

**DE GRUNDEL**

**"WINDEKIND"**

**1932 - 1992**

Barneveld, 13 juni 1992.

Inhoudsopgave Pag.

1.	Hoe een verregende verjaardag een monument kan opleveren.	2
2.	Wie of wat is deze grundel?	4
3.	De ervaringen van Bein Brandsma.	8
4.	De ervaringen van twee hobbyisten	11
5.	Conclusie en samenvatting	19

Bijlagen:

1. Kopie van deel van werfboek Huisman Ronduite 1932

### **Hoe een verregende verjaardag een monument kan opleveren.**

Op 8 augustus 1989 wordt in Teroele (Friesland) bij de ligplaats van de Enkhuizer bol van Riet en Henk de Graaf de verjaardag van de schippersvrouw gevierd. Het is vakantietijd en de ruimte op een schip met de afmeting van 7,00 meter is dusdanig beperkt dat de gasten niet allen tegelijk binnen kunnen zijn. Gelukkig kan mede gebruik worden gemaakt van het appartement van hun vrienden Lia en Jaap van Maren.

Dan breekt 's middags een dusdanige hoosbui los dat de voorgenomen activiteiten drastisch bekort moeten worden. Reden voor de vier genoemden om hun troost te zoeken in Sneek: de dames in het winkelcentrum en de heren bij een scheepsmakelaar. Bij de laatstgenoemde zou een "leuke grundel liggen, een opknappertje voor een redelijke prijs".

Dat het inderdaad een "opknappertje" is blijkt bij een eerste inspectie: het gehele onderwater-schip draagt een doodshemd, het berghout is op vele plaatsen weggerot en het boeisel daaronder blijkt aangetast door het vocht. Het is een grundel met een lengte van circa 8,50 meter en een breedte van 3,00 meter; bouwjaar 1936. Benaming: "Koperwiek".

Een ding staat op voorhand vast: de uitzonderlijk fraaie lijn van het schip! Nergens staan de lijnen van het schip stil. Volgens het werfplaatje is het afkomstig van Huisman Ronduite uit Wanneperveen en is het tevens voorzien van een stamboekplaquette.

### FOTO

Op de terugweg worden plannen gesmeed voor een co-productie om het schip te gaan restaureren. Via het Stamboek van Ronde en Platbodemjachten kom je dan al gauw bij Jan Brilleman terecht. In het Stamboek staat helaas weinig geregistreerd: een vroegere naam: "Windekind", twee namen van vroegere eigenaren en een sterk afwijkende lengtemaat: 7,00 meter.

Dan wordt contact gezocht met Bein Brandsma uit Augustinusga voor een deskundig onderzoek. Dat de keuze op Bein Brandsma valt, is niet zonder reden: een vriend heeft goede ervaringen opgedaan met de restauratie van een overnaadse houten spitsgatter. Bovendien heeft de werf van Brandsma een lange traditie en een goede reputatie op het gebied van ronde en platbodems.

Het onderzoek liegt er niet om: het gehele onderwaterschip moet worden vervangen en rond het berghout moet alles worden vernieuwd. Tevens bestaat het risico dat een deel van de spanten vervangen moet worden. Besloten wordt om het geheel in een drie-jaren-project aan te pakken. Het eerste jaar de restauratie van de romp, dit uit te voeren door Brandsma. Het tweede en derde jaar zullen worden besteed aan de verdere restauratie.

De onderhandelingen verlopen vlot en leiden tot het gewenste resultaat: op 18 september 1989 zijn Henk en Jaap een monument rijker!

### Wie of wat is deze grundel?

Het verkrijgen van een oud schip geeft je hetzelfde gevoel als het sluiten van een vriendschap. Zoiets gaat verder dan alleen de buitenkant. Het gaat om de persoonlijkheid, het wezen van de ander en hoe dat karakter gevormd is.

Zo ook met een schip: wie heeft het gebouwd? Wanneer is het gebouwd? Wie is de eigenaar geweest? Wat is er mee gebeurd? Hoe .....? Vul zo verder maar in.

En dan beginnen de naspeuringen.

Er wordt een eerste contact gelegd met de familie Huisman in Vollenhove. Aan de hand van een foto herkent de heer Huisman de grundel als zijnde een schip gebouwd op de werf van zijn vader: Huisman in Ronduite.

Zoekwerk in de werfboeken levert twee grundels op:

In de eerste plaats een grundeljacht voor de heer J. Jonas, Insulindeweg 139 te Amsterdam-Oost. Het schip is geheel uitgevoerd in eiken met een vuren dek. Totale kosten f. 1.050,--. Daarbij komen de kosten van een inbouwmotor: f. 677,50.

