

Je hebt solozeilers en solobouwers

De WR4 weer in de vaart



"Er komt niets bij, er gaat alleen maar af...."

Door: Jacques van Harten

Deze niet mis te verstane uitspraak is van een man die weet waar hij het over heeft: Kees Hos. Een man met twee rechterhanden. Hij geniet van zijn vervroegd pensioen en draagt al jaren zijn steentje bij aan het behoud van oud-Nederlandse vaartuigen. Dat bijdragen is een understatement, want Kees zit al meer dan twintig jaar in de restauratiecommissie van de 'Federatie oud-Nederlandse vaartuigen voor vereniging botterbehoud'.

Jarenlang heeft hij zijn timmermanschap en zijn vakkundigheid op het gebied van rond- en platbodemschepen aangewend voor de restauratie van de Wieringeraak WR173, indertijd aangekocht door de vereniging Aak, en het Friesche Jacht 'de Vriendschap'.

Ook voer en timmerde hij op/aan een Volendammer Botter (VD 40) en bouwde hij al eerder in eigen beheer een Helderse vlet en een Schokker, uiteraard van hout, elf en een halve meter lang. Het Friesche Jacht was indertijd eigendom van de Stichting Stamboek, en zou gerestaureerd worden, maar daar was helaas geen geld voor. Men wist geen andere oplossing dan dit uit 1832 stammende jacht op te meten en het daarna 'in de kachel op te stoken'!

Opstoken in de kachel? Een jacht uit 1832? Dat ging Kees Hos toch echt te ver en dat is nog maar zwakjes uitgedrukt. Dus toen hij met de VUT ging, had hij tijd en energie genoeg om dit Friesche Jacht geheel in eigen beheer een tweede leven te geven. Voor menigeen zou na al dat getimmer het moment zijn aangebroken om te genieten en lekker te gaan zeilen. Dat gebeurt natuurlijk wel, maar **BEHOUD VAN CULTUREEL NAUTISCH ERFGOED** wordt door Kees met hoofdletters geschreven en dat heeft zo zijn gevolgen.

De Wieringeraak WR 4

Al eerder was de in slechte staat verkerende Wieringeraak, de WR 4, gesignaleerd in de buurt van Steenwijk. Wieringeraken zijn vermoedelijk ontwikkeld uit de Friese binnenvisserij en uit scheepjes zoals de Friesche Jachten. Door deze scheepsvormen te vergroten ontwikkelde men de Wieringer- en Lemsteraken. Lemsteraken hebben een enigszins lichte V-vormige bodem en een scherpe kim. Dat hebben ze gemeen met een Botter.



Haven De Haukes 5 mei 1926. Ansjovis wordt uit de netten gehaald, "doppen" noemde men dat. De aak WR 168, schipper Jan Metselaar (met hoed), zijn zonen Jan en Cor, en daar tussen in Pauw Kroon.



Haven De Haukes, 29 mei 1925, aanvoer van ansjovis. Links de WR 4.



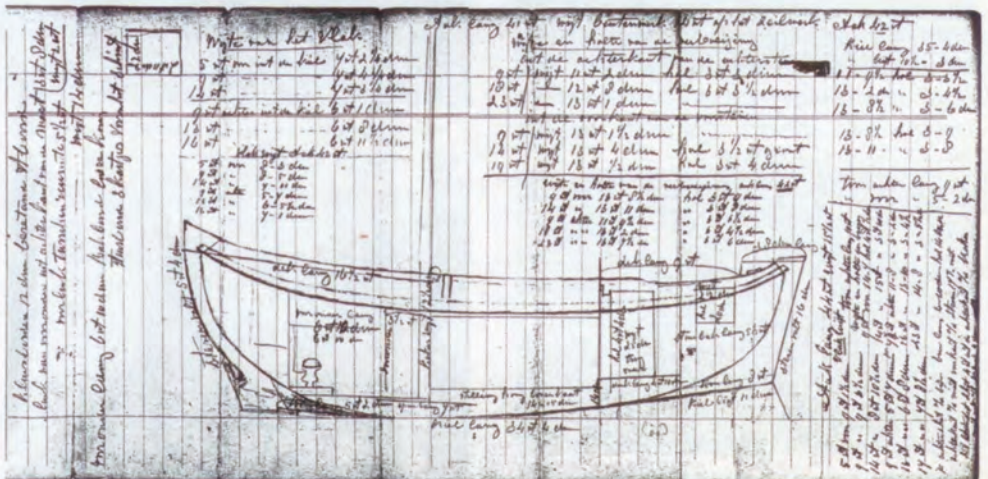
Winterrust aan het Gieterse Meer, 1985.



