

Liefdesleed

Krijgt Zeeland een eigen provinciejacht?

Wanneer u vorig jaar de S.d.Z. hebt gelezen heeft u van onze liefdes en ook van de gevolgen daarvan kennis kunnen nemen.

Die vertelsels zouden mogelijk de schijn kunnen wekken dat hier, in de zuidwesthoek van het land, de gang van zaken als koek en ei en rozegeur en maneschijn gezien zouden kunnen worden. Maar... Zeeuwen zouden daarop stellig reageren met: „das geen waar eeh!” Vandaar dat ik u wat de volledigheid betreft, maar ook eerlijkheidshalve, moet berichten over die keerzijde.

Tekst: Bernard van Gils

Op mijn opmerking dat in het noorden onze hoogaars veelal als tjalk - aakje - skûtsje - of zelfs als botter werd betiteld heb ik van anderen gehoord dat ze soortgelijke ervaringen hebben. Sterker nog. Toen ik bij een rondleiding door het stadje Tholen met een groep meeliép, terwijl het stadhuis werd bezocht en we een fraai model van een hoogaars aan het bekijken waren, werd daarbij als uitleg gegeven: „en dat is nu een typische Thoolse botter”. Dat gebeurde nog wel op steenworpafstand van de werf Van Duivendijk waar zowat alle Thoolse hoogaarzen vandaan zijn gekomen.

Hoeveel hoogaarzen en andere schepen van Zeeuws origine er als beroepsschepen in totaal zijn geweest is niet meer te achterhalen. Het zal bij gissingen blijven. Op de Zuiderzee zijn er zo - in de jaren 1900-1920 - vermoedelijk zo'n dikke duizend bidders geweest. En dat dan naast schokkers, kwakken en bonsen. Het verhaal gaat dat bij de kroning van Koningin Wilhelmina in 1898 er 1300 gepavooiseerde vissersschepen op het Buiten IJ lagen.

Hoogaarzen waren er in Zeeland zeker minder. Zo'n zevenhonderd lijkt een redelijke taxatie. Maar in de loop der

jaren, vanaf 1600, zijn er stellig veel meer geweest. Dit type is haast wel zeker de oudste platbodem. Aan het eind van de zestiende eeuw bestonden ze in ieder geval al. Vermoedelijk waren ze toen kleiner en werden ze hoofdzakelijk toegepast voor transport, veelal op de Maas.

In de havens van Antwerpen lagen iedere dag opnieuw rijen dik hoogaarzen die verse vis, maar ook goederen, naar die stad hadden gebracht. Mogelijk minder bekend is dat op diezelfde wijze ook Brussel verzorgd werd.

In de jaren tot 1930 waren daar altijd wel tientallen hoogaarzen te vinden die verse vis en vooral (mosselen) aanvoerden. Ook voor het transport van en naar Rotterdam bestonden dergelijke diensten die met hoogaarzen werden uitgevoerd.

Er bestaan nog maar twee hoogaarzen in de oorspronkelijke staat als vissersschip: de YE 36 en de ARM 17, de laatste nu varend onder de naam Vrouwe Alize.

Alle nu nog bestaande houten schepen van dit type zijn als plezierjacht in gebruik. Enkele zijn als jacht gebouwd, waarvan een klein aantal in staal, zo wat vier à vijf. Maar tussen 1945 en 1980 zijn er ongeveer vijftig stalen hoogaarzen van stapel gelopen, waarvan vele in een verkleinde en gewijzigde vorm.

In 1940 lagen er naast andere ronde platbodemjachten alleen al in de jachthaven van Antwerpen zo'n twintig houten hoogaarzen. Na de oorlog zijn er nog acht gebouwd. Maar alles bij elkaar zijn er nu nog maar nauwelijks vierentwintig over, waarvan een veel te groot deel - heel voorzichtig gezegd - in niet zo beste toestand verkeert.

