

De ARM 27, of hoe een wereldreis een hoogaars werd

In deel één heb ik u voorgesteld aan Albert, Henny, Johan, Marijke en Wieke en u verteld hoe hun plan ontstond. De door hen, in verliefdheid,

*aangeschafte hoogaars bleek van voor- tot achter-
stevan te moeten worden gerestaureerd.*

*Ze vertelden toen van het vernieuwen van bijna
alle spanten en het onderwatergedeelte van de huid.*

*In deze aflevering gaat het schip te water en na
een paar jaar hard werken wordt het eerste tochtje
gemaakt.*

*Deel drie behandelt de B.Z.-eisen, de intimmering
en geeft een overzicht van de gebruikte
materialen en gereedschappen, ook komt hier de
geschiedenis van de ARM 27 naar voren.*

Ik geef ze nu weer zelf het woord.

Voorjaar 1983. Het is niet koud en de dagen lungen. De vogels keren terug, maar het rietland rondom ons ligt er nog kleurloos bij. Een nieuw seizoen ligt voor de boeg, er moet weer veel gebeuren.

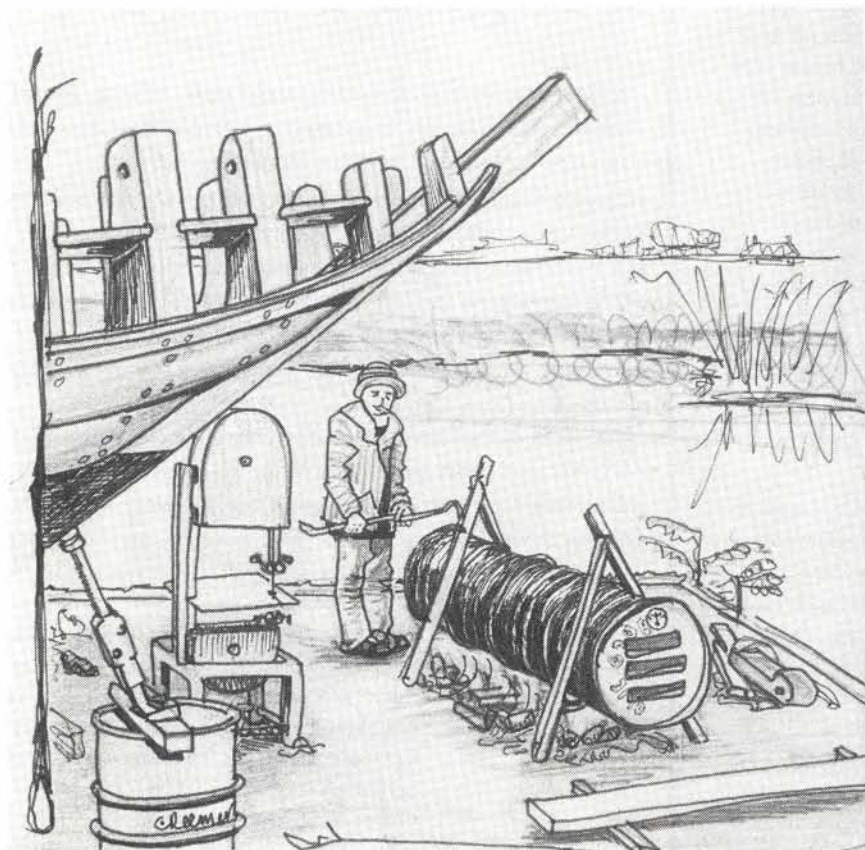
Onze eerste handeling dit jaar is het verwijderen van het dekkleed van de hoogaars. Ze zal wel wakker schrikken uit haar winterslaap. Van dichtbij is het werk van de afgelopen jaren goed zichtbaar. Maar verderweg, vanaf de dijk, kijkend over het nog dorre riet, lijkt de hoogaars niet veel meer dan en knokig karkas, dat staand op het ponton hoog boven onze woonschepen uittorent. We gunnen haar geen tijd nog wat na te doezelen in de voorjaarszon.

