

Vijf generaties Verras

„Heft aan o broeders van de Paal”. De eerste regel van het „huldied” van het vermaarde Schippersgilde „De Eendracht” te Paal. Dit lied kwamen we tegen in het boek „De Paal en zijn bewoners”, geschreven door P. J. Scheerders in het jaar 1980.

Verder lezend in dit interessante werkje vinden we een uitgebreide beschrijving van de (vroegere) traditionele Zeeuws-Vlaamse scheepsbouw, vooral te Paal.

Onze belangstelling groeide. Op de eerste plaats omdat het over scheepsbouw ging, en op de tweede plaats omdat het handelt over een gebied, dat wat betreft scheepsbouw een minder bekende klank heeft.



De nieuwe jachthaven te Paal, geopend in 1980.

De Paal

De Paal is een gehucht in Oost-Zeeuws-Vlaanderen, liggend op de rand van het natuurgebied „Het verdrinken land van Saeftinghe” aan de Westerschelde.

Het is de laatste Nederlandse tijhaven vóór we in België zijn. Sinds de veranderingen vanwege de uitvoering van de

door P. J. Scheerders

Deltawerken vind je er een goed geoutilleerde jachthaven met een 150-tal ligplaatsen. De haven is voorzien van een goede accommodatie, waar het goed, en gezellig toeven is.

Avontuurlijke watersporters, niet bang voor droogvallen, sterke stroming en grote zeescheepvaart, vinden hier een

erg rustige, maar bij eb droogvallende haven.

De nieuwe jachthaven – als herinnering aan de opening ervan werd het bovenstaande boek geschreven – vervangt de oude, die samen met de traditionele scheepswerf van Verras moest verdwijnen in het kader van de dijkverzwaring, hier uitgevoerd als uitloeijsel van het Deltaplan.

Verras

Als we de naam Verras schrijven zijn we aangekomen bij het doel van onze speurtocht.

Wat is er van deze bekende scheepsbouwfamilie geworden, die al zo'n 120 jaren lang schepen bouwde en nog bouwt?

In dit artikel gaat het over de Paal én de familie Verras; vroeger en nu. In een volgend artikel kom ik terug op de geschiedenis van de Paal en zijn zeilende en vaak smeuiige schippersverleden.

Een stap in het verleden

Graauw, een dorp vlakbij Hulst, herbergde rond 1830 vele schepen. Een verzandende Graauwse kaai vroeg om vervanging. De schippers ontdekten de Paal, dat ook nog gunstiger gelegen was, aan de Westerschelde.

Het gehucht kende geen eigenlijke haven, maar men improviseerde met palen, een meer-mogelijkheid zodat laden en lossen van goederen mogelijk werd.

Wellicht vinden we hier de oorsprong van de naam de Paal, of Paalen, zoals het indertijd bekend stond.

De verhuizende schippers namen hun scheepsteken „Gra” mee naar de Paal. Dit had tot gevolg dat de Paal nooit een eigen teken kreeg.

De ontwikkeling van de scheepvaart en de visserij op het eind van de negentiende eeuw betekent meer dan alleen maar enkele schepen die vanaf dat moment vanuit de Paal zee kiezen, in plaats van uit de Graauwse Kaai.

Op het eind van de 19e eeuw en in het begin van de twintigste eeuw vinden we in Paal zeker vier bedrijven die te maken hebben met de bouw en reparatie van schepen.

De werf van Pieter Verras neemt hierbij zeker de voornaamste plaats in.

PIETER VERRAS is in het jaar 1823, waarschijnlijk te Stoppeldijk, geboren.

Als beroep kiest hij het vak van scheepstimmerman.

Het is mogelijk, dat hij in dienst treedt bij Jan Francies de Klerk. Deze beheert zeer waarschijnlijk in die tijd een werf aan het Hellegat. Zo te horen een minder veilige plaats op de Westerschelde. De inpolderingen van de Willem III polder heeft De Klerk doen besluiten te Kruispolder een werf te stichten. Op 9 juli 1849 verkrijgt hij van de Gedeputeerde Staten van Zeeland zijn vergunning.

