

Nu verschenen! Houten botenbouwers 2 Bouwers van bijzondere schepen

Na het succesvolle *Houten Boten Bouwers*, Tien werfbazen over hun vakmanschap, is er nu een tweede deel verschenen. Deel 1 bood namelijk lang niet genoeg ruimte voor alle bootbouwers. Klaas Smit voegde weer een heel rijtje bekende namen toe in deel 2. Wim de Bruijn bespreekt het resultaat.

Nadat begin 2021 *Houten botenbouwers deel 1* was gepubliceerd, hoopte ik dat er nog eens een deel 2 zou komen met hoofdstukken over ontbrekende bouwers als Kees Sars en Cees Droste. Die wens komt nu (gedeeltelijk) uit. Als eerste komt in deel 2 Marco van Boheemen (1967) aan bod. Marco begon in 1994 op de Bataviawerf en was de opvolger van Jan Kuperus en Rienk Gardenier. Als eerste werd de *Batavia* afgebouwd en daarna kon worden begonnen met de bouw van *De Zeven Provinciën*. Het is algemeen bekend dat dat project strandde, omdat de vlakbouwmethode – eerst de huid dan de spanten – hier niet werkte. Veel werd afgebroken en weer een stukje opgebouwd, daarna bleef het project stilliggen. In 2015 mocht Marco beginnen met de bouw van een waterschip, in wezen de voorloper van de botter. Marco vertelt vol bezieling over zijn werk als scheepsbouwer, maar ook over hoe hij met de mensen omgaat die bij de bouw meewerken. En dat is heel leerzaam. Vooral als je leest over zijn weigering om elke dag uitgebreid te rapporteren over wie wat heeft uitgevoerd. Hij voelt zich duidelijk scheepsbouwer en leermeester en niet een manager.

In het tweede hoofdstuk komen Jan Kuperus (1968) en Rienk Gardenier (1965) aan het woord. Jan kende Willem Vos al toen hij 16 jaar was en Willem een schokker in hout-epoxy bouwde. Hij kon daarna al snel in Lelystad aan de *Batavia* komen werken. In 1988 volgde Rienk, hij meent dat het sociale karakter van Willem Vos onderbelicht is gebleven. Zowel Jan als Rienk leerden het bouwen van schepen van Willem. Hij leerde hen ook hoe je met veel mensen aan een project kunt werken. Ze kregen steeds meer vrijheid van Willem en omdat er eind jaren tachtig veel werkloosheid was in ons land, was er veel aanbod van mensen zonder baan.

Wierumer aek

In 1992 gingen ze een jaar van de werf af en bouwden bij Houtcompagnie Almenum in Harlingen een nieuwe loods voor de nieuwe zaag en zaagbaan. Omdat er kleinere projecten tussendoor gebouwd moesten worden, wilde Willem een zogeheten *Flevoaak* van 18,5 m bouwen. De beide mannen werden teruggevraagd en mochten dit project uitvoeren.

