



Veilig op reis na een restauratie

Geen twijfel mogelijk, *De Jonge Joseph* (1903) is een hengst. De karakteristieke hoge kop met stevenbalk, de spits toelopende kont, een half berghout onderaan de boeiselgang, het tweede berghout op de waterlijn met daarin de strijklamp, en één overnaadse gang. Al meer dan veertig jaar houdt Stichting Luctor et Emergo dit varende monument goed verzorgd in de vaart - en kiest soms opmerkelijke reisdoelen uit. Tekst: Klaas Smit Foto's: Frits Marckmann en Klaas Smit

Vanaf 1978 is er door Luctor et Emergo voortdurend gewerkt aan het verbeteren van de hengst en inmiddels is vrijwel het gehele schip vernieuwd. In delen opknappen en restaureren is een bewuste keuze van de stichting, 'zodat er nooit plotseling een op het oog gloednieuw schip van de helling kwam. Dat vinden we niet passen en bovendien lieten de geldmiddelen dat niet toe,' vertelt bestuurslid Frits Marckmann, die overigens ook voorzitter is van de Stichting die het *Statenjacht Utrecht* beheert.

We troffen Frits (77) dit voorjaar in Sneek aan boord van *De Jonge Joseph*, waar de noodzakelijke voorbereidingen werden getroffen voor de geplande grote reis naar Stockholm. Hij zette toen de potdeksels van de kuip in de transparante Perkoleum. 'Het is geen jacht, maar een vissersschip en dat moet niet blinken. Dus de potdeksels en kuiponderdelen kan ik best in de buitenlucht aflakken, een rechts: De hengst in vroeger dagen toen het als jacht in de omgeving van de Biesbosch voer met de familie Goedkoop als eigenaar



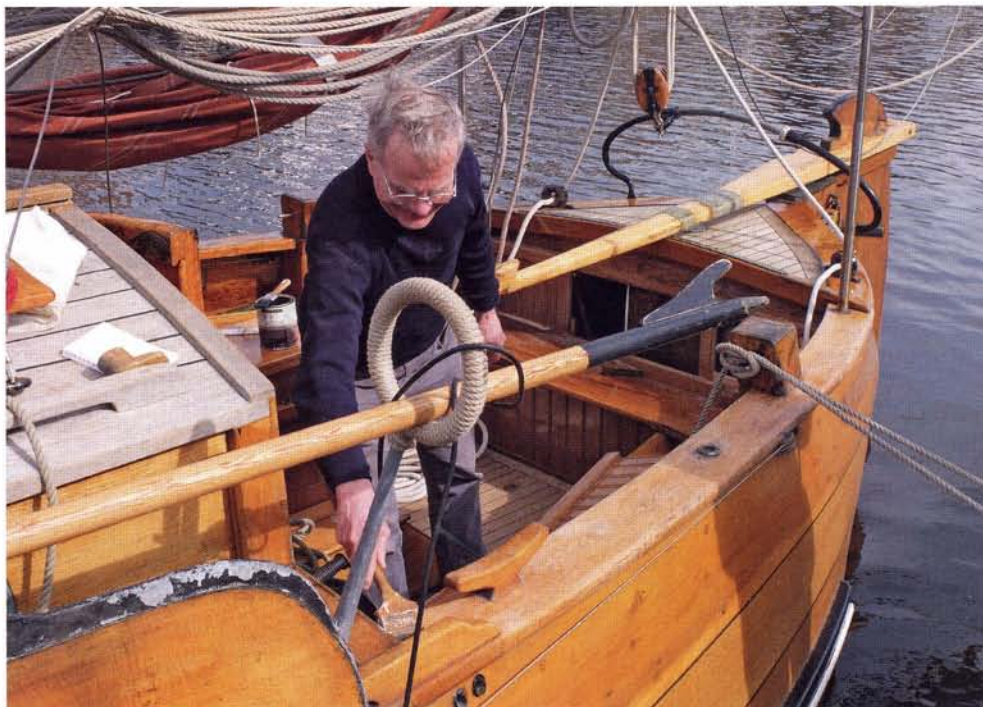
RECENTE RESTAURATIES

In de winter van 2015-2016:

