

Zeeuwse hoogaars gebouwd op Zaanse werf

16 Juni 1984 was een feestelijke dag op de werf van de fa. C. Rem, molen- en schuitenmakerij aan de Dorpsstraat 229 te Wormer. Na jaren van noeste arbeid liep onze hoogaars-van stapel, in het bijzijn van vele gasten. Op zich misschien niet zo'n bijzondere gebeurtenis, ware het niet dat een Zeeuwse platbodem op traditionele wijze van eikehout gebouwd is op een Zaanse werf. Hoe een en ander tot stand is gekomen vertelt het volgende relaas.

De werf

In het verleden was de Zaanstreek vele molenmakerijen en scheepswerven rijk. Hoe kan het ook anders? Er stonden vele molens en de polders bestaan uit waterrijke veen-weidengebieden. De boeren hadden jollen en pramen nodig voor het

door **Joh. Gaarenstroom**

vervoer van vee en materieel van en naar het land. Tegenwoordig gebruikt men hiervoor dieselvletten en (ijzeren) pramen. Een van de laatst overgebleven molen- en schuitenmakerijen is die van de fa. C. Rem, bestaande uit zoon Wessel Rem (37) en vader Cees Rem (65). Een oud ambachtelijk bedrijfje dat al 160 jaar bestaat en waarbij het timmermansvak steeds van vader op zoon werd

Hoogaars „de Gekroonde Liefde” voor de wal in de Beemsterringvaart.

(Foto: Karin Gaarenstroom.)

geleerd. En nog steeds ademt deze werf dezelfde sfeer als ware het een levendige schoolplaat „Op de Scheepstimmerwerf” (van Ligthart, Scheepstra en Walstra). Een huis verscholen in het groen als afscherming van het drukke, jachtige leven van alledag; een brede steeg door en we vinden een houten scheepshelling voor de werkplaats, waar schuiten worden gehellingd met behulp van twee grote 3-schijfs blokken en een lier. In de werkplaats, met daarboven de houtzolder, geurt het naar zuur eikehout en bruine teer. En er wordt nog steeds veel oud gereedschap (houten booromslagen, dissels, blokschaven, enz.) gebruikt, naast wat modern elektrisch gereedschap zoals een lintzaag, motorschaven en boormachines. Een en ander doet geen enkele afbreuk aan de originaliteit van het eindproduct. Achter de werkplaats staat een hooiberg onder één kap met een koestal, waar nu zes melkkoeien en wat jongvee staat gestald. De combinatie timmerwerkplaats en boer-

derij kwam vroeger vaker voor en diende om de rustige wintertijd te kunnen overbruggen met de opbrengst van de boerderij – hoewel de noodzaak wat minder is geworden – is het altijd zo gebleven. Naast de stal ligt de moestuin en een oude boomgaard waar de mispel, de „Bram”, het „Tulpappeltje”, de „Sterappel”, het „St. Nicolaaspeertje” en meer oeroude fruitrassen prijken. Aan de wal liggen enkele schuiten die hier gebouwd zijn, en wat andere platbodems. De sloot komt uit op het Zwet, dat deel uitmaakt van het prachtige 2600 ha grote natuurmonument Wormer en Jisperveld.

Tot aan de jaren zestig legde de fa. Rem zich alleen toe op de bouw van houten weidemolens, geschikt voor onderbemaling van weilanden en waarvan een verbeterde versie werd ontwikkeld (gaande werk gelagerd, zelf zwichkend en een betonnen onderstel). Daarnaast werden er bun- en zeiljollen, 2- en 4-riemsjollen en koepramen gebouwd. Totdat in 1965 een bevriende leraar biologie opdracht gaf tot de bouw van een trekschuit, naar een model uit de vitrine van het Zuiderzeemuseum. De fa. Rem bouwde in 1968 de negen meter lange, overnaadse trekschuit zonder bouwtekening. Sindsdien

Wessel Rem bezig met het branden van een stuk boeisel.

(Foto: Karin Gaarenstroom.)



werden er nog vele schepen op stapel gezet zoals zeiljollen, een grundel, een grundeljacht, enkele kleine zeepunters, een grote zeepunter en in 1981 de hoogaars.

De bouw van de hoogaars

Een mens heeft de gelukkige gave op allerlei mooie dingen verliefd te worden. De bouw van de hoogaars is voor mij een lang gekoesterde jongensdroom, die nu uitgekomen is. Een schip met een fascinerend lijnenspel, een prachtige spitse kop, een zeeg die nergens „stilstaat” en de prachtige hoogoplopende ronde kont, waar je je niet moe aan kunt kijken. Bovendien een schuit die uitstekend geschikt is voor tochten over het IJsselmeer, de Wadden en wellicht de Zeeuwse wateren. Aldus geschiedde. Het benodigde eikehout werd eerder per stam ingekocht, na twee jaar gewaterd te zijn, op vier centimeter én duimsdik gezaagd en vervolgens nogeens twee jaar gedroogd.

