

DE ARM 27

of hoe een wereldreis een hoogaars werd



Ik herinner me nog precies hoe het begon. 't Was winter, eind jaren zeventig, en ik stapte samen met wat sneeuwvlokken het warme verlichte roefje binnen. Daar zaten mijn broer en wat vrienden gebogen over een spelletje Risk. Ik stond op het punt maar weer weg te gaan (ik houd niet zo van Risk), toen het me opviel dat het bord leeg was. Ook de sfeer van strijd ontbrak. Er werd gepraat over zeilen, een goede reden om toch maar te blijven. Kortom, boven deze „wereldkaart” was hun plan ontstaan om zeilend te gaan reizen.

Het plan is anders uitgekapt. Ze hebben een veel te oud schip gekocht, een wrak eigenlijk dat meer zin had in een flinke restauratie dan in een zeiltocht, laat staan een tocht rond de wereld. Zeven lange jaren zijn ze nu aan het werk geweest, maar wel met een schitterend resultaat. Het schip is nu de grootste zeilende houten hoogaars die we in Nederland nog hebben.

Over de restauratie en wat daar zoal bij komt kijken is dit verhaal geschreven. De aankoop met z'n teleurstellingen, het slopen van het schip en de wederopbouw komen in de eerste aflevering aan de orde. Dan, in deel twee, gaat het schip te water en na een paar jaar had werken wordt het eerste tochtje gemaakt. Deel drie behandelt o.a. de B.Z.-eisen, de intimmering en geeft een overzicht van de materialen en gereedschappen, ook komt hier de geschiedenis van de hoogaars naar voren.

Ik zal de vijf vrienden even aan u voorstellen en dan komen ze zelf aan het woord: Albert v. d. Stolpe 37 j. beeldhouwer; Henny Strijker 35 j. illusioniste; Johan Krikke 37 j. electricien; Marijke Rusch 36 j. adm. medewerkster; Wieke Reemer 40 j. scheepstimmerman.



We waren buren en woonden op schepen in Spaarndam. We speelden met het plan zeilend een tocht rond de wereld te maken. De schepen die wij bewoonden waren niet zeewaardig en dus gingen we op zoek naar een geschikter schip.

Wij, Albert, Marijke, Johan, Henny en Wieke, kwamen op onze speurtochten onder andere een Thamesbarge en een Barkentijn tegen. De eerste te vergaan en de laatste te mooi en dus onbetaalbaar.

Verder gezocht. Een advertentie: Te koop: Hoogaars. Naar later bleek de „ARM 27”, door een vorige eigenaar opnieuw onder zeil gebracht maar verder in slechte staat.

We gingen kijken. Kijken is leuk, en kan geen kwaad... Daar lag ze, te rotten in het vervuilde Maaswater, aan een kade in Roermond - er klokte bruin bilgewater uit een slangetje terug in de Maas.

Na wat prikken en hakken, wikken en wegen, slapeloze nachten en veel „gebuikvlinder” werd de koop gesloten.

Een prachtig oefenobject en we konden ons samenwerken testen, maar eigenlijk was het meer „liefde op het eerste gezicht”. En onze handen jukten.

Eerste inspectie

Bij de eerste inspectie bleek er nog zo weinig verband in het schip te zijn dat ondersteuning van het voorschip nodig was, want boeisel, berghout en relingrand waren grotendeels weggerot. De mast werd gestreken, de hommer met de achterstevan verbonden, zodat voorstag, bokkepoten en strijktalie-lier de voorstevan omhoog hielden.

Denkend voor ongeveer een jaar „handen uit de mouwen” te hebben gekocht, voeren wij haar op eigen kracht naar Spaarndam.

Februari 1980, dus korte dagen. Maar gelukkig vonden wij aan boord rood en groen beschilderde jampotjes bedoeld als navigatie-verlichting.

Met koude handen en een steeds kokende motor kwamen we na twee dagen aan en meerden haar af tussen onze schepen. Niet lang daarna, de dagen waren nog maar weinig langer, waren we al aan de slag.