- het vlak aan bakboord
- onderste twee huidgangen in de boeg aan bakboord
- de huidgangen onder het berghout, stuurboord achter

In de winter van 2017-2018:

- vlak aan stuurboord
- kielbalk
- twee gangen stuurboord vanaf vlak
- aantal nieuwe inhouten
- één gang stuurboord over de hele lengte boven het berghout
- één gang bakboord over hele lengte net onder het berghout
- aantal gangen in de kop aan bakboord boven het berghout
- aantal gangen in de kont aan bakboord boven het berghout



beetje stof vind ik niet erg.' Meteen schiet Frits een verhaal te binnen van een Engelse dame met een prachtig schip, die daar heel anders over dacht. Lachend vertelt hij: 'Die dame nam zeker drie keer de geschuurde delen af om alles echt stofvrij te krijgen. Lakwerk moet blinken en glimmen, vond ze. En omdat ook kleding stof bevat kleedde ze zich vervolgens helemaal uit om poedeltje naakt de kwast ter hand te nemen. Zoals je ziet, zou dat niet mijn keuze zijn.'

Niet meer alles zelf doen

De Jonge Joseph werd in 1903 gebouwd op de werf van De Klerk in Kruispolderhaven in Zeeuws-Vlaanderen, in opdracht van Petrus de Kever uit Nieuw-Namen en genoemd naar diens oudste zoon Josephus, die het schip in 1917 overnam. Ze gebruikten de hengst voor de mossel- en krabbenvisserij vanuit de haven van De Clinge bij de Belgische grens. Hengsten waren specifiek gebouwd voor de Scheldedelta met zijn vele zandbanken en droogvallende haventjes. Het schip kreeg als visserijnummer CLN68 en tot begin jaren dertig van de vorige eeuw heeft de familie De Kever met het schip gevestigd. Direct na de oorlog, in 1946, werd de hengst al tot jacht verbouwd. De betimmering was afkomstig van Amerikaanse munitiekisten, want er was niet veel ander hout voorhanden. Het oogt onverwacht fraai en het interieur bevindt zich nog in uitstekende staat.

In het verleden pakten de leden van de stichting grotere klussen aan de hengst zelf aan. 'Het is bevredigend je een oud ambacht eigen te maken. Door schade en schande zijn we



boven: Aan boord van *De Jonge Joseph*, Frits Marckmann lakt de potdeksels in de buitenlucht

midden: Bij de stoombak, die in de buitenlucht staat opgesteld, met op de rug gezien Henry van de Wal, Marco van der Meulen en Henk van der Meulen. De zware planken voor de hengst moet je met drie man tillen

links: Rennen! Snel met de tweede gestoomde gang naar de hengst, Marco van der Meulen voorop

steeds handiger geworden en we leren nog steeds bij.' Maar sinds 2011 vervoegt de stichting zich bij Van der Meulen in Sneek die naar de standaard van Marckmann werkt, maar moderne oplossingen die er wel authentiek

uitzien, niet schuwt. Iets waar hij een voorstander van is, maar wat niet door iedereen gewaardeerd wordt. Zo liet hij begin jaren tachtig in Amsterdam eens wat gangen vervangen. Hij had speciaal rvs-schroeven laten



1 De warme en buigbare gang komt vers uit de stoombak en wordt hier met behulp van dommekrachten en balken tegen het schip in de juiste vorm gedrukt. 2 De lijmklemmen moeten de gangen op hun plaats houden zodat ze stijver kunnen worden en hun vorm behouden. 3 Finetunen door Henry van de Wal. 4 Het uiteindelijke resultaat na veel passen, meten en schaven; nieuwe gangen stuurboord achter.



