

Houtwerk voor een schoener

Pieter van der Aa heeft als importeur van exotische houtsoorten een schijnbaar perfecte vrijetijdsbesteding gevonden: het bouwen van zijn eigen S&S jacht. In SdZ 2014.1 schreven we over de 17 m lange *Avanti* die in zijn werkplaats in Heukelum tot stand komt. Twee jaar later zijn alle ontwikkelingen in een stroomversnelling gekomen.

Tekst: Ron Valent Foto's: John Lammerts van Bueren e.a.



Ooit begon Pieter van der Aa met het restaureren van een houten klassieker, een 8,5 meter lange Alan Buchanan East Anglian uit de jaren zestig. Daarna verwezenlijkte hij zijn droom om zelf een "nieuwe" klassieker te bouwen, een 13,80 meter lange, door Olin Stephens (S&S) ontworpen New York 32, die hij *Masquerade* doopte. Volledig gegrepen door het virus van de schoonheid en perfectie van de jachten van Olin is het nu de beurt aan een replica van de *Avanti*, een 16,70 m S&S-ontwerp. De *Avanti* was in 1954 bij een storm aan de Amerikaanse Oostkust vergaan. Beide schepen zijn in woodcore gebouwd en deze twee projecten, tezamen met het huidige *Ingomar* project werden geheel door hemzelf en dus helemaal alleen uitgevoerd.

Zijn werkplaats in Heukelum is inmiddels een ontmoetingsplek geworden voor liefhebbers van klassieke jachten. Pieter, een wandelende hout en houtbouw vademecum, krijgt

er bijna dagelijks bezoek. De *Avanti* nadert nu haar voltooiing, maar de voortgang van dit project loopt, naast de onderbrekingen door de vele bezoekers, ook vertraging op door een toenemende hoeveelheid betaalde opdrachten voor professioneel timmer- en jacht-timmerwerk die zijn kant opkomen. Zoveel, dat Van der Aa zich eigenlijk geen amateur-scheepsbouwer meer mag noemen, maar zich zou behoren te presenteren als "Pieter van der Aa Jachtbouw".

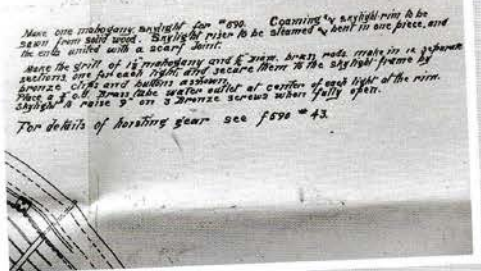
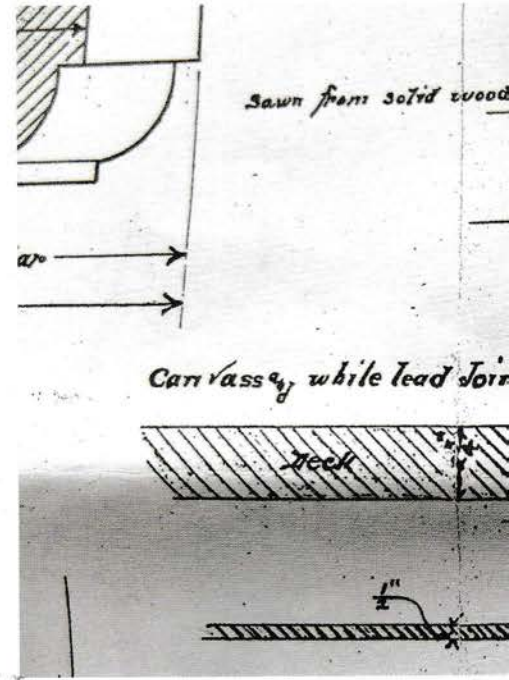
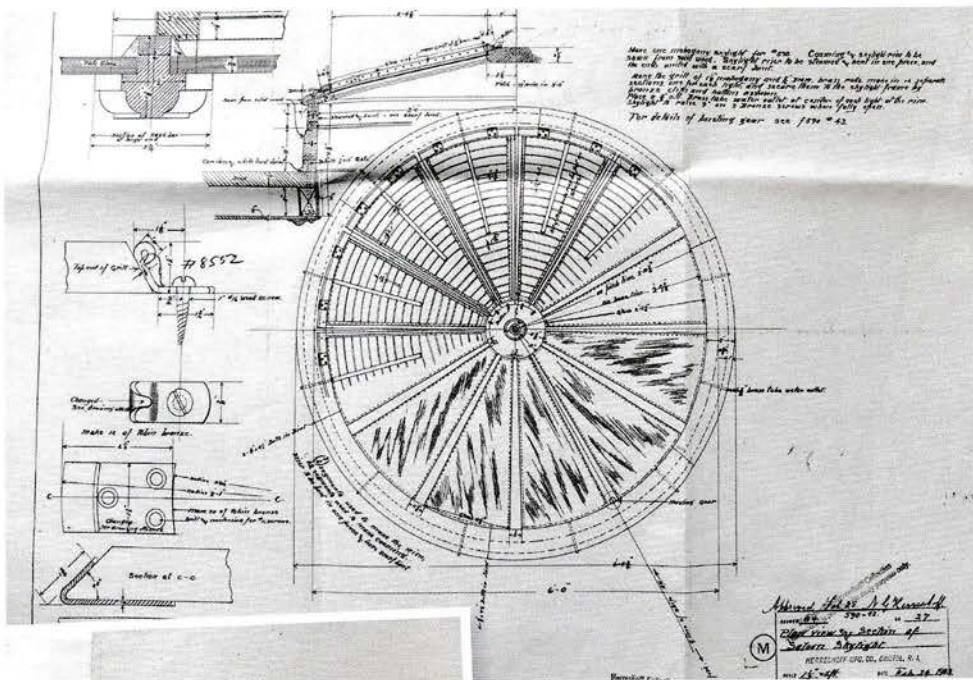
Het jaar 2015 sloot hij af met een mooie opdracht van Ed Kastelein: het timmeren van alle dekluisen en dekhuisen voor de 38 meter lange schoener *Ingomar*.

