



‘Liefde op het eerste gezicht’

Op de beurs Klassieke Schepen van 2010 zagen Thijs Viegers en zijn vrouw voor het eerst de *Wind and Tide* van Peter Schouten. Begin juni 2013 ging hun eigen Wantij 30 te water. ‘De *Wind and Tide* is een prachtig schip en Schouten is, naast een uitstekend vakman, een prachtmens. Alles kwam samen. Dan is voor ons de keus heel snel gemaakt.’

Toch duurde het tot 2012 voordat in Kortenhoef op Scheepstimmerwerf Peter Schouten de bouw van start ging. ‘Die eerste dag op de beurs hebben wij eerst drie kwartier alleen maar gekeken naar de lijnen. Wij komen uit de scheepvaart, ik ben nog steeds kapitein op onze zeesleper *Bever* en ik weet dat de belijning heel belangrijk is. Dit schip had prachtige lijnen. Wij wilden natuurlijk ook graag met Peter praten maar die had het voortdurend vreselijk druk. Dus nog maar eens een rondje lopen en vooral kijken. Kijken naar de *Wind and Tide*. Eenmaal thuis hadden wij het over niets anders meer. Al snel belden we Peter om een afspraak te maken. Korte tijd

later ontmoetten we hem in Kortenhoef. Het klikte direct en mijn vrouw en ik wilden hem de opdracht geven.’

Tot hun verbazing meldde Peter dat hij die opdracht niet kon accepteren - niet voordat zij met hem en zijn schip hadden gezeild. ‘Een paar weken hebben wij een proefvaart op het IJsselmeer gemaakt. En in 2012 zijn wij nog een keer naar Engeland gezeild met Peter en George Ording, degene die veel beslag en blokken voor hem maakt (zie ook *SdZ* 4 en 5/2013). Tijdens zo’n reis leer je het schip en elkaar goed kennen. Eenmaal terug wisten wij het zeker: wij willen een Wantij 30 en wij willen dat Peter hem bouwt. En dit keer accep-

Tekst en foto’s Evert Bruinekool



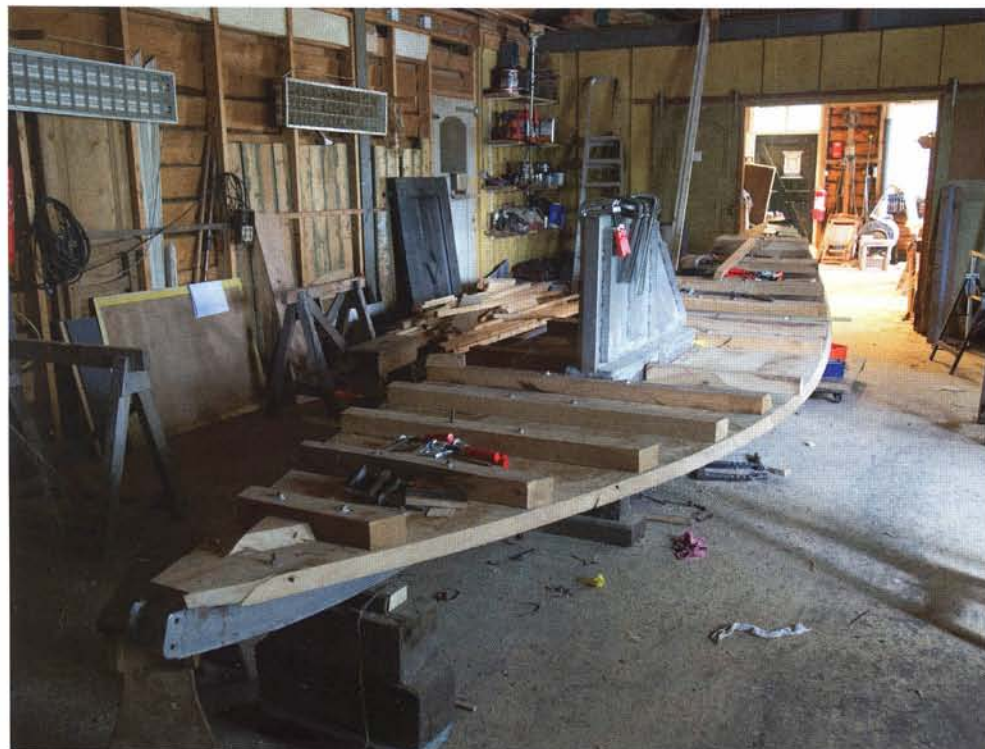
Opdrachtgever Thijs Viegers had één voorwaarde bij de opdracht: hij wilde zelf meehelpen.

