

SCHEEPSTYPOLOGIËN

DEEL 2

AKEN

Als we over aken spreken kunnen we daarmee drie verschillende typen schepen aanduiden:

Nadat we de vorige keer de klipper behandeld hebben zullen we nu aandacht besteden aan de aken en de Westlander.

Dit hoofdstuk is voornamelijk verzorgd door Boudewijn de Haas, Hein Sommer en Bart Vermeer, terwijl het verhaal over de Westlander geschreven is door Henk Dessens. Tenzij anders vermeld zijn de afbeeldingen afkomstig van B. de Haas, H. Sommer, B. Vermeer.

Ook nu weer houden wij ons aanbevolen voor opmerkingen, verbeteringen en aanvullingen die u rechtstreeks kunt sturen naar: Floris Hin, Kerkstraat 382, 1017 JB Amsterdam, tel.: 020-220412.

1. **Rijnaak:** een motorloos schip bedoeld om op de rivieren gesleept te worden.

2. **Lemster- of wieringeraak:** zeilende vissersschepen van de Zuiderzee en/of Wadden.

3. **Niet op steven gebouwde** zeilende vrachtschepen van de Nederlandse binnenwateren.

De laatste categorie zullen we in dit hoofdstuk nader bekijken.

Bij de aak loopt de kielplaat, die zich in het midden van het kasko van voor naar achter uitstrekt, in voor- en achterschip op tot aan het boeisel; de huidgangen sluiten hier op aan. En niet op een steven zoals meestal het geval is. De rijnaak, lemster- en wieringer aak zijn echter wel op steven gebouwd. De kielplaat neemt ook de konstruktieve functie van de stevens over; namelijk de verbinding tussen bak- en stuurboord helften van het schip.



Afb. 1. Heve (get. door Floris Hin)

De omhooglopende kielplaat heet in het voor- en achterschip de Heve (zie afb. 1).

De aak kan wel voorzien zijn van stevens, die tegen de oplopende, „opgeheven“, kielplaat zijn aangebracht. De achterstevens is altijd aanwezig om het roer aan te hangen. De voorstevens kan geplaatst zijn voor meer koersvastheid (zie afb. 2 a,b,c). Om deze reden werd er ook wel alleen een loefbijter geplaatst; (dit is een stukje steven gedeeltelijk onder en boven water (afb. 3).

De geplaatste stevens zijn apart tegen het schip, de heve, bevestigd. Zij kunnen gekonstrueerd zijn als een plaatstevens of een doosstevens.

Specifieke kenmerken van de leden der Akenfamilie

De Hasseleraak

- * géén voorstevens, géén stuizen
- * boeisel voor in een lijn doorlopend met de romp
- * boeisel achter, boven het berg-hout, licht naar binnen-val-lend
- * mastkoker op mastdek geplaatst
- * meestal een roef; soms ook dek-schepen
- * grootzeil, fok en kluiver

De Hagenaar

- * boeisel voor en achter in één lijn met de romp

De Rietaak

- * smal schip ten opzichte van zijn lengte
- * sterk geveegd voor- en achterschip
- * géén voorstevens, géén stuizen
- * meestal een laag roefje
- * lage mastkoker
- * vaak deelbare (in hoogte) ankerlier
- * grootzeil, fok en soms kluiver
- * grote soort: mast op mastdek
- * kleine soort: mast onderdeks strijkend
- * boeisel voor en achter in één lijn met de romp
- * grote breedte ten opzichte van lengte
- * mast vóór de luiken erg voor-lijk



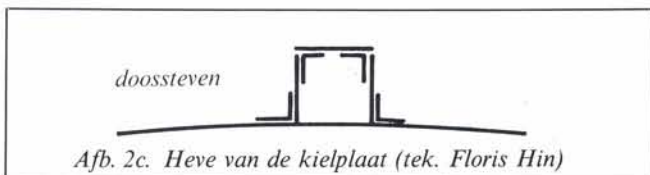
Afb. 2a. Aak met opgeklonken steven (foto Floris Hin)



Afb. 3. Hasselteraak (zonder voorstevan) met loefbijter (foto Floris Hin)



Afb. 2b. Heve van de kielplaat (tek. Floris Hin)



Afb. 2c. Heve van de kielplaat (tek. Floris Hin)

- * kleine soort: open met voordek
- * grote soort: dek- of paviljoenschepen
- * grootzeil, fok en soms kluiver
- * wél voorstevan

De IJsselaak

- * boeisel voor en achter meestal in één lijn met de romp: soms lichte knik op het berghout
- * voor- en achterstevan; soms stuizen; soms beretanden
- * kleine soort: open
- * grote soort: met een paviljoen, klein roefje of als dekschepen
- * grootzeil met gebogen of rechte gaffel, fok en soms kluiver