Start van de werkzaamheden afgelopen winter. Henry van de Wal zaagt aan stuurboord voorzichtig vlakdelen uit



midden: Henry schaaft aan een nieuw deel voor de kielbalk



rechts: Hier kan een nieuwe plank in. Tegen de opzetbalkjes wordt die in vorm gedrukt

draaien voor 2,50 gulden per stuk. Toen hij na de klus aan boord kwam, trof hij die dozen met rvs-schroeven onderin het schip aan... Van der Meulen in Sneek vernieuwde in 2011 het berghout aan stuurboord, inclusief de huiddelen daarboven en daaronder. Ook zijn een paar wrangen in het voorschip meegenomen, omdat die eveneens aan vervanging toe waren. Er was er waarschijnlijk nog één origineel, uit 1903. Wanneer *De Jonge Joseph* op de werf komt, krijgt die steeds dezelfde

restaurateur: Henry van de Wal. Hij kent het schip en sinds 2011 heeft hij alle grote klussen uitgevoerd.

Liefde voor het vak

Henry restaureert al ruim veertig jaar alle typen houten schepen bij Van der Meulen in Sneek. 'Ik blijf het een prachtig vak vinden, want het vraagt creativiteit en vakmanschap,' begint Henry. 'Ik wil telkens weer het mooiste maken en ik hou van het contact met klanten. Je kunt niet alleen uitleggen waar je mee bezig bent, maar het verhoogt ook je scherpheid om een zo goed mogelijke kwaliteit af te leveren. Aan de andere kant vertellen de klanten over hun avonturen. Omdat Frits me vertelde wat hij allemaal met *De Jonge Joseph* heeft beleefd (zie kader), ben ik ook van dit schip gaan houden. Mijn werk moet gewoon

goed zijn; hij moet veilig met de hengst op pad kunnen. Restaureren is zoveel meer dan een nieuw stuk hout in een oude boot zetten.' Wanneer Henry vertelt over dit project, dan blijkt maar weer eens wat je in de vingers moet hebben. 'In deze hengst gaat zwaar hout. Het vlak bestaat uit delen van vijf centimeter dik, ruim zeven meter lang en vijftig centimeter breed. Die til je niet zomaar even op, dat zijn serieuze planken massief eiken. De voorbereiding op een dergelijke restauratie is erg belangrijk. Het schip moet op de goede plek staan in de loods, zodat er voldoende werkruimte is. Een kromme gang neemt veel meer plaats in, dan een rechte plank. Je moet vooraf bedenken waar je de steunen kwijt kunt en daar desnoods speciale bevestigingspunten voor maken. Huidgangen drukken we, nadat ze zijn gestoomd, met dommekrachten tegen

REIS NAAR VENETIË (2004-2006)

Vaart *De Jonge Joseph* dit jaar in de Zweedse Archipel, eerder verscheen de hoge kop van de hengst al in de lagune van Venetië. In de periode 2004-2006 voer het schip in drie zomers naar Italië. Op 14 juli 2004 gooiden Frits Marckmann en zijn vrienden Michiel, Sander en Christa in Krimpen aan de Lek de trossen los. Elke twee weken kwam er een nieuwe bemanning aan boord. Bij het binnenvaren van de dogenstad, op 2 september 2006, hadden 40 bemanningsleden *De Jonge Joseph* naar Venetië helpen varen.

'Langs de kust, over het Canal de L'Ille et Rance dwars door Bretagne, over de Golf van Biskaje naar Bordeaux en vandaar over het Canal du Midi naar de Middellandse Zee,' vertelt Frits. 'Vervolgens zijn we strak langs de kust van Frankrijk en Italië naar Venetië gevaren.' Een geweldig avontuur met tientallen en tientallen sluizen, soms met een verval van wel elf meter, een muizenplaag aan boord, het mooiste weer van de wereld, stormen, donder en bliksem...