De aak op de wal in Twijzel, december 1997. De aak is helemaal in het blik gezet.



Transport van het schip in Westerland.



Matenbriefje: Indertijd werd i.p.v. met bouwtekeningen gewerkt met dit soort bestekken.



Martien ten Bokkel bij zijn oude schip. Hij heeft erop gevaren van 1924 tot 1950.

Wieringeraken hebben echter een plat vlak met voor de visserij noodzakelijke, zware, dikke kimmen. De aken kunnen hierdoor als zij vissen op ondieptes zonder schade schuin 'over de grond' schuren. Schipper Martien ter Bokkel, die van jongs af aan tot 1950 met de WR 4 professioneel heeft gevist, eerst bij zijn vader aan boord en later als zelfstandig schipper, was jarenlang mentor van Kees Hos. Niet vanwege het zeilen, maar meer om zo'n aak onder alle omstandigheden te kunnen manen. Er werd dan gevaren met de eerder gerestaureerde WR 173. De grote betrokkenheid bij de WR 4 komt dus niet uit de hemel vallen.

Die WR 4 werd in 1950 verkocht en kwam terecht in de pleziervaart. Jammer genoeg ging het toen bergafwaarts (of is het stroomafwaarts?) met het schip.

De aak lag een tijd te koop voor vijfenveertigduizend gulden. Te duur om aan te kopen. Uiteindelijk vond de oude WR 4 rust op de wal in Twijzel, een plaatsje in Friesland. Het rottingsproces zette in hoog tempo door. Genoeg reden om de gegevens van dit schip vast te leggen om de authentieke Wieringeraak, althans op papier, voor het nageslacht te behouden.

Al snel bleek echter, dat de eigenaar het wrak liever kwijt dan rijk was en...

Kees heeft weer een wrak

April 1999, de moestuin van de familie Hos lag er zo rustig en mooi bij. Lang zou dat niet duren. In huize Hos, vijftig meter verderop, gonsde het van de bedrijvigheid. De Wieringeraak, de WR 4, althans dat wat er van over was, kon gratis worden afgehaald. Vrouwe Hos zag het een en ander



Binnenkant romp met spoorbiels als liggers.



Binnenkant romp naar achter gezien.



Een kerstplaatje.



De eiken stam, waaruit de voorsteven gezaagd zal worden. Zagerij Oude Hengel, te Ootmarsum.

met gemengde gevoelens aan. Zij kende haar man en begreep al dat dit een klus voor jaren werd. Leuk als je ja zegt, maar je realiseert je niet direct wat het betekent en waar je aan begint. Alleen al voor het transport van de aak over de weg naar Westerland/Wieringen, waren een dieplader en een kraanwagen nodig. En dan nog de vele vergunningen van de vele instanties: rijksdienst voor het wegverkeer, de rijkspolitie Friesland, de gemeente Twijzel (Achterkarspelen), Provinciale Waterstaat, de

gemeente Leeuwarden, Rijkswaterstaat Friesland, Rijkswaterstaat Afsluitdijk, Provinciale Waterstaat Noord-Holland, gemeente Wieringen en tot slot de rijkspolitie Noord-Holland voor de motorbegeleiding. De moestuin was in korte tijd omgebouwd tot scheepswerf. De restanten van de WR 4 werden horizontaal op blokken gezet en de romp die her en der behoorlijk was uitgezakt, moest worden gecorrigeerd en ondersteund.

Daar lag de WR4 dan te wachten op haar

'total refit'. Lengte over de stevens tien meter negentig en een breedte van vier meter tien. En ook deze keer zou al dat werk door slechts één man gedaan worden. Planning en deadlines lagen niet vast, maar in het hoofd van Kees Hos was alles helder en duidelijk.

