

A. C. KRIENS, *plan van een Kinderdijker hoogaars, 1863*



Een Kinderdijker hoogaars bouwen

De tekening van A.C. Kriens van een Kinderdijker hoogaars die ik op het spoor kwam via een van de boeken van J. van Beylen over de hoogaars. De tekening bevindt zich in het Maritiem Museum Rotterdam.

door **André H. Ligthart Schenk**

Na de tewaterlating van mijn Blekinge eka in 2007 had ik voor het eerst sinds 30 jaar weer een eigen zeilbootje. Al snel stond het voor mij vast dat dit niet de laatste boot was die ik zou bouwen. Mijn vaargebied is de Zoutkamperril en het Lauwersmeer. Met Noorderwind ruik je het zout van de Waddenzee. Daar zou ik met de volgende boot willen varen.

De eisen waaraan die boot zou moeten voldoen werden langzamerhand duidelijker: Wadwaardig, weinig diepgang, makkelijk droogvallend, ruim genoeg voor een paar dagen met twee personen. Maar ook de bouw moet aan een aantal eisen voldoen: ze moet met betrekkelijk eenvoudige machines door mij alleen te bouwen zijn in traditionele bouwwijze van massief hout en dus een klassiek uiterlijk hebben. Boeken doorgebladerd, mensen gesproken, ontwer-



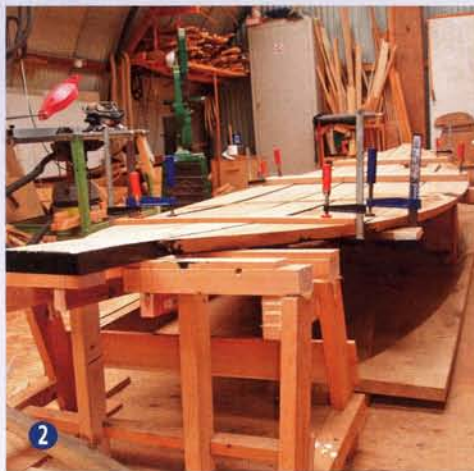
1
De bouwopstelling. Op deze drie bokken wordt het vlak gebouwd. De middelste is 10 cm lager dan de dan de andere. Rechts de voorraad eiken.

pers benaderd om ideeën op te doen. Zegt een neef: waarom geen hoogaars? Als geboren Zeeuw was die gedachte ook wel eens bij me opgekomen, maar ik had hem verworpen: veel te groot om zelf te bouwen. Toen ik weer eens een van de boeken van Jules van Beylen over de hoogaars opsloeg viel mijn oog op een tekening van een open Kinderdijker hoogaars uit de collectie van het Maritiem Museum in Rotterdam. Het is een tekening uit 1863 van een open vissersboot met bun, zonder zeilplan en zonder zwaarden. Die is het dus geworden. Voldoet die dan aan de eisen? Niet aan alle, wel aan de belangrijkste en met een paar aanpassingen aan de meeste. Op de tekening staat geen schaal, wel een maatverdeling in Amsterdamse voeten. Omgerekend bleek de schaal dicht bij 1:10 te liggen. Maten van de boot; lang over de stevens precies 7 m, groot-

Branden van een gang om hem mooi aansluitend te maken op de gang eronder.



7



2
De vijf planken van het vlak zijn provisorisch op de bouwopstelling bevestigd. De holle vorm is goed te zien. Op de vooruitstekende middelste plank wordt de voorsteven bevestigd.

ste breedte 2.45 m en de diepgang 35 cm.

Het bouwproces

Toen ik mijn hofleverancier Bert Reyntjes van de Bootbouwer in Steenberg (Dr) vertelde welke boot ik wilde gaan bouwen, bood hij ruimte aan op zijn website voor een logboek van het bouwproces. Nu de bouw is afgerond is daar het hele proces, met foto's geïllustreerd, stap voor stap te lezen. In deze bijdrage wil ik dat logboek niet nog eens dunnetjes overdoen. Google op Kinderdijker hoogaars. De eerste treffer is het logboek. In dit artikel wil ik op een paar aspecten van de bouw ingaan: het gebruiken van een historische tekening, het bedenken/tekenen van een zeilplan, de vormgeving van de kajuitopbouw. Tenslotte wil ik de eerste zeilervaringen beschrijven.

