



“Een ander hanteert een duimstok, ik een schuifmaat”

Tekst: Stephan Kraan, foto's: André Hoek en Stephan Kraan

Het Friese jacht de *Anna* is ongeveer het tweehonderdste eikenhouten schuitje dat Erik Slagmoolen (54) gebouwd heeft. Zijn gedegen historische kennis en ongeëvenaarde vakbekwaamheid spreken uit elk spaander van de *Anna*. Het jacht dat hij samen met en in opdracht van Hoek bouwt.

Nu de *Anna* haar vorm heeft, kan het schip verder worden verstevigd, ingebouwd en afgewerkt. Dit is een tijdrovend en precies werkje. Het houtsnijwerk aan het schip doet Slagmoolen zelf. Lofwerk heet het houtsnijwerk op het boeisel, de hennen- en bedelbalk. Het gaat hem gemakkelijk af. Slagmoolen zal niet gauw als creatief kunstenaar aan de slag gaan, maar alle versieringen zijn traditioneel verantwoord. De motieven zijn gekopieerd van ande-

re Friese jachten en zijn van oorsprong ontwikkeld door Van der Zee zelf; de eerste bouwer van Friese jachten. De versieringen van de *Anna* zijn wel wat minder uitbundig dan bij de oudere schepen.

Bij de afwerking begin je eerst de schroefgaten te dichten. Daarbij is er verschil tussen de gaten onder en boven de waterlijn. Houten doppen gemaakt van eiken in dezelfde kleur als de gangen, zijn het mooist. Er zit echter altijd wat ruimte tussen de dop en de schroefkop. Daar gaat water zitten waardoor het hout makkelijker gaat rotten. Daarom zijn de gaten alleen boven de waterlijn gedopt. Die doppen maakt Slagmoolen met een speciale doppenboor. Onder de waterlijn gebruikte men vroeger stopverf met een kleurstof. Dit is geler en valt meer op. Slagmoolen doet het met tweecomponentenlijm, gemengd met houtzaagsel. Dit kleurt



De afwerkfase van de romp.



De romp is bijna klaar. Augustus 2003.



Erik begint met het interieur, augustus 2003.



Het lofwerk is gesneden.

beter bij het hout en zo vallen de stops minder op. De lijm zet uit en gaat rond de schroef zitten, waardoor er geen vocht bij komt.

SHAVEN, SCHUREN EN LAKKEN

Nadat de gaten gedicht zijn, moet de romp geschaafd worden. De fijne rondingen van de romp worden uiteindelijk op het oog bij het schaven bepaald. Het grove gebeurt met een machine. Maar omdat er dan heel gemakkelijk te veel af gaat, komen er gauw deuken in. Slagmoolen schaaft daarom het meeste met de hand. Dan kan hij goed zien wat hij doet. Er gaat al gauw een paar millimeter af. Om te zien waar de rondingen nog ongelijkmatigheden en deuken vertonen, smeert hij het hout in met water of terpentijn.

Soms laat Slagmoolen het bij het schaven. Dan blijf je de sporen van het schaven zien. Vroeger hadden ze immers ook geen schuurmachines. Toen werd het hout geschraapt met glas. Goed schuren kostte veel tijd en dus veel geld. Dat schuren met glas zo duur was, kun je bij veel oude meubels goed zien. Die zijn aan de voorkant netjes glad maar daar waar het oog niet komt, zie je de sporen van het schaven nog zitten.

Bij vissersschepen als Staverse Jollen bleef het vanwege de kosten bij schaven en schrapen. Maar ook bij de meeste Friese jachten ging het schuren niet zo extreem. Ook de *Anna* is na het schaven machinaal geschuurd. Zij is exact in de rondingen. Je voelt absoluut geen naad tussen de verschillende gangen en de huid is superglad.

