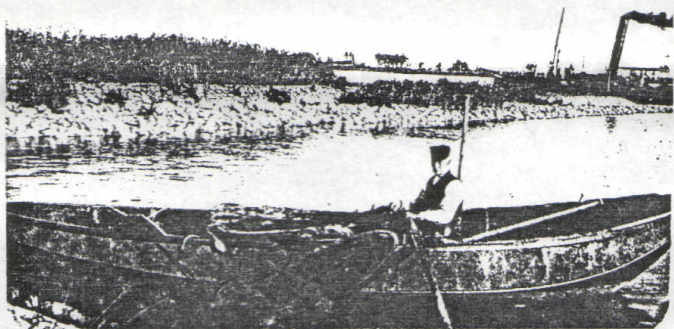


De levensloop van een Zalmschouw

De geboorteplaats van de zalmschouw "Botje" (de huidige naam) is Hardinxveld. Vermoedelijk zag ze het licht aan het eind van de vorige of het begin van deze eeuw.

Rond 1890 werden, zover bekend, de eerste ijzeren zalmschouwen voor de visserij op de rivieren, in Geertruidenberg gebouwd. Daarvoor werden ze van hout gemaakt, deze waren echter erg zwaar en lekten vaak. Na 1890 zijn er dan ook bijna geen houten schouwen meer gebouwd.

Op de foto uit omstreeks 1920 is een Hardinxveldse ijzeren zalmschouw te zien, met de eigenaar D. Vogel aan de riemen.



"Botje" is gebouwd op de werf "De Bout" van de Gebroeders van der Hof in Hardinxveld. Het bouwjaar is niet exact bekend, maar ligt na 1898. In dat jaar werd nl. de eerste ijzeren zalmschouw op deze werf gebouwd.

Deze datering komt van een van de broers v/d Hof, die vertelde nl. dat de ponsmachine om de klinknagelgaten in de huidplaten te maken, door zijn vader 2e hands was gekocht, terwijl op het naamplaatje een bouwjaar van 1894 stond.

De eerste zalmschouwen die werden gebouwd hadden op de kim (de overgang van bodem naar zijde) geen hoeklijn, de bodemplaat was daar terplaatse naar boven omgezet en de zijde was daar overheen geklonken. Dit bleek in de praktijk echter lekkage te geven vooral als de boten op de kribben in de rivier werden gebruikt bij het vissen met kubben of fuiken, ze stootten daar dan gauw lek. Men heeft dan ook al snel op die plaats een hoeklijn aangebracht, waarna het probleem over was.

In eerste instantie werden de boten van ijzer gemaakt (puddelijzer) maar al gauw is men over gegaan op staal, dat was sterker.

Het materiaal waarvan "Botje" is gemaakt is echter nog ijzer. Ik heb dit uit geprobeerd door een stuk kimhoeklijn in het smidsvuur plat te slaan en het daarna in het vuur aan elkaar te lassen (wellen), dat lukte, met staal was dit niet mogelijk geweest. Verder bleek bij het wegslopen van de oude bodem, t.p.v. de mastbank waar de boot op zijn breedst is (1,33m), dat er een klinkverbinding in de bodemplaat zat. Daar waren 2 platen aan elkaar geklonken met een overlapping van ongeveer 3 cm. Eind vorige eeuw werden de ijzeren platen met een maximum breedte van 3 voet geleverd, dat is 92 cm zodoende moest men om de grootste breedte te kunnen bereiken 2 platen aan elkaar zetten.

Dit alles betekend dat "Botje" uit de beginjaren van de metaalbouw van de zalmshouwen stamt.

Ze werd gebouwd voor de visserij op de rivieren, wat betekend dat er met alle soorten vistuig kon worden gevestigd, bv. fuiken, zegen, drijfwant, kubben en andere soorten. Omdat er met deze boten ook op zalm werd gevestigd, werden ze door buitenstaanders zalmshouw genoemd. In de gebieden waar ze werden gebruikt sprak men echter niet van zalmshouwen, maar heetten ze, volle boot, zegenboot, drijverschuit, driekwartier of Fanny. Voor de zegen en kubben visserij werden meestal boten met een voller (breder) achterschip gebruikt. De reden daarvoor was dat zo'n zegen nogal groot was, ook kubben namen veel plaats in.

"Botje" is waarschijnlijk als drijverschuit gebouwd, dus voor de drijfwant visserij ze is nogal scherp en smal van achteren. In Hardinxveld waren veel drijfnetvisseren, zodat dit ook weer een aanwijzing is waar ze vandaan komt.

Een nieuwe ijzeren schouw kostte omstreeks 1900 f. 285- compleet met tuig en riemen. Als een visser echter f. 100- had kon hij met dit bedrag als eerste aanbetaling, een boot bestellen en werd de rest in de loop der jaren afbetaald met de verdienste die hij met de visserij maakte.

De zalmshouw "Botje" is 6,80 m lang en op zijn breedst 2,20 m, de diepgang bedroeg ongeveer 30 cm in de tijd dat het nog een open boot was. Deze maten geven aan dat het hier om een z.g. volle boot gaat. Een zegen boot was ongeveer 7.25 m en een volle boot ongeveer 7,00 m lang.

De gegevens die ik heb kunnen achterhalen over haar geschiedenis dateren van omstreeks 1950 dus na de 2e wereldoorlog. Het nazoeken van deze gegevens is niet zo simpel gegaan. In eerste instantie werd er door de mensen van de jachthaven "De Bommeer" gedacht dat deze zalmshouw van de heer L. Pinster was geweest, een van de oprichters van deze zeilvereniging in Vlaardingen. Uiteindelijk bleek dit toch niet het geval te zijn. Door allerlei mensen te benaderen kwam ik uiteindelijk terecht bij de heer W. Verkeulen, die mij vertelde dat hij omstreeks 1956 onder een zalmshouw een nieuw vlak had gezet in ruil voor de 1 cilinder motor die er toen in stond. Verder vertelde hij dat het bootje toen van de heer A. Kolkman was, die in die tijd als laborant bij Unilever werkte, waar hij als medewerker van de technische dienst werkte.

Op 13 juli 1989 heb ik de heer Kolkman die sinds zijn pensionering in de buurt van Coevorden (Dalen) woont, gebeld, en gevraagd of het verhaal van de heer Verkeulen klopte. Dat bleek inderdaad het geval te zijn. In eerste instantie kon hij zich slechts herinneren dat hij het bootje op de werf van Oosterlee aan de Vlaardingse Vliet had gekocht maar even later viel de naam Plomp. Tijdens gesprekken met o.a. de heer J. Wensveen van de zeilvereniging "De Bommeer" had ik al foto's van een zalmschouw gezien, daarbij werd echter verteld dat die van H(uib) Plomp was, maar die had hij volgens hem zelf gebouwd. Dit laatste nu bleek een misverstand te zijn de heer Plomp heeft inderdaad een keer een bootje gebouwd maar dat was een schokker waarvan hij een tekening had te pakken gekregen. Deze schokker is hij toen op het hier boven genoemde werfje van Oosterlee gaan bouwen. Dat was tevens de reden waarom hij de zalmschouw te koop aan had geboden. Toen ik deze gegevens eenmaal wist ben ik verder gaan zoeken, met als resultaat, dat uiteindelijk bleek dat de heer Plomp het bootje in de jaren '50 van een visser in Hardinxveld in originele staat had gekocht, dit werd mij op 14-12-89 door een zwager van de heer Plomp, de heer J(an) v/d Velde verteld. Ze was echter niet compleet, er was nl. geen tuig, roer en zwaarden bij.

