

Bouwers aan het woord

In december 1992 had ik een aantal gesprekken met mensen die bij de bouw en het ontstaan van de 16 m² klasse betrokken waren. In het Friesk Museum in Sneek, waar we gastvrij werden ontvangen door de conservator, de heer Hoekstra, die juist in die tijd bezig was met de samenstelling van een tentoonstelling rond de 100-jarige geboortedag van Hendrik Bulthuis, sprak ik met Wiep Visser, de vader van de beroemde „Visser BM's” en met Gerrit Hofstra, een jonge botenbouwer uit Oppenhuizen bij Sneek, die (volgens geruchten) momenteel de snelste zestien kwadraten bouwt. Daarna sprak ik in Loosdrecht met Evert van de Velde en Aart Vlakveld, bootbouwers in dienst van scheepswerf/verhuurbedrijf „Ottenthome”, die met de bouw van meer dan 2.300 zestien kwadraten kan worden beschouwd als de wereldkampioen BM-bouwer. De wedstrijdzeiler en zeilmaker van reputatie Martin Heineke stond mij daarna te woord in zijn ruime zeilmakerij in Loosdrecht. Ik realiseer mij, dat er veel meer belangrijke bouwers, zeilers en andere betrokkenen in dit artikel aan het woord hadden kunnen komen, maar daarvoor schoot de ruimte tekort. Tot mijn spijt moest Jaap Helder om gezondheidsredenen een uitnodiging voor een interview afslaan. Uit het feit dat ik zijn neef Wiep Visser wel gesproken heb, moet men derhalve niet opmaken dat ik in de inmiddels een halve eeuw bestaande concurrentie tussen deze beide bootbouwers partij heb getrokken.

WIEP VISSER EN GERRIT HOFSTRA

Visser: „Het prototype voor de NNWB werd bij ons gebouwd. Bulthuis was begonnen met de lattenbouw, een revolutie, om de prijs laag te houden, maar de kwaliteit was aanvankelijk slecht. Vurehout, ijzeren spijker, er zaten constructiefouten in, de zwaardkast gaf problemen, het roer stak niet diep genoeg en er zat geen scheg voor, waardoor hij niet door de wind kwam (de kleine

BM.RtB). Dit alles is later in samenwerking met de NNWB veranderd, zodat het scheepje (de BM) beter werd, maar de zeileigenschappen bleven matig en de ruimte aan boord werd als te beperkt ervaren.

Bulthuis heeft toen een BM midden-door gezaagd en verlengd met 1,25 m en zo ontstond het begrip 'Vergroote BM', maar dat was een ander schip dan de 16 m². Er zijn een zestal van die scheepjes gebouwd bij Postma in Grouw, compleet met midzwaard en aangehangen roer. De betere zeilers als Niemeyer en Pernon, Van der Meer en Van Gool vonden dat er een nieuwe, betere klasse van zes meter te bouwen moest zijn.”

Hofstra: „Ik heb destijds in Bergum een boot gekocht van 6 m. Hij leek veel op een 16 m², maar het was er geen. De mast stond bij voorbeeld vóór de kuip.”

Visser: „Er waren destijds veel van die scheepjes. Daarom is de technische commissie van de NNWB samengekomen om iets beters te bouwen. Van Eikenhout is toen bij ons gekomen met een blauwdruk en wij hebben gezegd 'Goed, die bouwen we, voldoet hij niet, dan gooien we hem in de verhuur'. Daarvoor bouwden we sowieso iedere winter een paar nieuwe jachten en zo ontstond de eerste 16 m². Later, toen de klasse was goedgekeurd, is die gemeten met als zeilnummer 128, maar dat was feitelijk de eerste.

De kielvorm was toen nog vrij. Wij hadden 2,35 m langs de huid, 1,10 m van onderen en de voorzijde onder een hoek van 45 graden. Ons roer liep aanvankelijk recht naar beneden, maar dat bleek te klein. De boot draaide door en je kon slecht corrigeren.