Het verdere bestand van originele houten Zeeuwse schepen is: 5 hengsten - 3 Lemmer hengsten - 1 Filippiense schouw - 1 Thoolse schouw en 1 Zeeuwse poon, waarover de discussie nog gaande is of dit nu wel een poon

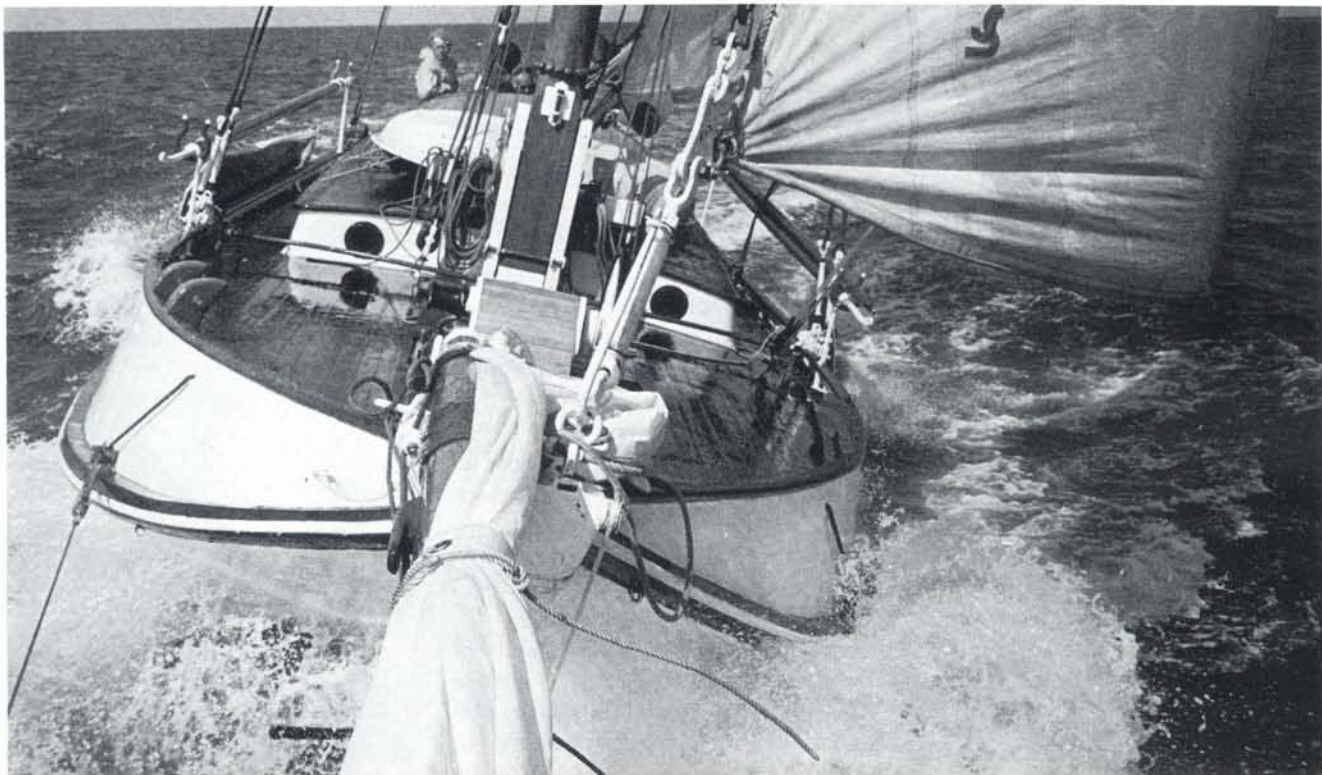


De BRU 24. Gebouwd bij Stam Lekkerland - 1920.

dan wel een Zeeuwse boeier is. Voorts bestaan er nog drie stalen poonen, alle rond de eeuwwisseling gebouwd. De pleit en de knots zijn er helemaal niet meer. En als de Vlaamse schilder Maurice Seegers ze niet zo perfect had vastgelegd zouden we nu vermoedelijk niet eens meer weten hoe ze er hebben uitgezien.