De Zandaak

- * boeisel voor en achter in één lijn met de romp

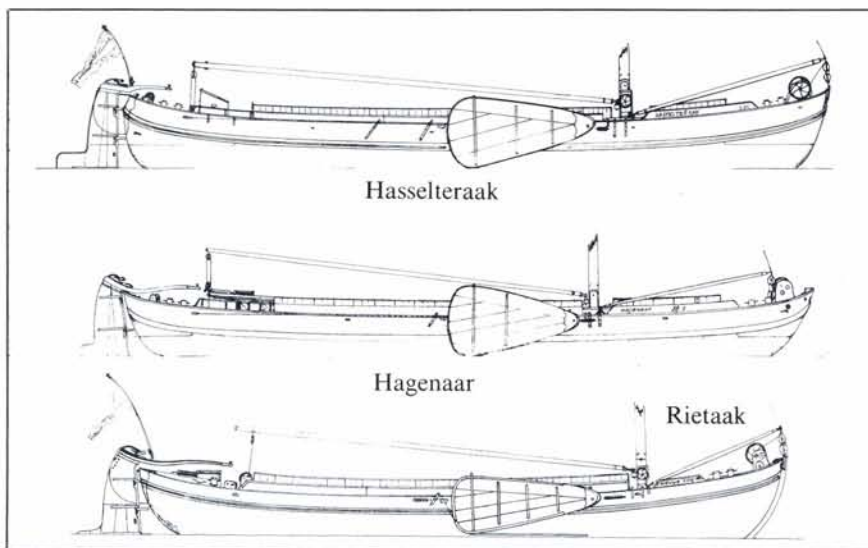
- * géén stuizen: soms beretanden; wel voorstevan
- * knik tussen kielplaat (heve) en huidgangen
- * open met voordek, of luiken tot op het potdeksel
- * uitsparing in boeisel langs het ruim; wegneembaar zetboord
- * grootzeil met kromme gaffel en fok

De Sliedrechtse-aak

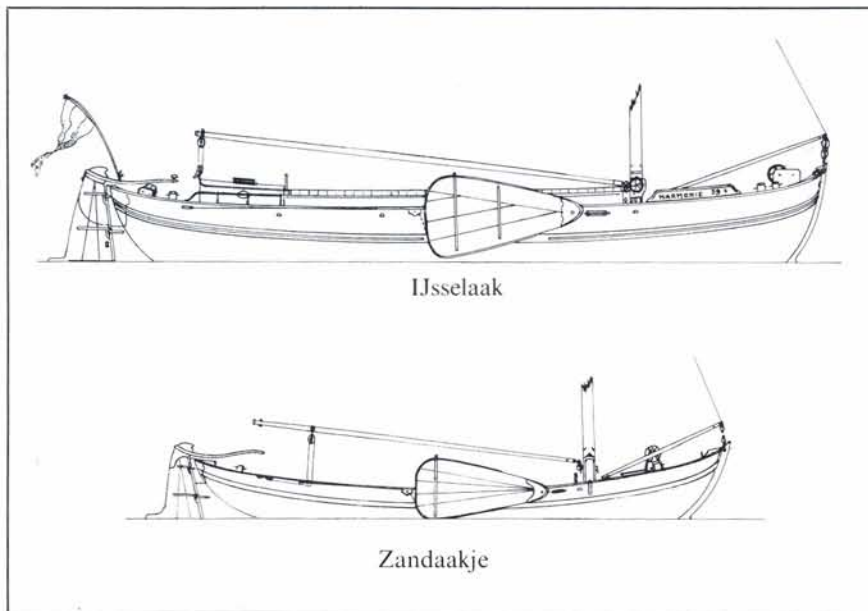
- * zie gegevens van de zandaak
- * spiegeltje zoals een schouw

De Kagenaar

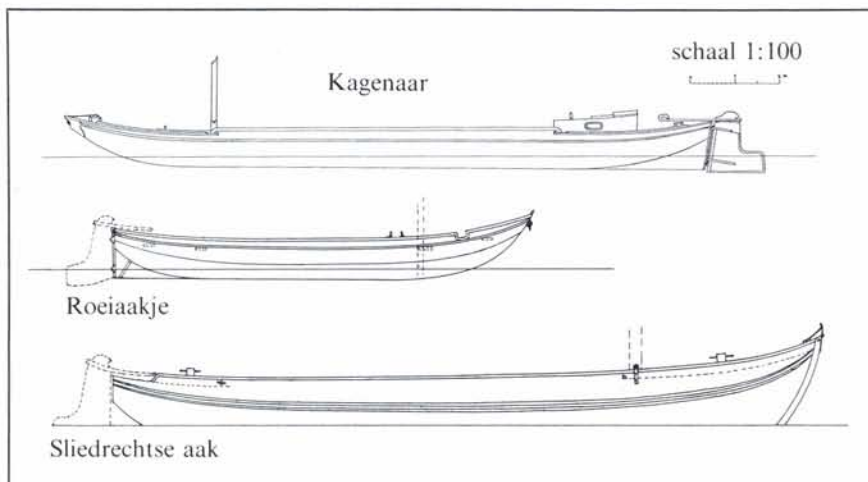
- * lang smal scheepje
- * kop lijkt op die van een houten vlet
- * achterspiegel



