

De Houtrib

Van visserman tot botterjacht

Ir. J. D. WALLER



De 'Houtrib' met een bakstagbries

In 1914 waren er twee scheepswerven in Huizen. De oudste was de werf van Schaap, die van 1856 dateert, dat is een paar jaar nadat Huizen zijn haven kreeg. De andere werf was die van Lindeboom en Kooi, waar de heer J. Kok in 1890 firmant werd en die door hem in 1916 geheel werd overgenomen.

In die dagen werkten ongeveer acht man op de werf en bouwde men een botter in circa 16 weken, afhankelijk van het bijkomende werk zoals bijvoorbeeld reparatie en onderhoud van andere schepen.

In een slappe periode in 1914 is een botter op stapel gezet, niet zoals gebruikelijk op bestelling, maar zogenaamd 'op koop gezet'.

Toen het vlak en de kimmegangen aangebracht waren, kwam een visser, Westland geheten, kijken omdat hij belangstelling voor een nieuwe botter had. Hij vertrouwde de zaak maar half omdat, zoals hij tegen Kok zei, je in een koopbotter toch maar rommel stopte. De heer Kok, die zich in zijn beroepseer aangetast voelde, gaf hem een garantie van 20 jaar op wat hij daar zag staan. Gratis te vervangen als er binnen die tijd wat aan bleek te mankeren.

Na 22 jaar kwam Westland met een klacht over een slechte stee in een watergang. Dat viel niet onder de garantie, ten eerste omdat de tijd van 20 jaar verstreken was en bovendien was het een watergang en die waren ten tijde van de overeenkomst nog niet aangebracht! Nu in 1977 zitten datzelfde vlak en diezelfde kimmegangen er nog onder.

Piet Westland kocht deze botter voor zijn zoon Hendrik. Het schip kreeg het nummer HZ 35. Hendrik had helaas niet veel geluk met de visserij, zodat vader Piet gedwongen werd zijn eigen botter te verkopen, waarna hij verder viste met de HZ 35 van zijn zoon. Tot 1935 bleef het

schip in het bezit van vader Piet Westland, die er gelukkig goed en voorspoedig mee viste. In dat jaar werd het verkocht aan de visserman B. Jeltjes te Enkhuizen, die er dadelijk een één-cylinder gloeikopmotor inzette. Bij deze verkoop veranderde ook het nummer in EH 18. Tot 1948 bleef Jeltjes er mee vissen.

In oktober 1948 maakten de heer Adrianus Kok (zoon van J. Kok) en ik een tocht om de oude Zuiderzee op zoek naar een volle botter, die nog goed genoeg was om tot jacht omgebouwd te worden.

En passant werd de zeilmaker De Vries in Lemmer bezocht, die voor een nieuw bottertuig zonder kluiver van no. 2 doek Amerikaans katoen, geweven in Krommenie, f. 900,— vroeg, inclusief huiken voor zeil en fok.

In Enkhuizen vonden wij wat we zochten, nl. de EH 18 (vroeger HZ

35). Kok herkende het schip, waaraan hij nog als jongen bij zijn vader op de werf had meegewerkt. De koop met de gebroeders Jeltjes werd gesloten voor fl. 4000,—, zonder zeil en zonder motor.

Op 25 november 1948 werd de EH 18 bij de werf van Kok in Huizen afgeleverd. In december maakte ik de hierbij afgedrukte schetsen, waaruit duidelijk blijkt (behalve mijn gebrek aan deskundigheid) hoe ik mij de inrichting voorstelde. Kok zei hier geen moeite mee te hebben en zo werd de visbotter EH 18 van januari tot eind juli 1949 omgebouwd tot het botterjacht 'Houtrib'.

Op de scheepswerf J. Kok te Huizen werkte toen de zeer kundige sloopstimmerman Piet Westland

De 'Houtrib' tijdens de lustrum-reunie van de Stichting Stamboek Ronde- en Platbodemjachten te Lemmer in 1970.



(Lange Piet), kleinzoon van de eerste eigenaar.

In hoofdzaak bestond de ombouw uit de volgende werkzaamheden:

De bun verviel, er werd dus een droog schip van gemaakt. Het vlak, de kimme- en watergangen waren nog goed en bleven gehandhaafd. De rest van de huid was nog wel sterk, maar te zwart voor een blankgelakt jacht en werd daarom vervangen, waarbij er smallere delen voor gebruikt werden.

