

De bouw van een houten werkboot

THEDO FRUITHOF

Voeg zes brede lange dikke eiken planken bij elkaar en je hebt een Hollandse boot. Zo eenvoudig is het basisrecept voor het bouwen van een degelijke werkboot. Vier weken mocht ik in het voorjaar van 1975 een stage volgen bij de botenbouwer Arie Nieuwendorp in Sliedrecht. Aan de hand van een dagboek neem ik u mee naar de werkplaats versholven tussen grote fabrieken in het bekende baggerdorp. Gebouwd werd een Hollandse roeiboot met spiegel van het Sliedrechtse model.

Hollandse boten

Deze Sliedrechtse spiegelboot is een boot uit de familie Hollandse boten. De Hollandse boot is een aakachtig schip. Dat wil zeggen dat haar vlak plat is in doorsnede en dat dit vlak in de lengterichting voor en achter is opgebrand. Twee boorden komen voor en achter samen tegen dit vlak. Er zijn geen kielbalk en stevens aanwezig. Meestal was de achterkant van het schip gelijk van vorm als de voorkant, maar voor het gebruik van een buitenboordmotor werd deze boot uitgevoerd met een achterspiegel. De boot had een lengte van 5,65 meter.

Zo'n stoere werkboot werd gebruikt door baggeraars, zwaar en robuust was het lange tijd de hulpboot bij baggerwerkzaamheden. In havens - zoals Rotterdam - gebruikten de roeiers van de roeivereniging dit type schip om de trossen van de grote zeeschepen naar de wal te brengen. Ook was het een schip dat in deze zware uitvoering veel werd gebruikt door Waterstaatsmensen voor bijvoorbeeld het peilen van dieptes in de diverse havens en rivieren.

De meestal wat lichter gebouwde Hollandse roeiboten waren zeer geliefd als schippersboot van binnenvaartschepen. Ze waren vooral zo geliefd omdat ze bij uitstek goed te slepen waren en robuust genoeg zijn om in sluizen en bij kades geen schade op te lopen. Ze werden voornamelijk roeiend voortbewogen, rond 1925 kwamen er echter ook wel enkele zeilende exemplaren voor met een mastje, roer en zijzwaarden. De wat ronder gebouwde, lichtere Hollandse boot is zelfs begin deze eeuw een wedstrijdscheepje geweest op de Hollandse IJssel.

Gezegd kan worden dat het een wijd verspreid type is geweest dat zowel bij onze Zuiderburen als tot in heel Nederland terug te vinden was. De bouwcentra waren vooral geconcentreerd in het rivierengebied. In scheepvaartmusea zijn tientallen modellen bewaard gebleven waardoor vergelijking en bestudering mogelijk is. Op vele bewaard gebleven foto's van de Nederlandse en Belgische waterkant komt het type voor, de een ronder de ander vlakker en vaak een stuk autoband over de kop, dat paste zo mooi en voorkwam beschadigingen.

Het type is eeuwen oud, maar moeilijk valt aan te tonen wanneer ze is ontstaan. Op een prent van Cornelis Claesz. van Wieringen (1580-1633) wordt een bootje weergegeven dat volledige gelijkenis vertoont met de huidige bekende typen. Het bootje ligt schuin tegen een oever, waardoor een kijkje in het schip is te nemen.

Onmiskenbaar geeft deze prent aan dat de Hollandse boot in het begin van de zestiende eeuw al voorkwam. De benaming van een dergelijke boot in die tijd is echter onbekend. Het lijkt aannemelijk dat de term Hollandse boot pas eind vorige eeuw of mogelijk begin deze eeuw is ontstaan.

Sliedrecht

In Sliedrecht aan de Molendijk werden ook ankeraken gebouwd, nog zwaarder en groter dan het scheepje waarover dit verslag gaat. Peilaakjes, cintelaaken, rijswerkeraakjes en schieterschouwen komen onder andere voor in een notitieboek van de scheepsbouwfamilie Nieuwendorp. Dit boekje begint met een eerste vermelding van een geleverd vaartuig in 1911. Nummer 702 kreeg de onderhavige roeiboot met spiegel.

Dankzij de ontdekking in 1974 van een peilboot in gebruik bij de gemeentelijke haven dienst in Amsterdam leidde het spoor naar Sliedrecht. De gebruikers van dit schip vertelden dat dergelijke schepen gewoon nog gebouwd werden in Sliedrecht. Dus daar op een dag naar toe. Er lagen enkele oudere exemplaren voor reparatie maar wanneer de bouw van een nieuwe boot weer zou plaatsvinden was niet te zeggen. Er moest namelijk wel een opdrachtgever zijn. Na een half jaar was het zover. Het navolgende is gebaseerd op dagboek aantekeningen en vele foto's zijn gemaakt tijdens het werk als 'knecht' bij Arie Nieuwendorp. Mijn komst kwam goed uit, de oude knecht was net enige tijd tevoren met pensioen gegaan. Zoals het hoort was mijn kant de stuurboordskant, want ieder bouwt aan zijn eigen helft.

