



links: De nieuwgebouwde snik is te water gelaten na een periode van twee jaar hard werken door een groep vrijwilligers onder leiding van Peter Schouten

Maassluis heeft weer een echte trekschuit

Onder de bezielende leiding van scheepstimmerman Peter Schouten bouwde een groep vrijwilligers twee jaar lang aan een natuurgetrouwe trekschuit voor Maassluis. Onlangs ging die te water. Momenteel worden zelfs de jaagpaarden en menners getraind, terwijl de schippers leren varen met een gejaagd schip van een kleine 12 meter. Door: Wim de Bruijn Foto's: Peter Farla, www.farlagraaf.nl

Aan de basis van de Maassluise trekschuit of snik staat de Stichting 'Zorg en Vlijt'. In 1990 schreef scheepsbouwkundige en modelbouwer J. Ploeg een eerste rapport over de snikschuit als trekschuit voor personenvervoer. Maassluis en Vlaardingen waren via een trekvaart al in de zeventiende eeuw aangesloten op het welvarende Delft en Maassluis had zelfs een werf gehad waar de snikken gebouwd werden en waarvan we nog alles weten. In 1695 startte Leendert Hoogendam namelijk met het bouwen van schepen op de werf 'Welvaren'. Leendert hield zijn hele leven nauwkeurig bij wat hij bouwde, voor wie en tegen welke prijs. Zijn handschrift is bewaard gebleven in Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam. Zo is bekend dat hij 19 zeilende snikschuiten bouwde. In het Maritiem Museum in Rotterdam lagen in de archieven nog bouwtekeningen van trekschuiten voor passagiersvervoer. Aan de hand daarvan zou een vrij nauwkeurige reconstructie kunnen worden gemaakt. Maar voor het zover was moesten er fondsen worden aangetrokken om de bouw mogelijk te maken. Er kwamen

bedragen binnen van het Omgevingsfonds Midden-Delfland, het fonds Geschiedenis Vlaardingen en Omstreken en de gemeente Maassluis. Er was heel wat overredingskracht nodig om de benodigde € 290.000,- bij elkaar te krijgen. Maar het lukte!

Peter Schouten

Het bestuur van deze stichting ging verder en trok Peter Schouten als bouwmeester aan. Peter zit al meer dan veertig jaar in het vak en heeft



2 Het getekende zijaanzicht aan de hand van vele studies, onder het halfmodel dat Peter Schouten ervan maakte

3 De kielbalk ligt en de stevenbalk wordt door Peter, samen met Ton Vos geplaatst

4 De hulpspanen zijn gesteld en geschoord. Met strooklatten wordt de kimlijn vastgelegd en de boven en onderbegrenzing van het berghout





kaarsenstandaards en allerlei andere praktische gebruiksvoorwerpen van het resthout gemaakt. Die werden verkocht en dat vulde de scheepskas aardig aan!

De definitieve vorm van de snikschuit

Aan de hand van het beschikbare historische materiaal maakte Peter Schouten een tekening van het zijaanzicht. Hij bleef daar net zo lang aan schetsen tot hij de lijn mooi vond. Daarna maakte hij, net als bij al zijn eerder gebouwde jachten een halfmodel. Normaal gesproken haalt hij dan de horizontale plankjes los en kan hij de waterlijnen op papier overtrekken. Vervolgens kan een spanteraam worden gemaakt en daaruit volgen weer de vertikalen.

Hier kwam echter de moderne techniek te hulp. Op de Maassluise scheepswerf De Haas konden ze het halfmodel 3-D scannen en omzetten in een lijnentekening. Hier en daar moest er daarna nog wel wat bijgewerkt worden, maar het grote

voordeel was dat er direct aan de scheepsvorm gerekend kon worden. Tevens kan je vooraf redelijk de zeeg voor de gangen bepalen. Dat is weer belangrijk voor het kopen van hout.

Start bouw

Het actieve Stichtingsbestuur had inmiddels een prachtige bouwlocatie gevonden in een leegstaande autoshowroom in Maasluis. De eigenaar Arjen van de Kooij, stelde hem belangeloos beschikbaar, inclusief het te verbruiken gas en water! Wat een ideale ruimte voor de bouw van de trekschuit! Inmiddels was Peter Schouten bij Nick Faber van Houtcompagnie Almenum in Harlingen geweest en had de benodigde krommers en hout voor liggers, stevens en gangen op de kop kunnen tikken. Het Deens eiken is ideaal voor de bouw van zo'n trekschuit.

