening op aankoop dieselmotor ad f 1850 (achttien honderd vijftig gulden) Burmeister & Wain met keerkoppeling en reductie".

Iedere cilinder had een eigen brandstofpomp. Het vermogen was, naar ik meen, 90 PK. Deze motor is als eerste motor ingebouwd. Met al wel de nieuwe stalen opbouw maar nog geen ballast en betimmering, het schip lag dus hoog op het water, werd een snelheid gehaald van 12 km/uur.

Met name vanwege problemen met de brandstofpompen is later een tweedehands Perkins dieselmotor gekocht, van ongeveer 100 PK. Met ballast en volledig ingericht bleek het mogelijk om 14 km/uur te varen.

Varen met passagiers

Ongeveer vanaf 1960 is 's zomers met passagiers gevaren. Als het meezat lukte het om 12 weken verhuurd te zijn.

Passagiers konden kiezen tussen geheel verzorgd varen, met maaltijden, of zonder maaltijden. Dan kookten ze zelf of aten aan de wal.

Zonder maaltijden bedroeg de huurprijs in 1960 ongeveer 950 gulden per week.

Er waren in totaal 8 hutten van 2 personen voor bemanning en passagiers. De bemanning bestond in ieder geval uit mijn vader en een hulp aan dek.

Groepen

De groepen waren heel divers. Door bemiddeling van en gesponsord door Duits kerkelijk jeugdwerk waren er groepen Israëliische jeugd. Uit Engeland zijn herhaaldelijk schoolklassen over geweest, ook wel in grotere aantallen dan waar de hutten op berekend waren. Dan werd er ook in slaapzakken op de vloer van de salon geslapen, als het mooi was boven op dek.

Ook wel gezinnen met gasten bespraken het schip, of verenigingen. Soms brachten de gasten een eigen butler mee. Het is een keer voorgekomen dat een chauffeur langs de wal meereed voor allerlei diensten als het schip weer op een volgende plek stil lag.

Vaargebied

Heel Nederland was vaargebied, van de Waddeneilanden tot in Zeeland. Het schip bleek zeewaardig genoeg voor ook slechter weer op het IJsselmeer, maar voor de gasten was het dan meestal niet meer te doen. Het gebeurde wel dat gasten tegen waarschuwingen in toch met slechter weer het open water op wilden. Dat kon dan tegenvallen.

Verkoop

Mijn vader is met de "Carpe Diem" gaan varen toen zijn zeevaartpensioen in ging. Hij was toen 60 jaar. Tenslotte werd het schip voor hem te bewerkelijk. Daarom is het begin 70-er jaren verkocht.

Foto's



De schipper midscheeps. Goed te zien is de z.g. ramsteven. Oude marineschepen hadden ook zo'n steven.

Voordek – het bakdek – en de koekoek zijn origineel. De stuurhut, met stalen onderbouw en houten bovenbouw, is nieuw, evenals de salon achterop. De boom achterop werd gebruikt voor het optakelen van de bijboot. Het roefdek van de salon was bereikbaar vanaf het voordek met een trap aan stuurboord. Op het achterdek ook een trap naar het roefdek.

Het schip is ooit gezien met een toiletcabine buiten op het achterdek.

De patrijspoorten behoorden, van links naar rechts, bij achtereenvolgens: het vooronder, bereikbaar vanaf dek; een hut dwarsscheeps; toiletruimten, aan bakboord en aan stuurboord, 3 hutten in de zij, aan bakboord en stuurboord dezelfde situatie.



Op de foto hiervoor de gang in het vooronder. Bovenin nog een stukje van de kap boven de trap die vanuit de salon naar beneden voert. De hutten zijn links en rechts van de gang, met schuifdeuren.

Aan het einde de schuifdeur van de hut dwars. De verlichte plek ontstaat door de koekoek op het voordek.



Een hut had als uitrusting: 2 bedden in de zij boven elkaar, een kast, een wastafel met spiegel. Vanaf het bovenste bed kon je door de patrijspoort naar buiten kijken.

De bedden waren van schuimrubber, speciaal gemaakt om de vorm van het schip te volgen.

Onder de onderste bedden liepen langsscheeps aan- en afvoerleidingen voor het wastafelwater. In de machinekamer stond een watertank onder luchtdruk. Het gebruikte water kwam via de langsscheeps leidingen in een bilgeruimte van de machinekamer en moest met de hand overboord gepompt worden.

Om zuinig omgaan met water te bevorderen waren kranen gebruikt die tegen veerdruk in opgehouden moesten worden.