Frits vreesde slechts een keer dat hij *De Jonge Joseph* kwijt zou raken. 'Ik zat in de roef te

lezen, terwijl een ander de hengst op de motor tegen de wind in bestuurd. We voeren tussen de kust van Kroatië en een eiland door. De stuurman pikte paaltjes en wilde worden afgelost. Ik stond nog niet aan het roer of het weer sloeg om. In een mum van tijd kwamen er hoge golven van alle kanten. We kwamen bijna niet meer vooruit en de golven speelden met het schip. Ik had het niet meer in de hand. De bemanning op het voordek durfde niet meer naar de kuip te komen en hield zich krampachtig vast aan de zeereling. Zo wild ging het tekeer.' Gelukkig wisten ze de hengst na ruim drie uur op de wilde zee weer veilig af te meren in Zadar, waarna de rust weerkeerde.

Onderweg voerden Frits en zijn broer Chiel zelf een reparatie uit: 'In april 2006 reden we met een nieuwe anker- en mastlier en een eiken deel achterin de auto naar Sibari om daar de lieren te vervangen en een nieuw kort, maar zeer krom deel in de kont te branden. Daar is mijn broer Chiel een meester in. Na drie dagen branden, passen en meten zat het er zuigend in. Twaalf jaar later, in 2018, is dit door onszelf geplaatste stuk eiken vervangen, omdat we alleen lange delen in het schip willen.'





1 Het vlak aan stuurboord is aan de beurt. Dikke vlakplanken worden door Henry met dommekrachten tegen het schip aangedrukt. Als ook de eerste gang is aangebracht kan Henry beginnen met breeuwen (2)

3 Ook aan bakboord wordt alles opengelegd om grote delen te vervangen. Tevens kunnen er een paar inhouten meegenomen worden (op de voorgrond)

4 Het plaatsen van een nieuwe gang gaat gepaard met passen en meten en... weer passen. Hier is Henry bezig met het bijwerken van een gang bestemd voor bakboord achter

5 De bakboordszijde wordt weer opgebouwd. Nog een gang over bijna de hele lengte en alles is weer dicht



het schip aan. Die staan horizontaal en moeten niet wegglijden. We testen altijd of we de juiste plekken voor het aandrukken hebben gekozen. En we zetten balken op maat vast op de dommekracht, zodat we een nieuwe gang goed strak tegen het schip aan kunnen drukken.'

Snel werken

'Tegenwoordig stomen we alle gangen. Buiten staat een stoombak en wanneer de gang bijna op maat is gemaakt, kan hij de bak in. Is de gang warm en soepel genoeg, dan rennen we ermee van de bak naar het schip en zetten hem er snel tegenaan. Veel tijd hebben we niet, omdat de gang dan alweer afkoelt en stijver wordt. Soms is de kromming die we nodig hebben vrij extreem en daarvoor moet de gang op zijn soepelst zijn. Bij de hengst hadden we drie man nodig om dit werk snel genoeg uit te kunnen voeren.'
Juist vanwege de snelheid waarmee de gang

tegen het schip aan moet worden gezet, is een goede voorbereiding nodig. De domme krachten moeten al klaarstaan en meteen de nieuwe gang tegen het schip drukken.

'Zit de gang er tegenaan, dan wachten we een dag. De plank is dan genoeg gedroogd en blijft in de juiste vorm staan. Daarna moet-ie er nog vele keren op en af om hem precies passend te krijgen. Arbeidsintensief, maar wel nodig. Het schip moet uiteindelijk wel weer waterdicht zijn en daarvoor is precies werken noodzakelijk.'

Goed hout

Henry verstaat zijn vak. Dat blijkt ook uit de keuze van het hout. 'De nerf van het hout moet zo lang mogelijk in de lengterichting lopen. Bij extreme krommingen in de kop van een rond jacht, lukt dat niet altijd, maar bij

