



Scènes uit de bouw van een schouw, met ds. Matzer in zwart pak en Edwin in rode pullover ernaast. Broer Johannes draagt ook een rode trui

## 'Laat ze samen een boot bouwen'

# Opvoedadvies van een vrijgevochten dominee

Hoe krijg je een opstandige zoon die voor veel wrijving zorgt in het gezin weer een beetje in het gareel? Door samen een boot te bouwen, zo luidt het advies van een bevriende scheepspredikant. Hoe een zeilschouw de familieverhoudingen redde.

Tekst: **Klaas Smit** Foto's: **Edwin Wolffensperger** en **Lodewijk Bergsma**

**H**et is 1966 en Edwin Wolffensperger is 13, zijn broer Johannes 15 jaar oud als dit verhaal begint. 'Boven Johannes en mij zitten vijf zussen. Mijn ouders zijn kinderen blijven krijgen tot er een jongen kwam,' vertelt Edwin Wolffensperger. 'Ze hadden eerder een zoontje gekregen, maar dat was in de oorlog overleden. Op de schouders van mijn broer Johannes rustten daarom torenhoge verwachtingen – en dat paste niet goed bij zijn onrustige aard.'

Achteraf bezien is het merendeel van de zeven kinderen in het gezin "braaf" te noemen, vindt Edwin. 'Maar een drietal, waaronder mijn broer, was lastiger in de omgang. Zij hadden nogal eens moeite met gezag, van onze ouders, maar zeker ook buitenshuis. En je voegen naar het gezag werd aan het begin van de jaren zestig toch echt wél verwacht. De meesten van ons waren nogal aanwezig, goed gebekt en behoorlijk intelligent. Dat leidde, zeker bij mijn broer, tot veel wrijving bij ons thuis, maar zeker ook op school. Op het gymnasium was hij weinig gezellig en wist-ie het vaak beter. Zijn schoolrapporten waren uitstekend, maar hij heeft heel wat lestijd buiten de klas doorgebracht.'

### **Vrijgevochten dominee**

Nu waren de ouders Wolffensperger bevriend

met Joost Matzer, jonkheer van Bloois, schipperspredikant en dominee in de Nederlands Hervormde Kerk in Groningen. 'Ze dronken graag een glas wijn samen en hij kwam ook geregeld bij ons thuis,' vertelt Edwin. 'Hij was een aparte man: hij droeg als dominee manchester werkkleding en had altijd een schipperspet op. Hij voer voor zijn werk op een binnenvaartschip, waarvan het ruim vol stond met gematte stoelen. Op zondag verzorgde hij aan boord een kerkdienst voor de varengasten van in de buurt liggende binnenvaartschepen, waar hij ook lag.'

Matzer van Bloois was daarnaast een fervent platbodenvaarder en een botenbouwer. 'Om de lastige verhouding tussen mijn vader en mijn broer wat meer lucht te geven, stelde hij aan mijn moeder voor dat vader en zoon een houten schouw zouden gaan bouwen. Door samen aan een mooi project te werken, zouden die twee wellicht beter met elkaar leren omgaan.' Vader Wolffensperger had daar wel oren naar – zeker omdat zo'n eigenwijze zoon eigenlijk niets nieuws was in de familie.

'Mijn vader had als jongen in Zwolle de bijnaam "Smoesjes en Co",' vertelt Edwin. 'Hij bracht meer schooltijd door aan de IJssel dan in de schoolbanken. Mijn grootvader heeft hem op zijn zestiende op het rechte pad gekregen door een half jaar vrij te nemen en

samen met hem een stuk aan het ouderlijk huis te bouwen. Met succes – en daarna was er eindelijk ook plek aan tafel voor alle tien kinderen tegelijk. Mijn vader maakte daarna zijn HBS af en ging studeren voor tandarts. De remedie "samen aan een project werken" had dus al eerder zijn vruchten afgeworpen.'

Als tandarts hield vader Wolffensperger praktijk aan huis, dus tussen de bedrijven door een boot bouwen, dat moest lukken. Ervaring had hij weliswaar niet, maar hij was een goede ambachtsman en Matzer van Bloois was bereid om te helpen.

### **Eén blok sequoia**

Als uitgangspunt voor de bouw van de schouw werden de bouwtekeningen van een stalen GWS-schouw genomen (zie SdZ 2018.10), een scheepje van ongeveer vijf meter lang. 'Allereerst bouwden mijn vader, mijn broer Johannes en ik een royaal afdak naast de garage,' zegt Edwin. 'Daarin werden twee schragen waterpas opgesteld, waarop we de schouw konden opbouwen. Matzer van Bloois zei dat we de romp van de schouw (vlak en zijkantten) uit Sequoia (redwood) zouden maken. Dat zou zo'n 50 jaar meegaan, ons leven lang dus. Per boot kwam uit Amerika één blok hout van 32 bij 32 centimeter en zeven meter lang, zonder noesten en spinthout. Dat werd



links: Nog een laatste check voordat de schouw vertrekt voor de tewaterlating

onder: De schouw wordt met vereende (hand) krachten op de vrachtwagen getild

boven: Aan de rand van het meer. Edwin in rode pullover en broer Johannes, rechts naast hem, overleggen. Rondhouten en het roer liggen al in de schouw



de boot. Een hels karwei!' herinnert Edwin Wolffensperger zich.