Het laadruim van één van onze schepen werd ingericht als opslagruimte en werkplaats. Als stroomvoorziening werd daar ook een aggregaat geïnstalleerd, voor kleine klusjes draaide er

De voorplecht gaat er af. Met de kettingzaag worden de broos geworden huidgangen en voorstevembalk weggezaagd. Vlak achter de voorplecht (klapmuts) zit de eerste ligger (zwaarhout), deze is eigenlijk een verzamelpunt van de stevigste constructiedelen van het voorschip. Tussen de voorplecht en de voorkant van het voordek is, bij hooggaarsen, een opening uitgespaard, waarin van bovenaf, de binnenkant van huidgangen en voorsteven zichtbaar blijft. Dit gat werd door de vissers gebruikt om de ankerketting in schoon te spoelen en op te bergen. Wij gebruikten deze ruimte om de kettingzáág doorheen te halen!

al een windmolen. Het „hart” van de werkplaats werd een van vriend Emo geleende lintzaag, die na drie dagen sleutelen werd aangedreven door een eigen dieselmotor. De kettingzagen en motorschaaf werden „uit het vet gehaald” en geslepen.

Rondom ons begon de natuur langzaam te ontluiken: samen een nieuwe fase in! In de frisse voorjaarslucht verwijderden we de waterklossen en zaagden we het dek rond de spanten weg.

Henny en Marijke maakten mallen van de te vervangen spanten, die daarna door Johan en Albert werden verwijderd. Wieke zaagde volgens de mallen de nieuwe spanten, uit zestig jaar oude eiken spoorbielzen. Ze werden door

Henny en Marijke met schaaaf- en schuurmachine verder afgewerkt - vooral daar waar ze bovendecks zichtbaar zullen blijven.

We ontdekten bij het wegslopen van de verrotte spanten dat niet alleen boeisel en berghout, maar óók de dolboom en de bovenste huidgang vernieuwd moesten worden. Een flinke tegenvaller. Al gauw een jaar langer „stroop je mouwen maar op”!

Wegbreken dus. Om dat te kunnen doen moesten eigenlijk dek en kajuit verwijderd worden. Daardoor zou het laatste beetje verband ook nog teloor zijn gegaan. Dus maakten we een constructie in het schip die het dek ondersteunde. Toen konden we alles, dat boven de waterlijn vervangen moest worden, verwijderen.



Als het dek rondom de spanten is weggezaagd kunnen van de spanten mallen worden gemaakt, het verrotte boeisel wordt zolang mogelijk intact gehouden om de nieuwe spanten exact op de goede plaats te krijgen.

Op het voordek liggen de nieuwe oplangers klaar. Nieuwe spanten en een stukje van de nieuwe mastbank zijn hier zichtbaar door het grote gat in het boeisel, waardoor de 4.80 meter lange balken voor de mastbank naar binnen zijn geschoven.



Nieuw hout voor rotte delen

Intussen is het februari 1981. Wind en sneeuw hadden vrij spel tussen dek en liggers. Voor ons was de weg vrij gekomen waarlangs we de nieuwe spanten en dolboom op hun plaats konden brengen. Daar werden ze met wiggen uitgelijnd en met lijmklemmen gefixeerd. Johan bevestigde de, uit vijf centimeter dik eikenhout gezaagde, dolboom met lange houtfretten aan de spanten. De spantdelen, knie en oplanger, hebben we met eikenhouten pennen aan elkaar verbonden. Drie centimeter dikke eikenhouten pennen laten maken, werd veel te duur. We proberen het zelf - een vierkante lat door een scherpgeslepen pijp drijven - véél splinters; weinig pen. Achtkantig zagen en rondschaven bleek zonder draaibank een goede maar tijdrovende oplossing („Henny, we hebben vijftig meter nodig!”).

Het begint er op te lijken. Alle spanten zijn vernieuwd, ze staan in een mooi gebogen lijn. We hebben ze tevreden in de Stockholmer teer gezet; die kunnen er weer jaren tegen.



