

De eerste Klaas Klazes de Boer duikt in 1747 op in de annalen van Rouveen, gemeente Staphorst.

Klaas was een echte boer, die zich in hoofdzaak met de veehouderij bezighield. Nadien volgden de Klazes elkaar op met de regemaat van de klok.

Veel inwoners van deze streek o.a. in Giethoorn waren zo'n honderd jaar geleden niet alleen bezig met hun vee, maar door de gesteldheid van het landschap hielden ze zich ook onledig met het bouwen van houten pramen.

Door de vervening ontstonden tal van vaarten, sloten en plassen, zoals de Beulakker en de Belter Wijde. Halverwege de vorige eeuw echter trokken veel kolonisten uit Noordwest Overijssel naar de streek, die nu Heerenveen heet: er ontstonden veenkoloniën. Met deze kolonisten trokken ook wat botenbouwers mee, want pramen waren voor het vervoer destijds onmisbaar. De boeren hadden

voor de expeditie van hun produkten tevens behoefte aan houten beurtschepen. Eén van de vroegere veenkoloniën aan de Schoterlandse Compagnonsvaart was 't Meer en op nummer tweeënveertig is al honderd jaar een Klaas de Boer bezig met zijn ambacht. De bewoners van 't Meer waren destijds armzalige lieden, die onder erbarmelijke omstandigheden in plaggehutten woonden. Zelfs het huren van een praam van 8 tot 10 meter voor heel weinig geld was nog te duur.

Het oog van de Meester

Alle boten werden en worden nog als vanouds op 't oog gebouwd, zonder gebruikmaking van tekeningen.

Vroeger kocht men bomen op stam en dan werd uitgezocht of er ook „zeeg” in zat (zeeg is een kromming in het hout, die in de juiste stand kon worden gebracht om de bomen door te zagen tot planken).

SINDS HONDERD JAAR JACHTWERF KLAAS KLAZENS DE BOER



De planken werden met riet gebrand en waren dan op die manier het model van de schuit. Alle ongerechtigheden moesten dan worden bijgekapt, bij gebrek aan schaven en dis-sels.

Deze vorm van botenbouw is doorgegaan tot het einde van de tweede wereldoorlog.

Toen werden er meer machines aangeschaft en wat later werden door de inpoldering de pramen steeds minder gebruikt.

Watersport

Door de opkomst van de watersport ging Klaas de Boer zich omschakelen op het bouwen van roeiboten, zeilschouwen en kajuitboten.

Met handhaving van het oude handwerk en door verwerking van de afrikaanse houtsoorten mahonie en Tola Branka ontstonden hier degelijke boten met een traditionele inslag, zodat een grote belangstelling ontstond voor het



1
Klaas Klazes bezig met breeuwen.



2
Werken aan het zwaard.

werk van De Boer; zelfs het Zuiderzee-Museum was duidelijk geïnteresseerd... Ook bij deze boten hetzelfde principe: uitsluitend bouwen op het gevoel zonder tekening. Geen enkele boot is precies gelijk!

Bekend adres

Per jaar levert de heer De Boer nu met zijn zoon en twee medewerkers tussen de 150 en 200 boten af. 's Winters is het daar een drukte van belang, want tegen januari moeten er weer minstens honderd boten klaarliggen voor de verkoop. Ze gaan weg als pondjes suiker.

Klaas de Boer verkoopt uitsluitend aan particulieren en heeft geen dealers.

Een heerlijk bezit, zo'n echte Friese zeilschouw!

Deze klassieke platbodembachten verschaffen een maximum aan zeilgenot, want het zijn erg rustige zeilers en liggen vast op het water. De boten zijn niet geklassificeerd maar

zijn echt bestemd om uit te rusten en te genieten. De zeilschouw is veelzijdig te gebruiken voor zeilen, roeien, toeren en kamperen, alles behoort tot de mogelijkheden.

De 4 meter schouw is b.v. een uitstekende boot voor de jeugd om het zeilen goed te leren. **Prijsidee: ± 4 meter zeilschouw met gaffeltuig, wit linnen (plm. 7 m²), breed ± 1.40 meter, diep 0.49 meter. Standaard-model f 2190,—.**

Behalve zeilschouwen tot 6 meter bouwt De Boer tevens een ± 7 meter kajuit-schouw met gaffeltuig (± 20 m²), breed ± 2.25 meter. Een stoer schip met een zee van ruimte en een pracht van een kajuit.

De boten worden zeilklaar afgeleverd. Het grote voordeel is de zeer geringe diepgang, waardoor men in ondiep water kan varen en bovendien zeer gemakkelijk aan de wal kan komen.

Bij de bouw van alle boten wordt rekening gehouden

met de mogelijkheid gemakkelijk een buitenboordmotor te kunnen bevestigen.

Er komen veel kijkers van heinde en verre naar 't Meer, welke niet allemaal kopers kunnen zijn, maar het feit dat alle boten nu eind juli reeds waren uitverkocht is een veelzeggende zaak.

Breeuwen

Een procedé van de oude stempel - het breeuwen - wordt hier nog gevolgd om de naden van het hout dicht te maken. Dit gebeurt met geïmpregneerde hennep, uit Zweden geïmporteerd, welke sterk naar carbolineum ruikt. Het aanbrengen geschiedt met een houten hamer en een z.g. breeuwijzer.

Onderhoud

Volgens de heer De Boer Jr. is het onderhoud van deze houten boten niet moeilijker dan van polyester boten. Dit is volgens hem een sprookje.

Het beste is de boot in november (zo laat mogelijk) op de kant te brengen en liefst in maart (zo vroeg mogelijk) weer het water in

Carel Langelaar

Technische bijzonderheden zeilschouw met kajuit

Duims mahonie met zware eiken spanten, kajuit-opbouw hechthout

Lengte: plm. 7 meter

Breedte: plm. 2.25 meter

Lengte kajuit: 2.90 meter

Gangboord: 10 cm breed

Groot voordek: plm. 1.80 m lang (40 mm hechthout)

Ruime kuip: plm. 1.90 meter lang met zijbanken en veel bergruimte onder de achterbank

Kajuit met 8 patrijspoorten (glasmaat 20 cm)

Gaffeltuig: 21 m² dacron no. 825

Mastlengte: 7.80 meter (voet 12 x 12 cm)

Giek lengte: 4.25 meter

Prijs vrijblijvend af werf ca. f 7100,—

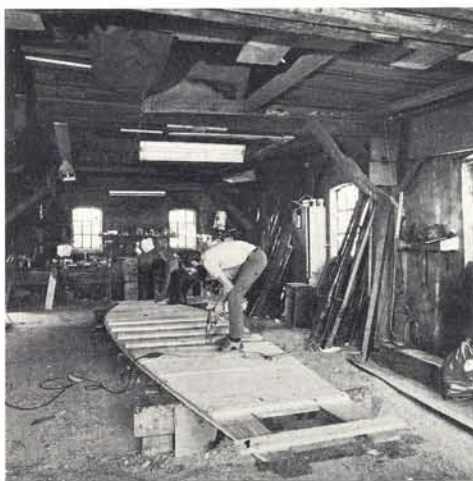
Slaapbanken, w.c., keukentje enz. kunnen worden ingebouwd.



3
Zoon Klaas aan het werk.



4
Het lakken van een bootje.



5
Het aanbrengen van de bodempwangen.