Op 15 mei 2019 werd onder veel publieke belangstelling met de bouw gestart. De kielbalk werd geplaatst en de steven werd op zijn plaats

5 De vlakdelen zijn pas gezaagd en voor en achter kromgebrand. Nu kan Peter Schouten de liggers vastzetten met houten pennen, die daarna weer worden voorzien van een tapse deutel. Dat gebeurde allemaal bij een buitentemperatuur van 40°C

6 Met een mal wordt gekeken hoe krommers zo gunstig mogelijk uit het beschikbare hout kunnen worden gehaald

7 Het vlak is klaar, de kimgang en de volgende huidgang zitten tegen de hulpspanen

8 De sterk gebogen gangen in voor- en achterschip worden hier door Ton Vos, met behulp van een gasvlam gebogen, terwijl de gangen aan de bovenzijde en onderzijde nat wordt gehouden

9 De huidgangen tot het berghout zijn aangebracht

gezet. Inmiddels waren ook de bouwspanen klaargemaakt om te worden opgesteld. Ze werden stevig geschoord aan een zware balk die boven de te bouwen romp was bevestigd. Vervolgens werd met dunne strooklatten het



1 Tegelijkertijd zijn ook de liggers, zitters, spanten en knieën pasgemaakt. De spantafstand is 35 cm h.o.h. Telkens zie je een ligger van boord tot boord, waarop dan weer een spant komt te staan. Bij de andere liggers loopt het spant verder door en is een tussenstuk pasgemaakt. Vrijwilliger Jan van Grevenhof kijkt hier of alles goed past

2 Nadat met 100 x 8 mm rvs schroeven de gang tegen het spant is vastgezet, worden er houtproppen in de voorgeboorde gaten gelijmd.

3 Het middelste deel van het berghout is vrij recht en wordt door een aantal vrijwilligers tegen de spanten gehouden. V.r.n.l.: Ton Vos, René Vlaming,

Paul Welagen en Jan van Grevenhof. Daarna kan de passing worden gecontroleerd. Peter Schouten was wel zo slim om aan de bovenzijde een droge naad te schaven, dat verlengd de levensduur aanzienlijk omdat er geen vocht tussen berghout en boeisel kan komen

4 De kromme stuizen in voor- en achterschip zijn uit brede eiken delen gezaagd. Met een takel worden ze op hun plaats gebracht door Sjaak Poot (voorgond) en Ton Vos

5 Nadat de romp is afgewerkt, kan worden begonnen met de opbouw voor de 1e en 2e klas passagiers. De 3e klas is buiten



6 Het boeisel verloopt vrij verticaal alleen naar voor- en achterschip gaat het fraai naar binnen vallen. Paul Welagen tikt de zware wegering op zijn plaats. De trekschuit kan nu een stootje hebben

7 Terwijl er in de schuit hard wordt gewerkt, kan HMC-stagiair Mees van der Ham de gangen breeuwen met katoen. Daarna worden de naden dichtgespoten met Sikaflex dat blijvend elastisch blijft

8 Vrijwilliger Paul Welagen, die zich ontpopt als werfbaas, was tevens de schilder. Hier brengt hij Benar olie aan op de huidgangen

9 De vaste groep vrijwilligers staat met de bouwmeester voor de bijna afgebouwde snik. V.l.n.r.: René Vlaming, Peter Schouten, Wim Duijvestijn, Sjaak Poot, Jan van Grevenhof en Paul Welagen

10 In het roer is, voor de veiligheid, een elektromotor ingebouwd

11 In mei was de snik zo goed als klaar

verloop van het berghout en de gangverdeling vastgelegd. Daarna werden vlakdelen gezaagd en naar voren en achteren omhooggebrand tot ze passend bij de stevens uitkwamen. Toen de vlakdelen hun vorm hadden, konden de liggers worden pasgemaakt en vastgezet. Dit gebeurde met grenenhouten pennen waar weer een deut (een vierzijdige wig) in werd geslagen, zodat de pen muurvast zat. Een pittige klus, die op je rug liggend onder de boot moet gebeuren.