boven: *Ingomar* onder vol zeil in haar glorie-tijd als een van de zeven Herreshoff schoeners

midden: Pieter van der Aa aan het werk met op de achtergrond zijn eigen S&S jacht *Avanti*

Dekluiken en dekhuisen in wording voor *Ingomar*





Geen meetregels

Voor we verder vertellen over Pieter's werk eerst meer over de *Ingomar*. Tussen 1903 en 1915 ontwierp en bouwde Nathanael Greene Herreshoff in Bristol, Rhode Island, zeven grote, stalen schoeners. Deze schepen domineerden zowel in Amerika als Europa jarenlang de wedstrijden in de Grote Klasse. Zij inspireerden boekenschrijvers en waren onderwerp van een aantal van de meest spectaculaire foto's die ooit van klassieke scherpe jachten zijn genomen. Slechts één van deze schepen heeft de tand des tijds overleefd.

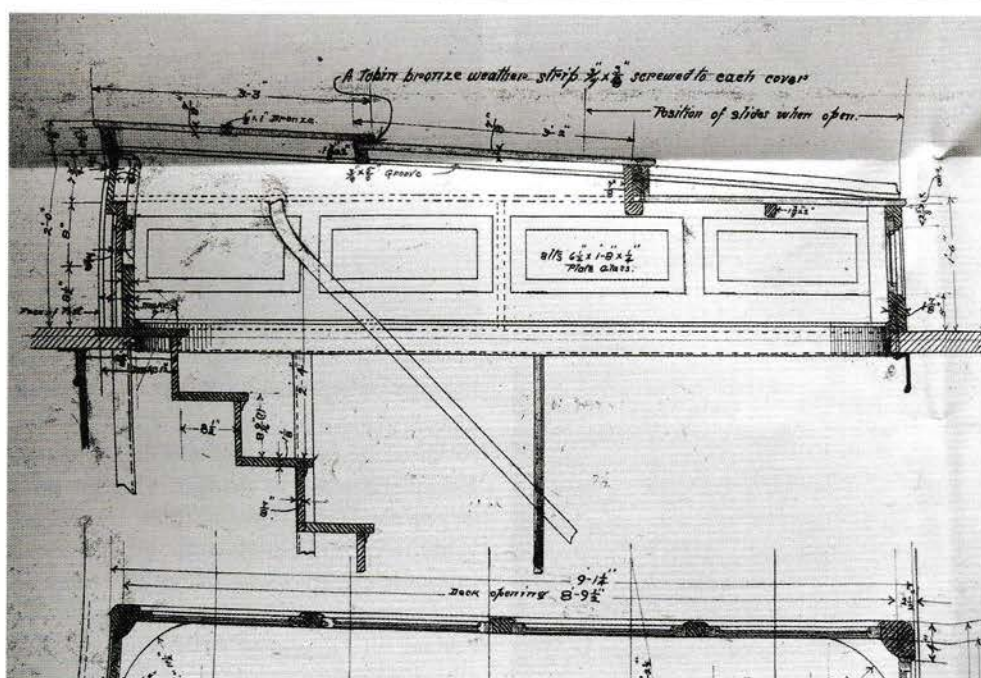
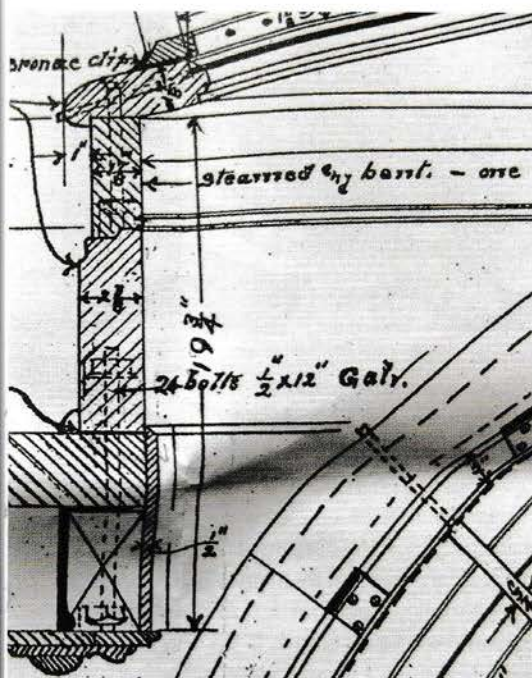
Deze *Mariette* (zie SdZ 2002.3) heeft op het water inmiddels gezelschap gekregen van twee replica's van reeds verloren gegane Herreshoffschepen, *Eleonora* (Westward) en *Elena* (zie SdZ 1999.5 en 2009.7). Ook nu weer domineren deze fantastische schepen, net als ruim honderd jaar geleden, de wedstrijden van de klassieke vloot. Ondertussen is er nog een derde Herreshoff replica in aanbouw. Het casco van de schoener *Ingomaris* bij Graafship in Dordrecht gebouwd in opdracht van Ed Kastelein. Na de *Zaca a te Moana*, de *Eleonora* en de *Atlanticis* dit dus zijn vierde nieuwe