De salon, gezien van voor naar achteren. Achter de klapdeuren bevindt zich de kombuis. De achterwand is van watervast ocumé hechthout, blank gelakt. Ook de wanden in de gang van het vooronder waren daarvan.

De tafels zaten met haakjes vast onder het raam en konden dus los genomen worden. De poten konden worden ingeklapt. De vloertegels waren van colovinyl.



De kombuis. Het fornuis staat tegen de achterwand aan stuurboord. Links was zo'n zelfde aanrecht met gootsteen. Meer naar rechts was de deur naar het achterdek. Het licht dat door die deur heen valt is net te zien op het schot naast het fornuis.



In het midden de schipper-eigenaar H.H. de Leeuw van Weenen, links de zoon van een van de firmanten van Kuyten's palingbedrijf, rechts iemand die ik niet ken. Mogelijk een vakantiehelp.



Gasten uit de VS, maak ik op uit het vlaggetje aan de scepter van de zonnentent.



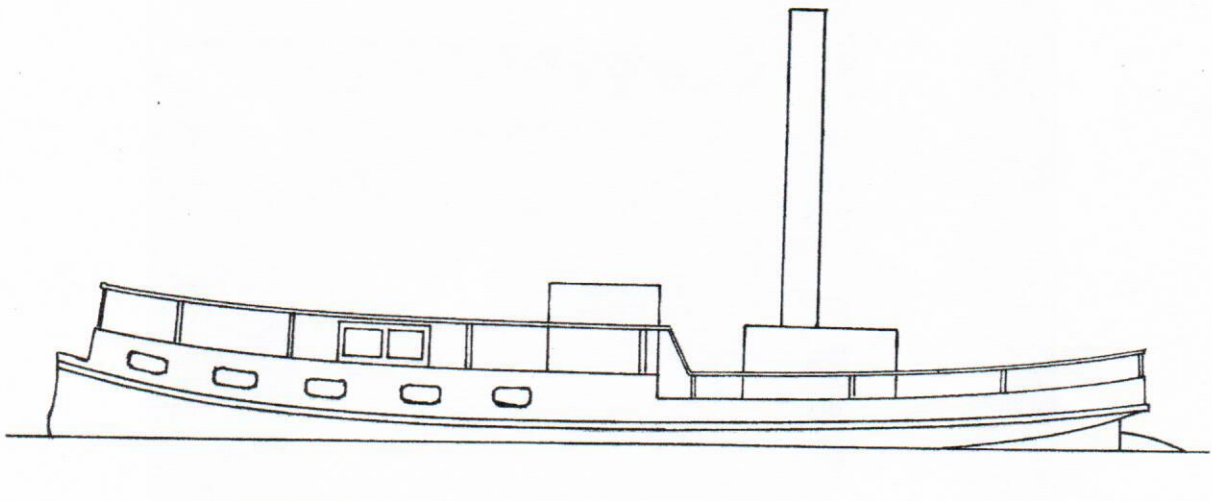
Uitstapje met familie. Zulke uitstapjes waren er gelukkig ook. In het midden de schipper met echtgenote. 60-tiger jaren.



Voor de kleinkinderen was er aan boord alle ruimte.

Een eerder leven van de Carpe Diem

De "Carpe Diem" was een geklonken ijzeren schip. Iemand die bekend was met de geschiedenis van dit soort scheepjes schatte – op het eerste oog – dat het schip wel van circa 1886 kon zijn. Het klopt dat van die datum en iets jonger scheepjes in de vaart waren van vergelijkbare afmetingen, met een stoommachine, voor vervoer van vracht en passagiers. Van dat soort scheepjes zijn nog foto's, maar geen enkele trof ik met de typische steven van de "Carpe Diem".



Eerdere vakantiegroepen in de familie

De "Carpe Diem" was niet het eerste gastenschip in de familie. Al voor WO II, ongeveer 1936, voer mijn grootvader 's zomers enkele weken met gasten met zijn klipper "Azolla". Dat was toen bepaald nog niet gebruikelijk.



De "Azolla" mat 33,3 X 6,02 X 2 meter en had een laadvermogen van ongeveer 230 ton. Het is een ijzeren schip van 1892, gebouwd als sleepschip. In 1918 heeft mijn grootvader het gekocht en er een zeilschip van gemaakt. In 1927 is er een motor ingezet.



Wonen aan boord was toen primitiever dan nu. Slaapzakken in het ruim, water uit het grote vat op de voorgrond. In het voorschip was ruimte gemaakt voor de fietsen, zo, dat ze vanaf dek gemakkelijk gepakt konden worden.