De werkplaats

De bouw vond plaats in een stenen schuur gelegen achter het woonhuis. Tussen het water en deze schuur was een lange, schuin oplopende helling, waarop diverse bootjes lagen. De werkplaats was als elke scheepswerkplaats. Aan beide lange zijden boven de werkbanken bevonden zich veel ramen. In de achterkant grote deuren waardoor de boot naar buiten gebracht kon worden als ze klaar was. De boot werd gebouwd met de voorkant gericht naar het water. Een strook beton was in het midden horizontaal aangebracht waarop zware vierkante balken vlak opgesteld konden worden, hierop zou de boot voltooid gaan worden. In deze schuur was een redelijk hoog dak waaronder diverse stellages hingen waartegen schoorbalkjes konden worden gezet.

Uit het dagboek

Zoveel mogelijk zijn de termen aangehouden zoals deze werden gehanteerd door Arie Nieuwendorp. Niet alleen voor de *couleur locale*, maar ook omdat per regio en per type een eigen vocabulaire bestaat. Van dag tot dag volgt hier het verslag van twee man die zes planken bijeen voegden tot een Sliedrechtse boot.

Vrijdag.

Het hout voor de bodem werd uitgezocht. Het hout voor de bodem is duims dik. Frans eiken werd gebruikt, dat na een periode van wateren nog jaren te drogen had gelegen naast de schuur.

Een praktisch uitgangspunt is dat de middennaad van die twee delen tevens het midden is van de te bouwen boot. Dat is makkelijk, maar vereist wel brede hartplanken. Vroeger legde men twee delen op elkaar en zaagde men beide delen tegelijk op zodanige wijze door dat er een gelijkvormige naad ontstond. Nu echter met het gebruik van cirkelzaagmachines is het bouwen vanuit een rechte middennaad het eenvoudigste. De delen zijn uit het midden van de stam (hartdelen) afkomstig om voldoende breedte over te houden. Aangezien de bodem altijd vochtig blijft en niet extreem zal gaan trekken in weer en wind is dat geen bezwaar. In hartdelen komen namelijk wat meer scheuren voor, maar deze delen zijn ook niet voor andere onderdelen te gebruiken. Telkens blijkt hoe efficiënt er werd omgegaan met de beschikbare middelen. Er werd rekening mee gehouden dat de top van de boom naar achteren komt te liggen, dit is om hakende splinters zoveel mogelijk tegen te gaan. Want dat zou alleen maar lastig zijn voor later als het schip in de vaart is.

Aan beide delen werd een rechte kant gezaagd, nadat met een spatlijn een streep was gezet op het hout. Daarbij werd er goed op gelet dat het spinthout er buiten zou komen te vallen. Spinthout is zachter en rot makkelijk, dat is zeker in de bodem van een schip onbruikbaar. De twee delen werden met de rechte kant tegen elkaar aan gelegd.

Op een klein briefje, dat Arie altijd in zijn tabaksdoos bewaarde, stonden alle belangrijke maten. Op dat papiertje stonden onder andere twee breedtematen van de bodem. Aan de kimkanten van de bodem moest een kromme lijn worden getrokken, die vanaf de twee uitgezette breedtematen werd afgetekend. Dat werd met drie mallen gedaan. Eén mal voor de kop, één voor het ruim en één voor de kont. Elk type boot heeft enkele vaste maten. De mallen zijn voor alle typen gelijk. De ervaring en het geoefende oog bepalen uiteindelijk hoe deze mallen worden gehanteerd. Langs de getrokken potloodlijn werd de kim uitgezaagd.

Maandag.

De twee bodemdelen werden in het midden op de balken neergelegd. Eerst moest aangegeven worden waar de leggers moesten komen. De bodem wordt bijeen gehouden door leggers. Totaal zijn dat er 14. Twee belangrijke leggers zijn de kussings. Er is er één voor (17 cm breed) en één achter (15 cm breed). Hieromheen werd als het ware het hele schip in de vorm gebogen. De afstand tussen de kussings werd gedurende de bouw telkens nagemeten en ook voor andere doeleinden gebruikt. Op die maat werden schragen gezet voor het branden en dergelijke.