Afb. 4. Hasseleraak, Hagenaar en Rietaak (get. door Bart Vermeer)



Afb. 5. IJsselaak en Zandaakje (get. door Bart Vermeer)



Afb. 6. Aakjes met platte spiegel (get. door Hein Sommer/Bart Vermeer)

De Hasseleraak

De Hasseleraak is een betrekkelijk 'jong' scheepstype. Haar vorm is ontwikkeld in de laatste decennia van de vorige eeuw. Zij is eerst wel in hout gebouwd, maar al snel voornamelijk in ijzer en staal. De werven van aanbouw lagen vooral in Overijssel, met name in Hasselt.

De Hasseleraak heeft géén voorstevén (op een enkele uitzondering na), soms wel een klein stukje, de loefbijter, onder water om koers te houden (zie afb. 3).

Het boeisel loopt in één lijn door met de lijn van de romp. Achter is dit boeisel, boven het berghout, naar binnen gebogen. Er zijn geen stuizen. Zie afb. 8.

De in ijzer of staal gebouwde schepen hadden vrijwel alle een roef; er waren echter ook dekschepen.

In grootte varieerden ze van zo'n 30 tot wel 150 ton. De tuigage bestond uit een grootzeil met een lange, rechte gaffel, fok en kluiver. De grotere schepen hadden over het algemeen een mastdek op de den. De kleinere maten hadden de mast op het voordek.

Het vaargebied voor de kleinere schepen was vooral de omgeving van Overijssel en zij vervoerden meestal turf. De grotere Hasseleraaken bevoeren het gehele land en namen alle soorten lading aan.

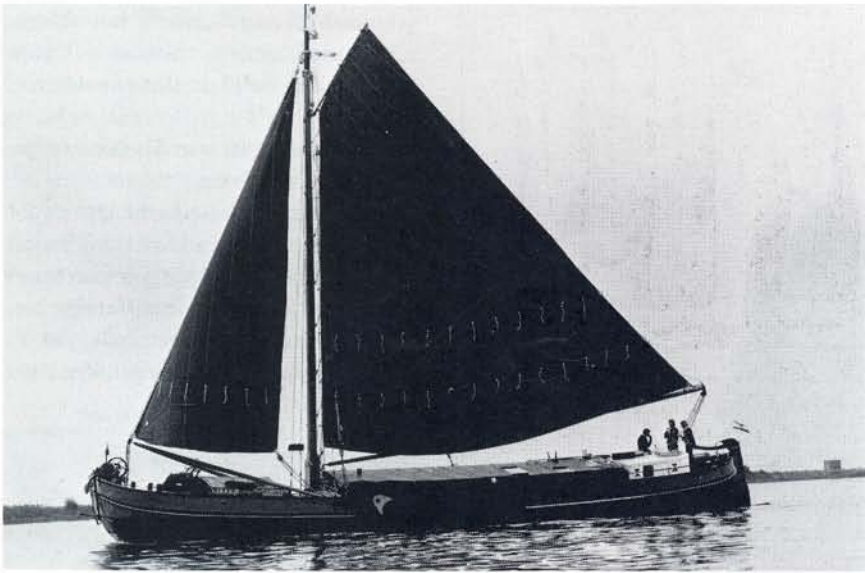
Een zeer oude benaming voor, vooral de in hout gebouwde, Hasseleraak is ook wel „Praamaak”.

De Hagenaar (Zie afb. 4)

De Hagenaar is een duidelijk voorbeeld van een scheepstype waarvan vorm en afmetingen samenhangen „met de bestemming en met de gesteldheid van de wateren die zij bevoer”.

De naam Hagenaar of Haagvaarder is vermoedelijk al zeer oud. Hiermee werden de kleine schepen aangeduid waarin bij Delft moest worden overgeladen om de lading tot in het via waterwegen slecht bereikbare Den Haag te kunnen bezorgen.