In deze periode werkt Pieter Verras nog bij De Klerk. Als „volleerd scheepsma-



... een nieuwe hoogaars voor f 2269,90 ...



Pieter Verras (1823-1909). Stichter van de scheepswerf Verras.

ker” ziet hij elders meer mogelijkheden. En in het jaar 1867 passeert een akte bij de notaris en Pieter Verras is werfeigenaar te Paal.

Naast veel reparatiewerk bouwt hij ook nieuwe houten schepen waaronder hengsten, lemmerhengsten en hoogaarsen.

JAN VERRAS een der zoons van Pieter Verras, volgt zijn vader op als werfbeheerder en is tevens herbergier.

Onder zijn deskundige leiding lopen op de werf meer dan honderd houten schepen van stapel. Hij bouwde vooral hoogaarsen, lemmerhengsten en hengsten. Maar ook andere typen zoals schouwen, lemsteraken en bidders. Jan Verras stond bekend als iemand die alles



De hengst Gra. 6 zeilt de haven van de Paal in. (1939). (Foto: Maurice Seghers, verz. J. van Beylen.)

Rond 1928 liep deze lemmerhengst (BOU 8) van stapel te Paal. Als een der laatste houten schepen werd hij gebouwd voor een Zeebrugse visser. Hij noemde hem Z. 13, „Kamiel”.

Bij het bouwen werd reeds voorzien dat er een motor zou worden ingebouwd. Daarom werd het achterschip wat hoger dan gebruikelijk. De lijn werd er zeker niet lelijker op. De Z 13, werd later verkocht aan een visser uit Bouchaute (België). Onder de naam „Isabelle” werd er voornamelijk mee op garnalen gevestigd. Nu staat het schip „visklaar” op het marktplein van Bouchaute. Het is volledig origineel behouden en te bewonderen.



probeerde zelf te vervaardigen, én volgens een anecdote, om een verschrikkelijk grote bel op zijn fiets.

Naast allerlei materialen die bij de scheepsbouw werden gebruikt, zoals wielen, raderen enz., vervaardigde hij ook bijvoorbeeld pijlen en bogen. Ooit bouwde hij zelfs een viool. Over de geluidskwaliteit van het instrument

zoals de meeste apparaten, werd aangedreven door een grote benzinemotor in de werkplaats. De stoeltjes draaiden over de kaai heen en weer.

Alles ging een tijdlang naar wens en iedereen stond weer verbaasd te kijken naar Jans zoveelste uitvinding.

Tot het moment, dat een paartje ook een „ritje” wilde maken. Midden boven de kaai ging het mis en het koppel tuimelde midden in de kaai”.

Remy vertelt verder.

„Na de bouw van een zweefmolen vond Jan de tijd gekomen voor een test. Hij legde enkele grote keien op de stoeltjes om het menselijke gewicht te imiteren. Het toerental van de aandrijvende motor was wellicht niet in orde.

Toen de motor op volle toeren begon te draaien, vlogen de keien alle kanten uit, tot zelfs over de dijk.”

Jan was rond de eeuwwisseling pachter van de haven. Hij was verantwoordelijk voor het ontwerp en de uitvoering van een spui of „zeehouwer”. Hij bouwde het spui in 1895.

Het had een doorvaartopening naar de werf. Er zaten twee deuren in, die vroeger dienst hadden gedaan als sluisdeuren in een naburige polder. Op deze wijze bleef de kaai redelijk op diepte, maar plaatsgebrek voor de overwinterende schepen deed het gemeentebestuur besluiten om reeds in 1899 het spui te verwijderen.

Jan zocht naar een oplossing en vond die in het ontwerp van een zgn. modderbak, die hij liet bouwen bij Peet van Campen in 1909 voor de prijs van f 475,—.

