

Aan het einde van de achttiende eeuw werd de beroepsvaart, in de contreien der lage landen bij de zee, nog bijna uitsluitend bedreven in houten vaartuigen. Schouwen, botters en in de binnenlanden boten om agrarische vrachten of melkbussen te vervoeren. In het waterrijke Friesland stichtte Johannes van der Meulen in 1880 te Broek bij Joure een houtbouwwerf. Watersport was er toenmaals zeker nog niet bij. Het enige en echte bouw materiaal was hout, een opvatting die kleinzoon Johan van der Meulen (37) nog steeds huldigt en in praktijk brengt op de werf welke gevestigd is aan de Woudvaarkade in Sneek.

Vader Tjeerd van der Meulen (66) mengt zich in het gesprek in het kantoor tje naast de houtwerf:

„Hout, ik ben ermee opgegroeid. Er is ons wel eens voor de voeten gegooid waarom we niet in staal gingen bouwen (staal, een deftig woord voor ijzer).

Dat lawaai, dat beuken, staat ons niet aan. Het eindprodukt in hout is enorm veel fraaier”.

Auke, zoon van Eeltsje

Vader Tjeerd van der Meulen groeide op in de houtbouw en leerde veel van Auke Holtrop van der Zee, de zoon van de legendarische Eeltsjebaes, een IJster „Skütmakker”, gespecialiseerd op Friese jachten en boeiers, wiens lijfspreuk was „mijn each is mijn rij” (m'n oog is m'n rij; m.a.w. hij bouwde alles op het oog).

In 1939 nam grootvader Johannes de werf van „Aukebaes” in Joure over. Het was toen ook dat de Van der Meulens zich bezig gingen houden met het bouwen van recreatievaartuigen. Schouwen waren het en later ook BM-ers en Vrijheidsjachtjes.

De belangstelling voor het rond- en platbodewezen werd alsmat groter, zeker gestimuleerd door het prachtige werk van de Stichting Stamboek-, Ron-

de- en Platbodemjachten. In 1962 werd de huidige werf in Sneek betrokken, waar met een team van negen man vol overgave wordt gewerkt aan de productie van voornamelijk zeilschouwen en reparatie van traditionele jachten. Botters en Tjotters zijn prachtige schepen, maar worden in zeer ambachtelijke houtbouw echt veel te duur...

Hout en de schaarste

Dagelijks lezen we in de kranten dat de grondstofprijzen omhoog vliegen, ook van het natuurprodukt hout. Inkopen van superieure stammen voor de jachtbouw is een niet te onderschatten vak.

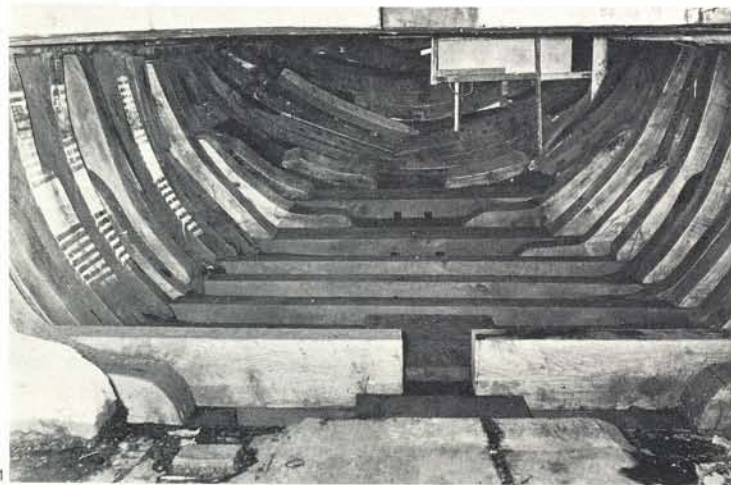
Van der Meulen kan nog kiezen uit goed hout, lang hout. Zeegstammen met een kromme nerf in frans eiken en de beste inlandse eikesoorten. Voor de krommers zoekt men de dwars takken.

Het zijn geweldige brokken hout die daar in Sneek onder het vaardige mes

gaan. In plaats van de oude handgereedschappen is er wel moderne apparatuur gekomen om het weerbarstige materiaal de gewenste vorm te geven, maar soms, als het millimeterwerk wordt komen ze weer tevoorschijn, de handschaaf en de dissel. Hopeloze gevallen, zoals onlangs een half vergane botter, worden door het Van der Meulen-team getransformeerd in de originele staat.