Toen de romp tot aan het berghout uit redwood vorm had gekregen, restte er een aantal redwood planken waaruit bodemvlanders gemaakt konden worden. Daarna werd de eiken mastdoft definitief gemonteerd. Een zwaar exemplaar vanwege de ongestaagde mast. De boeisel werd op advies van Matzer van Bloois gemaakt uit massieve planken iroco, ieder ruim vijf meter lang en ruim vijftig centimeter breed. Door de werving van het schip en de zeeg – van achteren laag en bij de boeg hoog – moesten deze keiharde planken van 22 millimeter dik over de volledige lengte in de vorm worden gezaagd. Na het eindeloos aftekenen en zagen volgden het schaven, eindeloos passen en schuren, en tenslotte zijn beide boeisels koud om de knietjes "getrokken" met heel veel lijmklemmen en veel geduld. Dit zonder verhitting dwingen van het hout in de gewenste rompvorm kostte weken. De rondhouten – mast, giek en spriet – werden gemaakt van Amerikaans grenen en doen vandaag de dag nog prima dienst. De zwaarden en het roer zijn van eiken. Voor het maken van de zwaarden ging Johannes op voorspraak van een tjoeterzeilende zus nog te rade bij Pier Piersma in Heeg. Zeilmaker De Vries in Grou maakte in 1968 een katoenen tuig en dat staat er nog steeds prachtig op, constateert Edwin.

#### ZWERFKEIEN, LIJMKLEMMEN EN HEEL VEEL GEDULD

Sequoia is licht, dus de schouw kon prima op zijn kop worden gebouwd en later omgedraaid. Broers Johannes en Edwin waren dagenlang bezig om de juiste kromming in de gangen van het vlak te branden. Ze gebruikten daarvoor een gefixeerd punt onder een vensterbank, een losse schraag op het punt waar de kromming moest komen en zware zwerfkeien op het verre uiteinde van een plank. Wanneer de loodlijn aan het uiteinde van de plank de grond raakte, dan was de juiste kromming bereikt. Zo kregen alle zes de vlakgangen ieder twee krommingen: eentje ter hoogte van de mastdoft, de andere bij de scheg.

Daarna zijn de buitenste vlakdelen in hun vorm gezaagd en op lengte gemaakt. Vervolgens werden de gangen met de hand voorgeboord en zijn ze met koperen schroeven aan de leggers geschroefd. Daarna is het vlak omgedraaid en zorgvuldig waterpas op de schragen onder het afdak gelegd. Voorbord en achterspiegel (beide van vijf centimeter dik teak) zijn op maat gezaagd en als eerste bevestigd. Stuk voor stuk zijn toen de krommers op maat gemaakt binnen een tijdelijke vorm en exact verticaal aan de bodem bevestigd. 'Dat betekende meer dan 150 schroefgaten voorboren en met de hand koperen schroeven erin draaien, liggend onder

# ‘Mijn vader wilde de handdoek in de ring gooien, maar mijn moeder opperde dat hij met Johannes moest gaan praten’

bij ons thuis in Haren (Groningen) afgeleverd. De timmerman zaagde er twaalf planken van met een dikte van 22 mm. Sequoia Gigantica is nu een volledig beschermde boomsoort, toen was het gewoon gebruikshout. Voor de leggers en spanten die het schip z'n structuur en sterkte zouden moeten geven, gingen we naar een vijfde generatie kweker van in de groei voorgevormde eiken delen voor de scheepsbouw. Het rechte hout voor de leggers werd met de lintzaag uit rechte stammen gesneden. De krommertjes werden gezaagd uit versgekapt stammetjes die voor allerlei verschillende bestemmingen “in de kromming waren gezet”. Doordat de nerf volledig meeloopt met de gewenste kromming, zijn ze sterk en gaat er bij het uitzagen geen afvalhout verloren. De leggers en de krommers waren vier centimeter breed en zes centimeter hoog.