PETRUS VERRAS werd geboren in 1891 en volgt zijn illustere vader op die in 1934 is overleden.

Een tijdlang werkt hij samen met zijn broer Josephus, die rond 1950 naar Koe-wacht vertrekt.

Hij bouwt, evenals zijn vader en grootvader, volledig „in ’t hout”. Minstens dertig schepen van zijn hand verlaten de



Jan Verras (1860-1934).

wordt angstvallig gezwegen. Ook bouwde hij vele prachtige scheepsmodellen, waarvan er nog verscheidene te bewonderen zijn in musea.

Zijn grootste hobby was echter het bouwen van kermistoestellen. Daarom vertelt Remy Verras de volgende anecdotes.

„Hij bouwde eens een kabelbaan die,



Petrus Verras

werf. Het waren meest hengsten en lemmerhengsten.

J. van Beylen schrijft in een van zijn boeken

„Het typische van de hengst is, dat dit schip alleen maar in Zeeuws Vlaanderen werd gebouwd. Voornamelijk bij De Klerk te Kruispolder en bij Verras te Paal.

De hengst

Dit is wellicht een der oudste scheepstypen van Nederland, waarschijnlijk origineel Zeeuws-Vlaams. Rond het jaar 1700 komt deze scheepsnaam voor het eerst in het nieuws.

Voor Willemstad sloeg een hengst, die als veerschip in gebruik was, om. Op zich een niet zo belangrijk feit, ware het niet dat er een prins aan boord bleek te zijn, die bij deze ramp het leven verloor.

Een typisch uiterlijk kenmerk van de hengst is het onderbroken berg-hout en de hoekige kop.

Het laadvermogen was groot. De snelheid daarentegen was beduidend minder dan bijvoorbeeld die van een hoogaars of lemmeraak.

Vandaar dat de lemmerhengst, kenmerken voerend van de drie verschillende scheepstypen, zo'n succes kende in Zeeuws Vlaanderen. Volgens de overlevering zouden vele hardzeilpartijen van Zeeuws-Vlaamse vissers varend op een hengst tegen hun noordelijke collega's met hoogaars en lemmeraak tot de combinatie van de verschillende typen geleid hebben, om zodoende de verschillende goede eigenschappen te verenigen in één schip.



De Ye. 126 op de helling bij Petrus Verras (1954). De schepen werden toen nog omhoog getrokken over een uitgeholde balk. Het schip zat op een zogenaamde „tong” of slede, die voor het hellingen overvloedig met vet werd ingesmeerd.

Het is niet onmogelijk, dat de naam „hengst” iets te maken heeft met de dorpsnaam Hengstdijk. Hierbij valt nog op te merken dat de vroegere generaties De Klerk waarschijnlijk te Hengstdijk woonden.

In de overige delen van Zeeland vond men het als schipper een onfatsoenlijke

zaak om op een „hengst” te varen. Men hield zich daar het meest bij de hoogaars”.

JULIEN VERRAS was de oudste zoon van Petrus. Hij is de laatste beheerder van de werf „Moed en Trouw” te Paal.

