



de hengst Pax Loebas Pegasus



Deze brochure is uitgegeven naar aanleiding van de tewaterlating van de *Pegasus* op zondag 11 september 2016. De hengst werd herbouwd op de CNR-werf te Rupelmonde tussen oktober 2008 en september 2016.

Het peter- en meterschap van de nieuwgebouwde *Pegasus* leggen we in handen van Franke Lok, ere-voorzitter en oprichter van Tolerant vzw en Frieda Van Beylen-Beirnaert, weduwe van Jules Van Beylen, ereconservator van het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen.

Tolerant vzw 2016



Zetel:
CNR-loods
Scheepsbouwersstraat 16
9150 Rupelmonde

www.tolerant-vzw.be

- info@tolerant-vzw.be
- secretaris@tolerant-vzw.be
- varen@tolerant-vzw.be

De artikels

Pegasus, een hengst met vleugels en Het verhaal van de herboren Pegasus uit deze brochure zijn eerder verschenen in het tijdschrift CONSENT, nr. 29, 2013
© Consent 2013

CONSENT is een jaarlijkse gezamenlijke uitgave van **Stichting Behoud Hoogaars** Arnhem, **Tolerant vzw** Rupelmonde, **Stichting Museumhaven Zeeland** Zierikzee, **De Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum vzw** Antwerpen en de **Historische Scheepswerf C.A. Meerman** Arnhem.

Het artikel *Er wordt weer een schip gebouwd aan de Schelde* is eerder verschenen in Ruimschoots, nr. 2, 2009
© Ruimschoots vzw 2009

Ruimschoots brengt al het interessante over het zoet- en zoutwaterpatrimonium in Vlaanderen en daarbuiten. Over vaar-geschiedenis en scheepsmensen. Over ambachtelijke binnenvaart en authentieke pleziervaart. Ruimschoots is een uitgave van **Ruimschoots vzw**, **De Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum vzw**, **Rijn en Binnenvaartmuseum**, **Water-rAnt vzw**, **Zeescouts**, allen uit Antwerpen, en **Tolerant vzw**.

Er wordt weer een schip gebouwd aan de Schelde

Werner Van de Walle

Liefde en vrede, solidariteit en verantwoordelijkheid zijn zowat de meest misbruikte woorden ooit. Ook de term “historisch” wordt nogal licht in de mond genomen. Maar toch ... we vrezen dat we hier een uitzondering moeten maken, Na twee restauraties, de hengsten *D'n Bruinen* (PI 77) en *Jan Korneel* (TH 5) heeft Tolerant het voorbije najaar (2008) een nieuwbouw aangepakt.

Ja, u leest het wel, een nieuwe houten platbodem, zij het dan nagebouwd naar een bestaand model, *Pegasus* genaamd en een schip met een nogal mistig verleden, Precieze geboortedatum onbekend, maar wel gebouwd in de eerste jaren van de voorbije eeuw. Na een lange loopbaan als zeilend vissersvaartuig en zoals zovele van zijn soort, ergens tussen de beide wereldoorlogen gemotoriseerd en tegen 2000 aan, na een lange beroepsloopbaan en een paar nog niet helemaal gedocumenteerde pogingen om een nieuw bestaan op te bouwen

als jacht, letterlijk geëindigd aan lagerwal. Door de genaamde Cor Drijvver van de sloop gered en door toedoen van Tolerant helemaal opnieuw bij de levenden beland – althans, dat is de bedoeling. Want toen de *Pegasus* onder begeleiding van de replicahengst Tolerant en de Zeeuwse poon Verwisseling naar de scheepswerven van Baarode werd gesleept en daar met een zware kraan over de Scheldedijk heen in het oude droogdok werd gedropt, was het nog geruime tijd onzeker of deze ouwe rakker überhaupt nog kon overleven.