De hoogaars van boven gezien. Op de kajuit liggen stukken van de relingrand. De oplan- gers, nieuw aangebracht, staan klaar om, in de zee, op lengte te worden afgezaagd. Bin- nen in het schip is een verstevigings-con- structie gebouwd, zodat buiten de nood- spandraden konden worden afgetuigd.

Op het achterdek staat nog het stuurwiel dat inmiddels is vervangen door een helmhout. Aan de restauratie zijn alléén de twee achter- holders ontsnapt, ze doen nu nog steeds dienst en worden met de meeste eerbied behandeld.

Het dek was onze volgende zorg. On- verwacht bleken alle dekbalken van binnen volledig weggerot. Ze waren van bovenaf door rot uitgehold en hadden de gedaante gekregen van met humus vorgewaaide dakgoten; zelfs de regenwormen ontbraken niet. De oor- zaak lijkt ons gebrek aan ventilatie, omdat er hardboardplaten tussen dek- balken en dek waren gespijkerd. Omdat het dek uit teakhouten delen bestaat, die in verband moesten blijven, hebben we de dekbalken één voor één ver- nieuwd. Waarna ze door Albert aan de spanten en dekweggers werden beves- tigd („Henny, heb je nog wat pen- nen?“).

Om, tijdens de eerste fase van de restauratie, de constructie van het schip zo veel mogelijk te versterken en de goede vorm er in te houden is een spandraad aangebracht. Vanaf de achter- steven, via de bokkenpoten, naar de an- kerlier die met beugels door de huid aan de voorsteven is gefixeerd. Binnen in het schip is een nood-voorstevenbalk aangebracht.

Brandje wordt geblust

Het dek is weer te belopen. Tijd voor een feestje. Barbecue. (Zomer 1982, lekker lang licht). De barbecue liep uit op een diner-dansant, het voordek blijkt stevig genoeg. In de kleine uurtjes te kooi. Marijke, (geprezen zij niet al- leen haar naam) moest er 's nachts even uit voor een plas. In het licht van de maan steeg een cilinder van vlammen op uit de verlaten barbecue - eronder een zwartgeblakerd gat in het voordek. De liggers onder het voordek begonnen al te smeulen. De barbecuebodem te dicht boven het dek en dat aan het smeulen gebracht? Een kordaat em- mertje water en Marijke heeft een on- verzekerd schip gered, de rest van de nacht hebben we tamelijk onrustig ge- slapen. Over dit incident hebben we maar niet te veel woorden vuil ge- maakt - de restauratie moet doorgaan.

Onderwaterschip

Het onderwaterschip was nu aan de beurt. De hoogste tijd om het schip droog te zetten. Het bovenwater ge- deelte van de hoogaars was, samen met de verbandconstructie van balken, staaldraad en kettingtakels, sterk ge- noeg om het schip desnoods uit het wa- ter te tákelen.

Op zoek naar een geschikte helling? dok? weiland?!

Er was ons al vaker wat tegengevallen, dus waarom zou het onderwaterschip nu ineens méé vallen? Kortom voor hoelang moest ons schip de helling op, en wat zou dat gaan kosten?

Na wat prijsopgaven bleek een helling of dok voor ons te duur, zeker als het weer een jaartje uit zou lopen.

We hebben zelfs overwogen een eigen helling aan te leggen op een naburig weiland. Maar ja, trek maar eens twin- ting ton eikehout een weiland op!



Toevallig en op het juiste moment kwam ons (van ene Arie) ter ore dat er een oud betonnen ponton gezonken lag in de Zaan. Gratis weg te halen door degene die dat kon, de Zaanse brand- weer had er z'n handen al eens aan gebrand. We zijn gaan kijken en schrokken (daar niet voor terug).