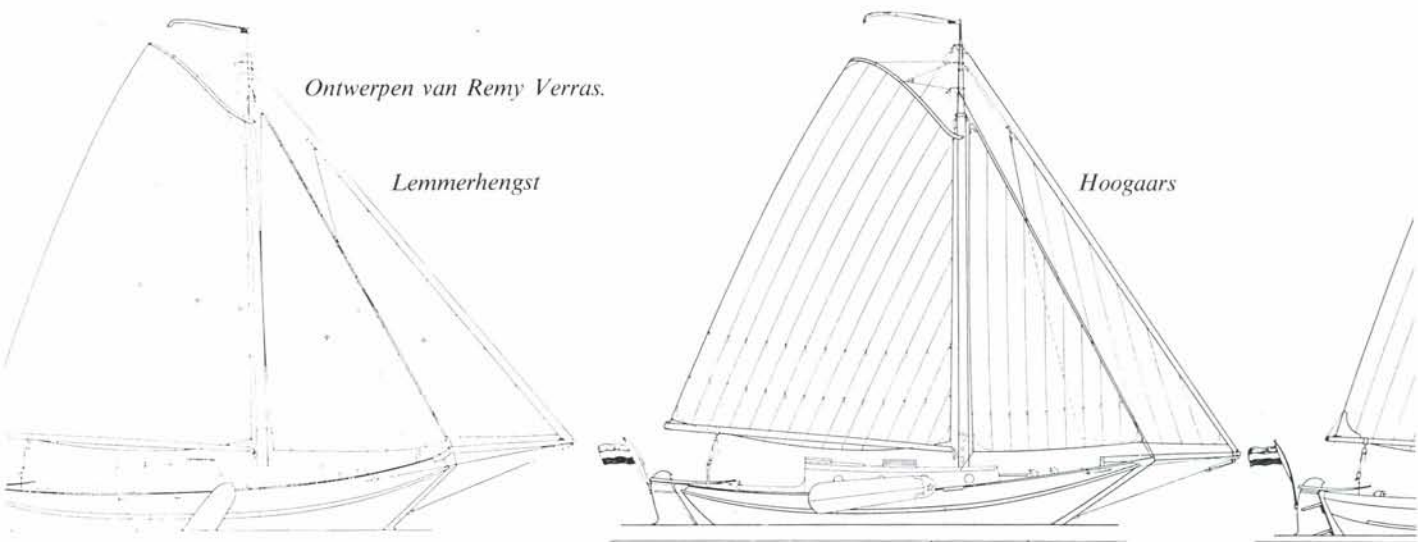
Hij werkte tesamen met zijn beide broers Remy en Philbert, met zijn beide zoons Piet en Adri en enkele werklieden. Tot het jaar 1970 was het bedrijf vrij succesvol in de scheepsbouw. In dat jaar werden echter de scheepshellingen en het woonhuis van Remy Verras onteigend. Tot die tijd werden er vooral stalen schepen gebouwd, veelal volgens de tekeningen van Remy Verras.

Philbert Verras veranderde na de ont-eigening van werkkring, Julien bleef elders werkzaam in de scheepsbouw. Zijn zoons Piet en Adri vinden eveneens em-plooi in dit vak.

Piet als scheepsontwerper en scheepstimmerman en Adri als leidinggevend persoon op een Zeeuws Vlaamse



Frans de Rooij in zijn modderbak (1930). Staande in een klein bakje werd de grote bak met modder volgeschept. Met opkomend water werd de vracht naar „buiten” geboemd en aldaar gelost. In de zomer werden soms elf vrachten per week naar buiten gebracht, voor de prijs van 30 cent per kubieke meter. De inhoud van de bak was 8 m³.



scheepsbouw- en reparatiewerf. Bovendien ontwerpt hij, ook uit hoofde van zijn beroep, vissersschepen en scheepsverbouwingen.

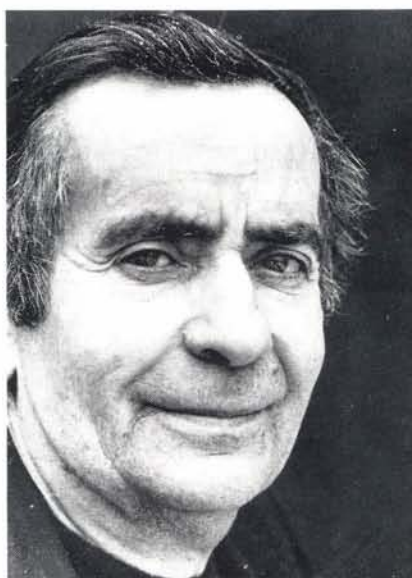
In zijn vrije tijd ontwerpt hij fraai gelijnde jachten. Een voorbeeld daarvan is de overnaads gebouwde „Speelmanskotter”. Dit jacht werd deze zomer door de Scheepsbouwers B.V. te Werkendam gebouwd. Ook zij waren niet alleen enthousiast maar vonden ook een koper voor een tweede schip dat inmiddels ook gebouwd is.

