

# Het bewogen bestaan van de boeier „t

## Restauratie

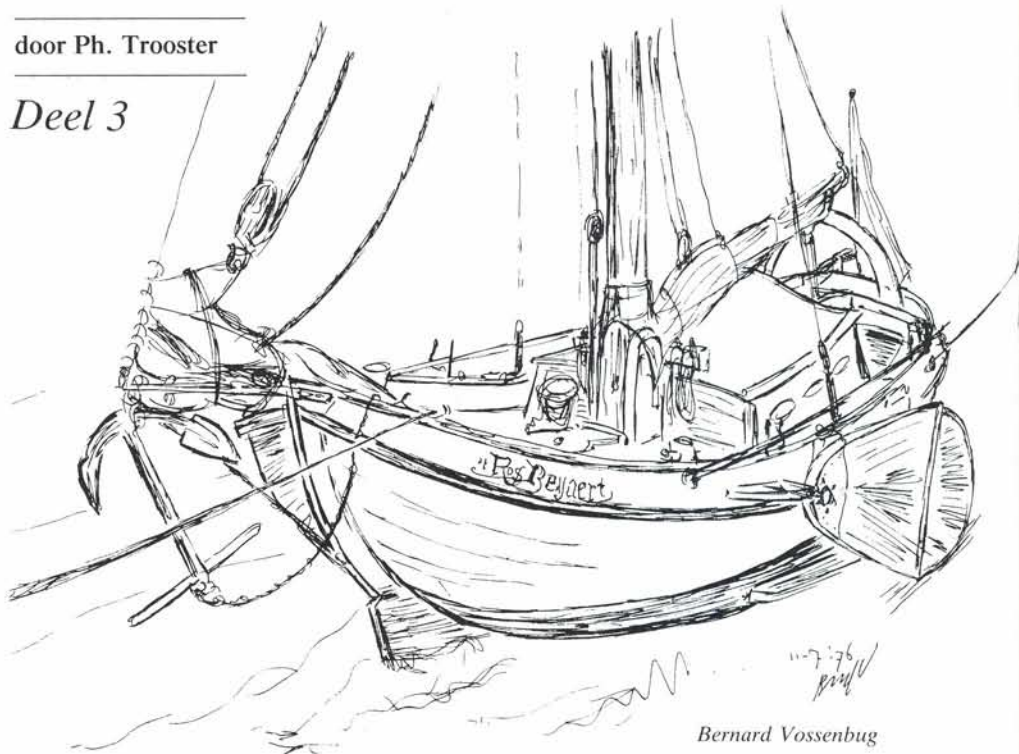
Intussen is het scheepje zeventig jaar oud geworden, het onderhoud werd bemoeilijkt door roesttraantjes die ondanks alle krabben en schuren toch weer door de verf heenkwamen en de eigenaar werd ook ouder en had op z'n zestigste nou niet meer zoveel animo om steeds weer „traantjes” te moeten drogen. Na veel vijven en zessen, praten en vragen, werd besloten tot een grondige restauratie. Die zou bestaan uit het vervangen van het gehele dek, het dichtlassen van de stuizen en de berghouten van onder en van boven, en het repareren van enkele slechte plekken.

Door beëindiging van onze 125 jaar oude houthandel, kregen wij in 1983 de beschikking over de ruimte in de verlaten houtloods om het schip onderdak te brengen en daar grondig aan te pakken. Op twee naast elkaar gekoppelde Spijkstaal-wagentjes werd het schip geplaatst door de loskraan van IJzerleeuw bv. te Zwolle en achter de heftruck aan werd het schip over 300 meter naar het onderdak gereden. Daar heeft Henk van der Kolk van de firma Van der Kolk & Hartman uit Hasselt met behulp van de schipper in een periode van weken de zaak geklaard. De houten roef werd voorzichtig van het dek gebrand, de oude dekken er uitgebrand en daarna werd het schip geheel gestraald tot er een grijs hulkje overbleef wat tengevolge van de „bestraling” geen mankement verborgen kon houden. Henk van der Kolk werd naarmate de herstelwerkzaamheden vorderden, steeds enthousiaster en soms zelfs lyrisch in zijn uitlatingen over het mooie werk aan dit scheepje; zulk mooi werk zou hij nooit meer tegenkomen!

