

# Een vergeten hoogaarsmodel

Peter Hamer

Naar aanleiding van de tentoonstelling van het werk van Han Reijnhout in het MuZeeum in Vlissingen (2009) en de uitgave van het bijbehorende boek, vertelde de heer Charles Mermans (†2013) mij dat de modellenverzameling niet compleet was: hij was namelijk de trotse eigenaar van nog een model, van de hoogaars *Flo*. Zelfs Han Reijnhout toonde zich verbaasd toen ik hem dat vertelde, hij was het model totaal vergeten. En dat was voldoende aanleiding om te proberen wat meer van de wederwaardigheden van het schip te achterhalen.

## Het model

Het model is gebouwd op verzoek van Hugo Van Kuyck (1902-1975), destijds voorzitter van de Royal Yacht Club van België (RYCB). Het was bedoeld als cadeau voor Charles Mermans, de voormalige eigenaar van het schip, als aandenken aan hun langjarige samenwerking in het bestuur van de RYCB.

De tekeningen van de *Flo* zijn gemaakt door Raymond Derkinderen, de vaste scheepstekenaar van Van Kuyck\*. De opdracht voor het model was eerst gegeven aan een Belgische oud-scheepstimmerman met modelbouwervaring, maar deze kwam te overlijden nog voor hij aan het model kon beginnen. Daarna werd besloten de opdracht te gunnen aan Han Reijnhout. Die deed er zo lang over dat de rekening na

het overlijden van Van Kuyck betaald is door de erven. Maar uiteindelijk kwam het model toch gereed en werd alsnog overgedragen, waarna het uit het geheugen van Han verdween. Maar, zoals uit de foto blijkt, het model bestaat nog steeds. Op uitnodiging van Charles hebben we een bezoek gebracht aan de prachtige watermolen waar hij destijds woonde, waar Han en ik uiterst hartelijk werden onthaald en in gezelschap van Walter Van Glabbeek genoten hebben van de vele verhalen tijdens een door mevrouw Mermans bereide lunch.

*\* Kopieën bevinden zich in het archief van de werkgroep Documentatie van de SBH*

## De feiten

Walter Van Glabbeek is nog een jonge man als hij in 1946 met zijn broer Hugo op de fiets stapt om zich een zeiljacht te zoeken. Voor de oorlog hebben zij kennis gemaakt met het zeilen op een platbodem op het jacht van hun grootvader, de lemmerhengst *Kievit*, de voormalige BOU 14. En nu zoeken zij een schip voor zichzelf.

Na zowat alle havens langs de Schelde te hebben afgefietst vinden ze uiteindelijk in Yerseke wat ze zoeken: de hoogaars YE 190 van C. Boone.

Cees Boone was een zogenaamde pannenkoekboer, die voer met oestertjes. Hij had eigen oesterpercelen in de Oosterschelde, waarvan vandaag de dag nog de restanten zichtbaar zijn. Een rechthoekig perceel werd afgezet met een aarden wal. In deze wal bevond zich een eenvoudig sluisje, zodat met afgaand tij het water kon wegvloeien.

Met half tij voer de pannenkoekboer met zijn schip, geladen met wit gekalkte dakpannen, tot binnen het perceel. Nadat het schip was drooggevalen zette hij daar de pannen overboord in rijen op regelmatige afstanden. Daarna werd het sluisje gesloten. Zo werd voorkomen dat het oesterbroed droog zou komen te liggen bij laag tij. Met hoog water kwam het schip

*'Een snel scheepje, zonder motor'*





*Bij de molen, van links: Charles Mermans,  
Han Reijnhout, Walter van Glabbeek*

*Het model van  
de hoogaars Flo*

weer vlot en vertrok. Na verloop van tijd kwam hij terug om de oesters te oogsten. De pannen waren dan begroeid met oesterbroed (jonge oesters) en werden opgevist, om ze vervolgens naar Yerseke te brengen. De kleine oesters werden daar van de pannen geschraapt en uitgezet op zeven, aan palen tussen twee platen. Daar konden ze dan doorgroeien tot ze na twee jaar groot genoeg waren voor consumptie. De pannen werden schoongemaakt en opnieuw gekalkt voor hergebruik.