Met drie schepen en alle pompen die we konden verzamelen er op af. De pompen werden opgesteld op dat deel dat nog boven water uitstak. Vol ver- trouwen werden ze gestart. De gaten onder water, voorzover die zichtbaar waren, hebben we afgedicht met plastic vellen, tegels en wat verder maar voor handen was.

Na een hele middag pompen was het waterpeil weliswaar gedaald maar het betonnen gevaarte van 20 x 8 meter nog geen centimeter omhoog gekomen. 's Avonds bij het licht van onze lan- taarns zagen we, door de beweging van het water in het ponton, dat er nog steeds water binnen stroomde. Met plastic vellen, verzwaard met stenen, werd ook dit gestopt.

Na nog weer vele uren pompen, het peil

zakte nu sneller, kwam er beweging in het gevaarte! Succes! Hij drijft! Omstreeks koffietijd de volgende ochtend dobberde ons ponton, als (kortstondige?) sokkel voor onze hoogaars rond. Begeleid door politie- en rijks-waterstaatschepen sleepten wij de buit naar Spaarndam. Het ponton werd afgemeerd bij het gemaal, daar schoon-gemaakt en opgekalefaterd.

Emiel, van Jachtwerf „De Rietpol”, hees onze hoogaars op het ponton. Een angstwekkende gebeurtenis. Gang na gang werd zichtbaar boven het wateroppervlak en leek door rot aange-tast. Kromgetrokken hing ze in de stroppen en werd zachtjes neergezet op acht zeer solide olievatén. Daar staat ze! Wat groot! Wat een aangroei! Eerst dat er maar eens af. Bij

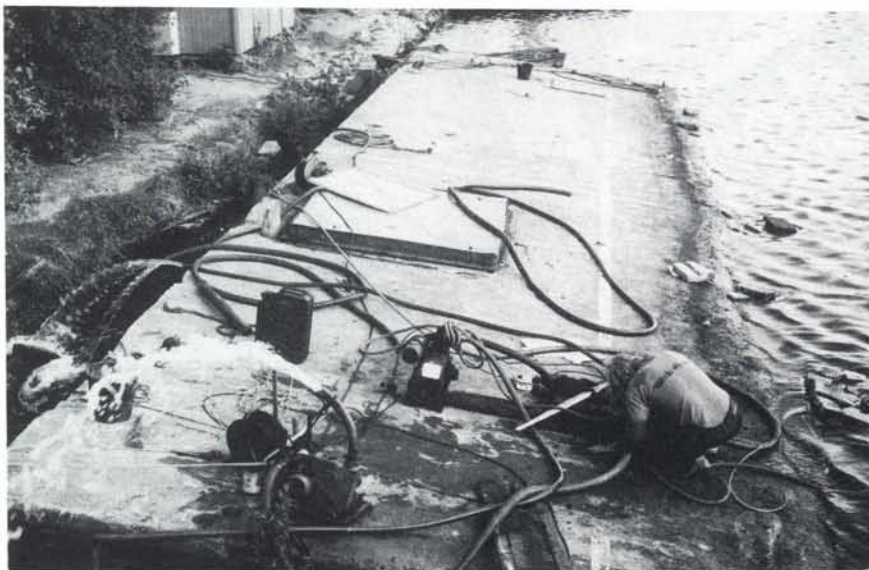
de eerste halen met de krabber blijken de huidgangen zo zacht, dat vernieuwen toch écht noodzakelijk is. Dat zoiets kon blijven drijven!

Het vlak daarentegen is zeer goed - het is gemaakt van een andere houtsoort: iepenhout.

Wij spugen maar weer eens flink in de handen.

Als een groot sculptuur werd het ge-vaarte naar onze ligplaatsen terug ge-varen. De bijl er in, en de kettingzaag. De huidgangen zijn al gauw verdwenen, samen met de voor- en achterstevén (ook verrot) vormden ze een enorme brandstapel.

Onze aankoop is gereduceerd tot een iepen vlak met op een tochtige afstand daarboven een teakhouten dek.