In de 19e eeuw doet de Hagenaar zijn intrede als herkenbaar type op de Zuid-

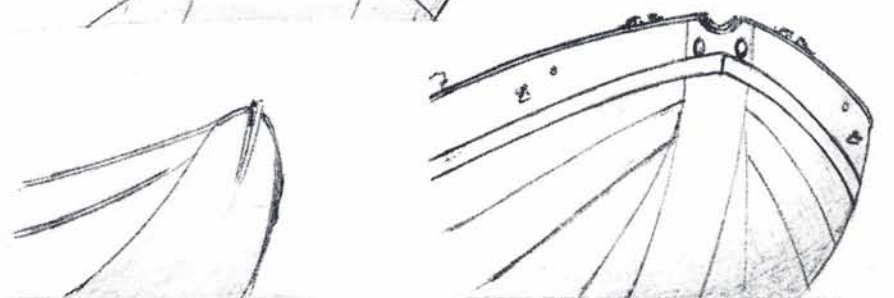
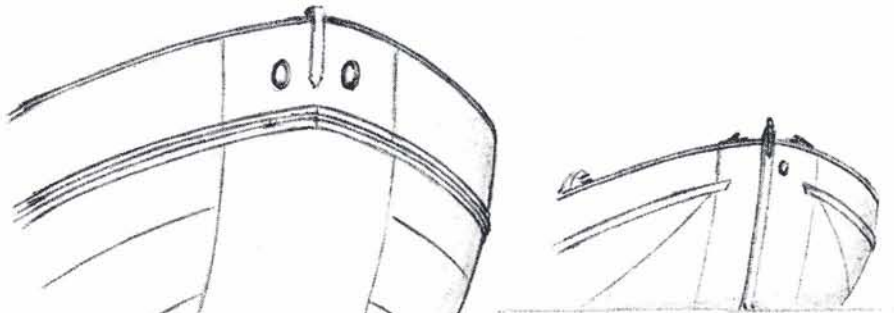
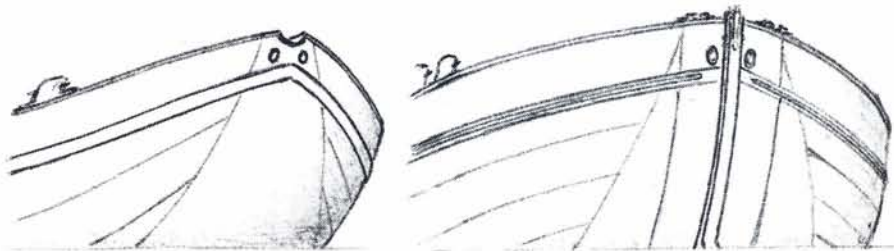


Afb. 7. Hasselteraak „Gerrigje” 77 ton (foto's: Willem Poldermans)

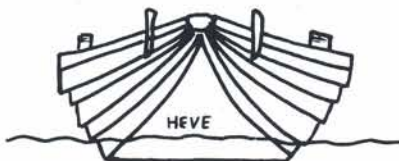


Afb. 8. Kont van een Hasselteraak (foto Willem Poldermans).

Hollandse wateren. Een houten aak-schip, mogelijk afgeleid van de kleinere turfijker, waarmee lading vanuit het rivierengebied rechtstreeks in de grachten van de Haagse binnenstad afgeleverd kon worden. De overboordige gangen sloten voor èn achter niet tegen het opgetrokken bodemvlak (heve) aan, maar liepen versmallend naar boven uit waar zij in een stevig blok hout samen kwamen (zie afb. 9).



Afb. 10. Verschillende voorbeelden van beplatingen van de kop van de aken (tek. Boudewijn de Haas/Bart Vermeer)



Afb. 9. Kop van een Hagenaar (tek. Boudewijn de Haas/Floris Hin)

Zij waren gewoonlijk toegerust met een korte mast van ca. 10 meter met schietende steng om het passeren van (spoor)bruggen te vergemakkelijken.

Bij de overgang van hout naar ijzer werd de oude vorm enigszins behouden, maar de karakteristieke hoekige bouwvorm ging geheel verloren. De romp werd aan



Afb. 11. Kageenaar „Adriana”

de uiteinden rond en glad en kan daarmee beschouwd worden als een vergrote uitgave van de boeieraak. Ook de kop van de houten Hageenaar verdween geheel (zie afb. 10, laatste drie voorbeelden).

In de ijzerbouw kwamen verschillende konstrukties van de kop voor zoals Afbeelding 10 laat zien.

Houten Hageenaars waren ongeveer 17 meter lang, de ijzeren zijn enkele meters langer, tot zo'n 25 meter. Voor zover bekend is er tenminste nog één ijzeren Hageenaar uit de overgangsfase bewaard gebleven („Adriana”, Amsterdam), met een lengte welke typerend is voor de houten voorlopers (zie afb. 11).