Terwijl Albert probeerde het aggregaat aan te slingeren, werd door Henny en Marijke een werkstelling op de juiste hoogte langs de hoogaars aangebracht. Johan en Wieke maakten intussen het buigframe en de vuurton gebruiksklaar. Het versgewaterde eiken ligt te geuren op een hoek van het ponton.

Welgemutst gaan we verder met de huidgangen!

Vanaf het vlak, boven de kimmen, zijn al twintig planken aangebracht, daarbij moesten nog ± 25 planken worden kromgebrand en vastgepend; de toekomstige waterlijn was bereikt. Met de planken boven de waterlijn gingen we over op stomen in plaats van branden. Voor ons een verrassende ontdekking!

We goten een paar emmers water in de ketel, er werden drie planken ingeschoven en het was koffietijd. Na anderhalf uur de ketel op 100 °C te hebben gehouden (de temperatuur regelden we door het toevoegen van veel of weinig water) haalden we de slap gestoomde planken eruit; dan was snelheid vereist!



Oude spanten en stukken huidgang worden als brandhout gebruikt om de stoomketel te verhitten. Drie planken gaan tegelijk de ketel in en zijn na een uur zo slap geworden dat ze met lijnklemmen in de juiste vorm kunnen worden getrokken. Na een dag wennen behouden ze al hun kromming en kunnen op de lintzaag in de ronding van de zeeg worden gezaagd. De kopskanten en de beide zijden worden iets afgeschuind, hierdoor ontstaat een mooie breeuwnaad.

Het stomen

Er werden vier lege olievaten aan elkaar gelast, nadat (waar nodig) bodem en deksel waren weggesneden, zodat er een bijna vier meter lange koker ontstond. Eén eind bleef dicht, maar in de andere kant slepen wij drie brievenbusvormige gleuven. Een thermometer (tot 500 °C) completeerde het geheel; opgepast, houtgas kan explosief zijn bij 350 °C!

Deze „stoomketel” plaatsten we op een frame waaronder een vuur gestookt kon worden - aan brandhout geen gebrek!

Eén voor één werden deze gloeiendhete „dweilen” op hun toekomstige plaats tijdelijk met houtklemmen tegen de spanten kromgetrokken. En zo hing er dan drie planken dampend af te koelen en mochten een dag aan hun nieuwe gedaante wennen. De rest van zo'n dag kon dan besteed worden aan talloze andere bezigheden.

Breeuwen en een kielbalk

Henny en Marijke breeuwend de eerste naden; ze lagen onder het schip in lekker-luie-ligstoelen en sloegen de in



Eikehouten pennen van ± 15 cm lang en 3 cm dik worden door de huidplanken in de spanten geslagen. In deze pennen komt aan weerskanten een wigje om het een en ander te borgen, en daarmee is de verbinding tot stand gebracht. Plank na plank wordt het schip rondom in het nieuwe hout gezet. De naden tussen de planken worden met hennep gebreeuwd en afgewerkt met een eigentijdse afdichtingskit.

bruine teer gedrenkte hennep met breeuw-ijzers diep in de openstaande naden. Ze kregen daar, tussen de lege olievaten, gezelschap van Johan. Hij ging met bijl en dissel de oude kielbalk te lijf, maar dat bleek wederzijds. We hebben voor één van z'n duimen de EHBO-kist behoorlijk moeten uitpakken.

Negen meter van de kielbalk was aan vervanging toe; er werden twee eiken balken van 4.50 meter gebruikt. Waar deze met een schuine-liplas-verbinding aan elkaar zijn bevestigd is een uitsparing gemaakt; de lusvormige interkoelingspijp van de hoofdmotor kon daar doorheen worden gelegd. Met draadstangen van 35 centimeter lengte heeft Johan de kielbalk aan de liggers boven het vlak door en door vastgebouwd. Niettemin stoomden we elke dag onze drie plankjes en werden die van de vorige dag afgewerkt en definitief vastgepend.

Wieke zette z'n tanden in de voorsteven. Door lengte en schuine vallingsvormt deze balk één van de karakteristieke kenmerken van een hoogaars.

