

De ARM 27, of hoe een wereldreis een

In de voorafgaande delen hebben we gezien hoe de Hoogaars werd gerestaureerd. In deze aflevering gaat het schip met zijn bemanning op pad.

Aan boord zijn: Albert, Henny, Johan, Marijke en Wieke, de vorige keer zijn ze aangekomen in IJmuiden en daar pakken we de draad weer op.

7 Uur 's morgens, zaterdag de „voorchtend” van SAIL '85. De Hoogaars ligt in de Haringhaven van IJmuiden.

We zijn gewekt door de krijgende meeuwen en zitten onwennig te ontbijten in de vreemd-lege kajuit, als enige betimmering liggen er wat oude scheepsluiken als vloer op de spanten. Jarenlang was het hier een chaos van gereedschap, balken, planken, houtkrullen en zaagsel. In plaats daarvan nu een tafel en wat oude stoelen, achter een gordijn naast de motor verschuilt

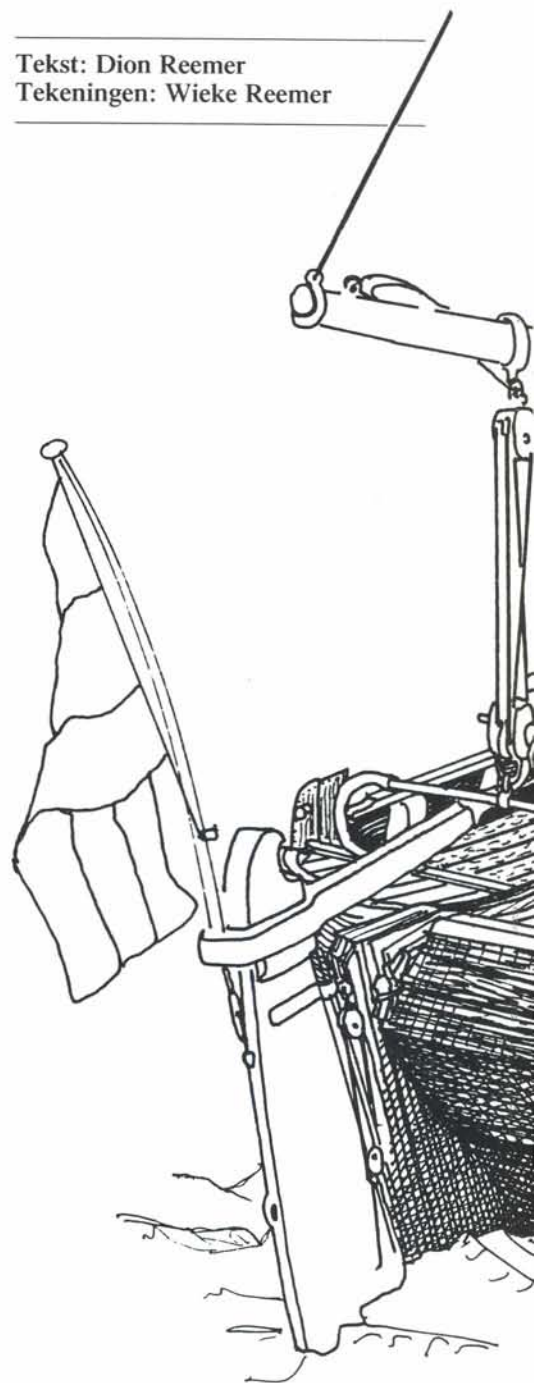
Het oostelijk havengebied van Amsterdam is overladen vol. Rijen dik liggen de schepen afgemeerd achter de oude pakhuizen - rijen dik verdringen de bezoekers zich op de kaden en proberen tussen de masten en touwen een overzicht van al die verschillende typen schepen te krijgen. Wij leggen contacten met mede-restaurateurs en doen talrijke nieuwe ideeën op. Omdat we ons jarenlang, al timmerend, afzijdig van de wereld hebben gehouden zijn de indrukken die we opdoen overweldigend.

zich een toilet, een wasbakje hangt aan een paar spijkertjes tegen een spant en in het vooronder ligt een stapel matrassen; ziehier ons interieur.

