

'Jonas', de Venetiaanse gondel van Amsterdam



Amsterdam is al zo vaak het Venetië van het Noorden genoemd. Maar als op een zomerse dag dan een echte gondel tussen de woonboten in de Brouwersgracht opdoemt, is er toch even een moment van verbazing. Twee studentes van het Hout- en Meubileringscollege, Tirza Mol en Leentje Visser, bouwden deze gondel voor hun eindexamenopdracht en maakten zich de kunst van het gondelen eigen.

Het is niet de eerste keer dat een dergelijk sierlijk voertuig op de grachten vaart. Al meer dan een eeuw geleden werd een Venetiaanse gondel naar Amsterdam geïmporteerd.

28 augustus 1884. Het Algemeen Handelsblad bericht over een 'heusche gondel, met een heusche Italiaansche bemanning' die aan 'een Venetiaanschen steiger bij het Amstel-hôtel ligt gemeerd. Ter beschikking aan hen die zich in een aangenaam watertochtje willen vermeien.'

Op lyrische wijze wordt een eerste proeftochtje beschreven: 'Dat is 'n varen. In zachte kussens geloken, glijdt de mensch zachtken over den waterspiegel alsof het vaartuig door een bijzondere macht wordt voortbewogen. Geen geplas van riemen, geen gezicht op zwoegende roeiers, geen ruk of zwiep, dood kalm maar snel genoeg beweegt het sierlijk gebeeldhouwde vaartuig zich voort.'

Gondel in Amsterdam ca. 1880. Gemeentearchief Amsterdam.

'Inderdaad', lacht Tirza Mol, 'het is de kunst om als gondelier zo mooi en elegant mogelijk te roeien. Het gaat al heel goed, maar het achteruit is lastig.' Dat is waar ze zich op wil richten: het perfect onder de knie krijgen van de boot. En als ze de kans krijgt gaat ze naar Venetië om van de gondeliers daar de fijne kneepjes van het vak te leren.

Dat de gondel er uiteindelijk is gekomen en ze hem kan besturen, beschouwt Tirza als een overwinning. 'Het is heel leuk om iets te willen en te zien dat het lukt.'

Toen ze in 1998 als eindexamenstudent in de studie Botenbouw aan de Hout en Meubileringsvakschool te Amsterdam voor haar eindopdracht het idee opperde een gondel te bouwen, verklaarde iedereen haar voor gek. 'Te groot, te moeilijk en nog nooit eerder gedaan', was het commentaar. Maar Tirza vond een 'bouwmaatje' in medestudent Leentje Visser en samen zetten ze hun plannen door.

Het leek in eerste instantie inderdaad een onuitvoerbaar idee, want tekeningen van deze boten zijn er niet of nauwelijks.

In de zes eeuwen dat er in Venetië gondels worden gemaakt, is de kunst van de gondelbouw een goed bewaard geheim gebleven. De gondelwerven, vaak familiebedrijven, hielden uit concurrentieoogpunt hun opgedane ervaring voor elkaar verborgen. Als er al iets op papier werd gezet, dan werd dit in ieder geval niet aan de

de openbaarheid prijsgegeven.

Het tweetal kon te weinig informatie verzamelen om aan de

bouw te beginnen en besloot zelf naar

Venetië te gaan om daar de kunst af te

kijken. Het lukte

om een stage te regelen bij één van de beroemdste en

oudste werven, het familiebedrijf van vader en

zoon Tramontin. Van de vijf

nog overgebleven wer-

ven wordt deze als de beste maar

tevens meest traditionele beschouwd.

Ook de man/vrouw-verhouding kon 'traditioneel'

worden genoemd.

'Eigenlijk hebben we daar voornamelijk voor de houtkachel gezeten en alleen gekeken. Af en toe mochten we een spijker inslaan, maar verder werd ons niets toevertrouwd.'

Al eeuwen lang wordt de kennis mondeling van vader op zoon doorgegeven en zoonlief mag soms pas na jaren zijn eerste gondel bouwen. 'Het heeft twintig jaar geduurd voordat de jonge

Tramontin zijn eerste gondel mocht bouwen. Dus dat wij het

vak in zo'n korte tijd wilden leren was voor hen wel een beetje heiligschennis. Er zijn ook geen enkele vrouwelijke gondelbouwers en ik denk dat de oude Tramontin helemaal niet verwachtte dat we er daadwerkelijk één wilden maken.'

Globale Bouwtekening

Na drie maanden keerden Tirza en Leentje terug met een globale bouwtekening, een mal voor de spanten en twee hoofden vol met aanwijzingen. De bouw kon beginnen.