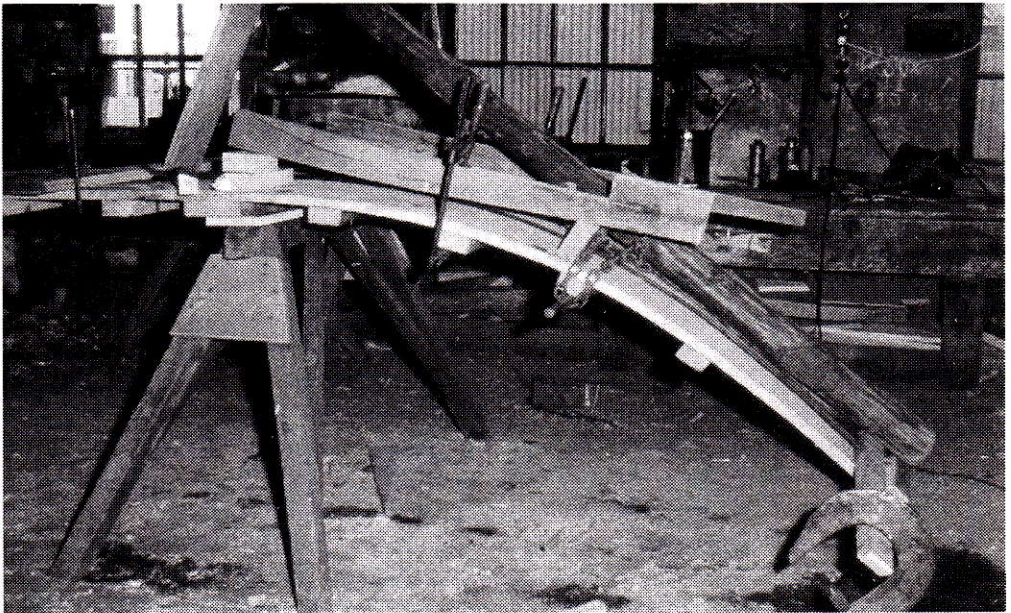
Haaks op de middennaad werden lijnen getrokken met een kraspen, langs deze lijnen werden de leggers gemeten en tijdelijk neergelegd. De leggers, duims dik en 10 cm breed werden glad geschaafd en op maat gezaagd. Nadat alle leggers pas waren gemaakt moest er mos tussen de middennaad worden aangebracht. Een bodemdeel werd op zijn kant gezet en de naad werd ingesmeerd met bruine teer. Hierop werd een laagje mos geplakt. Dit mos, gedroogd *Sphagnum*-veenmos- kwam uit de vennen van Brabant. Ideaal spul, het blijft altijd water keren, rot niet en tijdens het bouwen blijft

het niet aan de boor vastzitten, zodat het niet tussen de naad uit kan draaien.

De bodemdelen werden weer tegen elkaar in het midden van de schuur gelegd. Voor en achter gaan er vervolgens twee kettingen omheen. Met klosjes tussen de ketting en de kim werd de ketting vast geslagen. Door de tapse vorm van het vlak knepen de twee delen stijf tegen elkaar aan. Van tevoren was de zijkant met een beetje krijt ingewreven waardoor de klosjes niet terug schrikten. In het 'ruim', het middengedeelte, werd de naad wat open geslagen met enkele breekwijzers tot een open naad van ca 1/2 cm ontstond. Hierin kan later extra mos worden gestoken.

De leggers werden er weer opgelegd. De elektrische boormachine kwam erbij. Hiermee werd verticaal door de leggers en het vlak geboord. De gaten zijn 13,5 mm in doorsnede. Noors grenen ronde nagels werden van binnenuit in de gaten geslagen. Deze nagels moesten vlak komen met de bovenkant van de legger.

De gehele bodem lieten we kantelen en werd op zijn kant gezet. Met latten naar de twee werkbanken werd het vlak tijdelijk vastgezet. Aan de onderkant staken de nagels natuurlijk uit. Met een beitel werd de nagel, haaks op de lengterichting van het vlakdeel ingehakt, zodanig dat hierin een eikenhouten spie kan worden geslagen. Nadat al deze spieën er losvast in geslagen waren, werden ze pas vast geslagen. Een vuistje, zo'n zware hamer, werd als tegenhouder aan de binnenkant tegen de nagel gehouden. Aan de buitenkant werden alle spieën met een houten hamer vast gedreven in de nagel. Een enkele klap op het vlakdeel naast de spie zorgde ervoor dat de legger goed aansluitend vast kwam te zitten.



Figuur 4.1

Het vlak, de bodem wordt omgekeerd op schragen, rond gebrand. Met een balk wordt het eiken krom getrokken. Een beetje meer bocht wordt bereikt met de lijmtang.

Bleef er toch nog een opening over tussen legger en bodem dan kwam er een draadnagel bij te pas om dit te verhelpen. De nagels werden met de beitel vervolgens geheel glad gestoken. Als alles vast zat werden de kettingen verwijderd en werd het vlak, omgekeerd, op twee nauwkeurig horizontaal geplaatste schragen gelegd.