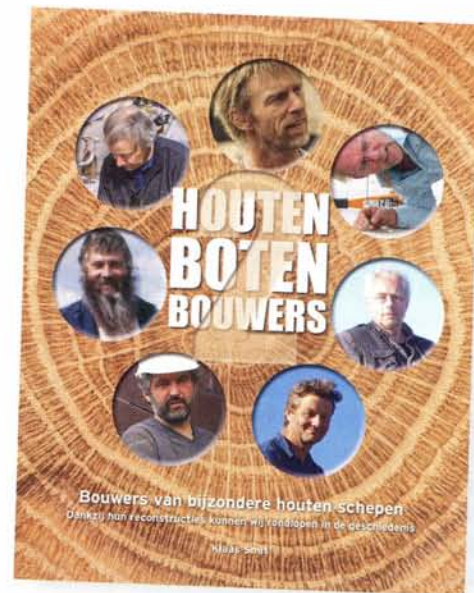
In 1996 namen beide mannen afscheid van

de Bataviawerf en wilden eigen initiatieven ontplooiën. Een jaar later hoorden ze dat het museum 't Fiskerhúske een haalbaarheidsonderzoek wilde laten doen naar een historische scheepsconstructie. Het museum wilde een visserijvaartuig dat in de negentiende eeuw werd gebruikt door de vissers van Wierum, Paesens en Moddergat. Na onderzoek bleek dat de blazer en de aek het meest werden gebruikt. Omdat er nog een aantal blazers zijn bewaard, maar geen enkele aek, zou die gebouwd moeten worden. Het project bleef lang in de la liggen. Intussen konden Jan en Rienk in 1998 aan de slag met de reconstructie van het *Statenjacht De Utrecht*. Zeven jaar later nam het museum weer contact met ze op met de mededeling dat het project van de aek van start kon gaan.



De Wierumer aek WL 19 waarbij Jan Kuperus en Rienk Gardenier betrokken waren

In 2004 was het een drukke tijd voor houtbouwers in Friesland. Behalve de Wierumer Aek, startte Kees Sars met de reconstructie van een palingaak en Johan Prins begon met de bouw van het houten skûtsje *Aebelina*. Naast een oude garnalenschuur werd de kiel gelegd voor een tweemast schokker of aek. Er werd een overkapping gemaakt, zodat de timmerlieden droog konden werken. De werkloosheid was voorbij en de mannen moesten het hebben van bijvoorbeeld verslaafden. Het was niet eenvoudig om die mensen regelmaat en stiptheid bij te brengen. Maar het resultaat was de stoere, ruige WL19, *Twee Gebroeders* genaamd die onder zeer grote belangstelling te water werd gelaten. Twee grote kranen lieten het schip zakken en al snel weer omhooghalen. Wat bleek. De naden waren niet



gebreeuwd, maar alleen gerubberd. Wat daar de oorzaak van is geweest, heb ik nooit exact kunnen achterhalen. De scheepsbouwers die ik bij de tewaterlating sprak hadden het over te weinig geld, tijd en verschil van inzicht. De ware reden zou een leerzame aanvulling zijn geweest op dit tijdsdocument.

Inmiddels beschikken beide mannen over een grote loods en kunnen worden ingehuurd voor allerlei soorten restauratiewerk. Ook aan het VOC-schip *Amsterdam* hebben ze intussen veel restauratiewerk uitgevoerd.

Reconstructies

Het derde hoofdstuk is gewijd aan Johan Prins (1956) uit Workum. Als telg uit een geslacht van botenbouwers uit Durgerdam beschikt Johan over de juiste genen. Het is interessant te lezen over de voormalige botterwerf in Durgerdam en zijn oom Bartel Porsius, waarmee hij later een tijdje zou samenwerken. Johan leerde het vak onder andere van Roelof van der Werff en van Erik Slagmoolen die indertijd bij "t Kromhout" werkte. Al heel vroeg restaureerde en bouwde hij fraaie boatsjes en tjotters.

In 1981 startte hij als zelfstandig ondernemer, want hij vond zichzelf te eigenwijs om voor een baas te werken. Johan had vrijheid nodig. Hij vestigde zich uiteindelijk in Workum en bouwde daar een huis, een loods en groef een eigen haven. Daar bouwde en restaureerde hij vele schepen. Tevens was Johan ook een hele goede masten- en zwaardenmaker en kon hij ook hele mooie betimmeringen maken iets waar niet alle houtbouwers evenveel oog voor hebben. Zijn mooiste project was de reconstructie van het houten skûtsje *Aebelina* dat hij naast het Skûtsjemuseum in Earnewâld samen met vrijwilligers bouwde en waarmee nu regelmatig tochten met gasten worden gemaakt. Daarna volgde nog de