Details: houten closet f. 35,--; watertank zonder pomp f. 10,--; tafel f. 5,--.

Omtrent de zeilen staat niets vermeld.

Het schip is gereed in maart 1932.

Latere naspeuringen zullen aantonen dat deze grundel - toen geheten "Windekind" - en de huidige "Koperwiek" een en dezelfde blijken te zijn.

In de tweede plaats een grundeljacht voor de heer B.J. van Bezooyen, p/a H. Hemmes, Insulindeweg 146 III te Amsterdam-Oost. Lengte van het schip bedraagt 7,00 meter, de breedte is 2,50 meter. De kajuit is geheel van eiken de betimmering van grenen hout. De Vries te Grouw levert grootzeil en fok (totaal oppervlakte ca. 25 m<sup>2</sup>) inclusief het touwwerk voor f. 170,--.

In eiken uitvoering kost deze grundel f. 1.300,--; in teakhout met een eiken vlak en spanten zijn de kosten f. 1.725,--. Ook dit schip staat in het werfboek van 1932.

Opmerkelijk is het feit dat twee overburen tegelijkertijd bij dezelfde scheepsbouwer eenzelfde scheepstype bestellen.

Bij nameting van de Koperwiek blijkt de lengte over de stevens 8,35 meter te zijn; dit bij een maximale breedte (over de zwaardklampen) van 2,80 meter. Dit duidt op een relatief ranke bouw.

Gesprekken met K. Roding uit Wanneperveen wijzen in eenzelfde richting. De Koperwiek is ranker dan de grundels uit het westen van het land hetgeen duidt op de hand van een punterbouwer. En dat was de heer Huisman bij uitstek. De grootte van het schip is voor hem echter verrassend; een lengte van een grundeljacht van 8,35 meter komt voor de oorlog nauwelijks voor.

Vanuit het stamboek zijn twee namen van vroegere eigenaars bekend: tot 1966 de heer E.L. Ros uit Den Haag en tot 1972 de heer G. Witteveen uit Amersfoort.

## De Grundel 'Windekind'

In een eerste gesprek met de heer G. Alblas - als zijnde de vorige eigenaar - blijkt dat het schip vroeger Windekind heeft geheten. Bovendien weet hij te vertellen dat de heer Witteveen een modezaak heeft gehad in Amersfoort en vervolgens naar Amsterdam is verhuisd. Voor Henk lijkt dit - als oud-Amersfoorter - in eerste instantie bekende kost. Helaas: allerlei naspeuringen via de gemeente Amersfoort en de Kamer van Koophandel leiden uiteindelijk tot een negatief resultaat. Contacten met verschillende leden van de familie Witteveen geven geen enkel aanknopingspunt.

Uiteindelijk heeft een van de pogingen om de heer Ros (een van de ca. 100 Ros-sen in het telefoonboek van Den Haag) te bereiken resultaat. Er wordt contact gelegd met de zoon van de vroegere eigenaar. De heer E.L. Ros blijkt helaas kort geleden te zijn overleden.

In een vervolgesprek komen een aantal feiten te voorschijn: het schip is inderdaad enkele jaren in handen geweest van de familie Ros. Bij naspeuringen van de zoon van de heer Ros komen nog enkele foto's te voorschijn.

## FOTO

Het schip bleek voor de familie Ros zeer nadrukkelijk de kenmerken van een platbodem te bezitten: comfortabel doch arbeidsintensief om te bezeilen, waarbij het laatste - wellicht mede door de wat kleinere plassen (waaronder de Kagerplassen) waarop gezeild werd - de aanleiding is geweest dat het schip omstreeks 1965 weer is verkocht voor een vraagprijs van f. 6.800,--. Helaas is de koper niet bekend.

Dan volgt op 6 februari 1990 een telefoontje van de heer Alblas - de vorige eigenaar. Hij heeft na zijn verhuizing alsnog het adres gevonden van degene van wie hij het schip in september 1985 heeft gekocht voor de prijs van f. 14.500,--: de heer J.B. Nouwens uit Culemborg.

Dezelfde avond wordt een eerste contact gelegd en er volgt een schat aan gegevens. De heer Nouwens blijkt in 1971 het schip te hebben gekocht van de heer G.W. Witteveen te Baarn voor de prijs van f. 9.000,--. Daarna heeft hij jarenlang het schip opgeknapt omdat het bepaald niet in optimale staat verkeerde.