Intussen weten we beter, al heeft het niet veel gescheeld. Eerst moest immers *D'n Bruinen* afgewerkt worden en nadien kwam de *Jan Korneel* aan de beurt. Inmiddels lag de *Pegasus* in Baarode onder een oud zeil, in het gezelschap van een al even snel aftakelende schouw. Deze laatste ligt daar nu nog, de hengst van zijn kant werd overgebracht naar Rupelmonde. Overgebracht, niet



Drie keer de Pegasus in aanbouw

◀ 2011 met D'n Bruinen.

▼ 2014 met D'n Bruinen en de Krullevaar.

▼▼ 2015 met de veerboot Anne, de roeigiek Tijl en de Krullevaar.

overgevaren, want dat risico konden we niet langer nemen. Herstellen was er niet meer bij. Voor verder uiteenvallen behoeden zou al een hele klus zijn op zich.

Hoe dit vaartuig, een van het kleine tiental nog overlevende houten hengsten, bewaren voor de toekomst?



Herbouw

Geruime tijd leefde daarover de twijfel binnen Tolerant. Na rijp bespraak werd de knoop doorgesneden. Het zou herbouwen worden, met behoud van het (intussen helemaal ineengezakke) origineel. Wat maakt dat de vrijwilligers van Tolerant in en om de CNR-loods van Rupelmonde momenteel met drie, eigenlijk met vier projecten in uitvoering de handen meer dan vol hebben. Even opsommen. Eind 2007 werd de restauratie van een 12-voetsjol aangepakt: een overnaads zeilbootje, gift van Tolerant lid Ivo De Meulemeester. Op donderdag 11 september



2008, drie dagen voordat de *Jan Korneel* weer de Schelde ingleed, werd het (ijzeren) veerbootje *Anne* de CNR-loods binnengereiden. Dit is een erfstuk van Peter Van den Berghe, de veerman van de Rupel.

Ongeveer tegelijkertijd werden ook de voorbereidende werkzaamheden ondernomen om de *Pegasus* te herbouwen en tenslotte mogen we ook *D'n Bruinen* niet vergeten. Dit is en blijft het vlaggenschip van Tolerant, met Rupelmonde als thuishaven, ook al wordt er geregeld in Nederland gevaren. Vandaar dat van nu af aan de werkzaamheden aan (en deels ook verdere afwerking en verfijning van) *D'n Bruinen* een vast onderdeel uitmaken van ons werkschema.

Houten schepen herbouwen, we hebben er intussen ook bij Tolerant al enige ervaring mee. Maar een nieuwbouw op stapel zetten? De idee alleen al weekte her en der nogal wat emoties los. Beginnen bouwen vanaf nul, het lijnenplan uittekenen en invullen ... vooral de technisch geïnspireerden en de handigaards onder onze vrijwilligers – ze zijn niet allemaal zo – zagen dat he-

lemaal zitten. Vandaar dat werd geopteerd om, naast de andere, hierboven vermelde vaartuigen, ook meteen de hand te slaan aan de *Pegasus*. Het feit dat de provincie Oost-Vlaanderen zich hiervoor vroeger reeds geëngageerd had, was aan deze beslissing niet vreemd.

Beslist werd dat de bouw en de vooruitgang van de werkzaamheden aan dit nieuwe vaartuig voldoende moeten worden gedocumenteerd. Naast de inzet van de vrijzilligers kan Tolerant bovendien rekenen op de medewerking van twee beroepsmensen die ons in het verleden ook al bijzonder goede diensten hebben bewezen en ons al heel wat hebben bijgebracht: de scheepsbouwers Cees Droste en Julian de Jonge, Het is ook de bedoeling, via verschillende kanalen zoals Ruimschoots en onze eigennieuwsbrief, in woord en beeld, onze eigen medewerkers maar ook ons publiek op de hoogte te houden van hoe je nu precies zo een houten schip bouwt. Niet in alle details, daarvoor bestaan andere bronnen van informatie, maar wel met de neus bovenop de werkvloer.



Het verhaal van de herboren Pegasus

Cees Droste

Toen mij gevraagd werd een artikel over de restauratie van de Pegasus te schrijven heb ik wel even mijn hersencellen gepijnigd; hoe hou ik het leesbaar. Wel beste lezer, laten we maar beginnen.



