

De Vlieger

In het voorjaar van 2013 werd een 'Hollandse boot' op marktplaats aangeboden. Ik was op dat moment op zoek naar een geklonken open boot om te restaureren.

Mijn belangstelling was gewekt na het bekijken van de foto's.

Na contact met een botenliefhebber, een neef van mijn vrouw, bevestigde deze mijn vermoeden. De ranke en aparte vorm van het 5,75 meter lange en 1,75 meter brede scheepje was uniek. Dezelfde week was de afspraak gemaakt en ging ik samen met mijn vrouw naar Dalfsen om het bootje te bekijken.

De boot was volgens de handelaar in een redelijke staat. Een likje verf en het vervangen van een aantal spanten zou volstaan. Hoewel enigszins sceptisch vanwege het aantal weggerotte spanten werd de koop gesloten en voor 1100 euro was ik de trotse eigenaar. De oude eigenaar zorgde voor het transport en al snel stond de boot in Harderwijk achter de school waar ik werk.

Eindelijk tijd om de boot uitvoeriger te bekijken. De meeste dwarsspanten op de bodem waren over de gehele boot weggerot of in zeer slechte staat. Onder het geklonken potdeksel en bij de kniespanten zat op sommige plaatsen een centimeter roest en de boot



Restauratiewerk

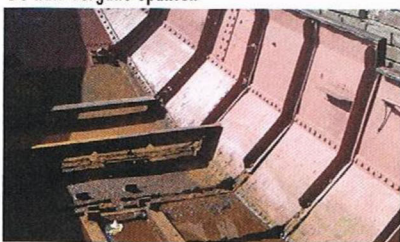
was aan de onderzijde gedubbeld. Maar er waren ook een paar mooie bijzondere kenmerken. Het geklonken potdeksel was van halfrond ijzer in plaats van het later bij Hollandse boten gebruikte hoekijzer, dit duidde op een zeer oud type. Tevens waren er interessante sporen zoals een recht-hoekige uitsparing in één van de voorste dwarsspanten en resten van een hooggeplaatst gelast dwarsspant die zouden kunnen duiden op een later geplaatste mastbank. Ook een kleine oude motorfundatie en een vervangen deel in de scheepshuid in de achtersteven lieten raden dat het scheepje meerdere functies had gehad.

Tijd voor bezinning en onderzoek naar de herkomst. Mij was bekend dat de boot jarenlang had gelegen bij de museumhaven in Woudrichem. Ik zocht contact met de havenmeester Koos Persoon. Deze vertelde dat de Hollandse boot volgens de dorpelingen ooit was komen aandrijven bij Woudrichem, later als voetveer had gediend om tenslotte bij de museumhaven te belanden. Een bezoeker van de schoolsite, die het restauratieproject van mij en de

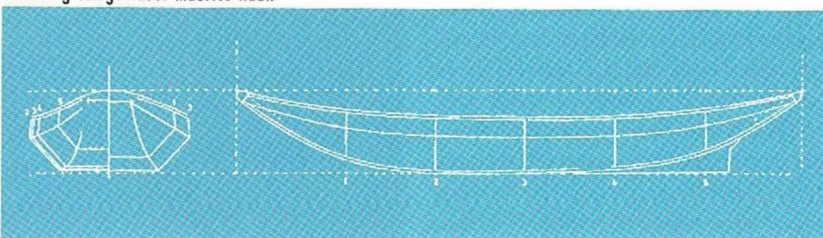
leerlingen volgde, zette mij op het goede spoor. Hij berichtte mij dat het om een 'vlieger' in plaats van een Hollandse boot zou gaan. Een kenner mailde dat de 80-jarige Maurice Kaak, scheepskenner en schrijver van talrijke artikelen, wellicht meer informatie over dit type boot zou kunnen geven. Via het scheepsmuseum in Baasrode (België) kwam ik achter het telefoonnummer. De heer Kaak verzekerde mij dat als ik enkele foto's zou sturen hij zou kunnen aangeven of het om een Hollandse boot of een vlieger zou gaan.

De heer Kaak stuurde naar aanleiding van de foto's een ouderwets getypte brief met informatie over de boot. Het ging inderdaad om een vlieger. De vlieger behoort tot de kleine verwanten van de Duitse Rijnschepen, zoals de rijnaak, de keen en veel vroeger de beitel-schepen. Het verschil met de Hollandse boot was volgens de heer Kaak met name de banaanachtige vorm, de lange overhangen, de geringe breedte en de lengte boven de 5 meter. 'De lange overhangen van de vlieger waren zeer praktisch, naar men beweert, om kops op zandige

De half vergane spanten



Tekening vlieger door Maurice Kaak





De vlieger in een weiland bij Dalfsen

oevers aan te leggen en droogvoets op- en af te stappen.' De Hollandse boot daarentegen had een breed vlak met kort opbuigende boeien en een zetboord boven het boeisel. De vlieger had in principe geen zetboord. Echter heeft, volgens de heer Kaak, mijn vlieger een uit boeiselplaat gesneden zetboord met lichte binnenwaartse knik. Iets wat niet gewoon was voor een vlieger. Deze nieuwe informatie gaf voldoende aanknopingspunten om nog eens verder te zoeken.