Zo heeft hij uiteindelijk het onderwaterschip betimmerd met hechthout omdat de inwatering te groot is. Daarnaast werden de bergruimtes in de kuip aangepast. Omdat de kajuit doorliep tot bijna aan de voorsteven - dit blijkt ondermeer uit de oudere foto's van de familie Ros - was de ruimte op het voordek zeer beperkt. Om die reden is de kajuitopbouw aan de voorzijde circa 50 centimeter ingekort waardoor ook de voorste patrijspoorten zijn verwijderd.

De heer Nouwens trof een vurenhouten dek aan dat in een dusdanig slechte staat verkeerde dat hij dit heeft laten vervangen door een dek van watervast hechthout.

Andere constatering van de heer Nouwens geven verder houvast aan de veronderstelling dat de opdrachtgever van het schip de heer J. Jonas uit Amsterdam moet zijn geweest. Gezien oude bevestigingspunten van een bedieningspaneel, een huiddoorvoer van een uitlaat in de spiegel en montageplekken in de liggers bij de kajuitingang is er vroeger sprake geweest van een binnenboordmotor!

## De Grundel 'Windekind'

Bovendien blijkt uit de specificatie van het schip van de heer Jonas dat er ook daar sprake was van een vurenhouten dek! Daarnaast zat er in het vooronder een zinken watertank die oud en lek was. Reden waarom de heer Nouwens deze heeft verwijderd. Ook is nog steeds een oude scheepstafel aanwezig. Ook deze zaken staan beide in het werfboek van 1932 vermeld!

In een tweede gesprek stelt de heer Nouwens de oorspronkelijke (drie!) patrijspooten en nog een aantal lossen onderdelen beschikbaar. Bovendien zal hij op zoek gaan naar oude foto's en deze laten bijmaken.

Hij is zeer geïnteresseerd in het wel en wee van zijn grundel en wil haar graag weer terugzien. Zo blijkt dat het begin van dit hoofdstuk (de vriendschap met een schip) op realiteit te berusten.

De volgende stap betreft het inwinnen van informatie bij de afdeling Bevolking van de gemeenten Baarn en Amsterdam omtrent de verdere gegevens van de heren G. Witteveen respectievelijk J. Jonas.

Echter, de gemeente Baarn geeft te kennen dat de heer Witteveen in haar registers niet voorkomt. Dan leidt het spoor aan de hand van een oud telefoonnummer in het archief van de heer Nouwens naar de gemeente Bilthoven. Ook hier wordt de gemeente aangeschreven.

Resultaat in eerste instantie: niet bekend. Een langdurig en omzichtig telefoongesprek met een gemeente-ambtenaar geeft echter alsnog houvast: er heeft een zekere Witteveen in De Bilt gewoond doch deze is verhuisd naar het buitenland. Derhalve wordt het contact verlegd naar de Rijksinspectie Bevolkingsregisters in Den Haag met als gevolg: na enige tijd volgt bericht dat de heer Witteveen woonachtig is in Doorn.

Ook dan blijkt weer dat het onderhouden van een platbodem leidt tot enthousiasme en een binding die altijd blijft bestaan. Na een eerste telefoongesprek volgen een aantal dia's uit de jaren zestig en een bericht dat er van de grundel in 1966 tijdens de reünie van de Stichting Ronde en Platbodemjachten een filmpje is gemaakt. Reden temeer om het contact met Jan Brilleman nog eens aan te halen.

Overigens is het omdopen van de grundel van "Windekind" in "Koperwiek" ingegeven door het feit dat de heer en mevrouw Witteveen het schip kochten ter ere van hun koperen huwelijksfeest.

Ook het contact met de gemeente Amsterdam naar de nabestaanden van de heer Jonas - de eerste eigenaar - heeft resultaat. Een dochter van de heer Jonas blijkt nog in Amsterdam te wonen.

Zowel telefonisch als schriftelijk wordt geprobeerd contact te leggen, echter zonder resultaat. Met Jan Brilleman wordt afgesproken dat deze namens het Stamboek contact zal leggen. Helaas heeft dit tot op heden niets opgeleverd.

Hetzelfde geldt voor de film die gemaakt zou zijn: ook hiervan is tot heden vanuit het Stamboek niets vernomen.

Samenvattend blijkt de grundel "Windekind" achtereenvolgens in handen te zijn geweest van:

J. Jonas, Amsterdam	1932 - ?
E.L. Ros, Den Haag	1960 - 1965
G. Witteveen, Doorn (omgedoopt tot "Koperwiek")	1965 - 1971
J.B. Nouwens, Culemborg	1971 - 1985

**De Grundel 'Windekind'**

G. Alblas, Goinga

1985 - 1989

H. de Graaf/J. van Maren, Barneveld  
(omgedoopt tot "Windekind")

1989 -heden

### De ervaringen van Bein Brandsma.

Begin oktober 1989 wordt de Koperwiek afgeleverd bij Brandsma.

