

Door Corine Nijenhuis

Fotograaf Kadir van Lohuizen wil klimaatneutraal wonen en varen

Nieuwbouw tegen zondvloed



Nieuwbouwtjalk Door-gedacht gaat te water bij Helldörfer in Arnhem. (Foto Kadir van Lohuizen)

Fotograaf Kadir van Lohuizen (54) mag zich dan beroepshalve bezighouden met het gevaar van de stijgende zeespiegel, het was niet zijn plan een nieuwe ark van Noach te bouwen. Hoewel voortschrijdend inzicht leert dat drijvend wonen een serieuze optie voor de toekomst is. Maar dan wel klimaatneutraal. Het werd de insteek voor zijn nieuw te bouwen tjalk. Naast, uiteraard, goede zeileigenschappen. Want van Lohuizen is een man van de wind.

Het project begon ruim 3,5 jaar geleden. Toen groeide Kadir zijn paviljoentjalk Verwachting (1901) uit. Hoewel hij dat hoogmoedig gezegd vindt: 'Want vroeger woonde ze met wel zes man achterin.' Desondanks raakte het ruim overvol. Met boeken, magazines, kranten. Foto- en aanverwante apparatuur. Alles wat nodig is voor het bedrijven van visuele onderzoeksjournalistiek. Want dat is wat Kadir doet: met zijn foto's toont hij een andere visie op de wereldproblematiek. Dat doet hij succesvol: hij won onder meer een Zilveren camera en drie keer een World Press Photo Award. De laatste voor het project 'Wasteland', waarvoor hij de afvalstromen in zes wereldsteden fotografeerde.

Zeliger

Hij mag voor zijn werk dan vaak op reis zijn, zijn uitvalsbasis is de paviljoentjalk. Hij kocht het zeilschip in 1995 met ligplaats in Amsterdam. Om op open water te komen, moeten twee lage bruggen worden gepasseerd. Geen verwaarloosbaar gegeven voor een man die graag het wad opgaat. Kadir leerde zeilen bij de zeeverkeners, al bleef hij er niet lang. Hij werd weggestuurd omdat hij eerst de vlag en vervolgens zijn uniform in brand stak: 'Ik was nogal recalcitrant.'

Met zijn broer kocht hij een zeilboot en ging wedstrijdzeilen. Beiden waren even talentvol als eigenwijs. Ze brachten het tot het Nederlands kampioenschap, dat ze vervolgens verspeelden. 'Want we gingen rollebollend door de kuip. We werden het nooit eens over tactiek.'

Zijn broer ging naar de zeevaartschool. Kadir wilde hetzelfde, maar was slecht in wiskunde. Dus deed hij toelating op de fotovakschool. Hij werd afgewezen. 'Met vlag en wimpel. Niet alleen op kwaliteit, maar ook op motivatie.'

Hij belandde, na de nodige omzwervingen, in de chartervaart. Dat was leuk, tot de tijdgeest de mentaliteit veranderde. 'Als de biervaatjes aan boord rolden, wist je hoe laat het was.' Hij pakte zijn camera en stapte op de trein naar China. Het was de opmaat voor zijn loopbaan als fotograaf.

Betaalbaar

Dat zijn werk in toenemende mate over klimaatverandering gaat, geeft consequenties. De noodzaak klimaatneutraal te wonen is bepalend bij vervanging van de paviljoentjalk. Maar er zijn meer eisen. Afmeting en hoogte. Want Kadir wil niet weg van zijn ligplaats achter de bruggen. En het schip moet uiteraard zeilend zijn. Hij bekeek voormalige char-

terschepen, maar dat werd niets. 'Dan ros je het hele interieur eruit. Kapitaalvernietiging.'

Toen een vriend nieuwbouw suggereerde, leek hem dat onhaalbaar. Te duur. Bij navraag bleek de bouw van een casco goedkoper dan koop en aanpassing van een bestaande scheepsrump. Kadir sprak met Lex Tichelaar van SRF

Helldörfer bouwt nieuwe tjalk

Shipbuilding en met Casper Helldörfer van Helldörfer Lasbedrijf en Scheepsbouw. Hij sprak zijn voorkeur uit voor een tjalk. 'Toen Casper zei dat het bouwen daarvan een gekoesterde wens was, was voor mij de deal al half rond.'