REMY VERRAS kocht, na de onteigening van zijn woonhuis en de bedrijfsgebouwen, een huis met pakhuizen te Walsoorden. Hij tracht een nieuw scheepsbouwbedrijf op te zetten, hetgeen lukt. Er worden weer jachten gebouwd naar tekening en ontwerp van Remy Verras.

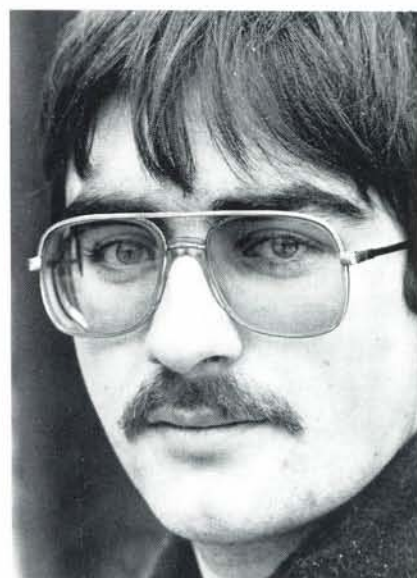
Voor zover dat mogelijk is, brengt Remy de schepen die ooit bij Verras gebouwd zijn in tekening, dus aan de hand van nog bestaande schepen. Een fraai voorbeeld hiervan is de „Geertrui”, een hoogaars rond 1937 voor de Noordzeevisserij gebouwd en nog steeds varende op de Nederlandse wateren.

Ook tracht hij aan de hand van bestaande modellen die zaak op te meten, en in tekening te brengen. Een voorbeeld hiervan is de Gra. 41, gebouwd door

De Paalse kaai in 1937. Julien en Remy Verras staan resp. eerste en tweede van rechts.

