

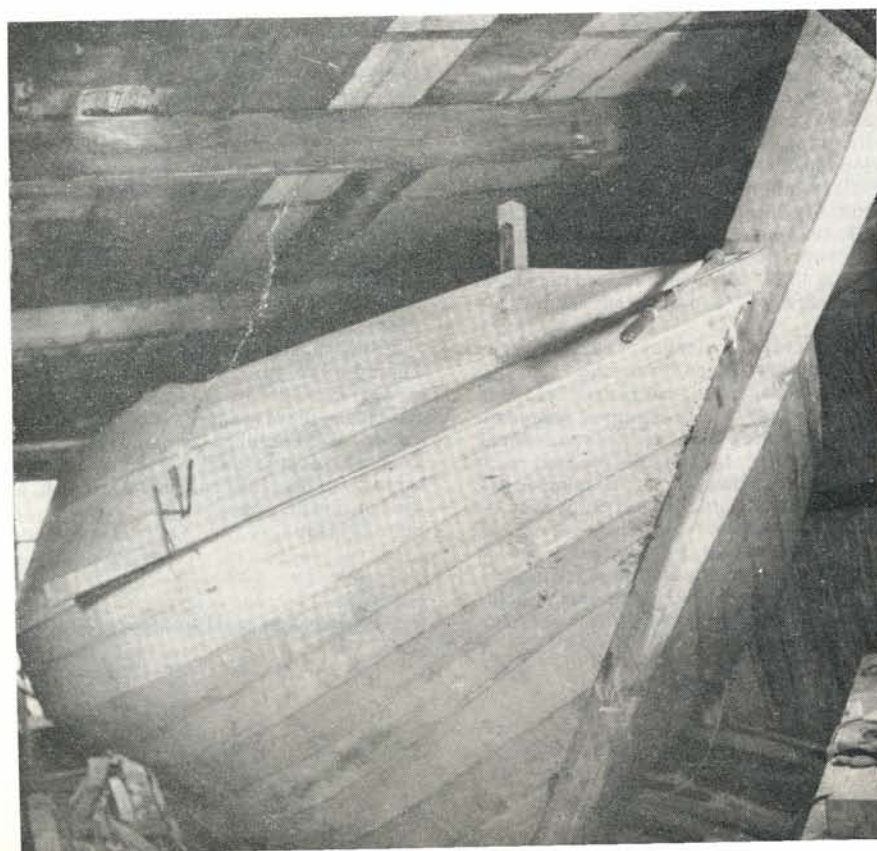
-de schuur-

De schuur, waarin ik twee avonden per week en 's zaterdags aan het werk ben. Het dak is een beetje lek en de zijwand is van riet, maar zelfs bij min vijf graden Celsius deze winter is met schaven en zagen de warmte wel te houden.

Tekst: E. K. Duursma

Tekeningen: G. Th. Wolf

De Vollenhovense schokker Beatrijs



VRIJDAGOGHTEND 11 januari 1963 liep de heer J. Kroese langs de buitenhaven te Den Helder zijn rondje, veronderstel ik. Hij is gepensioneerd en heeft daar dus de tijd voor. De hele dag werken aan zijn hobby, het maken van modellen van botters en bollen, moet wel eens onderbroken worden. Bovendien is de werf waar hij vroeger ook een tijd gewerkt heeft op de buitenhaven, en deze relatie is nuttig voor kleine plankjes en deeltjes voor zijn modellen.

