



## 125 jaar oude boeier krijgt nieuw zeilwerk

In februari werd bij Jachtwerf Joh. van der Meulen de laatste hand gelegd aan een nieuw zeilwerk en mastkoker voor de boeier Phoenix, bouwjaar 1889! Dat was hard nodig, want het oude mastspoor en zeilwerk bood de mastkoker niet veel steun meer. Een eervolle klus voor Henk van der Meulen en zijn team. Tekst: Wim de Bruijn

Over de Phoenix, een boeier die op de werf van Bernard aan de Lijnbaansgracht gebouwd werd, is al heel wat geschreven. We kunnen putten uit de vele gegevens die, niet alleen in het boeierboek van Vermeer, maar ook in het Stamboek van de SSRP zijn vastgelegd. Het is een boeier die maar liefst twintig eigenaren heeft gekend. Gezien de conditie van de boeier nu, is er kennelijk altijd goed voor het jacht gezorgd en zijn er regelmatig restauraties uitgevoerd. Bij de geschiedschrijving (op de website van de SSRP) kom ik de namen tegen van o.a. Blussé van Oud-Alblas, Hein Kersken, Fred Spits en T. Huitema. Later is het Ewoud Bon die het jacht op de oude werf van Stofberg in Leimuiden opmeet en in tekening brengt. Hij schreef een boek over zijn ervaringen, *Leven met een boeier* (nog steeds verkrijgbaar), en gaat ook gedetailleerd in op de constructie van de boeier, die bij Bernard toch veel lichter was uitgevoerd dan de boeiers van Eeltje Holtrop van der Zee. Het lijnenplan laat een behoorlijk gepiekte spantvorm zien die in alle spanten terugkomt. Het is een dan ook een prachtig lijnenplan dat

een snel jacht doet vermoeden. Nu stond er aanvankelijk ook een 13,78 m lange mast op de 8,86 m lange en 3,76 m brede boeier. Maar ze droeg dan ook 68 m<sup>2</sup> zeil. Er moest dus snel worden gereefd. Met het latere toertuig, met een 1,5 m kortere mast, was de snelheid bij licht weer er aardig uit.

### Restauratie zeilwerk en mastkoker

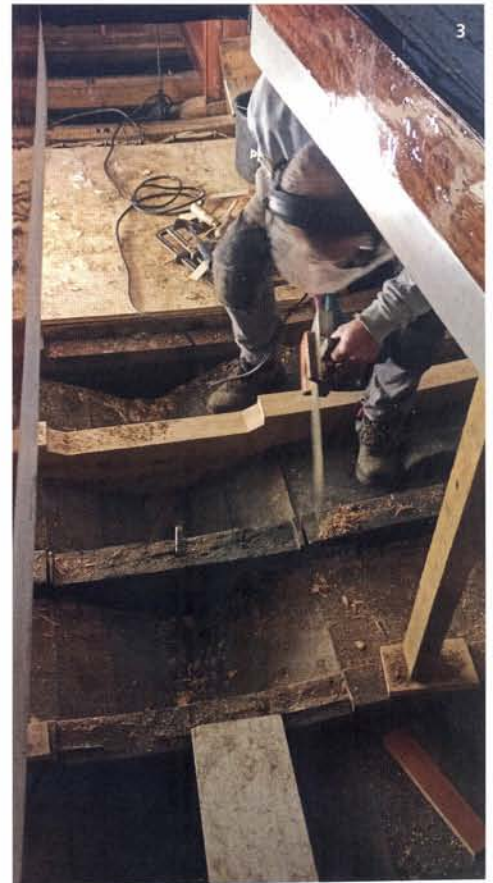
Om de restauratie uit te kunnen voeren en overal goed bij te kunnen moest een deel van de betimmering worden verwijderd. Het zeilwerk is eigenlijk een zwaar raamspant dat de krachten op de mast tijdens het zeilen moet overbrengen op de romp. Het slopen van het mastspoor met de eronder liggende leggers was eenvoudig, want

boven: De Phoenix onder zeil tijdens een recente reünie

rechts boven: De boeier Phoenix onder zeil in de jaren zeventig met eigenaar Ewoud Bon

onder: Onderzoek door de SSRP leidde ertoe dat de Fata Morgana, hier op een foto gedateerd tussen 1915-1925, hetzelfde jacht moet zijn als de Phoenix





- 1 Het oude mastspoor en de wrangen eronder konden met de hand worden verwijderd
- 2 De nieuwe, gepiekte leggers hebben een prachtige vorm. Ze krijgen die vorm nadat er eerst een exacte triplex mal is gemaakt. Daarmee kan het geschikte hout worden gezocht en dan pas kan een legger worden uitgezaagd en exact passend worden gemaakt.
- 3 Binnen moeten drie leggers worden vervangen. Een nieuwe is al pas gemaakt, nummer 2 wordt verwijderd
- 4 Alle zware delen werden via de uitwip naar binnen gebracht, hangend in een takel aan de lepel van de vorkheftruck
- 5 Het nieuwe mastspoor op de nieuwe leggers, plus de (rechtstaande) nieuwe wangen van de mastkoker, ingelaten in het mastspoor
- 6 De mastdoft onder het dek is een serieus stuk eikenhout, 60 cm breed, 10 cm dik; het moest heel kunstig tussen de huidgangen worden geplaatst