Doordat die kielen vrij waren, werd er in de loop van de tijd een steeds betere kiel ontwikkeld. Bij de amateurs ontstonden echter ontzettend veel misbaksels, die moesten worden afgekeurd voor de klasse.

Aanvankelijk hield men de toleranties vrij ruim, waardoor er veel schepen met een kattenrug of hangkont werden gebouwd. Er was echter ook een schip in de vaart, gebouwd door Ab-



bening - Oudeschild, de 75, waar Nico Oostervaart jaren in zeilde, die veel platter was en geen zeeg had en als het nou hard woei, een vlak zeiltje erop, dan was hij de snelste, maar als het stil weer was, dan kon hij niet meekomen!”

Hofstra: „De vlakke schepen zeilen met harde wind over 't algemeen sneller.”

Visser: „Ik ben in 1966 opgehouden met bouwen, maar wij streefden er in 't algemeen naar de eenheid in de klasse zoveel mogelijk te bewaren, zodat de oudere schepen, als die verkocht werden, konden meekomen met de race. Tot mijn spijt hoor ik nu te vaak geluiden als: 'Die en die is een te laag nummer, die kan niet meer meekomen'.”

Hofstra: „Dat komt volgens mij omdat de oudere boten vaak worden gekocht door beginners en dus slechter gezeild worden.”

Gerrit Hofstra (links) en Wiep Visser, bouwer van de eerste zestien kwadraat, staan voor een door Gerrit gebouwde boot. Foto: R. ten Broeke

Visser: „Juist, dat dacht ik ook. Onlangs is de 2500 weer verkocht op de Beulaker en die zeilt midden in het veld mee! En op Paterswolde, de 83, die vaart ook nog altijd goed.”

RtB: „Maar het is dus wel zo, dat de wedstrijden worden gewonnen door de relatief nieuwere schepen.”

Hofstra: „Ja, maar niet omdat oudere schepen niet mee willen. Het is zo dat de mensen die echt met die sport bezig zijn, het er ook voor over hebben om een nieuwe boot te laten bouwen.”

RtB: „Dus niet omdat bepaalde ontwikkelingen op het gebied van constructie of beslag aan de oudere schepen voorbij zijn gegaan?”

Visser: „O, nee. beslist niet.”

Hofstra: „Nee, maar met harde wind blijkt wel, dat de schepen die echt op tolerantie zijn gebouwd, sneller zijn.”

Visser: „Die tolerantie was vroeger een halve duim. Dat was niet bij de bouwers bekend, maar er kon dus per maat één duim verschil zitten tussen het ene en het andere schip.”

Hofstra: „Ik zit nu in de technische commissie en er wordt wel over gepraat om de metingen scherper te stellen. Voorlopig blijft het echter zo, om de amateurbouwers de kans te geven mee te blijven doen.”

Visser: „In de begintijd, met de vrije kielen, joegen de zeilers elkaar enorm op kosten. Toen heeft Siep van der Meer in opdracht van de NNWB de tekeningen gewijzigd tot een eenheidsklasse en toen kreeg je een stip onder het zeilteken voor de oude vrije en een streep voor de nieuwe eenheidsklasse, zoals die nu nog is. Daarmee werd toen alle knoerij meteen de kop ingedrukt.”

Hofstra: „Ja ik heb wel gehoord dat er mensen waren met verscheidene kielen, met lood, ijzer, enz.”

Visser: „Ja, maar met de tekeningen van Siep van der Meer werd het een gegoten ijzeren kiel en daarmee kon niet meer worden geknoeid. De ijzergieterij Hoogezand goot verplicht alle kielen.”

Hofstra: „Nu is er alleen nog een advies voor de Soester ijzergieterij. Hoogezand is gesloten.”

Visser: „Vroeger werd er ook een nummer in de kielen gegoten dat op de meetbrief werd vermeld.”

