

De mosselaak YE 128, De Slenk

Het gemotoriseerde zeilschip doet zijn intrede

Ab van der Ven



De YE 128 omstreeks 1920

Terwijl in Zeeland nog houten hoogaarzen worden gebouwd, bestelt een Zeeuwse visserman een stalen gemotoriseerde aak op een werf in Enkhuizen. Hierbij een verhaal over scheepsbouw, mosselvisserij in de vorige eeuw en de zich langzaam ontwikkelende aandacht voor het zeilend erfgoed van Zeeland in de jaren zeventig.

De Werf Vooruit

Het verhaal begint in 1914. In dat jaar wordt De Slenk gebouwd als bouwnummer 102 door de Werf Vooruit. (Het visserij register lijkt merkwaardigerwijs over de Henk te spreken, maar de ouderwetse SI lijkt aan elkaar geschreven op een hoofdletter H.) Opdrachtgever waren Cornelis en Hendrik Klos uit Yerseke. De Werf Vooruit stond sinds 1903 onder leiding van Kees Stapel. Deze Stapel begon zijn carrière als kastelein en ontwikkelde zich in de loop van zijn leven tot een belangrijke Nederlandse ondernemer scheepsbouwer (waar heb ik zoiets meer gehoord?). Hij scha-

kelde nog in het zelfde jaar dat hij de werf overnam over van houtbouw naar scheepsnieuwbouw in het ijzer. Hij was een succesvol en maatschappelijk betrokken ondernemer en bouwde de werf uit tot een bedrijf met nationale allure. Vanaf 1921 kreeg de werf een tweede vestiging in Spaarndam. Van 1917 tot 1935 was Kees Stapel voorzitter van de Centrale Bond van Scheepsbouwmeesters in Nederland. In 1912 bouwt de Werf Vooruit als bouwnummer 71 zijn eerste motormosselaak voor Alphons

Wijne uit Philippine. De Slenk is de zesde motormosselaak die de werf bouwt en de eerste die zij bouwt voor een Yersenaar. In totaal bouwt de werf 11 motormosselaken, 8 daarvan voor Philippine, 1 voor Yerseke en 2 voor Wieringen. De Flevo WR 67 was de laatste en werd gebouwd in 1926 als bouwnummer 190. Op de binnenkaft van 75 jaar 'op stapel' een boekje uitgegeven ter gelegenheid van het 75 jarig bestaan van Scheepswerf Stapel BV staat de lijnentekening van de 'Zuiderzee' een motormosselaak die als bouwnummer 173 is gebouwd voor Koster & Wagenmaker uit Wieringen. Daaruit blijkt dat men bij de Scheepswerf Stapel ook in 1978 nog trots was op de mooie mosselmotoraken die zij ooit bouwden.



Een mosselaak of lemsterjacht

De Slenk behoort tot de familie der lemsteraken. Dit scheepstype werd in 1876 voor het eerst gebouwd door de werf van De Boer in Lemmer. Oorspronkelijk bouwde men lemsteraken voor de visserij (bot, spiering, haring, ansjovis) op het noordelijke deel van de Zuiderzee. Het waren zeewaardige schepen met een bun, een prachtige lijn en met goede zeileigenschappen (het lijkt wel of het over een hoogaars gaat). Precies die eigenschappen zorgen ervoor dat de lemsterak nog steeds erg geliefd is en er jaarlijks nog tientallen als jacht worden gebouwd. In Zeeland waren het de mosselvisserij die kozen voor de lemsterak vanwege zijn snelheid en zeewaardigheid. Men noemde het schip hier een mosselaak of lemsterjacht, (jacht betekent hier snel, zoals in 'je hebt nogal jacht, geloof ik'). Er is één belangrijk verschil tussen de Zuiderzee lemsteraken en de Zeeuwse mosselaak en dat verschil komt voort uit de aard van de visserij. Een vangst haring of ansjovis slaat men op in een bun met een beperkte omvang. Mosselen of oesters slaat men op in het ruim, zij nemen veel plaats in. Het gevolg is dat men de mast verder naar voren plaatste dan zeiltechnisch gewenst. Bij de Slenk is dat duidelijk te zien. De Slenk is 15 meter lang. De mast staat op 5,05 meter van de voorsteven. Bij een echte lemsterak zou



