

Skuut WR60 Neerlands *oudste* vissersschip *zeilt weer*

Rond 1850 visten er meer dan honderd skuutjes - niet te verwarren met Friese skûtsjes - van circa negen meter lengte op de Zuiderzee en Wadden. Het waren fraai gelijnde scheepjes die te vroeg van het toneel verdwenen om ook als jacht gebouwd te worden. Kees Hos hernieuwbouwde de allerlaatste skuut, afkomstig uit het jaar 1840.

Tekst: **Wim de Bruijn** Foto's: **Stichting Vrienden van de Wieringer aak**





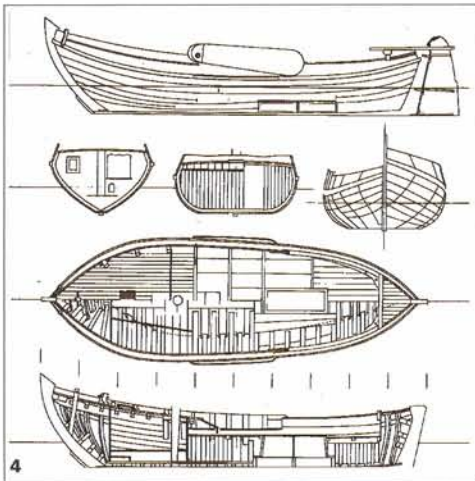
De WR60 vaart de haven van Den Oever binnen tijdens de Flora & Visserijdagen van 1959. Visserman Tijsen liet het schip rond 1840 bouwen in Van Ewijcksluis. Tot 1967 is er met de WR 60 gevist, daarna is er alleen nog voor het plezier mee gevaren.

links: Deze foto van een gloednieuwe WR60, zeilend met een knik in de schoot, werd op 16 april j.l. gemaakt. Het kleine scheepje hield grotere Wieringer aken goed bij en dat zegt genoeg over de zeileigenschappen.

Rond 1840 was de visserij kleinschalig en, afhankelijk van het seizoen, werden er allerlei soorten visserij bedrijven. Niet alleen platvis en garnalen, maar ook alikruiken en kokkels werden gevangen, en er werd op zee gras gevist. De kleine scheepjes, met aan boord een schipper en een knecht bleven wel twee weken of langer op zee. Aanvankelijk lagen de vissers soms een paar honderd meter voor de kust van Wieringen droog, want naar de beschutting van het eiland varen was niet altijd mogelijk en een haven kwam er pas in 1891. De vangst werd opgehaald door visjagers, die ongetwijfeld ook zorgden voor aanvulling van de proviand. Verder aten de vissers van hun eigen vangst. Toen de netten eenmaal machinaal geproduceerd konden worden, werden ze groter, en ook de schepen. Er werden toen grotere Wieringer aken, Lemsteraken en botters ingezet en de kleine skuuten verdwenen.

Als we nu naar de fraaie lijnen van de geheel gerestaureerde WR 60 kijken, dan zien we bijna een elegant jacht. Helaas was de skuut al voor de opkomst van de watersport verdwenen, anders was het type zeker ook gebruikt als jacht, net zoals een aantal andere typen vissersschepen. Maar op 25 april j.l. ging na een hernieuwbouw van drie jaar, de allerlaatste skuut weer te water. Het oudste Nederlandse vissersschip kreeg de inmiddels 175 jaar oude naam *De Jonge Jan* weer terug. De WR60 werd rond 1840 gebouwd en is zeer zorgvuldig gereconstrueerd, alleen de ijzeren ankerrol is nog uit het bouwjaar. Dankzij het bezielende werk van Kees Hos en de vele vrijwilligers van de Stichting Vrienden van de Wieringer Aak en dankzij de bijdragen van vele sponsors kan het laatst bewaard gebleven skuutje weer heel lang mee. In een beeldverhaal schetsen we de restauratie van de WR 60. Veel meer foto's zijn te bekijken op: www.wr60.nl





WIE IS KEES HOS?

Kees Hos (76) werd in 1939 in Assendelft geboren en speelde als 4-jarige al met een zeilkompje aan de waterkant. Hij kocht als jonge vent een Volendammer kwak, de VD 40, voor vijfhonderd gulden en zeilde daar veel mee. Tot het schip op het Noordzeekanaal zonk en bij het onoordeelkundig lichten onherstelbaar beschadigd werd. Kees ging met zijn vrouw op Wieringen, in Westerland wonen. Hij maakte zelf een tekening voor een schokker en keek daarvoor naar de lijnenplannen van een pluut, van de hoogaars *Atalante* en de schokkers in het boek van Huitema. Omdat hij het zonde vond om het beschikbare eikenhout af te korten, werd de schokker 11,50 m lang. Kees bouwde het schip in 1963-4 en voer ermee tot 1968. Het zeilt nog steeds als WR 84 en is opgenomen in het Stamboek van de SSRP. In 1976 kwamen de mensen van de WR173 langs of hij wilde helpen bij de restauratie. Kees heeft daar 20 jaar enthousiast aan meegedaan, het schip is nu in prima staat. Hos zat voor Vereniging Botterbehoud in de restauratiecommissie van de FONV, toen het Friese jacht *Vriendschap* werd aangeboden.