De Pegasus in verval naast de CNR-loods te Rupelmonde.

Het verhaal speelt zich af in Rupelmonde waar de vzw Tolerant zijn vaste stek heeft in de CNR-loods. De vzw Tolerant heeft al jaren een geduchte naam daar waar het gaat om de grotere restauraties van schepen van diversen typen zoals de hengsten *D'n Bruinen* en *Jan Korneel*, de 12-voetsjol

den Ivo en het veerbootje *Anne De Zaatman*. Tolerant had nog een wrak van een hengst in het dok van het museum te Baasrode liggen en, naarmate de restauratie van de *Jan Korneel* op zijn einde liep, ontstond het plan om de *Pegasus* te gaan herbouwen. Niet alleen een goed plan om dit

- ◀ De verschillende vlakdelen.
- ▼ De kromming wordt geperst met betonblokken.
- ▼▼ De lijn zit er al in.

schip te behouden maar zeker ook om de deskundigheid die bij de vrijwilligers in de loop van de jaren was opgebouwd niet verloren te laten gaan. Over de weg is het casco naar de CNR-loods vervoerd en daar aangekomen ontstond de vraag: is restaureren nog wel de moeite waard! Het schip was totaal uitgedroogd en vervallen.

Na de voors en tegens tegen elkaar te hebben afgewogen is de keus gevallen op herbouw. De puriteinen zullen hun vraagtekens bij een replica zetten maar ik hoop dat dit artikel bijdraagt om te laten zien dat een replica bouwen een serieuze zaak is. Onze keus is mede gevallen op nieuwbouw, niet alleen door de ouderdom van het schip, maar ook doordat het ernstig was vervormd door de onzorgvuldige reparaties die het schip in de loop der jaren heeft ondergaan en waarbij veel van het origineel verloren is geraakt. Een restauratie dreigt zodoende een vertekend beeld te geven.



Het resultaat lijkt dan sowieso niet meer op het oorspronkelijke schip.

Allereerst hebben wij Ko Ruissen gevraagd het wrak op te meten en in kaart te brengen. Dat was geen eenvoudige klus, meet maar eens een ernstig verzakt casco op en breng het daarna in tekening. Wat wij wèl hadden waren veel meetpunten en aan de hand daarvan is een strokend lijnenplan gemaakt. Aan de hand van de tekening zijn de mallen gemaakt voor de inhouten die verdeeld zijn in liggers, dit zijn rechte balken die overdwars op het vlak liggen, in zitters, deze overbruggen de hoek vlak/zijden en dienen kromgegroeid te zijn (vakjargon; krommers) en de oplengers, dit zijn de spanten die staan op de liggers. Het is zaak om een zagerij te benaderen die op het gebied van de krommers ervaring heeft en in ons geval was dat de zagerij "van Dijk" in Laren. We bestelden stammen voor het vlak, de huid en alle inhouten, en konden vervolgens beginnen met het maken van de hulpspanten. Hoewel duidelijk is dat bij de *Pegasus* de traditionele bouwwijze wordt gevolgd is een uitzondering gemaakt voor de hulpspanten. Deze keuze moesten wij maken

om dat onze loods hoog is. Vroeger had een bouwloods namelijk een lage zoldering met in de lengte zware balken waar inkepingen op aan waren gebracht. Deze waren genummerd en daar paste een vaste stut in, zo kon men de gangen en vlakdelen in de juiste vorm dwingen na het branden. De bouwloods was eigenlijk hun tekening. Er was dus wel degelijk een vaste maat wat ook uit de werfboeken blijkt. Omdat deze mogelijkheid er in onze loods niet was moesten we met hulpspanten werken.

Dit hield in dat er een spanten-vloer gemaakt moest worden en dat was geheel nieuw voor de bouwploeg, immers bij restauratie tref je dat niet aan. De hulpspanten bestaan uit schotten van 18mm underlayment platen versterkt met ribhout. Op deze schotten moet de hartlijn, de centrale waterlijn (cwl) en de andere waterlijnen aangegeven zijn. Het zal naderhand blijken hoe goed deze groep vrijwilligers hun werk gedaan hebben. Het zomer verlof breekt aan en het is nu moeder de vrouw die het voor het zeggen heeft bij de ploeg: vakantie. Tijdens het verlof is het hout aangekomen en ons aller Albert Durinck heeft ervoor gezorgd dat

het netjes opgeslagen werd. Het echte werk kan daarna beginnen!