Er waren ingewikkelde klusjes bij. Vooral bij de stuizen waar het voordek in zijn opgaande lijn het klinkwerk van de stuis en dat van de hechting van boeisel op de huid kruiste: je kon naar buiten kijken! Ook het neusje waar steven, dek en stuizen elkaar ontmoeten bleek hard aan reparatie toe te zijn.

door Ph. Trooster

## Deel 3



Bernard Vossenbug

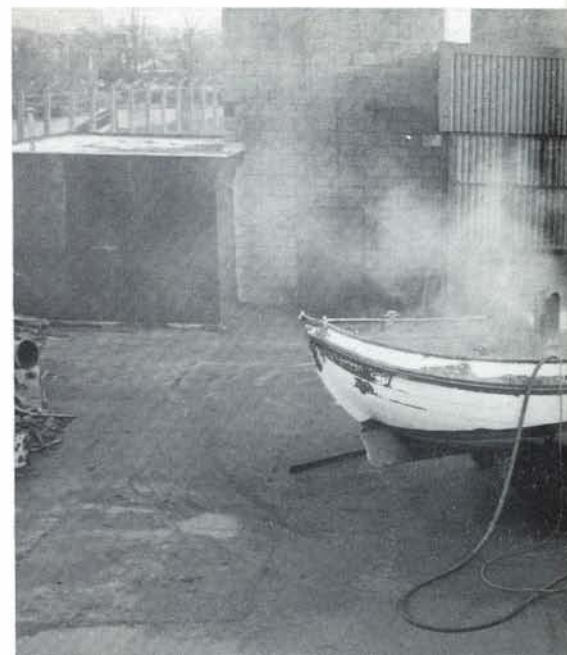
Naarmate er meer mankementen voor de dag kwamen voelden wij ons gesteerd in het voornemen om het trouwe schip weer een verjongingskuur te geven. Om de buikdenning een goede aansluiting te geven was op het vlak in de kimmén beton aangebracht met een sponning voor de buikdenningdikte. Toen daar wat van weggeslagen moest worden vanwege de verplaatsing van het achterschot, bleek beton een garantie te bieden voor behoud van het staal, het kwam er blank en gaaf onder vandaan. De lasnaden welke de voormalige klinknagels vervingen werden zorgvuldig weggeslepen en de nagelkoppen werden er weer opgelast. Het is zo zorgvuldig en deskundig gegaan dat we nu helaas niet meer kunnen laten zien wat er allemaal is gedaan.

Na rijp beraad werd ook besloten tot een nieuwe motor ter vervanging van onze 24 jaar oude Albin 021-methandstart. Het werd een Mitsubishi van 15 pk met koeling via pijpen die door het vlak langs de scheg werden aangebracht. We hadden nu een machine met startmotor en geen vuil

koelwater meer, maar we waren ons „koelkeldertje” kwijt onder de denning van de kuip, want die ruimte wordt nu verwarmd door de koelpijpen.

## Nieuw houtwerk

In de 38 jaar dat wij op het scheepje voeren zijn er tweemaal nieuwe zwaarden en roer aangekomen; de mast is vervangen door een mast van het bol-schip van Roelof Kruizinga, de Ideaal.



Het kale schip. De zandstraler is aan het werk.

# Ros Beyaert''

Oorspronkelijk was de mast gekocht in 1959 voor f 60,— als reserve, maar, de mastenmaker in Zwartsluis die de oude mast als model had geleend, heeft tot onze grote woede en ergernis de top van de oude mast afgezaagd omdat men wegens de lange tijd na de afspraak niet meer goed wist wat de oorspronkelijke opdracht was!

De strijklampen van de zwaarden zijn tweemaal vernieuwd, de eerste keer op aanraden van dhr. J. K. Gipon die voor in de vijftiger jaren de boeier van ons

