

beeldhouwer die schepen bouwt



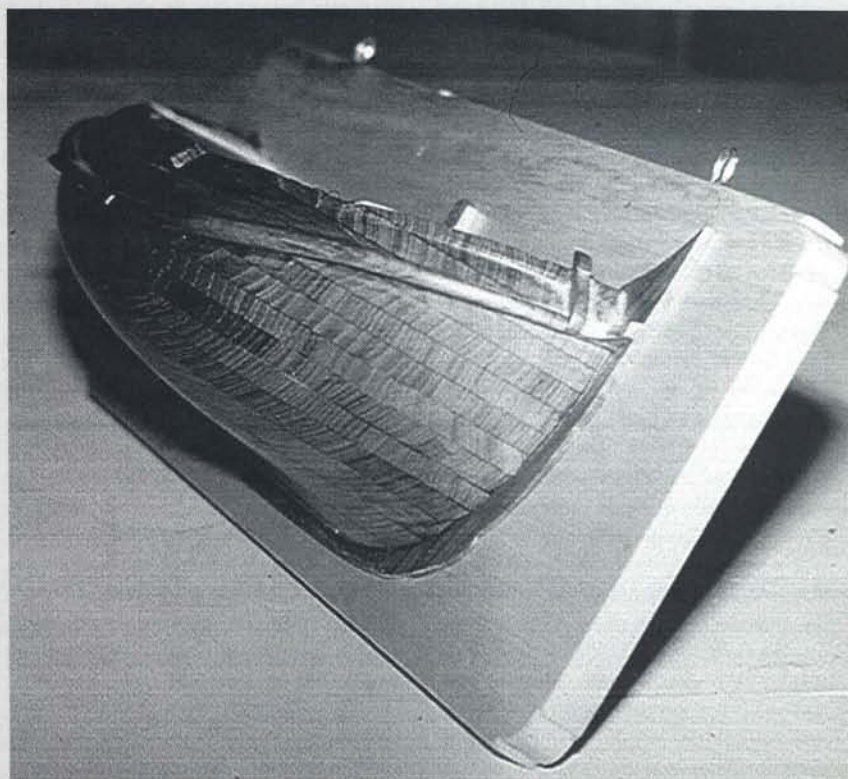
TEKST:
RON DE VOS

Achter de dijk van Andijk staat onder een zeil een boeier. Het is de ex-Wieringer aak 'Marieke'. Het schip wordt door Erik Slagmoolen verbouwd en verbeterd. Achter zijn woning bouwt en restaureert hij traditionele schepen.

Naast dit werk heeft hij een baan bij het Zuiderzee Museum te Enkhuizen. Op zijn 'eigen werf' is hij bezig met het uitslaan van een nieuw ontworpen Fries jacht. Het begrip 'werf' is misschien een te groot woord, maar als je naar de resultaten kijkt, mag je dat zeker gebruiken.

praktijk kwam ik erachter dat de stabiliteit voornamelijk in de vorm van de kim zit en om te voorkomen dat de roeiboot er met zijn punt in dook moest het scheepje voorin breedte hebben.' Hij bouwde de roeiboten in zijn vrije tijd. Daarnaast werkte hij in Alphen aan de Rijn bij de Vries Lentsch. Toen die failliet ging, bouwde hij bij Fokker mallen voor vliegtuigen. Na zijn diensttijd heeft Erik een baan gevonden bij een