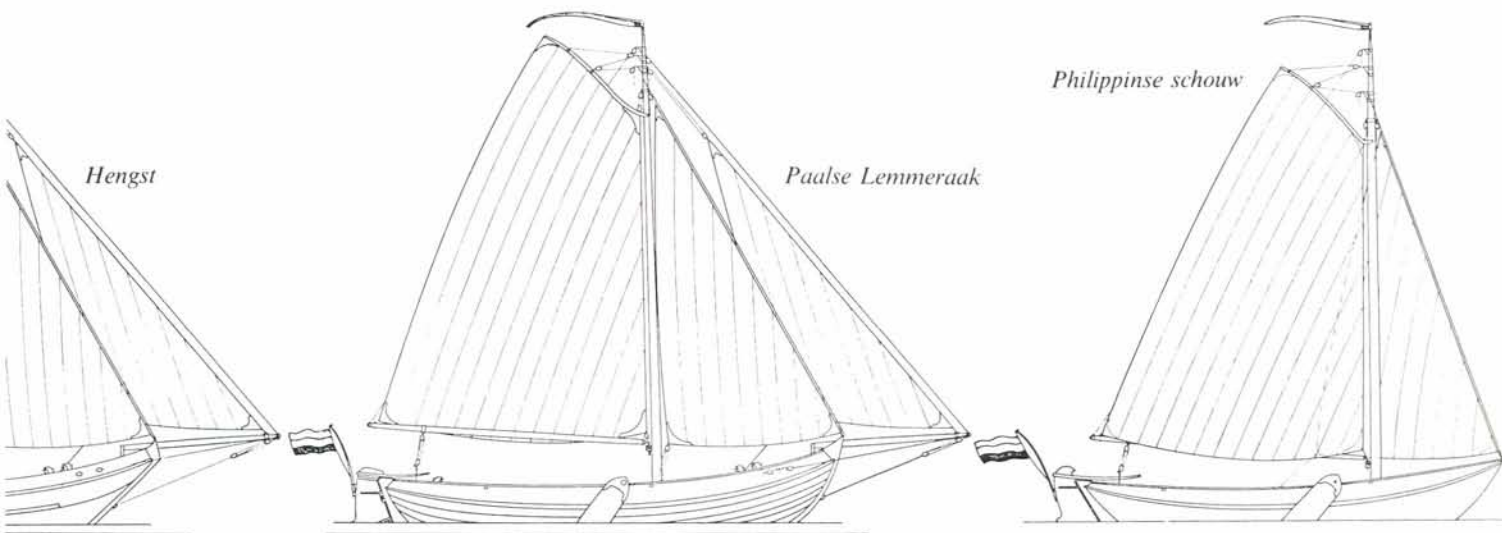


Remy Verras. Beheerder scheepswerf „Moed en Trouw”.



Michiel Verras, zoon van Remy. Een vertegenwoordiger van de vijfde generatie scheepsbouwers Verras.





Petrus Verras en te bewonderen in het museum van Zierikzee.

Remy bouwde de laatste jaren verschillende stalen hoogaarsen, lemmerhengsten, schouwen, waaronder de typische Philippinse schouw.

Momenteel bouwt Remy nog steeds platbodems. Samen met zijn zoon Michiel beheert hij de werf „Moed en Trouw” te Walsoorden. Ook reparatie en onderhoud wordt door hen uitgevoerd, evenals vaartechnische veranderingen om de zeilqualiteiten te verbeteren.

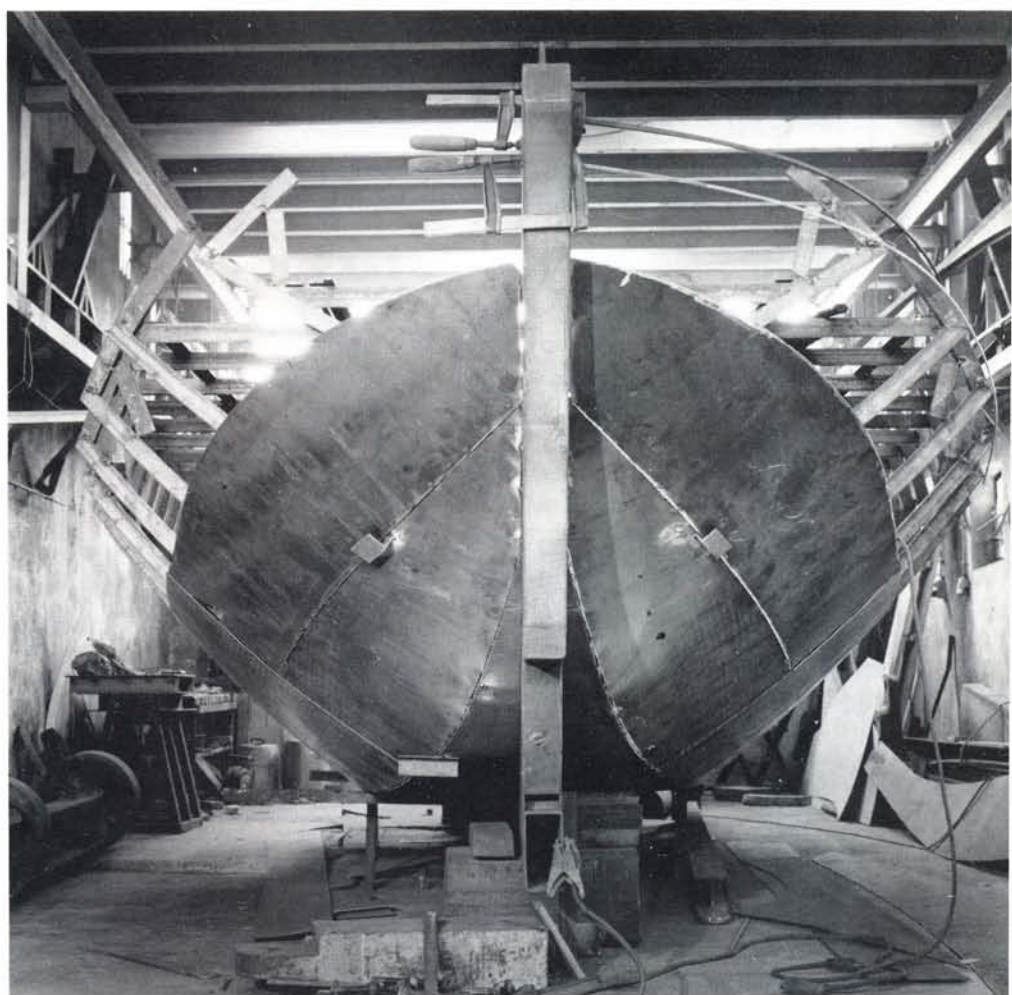
Hoe intensief zo'n reparatieklus kan zijn illustreert Remy's volgende anekdote.