Nadat het vlak klaar was, kon er worden begonnen met het maken van een mal voor de kimgang, want die moet mooi tegen de vlakgang aansluiten. Vooral aan de einden moeten de gangen flink worden verhit om de juiste bocht te krijgen. Daarvoor werkte Peter tot en met het berghout samen met Ton Vos, scheepstimmerman in Spakenburg, geassisteerd door vaste vrijwilligers,

die hierdoor steeds meer begrip kregen van het bouwproces. Nadat de huidgangen tot het berghout waren aangebracht, kon er aan de inhouten worden gewerkt. Om het aangebrachte hout niet te veel te laten drogen werd het voortdurend in de lijnolie gezet.

Inhouten

Op de foto's zien we hoe de inhouten in de romp zijn verwerkt. Lange knieën met een las opgevuld met een zogeheten kalf in de midscheeps, dat zijn knieën met een zware ligger ertussen. Maar ook liggers die doorlopen tot de huid, waar de oplangers dan weer bovenop aansluiten. Het complete vlak onder water werd met houten pennen en deutels vastgezet. Zo lang het nat blijft, zit deze aloude methode als een huis. Het was de kunst om de knieën zo voordelig mogelijk uit het beschikbare kromhout te halen. Met mallen werd eindeloos over het hout geschoven. Het was een hele klus om altijd vrij van het spinthout te blijven, want laat je dat eraan zitten, dan is het over een jaar of vijf alweer zacht en moet het hout worden vervangen! Het was geweldig om de zware stukken hout in voor- en achterschip te zien. Dat zijn kunststukjes op zich om dat mooi passend te krijgen.

Gangen, berghouten en boeïsel

Van elke gang werd een mal gemaakt en op het beschikbare hout afgetekend. Daarna werd met een gasvlam de gang aan de einden krom en scheluw gebrand tot de gang precies de stafijzeren mal volgde. Als alles goed paste, werden de gangen tijdelijk op de hulpspanten vastgeschroefd. Daarna werden tussen de hulpspanten de definitieve spanten pasgemaakt en konden de gaten voor de rvs-schroeven van 100 x 8 mm

voorgeboord en daarna vastgedraaid worden. Daarna konden de zware berghouten worden pasgemaakt. De kromme stukken voor voor- en achterschip, de stuizen, werden gezaagd. Peter had wel gelijk een droge naad aan de berghouten gemaakt, dat voorkomt later het inwateren tussen berghout en boeïsel. Daarna kon het boeïsel worden gemald, gezaagd, gebrand en aangebracht. Dat staat er in een zin, maar het blijft een hele klus om alles mooi sluitend te maken. Daarna kon ook de zware wegering aan de binnenkant worden pasgemaakt en bevestigd. Nu zag je goed wat een mooi scheepje het is geworden.

Opbouw en interieur

Het maken van de opbouw was weer een heel nieuwe uitdaging. Op de foto zien we de steunen voor het dak, de dekbalken die in de langsliggers rusten. Er wordt duidelijk verschil gemaakt tussen de eerste en de tweede klas! Het maken van de banken was weer eindelijk recht toe rechtaan werk! Maar voordat alles op zijn plaats zat, gingen er weer heel wat uren en veel hout in zitten. De enige moderniteit die de bouwers zich veroorloofden was – mede vanwege het gebruiksdoel anno 2021 – dat er een toilet in de trekschuit kwam (wel zonder afvoer naar buiten) en een wasbak met kraan, en een spiritus kooktoestel. Er moet uiteindelijk geld met de trekschuit kunnen worden verdiend.

Buiten de boot werden intussen prachtige eikenhouten tafels met klappen gemaakt, zowel voor de eerste als de tweede klas. Passagiers die derde klas willen reizen zitten buiten in de voor- en achterkuip bij het helmhout is voor de stuurman. In plaats van klapluiken zoals vroeger, maakte Peter schuifluiken, dat leek hem veel veiliger.



boven: Kees Tempelaars bouwt intussen aan een model, schaal 1 : 10

onder: Het model van bovenaf gezien



kaderfoto: Als de trekpaarden gewend zijn, zal de snik zo door de vaarten van Zuid-Holland worden gejaagd



links: Na de proef tewaterlating werd de mast omhoog gezet en kon er met de vrijwilligers een stukje worden gevaren op de elektromotor. Dat beviel uitstekend



Afwerking

Alle naden werden vervolgens zorgvuldig gebreeuwd met katoen. Geen breekwerk, want daar houdt de rubber, die daarna in de naden gespoten wordt, slecht op. Na het breekuwen werden de naden gevuld met een speciale kit van Sikaflex. Een systeem waar Peter al jaren met veel succes mee werkt.