Op de vloer van onze bouwloods is een uitslag op ware grootte van het vlak gemaakt en aan de hand daarvan werden de vlakdelen gezaagd. Hierbij kwamen al twee grote voordelen van nieuwbouw tevoorschijn n.l. het blind verpenen van de vlakdelen onderling wat bij restauratie vrijwel onmogelijk is en dat het heel eenvoudig was om een rondlopend vlakdeel aan de buitenkant van het vlak te maken, zodat wij geen scherpe punten in de vlakdelen kregen bij de kimnaad die naderhand bij het breeuwen problemen zou kunnen geven. Toen het vlak eenmaal in elkaar zat is het opgehesen, op een voorlopige bouwstelling geplaatst en de kromming in de lengte, de heve, doormiddel van twee grote betonblokken erin geperst. Daarna hebben wij de plaatsen van de liggers en zitters erop afgetekend en de v- vorm overdwars, de tilling, er met het plaatsen van enkele liggers in aangebracht.

Nu was het moment aangebroken om de stevens en de hulpspanten neer te zetten. Daar de voorstevens nog al schuin ligt moest er voor het vlak een stevige constructie



Het zagen van een spant.



Het krommen van een huidplank.



Plaatsen van een huidplank.

gebouwd worden want tijdens het plaatsen van de gangen kan daar kracht op komen. In het achter-schip is dat een stuk eenvoudiger want daar staat de steven immers bijna recht op het vlak. Met het neerzetten van de hulpspan-ten en het daarbij waterpas stellen van de cwl bleek dat het voorlo-pig gestelde vlak bijna goed was. Het spreekt vanzelf dat er achter zowel als voor meer hulpspan-ten staan dan midscheeps. Een bijkomende moeilijkheid was dat door de valing van de steven 2 hulpspan-ten op de steven ge-plaatst moesten worden. Dat is redelijk in de lucht werken en het moet evengoed onvervormbaar vastzitten.

De tijd is aangebroken om aan het hoofdspant te beginnen, bij ronde- of platbodems heet dit het zeilwerk. Voor degene die dit voor het eerst leest: dit heeft niets met het zeilen te maken maar is het zwaar uitgevoerde frame waar de mast in staat. Na dat de krommers uit platen van 25 dik eiken zijn ge-zaagd worden ze op het vlak be-vestigd met gegalvaniseerde ijze-ren pennen. Er zijn 2 lengtematen in deze pennen; te weten 150 mm en 120 mm met een diameter van 12 mm. Dit heeft te maken met

het dikteverschil tussen het vlak en de huid, namelijk 6 cm voor het vlak en 4 cm voor de huid. Aan de bovenkant worden deze beide span-ten door de mastbank, wel-ke van zwaluwstaarten aan beide zijden voorzien is, gekoppeld. Als de strooklatten nu op de aange-geven plaatsen worden bevestigd zien wij de wedergeboorte van de *Pegasus*. Door de tekening van Ko en het zorgvuldige werk van de vrijwilligers staat de vorm er als nieuw bij. Deze dame is strak zonder botox een primeur.