Zo kort na de oorlog hebben de Zeeuwse vissers het niet wat je noemt breed. Boone heeft een zieke dochter, waarvoor de broers Van Glabbeek nog medicijnen meebrengen uit Antwerpen als ze het schip gaan halen. Om de douanerechten te omzeilen worden voor aanvang van de tocht naar België de registratienummers op de boeg overgeschilderd. Overigens

zonder veel succes. Maar de douane in Lillo is coulant genoeg om de import van zo'n oude schuit door de vingers te zien als 'monster zonder waarde'. Er zit een breuk in de stuurboordzijde. Iedere keer dat het zwaard wordt gestoken gaat die breuk open en gutst het water naar binnen. Uiteindelijk is met behulp van ijzeren beugels het geheel zo verstevigd dat er nog mee gevaren kan worden. De thuishaven wordt het getijdenhaventje van Lillo, even stroomafwaarts van Antwerpen aan de rechter Schelde oever. Op de werf van Peet de Klerk worden wat kleine aanpassingen gedaan om het schip geschikt te maken voor de pleziervaart.

In 1951 doet Walter het schip over aan zijn zeilvriend Charles voor de prijs van 5000 BeF. Charles kent het schip van hun gezamenlijke tochten, maar vindt na zestig jaar nog altijd dat hij destijds te veel heeft betaald voor het wrak.



*De bruikbaarheid van het zeiljacht wordt  
niet gegarandeerd*

In de rampnacht van 1 februari 1953 spoelt door de hoge waterstand de *Flo* over de kade en breekt. Een half jaar later ontvangt de eigenaar een brief van de Gemeente Lillo met het verzoek "het wrak te verwijderen van de kade".

Het besluit 'Niet meer te repareren' is onontkoombaar, en het schip wordt middels een openbare veiling te koop aangeboden. Plakkaten worden allerwegen op de bomen aangeplakt, waarop duidelijk is gesteld dat "de bruikbaarheid van het jacht niet wordt gegarandeerd".

Het wekt dan ook geen verbazing dat er niet op het schip wordt geboden. Via de havenmeester komt uiteindelijk contact tot stand met Charlie Letzer, van de sleepdienst in Antwerpen. Deze heeft het plan het wrak, opgehangen in leidsels tussen twee sleepboten, naar een werf in Boom te brengen, om het volledig te laten restaureren. Daar is voor zover bekend nooit iets van terecht gekomen. Het schip heeft niettemin toch 5000 BfF opgebracht, waarmee de oorspronkelijke investering is gedekt.

## De verhalen

Antwerpen, februari 2011. Aan tafel in de jachtclub van de RYCB zit ik tegenover twee kwajongens van 80 plus jaren, Charles Mermans en Walter Van Glabbeek. Al vertellend herbeleven ze de avonturen uit hun jeugd, waarbij diverse grote namen uit de naoorlogse periode in Antwerpen de revue passeren, zoals Hugo Van Kuyck destijds eigenaar van de *Jetty*, Staf de Lee en zijn broer Flor. Het is niet steeds duidelijk wie er precies wanneer aan boord waren, maar de verhalen zijn er niet minder om.

