



Cees Droste (Foto Theo Kampa)

Cees Droste: “Ik word heel poestig als iemand de kantjes eraf loopt”

Tekst: Theokampa@kampai.nl

Een halve eeuw is zijn uitzicht de haven van Hoorn geweest. Hij is er geboren en heeft er tot zijn tweeënvijftigste gewerkt. Cees Droste, houtenscheppenbouwer, zat als klein jochie al te rommelen aan de waterkant. Van een oom kreeg hij een bootje, hij bouwde een kano en als schooljongetje handelde hij al in bootjes. Na de ambachtschool bezocht hij de HBS en kreeg tekenles van Peter Dorleijn, die in zijn vrije uren de botter MK 63 opknapte. Al gauw timmerde hij mee en bracht hij meer tijd door met de zaag en de schaaf dan boven zijn studieboeken. Hij bouwde een sloepje en leerde de fijne knepen van het vak en de liefde voor houten schepen van Piet Dekker uit Kortenhoeve. Op 20 maart 1972 trouwde hij met Liesbeth, zijn steun en toeverlaat, en begon voor zichzelf te werken. Hij startte met reparaties aan houten schepen.

Ik heb de bottereigenaren en natuurlijk ook de anderen met hun blazers, Staverse jollen, pluten, Wieringeraken en noem maar op altijd bewonderd omdat ze hun varende monumenten hoofdzakelijk zonder subsidies hebben opgeknapte en in stand hebben gehouden. Heb jij veel aan die schepen gewerkt?

“Wij hadden continu rond de twintig schepen

in onderhoud. Voordat we een werf met een helling begonnen, opereerden we vanuit onze tjalk *Lentement en Avant*. Het was een woon-werkschip dat midden in Hoorn aan de loskade lag. Wanneer bij een botter een voor- of achterschip moest worden vernieuwd, kwamen er twee kraanwagens om het schip op de kade te zetten. Soms stonden er wel twee schepen

achter elkaar. We vroegen het altijd netjes aan de politie en ik denk achteraf dat zij dachten dat wij wel toestemming hadden van de gemeente. Tien jaar hebben we zo gewerkt. De stapels hout lagen gewoon op de kade en er is nooit één plank gestolen. Ook is er op één keer na, ‘de kleine kan niet slapen’, nooit geklaagd. In 1982 hebben we in de Karperkuil een werf met twee hellingen opgezet.”

Argeloos zeg je ‘achterschip vernieuwen’, maar hoe kwam je aan de kennis om het goed uit te voeren?

“Ik had het geluk dat in die tijd veel bidders nog origineel waren. Er was nog niet door amateurs aan getimmerd. Elk schip dat in het begin bij ons kwam, was voor mij lesmateriaal. Als je maar goed kijkt, weet je op een gegeven moment hoe een dergelijk schip in elkaar zit. Ik heb me in de constructie verdiept en ben toen in het diepe gesprongen.”

Heb je altijd goed werk gehad op je werf?

“Vanaf het begin heeft ons bedrijf gelopen als een trein. Op een gegeven moment had ik vijftien man aan het werk. Ik liep maar rond te rennen om iedereen van materiaal te voorzien. Zat dagen op kantoor en in de auto en kwam zelf niet meer aan timmeren toe. Langzaam kwam ik tot bezinning en begreep dat ‘small is beautiful’. Jammer genoeg kwamen we in een conflictsituatie met mannen van de gemeente. Ze kwamen bij ons en vertelden dat ze op onze plek wilden bouwen. Oké, dan moet je de portemonnee trekken. Nee, ze

begonnen de milieuwetten aan te knijpen en bleven zeuren over onbelangrijke zaken. Het werd een slang in het paradijs. Er is een vies spel met ons gespeeld en dat heeft jarenlang doorgeëmmert. Daar word je niet vrolijk van. Hoewel we tot bij de Raad van State het gelijk aan onze kant kregen, waren we het zo spuugzat dat we de hele boel in 1999 aan een projectontwikkelaar hebben verkocht. Met de gemeente wilden we niets meer te maken hebben. Zo erg was het.”

Toen de grote droom, een nieuw bestaan in Frankrijk?

“We stonden met de koffers in de hand om voorgoed naar Frankrijk te gaan, toen Gerrit Zomer van de Stichting Behoud Hoogaars (SBH) belde. Hij vroeg of ik trek had om de hoogaars *Alcyon* te restaureren en of we bezwaar hadden als er nog een scheepstimmerman bij kwam. Dat bleek Peter Schouten te zijn, die net als ik bij Piet Dekker had gewerkt. Vreemd genoeg kenden we elkaar niet. Gezamenlijk zijn we met het SBH-bestuur gaan praten. Het klikte, ik zag de uitdaging ervan en zei ‘ja’. Liesbeth en ik hebben nog een nachtje de begroting doorgerekend en een stappenplan gemaakt, want dat moest snel naar een instantie voor de gewenste dukaten. Wel zijn we nog een half jaartje naar ons huis in Frankrijk geweest om ons weer een beetje bij elkaar te rapen, want de hele toestand met de gemeente had er wel ingehakt. Toen we terug kwamen, was Peter Schouten alvast begonnen. Na een tijdje in Zeeland te hebben rondgeneusd, hebben we een huis in Baarland gekocht en namen de nieuwe droom mee.”