De drie gangen van de romp onder het boeisel zijn klaar. De karakteristieke uitwaaierende vorm is goed te zien.



8



3
De voorsteven is met een uitwendige knie, die ook als scheg of loefbijter dienst doet, aan de middelste plank van het vlak bevestigd. De bouwmallen zijn opgesteld.

Bouwen naar een historische tekening

De tekening is zo goed als zeker geen bouwtekening, maar het resultaat van het opmeten van een bestaande boot. De tekening geeft zes dwarsdoorsneden, een zij- en een bovenaanzicht. Geen zijwaarden, geen zeilplan, wel de plaats van de mast. De schaal van ongeveer 1:10 en de dikte van de lijnen maakt het vaststellen van de dikte van spanten, liggers en gangen onnauwkeurig. De samenstelling van onderdelen is uit de tekening niet af te leiden, wel de uiteindelijke vorm. Hoewel ik even overwogen heb om de boot open te bouwen, besloot ik toch al snel dat ik een voordek en een bescheiden kajuitje wilde voor extra beschutting. Door deze 'gesloten' bouw kon de constructie van spanten en liggers wel iets lichter dan op de tekening. Zo was gewicht terug te winnen.

De spanten zijn geplaatst en de knieën ter ondersteuning van het boeisel. Er is een begin gemaakt met het samenstellen van het boeisel dat een hoek van ongeveer 90 graden maakt met de romp.



9



4 Het onderste deel van de eerste gang is bevestigd in de sponning van de voorsteven. De onderste gang is vanwege de enorme breedte (tot 40 cm) horizontaal in tweeën gedeeld.



5 Met een gasbrander wordt het hout heet gestookt om het te kunnen buigen.



6 De onderste gang, opgebouwd uit twee delen op elkaar, is aan de voorsteven bevestigd.

Ik heb de boot tot aan het boeisel op bouwmalen gebouwd die vlak voor of vlak achter de later te maken spanten werden opgesteld. In feite komt het erop neer dat ik de tekening heb gebruikt voor het bouwen van een romp van een Kinderdijkse hoogaars. De constructie van onderdelen, de inrichting van de boot (kajuit en kuip) en het zeilplan heb ik zelf bedacht.

Ik vond het moeilijk te voorspellen wat de gevolgen zouden zijn van de veranderingen (geen bun, wel voordek en kajuit, onbekend tuig) voor de ligging in het water en de diepgang. De boot bleek in werkelijkheid iets dieper te liggen dan op de tekening en iets meer voorover. Dat laatste heb ik met 100 kg loodbalast achterin gecorrigeerd, die toch nodig was om de loefgierigheid te verminderen.

Het boeisel is klaar en wordt afgedekt met een lat.



10

Het zeilplan

Halverwege de 19e eeuw werden hoogaarzen met spriettuig gevaren. De hoogte van de mast van een boot met deze afmetingen komt op ongeveer 6,5 meter boven het dek. Een spriet zou ongeveer 7 meter lang moeten worden. Nauwelijks te hanteren dus. Om een aantal redenen heb ik gekozen voor een gaffeltuig met lange rechte gaffel en een giek. Het zij-aanzicht lijkt toch iets op een spriettuig, het grootzeil is op te doeken onder een dektent over een groot deel van de boot (kajuit en kuip) en een dergelijk zeil is eenvoudig te reven. Hoogaarzen hadden, net als botters, een kluiverboom waarop een extra grote fok kon worden gezet. Er bestaat een tekening uit 1895 van een kleine hoogaars met zo'n grote fok. Het is zeilmaker Frank van Zoest zijn idee om mijn boot met een halfwinder op de klui-

Dekbalken en de ondersteuning van de gangboorden zijn aangebracht. Ter hoogte van de mast is een dubbele dekbalk gemaakt. De balk waartegen de zijkant van de kajuitopbouw bevestigd zal worden volgt de ronding van de zijkant van de boot.