Veel tijd om te wennen aan deze situatie is er niet: we zijn van plan met wat gasten aan boord om 9 uur te vertrekken en de Tall Ships naar de Sail te begeleiden.

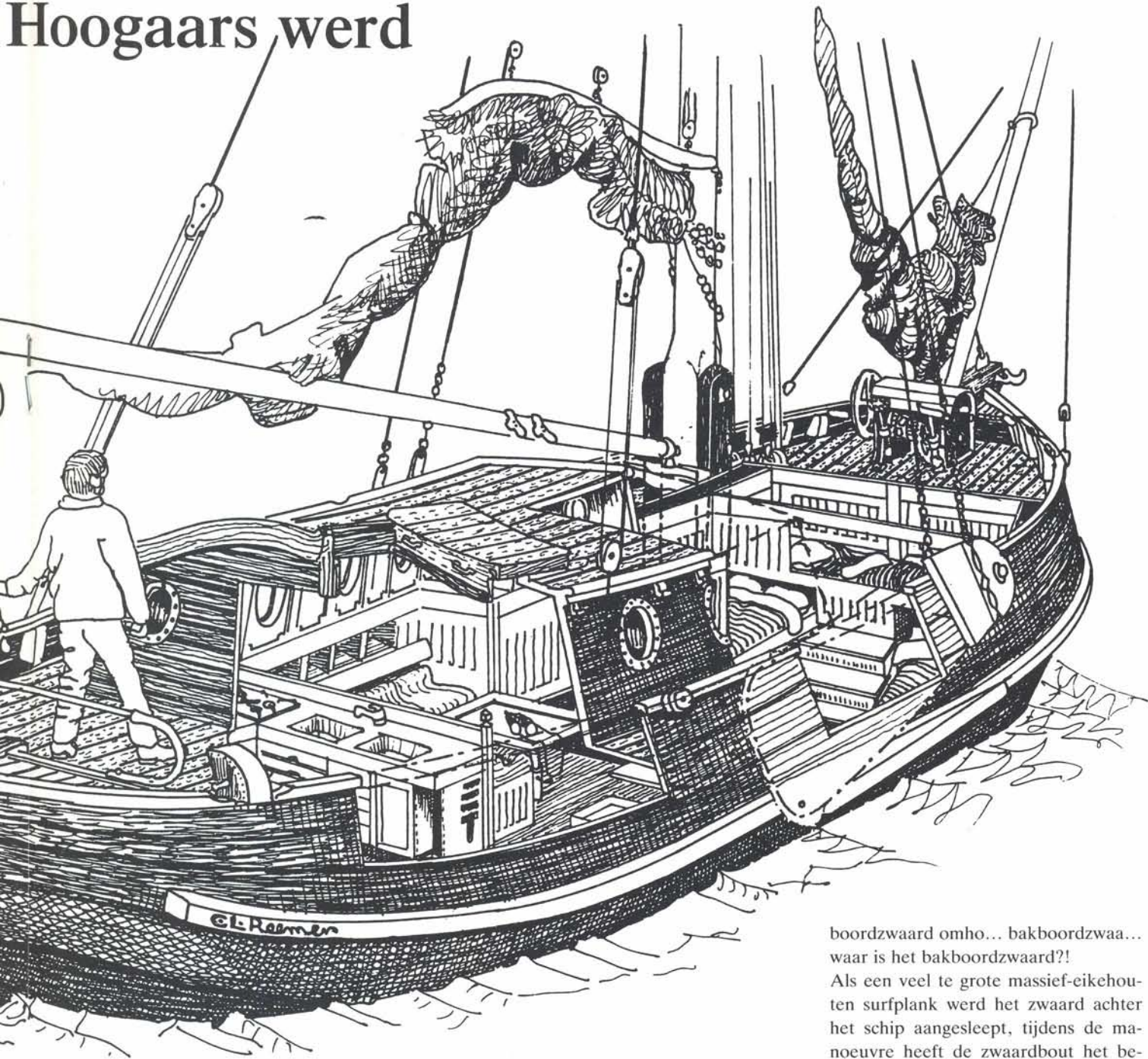
Zo rustig als het gisteren op het Noordzeekanaal was zo druk is het nu. Bijna boord aan boord varende met honderden andere schepen is zeilen niet mogelijk. Alle tijd om onze ogen uit te kijken en met gepaste trots te constateren dat onze Hoogaars geen gek figuur slaat. Vijf jaar hard werken is niet tevergeefs geweest. De belangstelling op de Sail bevestigt dit en we beginnen zelfs een beetje met onze borst vooruit, de neus in de wind en het hoofd in de wolken rond te lopen.