Het jacht dateert van 1832 en is vermoedelijk gebouwd door Eeltje Holtrop, maar het was in zo'n slechte staat dat het zou moeten worden opgemeten en daarna gesloopt. Een in 1992 gestuurde brandbrief aan het bestuur van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten leidde er toe dat het schip in 1996 eigendom werd van Kees Hos. Hij restaureerde het helemaal, waarbij de roef werd verwijderd en de oorspronkelijke toestand van open Fries jacht weer werd hersteld. In juni 2000 werd de *Vriendschap* feestelijk te water gelaten.

Terecht kende het bestuur van de SSRP de W.H. de Vos-prijs toe aan Kees Hos. In 1999 kwam de WR4, de *Zelden Pas* in beeld, die in Van Ewijk-sluis gebouwd is, vlakbij Westerland. Het schip wijkt qua model duidelijk af van de andere Wieringer aken die op Friese werven zijn gebouwd. In vier jaar tijd werd ook dit schip door Kees volledig gerestaureerd en nu zeilt hij ermee met zijn vrouw. Kees was ook altijd een van de vele vrijwilligers van de Beurs Klassieke Schepen in Enkhuizen. Hij heeft bij zijn huis een grote werkplaats en je kunt het zo gek niet bedenken of Kees kan het maken.

1. Begin januari 2012 kon Kees Hos beginnen, in de tuin van zijn buurman in Westerland, waar de WR 60 was neergezet. Eerst maakte hij met vrijwilligers, o.a. Cor Dekker, een stevige tent en toen kon het slopen beginnen. Een stukje uit het vlak werd dendrochronologisch onderzocht. Het bleek afkomstig van een boom die in 1690 in het Franse Moezelgebied begon te groeien en omstreeks 1835 is gekapt. Het bouwjaar 1840 was dus niet slecht gekokt. Het schip bleek veel slechter dan aanvankelijk gedacht en er werd besloten om alles te vervangen.

2. Met een kettingzaag, zware beitels en andere sloopgereedschap kwamen grote stukken hout uit het schip. Hier zien we de liggers uit het vlak.

3. Als eerste werd een nieuw vlak gemaakt van 6 cm dik eiken, nadat begin februari het oude vlak was gesloopt. Het oude vlak was niet symmetrisch en dat werd zo goed mogelijk hersteld. Eenmaal onder het schip werd het achterste deel vanaf de bun omhoog gedrukt om wat tilling te krijgen.

4. In het boek *Verdwenen Schepen* van Gerrit Schutten vonden ze gegevens over de skuut en een lijnenplan en constructietekening. De afmetingen zijn 9,90 x 3,10 x 0,55 m.

5. Kees Hos werkt graag met de dissel. Het werkt heel nauwkeurig en snel. Dankzij de nieuwe Arbewet mag de dissel niet meer professioneel worden

gebruikt. Een gemis voor de houtbouw! Nu moet een houtbouwer het doen met een elektrische schaaaf. Op deze foto is Kees bezig met het hakken van een liplas aan het berghout.

6. Voor de spanten en knieën van de skuut is veel kromhout nodig. Ze vonden het op de zagerij van Jaap van Leersum in Bergum. Het hout was afkomstig uit Duitsland waar ter voorbereiding op de winning van bruinkool in dagbouw een groot eikenbos was gekapt. De Stichting Vrienden van de Wieringer Aak kon een partij krom gegroeid zwaar eikenhout kopen, kromme stammen en zwaar takhout. Uit 12 m³ aan kromhout konden tachtig spanten worden gemaakt, met een gezamenlijk volume van 3 m³.



7. Toen het nieuwe vlak was aangebracht en de nieuwe voor- en achtersteven waren gesteld, kon de kimgang worden gemald. Een lange soepele plank met daarop korte latjes gespijkerd, die onder- en bovenkant aangeven. De mal wordt op een plank gelegd en kan zo worden afgeschreven, daarna kan met krombranden en eventueel torderen worden begonnen. Het gangenhout werd gevonden bij zagerij Van der Naald in Doezum en bij zagerij De Zeewering in Pingjum. Bij het weghalen van verbanddelen moet je voortdurend controleren of de romp niet uitzakt of vervormt. Het belangrijkste gereedschap in de buitenlucht, zonder werf-outillage, was de kettingzaag, een zware handcirkelzaag, elektrische schaaf, veel zware beitels en de dissel. Op de foto zien

we ook al de vele spanten die zijn pasgemaakt, zodat de gang goed kan worden bevestigd.