Van welke visser ze is gekocht is (nog) niet bekend.

De heer Plomp is in 1986 overleden en zijn zoon Adrie die ik heb gesproken wist er weinig van. Voorzover hij het zich nog kon herinneren had zijn vader de plaats waar hij de boot had gekocht en van wie, nooit genoemd. Het enige wat hij nog wist was dat zijn vader wel eens vertelde dat hij haar had gekocht in de buurt van de Biesbosch.

Na aankoop heeft de heer Plomp haar waarschijnlijk roeiend vanuit Hardinxveld en met het tij mee naar Vlaardingen gehaald waar hij aan de Markgraafaan woonde, in die tijd een straat aan de buitenzijde van Vlaardingen. De boot werd achter in de tuin gelegd. Samen met zijn zwager de heer v/d Velde is hij begonnen de boot te verbouwen.

De heer Plomp was metaalbewerker bij de scheepswerf Wilton Feyenoord in Rotterdam, hij had daar o.a ook als klinker gewerkt.

Van (oud) plaatijzer dat op de werf van Wilton was gekocht als afval en met een geleende driewielauto (merk Tempo) van een andere zwager van v/d Velde, werd dat opgehaald. Met dit ijzer werd een dek en een kajuit op de boot gezet. Omdat in die tijd het thuis elektrisch lassen nog niet mogelijk was werd alles geklonken. Dit was op zich natuurlijk een hele klus, want alle klinknagelgaten moesten met de hand geboord worden. In die tijd zag men daar niet zo tegenop. Het klinken ging ook met de hand en niet met hete nagels, maar koud, met een hamer. Schijnbaar had men toen nog niet zoveel problemen met geluidsoverlast, want het moet toch wel een aardig kabaal voor de burens hebben gegeven als er 's avonds iemand in de tuin naast je een boot staat te klinken.

De heer Plomp had op zijn werk een oude sloep weten te kopen waar een 1 cilinder benzinemotor van Duitse makelij in stond. Deze motor was uitgerust met een omkeerbare bronzen schroef, dus geen keerkoppeling, waardoor de motor extra kort was. Het merk van de motor is vermoedelijk "Slijpner" ??? een latere eigenaar van de boot wist te vertellen dat de motor in elk geval in de buurt van Hannover was gebouwd. De sloep waar hij in stond was rot dus die werd tot kachelhout verbouwd.

De schroefas werd schuin door de bodem naar buiten gestoken.

Tijdens de verbouwing in de tuin achter het huis besloot Plomp junior ook maar eens mee te gaan helpen, hij was toen omstreeks 9 jaar. Op een kwade dag ging er iets fout, hij viel van de boot en brak een been. Hij wist zich dat nu in 1989 nog steeds te herinneren en ook zijn tante die getrouwd is met J.v/d Velde wist dit nog, zij vertelde dat junior toen een paar weken bij haar in huis was geweest.

Vermoedelijk was de boot in de zomer van 1951 vaarklaar.

Omdat er bij de koop geen roer, zwaarden, mast en zeil waren, moesten die ook nog aangeschaft worden. Zwaarden waren niet nodig want er was tijdens de verbouwing meteen maar een midzwaardkast met zwaard ingemaakt, uiteindelijk ben je metaalbewerker dus maak je alles van ijzer, ook het roer was er van gemaakt en met hout bekleed. Een andere reden waarom er een midzwaard werd gebruikt, was volgens v/d Velde dat daarmee beter gezeild kon worden op de Vlieten in de polders rond Vlaardingen, het prangen (laveren) ging daar beter mee. Zwager v/d Velde had in Dordrecht een houten boeier gekocht een leuk schip maar helemaal verrot.

Haar leven eindigde dan ook in de kachel, alleen de zeilen, mast en giek waren uitstekend geschikt voor de zalmschouw "Adrie" genoemd, naar Plomp jr. Zo was de een zijn dood de ander zijn brood. De tewaterlating was ook nog een verhaal apart. In die tijd was het nog mogelijk in Vlaardingen handkarren te huren. Op een dag, het zal wel op een zaterdag geweest zijn, werd de boot op een grote handkar gezet en is men er mee naar de Vliet gereden. Aan de Vlaardingse Vliet was in die tijd een kade waar de melkschuiten die de melk bij de boeren ophaalden, afmeerden. Daar werd ze naar toe gereden, een helling was er niet maar dat was geen probleem, de kar werd gewoon gekiept en de boot lag in het water.

In 1952 en '53 waren de jaarlijkse zeilwedstrijden van de zeilvereniging "De Bommeer". Vanaf 1936 was als startschip voor deze wedstrijden de zalmschouw "Reina" van de heer L(een) Pinster gebruikt, een van de mede oprichters van die vereniging. Omdat er echter na de oorlog een nieuw bestuur werd gekozen waar de heer Pinster zich niet helemaal mee kon verenigen, wilde hij zijn boot niet als startschip dienst laten doen. Er werd dus een ander gezocht. Nu dat kwam goed uit, de zalmschouw van de heer Plomp was net klaar dus werd hem verzocht hiervoor dienst te doen.

De reden dat men deze boten er voor uitzocht was, dat in die tijd een boot van ongeveer 7 m met een kajuit er op, nog niet zoveel voor kwam.

Bovendien het was voor die tijd een groot schip waar enige accommodatie op aanwezig was. Na 2 jaar kwam echter de heer Pinster weer terug zodat de "Adrie" maar kort voor dit werk is gebruikt.

Volgens oude kennissen van de heer Plomp verhuurde hij tijdens vakantie's de "Adrie" ook wel eens, maar dan wel met schipper. Mevrouw Paalvast uit Vlaardingen wist mij te vertellen dat ze en haar man in 1953 met kennissen samen op vakantie zijn geweest, ze in een 16 m2 BM en de kennissen in de gehuurde "Adrie".

Bij de zeilvereniging de "Bommeer" doet nog steeds het verhaal de ronde over het pannetje met boontjes van de familie Plomp aan boord van de "Adrie".