Peter en jij, twee kapiteins op één schip, hoe ging dat?

“Geweldig. Nooit is er enige competitie tussen ons geweest. Hij had zes vrijwilligers onder zijn hoede en ik ook. Het was heel relaxed werken.”

Zijn die vrijwilligers super-amateurs of mensen die al wat kunnen?

“Je hebt er enorme klunzen bij en mensen die echt wat in hun mars hebben. Nu is het de kunst om zo’n kluns het idee te geven dat hij ook wat in zijn mars heeft en dan is hij heel goed bruikbaar.”

Hoe ging dat in het begin? Je wist veel van botters, maar hoogaarzen had je niet veel gezien.

“Ik moest me erg inwerken om die kennis te krijgen. Buiten de vormgeving is ook de bouw anders. In wezen zijn het slappere schepen. De spanten staan veel verder uit elkaar. Bij het bovenste onderbord loopt rondom nog een dubbeling waar het boeisel tegenaan zit. Je



De TH 49 in restauratiefase in de Timmerfabriek in Vlissingen. (Foto Wim de Bruijn)

ziet dat een hoogaars echt een ouder type is dan de botter. De echte oude hoogaarzen zijn volledig plat vanonder. Zij hebben geen opgebrand vlak. Dat waren dan ook bepaald geen snelle zeilers. De Zeeuwen zagen dat de scheepstypen uit het noorden sneller zeilden. Maar die hadden wel een opgebrand vlak. Toen zij het vlak ook ronder maakten, werden ze inderdaad sneller. Ik denk dat het hier door al de eilanden een geïsoleerd gebied is geweest, waardoor moderne aanpassingen maar langzaam doordrongen.

Na de *Alcyon* vroeg de stichting of ik de hoogaars *YE 36* onder handen wilde nemen. Het schip was in het verleden ondeskundig gerestaureerd. Hoogaarzen hebben door hun lange kop de neiging door te zakken, een kattenrug te krijgen. Bij de *YE 36* hadden ze om dat te voorkomen een kielbalk met grote bouten aan het vlak vastgezet. (Normaal gesproken heeft dit scheepstype geen kielbalk.) Ik heb toen gevraagd of het niet verstandiger was om het schip eens goed aan te pakken. Na het

akkoord heb ik de kielbalk doorgezaagd, het boeisel eraf gehaald en met autokrikken het vlak weer in model geperst. Het boeisel hebben we vernieuwd en toen had het schip weer zijn oude vorm.”

Lachend vertelt hij dat bij het slopen de spanten spontaan omlaag vielen, omdat ze nergens aan vast bleken te zitten. “Ja, je kunt vreemde avonturen meemaken”, voegt hij er ten overvloede nog aan toe.

In dit voorjaar ging de TH 49 te water, een hengst gebouwd voor de visserij in 1908 bij Verzas. Ben je daar nog voor verrassingen komen te staan?

“Nee, het was simpel. Alles moest vernieuwd worden. Het schip was ver heen. Ik kende het al, omdat het ooit bij mij in Hoorn was geweest en toen was er al geen eer meer aan te behalen. De toenmalige eigenaar dacht dat ik hem besodemieterde. Ik had het schip de helling opgetrokken en een knecht van me was met een bokkepoot aan het teren en stak

op een gegeven moment dwars door de huid. Daar heb ik toen een plaatje hout opgezet. De eigenaar wilde er nieuwe gangen in hebben. Waanzin, want de spanten er achter waren verrot. Jaren later stond het schip in Kats in een stalen korset met een bord erop: Niet hieronder lopen! Toen heeft de stichting het schip gekocht en hebben we er compleet nieuw schip van gemaakt.”

Geen tegenvallers?

“Niet echt. Je moet ruim begroten. Dat klinkt voor de belastingbetaler misschien wat hard, maar als het half wordt gedaan, wordt het later veel duurder en dan is het moeilijk geld los te peuteren.”

Bouwtechnisch niet ingewikkeld?

“De gangen van een hengst worden in de kont niet alleen sterk gekromd, maar ze worden ook nog erg gewrongen, getordeerd. Niet eenvoudig om te doen.”

