



'Een strijd tegen de materie'

Familie Grapperhaus restaureert de Salamander

De Salamander is een van de vier 15 meter jachten - daarom boeiers genoemd - die tussen 1912 en 1915 bij De Boer in Lemmer van stapel liepen. Dat schip was echter dringend toe aan een restauratie, een taak die de familie Grapperhaus op zich nam. De belangrijkste stappen zijn gezet, nu wordt het 'een sport om het weer mooi te maken'. Door: Elisabeth Spits Foto's: Fam. Grapperhaus en Theo Kampa

De vier jachten die De Boer bouwde tussen 1912 en 1915 zijn overbekend, het gaat om de *Wulp* (1912) en *De Onrust* (1915), de *Thistle* (1913), die in Amerika terecht kwam en uit beeld is verdwenen en de *Salamander* (1912). Na een restauratieperiode van vier jaar is de *Salamander* nu ook klaar voor haar tweede leven. Op een bloedhete dag in juli werd het schip bij Scheeps- en Jachtwerf Stofberg in Enkhuizen onder luid gejuich te water gelaten. 'We zijn begonnen met verwijderen van het interieur,' zo vertellen Joos en Amma Grapperhaus. 'Heel voorzichtig, omdat het onze bedoeling was zoveel mogelijk materiaal te hergebruiken. Zo zijn de oude kastdeurtjes van de kombuis nu voor de bergruimte onder een kooi in gebruik. Van het oude interieur uit 1912 was niets meer overgebleven. Daarom voelden wij geen historische verantwoordelijkheid om de bestaande indeling te handhaven. In de de kajuit is nu een lange bank getimmerd met daarbij wel de oude tafel. De kombuis, wc en kooien zijn klaar, de romp is van binnen nog niet betimmerd. De tijd en het gebruik zullen uitwijzen of dat alsnog gaat gebeuren.'

Houten dek

En ja, het lijkt haast zonde om een binnenbetimmering aan te brengen, want het ritme van de nu zichtbare klinknagels is prachtig. Het nog weglaten van de betimmering heeft ook een praktische reden, namelijk dat in de gaten gehouden kan worden waar het houten dek eventueel nog lekt. Het ligt voor de hand om, als je toch het hele schip ontmanteld, er een stalen dek in te lassen en dat met hout te bekleden. Waarom is daar niet voor gekozen? Bij Stofberg 'barstte' het uiteraard van de goede adviezen van de akenbezitters, onder andere over het houten dek. 'De keuze om zoveel mogelijk de oude situatie te herstellen is voor ons leidend geweest,' aldus Joos. 'Voor het dek kon 90 procent van het oude hout gebruikt worden. Maar de messing schroeven zaten muurvast en er waren drie personen nodig om er één los te schroeven. Eén die de lange schroevendraaier aan de onderkant vasthield, een tweede die boven de schroef tegenhield en een derde die met een bahco de schroevendraaier draaide. En dat 1200 keer! Nog even hebben we overwogen om het hout opnieuw met deze schroeven vast te zetten. Maar hier hebben we toch gekozen voor