De eerste reis van de nieuwe eigenaar en zijn compagnon is niet verstoken van avontuur. Goed en wel de Schelde op lopen ze op een zandplaat. Het tij wordt afgewacht, maar intussen wordt het donker. De meegekochte stormlamp blijkt droog te staan en dus is er geen verlichting aan boord. Plotse-ling is daar het zoeklicht van een schip, wat de patrouille boot van de waterpolitie blijkt te zijn. Ze zijn in overtreding! De politiemannen zijn zo vriendelijk een sleepje aan te bieden naar

Studie van Notaris A. LEEMANS te Berendrecht

**OPENBARE VERKOPING**  
VAN  
**ZEILJACHT "FLO,"**  
gestrand op Wal  
**LILLO-HAVE**

Notaris **A. LEEMANS**  
te Berendrecht, zal op **DINSDAG 2 JUNI 1953**,  
om 5 uur namiddag, op Wal te Lillo-Have, pu-  
blik verkopen :

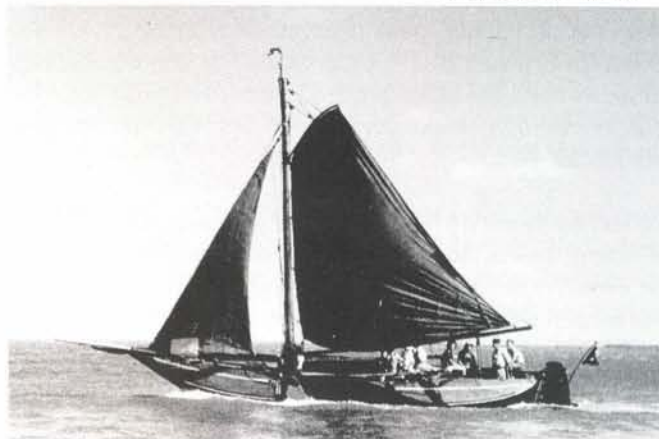
Het **ZEILJACHT « FLO »**, ge-  
bouwd in eiken hout, lang 11.20 m.  
en breed 3 m., wegende circa 6 ton.

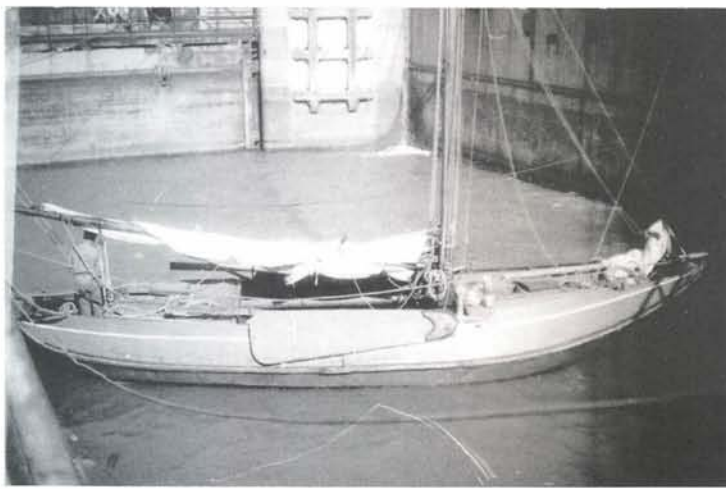
De bruikbaarheid van het vaartuig wordt niet  
gewaarborgd.

Te bezichtigen ter plaatse.  
Contante betaling en 20 % verhoging.  
Inlichtingen ter studie (Tel. 756.107).

Druk: VAN HOOFF, Ekeren. Tel. 41.12.99

*Op de Oosterschelde*





In de sluis bij Vlissingen

een veiliger plaats en brengen het scheepje naar de Zimmerman geul waar ze het tij kunnen afwachten. Na de kentering wordt tuig gezet en, omdat ze nog steeds geen verlichting hebben, onder dekking van de duisternis koers gezet richting Antwerpen. Tot dezelfde politieboot hen weer in de gaten krijgt. Allereerst wordt de boete verhoogd, en vervolgens worden ze op sleeptouw genomen en verplicht te ankeren in het midden van de kom van het buitendijkse slijkgat bij Hansweert tot het licht wordt. Als het anker gaat krabben worden ze wakker, ze drijven achterstevoren de vaargeul weer in. Goede raad is duur en ze besluiten tuig te zetten. Bij het hijsen van het grootzeil schiet de haak van de klauwval uit het oog op de gaffel, en verdwijnt het blok omhoog. De maat klimt in zijn pyjama omhoog en keert, eenmaal bovengekomen, van de zenuwen zijn maag om. Het is allemaal goed gekomen, maar het illustreert wel hoe het niet moet.