(Een „authentiek” Arnemuider visser, zelf in Zeeland vissend met een Blazer, vertaalt: „Vanwege de scherpe voorsteven riepen ze wel Langsnuiters.”) Deze voorstevenbalk bestaat uit twee delen, waarvan het onderste deel zich naar beneden toe verbreedt tot loefhouder. Dit deel heeft hij eerst vervangen, voordat de voorste huidgangen

(Moffenkit van Touwens is een rioolverbindingsskit.)

Na de waterlijn te hebben afgetekend, hebben we zo lang mogelijk het onderwaterschip dagelijks in de bruine teer gezet met als afwerking vijf lagen koolteer. Het bovenwaterschip werd donker gekleurd en afgelakt. (Vraag Albert het recept.)

Gevijven hebben we met vaste hand, als finishing touch, de donkerrode waterlijn rond haar romp getrokken. Een strakke sjerp stak af tegen haar bruin/zwarte body.

Schroefraam en roerkoning werden met vingerlingen weer vastgebout en de hoogaars was klaar voor terugkeer naar haar vertrouwde element.

nuwen zullen ons geheugen hebben uitgewist.

Maar de tewaterlating is geslaagd, het schip bleek dicht en trots voeren we haar, op eigen kiel, terug. Het ponton had zijn taak goed volbracht, het ging ons aan het hart het na die twee jaar vaarwel te zeggen.

De hoogaars meerden we als voorheen af aan één van onze woonschepen, een mooi moment om even stil te staan en haar huidige gedaante eens in ogen-schouw te nemen.

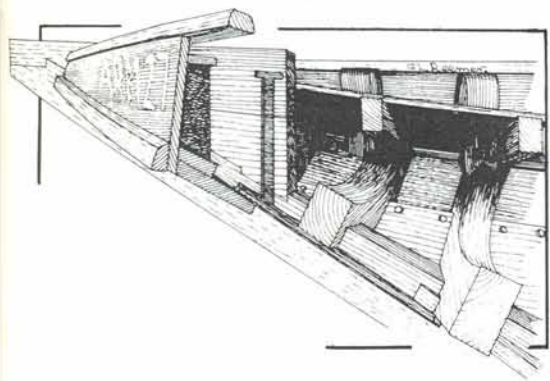
Daar ligt ze nu met haar nieuwe huid, spiegeland in het water. De helft van het werk van de afgelopen jaren, ligt onder de waterspiegel verborgen. De andere helft streelt ons oog, gedubbeld op het water.

De oplangers steken zonder boeisel nog kaal omhoog. En waar is het roer? Waar de mast? Er moet nog veel gebeuren! De roef, het dek, de zwaarden! We slaan de handen ineen, tasten maar weer diep in de buidel en bestellen hout voor het boeisel.

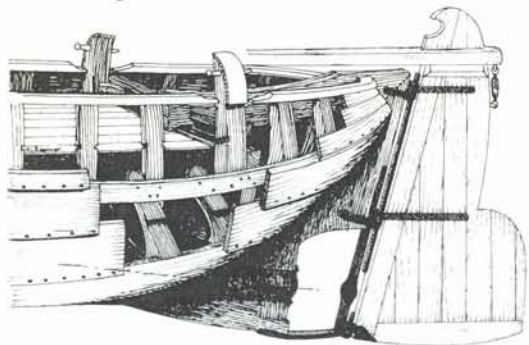
Eiken balken werden in een houtzaagmolen tot drie centimeter dikke planken verzaagd. De oplangers werden tot op de oude zeeglijn van het schip afgekort. Van boven naar beneden werkend zijn de boeiseldelen aangebracht. In de juiste zeeg gezaagd werden zij met taaie vierkante Deense nagels aan de oplangers vastgenageld. Deze nagels zijn zo geslepen dat de punten zich, tijdens het inslaan, als katteklauwen krommen en zich aldus borgen in de houtnerf van de spanten. Het was nodig, daar waar het boeisel een grote kromming heeft, de boeiseldelen te stomen. De stoomketel op het werkvlot voer mee rond de hoogaars tijdens het dichten van het boeisel. En de oplangers raakten stukje bij beetje verder aan het oog onttrokken.