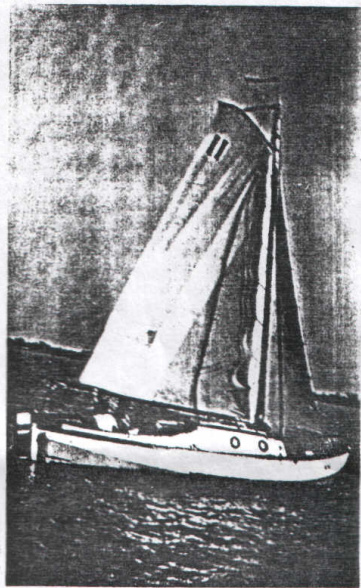
Tijdens een van de vakantie's die een groep zeilers samen hielden was er ook een 16 m2 BM waarop 2 jongens en 1 meisje voeren. In die tijd kon het niet dat het meisje ook op deze boot bij de 2 jongens de nacht zou doorbrengen. Aan de familie Plomp werd dus gevraagd of ze 's nachts op de "Adrie" mocht slapen. Dat was geen probleem, in het vooronder was nog wel een plekje.

Toen dit meisje echter 's nachts er even uit moest omdat de inwendige waterstand wat hoog werd, was dat wat problematisch.

Om naar buiten te komen moest ze over al de slapende heen naar buiten zien te komen, en dat zag ze niet zo zitten. Goede raad was duur, terwijl ze zat te overpeinzen hoe dit probleem opgelost moest worden, en tegelijkertijd in het donker om zich heen tastte, vond ze een pannetje. De hoge nood was toen gauw verholpen.

De volgende morgen bemerkte ze echter tot haar schrik dat het pannetje niet leeg was toen ze het ging gebruiken, er bleken afgehaalde sperdiebonen in te zitten, die nu ruimschoots in de week stonden. Al met al vond ze het een wat moeilijke situatie. Het probleem was dat ze het niet durfde te vertellen en de rest van de dag met haar vrienden is gaan zeilen zonder wat te zeggen. Omdat ze het toch wel een komische situatie vond, vertelde ze het aan haar vrienden, hilariteit al om.

's Avonds viel het de familie Plomp op dat er wel erg veel belangstelling bestond over de smaak van de boontjes.



De "Adrie" onder zeil omstreeks 1952

De "Adrie heeft 2 keer dienst gedaan als startschip daarna was dit niet meer nodig. Wel ging de familie Plomp steeds mee naar de zeilwedstrijden van de "Bommeer", maar nu als volgschip. De heer Plomp zorgde dan vaak voor de victualien, alleen maakten hij wel eens de fout om de aantallen te verwisselen zodat hij i.p.v. met 3 broden en 1 fles genever, met 3 flessen genever en 1 brood terug kwam. Waarop dan ook nog het commentaar kwam, "waarom heb je zoveel brood meegenomen". Door deze grote hoeveelheden Schiedams vocht liet de koersvastheid van de "Adrie" wel eens te wensen over, al gauw kwam dan ook de bijnaam de "Dronken Logger" in gebruik, terwijl de "Adrie" er toch niets aan kon doen.

Ook doet het verhaal de ronde dat op de "Adrie" de biefstuk nogal eens zout uitviel. Dit werd veroorzaakt omdat ieder het nodig achtte zich met het bereiden van de maaltijd te bemoeien. Hierdoor kwam het nogal eens voor dat men van elkaar dacht dat men had vergeten de biefstuk te zouten wat resulteerde dat soms de biefstuk wel 4 keer werd gezouten. Het resultaat daarvan was dan weer dat 's avonds de dorst naar ongekende hoogte steeg. Al met al een gezellige tijd als je er nu op terug kijkt. Zo zijn er in de loop der jaren heel wat dingen op het bootje gebeurd, waaraan door sommige met plezier wordt terug gedacht.

De heer Plomp heeft tot 1955 met de zalmschouw gevaren, waarna hij de al eerder genoemde schokker is gaan bouwen.

Een tweede reden om haar te verkopen was dat de bodem van de "Adrie" zijn beste tijd had gehad, waarbij de zware 1 cilinder motor ook geen goed aan het scheepje deed.

In die tijd was de heer A(rie) Kolkman op zoek naar een bootje, de "Adrie" leek hem wel wat. Er moest wel het nodige aan gebeuren maar het model stond hem wel aan. Hij vond dat de boot een leuke wipneus had, daarom werd ze dan ook prompt "Wipneus" genoemd.

Achteraf bleek dat toch niet zo'n goede keus, in die tijd stond nl. op de toenmalige top huppeldepup van de radio een liedje hoog genoteerd dat ging over een wipneus en een kersenmond. Daarom werd de naam snel verandert in "Vrouwe Maartje".

De heer Kolkman kwam al gauw tot de conclusie, dat wilde hij blijven varen er snel iets gedaan moest worden aan de bodem, anders hield hij geen droge voeten, en als duikboot was "Botje" ook niet zo geschikt. Met de motor had hij ook nogal eens problemen, het starten van zo'n grote 1 cilinder was geen sinecure.

Omdat de heer Kolkman zelf niet in staat was om de bodem te repareren werd er iemand gezocht die dat voor hem kon doen. Die iemand was de heer W(im) Verkeulen, die wilde en was instaat dit karwei op te knappen.

Behalve de reparatie van de bodem wilde de heer Kolkman ook de kajuit vergroot hebben. En zo geschiedde, de heer Verkeulen zette een nieuwe bodem over de oude heen, en vergrootte de kajuit naar voren toe, zodat de mast die eerst voor de kajuit stond nu er bovenop kwam te staan. De ramen in de kajuit zijn vergroot tot de huidige vorm en grootte, en voorzien van kunststof ramen, met rubberstrippen en pezen voor de afdichting.

Tevens is toen ook het midzwaard verwijderd want de heer Kolkman was terecht van mening dat die er niet in hoorde. De verbouw en reparatie vond plaats op de werf van Oosterlee aan de Vliet.

Deze werf is in de jaren '60 verdwenen.

De heer Verkeulen heeft de motor later in zijn eigen boot gebouwd, maar had ook problemen met het starten. Uiteindelijk bleek dat er een verkeerde ontstekingsmagneet was gemonteerd. Van oorsprong hoorde er een zg. afslagmagneet op te zitten, deze was echter vervangen voor een gewone magneet. Om de motor daarmee aan de praat te krijgen moest men er erg veel toeren maken anders deed hij het niet. De heer Verkeulen heeft er later de juiste magneet op gezet, waarna het probleem van het starten was opgelost.

De heer Kolkman heeft 2 zijwaarden en een nieuw roer laten maken. Als versiering op het roer liet hij door een meubelmaker de heer v/d Heijde die op de Afrol in Vlaardingen woonde, een vis op de kop van het roer uitsnijden. Het leuke is dat veel mensen die deze boot hebben gekend als kenmerk die vis op het roer steeds noemen.