Tekst: Dion Reemer
Tekeningen: Wieke Reemer



Na zoveel schepen om ons heen waren we nog steeds niet uitgekeken op het watergebeuren, dus was het tijd voor een vakantie, een zeilvakantie, met de ARM 27. Via het IJsselmeer naar de Wadden, een goede test. Ter hoogte van Enkhuizen sloeg de schrik toe. Op een voordewinds-rak begeeft een bakstag het, en een snelle ploef manoeu-

Hoogaars werd



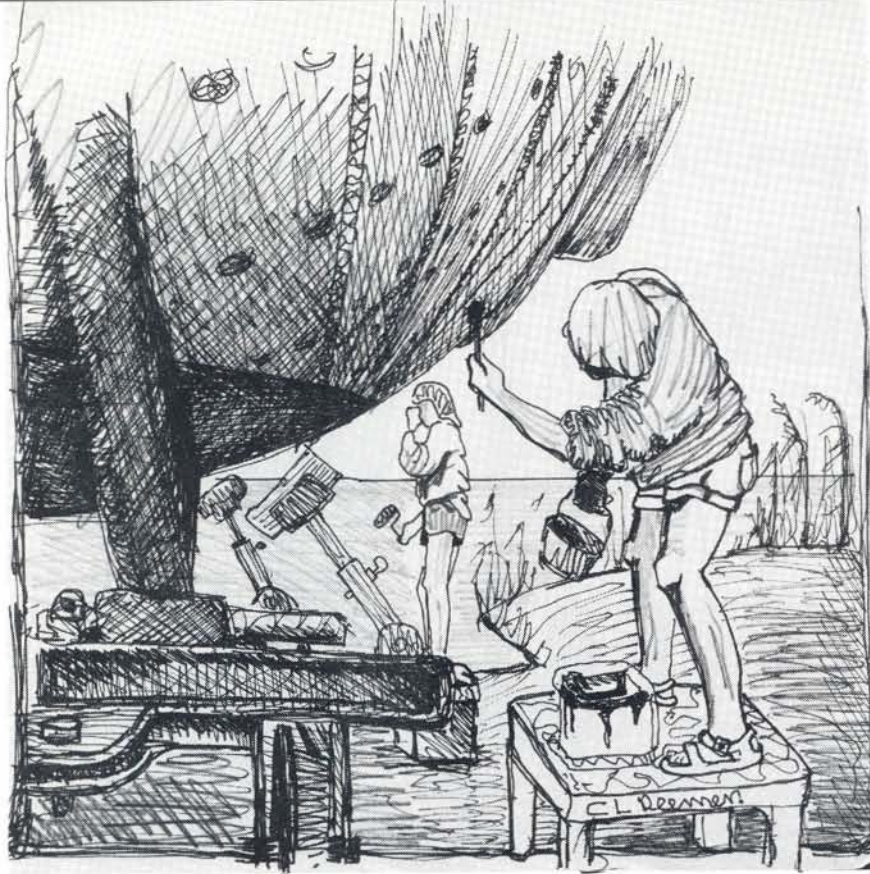
vre heeft erger voorkomen. Daarna wat spelen met een stuk touw en het zaakje is weer gefikst. Onbezorgd genietend zeilden we via Terschelling naar Texel. Op Texel lagen we een paar dagen verwaaid. Toen dat ons begon te vervelen gingen we weer op pad. Met een harde halve windse koers voeren we langs het eiland toen de wind nog meer aanwakkerde en het water opzwepte tot golven die we tot op dat moment op de Wad-

densee niet voor mogelijk hadden gehouden.

Het besluit terug te keren was sneller genomen dan uitgevoerd. Maar toen de golven zóveel moed hadden verzameld dat ze het schip van bovenaf gingen bekijken en er één zelfs het lef had om aan boord te klimmen en niet meer uit eigen beweging het schip wilde verlaten, was de maat vol: kop in de wind, fok omlaag en terug naar Oude Schild. Overstag, alleen onder grootzeil, stuurboordzwaard naar beneden, bak-

boordzwaard omho... bakboordzwaard... waar is het bakboordzwaard?!