De visserij rond de Zuiderzee was stellig belangrijker en omvangrijker dan in Zeeland. Maar Zeeland was zeker indertijd een forse tweede.

Wanneer we de historie willen herbeleven hebben we daartoe musea. Enkhuizen geeft een bijzonder fraai beeld van wat zich rond de Zuiderzee heeft afgespeeld. Maar wanneer we meer willen weten van wat er in en om de Scheldedelta is gebeurd moeten we



„De Turc“ op zee voor Schouwen.

stroomopwaarts. En komen dan als Nederlanders in het „buitenland“ terecht. Het Antwerpse Scheepvaartmuseum „Het Steen“ heeft wat dit betreft het meeste te bieden. In de zuidwesthoek van het land kunnen we ons, wat de musea betreft, uiteraard niet meten met Amsterdam en Rotterdam. Maar een vergelijking van Vlissingen en Zierikzee met Sneek en Groningen zou toch mogelijk moeten zijn om daarbij dan Enkhuizen maar buiten beschouwing te laten. Overigens met alle waardering voor wat in Zierikzee en Vlissingen toch is bereikt.

Trouwens het scheepvaartmuseum van Enkhuizen heeft indertijd nog wel een hoogaars en ook nog een Zeeuws-Vlaamse hengst in bezit gehad. Maar die zijn beide als vreemde eenden in de bijt afgevoerd en gesloopt. Ook de fraaie hoogaars de „Groene Wolf“, vermoedelijk van de indertijd zo beroemde werf Stam is daar aangeboden, niet geaccepteerd, en ook maar gesloopt.

In Baasrode - in België - nog een heel eind verder stroomopwaarts dan Antwerpen is men doende de oude „Anne Marie“, in 1897 gebouwd bij de Klerk

in Kruispolder, weer op te knappen. Maar dat kleine, heel aardige museum, dat in het voormalige huis van de scheepsbouwer Van Damme is gevestigd komt in de folder met ruim dertig scheepvaartmusea in Nederland en België - heel wonderlijk - niet voor.

In de Belgische gemeente Boekhoute staat, midden in het plaatsje, de in Nederland bij Verras in de Paal gebouwde hengst de „Bou 8“, ten aanschouwe van iedere voorbijganger, keurig opgekapt en verzorgd.

Op de laatste Hiswa was een uitvoerige presentatie van de provincie Zee-

„De Groene Wolf“ bestaat niet meer.



land. Goed van ontwerp, aardig, charmant en plezierig gebracht. In één woord prima. Het had er alle schijn van dat Zeeland overstag was gegaan. De hoogaars „Triton” werd er gerestaureerd. Het jaar daarvoor was Friesland gastprovincie en stond hun prachtige statenjacht „Friso”, in 1894 gebouwd door de zo beroemde scheepsbouwer Eeltje Holtrop van der Zee, daar in al haar pracht en praal te glanzen. Na afloop van die laatste Hiswa is de idee geboren om in de provincie Zeeland ook iets soortgelijks voor elkaar te krijgen. Hoog tijd - zelfs de allerhoogste tijd - voor het te laat is. Want als het nog even zo doorgaat zal er geen originele hengst of hoogaars meer bestaan.

Want er is een droeve lijst.

De **MARIEKE** en de **REIGER** beide beroemde schepen van de indertijd zo befaamde Hugo van Kuyck zijn verloren gegaan.

De **ZEEUW**, in opdracht van de Vlaamse schilder Constant Permeke gebouwd, is verloren gegaan.

De **GIER** van de Antwerpse familie De Meulemeester is opgestoot.

De **VROUWE ALICE** van de familie Groeninx van Zoelen is ook verloren gegaan.

De **FLO** indertijd eigendom van de voorzitter van de R.Y.C.B. is bij de watersnoodramp in Lillo over de dijk geworpen en gebroken.

De **ANNA** van de werf Stam is opgestoot kort bij Dordrecht.

De **CARO** van de politicus Jaap Burger is tijdens een storm op de pier van Scheveningen geworpen en verloren gegaan.

