

# Het verhaal van de herboren Pegasus

Cees Droste

Toen mij gevraagd werd een artikel over de restauratie van de Pegasus te schrijven heb ik wel even mijn hersencellen gepijnigd; hoe hou ik het leesbaar.

Wel beste lezer, laten we maar beginnen.

Het verhaal speelt zich af in Rupelmonde waar de vzw Tolerant zijn vaste stek heeft in de C.R.N.loods. De vzw Tolerant heeft al jaren een geduchte naam daar waar het gaat om de grotere restauraties van schepen van diversen typen zoals de hengsten D'n Bruinen en Jan Korneel, de 12-voetsjol den Ivo en het veerbootje Anna de Zaatman. Tolerant had nog een wrak van een hengst in het dok van het museum te Baasrode liggen en, naarmate de restauratie van de Jan Korneel op zijn einde liep, ontstond het plan om de Pegasus te gaan herbouwen. Niet alleen een goed plan om dit schip te behouden maar zeker ook om de deskundigheid die bij de vrijwilligers in de loop van de jaren was opgebouwd niet verloren te laten gaan. Over de weg is het casco naar de C.R.N.loods vervoerd en daar aangekomen ontstond de vraag: is restaureren nog wel de moeite waard! Het schip was totaal uitgedroogd en vervallen.

Na de voors en tegens tegen elkaar te hebben afgewogen is de keus gevallen op herbouw. De puriteinen zullen hun vraagtekens bij een replica zetten maar ik hoop dat dit artikel bijdraagt om te laten zien dat een replica bouwen een serieuze zaak is. Onze keus is mede gevallen op nieuwbouw, niet alleen door de ouderdom van het schip, maar ook doordat het ernstig was vervormd door de onzorgvuldige reparaties die het schip in de loop der jaren heeft ondergaan en waarbij veel van het origineel verloren is geraakt. Een restauratie dreigt zodoende een vertekend beeld te geven. Het resultaat lijkt dan sowieso niet meer op het oorspronkelijke schip.

Allereerst hebben wij Ko Ruissen gevraagd het wrak op te meten en in kaart te brengen. Dat was geen eenvoudige klus, meet maar eens een ernstig verzakt casco op en breng het

*De Pegasus in verval naast de CNR-loods te Rupelmonde.*



daarna in tekening. Wat wij wél hadden waren veel meetpunten en aan de hand daarvan is een strokend lijnenplan gemaakt. Aan de hand van de tekening zijn de mallen gemaakt voor de inhouten die verdeeld zijn in liggers, dit zijn rechte balken die overdwars op het vlak liggen, in zitters, deze overbruggen de hoek vlak/zijden en dienen kromgegroeid te zijn (vakjargon; krommers) en de oplengers, dit zijn de spanten die staan op de liggers. Het is zaak om een zagerij te benaderen die op het gebied van de krommers ervaring heeft en in ons geval was dat de zagerij "van Dijk" in Laren. We bestelden stammen voor het vlak, de huid en alle inhouten, en konden vervolgens beginnen met het maken van de hulpspanten. Hoewel duidelijk is dat bij de Pegasus de traditionele bouwwijze wordt gevolgd is



*De verschillende vlakdelen. ▶  
De kromming wordt geperst met betonblokken. ▼  
De lijn zit er al in. ▼▼*



een uitzondering gemaakt voor de hulpspanten. Deze keuze moesten wij maken om dat onze loods hoog is. Vroeger had een bouwloods namelijk een lage zoldering met in de lengte zware balken waar inkepingen op aan waren gebracht. Deze waren genummerd en daar paste een vaste stut in, zo kon men de gangen en vlakdelen in de juiste vorm dwingen na het branden. De bouwloods was eigenlijk hun tekening. Er was dus wel degelijk een vaste maat wat ook uit de werfboeken blijkt. Omdat deze mogelijkheid er in onze loods niet was moesten we met hulpspanten werken.

Dit hield in dat er een spantenvloer gemaakt moest worden en dat was geheel nieuw voor de bouwploeg, immers bij restauratie tref je dat niet aan. De hulpspanten bestaan uit schotten van 18mm underlayment platen versterkt met ribhout. Op deze schotten moet de hartlijn, de centrale waterlijn (cwl) en de andere waterlijnen aangegeven zijn. Het zal naderhand blijken hoe goed deze groep vrijwilligers hun werk gedaan hebben. Het zomer verlof breekt aan en het is nu moeder de vrouw die het voor het zeggen heeft bij de ploeg: vakantie. Tijdens het verlof is het hout aangekomen en ons aller Albert Durinck heeft ervoor gezorgd dat het netjes opgeslagen werd. Het echte werk kan daarna beginnen!



Op de vloer van onze bouwloods is een uitslag op ware grootte van het vlak gemaakt en aan de hand daarvan werden de vlakdelen gezaagd. Hierbij kwamen al twee grote voordelen van nieuwbouw tevoorschijn n.l. het blind verpenen van de vlakdelen onderling wat bij restauratie vrijwel onmogelijk is en dat het heel eenvoudig was om een rondlopend vlakdeel aan de buitenkant van het vlak te maken, zodat wij geen scherpe punten in de vlakdelen kregen bij de kimnaad die naderhand bij het breeuwen problemen zou kunnen geven. Toen het vlak eenmaal in elkaar zat is het opgehesen, op een voorlopige bouwstelling geplaatst en de kromming in de lengte, de heve, doormiddel van twee grote beton blokken erin geperst. Daarna hebben wij de plaatsen van de liggers en zitters erop afgetekend en de v- vorm overdwars, de tilling, er met het plaatsen van enkele liggers in aangebracht.