teerde hij onze opdracht wel. Ik had slechts één voorwaarde. Ik wilde heel graag meehel-
pen. Nu moet je me niet laten timmeren. Maar
schilderen, het tuig splitsen, schuren, dat doe
ik graag.' En dus logeerde Viegers regelmatig
een tijdje bij Peter Schouten. 'De laatste week
hebben wij zelfs diverse keren doorgewerkt
tot elf uur 's avonds om alles voor 8 juni, de
tewaterlating, klaar te krijgen. Direct na die
dag zijn mijn vrouw en ik twee weken gaan
zeilen op het IJsselmeer. Heerlijk, eindelijk
weg met ons eigen schip!'

Geteerde kranten

Voor het zover was, is er enorm veel werk ver-
zet. 'Ik heb samen met Hanno Opschoor een
jaar lang gewerkt aan dit schip', vertelt Schou-
ten. 'Bij de bouw zijn zowel moderne als tra-
ditionele technieken gebruikt. Traditioneel is
bijvoorbeeld de keus voor eiken en mahonie.
Alle constructiedelen zoals het vlak en de
spanten zijn van eiken. Dat is oersterk. Voor
de huid is mahonie gebruikt, een rustiger
houtsoort die minder trekt.' Ook het gebruik
van geteerde kranten tussen de spanten en de
huid is traditioneel. 'Spanthout is groen hout,
vers. En de huid is droog. Het is verstandig een
scheiding aan te brengen tussen die soorten',
legt Schouten uit. 'Geteerde kranten vormen
een uitstekend isolatiesysteem dat al honder-
den jaren in de scheepsbouw wordt gebruikt.
Je kunt het toepassen bij de nieuwbouw, maar
ook bij restauraties. En keer op keer zie ik, als
ik schepen restaureer, dat het prima werkt.

Het vlak en de liggers zijn pasgemaakt op de rvs kielbalk en dito zwaardkast.



Peter Schouten zaagt een spant op de lintzaag uit een krommer.

Voor mij dus geen moderne dikke pasta's. Een
geteerde krant voldoet uitstekend en het zit
nog eens stukken netter ook.' Breeuwen is een
traditionele techniek die Schouten in al zijn
werk toepast. 'Als je, zoals ik, in de leer bent
geweest bij Piet Dekker, de beste restaurateur
van Nederland, dan weet



Hanno Opschoor werkt al tien jaar bij Peter Schouten.



Detail van de rvs kiel en de kielbalk.



In de scheg is ook nog een ophaalbaar zwaardje gemaakt, te gebruiken als het zeilpunt verandert.



De bouwspanten staan opgesteld. Met strooklatten wordt het verloop van de gangen bepaald.