Als de geschuurde delen niet meteen worden gelakt, wordt het hout snel weer dof. Het verkleurt en er komen haren op. De *Anna* is na het schuren in een spuitbedrijf gespoten door mensen die normaal piano's spuiten, alles onder toezicht van Erik. Daarbij is zowel voor de buitenkant als de binnenkant de exclusieve Italiaanse Stoppani-lak gebruikt. Deze lak is ontwikkeld voor Italiaanse speedboten. Het is flexibel en zacht, waardoor het niet krast bij een beschadiging of aanvaring. Het lakwerk is gedurende drie jaar onderhoudsvrij en blijft tien jaar gegarandeerd mooi.

Dat blijkt ook wel, want de *Anna* ziet er nog steeds als nieuw uit, terwijl er vorig jaar uitgebreid mee is gevaren en de lak veel aan zon is blootgesteld. Andere lakken hadden volgens Slagmoolen allang haarscheurtjes vertoond.

Het spuitbedrijf heeft naast de blanke lak, ook al het groen en de biesjes gedaan. Daarvoor is aan de Italiaanse lak wat kleurstof toegevoegd. Als Slagmoolen zelf met de hand verft, doet hij een beetje rood bij de groene kleur om het iets zwarter en warmer van kleur te maken. Hij heeft dit 40 jaar geleden geleerd van een oude schilder die houten boten schilderde. Bij blauw doet hij een beetje geel om het wat levendiger te maken. Bijmengen kan bij de *Anna* niet, maar het schuren en lakken gaat erg nauwkeurig. De lak wordt in laagjes aangebracht, zodat je geen enkele overgang voelt daar waar de kleuren naast elkaar liggen.

De kleuren voor de Friese jachten zijn al zo'n 150 jaar volgens de oude Friese kleuren: donkergroen, lichtgroen, rood, blauw en wit. De *Anna* heeft echter geen blauw. De iets gebroken kleur rood is gebruikt voor details op de hennensbalk. Verder op de koppen van de spanten en de knieën. Dan vallen deze meer op en stoten de bemanningsleden zich er minder aan.

Als de boot terug komt van de spuiterij, brengt Slagmoolen het bladgoud aan. Dat is bij de *Anna* niet zo uitbundig gedaan als vroeger gebeurde. Het houtsnijwerk van de hennenbalk en de bedelbalk is bescheiden en daarmee ook de hoeveelheid bladgouden versierselen. "Als de zon erop schijnt, moet je het net zien en verder niet", aldus Slagmoolen.

De banken binnenin het schip zijn van het zachtere vurenhout en dienen meteen als loopplanken. Ze zijn vaak gemarmerd. Ook hier toont zich de traditie van luxe, die bij Friese jachten hoort. Sommige scheepjes waren van binnen helemaal gemarmerd, maar Slagmoolen houdt het bescheiden. Omdat het specialistenwerk is, besteedt Slagmoolen het marmeren uit aan een bevriende schilder. Voor de *Anna* is gekozen voor zeer gedetailleerd gemarmerd wit, waarbij drie kleuren gebruikt zijn.

MESSING EN ROESTVRIJ STAAL

Het is tijd voor het aanbrengen van het beslag. Al het messing beslag wordt geknipt en gemonteerd. Behalve dat het koperkleurige messing, netjes gepoetst, het schip een chique aanzien geeft, dient het ertoe de kopse kanten van het hout en de verf te beschermen. Het messing komt bijvoorbeeld op het lofwerk van het boei-sel en rondom het zwaard.

Waar vroeger ijzerbeslag zat, gebruikt Slagmoolen voor de *Anna* het onderhoudsvriendelijke roestvrij staal. Ook deze onderdelen maakt hij zelf; voornamelijk omdat de maten op zo'n scheepje altijd afwijken. Voor het maken van het roestvrijstalen beslag heeft Slagmoolen speciale machines in huis. Het is minutieus maatwerk, omdat elk onderdeel in verhouding moet staan tot het schip. De grootste delen zijn de botteloef, de helmstok en de delen om de zwaarden te kunnen uittrimmen. Slagmoolen heeft ze tot en met de moeren zelf gemaakt.