Een anecdotte die iemand van de zeilvereniging "Bommeer" mij vertelde over de eerste proefvaart door de familie Kolkman was als volgt: op een dag werden alle kinderen uit de straat waar de familie Kolkman in Vlaardingen woonde, uitgenodigd voor de proefvaart. Het werd een groot feest, toen men echter terug wilde varen was er geen wind en de motor vond schijnbaar dat hij ook wel eens een vrije dag mocht hebben en weigerde alle diensten. Goede raar was duur uiteindelijk moesten de genodigden dan maar in het "zeel". Zo werd de boot terug naar de haven gesleept. Ik weet niet of deze episode zich afspeelde met de oude inboord of de latere buitenboord motor.

De buitenboord motor die later werd gebruikt, was opgehangen aan een aangelaste beugel welke zich aan BB zij achter bevond, ik heb deze beugel er af gesneden en heb een andere constructie toegepast waar ik later nog op terug kom. De toen gebruikte motor was een stokoude Penta met een knop op het vlieg wiel waarmee de motor net zo makkelijk vooruit als achteruit te starten was. Deze motor zou nu niet misstaan in een museum.

Gedurende de tijd dat de heer Kolkman de boot heeft gehad, heeft hij er alles aan gedaan om de boot in een zo goed mogelijke staat te brengen en te houden.

Ook het tuig is toen vernieuwd, hoewel het oude tuig nog goed bruikbaar was. Het nieuwe tuig is gemaakt bij de fa. van Roon in Vlaardingen. Vooral de 1e zeilmaker Loe Hahn werd door de heer Kolkman als een uitzonderlijk vakman geroemd.

Dit tuig is nu in mijn bezit en nog steeds in goede staat.

Tot 1964 heeft de familie Kolkman veel vakantie's op deze boot doorgebracht. Door omstandigheden moest echter de boot worden verkocht, hoewel dat een erg moeilijk besluit was.

De heer Kolkman vertelde dat, nadat hij het bootje in 1964 had verkocht, familie nadien vertelde dat ze het bootje nog vele malen op de Kaag hadden zien varen.

De nieuwe eigenaar werd de heer Nicolaas uit Schiedam. De boot bleef in de jachthaven van de "Bonmeer" in Vlaardingen liggen. De heer Nicolaas gebruikte haar als motorboot. Over de kuip had hij met behulp van een buizenframe een tent gebouwd waarmee de woonruimte natuurlijk een stuk groter werd, maar fraai was het niet. Zijn zoon vertelde mij dat hij het geen gezicht vond, maar zijn vader had er schijnbaar niet zo'n moeite mee. De boot werd gebruikt voor recreatie in de vakantie's en soms ging hij er mee vissen. De naam was toen veranderd in "Lesse" een riviertje in België.

Vermoedelijk heeft de heer Nicolaas de boot die eerst groen met wit was, rood-bruin geschilderd. Lang heeft hij haar niet gehad, want in 1966 of '67 is ze verkocht aan de heer M(arinus) Kop in Vlaardingen.

Volgens de zoon van de heer Nicolaas was de vermoedelijke reden dat mevrouw Nicolaas problemen had met de beperkte stahoogte, waardoor ze last van haar rug kreeg, ze was niet zo jong meer.

De familie Kop, heeft er slechts 1 seizoen mee gevaren, toen bleek dat mevrouw Kop eveneens problemen met haar rug kreeg door het steeds maar bukken in het kajuitje.

De boot werd verkocht aan de heer Slotboom een zwager, van de heer Kop, die eveneens in Vlaardingen woonde.

Volgens de heer Slotboom was de boot, die toen dus rood van kleur was, erg slecht geschilderd "schijnbaar met een bezem" om zijn woorden te gebruiken. Omdat hij van beroep schilder was, heeft hij haar weer helemaal netjes in de verf gezet.

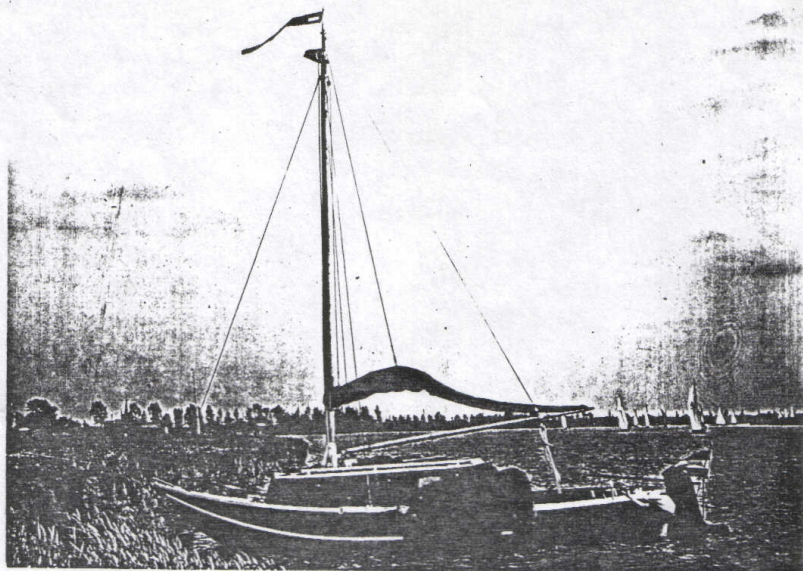
In 1970 besloot hij echter haar weg te doen, hij wilde nl. een motorboot.

Hij kocht een casco om zelf af te bouwen. Met het geld dat hij voor de zalmschouw ontving kon hij het casco dan verder afmaken.

In de "Waterkampioen" zag hij een advertentie staan waarin een platbodem-jachtje werd gevraagd om op te knappen. Deze advertentie was gezet door de familie Botman in Wijchen bij Nijmegen. Nadat de heer Slotboom had gereageerd kwamen ze kijken en was het snel beslist. Voor een bedrag van f.4500- werden ze de nieuwe eigenaar van de zalmschouw.

Als naam werd "Botje" gekozen. Deze naam werd gekozen om verschillende redenen, hij is verwant aan de naam Botman, verder is het een platbodem en een bot 'is een platvis en deze boot is vroeger in de visserij gebruikt.

Verder werd besloten om het bootje in te laten schrijven in het stamboek voor platbodem schepen. Hoewel er van de zijde van deze vereniging wat bezwaren waren omdat er een kajuit op stond, werd "Botje" toch ingeschreven. De ouderdom werd toen geschat op ruim 100 jaar, men dacht aan een bouwjaar van rond 1870. Dit nu heb ik in het begin van dit verhaal al verteld kan niet waar zijn, op zijn vroegst is het bouwjaar 1898. Het inschrijvings nummer werd B10.



"Botje" in 1974 op de Maas

Tot 1974 is er met veel plezier door de familie Botman met het bootje gezeld. De kinderen werden echter groter waardoor de ruimte toch wel erg klein werd. Daarom werd besloten om "Botje" te verkopen en uit te kijken naar iets groters. Na het zetten van een advertentie werd "Botje" in het najaar van 1974 gekocht door de heer Molhoek in Drachten, voor een bedrag van f 12.000-.