Op de site van 'Goedespoorwaspik' over verdwenen sloopstimmerwerven staat een foto van een houten vlieger, ook wel vlieger genoemd. De site gaf de volgende aanvullende informatie. De naam vlieger is ontstaan doordat het scheepje door zijn bouw als het ware over het water vloog. Het was een bijboot voor de grotere Maas- en Rijnschepen, die ook de Zeeuwse stromen bevoeren. Typisch is dat de zeilende uitvoering ook uitsparingen voor roeiriemen had. De oorsprong van de vlieger ligt waarschijnlijk in Dorsten, een plaats aan de Lippe in Duitsland. De getoonde vlieger, daar ook genoemd, had een lengte van van 5 tot 9 meter, een sprietzeil, fok en zijzwaarden.

De zeilende uitvoering had mijn aandacht en gaf richting aan het restauratieproject. Maar hoe verder?

Na het wegslijpen van de halfvergane dwarsspanten twijfelde ik steeds meer. De geklonken ijzeren huid toonde hier en daar behoorlijke putcorrosie.

Advies was gewenst. De eigenaar van de plaatselijke scheepswerf en die van het plaatselijke straalbedrijf kwamen kijken. Beiden gaven aan dat er voldoende huiddikte was. De boot werd opgeladen, gestraald en in de epoxy-primer gezet. De gedubbelde bodem bleek dunner dan verwacht. Opnieuw een tegenvaller en een lastige keuze. Investeren of oplappen. Ik besloot tot het eerste. Het totale onderwaterschip werd door de werf bekleed met 4 millimeter dikke plaat.

Sommige liefhebbers zouden wellicht gekozen hebben voor het opnieuw klinken van nieuwe platen. Echter om de binnenkant van het schip volledig intact te houden besloot ik voor dubbel. Hiermee wilde ik voorkomen dat alle sporen grotendeels zouden verdwijnen. Het snijden van de platen voor de huid en het daarna lassen van het honderd jaar oude zogenaamde puddelijzer nam een week in beslag. Het viel tegen, door het hoge koolstofgehalte in het oude ijzer vroeg het lassen om extra aandacht.

Ondertussen vond ik in een oude Bokkepoot (nr. 62) een mooie bouwtekening van houten zwaarden. De tekening werd aangepast en de zwaarden inclusief zwaardklampen werden van Frans eikenhout vervaardigd. De plaatselijke smid smeedde twee authentieke haken voor de ophanging. Het bepalen van de plaats van de mastbank was moeilijker. Ter hoogte van de oude sporen en rekening houdend met het onderlijk van het groot-

zeil werd een eigen ontwerp mastkoker en mastbank geplaatst. Van een bekende kon ik een puntermast met bruine zeilen overnemen. Dit paste goed in het restauratieplan. De zeilende vlieger had immers ook een ongestaagde mast en een sprietzeil.

Nu nog het roer. Op een oude foto van de houten vlieger is geen roer te zien. Om de karakteristieke sterk oplopende zeeglijn zichtbaar te houden werd op advies van de werfbaas een roerkoning en een scheg in de achtersteven geplaatst. Het roerblad bevindt zich hierdoor geheel onder water.

De oude motorfundatie werd weggeslepen en maakte plaats voor een stevige nieuwe, waar een kleine eencilinder Ruggerini op kwam te staan. De eigenaar van het straalbedrijf raakte enthousiast over de restauratie en zette de boot kosteloos in de zwarte tweecomponenten DTM-verf. Een bevriende timmerman maakte de banken, vlonders en motor-kist.

De eerste tewaterlating was spannend, de aanpassingen hadden voor een behoorlijke gewichtstoename gezorgd. Het viel mee, vier volwassenen aan boord blijkt geen probleem.

Een historische ligplaats in de oude haven van Harderwijk was ondertussen geregeld.

Na anderhalf jaar was de restauratie voltooid.

Ik vergeet nooit het spannende moment waarop ik de mast plaatste en de spriet in het zeil stak. Bij windkracht 2-3 zeilden we voor het eerst met losse broek op het Wolderwijd. De opgestoken duim van een andere zeiler was het eerbetoon aan de 'Vlieger'.

Bronnen
Maurice Kaak, Spiegel der Zeilvaart en Heemkundekring 'Op 't goede spoor'

De tewaterlating van de vlieger