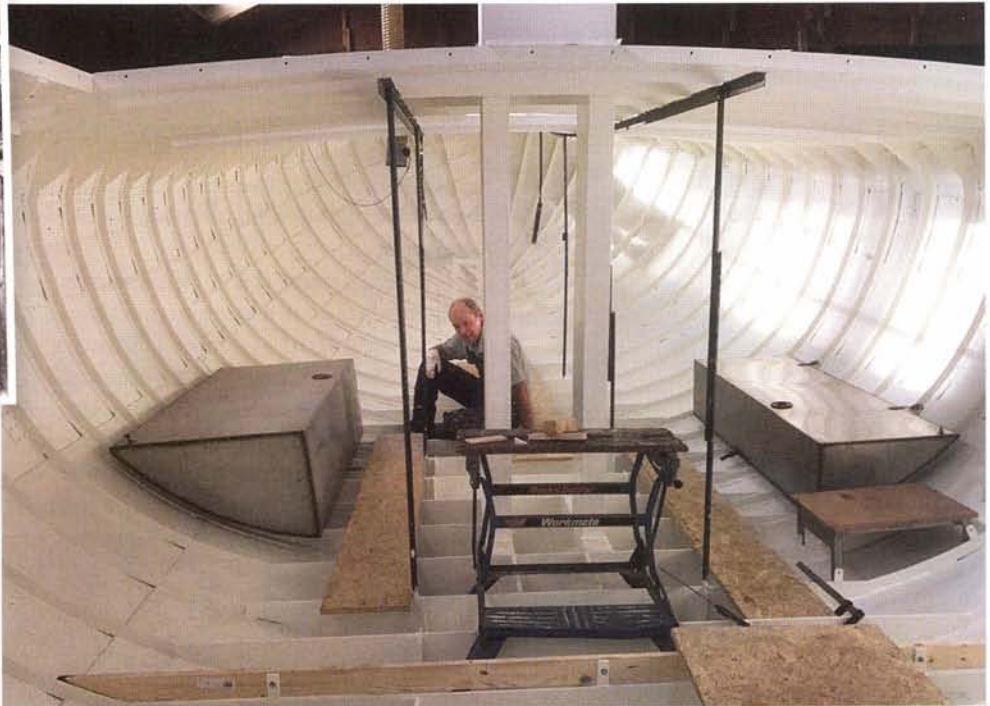
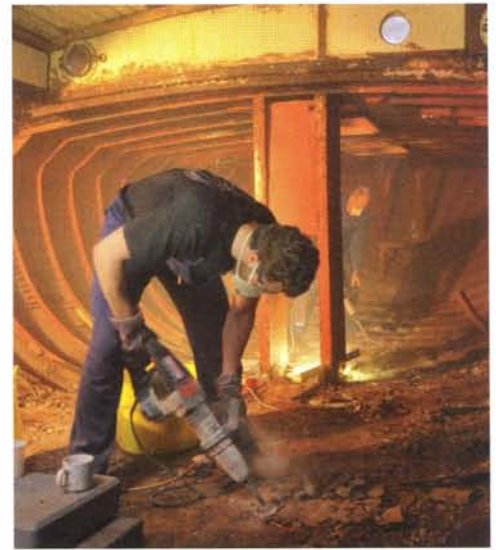


grote foto: Na een restauratieperiode van vier jaar staat de *Salamander* klaar voor de tewaterlating.

midden: de De Boer werf in Lemmer, kraamkamer van Lemsteraken voor vissers én van vier grote jachten die De Boer aanduidde als boeiers

onder: De *Salamander* in 1913, met Belgische vlag

moderne schroeven die je er met een schroefboormachine vlotjes achter elkaar indraait. Hergebruik is één ding, maar in sommige omstandigheden is het verstandiger om voor moderne



boven: Nadat het houten dek volledig was weggehaald was de beurt aan het houten dekhuis

rechtsboven: Zoon Joep en Joos breken het beton weg van het vlak

midden: De werfploeg van De Boer in 1911, deze mannen zetten de *Salamander* op stapel

rechtsonder: Na vele uren bikkelen en zweten is ieder hoekje van de romp behandeld:

materialen te kiezen. Zoals bijvoorbeeld ook voor het verfsysteem waarmee we de romp hebben behandeld.'

Verrot vlak

Voordat Willem Stofberg de aak in 1984 kocht, had het schip al zeven eigenaren gehad en was het in de Tweede Wereldoorlog in Duitsland gebruikt, mogelijk als hospitaalschip. Al met al geen ideale omstandigheden voor zorgvuldig onderhoud. Eenmaal in bezit van Stofberg werd het schip opgeknapt. Joos: 'Toch zagen we bij het verwijderen van het interieur dat het gebrek aan aandacht zijn sporen had achtergelaten. Het leek wel of er vanaf het begin lekkages waren geweest, door het hele schip zagen we daar de gevolgen van. Hierdoor was het soms nodig dieper in te grijpen dan we verwacht hadden. Geheel volgens het oude gebruik was er