11

verboom uit te rusten voor gebruik op ruime koersen bij weinig wind. Een aardigheid is nog, dat ik de kluiverboom gemaakt heb van de giek van een heel oude Friese schouw. De schouw bestaat niet meer, maar een vriend had de mast en de giek bewaard. Een deel van de mast dient als ondersteuning van mijn mast onder het dek. De mast staat op het dek en is strijkbaar.

De kajuitopbouw

De hoogaars is een ondiepe, platte boot. In de kajuit wilde ik graag zithoogte, voor mij is dat 1,30 m. De hoogte van buikdenning tot bovenkant boeisel is ongeveer 70 cm. De kajuitopbouw is 35 cm hoog. Het dak is opklapbaar gemaakt en scharniert aan de voorkant. Hierdoor ontstaat aan de achterkant precies de gewenste zithoogte. Met gesloten dak gaat de

Voorste gedeelte van de kajuit met scheidingswand waarachter het vooronder. De ondersteuning van de mast is gemaakt van de oude mast van een Friese schouw. De kajuitopbouw met gaten voor lichtranden.



12



13 Het dek wordt gelegd met uitsparingen voor luik en dekprisma.



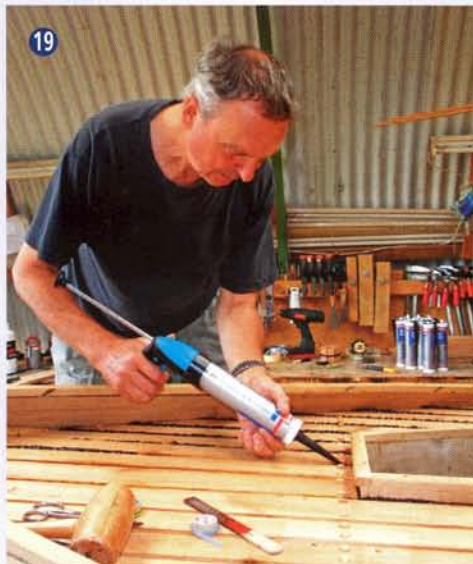
14 Kajuitopbouw met frame van opklapbaar dak.



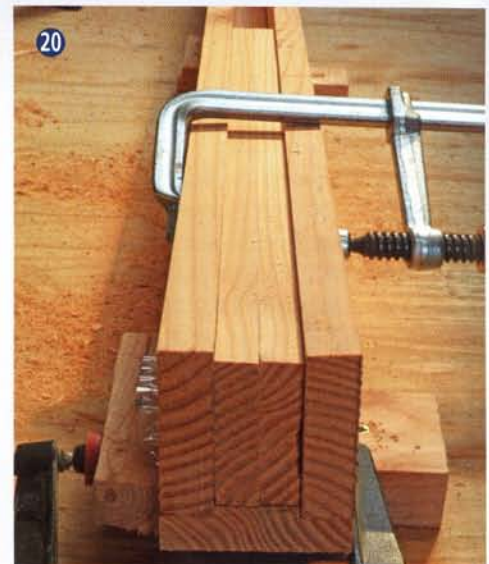
15 De kajuitopbouw wordt, net als Douglas spar gedicht.



18 De banken in de kuip volgen de ronding van de boot.



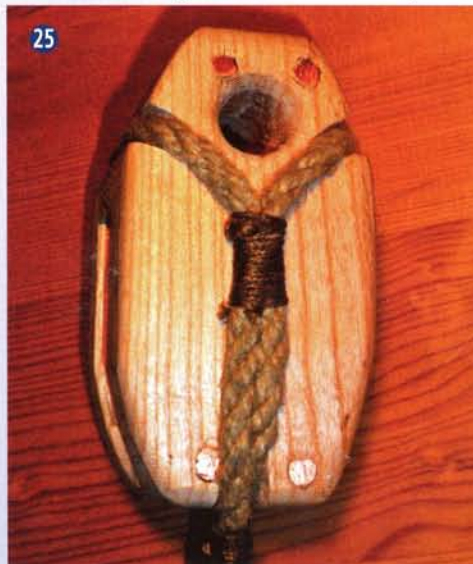
19 Het dek kitten. Op de bodem van de uitgefreesde naden is een flexibele tape aangebracht, de zij-kanten worden ingesmeerd met een hecht-primer.