Op een zondag in oktober werd ze weggebracht tot Zwartsluis waar men niet verder kon omdat daar op zondag de bruggen niet draaiden. Vandaar heeft de heer Molhoek haar toen opgehaald. De heer Molhoek heeft tot 1977 met "Botje" met veel plezier gevaren. Door haar hoge ouderdom was er toch wel veel onderhoud nodig om haar varend te houden, dit werd uiteindelijk toch wel als een groot bezwaar gevoeld. Een geval kon de heer Molhoek zich nog herinneren. Het roerblad onderwater bleek plotseling op te gaan zwellen, het bleek dat er een stuk spaanplaat in was gezet. Een kennis die timmerman was heeft er toen nieuwe stukken eikenhout ingezet met zwaluwstaart verbindingen. Ook de zwaarden vertoonde aan de buitenzijde rotte plekken die zijn er afgezaagd waarna de metalen slijtstrip op de iets kleinere zwaarden er weer is op gezet. Op zo'n manier was hij steeds bezig om haar in de vaart te houden.

Verder waren bv. de katoenen zeilen een nadeel, na een zeiltocht met regen, moesten deze daarna afgeslagen en mee genomen worden naar huis om ze te drogen, dit, om er geen "weer" in te krijgen.

Dit alles werd uiteindelijk te veel, in 1977 werd dan ook besloten "Botje" te verkopen. Op de advertentie reageerde de heer Stroek uit Biddinghuizen die haar over nam voor het zelfde bedrag als de heer Molhoek er in 1974 voor had betaald, nl. f. 12.000-.

Achteraf bleek het voor de familie Stroek toch niet zo'n goede koop, met 3 kinderen en 2 honden was "Botje" toch wel wat aan de krappe kant.

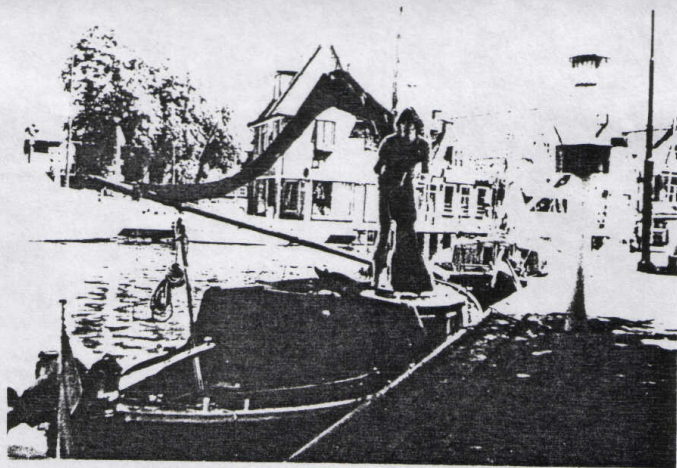
Na 1 seizoen hadden ze het dan ook wel gezien.

De heer Stroek vond het een fijne boot om mee te varen, ze kon veel wind hebben. Het varen met een buitenboordmotor gaf problemen omdat deze aan BB aan de achterzijde zat. Als men met de motor voer, wilde "Botje" altijd SB uit, je moest constant tegenroer geven. Ook tijdens het zeilen gaf die motor problemen omdat hij over BB boeg zeilende vaak in het water kwam wat ook weer tot stuurcorrectie's leidde. Bovendien was de toen gebruikte motor (Johnson Sea-Horse) niet erg betrouwbaar, zodat je er niet altijd van op aan kon of hij het wel zou doen als je hem nodig had.

Hoewel deze motor 9 1/2 pk was had hij volgens de heer Stroek toch veel moeite met "Botje", die in die tijd volledig uitgerust meer dan 1500 kg woog.

De zeileigenschappen worden door alle mensen die met haar hebben gezeild geroemd, zij kon erg veel wind hebben. De heer Molhoek vertelde dat hij soms de kajuitraampjes tot in het water zeilde.

De broer van mevrouw Stroek, de heer Metselaar die in Zevenhoven (ZH) woont had interesse voor de boot en voor de zelfde prijs als de aankoopsom ging "Botje" over naar de volgende eigenaar.



"Botje" in 1978 in de haven, eigenaar fam. Stroek

Tot 1986 is er met de boot gevaren, toen men echter in het nieuwe seizoen '86 de boot weer te water liet had men moeite om haar drijvend te houden. De bodem was nu zo slecht geworden dat het niet meer verantwoord was om met de boot te varen.

Er is nog geprobeerd te repareren op een scheepswerfje in Woerdens Verlaat. Ook is er nog een prijs gevraagd voor een gehele reparatie, dat vond men echter te duur. Uiteindelijk werd toen het besluit genomen haar weg te doen. Dat dit een moeilijk besluit was bleek wel uit de reactie toen ik de eerste keer met mevrouw Metselaar belde. Ze was zeer verbaasd dat "Botje" nog bestond, en vertelde dat de hele familie heel fijne herinneringen aan "Botje" had. Na het besluit dat "Botje" gesloopt zou worden is alles wat van waarde was er van afgehaald en is ze als leeg casco naar een sloper gebracht.

Het blijkt nu achteraf dat er zelfs nog geld toe is gevraagd door de sloper die de afvoer van het bootje had geregeld. De sloper op zijn beurt heeft haar weer geruild voor een oude auto (Opel Manta) die eigendom van mijn zwager was. Mijn zwager was van plan "Botje" weer op te knappen om er eventueel zelf mee te gaan varen, hij wist schijnbaar niet hoe slecht ze was. Van dit opknappen kwam echter niets terecht. Op 26 september 1987 zag ik "Botje" voor het eerst, ze lag toen op de rede van Durgerdam voor anker. Ze zag er vreselijk uit, alles wat er uitgesloopt kon worden was er uit gehaald. Al het houtwerk, deurtjes, beschieting in de kuip, alles was eruit gebroken. Er lag geen vlonder meer op de vloer, je stond zo op het kale vlak tussen de spanten. Nadat ik haar had bekeken heb ik mijn zwager voorgesteld haar te kopen.

