

Liefde op het eerste gezicht

Op een zondagavond in juni 1958 kwamen wij het – toen nog kleine – haventje van Drimmelen binnenvaren en meerden ons vijf en een halve meter lange eiken bakdekkruisertje af op haar vaste ligplaats. Dat scheepje hadden wij toen elf jaar. Wij hadden vier kinderen en met een forse bouwvier erbij waren wij er uitgegroeid.

Tekst: Bernard van Gils

Voor die heel erg grote haven van Drimmelen – nu – bestonden toen nog maar nauwelijks de plannen. Op die bewuste avond lag daar in dat kleine gezellige haventje een voor ons totaal onbekend schip, een hoogaars, te koop. En voor hoogaarzen hadden wij grote genegenheid zonder dat we ooit hebben kunnen vaststellen waarop die sympathie nu eigenlijk steunde, want wij hadden nog nooit één stap op het dek van zo'n schip gezet. Om kort te gaan, diezelfde zondagavond was de koop gesloten. En nu, na bijna 28 jaar, is diezelfde „Turc” op haar ruim zestigjarige leeftijd nog steeds een „kostbaar” troetelkind. Een bijzonderheid is wel, dat zij nog steeds haar tweede eigenaar heeft.

Op een gegeven moment komt er dan een punt, dat je alles van Zeeuwse schepen wilt weten. Dan blijkt er maar één man te zijn, die alles weet: J. van Beylen, de nu gepensioneerde conservator van het scheepvaartmuseum „Het Steen” in Antwerpen. Hij publiceerde en vertelde erg veel over schepen van de Schelde. Een van zijn boeken heeft als titel: De Hoogaars. Een uitgave van De Boer Maritiem, Weesp die nu helaas is uitverkocht. Van Beylen heeft ook erg veel verzameld en bewaard, wat stellig anders al verloren zou zijn.

Persoonlijke ervaringen

Toen wij in de zomer van 1984 de Oranjesluizen bij Amsterdam in wilden varen, hoorden wij door de luidsprekers: „die tjalk moet opschieten”. Een nauwkeurige inspectie van de hele omgeving – zelfs met de verrekijker – leverde op dat er heinde en verre geen tjalk te bekennen was. Wij namen toen maar aan dat het voor ons bedoeld was. Die aanname bleek juist te zijn. Een jaar daarvoor trouwens kwam door diezelfde luidsprekers: „dat aakje kan de sluis in”. Ook in dat geval bleek dat onze hoogaars bedoeld werd. Je zou mogen aannemen dat sluismeesters, en zeker op zo'n cruciaal punt als de Oranjesluizen, in staat zouden zijn de vaderlandse binnenschepen te onderkennen. Dat de gewone burger een hoogaars als hoogaars herkent komt nauwelijks voor. Het lijkt wel dat oude Nederlandse schepen vaak met verzamelnamen worden aangeduid, ofwel als tjalk, of als botter, of als aak. Of het nu toevallig is, is moeilijk te controleren maar het lijkt wel dat in Nederland tjalk de uitverkoren verzamelnaam is. In Duitsland is het de boeier en in Engeland de botter.

De schrijfwijzen van de hoogaars – meervoud volgens Van Dale hoogaarzen – maar volgens Van Beylen met een s – zijn talrijk: hoogaars - hoogaarts - hoogaarst - hoogaards - hogaars - hoogaers. En dan te bedenken dat de Zeeuwen zelf spreken van „unnenoöogaers”.

Dan is er nog Hoegaerds, maar dat heeft met schepen niets van doen. Dat is een voortreffelijk Belgisch bier dat vooral op een hoogaars geweldig smaakt. Merkwaardig dat Van Dale als hoogste autoriteit van het Nederlands woordgebruik met de daarbij behorende verklaringen, haar omschrijft als: visserschip met hoge boeg. Terwijl ik steeds maar meende dat het letterlijk betekent: hoge kont. Dit in tegenstelling tot de botter die nogal een laag achterschip heeft om de netten gemakkelijk te kunnen binnenhalen.

Tewaterlating van een hoogaars in Bruinisse omstreeks 1900. De schepen moesten aanvankelijk over de dijk worden getrokken. Al gauw luidde het spreekwoord: Wie timmert aan den dijk, heeft veel bekijk.
(Uit Bruinisse, met vlag en wimpel, 1468-1968).





