

MARTIJN PERDIJK RESTAUREERT RONDE HOUTEN SCHEPEN

VAREND STUKJE JEUGDGELUK

TIJDENS EEN ZEILVAKANTIE OP DE BOOT VAN ZIJN OUDERS ZAG MARTIJN PERDIJK EEN KLEINE HOUTEN TJOTTER LIGGEN. DE AANKOOP EN DAAROPVOLGENDE RESTAURATIE BEPAALDEN ZIJN TOEKOMSTIGE CARRIÈRE. BIJNA DERTIG JAAR LATER WERKT HIJ ALS PROFESSIONEEL SCHEEPSRESTAURATEUR EN HERSTELT HIJ HET SCHIP VAN ZIJN OUDERS IN OUDE GLORIE.

TEKST: ANGELA GROENBOS. FOTOGRAFIE: MARTIJN PERDIJK



1904 - De jol HL53 wordt bij Strikwerda in Stavoren voor visser Wytse Boersma gebouwd. Tot 1933 wordt hiermee vanuit Laaxum op ansjovis gevist. De letters HL staan voor Hemelumer-Oldeferd, de gemeente waartoe Laaxum dan behoort. Na het bouwen van de Afsluitdijk wordt de dan werkloze jol

gekocht door de burgemeester van Marken die hem als pleziervaartuig gebruikt. Een aantal jaar later is er een kajuit opgezet.



En jeugd die grotendeels op het water wordt doorgebracht, laat zijn sporen na. De ouders van Martijn Perdijk zijn enthousiaste zeilers en iedere vakantie en bijna elk weekend brengt de kleine Martijn met hen door op het water, vooral in Zeeland en Friesland. Ze varen op een Staverse jol, een voormalige houten vissersboot. Martijn: “Toen in 1936 de Zuiderzee werd afgesloten, was een vloot van duizenden vissersschepen in één klap waardeloos. Sommige van deze schepen vonden een nieuwe bestemming in de pleziervaart, zoals de HL53 De Ulft, die mijn ouders later hebben gekocht. De voorgaande

eigenaar had er al een kajuit opgezet, een luxe die ze in de visserij niet hadden.” Die luxe blijkt overigens wel heel relatief. Het gezin van Martijn is regelmatig met zes personen op weg. “En we sliepen dan ook op de boot”, vertelt hij. Wie de boot van slechts zes meter nu ziet, kan het zich nauwelijks voorstellen.

JEUGDIGE OVERMOED

De krappe afmetingen van het bootje voorkomen niet dat Martijn door het zeilvirus wordt aangestoken. “De gezelligheid, het enthousiasme van mijn vader en het buiten bezig zijn waren fantastisch”, vertelt Martijn



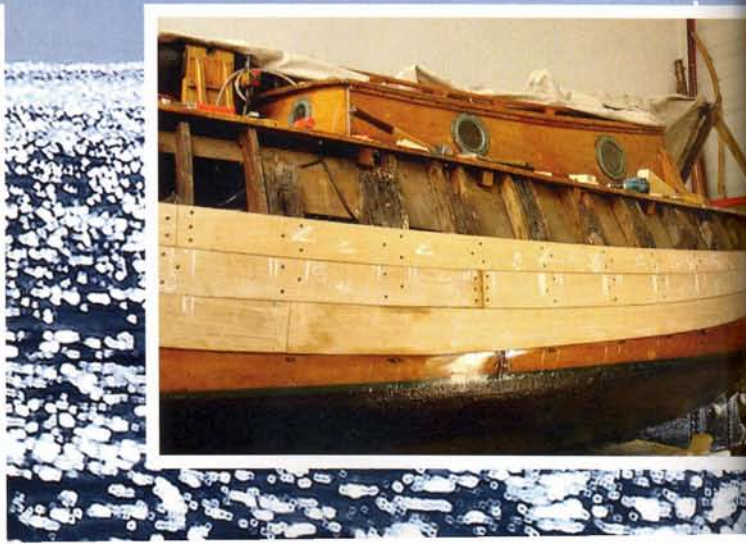
1977 - Mijn ouders kopen de jol als plezierjacht. De weekenden en schoolvakanties brengen we afwisselend in Zeeland en Friesland op de boot door.