Met stuurkot in de jaren '70 in de haven van Yerseke

die afstand ongeveer 6 meter zijn. De hele vorm van het schip is aangepast aan die plaats van de mast. Restaurateurs hebben in de zeventiger jaren de plaats van de mast soms aangepast aan de ideale zeilplaats. Dat bleek te leiden tot een lijgierig schip met slechte zeileigenschappen. In 1915 was de Slenk het grootste visserschip uit de haven van Yerseke. De eerste motor was een 32 pk Bronstyp met verstuiverbakjes met petroleum. Door de eerste wereldoorlog was brandstof voor deze motor niet te krijgen. Daarom werd ze al snel vervangen door een stoommachine gestookt met kolen. Die kolen moest de stoker liggend op de grond op het vuur gooien. Na de oorlog zette Klos een 2 cilinder Climax gloeikop van 40 pk in het schip. Het schip werd gevaren met de motor zowel als op het zeil. Daarom was het schip uitgevoerd met een tweebladige schroef. Die schroef kon de schipper tijdens het zeilen opzij klappen. In 1915 was de Slenk het enige schip in de haven van Yerseke met een toilet aan boord. Overigens was het verblijf aan boord voor onze begrippen zeer primitief. Het voor- en bemanningsverblijf waren niet groter dan twee bij drie meter en werd bijna geheel ingenomen door houten kooien en een kachel. Hendrik Klos viste oesters op de Oosterschelde, in de Zandkreek en de Blauwe Slenk ten noorden van Harlingen. Een verkenningstocht naar Oostmahorn nabij de Lauwerszee werd maar eenmaal uitgevoerd: de resultaten vielen blijkbaar tegen. In 1942 kocht Jan Verwijs de Slenk. Jan's zoon Marius was toen 15 jaar oud. Marius

voer tot 1962 op de Slenk. In de winter van 1963 bevroren bijna alle Zeeuwse oesters en viel de oestervisserij stil. In 1947 werd de Climax vervangen door een 45 pk Industrie, afkomstig uit een Breskensse viskutter en werd een stuurhut op het achterdek geplaatst. Die stuurhut was een zegen voor de bemanning want de Slenk is een echte buuskop. De laatste motorwisseling vond plaats in 1962, Verwijs kocht dat jaar een 60 pk Industrie uit de Tholen 3. Die motor staat nu nog in de Slenk.

Restaureren en recreëren

Op 9 november 1973 kocht ik de Slenk van Jannis Willem Christiaansen uit Koudekerke. Daar ging een enerverende periode aan vooraf. Al in de zomer van 1972 liet ik mijn oog op de Slenk vallen. Het scheepje dat ik destijds bezat, de Oeree, een Hollands tjalkje uit 1897, bleek zeer dunne kimmten te hebben. Kees van Os de werfbaas uit Yerseke adviseerde mij het schip weg te doen. Ik kende de Slenk en was al langer getroffen door haar stoere uiterlijk en prachtige lijnen. Kees van Os verzekerde me dat het schip goed was, hij had er in 1963 een nieuw vlak onder gelegd. Als ik dat schip kon kopen zou ik een stuk beter af zijn. In het najaar van 1972 ging ik op bezoek bij Piet Verwijs om te vragen of ik de Slenk kon kopen. Hij vertelde mij dat de Slenk op dat moment werd gebruikt als wachtschip. Dat wil zeggen dat de schipper vanaf de Slenk in de gaten hield of er geen mosselen van zijn percelen werden gestolen. In de praktijk kwam de Slenk nauwelijks de haven uit. Het zag er naar



uit dat Verwijs voor die functie de Slenk niet meer nodig had. Toch kon Piet Verwijs mij geen direct antwoord geven, hij bezat de Slenk sinds 1965 of 1966 samen met zijn broer en zijn moeder. Zij waren bezig om hun zaken te scheiden en het was onduidelijk aan wie de Slenk zou toevallen. Enige maanden later was Piet Verwijs de eigenaar geworden. Na wat onderhandelingen bood ik Piet Verwijs in het voorjaar van 1973 f 10.000,- voor de Slenk. Piet meldde daarop dat hij over dat bod na moest denken en dat het ja of nee werd en dat hij er dan ook niet meer over wilde onderhandelen. Het werd na enige weken nee. Ik zat met lege handen en kon niets meer ondernemen. Met mijn vriend Jan Christiaansen, zelf sinds kort de trotse eigenaar van de rivierklipper De Najade, sprak ik af dat we de zaak gedurende de zomer lieten afkoelen. Na de zomer ging Jan voor mij de Slenk van Piet Verwijs proberen te kopen. En zo geschiedde. Jan opende in september de onderhandelingen en wist de Slenk op 9 november voor f 14000,00 van Piet Verwijs te kopen.