complete restauratie van een Staverse jol en een monument voor Urk. Johan is inmiddels de 65 gepasseerd en neemt geen opdrachten meer aan. Zijn loods heeft hij een tijdje verhuurd, wellicht bouwt hij daarna nog een bootje voor zichzelf. Vervolgens is een groot hoofdstuk aan Kees Sars (1962) gewijd. Kees werkt al meer dan 30 jaar zelfstandig aan houten schepen (en houten gebouwen). Toen er plannen waren om in Lelystad een VOC-schip te gaan bouwen, schreef hij een brief aan Willem Vos. Hij kon in januari 1986 al beginnen. Kees heeft nog steeds veel respect voor Willem. Hij begon als leerling, werd al snel leermeester en eindigde als bouwmeester. In 1991 vertrok hij, samen met collega-leermeester Dirk de Boer, en ze begonnen een eigen bedrijf. Bij hun afscheid kregen ze een goede referentie mee, met eronder "Hou het vak hoog".

Al snel konden ze aan het werk bij het archeologisch themapark Archeon in Alphen a.d. Rijn. Ze bouwden daar reconstructies van Romeinse huizen en Romeinse schepen. Kees is een voorstander van werken met moderne gereedschappen, omdat de mensen die hij opleidt daar bij hun toekomstige werkgever ook mee moeten werken. Zo heeft hij in de loop der jaren al heel wat leerlingen, vaak met een beperking, een mooi vak geleerd.

Hij bouwde vervolgens de *Kamper Kogge*, het *Statenjacht De Utrecht* en de palingaak *Korneliske Ykes II*. In Millingen volgde een reconstructie van een zeilend Romeins vrachtschip. Dit trok de aandacht van de directie van het Archäologisch Park Xanten (APX). Al gauw kwam de vraag of hij een aantal reconstructies van Romeinse schepen voor het museum kon bouwen. Er moest ook eerst mee kunnen worden gevaren om te onderzoeken hoe de Romeinen dat zouden hebben gedaan. Intussen rijdt Kees alweer acht jaar op en neer tussen Utrecht en Xanten en heeft daar al een aantal prachtige reconstructies gebouwd, waarover in de Spiegel al eerder uitgebreid is geschreven.

Liefde voor hout

Dan komen we uiteindelijk bij Willem Vos (1940), die we al eerder in het boek een aantal malen tegenkwamen. Willem heeft zich al van jongs af aan verdiept in de Nederlandse scheepsbouw. Om de geschiedenis en belevenissen van onze voorouders te kunnen begrijpen, zijn reconstructies noodzakelijk, was zijn credo. Hij wist geldschietters en bestuurders van deze noodzaak te overtuigen en kon uiteindelijk aan de slag op de kale vlakte aan het IJsselmeer bij Lelystad (in opbouw). In ruim 40 pagina's is te lezen en te zien hoe zijn reusachtige project van de grond kwam. Vele problemen die hij moest overwin-

nen zijn hiermee vastgelegd. Maar daarover zijn inmiddels, ook door Willem zelf, al pretentieuze boeken geschreven. VOC-schepen gingen vroeger een paar retour-reizen mee en werden dan afgebroken, waarbij goede stukken hout werden hergebruikt. De *Batavia* is nu aan een grote restauratie toe. Ik ben benieuwd hoe dat gaat aflopen, want kunnen de gigantische kosten die daarmee gemoeid zijn, nog worden opgebracht? Willem Vos heeft er intussen wel voor gezorgd dat meer dan duizenden mensen een mooi vak hebben geleerd en die zijn liefde voor hout hebben overgenomen.