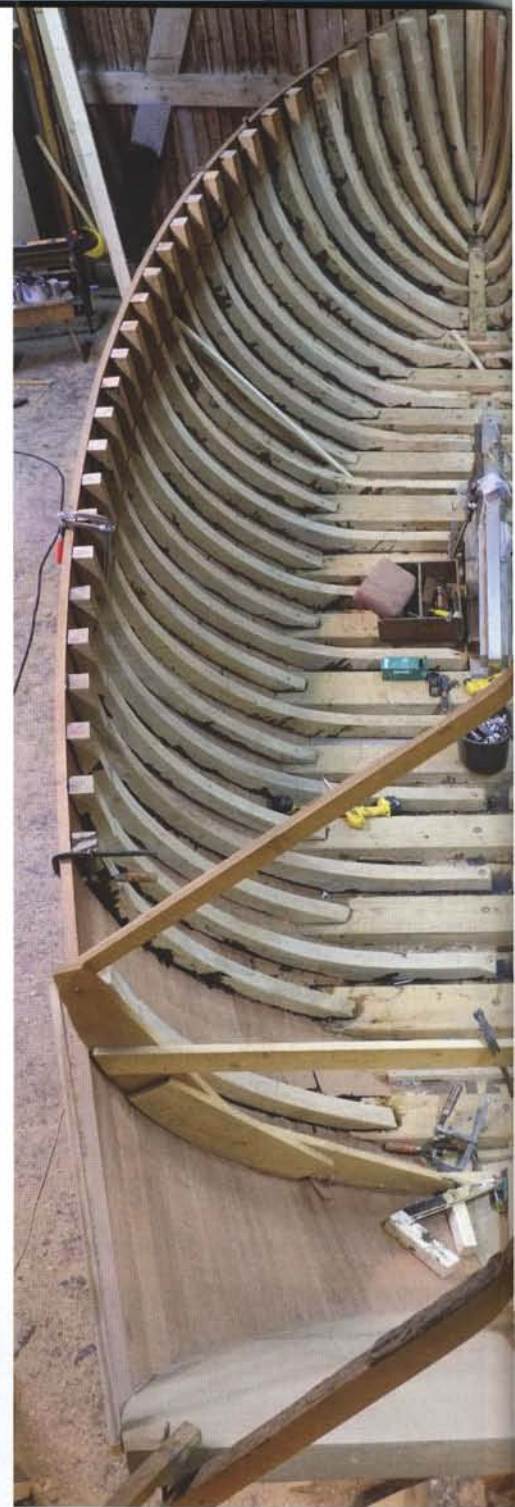


De gangen zijn pasgemaakt en voorlopig vastgezet.

Peter maakt de spanten precies passend tegen huid en vlak.



Inzet: Tussen huid en spant gaat een geteerde krant.