De rest van de dag stond geheel in het teken van het vormgeven, rond branden van de bodem (figuur 4.1). Er ging weer een ketting om het vlak, nu echter om een balk te bevestigen op zo'n manier dat het vlak opgebrand kon worden. Of eigenlijk werd ze naar beneden gebogen. Het voordeel van deze methode was dat de warmte onder het hout bleef hangen zodat de eiken vlakdelen makkelijk konden gaan krom staan. Een schoortje - 'stapel' - onder het balkeinde zette kracht op het vlak. Met twee gasbranders aan elke kant werd de binnenzijde gelijkmatig warm gestookt. Dit duurde net zo lang dat de gewenste ronding was ontstaan. Op een gepleisterde muur waren twee krijstrepes getrokken welke de bocht aangaven. Een kromme streep was er voor de kop en de andere voor de kont. Een ijzeren staaf werd eenvoudigweg langs de lijnen gebogen om zo de buiging te kunnen controleren.

Na zo'n drie kwartier werd het hout ook van boven warm. Dan kon het stapeltje onder de balk wat worden verplaatst zodat de kromming sterker werd. Als bleek dat het vlak over de breedte niet meer horizontaal lag en dreigde scheef te trekken dan werd een gewicht gehangen aan het niet meewerkende gedeelte van het vlak. Na nog eens drie kwartier was het zover. De bovenkant werd wat nat gemaakt, dat bevorderde het doorzetten. Boven zwelt het hout en onder krimpt het van de warmte. De kont werd net zo bewerkt, maar dit ging veel sneller, want deze boot werd afgewerkt met een spiegel. Het opgebrande vlakgedeelte was daardoor veel korter.

Tijdens het branden is er tijd voor een praatje. De twee oude knechts en omwonenden wisten dat. De leugenbank van Sliedrecht stroomde dan ook weldra vol. Na een jaar weer een nieuwe boot, dat betekende dat er weer wat te beleven viel.

Dinsdag.

Gedurende de nacht kon het hout langzaam afkoelen. De dissel kwam tevoorschijn. Op schouderhoogte werkend werd een schuine kant aan het vlak gehakt, die met de schaaf gelijkmatig glad werd afgewerkt. Een malletje voor de hoek werd nauwkeurig gevolgd.

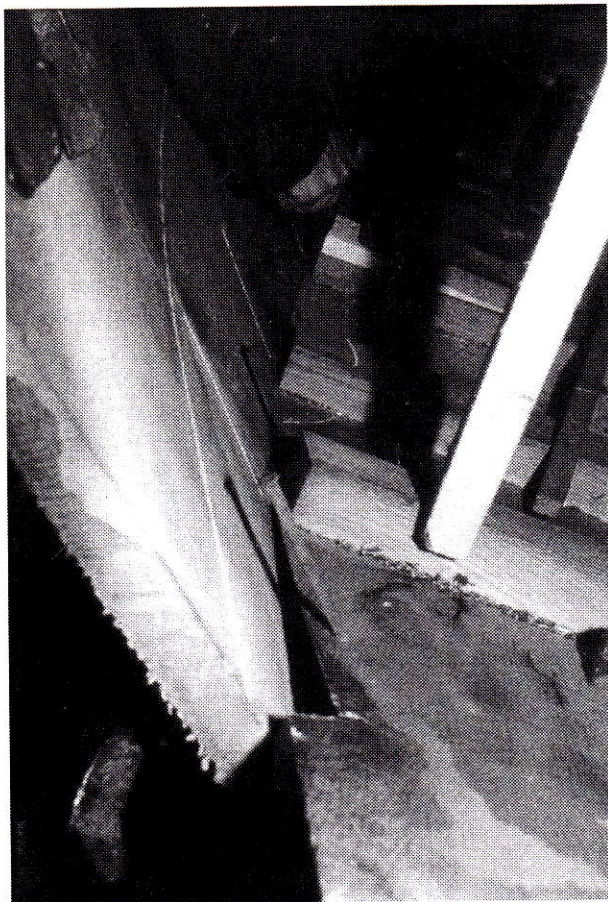
De bodem kon weer op de betonnen baan op twee balken worden gelegd. De vorm van het schip begon zichtbaar te worden. De baddingen lagen precies onder de kussings. Naar bevestigingspunten tegen de zoldering kwamen stutten. Deze hielden het vlak op haar plaats. Dan kwam er werk voor de kelderwinden, ook wel dommekrachten genoemd. Hiermee werd voor en achter het vlak nog verder opgedraaid. Door deze krachten buigt het ruim iets meer door naar beneden en met een touwtje werd gecontroleerd of het doorbuigen voldoende was. De simpele maat die ervoor werd gehanteerd was een duimstok. Als deze er onderdoor paste dan was het voldoende. Ook onder het ruim kwamen twee klosjes om te veel doorbuigen te voorkomen. Voor en achter werd ook geschoord zodat het hele schip uiteindelijk onwrikbaar was vastgeslagen. Nog eenmaal controleren, want deze vorm bepaalt de hele boot. Er werd een draad over de kop tot achter 30 cm boven de kont gehangen en deze maten, de sprong, naar de kussings waren bepalend en stonden op het papiertje van Arie.