Het moeilijkste daarbij was om de juiste rondingen in het asymmetrische model aan te brengen.

De asymmetrie van de romp, een van de kenmerkende eigenschappen van de gondel, ontwikkelde zich in de loop van de 19de eeuw.

Gondels werden toen steeds vaker door één in

plaats van twee gondeliers voortbewogen. Met slechts één

bediende roeispaan - vaak aan stuurboordzijde - kreeg de voor-

steven bij iedere voorwaartse slag een afwijking naar bakboord.

Deze koersafwijkingen waren in de soms zeer smalle Venetiaanse

kanaaltjes niet gewenst. Puur op intuï-

tie en zonder nog veel van de kennis van de natuurkundige wetenschap verkortte

men de stuurboordzijde van de romp ten opzichte van de bakboordzijde. De gondel

helde hierdoor licht naar stuurboord. De stuurboordkim kreeg door de iets

diepere ligging een kielfunctie.

Daarnaast gaf men het vlak een lichte tordering, waardoor de

gondel bij aanstromend water de neiging kreeg iets naar stuurboord uit

te wijken. Door deze aanpassingen werd de gondel perfect manoeuvreerbaar voor een

persoon. Maar ondanks de tekeningen en de stage bleef de ver-

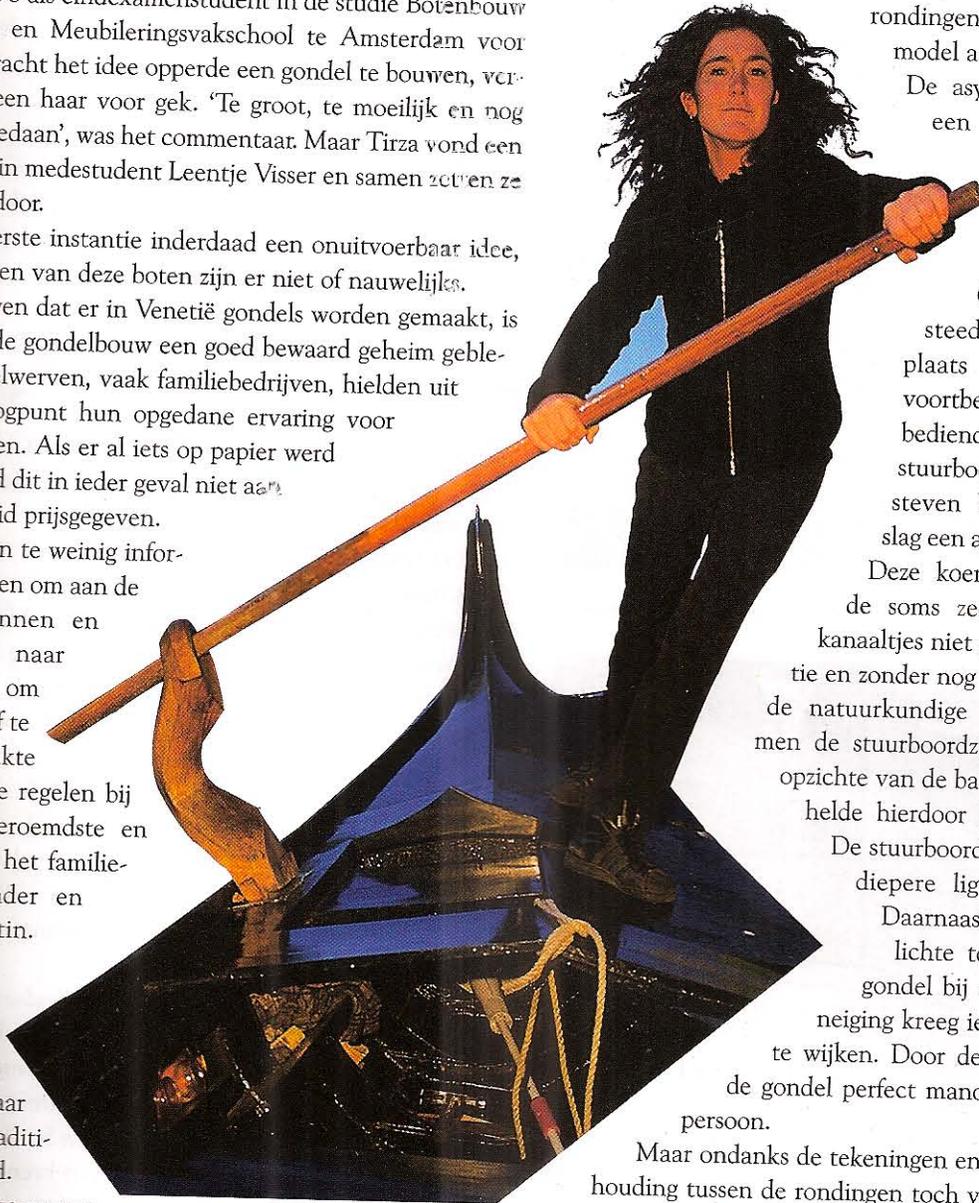
houding tussen de rondingen toch vooral een kwestie van gevoel.