Daar wordt begonnen aan hetgeen is overeengekomen: het vernieuwen van een deel van de romp en het vervangen van het gehele vlak. Na enkele weken volgt dan een telefoontje van Brandsma met de vraag om eens te komen kijken - er moet wel wat meer gebeuren dan voorzien was.

Bij dat bezoek - het is dan begin december - ontmoeten we een Koperwiek die haar naam bepaald geen eer aandoet: volslagen vleugellam hangt het schip in de takels! Bij het slopen van het vlak blijkt dat de meeste liggers van onderaf grotendeels zijn ingerot waardoor er geen enkel verband meer bestaat. Hetzelfde geldt voor de zitters. Onder het doodskleed van hechthout blijkt door de vele reparaties een gigantische ratjetoe van lapwerk te zitten.

Achteraf zijn we blij dat we bij de koop van de Koperwiek de verkoper de keus hebben gelaten: voor zijn rekening en risico de Koperwiek getuigd en wel in Sneek te water laten en afleveren danwel voor zijn rekening het schip over de weg te voeren en af te leveren in Augustinusga. Had de heer Alblas voor het eerste gekozen dan zou de Koperwiek Augustinusga waarschijnlijk nooit hebben gehaald.

Na overleg met Brandsma wordt besloten dat de totale romp, inclusief liggers, zitters en oplangers, geheel wordt vervangen! Consequentie is dat van het schip alleen het bovenste deel van het boeisel, het dek, de kajuitopbouw en een deel van de binnenbetimmering over zullen blijven. Dit was het moment dat twijfel een mens besluipt: wat hebben we aangehaald?!

Dan volgt begin januari 1990 opnieuw een telefoontje van Brandsma: komen jullie binnenkort nog kijken want het begint al op te schieten. Enkele dagen later staan twee stomverbaasde eigenaren naar hun grundel te kijken. Wat daar ligt is een grundel voorzien van een romp, vlak en spiegel, gemaakt van schitterend, duimsdik, Frans eikenhout van hoogwaardige kwaliteit. Dat alles keurig afgepropt. Van binnen voorzien van nette en gelijkmatig verwerkte liggers, zitters en oplangers.

### FOTO

Dan ervaar je ook dat de twijfel die er was weer kan omslaan in enthousiasme en vertrouwen in de toekomst. Hier ligt een schip dat er bijna 60 jaar geleden net zo uitgezien moet hebben: lijnen die nergens stil staan, de schoonheid van eerlijk eikenhout, de sierlijkheid en tegelijkertijd de robuustheid die een platbodem zo kenmerken. Dat alles vind je dan verenigd in een schip dat na ruim twee mensengeneraties weer volledig is herboren.

Enkele feitelijke gegevens van de verwerkte materialen:

- de liggers zijn gemaakt van iroko met een breedte van 15 centimeter en een dikte van 6 centimeter;
- de zitters en de oplangers van massief eikenhout met een dikte van 8 centimeter dat in de juiste vorm is gezaagd;
- het vlak is van eikenhout met een dikte van 5/4 duim;



## **De Grundel 'Windekind'**

- de gangen zijn van eikenhout, eveneens met een dikte van 5/4 duim.

Op 5 februari 1990 volgt een nieuw bezoek aan Augustinusga waarbij het ditmaal gaat om het aanbrengen van de primer op het onderwaterschip en Owatrol D1 aan de binnenzijde. De heer Brandsma heeft dan al eerder het schip aan de binnenzijde geïmpregneerd met een eerste laag Owatrol.

Het schip is verder bijna geheel klaar, waarbij de bun nog moet worden aangebracht.

## **De Grundel 'Windekind'**

Dan volgt een periode waarbij diverse bezoeken aan Augustinusga worden afgelegd. Het onderwaterschip wordt voor de tweede keer in de primer gezet, daarna volgen twee lagen anti-fouling.

De romp wordt eerst gelakt met twee lagen met 50% verdunde lak en vervolgens voorzien van vier lagen Hydrant. Liters worden er door de tijd heen op het schip aangebracht.

Zoals afgesproken heeft Brandsma een bun aangebracht voor de buitenboordmotor. Alhoewel deze het schroefwater naast het roer produceert, is het schip goed te manoeuvreren (zo blijkt later).

De rondhouten blijken overigens van uitstekende kwaliteit. Zowel de mast als de giek behoeven slechts enkele malen gelakt te worden.

De zeilen zijn van een zwaar, bruin, katoendoek en vervaardigt door Van der Schuur uit Spakenburg. Loodzwaar om te hijsen, doch zodra de wind er in valt, staan ze voortreffelijk.