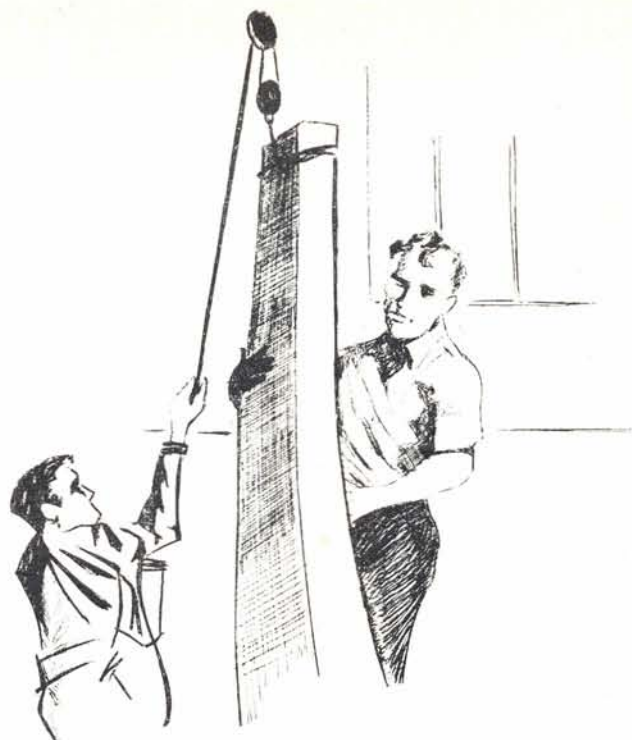
Ik had de heer Kroese al een tijd niet meer gezien, maar uit mijn laboratorium (aan het Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee) zag ik hem lopen. Op mijn roep van „Wilt u nog even zien hoever het staat”, antwoordde hij positief; ten slotte is hij zoiets als een peetoom van de Vollenhovense schokker, die ik aan het bouwen ben. Hij noemt

De Beatrijs in de oude schuur.
(Foto: H. Hobbelink)

het een schuitje, maar ik vind schokker toch beter klinken. Er is nog wel een peetoom te bedenken van mijn schip, namelijk dr. W. Dudok van Heel. Hij had zelf altijd zo'n schip willen hebben en hij vond de Vollenhovense schokker in het boekje van Sopers: Schepen die verdwijnen, de exponent van zijn ideeën. Speciaal het knikspant model was volgens hem aanlokkelijk, omdat de bouw zowel in hout als in staal goedkoper zou kunnen zijn dan van de rondspantvormen, welke voor de meeste platbodemschepen (afgezien van de schouwen) regel zijn.

In De Waterkampioen van begin juni 1960 staat een stukje van deze „Dudok” (er schijnen er zo veel van te zijn) over de heer Kroese en zijn modellen. Het is geen wonder dat ik door beiden geïnfecteerd werd, en ook bij mijn vrouw kwam het verlangen naar een eigen boot weer boven. Maar dit alles is al weer een jaar of wat geleden, want sedert die tijd heb ik een model van de schokker gemaakt, schaal 1 : 20 voor een lengte van 8,50 meter en is het werkelijke schip, lengte 9,00 meter over de stevens, ook al een heel eind gevorderd. Nu is de constructie van mijn schip niet geheel in overeenkomst met die van de oorspronkelijke schokker. Ook de oude knikspantschokker had zware krommers (niet nodig misschien te zeggen dat dit kromme spanten waren met de nerf van het hout parallel met de kromming), en dit is één van de redenen waarom houten platbodemschepen nagenoeg niet meer worden gebouwd; dergelijk hout is niet meer te bezetten.

Adviezen van een goed vakman als de heer Kroese zijn dan dubbel nuttig, omdat hij bij alles wat ik nu anders moest doen, beoordelen kan of de constructie sterk genoeg is; niet ten opzichte van het zeilen van het schip, maar ook voor het behoud van een dicht schip op de lange duur. Een ogenschijnlijk degelijke constructie van het dek tegen de huid oordeelde Kroese als niet goed, want bij een aanvaring van



Samen met mijn zoon van acht jaar richtten we de steven op.