Ze leren snel. Walter vertelt: "Ik meen dat het 1948 was. Wachtende aan de steiger in het Voorns kanaal in Hellevoetsluis werd ik aangesproken door een eerder bejaarde vrouw. Ze vroeg van ons verse vis te kunnen kopen. Ik verwachtte zo'n vraag niet, maar om beschouwd te worden als een echt werkelijke visser was voor mij een hoge verering".

De mentor van de jonge zeilers is Staf de Lee, de "Koning van Lillo", destijds de schipper van de lemmeraak *De Blinkert* (zie ook Consent van voorjaar 2001).

Staf is een strenge leermeester. Als ze eens de haven proberen in te zeilen maar door de stroom en het gebrek aan wind bij de ingang dreigen te stranden, moet een van hen overboord met een stuk touw om te proberen de schuit op die manier binnen te slepen. Staf staat op de kade maar steekt geen hand uit. Ze moeten het maar leren!

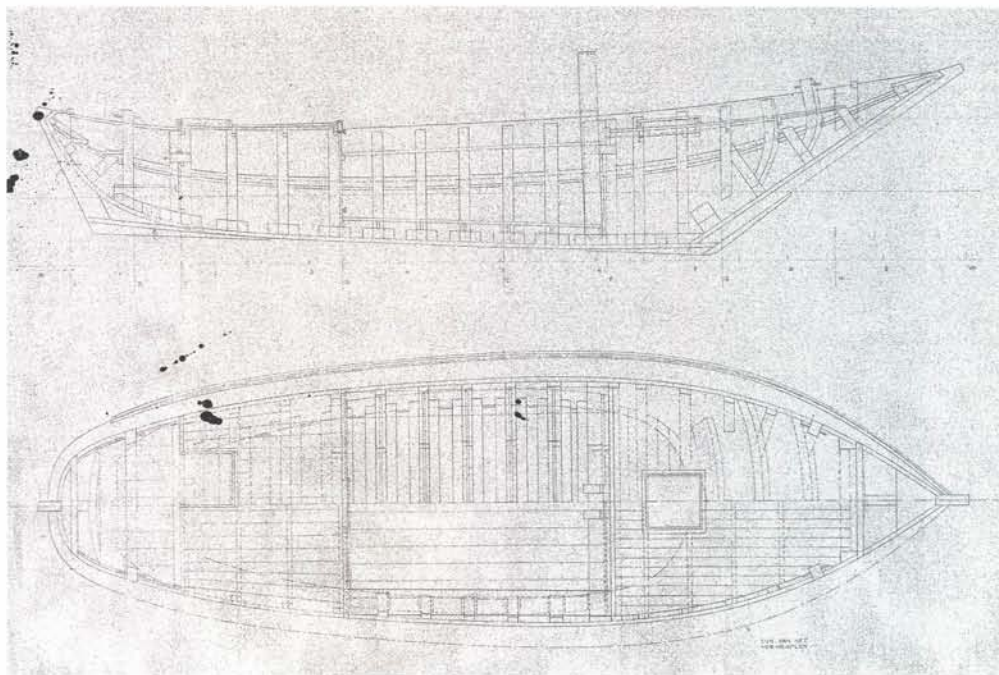
De verkoop van de *Flo* aan Charles in 1951 is een prachtige aanleiding voor een proefvaart. Echte noodzaak is er niet, ze hebben al jaren samen op het schip gevaren, maar dit is een gelegenheid om nog eens een paar dagen op stap te gaan.