20 Giek en gaffel van het eenvoudige doosmodel. De uiteinden zijn gevuld, verder zijn ze hol.



24 Bevestigingsogen en strijklamp voor het zwaard.



25 Een van de zelf-gemaakte blokken.



26 Kajuitwand met lichtrand en deurtje.



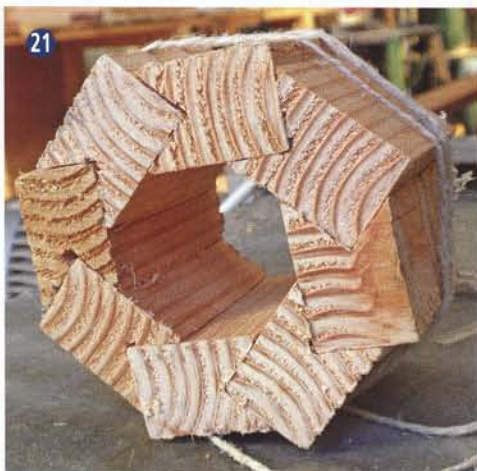
het dek, met latten van



Voordek met luik, bevestigingspunt van de kluiverboom en dekprisma.



De kuip, voordat de banken erin zijn gemaakt.



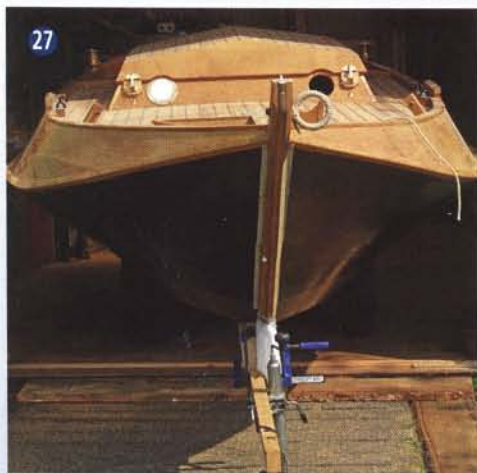
Het principe van de 'vogelbek' methode voor het maken van een holle mast.



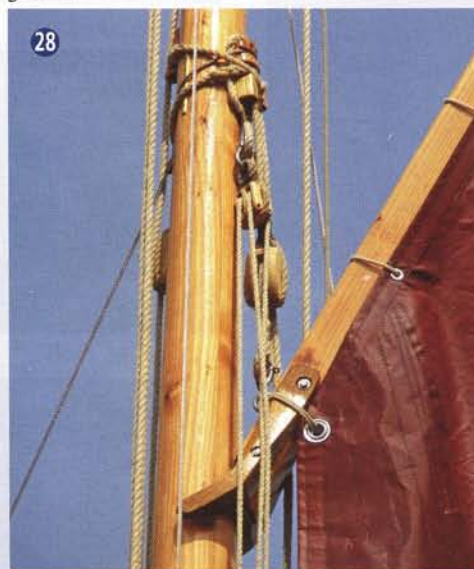
De achtkantige holle mast is in elkaar gelijmd met 2-componenten lijm. Top en mastvoet zijn gevuld.



Roer en helmstok.



De hoogaars steekt voor het eerst de neus buiten de deur. Aan weerskanten is maar enkele centimeters ruimte.



Buiten wordt de mast gezet, het staand- en lopend want aangebracht en de zeilen voor het eerst gehesen.



Het naaien van de zeilen is leuk werk voor koude winterdagen. Met een oerdegelijke Pfaff trapnaaimachine en door de zeilmaker gesneden banen (en instructies) zijn kleine zeilen door een amateur zelf te maken.

opbouw bijna helemaal schuil achter de opgetrokken zwaarden. De vorm van de opbouw doet denken aan de luiken over het ruim van een vrachtschip. De kajuit is 2.20 m lang. Het toegangsdeurtje bestaat uit twee panelen van elk 25 cm breed en zit excentrisch. Er is één vaste slaappleats. Op de buikdenning in de kajuit of in de kuip is zo nodig slaapruijnte voor een passagier. Over de hele boot - vanaf de mast tot het achterdekje - heb ik een tent gemaakt. Overnachten aan boord is kamperen, geen verblijf in een luxe hotelkamer. Ik heb geen concessies willen doen aan het uiterlijk van de boot om onder dek extra ruimte te krijgen. Er zijn al zoveel boten (ook klassiekers) met een veel te hoge en lelijke kajuitopbouw.