We begrijpen nu ook waarom de heer Nouwens de kajuitopbouw wat heeft ingekort. Op het voordek is ruimte nodig om de zware fok te kunnen hijsen of strijken!

Zo levert Bein Brandsma op Hemelvaartsdag 1990 de grundel "Windekind" af; een grundel, die in feite op sterven na dood was. In plaats van ten "scheepshemel" te varen, is zij echter begonnen aan een tweede leven. Alhoewel ze nog niet klaar is - er zullen nog twee jaren volgen om haar te vervolmaken - is er een fraai stuk vakmanschap door een oud Fries geslacht van scheepsbouwers tot stand gebracht.

Het "Windekind" kan verder varen als een platbodem, gestoeld op een aantal kernbegrippen, die zowel toen in Ronduite als nu in Augustinusga golden en gelden: eenvoud, robuustheid en toch sierlijk!

### **De ervaringen van twee hobbyisten.**

In dit hoofdstuk willen we onze ervaringen van drie jaren restaureren vastleggen. Een restauratie die zich deels heeft afgespeeld heeft in de timmerwerkplaats van Jaap.

Begin oktober 1989 is de Koperwiek afgeleverd in Augustinusga. Dat betekent tevens het leeghalen van een schip dat reeds geruime tijd heeft stilgelegen en toch wel compleet is. Als je dat overkomt, merk je pas wat voor een gigantische hoeveelheid attributen er te voorschijn komen. Toch moet de grundel helemaal leeg wil Brandsma er aan kunnen werken. Het resultaat: twee auto's plus een aanhanger vol met zaken, die in meer of mindere mate met een schip te maken hebben: gaffel, zeilen, emmers, stootwillen, vallen, schoten, vlonders, kaarten, kussens, gasstel, gasfles, etc., etc..

Vervolgens volgt een inventarisatie van hetgeen aangepakt zal worden in het meerjarenproject.

Als eerste worden de blokkroesters aangepakt: teakhout met een mahoniehouten rand. Een aantal latten zijn gescheurd. Dat betekent dus nieuwe latten maken, schuren en lakken. Vervolgens komen de kajuitvlonders aan de beurt. Deze bestaan uit vurenhouten vloerdelen en zijn deels verrot. Ze worden vervangen door watervaste, hechthouten vlonders, voorzien van groeven en ringen. Vervolgens worden deze vlonders in de menie gezet en afgeschilderd in ossenrood.

Begin februari 1990 wordt een begin gemaakt met de vervaardiging van een nieuw roer. Het oude roer is nog wel te gebruiken doch op de waterlijn is het nogal ingerot en hier en daar voorzien van het nodige lapwerk.

Als je dan ook de vergelijking maakt met de nieuwe romp, zoals Bein Brandsma heeft gemaakt, kun je niet anders dan een nieuw roer maken.

Bij de Arnhemse Fijnhouthandel wordt 5 centimeter dik gedroogd Frans eikenhout besteld. De delen wordt grofweg op lengte gezaagd, (fijn)geschaafd en vervolgens pasgelegd en afgetekend. Daarna worden de delen met de lintzaag grofgezaagd.

Voor de verbindingen worden roestvrijstalen deuvels gebruikt met een lengte van 12 centimeter en een doorsnede van 10 millimeter. Het boren van de gaten voor de deuvels is een precisiewerkje. Met een langgatboor lukt dit echter wonderwel! Vervolgens worden de delen aan elkaar gelijmd met polyurethaanlijm en wordt het geheel in de lijmtangen gezet.

De grofgezaagde vorm wordt nu, met het oude bandijzer als mal, in de definitieve vorm fijngeschuurd met behulp van een bandschuurmachine, die haaks op een vlakke ondergrond is gemonteerd. Het resultaat is een fraai roer, dat niet met houtsnijwerk wordt versierd. Dit in overeenstemming met de vormgeving van een grundel - fraai door z'n eenvoud.

Bij een volgend bezoek aan Bein Brandsma worden, rekening houdend met de plaats van de roestvrijstalen deuvels, de bevestigingspunten van de vingerlingen afgetekend en kunnen de uitsparingen worden gezaagd.

Helaas blijkt nu dat de onderzijde van het oorspronkelijke roer - vermoedelijk vanwege inrotting - achterwaarts met een boog omhooggesneden is. Hierdoor is de effectieve werkhoogte van de hak bij een verre uitslag beperkt. Dit betekent weer een negatieve invloed op het sturend vermogen. Daarom wordt er alsnog een schuin stuk onder aan het

## De Grundel 'Windekind'

roer gezet waardoor de hak zo'n 15 centimeter dieper steekt. Montage gebeurt met een paar deuvels, zoals dit ook bij de rest van het roer gedaan is.