Hout

Een schip (her)bouwen is een kostbare aangelegenheid. Hout kopen bij de reguliere houthandel lag daarom niet voor de hand. Dus kwam er een deal met een in de groenverwerking actief rooibedrijf.

Inkoop van eikenhout gebeurde op lange termijn. De boomstammen werden door Kees bij het rooibedrijf tot planken verzaagd en neergelegd om te drogen.

Na twee jaar drogen kun je het hout verwerken. Krommers voor spanten, die onder meer bestaan uit leggers en zitters, maar ook de oplangers, stevenbalk, zeilwerksknie en bolders, vormden een op zichzelf staand probleem. De Oost-Indische Compagnie liet vroeger hele bossen in Denemarken aanleggen met bomen met vastgesjorde takken om aan die krommers de juiste nerfrichting te geven. Voor de bouw van de WR 4 zou dat procédé wat 'overdone' zijn, dus moest er een andere oplossing komen. Het rooibedrijf moest in Wassenaar een aantal in 1725 geplante eikenbomen rooien.

Kees werd opgetrommeld en mocht staande onder de boom, de rooiers zaten met klimsporen en kettingzagen in de boom, precies roepen hoe hij zijn stukken hout uit de boom gezaagd wilde hebben. Een beetje langer, een beetje lager enzovoort. Spanthout zat niet alleen in de boom, maar ook in zijn kop.

Van wrak tot schip

Deel na (verrot) deel, beginnend met de kielplank, werd uitgehakt, los gezaagd, gesloopt en werden mallen gemaakt, nieuw hout werd aangebracht. Het klinkt allemaal zo simpel. Stevens werden geplaatst, spanten volgden. Geen millimeter oud hout bleef achter. Het oude materiaal is slechts gebruikt om zo precies mogelijk de vorm van de oorspronkelijke aak na te bouwen. Alleen al in het onderwaterschip gingen, conform de oude bouwwijze, vijftienhonderd houten nagels, die gaan ruim honderd jaar mee.

Als enige concessie aan 'de moderne tijd' gebruikte Kees geen ijzeren spijkers. Alles werd vastgeschroefd met roestvrijstalen bouten die weer afgedekt werden met houten proppen. Niet aanwezig gereedschap zoals holle en bolle schaven werden, indien nodig, zelf gemaakt of aangepast. Er werd gebouwd aan de romp en tussen-



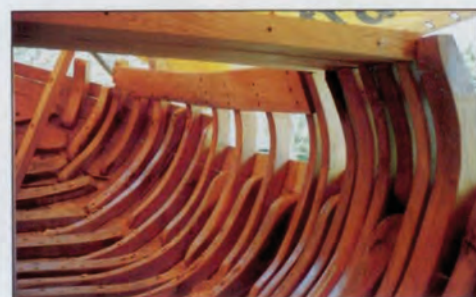
Achterste hoofdschot van het visbun, met een stukje dekenplank, en een restant dekenpoot. Belangrijke originele details voor de reconstructie van het visbun.



Vlakdelen en stevens zijn vervangen, evenals enkele huidplanken.



Alle bevestigingsbouten worden afgedopt.



De nieuwe inhouten in het voorschip, en de mastbank.



Een stapel nieuwe zitters ligt klaar om aangebracht te worden.



Veel gaten moeten van onder af geboord worden.



Grofvuil.

door werkte men aan tuigage, zwaarden, giek, gaffel, roer enzovoort, enzovoort. Manillatouw was nodig. Vroeger werd dat op speciale wijze geslagen en daar is nu moeilijk aan te komen. Kees ging dus zelf het touw slaan.

De zware katoenen zeilen, duizend gram per vierkante meter, werden grotendeels zelf met de hand gesneden en genaaid naar voorbeeld van oude, behouden gebleven zeilmakerbestekken uit 1915. Hiervoor dienden de snijboeken van de firma Van Kalsbeek uit De Haukes. De boeken konden worden ingezien in het museum van Enkhuizen.