RtB: „Is die eenheidsklasse kiel nu werkelijk de beste keuze geweest? Vóór het instellen van de streepklasse heeft men natuurlijk veel kunnen experimenteren.”

Visser: „De lange kielen liepen aan de wind sneller. Met de korte kielen verlijerde je. De 351 had de eerste korte kiel en met de kampioenschappen in Grouw, toen Jaap Helder eerste werd en wij tweede, vlogen ze ons met halve wind voorbij, maar later, aan de wind, kregen we ze weer te pakken. Het jaar daarop zei een vriend van mij, Piet Kars: ‘Jullie moeten korte kielen gaan zeilen’. Mijn vader zei toen: ‘Als het niet lopen wil, zetten we er toch een andere kiel onder?’ Welnu, met de eerste wedstrijden daarop, lagen we met de 480 en de 482 wel driehonderd meter voor. Toen ging de een na de ander ook over op de korte kielen. Die korte kiel met vrijhangend roer is eigenlijk overgenomen van de Star klasse. Het voordeel was dat deze vorm van onderwaterschip beter planeerde. Om te kunnen planeren met de lange kielen moest het werkelijk hard waaien.”

RtB: „Dus in de beginperiode waren de planeereigenschappen al bekend?”

Visser: „Nou en of! Toen we nog met een bemanning van drie zeilden, kon je je nog weleens vergissen en een te zware derde man meenemen. Dan kwam je niet uit het water. Toen de korte kiel kwam werd het een tweemanschip en toen kregen we problemen. Als het dan hard woei had je een plat zeiltje op en een kort fokje en dan was de boot vaak moeilijk te houden. Trapeze hadden we toen nog niet. Toen waren wij de eersten die begonnen met een ander mastvierkant. Dat was oorspronkelijk 8,5 cm en daar maakte ik 10,5 cm van, met de wanten slap. Dan ging de mast er scheef opstaan en kon meer wind verdragen. Dat werd toen afgekeurd, waartegen we ontzettend hebben geprotesteerd, want het kostte niets en je had het schip beter in bedwang. Na die tijd, na de succesvolle introductie van de Flying Dutchman, kwam de trapeze ook op de 16 m². Dat was in 1953. Die trapeze werd door Koen Gülcher overgenomen van de Indonesische prauw.”

RtB: „Betekent dat dat de trapeze voor 't eerst in Nederland werd gebruikt?”

Visser: „In de internationale klassen zeker!”

RtB: „Zijn er nog andere voorstellen tot verandering van de reglementen gedaan, die het niet haalden?”

Visser: „Ja, de spinnaker. Van meet

af zijn daar stemmen voor opgegeven maar de Friezen wilden het schip soluuut onder de 600 gulden houden en een spinnaker was een duur z. Overigens kwam die prijs toch al s onder druk. De eerste 16 m² werd eikehout gebouwd, met gegalviseerd beslag. Later werd dat mahoe en koper verchromd. Verder gebruikten we dure, gegalvaniseerde spijkers. Toch hebben we de prijs f 575,— tot aan de oorlog kunnen handhaven. Zelf hebben we wel de spinnaker gezeild, maar dan had echt een goede bemanning nodig dat was voor velen toch een probleem. Het aardige van de zestien kwadranten is dat je een jongetje of meisje als bemanningslid kunt meenemen en tijdens een wedstrijd kunt leren alles in zijn werk gaat. Zo zijn nieuwe generaties zeilers ontstaan



Met de spinnaker zou dat eigenlijk niet zonder meer mogelijk zijn weest.”

Hofstra: „Is de 16 m² wel geschikt voor een spinnaker? Ik heb zelf indruk dat hij daarvoor een te steven heeft en misschien snel de in de golven steekt.”

Visser: „O, nee, het ging werk prima. Het was zuiver om reden van financiële bereikbaarheid een groot publiek, dat de spinnaker er nooit kwam. De boot kan het p hebben.”