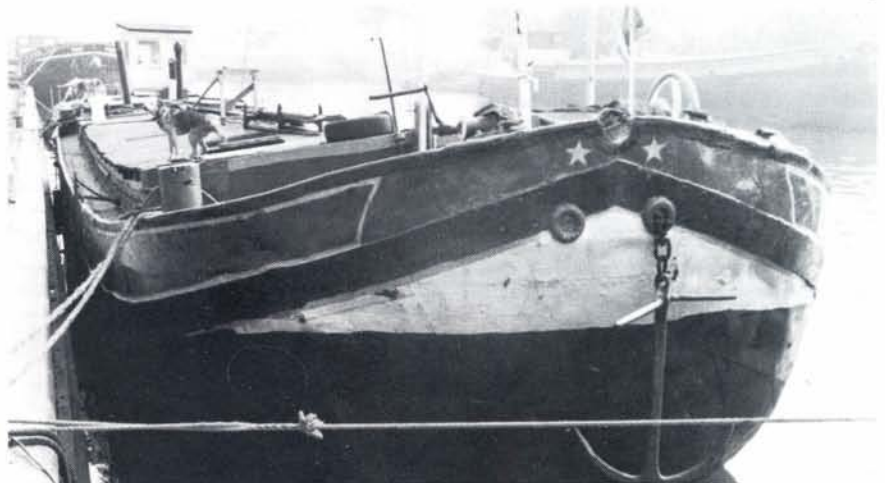
Op een enkele uitzondering na raakte de „mast met steng” op de ijzeren schepen buiten gebruik en werd er overgestapt op een gebruikelijker tuigerij zoals:

paalmast, grootzeil met een rechte gaffel, fok en eventueel een kluiver.

De Hageenaar heeft géén voorstevan; het boeisel in kop en kont loopt in één lijn met de romp. Aangezien het achterschip sterk geveegd is, loopt het boeisel daar vlakker dan in de kop (zie afb. 11 en 12a en b).

Er zijn ook enkele Hageenaars gepiekt

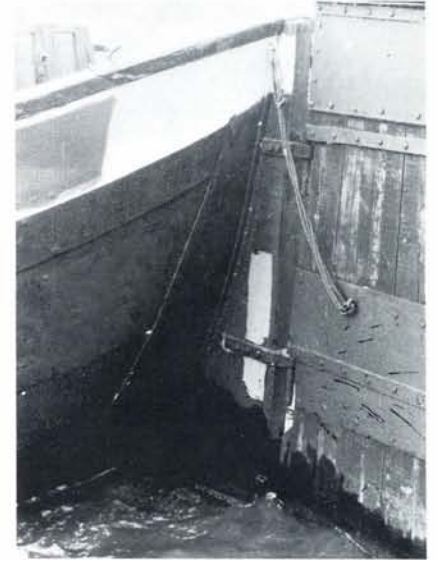
Afb. 12a. Kop van een Hageenaar (foto Henk Bos)



gebouwd (S-spantvorm in het achterschip) zodat deze ter plaatse dus géén opgetrokken kielplaat (heve) hebben.

Over de metingen van Hageenaars bestaat veel verwarring.

De maximale doorvaartdiepte voor scheepvaart welke in Den Haag moest zijn, werd bepaald door een vaarboom of drempel tegenover de gasfabriek aan de Trekvluit. Dit was een balk van T-ijzer welke was bevestigd op 1,45 meter-D.P. (Delflands Peil).



Afb. 12b. Kont van een Hageenaar (foto Henk Bos)

De kruiphoogte en de breedte werden bepaald door de hoogte van het midden der liggers van de Wagenbrug – 2,40 meter + D(elflands) P(eil) – en de wijdte van deze brug – 4,175 meter –; (afmetingen anno 1905 – gegevens van Openbare Werken van Den Haag van die tijd – eerst in maart 1922 kwam er een vijzelhefbrug gereed).

Schepen die dwars door de stad wilden varen konden maximaal 26 meter lang

en 4,15 meter breed zijn, zodat de grootste tonnenmaat ca. 100 ton bedroeg. De doorvaartdiepte voor de Haagse grachten luisterde nauw; zo is uit het begin van deze eeuw een klacht bekend van een schipper die weliswaar de drempeel gepasseerd was, maar vast kwam te zitten bij de Javabrug omdat als gevolg van afstroming het waterpeil nadien gezakt was.

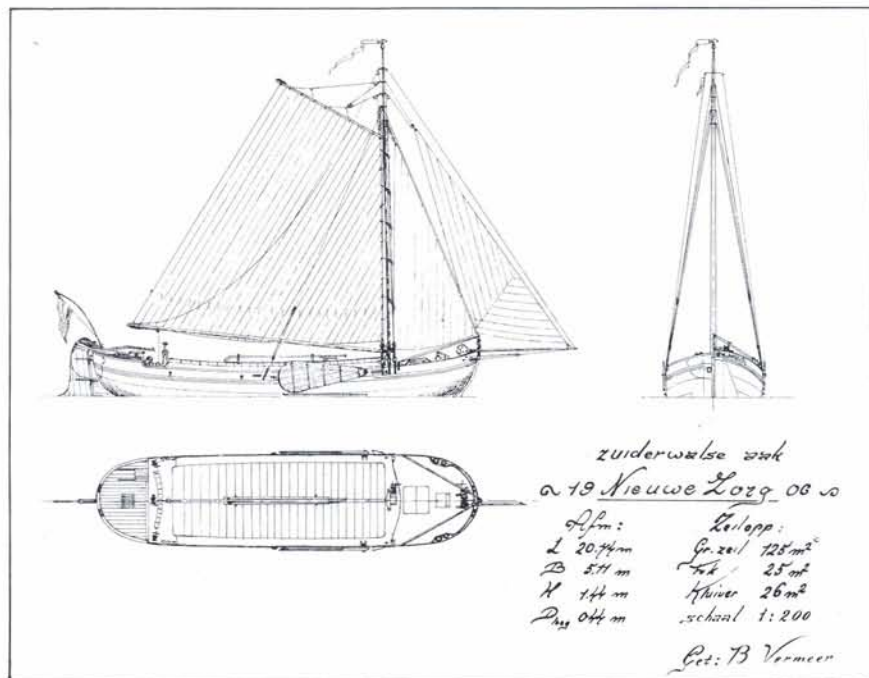
De ongewoon lage Wagenbrug eiste een lage opbouw: het hoogste punt op het