Een hele vloot

Tjeerd van der Meulen schat dat sinds de oprichting van de werf wel minstens 500 vaartuigen de helling verlieten. Naast de entree van staalbouw kwam in de twee laatste decennia de polyesterbouw op gang. Een procédé dat vader en zoon betitelen als „stucadoors- en plamuurwerk”. Ze kunnen dit nauwelijks onder scheepsbouw rangschikken. Een mening die natuurlijk zuiver als persoonlijk is op te vatten. Bij Van der Meulen wordt



Van der Meulen houdt het bij hout

reportage: Gerrit Pranger
foto's: Theo Kampa





alles op het oog gebouwd. Dus niets van tekening of in mallen. Hoewel de schouwen gebouwd worden in een vorm van serieproductie is elk schip weer anders. De argeloze toeschouwer bemerkt dit vaak niet eens, maar de kennersogen van de Van der Meulen zien wel degelijk minieme verschillen in de maatvoering.

Zoon Johannes: „Soms moeten we de maten in zekere zin aan het hout aanpassen. Door de jaren-

lange praktijk weten we nu echt wel hoe de verhoudingen komen te liggen. Als we een opbouw op de romp gaan zetten, vertelt ons ingebouwde esthetische gevoel exact hoe de verhoudingen moeten zijn”. Dat bouwen gaat toch wel anders in zijn werk dan we gewend zijn. Van der Meulen begint met de bodemplaten, dan komen de zijden en dan pas zet men in het schip de spanten. Uiterste nauwkeurigheid is geboden bij de vervaardi-

ging van de zwaarden. De fotoserie bij dit artikel laat enkele facetten van dit moeilijke handwerk zien. De delen - het zijn er meestal drie - worden met pennen in elkaar geslagen. Daarna worden de holtes uitgedisseld die het zwaard z.g. scheluw maken. Er gaat in één zo'n zwaard toch wel een veertig tot vijftig uur werk zitten. Dat betekent dus een week werk voor één man. Het houtsnijwerk wordt meestal verzorgd door broer

Hendrik (24 jaar), waarna de versieringen geaccentueerd worden met bladgoud, dat als het ware wordt ingelijmd. Het beslag wordt zo authentiek mogelijk vervaardigd, deels door de smid, deels in eigen bedrijf. Er wordt streng voor gewaakt dat de tuigages geheel volgens de oude tradities worden opgezet.

Waarom een rond- of platbodem jacht?

Zegt Tjeerd van der Meu-

1 Een botter wordt gerestaureerd. Dat zijn nog eens brokken hout, de vlakleggers van eiken (20 x 15 cm).

2 Het zelfde voorschip maar nu van buiten gezien. Duidelijk onderkennen we hier de nieuwe gangen welke het z.g. „koperen doodskleed” hebben vervangen. Op een schip als dit is er maar één middel om een onderwater schip te conserveren.

3 Een 6.00 meter kajuitzeilschouw op de Brekken. Met een flinke knik in de schoot. Zowel in de fok als in het grootzeil is een rif gestoken.

4 Vader Tjeerd van der Meulen beoefent hier een eeuwenoud scheepsbouw handwerk, het breeuwen.

5 De zijden zitten er al aan, de opbouw is geplaatst nu nog de dekken.

6 Het voorschip van de 9.00 m schouw in wording.

7 Zo ging dat vroeger en zo gebeurt het nog op de werf van Van der Meulen. Bouwer Johannes van der Meulen is hier bezig om een eiken gang voor een botter scheluw te krijgen

d.m.v. branden met riet. De 4 cm dikke gang wordt tussen platen ingeklemd en aan het eind wordt een gewicht gemonteerd. De bovenkant wordt nat gehouden en na twee uur stoken bereikt men de juiste (scheluwe) vorm.

8 De prachtig houtgesneden bever klimt boven op de roerkop van het gelijknamige boeierjacht. Kijk ook eens naar de filigrainachtige ornamenten op de kajuitdeuren.

9 De zwaardkop wordt bijgeschaafd. Hierop komt koper beslag. Let op de sleepijzers welke rondom het zwaard zijn gemonteerd.

10 Hier wordt een nieuwe zwaard gemaakt voor een Fries jacht. Twee brede zijdelen en smallere „tongen”. Nog juist te zien in de hoek rechts een zojuist in elkaar gepend zwaard dat nog in model moet worden gezaagd.

11 Het afwerken van het interieur van een 9.00 m zeeschouw. Zojuist is men bezig met het regelwerk waarop de dinette wordt gebaseerd.

12 (pag. 106) Beestachtig mooi om te zien en te zeilen, de 6,5 m boeier Bever.