8. De FONV beschikte over voldoende katoen van de juiste dikte voor nieuwe zeilen. De restauratiecommissie van de FONV gaf een subsidie zodat de club vrijwillige zeilmakers op de nettenzolder van de Visserij-coöperatie in Den Oever kon starten met het snijden van de banen en het handmatig naaien van de zeilen. Alles, zoals het ook in 1840 gebeurde! Kees Hos had van Kees Jeeninga (vroeger knecht bij zeilmaker Kees van Kalsbeek in Den Oever) geleerd om op de Hollandse manier zeilen te naaien. Dat gaat vlugger en beter dan op de Engelse manier. Het lijktouw werd speciaal voor de WR 60 geslagen in Gorssel.

9. De romp is dicht. De huid is met rvs schroefnagels gespijkerd, een vierkant gat is gedreveld, alsof er vierkante nagels met dito kop zijn ingeslagen en alles is afgewerkt met epoxy in kleur, in plaats van de ouderwetse plamuur of stopverf. De skuut gaat naar de Flora & Visserijdagen in Den Oever en er is alvast aangegeven waar de waterlijn moet komen

10. Het berghout wordt aangebracht. Kees Hos koos voor een berghout met drogenaad. Dat is duurder en kost meer hout, maar je hebt geen last van inwatering tussen berghout en boeisel. Rijkere vissers kozen daar ook wel voor. De gedisselde liplas is goed te zien. Tussen huid en spanten zijn lagen kranten, gedrenkt in bruine teer aangebracht om vochtoverdracht van huid naar spanten te voorkomen. Bij oude schepen zie je vaak dat de buitenkant van een spant nog gaaf is maar dat de binnenkant helemaal hol is, verrot door het vocht uit de huid. Dat voorkom je nu en de levensduur van de spanten wordt veel langer.

11. In augustus 2013 wordt de WR60 voor de Flora & Visserijdagen te water gelaten. Hier is goed te zien hoe alle liggers krommers en spanten een constructief sterk schip vormen. Kees Hos kijkt of er lekkage is, maar het schip is al snel helemaal dichtgetrokken. Ook zien we hier al de prachtige vorm van de skuut.



12



15



13



16



14



17

12. De visser sloep met zijn knecht in het vooronder. Er lag een stalen plaat op de vloer, er was een metalen haardplaat en een rookvang met afvoer naar dek. Er werd turf gebrand en op het vuurtje kookte men het eten. Op een aanvraag onder de vrienden van de Stichting voor een passend kachelkje kwamen veel aanbiedingen binnen. Uiteindelijk werd een oude potkachel aangepast/ ingekort zodat er veilig kan worden gekookt.

13. In maart 2015 lag de WR60 er zo bij op de bouwplaats. Een plaatje! Alles is afgewerkt met vele lagen Biopin. We zien het dek doorlopen in het beoel. Dat was niet alleen sterker, maar zo kon

je het vooronder ook waterdicht maken. We zien ook al het hoge vaste achterdek. Vroeger waren er twee bunnen, maar na de inbouw van de eerste motor in 1942, een 1-cilinder 10 pk Bolinder, werd de achterste bun opgeofferd. In 1970 kwam er een 16 pk Sabb diesel in en nu werd er een 3-cilinder Volvo Penta van 27 pk geschonken.

14. Op 25 april 2015 vaart de geheel gerestaureerde WR60 Den Oever binnen, meer dan 250 gasten verwelkomen het schip. Er zijn inmiddels drijvende steigers gebouwd voor het varend erfgoed.

15. Het achterhuisje was niet gemakkelijk. Je hebt als

scheepsbouwer nauwelijks ruimte om te werken. Met veel moeite is alles gelukt, ook de nieuwe naam *De Jonge Jan* is in de pennenbank gebeiteld.

16. Alle beslag werd nieuw gesmeed. Kees kreeg hulp van professionele smeden als Siem Molenaar en Jaap Posthumus. Kees kon precies aangeven hoe hij e.e.a. wilde hebben en het werd gemaakt.

17. De WR60 doet het goed aan de wind! Dankzij Kees Hos, vele vrijwilligers en de hulp van vele vooral Wieringer sponsoren, de FONV, de Stichting Goede Doelen Nh1816 en het Prins Bernhard Cultuurfonds, is er weer een origineel varende skuut in ons land.