linksboven: Het pijnlijk nauwkeurige ontwerp voor het ronde dekhuis - geen ruimte voor eigen interpretatie bij Herreshoff. In het midden een detail uit het ontwerp van 1903

inzet: Duidelijke aanwijzingen van de ontwerper voor de sloopstimmerman van de werf



1 De onderste hoepel van het ronde dekhuis wordt rond een mal gelamineerd • 2 De onderste hoepel is klaar • 3 De massieve lijst in aanbouw • 4 Het massieve deel tussen de onder- en bovenhoepel • 5 De kleinere hoepel op de lijst • 6 Top waarin ruiten liggen wordt gemaakt • 7 Spijlen voor 12 ruiten • 8 Het gelakte eindresultaat



schoener. Nog even en een samenkomen van al zijn vroegere schepen is een spectaculair evenement...

De in 1903 gebouwde *Ingomar* was de eerste van de grote schoeners. Niet gehinderd door enige meetregel is zij gebouwd om alles wat op dat moment rondzeilde te kunnen verslaan. Herreshoff gaf haar daarom een tamelijk extreem tuigplan dat net zo groot was als de acht jaar later gebouwde maar ruim vier meter langere *Elena*. Kastelein is van plan om de oorspronkelijk wedstrijdtuigage weer in ere te herstellen.