Oorsprong van de hoogaars

De hoogaars is immers hét visserschip van de Zeeuwse wateren, de tegenhanger van de Zuiderzee (IJsselmeer) botter. Maar oorspronkelijk was de hoogaars, vermoedelijk in wat andere vorm, een vracht- en sleepschip op de grote rivieren. Daarom hier een aanhaling uit het boek van W. M. Schakel „De waterwolf slaat toe”, handelende over de dijkdoorbraken van de Alblasserwaard bij de jaarwisseling 1658/1659.

Uit de afrekeningen van penningmeester Adriaan van Bleyenborgh in het archief van de Alblasserwaard blijkt, dat vletters met hoogaarzen en hengsten van 11 tot 29 maart hebben gewerkt aan twee grote en drie kleine gaten tussen Schelluinen en Steenhoek, één boven Hardinxveld „in den inlaagh” en vier beneden Hardinxveld. Er is sprake van „het bovenste gadt”, waar maar liefst de inhoud van 9.374 hoogaarzen verwerkt is. Dan is er het „gadt bij de gebrande Huyzen” (10.967 verwerkte hoogaarzen). Alleen aan deze vletters was men aan daggelden en schuithuur „gebruyckt tot d’herdijkingh van den Alblasserwaard” reeds een bedrag kwijt van ruim 20.671 gulden. Aan verder werkvolk was men voor de dichting van het bovenste gat in de maand maart een bedrag aan loon kwijt van 467 gulden.

Van het „rooven” (= afsteken) van de aarde op de z.g. schaften werd 11.467 gulden aan loon uitbetaald.

Deze loonlijst is in haar geheel bewaard gebleven.

Soorten en maten

Geen twee hoogaarzen zijn gelijk. In hoofdlijnen onderscheidt men: de Kinderdijkse - de Oost Duivelandse of platte Duivelandse - de Arnemuidense - de Thoolse - de Zeeuws Vlaamse en later als variant de Lemmer hoogaars.

In Kinderdijk waren de werven van Smit en Jonker. Op de nu wel erg grote en bekend geworden werf Smit-Kinderdijk werd in 1742 al door de uit Denemarken stammende Fop Smit de eerste hoogaars gebouwd.

Nog een paar aantekeningen uit de oude

De „Turc”, in 1925 gebouwd op de werf van Van Damme in Baasrode aan de Schelde.

papieren van die werf: voor Fop Bal maakte hij een hoogaars voor 69 gulden, met de conditie, dat Bal elke week 50 cent zou afbetalen en mocht Bal haar kwijtraken, door overvaren of ander ongeluk, hij de som schuldig zou blijven. Voorts een kwitantie: *Ontfangen van Heynderik Verkam voor het maken van een nieuwe hoogaars, een somma van drie ning Den 3 Juli 1819. Zegge 3 3 3 = 0 = 0.* Uitgedrukt in guldens, stuivers en duiten. Een gulden = 20 stuivers (een stuiver = 16 penningen of 8 duiten).

In 1775 bedroeg het arbeidsloon op de werf: 1 gulden per dag.

De maten werden aangegeven in Amsterdamse voeten en duimen. 1 duim is 2,574 cm. en 1 duim is 1/11 voet.

De werf Stam

In Nieuw Lekkerland was de werf van Stam. Op de plaats waar die geweest is, is nu een grote parkeerplaats. De „Dame Isabel”, de enkele jaren geleden uit Engeland teruggekomen hoogaars is daar in 1909 als „De Wet” gebouwd. Dit schip en de in 1920 gebouwde „BRU 24” zijn wellicht de enige nog bestaande Stam hoogaarzen, want de „Groene Wolf” en de „Anna” beide hoogaarzen die ik nog goed heb gekend maar die verloren zijn gegaan, zijn vermoedelijk ook bij Stam gebouwd.

De Arnemuidense vloot afgemeerd in de haven van Vlissingen.





De werven Van Duivendijk

Op de werf Van Duivendijk in Bruinisse zijn in totaal twaalf hoogaarzen gebouwd. De werf was achter de dijk. Als een schip klaar was moest een deel van de bevolking helpen om het over de dijk te trekken.

Bij Van Duivendijk in Tholen zijn in totaal zo'n 130 schepen gebouwd. Het merendeel hoogaarzen.

Verder één schouw, één schokker en twee botters. Een van de botters was het grootste rond- of platbodemschip dat ooit is gebouwd. Ze had een lengte van 24 meter. De laatste Duivendijk-hoogaars is de in 1938 gebouwde „Remcoline” nu de „Atalante”.

