



links: Arie van de Ree (l) en Bart Broere kijken voldaan terug op een langdurige restauratieklus. Er kan weer onbezorgd worden gevaren en is er tegelijkertijd een schuit van de ondergang gered

boven: De ruw gekwaste visserijletters STR (voor Strijen in het zuidoosten van de Hoeksche Waard) werden overgenomen van een oude foto van de STR 1

De zalmschouw STR 6 vaart weer in originele staat

Als het gaat om zalmschouwen, vlouwschuiten en drijverschuiten kun je Arie van der Ree vergelijken met botterkenner Peter Dorleijn. Als Van der Ree een wrak tegenkomt van een drijverschuit of zalmschouw gaan zijn handen jeuken. Hij heeft niet alleen veel van deze vissersschuiten van de schroot gered, maar net als Dorleijn heel veel vastgelegd en gedocumenteerd in enkele bijzondere boeken! Door: Wim de Bruijn

In het Nawoord van het boek *Drijverschuiten* over de schuiten gebouwd bij de werf Van der Hoff, schrijft Arie dat de houten schuiten zo'n dertig jaar meegingen, daar is niets van bewaard. 'Een geklonken drijverschuit kon, in tegenstelling tot een houten schuit, veel langer mee en was een waardevolle investering. Door teruglopende vangsten en geldgebrek kon er in het leven van een drij-

verschuit makkelijk een periode ontstaan van gebrekkig onderhoud. Een drijverschuit kan dan snel achteruitgaan en delen of onderdelen konden dan makkelijk weggroten. De onderkant van de spanten en de maskoker zijn er vaak het slechtst aan toe. De meeste oude schuiten hebben dan ook een vlak met geschiedenis. Het komt voor dat zo'n slecht vlak werd gedubbeld met stukken plaat, hier-tussen ontstond dan vaak nog meer roest, zodat de schuit drijvend werd gehouden met de teerkwast', aldus Van der Ree.

'In de praktijk zijn er nu nog schuiten die rondvaren, terwijl de eigenaar aankijkt tegen de enorme klus die dan nodig is om de schuit weer in orde te krijgen. Zo zijn er veel schuiten aan 'de man met het lasapparaat' ten prooi gevallen. Met de bedoeling om de schuit weer te repareren is er helaas al veel verloren gegaan. De bodem werd er uitgeslepen, vaak dwars door de spanten heen, met onherstelbare schade als gevolg.'

Arie eindigt met de volgende conclusie: 'Dit boek is mede bedoeld om alle kennis die door

de schrijvers (behalve Arie ook Theo Hoogmoed, Rhett Eekels en Evert van Reijswoud -red.) is opgedaan met onderzoek en restauratie vast te leggen. Met iets meer moeite is een oude schuit vaak toch weer in zijn oude glorie terug te brengen. Waardoor er niet alleen kan worden 'genoten' van een oude schuit, maar waardoor wij ook met bewondering kunnen kijken naar het ambachtelijke vakmanschap van de generaties die ons voorgingen.'

Strijensas

In 1990 werd de Vereniging tot Behoud van de Zalmschouw (VBZ) opgericht en in de afgelopen dertig jaar kwamen Arie en andere leden heel wat wrakken tegen die inmiddels zo authentiek mogelijk zijn gerestaureerd. Houten zalmschouwen zaten daar niet meer bij zoals gezegd, maar veel ijzeren en stalen schuiten zijn inmiddels aan een tweede leven als pleziervaartuij begonnen.