Het heeft echter tot mei 1988 geduurd voor hij haar aan mij te koop aanbood. Ik kocht haar voor een bedrag van f. 2.250,-. In de tussen liggende tijd had mijn zwager wel een tuig met roer en zwaarden van een gesloopte houten Friese schouw gekocht. Na mijn aankoop heeft "Botje" nog enkele maanden op dezelfde plek voor anker gelegen. In augustus ben ik eerst maar eens begonnen om van oud hout een vloer en een paar zitbanken te maken, het leek me nl. niet zo'n prettig gevoel om op stalen hoeklijnen te zitten tijdens de vaart naar de stalling in Aalsmeer. Bij de koop had ik tevens een oude 3 pk buitenboordmotor gekregen die half uit elkaar lag, die moest eerst opgeknapt worden. Gelukkig trof ik een kennis die nog een 8 pk Yamaha buitenboordmotor had en die zocht een kleinere motortje. De 3 pk leek hem wel wat. Met bijbetaling van mij hebben we toen geruild. Op een dag in augustus ben ik naar de "Molmhoek" in Durgerdam gevaren om de onderzijde van de boot eens goed schoon te maken, dat was ook wel nodig, want er hing een baard van wel 50 cm aan. Nadat dat was gebeurd is ze nog enkele weken blijven liggen. Op een zondag in september was het dan eindelijk zover, samen met mijn dochter en mijn twee jongste zoons zijn we om 10 uur uit Durgerdam vertrokken, via het IJ en de Amsterdamse grachten, over de Ringvaart van de Haarlemmermeer langs Schiphol naar Aalsmeer. Om 3 uur 's middags waren we in de jachthaven van Ten Broek in Aalsmeer. Na 14 dagen is ze in een loods op het werfje van Ten Broek gezet en kon ik eens bekijken, hoe een en ander er uit zag. In eerste instantie leek het nogal mee te vallen, maar na wat nader onderzoek bleek hoe rot ze wel was. Ik ben begonnen met de romp helemaal af te steken, alle verf er af, daarbij kwamen de rotte plekken aan het licht.

Het bleek dat de voorgaande eigenaren gaten in het bovenboeisel met plaatjes triplex of aluminium dicht hadden gemaakt en daar kilo's staalplamuur over hadden gesmeerd. Alle deuken en rotte plekken waren er mee dicht gesmeerd. Als ik met de slijptol er tegen aan kwam, vloog het witte stof met wolken omhoog. Het bleek al gauw dat aan BB het bovenboeisel vanaf de ophanging van het zwaard tot aan de achtersteven, voor het grootste deel rot was. Vanaf deze ophanging, spant 8 tot spant 4 is het gehele bovenboeisel vernieuwd, verder naar de achtersteven heb ik aan de bovenzijde een strook van ongeveer 20 cm breed vernieuwd. Van het hoeklijn dat er als overgang van bovenboeisel naar gangboord zat is over de gehele lengte het staande gedeelte weggesneden, en nadat het bovenboeisel aan BB in orde was gemaakt, is daar terplaatse een strip gelast aan het horizontale deel van het betreffende hoeklijn. Hiermee werd bereikt dat het langverband en dus de stijfheid in stand bleef. Al het belangrijke laswerk is door mijn broer uitgevoerd, die is lasser van beroep, het andere laswerk heb ik getracht voorzover mogelijk, zelf te doen.

Aan SB kant bleek het bovenboeisel eveneens in een dergelijk slechte staat te zijn. Daar ben ik net als aan BB begonnen met de klinknagels in de overgang tussen boven en onder boeisel weg te boren en daarna het bovenboeisel vanaf spant 7 tot aan de achtersteven te verwijderen. Tijdens dat slopen constateerde ik dat er tussen spant 7 en 10 een stuk plaat in het bovenboeisel was gezet m.b.v. een dubbeling, dus geklonken. Waarschijnlijk heeft de boot in het verleden een aanvaring gehad of is er om een andere reden een nieuw stuk plaat in geklonken. Tussen spant 5 en 6 vond ik een afgebroken halve kikker waarop vroeger waarschijnlijk de fokkeschoot werd vastgemaakt toe het nog een open boot was. De zwaardklampen zijn gemaakt van halfrond ijzer en zijn net als het berghout dat van de kop tot aan aan de voorzijde van de zwaardklampen loopt met lange klinknagels geklonken met het bovenboeisel en de huid onder het berghout. Na de zwaardklampen loopt het berghout niet verder door naar achteren. Tussen de zwaardklampen ontstaat naar achteren toe tussen de huid en de klamp een ruimte van ongeveer 5 cm, omdat de zwaardklamp evenwijdig aan de kiel loopt maar de huid daar terplaatse al naar binnen loopt. Deze ruimte was met hout opgevuld. Deze ruimte heb ik nu opgevuld met een mengsel van houtstof en houtlijm, en daarna geschilderd. Of dit een blijvende oplossing is zal de toekomst moeten leren. In de huid zaten op vele plaatsen plaatjes over rotte plekken gelast, het was net een lappen deken. Ook zat aan BB tussen spant 4 en 5 net boven de kim een dubbeling waarin een draadprop 1/2" G was gedraaid. Daar heeft in het verleden de water inlaat voor de inboord motor gezeten. Verder zaten er tussen spant 3, 4 en 5 op de bodem extra verstevigings hoeklijnen van 50 mm die 40 cm uit elkaar stonden en waar de motor op had gestaan. Tussen de spanten 2 en 3 zat er in de bodem een langwerpig gat waardoor de schroefas schuin onder de boot naar buiten stak. De schroefaskoker werd buiten onder het vlak nog d.m.v. een steunlager afgesteund. Tussen spant 1 en 2 zaten buiten in het vlak nl. schroefboutgaten.

Dit alles was echter afgedekt door de dubbele bodem die over het oude vlak was gezet.

Verder zat er in de kuip op spant 5 een extra zware plaat op het spant gelast van 15 cm hoog en 7 mm dik, deze deed dienst als kajuitbeschot in de kuip, en steunde tevens hiermee het dwarsverband.

Aan beide zijden waren de karingen voor de ingebouwde bun dicht gemaakt met een plaat die tegen de huid was gelast, dus niet in het gat maar overlappend. Aan SB heb ik deze plaat echter weggehaald en er een nieuwe in gezet omdat de bestaande ook al rot bleek te zijn. De onderzijde van deze platen bleken niet in het gat vastgelast maar gevangen door de omhoog gebogen dubbele bodem en deze was op de platen vastgelast. De spanten 6 en 7 waartussen vroeger de bun heeft gezeten zijn van hoeklijn 40 mm i.p.v. hoeklijn 30 mm zoals de andere spanten.