Meerman

Meerman in Arnemuiden bouwde tussen 1869 en 1963 tweehonderdvijf schepen, meest hoogaarzen. Van deze werf bestaan nog drie schepen van vóór de oorlog met als oudste de uit 1895 stammende „ARM 17” (Arnemuiden), nu varende onder de naam „Vrouw Alize”. Ze is weer geheel als vissersschip hersteld en vaart met het originele spriettuig. Er bestaan nog maar twee hoogaarzen in originele toestand als vissersschip. De tweede is de in 1900 bij Van

Duivendijk in Tholen gebouwde „YE 36”.

Verras en De Klerk

In Zeeuws Vlaanderen bestaan de heel oude werven van Verras (5 generaties, zie Spiegel der Zeilvaart 1985, nr 6) en De Klerk nog steeds. Door De Klerk worden alleen nog moderne motorboten gebouwd. Bij Verras zijn de laatste jaren nog Lemmerhengsten en hoogaarzen van stapel gelopen, maar nu in staal.

Er zijn nog maar vijftientig varende houten hoogaarzen over. Van de andere houten Zeeuwse schepen ken ik nog: vier hengsten, één Thoolse schouw, één Philippense schouw, één Lemmerhengst en één Zeeuwse Poon (in Amsterdam gebouwd).

Hoogaarzen hebben een rijk historisch verleden. Vroeger waren het uitsluitend vissersschepen. De nu nog bestaande hoogaarzen zijn alle als pleziervaarttuig in gebruik.

Rond 1910 waren er in Tholen honderd hoogaarzen, in Arnemuiden 64, in Bruinisse hadden 164 vissersschepen hun thuishaven, waarvan 83 hoogaarzen, 59 Lemsteraken, 3 hengsten en enkele houten kottertjes.

In Philippine in Zeeuws Vlaanderen la-

de „Turc” in een nek-aan-nek-race met de „Aladin”.

gen in 1914 maar liefst 114 hoogaarzen. In totaal waren er negenenvertig gemeenten in Zeeland en België waar vissersschepen waren ingeschreven. De laatst gebouwde vissershoogaars is de in 1932 in opdracht van Lieven de Nooyer door Verras gebouwde „VLI 3” (Geertrui). Dat schip is nu nog in bijzonder fraaie staat bij vele festiviteiten te bewonderen.

Hoogaarzen als jacht gebouwd

Tussen de jaren 1850 en 1940 waren er zo'n zeven werven die met elkaar vele honderden hoogaarzen van stapel hebben laten lopen. Voor de meeste daarvan is de kiel als vissersschip gelegd. Daarvan zijn er een aantal later verbouwd tot jacht. Enkele echter, o.a. de hoogaarzen „Dolfijn”, „Atalante”, „Windroos”, „Turc” en „Booze Bison” zijn als jacht op stapel gezet.

Na de oorlog krijgen we een totaal ander beeld. Tussen 1946 en 1980 is er voor 53 stalen hoogaarzen als jacht de kiel gelegd. Ze zijn gemaakt door 27 bouwers en er zijn er maar zeven van de van ouds bestaande werven.

Na 1940 liepen er nog wel tien nieuwe houten hoogaarzen van de helling met als laatste „De Gekroonde Liefde”, waar de Spiegel der Zeilvaart in de 9e jrg no. 2 uitvoerig over rapporteerde. In de Waterkampioen werd zowat een jaar geleden een 13.70 m lange teakhouten hoogaars aangeboden. Bouwjaar 1977 – de „Godewind” – TH58. Ik heb niet kunnen nagaan waar dit schip, dat op het eiland Föhr in de haven van Wyk ligplaats had, is gebouwd. Mijn vermoeden gaat naar Thailand. (Dat vermoeden is juist, red.)

Ik ken maar vier stalen hoogaarzen van vóór 1940: als eerste de YE 38 (Yerseke), de „MAAIKE II”, gebouwd rond 1900. Dit schip heeft lang in Engeland gevaren. Er bestaat een boek uit die tijd, geschreven door de auteur John Seymour. Hij was eigenaar van de YE 38, die toen de naam „JENNY III” voerde. De titel van het boek is: „Sailing

through England". Hij beschrijft daarin op sympathieke wijze zijn tocht dwars door het Britse eiland vanuit Portsmouth via Hull, York, Leeds naar Liverpool. Zo'n tocht door de binnenwateren van Engeland met een platbodem lijkt erg aantrekkelijk.

