

Er worden nog tjotters gebouwd

Dit wisten wij niet toen wij een jaar geleden naar Friesland togen op zoek naar een tjotter! De schepen, die men ons onder die naam aanbood, waren van dien aard, dat wij hiervoor met de beste wil van de wereld geen enthousiasme konden opbrengen. Gelukkig bleek ons op een van onze zwerftochten, dat er nog één werf in Heeg was waar deze scheepjes werden gebouwd.

Het spreekt vanzelf, dat wij zeer benieuwd waren, toen wij de volgende zaterdag naar Heeg gingen, waar we door scheepsbouwer De Jong werden verwelkomd. Het toeval wilde, dat er juist een dergelijk scheepje, bestemd voor Amerika, gereed lag. Wat wij zagen was een juweeltje! Geheel gemaakt van duims eikehout met alles, wat aan en op een echte tjotter behoort te zitten, zoals uitgesneden en versierde bedelbalken, uitgesneden roerklik, vergulde krullen op het boeisel.



Geheel opgetuigd voor de eerste vaart. De uitgesneden roerklik met het „Swaentje“ zijn goed zichtbaar.

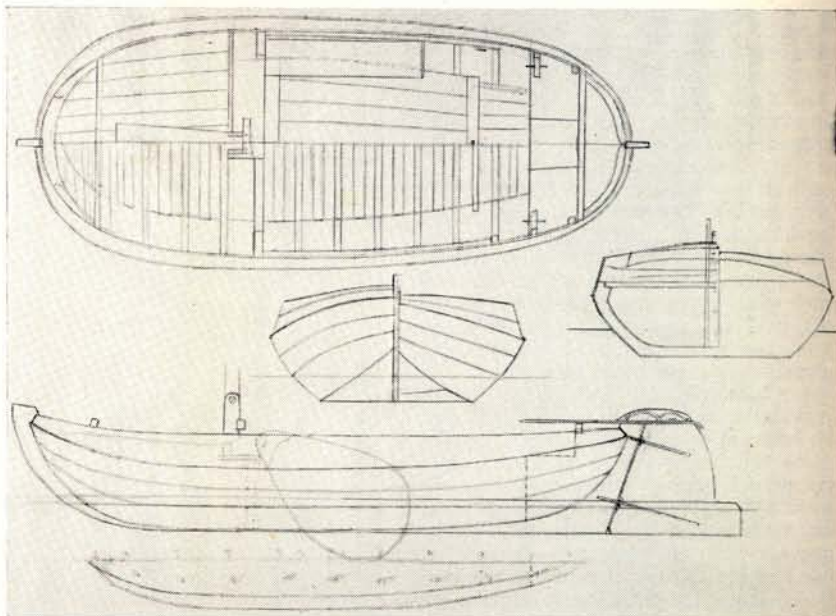
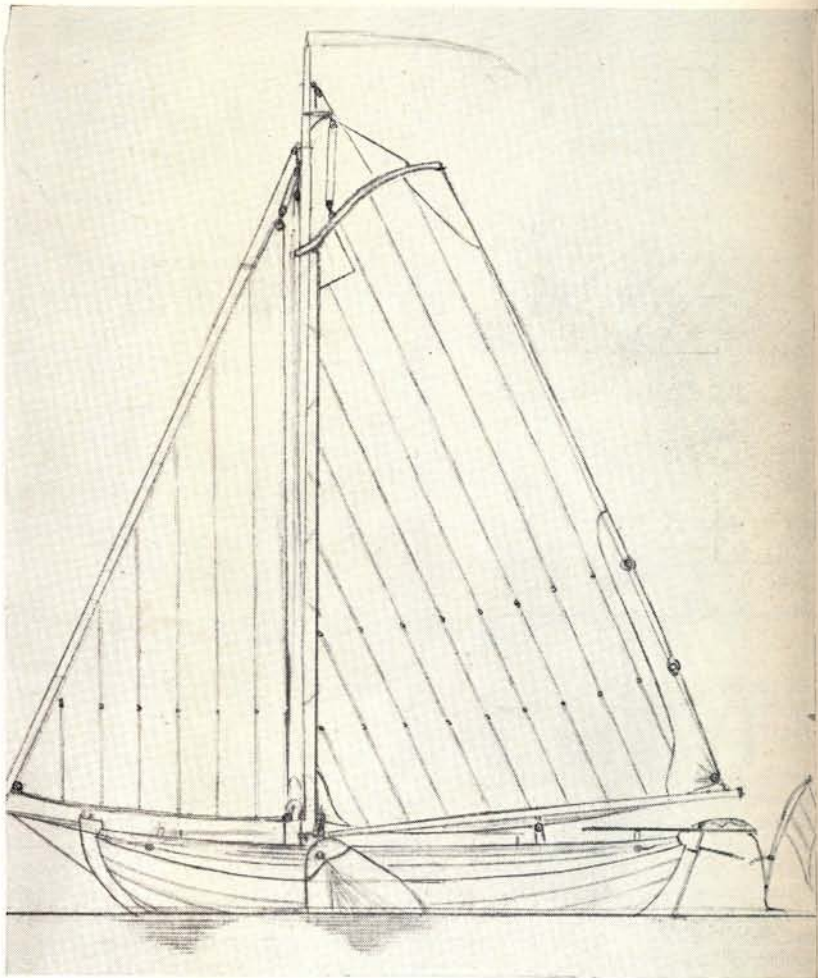
Dit was het schip waarvan we hadden gedroomd, doch dat we nooit konden vinden. Toen wij 's middags naar huis gingen, hadden wij opdracht gegeven tot het bouwen van een zelfde schip.