Twintigduizend steken met de hand per zeil, ga er maar aanstaan. Vier mannen naaiden de lijktouwen aan de zeilen vast. Het zeilplan bestond uit een grootzeil van eenendertig, een fok van zeventien en drie vlasdoeken kluivers van zevenentwintig, achttien en zes vierkante meter. De visserlui noemden deze kleinste kluiver vaak een 'pikkertje'. Nadat Kees Hos aanvankelijk van plan was om zelf prisma's te 'gieten', lichtglazen voor de lichtvoorziening in het vooronder, besloot hij om de nog aanwezige prisma's door te zagen en opnieuw te polijsten.

Smeedwerk werd zelf gemaakt en het benodigde staal en ijzerwerk, roerbeslag, zwaardhaak, kluiverboom beugel, beslag giek, dolpennen en korvijngagels, verzorgde zoon Gerbrand, die overigens ook de volledige inbouw van een Volkswagen scheepsdiesel van 40 PK voor zijn rekening nam.

De zwaarden waren zo zwaar beschadigd dat deze niet meer betrouwbaar nagebouwd konden worden. Ze zijn daarom op basis van oude foto's en op die van uitkomsten van een vroeger gehouden TNO-onderzoek gereconstrueerd.



Het nieuwe ankerspil.

De Mast

Ongestaagde platbodemmasten zijn niet taps, maar parabolisch met ingebouwde voorspanning. Het was mogelijk om die mast zelf te maken, hoewel masten maken een vak apart is. Het geluk zat mee: een bruikbare mast van een oude Deense galjas waarvan de restauratie niet was afgerond werd gevonden. Deze Noorsgrenen mast, tien jaarringen per centimeter, moest wel volledig vermaakt en aangepast worden. Het beslag van de oude mast van de WR 4 kon gelukkig weer gebruikt worden.

Tewaterlating

18 augustus 2004 werd de WR 4 (ZELDEN PAS) onder grote belangstelling in de oude, voormalige veer-en visserijhaven 'De Haukes' te water gelaten en even later voer ze, vooralsnog op de motor, haar eerste 'maid-



Nieuwe vlakdelen langs de voorsteven.

entrip' naar de overkant van de haven. Een prachtige nergens stilstaande romp met een mooie volle kop. Kortom, een wonder van schoonheid, statigheid en 'last but not least' een wonder van DOORZETTINGSMOGEN van de bouwer.

Het komende vaarseizoen zal er vaak met de WR 4 worden varen. Het eerder gerestaureerde Friesche Jacht 'de Vriendschap' raakt daardoor min of meer in onbruik en zal daarom verkocht worden. Er wordt nog gezocht naar een gemotiveerde koper/zeiler die oude schepen in ere wil houden.

De WR 4 gaat niet charteren. De bouwkosten waren relatief laag als je de manuren niet meerekent. Het is mogelijk dat de WR 4 zich zal laten zien op diverse nautische manifestaties in den lande, maar dan moet er wel wat veranderen bij sommige organisaties van die evenementen. Organisatoren





Een bolle kop. Het voorste punt van het berghout zit niet bij de steven, maar ter plaatse van de berentanden.



Naar de overkant van de haven, de eerste vaart na jaren.



In de takels.



Twee oudjes naast elkaar: Wieringeraak uit 1900 en Fries Jacht uit 1832. Opvallend is de relatief lange mast van het Friese Jacht.



Het schip voelt na vele jaren weer nattigheid. Is ie nou lek, of valt het mee?

vinden het vaak logisch dat schepen zoals de WR 4 hun evenement opluisteren. Ze geven dan als beloning slechts: 'GRATIS DRINKWATER'. Wil varend Nederland, en ik spreek nu de organisaties aan van de vele nautische evenementen, blijven pronken met wat

mensen zoals Kees Hos tot stand brengen dan is het terecht om een behoorlijk presentiegeld uit te keren, zoals dat ook bij de windjammers gebeurt. Ik zie het zo: hier is sprake van Nederlandse roem en glorie, maar bovenal van Nederlands VAKMAN-

SCHAP in de echte betekenis van het woord. Deze glorie en dit vakmanschap verdienen het getoond te worden aan het publiek. Sterker: het initiatief en de immense moeite die men doet om deze schepen te behouden, moeten worden beloond.