Een restauratieplan?

Tegenwoordig worden er dan restauratieplannen gemaakt. Nou zo ging dat bij mij helemaal niet. Vijf jaar daarvoor in 1968 ging ik voor het eerst en volstrekt zonder ervaring met een stel studievrienden met het skutsje De Hillebrand zeilen op de Waddenzee. Eigenaar en restaurateur van de Hillebrand was Frans IJsenloefel, een sleepboot kapitein. IJsenloefel is een van de pioniers van de restauratie van oude zeilvaartuigen in Nederland. Hij heeft in de loop van de jaren zeker een tiental schepen opgespoord en terug onder zeil gebracht. Ik viel meteen voor de gezelligheid, het zeilen en de pracht van de Waddenzee. Toen we drie jaar later afstudeerden kocht de een na de ander van ons clubje een schip. Ik ook, maar ik was vooral een theoretisch natuurkundige en had nauwelijks timmer ervaring en helemaal geen ervaring met ijzerwerk. Het was letterlijk een sprong in het diepe. In Zeeland trof ik maar één gelijkgestemde: Jan van 't Hof. Jan had net een nieuwe rivierklipper gekocht, de Anita Jacoba. Maar Jan was een ervaren rot



De auteur aan het roer

en ik een nieuwkomertje. Jan had jarenlang op een houten schoener rondgevoerd. Dat schip had hij net afgezonken bij de oude veersteiger van Catseveer, het karkas van dat schip kunt u daar nog steeds bewonderen. In een korte tijd bracht Jan de Anita Jacoba met de spullen van zijn schoener weer onder zeil. Bij mij zou het veel langer gaan duren. Op het moment dat ik de Slenk kocht was 'iedereen van mijn clubje' bezig met zijn zwaarden. En zo kocht ik op 14-1-1974 in Dordrecht, vlak naast de spoorbrug bij de firma Visser & Co een pitch pine balk van 9 meter 80 bij 42 bij 45 centimeter van de Zilvervloot spaarcenten van mijn vriendinnetje Jootje Vaas. Ik voer met de Slenk naar Dordrecht, haalde daar zes platen hout van 4 meter 90 bij 13 bij 45 centimeter op en had een probleem. Waar kon ik in hemelsnaam die zwaarden gaan maken en hoe deed ik dat? Na enig zoeken mocht ik gebruik maken van een oude oesterloods van de firma Sinke in Yerseke. Die loods werd sinds de strenge winter van 1963 niet meer

gebruikt en lag aan het water. Ik kreeg hulp van mijn vrienden, keek weer veel af, werkte elk weekend en de vakanties en had in de winter van 1975 van beide zwaarden de houtvorm af. Ik was erg tevreden over het resultaat maar had ook begrepen dat enige planning geen kwaad kon. Ik stelde vijf dingen vast: ik ga niets doen dat de lijn van het schip verstoort, ga niets doen dat het stoere en sobere vissermanskarakter van het schip verstoort. Ik ga als eerste zorgen dat er een goede leefruimte komt en ga daarbij uit van het bottermodel, dat wil zeggen ik handhaaf het open mosselruim, maar breid het kleine vooronder uit tot een tweemaal zo diep vooronder. Ik handhaaf de motor en de machinekamer. Ik ga niet alleen werken maar blijf ook varen want daar doe ik het tenslotte voor. Wat moet ik vertellen over de jaren die volgden. Ik was in de kracht van mijn leven en het restaureren van de Slenk viel samen met mijn zoektocht door het leven. Ik was inmiddels vanuit Middelburg verhuisd naar Yerseke en werkte in die beginjaren elk weekend en vakantie aan de Slenk of was aan het varen (wat een prachtige vakanties en wat was er