In 1995 maakten de mannen een inventarisatie rond de Biesbosch en ze vonden 150 oude, geklonken casco's. Met de schuiten buiten dit gebied kwamen ze op een circa tweehonderd(!) zalmschouwen en drijverschuiten. Arie maakte tien jaar lang deel uit van het bestuur van de VBZ en was veertien jaar actief in een werkgroep. De laatste jaren geeft hij met alle plezier advies aan restaurateurs van zalmschouwen en legt hij zoveel mogelijk wetenswaardigheden vast in fraai uitgegeven boeken in kleine oplagen met uitgebreide restauratieverslagen. Sommige boeken worden pas geprint als er een bestelling voor komt. Zo vond hij ook de STR 6, die eigendom was geweest van Willem Bastiaan Engels (1921). Het was de oudste zoon van Johannes Leendert Engels (1895) en Maartje Notenboom



boven: Willem Engels heeft tot op zijn 74ste levensjaar gevist met de STR 6 vanuit Strijensas. Hij stopte pas in 1995. Al die tijd werd de STR 6 gesleept door de STR 1

onder: Tijdens de watersnoodramp in 1953 heeft Willem Engels heel wat mensen met zijn schuit geëvacueerd



1 Zo trof Arie van der Ree de STR 6 aan • 2 Bart Broere zag er wel brood in en werkte als nieuwe eigenaar al die jaren mee aan de restauratie. Bij zo'n restauratie kom je toch telkens voor verrassingen te staan • 3 Nadat de bun was verwijderd was er niet veel over van bodemplaat en zijwand • 4 De bun staat nu los van de oude plek • 5 In de huid werd een nieuwe plaat gelast. Het vlak werd bijna helemaal vernieuwd • 6 Vele huidplaten werden losgehaald en konden als mal dienen voor een vervangende plaat • 7 De nieuwe, droge, bun werd helemaal nieuw gemaakt en geklonken. Daarna kon hij aan de boot worden geklonken

(1899). Het was een familie van vissers die in Strijens-sas woonden. Al op 13-jarige leeftijd werd Willem Bastiaan van school gehaald en ging hij mee aan boord. Het water voor Strijensas was toen een echt getijdengebied en werd tussen de kribben langs de rivier vol gezet met fuiken. De fuiken vormden dan ook

niet zo veel belemmering voor de scheepvaart. Bij het ochtendgloren werden deze geleegd en kon de vis vers aan de man worden gebracht. In die tijd was het water nog heel helder en zwommen de bruinvissen zelfs rond de schuit. Willem Engels heeft tot op zijn 74ste levensjaar gevist met de STR 6. Hij stopte in 1995.

Zijn vader had de schuit in 1935 bij Slieker in Sliedrecht voor 152,50 gulden gekocht! De schuit werd eigenlijk altijd gesleept door de STR 1 en diende om alle fuiken mee te kunnen nemen en natuurlijk was ook de inhoud van de bun belangrijk. Hoewel de voorzieningen er wel waren is er met de STR 6 nooit gezeild.



linksboven: Het berghout kon worden hergebruikt

rechtsboven: De restauratie van de romp van de STR 6 nadert zijn voltooiing

onder: Alsof de schuit zo van de werf komt!

Restauratie

Arie woont in een oude, gerestaureerde boerenarbeiderswoning even buiten Uppel (Almkerk) in het land van Altena. Op het erf is voldoende ruimte om bij goed weer aan een schuit te kunnen werken. Daar stond, toen wij daar begin mei arriveerden een compleet gerestaureerde STR6 te blinken.

Nadat hij Bart Broere had gevonden die eigenaar wilde worden van de te restaureren schuit, zijn ze samen aan het werk gegaan. Samen, niet alleen omdat het prettiger werken is, maar om te kunnen klinken heb je twee man nodig: een klinker en een tegenhouder. Op de bijgaande foto's is goed te zien in welke staat de STR 6 verkeerde toen Arie hem aankocht. Er was weinig dat niet vervangen diende te worden. Elke plaat die werd verwijderd, diende als mal voor een nieuwe plaat. Alle gaten voor de klinknagels werden geboord en dan kon een nieuwe plaat tijdelijk met bouten en moeren aan de oude worden vastgezet.

Ze begonnen met het grootste deel van het vlak, alleen het oplopende stuk in het voorschip kon behouden worden. In het achter-

schip zijn ook enkele platen blijven zitten. Er is geen kimijzer, de vlakplaat is omgezet. Rond de bun en de bun zelf was het één grote 'gatenkaas'. De bun werd buiten de boot nieuw gemaakt en kon in een keer worden geplaatst. Het is nu een droge afsluitbare bun, zodat je wat spullen achter slot en grendel in de boot kunt achterlaten.

