

# Restauratie of liefdewerk?

Bonnie Joosse  
Peter Hamer



*Voor de wal in Muiden in betere tijden.*

## Huizen, zomer 2005

Eigenlijk was hij op zoek naar een botter. Zo'n fijn stoer schip. Lekker varen op het IJsselmeer. Gekraak van hout, touw en zeil. Johan Huizenga uit Eemnes wist wat hij wilde. En bidders waren er maar zat in de buurt van Huizen. Zoveel dat het heel moeilijk werd te beslissen. Tot een vriend informeerde of Johan wel eens aan een hoogaars had gedacht. Dat zijn pas mooie schepen. En snel. De vriend wist er een te liggen. Nou ja, beetje onder water. Bij Muiden.

Ze gingen kijken. Op klompen op een zwevend schip. Eigenlijk was het gewoon een kwestie van leegpompen, uit het water halen, op de wal schoonmaken en wat reparaties doen. En dan met een week of vier, het gedroomde zeilen op een fraai schip. De vriend zei: "Als je het niet doet, heb je aan het eind ook niks." En dat gaf de doorslag.

Johan Huizenga werd in augustus 2005 de trotse eigenaar van de YE 167, *De Mosselman*. Een schip gekocht om mee te varen. Er bleek bij nader inzien toch wat meer tijd dan vier weken nodig te zijn om *De Mosselman* vaarklaar te maken. Johan vond een plaats op een werf in Huizen en daar verhuisde de



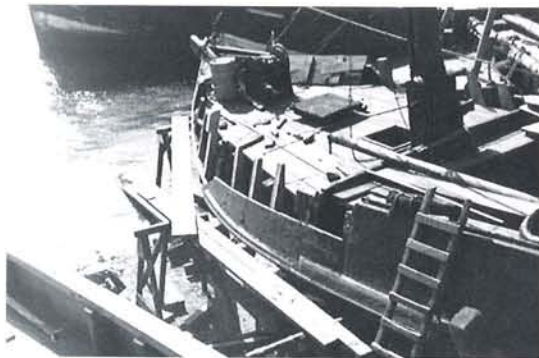
*ca. 1960 Een van de weinige foto's uit de visserijperiode. Het schip is hier al als motorhoogaars in de vaart, met een stuurkot, zonder zeiltuig en zwaarden.*



*Aan de Keizersgracht in Amsterdam*



*Zo vond Johan het schip in 2004.*



*Op de werf in Arnhemuiden voor een eerste opknapbeurt.*

YE167 in oktober 2005 naar toe om eens goed onder handen genomen te worden. Toen bleek dat het schip helemaal in het blik zat. Dat de knieën bij de zeilbalk in brokken uit elkaar vielen. Dat het vooronder vol gegoten was met betonnen ballast. Het grote werk begon.

## Huizen, november 2016

Op een werfterrein, met zicht op de Huizer botters aan de andere kant van het water. Johan Huizinga naast zijn YE 167, nog steeds aan zijn 4 weken opknapbeurt bezig. En nog steeds enthousiast. Heb je die zeeg gezien? Zo mooi! De binnenkant is zowat klaar. Nu de buitenkant nog. Volgend jaar het vlak en de boorden. Volgende winter de dekbalken. De tent moest worden afgebroken, dus ik moet nog even een droge plek vinden.

Hij werkt alleen. Met zijn zwager en zijn neef als hulp. En over een jaar of drie: varen!

## Een verwarrende geschiedenis

De YE 167 Mosselman is, zoals de meeste vissersschepen, een schip met een bewogen geschiedenis. De registratie in het visserijregister vermeldt als bouwjaar 1914 Arnhemuiden. Maar de achterkant van dezelfde kaart vermeldt als datum van inschrijving 1913. En dan: volgens het boek 'De Kroniek van Arnhemuiden' is het schip gebouwd in 1913, voor rekening van Cornelis van de Ketterij Lzn. op de werf van Melis van Duivendijk in Tholen. Maar volgens het recent verschenen boek 'Het liefst eigen baas' over de scheepsbouwers Van Duivendijk is de YE 167 gebouwd in 1920 op de werf in Tholen. Deze informatie komt uit een artikel van Gerrit Zomer in Consent 1998, die zijn informatie wel weer van 'Ome' Dirk van Duivendijk zal hebben gekregen. Merkwaardig is dan weer dat in één van de banden in het achterschip de initialen MD (Melis van Duivendijk)1921 zijn gebeiteld. Volgens het boek 'De Visserij van Arnhemuiden' van Cees van Dijke is er in de ARM 30 in 1921 een motor ingebouwd, een 30 pk Industrie. Het schip is dus dat jaar op de werf geweest.