Overigens blijkt later in de praktijk dat de grundel goed naar haar roer luistert.

Op de Hiswa van 1990 vindt een oriëntatie plaats omtrent de buitenboordmotor die in de bun zal worden geplaatst. Na diverse gesprekken valt de keuze op een 4-takt Yamaha met een vermogen van 10 Pk. Overwegingen hiervoor: het betreft een werkmotor en de toepassing van normale benzine. Herman Langman in Nijkerk blijkt een tweedehands motor van een jaar oud te koop te hebben. Dat betekent eindelijk eens een voordeeltje in de begroting.

Het is overigens opvallend hoe er op deze Hiswa in het Houtpaviljoen twee stromingen zijn omtrent de houtveredeling. Enerzijds is er de traditionele lijn die kiest voor het gebruik van de gewone 1-componenten lak en anderzijds zie je allerlei toepassingen van epoxy.

Het behoeft geen betoog dat ons hart nadrukkelijk uitgaat naar de eerste visie. Immers, bij een traditioneel schip past slechts het gebruik van traditionele materialen. Alhoewel, later zal blijken dat wij toch nog gebruik zullen moeten maken van epoxy!

In de werkplaats van Jaap volgt nu het schuren en lakken van het roer en de overige losse delen, zoals koekoek en luiken. Arbeidsintensief werk, doch het eindresultaat vergoedt veel.

Het is dan mei 1990 geworden.

Het linnen dak wordt voorzien van een alternatief voor het loodwit (een ouderwetse witte menie) dat er op is aangebracht en dat dringend aan een beurt toe is. Na veel zoeken is een bedrijfje gevonden dat een goed alternatief verkoopt.

Vervolgens wordt de lenspomp gemonteerd aan de bun van de buitenboordmotor. De zuigmond wordt op het laagste punt in het schip wordt vastgemaakt. Op deze wijze kan op een eenvoudige manier worden gehoosd.

Dan volgt het monteren van de losse delen en het tuigen van het schip. Op Hemelvaartsdag is het dan zo ver: de grundel "Windekind" vaart uit voor z'n eerste proefvaart en hoe! Met een stevige noordwestelijke wind, kracht 5, gaan we op weg naar de Koevoet in Teroele aan het Koevordermeer. Daar zal de grundel de komende zomer blijven liggen voor de verdere afwerking.

Varend op het grootzeil blijkt de grundel haar naam "Windekind" alle eer aan te doen: als een kind van de wind, zo snelt ze door het water met een enorme snelheid. De familie, die de beide schippers is tegemoet gezeild met de Enkhuizer bol van Riet en Henk de Graaf, heeft met de bol geen schijn van kans.

Dit alles geeft dan een gevoel van opperste voldoening. Al het werk is niet voor niets geweest.

De zomer van 1990 wordt grotendeels zeilende doorgebracht onder de beperking dat met maximaal windkracht vier wordt gezeild. De verstaging is verre van optimaal en zal de komende winter worden vervangen. Bovendien wordt een beeld gevormd van de wijze waarop het schip van binnen zal worden afgewerkt.

## De Grundel 'Windekind'

In de winter van 1990/1991 worden (in willekeurige volgorde) de volgende zaken aangepakt:

- vallen en stagen;
- kajuitbanken;
- keukenhoek;
- kajuitkasten;
- waterdicht maken van het dek;
- nieuwe bedekking van het kajuitdak;
- nieuw voorschot kajuitopbouw;
- mastbord/naamborden.

De vallen bestaan deels uit origineel hennep, dat voor een deel vergaan is. Daarom wordt besloten dat alles vervangen wordt door 10 millimeter Gripolene. De stagen zijn grof en slap en vertonen hier en daar kinken. Daarom worden deze vervangen door roestvrijstalen exemplaren van 8 millimeter: een voorstag en twee keer twee zijstagen.

Herman Langman zorgt voor de levering en montage ervan.

Tevens worden twee nieuwe eiken "afstandhouders" gemonteerd tussen de zijstagen. De oude zijn hier en daar beschadigd.

De kajuitbanken worden opnieuw gemonteerd en voorzien van bovenluiken zodat de bergruimtes voorzien kunnen worden van plastic kratten, waarin de spullen droog kunnen worden opgeborgen. De zitkussens worden door de dames opnieuw gemaakt.

Het aanrechtblad van de keukenhoek wordt vernieuwd. Het oude zit er verkeerd om in en dat is een rechtgeaard timmerman - en dat is Jaap - een doorn in het timmeroog. Daarom een nieuw stuk Frans eiken er voor in de plaats.