In het vroege voorjaar van 1981 werd het 4 cm dikke, druppelvormige vlak van 5 bij 1,3 m op stapel gezet. Met behulp van stutten werd de zeeg erin gebracht en was de oplopende kont (waaraan de naam Hoogaars is ontleend) al duidelijk waarneembaar. Na het aanbrengen van de liggers en het opzetten van de in profiel geschaafde voor- en achtersteven werden de hulpspanten geplaatst, waarlangs de eerste gangen (in twee delen) van duimsdikke eikedelen omgelegd werden. Deze gangen en later ook het boeisel en berghout zijn buiten tussen stalen schragen met behulp van rietvuur en natte dweilen gebogen (rietvuur heeft een hoge warmtegraad en is in het veld ruimschoots voorhanden). In de kimnaad (tussen het vlak en de gangen) werd gedroogd veenmos gebruikt ter afdichting.

Met slechts minieme hulpmiddelen wist Wessel Rem de schuit perfect vorm te geven: een schetsmatige zijaanzicht om te kunnen bepalen waar de mast en waar de motor moest komen; en een simpel touwtje gespannen van voor- naar achtersteven (8,75 m) was het enige houvast om de beide boorden de juiste zeeg te geven.



*„Het vlak van de hoogaars met voor- en achtersteven.”
(Foto: A. J. Gaarenstroom.)*



*De schuit op z'n kant om het vlak te deutelen en te breekwen.
(Foto: A. J. Gaarenstroom.)*

Steeds na het aanbrengen van de volgende gang – met behulp van domme krachten en stutten overnaads op de vorige aangebracht – werden ze aan elkaar bevestigd met koperen klinknagels, met daartussen geteerd pakpapier. Nadat vier gangen waren aangebracht, werden de achttien krommers ingebouwd. Zware eiken moppen 8 tot 10 cm breed afkomstig uit de stamvoet van de eik (de nerven lopen mee met de vorm van de krommer, wat de sterkte aanmerkelijk bevordert). Helaas is er door de afnemende vraag steeds moeilijker aan gegroeid krommerhout te komen.

Het pasmaken van de krommers in een overnaadse schuit is altijd een nauwgezette en tijdrovende bezigheid.

De liggers en krommers werden op het vlak bevestigd met grenen pennen, aan de onderzijde later gedeuteld met eiken

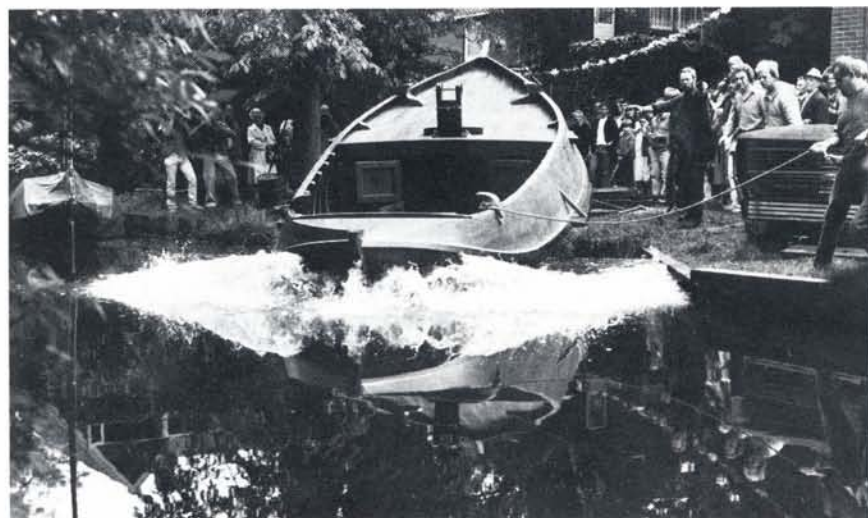
wiggen. Vervolgens werden tegen de achtersteven drie en tegen de voorsteven vier wrangen bevestigd. Met behulp van een mal werden de boeisels gemaakt; midscheeps ruim 60 cm hoog. Het zal een schip worden dat een hoop wind kan hebben! De boeisels werden elk in zes delen gemaakt, met rietvuur gebogen, gepast, tegen elkaar aan gelijmd met constructielijm en met „taai bootnagels” aan de later opgezette klossen bevestigd.