Als een veel te grote massief-eikehouten surfplank werd het zwaard achter het schip aangesleept, tijdens de manoeuvre heeft de zwaardbout het be-
geven en de enige verbinding met het schip is de zwaardtalie. De achterop komende golven hebben een nieuw spelletje ontdekt en beginnen schijn-aanvallen op het zwaard uit te voeren - gelukkig laten ze ons dus even met rust. Als hun spelletje ernst begint te worden en ze er in slagen het zwaard ondersteboven te keren (de holle kant lag boven) hebben de golven ons toch te pakken. In plaats van over het water te scheren is, door de snelheid van het schip, de „surfplank” nu een scheer-



Tijdens de eerste hellingbeurt blijkt het breekwerk in prima staat, voor alle zekerheid hebben we alle breekwaden weer diep ingeslagen en van een nieuwe laag hennep voorzien; na een paar dagen zijn de waden weer afgekit en kan het onderwaterschip weer rondom in de teer. Een verse waterlijn en daarboven gaat het eikehout weer in de lak.

boord geworden. De bewegingen van het zwaard zijn te volgen via de talie. Als de talie uitscheert is er niet zoveel aan de hand maar als de talie tegen het schip rust en het zwaard zich dus onder het schip bevindt is een botsing tussen het zwaard en de schroef niet denkbeeldig! We kunnen niet even bellen om te vragen wat een nieuwe schroef kost, maar afgaand op onze intuïtie nemen we het zekere voor het onzekere en proberen het zwaard toch maar naar binnen te halen. Aan boord halen is niet mogelijk maar met de lus van een landvast uitgevierd om de talie zijn we een heel eind geholpen: zwaardtalie aantrekken - landvast borgen en het zaakje hangt er een stuk gerieflijker bij. Even later varen we de haven van Oude Schild weer binnen, buitengaats stoeien de golven door.

We meren af naast de Schoener „Jantje” van Harry en Marjan (ook Spaarndam).

Het gieren van de wind wordt geruime tijd overstemt door wat we achteraf maar de „ontladings-rituelen” zullen noemen en de rest van de dag wordt besteed aan de noodreparatie, die met

het aggregaat van de „Jantje” toch nog snel wordt uitgevoerd.

Met rustiger weer zijn we een paar dagen later teruggevaren. Onderweg hebben we alles eens op een rijtje gezet: onze wereldreis, onze Hoogaars, wij vijven en de financiële (on)mogelijkheden. Marijke en Henny besloten afstand te nemen van de ARM 27. Een voor een wereldreis geschikt schip kopen zou de verkoop van de Hoogaars hebben betekend; en daarvoor stond het schip de anderen toch net iets teveel nà aan het hart. Het oorspronkelijke plan, onze wereldreis, hebben we met een één-twee-drie in Godsnaam geofferd aan Neptunus.

Albert, Johan en Wieke zochten naar wegen om het schip te kunnen behouden. Verhuren is een voor de hand liggende mogelijkheid, maar dat houdt in dat het schip de nodige aanpassingen moet ondergaan; het interieur met voldoende slaapplekken, de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen en een zeilbediening, die zoveel mogelijk, met de hand geschiedt. Kortom, voortdoberend langs de boeien richting Enkhuizen lieten we onze fantasie de vrije

loop. Vanavond, tijdens en na het eten hoeven we ons niet te vervelen!

Als we 's avonds, op zoek naar een uitgebreide en smakelijke „daghap”, de Drommedaris binnenstappen lopen we Dion Reemer (de schrijver van dit artikel) tegen het lijf. Onder een bittertje en rond de met eten overladen tafel komen de familie- en vriendschapsbanden weer goed tot hun recht.