Samen met zijn vriendin Sanne Klap (48) besloot Kadir een tjalk te laten bouwen waar ze klimaatneutraal op kunnen wonen. En zeilen.

De tjalk Voorwaarts (21,50 x 4,80 meter) van Peter Glas diende als voorbeeld. Gebouwd als zeetjalk (1906) met werktraject Den Helder-Texel, staat dit schip bekend om haar stabiliteit. Alles aan de romp is gevormd, tot het geveegde onderwaterschip aan toe. Alleen de zijkant heeft vlakke platen. De Voorwaarts werd gemeten en

fotografeerd, Helldörfer's vaste ontwerper Peter Bosgraaf maakte tekeningen die werden aangepast aan de wensen van Kadir en Sanne. Zo werd het mastdek iets verhoogd en de roefvloer wat verlaagd. Zodat Kadir eindelijk recht op kan staan.

Maar voordat de bouw kon beginnen, was het wachten op de vervangingsvergunning. Dat duurde drie jaar. Vijf keer werd de aanvraag afgewezen, met als hoogtepunt het argument dat kont en roer van de nieuwe tjalk een nautisch obstakel in het vaarwater vormden. Dus werd het ontwerp aangepast naar een totale ligplaatslengte van 21,50 meter en kon men eindelijk aan het werk.

Zwaargebouwd

Voor Helldörfer was het zijn eerste nieuwbouwtjalk. Een genoegen om te doen, hoewel het even puzzelen was met het snijpakket. Om een goed verband in de spantenconstructie te verkrijgen, laste Casper eerst de beide zijden en het dek. Pas daarna volgde de kop. De huidplaten konden strak worden gelast, al vindt Casper het jammer dat klinken verleden tijd is. Toen zag je geen spant door de huid heen. Net als nu bij de goed gelukte kop en kont het geval is.

De tjalk is zwaargebouwd. De romp loopt van 10 naar 6 mm, bo-

venbouw en dekken meten 5 en 6 mm. En het vlak maar liefst 20 mm. Een keuze met het oog op de inzinking. Ballasten met beton is onwenselijk bij een droogvallend schip, losse loodbroodjes niet ideaal. Volgens berekening zakt het schip uiteindelijk zo diep dat het onder de twee bruggen doorkan. Een spannend moment voor Kadir en Sanne.

Maar zover is het nog niet. Eerst moet het schip worden afgebouwd. Dat gebeurt in Amsterdam. Het door Peter Glas ontworpen tuigplan wordt door Paul Dams uitgevoerd, installatie en afbouw gebeurt bij Woodies at Berlin. De tjalk wordt voorzien van beloopbare zonnepanelen en een lucht-warmtepomp. Bij het intimmeren wil Kadir oud hout gebruiken: 'Want het nieuwe staal waarmee het schip wordt gebouwd, is al een flinke ecologische voetafdruk.'

Hybride

De voortstuwing is hybride. Kadir had het graag elektrisch gezien, maar daarvoor is de techniek nog te duur. Nu werkt de schroefas op een elektromotor die wordt gevoed door een nieuwe dieselmotor. Als alles goed gaat, wordt de tjalk het eerste duurzame varende woonschip. Kadir hoopt op spoedige navolging. Men zal wel moeten, gezien de gevolgen van de klimaatverandering: 'Nederlanders denken dat het hun niet gaat overkomen, een overstroming, maar het is slechts uitstel van executie.'

Al is het wel ironisch. 'De tewaterlating van de tjalk gebeurt op een moment waarop de zeespiegel wereldwijd stijgt. Maar wij komen wellicht Arnhem niet uit omdat het rivierwater zo laag staat.'

Smitsman-schepen

DEVENTER In het artikel 'Terugkeer naar de binnenvaart' (Schuttevaer 26 oktober, pagina Kielzog) over Jan Smitsman werd zijn tweelingbroer Ad genoemd met de scheepsnaam Merwedestroom. Dat was een foutje. Broer Ad vaart op het beunschip Merwede en neef Machiel op de Merwestroom. (Redactie)