← Het ponton (van gewapend beton) is ooit een drijvende bok geweest en door een aanvaring lek geraakt. Met twee motorpompen en een paar klokpompen wordt circa achttien uur gepompt voor het gevaarte begint te drijven. 20 × 8 × 1,80 meter, dat geeft een lekker werkoppervlak. De gaten in dek en zijanten worden met beton dicht gestort.

De plank die hier „gebrand” wordt, is bedoeld als bovenste gang bakboord achter. De meeste van de ± 70 huidplanken moeten behalve krom ook getordeerd worden. Te zien is hoe een gewicht, buiten de lengte-as van de plank, dit veroorzaakt.



Houtvoorraad

En toen maar weer op zoek naar hout. Eikehout van negentig centimeter breed (waaruit de oorspronkelijke gangen bestonden) was voor een aanvaardbare prijs niet te vinden. Uitkomst bood onze bielzen leverancier Mole-naar.

Hij leverde ons - vers gezaagd - eiken uit de Ardennen, vijftig centimeter breed en vijf centimeter dik. Dat bete-kende meer breekplanken, maar had voor de constructie geen bezwaren.

Tijdens het vervoer over het water - voor ons niet alleen de béste maar ook de é-nige weg - zonk een aantal van deze planken!

We hebben er een vlot van samenge-steld dat, afgemeerd naast het ponton, een half jaar heeft liggen wateren.

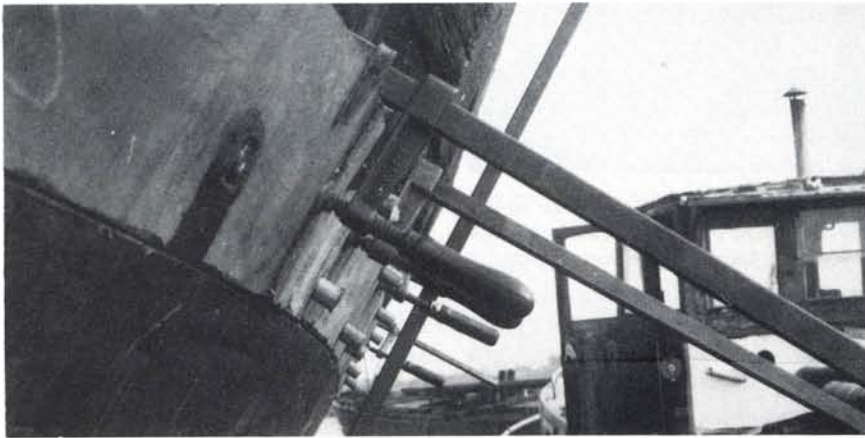
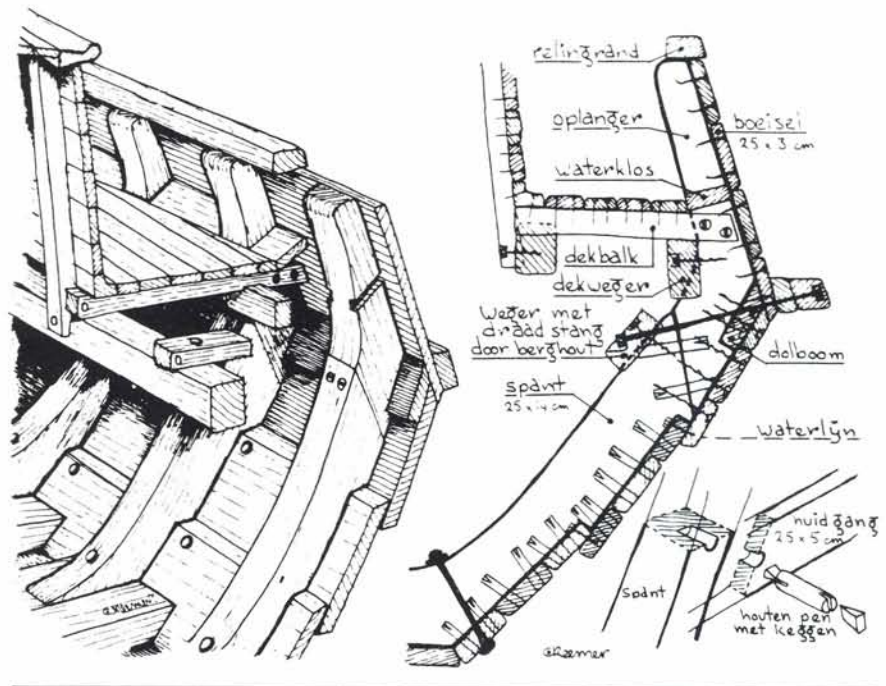
In het middendeel van het schip konden de planken nagenoeg recht blijven, maar in voorschip en kont moesten ze krom gebrand en getordeerd worden. Op een stalen frame, boven vuur in een oliedrum, werden de planken krom