„Enkele jaren geleden arriveerde een rond 1925 gebouwde hoogaars. Oorspronkelijk gebouwd bij Bolnes, sindsdien varende in Engeland. Een fanatieke watersporter uit Veere kocht deze hoogaars en voer hem over om hem bij Remy te laten „opknappen”.

Inspecterend liepen de werklieden rond het schip. Een van hen tikte met zijn hamer tegen de scheepswand, en met het verdwijnen van een grote hoeveelheid roest was ineens een groot gat zichtbaar in de romp... na een grondige restauratie vaart het nu weer als een juweeltje rond.”

In het verleden werden de meeste schepen volledig vaarklaar afgeleverd. Het casco, schilder- en timmerwerk, de volledige technische uitrusting, verzorging van het zeilplan, alles werd door Verras uitgevoerd.

De steeds toenemende vraag van klan-



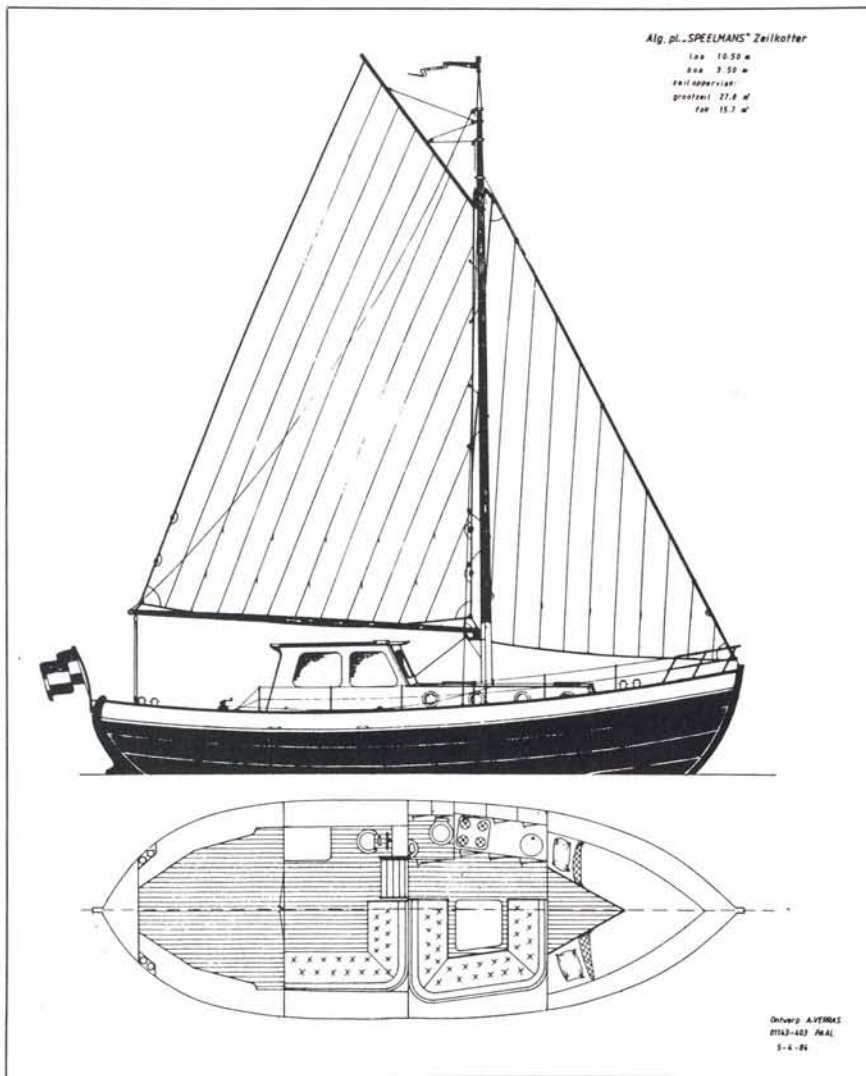
Een hoogaars in aanbouw (1985). Foto Theo Kampa.