Oktober 2008 - De 10 centimeter dikke spanten zijn nog origineel en te mooi om te vervangen. Ik wil zoveel mogelijk origineel hout in de boot laten zitten. Ik haal de slechte plekken eruit en vul de spanten op met nieuw hout.



Mei 2007 - Na ruim vijftig timmervrije jaren is de HL53 toe aan grootscheeps onderhoud. De gangen aan de bakboordzijde zijn slecht.

November 2008 - Na drie gangen van voor tot achter vernieuwd te hebben, kan ik de verleiding niet weerstaan om de bovenste drie gangen ook te vernieuwen.



over zijn jeugd. Als hij tijdens een tocht op de Reeuwijkse plassen een tjotter ziet liggen, besluit hij die in een vlaag van jeugdige overmoed te kopen. "Ik heb er mijn Zilvervloot-spaarrekening voor aangesproken. Het was niet veel meer dan een zeilend wrak en er moest flink aan getimmerd worden om er weer mee te kunnen varen. Maar geld voor een professionele restauratie had ik als broekie van achttien natuurlijk niet. Ik ben er dus zelf mee aan de slag gegaan, zonder veel kennis van zaken. Ik heb toen aan den lijve ondervonden dat houten boten restaureren echt een vak is. Maar met veel doorzettingsvermogen

en door me flink in de geschiedenis van de tjotter te verdiepen, is het me toch gelukt hem in oude glorie te herstellen." Met al het zagen, schaven, opvullen en vervangen van hout heeft Martijn er een nieuwe passie bij. Om het oude ambacht goed onder de knie te krijgen, gaat hij in de leer bij de bekende jachtwerf Piersma. Met de opgedane ervaring werkt hij 's winters bij diverse andere werven, terwijl hij de zomers als schipper van een charterschip doorbrengt. "Zo woonde ik samen met mijn vrouw op een tweemastklipper. Zeven maanden per jaar voeren we met gasten, terwijl ik de overige maanden aan schepen timmerde.

Een jongensdroom die werkelijkheid werd", verzucht Martijn over die tijd.

JONGENSROOM

Een jongensdroom die later zelfs nog mooier wordt. "Ik werk inmiddels niet meer op andere werven, maar ben voor mijzelf begonnen. Sinds onze oudste naar de basisschool gaat, is een varend bestaan niet langer mogelijk. Maar hoewel we nu aan de wal wonen, zijn we nog wel veel op het water." Dat is vooral 's zomers, want in de winter ligt de werf vol met schepen die gerestaureerd moeten worden. En daar is in de afgelopen jaren de jeugd van Martijn wel



November 2008 - Met klemmen zit een mal van multiplex op het schip geklemd om daarmee de juiste maat van het eikenhout te kunnen bepalen.



September 2009 - Deel twee van de restauratie. Ik wil nu de stuurboordkant van de romp vernieuwen en hoop in de zomer van 2010 weer te zeilen! Net boven de waterlijn begin ik met het slopen van de eerste twee gangen en ik maak nieuwe in exact dezelfde maat en vorm. Zo werk ik in de loop van een aantal weken naar boven toe. Als er een gang gesloopt is, maak ik een mal van lange, smalle stroken triplex, die de juiste ronding van de nieuwe gang aangeeft. De gangen van de HL53 zijn vrij smal, dus we proberen meerdere gangen naast elkaar uit de brede eiken stam te halen.



November 2008 - De mal voor de vijf meter lange gang ligt op de eiken stam. In het midden van de plank is het hart van deze honderdjarige eik te zien, het stammetje uit zijn jonge jaren. Dit deel van de plank is niet bruikbaar omdat er te veel scheuren en noesten in zitten.



heel letterlijk weer opgedoken. Martijn: "Mijn ouders hebben nog steeds hun HL53, maar na vijftig timmervrije jaren had deze toch echt wel wat speciale zorg nodig. Wegens drukte op de werf had ik er eigenlijk zelf geen tijd voor. Het lastige aan het restaureren van oude schepen is dat er zo veel tijd in gaat zitten dat de kosten van reparatie vaak de waarde van het schip overstijgen. Toch is dat zelden een reden om een schip dan maar weg te doen en te vervangen door een nieuw. Dat zou soms de verstandige keus zijn, maar een schip is meer dan een vaartuig. Het is vaak een varend stuk

familiëgeschiedenis, waar je een band mee hebt. Dat geldt natuurlijk zeker voor de jol uit mijn jeugd en ondanks mijn tijdgebrek kon ik het niet over mijn hart verkrijgen om er niet mee aan de slag te gaan."