als ballast beton - portland specie - op het vlak gestort. Maar al die tientallen jaren lekwater was uiteraard via de spanten naar het laagste punt gelopen. Het gevolg was dat de spanten volledig verroest waren, deels zelfs verdwenen en zich met roest en al door het beton hadden gekronkeld. Met de nodige moeite is zo'n 4000 kg beton en "oud ijzer" eruit gehaald. Toen kwam ook het moment om te beslissen hoe het nieuwe vlak en de spanten aangebracht zouden kunnen worden. De traditionele methode is om er stuk voor stuk nieuwe huidgangen en spanten in te lassen. Snel is om het vlak door middel van 3D-techniek te vervangen. (zie SdZ 2019.5) Gekozen is voor de klassieke aanpak, maar wel te lassen en niet te klinken. We hebben hiervoor gekozen omdat we het dan meer in eigen hand konden houden en omdat we ook een groot vertrouwen hebben in het vakmanschap van Pils hebben. Hij had al eer-

der zeer fraai werk voor ons verricht en ook nu kreeg hij van kenners de nodige complimenten.' Om te voorkomen dat de romp zou vervormen en omdat een groot deel van de spanten al verdwenen was, werden er eerst 'werkspanten' aangebracht waar het nieuwe vlak aan is opgehangen. Toen dat laswerk klaar was, zijn de 'werkspanten' vervangen door nieuwe spanten. Joos: 'Met bewondering zagen we hoe Jan-Willem ("Pils") Stofberg de drie meter lange, één meter brede en acht mm dikke platen onder de Gorter drukpers - capaciteit 80 ton - in de juiste vorm bracht. Precisiewerk in optima forma.'

Hels karwei

Al snel diende zich een volgende keuze aan: stralen of niet. Stralen zou eventueel op de werf kunnen in een grote tent. Maar bij voorkeur moest het schip van de werf naar het straalbedrijf



gebracht worden. En ach, het stond hier al zo lang, daar hadden we helemaal geen zin in. Dit lijkt een emotionele beslissing, maar er was ook een rationeel argument. Stralen is een vrij grofstoffelijke bezigheid, waarbij het niet uitgesloten is dat niet alle gaten en hoeken goed behandeld



MEER OVER DE SERIE VAN VIER

Uiteraard publiceerde Spiegel der Zeilvaart al veelvuldig over de vier boeieraken die De Boer op stapel zette. Meest recent schreef Joost Geise, eigenaar van *De Wulp*, een uitgebreid artikel. Daarin toonde hij aan dat van de twee identieke boeiers *Wulp* en *Salamander*, de *Wulp* als eerste te water ging. Geise wees ook op de bijzondere connectie met een Belgische intermediair, wat verklaart dat zowel de *Wulp* (toen nog *Primrose* geheten), als de *Salamander* en de *Thistle* naar Antwerpen verkastten om daar op de Schelde wedstrijden te gaan zeilen. Het verhaal van Joost Geise verscheen in SdZ 2017.2 en is digitaal na te lezen op de site van de SSRP. Wie liever van papier leest kan het complete nummer nabestellen via redactie@spiegelderzeilvaart.nl (€ 2,50 ex verzendkosten).

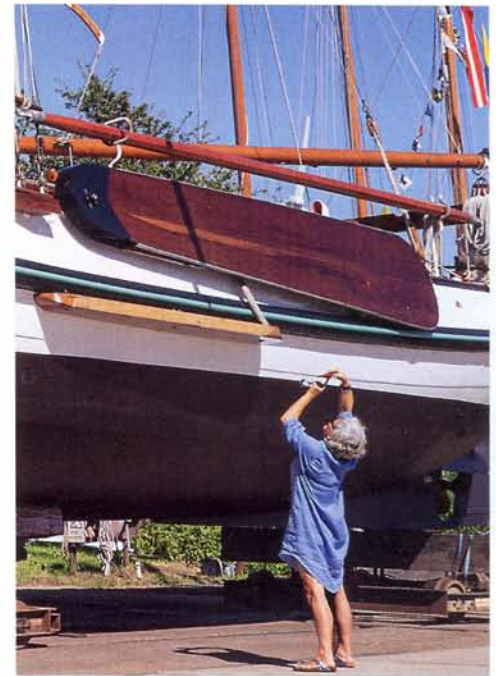
De restauratie van de *Salamander* is (deels als fotoverslag) ook uitgebreid te volgen op de site van de SSRP, bewonderenswaardig is dat de familie Grapperhaus veel nazaten van de eerdere eigenaren uitnodigde om op het schip te komen kijken.

