



**Naam boot:** WM 15  
**Volgnummer:** 003  
**NRVM nr:** 0367  
**Ligplaats:** Werkendam

**Eigenaar:** A.J. v.d. Ree  
**Jaar:** 1990

**Werk:** v.d. Hoff, Hardinxveld  
**Bouwjaar:** ca. 1899 - 1902

**Bouwgegevens:**  
**Bouwwijze boot:** geklonken  
**Aantal spanten:** 13  
**Mastvoet:** voorzijde doft  
**Bun:** nat  
**Bouwwijze bun:** geklonken  
**Materiaal zeilen:** katoen

**Maten van de boot:**  
**Lengte:** 6,88 m  
**Breedte:** 2,16 m  
**Holte:** 0,79 m

**Vorige eigenaren:** J.W. v.d. Hooft, Willemstad, WM 15  
P. Kreeft, Willemstad, WM 15  
J.L. v.d. Hooft, Willemstad, 1953

---

### **Historie WM 15:**

In het voorjaar van 1990 heb ik de huidige WM 15 gekocht van dhr. den Hartog uit Ulvenhout. Hij had al een paar jaar niet gevaren en wilde de boot wel verkopen. De boot lag 's zomers in de Biesbosch aan de Ganzewei en was GW 1 genoemd. De boot was in 1953 door Den Hartog van een ankerkuilvisser in Willemstad gekocht. Dit was, naar later bleek, de heer J.L.van 't Hoofd.

Maar eerst even naar het begin; de boot werd gebouwd bij v.d. Hoff aan den Bout in Boven-Hardinxveld. Het bouwjaar is nu te dateren tussen augustus 1899 en december 1902. Dat weten we door het merkteken WDK (Willem de Keizer) in de mastklink. Hij was smid op de werf en was in die periode ingeschreven in het bevolkingsregister. Dat is de aanleiding voor deze datering. Dit was voordat dhr. Cent van Vliet in januari 1903 voor v.d. Hoff ging werken. Vanaf het bouwjaar tot ongeveer 1936 is niets bekend, dan is Co (J.W) v. 't Hoofd eigenaar tot 1939. Hij verkoopt de boot aan zijn knecht Piet Kreeft. Deze vist er mee tot 1943. Het wordt hem dan te link op het water voor Willemstad en hij verkoopt de boot aan zijn geldschieter, bakker den Braber uit Willemstad. Dan wordt het weer een paar jaar duister met de bootgeschiedenis, tot deze weer opduikt in 1953 bij een J.L.v. 't Hoofd die de boot verkoopt aan dhr. den Hartog.

Hierna volgt het restauratie verslag.

De wijze waarop ik mijn boot wilde restaureren was eenvoudig: zoveel mogelijk van het goede materiaal laten zitten. Dus als er in een stuk plaat 3 slechte plekken zaten, dan werden er 3 nieuwe stukken in gelast en niet een hele plaat vervangen. Als ik dat wel had gedaan, had ik een nieuwe boot om oude spanten gemaakt en dat was niet de bedoeling. Het model was duidelijk een Boutse drijverschuit (werf den Bout, Hardinxveld) met wat aparte onderdelen en veranderingen. De veranderingen zijn b.v. geen roeikasten maar roeipennen. Dit is waarschijnlijk veranderd toen de boot is verhuisd naar viswater ten westen van de Moerdijk. In het hoekijzer van het potdeksel zat nog wel het gat waar de gesmede pen van de roeikast in vast gebout zat. Hier overheen was een nieuw iets breder stuk platronde geklonken met grotere nieuwe nagels. Dit platronde loopt door onder de huik tot waar de bedschothouten zitten. Dit zijn nog de oude steunen. Deze manier van roeien is te zien bij o.a. Moerdijkse boten (dit is een vissersboot uit de streek rond Moerdijk), vandaar de conclusie dat dit later

---

---

veranderd is. Ik heb bewust deze verandering zo gehouden en de restauratie gericht op deze visserij - periode. Ik heb er niet voor gekozen om er weer een echte drijverschuit van te maken, omdat deze historie nog niet boven water is.