PERFECTIE

Vier jaar lang steken Martijn en zijn vader veel vrije uren in de HL53. "Het moeilijke met werken aan een eigen boot is dat je zelf bepaalt hoe gek je het maakt", legt Martijn uit. "Ik wilde aanvankelijk een klein deel van de gangen vervangen: de planken rondom het

schip. Maar we konden het uiteindelijk niet laten om de klus grootscheepser aan te pakken. Het blijft altijd zoeken naar de balans, want je wilt het originele schip ook zoveel mogelijk intact laten. Het mooie is juist dat het een oud houten schip is met geschiedenis, dan kun je niet al het hout vervangen. Als je dat te vaak doet, ligt er uiteindelijk een nieuwe boot." Behalve door niet te veel hout te vervangen, probeert Martijn de geschiedenis ook te bewaren door de originele lijnen van de schepen te behouden. "Bijvoorbeeld door uit oude foto's op te maken hoe het schip er



September 2009 - Eiken plank wordt kromgebrand met een gasbrander. Het is de kunst om de plank zo te verhitten dat hij slap wordt zonder het hout te laten verkolen. Door op specifieke punten de plank te stutten met een lat of links of rechts te verzwaren met lijmtangen, buigt de plank in de goede kromming. Zo rond als een Staverse jol zijn maar weinig schepen.

November 2009 - Vanuit het vooronder. Alle donkere spanten zijn nog uit 1904! De zogenaamde draaispanten zijn mooi te zien. Deze constructie is uniek voor een Staverse jol. De spanten staan in het voorschip niet meer haaks op de kielbalk, maar draaien met de bolling van de kop mee.

Oktober 2009 - De nog warme plank wordt zo snel mogelijk in zijn nieuwe positie geklemd. Pas als het hout na een paar uur helemaal is afgekoeld, maak ik de plank precies pas en kan hij vastgeschroefd worden.

Juni 2010 - Alle schroefgaten dop ik af met eiken pluggen. Straks worden die nog met een beitel afgestoken.



vroeger uit zag, maar ook door constructie-technieken te gebruiken die bij het soort boot en zijn originele scheepsbouwer hoorden. Normaal gaat er heel wat werk in dat soort research zitten, maar het schip van mijn ouders kende ik natuurlijk al van binnen en buiten. Daarmee kon ik direct aan de slag.”

VOL WATER

Na vier jaar kan de HL53 eindelijk weer in volle glorie het water op. Maar wie daarbij een feestelijke tewaterlating verwacht, compleet met champagne, komt bedrogen uit. Martijn: “Dat doet men eigenlijk alleen bij nieuwe schepen. Ik ben er haast altijd als enige bij als een nieuw gerestaureerd schip te water gaat. De Ulft had bijvoorbeeld vier jaar

op het droge gestaan en dan duurt het vaak even voordat alle naden in de romp helemaal zijn dichtgetrokken. Als de boot bij het te water laten lekt, zou een eigenaar daarvan kunnen schrikken. Maar het betekent meestal niets. Na een week is het hout wat uitgezet en is de boot meestal dicht. Anders is een klein beetje bijwerken voldoende.” Martijn geniet altijd van het eindresultaat van zijn werk, maar van dit project geniet hij dubbel. “Het mooie van mijn werk is het creëren. Ik vind het prachtig om te zien dat een mast weer op zijn originele positie staat, dat alle lijnen van de gangen weer kloppen. Kortom, dat ik het schip van de oude foto's weer voor me zie liggen. Bij dit project was het natuurlijk helemaal prachtig: de boot uit mijn jeugd ligt weer als nieuw in het water!” □

Wind & Water

Martijn restaureert op zijn werf 'Wind en Water' te Heeg met veel passie massief eiken historische schepen zoals boeiers, Friese jachten, tjotters en Staverse jollen. Bezoek voor meer informatie en een overzicht van de restauratieprojecten van de afgelopen zes jaar de website: www.windenwater.nl of bel 06 - 10 28 08 82.

Juni 2011 -

De jol in volle glorie na de restauratie.