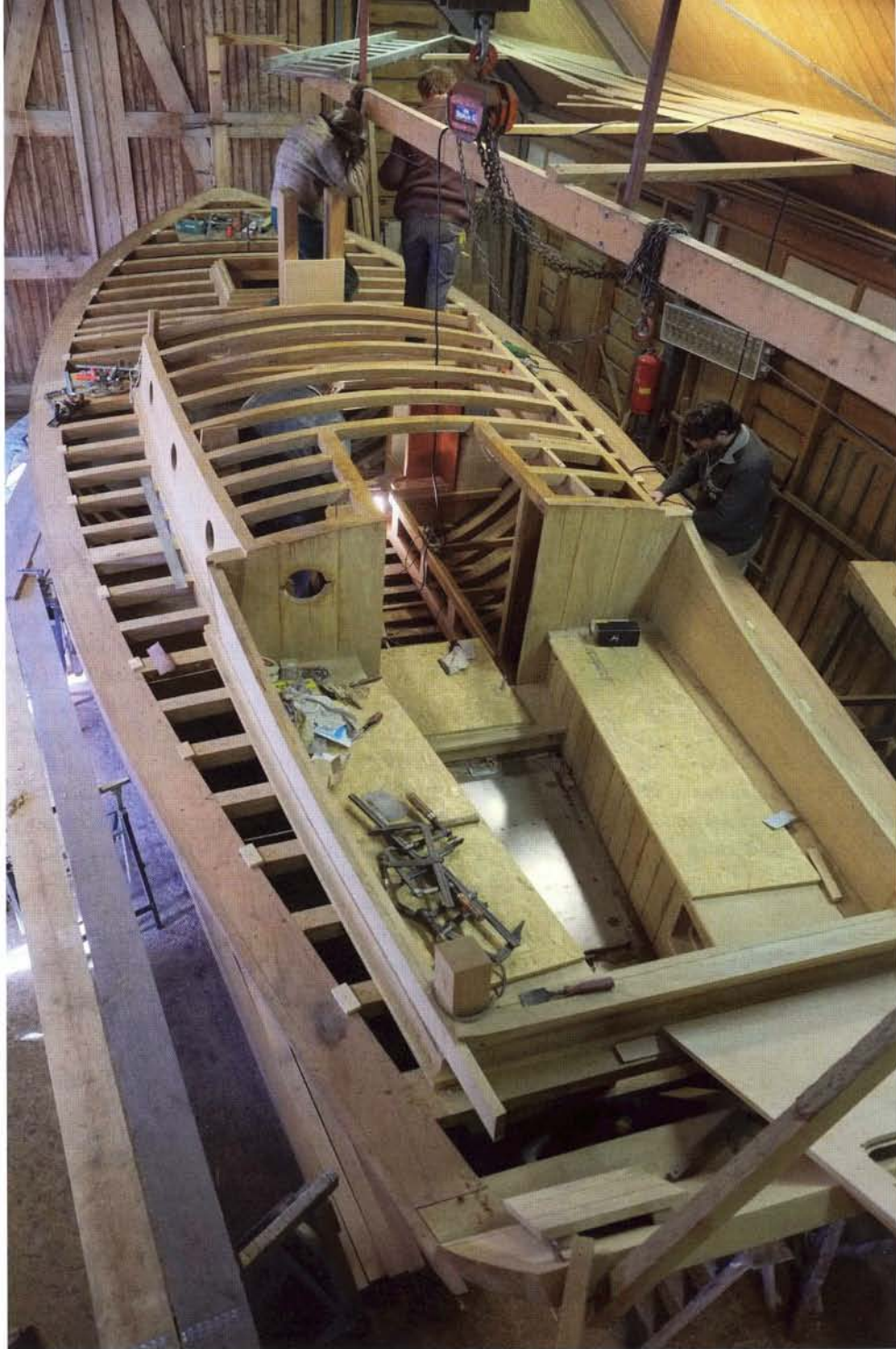
je dat breeuwen het behoud is van je schip. Behalve dat het waterdichtheid garandeert, krijg je ook nog eens een stijf schip. Nu gebruik ik geen pek of stopverf. Rubber compound voldoet hier prima. Maar de techniek is eeuwenoud. De plank zit aan de binnenkant dicht en aan de buitenkant schaaft je hem op tweederde schuin in. Die breeuwnaadjes maak je niet te klein want dan sla je ze kapot. Dat is eigenlijk het geheim van de smid. Niet bang zijn voor een naadje. Dat naadje breeuw je immers en het rubber moet ook een zekere breedte hebben.'



De romp is klaar. Zo zonder dekbalken zie je het nooit meer. Wat een prachtig gezicht!

Bedrading binnendoor

Modern is het gebruik van roestvast staal. 'Vroeger werd veel met ijzer gewerkt. Dat roest snel. En messing verbindingen ontzinken op den duur en dan flikkert het uit elkaar. Maar roestvast staal voldoet uitstekend, ook op zout water.' Eveneens modern is de uit vier delen gelijmde mast van oregon pine. 'Wil je een massieve mast maken, dan moet je vers hout gebruiken. Als dat dan droogt, droogt de buitenmantel sneller dan de binnenmantel waardoor scheuren ontstaan. Dat tast de



Er wordt stug doorgewerkt. Dekbalken, opbouw en kuip naderen de voltooiing. Nu nog het teakhouten dek en het kajuitdak.

sterkte niet aan maar het is niet mooi. Met een gelijmde mast voorkom je scheuren. En je kunt ook nog eens via een buis de bedrading binnendoor verwerken. Dat maakt de bedrading minder kwetsbaar en het is ook nog eens fraaier.'

De snijfile, waarmee Jachtwerf Gebroeders de Kloet de RVS-kiel maakte, vormde een jaar geleden de aftrap van de Wantij 30. 'De Kloet heeft de kiel, met een geïntegreerde zwaardkast, gemaakt. Deze kiel hebben wij vervolgens opgesteld en afgevuld met lood. Dat vormt de basis. Daarna begin je met het leggen