toen nog een ruimte op de Oosterschelde). Daarnaast zou je kunnen zeggen werkte ik voor mijn brood als leraar aan Het Goese Lyceum (in deeltijd). Wekenlang lag ik voor de kant in het hoekje van de oude vissershaven voor de machinewerkplaats van Arie Eckhard en tegen de werf-loods van Kees van Os aan. Merijn Eckhard, de zoon van Arie was inmiddels mijn vriend en trouwe werkmaat geworden. Het vlak van de Slenk was inderdaad goed, maar de bovenbouw sterk verwaarloosd. Al het ijzerwerk heb ik samen met Merijn gedaan. Arie Eckhard en Kees van Os gaven ons raad en Arie stelde al zijn gereedschap beschikbaar. Aan dat hoekje denk ik met veel genoegen terug. Heel wat vissersmannen stonden bij Arie zelf kleine reparaties uit te voeren, er lagen altijd schepen bij Kees op de helling en verder liepen alle vissers langs dat hoekje als ze naar hun schip op de kaai gingen. Het was een prachtige manier om Yerseke en de Yersenaren te leren kennen en van ze te gaan houden. Ik kreeg er veel gevraagde en ongevroagde raad. Aanvankelijk waren de reacties op mijn inspanningen in Yerseke zeer verdeeld. Er waren een paar fans van het schip, die vertelden mij keer op keer wat een prachtig schip het was ('t is een echte buuskop). Anderen vonden mij hartstikke gek. 'Wat moet je met zo'n kream?' zeiden ze dan. Ze begrepen niet waarom ik me zo inspande. Met het schip groeide mijn gezin. Mijn dochter kwam met het nieuwe vooronder. De nieuwe mast maakte ik in 1979 in Enkhuizen bij een vriend tevens mastenmaker, terwijl mijn zoon van vier weken oud in het vooronder lag. 1979 was ook in een ander opzicht een belangrijk jaar. Mijn liggeld in Yerseke ging in die periode door de Deltawerken omhoog van f 280,- per jaar naar ruim f 4000,- per jaar. Dat was ongeveer het bedrag dat ik jaarlijks in de Slenk investeerde. Op dat moment schoot Rens Schot mij te hulp. Rens was een collega en goede vriend. Hij woonde sinds kort in Yerseke, en voer en werkte regelmatig mee. Rens werd mijn compagnon en ging de financiële basis versterken. Het duurde nog tot in 1990 voor de Slenk weer volledig was getuigd. Als sluitstuk hing Joop Snoep, schipper van de



De Slenk tijdens de Hard-(?)zeildag te Veere, 1999

Morgenster, de zwaarden aan het schip. Het gekke is dat toen ook langzamerhand de achteruitgang is begonnen. Mijn werk en mijn kinderen gingen steeds meer aandacht vragen. Ik werkte in plaats van twee en dertig uur per week, veertig uur in de week. 's Zaterdags ging ik voetbal kijken bij de jongens. We gingen niet alleen met de Slenk op vakantie maar gingen ook kamperen. In september 1997 kwam de ontknoping. Op mijn werk bij de Schelde werd ik gebeld. De Slenk was aan het zinken. Halsoverkop vetrok ik naar Goes (de huidige ligplaats van de Slenk). Er stond bijna een meter water in de machinekamer. Met veel moeite werd het gat gedicht. Collega's van de Schelde hielpen me aan een plaats op de kant op het AKF terrein. Daar hebben we op ouderwetse manier weekenden lang gewerkt om het vlak van de Slenk weer op orde te krijgen. Eind mei 1998 was het zover, de Slenk ging weer te water en die zomer voer ik weer op de Oosterschelde. Het leek alsof alles weer was als vanouds, maar dat was niet zo. De twijfel had toegeslagen, ik besepte dat ik de zaak niet meer in de hand had. Dat de energie die ik nog over had niet voldoende was om de Slenk in stand te houden. Ik begon een zoektocht naar nieuwe compagnons maar besloot uiteindelijk om er uit te stappen. Gelukkig vond Rens op het laatst wel een nieuwe compagnon: Erik de Ruiter en zijn vrouw en kinderen. Het doet me goed dat het

sindsdien weer uitstekend gaat met de Slenk. Bij Erik herken ik het fanatisme van mijn eerste jaren, hij heeft veel praktische kennis en ervaring. En misschien wel het belangrijkste, zij houden van de Slenk als een stoere en sobere visserman. Met Erik en Rens kan de Slenk nog jarenlang een parel zijn voor de Oosterschelde, want een mooi schip dat is het. ■