RtB: „Wat kost tegenwoordig goede wedstrijdboot?”

Hofstra: „Je moet rekenen op prijs tussen de 35.000 en 40.000 den, voor een compleet schip. Je ze natuurlijk goedkoper bouwen hol en bol latten, maar daar ben geen voorstander van. Je schaa

dere lat op maat en daar zit veel werk in. Je wilt hem van buiten en binnen perfect glad hebben en dat is ook een langdurig karwei, dus je moet met het bouwen van zo'n boot rekenen op 450 tot 500 uur."

Visser: „Wij hadden als norm 400 uur, maar wij hadden natuurlijk alles gestandaardiseerd en jullie hebben er bovendien tegenwoordig meer beslag op. Wij bouwden met drie jongens: één schaafde, één spijkerde en één hield vast. Wij hebben ook nooit met het hol/bol systeem gewerkt."

Hofstra: „Met dat systeem heb je veel zwakke plekken. Die holle latten hebben een richeltje dat gemakkelijk afbreekt en op de contactpunten met de wrangen creëer je 'muizengaten' want die latten draaien in elkaar en daar ontstaat dan een gaatje. Dat kun je dan natuurlijk opvullen met epoxy,



maar zo hoort het niet."

Visser: „Wij wisten op het laatst precies, welke lat we onder welke hoek moesten schaven om alles goed pas te hebben. Als je dan amateurbouw zag, die niet goed geschaafd was, dan zag je dat de latten gingen 'klimmen', dan leek de binnenkant net zo'n ouderwets wasbord.

Je kunt echter wel stellen, dat het door Bulthuis in Nederland ingevoerde systeem, mits goed toegepast, schepen van grote duurzaamheid opleverde. Kijk maar hoeveel van de vooroorlogse 16 m²'s er nog rondzeilen!"

RtB: „Maar de suggestie dat de lattenbouw speciaal voor de amateurbouwers was bedoeld is dus eigenlijk niet helemaal correct?"

Hofstra: „Ach, je kunt natuurlijk altijd twee stukjes hout op elkaar pas

krijgen, maar het geheel van zo'n boot is toch een heel ander verhaal."

Visser: „Er is in die tijd heel wat afgeknutseld. Er waren veel timmerbedrijven zonder werk, die gingen zestien kwadraten bouwen en namen het niet zo nauw met de kwaliteit."

RtB: „Maar waaraan zag je het verschil tussen een boot van jullie of van Helder en zo'n minder schip?"

Visser: „Dat zag je niet als ze nieuw waren, maar na zo'n 12 à 15 jaar kwamen de gebreken."

Hofstra: „Het is frappant dat de oude boten die je ziet bijna altijd van jullie of van Helder zijn. Neem nou de nummer 8!"

Visser: „Wij lieten de spijker zelf verzinken bij Lammers en van iedere nieuwe zending ging er een handvol in de dakgoot om te zien of ze ook roesten wilden. Toen kwam er een handelaar uit Groningen, die had kant en klaar verzinkte spijkers. Die gooiden we in 't voorjaar in de goot en in 't najaar waren ze bruin-verroest en dus afgekeurd!"

Hofstra: „Jullie 2895, de 'Hirondelle' uit Workum, daar zit geen zwart plekje in."

Visser: „Ja, we probeerden zo goed mogelijke kwaliteit te maken, maar dat werd niet betaald. We leefden van de verhuurderij en de rondvaart en in de winter hielden we het personeel aan het werk met de nieuwbouw. Ik had een oom, nog een echte Friese jachtenbouwer, als die kwam kijken, riep hij: 'Verdamme, 't is weer kninnehokkenwerk! Der mot skroe'm in in ploats van spiekers!'"

RtB: „En jij, Gerrit, bouw jij ook nog met gegalvaniseerde spijkers?"

Hofstra: „Nee wij werken nu met RVS-spijkers, gedraaid. Dat betekent een bedrag van 600 gulden, alleen al aan spijkers!"

