

“Een ander hanteert een duimstok, ik een schuifmaat”



Tekst: Stephan Kraan, foto's: André Hoek en Stephan Kraan

Het Friese jacht *Anna* is ongeveer het tweehonderdste eikenhouten schuitje dat Erik Slagmoolen (54) heeft gebouwd. Op zijn vierde stond hij al bij de scheepsbouwers in het gehucht Woerdense Verlaat (ZH) te kijken. Toen wist hij al zeker: ik word later scheepsbouwer. Slagmoolen heeft nu achter zijn huis in Andijk een kleine werkplaats, waar hij vooral Jollen en roeiboten bouwt en tjotters, boeiers en Friese jachten restaureert. Bescheiden, gedreven en een feilloos fotografisch geheugen kenmerken zijn persoonlijkheid. Het bedrijf houdt hij bewust kleinschalig. Hij levert kwaliteit tot in het kleinste detail. Zijn gedegen historische kennis en ongeëvenaarde vakbekwaamheid spreken uit elke spaander van de *Anna*.

Het idee voor de *Anna* stamt uit begin jaren negentig als vriend en scheepsarchitect André Hoek een Fries jacht wil kopen. Het blijkt bijna onmogelijk om één van de nog twintig resterende jachten te bemachtigen. De eigenaren leven voor hun schip en alleen bij overlijden komt er wel eens eentje in de verkoop. Hoek besluit daarom een Fries jacht te laten bouwen bij Slagmoolen. Hij kent immers alle Friese jachten die er zijn van binnen en van buiten. Bovendien heeft hij als restaurateur van het Zuiderzeemuseum toegang tot oude archieven. Hoek, tegenwoordig scheepsarchitect en ontwerper van grote zeiljachten, begon ooit met het ontwerpen van Lemsteraken. Hoek en Slagmoolen combineren de beste eigenschappen van verschillende bestaande jachten in één nieuw schip. Tijd speelt geen rol: de *Anna* moet het mooiste, scherpste en best zeilende Friese jacht worden. Uiteraard binnen

de normen die het Stamboek aan zo'n type stelt. Daarom bouwt Slagmoolen het jacht in de verloren uurtjes. De bouw ligt op een gegeven moment een lange tijd stil vanwege andere opdrachten.

Hoek werkt de ideeën voor de *Anna* uit op de tekenafel. Slagmoolen maakt er telkens halfmodellen van. Een jaar lang duurt de ontwerpfase. De kleine aanpassingen zitten in het verloop van de zeeg, die niet te vol moet zijn; de lijn van het schip; de plaats van de mastbalk en de gepiekte bodem. Belangrijk is hoe het achterschip straks het water loslaat. Er mogen geen golven en wervelingen zijn als het schip door het water ploegt. Het zeilpunt is ook zoets. Dat moet zodanig zijn dat het schip een beetje oploeft als je het roer loslaat. “Een schip is als een vrouw: het gaat om de perfecte rondingen,” aldus de gedreven Slagmoolen. Hoek tekent in het ontwerp enkel de lijnen en het zeilplan van het nieuw te bouwen Friese jacht. De details laat hij aan de bouwer over. Slagmoolen tekent nooit iets uit. Hij weet tot in de finesses hoe een Fries jacht eruit ziet en heeft alle rondingen en lijnen precies in zijn hoofd zitten.