Een ander punt van discussie waren de verzwaren in de voor-

en achterdekconstructie. De hoge ligging van de gondel op het water met zijn relatief klein onderwaterschip zorgt voor een grote

wendbaarheid. Om tegelijkertijd een goede koersvastheid te behouden, worden de voor- en achterzijde van de gondel ten

opzichte van het midden verzwaard. Hierdoor wordt een groot massa traagheidsmoment gecreëerd. Ook hier was het zoeken naar de juiste verhouding tussen wendbaarheid, koersvastheid en diepgang.



Gondelier/bouwer Tirza Mol



Tirza Mol manoeuvreert haar gondel 'Jonas' door de Amsterdamse grachten.



In een gondel worden traditioneel acht soorten hout soorten: grenen en eiken voor de huid, eiken voor de wrangen, iep voor de spanten, mahonie voor de dekken, kersen voor de dwarsverbindingen, noten voor de lijstjes en lariks of lindehout voor de verzwaringen in voor- en achtersteven. 'We hebben het iets simpeler gehouden', lacht Tirza.

Over de roestvrijstalen 'ferro' op de voorsteven is ze kort: weinig functioneel, alleen maar mooi en vooral duur. De sierlijke vorm stelt de hoorn van de doge van Venetië voor met daaronder de zes tanden van de zes districten van de stad. Het ene tegenovergestelde tandje staat voor het eiland Giudecca.

Een kunstwerk op zichzelf is de 'forcola' ofwel de 'dol'. Afhankelijk van de beweging die de gondelier met zijn schip wil maken, legt hij zijn riem in een van de rondingen van de forcola. Het maken van de 'forcola' gebeurt niet door de gondelbouwer maar geldt als een apart en artistiek ambacht. 'Toen ik zei dat ik de mijne zelf wilde maken vroegen ze of ik soms een zonnesteek had opgelopen. Het was de tweede vorm van heilig-schennis die we pleegden.'

Vier maanden ploeterden ze aan hun gondel, verbetering op verbetering aanbrenghend.

Voor Tirza en Leentje bleef het tot de tewaterlating spannend hoe de vaareigenschappen van hun gondel uit zou pakken.

'Met de kennis die we inmiddels hebben opgebouwd zijn we daar eigenlijk heel tevreden over.'