Enkele hartscheuren waren er ontstaan. Hierin werd bruine teer gesmeerd die vervolgens met zaagsel werd bestrooid. Dit middel is voldoende om de scheuren goed te laten dichttrekken.

Het werd tijd om naar de boorden te gaan zoeken. Deze delen moesten een lichte kromming vertonen. Aan de kimkant werd al het spinthout eraf gezaagd, wel moet er minstens 40 cm hout overblijven. Liefst werden er twee opeenvolgende delen uit een stam gezocht. Dit voorkomt ongelijke spanning in het schip.

Woensdag.

We begonnen met het branden van de onderboorden. Ook dit geschiedde op twee schragen. Voor en achter moest de vlam er weer aan te pas komen. Voor werd er tevens



Figuur 4.2
De kimgang of zijde wordt pas gemaakt tegen de bodem. Een spijker staat zo gesteld dat deze de schuimte aan-geeft, waar parallel aan de bodem een schuine kant aan wordt geschaafd.

wat draai aangegeven. Daardoor ontstond er een rondere kop, die zoals bij de bolle wangen in ons gelaat, de toepasselijke naam van konen krijgt. Achter is de kromming minder groot. Ook hier kwam de roede, een ijzeren staaf, weer tevoorschijn. Deze werd op het oog in de vorm gebogen waarna de boorden hiernaar gevormd moesten worden. Dat pas maken van het onderboord vereiste wel enige vaardigheid. Stutten en kelderwinden waren daarbij de hulpmiddelen.

Het boord stak enkele centimeters onder het vlak uit (figuur 4.2). Elk onderboord zal anders uitvallen, dat hing namelijk af van het beschikbare hout, maar er was wel een minimummaat, anders zou het geen mooie boot worden. Een houten mal, welke ook al werd gebruikt bij het schuin maken van de kim komt er weer bij te pas. Voor moet het boord gelijk zijn en achter staat het iets steiler.

De bovenkant van het onderboord werd afgezaagd en van binnen glad geschaafd en even geschuurd. Dat schaven kon niet met een vlakke schaaf maar

werd met een zogenaamde hobbelaar gedaan. Dat ging allemaal met de hand en was zwaar. Aan de buitenkant werd alleen het gedeelte dat boven water komt en niet onder het bovenboord schuil gaat glad gemaakt. In de ontstane haarscheurtjes werd lijnolie met zaagsel geveegd, zodat deze mooi dicht konden trekken.

Het definitief aanbrengen van het onderboord was een heel karwei. De vrouw van Arie werd uit huis gehaald en moest dan ook een handje helpen. Tussen de kimnaad was weer bruine teer gesmeerd en hierop werd mos geplakt.

Dan was het andere boord aan de beurt. Dit ondergaat dezelfde bewerkingen en de maten van de bovenkant werden horizontaal overgenomen, zodat er een symmetrisch schip ontstaat. De banaanvormige boot begon vorm te krijgen.

Donderdag.

Het krijt was nodig om de bovenkant van de naad, het land of landings, aan te passen aan het volgende boord. Dit werd met de dissel gedaan. Precies in de gewenste schuimte disselde Arie (figuur 4.3) met een arm op zijn knie steunend haast boven zijn macht een schuimte aan het bovenboord. Zo nu en dan moest hij over de andere hand werken als de draad van het hout dat verlangde. Daar kwam echt beeldhouwwerk aan te pas. Met de huidige machinale schaaf is ook deze handeling verleden tijd, die lost het in enkele ogenblikken voor je op.



Figuur 4.3

Steunend op de knie weet Arie Nieuwendorp heel precies met de dissel het land, de verbinding tussen het onder- en bovenboord, schuin te hakken. Sneller dan een motorschaaf en even precies.

De bovenboorden werden uitgezocht. De minimale lengte werd bepaald door de lengte van de bovenkant van het boord. De duimsdikke planken moesten minstens een breedte hebben van resp. 29, 25 en 22 cm. Weer op de schragen en rondbranden. Draai was niet nodig anders ging het boord te veel uitstaan. Weer de ijzeren roede buigen en op het oog bepalen hoe het schip er uit zou moeten zien. Is de plank weer warm dan plaatsen en passen.

Het bovenboord overlapte het onderboord. Deze overnaadse naad heette het land en was ongeveer 4 cm breed. De onderkant van het bovenboord werd natuurlijk weer niet horizontaal afgezaagd maar iets schuin, schot genaamd.

Vrijdag en maandag.

Bovenboorden afgewerkt. Er werd geschaafd, geschuurd en pasgemaakt.

Dinsdag.

