

De Atalante over veel geduld en vakmanschap

Rens Schot

Gekscherend spreken mijn zoon en ik over 'Het hoekje van Piet'. 't Is geen hoekje en 't is ook niet van Piet van Vliet – maar hij is nu al zo lang bezig om het soldatengat dicht te krijgen dat het erop lijkt dat die paar vierkante meter aan weerszijden van de voorsteven zijn territorium zijn geworden.





“Een hoerenklus”- roept Cees Droste, als het woord soldatengat valt.

En wij – uit Vlissingen, dus net een tikje beschaafder – nemen deze terminologie niet over, maar gelet op het aantal uren dat Piet met dat deel van de huid bezig is, weten we dat Cees in wezen gelijk heeft.

Piet helpt bij de restauratie van de *Atalante*. Elke vrijdag – en dat al zo’n jaar of drie lang.

Via de website van de werf Meerman kreeg hij contact met Cees Droste. Die had hem uitgenodigd een keer op de werf te komen kijken. En tijdens dat gesprek werd als snel duidelijk wat Piet voor ogen had: assistentie bij de restauratie van een houten platbodem, ter verbetering van zijn al bestaande talenten op dat vlak. Deskundigheidsbevordering dus – en het liefst onder supervisie van een volwaardige scheepsbouwer.

Cees, als expert, was natuurlijk aanwezig op de werf, maar hij concentreerde zich op zijn eigen hoogaars, het *Seepaerdje* en bovendien had hij daarbij al de steun van gemiddeld drie vrijwilligers, dus nog een vierde man hieraan toevoegen zou leiden tot elkaar in de weg lopen. En daar houden scheepsbouwers niet van.

Cees bedacht dat Piet zijn energie dan wel bij de *Atalante* kwijt zou kunnen: veel en vrijuit timmeren, en Cees zou doen wat hij bij al zijn vrijwilligers ook al deed: aansturen, tips geven en in geval van hoge nood daadwerkelijk de handen uit de mouwen steken.

Piet bleek werkzaam in de interieurbranche, maar eigenlijk opgeleid tot meubelmaker. De begeleiding door Cees pakte dus in zijn richting volledig anders uit: bij ons legt Cees eerst

nauwkeurig uit hoe we elk onderdeel moeten aanpakken (en ook: vooral hoe het niet moet). Die instructies lopen van het gebruik van het gereedschap tot en met de uiteindelijke afwerking. Duidelijk een andere benadering dan de situatie waarin Piet aan Cees vraagt om nog eens mee te denken: dan ontspint zich een gesprek waarin eigenlijk alleen nog over de laatste, allerlaatste details wordt gesproken. Daniël en ik staan dan op gepaste afstand, het hoofd licht gebogen, te luisteren naar restauratie-jargon op hogeschool-niveau.

“Als we hem hier iets meer ruimte geven, dan kruipt hij daar wat dichtter naar het spant toe, zodat we dan met hier nog wat extra druk op de plank, alles naar het vlak toebrengen”. In vogelvlucht, dat spreekt.

Vanaf 2018 is er op de *Atalante* al behoorlijk wat aangepakt: leggers, spanten, oplangers, achtersteven, voorsteven, sommige vlakdelen, gangen, berghout, boeisel – en de dubbeling daarvan. Dit in vogelvlucht, dat spreekt.

En nu dus dat soldatengat. Er zweven tijdens de lunch nogal wat maritieme termen boven de tafel: eenvoudige zoals deut, pen, of prop. Er zijn ook minder eenduidige termen, en de vraag is natuurlijk altijd waar ze vandaan komen: de braadspil ligt voor de hand, de bril in het achterschip eveneens. De snars wordt al wat lastiger, maar dat soldatengat in het voorschip blijft een raadsel. (Soms worden ook termen gebruikt als goochelarijtje, rilletje, rotterij. Vreemde aanduidingen, maar kun je redelijkerwijs nog wel bedenken dat die in de Zak van Zuid-Beveland herkend worden. Maar zoiets als ‘Bryère kwasten’, zichtbaar in pijpenkoppen en grillig hout –



dat zijn begrippen die volgens mij alleen in het woordenboek van de familie Droste voorkomen, maar dat terzijde).

Ik hou het er maar op dat soldaten stug, weerbaar zijn, weerstand moeten kunnen bieden, weerbarstig zijn – want dat was dat soldatengat in elk geval. Het gangdeel daar is kort, maar toch stevig gebogen én getordeerd. Bovendien moet het aansluiten op 4 plaatsen: bij de voorsteven, kimboord, het vlak en de hoek tussen kimboord en vlak.

Het systeem van zo'n gang blijft hetzelfde: een zuivere mal maken, hout zoeken, mal aftekenen, hout zagen, branden – en daarna passen, meten en bevestigen.

In het geval van ons gangdeel van het soldatengat bakboord: passen, meten, passen, meten, passen meten enzovoorts. En-zo-voorts. In vogelvlucht, dat spreekt. Ik heb het niet geturfd, maar Piet is er in mijn herinnering wel een dag of zes mee bezig geweest. Daar, in zijn hoekje.

Elke vrijdagmorgen half 10 stapt Piet in Arnhem uit de trein, wandelt naar de werf, nuttigt twee koffie en een verse appelflap – en gaat aan de slag. Het regent. Maar gelukkig staat hij droog. Niet op het eind van de middag, want dan drinken we gezamenlijk een flesje bier – of twee.