Klinken

De enkele duizenden klinknagels die nodig waren voor alle klinkverbindingen werden eerst uitgegloeid, daarna zijn ze veel gemakkelijker koud te klinken, omdat het staal zachter is geworden, net als uitgegloeide koperen gaspijp die zich moeiteloos laat buigen. Stuiknaden werden zo nodig wel gelast als er bij de bouw ook geen naad had gezeten. Er werd zorgvuldig een restauratieverslag bijgehouden dat nu verder door Arie wordt uitgewerkt, zodat voor het nageslacht deze restauratie helemaal is vastgelegd. Dus mocht er ooit weer een restauratie nodig zijn, dan kun je nalezen waarom en hoe eerder het een en ander is gedaan.

Als je naar de vele details kijkt is het ongelooflijk hoeveel verschillende mogelijkheden er zijn om een bepaald probleem op te lossen. Het is dan goed als je mogelijke oplossingen op papier of op het beeldscherm kunt bestuderen. Helaas werd door de bouwers van dit

soort schuiten nauwelijks iets vastgelegd. Informatie moet je achterhalen uit nog bestaande, zo origineel mogelijke schuiten. Het is de grote verdienste van de bescheiden Arie van der Ree dat hij - en anderen - dat doen.

Zalmschouw of drijverschuit

Arie was in zijn werkzame leven rattenvanger van beroep, zowel in het land van Altena als later in de Biesbosch - dus hij kent de Biesbosch op zijn duimpje. Dat komt hem, bij het varen met zijn eigen schuit, goed van pas. Al vroeg was hij geïnteresseerd in de geschiedenis van allerlei visserijmethoden met kleine schuiten op de rivieren. Daar is door diverse auteurs over geschreven. In 2011 verscheen het boek *Drijverschuiten*, gebouwd bij de werf Van der Hoff in de periode van Willem de Keizer, van de hand van Arie van der Ree. Samen met Theo Hoogmoed deed hij veel eigen onderzoek en ploegde alle beschikbare informatie onvermoeibaar door. In de 218 pagina's is veel van hun kennis vastgelegd.

De hoofdstukken over het smeden zijn van de hand van Rhett Eekels, die door zijn vakmanschap als ambachtelijke smid een grote bijdrage leverde aan de tekst van het gehele boek. Evert van Reijswoud verzorgde de structuur, de lay-out en de tekeningen. In maandelijkse vergaderingen werden alle teksten en afbeeldingen uitgebreid door het hele team tegen het licht gehouden. Zo ontstond dit boek in een tijdsbestek van zes jaar!

Er zijn nogal verschillende benamingen voor deze schuiten in omloop. Zo lees ik: 'Een zalmschouw wordt ook wel Drijverschuit, Bergenaar, Fanny, Aalboot, Vlouwschuit of gewoon Schuit genoemd. De naam zalmschouw omvat een heel scala vissersschuiten die dezelfde kenmerken hebben. Vermoedelijk is de naam overgenomen van een ander scheepstype, namelijk de Hollandse boot. De visserijuitvoering hiervan werd ook wel zalmschouw genoemd. Omstreeks 1800-1850 ontstaat er uit dit model een voor de riviervisserij beter toegeruste schuit. Dit nieuwe model werd ook voorzien van een spriettuig, aangehangen roer en zwaarden. De romp werd aan de achterkant aangepast door het vlak horizontaler door te laten lopen. Dit in tegenstelling tot een Hollandse boot. Op het vlak werd een verticale achterstevan gezet en daardoor kreeg de visser een praktischer, diepere werkplek achter in de schuit.'

Dit diepgravende, zeer interessante, boek is in 2011 verschenen en inmiddels zijn er ruim 450 exemplaren van verkocht, maar is nu helaas uitverkocht.

Mail voor meer informatie naar:
a.v.d.ree@kpnplanet.nl