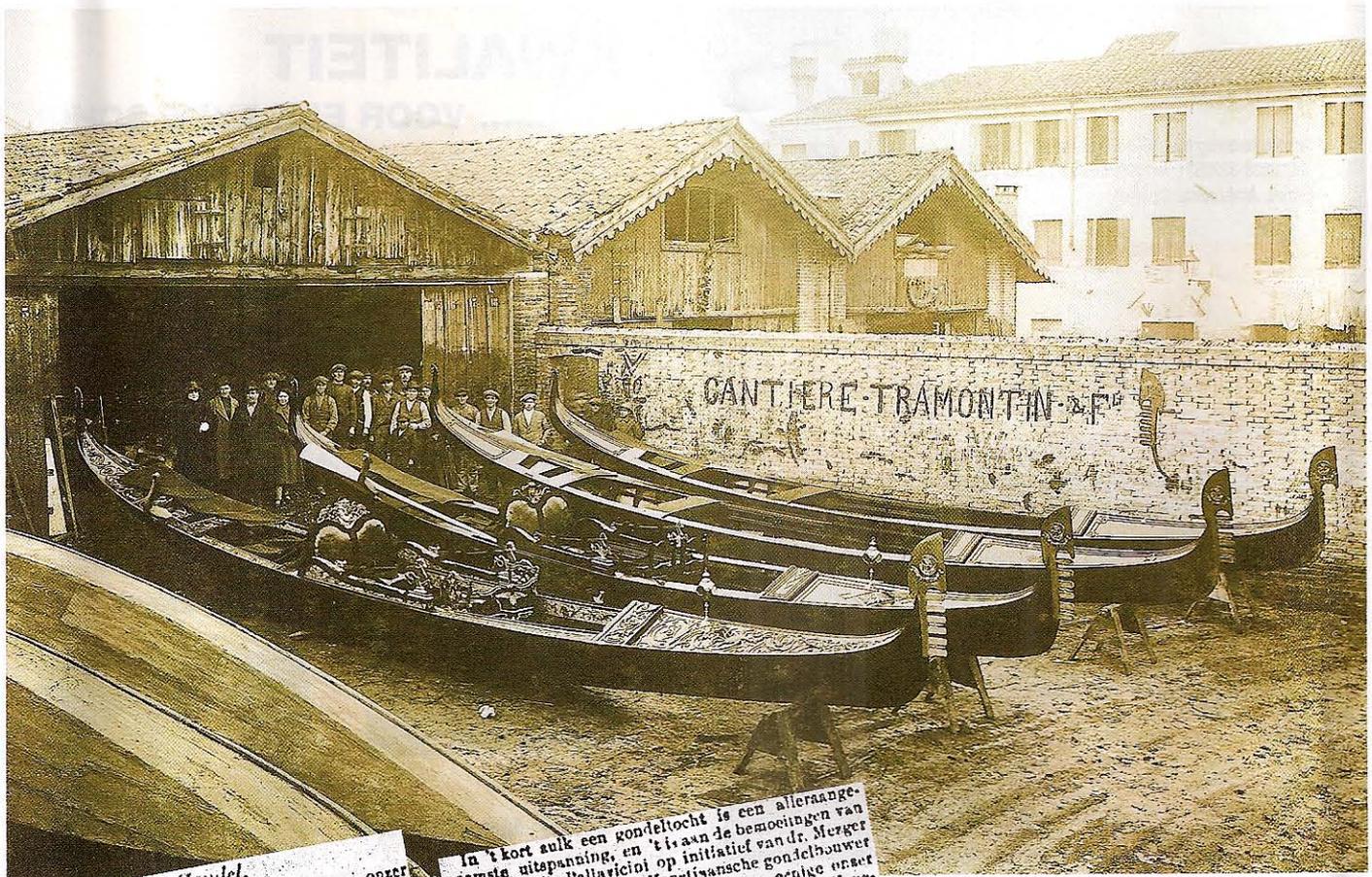
Om het resultaat aan hun leermeester te laten zien gaan ze met foto's terug naar Venetië. 'Dat was toch wel heel spannend om te horen wat hij er nou van vond', zegt Tirza. Maar afgezien van een paar kleine opmerkingen was hij heel erg tevreden en er moest direct een foto worden gemaakt voor de krant van hem en zijn twee Hollandse meiden.

GEEN COMMERCIËLE VAARVERGUNNING

De plannen van Tirza gingen echter verder dan alleen bouwen. 'Tijdens de stage in Venetië zag ik dat het vak van gondelbouwers uitstervend is. De jeugd heeft geen enkele interesse in ambachtelijk werk en doordat er zo weinig opgeschreven is, dreigt er veel kennis verloren te gaan.'

Volgens Tirza zou ook veel andere buitenlandse scheepstypes dit lot beschoren zijn. Als botenbouwster vond ze dit een groot verlies voor haar vak en richtte daarom de stichting Batello op 'met het doel om de bouw en het behoud van uitheemse schepen te stimuleren'. Het idee was om ieder nieuw bouwproject te financieren door het commercieel in de vaart brengen van de reeds bestaande schepen. Vooralsnog beschikte de stichting over slechts één schip: de inmiddels tot *Jonas* gedoopte gondel.

Maar het lukte niet om een vergunning te krijgen voor de gondel. Het Amsterdamse vergunningenbeleid voor passagiersvervoer te water is onderverdeeld in vier categorieën. Een indeling onder 'motorboten' of 'lijndiensten' viel sowieso al buiten beschouwing. Bleef over de categorie 'met door een nog onbekende techniek aangedreven schip'. Helaas voor Tirza werd deze later geherformuleerd tot 'met een elektrische aandrijving voortbewogen schip'. Daar viel de gondel ook buiten. Een



De Gondel.

De sierlijk gebeeldhouwde koningsloep onzer Landsverf, die als een meeuw over het water scheert maar helaas! zoo zelden gelegenheid krijgt de vleugelen uit te slaan, heeft een medelidiger gekrezen; in den Venetiaanschen gondel, die aan een Venetiaanschen steiger bij het Arstehôtel ligt gemeerd. Een heusche Italiaansche gondel, met een heusche Italiaansche bemanning, in schiedrachtig ma- troseupak, Italianen die allen Italiaansch verstaan, maar niet minder goed zijn bestreven in het sierlijk vaarttuig, dat wel wat kant in het seitoen, maar toch wellicht nog tijdig genoeg voor moode Septem- ber- en Octoberdagen, in dienst is gesteld ter beschit- king van hen, die zich in een aangenaam water- tochtje willen vermelen. Inlichtingen dienaangaande aan het hôtel-bureau!