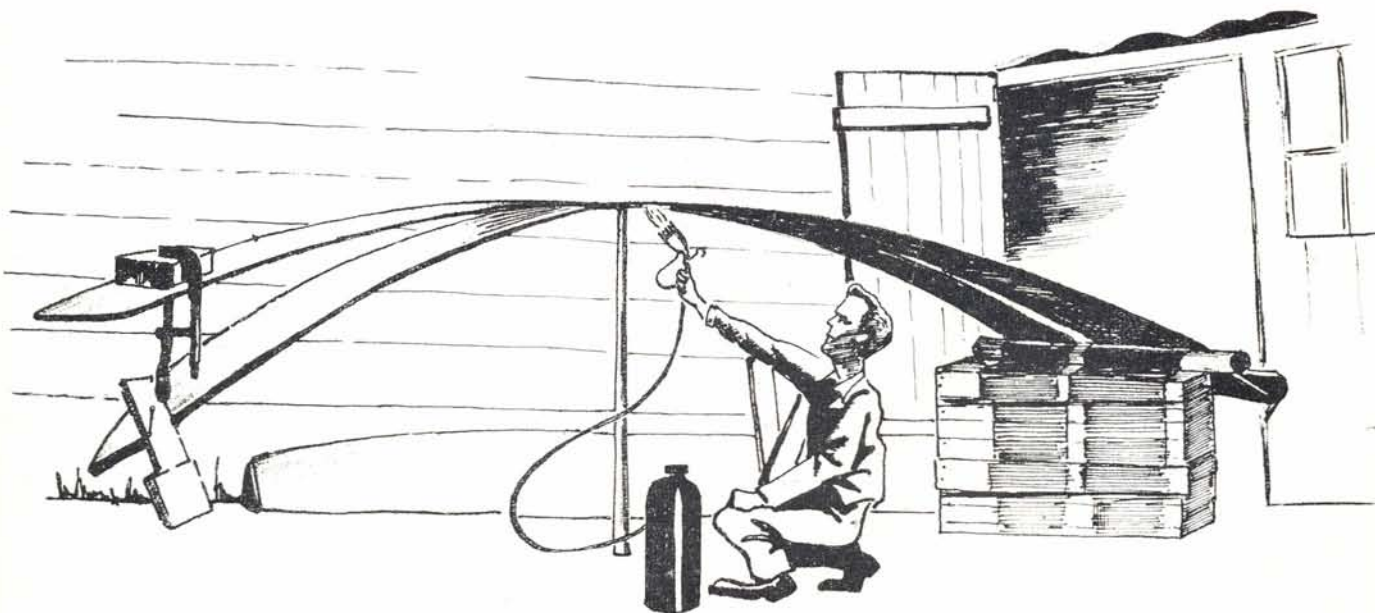
het schip zou reparatie erg moeilijk zijn. Hierin stond hij niet alleen, want mijn hulp (als hij me helpt ben ik meer zijn hulp) oordeelde net eender. Deze hulp van mij is een goede kennis, ook een scheepstimmerman eerste klas, maar uit een modernere school. Hij helpt me af en toe, speciaal bij de moeilijke zaken. Zodra ik het van hem geleerd heb doe ik het verder alleen, maar er duiken steeds nieuwe moeilijke constructies op, zodat hij me gemiddeld één avond per veertien dagen helpt.

Om nu even terug te komen op de vrijdagochtend, toen de heer Kroese kwam kijken. Er was voor mij een zekere mijlpaal bereikt, want de huid was op de punten na (onderaan bij voor- en achterstevens) klaar en het voordek met het krophout (vooraan bij de steven) zat erin. Als je dan van een oude vakman hoort, dat het een best schip is geworden waar je kindskinderen nog ple-

zier van zullen hebben, en er geen opmerkingen meer komen van „dit hoort eigenlijk zo”, dan heb je deugd van je werk. Een jaar geleden had hij er wat een hard hoofd in en daarin stond hij niet alleen. Zelf was ik er ook niet vrij van, maar als je zoiets begint, moet je het wel afmaken.

Dit jaar varen is er vast nog niet bij. Het mag dan gelden dat een houten schip niet zoveel binnenbetimmering behoeft als één van staal, er zal nog heel wat moeten gebeuren. Trouwens zover is het nog niet eens. Punten, berg-hout en de kajuit zijn eerst aan de beurt. Al te hard moet het ook niet gaan, want financieel komt dit schip ook bij stukjes en beetjes bij elkaar. Het is voor ons een beetje spaarvarken; wij zijn niet van die mensen, die eerst zoveel kunnen sparen en dan een mooi schip laten bouwen. Trouwens als we dat gedaan hadden dan was het niet meer dan

Het branden van de gangen.