Nu was het moment aangebroken om de stevens en de hulpspanten neer te zetten. Daar de voorstevens nog al





Het zagen van een spant. ▶  
 Het krommen van een huidplank. ▼  
 Plaatsen van een huidplank. ▼▼



schuin ligt moest er voor het vlak een stevige constructie gebouwd worden want tijdens het plaatsen van de gangen kan daar kracht op komen. In het achterschip is dat een stuk eenvoudiger want daar staat de steven immers bijna recht op het vlak. Met het neerzetten van de hulpspanen en het daarbij waterpas stellen van de cwl bleek dat het voorlopig gestelde vlak bijna goed was. Het spreekt vanzelf dat er achter zowel als voor meer hulpspanen staan dan midscheeps. Een bijkomende moeilijkheid was dat door de valling van de steven 2 hulpspanen op de steven geplaatst moesten worden. Dat is redelijk in de lucht werken en het moet evengoed onvervormbaar vastzitten.

De tijd is aangebroken om aan het hoofdspant te beginnen, bij ronde- of platbodems heet dit het zeilwerk. Voor degene die dit voor het eerst leest: dit heeft niets met het zeilen te maken maar is het zwaar uitgevoerde frame waar de mast in staat. Na dat de krommers uit platen van 25 dik eiken zijn gezaagd worden ze op het vlak bevestigd met gegalvaniseerde ijzeren pennen. Er zijn 2 lengtematen in deze pennen; te weten 150 mm en 120 mm met een diameter van 12 mm. Dit heeft te maken met het dikteverschil tussen het vlak en de huid, namelijk 6 cm voor het vlak en 4 cm voor de huid. Aan de bovenkant worden deze beide spanen door de mastbank, welke van zwaluwstaarten aan beide zijden voorzien is, gekoppeld. Als de strooklatten nu op de aangegeven plaatsen worden bevestigd zien wij de wedergeboorte van de Pegasus. Door de tekening van Ko en het zorgvuldige werk van de vrijwilligers staat de vorm er als nieuw bij. Deze dame is strak zonder botox een primeur.



Wat doet het toch goed om de bouwploeg er om heen te zien lopen en met een kritisch oog de vorm te bekijken. Het zijn echte scheepsbouwers. De volgende stap is het plaatsen van de gangen ( de huid ), te beginnen met de kimgang, ook wel onderboord genoemd. Er wordt wel eens door sommige deskundigen beweerd dat een hengst een goedkoper en makkelijker te bouwen schip is dan de hoogaars, maar het tegendeel is waar. Met mijn toch wel ruime ervaring met het bouwen van schepen durf ik te zeggen dat de kimgang





*Met passen en meten  
wordt de meeste tijd  
versleten. ▶▼*



vóór zeer moeilijk is. Op ongeveer 1,50m begint de bocht die het vlak volgt, maar hij moet ook de kop in, dit geeft een dubbele twist(slag) en zet deze niet te vroeg of te laat in want je kunt hem aan brandhout zagen. Als de vrijwilligers aan de branderstelling staan en ik de aanwijzingen geef zie ik de twijfel in hun ogen en de opluchting als de gang op zijn plaats wordt gezet en hij past. Vervolgens wordt de gang passend gemaakt op de kimnaad van het vlak, vastgezet op de hulpspanen en daar waar nodig is wordt een inhoud geplaatst om het juiste verloop van de gang te krijgen. Na dat de 4 kimgangen zijn geplaatst gaan wij het vlak volzetten met de liggers en zitters en wordt er ook aan de gangen doorgewerkt. Nu de bouw vordert en de huid steeds meer naar de hoogte van het berghout stijgt komen de oplengers en de banden aan de beurt. De banden zijn liggende overdwarse spanen in het voor- en achterschip. Op de hoogte van het berghout aangekomen gaan wij beginnen met het boeisel te plaatsen dat uit 2 boven elkaar geplaatste gangen bestaat. Het bijzondere hieraan is dat het onderboeisel overnaads op de huid aansluit, terwijl de rest van het schip gladboordig is gebouwd. Op het moment dat dit artikel wordt geschreven staat aan bakboord het boeisel erbij en is ook het berghout bijna klaar. Wat bij de Pegasus wel weer bijzonder is dat het onderste berghout tot de achtersteven doorloopt. Dit soort details kunnen wij gelukkig op de restanten van de Pegasus die buiten langzaam in elkaar stort terug vinden. Aan de hand van Ko zijn tekeningen (Ko die ons helaas ontvallen is) en de restanten buiten komen wij bij een verantwoorde reconstructie die dicht bij het origineel zal liggen dan een restauratie. Verder is het boek de hengst van Van Beylen een waardevol document gebleken, indien de oude Pegasus zijn geheimen niet prijs geeft vind ik ze hier in. Zoals ook de voltooiing van de Pegasus in zicht komt geldt dit ook voor de bodem van de kas. De vzw Tolerant is hard bezig om ook de laatste fondsen binnen te slepen, ook Uw steun kunnen wij goed gebruiken. Alle donateurs zijn zeer welkom evenals vrijwilligers om op donderdag onze bouwgroep bij te staan. Rest mij nog Werner Vande Walle dank te zeggen voor de foto's.