De schepen zijn klaar, het is feest. De autoriteiten nippen aan de champagne, de fanfare speelt, er wordt mooi gesproken, de rondvaart is een succes. Zulke schepen vragen veel onderhoud. Wanneer dat wordt vergeten, ligt een dergelijk schip over tien jaar verloren in een hoek van de haven. De enthousiaste autoriteiten van toen zijn dan enthousiast over iets anders geworden en de vrijwilligers te oud. Of zie ik het te somber?

“Ik denk dat het met de Hoogaarzen wel mee zal vallen. De Stichting Behoud Hoogaars is een hechte club.”

Veel mannen met grijs haar?

“Ja, helaas wel. Als je ziet wat voor kapitaal aan een dergelijk schip is verspijkerd en als het over tien jaar in een vergeten hoek ligt, dan ziet het er niet meer uit. Daarom ben ik een voorstander van één aanspreekpunt waar een hechte organisatie kennis en documentatie verzamelt. Een plek van waaruit de schepen in de gaten worden gehouden. Zoiets moet er komen. Het is waanzin dat bij elk eenmalig project het wiel opnieuw moet worden uitgevonden. Bovendien kost het ook meer.”

Dat vind ik droevig want het zijn belastingcenten.
“Een goede reden om met die centen iets goeds te doen. Veeg al het geld uit Brussel en van de provincie bij elkaar en start één houtbouwcentrum voor de hele Delta, Belgen en Hollanders samen - waarom niet? Willen we ons varend erfgoed over 100 jaar nog op het water hebben, dan denk ik dat we aan een jongere generatie moeten doorgeven hoe het is gemaakt en hoe het onderhouden moet worden. Je kunt ook zeggen, we doen er niks meer



aan en vergeten die hele cultuur. Je kunt een oud schip ook op het droge zetten, dan kun je hem over 100 jaar nog bekijken. Het is maar net hoe je het invult. Ik ben voor het varende schip. Ook het ambacht moet blijven bestaan. Een timmermansleerling moet goed leren omgaan met de hamer en schaaf. Ik moet er niet aan denken dat het vak van houten scheepsbouwer helemaal verdwijnt. Natuurlijk kun je niet véél jongeren voor het vak opleiden. Toch moet het mogelijk zijn om op één plek iets op te zetten waar jongens een goede en gedegen vakopleiding krijgen. En misschien gaan we met mijn gedroomde centrum gewoon een werf opzetten. Niet één zoals vroeger, maar in een aluminium rechte doos aan een kade waar op commerciële wijze aan houten schepen wordt gewerkt. Onze

De TH 49 na restauratie klaar voor de tewaterlating.

Onder: Het specifieke achterschip van de hengst.

opvolgers mogen geen subsidiejunks worden. Mijn leven lang heb ik liefde voor het vak gehad en toch heb ik het altijd als een commerciële bezigheid gezien. Voor een interieur in een motorkruiser of jacht trok ik mijn neus niet op. Op mijn werf in Hoorn konden we echt niet leven van het werk aan bidders.”

Hoe ging het met de acceptatie bij de Belgen in Rupelmonde?

“Ga er maar vanuit dat veel Belgen de pest hebben aan Hollanders. Ik vertelde ze dat ik een geboren Westfries ben en dat Holland tussen



West-Friesland en België ligt. Natuurlijk moest ik een paar hobbels nemen. Op een gegeven moment had ik dingen nodig. Ik ben met mijn Hollandse instelling - ik wil zus en zo - naar de burgemeester gegaan. De toezegging kreeg ik, maar er gebeurde helemaal niks. Via, via hoorde ik dat ik een dikke nek had. De volgende stap die ik heb gezet, is met een belangrijke figuur van het gemeentehuis het café induiken en mijn dikke nek intrekken. Zo is het toch nog goed gekomen.”

Word je wel eens kwaad?

“Niet gauw, want kwaad zijn lost niks op. Wel kan ik heel poestig worden als ik merk dat iemand de kantjes eraf loopt en iets niet naar mijn zin loopt. Dan gooi ik me er volledig in en ga ik voor twee man tegelijk werken. Dom, dom, dom, want daar heb ik alleen mezelf mee. Meestal laat ik het echter niet zover komen. Wanneer ik voel dat er iets gaat zweren, zet ik gelijk het mes er in.”

Wat is je grootste angst?

“Dat ik niet meer zou kunnen werken. Niet meer bij mijn vak betrokken zou zijn en achter de geraniums moet zitten. Een lang verblijf in Frankrijk heeft mijn ogen wel geopend. Ik begon mij te vervelen. Een verbouwinkje voor een Hollander die met spullen van de Gamma aankwam, maakte me niet gelukkig. Schoenmaker blijft bij je leest, dacht ik. Bootjes bouwen is leuk, al het andere ligt me niet.”

Weet je wat je beste eigenschap is?

