



# HOOGAARS JACHT KRAAGBEER

**I**N De Waterkampioen van half juni 1961 en van 1 mei 1962 hebben we kunnen lezen, dat de aloude houten jachtbouw nog niet tot het verleden behoort. Hierdoor kregen we kennis van de bouw en de tewaterlating van de prachtige boeier *Boreas*, die op de werf van De Jong te Heeg in Friesland tot stand is gekomen. Niet alleen in het noorden van ons land kan men nog terecht voor het bouwen van een eikehouten rond of platbodem-jacht. Ook in het zuiden, in Zeeland, zijn nog scheepsbouwers te vinden, die het oude ambacht volkomen beheersen. Een van deze scheepsbouwers is een nazaat van een scheepsbouwersgeslacht, dat reeds meer dan 250 jaren goede, eikehouten Zeeuwse hoogaarzen van de helling in het water van de Arne liet glijden. Deze nazaat, de thans 47-jarige Kees Meerman, eigenaar van de kleine Arnemuidense scheepswerf, heeft in het voorjaar van 1961 reeds een fraai hoogaarsjacht afgeleverd. Op 19 augustus 1961 werden opnieuw enkele bewerkte stukken goed eikehout in de grote bouwloods neergelegd als het begin van de bouw van een nieuw hoogaarsjacht. De opdrachtgever voor dit nieuwe jacht, ir. H. Matzinger uit Delft, was bij deze kleine plechtigheid, die zonder ceremonieel werd uitgevoerd, aanwezig.

Wanneer het vlak van de nieuwe hoogaars is gelegd, bekijken de mannen van de werf hun werk en knikken elkaar tevreden toe; deze hoogaars zal beter worden dan de voorgaande, voorspellen zij. De bouwers van die hoogaars zijn Kees Meerman en zijn beide zoons, Jaap (21) en Ko (17), met de knechts Chris Blik en Jaap de Nooijer. Bij de bouw van de hoogaars zijn niet alleen

de opdrachtgever en Meerman met zijn mannen geïnteresseerd, ook de bevolking van Arnemuiden toont zijn belangstelling. Van den beginne af kwamen de oude schippers van Arnemuiden met hun zwarte petten en jassen en verweerde gezichten de bouw volgen. Zij zeggen niet veel, maar laten hun kennersogen gaan over het gestadig groeiende schip.

Zo'n eikehouten hoogaars, gebouwd volgens eeuwenoude traditie, komt tot stand zonder het gebruik van een tekening. Er zijn vaste maten bekend en er wordt gebruik gemaakt van oude mallen, maar verder wordt gebouwd op het oog, zoals dat altijd is gedaan. Bij de bouw van ieder nieuw schip zijn daarvoor slechts zeer geringe veranderingen mogelijk om niet de gehele bouw onmogelijk te maken. Het werd Meerman en zijn mannen dit keer echter niet gemakkelijk gemaakt, want de opdrachtgever zou geen ingenieur geweest zijn, als hij niet had getracht om de volmaaktheid van het model, in de loop van de eeuwen verkregen, nog te verbeteren.

In hoofdzaak was hierbij het oog gericht op de vorm van het achterschip, de vorm en de stand van de zwaarden en op het zeiltuig. Het achterschip, dat bij de originele vissersmannen hoogaars vrij vol is, wilde hij meer geveegd hebben. Deze verbetering vond bij de bouwers een gewillig oor, omdat ook zij reeds hadden ingezien, dat dit voor een jacht een verbetering moest geven.

Anders was dit echter met de vorm en de stand van de zwaarden. De zwaarden van de Arnemuidense hoogaarzen waren altijd vlak, van voren iets dikker (ca. 45 mm) dan aan de achterkant (ca. 32 mm); ze hingen altijd zo naast het schip, dat,

wanneer ze werden opgehaald, de bout niet verdraaide om ze tegen het boord te krijgen, ondanks het naar achteren toe sterk versmallende schip. Hier was dus een mogelijkheid om verbetering te brengen in de zeilcapaciteiten van het schip. Zoals de zwaarden volgens de traditie werden gemaakt en bevestigd, hadden ze te weinig effect tegen het verlijeren van het schip en gingen ook eerst dan hun functie uitoefenen wanneer het schip reeds een behoorlijke drift had.