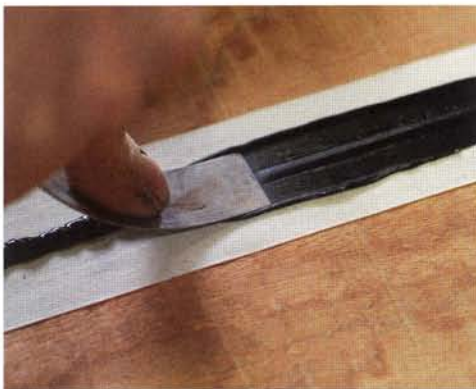
van de vlakdelen. Eerst de middenplank, dan tijdelijke noodleggers om het vlak mee te stellen. Staat het eenmaal gesteld dan stellen wij de hulpspananten op. En dan begint het echte werk. Het plaatsen van de eerste gang. Daarna haal je stuk voor stuk de noodleggers eruit en zet je de definitieve leggers erin. Werken op deze wijze is arbeidsintensiever maar hierdoor kun je de leggers precies op maat, heel netjes, in de kimmén tegen de zij maken. Tot slot bouw je de huid verder op tot dekhoogte.' Vervolgens is het moment gekomen om de spananten te plaatsen. 'De eerste komen tussen



De naden worden gebreeuwd met breeuwkatoen.



Nadat de zijkanten van de naden zijn afgeplakt kan een sealer worden aangebracht, zodat het rubber beter zal hechten.



Het rubber is in de naad gespoten. Met een smal plamuurmes wordt het rubber aangedruwd en eventuele luchtballen kunnen ontsnappen.



Het overtollige rubber is verwijderd. De bakboord kant is schoon, aan sb wordt het plakband verwijderd.

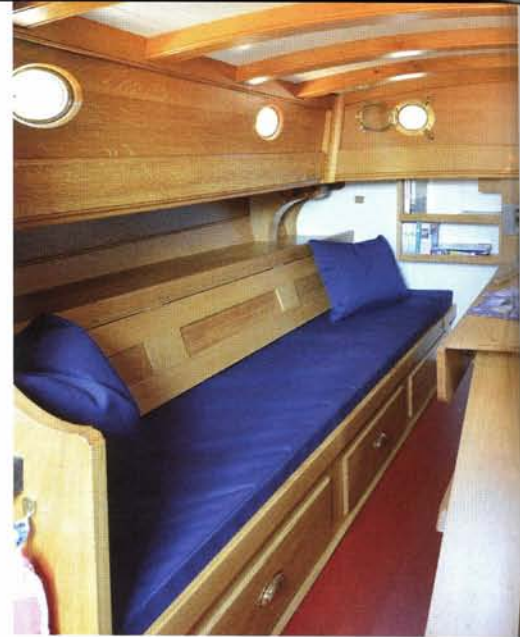
de hulpspanen in. Dat zijn de oplangers die op een legger staan. Ze lopen natuurlijk allemaal tot boven aan toe. Maar aan de een zit een teen, een verbinding tussen het vlak en de huid, en de ander staat op een legger. Is dat klaar dan plaats je de zitters op de plaats van de hulpspanen. Daarna volgen de dekwegeringen en kun je de dekbalken pas maken. Dan de mastbank, de mastkoker en de roefzijen. En tot slot de kuip, met kuipvloertjes van RVS zodat er geen kans bestaat op lekken.'