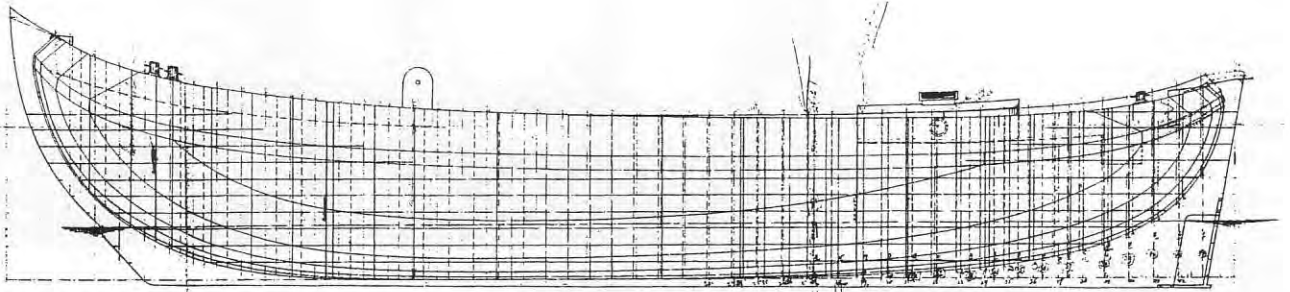
*Gebruikte bronnen: "75 jaar op stapel", door G.J.W. van den Beldt
Ronde en platbodem jachten
onder redactie van mr. dr. T. Huitema
Rens Schot, Marius Verwijs*



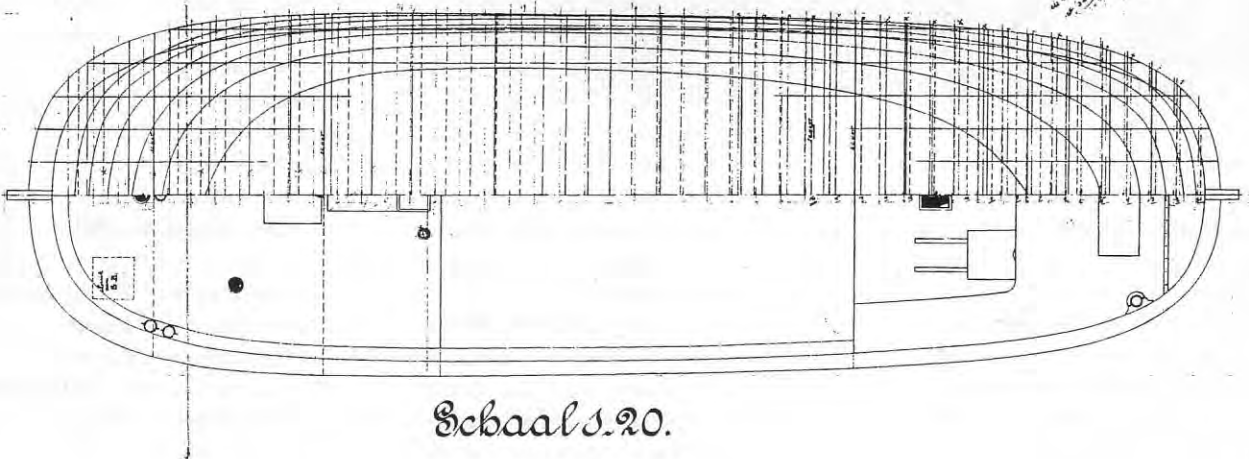
... op een plaat in de Oosterschelde

Werk „Vooruit“. Enkhuizen.

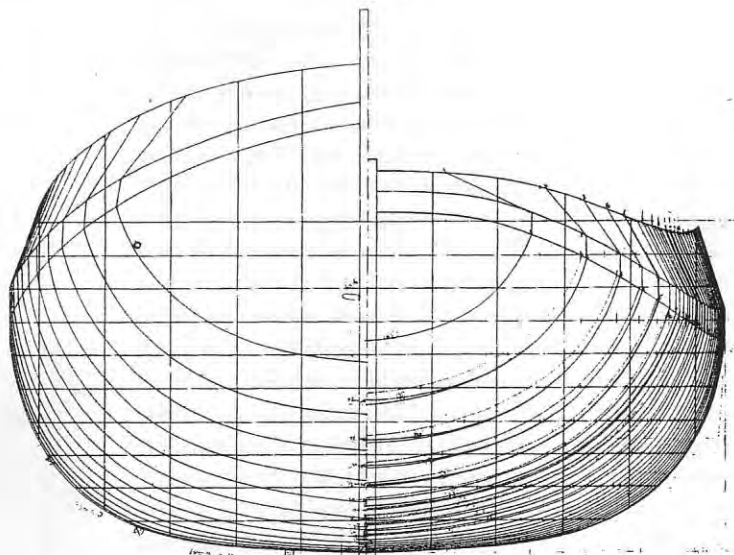
Stalen Motor-aak: C. D. Klos. Yerseke.



Lang 15 M, Breed 4,40 M, Diep op dek 1,85 M.



Schaal 1:20.



Schaal 1:10