Echter ons geld raakt op; de naweeën van de economische depressie zijn niet alleen landelijk maar ook aan de waterkant voelbaar. Het invullen van subsidieaanvraagformulieren blijkt noch onze specialiteit noch onze hobby. Wij timmeren liever aan schepen dan aan financiële wegen.

Na overleg besloten we onze privé-uitgaven zoveel mogelijk te beperken, brood met pindakaas en fietsen is ge-



werden vastgepend. Deze volgorde was nodig omdat de huidgangen in een sponning in de stevenbalk werden ingelaten.



Albert wierp zich op de achtersteven en hield om dezelfde reden ook deze werkwijze aan. En gaande weg konden de gestoomde huidplanken hoger en hoger in de beide stevens worden vastgezet. Zo hier en daar hebben we tussendoor ook nog een spantje vervangen.

Nadat de bovenste rij huidplanken was vastgezet zijn we het schip gaan afbreeuwen. Alle naden, met een totale lengte van bijna vierhonderd meter, moesten minstens twee maal worden gebreeuwd.

Tussen de lagen breeuwwerk, en als afdeklaag eroverheen, hebben we met Stockholmerteer verdunde „moffenkit” gesmeerd, in plaats van pek.



Een van de spannendste momenten, de tewaterlating. De hoogaars gaat in de takels bij scheepswerf de Rietpol. Twintig ton eikehout wordt van de ponton getild en na het stukzweepen van een in aluminiumfolie verpakte fles Spa teruggelegd in het natte element. Het schip blijft droog, een staaltje van degelijk breeuwen.

Tewaterlating

Het lang verwachte moment was daar! Na een afspraak met „de Rietpol” trokken we het ponton omzichtig onder de hijskraan van Emiel. Een beschrijving van wat toen gebeurde kunnen we helaas niet geven; het uur van de tewaterlating is een zwart gat in ons geheugen. Op foto's zagen we, achteraf, de spanning op onze gezichten. De ze-

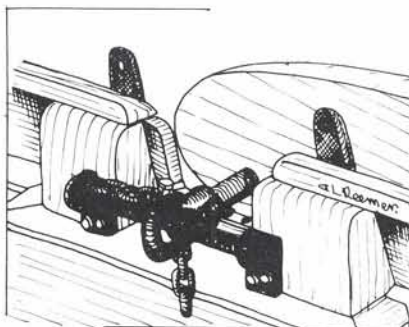


Het boeisel aan stuurboord begint zijn voltooiing te naderen. Als de spanten aan het oog zijn onttrokken is het tijd de uitstekende koppen van de spanten mooi rond af te werken en af te dekken met de relingrand. Op de knik tussen het boeisel en de huidgangen wordt dan het berghout aangebracht. Een kromgezaagde balk van 16 x 5 cm eiken wordt met draadstangen tot door de spanten heen vastgebout.

zond. Het werk ging een jaar op een laag pitje om weer op financiële krachten te komen; zo werd het voorjaar '85.

Afwerking

Uitgerust en met wat meer financiële armslag togen we aan het werk. Onder en boven het gladgeschuurde boeisel werden berghout en relingrand aangebracht. Wat geven ze een fraai accent aan een hoogaars.



Het verhoogde achterdek (achterdoft) bestaat uit teakhouten luikjes die de achterberging afsluiten. Een ingenieus systeem van gootjes zorgt voor de afwatering en een open ruimte tussen de twee voorste balken moet voor de (absoluut noodzakelijke) ventilatie zorgdragen. De grootschoot-overloop waar straks het helmhout onderdoor loopt moet hier nog worden geplaatst. De rest van het dek ligt er als nieuw bij. Het is geschaafd, geschuurd en de naden zijn uitgefreesd, klaar om afgekit te worden.

Extra aandacht besteden we aan het verhoogde achterdekje; teakhouten luikjes over bergruimten. Johan, onze elektriciën, heeft er iets moois van ge-

timmerd. Het lukte steeds beter, dat wat we ons voorstelden, vorm te geven en te realiseren. Nadat Albert „nog even” de zwaardklampen heeft aangebracht, hebben we de nu complete romp in een dikke laag lak gezet.