gebrand. Een warme en vaak langdurige klus. De bovenzijde van de plank goed nat houden en op tijd de vuurton verplaatsen - kon ons soms uren zoet houden. De ene plank had binnen een uur zijn vorm, terwijl we met een andere na een lange dag nog niet klaar waren.

Zo'n kromme hete plank werd op z'n plaats gebracht, afgetekend, op maat gemaakt (iets op de naden afgeschuind voor de breeuwnaad) en met klemmen op z'n definitieve plaats getrokken. Gaten geboord; pennen gezaagd en ingeslagen; geborgd met een wigje; afgewerkt: klaar!

En dat plank na plank na plank, in steeds een andere kromming.

Haar oude model begon ze alweer aardig terug te krijgen. Met een vijf tons krik en heel veel stophout had Albert onderwijl het voorschip weer op oorspronkelijke hoogte gebracht.



Als een kromgebrande plank met klemmen op z'n definitieve plek zit worden er op de plaats van de spanten gaten van 3 cm doorsnede in geboord: door de huidplank en 12 cm diep in het spant. Het gat wordt van binnen geteerd. In een pen van 18 cm lengte wordt een gleufje gezaagd waarin een wig wordt geklemd, pen en wig worden geteerd en in het gat geslagen, met het wigje eerst. Het wigje wordt dan vanzelf tegen de bodem van het gat in de pen gedreven (wigje staat haaks op de houdraad richting van het spant), de pen knelt zich daardoor vast in het gat. Het stukje dat de pen te lang is wordt afgezaagd. Met een beitel slaan we in de pen een gleufje, daar gaat weer een wigje in (maar nu haaks op de houdraad van de plank).

De herfst is voorbij, de winter valt in. Onder een groot groen dekkleed doet de hoogaars haar winterslaap, terwijl wij de onderhand behoorlijk versleten machines eens grondig toe spreken. Winter 1982.



Uit historisch oogpunt mag waterminnend Nederland, in het bijzonder onze Zeeuwse provincie, tevreden zijn dat een belangrijk erfgoed van de ondergang is gered. Met veel liefde voor de maritieme traditie (waarmee ons land mondiaal hoge ogen scoort) is de grootste houten hoogaars, die Nederland nog rijk is, door vijf enthousiastelingen volledig gerestaureerd. Op de manifestatie „Het Schip Als Monument” in het Buiten Museum te Enkhuizen toonden zij ons het resultaat.

Ze hebben de hoogaars ondergebracht in een c.v. Om het schip in de vaart te kunnen houden zeilt het met groepen van 9 personen week-, weekend- of zelfs dagtochten, maar de c.v. ARM 27 sluit sponsoring niet uit. Tijdens de talloze watersport- en scheepvaart-evenementen kan de houten Zeeuwse Hoogaars uitstekend gebruikt worden als presentatieschip voor overheid en bedrijfsleven.

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

De eerste gangen zijn aangebracht (die onder de waterlijn staan zelfs al in de teer). Duidelijk zijn de dolboom en de voorbolder-spanten zichtbaar. Van de liggers zullen er nog een paar vervangen moeten worden.