In een van de bovenboorden bleek een losse kwast te zitten. Die moest eruit. Halfhouts werd er rondom dit ontstane gat een ruitvorm uitgehakt met de beitel. Gezocht werd naar een stukje eiken met dezelfde structuur. Even wat krijt smeren op de randen van het uitgestoken hout, een blokje er tegenaan houden en dan kon je op het blokje zien wat de gewenste maat is. Het blokje werd bewerkt en vast getikt.



Figuur 4.4

Alle spanten komen uit krom gegroeid eiken. Er is weinig houtverlies, dankzij het gebruik van een smalle lintzaag. De spanten komen pas als de huid is vormgegeven.

Weer moesten we met zijn drieën zijn. Samen met de vrouw van Arie brachten we de bovenboorden op goede hoogte. Met een stut naar de werkbank en met behulp van de kelderwind werd ook dit boord op zijn plaats gebracht.

De verbinding tussen boven- en onderboord werd samengehecht met roodkoperen klinknagels. Vroeger werden voor dit doel taai-nagels gebruikt. Deze werden van buitenaf door het land geslagen en aan de binnenkant krom geslagen zodat ze als een kram vast kwamen te zitten. Het klinken geschiedde vanuit het midden naar voren en vervolgens naar achteren.

Het werd tijd om de boot schoon te maken. Zaagsel en krullen moesten eruit. Weer werd gecontroleerd of de boot in

het vlak nog horizontaal stond. Hier en daar een kleine correctie. De valling van de boorden werd weer gecontroleerd ter hoogte van de beide kussings. Met een lat werd dat opgemeten, de beide diagonale lijnen moesten even lang worden. Het boord werd vervolgens netjes uitgestrookt en deze maten werden overgezet naar het andere boord.

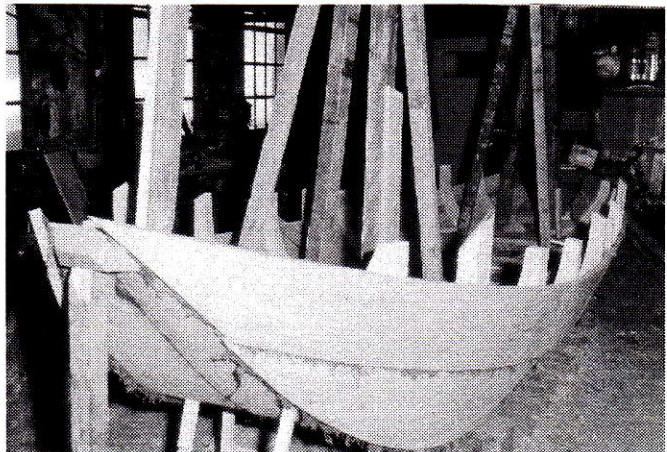
De romp lijkt klaar maar er zijn nog geen spanten geplaatst. Deze maken het schip pas echt stijf en sterk. Hiervoor werd liefst wat jong vers hout gebruikt. De spanten werden uit een plaat hout gezaagd, waarin al de nodige kromming voorkwam. De plaat is 6 cm dik. Met een mal wordt het spant afgetekend. Begonnen werd in het midden. De voet van het spant op het vlak moest erg vlak worden. De spanten werden haaks op de huid geplaatst. Dit werd gecontroleerd door van de andere kant van het schip te kijken of de hoek wel juist was. Een voegpasser werd ingezet om precies af te tekenen hoeveel hout moest worden weggestoken. Met de beitel werd het spant afgewerkt en iets hol gestoken. Dat hol steken aan de achterkant werd gedaan om een goede aansluiting te krijgen op de huid.

Met een speciale lat welke over de boorden paste werden de boeiselshuities aangegeven op het bovenste gedeelte van het spant. Dan werd het spant zo afgeschreven dat het in de voet 5 cm dik werd, het onderboord 5,5 en het boeisel 6 cm dik. De ontstane hoeken werden op het oog rond getekend en dan kwam de lintzaag eraan te pas. Hier werd de binnenkant van het spant losgezaagd van de plaat. De middelste vier spanten zijn nog haaks (figuur 4.4), de volgende spanten hebben enige zweep, schot heette dat. De voet werd zolang afgestoken dat er een gootje voor waterdoorvoer over bleef in het midden van de boot. Ongeveer 4 à 5 spanten konden er uit een plaat worden gestoken zonder noemenswaardig veel afval.

Woensdag en donderdag.

De spanten moesten nog geschaafd en geschuurd worden waar ze in het zicht kwamen boven de buikdenning (figuur 4.5). Deze spanten moeten van jong nat eiken gemaakt worden. Het trekken dat jong hout zou willen doen wordt voorkomen door ze zo snel mogelijk te bevestigen. Het bevestigen gebeurde echter pas als ze allemaal op maat waren gemaakt.

Een leuke versiering kwam vroeger voor op de spanten.