*De wintertent moest weg. Maar nu zie je die zeeg.*

*Op de wal in Huizen. Johan in gesprek met een bewonderaarster. De tent stond er toen nog.*

Er is in de jaren 1930 nogal wat geschoven met de schepen van de Arnemuider vloot. Schepen werden om de haverklap verkocht en omgenummerd. Mogelijk is er toen verwarring ontstaan met een door Meerman in 1914 gebouwde hoogaars, de ARM 49 *De Vrouw Grietje* van Jacob van de Ketterij. Dezelfde achternaam uiteindelijk, en in hetzelfde jaar verkocht. Dat zou de vermelding van Meerman als werf kunnen verklaren.

Erg verwarrend allemaal, dus tot het tegendeel is aangetoond gaan we er van uit dat het schip inderdaad in 1913 is gebouwd, en houden we de gegevens uit het visserijregister aan. Mocht een van onze lezers meer informatie hebben, dan vernemen we dat natuurlijk graag.

Na de tewaterlating werd het schip ingeschreven met de naam *Prinses Juliana*, visserijnummer ARM 30. In 1920 schrijft schipper Van de Ketterij de *Prinses Juliana* over naar Vlissingen onder dezelfde naam, en met nummer VLI 47. Aan het einde van datzelfde jaar wordt het schip overgenomen door zijn zoon L. van de Ketterij, die het mee terugneemt naar Arnhemuiden onder nummer ARM 30. Een paar maanden later verkoopt deze het schip aan L. Koppejan, die er onder de naam *De Vrouw Cornelia* (ARM 38) zeven jaar mee vist. In 1928 wordt de hoogaars verkocht aan A. Verschuure in Yerseke en krijgt de naam *Jacomina*. Het visserijnummer wordt YE 167, en dat is tot de dag van vandaag ongewijzigd.

In 1930 wordt er, ondanks de malaise van de grote crisis, een motor ingebouwd, een 16 pk Climax, van de Climax Ruwoliemotorenfabriek in Rotterdam. Waarschijnlijk is bij die gelegenheid ook het boeisel verhoogd. Opvallend is dat de meting daarbij is gewijzigd, van 61/27 naar 51/11 M<sup>3</sup> bruto/netto. Ook dat kan weer een aanwijzing zijn dat er twee schepen door elkaar zijn gehaald. Na nog eens 7 jaren neemt de zoon van Verschuure het schip van zijn vader over, maar na een jaar wordt het doorverkocht aan A. Meyaard onder hetzelfde nummer maar met

de naam *Catharina*. Na de oorlog, in 1946, wordt het *De Vrouw Katharina*, en na de inschrijving in het nieuwe register in 1947 wordt het in 1952 *Katharina*, waarna in 1966 het schip wordt doorgehaald en aan de visserij onttrokken.

## In privé handen

Eenmaal in privé handen wordt het beeld iets duidelijker. De heer Nico Gravesteijn vertelt ons dat zijn vader het schip in 1967 koopt, naar aanleiding van een advertentie in de Telegraaf. Hij schrijft:

“Wij hebben het de naam *De Mosselman* gegeven. Er stond een ouderwetse gloeikop motor in. Met zo'n groot vlieg wiel eraan. Het starten van de motor was een hele kunst. Dat grote wiel heen en weer laten schommelen en dan ineens met een luide knal sloeg de motor aan.

Mijn broer Dick (overleden in augustus 1968) heeft het schip met een vriend naar de werf van Meerman gevaren. Voor de wal gaf de motor nog één klap, de laatste.

Die motor is eruit gehaald, een moderne (Peugeot 62 pk. PH) is ingebouwd door een bedrijf in Arnhemuiden (de firma Knolle. PH). Meerman zou het schip opknappen. Wij wilden het kot er weer op hebben, met daarvoor een open kuip en daar achter een kleine stuurkuip.

Mijn broer werd ernstig ziek. Daardoor zijn de plannen veranderd en is er een kajuit opgekomen. Meerman blij want hij vond het maar niks zo'n kot.

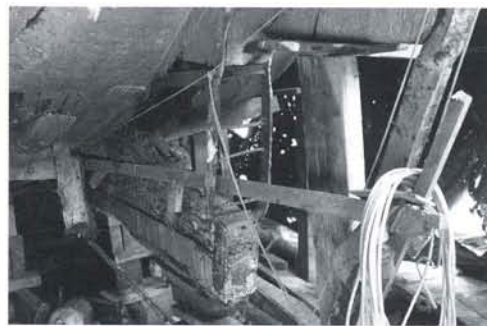
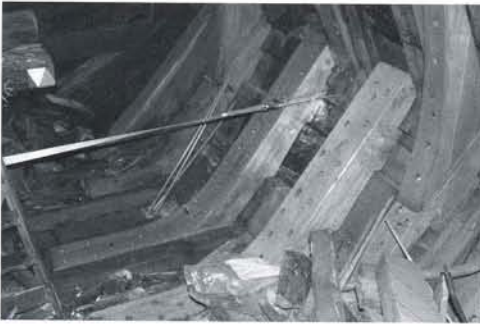
Op het dek stond een lier. De mast was kort. Zwaarden waren niet aanwezig. Wij hebben later de mast van een botter op de hoogaars gezet en de zwaarden van een botter. Ook het grootzeil. Dat was eigenlijk te klein. Op Urk bij Lucas Schneider een fok laten maken.”