Het tweede stalen schip is de ook rond 1900 gebouwde YE 46: – indertijd „La Gaffe”. Naar aanleiding van dit schip zijn zeven hoogaarzen door Sondy nagebouwd. Nu niet geklonken maar gelast. Dat schip was de laatste jaren erg verwaarloosd, maar is ongeveer een jaar geleden naar Hannover gegaan. De derde is de in 1925 in Baasrode aan de Schelde door Van Damme gebouwde „Turc”. Nagenoeg gelijktijdig moet er een zusterschip van zijn gebouwd dat toen met bestemming Jachthaven Soerabaja vanuit Rotterdam is verscheept. Maar daarvan heb ik tot nog toe geen gegevens kunnen krijgen. De vierde is de door De Klerk in 1939 gebouwde „Booze Bison”.

Groeiende belangstelling

De belangstelling voor Zeeuwse schepen is groeiend. Tijdens de eerstkomende

Een schilderij? De „Turc” met gekat en gegijd grootzeil bij volkomen windstil weer.



De 12,25 m lange Aladdin is nog steeds een snelle zeiler.

reünie van de Stichting Stamboek Ronde- en Platbodemjachten in Zierikzee op 28 en 29 juni, wanneer de slag bij Zierikzee, die door Ranieri Grimaldi in 1304 is gewonnen, zal worden herdacht, zal dat zeker duidelijk worden.

Er zijn meer verheugende berichten: De „Patrice” het in 1944 bij Versteeg in Antwerpen gebouwde zusterschip van de „Passe Partout” ziet er weer stralend mooi uit. Deze tien meter lange hoogaars lag vele jaren in hopeloos verwaarloosde toestand bij „Het Kromhout”. Ook de grote „Aeremuënaer” – 15,60 meter over de stevens – die er verschrikkelijk uitzag, waarvan de eigenaar het niet meer zag zitten, is door een groep

enthousiaste jongelui in Spaarndam weer in de vaart gebracht. Ook de „Windroos” gaat weer varen. Maar er zijn ook minder gunstige berichten:

De grootste hoogaars, ooit gebouwd, de „Thistle” – 18,02 meter – is door een kraan opgepakt en in de oude houthaven van Amsterdam naast de „Charlotte Rhodes” (nog wel bekend van de Onedin Line) gedumpt. Dit schip en de „Groene Wolf” zijn beide aan musea aangeboden om ze zodoende voor de toekomst te bewaren. Helaas is dat niet gelukt. Zou het niet langzamerhand tijd worden voor een Zeeuws scheepvaartmuseum, bijvoorbeeld naast de „Schorpioen”?

In België is men actiever. Het Steen in Antwerpen is fantastisch. In Baasrode is nu in het huis van de indertijd daar bekende scheepsbouwer Van Damme (die o.a. de „Turc” heeft gebouwd) een klein heel aardig scheepvaartmuseum ingericht en men is er doende de in 1897 gebouwde „Anne Marie” op te knappen en als museumstuk te bewaren.

Jetty: de meest bekende hoogaars

De meest bekende hoogaars is nog helemaal niet ter sprake gekomen. Dat is zonder twijfel de „Jetty” en wel om een aantal redenen. Zij is bijzonder mooi en snel, 13,90 m lang, 4,40 m breed en als „Arm 4” te water gelaten. In 1913 voor de somma van f 2.300,- als visserschip gebouwd.

Schipper H. van de Gruiter van Belzen uit Vlissingen had Petrus de Klerk uit Kruispolder opdracht gegeven de snelste hoogaars van de Ooster- en Westerschelde te bouwen. De tweede reden is dat, in alle uitgaven van de Zeilsport door H. C. A. van Kampen, zij als voorbeeld van een hoogaars wordt beschreven en zodoende veel bekendheid heeft gekregen. De derde reden is dat Léon Huybrechts 35 jaar met de „Jetty” heeft gevaren.

Uit die tijd, van vóór 1940, toen er alleen in de Jachthaven van Antwerpen zo rond de twintig hoogaarsjachten lagen, stamt de mare, dat als de beruchte Léon met zijn beroemde „Jetty” in de wed-



strijd meevoer ieder ander, met welk schip dan ook, het beste achter hem aan kon varen om de tweede prijs te bemachtigen. Voor de eerste kwam dan toch niemand meer in aanmerking. Maar...

In het boek *De Hoogaars* van J. van Beylen staat vermeld, dat in 1922 de „Jetty” de Scaldisprijs – „het Schelde-

mans in Gent is gebouwd, weer als herboren in de strijd zal verschijnen.

Wie is de snelste?