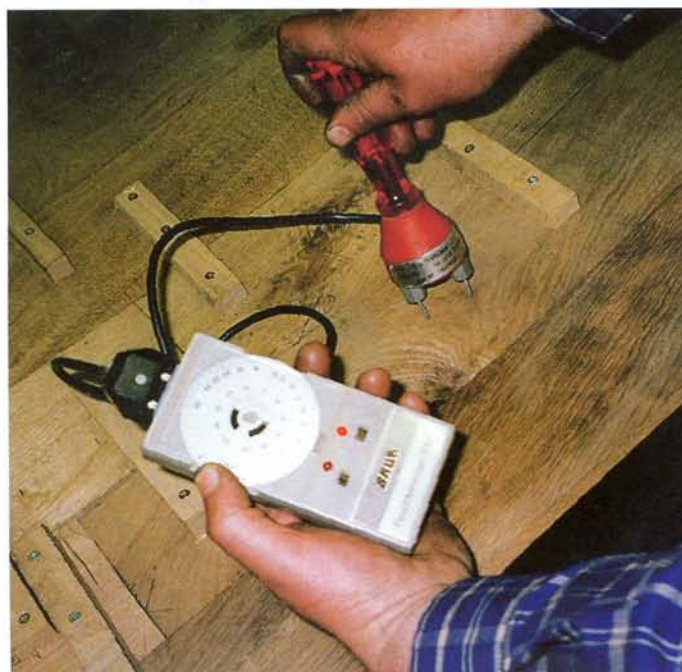
HOUT VERZAMELEN

In 1994 keurt de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten het laatste ontwerp van de *Anna* goed en kan de bouw beginnen. Het benodigde eikenhout heeft Slagmoolen dan allang rond zijn huis verzameld. Zijn houthandelaren weten precies wat voor eiken stukken hij nodig heeft. Het gaat bijvoorbeeld om meer dan een halve meter brede en meters lange ‘planken’ van 8 centimeter of dikker. Zeldzamer zijn de krommers die Slagmoolen voor de spanten gebruikt. Niet zelden koopt Slagmoolen oude eiken als ze nog staan. Die laat hij dan zagen, maar het duurt jaren voordat hij het hout kan verwerken. Eikenhout moet een jaar drogen voor elke duim dikte.

Slagmoolen kent de puzzelstukjes die samen een schuit vormen, uit zijn hoofd. Hij weet precies hoe hij de onderdelen uit welke



Krommers klaar voor gebruik.



De vochtigheidsmeter wordt regelmatig gebruikt.

stukken hout kan halen. Daar heeft hij geen meetlat of opschrijfboekje voor nodig.

Botenbouw zit Slagmoolen in het bloed. Op zijn negende bouwt hij zijn eerste houten kano. Met de hand, zoals hij gezien had bij de scheepsbouwers in het gehucht waar hij opgroeide. Machines waren er niet. Als hij 15 is, bouwt en verkoopt hij zijn eerste Piraatjes. Gereedschap leent hij van zijn vader en bij de burens. Een jaar later gaat hij eiken roeiboten maken. Dan al struint hij bij de houthandelaren rond om geschikt hout te vinden. Hij koopt eerst gezaagd hout, maar gaat daarna over op stammen die hij laat zagen. Nat hout is immers goedkoper. Hij leert in de praktijk dat zo'n stam recht moet zijn en niet getordeerd. Een plank van een getordeerde, om zijn as gedraaide stam scheurt bij het branden.

DE EERSTE JOL

Als Slagmoolen 17 is, vraagt zijn oudere broer of Erik een Staverse Jol voor hem wil bouwen. Al jaren zijn ze beiden gegrepen door die oude scheepjes. Op twaalfjarige leeftijd maken ze vanuit hun woonplaats in Zuid-Holland lange fietstochten naar het IJsselmeer. In havens als Muideren bekijken ze de oude Botters en andere traditionele houten boten. De grote broer droomt van varen. Slagmoolen is niet geïnteresseerd in het zeilen, maar gaat helemaal voor de constructie van de houten vaartuigen. Hij staat ernaar te kijken met altijd de vraag in zijn hoofd, hoe hij zo iets zelf kan maken. Al gauw ontdekt hij zijn fotografisch geheugen: als een constructie eenmaal in zijn hoofd zit, wordt het er vastgeklonken en opgeslagen. Daarna kan hij dit minutieus reproduceren. Niet alleen boten, maar ook motoren, beelden of de routes die ze fietsen; als het hem maar interesseert.

Andere jongens van de LTS gaan de bouw in. Slagmoolen wil alleen maar boten van hout bouwen. Dat soort werven zijn er dan echter nauwelijks meer. Via een advertentie komt hij als 15-jarige jongen bij Fokker terecht. Daar maakt hij zes jaar lang modellen van de vliegtuigen. Die komen geschilderd als relatiegeschenk op de bureaus van vliegmaatschappijen terecht. Ook maakt hij er gereedschappen en persmallen. Thuis blijft hij roeiboten maken. Dus ook die Staverse Jol voor zijn broer.