Een weekend in mei. We kregen bezoek, zoals wel vaker op mooie dagen. Weer iemand verlegen om een praatje? De bezoeker stelde zich voor als Bernard van Gils, hij bleek ons veel te kunnen vertellen over onze „Aeremuënaar”, hem beter bekend als de ARM 27, waar hij al jaren naar op zoek was. Hij was bezig een inventarisatie van hoogaarsen te maken. (Verschenen in de SdZ van april 1986.)

Na dit leerzame oponthoud startte Johan de werkzaamheden aan de motorkast. Wieke zette zich aan het roer, Albert en Henny wierpen zich op het dek: als eerst het schip buitenom maar eens klaar was. Want Sail '85 was in zicht; daar zeilend naar toe leek ons een prachtige mijlpaal.

Er moest eerst nog wel het één en ander gebeuren: een mastkoker door het dek (twee eiken balken 24 x 14 cm, elk 3.10 meter lang), vier wantputtings aan



Het dak van de roef en het dek zijn afgekit (Sikaflex) en krijgen nog een laatste beurt met de schuurmachine. Het schip is verder nog kaal, de mast staat erop maar de zwaarden, de ankerlier, de bokkenpoten, de kluiverboomsteun en de wantputtings ontbreken nog.

de boorden en één voor de voorstag op de steven. Aan weerskanten stevige assen om de zwaarden aan te hangen, onderdeks verbonden door een dwars-scheepse trekstang. Gelukkig, het op-tuigen was aan de orde.

De mast werd uit het riet gevist en door zestien mensen aan boord gedragen, in de mastkoker gelegd, stagen en blokken er aan en omhoog ging-ie! Het hoogste punt bereikt!

Gaffel en giek in de lak, kluiverboom in z'n steun en de zeilen worden aangeslagen.

(„Nog even een paar dagen om de zwaarden en het roer er aan te hangen en we zeilen!”)

De maidentrip

Een week later: Maidentrip naar IJmuiden!

We varen op de motor naar het Noordzeekanaal, voorbij de brug bij Buitenhuisen begint het brede water, en we hijsen benieuwd de zeilen. Ze vangen wind en de vaart lijkt toe te nemen. Voorzichtig schakelen we de motor uit; een ongewone stilte... Houdt het schip

vaart! Ze helt wat over en achter ons sist het zog.

De wind blaast het schip voort. We zeilen! Ze zeilt - de ARM 27 zeilt! Onze hoogaars, waar we vijf jaar aan gewerkt hebben... zeilt!

We staan te genieten op het achterdek en voelen ombeurten aan de helmstok de beweging van het roer. Durven we de kluiver er bij te zetten? Het schip wordt een beetje lijjierig. Zullen we het zwaard laten zakken aan lij?

Oké, zo licht ze mooi op het roer!

We nemen de tijd voor onze meegebrachte koffie, en zwijmelen weg, ieder in z'n eigen gedachten.

Een geel Rijkswaterstaat bootje komt naderbij. Nieuwsgierig naar ons schip?

Een metalen stem: „Wilt u met dat zeilschip de stuurboordwal houden?!”

Tot de werkelijkheid teruggebracht loefden we op naar de goede wal.

We zeilden door naar IJmuiden en vonden een restaurant „ter viering van ons tevreden”. We streken neer en zetten ons aan een teil onbeperkte mosselen, met buiten tegen de rood kleurende lucht het silhouet van onze noeste arbeid.

Tekst: Dion Reemer
Tekeningen: Wieke Reemer



Met een geïmproviseerde takel wordt de mast dan eindelijk vertikaal getrokken, binnen enkele minuten zal dus het hoogste punt bereikt zijn.

Uit historisch oogpunt zijn we tevreden dat dit schip van de ondergang is gered. Met oog voor traditie, maar eigentijds aangepast, is Neerlands grootste houten hoogaars totaal gerestaureerd. Het schip is ingericht voor negen personen en zeilt tochten op de Waddenzee, het IJsselmeer en de Zeeuwse stromen. Overheid en bedrijfsleven kunnen door middel van bijv. sponsoring, de ARM 27 gebruiken als presentatieschip bij watersport- en scheepvaart-evenementen.

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