De volgende rivaal is de in 1947 van stapel gelopen „Aladdin” indertijd eigendom van ir. H. W. Stapel en gebouwd door Ed v.d. Voorden in Ant-



28 jaar lang trouw aan hetzelfde schip. Dat gebeurt niet gauw.

juweel” – heeft gewonnen. Pas in 1925 en 1926 zijn de „Turc” en de „Windroos” gebouwd en dat werden de grote rivalen. In 1932 en in 1937 heeft de „Turc” die prijs gewonnen, mede omdat op dat schip de in die tijd, in die contrerien, geduchte Staf de Lee het helmhout bediende.

De „Windroos”, een tijd lang heette ze „I’m Alone”, is gelukkig kort geleden uit haar verwaarloozingstoestand in Workum bevrijd en het ziet er naar uit dat dit beroemde schip, dat in 1926 bij Anne-

werpen. Wat Huybrechts was in de jaren '20 en '30 was Stapel in de jaren '60/'70. Beiden haalden met regelmaat eerste prijzen weg. Wij hebben met de „Turc” maar twee keer kans gezien, de strijd met de „Aladdin” aan te binden, beide malen vanuit Zierikzee, beide met heel veel wind en beide hebben we verloren. De eerste was de interessantste.

De „Aladdin” startte voortreffelijk en wij, zoals gebruikelijk, heel slecht. We waren zo'n 400-500 meter achter. De wedstrijd ging tot de uiterton op zee, geen ingekorte baan ondanks de weersomstandigheden, al met al vijf uur zei-

len. Met de wind achter en de botterfok op de boom, stoven we vlak naast elkaar, de „Turc” een halve scheepslengte voor, op de laatste boei af. Die lag maar een paar honderd meter voor de finish. Dutilh maakte van dat moment een prima foto. Om de boei aan de goede kant te houden moesten de zeilen om. De manoeuvre verliep op de „Aladdin” vlot. Op de „Turc” kwam mijn duim tussen uitzetboom en mast, met als gevolg dat de botterfok, vergezeld van een niet nader te omschrijven kreet, te water raakte. Het resultaat was dat we de wedstrijd met 23 sec. hadden verloren. Jaren later zei Stapel een keer tegen me „we moesten nog eens een keer wedstrijd varen, je hebt er maar één van me gewonnen”. Erg sportief maar helaas niet waar.

Die tweede wedstrijd moesten we halverwege opgeven wegens een scheur in het grootzeil.

In de annalen, zowel van de „Turc” (1925) en de „Windroos” (1926) als van de „Aladdin” (1947) is te lezen dat deze hoogaarsjachten gebouwd zijn met de bedoeling de „Jetty” te verslaan.

Nog een andere ervaring: Voor een wedstrijd in Veere hadden zowel de „Jetty” als ook de „Atalante” en de „Turc” ingeschreven. Op de „Jetty” had men de oude schipper aan boord gehaald om haar nog één keer de glorie uit de tijd van Huybrechts te bezorgen. Bij de „Atalante” stond de fervente zeiler Sikko Mansholt, toen nog minister van landbouw, aan de helmstok. Op de „Turc” werden de mouwen opgestroopt, want nú zou het gaan gebeuren. De „Atalante” en de „Jetty” maakten een goede start. Wij waren in die tijd goed (!) in slechte starts. Bij de eerste boei, die met halve wind gerond moest worden ontstond nogal wat drukte. Mansholt keek om. Wij zaten vlak achter hem. Hij gaf net iets te veel ruimte tussen zijn schip en de boei. Wij riskeerden veel maar het lukte om de boei en de „Atalante” op enkele centimeters vrij te varen. We rondde de boei, maakten een gijp en lagen meteen zo'n 50 à 60 meter voor. Op de „Atalante” ontstond enige verwarring met als gevolg een iets te harde gijp waardoor de gaffelklauw brak.

Nu de „Jetty” nog. Ook dat lukte, zij het met maar 30 sec. De schipper was woedend.

De reparatie aan de gaffel van de „Atlante” betrof een simpel laswerk. Ik kende de oude smid in Veere en dus gingen wij vergezeld van mijn jongste zoon Michiel met de gaffel over de schouder naar de werkplaats, waar de klus snel geklaard was. Enkele weken nadien werden we door de onderwijzer van de zesde klas, waarin Michiel zat, geïnterpoleerd over het niet zo fraaie taalgebruik van onze jongste telg.

Wat was er gebeurd?

In zijn klas was een les gegeven, handelende over de wereldvoedselsituatie, waarbij ook de plannen van landbouwminister Mansholt ter sprake kwamen. Bij een poging de leerlingen actiever bij de problematiek te betrekken vroeg de leerkracht: wie heeft daar thuis meer over gehoord en wil er hier eens wat over zeggen?

