





Erfgoedtopper Disponibel **Louter functionaliteit**

De rechte steven met de 'gebroken neus', het vrijwel ontbreken van enige zeeg, het lage roefdak en dan toch dat geveegde achterschip. Het maakt dat een kraak louter functionaliteit uitstraalt. Maar ook voor een no-nonsense schip vallen mensen die er hun ziel en zaligheid in stoppen.

Fotografie en tekst: Bertel Kolthof



Kraken werden gebruikt om op de rivieren vracht te vervoeren, maar ze moesten ook de steden in kunnen. Waar de typeaanduiding kraak vandaan komt is overigens niet helemaal duidelijk. We kennen natuurlijk de laat-middeleeuwse kraak, de voorloper van het Spaanse galjoen, maar die zal er niets mee te maken hebben. In de negentiende eeuw kende men de houten kraak, een tjalkachtig paviljoenschip, ook met weinig zeeg gebouwd dat met name gebruikt werd op de rivieren, vaarten en kanalen van West-Nederland. Naar die houten kraken of kraakschuiten – die er heel anders uitzagen dan onze erfgoedtopper hier op de foto – is aardig wat onderzoek gedaan en wie daarin geïnteresseerd is kan het best de website www.debinnenvaart.nl bezoeken, die een schat aan informatie geeft.

Dagtaak

De ijzeren en stalen kraken delen een paar kenmerken met hun houten voorgangers en werden eveneens alleen in het westen van het land gebouwd. De scheepsvorm is een merkwaardige mengeling van eigenschappen die toebehoren aan verschillende scheepstypen: een kruising van de houten kraak, een paviljoentjalk en een sleepkast. De werf van D. Boot waar de *Disponibel* is gebouwd (de familie Boot had verschillende werven in Zuid-Holland) stond bekend om het gebroken neusje van zijn kraken.

Kraken werden ook als overslagschip of lichter gebruikt in de grote havens van Amsterdam en Rotterdam. De lading uit de zeeschepen werd overgenomen in de kraak, die er daarna mee naar bijvoorbeeld Zaandam of Delft voer. Om ook in de binnensteden te kunnen komen met z'n lage bruggen was een beperkte hoogte wel zo handig, zie hier het nut van het liggende stuurwiel waarmee de *Disponibel* is uitgerust.

Liggend stuurwiel

Er zijn niet heel veel kraken gebouwd en er zijn er dus ook niet zo heel veel overgebleven. De *Disponibel* van Dorien de Bruijnen en Yvonne Verstraten is dan nog eens extra bijzonder omdat het de enige overgebleven kraak is met

boven: Dorien aan de mastlier. 'Als je dat grootzeil in je eentje hebt gehesen hoef je meteen niet meer naar de sportschool'

links: Het voorstag is in een handomdraai los te maken, zodat de mast op de lier gestreken kan worden

rechts: Het liggende stuurwiel. De ketting onderaan brengt een kleiner tandwiel in beweging waarmee vertraagd de halve getande schijf (het kwadrant) wordt gedraaid. Deze zit weer vast op de roerkoning



links: Nog maar een paar jaar geleden kreeg de kraak een nieuwe mast en een nieuw tuig

rechts: De rekker van de grootschoot, de schoot staat op een lier tegen het roefje

midden: Binnen in het ruim is er een comfortabele woonruimte. De grote rijstbaal van 50 kg verwijst naar de tijd dat de kraak naar de rijstpellerij voer

onder: Een blik in het kleine roefje. Zoals te zien is aan de paarse wand begint het achterschip daar al 'in te nemen'

liggend stuurwerk. Samen met de strijkbare mast zonder contragewicht maar met een strijklier aan dek geeft dit een zeer beperkte kruiphoogte in vergelijking met andere vrachtschepen van gelijke grootte. Die mast staat overigens behoorlijk ver naar voren, waardoor er een enorm lange giek over de luikenkap zwaait bij het overstag gaan.

De *Disponibel* kent een lange vaargeschiedenis. De eerste twintig jaar, tot 1922, met aan het roer P.H. Brouwer als schipper, heeft ze suikerbieten vervoerd naar de suikerfabriek in Halfweg aan de Ringvaart rond de Haarlemmermeer. De volgende eigenaren Jan en Neeltje van Heiningen vervoerden tussen 1922 en 1975 aardappelen, olie en rijst (voor rijstpellerij Hollandia). Altijd op zeil of in de sleep, want van een motor was nog geen sprake. In zo'n sleep kwam het grote roerblad van de *Disponibel* natuurlijk goed van pas. Dat roerblad draait onder een behoorlijk geveegd achterschip dat al wel iets weg heeft van een luxe motor, een scheepstype dat een paar decennia later ontstond.