“Ik kan mensen goed aan het werk krijgen. Ik probeer het beste uit mensen te halen en dat lukt meestal wel.”

Dat klinkt als Johan Cruïff die zegt dat de beperkte speler met een optimaal rendement het maximale uit zijn carrière kan halen.

“In Rupelmonde ging het om vrijwilligers van de Stichting Tolerant samen met een kleinschalig werklozenproject van de Stichting Steenschuit. Dit ging in het begin niet altijd even soepel. Men keek een beetje de kat uit de boom, maar dankzij hun begeleider, Kees Leenders, die de problemen goed aanvoelde, is er een hechte band tussen beide groepen ontstaan. Op het eind was het zover dat ze hun vakantie verzetten om het schip, ‘hun schip’, op tijd klaar te krijgen. Dan stikken ze toch van motivatie en halen er toch het maximale voor zichzelf uit. Drie zijn zelfs voor het schip klaar was al in het bedrijfsleven terecht gekomen.”

Ken je het gevoel van voldoening?

“Nou en of! Eén van de dingen waar ik echt van genoot was als ik op de eerste etage van



De TH 49 ligt weer in het water. Let op de stuurkuip en het dekje ervoor. (Foto Wim de Bruijn)

de timmerfabriek in Vlissingen liep en het dek nog niet in het schip lag. Wanneer ik na het werk met een biertje in mijn hand naar beneden stond te kijken, voelde ik de voldoening door mijn lijf stromen. Een schip in aanbouw zonder dek is echt schitterend.”

Je eerste klus in Zeeland was de hoogaars Alcyon voor de Stichting Behoud Hoogaars. Er ligt een wrak. Hoe begin je nu aan zo'n klus?

“Op papier kun je een goed plan maken. Zolang duurt het casco, zolang het aftimmeren, zoveel hout hebben we nodig. Maar als je het met je handen moet uitvoeren, zet je verstand dan maar op nul. In de beginfase van een restauratie moet je niet aan het eind denken. Ook niet als je dertig kuub hout ziet liggen, dat verwerkt moet worden. Ze kunnen je toch gelijk opbergen als je er aan gaat denken dat je die hoge stapels allemaal nog door je handen moet krijgen. Je moet geduld opbrengen en stomweg door blijven werken. Een andere oplossing is er niet. Er komt een moment dat je het licht ziet en ervaart dat het zin heeft wat je aan het doen bent; er komt een schip te voorschijn.”

Hoe weet je dat je er twee jaar over gaat doen en wat het kost?

“Ik heb mazzel gehad met mijn eerste restauratie van de botter VN 66. Van begroten wist ik nog niks. De eigenaar vroeg of ik het voorschip wilde vernieuwen. Ik was net van plan om voor mezelf te beginnen en dat was een mooie aanleiding om op eigen poten te gaan staan. Ik vroeg aan hem wat het achterschip had gekost. Ik weet niet meer het precieze bedrag, maar zeg 20.000 gulden. Ik heb het

schip bekeken en zag dat in het achterschip minder hout zat dan in het voorschip. Ik kreeg de klus voor 30.000 gulden. Ik heb het schip op de wal gezet en ben aan de gang gegaan. Toen de klus was geklaard, wist ik hoeveel uur er in zat om een spant te maken en hoeveel hout ik daarvoor gebruikte. Al die gegevens schreef ik in een schriftje. Op een bepaald moment had ik zo een heel overzicht van diverse werkzaamheden aan een schip. Wanneer iemand komt voor een restauratie dan tel ik 1, 2, 3, 4, 5, 6 spanten maal zoveel uur. Je telt de uren van het andere werk en het hout daarbij op en je weet hoelang je erover doet en wat het kost. Zo ingewikkeld is het dan niet meer. Veel complexer is het om ergens een gang in te zetten of een paar rotte spanten te vervangen. Zodra je het opentrekt, komt er meestal wel wat bij. Wanneer je een schip op de helling krijgt voor een nieuwe gang, kun je niet zeggen of de spanten die er achter zitten goed zijn of kuis verrot. Zulke klussen zijn bijna niet te begroten. Bovendien krijg je met de oer-Hollandse eigenschap te maken om voor een dubbeltje op de eerste rang te willen zitten. Ook daar moet je mee leren omgaan.

Wat doe je op het ogenblik?

“We hebben in september D'en Bruijnen opgeleverd. Nu houd ik me bezig met allerlei advieswerk onder andere bij de bouw van de Zeeuwse Schouw in Goes en een beetje met de Meermanwerf in Arnemuiden. Ik wil meer in het advies en wel wat meewerken, maar het lijf wordt zo nu en dan opstandig. Wanneer ik nu een vlak moet breeuwen, kom ik er stuk onder vandaan. Ach ja, als het getij verloopt, verzet men de bakens.”