DE JONGE JOSEPH

Bouwjaar	1903
Werk	De Klerk, Kruispolderhaven
Romp	Eiken
Lengte	10,50 m
Breedte	3,85 m
Diepgang	0,60 m
Masthoogte	11,75 m
Plaquetnummer	71
Categorie	B
Zeilnummer	OC 14
Zeilen	Dacron
Varend monument	
Registratienummer	2499
Eigenaar	St. Luctor et Emergo

de hengst kregen we dat prachtig voor elkaar. Het liefst heb ik dan een plank uit een wat kromgegroeide boom. Die loopt mooi met de bocht van het schip mee. Er moeten ook zo weinig mogelijk noesten inzitten, want dat zijn toch zwakke plekken. Een juiste plank kun je goed in een vrij scherpe bocht stomen. Maar ook dan blijft het maken van een kromming in een plank spannend, want er is altijd een kans dat-ie knapt. Het ene hout wil beter buigen dan het andere. Soms heb ik het gevoel dat hout leeft en een eigen wil heeft.'

Strakke naden

'Mijn doel is om aan de binnenkant de gangen naadloos tegen elkaar aan te krijgen en aan de buitenkant een mooie breeuwnaad over te houden. Bij de hengst is dat weer goed gelukt. Als je binnenin het schip kijkt, dan zitten de gangen echt naadloos tegen elkaar aan.' Henry is zeer bescheiden, maar hij mag trots zijn op zijn werk. Alleen een echte vak-



man kan het zo mooi maken. Over zichzelf zal hij dat nooit zeggen, alhoewel hij toegeeft te genieten wanneer anderen zijn werk waarderen. 'Een belangrijk onderdeel van restaureren is consequent en precies werken. Bijna niks aan een romp is recht. Je moet dus goed meten hoe de nieuwe gang tegen het schip aankomt en het best kan aansluiten op de bestaande gang. Omdat de gang in een kromming verloopt, maakt hij op elke plek een andere hoek met de bestaande. Wanneer je met dit werk begint is het meten, meten en nog eens meten. En steeds weer passen. Heb je ervaring, dan kun je daar gebruik van maken

Duidelijk zijn hier een paar kenmerken van een hengst te zien, zoals de enkele overnaadse gang

en hoef je niet meer alles na te meten. Hoe langer ik dit werk doe, des te meer gaat er op het oog.' Als je dit werk lang wilt volhouden, dan moet je gaan voor kwaliteit. Daaruit haal je, zeker op de lange duur, de voldoening. Natuurlijk zijn er grenzen, want budget en tijd spelen ook een rol. 'Het mooiste is het wanneer aan het eind van het restauratieproject alle partijen tevreden zijn: de klant, ikzelf en de werf. Bij de hengst *De Jonge Joseph* is dat weer goed geslaagd.' 🐦



NAAR STOCKHOLM

'We maken graag wat verdere reizen met het schip,' aldus Frits Marckmann. 'We weten inmiddels wat het kan hebben.' Deze zomer gaat *De Jonge Joseph* naar Zweden. Niet de eerste bestemming waaraan je denkt bij een houten schip, maar in 2012 werd al eens

de westkust van Zweden verkend, tot boven Gotenburg. In 2019 gaat de reis naar de oostkust en op de eigen website www.dejonge-joseph.nl is het vaarplan te vinden. Als deze Spiegel uitkomt ligt de hengst als het goed is al bijna in Stockholm. 'Ik houd helemaal niet van zeezeilen,' zegt Frits, die vrijwel de hele reis zal meemaken, 'je ziet alleen maar water. Ik wil om zes uur ergens liggen en dan de wal op. We hopen dus van haven naar eiland naar haven om zo bij de oostkust uit te komen.' De route gaat van Gotenburg via het Gotakanaal dwars door Zweden met wisselende bemanningen. In Stockholm is al een werf gevonden waar de hengst de komende winter kan blijven liggen. 'Het is en blijft een avontuur dat niet helemaal zonder gevaar is,' aldus Frits, 'maar ik ben een behoudend zeiler en *De Jonge Joseph* is ondertuigd. Ik heb er alle vertrouwen in.' Hoewel er volgens een gezegde in Zweden twee soorten boten zijn: één die al op de rotsen heeft gezeten en één die de rotsen nog moet raken...