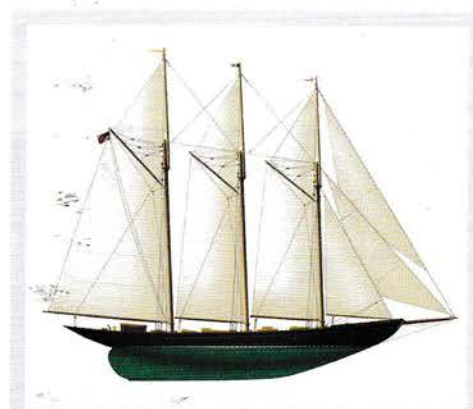
Door de opgebouwde ervaring met *Eleonora* en *Elena* weet men inmiddels dat de schoeners van Herreshoff extreem zeewaardig zijn, hoewel de tuigages oorspronkelijk bedoeld waren om dicht onder de kust wedstrijden te zeilen. Romp en tuig kunnen de krachten goed aan maar het veilig bedienen ervan is alleen mogelijk door gebruik te maken van moderne techniek. Vroeger sjorden twintig sterke bemanningsleden het grootzeil wel aan op de hand. Tegenwoordig zijn grote elektrische of hydraulische lieren noodzakelijk, want op handkracht gaat het niet meer.

Oorzaak zijn de Dacron zeilen van nu die aanmerkelijk minder wind doorlaten dan de katoenen zeilen van vroeger; ze genereren dus flink meer kracht. En door het gebruik van sterkere verstagingen en vallen zonder rek is het hele zeilplan aanmerkelijk "statischer" dan vroeger. Ontwikkelingen op het gebied van lijm maken dat de vroegere massieve masten vervangen zijn door holverlijmde rondhouten. Die zijn steeds lichter en toch sterker waardoor stabiliteit en zeewaardigheid natuurlijk flink toenemen.

Technische tekening als kunst

De tekeningen van alle Herreshoff schepen worden in Boston bij het M.I.T. (Massachusetts Institute of Technology) bewaard. Deze met de hand gemaakte tekeningen zijn werkelijk adembenemend mooi, kunstwerken op zich, waar je eindeloos naar kunt blijven kijken om steeds nieuwe details te ontdekken. Herreshoff gebruikte vaak dezelfde tekening bij verschillende schepen. Details werden hergebruikt en op de tekeningen is goed te

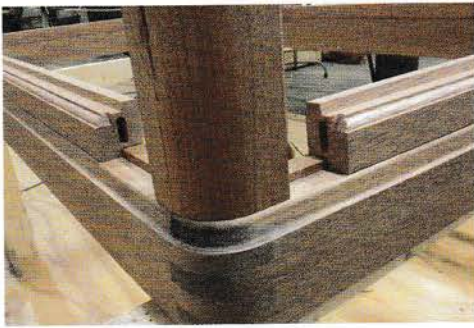
boven: Ontwerptekening voor een dekhuis met dubbel schuifluik



TWEE SCHOENERS

Bij Graafship staat ook de romp klaar van de 38,50 meter lange schoener *Wolfhound* (zie ook SdZ 2014.6) die is gebouwd voor een Zweeds/Amerikaanse eigenaar; er wordt op dit moment in Dordrecht hard gewerkt aan de afbouw ervan. De dekhuisen en het dek zijn af en men is begonnen aan het interieur van dit door John Alden ontworpen schip. Deze schoener werd in 1927 ontworpen maar is toen nooit gebouwd. (Meer over dit bijzondere schip in een komend artikel.) De *Ingomar* staat als project te koop en een toekomstige eigenaar kan het schip eventueel naar eigen smaak afbouwen. Maar de uitwendige afwerking wordt natuurlijk precies volgens de oude tekeningen gemaakt en daarom had eigenaar Ed Kastelein aan Pieter van der Aa gevraagd alle dekhuisen voor de schoener alvast te bouwen.





linksboven: Hier is duidelijk te zien hoe verfijnd het werk aan de dekhuisen al in de bouwfase is

onder: Door vakkundig te werk te gaan bij het lakken krijgt het hout al direct een klassieke uitstraling

midden: Het dekhuis met het dubbele schuifluik is af en staat klaar om geplaatst te gaan worden

rechtsboven: En zo ziet het er uit vanuit de buik van het schip, inclusief wit plafond van het dekhuis

zien hoe Herreshoff of één van zijn tekenaars met potlood aangaf waar iets lichtjes aangepast moest worden voor een ander, soms grotere schip. Toen liep de tekenaar natuurlijk gewoon rond op de werf en kon men dingen ter plekke aanpassen.