Witte Swaen

Als laatste komt Gerald de Weerd (1948) aan het woord. Hij is niet alleen een enthousiast zeiler, maar ook een getalenteerd illustrator die al vroeg 3D-tekeningen maakte, eigenlijk een collega van de gebroeders Das. Op een gegeven moment kon Gerald hoofd worden van de presentatietak bij het Museum voor Scheepsarcheologie, toen nog in Ketelhaven en nu in Lelystad. Er werden in die tijd maar liefst 350 scheepswrakken in de drooggevallen polders opgegraven en hij kon een totaaloverzicht tekenen van de Nederlandse scheepvaartontwikkeling van de veertiende tot de negentiende eeuw. Gerald ontdekte min of meer het geheim achter de hoge bouwproductie van onze scheepsbouwers en legde dat vast in fraaie perspectieftekeningen. Door zijn contacten in Amerika kon hij van 2006 tot 2009 de reconstructie begeleiden van de *Onrust* in Scenectady, New York. Nadat in 1613 een Nederlands schip voor de kust van Manhattan in brand was gevlagen, bouwde men ter plaatse een eenmaster, de *Onrust*, een jacht van ongeveer 15 meter lengte. Met dit schip deed Gerald ook veel zeilervaring op. Inmiddels was ook de reconstructie van de *Halve Maen* in Amerika aangekomen en Gerald werd advies gevraagd over het onderhoud van dit schip.

Toen hij in 2010 met pensioen ging als directeur van het Terschellinger museum "t Behouden Huys", ging hij met zijn vrouw bij Harlingen wonen. Hij was al twintig jaar daarvoor begonnen met een schaalmodel 1:10 van de *Witte Swaen* waarmee Willem Barentsz in 1596 zijn derde poging ondernam om een noordoostelijke doorvaart naar Azië te ontdekken. Het duurde een tijd tot hij iedereen in Harlingen had overtuigd dat er een reconstructie van de *Witte Swaen* moest worden gebouwd. Het resultaat van veel noeste arbeid met veel vrijwilligers ligt nu in de haven van Harlingen. Vele duizenden bezoekers hebben de bouw gevolgd, net als wij met een drietal artikelen in de Spiegel. Het is de bedoeling dat er zeiltochten met betalende gas-



Statenjacht De Utrecht werd het project waarmee Kees Sars zijn naam definitief vestigde

ten gaan worden gemaakt. Er is wel een motor ingebouwd, zodat je niet afhankelijk bent van sleepboten, zoals bij de *Batavia*. Een geveugelde uitspraak van Gerald is dat een reconstructie van een historisch schip nooit langer mag zijn dan 20 meter. Tot die lengte is het met een niet te grote bemanning te varen en de kosten van bouw en onderhoud zijn te overzien.

Klaas Smit heeft de zes scheepsbouwers uitgebreid aan het woord gelaten. Daarmee werden de verhalen in feite bepaald door de houtbouwers zelf. Het is jammer dat er voor dit soort belangrijke werken niet iets meer eindredactie kan worden gepleegd. Zeker niet als je dergelijke boeken in eigen beheer moet uitgeven om ze mogelijk te maken. Het boek leest wel vlot weg en is heel rijk geïllustreerd. Hebben we nu alle belangrijke houtbouwers nu wel zo'n beetje beschreven? Nou.. persoonlijk miste ik het verhaal van Cees Droste nog, een scheepsbouwer, leermeester en bouwmeester die minstens even belangrijk is als de zeven hierboven beschreven mannen.

BESTEL NU BIJ SPIEGELDERZEILVAART.NL

Deel 2 van *Houtenbotenbouwers* zal op 17 december gepresenteerd worden in Batavia-land (Lelystad) aan de botenbouwers die eraan meewerkten.

'Houtenbotenbouwers deel 2, bouwers van bijzondere houten schepen. Dankzij hun reconstructies kunnen wij rondlopen in de geschiedenis' is geschreven door Klaas Smit, uitgever Smit Publicaties, Witmarsum, ISBN 978 90 824232 7 3.

Het rijk geïllustreerde boek (272 pagina's) is exclusief te bestellen via: www.spiegelderzeilvaart.nl Prijs van het boek is €30,- (ex. verzendkosten).