Gladde roestvrijstalen onderdelen glimmen als chroom en dat past natuurlijk niet op zo'n scheepje. Daarom bewerkt Slagmoolen al het roestvrij staal nog extra met glasparels om het mat te maken. Verder heeft hij de onderdelen wat ruw opgeslepen, zodat er butsen en putjes in komen. Alles om het uiterlijk van gesmeed ijzer, dat vroeger op de jachten zat, te benaderen.

DE MOTOR EN DE MAST

Normaliter is een houten boot klaar als hij helemaal goed in de verf zit en als het beslag gemonteerd is. Ook bij de *Anna* is dit het geval, tot Hoek besluit van het oorspronkelijke plan af te wijken. Een Fries jacht vaart het best als er geen motor in zit, daarom zou er in de *Anna* geen motor komen. Maar Hoek bedenkt zich en wil dat de *Anna* wordt uitgerust met een hypermoderne elektromotor met speciale aansturing. Het geheel is ontwikkeld door de firma Bellmann uit Schagen onder de naam Aquapella. Op de 8 pk motor met een diameter van 28 cm kun je een hele dag varen. Om de motor alsnog in te bouwen, moet Slagmoolen een gat boren voor de schroefas. Hij moet door 80 cm hout heen en door de roestvrijstalen pennen waar de wrangen mee op kielbalk vastgezet zijn.

De motor, de regelkasten die de elektronica aansturen en de accu's moeten onzichtbaar weggewerkt worden. De motor zelf komt



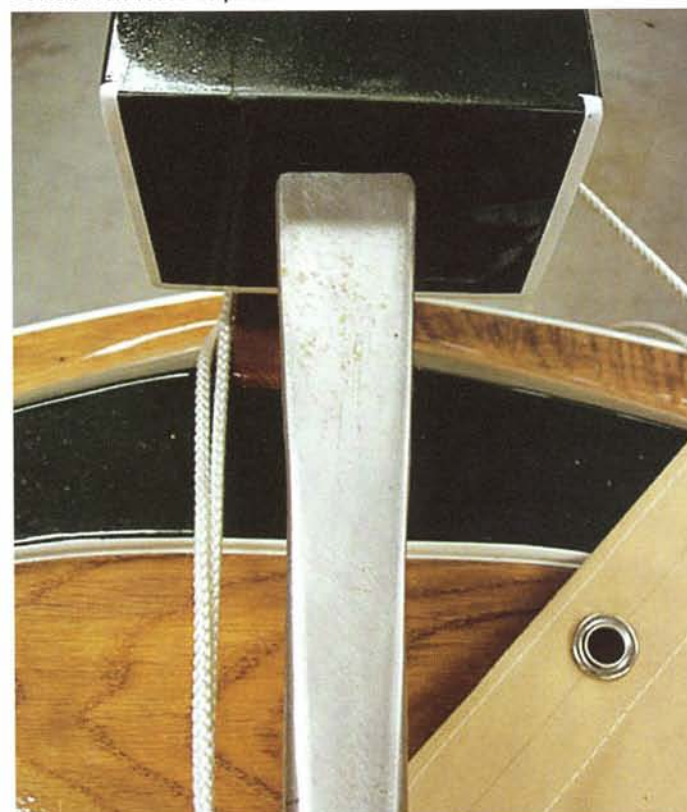
Het bladgoud is aangebracht.



De bedelbalk wordt afgewerkt, let ook op de rode kleur.



De rvs zwaardbout is verplaatsbaar.



We kunnen met deze rvs roerstang niet meer spreken van helmhout.

op de bodem en is gemonteerd op het eind van de schroefas. De regelkasten, de display en een accu gaan in het achterhuis. Een tweede accu gaat voorin. Het past allemaal maar net. De kasten zijn natuurlijk helemaal waterdicht gemaakt; vocht is immers de grootste vijand van moderne elektronica.