Het berghout werd achter 15 cm omhoog gebracht en de boorden vernieuwd. De mastbank werd doorgezaagd en een mastkoker aangebracht. In de plecht kwam een lang luik om de met lood verzwaarde mastvoet bij het strijken door te laten. De mast kwam één voet hoger

te staan dan vroeger, zodat er een klos van die dikte op het koolsum aangebracht werd, onder de mastvoet. De klink waarop AN 1914 NO staat werd vóór op de mastkoker op dekhoogte aangebracht.

De mast kreeg steun van twee wanten met spanschroeven aan weerszijden plus bakstagen.

Er werd een zware ijzeren overloop gesmeed voor de voering van de zeilschoot, die op het achterdek kwam te staan. De giek kon gehandhaafd worden. Er werd een nieuwe gebogen essenhouten gaffel gemaakt. Alle meegeleverde blokken (de meesten met buitenbeslag) werden gehandhaafd. Er werden vier houten bolders aangebracht, voorzien van bronzen pennen. De zwaarden werden van koper beslag voorzien. De oude helmstok (plus reserve) werden gehandhaafd. Het roer kreeg een gebogen vlaggestok in twee houders

achterop.

De plecht van brede grenen delen kon ook gehandhaafd blijven (na tien jaar vervangen door teakhout). Het spil bleek verrot te zijn en moest nieuw gemaakt worden. Een zware eiken balk ter vervangen van de doorgezaagde mastbank werd achter de mastkoker aangebracht. Het schot en ook het kooischot werden gesloopt. Hierna kon de bouw van de roef, gangboorden en kuip begonnen worden.

Een circa dertig jaar oude Redwing benzinemotor van 32 PK werd er ingezet. Twee grote luiken in de vloer van de kuip maakten de motor goed bereikbaar.

De roef werd van binnen geheel afgetimmerd met eiken kraalschroten en alle deuren kregen met de hand gemaakte eiken panelen. De scheiding tussen de roef en de drie hutten werd één meter meer naar achteren aangebracht dan de plaats van het oude schot van het vooronder.

De aldus verkregen ruimte in het voorschip werd verdeeld in drie twee-persoons hutten met in iedere hut behoorlijke stahoogte op één plaats voor de wastafel. Verder laat de hoogte van het vooronder van een Zuidwal-botter slechts zithoogte toe op de kooien, wat nooit als een bezwaar is ondervonden. De indeling blijft na achtentwintig jaar goed bevallen (zie schetsplan).

De verhouding tussen nachtverblijf-dagverblijf en kuip voldoet goed. Ook zou ik de plaatsing van het kombuis en de w.c. niet anders wensen.

In het begin voeren wij met 3½ ton aan gietijzeren 'broodjes' tussen de liggers op het vlak als ballast. Deze ballast ging, als er zwaar gezeild werd, soms schuiven.

Wij besloten tenslotte deze 3½ ton door een gieterij te laten verwerken in een gegoten ballastkiel, die met

De EH 18 in 1948 bij de werf van Kok in Huizen, links een kwak. (foto: J.D. Waller).



zware bouten door het vlak heen onder het vlak aangebracht werd. Deze kiel is ter hoogte van de mast 18 cm diep en 20 cm breed en verloopt naar achteren smal toe in de schuin weggesneden houten scheg.

Met een waterlijnlengthe van 11,40 meter blijft de kioldiepte ruim beneden de limiet van 2%, waarbinnen een schip nog aan wedstrijden mag deelnemen.

Eén van de grote verdiensten van de heer A. Kok is geweest zijn vakbekwaamheid om de lijn van de roef, die overal stahoogte heeft, te laten harmoniëren met de nobele lijnen van de bestaande visserman.

De zeil-eigenschappen zijn goed maar niet beter dan van een visserman.

Ik heb altijd het probleem dat de roef van het jacht aerodynamisch ongunstiger werkt dan het open schip van de visserman, waar het zeil zijn wind veel vlotter in kwijt kan.

Het feit dat de 'Houtrib' een eerste prijs behaalde in de nachtwedstrijden op de Zuiderzee van 1952-1958 en 1964 bewijst wel dat het geen kneusje is!

Toch komt het schip als toerschip het beste tot zijn recht.

Het liet ons bijna iedere zomer volop van het Wad genieten op plaatsen die éénzaam zijn, omdat veel kleinere schepen er niet durven, en kiel-schepen er niet kunnen komen.