Het kappen van de mast is ouderwets zwaar werk



een nieuwe BM geworden voor het bedrag, waarvoor we nu straks een negen meter lang schip van prima kwaliteit eikehout hebben.

Wel hadden we eerst gedacht een stalen casco te laten maken, en van mijn model (1 : 20) was dat gedeelte dan ook in zink uitgevoerd om de constructiemogelijkheden te onderzoeken. De prijs voor zo'n casco was nog niet eens zo verschrikkelijk hoog, maar het zien van die roestige doodkisten, zoals in aanbouw zijnde stalen schepen mij toelijken, terwijl de huid ervan maar zelden mooi strookt, heeft ons van dit idee afgebracht. De mooie houtvoorraad van brede, 9 meter lange eiken delen, drie jaar lang „gewaterd” en ongeveer vier jaar lang opgeslagen, die bij een werf hier lagen, hebben me ertoe gebracht het schip zelf te gaan bouwen. Nu het casco bijna klaar is, is die mooie houtvoorraad net op.

In deze tijd heb ik veel geleerd: het uitrijen, stroken, branden en pasmaken van delen, en ook uit een grote mast een kleinere maken. Dat mast maken is wel de zwaarste klus, niet elke scheepstimmerman kan het, maar mijn maat

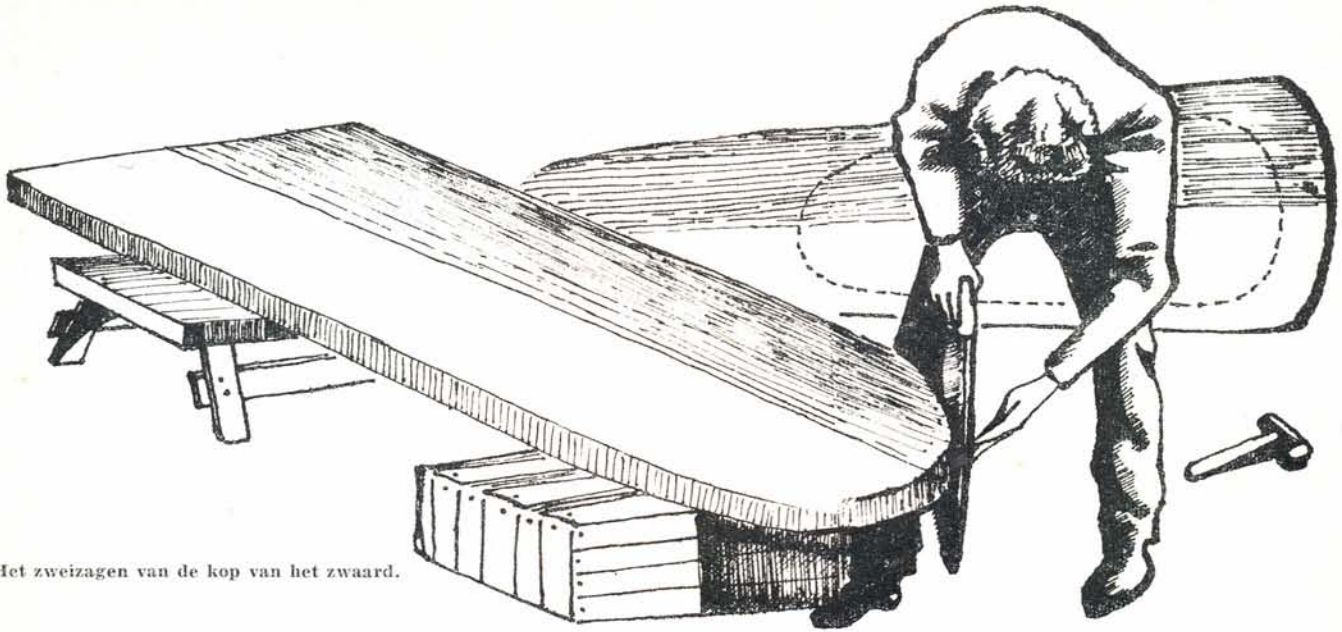
wist er wel weg mee. Hij lijnde de vorm uit en begon met het vierkant kappen met een zware scherpe bijl. Na enige tijd lukte het mij ook de bijl goed te hanteren, al hield ik de mast tussen de bijl en mijn benen in, terwijl mijn maat rustig aan de voorkant kapte. Het bijwerken met de dissel ging niet zo gemakkelijk; het lukte me beter met de bijl. Na deze bewerking werd de mast achtkant gehakt, daarna zestienkant en tweëndertigkant. Hierbij werden het haalmes en de rondschaven gebruikt. Ons stammetje was eerst een mast bij het loodswezen geweest en stond later op de viskotter de H.D. 47. Er was rotting opgetreden in een stuk aan de top waar spinhout zat. Onze tien meter mast kon er nog gemakkelijk uit. Het is een mooie rood-grenen mast geworden, waar helaas enkele kleine zwarte plekken in zitten die door de inwerking van ijzeren pennen zijn ontstaan. Niettemin zijn kwaliteit en vorm uitstekend, en volgens de heer Kroese wel zo goed of beter dan je van een nieuwe kunt verwachten. Er zitten 24 manuren in van mijn maat en 40 uren van mezelf.