Eerlijkheid gebied me te zeggen dat niet konstant aan de schuit werd gewerkt; scheepsreparaties en molenbouw genoten nogal eens prioriteit en zomers moest er ook gehooïd worden, waarbij ik zo nu en dan graag help.

In het voorjaar van 1983 werd er een begin gemaakt met de indeling. De zware mastbalk, iets gebogen en 2.50 m lang,



„De eerste gangen omgelegd.” „Links enkele roeden van een weidemolen.”
(Foto: A. J. Gaarenstroom.)



„De tewaterlating op 16 juni 1984.” (Foto: B. Huneker.)

steunend op twee extra zware krommers, de dekbalken en de waterbalk werden ingebouwd, waarop vervolgens de gesponningde dekdelen en bolders werden bevestigd. Het wordt een gesloten dek met een luik, waarbij de mast in de gegalvaniseerde mastkoker op het dek staat. Om doorzakken te voorkomen werd later een stalen stut onder de mastbalk in het vooronder geplaatst. De deknaden werden naderhand gedicht met geloodwitte persenningband en kopspijkertjes.

Voordat het laatste stuk boeisel (bakboord-achter) erop gezet werd, werd de al eerder gekochte dieselmotor aan boord getild. De ruimte tussen het plafond en bovenkant boeisel zou anders te krap zijn, om dit naderhand te doen. De diesel is een twee cilinder, 15 pk Mitshu-

bishi met interkoeling en elektrische startinrichting.

In het vooronder, in de kop werd een tweepersoons dwarskooi getimmerd daarvoor aan weerskanten twee bankjes (tevens bergruimten) die ook in de kuip werden aangebracht. Met ploeg en mesplanken werd het schot betimmerd, met in het midden twee dubbele deurtjes compleet met werveltjes, klink, klamp en neuzeman.

Tijdens de hooitijd legde smid, scheepsbouwer en charterschipper Jan Nooy zich toe op het inbouwen van de motor op een ijzeren onderstel, de uitlaat, accu, brandstoftank en elektrische installatie en het vervaardigen en aanbrengen van de koelingsbuizen onder het vlak, die sterk genoeg zijn om de schuit erop te hellen.

De drie-bladige bronzen schroef \varnothing 35

cm werd op de schroefas gezet, het geheel versterkt met een schroefkooi om de scheg tot halverwege de achtersteven, waarop de ogen waren bevestigd voor de vingerlingen van het roer. Eind augustus kon de motor voor het eerst lopen; het „plof . . . plof . . . plof . . . plof . . . plof-plofplof” klonk als muziek in de oren! Het hooi was binnen en de hamer werd weer ter hand genomen. Rond de motor werd een verhoogde vloer gemaakt, vanwege de buizen en bedrading eronder en voor een beter uitzicht voor de roerganger. De motor zelf werd keurig ingepakt in een wegneembare, bun-vormige motorkist, waardoor het kuipinterieur veel doet denken aan een visserman. Na het opbouwen van het achterschip (achterdek, doft en betimmering van het achterschot) werden de berghouten omgelegd met de zwaardklampen. In de afwerking; het vervaardigen van de grenen vlonders, allerlei bijkomende zaken, het opschuren, breeuwen, teren, schilderen en beitsen van de schuit ging nog vele weken werk zitten.

Na het versturen van de uitnodigingen voor de tewaterlating, werd het klassieke, uit lindehout gesneden en beschilderde naambordje op het achterschip bevestigd. Op dit bordje prijkt de naam: „De Gekroonde Liefde – Wormer”, genoemd naar een molen die niet ver van mijn ouderlijk huis gestaan heeft.

Daags te voren werd de 4,5 ton zware hoogaars op rolletjes en battingen met behulp van een lier uit de werkplaats getrokken en zijwaarts de helling opgeschoven. Ondertussen werd het roer in elkaar gezet en tot in de kleine uurtjes doorgewerkt om alles op tijd af te krijgen, als vanouds afgewisseld door de koffie en borreltjes van moeder Sjaan.

De tewaterlating verliep perfect, evenals de proefvaarten daarna. Het werd voor de bouwer, de gasten en ondergetekende een dag om nooit te vergeten. Ook tijdens onze vakantietochten op de motor door Noord-Holland niets dan lof over de schuit.

Wanneer binnenkort de oregonmast, het rondhout en de zwaarden gemaakt worden en de hoogaars onder zeil gaat (30 m² bruin dacron bezaantuijg met fok) is dat weer een verrijking voor het Nederlandse platbodewezen.