Het was hierbij, dat ondergetekende, die bij deze bouw adviserend optrad, bij de bouwers grote weerstand te overwinnen had om de zwaarden dikker te maken en een vleugelvorm te geven en om de strijkklampen zo te maken, dat de kant waartegen het zwaard komt te rusten evenwijdig aan de hartlijn van het schip werd. In het bijzonder was de aan de traditie sterk gehechte Chris Blik moeilijk te overtuigen, dat de voorgestelde verandering beter was, dan hetgeen altijd zo was gemaakt als de overlevering het voorschreef. Hij kon zich moeilijk neerleggen bij de „vreemde” vorm van de zwaarden en strijkklampen. Maar niet alleen hij had daarmee grote moeite, ook de toeziende schare oude vissers zag de verbetering niet in en meende, dat deze nieuwe zwaarden en strijkklampen gevaar voor kapseizen van het schip zouden opleveren.

Boven: *Kraagbeer* tegen de sluisremming in Veere; onder: het jacht wordt gedoopt.





Het door ondergetekende voor deze hoogaars ontworpen zeilplan kon in het algemeen wel waardering vinden, al werd kritiek geöfend op de voorlijke plaatsing van het fokkestag; immers de traditie wil, en dat had ook wel praktische betekenis, dat het voorstag een flink stuk binnenboord bevestigd wordt.

Laat ik nu eens verder beschrijven hoe zo'n houten hoogaars wordt gebouwd, want dat is anders dan we bij andere schepen, zoals boeiers, botters en dergelijke gewend zijn. Gewoonlijk maakt de scheepsbouwer eerst het geraamte van het schip; hij stelt op de kiel of het vlak de krommers en oplangers op en brengt daaromheen de huid aan. Zo gaat het niet bij de bouw van een hoogaars. Wanneer het vlak is gelegd, worden de voor- en achterstevens opgericht en geschoord. Daarna komt dan de eerste huidgang. Deze wordt gemaakt uit een kromme boom en is 40 mm dik en ongeveer 50 mm breed. Alleen in voor- en achterschip wordt deze gang gebogen, maar hij blijft in het middengedeelte vrijwel recht. Wanneer deze onderste huidgang is bevestigd aan vlak en stevens, komt de tweede huidgang die 32 mm dik moet zijn, er overnaads bovenop. Daarna volgt de derde en laatste gang van 26 mm dikte, die eveneens overnaads gebouwd wordt. De huidgangen worden met gegalvaniseerde, gesmede nagels aan vlak en stevens bevestigd. Dit zijn dan ook vrijwel de enige ijzeren bevestigingsdelen, die aan het schip worden gebruikt, want overigens wordt overal koper toegepast voor klinknagels en bouten. De vlakliggers, krommers en oplangers worden met houten pennen aan de huid bevestigd; maar daarover straks.

Als de huid tot het boeisel klaar is op een kleine driehoekige opening in het voorschip na, komen de krommers in het schip. Deze worden geheel met de dissel gemaakt en passen steeds volmaakt tegen de overnaadse huidplanken aan. Die dissel is trouwens het voornaamste werktuig bij de bouw van de hoogaars; het is wonderbaarlijk hoe zuiver daarmee een ruw stuk hout tot zijn vorm wordt gebracht en dan past op de plaats waar dit moet zitten.

Wanneer nu het schip op deze wijze groeit en reeds enig verband vertoont, wordt het boeisel opgebouwd. Dit boeisel, dat wel 70 cm breed is en naar binnen valt, moet uit verschillende delen worden samengesteld. Het boeisel heeft ook weer de enorme dikte van 40 mm en vormt vooral in het sterk gebogen achterschip een waarlijk kunstwerk. Daar wordt de plank in dikte gehalveerd en daarna in de juiste kromming gebracht, waarna de andere helft er weer tegenaan komt, zodat het boeisel daar dus uit twee lagen, ieder 20 mm dik bestaat. Nadat het boeisel is voltooid, worden de oplangers tegen de binnenzijde daarvan aangebracht. In voor- en achterschip worden twee van de oplangers naar boven doorgetrokken — deze zullen later de voor- en achterbolders opleveren.

Drie beelden van de bouw van K r a a g h e e r; merkwaardig is de vlakke lepelboog op de bovenste foto en het verschil in de valing van voor- en achterstevens, zoals de middelste foto aangeeft. Onder: uit een krommer wordt een van de inhouten gemaakt.

Bij de bouw van de hoogaars wordt dus eerst de huid gemaakt en daarna het geraamte er binnenin gebouwd. Deze bouwwijze noemt men wel „in omschot bouwen”, maar die term is in Zeeland niet bekend.

De verbinding van de overlappingsen van de huidplanken wordt verkregen door zware koperen klinknagels, waarvan de grote platbolle koppen aan de buitenkant komen, terwijl de binnenzijde geklonken wordt op koperen ringen. De verbinding van de inhouten met het vlak, de huidplanken en het boeisel wordt bewerkstelligd door lange vurehouten pennen, die iets taps zijn, van binnen naar buiten stevig worden aangedreven, waarna ze aan de buitenzijde worden afgezaagd. Daarin wordt dan van buiten naar binnen een eikehouten wig gedreven. Op die wijze komt een verbinding tot stand, die nooit meer losgaat. De binnen- en buitenzijden van de pennen worden gelijk met de inhouten en de buitenhuid afgewerkt, zodat ze volkomen glad zijn.