Bij alles wat je doet aan zo'n schip

zien bezoekers die eens langs komen het branden van de delen wel als het meest moeilijke en spectaculaire. Dit tenminste als ze het nog niet eerder gezien hebben. Hun eerbied voor dit werk is prompt verdwenen als ze het wel gezien hebben. „Is dat nu alles”, is dan het gezegde, en zo is het mezelf ook gegaan. Het maken van een mast, het zwenken (schuinzagen) en pas schaven van de gangen is veel lastiger. Als ik moet branden, dan betekent dat een gemakkelijke zaterdagochtend. Twee gangen (bakboord plus stuurboord) meestal bestaande uit twee vier meter en twee vijf meter lange delen zijn binnen 2,5 uur klaar. Er komt geen kracht bij te pas, geen stro, geen water, maar wel een beetje gevoel voor wat er moet gebeuren. Volgens Kroese is het nathouden niet noodzakelijk, en ik heb het dan ook alleen gedaan als ik erg voorzichtig moest branden. Bijvoorbeeld daar waar een bocht moest komen in een deel, terwijl de nerf niet meer evenwijdig met de zijden liep. (Aan het eind van een deel met veel zeeg.) Als brander is een grote propaan gasbrander van een loodgieter ideaal.



De eerste klap van de dissel.



Het zweizagen van de kop van het zwaard.

Een ander werkje dat nogal eens wordt overtrokken in de vele verhalen over platbodemschepen is het maken van de zwaarden. Zelfs vele werven durven het niet aan en verwijzen naar oude vaklui van kleinere werfjes aan het IJsselmeer. Zij alleen zouden dit moeilijke werkje aankunnen, maar zo erg is dat werken met een dissel nu ook weer niet; ik zou tegen het maken van een mooi meubelstuk meer opzien dan tegen het disselen van een stel zwaarden.

Aangezien mijn maat ook nog nooit zwaarden had gemaakt heb ik dit karwei alleen gedaan. De tekening van de zwaarden van ir. H. Vreedenburgh (De Waterkampioen, april 1956) en twee zwaardjes van een schokkermodel van de heer Kroese had ik daarbij als voorbeeld. Gelukkig bezat mijn werf ook nu weer goed belegen drie duims eiken, misschien wel van voor de oorlog. De zwaarden konden er in tweeën uit. Met hulp van een mal van board heeft de werf ze gezaagd en gevakt, waarna ik thuis aan de slag ben gegaan. Voor een verbinding, die gebaseerd is op het vastroesten van blinde ijzeren pennen voelde ik niet veel. Ik zag eens een zwaard waar het hout barsitte door de druk van de roest van deze pennen.

Aangezien ik bij het lijmen van de spanten al resorcinolijm had gebruikt, en ook elders waar verbindingen door lijmen verstevigd konden worden, heb ik de twee delen van mijn zwaarden met deze lijm aan elkaar gezet. De blinde pennen waren van 0,5 duims messing.