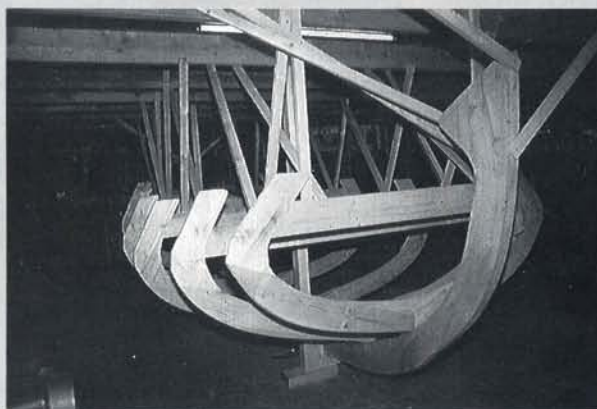
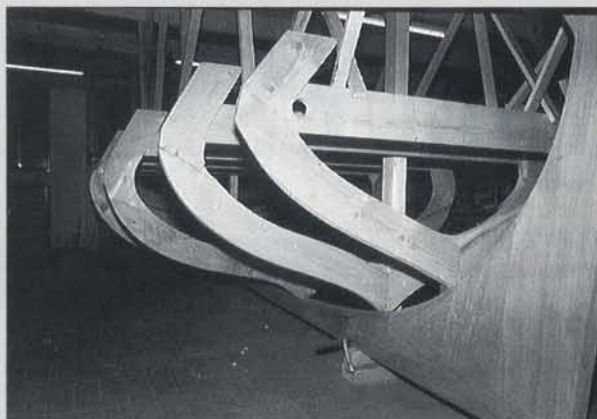
Hij werd geboren in het huis van een scheepswerfbaas aan het Woerdense Verlaat bij Slikkerveer, dat zijn vader in die tijd had gehuurd. Op de scheepswerf gleden voornamelijk houten roeiboten, pramen en bokken het water in. Erik veranderde op z'n vierde al de functie van een klomp door er een zeil op te zetten. Dit tot verdriet van de eigenaar van het houten schoeisel. Toen ze naar Nieuwkoop verhuisden, kreeg Erik een eigen plek om zeilklompen uit te bouwen tot echte schepen. Op zijn veertiende bouwde hij zijn eigen kano, toen zijn eerste zeilscheepje een 'Flits', daarna hechthouten Piraten en vervolgens houten roeiboten. 'Ik had aan een kant het voordeel', vertelt hij, 'dat ik niet uit een scheepsbouwfamilie kwam. Vaak zal zo'n zoon kopiëren wat zijn vader heeft bedacht. Ik begon me zelf vragen te stellen als: Waarom schiet de ene roeiboot onder je weg als je erin stapt, terwijl de ander amper beweegt? Waarom duikt de voorplecht niet onder water als je aan de riemen trekt? Ik had geen theoretische ondergrond, dus in de



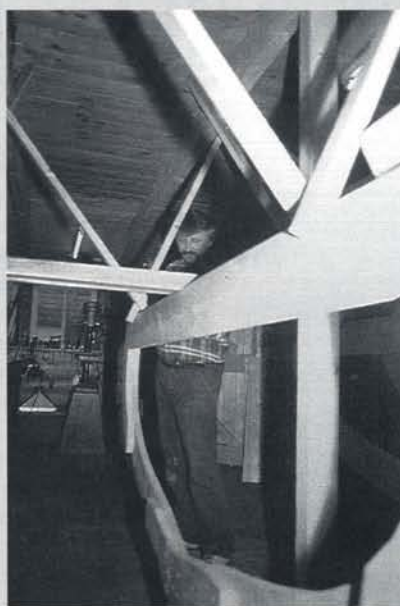
scheepsbouwer in Bodegraven, die teakhouten motorvletten bouwde. Daar werd zijn aanleg voor het 'uitslaan' ontdekt. De ronde spiegels van die motorschepen gaven heel veel moeilijkheden, maar Erik vond het simpel. Erik: 'Het 'uitslaan' is een beroep dat straks door de computer overgenomen zal worden, maar een op die manier ontwikkeld schip zal nooit een met de hand uitgeslagen schip kunnen vervangen want zo'n schip is uniek, zoals dat in het verleden ook het geval was. Geen schip had dezelfde vorm.'