De ligplaats werd tegenover de Keizersgracht 436, en later de Van Lennepkade in Amsterdam. Het vaargebied waren het IJsselmeer en de Friese meren.

*Het ruim in 2006. Opvallend is de lage positie van de mastbank. Er is duidelijk flink aan het schip getimmerd door de jaren heen.*



*Het ruim, nu met nieuwe spanten. De spanband dient om vervorming van de romp tegen te gaan.*



*Ook de achter steven en het slemphout zijn aan vervanging toe.*



*Het bandje achterschip met het ingehakte jaartal 1921. De letters md staan aan de linkerkant van het ijzer. De 'd' is nog net zichtbaar.*

Eind jaren 1970 is *De Mosselman* verkocht aan een handelaar in platbodems. In een advertentie in de Telegraaf van 1980 biedt scheepsmakelaardij 'Het Wakend Oog' een originele Zeeuwse hoogaars te koop aan, ligplaats Yerseke. Dat was vermoedelijk de YE 167. Voor zover bekend was de heer E. Kolk daarna eigenaar van ca. 1980 tot 1992. In een advertentie in de Consent van 1992 biedt hij het schip te koop aan met de mededeling: "voor 90 % gerestaureerd bij scheepswerf Kees Droste in Hoorn". Maar Cees vertelt desgevraagd dat hij niet voldoende gedaan heeft om het schip drijvende te houden. Een bakboord kingang moest met kunst en vliegwerk worden vastgezet, omdat er geen inhouten waren waar nog voldoende houvast aan zat. Toen ze op zeker moment op de werf een verdacht geratel hoorden bleek er een specht in de mast te zitten. Die was ook niet best meer. Daarna werd de heer C. Stelling uit Den Haag de nieuwe eigenaar. Het schip stond in 2001 een poosje opgeslagen op de werf van Spek in Voorschoten.

Aan het begin van deze eeuw was *De Mosselman* een bekend gezicht in Muiden, aan de steiger bij het Muider slot, half gezonken en wachtend op de sloper of iemand die begaan was met haar lot. Die iemand was Johan Huizinga.

## De restauratie

Voorjaar 2005 heeft Johan de Stichting Behoud Hoogaars gebeld om advies te vragen over de restauratie. We hebben toen afgesproken met Cees Droste in café de Smokkelhoek in Kruiningen, waar we onder het genot van koffie en koek de verschillende mogelijkheden en valkuilen hebben besproken. Het oorspronkelijke plan de romp in de polyester te zetten is toen gelukkig van tafel gegaan. Sindsdien is er met tussenpozen contact geweest met Cees.

De restauratie wordt stap voor stap aangepakt. Nadat het schip was gesteld is een begin gemaakt met het vervangen van de inhouten in het voorschip en de mastbank. Op die

manier is een sterke structuur gebouwd als basis voor verdere stappen. Al het hout dat nog redelijk in conditie was is voornog behouden. Na het vervangen van het hout in het voorschip zijn de spanten in het ruim vervangen, en vervolgens is een begin gemaakt met het vervangen van de middenplank van het vlak. Het achterschip is nu aan de beurt.

Bijzonder bij deze restauratie is dat alle hout is samengesteld uit eiken planken van 20 mm dikte, verlijmd met epoxy. De spanten worden een voor een uit het schip gesloopt, dan wordt de hoek opgemeten en wordt in de werkplaats een replica gelamineerd. Die wordt daarna pas gemaakt en bevestigd in het schip, waarna een volgend spant aan de beurt is. Het plan is ook de huidgangen op deze manier te fabriceren. Voordeel daarbij is dat de aansluiting op de kim verscheld kan worden gemaakt, ijzersterk en gegarandeerd waterdicht. Een mogelijk nadeel kan zijn dat het geheel te stijf wordt, maar dat zal de tijd leren.

Al pratend over de restauratie valt op dat Johan het hele karwei in gedachten al tot in detail heeft uitgewerkt, inclusief de aandrijving, de plaatsing van de motor, en verdere details. Zo hoopt hij te voorkomen dat in een later stadium het eerdere werk weer moet worden aangepast, of zelfs afgebroken.

Het is een ongebruikelijke manier van werken, maar het resultaat mag er zijn. Een datum voor tewaterlating waagt Johan zich niet aan, hij neemt het stap voor stap. Het oorspronkelijke plan om met een week of vier weer te kunnen varen is te optimistisch gebleken, maar langzaam en zeker krijgt het schip weer vorm. De verwachting is dan ook dat te zijner tijd *De Mosselman* weer het water zal opzoeken. Johan Huizinga zal het restauratiewerk missen, maar tegen die tijd is hij vermoedelijk wel eens aan rustig varen toe.