ten om zélf meer bij het bouwproces betrokken te zijn, heeft bij Remy en Michiel geleid tot een andere opstelling.

Momenteel wordt er bij hen een hoog-

aars gebouwd naar ontwerp van Remy. De toekomstige eigenaar bepaalt in overleg met de bouwer in hoeverre hij zelf kan deelnemen aan de bouw.

In verband met de kwaliteit van het cas-



... de lijnen van dit rondspant en met gegogelde platen gebouwd schip zijn zo uitzonderlijk mooi dat ze de ontwerper zijn naam alle eer aandoen... (Loefbijter 1984-5).

co worden sommige bouwfases door Verras uitgevoerd.

Een hoogaars van 10.50 meter lang, waarbij Verras de kiel, stevens, het vlak, de loefbijter en de spanten verzorgt. Dat wil zeggen het opstellen en hechten, kost zo rond de achttien duizend gulden. Met beplating tot en met het berghout betaalt u zo'n zeventwintig duizend gulden.

Zo wordt het voor sommige (handige en enthousiaste) platbodemliefhebbers financieel aantrekkelijk en haalbaar om in het bezit te komen van een kwalitatief prima schip met authentieke lijnen en toch gebouwd onder supervisie van zeer ervaren vakmensen.

Verras

Een bekende naam in de wereld van de traditionele scheepsbouw. Een naam die staat voor kwaliteit en gevoel voor originaliteit.

Er wordt gestreefd naar een goed produkt, hún vakmanschap is de garantie ervoor.

Deze vijf generaties scheepsbouwers zorgden en zorgen ervoor, dat de Paal én Zeeuws Vlaanderen én Verras een bekende en gewaardeerde klank zullen behouden in de kringen van vissers, schippers en liefhebbers van de traditionele zeilvaart.

Bronvermelding

- de familie Verras: foto's en teksten.
 - A. J. van der Aa: „Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden” deel 4 en 9.
 - J. van Beylen: „Zeeuwse vissersschepen van de Ooster- en Westerschelde”.
 - L. W. de Bree en M. P. de Bruin: „Zeeuws prentenboek”.
 - M. H. Wilderom: „Tussen afsluitdammen en Deltadijken”, deel 4.
- Verder vooral: „De Paal en zijn bewoners”. Geschreven door P. J. Scheerders. Dit boek is verkrijgbaar na storting van f 25,- op rek'nr. 3326.10.691 onder vermelding van „Boek de Paal”.