Afb. 13. Klapsteen (zie draaipunt voor op de steven) Foto Henk Bos



Afb. 14. Klappier (zie draaipunt achter op de lier) Foto Henk Bos.



Afb. 15a. Tekening Bart Vermeer.

achterschip (helmhout of roefdak), de bovenkant van de mastkoker en de bovenste punt van de voorstevan (waarvan de punt weggeklapt kon worden zoals te zien is in afb. 13) lagen in een horizontale lijn. Het bovendee van de ankerstrijklier was demontabel en bij aanwe-

zigheid van een hoger model zeillier was de bovenste helft omklapbaar (zie afb. 14).

Bij een gebruikelijke breedte van Hage-naars, zo'n 4,10 à 4,15 meter, moesten de zwaarden, de strijklampen, stoot- of aanvaringsklampen en soms zelfs de schildpadblokken van de zwaardvallen wegneembaar zijn. Ook smalle doorvaarten in andere steden konden op die manier genomen worden.

De bloeiperiode van de aanbouw van ijzeren Hage-naars is van relatief korte duur geweest, ca. 1905-1915. Enerzijds hing dit samen met het snel toenemende inwonertal van Den Haag waarvoor steenkolen en andere artikelen nodig waren en met de opbouw van nieuwe woonwijken waarvoor bouwmaterialen, grint en stenen van de steenbakkerijen aan de grote rivieren aangevoerd dienden te worden – het liefst zo dicht mogelijk bij de bouw.

Anderzijds werd het gehele beurtvaartverkeer, evenals de brandstoffenhandel, langzamerhand verplaatst van de grachten naar gereedgekomen gedeelten van het Laakhaven-komplex. De noodzaak en behoefte om met een grote lading in de binnenstad van Den Haag te kunnen komen nam zienderogen af.

Ook in deze periode werden al grotere



Afb. 15b. Riet- of Biesboschaak 'Nieuwe Zorg' 88 ton.
(Fotocollectie Bart Vermeer)

scheper dan de gebruikelijke 80-100 tonners gebouwd. Er waren „Hagenaars”, vroeger ook wel heven- of hevelaken genoemd, met een laadvermogen tot ca. 180 ton welke het gehele land bevoeren met alle soorten lading. Zij waren vaak voorzien van een grotere roef en kunnen beschouwd worden als afstammelingen van een populair type dat als snelle zeiler te boek stond. In toenemende mate diende dan ook onderscheid gemaakt te worden tussen een „Hagenaar” en een Wagenbrugger of Wagenbrugschip.

Het predikaat „Hagenaar” degenereerde vooral in de jaren twintig en dertig toen vrijwel ieder schip dat op Den Haag voer „Hagenaar” genoemd werd, zodat er „Hagenaars” waren van wel 600 ton (!), het toenmalige Laakhavenmaximum.

Hagenaars werden vrijwel uitsluitend op Zuid-Hollandse en Gelderse werven langs de grote rivieren gebouwd; werven in Doodewaard bijvoorbeeld waren bekend om hun mooie houten en ijzeren schepen.

Rietaak

De rietaak lijkt sterk op de IJsselaak; ook zij heeft een voorsteven en de boeilsels lopen voor en achter in één lijn met

de huid. Het verblijf is meestal onder het voordek, maar bij de grotere soorten onder het achterdek of zelfs onder een paviljoen.

De bijzonderheid van deze schepen was dat zij ten behoeve van de lading een grote breedte hadden ten opzichte van hun lengte. Deze scheepjes werden in de omgeving van de Biesbosch gebouwd voor het vervoer van riet, rijshout voor de dijkenbouw, hooi en dergelijke. Dit zijn lichte ladingen die hoog boven de luiken kon worden opgetast (opgeleegd); een grote breedte zorgde dan voor meer stabiliteit. De maximale breedte werd vooral bepaald door een brug of sluis die het schip moest kunnen passeren.