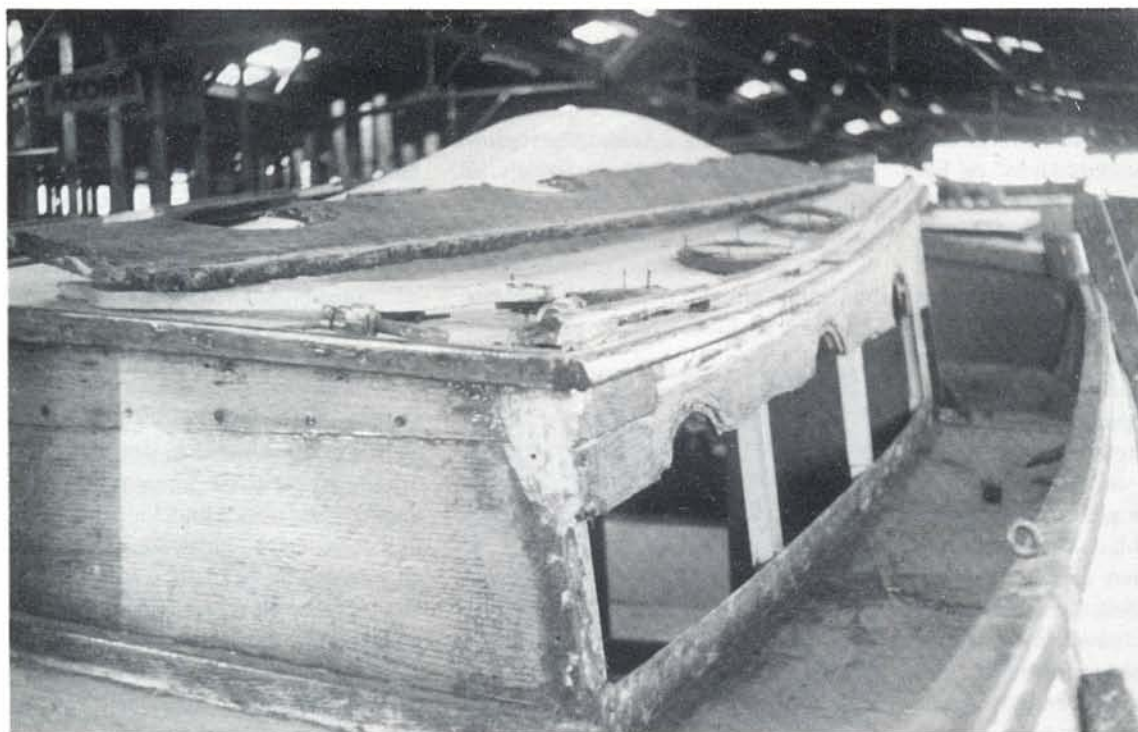
had gehoord en (hoe kun je anders van hem verwachten?) een vriendelijke brief met raadgevingen stuurde naar aanleiding van zijn bevindingen tijdens de vaart. Zijn duidelijk van maten voorziene aanwijzingen, blijken in de praktijk uitstekend te voldoen.

We zijn trouwens veel mensen dank verschuldigd voor de goede raad en trouwe hulp bij het onderhoud en de vaart met ons schip. We noemen er enkele vanuit de oude vertrouwde zeilvaarders onder de schippers vanuit de

jaren '50 tot '75: Roelof Kruizinga van de Ideaal, Meine de Vries van de Nieuwe Zorg, Geert Seinen van de Rehoboth, Willem Meyer van de Immanuel en Gerrit Klein van de Jentje.

## *Het varen zelf*

Na de voorgeschiedenis wat uitvoerig te hebben weergegeven, stuit ik op een zeer moeilijke opgave: Hoe verhaal ik 38 jaren varen op mijn/ons scheepje „t Ros Beyaert''. Journaals hielden wij



*Het onderste deel van de kajuitopbouw was wegneembaar om onderhoud aan de opstaande rand van het stalen gangboord te kunnen plegen.*

*Het gevolg van een aanvaring die het schip opliep toen we het verhuurd hadden.*



niet bij, wel een fotoboek en soms verslagen die geen nautische pretentie hebben maar waarmee onze herinnering wordt gesteund om de sfeer terug te roepen.

Toch wil ik een poging wagen om een indruk te geven van, ik zou zeggen de drie fasen van onze vaargeschiedenissen. Fase een loopt van 1948 tot 1955, de tijd voordat er kinderen kwamen. Fase twee, is de tijd van 1955 tot ongeveer 1969, waarin de kinderen „groot” werden. Fase drie wordt ingeluid door de wens van de beide oudste kinderen om te kamperen op Schiermonnikoog, met „t Ros Beyaert” als moederschip in de haven. Zij kenmerkt zich nu door het overleg gedurende de laatste jaren tussen ouders en kinderen, wie er wanneer met de boot op vakantie zullen gaan.