# Werfnieuws



boven: Gezicht vanuit de kajuit naar voren. De doorgang naar het vooronder werd ruimer door de banken een knikje naar binnen te geven. Bovendien bleef de doorgang, op de mastdoft na, zoveel mogelijk vrij

rechts: De mastkoker staat. Het oude beslag is weer aangebracht. Alle beslagen waren gepolijst in hoogglans. Henk van der Meulen liet alle rvs-beslagen stralen en parelen zodat het er wat matter uitziet. De teakhouten knecht kon worden hergebruikt

die laatste kon je met je handen bijna weg grabbelen, zo vermolmd was de boel. De mastkoker, bestaande uit 9 cm dikke eiken delen, had onderaan in het mastspoor niet veel houvast meer. Het mastspoor is een 5 cm dikke en 60 cm brede,

eikenhouten plaat die over drie leggers wordt vastgezet, waar de mastwangen in worden uitgehakt om houvast te bieden tegen zijdelingse belasting. Tegen de huid komen extra zware spanten. Onder het dek zit een 10 cm dikke en 60 cm brede eiken plaat die de dekronding heeft en die de mastwangen naar alle kanten steun geeft. Voor Henk van der Meulen was het geen eenvoudige klus om deze zware mastdoft precies passend op zijn plaats te krijgen, zonder het dek of ander hout te beschadigen. Het zware, zorgvuldig pasgemaakte hout werd hangend aan de lepel van zijn vorkheftruck en via de uitwip in de boot gedraaid en daarna voorzichtig op zijn plaats



gemanoevreerd. Het lijkt zo eenvoudig, maar daar moet je echt een vakman met jarenlange ervaring voor zijn. Henk vertelde dat zijn nieuwe kleine vorkheftruck hem in staat stelde om veel klussen alleen uit te voeren, dat scheelt een extra handje en dat zorgt ervoor dat restaureren betaalbaar blijft. De vorige vorkheftruck ging dertig jaar mee, dus voorlopig zit er toekomstmuziek in de werf. Toen alles perfect passend was afgewerkt kon de mastkoker op het nieuwe mastspoor en de onderliggende leggers worden geplaatst. Aan bb en sb zijn zware knieën pasgemaakt en bevestigd om alle krachten op de spanten en de huid over te brengen. Vlak erachter zitten de steunen



links boven: De beschadigde gangen zijn tot de midscheeps verwijderd

links onder: Er wordt zorgvuldig een mal gemaakt van de te vervangen gang

onder: Na in de juiste bocht te zijn gebrand, wordt de nieuwe gang op zijn plaats vastgezet met lijmtangen

onderste: De gangen kunnen worden vastgezet en daarna kan het breeuwen beginnen



van boven naar beneden: De *Meerkoet*, een Hartog schouw wordt onder handen genomen

Een kimgang moet worden vervangen, alsmede een stel liggers en knieën

De kimgang zit op zijn plaats. Hier en daar moesten ook knieën deels worden vervangen en de onderste brede huidgang was ook aan vervanging toe

Met deze brede gang en nieuwe knieën en zwaardere leggers heeft de schouw weer een stevig verband gekregen

voor de zwaardophanging. De mastdoft is ook heel belangrijk voor het dwarsverband, want omdat de mast in de uitwip wordt gestreken, moeten een aantal dekbalken worden onderbroken en de op het dek uitgeoefende krachten moeten toch goed worden opgevangen. Nadat alles was afgewerkt, werd de betimmering weer aangebracht, waarbij enkele goede verbeteringen werden doorgevoerd. De dichte bb-kant werd opengelaten en het deurtje aan sb naar het vooronder werd weggelaten. De voorste laden moesten worden aangepast en kregen een schuine hoek, zodat je nu gemakkelijker naar het vooronder kan komen.

### **Schade reparatie**

Er moest echter nog meer gebeuren aan de *Phoenix*: er was namelijk schade ontstaan aan de bovenste twee gangen in het voorschip. Nu de mannen toch bezig waren, werd dat ook gelijk aangepakt. Gangen verwijderen, een mal maken, hout zoeken en de nieuwe gang op het eikenhout aftekenen, zagen, branden, passen, eventueel bijwerken en vastzetten!

Het was voor jachtwerf van der Meulen de eerste kennismaking met deze oude boeier en Henk hoopt dat komende klussen, want die zijn er altijd wel, ook aan hem worden gegund.

### **Hartog-schouwen**

Terwijl er normaal gesproken altijd wel Van der Meulen schouwen in de werkplaats liggen, werd er nu volop gewerkt aan Hartog schouwen. Het zijn ook snelle schouwen, maar lichter gebouwd dan vader Van der Meulen het deed. Nu worden in deze schouwen regelmatig lichte leggers vervangen door zwaardere exemplaren en ook knieën en spanten worden vervangen door dikere exemplaren, zodat de schouwen steviger in elkaar zitten en daardoor minder snel gaan lekken. Er varen nog een behoorlijk aantal Hartog schouwen rond, plus wat grundels en zelfs een Vollenhovense bol. De jachten werden tussen 1910 en 1953 gebouwd op de werf van Pieter Hartog in Buiksloot. Er is zelfs een Hartog Schepenkring. Kijk voor informatie op [www.hartog-schepen.nl](http://www.hartog-schepen.nl) Eerder schreven we in SdZ 2000.5 en in 2018.7 over Hartog schouwen.