Onder grote belangstelling is het hoogaarsje te water gelaten. Het duurde nog weken voor ze aan haar element gewend was.

Saeftinghe te water

Na drieënhalj jaar bouwen was de Kinderdijker hoogaars klaar om te water gelaten te worden, dacht ik. Met vereende krachten werd ze van de werkplaats naar het Winsumer Diep gerold, een afstand van bijna 100 meter. Mijn dochter Jacomien verrichte de doop en onthulde de naam *Saeftinghe*. Voor informatie over de naam kan men natuurlijk terecht op Wikipedia, maar ook bij Suske en Wiske deel 263, Het Verdronken Land. In het water bleek de boot direct haar naam eer aan te doen; ze maakte water, Zoveel dat ze in een paar dagen gezonken zou zijn. Direct weer uit het water gehesen en de ergste lekken dicht gekit. Gelukkig had een van de belangstellenden (toevallig) een dompelpomp bij zich. Het duurde weken voor ze goed was dichtgetrokken. Eigenlijk wel logisch bij een vlak dat is samengesteld uit planken van 35 mm dik die goed in de onderwater verf zitten.



De eerste zeilervaringen

Ik heb nooit eerder met een platbodem gevaren. En deze platbodem had ook nog nooit gevaren. Geen wonder dat het in het begin allemaal niet zo soepel liep. Ze bleek erg loefgierig en enigszins overtuigd. Maar wel voldoende stabiel en met ruime wind redelijk snel. Er moet dus een goed zeilende boot van te maken zijn. In jachthaven Hunzegat in Zoutkamp heb ik haar op de kant laten zetten om de waterlijn opnieuw te trekken en de onderwaterverf bij te schilderen. Voor het verminderen van de loefgierigheid wilde ik haar van achter ballasten. Ik heb in totaal 100 kg broodjes lood gegoten en die achterin gelegd. Hierdoor kwam ze achterin - en dus ook het roer - bijna 10 cm dieper te liggen. Bij een boot met achterstevan kan je dat straffeloos doen. Ze laat het water nog steeds mooi los en ligt ook voor het oog mooier op het water. De loefgierigheid is hierdoor en door het vergroten van descheg voor het roer, waarneembaar verminderd. Vanaf windkracht 3-4 zeilt ze het best met één rif in het grootzeil en vanaf 5-6 Bft met twee, in combinatie met een onge-reefde werkfok.

Mogelijke verbeteringen

Samen met zeilmaker Frank van Zoest wil ik bekijken of er nog structurele aanpassingen aan de zeilen nodig zijn: het grootzeil iets verkleinen of de werkfok vergroten. Maar er zijn nog andere aanpassingen denkbaar. Door mede-deelnemers aan de NoorderRaid 2011 zijn talloze suggesties voor verbetering gedaan. Het aardige van zo'n bijeenkomst van ervaren zeilers en bouwers (amateurs en professionals) is, dat er kritisch en creatief naar elkaars vaartuigen gekeken wordt. De *Saeftinghe* is nog niet af en misschien wordt ze dat wel nooit. Zo wil ik haar ook nog geschikter maken voor solo zeilen, door de vallen vanuit de kuip bedienbaar te maken en het reven en ontrevan van het grootzeil te vereenvoudigen. Een verbetering van een heel andere aard is het verder inrichten van de kajuit. Er is een boekenplank (met onder andere deel 263 van Suske en Wiske) en een bed, maar nog geen bergruimte en geen kampeeruitrusting voor meerdaagse tochten. Het vaargebied is nu nog de Zoutkamperril en het Lauwersmeer, maar we zijn bijna klaar voor de Waddenzee. 