



# Dhows

## deel 2

# langs de Afrikaanse kust

In deze tweede en laatste aflevering over Dhows langs de Afrikaanse kust gaat Jan Wittenberg, die met onderbrekingen vijf jaar in Lamu woonde, in op het zeilen met Dhows, de bouw en hoe Dhows blijven voortleven. In een later artikel gaan we in op de Mjojo die na de bouw in Lamu in Nederland belande. Thedo Fruithof was rond de Kerst 2012 getuige van een wedstrijd van 105 Dhows, ook daarover kunt u later lezen.

**Tekst en foto's:**  
**Jan Wittenberg**

*Bijchrift*

### ***Overstag gaan een hele toer***

Dhows zijn gebouwd voor het klimaat op de Indische Oceaan. De moesson winden zijn redelijk constant en voorspelbaar. Daardoor zeilt men wekenlange tochten over dezelfde boeg. Overstag gaan is er niet bij. Je zeilt over bakboord of over stuurboord. Het zeil aan de andere kant zetten is een hele toer. De ra moet voor de mast langs naar de 'lage kant' worden gekanteld. Dat is de reden waarom de mast voorover staat. Door de ra helemaal vertikaal te zetten kan die samen met het zeil voor de mast langs worden getrokken. En de schoot moet voor de ra langs worden gehaald. Bij een positie 'in de wind' lukt dat alleen bij een zacht windje. Anders moet er een 'stormrond-





je' worden gemaakt. Maar ook dan is het alle handen aan dek. En dat waren er veel. Het is ongelooflijk hoeveel bemanning er meeging op deze relatief kleine schepen, die bovendien grotendeels open waren.

### ***Dhow-bouw***

Met de Arabieren en Indiërs kwam ook de scheepsbouw naar de kust van Afrika. Een groot voordeel daarbij was de overvloedige voorraad en ruime keuze uit hout in Afrika. Voor elk onderdeel wist men de juiste houtsoort te vinden. Voor de gangen en ribben gebruikt men hardhout. De krommers worden vaak gemaakt van het zware mangrove hout dat dichtbij voor het oprapen ligt. Voor grote stammen moet men het binnenland in. De bouw van een dhow begint met het leggen van een rechte vierkante kielbalk, waarop - heel vernuftig - met een houtverbinding de steven en de spiegel worden bevestigd. Het lijkt nog het meest op een houten (breinbreker) puzzel. Op de kiel wordt aan weerszijde met een sponning de eerste gang aangebracht en vervolgens de spanten. Met grote smeedijzeren nagels wordt alles aan elkaar bevestigd. Aan de binnenzijde worden langsligger en dwarsbalken aangebracht. De meeste schepen blijven open en hebben een aangehangen roer. De afwerking is simpel: een klein achterdek voor de roerganger en een klein voordek om tuig en anker te bedienen. De hele romp is laadruim. Tegen regen en zon volstaat een katoenen of palmbladeren afdak.

Het meest verbazingwekkend is nog dat de schepen - tot zeer recentelijk - werden gebouwd met alleen maar zeer eenvoudige gereedschap: dissels, zaag, handboor, hamer. Zonder tekening, lijnenplan of meetinstrumenten ontstaan uit de handen van de bouwers prachtige snelle schepen: scherp van voren, geveegd van achteren.

De schepen worden gewoon hoog op het strand gebouwd onder de palmbomen en een afdakje. De meeste scheepsbouwers hebben wel hulpjes, maar het gaat niet snel. In tijden dat er geen werk is aan grote schepen, bouwen de scheepsbouwers modellen, die in bouwwijze en tot in de kleinste details identiek zijn aan de grote schepen. Van de grote typen die verdwenen zijn - zoals de legendarische Mtepe - hebben we (in de musea) in ieder geval nog de exacte modellen.

### ***Rituelen en ornamenten***

De tewaterlating is vaak een compleet volksfeest. Het volk is natuurlijk nodig om de dhow te verslepen (zie foto), maar men wordt ook beloond met een feestelijke maaltijd,



muziek en dans. Uiteraard dient dit tevens om het schip te 'zegenen', en de diverse rituelen gaan gepaard met gebed.

Ook diverse spreuken en versieringen op en in de dhow zullen bedoeld zijn om het schip te beschermen. Karakteristiek voor iedere dhow zijn de ogen aan de boeg. Deze speuren de zee af naar monsters en ander onheil. Vrijwel alle dhows hebben aan de boeg en bij de spiegel houtsnijwerk met krullen en bloemen. Per type en oorsprong verschilt dit, maar net als bij onze traditionele schepen staat het kleurenpatroon grotendeels vast (zie foto).

De grootste dhows hadden een achterdek met





een hut voor de kapitein en stuurman. De vaak talrijke bemanning zocht, met de persoonlijke spullen in een mandje, een plekje tussen de lading.

### ***Dhow leeft voort***

De laatste grote vrachtdhows op zeil zijn van de zeeën verdwenen. Het kleinere type - de Jahazi - wordt in Afrika nog gebruikt voor

visserij en lokaal transport. De grootste zijn ongeveer dertig meter lang en hebben vaak een (hulp)motor. De kleinere vissersschepen worden ook gebruikt om toeristen rond te varen en zijn zeven tot tien meter lang.

In de jaren zeventig liet een Nederlander op Lamu de dhow *Mjojo* bouwen. Na vele omzwervingen belandde deze dhow in de jaren negentig in Amsterdam. De auteur van dit verhaal heeft een acht meter Jahazi mee naar Nederland genomen en enigszins aangepast aan de Nederlandse omstandigheden. De ra scharniert op de mast, het zeil kan worden gereefd en een kleine bemanning volstaat (zie foto).

De Dhow leeft uiteraard ook voort rond de Indische Oceaan, zoals de bruine vloot in Nederland. In de golfstaten kan men een luxe dhowcruise boeken en zijn dhows speciaal gebouwd voor wedstrijden (zie foto). Langs de Afrikaanse kust zijn zeiltochten met een dhow een toeristische attractie. Regelmatig worden spectaculaire dhowraces gehouden, die niet onderdoen voor het skûtsjesilen.

Hoezeer de identiteit van veel golfstaten (Oman, Dubai, Koeweit, Qatar) is verbonden met de dhowvaart blijkt wel uit de afbeelding van de dhow in het wapen van Koeweit en





*De naar Nederlandse geëxporteerde Zuidlaardermeer.*

Dubai. Ook het logo van oliemaatschappij Kuwait Petroleum (Q8) bestaat uit gestileerde dhowzeilen. Het duurste hotel ter wereld, het Burj al Arab, is ontworpen in de vorm van een dhow (zie foto). Zo leeft een uniek stuk maritieme geschiedenis al meer dan tweeduizend jaar voort.



*Burj Al-Arab.*