Terwijl hij in Bodegraven werkte, bouwde hij thuis voor zijn broer een Staverse jol. Dat werd gezien door de directeur van het Scheepvaartmuseum te Amsterdam en hij werd gevraagd om op de historische scheepswerf 'het Kromhout' de museumschepen te restaureren. Dat gebeurde in 1974. Hij was toen pas 23 jaar. 'Ik ben daar een jaar of zes mee bezig geweest. Ik deed het helemaal alleen en restaureerde onder andere het Friese jacht 'De drie gebroeders'. De schepen moesten zo gerestaureerd worden, zoals ze indertijd gebouwd waren.' Bij 'het Kromhout' raakte hij steeds meer geïnteresseerd in het traditionele schip. Ook nam hij de versierselen en beelden voor zijn rekening. 'Nadat de schepen gerestaureerd waren, begon ik naar aanleiding van een wrak een nieuwe trekschuit na te bouwen. Deze wordt nu in Dokkum gebruikt om met mensen rond te varen. Het laatste project bij 'het Kromhout' was, ook naar aanleiding van een gevonden wrak, de bouw van de vijftien meter lange 'Blazer' voor het Zuiderzee Museum te Enkhuizen. Van het wrak maakte ik negen hulpmallen, die voor het nieuwe schip werden gebruikt, dit in tegenstelling tot wanneer ikzelf een schip bouw. Voor een Staverse jol gebruik ik slechts drie hulpmallen en de rest doe ik met blokjes die elke gang in zijn juiste richting dwingt. Het voordeel weer is dat elk schip toch zijn unieke vorm krijgt.'

Terwijl hij bij 'het Kromhout' werkte, keerde hij terug naar de Woerdense Verlaat. In de avonden en zaterdags ging hij daar door met het bouwen van roeiboten tot Staverse jollen. 'Histo-



De bouwmallen voor het Friese Jacht staan opgesteld. Stevens en kielbalk zijn definitief



OPROEP

Het Zuiderzee Museum te Enkhuizen zoekt medewerkers, liefst leerlingen, die de boeier Hilda' willen helpen restaureren. Men kan vragen naar Erik Slagmoolen.

risch gezien is geen enkele Staverse jol hetzelfde. Het schip is ontstaan uit een een vrij smalle visserssloep met een v-vormige bodem die in de vorige eeuw werd gebouwd. De sloep was echter nogal rank, zodat ze onstabiel was bij het inhalen van de zware netten. Om dat te verbeteren werden de kimmen voller en zo ontstond die unieke vorm van een Staverse jol. Daarbij bouwde elke werf zijn eigen type, zoals gebruikelijk is in de historische scheepbouw. Tegenwoordig heeft men weer de neiging om

de kimmen iets smaller te maken zodat het scheepje sneller gaat.'

Door de bouw van de 'Blazer' werd Erik uitgenodigd om voor het Zuiderzee Museum de negentig schepen, die in een slechte staat verkeerden, te restaureren. Een jaar later, in 1983, verhuisde hij van de Woerdense Verlaat naar Andijk en zette daar zijn eigen scheepswerf voort. 'De grootste vraag bij het restaureren van schepen is hoe lang kan het schip behouden blijven. Gelukkig kreeg ik bij het museum tijd genoeg om dat uit te proberen. Voor staal is het nu wel duidelijk; stralen en in de epoxy zetten. Voor hout blijft het behoud een probleem. Ik ben er zo langzamerhand achter gekomen dat de moderne materialen toch niet voor alle gevallen goed genoeg zijn. Epoxy sluit hout teveel af. Vooral als gerestaureerde schepen weer in de vaart komen nadat ze met epoxy zijn behandeld is het zeer onwaarschijnlijk dat ze de door de fabrikant en werven gegarandeerde tijd van vijftien jaar ook echt meegaan. Als er met een schip gevaren wordt ontcom je niet aan beschadigingen. Bij beschadiging komt er vocht achter de epoxylaag. Het hout zal uitzetten en het rottingsproces zal een aanvang nemen. Een ander probleem is dat bij restauratie met epoxy de moeilijk bereikbare plaatsen zoals koppen van spanten vaak te dun behandeld worden of zelfs worden overgeslagen. Ook in dat geval heeft vocht weer vrij spel. Voor het Zuiderzee Museum gaan we nu de oudste boeier van Nederland de 'Hilda' uit 1840 restaureren. Ze zal echter niet met epoxy behandeld worden. We zoeken het beste eiken en dan zal ze, als ze klaar is, in de bruine teer, lijnolie en blanke lak worden gezet.'

Achter de dijk bij Andijk is Erik nu voor een klant een splinternieuw schip aan het bouwen. Het wordt een Fries jacht voor een bekende jachtontwerper. Hij werkt als een beeldhouwer en is sneller ontevreden dan tevreden. Wij zullen graag over het uiteindelijke resultaat publiceren.

Erik Slagmoolen
Dijkweg 271
1619 JE Andijk
tel: 02289-3589