Voor die eerste Staverse Jol, die in 1970 klaar is, heeft Slagmoolen een slechte tekening van iemand gekregen. Zijn vader heeft intussen weliswaar wat boeken aangeschaft, maar er is niemand die hem kan vertellen welke bouwprocedures er gevolgd moeten worden. Toch blijkt dat de manier waarop hij zelf uitgedokterd heeft hoe hij zo'n boot in elkaar moet zetten perfect werkt. Voor een ander is zo iets een onmogelijke puzzel; voor Slagmoolen is het alleen maar logisch hoe een ronde platbodem in elkaar steekt en gebouwd moet worden.

Hij plaatst de kielbalk en bouwt de romp om hulpspanten heen. Precies zoals hij het nu nog doet. Hij leert zichzelf het branden en koelen van de planken om de juiste rondingen te krijgen. Het gaat allemaal meteen goed. De meeste moeite heeft hij met de bovenste gangen van de Jol, die gekromd en getordeerd moeten zijn. Anno 2005 voldoet Slagmoolens eerste Staverse Jol nog steeds aan de eisen die het Stamboek stelt.

Zijn droom om in de houtenbotenbouw te werken, komt toch nog uit als het Scheepvaartmuseum Amsterdam hem na die Jol vraagt als restaurateur. Op de museumwerf 't Kromhout repareert hij de oude houten schepen. Hij restaureert bijvoorbeeld in 1974 het Friese jacht de Drie Gebroeders uit 1897. Hij bouwt onder meer de snik *De Herinnering* (1980), die nu nog in Dokkum vaart.

Na acht jaar vraagt het Zuiderzeemuseum hem als scheepsrestaurateur en voor het onderhoud van de negentig schepen in Enkhuisen. Hier herstelt hij vanaf 1982 eerst voornamelijk ijzeren schuiten. Net als bij 't Kromhout werkt Slagmoolen voornamelijk alleen. Later doet hij ook hier de houten boten.

Momenteel is hij bezig met de eindfase van de oudste boeier van Nederland, de *Tjet Rixt* uit 1843. Slagmoolen is drie dagen per week in het Zuiderzeemuseum. De andere dagen bouwt hij thuis in Andijk roeiboten en Jollen; restaureert hij Tjotters, Friese jachten en andere boten. Slagmoolen doet ook veel houtsnijwerk. Behalve lofwerk maakt hij beelden van teakhout. De overbekende leeuwjes voor op het roer, maar ook grote aalscholvers met de vleugels wijd. Slagmoolen maakt de houten beelden in soorten en maten net zolang als hij de bootjes bouwt.

DE ANNA

In 1994 begint Slagmoolen met de bouw van de *Anna*. De kielbalk wordt gesteld en het breedste hulpspannt komt erop. Niet alle Friese jachten hebben een kielbalk, maar het is wel veel steviger en het schip is er sneller mee. Het gebruik van hulpspannten is typisch Nederlands. Dit komt omdat traditionele Nederlandse scheepjes rond zijn. Een Fries jacht heeft een extreem bolle vorm. Bij de stevens staan de gangen van stuurboord en bakboord bijna in het verlengde van elkaar. In veel andere landen maken ze houten boten veel scherper en plaatsen ze de huid direct op de spannten. Dat is eigenlijk veel gemakkelijker. Een voordeel van de Nederlandse bouw is dat het regen- en lekwater er beter weg kan en er meer lucht door het ruim stroomt. Het water stroomt naar het diepste punt, vanwaar het weggepompt wordt. Er is daardoor minder rot. Bij buitenlandse schepen blijft het regenwater vaak tussen de spannten staan.

Slagmoolen weet als jochie, bij het zien van die ronde scheepjes in Muiden, meteen dat er bij de bouw hulpspannten gebruikt moeten zijn. De hulpspannten worden eruit gehaald als de gangen mooi op hun plek zitten. Ze worden dan vervangen door wrangen (liggers) en spannten. Slagmoolen gebruikte deze methode al bij zijn eerste Jol. Pas veel later leert hij uit de boeken die zijn vader voor hem meebracht, dat het inderdaad de goede bouwwijze is.