Het onderwaterschip is behandeld met zes lagen Intertuf, dat geeft een waterdichte laag. Hierop werden weer twee lagen antifouling van Epifanes aangebracht. Het systeem was zo waterdicht dat het na de tewaterlating volledig droog bleef! De scheepshuid is vele malen behandeld met Benar-olie. Voor de kleurstelling vanaf het berg-hout is naast overleg met scheepsbouwmeester Kees Sars, ook advies verkregen van beeldsnijder Cees van Soestbergen, die veel studie van oude scheepskleuren heeft gemaakt en die ook de beelden maakte voor het Utrechts Statenjacht. Het berghout is zwart gehouden, want dat zat vroeger waarschijnlijk in de teer. Daarboven zien we een heel fraaie zachtgroene kleur. Inmiddels had Rhett Eekels, de kunstschilder van de trekschuit van Maassluis alle beslag met de hand gesmeed

en klaargemaakt voor montage (zie SdZ 2021.3). De 1e klasse aan boord heeft keurige ramen in de kajuit. Bij de 2e klasse zijn dat vierkante openingen waar vroeger een katoenen kleed voor gerold kon worden als het ging regenen. Arie van der Ree, onze zalmschouwen en drijverschuiten specialist naaide met de hand fraaie katoenen zeildoekse kleden die voor de openingen gerold kunnen worden. Hij naaide ook handmatig het gordijn voor het toilet aan boord.

Noodvoorstuwning

Terwijl een trekschuit vroeger volledig was aangewezen op paardenkracht en de lange vaarbomen van de bootslieden, wilde het Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart toch wel iets meer veiligheid. Uiteindelijk werd een elektromotor in het roer ingebouwd. Zo krijg je een actief roer waarmee goed te manoeuvreren valt. De benodigde accu's werden in de vaste tafeldeelten ingebouwd. Voor noodgevallen zijn er twee elektrische pompen en ook nog handpompen ingebouwd.

Scheepsmodellen

Tijdens de bouw van de trekschuit maakte modelbouwer Kees Tempelaars een exact model, schaal 1 : 10. Het geeft heel secuur weer hoe de romp er van binnen uitziet. Tegen de tijd dat de trekschuit op 11 september officieel gedoopt gaat worden, zal het model zeker voltooid zijn. Leerlingen van 10 tot 12 jaar van de basisschool Westhoek bouwen intussen elk aan een blok-model van de trekschuit. Tegen de tijd dat de trekschuit officieel in de vaart wordt genomen

JAAGPADEN

De Stichting Zorg en Vlijt is sinds 2015 lid van de Erfgoedtafel 'Trekvaarten' provincie Zuid-Holland. In dat kader is een aantal jaagpaden hersteld, compleet met rollepalen, zodat de jaaglijn bij bochten in het vaarwater de trekschuit niet in de wal trekt. Immers, waar een trekschuit gaat varen, moeten ook de jaagpaden in orde zijn. De afmetingen van de trekschuit zijn 11,89 x 2,69 x 0,50 m. De waterverplaatsing is 5,8 ton en daar komt nog 2 ton aan passagiers bij. Bij de testvaart bleek al dat je de trekschuit, als hij eenmaal op gang is, gemakkelijk met twee man kan jagen. De topsnelheid op de elektromotor is 12 km/u en met weinig 'gas' vaart hij al 7 km/u. De trekvaartroute tussen Maassluis/Vlaardingen en Delft is een van de mooiste en best gedocumenteerde historische vaarroutes van Zuid-Holland. En die route is na de officiële doop in september weer met een echte trekschuit te bevaren. Op de website www.geschiedenisvanzuidholland.nl/trekvaarten vind je veel achtergrondinformatie.

zijn er zeker een aantal modellen helemaal klaar. Leerlingen zullen dan ook bij de doop van het schip betrokken worden. Het is de bedoeling dat de trekschuit op 11 september de Monstersche Sluis uit 1602 zal passeren; die is weer helemaal in oude glorie teruggebracht na eerder vijftig jaar te zijn gesloten. 