Nadat de zijden zo goed als klaar waren zijn er nog diverse doorgerotte plekken in het voordek gerepareerd door er stukjes in te zetten. Spant 13 voor in de kop is voor de helft vernieuwd, die bleek aan SB kant losgeroest te zijn tengevolge van een grote deuk die daar in het oplopende kimhoeklijn zit. Verder is het gehele achterdekje vernieuwd en de achterstevensbalk op sommige plaatsen stukjes in gezet. De kuiprand aan de achterzijde is verlaagd en er is een nagelbankje aangebracht. Nadat dit allemaal gebeurd was werd het tijd om eens naar de bodem te gaan kijken. In maart 1989 was het zover, met mijn twee jongste zoons hebben we de boot op zijn SB zij gezet en zijn we begonnen met afsteken. Omdat er een dubbele bodem onder zat was ik van mening dat de bodem wel mee zou vallen, nu daar kwamen we gauw achter. Overal waar we staken of sloegen gingen we er doorheen, de gehele dubbele bodem bleek ook verrot en wel van voorspant 10 tot spant 3 achterin de kuip. Reparatie was niet meer mogelijk de bodem moest er uit. Dit was een tegenvaller waar niet op was gerekend. Na spant 9 begint de bodem naar de kop toe op te lopen, de 2e bodem liep door tot voorbij spant 11. Na met de snijschijf deze 2e bodem te hebben weggesneden bleek het originele vlak vanaf spant 9 naar boven nog in goede staat te verkeren. Dat was ook het geval vanaf de dubbeling in het vlak tussen spant 4 en 3 naar de achterstevens toe, hoewel daar in de bodem nog een paar gaatjes zaten van de al eerder genoemde schroefas steun en ook nog een paar wegerotte klinknagels. Tevens bleek het kimhoeklijn tot aan deze spanten nog in redelijk goede staat te verkeren, zodat dat ook kon blijven zitten. Na het weg slopen van de dubbele bodem kwam ook het gat waar de midzwaardkast had gestaan weer aan het licht. Deze kast had tussen spant 6 en 8 gestaan. Tevens kwam er toen iets anders te voorschijn, vanaf spant 6 tot spant 8, 9, 10 tot de dubbeling tussen 10 en 11, bleek, dat het vlak in de langs richting uit 2 platen bestond, er was daar in het midden een overlapping van 3 cm waar de platen van het originele vlak aan elkaar waren geklonken. Iemand die goed op de hoogte is van de bouwwijze van deze boten, de heer Hoegee in Heemskerk vertelde mij dat dit wel eens zou kunnen betekenen dat deze boot uit de begin periode van de ijzer bouw stamt, zo rond 1899 - 1901, toen waren de platen vanaf de fabriek slechts 3' breed (92 cm).

Daar terplaatse is de boot echter 133 cm breed in het vlak, men was daardoor genoodzaakt om 2 stukken plaat te gebruiken. Het vlak is vernieuwd vanaf spant 3 naar voren tot spant 11, hier zat een dubbeling waar het nieuwe vlak aan vast is gelast. Op de bodem lagen liggers van hoeklijn 40 mm, die niet tot in de zij doorliepen, maar ongeveer 5 cm daarvoor stopten. De spanten waren van hoeklijn 30 mm, deze liepen echter in het midden niet door. Hiermee werd bereikt dat water wat in de boot kwam makkelijk van voor naar achter en andersom kon stromen. In de spanten waren ook nog loggaten in de hoek van de kim gemaakt door het hoeklijn van de spant m.b.v. een pers naar binnen te buigen waardoor een opening ontstond. Op de nieuwe bodem heb ik tussen de spanten geen liggers meer geplaatst, en de nieuwe spanten heb in het midden door laten lopen, dat vind ik stevig genoeg. Bij het opmeten van de boot viel mij op dat de spant afstand nergens gelijk is. De afstanden lopen uiteen van 24 cm onder de mast tot 60 cm op de plaats waar de bun heeft gezeten. Tijdens het slopen van de dubbele bodem viel aan de achterzijde de daar aanwezige scheg er af, ook het stuk loefbijter aan de voorzijde verdween door het slopen. Aan de achterzijde heb ik een nieuwe scheg aan het vlak gelast, welke aan de achtersteven 20 cm hoog is. Aan deze scheg heb ik een 3e vingering voor het roer gelast zodat het roer nu 3 draaipunten heeft. Verder heb ik onder het vlak aan de voorzijde aansluitend op de voorsteven een loefbijter aan het vlak gelast van 10 cm hoog die doorloopt tot spant 9. Een vreemd detail van "Botje" is, dat het ~~hoeklijn~~ *berghout* doorloopt tot aan de bovenkant van de steven maar ook het berghout eindigt daar. Bij de Hardinxveldse boten gebouwd bij v/d Hoff eindigt dit hoeklijn op ongeveer 30 cm vanaf de voorstevenplaat. Dit is misschien opnieuw een detail dat aangeeft dat "Botje" een van de eerst gebouwde ijzeren boten is, of misschien is er een andere reden voor, bv. toch een andere werf in Hardinxveld. Tijdens mijn vakantie in 1991 sprak ik iemand uit Hardinxveld die op de scheepswerf "de Merwede" werkte, die vertelde dat deze werf in het begin van deze eeuw ook een enkele zalmschouw had gebouwd, zo omstreeks 1902.

Als motor heb ik de al eerder besproken 8 pk Yamaha aangepast. Van deze motor heb ik het staartstuk 17 cm ingekorten daarna de 2 stukken d.m.v. een bus weer op elkaar gezet en met 2 componenten lijm vast gelijmd. Hiermee werd de totale lengte van de motor terug gebracht van 100 cm naar 83 cm en kon zodoende onder het achterdekje tussen de achtersteven en spant 1 gemonteerd worden. Dit was op zich zelf ook nog een probleem wat ik op de volgende manier heb opgelost. Op de horizontale verbreding van het staartstuk net boven de schroef heb ik 2 aluminium platen van 6 mm dik 35 cm lang en 25 cm breed, die eerst in de vorm 2 mm waren uitgefreesd, gelijmd. Hierdoor kreeg het staartstuk daar ter plaatse dus de boven staande maten, daarna heb ik er 12 gaten van 8 mm ingeboord. Daarna een stuk van de scheg weggesneden en via een mal deze 12 gaten op het vlak tussen achtersteven en spant 1 overgebracht en deze gaten geboord.

Nadat dit klaar was heb ik daar een gat in de bodem gesneden waardoor het staartstuk zonder motor van buiten af naar binnen kon worden gestoken. De M B bouten er in en het staartstuk stond vast opgesteld in de boot. Het laagste punt van het staartstuk stak 24 cm onder het vlak uit dus ook onder de scheg.

Als bescherming voor de schroef bij aan de grond lopen heb ik nog een T profiel met voor en achter een oplopend gedeelte onder aan de scheg gelast. Aan de motor moest inwendig ook nog het een en ander gebeuren o.a. de aandrijfassen en de koelwaterleiding moesten ook 17 cm korter worden. Dit alles was echter geen probleem.

Op deze wijze heb ik nu een inboord-motor gebaseerd op een buitenboordmotor die slechts 15 cm onder het achterdekje naar voren uitsteekt. Hiermee heb ik wel bereikt dat ik de ruimte in de kuip heb zonder dat er een motor in de weg staat en bovendien dat er achter aan de boot geen motor hangt, wat ik persoonlijk geen gezicht vind. In de kuip zijn alle hoeklijnen van de zitbanken vernieuwd. Tussen spant 5 en 6 aan BB heb ik in de zij een 3/4" aansluiting met kogelkraan gemaakt voor een gootsteen afvoer.

Tot zover de uitgevoerde reparaties aan de romp en kajuit, aan het uiterlijk van de boot is praktisch niets gewijzigd t.o.v. de vorm in de jaren er voor.

Op deze wijze ben ik in staat geweest voor niet al te veel geld "Botje" weer op te knappen.

Door mijn onderzoek naar de herkomst van "Botje" ben ik uiteindelijk achter alle namen en adressen van de voormalige eigenaars gekomen. Met de heer Metselaar de laatste eigenaar die met "Botje" heeft gezeild had ik een afspraak gemaakt dat hij op een zaterdag eens langs zou komen in Aalsmeer om eens te zien hoe het er voor stond.