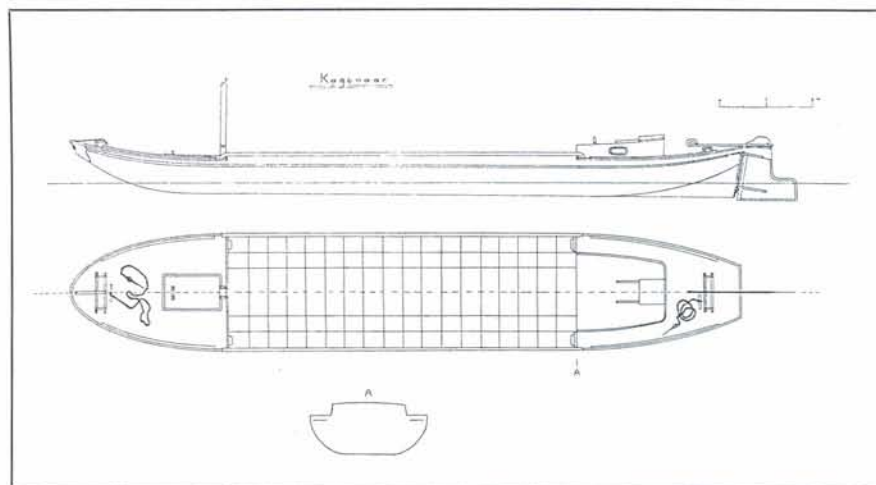
Voor de kleine soorten was de Biesbosch en naaste omgeving het vaargebied. De grotere vervoerden vooral ook rijshout vanuit deze Biesbosch naar Zeeland.

Het waren meest kleinere scheepjes, ca. 25-30 ton, hoewel er ook grotere gebouwd zijn. De grootste bekende is 89 ton. Deze heeft bij een lengte van 20,74 meter een breedte van 5,11 meter.

De mast stond, in verband met de soort van lading, erg voorlijk – op het voordek – geplaatst en droeg een grootzeil met lange rechte gaffel, fok en soms een klui-ver.

Ze worden ook wel Biesbosch- of Slechtschaak genoemd.

Afb. 16. Kagenaar (getekend door Hein Sommer/Bart Vermeer)



IJsselaak

De IJsselaak was het schip van de Hollandse IJssel. Het was hoofdzakelijk bestemd voor het vervoer van zand en grind. Ook deze aken zijn eerst in hout gebouwd alvorens de ijzeren schepen hun intrede deden.

Het boeisel in voor- en achterschip loopt vrijwel in één lijn met de romp, maar soms zit er ter hoogte van het berghout een heel lichte knik in.

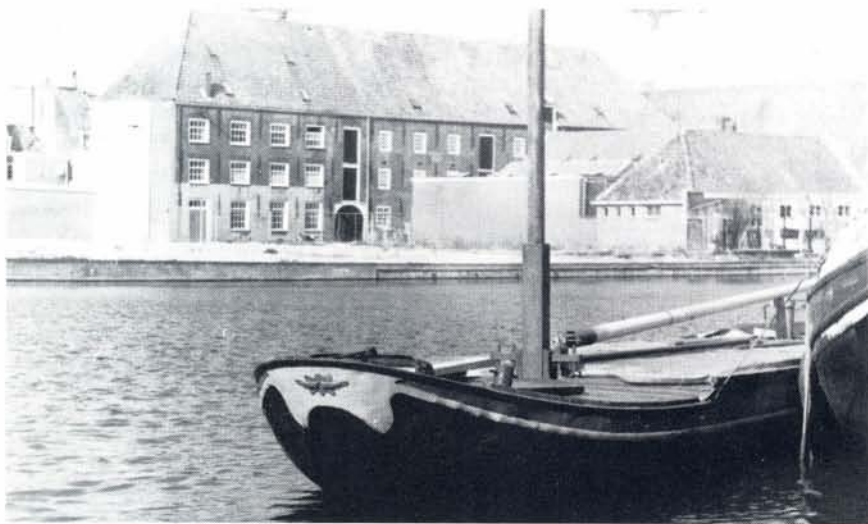
Bij de IJsselaak is de doosstevan niet altijd een loze steven, maar wel degelijk een essentieel onderdeel van de constructie zoals bij de tjalken. Maar toch vallen die schepen met zo'n constructieve voorsteven onder de familie der aken, hoewel er voor te pleiten zou zijn ze onder de tjalkenfamilie te plaatsen.

Deze aken van de IJssel waren over het algemeen sterk geveegd. Meestal hadden ze ter bewoning een roefje of een paviljoen. De kleinere schepen beneden de ongeveer 40 ton echter waren open en hadden hooguit een klein verblijf onder het voordek in het vooronder.

De gebruikelijke grootte van dit type schip varieerde tussen de 15 en 60 ton. Het zeiltuig bestond uit een grootzeil met rechte of gebogen gaffel, een fok en bij de grotere soms een klui-ver.