In de eerste fase was de ontmoeting van 't Ros (met een goed „gedrenkte” bemanning) en de „Piet Hein” op het Sneekermeer en staaltje van overmoedig gedrag van de bemanning, gepaard aan een proeve van bekwaamheid van ons scheepje. Oog in oog met het Oranjehuis, meenden wij bij Prins Bernhard toch enige ontzetting te bemerken over deze dichte toenadering terwijl Prinsesje Beatrix onze verrichtingen met belangstelling volgde. Later, als de voorkeur van Prinses Beatrix naar een rond- en platbodemd uitgaat, denk je wel eens dat die ontmoeting met ons Ros Beyaert daar iets aan bijgedragen kan hebben. De manoeuvres tussen Rijkspolitieboten en de talloze zeil- en motorjachten rond de Piet Hein waren schandalig riskant en uit oogpunt van goed zeemanschap geheel onnodig en dus niet aanvaardbaar, maar ja...

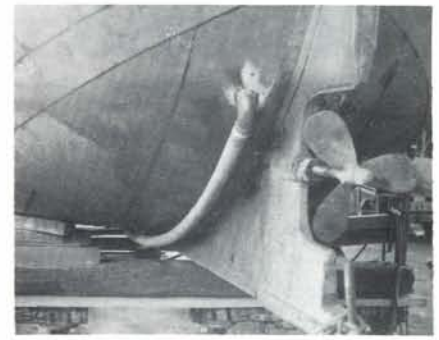
Vanuit die stemming bereikten wij een dag later Stavoren. Daar werden ons twee Staverse jollen aangeboden in ruil voor ons schip. Wij sloegen beleefd af. Op onze vraag of we, het was acht uur 's avonds, nog naar Enkhuizen konden zeilen, kregen we een bemoedigend antwoord met een uiteenzetting over de vuren en de havenlichten en bij het advies om een reefje te zetten de, toen nog, daadwerkelijke hulp. Die nachtelijke overtocht, met een lopende westenwind kracht 4-5, is alle zeven opvarenden als een monument bijgebleven: met een goed schip kon je wat! De

38

*Het casco kan weer een schip worden.*

vloeiende deining van het schip door wind en golven gaf ieder een gevoel van veiligheid in een cadans van opwindend soepele bewegingen.

Met praktisch dezelfde bemanning, waaronder steeds één vrouw, werd in 1949 een bezoek gebracht aan Harlingen en daar advies ingewonnen bij het Loodswezen over een tocht naar Terschelling. We kregen sterk de indruk dat men daar het schip in de vraagstelling hoger waardeerde dan de opvarenden. De tocht werd in verband met het tij in de namiddag begonnen, om tegen vallend donker ter hoogte van de Griend te ankeren. We zouden de volgende morgen om 4.30 uur met uitgaand tij weer starten, maar we versliepen ons tot 6 uur en kregen het bij de Westmeep in de vloed. Wij zijn toen maar via het Oosterom naar 't Schuientengat gevaren en kwamen daar tegen twee uur aan, zo doodmoe dat sommigen van mening waren dat het al avond was. Ons verblijf duurde maar kort want toen een onzer zo verstandig was om de volgende morgen het weerbericht van 6.40 uur te beluisteren bleek dat we bij een langer verblijf wel



*Ten behoeve van de nieuwe motor werd een gesloten koelsysteem met een pijp buitenom aangebracht.*

eens in een stevige depressie konden belanden. Dus haastig zeil gemaakt en met een weldadige noordenwind 3 tot 4 onder een stralende zon naar Kornwerderzand gekoerst en vandaar naar Hindeloopen waar we veel belangstelling ondervonden voor ons scheepje van de visserlui die in hun keetjes aan de haven de laatste hand legden aan de voorbereidingsen voor de vangst van de volgende morgen-vroeg. We waren het enige „jacht” in de haven en sommigen waren tot bij het vrouwvolk op de dijk nog een element waaraan je aandacht kon besteden.

De dag daarop was het dicht van mist en toen we tenslotte om één uur 's middags vertrokken, zagen we na 10 minuten al geen Hindeloopen meer! Een plotseling toenemende wind deed ons afzien van het voornemen om via Urk naar Zwolle te varen en we konden nog zonder moeite Stavoren binnen vallen. Hoe krachtig de wind was geworden weet ik niet meer, maar wel dat we om 4 uur naar binnen zijn geschut en 's avonds om 8 uur vastmaakten in Echtenerbrug, 40 km verderop.