Visser: „Dus zijn de spijkers nu even duur als vroeger de hele boot!"

Maar ja, wist je wat ik vroeger verdiende? Als veertienjarig jongetje werkte ik o.a. aan de 57, de 63 en de 70 van Hoekstra, de burgemeester van Joure. Toen verdiende ik twee gulden in de week! En als je niet aanpakte kreeg je een schop in de kont, ook al was je de zoon van de baas!

We hadden een bouwtafel, en als je een spijker liet vallen, zocht je hem weer op. Toen kwam er een man kijken, een houthandelaar die in de commissie had gezeten. Die zei: 'Jongens, jullie kunnen die spiekers

veel beter laten liggen, want die zijn goedkoper dan het uurloon voor het zoeken!' En toen kwam de oorlog en zaten we verlegen om spijkers en toen zei mijn vader: 'Pak de kruiwagen en de schop en ga onder de BM-tafel de rommel maar weghalen en zeven'. En zo hebben we in de oorlog nog reparaties kunnen uitvoeren met goede, gegalvaniseerde spijkers, een spaarpot dus als het ware.'

RtB: „Wat zijn de grootste verschillen tussen de boten uit de Visser-tijd en de Hofstra-tijd?"

Hofstra: „Voornamelijk het materiaal. De lijmen zijn nu veel beter, schroeven, spijkers en andere bevestigingsmaterialen van RVS en ook het plaatmateriaal is nu veel beter."

RtB: „Jij bouwt dekken van plaat, niet waar?"

Hofstra: „Inderdaad."

RtB: „En u bouwde lattendekken?"

Visser: „Ja, maar de 3405 van Duur-sema was onze eerste 16 m² met een hechthouten dek. Nadat wij met de 2500 met de lichtere schepen kwamen, is het gewicht vastgelegd en in de laatste voorschriften mag het dek in plaat 10 mm en door massief mahonie 12 mm zijn. Maar de eerste, de 166 en de 170 en de 129, die hadden vurehouten, met linnen bespannen dekken. Pim Jacobs heeft de 125 nog, die hebben we toen gebouwd voor zijn vader en die vaart nog op Loosdrecht."

RtB: „Toch kun je nu, met bouwpreizen van f 40.000,—, niet meer volhouden een eenvoudige boot voor iedereen te maken."

Hofstra: „Nou, er zijn er, die op de f 50.000,— zitten. Toen ik laatst een prijs berekende voor een klant op basis van f 40,— in 't uur, kwam ik uit op f 36.000,— en ik schaamde mij daar eigenlijk voor en toch was de begroting alleen maar kostendekkend."

RtB: „Wat kostte in uw tijd de boot in verhouding tot de zeilen?"

Visser: „De eerste zeilen, van het allerbeste katoen, bij De Vries of Molenaar, kostten toen f 72,— en de boot f 550,— dus het tuig was een achtste van de prijs van de boot.

Hofstra: „Nu kost een boot f 40.000,— en de zeilen ongeveer f 1.500,—, dat is ongeveer éénvijfentwintigste."

RtB: „Dus de zeilen zijn relatief goedkoper geworden."

Hofstra: „Vroeger werd bij voorbeeld

een oog helemaal met de hand omge-
naaid, nu komen ze met een grote
pers en persen ze er een oog in. Er
was veel meer handwerk aan het tuig
dan nu, terwijl de bouwmethode van
het schip niet veranderd is."

Hofstra: „Wat was jullie laatste boot
eigenlijk?"

Visser: „Dat was de 3765, in 1966."

RtB: „Bouwden julie andere schepen
voor de verhuur dan voor de ver-
koop?"

Visser: „Als iemand een nieuw schip
liet bouwen, ruilden we het oude in
en dat werd dan verhuurd."

RtB: „Hebben jullie naast de vrijheid
en de BM's ook nog andere boten
gebouwd?"

