



Links de boeier Berend ergens in het Friese waterland en rechtsonder het jacht in verschillende stadia van de bouw.
(Foto's van de schrijver)

TIEN m³ eikehout is er nodig voor de bouw van een kleine boeier. Van deze 10 m³ blijven er circa 3 m³ over als het schip gereed is. Voor de huid is er 3 m³ nodig. Hiervoor heeft Berend de Jong prima droog Duits eikehout gebruikt, in onbekant-rechte delen van ongeveer 60 cm breed. Dit laat zich iets beter buigen dan het overigens ook zeer goede Franse. De voor- en achterstevan zijn uitgezocht voor de juiste vorm en komen uit de bossen van Twente. De inhouten zijn afkomstig van een Brabants bos, eveneens in de vorm gegroeid, terwijl het berghout is uitgezaagd uit een eikeboom uit Oranjewoud. Voor de zeilbalk is een stam genomen uit de bossen bij Nijmegen. Al dit inlandse eikehout is zeer zorgvuldig uitgezocht. Het eikehout voor de huid had minstens drie jaar op de werf gelegen, zodat dit voldoende droog was.

Het eerste werk is het uitzagen van de voor- en achterstevan. Deze zijn 8 cm dik. Voor de achterstevan hebben we dezelfde vorm gekozen als voor onze fraaie voorganger de Boreas. De voorstevan is iets voller gehouden. Aansluitend op de achterstevan vormt de teen de vloeiende verbinding met de kielbalk. Aan weerszijden van de kielbalk komen nu de eerste twee boegen. Deze lopen dus aan de voor- en achterkant omhoog. Aansluitend op de eerste boegen worden nu de volgende aangebracht, zodat de vorm van het schip begint te komen. Dit is dan ook het moeilijkste werk. Eerst maakt De Jong een mal van hardboard om ruwweg de vorm aan het schip te kunnen bepalen. Volgens deze mal wordt de boeg afgetekend en uitgezaagd. Daar de mal in uitgeslagen toestand aan de uiteinden gebogen is, moet er dus een veel breder deel (circa 60 cm) worden gebruikt dan de breedte van de boeg (circa 17 cm) zou doen vermoeden. De uiteinden van de boeg zijn nog wat bre-

der gehouden om het branden te vergemakkelijken.

Het branden geschiedt door de uitgezaagde deel van onderen in te klemmen en het vrije bovenstuk met gewichten te belasten. Met brandend riet wordt nu de plaats waar de boeg moet buigen, verwarmd. Door middel van een vochtige lap moet het hout steeds worden nat gehouden om verbranding tegen te gaan. Als het hout op deze wijze voldoende is verwarmd, begint het door het gewicht te buigen. Waar de bocht voldoende is, wordt door het plaatsen van stokjes verder buigen tegengegaan. Zo wordt de gehele boeg geleidelijk in de juiste vorm gebracht. Dit is bijzonder moeilijk en er heerst gedurende het gehele proces van 20 — 30 minuten een voortdurend gemanoeuvreren met bosjes brandend riet, natte lappen, stokjes en gewichten, terwijl bovendien aan de hand van een ijzeren mal, de bocht steeds moet worden gecontroleerd. Dit alles vereist een groot vakmanschap. In totaal is voor het boegbranden van mijn schip 150 bos stookriet gebruikt.

Is er een boeg gebrand dan past men deze op het schip en houdt hem op zijn plaats met schoren en stutten. Nu wordt op het schip de juiste vorm bepaald en de boeg zuiver op breedte afgezaagd. De boeg, die het spiegelbeeld vormt, krijgt steeds dezelfde vorm door gebruik te maken van een gebogen ijzeren staaf als mal. Zo ontstaat de vorm en de juiste breedte.

Aan elke zijkant zijn nu acht boegen die, behalve de eerste boeg, in de lengte in twee gedeelten zijn gemaakt. De lassen moeten steeds op een andere plaats uitkomen, wat de stevigheid ten goede komt. Als de vierde boeg rondom gereed is, komen er vier leggers om steun aan de huid te geven. Deze leggers zijn, op de plaats waar de mast zal komen, 10x10 cm en verder circa 8x9 cm. Als alle 30 boegen gereed zijn

komen de andere leggers, ongeveer 24 stuks totaal, aan de beurt, waarna het hoofdspant volgt. De leggers zijn bevestigd door van boven af gaten te boren, dus door de legger en de huid en hierin van bovenaf vurehouten pennen te slaan. Deze pennen worden later van onderen gespleten waarna er een eiken wigje in wordt geslagen. Dan komen op de bovenste boeg, aan de voor- en achterzijden de stoothouten. Deze zijn 10x10 cm en moeten krom zijn gegroeid. Aansluitend hierop is het berghout aangebracht. Dit is uit één stuk gemaakt voor de stevigheid. Hiervoor moest een speciale stam worden uitgezocht aangezien het berghout van 12x10 cm in twee richtingen een kromming heeft, beide richtingen loodrecht op elkaar. Als het berghout is geplaatst wordt er ongeveer 1 cm van de bovenkant afgefraisd. Zodoende ontstaat er een droge naad.

Een ander belangrijk onderdeel is de zeilbalk. Deze is 275 cm lang, 50 cm breed en 10 cm dik. In het midden is de balk 9 cm hol, zodat er moet worden uitgezaagd uit een balk van 20 cm dik. De zeilbalk staat op het hoofdspant, dwars over het schip en is de enige steun voor de mastkoker. Doordat de mastkoker er bovendien in uitgekeept is, moet de balk zeer zwaar zijn.