Figuur 4.5

Het schip krijgt vorm. Stutten op de grond en schoren naar het plafond houden alle onderdelen op zijn plaats. Nog even en alle spanten zijn vastgenageld. Dan kunnen al die handige houtjes weg.

Er werd een schrap - een gleufje - gemaakt op de binnenkant van de spant, ook werden de kussings versierd met een guts. Het boegsel werd versierd met een kraal en de bovenkop werd mooi behakt. Veel van die details waren al overbodig geworden. Op oudere modellen is dit nog wel eens te zien. Schepen werden vroeger verzorgder afgeleverd. Het bleek maar weer dat er sprake was van verschraling van het ambacht.

De spiegel moest nog gemaakt worden van 2 1/2 duims hout uit één stuk! Dat was een heel werk, met malletjes en zweien.

Vrijdag.

De koppen van de spanten werden pas gehakt en de spiegel werd geplaatst. Dan werden de voorbereidingen getroffen voor het plaatsen van de doften. Deze maakten de dwarsscheepse cirkel rond waardoor de boot zo sterk was. Naast een spant werd een extra oplanger geplaatst om hieraan de doft te bevestigen. Een bijzondere constructie is de rozebout, een ijzeren beslag dat het boord en de doft samenvoegt. Een typische scheepsconstructie die vakmanschap vereist om de bout onder voldoende spanning op zijn plaats te krijgen.

Maandag.

De hele dag was nodig om de doft en de overige bankjes en de bovenkop vorm te geven (figuur 4.6).

Dinsdag.

Wat nog ontbreekt zijn de boegsels. Deze moeten 5/4 duims zijn. Dus zwaarder dan de boorden en de bodem. Een speciale boegselmal kwam eraan te pas en de twee boegsels werden tegelijkertijd rond gebrand. In de boegsels kwamen twee roeistellingen waarin de riemen worden gestoken en een halfronde inkeping die het specifieke uiterlijk aan de Sliedrechtse boot geeft. Onder het boegsel kwam rondom nog een berghout. Dit stak uit en kon alle klappen opvangen als het schip ergens langs schavielde. Ook het berghout werd rond gebrand.

Woensdag.

De smid kwam langs met beslag voor de roeistellingen (figuur 4.7). Deze werden meteen vastgezet. Losse doften en de buikdenning en plechten werden ditmaal gemaakt van vurenhout.

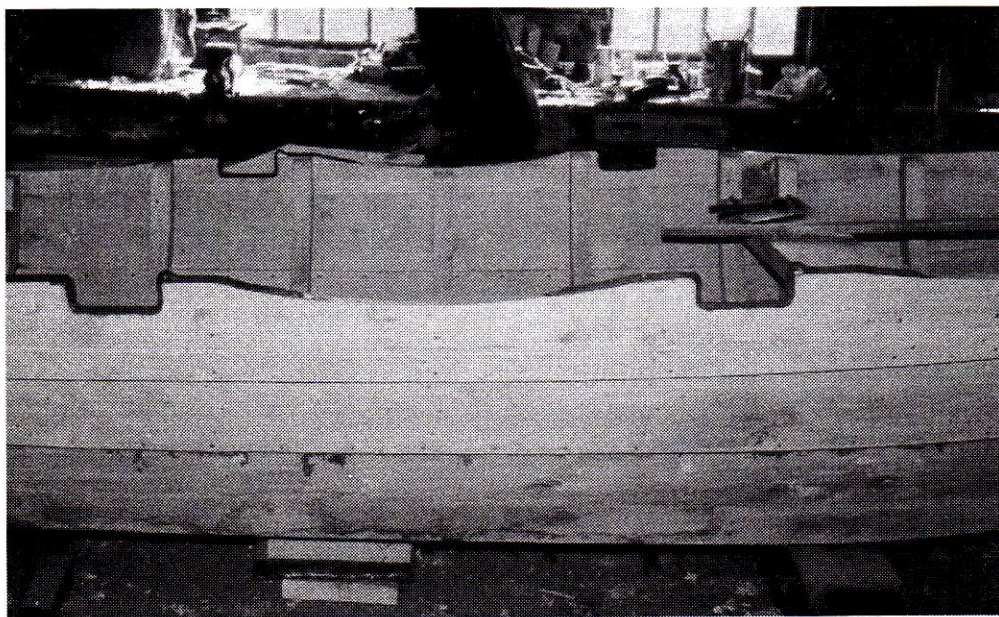
Donderdag.

De boot is zover dat ze kon worden omgedraaid. Met kelderwinden en een takel naar de nok van de schuur werd ze gekeerd. De houten nagels in de spanten moesten nog van spieën worden voorzien en alle gebruikte spijkers werden nog eens nagedrevel. De Sliedrechtse boot werd gebouwd om mee te werken, daarom gingen er vóór over de kimnaden en over de middennaad nog slijtlatten. En dan kwamen we toe aan het fijn afwerken van de boot. Kwasten in het hout werden met pennetjes van *Oregon pine* dichtgeslagen en de ontstane hartscheuren werden met katoen dichtgestopt met behulp van een mes.