## Bonje om de strijklamp

‘Het was een project van mijn vader en Johannes, maar van het begin af aan was duidelijk dat ik daar ook aan mee zou helpen,’ vertelt Edwin. ‘Onze vader had – deels op afstand – de leiding, en deed dat met overgave. Matzer van Bloois kwam geregeld kijken, hield in de gaten of alles goed ging en gaf zo nodig aanwijzingen.’ Tijdens de bouw wilde het wel eens knetteren tussen Johannes en zijn vader: ‘In de ogen van mijn slimme puberbroer kon onze vader er niet veel van. Dat was onterecht, weet hij nu ook, maar als puber zie je dat niet. En mijn vader wilde maar weinig overnemen van de intellectuele, doordachte aanpak van mijn broer; hij deed alles graag zoals hij het zelf had geleerd. Ze waren allebei eigenzinnig. Mijn broer was overtuigd van zijn eigen kwaliteiten en had moeite met hiërarchie. Dus toen de strijklamp erop moest en mijn vader uitdrukkelijk had gezegd dat hij daarbij wilde zijn, zette mijn broer hem er toch zelf op. Mijn vader kreeg een rolberoerte toen hij de scheefzittende strijklamp zag. Hij wilde de handdoek in de ring gooien, maar mijn moeder opperde dat hij met Johannes moest gaan praten: hier ging het toch om, om elkaar beter te leren begrijpen, om begrip voor elkaar te krijgen? De bouw heeft een maand stilge-

legen, maar daarna hebben mijn vader en Johannes het project afgerond in meer harmonie – best bijzonder. Zo heeft het precies opgeleverd wat Matzer van Bloois en mijn moeder voor ogen hadden, plus een buitengewoon mooie open schouw die nog steeds licht te *shinen*.’

## Het water op

De boot lag na de feestelijke tewaterlating eerst in een botenhuis op het Paterswoldse meer. ‘Maar de liefde voor deze boot kwam bij mij pas later,’ zegt Edwin. ‘Toen de schouw te water ging was Johannes 17 en ik bijna 16. Ik vond het maar een trage en matig zeilende boot; ik was gewend aan snellere, moderne boten als de Vrijheid. In mijn studietijd ben ik de schouw meer gaan waarderen. Ook doordat ik vanuit Groningen veel tochten in Friesland ging maken met mijn vriendin Mimi.’ De boot had niet veel onderhoud nodig: een mengsel van petroleum en rauwe lijnolie op de binnenkant, de naden van het vlak en de huid geregeld breek met katoen, en sporadisch een lakbeurt voor de buitenkant. ‘Zo rond 1980 kwam de schouw in Woudeste te liggen, waar mijn vader toen ging wonen. Vanaf dat moment gebruikten we de boot weinig meer.

Uiteindelijk is-ie rond het jaar 2000 naar mijn zwager Lodewijk Bergsma gegaan, die aan de Lek woont bij Wijk bij Duurstede. Hij voer er bijna dagelijks mee op de rivier en aanpalende wateren. De schouw is bij Lodewijk beter op zijn plek dan waar ook. Sindsdien hebben hij en ik heel wat jaren een week in het najaar gezeild. Vanuit Wijk bij Duurstede de Waal af, de Rijn op en de IJssel af; van Pannerden tot de Rotterdamse Museumhaven, van de Biesbosch tot Kampen: heel het stromenland hebben we doorkruist. Fantastisch.’

## Familiemonument

In 2017, zo'n vijftig jaar na de tewaterlating, kwam de voorspelling van Matzer van Bloois uit: het sequoiahout van de romp was op. ‘Er wilde water op, door het vlak heen, en dat stopte niet meer,’ zegt Edwin. Lodewijk was dan wel de gebruiker van de schouw, maar



Ds. Joost Matzer van Bloois is klaar voor de testvaart. Johannes en Edwin gaan mee als bemanning

als eigenaar voelde Edwin zich verantwoordelijk. ‘Ik besloot tot een volledige restauratie. Het schip is van binnen en van buiten volledig kaalgehaald, alle lagen lak, lijnolie en antifouling zijn verwijderd – hier en daar echt centimeters dik. Met het sequoiahout van de vlonders zijn zwakke punten in het vlak en de scheg hersteld. De volledig kale buitenkant is door een bevriende houtbouwer van vlak tot en met boeisel in de glasvezelmatten en transparante epoxy gezet en daarna afgelakt met een UV-bestendige bootlak. Het eiken berg-hout is gedeeltelijk vernieuwd en het roer is door een identiek nieuw eiken roer vervangen. De zwaarden mochten blijven, want die waren nog als nieuw.’

Tussen 1965 en 1967 is 2500 gulden besteed – uitsluitend aan materiaal – om de nieuwe schouw te kunnen bouwen, een godsvermogen in die tijd. De restauratie in 2019 heeft tienduizend euro gekost. Maar Edwin had het nu eenmaal op zich genomen dit ‘familiemonument’ voor de komende 50 jaar te behouden. En dat is gelukt. 🍷