Dagtaak

Dorien de Bruijne- en Yvonne Verstraten kochten de *Disponibel* in 1995 voor slechts 5000 gulden na het zien van een advertentie in de *Schuttevaer*. Het schip, of wat ervan over was, had jaren dienstgedaan als oud-ijzer bak. Er was niets meer van over dan een casco zonder dekken, zwaarden, mast of roer. Op een werf in Zaandam begonnen ze met restaureren en het meeste hebben ze zelf gedaan. Aanvankelijk werkten ze met name in het weekend en in hun vrije tijd, maar op een gegeven moment werd het bijna een dagtaak.

Al snel had Yvonne het lassen onder de knie, dat was nodig ook, want het casco was 'één verroeste badkuip'. Dorien vulde in het begin meer de rol van classificeerder terwijl Yvonne begon met het terugplaatsen van de dekken en de mastvoet. Daarna kwamen de den met de luikenkap en de roef aan de beurt om het schip weer van boven dicht te maken. De volgende klus was het boeisel, dat vooral weer recht op gezet en strokend gemaakt moest worden.



Spanten weggeroest

Het onderwaterschip lekte niet, maar heel dik was het veelvuldig gerepareerde vlak ook niet meer. Omdat ze aan het begin van een serieuze renovatie stonden was de keurmeester niet heel erg streng. De dames hadden een plek achter op de werf in Zaandam. De afspraak was dat de materialen bij de werf gekocht moesten worden. De werfbaas had niet verwacht dat deze twee onervaren scheepsbouwers de klus zelf zouden klaren maar vond het stiekem ook wel weer leuk dat het toch gelukt was. Als laatste moest dan toch dat onderwaterschip aan de beurt komen. De spanten waren behoorlijk rot, bijna alle staande flensen in de ronding van de kimmen waren weggeroest. Toen het schip weer vormvast was kwam het vlak zelf aan de beurt. Het heeft uiteindelijk zo'n elf jaar geduurd totdat het schip in 2006 technisch vaarklaar was. Van een interieur was toen nog geen sprake...

Oorspronkelijk wilden ze er mee gaan charteren maar door regelgeving, met name op het gebied van veiligheid, zouden ze het authen-



boven: Het gehele simpele tuig in beeld. De giek is bijna even lang als de mast!

links: na een jarenlange zoektocht naar een vaste ligplaats konden Dorien en Yvonne hun monument eindelijk afmeren in de museumhaven van Hoorn



is best hard werken. Een keer in je eentje dat immense grootzeil hijsen staat gelijk aan een intens bezoek aan de sportschool, zegt Dorien. Op andere momenten is er bemanning, want ieder jaar varen ze wel een paar wedstrijden. Het Zeilen waarbij de beroepsschippers van de chartervloot geweerd worden is zo'n evenement, naast de Mattenschippersrace, in de Kop van Overijssel. Dan zijn er wel zo'n veertien bemanningsleden aan boord en als getuigen van die prestatietocht hangt er een hele trits vaarbomen onder de luiken.

Na de immense klus aan de *Disponibel* zou je verwachten dat Yvonne en Dorien nu wel klaar zijn, maar niets is minder waar. Een aantal jaren geleden kochten ze een hevelaak die langzaam maar zeker gerestaureerd wordt naar de bouwstaat van 1911. Het ijzerwerk van dit schip hebben ze geklonken. Dat hebben ze ook zichzelf geleerd. ⚓

tieke uiterlijk zoveel geweld aan moeten doen dat ze besloten die weg niet te gaan. Maar het grote schip bleek ook heel geschikt om op te gaan wonen. Dorien wilde echter niet in een bouwput wonen. Dus pendelen ze eerst nog een tijd tussen huis en schip, terwijl langzamerhand het schip werd ingetimmerd.

Daar kwam nog de complicerende factor bij van de zoektocht naar een vaste ligplaats. Ze legden een behoorlijke reis af door Noord-Holland en zagen dus de hele provincie met de pendeltochten tussen huis en schip. Zo hebben ze in Zaandam, Purmerend, Alkmaar,

Heerhugowaard en in Den Helder gelegen. In 2012, na 17 jaar klussen, was het varende monument eindelijk voltooid. Als hoofdprijs kregen ze in 2013 een ligplaats in de museumhaven van Hoorn. Een prachtige plek, dichtbij het centrum van Hoorn aan het Oostereiland tussen de andere authentieke schepen.

Wedstrijden

Wie denkt dat de *Disponibel* sinds die tijd een statisch erfgoed is heeft het mis, er wordt regelmatig met *Disponibel* gezeild. In de zomer doen ze dat met z'n tweeën en dat

DISPONIBEL

tonnage: 139 t

lang: 25,3 m

breed: 4,9 m

diepgang: 1,1 m

bouwjaar: 1902

type: Kraak

werf: D.Boot te Gouwsuis