Rond de jaarwisseling was de bouw van het schip reeds flink gevorderd, al zou het nog enkele maanden duren voordat de tewaterlating kon plaatsvinden. De kajuitopbouw van mooi Java-teak en het teakhouten dek moesten nog worden gemaakt. Voorts moest nog een motor worden ingebouwd.

Voor de motor was de keuze gevallen op de 20 pk Sabb-dieselmotor met een omkeerbare schroef van 50 cm diameter. Ook moesten nog water- en brandstoftanks worden ingebouwd. Daarna moest de binneninrichting gemaakt worden.

Niet alleen het schip had verder de aandacht nodig, maar ook moest worden gezorgd voor een zeiltuig. Daartoe werd de zeilmakerij Gebr. De Gruijter te Vlissingen opgezocht. Deze zeilmaker had reeds eerder zeilen voor een hoogaarsjacht gemaakt en werd aangeprezen om zijn goede snit en degelijke werk. De zeilen zouden gemaakt worden van bruin, indanthren geverfd katoendoek van een stevige en goede kwaliteit, genaaid met wit zeilgaren en gelijk met hennip lijktouw. Ook het verdere tuigwerk moest degelijk en goed zijn, waarbij vooral de blokken speciale aandacht kregen. Hiervoor werden niet de alom in de handel gebrachte zogenaamde jachtblokken genomen, maar goede beukehouten blokken met pokhouten schijven. Het touwwerk bestond uit eerste kwaliteit jachtmanilla, terwijl voor de grootschoot gevlochten katoentouw werd genomen.

Na ruim een half jaar bouwen, installeren en optuigen is dan eindelijk op zaterdag 21 april 1962 de dag aangebroken, waarop de nieuwe hoogaars zijn naam zal krijgen en met feestelijk vertoon te water zal worden gelaten. Volgens de traditie zal de doop worden verricht door de vrouw van de trotse eigenaar. Voordat het zover is, houdt deze nieuwe jachtbezitter nog een korte toespraak, waarin hij ieder, die meegewerkt heeft aan de totstandkoming van zijn jacht, bedankt voor de toewijding die daarbij is betracht. Hij ver-

Boven: *Kraagbeer* klaar voor de stapelloop; onder: onder tuig voor de werf van Kees Meerman te Arnemuiden.



telt de naam, die het schip zal krijgen, *Kraagbeer*, welke een folkloristische betekenis heeft; dit is namelijk de bijnaam, die vroeger aan de Arnemuïders werd gegeven. Natuurlijk spreekt ook de bouwer, Meerman, bij de overdracht van het nieuwe jacht een woord. Dan komt Chris Blik naar voren met in zijn handen een model van de nieuwe hoogaars, dat hij voor de jachteigenaar heeft gemaakt. Zo kreeg deze niet één, maar twee hoogaarsjachten van Arnemuiden, beide met grote zorg en vakmanschap, ja, ik zou willen zeggen met kunstenaarschap, gemaakt.

Dan komt het ogenblik van de doop, waarbij mevrouw Matzinger na de woorden: „Ik doop u „Kraagbeer” en wens u een behouden vaart”, met veel elan de fles champagne tegen de massieve huid van het jacht stuksloeg, waarna het jacht statig te water gleed.

Gelukkig was met die ene fles champagne voor de doop niet alle drank ver-

bruikt, zodat de vele genodigden, onder wie ook de burgemeester en de dokter van Arnemuiden aanwezig waren, nog in de bouwloods konden nagenieten van deze feestelijke gebeurtenis.

Dit prachtige jacht, dat een lengte heeft van ongeveer 11 m en een breedte van bijna 4 m, dat een gewicht heeft van ongeveer 8 ton, met een zeiloppervlak in grootzeil en fok van ongeveer 45 m<sup>2</sup>, maar waarop totaal een zeiloppervlak van ruim 60 m<sup>2</sup> kan worden gezet, zal niet het laatste jacht zijn, dat op de werf van Meerman wordt gebouwd. Want, reeds werd verteld, dat opnieuw een opdracht voor het bouwen van een dergelijk schip is gegeven. Het is te hopen, dat deze bekwame scheepsbouwers nog vele jachten mogen maken en dat dit nog weinig voorkomende ambacht van vader op zoon zal worden doorgegeven en zo blijven voortbestaan.

J. K. GIPON