De 10,6 meter lange mast is gemaakt door de firma Brasker uit Zoeterwoude. Hij is samengesteld uit latten die uit Alaska zijn gekomen, de houtleverancier is John Lammerts van Buuren van de firma Touch Wood. Sitka spruce kon al lang niet meer geleverd worden, omdat sitka spruce al lange tijd niet meer als stammen geëxporteerd kan worden uit Amerika maar alleen als verwerkt product. Er waren in Alaska geen fabrieken die dit soort hout verwerkten, waardoor dus ook dit materiaal niet meer geleverd kon worden. John is een zaagfabriek begonnen en kan derhalve weer sitka spruce in balken leveren. Vader en zoon Beck van Brasker, John en André Hoek zijn toen sitka spruce gaan selecteren op sterkte en van elke lat is de elasticiteit modulus gemeten. De stijfste en sterkste latten zijn in de uiterste vezel van mast, giek en gaffel geplaatst. Op die manier ontstaat een stijve en lichte mast van een prachtig materiaal.

De gaffel van de *Anna* is de eerste gaffel waar geen metalen beslag op zit! Vrij uniek, super licht en super sterk, een systeem dat Hoek Design ook op andere schepen in de toekomst gaat toepassen. De rondhouten van dit schip zijn echt een staaltje vakmanschap en vernuft.

TE WATER

Het werk zit er op. Met de standaard blokken, vallen, schoten en zeilen, waarmee de *Anna* uiteindelijk wordt aangekleed, heeft Slagmoolen weinig van doen. In augustus 2004 gaat het Friese jacht *Anna* geheel getuigd te water, 6 meter lang en 2,6 meter breed. Hoek en Slagmoolen proberen het scheepje samen uit. Ze zijn benieuwd, maar kennen geen twijfel. De ontwerper en botenbouwer weten dat nooit eerder meer tijd, energie en aandacht is besteed aan de ontwikkeling en bouw van een Fries jacht. Het resultaat is zelfs beter dan oorspronkelijk bedacht. De *Anna* zeilt licht, is erg snel en glijdt soepel door het water. Maar ze is nog niet in competitie geweest met haar oudere klasgenoten.

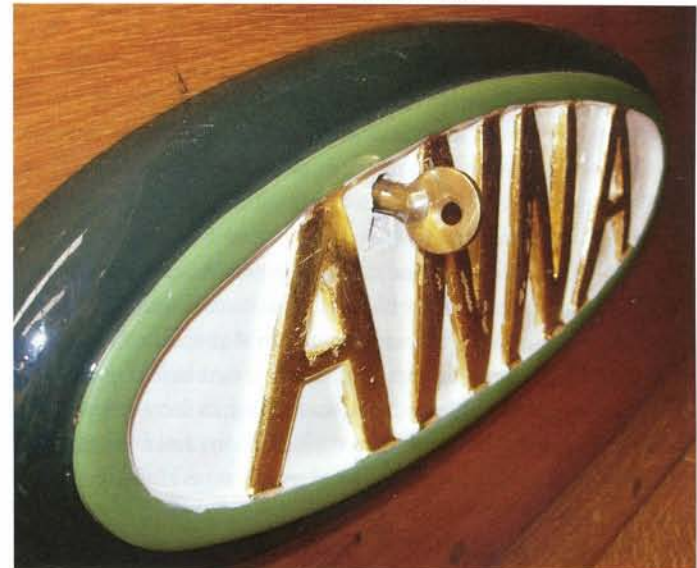
Slagmoolen nam tijdens de bouw van de *Anna* nog dertig andere schepen onder handen. Dat was te veel van het goede. De *Anna* is gebouwd in de verloren uurtjes en nam al die tijd wel ruimte in zijn niet al te grote werkplaats in beslag. Lastig, want het werk aan andere schepen ging dus gewoon door. Slagmoolen heeft intussen alweer een order binnen voor een volgend Fries jacht. Nu wil hij er echter veertien maanden over doen in plaats van acht jaar. Hij wil in één keer door werken aan één schip.



Het zwaard is gemonteerd, let op het gemarmerde bankje.



Een elektromotor wordt (bijna onzichtbaar) ingebouwd.



Het naambordje Anna, in bewerking (links) en klaar.