Visser: „We hebben één swallow ge-
bouwd, naar een tekening van
Sparkman & Stephens, voor de
Olympiade. Dat was prachtig werk,
karveel, met ingebogen spanten, heel
eervol voor een bootbouwer om te
doen maar je verdiende er niets mee."

EVERT VAN DE VELDE EN AART VLAKVELD

Het interview met Evert van de Velde
en Aart Vlakveld bij het verhuurbedrijf
„De Ottenhome" vond plaats
aan de vooravond van hun beider
pensionering. Tijdens het gesprek
werd duidelijk dat de zestien kwa-
draat, ondanks het feit dat de bouw
van toerboden het leeuwendeel heeft
uitgemaakt van hun indrukwekkende
bouwproductie, een warme plek in
hun hart heeft bewaard.

RtB: „De zestien kwadraat. Jullie
hebben er heel wat van gebouwd hier,
heb ik begrepen?"

E. v.d. V.: „Dat moeten er omstreeks
2.300 zijn geweest."

AV: „Precies weten we het niet omdat
we ze niet nummerden."

RtB: „Wanneer zijn jullie begon-
nen?"

E. v.d. V.: „Dat is vlak na de oorlog
geweest, die eersten waren van de
hangars van het vliegveld in Hilver-
sum. Dat was van de Duitsers ge-
weest. Hardhout konden we toen niet
krijgen en daar zaten lange vuren
balken van langer dan zes meter bij
en die hebben we toen verzaagd om
de eerste boten van te bouwen.

We gebruikte toen, er was bijna niets
te krijgen, gewonen ijzeren spijkers
en er zat een smid in het dorp, die
maakte het gegalvaniseerde beslag.
Die gaf overal zo nu en dan een klap

op en zo had je het beslag op de boot."

RtB: „Was dat ook het begin van de
Ottenhome?"

E. v.d. V.: „De eerste verhuurboten
waren particuliere boten die werden
opgekocht. Dat waren vooral sharpies
en O-jollen, maar al snel werden er
een paar botenbouwers aangenomen
en toen hebben we de eerste serie van
twintig (kleine) BM's gebouwd en al
snel gingen we over op de 16 m²."

RtB: „Hebben jullie het bootbouwen
hier geleerd?"

AV: „Ja. Na de oorlog kwam ik hier
voor vijf gulden aan 't werk. Naar

jullie in één winter hebben gemaak

AV: „Honderddrieëntwintig!"

E. v.d. V.: „In één winter, met
man of 28 personeel."

RtB: „Hoeveel manuren zaten er
aan een boot?"

AV: „Nou, weinig..."

E. v.d. V.: „Dat is eigenlijk moei-
vast te stellen. We bouwden in
winter maar als het een keertje sle-
weer was in de zomer dan gingen
naar de werkplaats, onderdelen r-
ken.

Dus we hadden in de winter al v-
onderdelen kant en klaar liggen,



school gaan was er niet bij en je moe-
der had dat geld nodig en zo ben je er
ingegroeid en nu zit je vlak voor je
pensioen als ouwe... en zit je er nog!"

123 BOTEN IN ÉÉN WINTER

E. v.d. V.: „Ja, maar intussen hadden
we een paar hele goede botenbou-
wers, de gebroeders de Rooy, die
hebben hier ook een jaar of vijfen-
dertig gewerkt, denk ik, en daar
kwam je als leerjongetje bij. We be-
gonnen toen met kleine series, een
beetje afhankelijk van de vraag na-
tuurlijk en toen hebben we een gou-
den tijd meegemaakt, toen bouwden
we er tussen de tachtig en de honderd
in een winter."

RtB: „Wat is de grootste serie die

een soort bouwpakket. Zo deden
er twee op een dag!"

RtB: „Bouwden jullie ook voor
verkoop, of was het alleen voor
verhuur?"