Tijdens mijn ontmoeting met de Hoogaars-freaks in de Drommedaris ontstond (ongeveer) het volgende gesprek: Ik, D.R.: *Je kunt wel zien dat die schuit van jullie nog niet klaar is!*

Zij: *Hoezo?*

Ik: *Nou, jullie bestellen de daghap! Wel lekker, maar ook het goedkoopste op de lijst.*

Zij: *Nou, ja!!*

Albert: *Je moet het zo zien: Johan beheert de kas en zolang hij de bodem nog in zicht heeft kunnen we ons gewoon geen uitspattingen veroorloven, tot nu toe zijn de kosten groter dan de baten.*



Het schip ligt hier op haar geboortegrond. Toen we het schip aan de Arnhemse kade afmeerden kwam de belangstelling snel op gang: de burgervader en de vissermannen en -vrouwen kwamen naar de haven en voorzagen ons van het nodige commentaar - onze

AFSCHRIFT
Duplicaat-Meetbrief voor zeeschepen, No. 4/1945

De Hoofdinspecteur voor de Scheepsmeting verklaart dat het motorhoogaarschip, genaamd *Koekebak*, varende onder Nederlandsche vlag, te huis behorende te *Amsterdam*, is gemeten als volgt:

De lengte op het ^{shekdek} ^{bovendek} van den buitenkant van den voorsteven tot den achterkant van den achtersteven, of tot de *baslijn* van den roerkomering is *vijftien en 1/2 (15,50)* meter.

De grootste wijdte buitenwerks over de huid is *vier en 2/100 (4,20)* meter.

De hoogte (holte) van den onderkant van het bovendek tot op de vrang ter zijde van het zandhout of tot op den bovenkant van den binnenstebodem, op de helft der voormelde lengte, is *zeven en 1/2 (7,50)* meter.

De bruto-inhoud bedraagt *acht en vyftien en 8/100 (15,81)* kubieke meter.

De netto-inhoud bedraagt *zeven en 20/100 (7,20)* tonnen van ¹/_{0,253} kubieke meter.

De inhoud van het schip en het nummer van dezen meetbrief zijn ingebeteeld *lichtschap motorbodem*.

Algegeven te 's-GRAVENHAGE, den *19* *Junie* 19*45*.

22 *Mei* 19*48*

De merken betreffende de teboekstelling ten hypotheekkantore, zijnde *98* *Mei* 19*41*, zijn ingebeteeld aanwezig bevonden op het achterschip aan *S. 3* *Mei* 19*41*.

0,33 m. uit hekplaat, *0,30* m. uit lengtes en *1,35* m. boven dek, *Amsterdam*, den *16* *Junie* 19*41*.

N.B. Dit duplicaat te bewaren ten einde te worden overgelegd bij het aanvragen van zeebrieven of copie-meetbrieven.

De Hoofdinspecteur voor de Scheepsmeting, *J. van Dorst*

De Scheepsmeting, *J. van Dorst*

Na veel spuurwerk in oude archieven zijn we in het bezit gekomen van oude zeebrieven en andere documenten. Deze meetbrief is gedateerd in 1941, maar is oorspronkelijk afgegeven in 1935. Tijdens de tweede wereldoorlog zijn er niet alleen veel schepen verdwenen, ook veel informatie is niet meer voorhanden, maar praten met de oude schippers levert al gauw het gewenste resultaat. De schepen kregen niet alleen visserijnummers maar ook namen en zelfs bijnamen. De ARM 27 heette „De Vrouw Adriana” en als bijnaam „Koekebak of Spekbak”, daarover is nog niet iedereen het eens. (Kunnen we daarover misschien iets meer horen van de lezers?).

Altijd in de opbouwfase, toch?

Ik: Op de kleintjes letten dus!

Johan: Ja nou, ga maar na... aan hout alleen al zo'n 20.000 gulden, maar dat is nog zonder de bevestigingsmiddelen. En straks nog ± f 1.500 voor nieuwe zwaarden en ± f 2.000 voor het hout voor de intimmering, maar dat is heel ruw geschat.

Ik: Dat is welk deel van het totaal, ongeveer?

Johan trekt een gezicht van wat vraag jij een moeilijke dingen: Ja, eh..., als ik me al die cijfers moet herinneren... ongeveer éénderde - als je weet hoeveel bouten en schroeven er nodig zijn om bijvoorbeeld één plank op z'n plaats te houden. En dan nog de afwerking, lak, teer, enz. Alleen al de kit in het dek is een rib uit je lijf. En dan nog het gereedschap!