Figuur 4.6

Prachtig wordt het voorschip afgewerkt. Dat kenmerkt het type en laat zien dat het bouwen van een schip een vorm van beeldende kunst is.



Figuur 4.7

Het boeisel is aangebracht en in de dollen is een ijzerbeslag aangebracht.

Vrijdag.

Er moest nog een loze scheg onder en het schip was klaar voor het weekend.

Maandag tot en met woensdag.

De naden moesten nog gepekt worden en het schip zou verder met koolteer, carboli-neum en met een houtveredelingsproduct worden behandeld. Vroeger was dat bruine teer maar de huidige bruine teer wordt zwart, dan maar 'modern spul'.

De doften moesten nog groen en wit worden geverfd. De boegsels werden wit en de buitenkant van het berghout groen gemaakt. Daar waren we nog tot woensdag laat mee bezig.

Donderdag.

Het was zover: de boot kan uit de werkplaats en te water. Na even dichttrekken is ze klaar om, na vier weken werken, afgeleverd te worden (figuur 4.8).

Bij de bouw van deze boot werd voornamelijk gebruikgemaakt van handgereedschap (figuur 4.9). Alleen een elektrische boormachine en een cirkelzaag maakten het

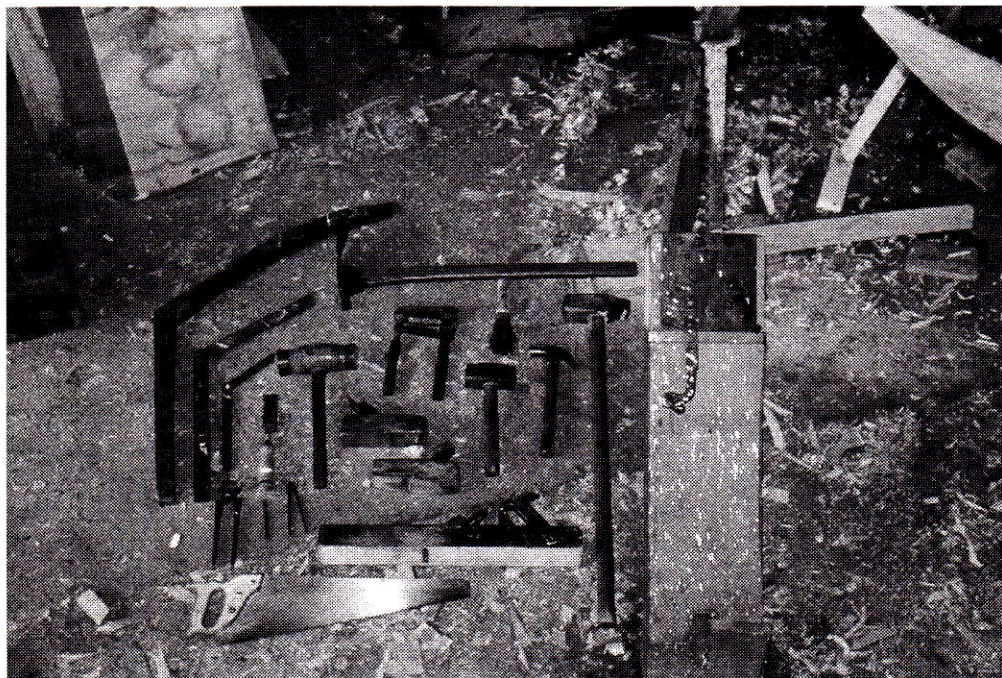


Figuur 4.8

De boot is klaar. Robuust en zeker wacht ze op haar taak. De schuur is efficiënt gebouwd, aan beide kanten veel ramen en een lage zolder. Onder beide ramen staan de werkbanken om het hout vast te klemmen en te bewerken.

werk lichter en sneller. De lintzaag met kantelbaar blad was al tientallen jaren in gebruik. Voor die tijd werden spanten en kleine onderdelen met een spanzaag uitgezaagd.

In 1975 was het nog net niet te laat om het schaarse handwerk en de ervaring van een scheepsbouwer vast te leggen. Door de veranderde technieken, het gebruik van moderne gereedschappen en de ontwikkeling van nieuwe schepen van ijzer of kunststoffen dreigt natuurlijk de kennis van het houten scheepmakersvak te vervliegen. Kennis van dit ambacht is echter onmisbaar bij het bestuderen van de nog overgebleven kleine houten vaartuigen in Nederland.



Figuur 4.9

Al het handgereedschap dat er aan te pas kwam. We zien dommekrachten, dissels, zweihaken, breeuwhamers en schaven. Het lijkt nog altijd op de prachtige prenten van vroegere scheepsbouwers.