E. v.d. V.: „Er zijn er honderd
verkocht."

AV: „Als je een serie had gebouwd
ging de helft in de verkoop, ook na
Duitsland, en de rest gooiden we
de verhuur. Als je een schip in
verhuur had, was het na een jaar
vijftien verrot en dan moest het v-
vangen worden."

RtB: „Dus vijftien jaar was z-
beetje de leeftijd van een verhu-
BM?"

E. v.d. V.: „Ja, precies kun je
niet zeggen. Er waren er, die ging
twintig jaar mee, maar het kwam c-
voor, dat het anders afliep. Dan l

je een nieuwe boot in het water, je gooide het touwtje los en nog diezelfde dag komt hij terug met gaten waar je doorheen kon kruipen! En als zo'n boot een keer of vier een flinke tik heeft gehad dan hangt hij uit elkaar en is de room er wel af en die gaat zo lang niet meer mee."

RtB: „Als jullie een boot van jullie zien varen, herkennen jullie die dan?"

AV: „Uit duizenden! Je kunt er duizend voor ons neerleggen en we pikken ze er zo uit."

RtB: „Maar waaraan herkennen jullie dan jullie boten?"

E. v.d. V.: „Ja, aan de bouw..."

AV: „Wat wij bouwden was weer ander dan de andere bouwers, je ziet het aan alle onderdelen, ze zijn allemaal anders."

RtB: „Maar waren er details, waaraan je ze kon herkennen? De boten van Helder en Visser hadden bij voorbeeld zo'n iets oplopende stevenbalk met beslag erop."

E. v.d. V.: „Dat hebben wij ook wel gedaan, maar je zag het aan de hele bouw, zal ik maar zeggen... Wij hebben hier en daar wel wat veranderingen aangebracht in de bouw van de zestien kwadraat. De schepen werden bijvoorbeeld altijd gebouwd met in de schuimte geschaafde latten en die werden dan een paar keer gepast, voor en achter en dan werden ze erop gespijkerd. Wij gaven de latten een andere vorm."

AV: „Holleetje Bolletje."

E. v.d. V.: „Die gaven veel minder werk met het pasmaken, want die kon je ronddraaien en dat sloot altijd."

RtB: „Ging hij dan op het spant, bij het draaien geen opening maken?"

E. v.d. V.: „Niet veel, dat zie je niet. Kijk, die latjes moesten altijd 22 mm dik worden en die waren soepel, je zou er een tonnetje in de rondte mee kunnen maken. Alleen bij de bouw moest je er goed op letten dat er geen splinters van de kanten van de holletjes kant afstootten, want dan had je direct een putje in je huid. Ze kwamen bij ons uit de freesmachine en werden direct opgelegd. Je hoefde op die manier niets te doen, behalve de kop even passteken en dan stonden er een paar jongens te wachten met een zakje met spijkers op hun buik en dan vlogen ze er in een keer omheen en daarna ging je weer naar de andere kant, want je moest het natuurlijk zo doen: om en om en goed binnen- en buitenkant in de gaten houden. De

binnenkant van het latje was iets lager dan de buitenkant."

RtB: „Deden jullie nog iets tussen de latten?"

E. v.d. V.: „Aanvankelijk lakten we de latten tijdens de bouw, maar later lieten we dat achterwege."

AV: „Als de boten in het water kwamen, trokken ze zo dicht, dat soms de spanten barstten, dus ze waren wel potdicht."

RtB: „Hoe timmerden jullie het vlak af? Ik heb bouwwijzen gezien met twee halvemaanvormige plankjes als afwerking. Deden jullie dat ook?"

AV: „Dan kreeg je lekkage. Wij timmerden zover door als we konden met latjes tot aan de kielbalk, dan bleef de boot het droogst. We hebben ook een hele serie gemeten wedstrijdboten gebouwd. Die hadden succes in de wedstrijden en die varen nog volop. Spaargaren had er eentje en meer wedstrijdzeilers en die varen er nog altijd mee."