De **GROENE WOLF**, vermoedelijk ook van de werf Stam, is gesloopt.

De **VUILBAARD** een schip van Van Duivendijk is op een betonblok gelopen, open gespleten en reddeloos verloren gegaan.

De **TH 64**, de Duivendijk hoogaars waar het boek van Van Beylen over handelt, is verbrand.

Ook de hengst de **PAX** is verbrand.

De **THISTLE III**, de grootste hoogaars die er ooit is geweest, indertijd eigendom van de Antwerpse redersfamilie Murdoch, ligt gedumpt in de Oude

Houthaven van Amsterdam naast de Charlotte Rhodes.

De **HORNET** de laatste hoogaars van de werf Meerman is door totale verwaarlozing verloren gegaan.

De **CECILIA** van de werf Van Duivendijk is naar Amerika gegaan. Er is niets meer van bekend.

De **TENACE** is naar Poole in Engeland gegaan, ook niets meer van bekend.

De **DOLFIJN** ligt in desolate toestand op het Kromhout onder de vogeltjesuitwerpselen.

Wanneer we de houtbouwwerven, zoals ze in de voorlaatste S.d.Z. worden genoemd eens op een rijtje zetten, blijkt, dat er in het noorden zo rond de

De hengst CLN 1 „De Jonge Joseph”. Gebouwd bij De Klerk - Hontenisse in 1903.

dertig zijn terwijl in het zuiden, nu ook de werf Meerman in Arnemuiden heeft opgehouden te bestaan, er zegge en schrijven één is die Van Duivendijk in Tholen.

Ook op andere terreinen van het culturele erfgoed blijkt Zeeland een buitenbeentje te zijn. Immers kort na de oorlog werd Zeeland en vooral Middelburg snel en wonderlijk fraai hersteld en prachtig gerestaureerd. Maar nu moeten we vaststellen, dat slopershamers na eindeloos geharrewar het prachtige Van Dishoeck-huis verwoestten. Over het maritieme verleden maakt men zich nog minder zorgen.

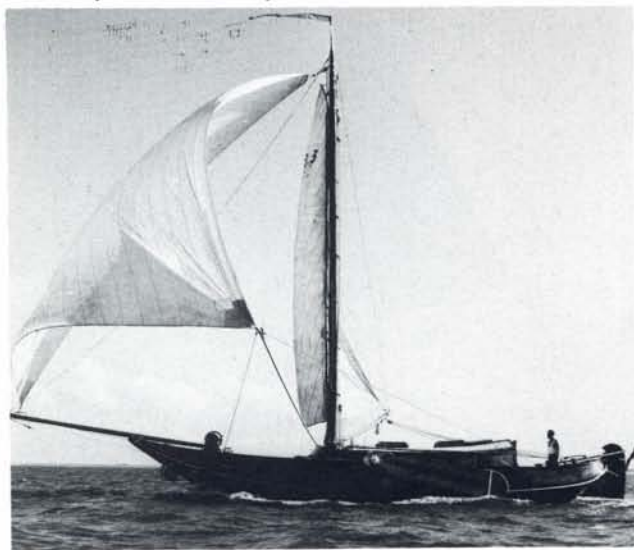
Nu toch de zeevaartschool uit Vlissingen gaat verdwijnen heeft men er ook meteen het ramschip „De Schorpioen” maar weggestuurd. Gelukkig denkt Middelburg daar anders over.