Ik: Dat kun je niet met zegeltjes bij elkaar sparen!

Aan de koppen om me heen kan ik zien dat hier een teer punt wordt aangesneden.

Wieke: Veel gereedschap hebben we in 't begin kunnen lenen zoals een lintzaag en een cirkelzaag, maar gaandeweg hebben we veel zelf aangeschaft: Eh... schaven, boormachines, een frees, een paar schuurmachines, kettingzagen, enz., en dat is nu alweer versleten!

Johan: Bovendien moesten er een paar aggregaten komen om dat zaakje te laten draaien en dat kost óók handen met geld.

De heer Meerman heeft als jongen meegewerkt aan de nieuwbouw van de ARM 27. Hij gaf ons een rondleiding over zijn werf en gunde ons een kijkje in de loods waar het schip is gebouwd. De sympathieke scheepsbouwer-in-ruste had waardering voor de manier waarop we het vissersschip tot „jacht” hebben verbouwd.



manier van aanleggen kwam hen zeer onbruikbaar voor. En toen één van de vissers klaar ging staan om onze „manden met garnalen aan te pakken” was het ijs snel gebroken en hebben we een paar gezellige dagen in het oude stadje doorgebracht.



Ik: *Dus jullie hebben, reken ik uit, al zo'n 65.000 geïnvesteerd!*

Johan verzucht: *Ja, en we zijn er nog lang niet.*

Ik: *Nee, en als jullie willen gaan charteren komt er nog wel het één en ander bij! Kennen jullie de eisen van B.Z.?*

Albert haalt het net-nieuw aangeschafte „rode boekje” van bureau Zeilwezen tevoorschijn. Daar over gebogen stellen we een uurtje later vast dat er nog zeker 20.000 gulden nodig is om aan de eisen te voldoen. Bijvoorbeeld: marifoon, kompas, reddingsmiddelen, lenspompen, reling.

Wieke: *En niet te vergeten de keurings- en metingskosten en notaris, dat zal ook gauw zo'n f 5.000 zijn!*

Afijn, Johan stelt vast: *Dat is een ton.*

Ik: *En wat rekenen jullie voor een werkuur?*

Albert lacht: *Ach ja... we hebben er pas eh... 13.000 uur aan gewerkt.*

Ik vraag: *En wat verder nu?!*

Wieke: *We zijn nu in een nieuwe fase, Marijke en Henny doen niet meer mee en wij drieën moeten nu eens zien wat en hoe we het gaan doen.*

Ik: *Charteren?*

Albert: *Nou, zou kunnen, maar wat denken jullie van het volgende?*

(Wieke valt hem in de rede: *Let op, de hersenen van Albert maken soms overuren*).

Albert gaat verder: *Zoiets als sponsoring. Dat we dus naar bijv. de Hiswa gaan voor een bedrijf van bijvoorbeeld zeilkleding of iets dergelijks. Dan is 't meer een presentatie-schip of misschien iets in de vorm van... eh... time-sharing met bedrijven... Een paar bedrijven bij elkaar die het schip voor een langere periode huren en het dan om-beurten gebruiken voor hun presentatie, dat kan zelfs naar het buitenland. Maar ook voor vergaderingen of gewoon met elkaar even bij-tanken en in een ongedwongen sfeer bepaalde zaken rondbreien. Dat zou kunnen in een collectieve vereniging, daar heb je misschien een reclamebureau voor nodig of zo. En er zijn best bedrijven of instellingen die een Nederlands cultuurgoed in hun P.R. willen opnemen, denk ik.*

Over mijn glaasje heen zie ik in gedachten Albert in jacquet aan de helmstok: ingeklemd tussen twee Loeki de Leeuwen en met een zangkoortje op

de achtergrond doet ie leuke danspasje op het achterdek.

In de kleine uurtjes wentelen we de trap van de Drommedaris af en gaan aan boord van onze schepen: „Kom je morgenochtend even koffie drinken?” „Ja natuurlijk en even rondkijken in dat stuk noeste arbeid”.

De winter viel in - we kregen alle tijd voor het ontwerpen van het interieur, de aanpassingen van het schip en de integratie van de (door bureau Zeilwezen bepaalde) veiligheidsvoorzieningen.