Wat nu volgt is een manier om een oude drijverschuit te restaureren en dit is in de winters van 1991 en 1992 met de W.M. 15 zo gedaan. Eerst iets over het stralen. Een veel gehoorde kreet is:” een geklonken schip niet stralen, maar bikken en borstelen, want anders straal je de nagels eruit”. Dit is volgens mij onzin. Als een nagel in een gat zit dat gesouvereind is, straal je dit er niet uit, mits je niet te lang op het geklonken stuk van de nagel blijft stralen. Ik meen dat dit wapperen heet. Zomaar gaten in een boot stralen gaat niet, gebeurt dit wel dan is het aan vervanging toe. Dikke lagen teer vragen veel straalgrit. De straler had op een boot van 7mtr. 23 zakkengrit gebruikt, terwijl hij op  $\pm$  15 zakken gerekend had en dan moest de buitenkant van het vlak nog worden gestraald. Nadat de boot gestraald was, kon ik precies zien wat er slecht was aan de boot. Eerst het hoekijzer van het stuurboord bovenboord gesloopt, dit was heel erg verrot. Hierna alle slechte plekken uit het bovenboord geslepen en deze vervangen met nieuwe stukken plaat van 3mm. Dit is ook met het onderboord gebeurd waar ook de opgelaste plaatjes zijn verwijderd en er weer ingelast. Het laswerk is met 2,5 mm rutiel lasdraad gedaan. Het achterste deel van het bovenboord was heel slecht, dus dit is in zijn geheel vervangen. Op deze plek zit ook de motorsteun. Op dat moment had ik nog niet de originele maat klinknagels, dus ben ik met nieuwe nagels van 8 mm begonnen te klinken. We hoefden alleen de gaatjes iets uit te boren en te soevereinen. Ook het platronde van de zwaardklamp is verwijderd. Daarna van achter naar voor de spanten er één voor één uitgehaald, schoongemaakt en waar nodig gerepareerd. (haarscheurtjes in de knik van het spant) Dit is één voor één gedaan om het model goed te houden. Hetzelfde werk is aan de bakboordkant gedaan. Als alle spanten weer op hun plaats geklonken zitten, moest er weer hoekijzer op het bovenboord komen. Nu is er hoekijzer in de handel met een vouw in de rug en als dit uitgezweid wordt, krullen de flenzen iets waardoor je een raar stuk hoekijzer krijgt. Ook had ik niet de mogelijkheid en de kennis om dit zo te doen. Dus is er besloten om het hoekijzer uit twee strippen samen te stellen. Eerst de staande flens langs de boot vastgebout en welzo dat er een vloeiende lijn in zat die overeen kwam met het oude hoekijzer. Aan deze flens een schuine kant geslepen om goed te kunnen lassen. Hierna met een strip een kopie gemaakt van de liggende flens van het oude hoekijzer door het op een aambeeld rond te kloppen. Dit heb ik vastgehecht en afgelast. Nu is er hoekijzer zonder rug in de vouw. Dit alles heb ik losgemaakt en gladgeslepen en met stopmenie weer

---

---

vastgezet met bouten. Daarna kon alles worden geklonken. Het kopstuk zat al op z'n plek geklonken, hiernaar kon het nieuwe hoekijzer gericht worden. In de tussentijd had ik de goede maat klinknagels gevonden en konden we hiermee verder klinken. Ook is een  $\pm 2$  meter lang hoekijzer van de kim vervangen op dezelfde manier als hierboven beschreven. Op de plaats van de bun, die er niet meer was, zag het vlak er niet meer zo goed uit, dus heb ik ook hier  $\pm 1$  meter groot stuk vervangen, want als de bun er eenmaal in zit, gaat dit veel moeilijker. Alle vlakspanten op het vlak die opgeroest waren, heb ik losgehaald, schoongemaakt en met stopmenie ertussen, weer vast geklonken. (Stopmenie = stopverf + lijnolie+ meniepoeder) De klapmutsdeksel heb ik op het hoekijzer vastgeklonken. (Dit is het ijzeren driehoekig plaatje achter in de kont van een drijverschuit) De iets onderuit staande plaat met een half ovaal gat die onder de klapmuts plaat zit, is ook weer samengesteld uit plaat en strip. De oude nagelgaten zaten nog in het onderboord. Hier heb ik een strip aan bevestigd en daar achter een plaat pas gemaakt en dit gehecht en afgelast. Aan de bovenrand heb ik nog een hoekijzer voor de verbinding met de klapmutsplaat en een hoekijzer als steun voor het deksel van het achterkastje geklonken. Hierna kon het oude platrond weer op het hoekijzer van het potdeksel worden vastgemaakt. De stukken platrond van de zwaardhaak tot onder de huid waar het hout begint, zijn nieuw. Inmiddels had ik al de hele mastbank losgehaald met mastkoker en spanten. Dit leek wel een mecanodoos, allemaal hoekijzer, stripjes en plaatjes. Dit alles heb ik waar nodig gerepareerd, b.v. 2 plaatjes in de mastbank bovenplaat, en de onderste stukjes van de mastkoker die bijna altijd in het water staan. Daarna heb ik eerst de voorste spanten erin geklonken daarna de mastbank en de koker geplaatst en aan de voorste spanten geklonken. Toen heb ik de achterste spanten erin gefriemeld en met de knieën aan de mastbank geklonken en als laatste de middenplaat erin geplaatst. Om de mastbank af te sluiten, komen er twee van wervels voorziene platen (trekschotten) in. Als de mastbank klaar is, wordt het tijd voor de bolders achterin de boot. Hier waren een paar oude plaatjes nog bruikbaar, de rest is van nieuwe plaat gemaakt. Zo ook met de hoekijzers die hier bij gebruikt worden. Eerst moest ik het plaatje dat op het spant komt klinken, daarna de hoekijzertjes op het tweede plaatje en dit op  $\pm 5$  cm van het eerste plaatje aan het bovenboord vastklinken. Op sommige plaatsen zaten de oude gaatjes nog, dit was wel makkelijk. De ontstane tussenruimte heb ik opgevuld met een dikke bonk eiken. Hierdoor wordt de korvijnnagel gestoken om de schoot en het zwaardtouw aan vast te maken. Op deze boot zitten 4 van deze bolders alleen opvallend lager dan gebruikelijk. Dan nog het platrond van de zwaardklamp met een houten spie ertussen. Deze zit om de drie nagels aan het land van het onder - en bovenboord vastgeklonken. De