worden, zoals de kleine ruimtes tussen de spannten en de huidgangen. Dus zijn we zelf aan de slag gegaan. Vermomd als IS-strijders, in overalls, veiligheidsbrillen, en hoofd en haren beschermd, is al het roest met een naaldenbikker tot in de kleinste gaatjes verwijderd. Een hels karwei. Daarna zijn er twee lagen MCU-miozincverf aangebracht, daarna twee lagen MCU-miomastic, een vullaag die ook schuurbaar is en daarna weer drie toplagen.'

En het resultaat mag er zijn. De *Salamander* met zijn typerende houten kajuit en tweekleuren groene berghouten ligt er mooier bij dan ooit. Om dit te bereiken gingen Joos en Amma Grapperhaus samen met zoon Joep vier jaar lang iedere zaterdag naar Enkhuizen; ook alle vakanties werden op de werf doorgebracht. Weliswaar werden zij bijgestaan door familie en vrienden, maar je zou je af kunnen vragen waar ze de moed, het enthousiasme en uithoudingsvermogen vandaan hebben gehaald.

Liefde en strijd

Het antwoord ligt nu aan de steiger te glimmen, namelijk uit de *Salamander* zelf. Joos: 'We kennen de *Salamander* en de Stofbergs al sinds begin jaren 1980. En eigenlijk was het liefde op het eerste gezicht, maar toen wel een onbereikbare liefde. De elegante romp, een echte De Boer-aak met geschiedenis, dat plantte een liefdeszaadje. En zoals dat gaat met zaadjes, als je het maar aandacht blijft geven, dan groeit het. Zo zeilden we in 1986 met de Pim en Jan-Willem Stofberg aan boord van de *Salamander* de Flevorace en met ons skùtsje de *Oeral Thùs* (1902) kwamen we op de werf in Enkhuizen. En toen was onze liefde te koop... Door het skùtsje wisten we wat het bezit van een oud schip inhoudt en bovendien hoeveel betekenis zo'n bezit heeft. Het laten bouwen van een nieuwe aak is nooit een optie geweest en de aanschaf van een recenter exemplaar uit de jaren 1980 of '90 ook niet. Naar luxe zijn we niet op zoek, maar wel naar een schip met een ziel, met emotionele waarde, naar verhalen. Op zich



rechtsboven: De sierlijke eivorm is het kenmerk van een mooie, klassieke aak

linksboven: Bijna compleet, inclusief rondhouten, zwaarden en roer.

onder: Belangstelling genoeg voor dit varend erfgoed. Samen met zusterschip *De Wulp* en *De Onrust* verkeert de *Salamander* weer in een prima staat

waren we niet te optimistisch, we wisten dat het schip er niet best aan toe was. We hebben nooit gezucht omdat we het wel genoeg vonden. De samenwerking met Pim en Jan-Willem Stofberg was buitengewoon plezierig; hun geduld en vindingrijkheid om ingewikkelde tegenvallers op te lossen werkte ook stimulerend. Naast de gebroeders Stofberg mag de timmerman, een professor in het hout, Piet Reus genoemd worden. Hij is ooit opgeleid bij Stofberg en nu voor zichzelf begonnen. Hij heeft van het oude teakhout weer een nieuw dek gemaakt. Harm Breek is vaak op de werf en heeft ons in vele opzichten bijgestaan. We kennen nu iedere centimeter van het schip en het klinkt wat raar, maar je bouwt er een band mee op. De strijd tegen de materie, werd een sport - om het weer mooi te maken.'