In het voorjaar van '86 sloeg ons driemanschap de zes overgebleven handen ineen. Geld werd bij elkaar gesprokeld, hout werd gekocht, nieuw en vers geslepen gereedschap in slagorde op de werkbank opgesteld. Daar gingen we weer! Temidden van vier-en-een-halve kuub Billinga (tropisch hardhout uit Kameroen) staat de lintzaag opgesteld en in een hoek staat de kachel zachtjes te kneuteren. Albert en Johan buigen zich letterlijk over de kooien; ze verdwenen in het vooronder en kwamen niet eerder weer tevoorschijn dan nadat Johan Albert's creatieve spinsels technisch had vertaald. Met touwtjes, latjes, karton en stukken hardboard werden de toekomstige kooien in groffe ruimtelijke lijnen uitgezet. Er bleek voldoende ruimte voor één eenpersoons- en vier tweepersoonskooien. Johan schafte (zo te zien) een wagonlading techniek aan en wijdde zich aan z'n „hobby”; Albert ging aan 't stoeien met het nog ruwe Billinga, systematisch werd het hout voorbereid. Zagen, schaven, sponningen, frezen, schroefgaten boren, schuren: zo groeide kooi na kooi.

Johan probeerde met veel kunst-en-vlieg-werk Albert vóór te blijven, voordat Albert een kooiwand, -plafond, of -bodem dichtschroefde, moest Johan klaar zijn met zijn wirwar van ventilatie-kanalen, waterleidingpijpen, en elektrische bedrading. Ondertussen werd een stapel grenehout door Wieke omgetoverd in een paar nieuwe zwaarden. (Onze verzekeringsmaatschappij „EDOS” uit Meppel vond de originele zwaarden van 7,5 cm te dun). De nieuwe zwaarden zijn 9 cm dik geworden en ook de ophanging van de zwaarden

Daar vaart de Hoogaars een nieuwe toekomst tegemoet. Ruim acht jaar hebben we er met plezier aan gewerkt en nu hopen we haar met plezier te gaan gebruiken. Niet voor een wereldreis, maar zeilen zullen we! Zelf gaan we ook een nieuwe fase in: voor onderhoud en het in de vaart houden kunnen we zeker mogelijkheden vinden: Hoe? - is nog de vraag en deze vraag willen we graag doorspelen aan geïnteresseerden. Wij en de Hoogaars staan voor elke suggestie open!

Het kale interieur. De onontbeerlijke lintzaag heeft een dominante plaats temidden van de chaos. In het vooronder is al iets van de intimmering zichtbaar en in de kajuit ligt de eerste partij hardhout te acclimatiseren. In de overgebleven ruimte is het voorzichtig wendend en keren met de lange delen hout.



De betimmering begint te vorderen. Isolatie rond de lichtranden en onder de gangboorden wordt straks weggewerkt achter panelen. Onder het gangboord komen kleine kastjes en rechts zien we het begin van de navigatiehoek - een kaartentafel met daarachter de ruimte voor de elektronica. Een grote gereedschapskist staat op de plaats waar twee zitbankjes en een tafel moeten komen.

hebben we aangepast; door een te nauwe constructie konden de zwaarden niet makkelijk genoeg uitscheren. De zwaardbout-ogen, draaiend om assen aan de binnenzijde van het boeisel, hebben we zo ruim gemaakt, dat de zwaarden tijdens het uitscheren zelfs een beetje kunnen kantelen.



Het afgelopen seizoen zijn ze al lekker met groepjes aan het varen geweest, op het Wad en IJsselmeer maar natuurlijk ook in Zeeland. En ik ben zo gelukkig geweest (dankzij familiebanden) eens een weekend mee te zeilen. Na jaren klippers en tjalken te hebben geschipperd een nieuwe belevenis. Manoeuvrerbaar als een uit z'n krachten gegroeid jacht; dat is dus het verschil tussen een ex-vrachtschip en een ex-visserschip.

De aanvangsstabiliteit is natuurlijk als van alle platbodems, maar door de lengte-breedte verhouding is de beweging een ware sensatie.

D.R.

Voor inlichtingen of boekingen:
tel. 05209 - 3395 of ARM 27,
postbus 7, 2064 ZG Spaarndam.