Het weekeinde verloopt prima, het schip voldoet volledig aan de verwachtingen. Na twee dagen varen terug in het zicht van Lillo keert het tij. De haven is daardoor onbereikbaar en de mannen nemen hun toevlucht in een geul in de Prosperpolder. Na de kentering blijkt de wind recht in het gat te staan, en uitzellen is onmogelijk. Walter besluit om dan maar over boord te stappen en het schip uit te trekken. Hij springt overboord en zakt meteen tot zijn knieën in de slik. Uiteindelijk moet hij zich uitgraven met de schop om zijn laarzen te redden. Met behulp van planken van de buikdenning lukt het dan om tot de rivieroever aan een verhard stuk beschoeiing te komen, waar de planken weer worden ingeladen en de laatste mijlen naar de haven worden afgelegd. Zo blijkt weer hoe effectief de lessen van de oude Staf zijn geweest.

Een volgende tocht voert naar de Oosterschelde. Op weg van Wemeldinge naar Zierikzee vertrekken ze onder het oog van vader Mermans en de havenmeester de Oosterschelde op. Het waait dat het rookt, en de havenmeester mompelt "die vogeltjes zijn voor de poes". Ze zien toch kans de haveningang van Zierikzee te bereiken en varen voor top en takel het kanaal in. Maar zonder motor is er geen houden aan. Het anker wordt overboord gezet maar dat mag niet baten, de lijn breekt en het anker verdwijnt. Dan maar tegen de kant om de vaart eruit te halen en een man over boord te zetten met een lijn om aan de paaltjes op de vloedlijn in de dijk af te remmen. Maar de paaltjes begeven het onder het geweld. Tot overmaat van ramp schuift het voorschip tegen de dijk op en stoot lek op dezelfde paaltjes. Dan maar door de sluis de haven in, waar ze uiteindelijk tegen een afgemeerde mosselkotter tot stilstand komen. Het gat in het vooronder wordt afgestopt met pluggen en handdoeken, om vervolgens met de inmiddels gearriveerde familie te gaan eten in restaurant Mondragon. Eenmaal terug aan boord gaan ze slapen met een hand buiten de kooi om te voelen of het schip niet vol water loopt. De terugreis loopt via Vlissingen, waar de zeesluis nog niet is hersteld. De deuren en de sasgaten moeten door de bemanning met de hand worden bediend. Het schip moet dwars worden



*Flo (links) aan boord  
van de Flo*



*Constructieplan door R. Derkinderen*

afgemeerd tussen de eb - en vloeddeuren, nood breekt wet. Eenmaal terug op de Westerschelde wordt afgemeerd in het Speelmansgat en in gezelschap van de inmiddels opgestapte zuster van Walter wordt de maaltijd klaar gemaakt op een primus. Door een passerende mailboot ontstaan grote golven en wordt het gezelschap flink door elkaar geschud. Als de rust is teruggekeerd blijkt de biefstuk van Flo (de zuster) verdwenen en nergens meer te vinden. Totdat na de maaltijd het zeil wordt gehesen en de biefstuk uit het grootzeil valt.

Al met al raken de vrienden meer en meer thuis op het schip en op de Schelde, wat mag blijken uit de routine waarmee bepaalde ongemakken worden overwonnen. Zoals de 'neer' voor de haveningang van Lillo. Bij het uitvaren wordt je daarvoor tegen het remmingwerk gezet. Dan moet flink worden afgezet om het schip naar de andere kant te krijgen, om vervolgens met de pikhaak aan de palen te proberen het schip op stroom te krijgen. Vaak blijft dan de pikhaak in de paal zitten, en wordt na het weekeinde weer opgehaald. Daar is zelfs nog eens een schilderij van gemaakt. De kruik jenever, grootste formaat Bols, wordt koud gehouden in de klapmuts (plechtje in het voorschip).