We hebben een proeftochtje met den gondel gemaakt. Dat is 'n varen. In zachte kussens gelo- ken, op stoel of sofa, glijdt de vaarttuig door een over den waterspiegel alsof het vaarttuig door een bijzondere macht wordt voortbewogen. Geen ruk of zwiep, dood kaln maar snel genoeg beweegt het sier- lijk gebeeldhouwde vaarttuig zich voort. 't Is van hout, dool eenvondig zwart, voor- en achtersterven in smaa- ktelijk vorm van ijzer, en in het midden, op de plaats waar de passagiers zich zadelvrieken, gefakt met een soort van tent; een kleurig tapijt, de eevondig een draagstoel. Een kleurig tapijt, de eevondig koper, steken aangenaam af bij de eevondig smaakvolle uitmonstering van divans en de beklee- ding van het geheel. Bij warm weder dient de bedekking niet, en is 't wat kouder kan wordt de gondel in een drievend huisje herschapen met deur- tjes en vensters. Dan moet 't al een zeer eigenaar- dig genot bieden, zo'n vaart in den gondel met licht in het gezellig vertrek.

Geen wonder dat zo daar ginds onder den Itali- aanschen hemel heeleren zingen uit het album van den minnezanger of glijden- de over den waterplas, of met de uitverkorene des harten korend en kou- tasterend met de mollige zetels in den gondel, al phan- taasend met de selachten, naar hooger sferen gaan. In zulk een vaarttuig schuilt poënie.

Niet minder schilderachtig en eigenaardig dan de vorm is de wijze waarop de bemanning den gondel voortbeweegt. Zoo te wriksen staande op het hoogste punt is niet ieters werk, vooral omdat 't met zoo veel gratie en zonder blijkbaar inspanning geschiedt. Men zou zeggen dat de gondelheer er niet door ver- moeid worden.

In 't kort zulk een gondeltocht is een alleraange- naamste uitspanning, en 't is aan de bemoeiingen van de burggravin Pallavicini op initiatief van dr. Merger te danken, dat de beste Venetiaansche gondelbouwer voldaan heeft aan het verzoek van eenige Venet- stadgenooten om eens iets recht en echt Venet- iaansch voor Amsterlan te leveren. Da eenvond zal velen verbazen die romans uit den Doges tijd hebben gelezen. Maar er zijn geen Doges meer en juist zoals de gondel welke zich hier bevindt zijn nu alle behoorlijke gondels in de stad van St. Marcus. Men heeft Amsterdam dikweil het Venetië van het Noorden genoemd, ten onrechte, want beide stelen gelijken maar ditter weinig op elkaar, al heeft Havarde se in één en hetzelfde boek beschreven. Nu wa echter een gondel hebben uit Venetië met Venetiaansche bemanning, zullen de paleizen en het blauw gekleurde water en de heerlijks temperatuur wellicht ook worden geïmporteerd, en dan blijven de minnaars die met een gitaar hear Dulcinea ergens aan een burgwal per gondel een serenade gaan broegen zeker niet nit.

In afwachting kunnen de liefhebbers reeds met den Duitchen komiek zuchten: *O! jondie mir in Jondel schön jondelnd dahin!*

De twee boten op de voorgrond zijn waar- schijnlijk Mascareta's, slanke familieboten die geroeid worden met twee of vier riemen. Foto- collectie Ron van den Bos

poging om ingedeeld te worden in de groep van salonboten mislukte, want hiervoor gold de voorwaarde dat men meer dan 15 personen moet kunnen vervoeren.

Varen mag de gondel gelukkig wel, maar niet commercieel. Tirza vindt het jammer van een leuk initiatief. 'Zo

wordt iedere onderneming al in de kiem gesmoord. Men was ook bang dat we de ene gondel na de andere op het water zou- den gaan brengen, maar dat was helemaal niet de bedoeling. Het is en blijft hier natuurlijk wel Amsterdam', aldus Tirza.

De schrijver van het stukje in het Algemeen Handelsblad dacht een eeuw geleden het zijne over de invoer vanuit Italië: 'Nu wa echter een gondel hebben uit Venetië zullen de paleizen en het blauw gekleurde water en de heerlijks temperatuur wel- licht ook worden geïmporteerd en dan blijven de minnaars die met een gitaar hear Dulcinea ergens aan een burgwal per gon- del een serenade gaan brengen zeker niet uit.'

Tekst: Geeske Lanting. Foto's: Pieter Nijdeken