Fries stempel op Stichting Stamboek

Op de Stichting Stamboek Ronde- en Platbodemjachten rust gedurende haar meer dan dertigjarige bestaan een zeer nadrukkelijk Fries stempel. De vereniging is weliswaar in Friesland ontstaan en vandaar uitgegroeid. Maar de samenstelling van het bestuur bestaat nog steeds in hoofdzaak uit Friese representaties en voor zover bekend, heeft nimmer een zuiderling in het bestuur gezeten, of is er ooit enige zuidelijke groepering vertegenwoordigd. De publikaties van de Stichting bevatten nagenoeg uitsluitend schepen en werven uit het noorden met een sterke nadruk op Friesland (tot nog toe). Terwijl van de andere kant de reünies van Veere - 1963 - Zierikzee - 1972 - 1986 - en ook die van Antwerpen als grote successen te zien zijn. Het moet worden erkend dat, wanneer de Friezen in deze het voortouw niet hadden genomen, er veel kans zou zijn dat er helemaal niets van de grond was gekomen. In Zeeland zijn nauwelijks meer houten hoogaarzen en hengsten te vinden. En zo er al te vinden zijn, dan zijn er toch altijd nog een groter aantal rond het IJsselmeer. Zelfs in Friesland zijn meer en belangrijker Zeeuwse schepen te vinden dan daar waar ze eigenlijk thuis horen. De vereniging Botterbehoud ziet kans nog zo'n 60 à 70 Zuiderzeebotters in

De „Jetty“. Gebouwd bij De Klerk in 1913.



originele staat als vissersschip in de vaart te houden. Daar tegenover staan, zoals al eerder opgemerkt, twee Zeeuwse hoogaarzen.

In Spakenburg, waar de haven vol oude vissersschepen ligt is op de werf Nieuwboer pas een gloednieuwe botter te water gelaten.

Zelfs in Overijssel heeft men kans gezien weer een Enterse zomp, een schip dat totaal was uitgestorven, weer te doen herleven. Er is daar een totaal nieuw schip gebouwd naar oude opmetingen.

Fantastisch is wat er in Lelystad gebeurt, waar een oud V.O.C.-schip, de Batavia, helemaal uit originele materialen weer wordt herbouwd.

In Friesland de provincie die de „Friso" in bezit heeft, heeft vrijwel iedere stad die zichzelf respecteert een skûtsje in eigendom om er spectaculaire wedstrijden mee te kunnen varen. In Zeeland zijn zulke zaken indertijd ook gebeurd. Toen zijn er ook wedstrijden door vissers met hoogaarzen gevaren.

Op de Schelde tussen Antwerpen en Bath werden vóór 1850 al wedstrijden met platbodemjachten gehouden. In Friesland zijn er ook skûtsjes in bezit van grote bedrijven. Dat is ook het geval met Zeeuwse schepen, maar niet in Zeeland. Het Aannemersbedrijf Bos Kalis heeft de hoogaars „Geertui" in bezit en Sigma Coatings, Uit-

hoorn heeft als representatieschip de Zeeuwse poon „De Dankbaarheid".

Het is opvallend vast te moeten stellen dat men in Zeeland voor star opgestelde voorzieningen in het water en langs de oevers uitzonderlijk veel over heeft. Het betreft zowel voorzieningen uit het oogpunt van veiligheid alsook voor recreatieve doeleinden. Genoemde financiën zijn zelfs tot een onafzienbare miljardenstroom opgelopen. Daar tegenover blijkt dat voor het esthetisch hoogwaardige, horizonverfraaiende, milieuvriendelijke, elegant beweeglijke, oude drijvende Zeeuwse cultuurgoed tot nog toe vrijwel geen cent over is, en dat dit geheel aan particulier initiatief wordt overgelaten. Maar dat laatste is helaas in deze tijd niet ten volle meer mogelijk.

Het is dan ook te hopen dat ook in Zeeland de Provinciale Overheid zich meer zal inspannen om zoveel mogelijk van het maritieme erfgoed te conserveren en te bewaren. Voorts willen we de wens uitspreken dat de leeuw, die in het Zeeuwse wapen als zinnebeeld uit de golven oprijst als ook de daarbij behorende zo markante leuze „Luctor et Emergo" mogen zegevieren boven de nu zo ingeprente en te pas en te onpas toegepaste slagzin „ons Zeeuwen ben zuunig eeh".

Foto's Bern. v. Gils

De Coene Haen als admiraalschip. Gebouwd in 1946 bij Verras in De Paal.