E. v.d. V.: „Van een schip van Helder leek het of het altijd iets hoger op het water lag dan elk ander schip en ik geloof dat die altijd de snelste boten heeft gebouwd. Ja, die kon zelf natuurlijk enorm goed zeilen en omdat hij altijd in de kop zat, wilde natuurlijk iedereen graag een boot van hem hebben. Die is jaren Nederlands kampioen geweest."

RtB: „Nu worden bij jullie langzamerhand de houten schepen vervangen door die van kunststof. Vinden jullie dat jammer of zeg je 'Het is minder werk en onderhoud, dus laat maar zitten'."

E. v.d. V.: „Kijk, hout dat leeft en is veel aantrekkelijker voor de huurders. Plastic, dat is maar een dooie bak, natuurlijk. Er zijn veel huurders, die hebben veel liever een houten schip. Jammer genoeg gaan ze hard achteruit. We hebben een jaar of tien geleden de laatste twintig gebouwd, dus de houten boten zien er niet zo erg mooi meer uit."

RtB: „Maar ik hoorde dat jullie misschien nog wel weer nieuwe zouden willen bouwen?"

E. v.d. V.: „Ja, graag!... Maar dat is niet langer haalbaar. Als wij nu nog toer BM's zouden bouwen, zouden we op een prijs van zo'n twintigduizend gulden uitkomen, maar we hebben een mannetje, die bouwt die polyester bootjes voor de helft! Hoe de levensduur van die scheepjes is, dat moeten we nog maar afwachten. En ik heb de

directie al gewaarschuwd in verband met de ontwikkelingen op het gebied van het chemisch afval. Het opruimen over een aantal jaren zou weleens duurder kunnen uitvallen dan de aanschaf! We hebben ook een paar polyester vaken in de verhuur, die hebben we gekocht om eens te kijken of dat beter zou gaan dan de polyester grote BM's of de houten, maar die zijn meestal pas als allerlaatste verhuurd! De meesten pakken het liefst de BM's en het eerst de houten."

RtB: „Wat doen jullie met de oude schepen die uit de vaart worden genomen?"

AV: „Er komen regelmatig mensen, die willen er een bar van maken of een bloemenbak in de tuin, maar doorgaans worden ze verbrand. We hebben tientallen gietijzeren kielen op het terrein liggen, dat is alles wat er van over is."

RtB: „Dat is misschien interessant voor mensen die nu nog een nieuwe zestien kwadraat bouwen?"

E. v.d. V.: „Ja, hoor, die kielen, daar mankeert niets aan, die zijn zo weer te gebruiken, even zandstralen en onder de boot!"

RtB: „Jullie zitten nu voor je pensioen. Zou je je pensionering uitstellen als je nog een serie zestien kwadraten zou mogen bouwen?"

E. v.d. V.: „Ik zou zo willen beginnen. Er zijn vijf klanten geweest die hebben gevraagd of ik na mijn pensionering voor hen niet nog boten zou willen bouwen als particulier, maar ik geloof niet dat dat financieel nog haalbaar is. Weet je, wij hadden vroeger een inkoper, Dwarshuis, en die mergelde de houthandels uit tot op het bot. Als die voor honderd boten hout kocht, dan kreeg hij het natuurlijk veel goedkoper dan wanneer je voor twee, drie bootjes moet inkopen. Dat scheelde duizenden gulden per boot. We gebruikten voor de huid Afrikaans Sipo mahonie, voor kiel en spanten eiken en voor het dek Bruynzeel plaat."

RtB: „Hoe ging het onderhoud in zijn werk?"

AV: „We liepen met zo'n twintig man. In het vroege voorjaar werden de schepen op de kop op het terrein gelegd en dan, tussen de sneeuwbuien door, zette je bronzebottom op kiel en onderwaterschip en lak op de huid."

RtB: „Als je de zestien kwadraat zou beschrijven, hoe doe je dat?"

E. v.d. V.: „Een prachtig mooi schip!"