### FOTO

Bij Dijkstra in Sneek kopen we een nieuw gootsteenblad: compact, roestvrijstaal en met een diepe spoelbak. In Spakenburg tikken we een tweedehands roestvrijstalen tweepits gaskooktoestel op de kop. Het is opklapbaar en kan boven de keukenhoek tegen de kajuitwand worden gemonteerd. Hierdoor wordt boven het aanrecht ruimte gewonnen.

De kastruimte komt vervolgens aan de beurt. De grote kast tegenover de keukenhoek (wellicht de vroegere toiletruimte?) wordt voorzien van planken en de deur krijgt een nieuw eikenhouten paneel.

De kastjes aan beide zijden van de kajuitingang worden opnieuw opgebouwd en voorzien van nieuwe panelen en bovenbladen. Het kastje aan stuurboordzijde wordt verhoogd tot aan het raam en fungeert daarna als natte kast.

De afgelopen zomer hebben we moeten constateren dat de dek niet waterdicht is. De plint onder langs de kajuitopbouw wordt verondersteld de boosdoener te zijn. Daarom wordt deze gesloopt. Wat daarachter vandaan komt baart ons zorgen.

Een deels volledig verrotte kajuitopbouw, welke gedeeltelijk is opgevuld met een rubberachtige substantie, die ten opzichte van het dek hier en daar waarschijnlijk toch weer water doorlaat.

## De Grundel 'Windekind'

Na overleg met Herman Langman wordt besloten om toch maar te zondigen tegen ons geloof in traditionele materialen: er zal epoxy worden toegepast. We verwijderen het slechte hout en Herman vult het op met epoxy. Tevens wordt het hechthouten dek voorzien van een laag epoxy, welke daarna wordt voorzien van een (te) groene verflaag. Dit laatste in afwachting van het maken van een teakdek (gepland in 1992).

De oude plint wordt vervangen door een nieuwe eiken plint, welke met veel pijn en moeite wordt gemonteerd: de plint moet naar twee zijden worden gebogen!

Ook het linnen dak heeft het afgelopen jaar gelekt. Met name de naden langs de mastvoet, de koekoek en het schuifluik zijn de veroorzakers van het kwaad. Daarom ook hier: epoxy met een polyester mat, waardoor een waterdichte constructie ontstaat.

Onder het linnen zit nog het originele vetvrije papier op een grenen kajuitdak. Herman Langman zorgt voor de epoxy en daarna wordt het geheel afgeschilderd met witte verf.

## FOTO

De voorzijde van de kajuitopbouw wordt gevormd door een eiken schot, dat later is aangebracht. Dit is gebeurd bij het inkorten van de kajuitopbouw. De kwaliteit van het eiken en de wijze van monteren zijn niet ideaal. Daarom wordt een nieuw voorschot gemonteerd van Frans eiken en wordt het voorzien van de twee patrijspoorten, die de heer Nouwens ons heeft geschonken ten behoeve van de restauratie. Dit geeft aanzienlijk meer daglicht in het vooronder.

Alsof er nog niet genoeg werk te doen is, is dit seizoen bovendien gewerkt aan een mastbord. Aanleiding is het idee van Henk, een mastbord voor zijn Enkhuizer bol te maken.

Voor de grundel is gekozen voor de wapens van Friesland en Gelderland (als vakantie-respectievelijk woon-provincie) met als verbinding de Latijnse tekst "Vinculum libertate", hetgeen betekent: "verbonden door vrijheid".

De bordes zijn gemaakt van eiken. Met behulp van een bovenfrees (voor het ruwe werk) en enkele kleine beitels wordt het beeldhouwwerk gemaakt.

De naamborden "Windekind" worden op dezelfde wijze gemaakt. Vervolgens zijn de letters ingelegd met bladgoud (dat in Thailand een stuk goedkoper is dan in Nederland).

Gedurende de zomer van 1991 worden er aan boord van de grundel weinig werkzaamheden uitgevoerd. Het weer is er veel te mooi voor en het schip is thans in een zodanige staat dat zij ook zeilend goed te gebruiken is. Alleen worden er nieuwe eiken kikkers gemonteerd.

Wel is een kuintent besteld die medio juni wordt geleverd waardoor de leefruimte aanzienlijk is vergroot. Bovendien is het schip voorzien van 300 kilo ballast in de vorm van broodjes lood teneinde de stabiliteit te vergroten.

Het seizoen 1991/1992 is gepland voor de afrondende fase:

- montage teakdek;
- installeren watertank;
- aftimmeren vooronder.