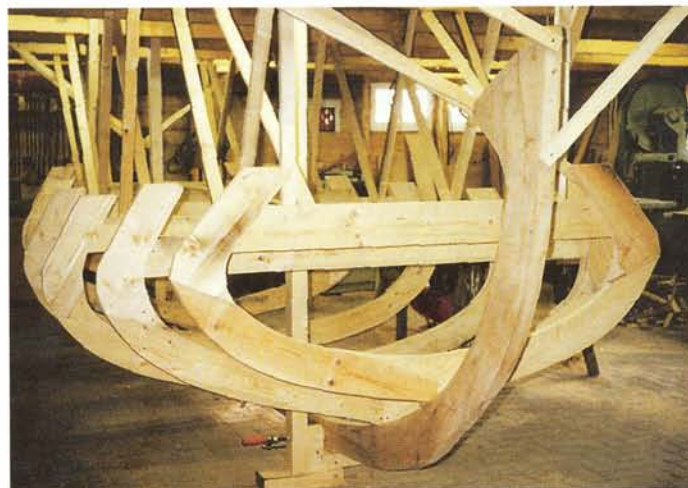
Voor een Fries jacht zijn acht hulpspannten nodig. Die geven meteen de vorm van de boot weer, de zeeg van het schip. Ze moeten daarom nauwkeurig gemaakt zijn. De bodem van Friese jachten kan rond, vlak of gepiekt zijn. De bodem van de *Anna* is gepiekt, wat je al bij de hulpspannten kunt zien. Een gepiekte bodem is sterker en sneller.

HET BRANDEN VAN DE GANGEN

Om de hulpspannten komt de huid. Het buigen van de eikenhouten huidgangen gaat met branden. Bepaalde plekken maak je



Het eerste hulpspannt staat opgesteld op de kielbalk, de stevens zijn definitief.



Alle hulpspannten zijn bevestigd.



De gangen komen al boven de waterlijn.



April 1996. De eerste gangen, let op de gepiekte spantvorm.



Deze gang moet behoorlijk getordeerd worden.



Het berghout is 18 cm dik!



Het boeisel wordt aangebracht. Let op leeuw en roer in wording.



Detail van de gepiekte spanten.

heet, andere ga je koelen en de plank trekt krom. De kunst is natuurlijk om met de juiste temperatuur en snelheid zodanig te branden dat de goede kromming in één keer bereikt wordt. Voor een gewone kromming gebruikt Slagmoolen een stuk gebogen koperbuis als mal. De meeste gangen moeten echter ook getordeerd worden. Dat wil zeggen op bepaalde punten om hun as gedraaid. Dat gaat puur op het oog. Vooral de bovenste gangen zijn moeilijk te maken, omdat de bolling en tordering daar het grootst zijn.

Slagmoolen heeft veel ervaring en verknalt zelden een plank. Het branden doet hij buiten de schuur op zijn erf. De plank wordt geklemd in een uitsparing van de paal waar de overkapping van zijn open schuur op rust. Het branden gebeurt met een gloeiend hete gasbrander. In minder dan een kwartier is het bekeken. Het gaat dus snel, maar vooral niet gehaast; want dan gaat het hout later scheuren. Bij goed branden ontstaat er maar een dunne laag verkoling. Met het afmeten van de gangen moet rekening gehouden worden met het afschrapen van dit koonsel. De gangen moeten goed in elkaar passen en precies om de hulpspanten zitten. Als je moet trekken en duwen om een gang te bevestigen, komt er spanning op het hout. Het hout zal dan bij de eerste de beste botsing met een voorwerp of de wal barsten.

Gangen moeten ook mooi stroken. Dat wil zeggen dat ze overal even breed moeten zijn en gelijkmatig moeten 'meestromen' met de vorm van het schip. De gangen zijn overal rond en vertonen geen rechte stukken. Ook niet aan de uiteinden. Er mogen geen verdikkingen en verdunningen (zakkers) op bepaalde plaatsen komen. Onderaan een paar millimeter dikker, betekent bovenaan een lelijke bult die niet meer te herstellen is. Af en toe moet er dus even geschaafd worden om de breedte aan te passen en het lijnenspel van de gangen perfect te maken. Slagmoolen bouwt in een zodanige volgorde dat hij nooit in het schip hoeft te klimmen. Een ander belangrijk punt is de vochtigheid van het hout. De dikke planken liggen lang te drogen. Te droog is echter net zo slecht als te nat, in verband met het krimpen en uitzetten na de verwerking. De inwendige vochtigheid voor het verlijmen van het eikenhout dat Slagmoolen gebruikt, zit rond de 9 procent. Is dat niet het geval, dan barst het hout sneller.