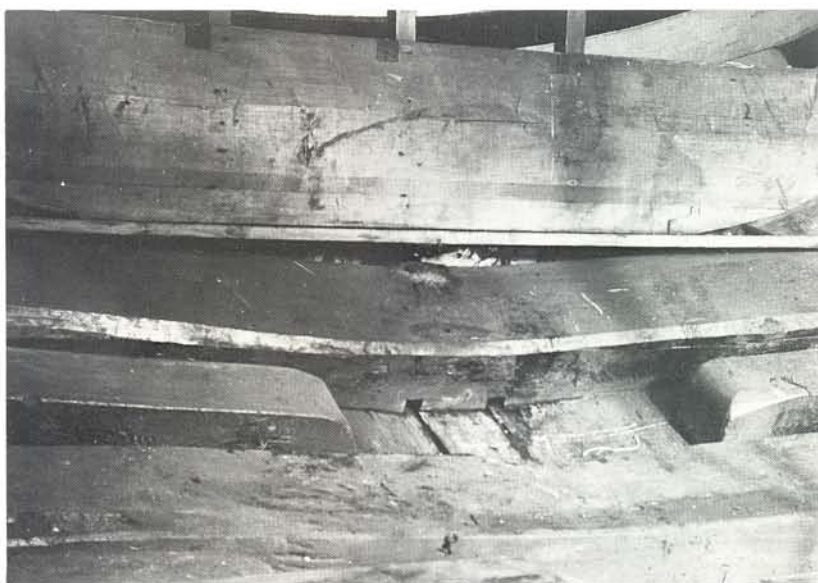
Ook zijn wij er twee keer mee naar Denemarken geweest, wat trouwens maar iets verder is dan het Wad benoorden de Elbe.

Natuurlijk sukkelen wij, net als iedereen met volwassen kinderen, met het gebrek aan bemanning. Wij zoeken de oplossing liever in het beperken van de actie-radius en van het soort weer waarin je nog als echt-paar je schip veilig hanteren kunt, dan in het verkopen van een oude vertrouwde vriend.



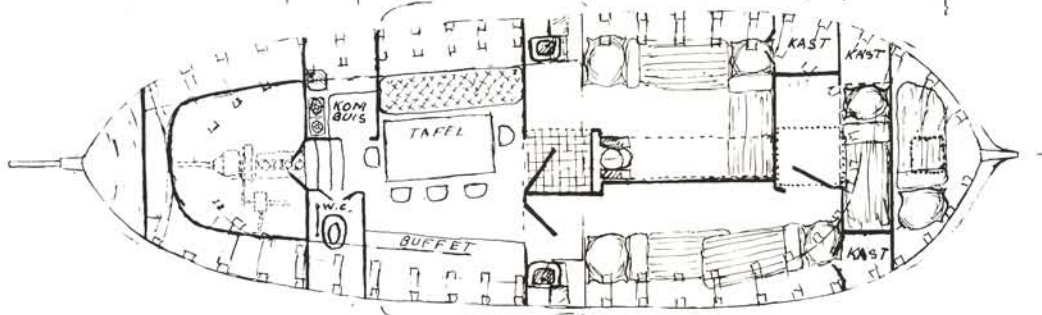
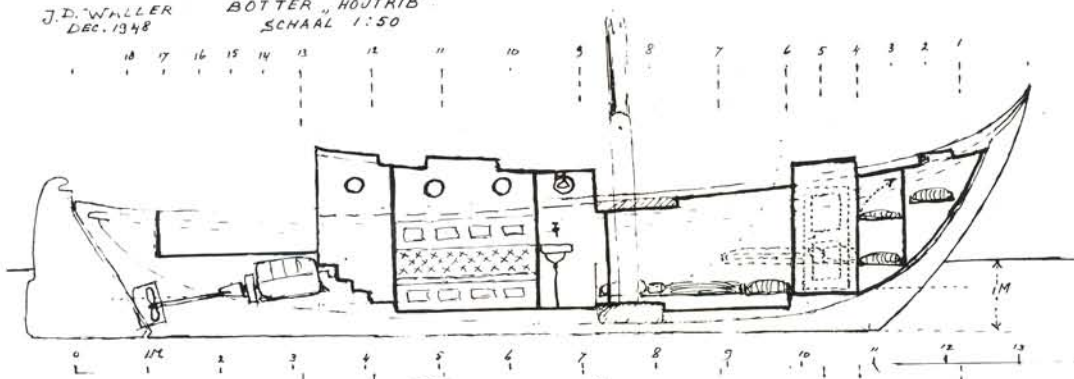
▲ Ingang van het vooronder van de EH 18, terwijl ook de klink, waarop 1914, is te zien. (foto: J.D. Waller).

Deze zware leggers stammen uit het bouwjaar 1914. (foto: J.D. Waller).



J.D. WALLER
DEC. 1948

BOTTER „HOUTRIB“
SCHAAL 1:50



J.D. WALLER
DEC. 1948

BOTTER „HOUTRIB“
SCHAAL 1:50