De werven van aanbouw waren vrijwel alle langs en rond de Hollandse IJssel gelegen; bekende werven waren Snoey te Ouderkerk a/d IJssel en Duijvendijk te Krimpen a/d IJssel.

Zoals gezegd werd de IJsselaak gebruikt



Afb. 17. Kop van een Kagenaar (Foto Hein Sommer)

voor het vervoer van zand en grind. Dit werd door de schipper zelf met de „beugel” van de bodem van de rivier gehaald. Deze „beugel” was een zak aan een ijzeren band die zichzelf in de bodem begroef en dan vol werd opgehaald en in het schip gekiept.

Dit beugelen was een hele kunst wilde bij het boven water halen niet alle zand naast het schip terecht komen. Het lossen van de schepen gebeurde met de kruiwagen. Om dat werk te vergemakkelijken waren er openklapbare delen in de den aangebracht.

De schippers die zo hun brood verdienen werden naar hun afkomst „IJsselmannen” genoemd.

Zandaak

Qua vorm doet de zandaak sterk denken aan de IJsselaak; ze werden echter gebouwd in de omgeving van Hardinxveld.

Bij de zandaak sluit de huid met een knik aan op de heve, zoals vroeger gebruikelijk was bij de houten schepen. De boeisel lopen in één lijn door met de romp. Deze aken hebben een voorsteven, géén stuizen, maar soms wel bere-tanden.

Ter lengte van het laadruim is er een uitsparing in het boeisel aanwezig waarin een wegneembaar houten zetboord geplaatst kan worden om het laden en lossen makkelijker te maken. Het schip had geen gangboorden, terwijl zich on-

der het voordek een klein woonverblijf bevond.

Het schip werd gezeild onder grootzeil met rechte of kromme gaffel en fok.

De Sliedrechtse aak

De Sliedrechtse aak is een soort zandaakje met dezelfde typische knik tussen heve en huidgangen, hoekige kimmen en een spiegelkje zoals ook de schouwen hebben. Zij is ook open met een verblijf voor de bemanning onder het voordek. Ook de maatvoering, de uitvoering en tuigage lijken op die van de zandaak.

De benamingen voor de laatste typen aken lopen nogal door elkaar. Soms wordt de soort van lading als typenaam gebruikt, soms de plaats van herkomst, terwijl de verschillen onderling vaak heel summier zijn; en vrijwel niet te onderscheiden.

De Kagenaar

De Kagenaar is een lang smal scheepje dat in de omgeving van Leiden gebruikt werd door boeren en tuinders voor het vervoer van mest, landbouwprodukten, bloembollen en dergelijke. Aan de voorkant komen vlakgang en boorden samen en worden afgedekt door een plaat; deze is zorgvuldig rond geklopt en voorzien van een sierlijke rand (zie afb. 17). Deze konstruktie stamt uit de houtbouw en de kagenaar is wellicht het enige type van de groep van kenen, hagenars, eikers, 's-Gravenmoerse aken enz. waarbij de

konstruktie in de ijzerbouw geïmiteerd werd.

Voorop deze plaat is een gesmeerd sier-element geklonken; vaak heeft dit de vorm van een snor, al dan niet op een stervormige ondergrond (zie afb. 18). Deze vorm van versiering wordt door Sopers (zie bibliografie) ook genoemd voor de kenen. De achterkant van het schip wordt gevormd door een platte plaat; onder tegen de heve is een scheg geplaatst waaraan het ijzeren roer is opgehangen. De kimmen zijn in het midden rond met een zeer grote kimstraal. Dit maakt het vaartuig geschikt voor smalle sloten met ondiepe zijkanalen. Op ongeveer één meter van voor- en achterkant begint zich geleidelijk een kimnaad te vormen om bij de uiteinden in een duidelijke knik te eindigen.

Op voor- en achterdek bevindt zich een weegstoel waarop, op het achterdek, de ijzeren helmstok rust welke gevormd wordt door een eenvoudige ijzeren staaf.



Afb. 18. Versiering op de kop van een Kagenaar (Foto Hein Sommer)

Als er een mastkoker aanwezig is kon er gezeild worden, meestal met een driekant grootzeil aan een zeer kort gaffeltje van zo'n 30-centimeter, zoals ook op westlanders wel gebruikelijk was. Er werd overigens alléén vóór de wind gezeild, want zwaarden werden niet gevoerd. Als het in de wind was en er gekruist moest worden gaf men blijkbaar de voorkeur aan wegen of bomen.

Soms is er een laag roefje, anders alléén een achter- en voorplecht met een luikje voor de toegang onderdeks. Luikenkap en buikdenning ontbreken, zo ook meestal de bolders, maar hiervoor in de plaats was er vaak op het voor- en achterdek een oog met daaraan bevestigd een eind ketting met een stevige ijzeren pen.