Michiel stak onmiddellijk zijn hand op en werd verzocht zijn verhaal voor de klas te komen vertellen. Dat was krachtig en kort: „Nou – die Mansholt, die ken ik wel –, die moet eerst maar eens zorgen dat hij zijn klauw niet breekt.” Het heeft moeite gekost de onderwijzer, die van water en zeilen niet het geringste begrip had de merites van Michiel’s korte verhaal bij te brengen.

Het beste eskader

Tijdens de reünie in Dordrecht, bij het admiraalzeilen op de Beneden Merwede, hadden wij nog een andere, heel bijzondere ervaring met de „Aladdin”. Ir Stapel was eskader-commandant en de „Aladdin” voer dus voorop. Bij het palaver waren goede afspraken gemaakt. De opdracht van de commandant luidde: bij frontlinie één meter ruimte tussen de berghouten en bij kiellinie de boegspriet tegen de vlaggestok van de voorganger.

De „Turc” was ingedeeld als tweede. De frontlinie manoeuvre verliep als nooit

De „Geertrui” is de door Verras gebouwde VL 13. Het is de laatste vissershoogaars die gebouwd werd.

tevoren, getuige de hierbij afgedrukte foto. Recht op het Groot Hoofd af voeren we in kiellinie. Het was mooi weer en er stond een prachtwind. Het plein waar we recht op af stevenden stond tot aan de waterrand stampvol toeschouwers. Met de „Aladdin” vlak voor ons hielden we ons prompt aan de opdracht, ons steeds verwonderend dat de vlaggestok van de „Aladdin” overeind bleef. De commandant bleef als maar doorvaren, recht op die mensenmenigte op het Groot Hoofd af en wij er vlak achteraan. Hij draaide pas op het allerlaatste moment. Ik kon, om een aanvaring te voorkomen, pas na de commandant draaien. Toen hij eindelijk toch omging leek het dat er geen ruimte meer was. De mensenmenigte daar vlak voor ons deinsde al achteruit. Ik was ervan overtuigd dat de boven de kade uitstekende boegspriet een groep ervan in het water zou vegen. Dat gebeurde niet. Toen we enkele seconden nadien weer keurig recht achter de „Aladdin” voeren ging er achter ons, daar op het Groot Hoofd, een luid gejuich op voor zo’n hoogstandje van admiraalzeilen. Maar de schipper van de „Turc” stond met een rood hoofd en nog steeds trillende benen in de kuip en hield de helmstok krampachtig met klamme handen vast.

Maar in de annalen van de Stichting Ronde en Platbodemjachten staat geschreven dat in 1976 in Dordrecht de prijs voor het beste eskader tijdens het admiraalzeilen voor de hoogaarzen was!

Hendrik Willem van Loon

Hardzeilen is iets wat velen, ook vroeger, heeft geboeid. Op een fotocopy, die ik vond, maar waarvan de herkomst niet meer is vast te stellen, las ik onder de kop „De zeilrace van Hendrik Willem”: In de jaren ’27 tot ’32 woonde Hendrik Willem van Loon aan de kade van Veere. Een gedegen huis, een gedegen naam: „de Houttuyn”. Twee huizen verder woonde de heer W. Vaarzon Morel, Veereenaar, schilder en schrijver. Hij vertelt hoe Oud Veere zich Hendrik Willem van Loon herinnert. Het was een grote robuuste kerel, hartelijk en gul, maar een bliksemgoede zakenman. Hij was ook wel een beetje een ongelikte beer, die graag zei wat hem voor de mond kwam en ik zou mij best kunnen voorstellen dat niet altijd alle dames even gecharmeerd van zijn uitdrukkingen waren.

Hendrik Willem was in die tijd eigenlijk altijd bezig met schrijven, al zei hij tegen ieder die het horen wilde, dat hij er maar weinig interesse meer voor had. Ik herinner mij nog goed, het zullen van die grauwe December-dagen als nu geweest zijn, dat hij plotseling alles aan het afsluiten was, zijn kamers ordende en de grote kaarsenkronen aanstak. „Och” zei hij „Er komt weer zo’n vent uit Amerika en die wil dat ik een boek schrijf. Dan zeg ik ach, laat mij hier in Veere maar rustig aan mijn lot over. Maar ja, als ie natuurlijk erg veel dollars biedt, begin ik weer te twijfelen.”







Foto linksboven. De bekende „Aladdin” die in 1947 bij Van de Voorde in Antwerpen werd gebouwd. Onlangs nog werden enkele nieuwe hoogaarzen naar de lijnen van dit snelle jacht gebouwd.