Het disselen van het hol-bolprofiel is wel een karwei, maar in twee wekenden was ik ermee klaar. Het opschaven met een bolle rasp ging beter dan met een bolle schaaft, vooral bij de kwastjes in het hout. Kleine putjes in het hout en kleine scheurtjes werden

met lijm gevuld. De bruine kleur is onder de laklaag echt niet storend, maar zelfs wel decoratief; het geeft het idee van een donkere kwast of nerf.

Op dit moment is de stand van zaken zo, dat het schip nog wel een jaar werk geeft; de zwaarden en de mast zijn klaar. Het type motor hebben we op het oog (een bekend degelijk dieseltje), terwijl het tuig ook al nagenoeg compleet is. Het klinkt misschien merkwaardig, maar het grootzeil komt van een Friese tjotter van 4,75 meter en is voordien (dertig jaar geleden) van een wedstrijd-schouw geweest. De kwaliteit is echter nog prima. De fok van deze tjotter past minder als gewone fok, maar is uitstekend als kleine fok, zodat we zelf voor het tuig voorlopig konden volstaan met het laten maken van een botterfok. De vriend van mijn ouders, die ons dit tuig van zijn tjotter schonk zijn wij hiervoor dus zeer dankbaar. De kosten van het eikehout en alle andere materialen (geen ijzer, maar alles messing of rood koper), plus het 38 mm blanke dek van yanghout lopen toch nog wel genoeg op.

1964 zal zeker het jaar worden voordat mijn vrouw en ik met onze drie jongens (dan 10, 8 en 5 jaar) van ons schip zullen gaan genieten. Mijn vrouw verheugt zich speciaal over het vooruitzicht om op het royale voordek te liggen; dit was een eis van haar voor het schip. Uit deze positie wil ze kijken naar de kromme gaffel en de lange wimpel, die haar andere twee eisen waren. Mijn jongens willen allen aan het roer, nu daar zal zeker de oudste in de eerste jaren al veel de gelegenheid toe krijgen. Ik ben namelijk niet een zeiler met kapiteinallures, en ik mag graag fokkenist zijn of bezig zijn met de zwaarden en schoten om zodoende alles uit het schip te halen wat erin zit. Trouwens naast mijn vrouw zo op het brede voordek is vast nog wel een gezellig plekje voor mij vrij.

De Uitkijk

De heer H. Th. de Booy zal aan het einde van dit jaar aftreden als directeur van de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandse Redding Maatschappij. De huidige adjunct-directeur, de heer Ch. van der Zweep, zal de heer De Booy opvolgen. Dit is meegedeeld op een onlangs te Amsterdam gehouden persconferentie van de KNZHRM, bij welke gelegenheid een nieuwe film over het werk van de reddingmaatschappij en de wijziging in mentaliteit van de kustbewoners werd vertoond. Meegedeeld werd, dat de reddingboot Carlot, die te West-Terschelling is gestationeerd, een groot succes is gebleken. De twee nieuwe schepen van de KNZHRM, de Bernard van Leer en de Gebroeders Luden, zullen daarom ook een gesloten stuurkap krijgen.

★

De Southampton Harbour Board heeft bezwaar gemaakt tegen het maken van een jachthaven bij Calshot Spit, daar waar Southampton Water uitmondt in de Solent. Gevreemd wordt dat de jachten hinderlijk zullen zijn voor de grote scheepvaart. Ofschoon er reeds zeer veel jachten ligplaats hebben in die buurt, zoals in de Hamble, is ch weinig reden voor deze vrees, maar de redacteur van „Yachting World“ merkt op, dat enige jaren geleden door een Nederlands jacht een zeer slechte dienst aan de yachtsmen in de Solent werd bewezen, door in een wedstrijd vlak voor de boeg van de Queen Mary langs te varen, zodat dit grote trans-Atlantische passagiersschip noodmaatregelen moest nemen. Het is nu eenmaal niet zo gemakkelijk een schip van 82.000 ton tot stilstand te brengen en beneden een bepaalde snelheid wordt zo'n ocean-reus onbestuurbaar. Dit incident wordt nog steeds als een wapen tegen de zeilers gebruikt.