Intensief contact

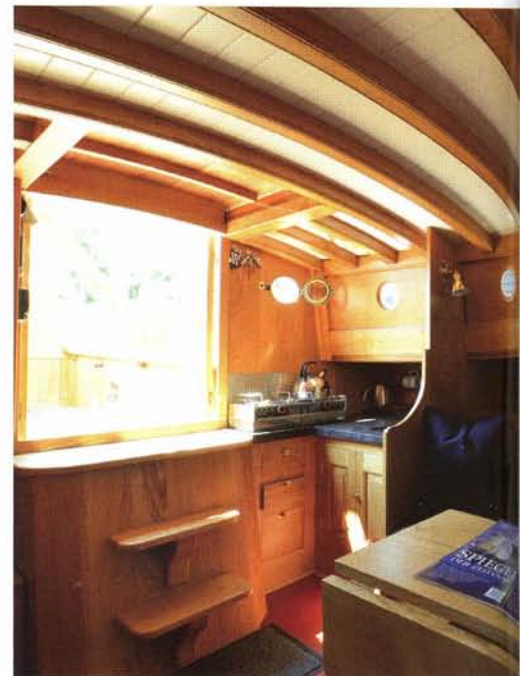
Als de buitenkant dan 'staat', wordt begonnen met het interieur. 'Alle kastjes en overige interieurdelen zijn vooraf op maat gemaakt, precies afgestemd en weer verwijderd. Die kunnen nu, geheel strak in de lak gezet, worden herplaatst. De timmerman maakt het interieur af en de stoffering wordt voltooid. Aan de binnenzijde is dan alles in orde en nu is het tijd voor de buitenkant. Het dek wordt gerubberd, geschuurd, geschilderd en afgewerkt. De romp krijgt een schilderbeurt en de antifouling gaat erop. De elektriciteit, het loodgieterswerk en de overige installaties doen wij ook zelf en dan het schip is klaar voor de tewaterlating.'

Schouten is een scheepsbouwer en restaurateur die niet iedere opdracht accepteert. 'Men omschrijft mij wel als een tikkeltje eigenzinnig', erkent hij. 'En dat klopt. Het is niet zo dat ik een opdracht en tekening krijg en braaf ga bouwen. Natuurlijk is er een basis, maar als ik een schip bouw, dan heb ik daar een filosofie bij. Zo'n schip is een stukje van mezelf. En het bouwen is een proces dat veel verder gaat dan stap 1 tot en met 100. Net zoals Thijs, de eigenaar van deze Wantij 30, zegt: het moet klikken tussen mij en de opdrachtgever. Anders hou je het echt niet vol om samen gedurende zo'n lange tijd een dergelijk project te realiseren.'

Maar als je eenmaal een klik hebt met Schouten dan is het contact ook heel intensief. Scheepstimmerman Hanno Opschoor kan daarvan meepraten. 'Ik kwam hier in 2003 als stagiair. Peter had nog nooit een stagiair gehad en wilde het wel met me proberen. Ik zat toen op het HMC, het Hout- en Meubelrijscollege. Scheepstimmerman is echter iets heel anders dan meubelmaker. Het is een heel ander werkterrein waarbij je kennis en ervaring als meubelmaker wel van pas komen maar dat je toch echt in de praktijk moet leren. Peter gaf me die kans. Ik heb mijn opleiding afgemaakt en ook nog eens geleerd hoe ik een schip moet bouwen. Van de eerste Wantij, een exemplaar van 7,65 meter, heb ik alleen de kiel gelegd, het vlak gesteld en de spanen gezet. De Wantij van Peter en deze Wantij 30



De kajuit is afgewerkt en de stoffering aangebracht.



In de bakboordhoek is de kombuis.





De AK 15 is klaar voor de doop door mevrouw I. Blom.



Onder het voordek is een ruim tweepersoonsbed.



hebben Peter en ik samen gebouwd. Na 10 jaar mag ik me eindelijk een volwaardig scheepsbouwer en sloopstimmerman noemen.' Tegelijk met het tienjarig jubileum van Opschoor viert Schouten dit jaar het dertigjarig bestaan van Sloopstimmerwerf Peter Schouten. 'Het is snel gegaan van februari 1983 tot nu toe. En het mooie is dat ik nog geen dag met tegenzin aan het werk ben gegaan. Ik heb destijds van mijn hobby mijn werk kunnen maken. Als je dat doet, heb je nooit het gevoel dat je "moet werken". Integendeel, je mag doen wat je het liefste doet: schepen bouwen en restaureren en natuurlijk zeilen!'

Technische gegevens Wantij 30

Lengte over alles:	9,01 meter
Breedte over alles:	3,33 meter
Diepgang maximaal:	1,80 meter
Kiel:	RVS
Motor:	Vetus diesel 25 pk
Slaapplaatsen:	5
Zeilen:	Grootzeil 24,4 m ²
	Fok 19 m ²
	Kluiver 10,7 m ²
	Topzeil 4,7 m ²



De eerste proefvaart op het IJsselmeer.