Linksonder. De in 1895 bij Meerman gebouwde Arnemuider hoogaars „Alize”. De enige hoogaars die nog met origineel spriettuig zeilt.

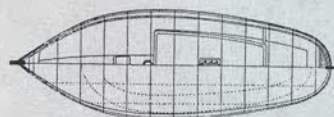
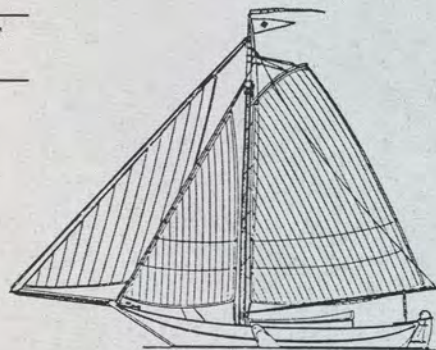
Boven. De „Windroos” – „I’m Alone” werd in 1925 gebouwd bij Annemans in Gent.

Rechts. In 1932 werd de VB 16 bij Van Duivendijk gebouwd. Na de naam Banjaard, draagt het schip nu de naam „’t Bruine Leven”.



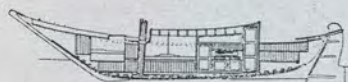
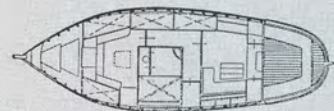
NOG VARENDE HOUTEN HOOGAARZEN

| PLAQ. NO | BOUW- JAAR | NAAM | REG. ZEIL NUMMER | LENGTE BREEDTE | BOUWER - WERF | |
|----------|------------|----------------------------------|------------------|----------------|--------------------------------|--------|
| 211 | 1895 | VROUWE ALIZE | ARM 17 | 13.80×4.85 | Meerman | |
| | 1900 | YE 36 | | | v. Duivendijk | |
| 1046 | 1902 | TRITON - DE KEU | TH 2 | 13.30×4.50 | v. Duivendijk | |
| | 1907 | DE WET - DAME ISABEL | | | Stam | |
| | 1913 | JETTY | ARM 4 | 13.90×4.40 | De Klerk | |
| | | | | ×0.95 | | |
| 250 | 1920 | BRU 24 | | 14.50× | Stam | |
| | 1925 | WINDROOS-I'm ALONE | | | Annemans-Gent | |
| 1021 | 1928 | ALCYON II | | 15.00× | Meerman | |
| 660 | 1929 | DOLFJUN II | VC 168 | 9.00×3.00 | v. Duivendijk | |
| | 1929 | AEREMUENAER | ARM 27 | 15.60×5.00 | Meerman | |
| 328 | 1932 | GEERTRUI | VL I 3 | VA 43 | 14.34×5.05 | Verras |
| 165 | 1932 | EX BANJAARD 't BRUINE LEVEN | OB 16 | 12.23×3.80 | v. Duivendijk | |
| 83 | 1937 | SEEPAARD | | 8.72×2.64 | Meerman | |
| 97 | 1938 | ATALANTE EX MARIEKE EX REMCOLINE | | 11.94×3.75 | v. Duivendijk | |
| | 1938 | VROUWE SASKIA | | 8.65× | v. Waveren-de in 't Veld | |
| 966 | 1939 | PASSE PARTOUT | | 10.00× | Versteeg-Steendorp (Antwerpen) | |
| | ? | MOSSelman | YE 167 | | Muiden? | |
| | 1944 | PATRICE | | 10.00 | Versteeg | |
| 697 | 1946 | DE COENE HAAN | | 11.30× | Verras | |
| 142 | 1949/50 | BANCKERT EX - VROUWE ANDREA | VB 27 | 11.00× | Meerman | |
| | 1959 | WILLEMJINE EX NINA | | | Meerman | |
| 256 | 1961 | CORNAET | | 10.80× | Meerman | |
| 307 | 1962 | KRAAGBEER | | 10.88× | Meerman | |
| | 1977 | GODEWIND | n.a.v. TH 58? | | Thailand? | |
| 1355 | 1984 | BOREAS DE GEKROONDE LIEFDE | | 9.00×2.70 | C. Rem-Wormer | |
| | 1897 | ANNE MARIE Museum Baesrode | | ×0.70 | De Klerk | |