Nee: letterlijk droog. In de zomer van vorig jaar zag Cees Droste de perikelen van het najaar al aankomen: slecht weer sowieso, dus in continuïteit doorwerken wordt lastig. En grote kans op 'vervuiling' van het werk dat al gedaan was: regenwater op het dek, in de gangboorden en de machinekamer – plus boombladeren, plastic, karton en andere vochtige viezigheid dat het nieuwe hout zou kunnen aantasten. Cees raadt ons aan om de *Atalante* te voorzien van deugdelijk afdek materiaal. Makkelijk gezegd, maar dat zeil moet dan én solide worden vastgemaakt, bestand tegen zware regen en

harde wind – maar ook dient het snel verwijderd te kunnen worden, als we op alle plaatsen door willen kunnen werken.

En plots dacht ik eraan, aan De Tent. Een tent (of een deel daarvan) waar ik de *YE36* (of een deel daarvan) wel eens onder had zien staan, op de werf, zodat vrijwilligers van de Stichting Behoud Hoogaars een gang (of een deel daarvan) konden vervangen.

"Klopt", zei Cees Droste, die altijd alles weet, "Tent van de *Jetty*".

We legden contact met Hans Voskuil, die hield ruggenspraak – en snel daarna hoorden we dat er geen bezwaren waren: we konden de tent gebruiken. Prachtig natuurlijk, maar het bleek meer dan een tent te zijn: een gevaarte van bijna 8 bij 20 meter. Als er een gemiddelde platbodem in staat, is er aan beide zijden én aan de voor- en achterkant nog genoeg ruimte om er met een stelling langs te rijden.

Wederom prachtig natuurlijk, maar het kostte vier man (Leo Keur, Hans, Daniël en mij) dus ook drie stevige dagdelen om het kolossale bouwwerk zo stabiel te verankeren en te monteren dat ook een uitbundige bries het geheel niet tegen de grond zou werken of op zijn minst ernstig zou beschadigen. Die uitbundige bries kwam.

Voorspeld werd dat er vrijdagmiddag, 18 februari, rond 2 uur, een zware tot zeer zware storm tekeer zou gaan. Thomas, werkzaam aan zijn *Mjojo*, Daniël en ik stonden circa half 1 enigszins gespannen op de werf, wachtend op wat komen zou.

"Ach, het waait behoorlijk, maar echt idioot veel wind, daar lijkt het toch niet op".

Twee uur later wisten we wel beter.



De tent schokte, trilde, gierde. Er was lawaai van metaal en er stond een ongelofelijke spanning op de elastieken die het tentzeil met het metalen frame verbonden.

Mijn zoon en ik verlieten de werf, in het besef dat we bij echte narigheid toch niets konden uitrichten. Thomas zou ons, als hij later op de avond de werf zou verlaten, nog een berichtje sturen over de stand van zaken.

Om 20:00 uur meldde hij dat alles nog ok was.

De volgende morgen was ik op de werf en zag dat onze klapperende werkplek het gehouden had. Hier en daar was wat verschoven en losgetrokken, – maar er was geen schade.

Ik was meer dan opgelucht, want zelden heb ik zo onrustig geslapen als die nacht. Ik ben – zoals velen van ons – opgevoed in de tolerante sfeer van de Nederlands Hervormde kerk. Mijn vader bezocht de eredienst regelmatig, stimuleerde dat ook wel in mijn richting, maar nooit met dwang. In de loop der jaren vergleed deze betrokkenheid en was religie min of meer afwezig.

Ik betrapte mij erop dat ik op zaterdag 19 februari, toen ik zag dat de tent er nog stond, even naar boven keek.

Een enkele keer beluister je op de werf de voorspelling dat de *Atalante* in 2023 wel eens te water zou kunnen gaan. Uiteraard meteen gevolgd door de grap dat dat ook wel eens de laatste keer zou kunnen zijn of een variant daarop: of wij weten wat het begrip "afborrelen" inhoudt.

Die 'wij', dat zijn Daniël en ik, die natuurlijk ook onze bijdrage leveren: we sjouwen, we krabben, we schuren, functioneren als derde hand en verstrekken met gulle hand bier op de vrijdagmiddag en appelflappen op de vrijdagmorgen. We zijn een deel van het proces dat uiteindelijk moet leiden tot een

feestelijke tewaterlating, zoals ook Hans Voskuil en Leo continuïteit in het werk mogelijk maakten.

Het echte timmerwerk zit in een andere hoek: bij Cees die onvermoeibaar positieve steun verleent en oplossingen aandraagt; bij Piet die weer, en dan nogmaals – en nog een zoveelste keer een gangdeel bewerkt en past, bewerkt en past – tot dat Daniël en ik uiteindelijk in actie mogen komen met kit, houtdraadbouten*en gereedschap om weer een deel aan het kunstwerk toe te voegen.

Je hoort op de werf van Meerman het gerucht steeds meer – en luider: "in 2023 gaat de *Atalante* varen."

Over die werf gesproken: begin april is ze weer voor bezoekers geopend. En hopelijk weten die haar weer in groten getale te vinden, want er valt voldoende te beleven: uiteraard het museale gedeelte, maar met een beetje geluk signaleren de bezoekers de werkzaamheden van Cees met de vrijwilligers die de peilboot *Orisande* restaureren, of Thomas die minutieus zijn *Mjojo* opknapt of Sieb die zijn eigen werk even heeft laten liggen om een plank voor de *Atalante* in de goede vorm te branden.

Mensen die zich daadwerkelijk met het herstel van het maritiem erfgood bezighouden, spreken zelden luid – en bijna nooit over hun prestaties. Ze werken graag in stilte – en blijven liever ongenoemd.

Voor deze ene keer heb ik die anonimiteit doorbroken, als dank voor ieders bijdrage aan de restauratie van de *Atalante*.