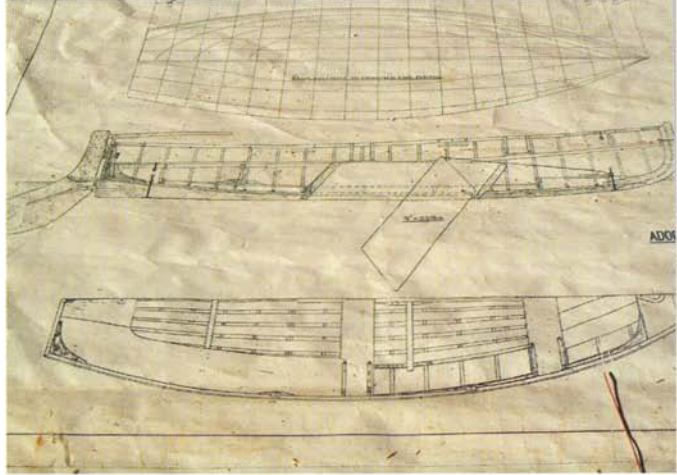
Wat doet het toch goed om de bouw-ploeg er om heen te zien lopen en met een kritisch oog de vorm te bekijken. Het zijn echte scheepsbouwers. De volgende stap is het plaatsen van de gan-gen (de huid), te beginnen met de kimgang, ook wel onderboord genoemd. Er wordt wel eens door sommige deskundigen beweerd dat een hengst een goedkoper en makkelijker te bouwen schip is dan de hoogaars, maar het tegendeel is waar. Met mijn toch wel ruime ervaring met het bou-wen van schepen durf ik te zeg-gen dat de kimgang vóór zeer moeilijk is. Op ongeveer 1,50 m begint de bocht die het vlak volgt, maar hij moet ook de kop in, dit



Met passen en meten ...

geeft een dubbele twist(slag) en zet deze niet te vroeg of te laat in want je kunt hem aan brandhout zagen. Als de vrijwilligers aan de branderstelling staan en ik de aanwijzingen geef zie ik de twijfel in hun ogen en de opluchting als de gang op zijn plaats wordt gezet en hij past. Vervolgens wordt de gang passend gemaakt op de kimnaad van het vlak, vastgezet op de hulpspanen en daar waar nodig is wordt een inhout geplaatst om het juiste verloop van de gang te krijgen. Na dat de 4 kimgangen zijn geplaatst gaan wij het vlak volzetten met de liggers en zitters en wordt er ook aan de gangen doorgewerkt. Nu de bouw vordert en de huid steeds meer naar de hoogte van het berghout stijgt komen de oplengers en de banden aan de beurt. De banden zijn liggende overdwarse spanen

in het voor- en achterschip. Op de hoogte van het berghout aangekomen gaan wij beginnen met het boeisel te plaatsen dat uit 2 boven elkaar geplaatste gangen bestaat. Het bijzondere hieraan is dat het onderboeisel overnaads op de huid aansluit, terwijl de rest van het schip gladboordig is gebouwd. Op het moment dat dit artikel wordt geschreven staat aan bakboord het boeisel erbij en is ook het berghout bijna klaar. Wat bij de *Pegasus* wel weer bijzonder is dat het onderste berghout tot de achtersteven doorloopt. Dit soort details kunnen wij gelukkig op de restanten van de *Pegasus* die buiten langzaam in elkaar stort terug vinden. Aan de hand van Ko zijn tekeningen (Ko die ons helaas ontvallen is) en de restanten buiten komen wij bij een verantwoorde reconstructie die



... wordt de meeste tijd versleten.

dichter bij het origineel zal liggen dan een restauratie. Verder is het boek de hengst van Van Beylen een waardevol document gebleken, indien de oude *Pegasus* zijn geheimen niet prijs geeft vind ik ze hier in. Zoals ook de voltooiing van de *Pegasus* in zicht komt geldt dit ook voor de bodem van de kas. De vzw Tolerant is hard bezig om ook de laatste fondsen binnen te slepen, ook uw steun kunnen wij goed gebruiken. Alle donateurs zijn zeer welkom evenals vrijwilligers om op donderdag onze bouwgroep bij te staan. Rest mij nog Werner Van de Walle dank te zeggen voor de foto's.

Alle tekeningen zijn van Ko Ruissen († 2011) die de oude *Pegasus* nauwgezet opgemeten heeft.

Foto's

- Werner Van de Walle
op pagina's 4 (onder),
6, 18, 20, 21 en 23
- Els Van Hoof
cover, 15 en 17
- Archief Tolerant vzw
op pagina's 3, 4 (boven),
8, 10 en 13

Layout • Els Van Hoof