De *Anna* is gebouwd voor de duurzaamheid. Daarom is zij geschroefd met roestvrijstalen schroeven. Dat is bij een reparatie makkelijker, omdat je de delen zo los schroeft. Ook voorkom je hiermee de bij het spijkeren typische zwarte plekken. Gegalvaniseerde spijkers worden namelijk poreus door het zuur van het eikenhout, waardoor ze gaan uitzetten en roesten. Spijkers zitten daarom veel vaster dan schroeven. Na twintig jaar krijg je echter zwarte plekken in het hout en na veertig jaar vallen er gaten in. Daar is niets aan te doen.

WRANGEN EN OPLANGERS

Het 18 centimeter dikke berghout wordt in 1997 op de bovenste huidgang geplaatst. De hulpspanten zijn dan al vervangen door de wrangen (liggers) en spanten. Deze zijn gemaakt van krom-



Erik Slagmoolen aan het schaven.

mers. Dit zijn dikke stukken eikenhout waar de kromming van nature ingegroeid is. Er kunnen meerdere wrangen uit een breed stuk gehaald worden. Om de krommers precies op maat te maken, gebruikt Slagmoolen een dissel. Vroeger deden scheepsbouwers alles met dit bijltje. Tegenwoordig nemen machines het werk over. Met een dissel kun je echter verrassend snel en nauwkeurig werken. Het op maat maken van de krommers moet op het oog, want meten is onmogelijk. In een wrang achter in het schip beitelt Slagmoolen zijn initialen en de datum.

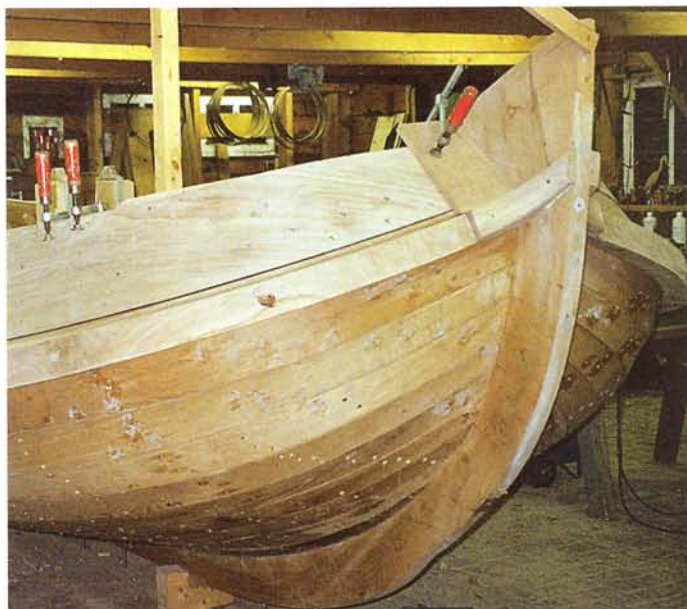
Bovenop het berghout komt de brede boeiselgang. De boeiselgang is op zijn mooist als die rondom één kleur heeft en er geen kwasten in de brede en lange stukken zitten. Slagmoolen koopt daarvoor een oude eik, die ooit de oprijlaan van een kasteeltje in Ruurlo sierde.

Het boeisel is moeilijk te branden, omdat het overal extreem gekromd en getordeerd is. De hoofdvorm maakt Slagmoolen eerst klaar. Dan is het een hele brandpartij. Het rondmaken van het hout moet in één keer klaar om valse knikken te vermijden. Het werk is tijdrovend en erg lastig. Het boeisel bepaalt de vorm van de boot.

Een deel van het boeisel is ter hoogte van het zwaard dubbel om meer kracht te kunnen opvangen. Dit heet het dik stuk. De krommers, ofwel oplangers, houden het boeisel en het berghout vast.

Bij de mastbank komen extreme krachten samen. Het is de steunconstructie voor de mast en geleidt de energie van de wind en de zeilen van de mast naar de romp. Om die krachten op te vangen, is de mastbalk een halve meter breed en 8 cm dik, iets gekromd en wordt hij ondersteund door zware knieën. De knieën dienen ook om de kracht van de zwaarden op te vangen. Het schip is eigenlijk helemaal om de zware mastbank constructie heen gebouwd.

(wordt vervolgd)



De kop van het Friese jacht.



Onder de mastbank komen zware knieën.



De mastbank is enigszins gekromd.