## De Grundel 'Windekind'

Helaas zijn een aantal persoonlijke omstandigheden er de oorzaak van dat net niet alles kan worden afgerond. De laatste puntjes op de bekende i zullen daarom nog volgen.

Het afgelopen seizoen blijken er toch nog enkele lekkageplekjes te zijn die om aandacht vragen. Relaties geven de mogelijkheid een voordelig teakdek aan te leggen.

Jaap neemt contact op met een neef, die scheepstimmerman is geweest. Deze biedt aan te komen helpen. Het teakhout wordt in stroken van 4 centimeter gezaagd met een dikte van circa 10 millimeter. De strook langs de romp wordt schuin omhoog gezaagd om de afwatering te verbeteren. Dan volgt de montage met behulp van perspex-plaatjes als afhouders en dekplaatjes voor de schroeven, die tijdelijk in de naden worden geschroefd. Het kost heel wat zweetdruppeltjes, maar het resultaat is een teakdek waarbij de deeltjes keurig met de ronding van het schip meelopen. Herman Langman zorgt voor het vullen van de naden met epoxy vermengd met grafiet. Keihard en waterdicht.

Vervolgens schuren, hetgeen een paar uur stofhappen betekent, maar met als resultaat een schitterend teakdek.

Daarna opnieuw een plint zetten - nu van teak - die vervolgens wordt afgekit met Sikaflex.

In het vooronder wordt een watertank gemonteerd (vermoedelijk op exact dezelfde plaats, waar de originele heeft gezeten). Nu echter een kunststof tank, die zodanig wordt gemonteerd, dat deze eenvoudig is te verwijderen.

### FOTO

Het vooronder wordt - met gebruikmaking van de oude middensteun - opnieuw ingericht met twee langskooien. De ankerbak wordt hoger weggewerkt waardoor deze een minimum aan ruimte inneemt. Achter de watertank - die dwars onder het "beengedeelte" is gemonteerd - is nu een extra bergruimte ontstaan. De bergruimte onder de kooien moet nog worden ingedeeld - onze ideeën zijn hierover nog niet eensluidend.

Tussen de langskooien wordt het toilet gemonteerd: een ouderwetse, afsluitbare toiletemmer op een schot, dat eventueel kan worden weggehaald. Het doet denken aan een ouderwetse "doos": aan de schoenen onder het gordijn kun je zien wie er op zit. Simpel doch uiterst praktisch. Bovendien veel schoner dan al die chemische toilettrommel.

Het resultaat van al deze arbeid: een grundel, zoals hieronder afgebeeld:

### FOTO

**Conclusie en samenvatting**

1. Ga nooit naar een opknappertje kijken als je geen serieuze plannen hebt om je vrije tijd aan het restaureren van een schip te besteden. Kijken leidt namelijk onherroepelijk tot kopen.
2. Het graven in het verleden van een schip is boeiend. Het is in ons geval zeker nog niet af. Daarom hopen we toch nog op een afgerond hoofdstuk. Het vraagt wel veel creativiteit en vasthoudendheid. Zonder dat ben je kansloos. Afhankelijk zijn van anderen leidt niet altijd tot resultaat.
3. Voor een restauratie is vakmanschap noodzakelijk. Omdat Jaap timmerman is en het gereedschap ervoor heeft, is het te doen. Schakel anders een vakman in, zoals wij Bein Brandsma hebben ingeschakeld. Het resultaat is er dan ook naar.
4. Maak vaste afspraken over tijd en geld. Deze restauratie is gelukt door een vaste avond in de week hiervoor te plannen en je er ook zoveel mogelijk aan te houden. Op de vaste avond ook een vaste tijd - in ons geval van 19.00 tot 22.00 uur. Daarna een borrel of een pils (afhankelijk van de hoeveelheid stof) en je gaat voldaan naar bed. Doe het vooral niet alleen. Als je op een dood punt komt, helpt de ander je er weer doorheen.
5. Het resultaat dat dan bereikt wordt geeft een ieder veel voldoening. Een varende monument dat weer in volle glorie in haar element kan laten zien wat de Nederlandse scheepsbouw - met soms beperkte hulpmiddelen - al heel lang vermag.
6. Rest ons nog een woord van dank aan:
  - Bein Brandsma: de vakman, die ons heeft leren kijken naar een schip;
  - Herman Langman: de regelaar, die alles steeds net op tijd voor elkaar had.
  - Riet en Lia: onze echtgenotes, die ons soms voor gek verklaarden, als zij het al niet van ons werden en die ons toch bleven steunen.

Barneveld, 13 juni 1992,  
Henk de Graaf en Jaap van Maren.