## Het schip

Het blijkt niet eenvoudig de herkomst van de **Flo** te achterhalen. De tekeningen geven weinig houvast. Het berghout in het achterschip loopt niet door tot aan de achterstevan, maar stopt halverwege de ronding van het boeisel. Dat is een van de typerende kenmerken van de schepen van Meerman, dus zou het schip in Arnemuiden gebouwd kunnen zijn. Maar in de werfboeken van Meerman is geen hoogaars te vinden met dezelfde afmetingen. Andere kenmerken zijn de relatief smalle romp, en het brede vlak in het achterschip, vergelijkbaar met

de **Jetty**. Dat zou dan weer kunnen wijzen op de werf van De Klerk. De constructieve details geven duidelijk geen uitsluitel.

De eerste registratie in het centrale visserijregister is in 1930, als het schip wordt ingeschreven als VE 3 'Nooit gedacht'. De eigenaar, Hendrik (Hein) Verlinde, was een visserman uit Veere die bekend stond onder de namen Piggelmee, of 'Rood Baaitje' vanwege zijn rode jak. Samen met zijn vrouw Jo Geschiere baatte hij een pension uit aan de markt in Veere, dat veel werd bezocht door bezoekende kunstenaars zoals o.a. Rudolf Schönberg. Hein was een amateur filosoof. Hij was bevriend met Hendrik Willem van Loon (Amerikaans-Nederlandse schrijver, initiatiefnemer van de Van Loon hardzeilwedstrijd), die hem en zijn vrouw Jo ten tonele voert in zijn laatste boek: 'Pioniers der Vrijheid'. In dit boek geeft Van Loon op een geheel eigen manier een overzicht van de Europese geschiedenis, aan de hand van gefingeerde bezoeken van de meest uiteenlopende figuren op Zaterdagavond bijeenkomsten in zijn huis in Veere. Zijn gasten variëren van Erasmus tot Willem van Oranje en Napoleon. Deze bijeenkomsten werden opgeluisterd met een uitgebreid maal, bereid door Jo Verlinde, en met uitgelezen muziek die door Hein Verlinde op de platenspeler werd voorgetoverd. Op zeker moment danst Hein met de Engelse koningin Victoria, die bij het vertrek om middernacht haar schoenen verliest. Als Van Loon deze de volgende morgen aan Hein aanbiedt als souvenir is het commentaar: "Ik heb gedanst met de koningin van Engeland, dat is genoeg voor een kleine garnalen visser uit Veere."

Volgens een neef van Schönberg was Verlinde een vrijetijdsvisser en heeft hij nooit vistuig laten installeren op zijn hoogaars. Hij was goed bevriend met de kunstenaar, die regelmatig een bezoek bracht aan Veere met zijn hoogaars Dolfijn (gerestaureerd en opgesteld in het Maritiem park



*Aan de werf bij De Klerk. Nieuwe zetboorden zijn al geïnstalleerd.*

in Antwerpen). Hij voer regelmatig met de gasten van het pension om op eenden en ganzen te jagen.

Volgens het register heeft de hoogaars een acht pk Bolinder motor, maar volgens informatie van Jan Huijbrecht (zoon van een Veerse visser, medeoprichter van de Museumhaven Zeeland) is dat onjuist en zou Verlinde later een kottertje hebben gekocht met zo'n motor. Gegevens van voor die tijd ontbreken en we moeten aannemen dat het schip niet in de visserij actief was. Dat was niet ongebruikelijk omdat de kleine hoogaarzen ook veel werden gebruikt als overzet of als vrachtscheepje.

In 1937 verkoopt Verlinde de hoogaars aan A. van Denderen uit Grauw, die het schip omdoopt tot **Leontine**, en laat registreren onder nummer GRA 16. Krap een jaar later wordt het alweer verkocht, deze keer aan C. Boone in Yerseke, en krijgt het nummer YE 190, en de naam **Maria**. Yersekenaar Cees de Rooy herinnert zich het schip als "een snel scheepje, donkerrood geschilderd en zonder motor".

Uiteindelijk verkoopt Boone het schip, de **Maria**, in 1946 aan de gebroeders Van Glabbeek.