---

---

voorsteven was heel ver vergaan, ongeveer een meter was nog bruikbaar. De ontbrekende delen heb ik weer opgebouwd met krom geslagen strip en hoekijzer. Eerst heb ik het stuurboordhoekijzer aan de boot bevestigd, hiertegen de strip en het bakboordhoekijzer, dit gelast en op het laatst dit aan elkaar geklonken. Als laatste moest aan de punt van de steven een dubbeling van ongeveer 20 cm. gemaakt worden. Dan is de beurt aan de bun, deze was er door de vorige eigenaar uitgehaald. Alleen de spanten stonden er nog en op het onderboord de omgezette flens van de bundeken. Dit was een geluk, want dit hielp mee om de hoogte te bepalen. Als voorbeeld heb ik de bun van de WOU 59 gebruikt. De maten kwamen exact overeen met wat ik in mijn boot terug vond aan slijtage en ingerotte plekken. Ook heeft deze boot hetzelfde merk WDK in de mastklink. Voorts komen het gat in de klapmuts en de verdeling van klinknagels van klapmuts en bun ook van deze boot. De bedoeling is een bun te maken met een origineel uiterlijk met een natte bunkoker en droge bundekens met de mogelijkheid om het later te kunnen veranderen in een hele natte bun. (Die na mij komt dus) Eerst het voor - en achterschot er in pas gemaakt, hier gelijk hoekijzer om de bundeken te steunen en T -ijzer voor de bunkoker aan bevestigd. (Later is mij gebleken dat dit geen T -ijzer moest zijn maar een omgedraaid hoekijzer wat op het lange hoekijzer is geklonken wat ook onder de bundeken zit. Hier komt de voor - en achterkant van de bunkoker. Tussen de voor - en achterkant komen twee zijschotten die ik heb laten doorlopen tot het vlak. Dit wordt ook weer met hoekijzer aan elkaar geklonken. Nu is de bunkoker een aparte ruimte geworden. Dan kunnen de bundeken bovenkanten op de al aanwezige hoekijzers vastgemaakt worden in drie delen. Het stuk met de omgezette flens tegen het onderboord en een strook tegen de bunkoker worden vastgeklonken, het middenstuk ligt los en is gelijk een luik. Onder het luik zit rondom een goot als regenwaterafvoer, alleen de twee naden op de dekenbovenkant verraden dat de bundekens droog zijn. Ik heb hiervoor gekozen om een natte bun te hebben en tegelijk berg - ruimte. Nu nog wat kleine klinkklussen, zoals een stukje hoekijzer als steun voor de beugel, de pinnen op de kop van de boot, en de zwaardhaken, dan is het klinkwerk klaar! Het kastje onder de mastbank heb ik gekopieerd van nog bestaande oude kastjes. Daarna heb ik een buikdenning, achterkastje in de kont en een bed onder de huik getimmerd. In verband met de lengte van m 'n scheepsmaat kunnen we niet dwars slapen op de oude manier, dus heb ik een ander bed moeten maken, maar zo dat we toch gebruik kunnen maken van het kastje onder de mastbank en ook nog de avapeur kunnen stoken. Voorts heb ik een oude mast kunnen kopen die net boven de mastbank ovaal begint en onder de hommer rond eindigt. Ook zit er geen kam op de mast, een echte Hardinxveldse mast dus. De mast is

---

---

vervangen door een kopie. Het oude roer was nog bruikbaar en de nieuwe zwaarden zijn uit 2 brede eiken delen gemaakt. Ik heb een oud Hardinxvelds zwaard gekopieerd.

De kosten aan materiaal, (ijzer, nagels, hout enz) waren f13000, -. Ik ben twee winters bezig geweest, of wel 17 maanden, of wel 1100 uren. Aan de bun ben ik  $\pm$  100 uur bezig geweest. Een onbekend aantal boren heb ik gebruikt en 95 slijpschijven. Ongeveer 2000 klinknagels heb ik geslagen. Ik ben met veel plezier bezig geweest aan de restauratie van een gatenkaas wat toch weer een mooie drijverschuit is geworden. Wie is de volgende?

Arie van der Ree WM 15

18-8-2008

---