De mast is 10,40 m lang, 18 cm dik in de koker en ongestaagd. Gemaakt van Amerikaans grenen, door Hendrik de Jong, die er zelf de stagbocht in heeft gemaakt. De mast staat namelijk iets hol naar achteren, opdat de spanning van het voorstag de mast weer recht trekt.

De mastkoker van 8,5 cm dik eiken, staat op het mastspoor. Dit is een plaat eikehout van 5 cm dik, 50 cm breed en 121 cm lang, dragend op 6 leggers. In het mastspoor is de koker uitgekeept. De mast steunt dus op het mastspoor en via de mastkoker tegen de zeilbalk. Het mastspoor eindigt tegen

het grootspant. Dit grootspant is 6 cm dik en onderaan 14 cm hoog. De bovenkant wordt nu afgezaagd op de schuimte, die het boeisel gaat krijgen. Nu wordt de onderkant van het uit twee delen bestaande boeisel, de scheergang van 29 cm breed, aangebracht. Deze loopt van 90 cm van de achtersteven tot 70 cm van de voorsteven. Tussen de leggers komen nu de 20 inhouten. Deze zijn 6x6 cm. De huid is nu aan de buitenkant met gegalvaniseerde draadnagels bevestigd aan de inhouten. De klampjes die de boegen eerst bij elkaar hielden, worden nu weggehaald en de gaatjes dichtgemaakt met vurehouten propjes.

Langzamerhand komt er zo het nodige verband in het schip. De bovenkant van de scheergang vormt de bovenkant van het dek. Op het oog wordt deze lijn op de scheergang afgetekend en hierlangs afgezaagd. Het dek is ook weer afgewerkt met een droge naad. De buitenste dekplank is hiertoe zwaarder gehouden en aan de binnenkant dunner geschaafd. Vóór en achter wordt het boeisel direct op de volle breedte gemaakt.

Dan komt het dek aan de beurt. Voorin worden dekbalken van 10x10 cm aangebracht, die de uitwip vormen. Op de zeilbalk en dekbalken wordt het dek bevestigd. Overal zijn droge naden toegepast. Op het dek wordt dan weer het

boeisel gezet. Dit is 20 cm hoog. In het verlengde van het dek lopen de gangboorden door tot aan de uiteinden van de kajuit. De gangboorden zijn 36 cm breed. Hierop staat de kajuitopbouw. De kajuit is buitenwerks 155 cm lang. Vóór en achter wordt de bovenkant van de kajuit op het oog bepaald, waardoor hier een fraaie lijn ontstaat.

Aansluitend op het boeisel kan nu ook het achterhuis worden gemaakt, waarna de grote achterbank en de zijbanken aan de beurt komen. De banken zijn aan de bovenkant, terecht, niet scharnierend gemaakt met het oog op lekkage door de naden. We krijgen dan ook opzij zetluiken. 40 cm onder de banken komt de vloer van de kuip. Hieronder is nog een ruimte van 40 cm waar de hulpmotor moet worden geplaatst. De achterkant van de kajuit kan worden gemaakt, waarbij de hoogte van de kajuitdeurtjes volgt uit de vloerhoogte van de kuip. De vloer van de kajuit wordt natuurlijk zo laag mogelijk gehouden. Deze rust direct op de leggers. In het midden is de kajuit 165 cm hoog, zodat er een royale zithoogte is verkregen. Dit hebben wij nog in de hand gewerkt door de banken zo laag mogelijk te maken (30 cm).

Voorop komt nu het bandstuk lopend van bolder tot bolder. Deze bolders zijn van 12 cm dik eikenhout gemaakt. Daar de bovenkant 5 cm lager is dan de bo-

venkant van de achtersteven, hebben wij ook aan deze eis voor een boeier voldaan. Tegen de slemphouten worden de 45 cm lange beretanden bevestigd, benevens de kluisborden. De achterbolders zijn 11,5x10 cm, dus iets lichter dan de voorbolders. Dit is voor het gezicht ook mooier daar de kop zwaarder is dan de achterkant.

Tegen het achterhuis wordt nu de hennebalk geplaatst van 9x5 cm, ook wel bedelbalk genoemd. Voorop hoort bij een boeier geen bedelbalk. De dekplanken zijn 12,5 cm breed eikenhout. De naden zijn met rubber compound gebreeuwd. In de kajuit zijn 6 lichtranden aangebracht. De zwaarden zijn 3,5 cm dik, 200 cm lang en 135 cm breed, met scherpe zandlopers. Ze zijn verstelbaar over 25 cm. Het snijwerk is door Berend de Jong zelf gemaakt, te weten: bedelbalk, boeisel, kajuitranden, kluisborden en beretanden. De mastwortel is van Zwart te Joure en Stalman uit Hindelopen heeft de leeuw gesneden.

De blokken zijn alle van buitenbeslag voorzien en gemaakt door Van der Neut uit Lemmer. Giek en gaffel zijn van Kuiper te Sneek. De 34 m² zeil, verdeeld over een fok van 11 m² en grootzeil van 23 m² zijn van Egyptisch katoen en geleverd door De Vries te Lemmer.

Er zijn in totaal 3227 uren aan het schip gewerkt.

De bouw van de boeier Berend