Op 7 oktober 1989 kwam hij inderdaad langs we hebben enige tijd bij de boot staan te praten en kijken, hij vond dat ik er al heel wat aan had gedaan. Wat ik echter niet verwacht had, was, dat hij het grootste deel van het inventaris had meegenomen die ik zo maar van hem kreeg. Het grootzeil en fok de deurtjes van de kajuit het schuifluik met daarop de naam "Botje" uitgesneden, de vlonders van kajuit en kuip, de zitbanken, een zeilhoes, de kuintent. Verder mocht ik de giek ook nog bij hem thuis komen ophalen. Ik moet zeggen dat ik wel even met mijn mond vol tanden stond toen ik dit zomaar aangeboden kreeg. Door het krijgen van al deze spullen is mij een hoop werk en kosten bespaart gebleven.

Als laatste van dit verhaal wil ik alle mensen die mij hebben geholpen om achter de geschiedenis van de zalmschouw "Botje" te komen bedanken voor alle moeite die ze gedaan hebben om deze gegevens te achterhalen.

1 persoon wil ik daarbij met name noemen nl. de heer J(an) Wensveen in Vlaardingen, lid van de zeilvereniging "Bommeer".

Door zijn speuren en navragen ben ik alle eigenaars van wie "Botje" in Vlaardingen is geweest op het spoor gekomen, ook de mensen die weleens aan dit bootje hebben gewerkt.

Ik ben zelfs eens met de heer Wensveen in zijn roeiboot met buitenboordmotor een uur de Vliet bij Vlaardingen opgevaren om iemand op te zoeken die daar ergens met zijn boot lag, om inlichtingen te vragen. Al zaten we in eerste instantie op het verkeerde spoor we dachten nl. dat ik de oude boot van Leen Pinster had gekocht, zijn we er uiteindelijk toch uitgekomen.

Of ik nog verder terug in de geschiedenis zal komen weet ik op dit moment nog niet.

Ik heb contact gezocht met diverse mensen in de buurt van de Biesbosch, die goed op de hoogte zijn van de vroegere visserij in die omstreken.

Het is nu wel zeker dat de boot niet in Sliedrecht, Werkendam, Moerdijk, Lage Zwaluwe, Woudrichem of Drimmelen is gekocht. Ik ben daar achter gekomen door gesprekken met diverse mensen uit die plaatsen te voeren. In Sliedrecht waren na de 2e wereldoorlog nog maar 2 van dit soort boten aanwezig en die waren bovendien van 1 eigenaar. Bovendien wist die mij te vertellen dat er geen boten van dit soort verkocht zijn na 1945.

In Werkendam was iemand die pas een boek had uit gegeven over de visserij met zalmschouwen. Hij wist mij te vertellen dat er rond 1950 geen boten naar Vlaardingen zijn verkocht. In Moerdijk blijken volgens verhalen van oude visserlui nooit Hardinxveldse boten te zijn geweest omdat men ten westen van de bruggen in brakwater viste, en dat was een andere manier van vissen en de boten moesten daar zeevaardiger zijn en daarvoor lagen de Hardinxveldse boten te diep.

In Lage Zwaluwe wist een visser mij te vertellen dat er na 1950 daar geen Hardinxveldse boten zijn geweest of verkocht. Verder werd mij verteld dat "Botje" in elk geval niet voor een visser in Woudrichem is gebouwd. De boten voor Woudrichem hadden nl. een 3 spants bun, in "Botje" heeft een 2 spants bun gezeten. De vissers van Woudrichem gingen nl. vaak een eind de rivier op om te vissen, maar brachten hun vis meestal in Woudrichem aan de wal. Dat was de reden om een grote bun in deze boten te bouwen om de vis langer levend te houden.

Op 14-12-89 toen ik de heer v/d Velde in Vlaardingen belde omdat ik nog enige vragen had, vertelde die mij dat de plaats waar "Botje" was gekocht hem plotseling te binnen was geschoten "Hardinxveld". Dit nu was een bevestiging van mijn vermoeden dat "Botje" daar vandaan kwam. Door de gesprekken met de diverse hiervoor genoemde mensen uit de plaatsen in de omgeving van Hardinxveld, was ik nl. ook tot die conclusie gekomen, dat ze daar vandaan moest komen.

Tot zover mijn bevindingen over de zalmschouw "Botje".

Ik hoop nog steeds dat ik tegen iemand ophoop die mij verder kan helpen.

Op 25 januari 1990, de dag van de orkaan, heb ik nog een gesprek gehad met de 80 jarige T.Klop een oud visser uit Hardinxveld. Jammer genoeg kon hij me niet verder helpen.

Ik ben bang dat het me dan ook niet zal lukken de voormalige eigenaar(s) uit Hardinxveld te vinden. Deze mensen zijn waarschijnlijk allemaal al overleden.

Bovendien zijn er steeds minder mensen die dit verleden nog kennen en hebben meegemaakt.

Maar wie weet.

Op 28 juli 1990 was de gedenkwaardige dag dat "Botje" weer aan zijn element werd toevertrouwd. Omdat de kraanwagen van de werf Ten Broek de geest had gegeven, is "Botje" vanaf zijn wagen het water in geduwd wat probleemloos ging.

Aan BB blijkt er in de verbinding tussen vlak en zij een kleine lekkage te zitten tussen spant 8 en 9. De komende winter zal ik dat probleem wel oplossen de lekkage is erg klein.

De constructie van de motor voldoet tot nog toe prima het enige nadeel is dat door de inbouw de kuip als klankbord funktioneerde waardoor de motor veel lawaai maakt.

Het sturen en manoeuvreren gaat ook goed. waaruit blijkt dat het een goede keus is geweest om de motor zo in te bouwen. Het tuig blijkt goed te passen, dus mijn opmetingen aan de zeilen aan de hand waarvan ik de mast heb gemaakt, blijken juist te zijn geweest.

De zeil eigenschappen heb ik nog niet goed uit kunnen proberen. De keren dat ik het heb geprobeerd ging het of bijna fout, of er was geen wind.

Tijdens de keer dat het bijna fout ging op een zondag in juli '90 werden we door een ruime vlaag bijna om geblazen, we schepten water over de kuiprand. Hier ben ik toch wel even van geschrokken, maar later realiseerde ik me dat "Botje" na deze ingrijpende reparatie waarschijnlijk zo'n 120 kg lichter is geworden in het vlak. Ik heb dan ook nu 12 straattegels van 30 x 30 cm op het vlak tussen de spanten 5 t/m 9 gelegd. Deze tegels wegen samen zo'n 120 kg. Ik hoop dat ik daarmee een meer stabiele boot heb gekregen, ik heb het echter nog niet uit kunnen proberen door gebrek aan wind.

P. Jong

Hoofddorp tel 02503-32038