Natuurlijk wilden we zoveel mogelijk van de bouw meemaken, aangezien deze geheel anders is dan van andere scheepstypen. Zo kunnen wij er iets over vertellen.

Om te beginnen worden de vóór- en achterstevens gezet. Hiertussen komt dan de bodem of het vlak. Dit is alles nog vrij eenvoudig, maar dan begint het. Op het vlak worden aan weerszijden de eerste boegen aangebracht. Deze bepalen de vorm van het schip. Lange duims eiken delen, die minstens 3 tot 4 jaren op de werf hebben gelegen teneinde goed droog te zijn, worden door middel van een strouvuur verwarmd. Om het hout niet te verbranden wordt het steeds bevochtigd met een natte lap. Wanneer het hout nu goed is doorverwarmd, na circa 20 tot 30 minuten, is het gereed voor het buigen. Dit geschiedt op het oog en vrijwel zonder mallen. Alleen de hoofd-afmetingen worden vastgesteld. De vorm ontstaat pas tijdens het bouwen. Op deze

eerste boegen worden de tweede en de derde gezet en met behulp van klampjes voorlopig gehecht. Zijn de boegen gereed,

dan wordt het hoofdspant bevestigd en tevens de mastdoft van 4 cm dik eikehout aangebracht. Deze mastbank moet



Tjotter, bouw De Jong te Heeg, schaal 1 : 60. Lengte over de stevens 4.90 m, breedte zonder zwaarden 1.97 m, diepgang romp 0.25 m, zeiloppervlak 17 m², grootzeil 11 m², fok 6 m², lengte mast 7.10 m, grootste doorsnede 0.105 m.



Drie boegen zijn op het vlak aangebracht en met klampjes aan de buitenkant gehecht. Het hoofdspant is reeds op zijn plaats. Duidelijk is nog te zien hoe de achtersteven is gezet; geschoord tegen vloer en zoldering. Met krijt is de plaats aangegeven, waar de inhouten zullen komen.



Het model is gereed. Het boeisel is aangebracht, evenals achterplecht, mastbank en mastkoker. De inhouten zijn bevestigd op de losse bovenkanten na. De boot wijst met de voorsteven naar de deur, waardoor ze straks te water zal worden gelaten. Zo behoort het bij deze scheepjes.

zeer sterk zijn, om voldoende steun te kunnen geven aan de ongestaagde mast. Boven op de boegen wordt tenslotte het boeisel gemaakt, waarmee de vorm van het schip gereed is. Eerst nu worden alle

inhouten aangebracht benevens de achterbank zodat er verband in komt. Dan gaat het scheepje op zijn kant en worden aan één zijde de klampjes weggehaald, opdat de romp kan worden gladgeschaafd. Nu worden de krullen en groeven in het boeisel gesneden.

Op ons uitdrukkelijk verzoek kregen we een voordek. Dit wijkt wel af van het oorspronkelijke model, doch wij stelden hier bijzonder veel prijs op en hebben er steeds veel gemak van.

Van de zwaarden worden de hoofdafmetingen geschat, hetgeen achteraf precies juist bleek, en vervolgens met een krijtje op een paar aan elkaar gelijmde delen getekend. Zelfs de draaipunten van de zwaarden worden op het oog bepaald en hier mankeert evenmin iets aan. Je hebt er oog op of je hebt het niet! Dat het roer ook op dezelfde wijze uit het hoofd wordt getekend zal wel geen verwondering wekken.

Nadat de mast en de giek van Riga dennen zijn gemaakt, gaat de boot voor het eerst naar buiten, waar de mast overeind kan worden gezet en dan komt de zeilmaker om het tuig op te meten. Daar deze scheepjes niet volgens vaste maten zijn gemaakt en dus steeds iets verschillen, moet ook het zeil telkens worden aangemeten.

Vervolgens worden de bedelbalken versierd en al het ijzerwerk aangebracht, dat door broer H. de Jong is gemaakt, zoals botteloef, vingerlingen, scepters, hanepoot en beslag op de zwaarden en bedelbalken.

Tenslotte komen nog de klapbanken en buikdenningen aan de beurt en de zaak is gereed, nadat alles 6 tot 7 maal gelakt en geschuurd is.

Het is jammer, dat er nog maar één werf is die deze scheepjes maakt. Erger



Gezicht op de voorsteven. De romp is geheel glad geschaafd, de naden zijn gebreeuwd en gedeeltelijk afgewerkt. Groeven in het boeisel zijn getrokken en de bedelbalken zijn aangebracht.



Voor de eerste maal in het water. Alles zit er nu aan.

is het evenwel, dat zelfs deze werf er nog veel te weinig bouwt. Is dit onbekendheid? Dan is men nu op de hoogte. Wees niet bang voor de prijs, ga eens informeren. Het zal best meevallen. Wij hebben er alweer de eerste zomer mee achter de rug en kunnen gerust zeggen, dat het scheepje in alle opzichten aan onze verwachtingen heeft beantwoord. v. K.