Ook Pieter van der Aa heeft gebruikt gemaakt van deze tekeningen. Het bijzondere aan zijn project voor *Ingomar* is wel dat hij de oorspronkelijke tekeningen niet heeft laten omzetten naar AutoCad, zoals tegenwoordig gebruikelijk is, maar gewoon van papier alles met de hand heeft opgeschaald. Van der Aa: 'Anders verlies je het contact met het oorspronkelijke ontwerp en raak je de ziel ervan kwijt! Als je ermee werkt dan zie en voel je dat ooit een menselijk hand met zorg en gevoel zijn ideeën op papier heeft overgebracht.'

Eerder heeft hij ook bij *Masquerade* en de *Avanti*-replica de lijnen op de ouderwetse wijze 1 op 1 overgezet naar een spantenvloer en de schepen daar vanaf gebouwd. 'Het is moeilijk uit te leggen maar met de hand strookt het toch anders, meer natuurlijk dan uit een computer.'

Lamineren van een rond dekhuis

Voor *Ingomar* bestond de gehele opdracht uit twee luiken en vijf dekhuisen. Vier van de dek-



huizen van *Ingomar* zijn, behalve uiterst vakkundig gebouwd, eigenlijk relatief "gewoon" en lijken sprekend op die van de *Eleonora* en *Elena*. Dit is te verklaren uit de eerder genoemde gewoonte van Herreshoff om tekeningen vaker te gebruiken. Maar het grote dekhuis in de midscheeps sectie is heel bijzonder. Dit dekhuis overkapt een grote ronde salon. Het bestaat uit twee losse delen die perfect in elkaar passen, maar waarvan het bovenste deel met een ingenieus systeem van kettingen en katrollen ook nog open kan. Dit is allemaal goed te zien op de oude tekeningen.

Alle andere dekhuisen zijn gemaakt van massief Sipo mahonie, maar dit ronde dekhuis moest natuurlijk gelamineerd worden. Het bestaat uit vijftien lagen van 4 mm mahonie die op een mal op elkaar zijn gelijmd. Dit geeft een uiteindelijke dikte van 2 7/8 inch, precies zoals op de oorspronkelijke tekening.

Van der Aa: 'Je lijmt ze om en om zodat de naad verspringt en het laatste naadje moet precies zo liggen als de binnenste en op het hart van het schip zijn uitgelijnd zodat het geheel massief lijkt.' Bovenop deze ring komt een tweede die iets smaller en dus ook dunner wordt, ongeveer 1 inch (2.54 cm) want inwendig hebben ze dezelfde diameter. Weer bovenop deze ring komt een bijzondere constructie met spijlen en een klos in het midden met in totaal 12 ramen. Het geheel is verassend sterk. Als laatste wordt een houten raamwerk met bronzen roeden gemonteerd.

Niet te glimmend

Het is de gave van een echte vakman om een nieuw onderdeel voor een replica zo te maken dat het gelijk al het patina van het oorspronkelijke voorbeeld heeft. Niet te glimmend

rechts: Pieter van der Aa tijdens het plaatsen van de dekhuisen op het casco van *Ingomar*. Op de voorgrond het ronde "skylight" en daarvoor een dekhuis met enkele schuifluik aan bakboord

onder: Een bijzondere historische foto van *Ingomar* in aanbouw bij de werf in Bristol, R.I.. Toevallig zijn net de dekhuisen en het ronde skylight aan boord gezet. Tevens ligt de dekbeplanking al op de schoener. Foto: Herreshoff Marine Museum (idem openingsfoto)



gelakt alsof het gespoten is en nergens te scherp afgewerkt. Vanaf het eerste moment lijkt het al klassiek. Dat is het verschil tussen handgezaagd en met de hand bewerkt hout en daarna met de kwast afgelakt, of hout dat computer gestuurd op maat wordt gefreesd en daarna gespoten. De magie zit in het kiezen van de juiste houtsoort en nerf en vantevoren precies aanvoelen hoe de verschillende onderdelen bij elkaar zullen passen nadat ze verlijmd en gelakt zijn.

Het is een zeldzame kunst die Pieter van der Aa beheerst en die maakt dat deze zeven onderdelen van *Ingomar* later naadloos zullen passen op het ongetwijfeld spectaculaire en vakkundig gebouwde eindproduct. ♪