STALEN HOOGAARZEN TOT 1940

| PLAQ. NO | BOUW- JAAR | NAAM | REG. ZEIL NUMMER | LENGTE BREEDTE | BOUWER - WERF |
|----------|------------|-----------------|------------------|----------------|--------------------|
| 1161 | 1902/03 | MAAIKE II | YE 38 | 14.81×4.80 | |
| | 1886 | LA GAFFE | YE 46 | 13.40×3.94 | Paans-Roode Va |
| 197 | 1925 | TURC | OB 7 | | |
| | | | OB 38 | | |
| | | | VB 38 | 12.57×4.00 | Van Damme-Baesrode |
| 116 | 1939 | DE BOOZE BISON | VC 180 | 10.33×3.57 | De Klerk |
| 446 | 1940 | VROUWE PATRICIA | | 8.60× | Hitters-Den Bosch |



ALADDIN
 CELINA
 DEN OESCHAART
 EMILIA
 HALVE MAEN
 ORCA-AMELIA PRUDENT
 PIJP TOEBACK-MARIJP
 SWARTE PAEREL
 LA GAFFE - 7 maal
 nagebouwd door Sondij

Lijnetekeningen van de hoogaars Jetty. Verbouwd naar ontwerp van H. Kerksken Hzn. Afm. 13,90 × 10,70 × 4,40 × 0,90 m.

Een van de verhalen, die Van Loon op zijn best tonen, is wel dat van de grote zeilwedstrijd, de wedstrijd van Hendrik Willem zoals ze 'm hier nog noemen. Frits Philips had achter op de markt ook een huis en was de beste vrienden met Hendrik Willem. Je zag ze dikwijls samen door Veere stekkeren en elke keer weer werden ze naar de haven getrokken. Daar lagen nog de echte hoogaarzen, de geur van hout, eerlijke schepen met donkere zeilen, prachtige tinten en altijd aan dek de vissers met hun donkerblauwe kleren. Philips en Van Loon zagen dat dag voor dag en plotseling wisten ze het: „Die garnalenvloot moest in zijn geheel een zeilrace houden.” Ze spraken er met de vissers over. Er kwam geen reglement, alleen een comité waar ook de vissers zelf inzaten. In die tijd, er waren echt wel mensen die het niet zo ontzettend breed hadden, was een geldprijs echt wel heel wat en Frits en Hendrik Willem zorgden dat er voor elke deelnemer, van de eerste tot de laatste, wat te verdienen viel. Goed. Het aantal zeilen deed er helemaal niet toe en ieder moest maar weten hoe hij voer.

Achter de Campveersche Toren werd

Hoogaarzen in de wedstrijd. Wellicht een opname van de legendarische race georganiseerd door Hendrik Willem van Loon?



een groot touw gespannen. Hendrik Willem stond met zijn gevolg op het platte dak van de Campveersche Toren en toen het touw viel gingen de schuiten weg. Een lange rij ruige gelukzoekers, zonder enige wedstrijdervaring, op weg naar de hoofdprijs. Ze moesten zeilen naar de duinen van Vrouwenpolder en dan terug naar de Veerse haven. Voor de zekerheid hadden de heren organisatoren bij de duinen maar een schuif voor anker gelegd. Die moesten ze ronden. En Hendrik Willem stond daar op het platte dak en had de dag van zijn leven. Hij filmde alles.

Voor het oog scheen alles zo prachtig

Admiraalzeilende hoogaarzen voor Willemstad. De VC 180 is „De Booze Bizon” en de VC 189 is „Den Oeschart” een ontwerp van De Graaf dat in 1966 op de werf van Van Gorse werd gebouwd. De afmetingen zijn 10,49 × 3,35 m.

geregeld en . . . toen kwamen er drie schepen tegelijk bij de haven aan. Ieder dacht aan de grote prijs en niemand wou wijken. Geen centimeter plaats werd er gemaakt en krakend schoot het stelletje de haven in. De boegspriet van de een stak door het zeil van de ander, maar de aankomst was gefilmd en dat sloot elke discussie uit!

Frits Philips die naast het Roomse kerkje schuin tegenover het stadhuis woonde zei na afloop: „ik betaal de brokken” en toen was er plotseling geen enkele visser die tijdens de race geen brokken had gemaakt. Het was een dag met heel veel plezier voor iedereen. Waar het publiek vandaan kwam is maar moeilijk te raden. De grootste pretmaker stond echter boven op de toren en filmde. Boze tongen beweren dat hij dat filmpje later in Amerika voor een aanzienlijk hoger bedrag heeft verkocht dan er in de prijzen was gaan zitten.

Het zal de lezer van bovenstaande regels duidelijk zijn dat de liefde op het eerste gezicht van die bewuste Zondagavond in juni '58 voor ons een stevig standhoudende en erg langdurige liefde is gebleken.