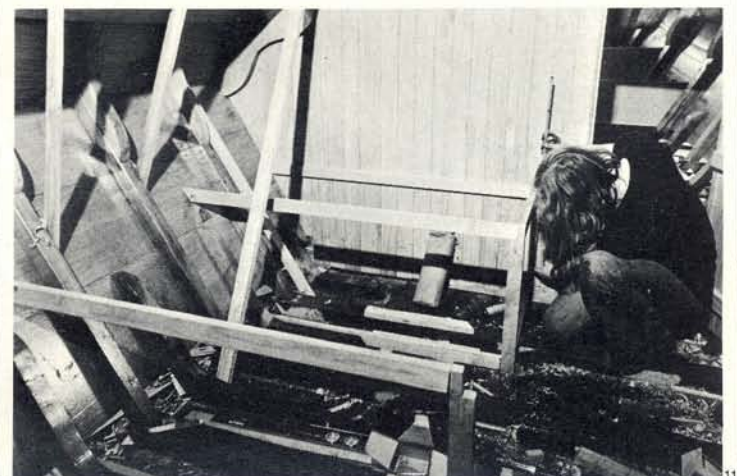
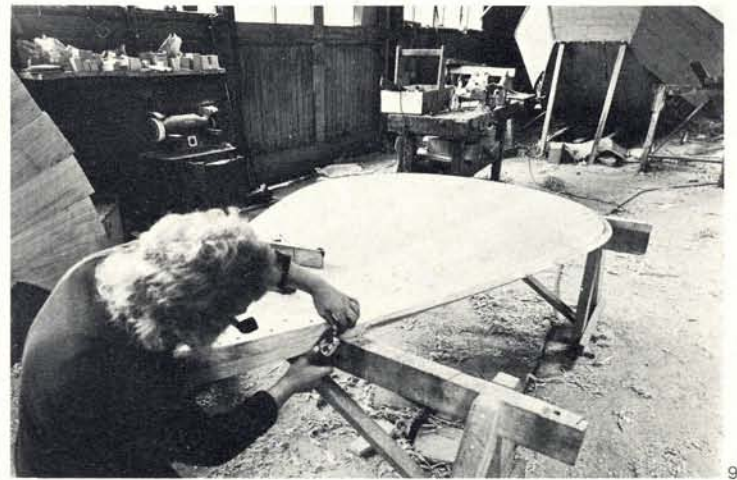


len: „Ik noem ze platbodem-breeders. Wie het er voor over heeft om zo'n nieuw/oud schip aan te schaffen (door al dat handwerk en het dure bouw-materiaal zijn deze schepen zeker niet goedkoop te noemen) moet wel be-zield zijn met een extra sprankje enthousiasme. We zien dat aan onze cliënten, ze zijn soms zo gehecht aan hun schip dat ze het bij wijze van spreken staan te aaien. Door de lange waterlijn en

de geringe diepgang is de platbodem in veel omstan-digheden zeker snel te noemen. Dat is ook iets wat veel platbodem-enthousiasten aantrekt”.

De Skûtsjes

Zoon Johannes vindt het een bijzonder fraai gezicht, zo'n veld bonkige gewel-denaars. Hij is blij dat daardoor de oude tradities in stand worden gehouden, hoewel, zegt hij: „Van het originele Skûtsje is veel verloren gegaan. De mast-



6

7

8

9

10

11

koker is verplaatst, de mast is verstelbaar geworden, het zijn nu echter race machines”.

Dacron

Traditiegetrouw zijn de Van der Meulens tegen de toepassing van dacron voor de zeilgarderobe van ronde- en platbodemjachten. Maar ook zij zien in dat de vooruitgang niet tegen te houden is. Dat oude doek, het prachtig dichtgeweven katoen is bijna niet meer te krijgen, maar ook daarvoor heeft de werf haar bronnen. Op de werf van Van der Meulen maakte

„Watersport” kennis met een zeer oud-gediende. De Bever, een meer dan 150 jaar oude boeier, welke door de werf zeer fraai is gerestaureerd. Op de klik, de roerkop vindt men de scheepsnaam terug in houtsnijwerk. Het 6.50 m lange prachtstuk werd in 1820 op stapel gezet door Eeltsje Baes! En tijdens een tochtje op de Brekken buiten Sneek blijkt welk een grote bouwer deze Holtrop van der Zee is geweest. Fantastisch op het roer, nooit irritant stappend en heel vlot manoeuvrerend. Daarbij moet dan

weer bedacht worden, dat zo'n schip helemaal op het oog werd gebouwd... Hoofdmoot van de werf-bezigheden vormt toch de produktie van de eikehouten schouwen. Voor f 3100 kan men zich al eigenaar noemen van een 3.00 m lang zeilschouwtje dat om en nabij de 100 kg weegt en 5 m² doek voert. Heel gewild zijn de schouwen in de orde van grootte van 8.00 tot 9.00 m. Een prijsindruk: een schouw met een lengte van 9.00 m, een breedte van 3.30 m, een diepgang van 0.60 m en een zeiloppervlak van 40

m² kost incl. inrichting en inventaris, doch exclusief een motor f 53.000,—.

Een 6.00 m kajuitschouw zoals op de foto's in het artikel worden getoond kost f 25.000,—, waarbij aangestipt moet worden dat de tuigage helemaal origineel wordt uitgevoerd, dek en gangboorden in teakhout- en kajuitdak in eikehouten delen zijn vervaardigd, roer en zwaarden afgewerkt worden met geel koper en men bovendien een scheepje aanschafft dat in elke haven bewonderaars trekt...

