



# Bart Vermeer: “Ik ben 150 jaar te laat geboren”

**Tekst: TheoKampa@kampai.nl**

“Ik kan me verschrikkelijk ergeren aan de ontwikkelingen van deze tijd. Dat het allemaal zo hard en zo snel moet. We hollen bijna harder dan de lucht bij ons naar binnen kan. We lopen onszelf aan alle kanten voorbij. En ik merk dat ik mezelf daar soms door laat meeslepen. Bewust heb ik de computer buiten de deur gehouden. En overdag moet ik gewoon mijn handen vuil maken en niet steeds gestoord worden door een mobieltje. Wij doen niet zo maar onbezonnen stappen omdat het vernieuwende veel beter zou zijn.” Bart Vermeer, de integere, volstrekt toegewijde vraagbaak en denktank voor wie iets goeds met een oud schip wil doen, vertelt over zijn werk: de restauraties van oude schepen.

## **Waar en van wie heb je het vak geleerd?**

“Ik heb een jaar bij Cees Dekker op de *Bruinvis* gewoond. Op de werf van Bocxe in Ter Aar waar Cees zijn schip restaureerde, leerde ik met hem allerlei dingen met mijn handen te doen. Het was een kwestie van kijken en doen. Soms mis ik weleens de basis. Ik heb eigenlijk te lang op school doorgebracht. Op de HTS leerde je de theorie, maar daar heb ik later weinig gebruik van gemaakt. Ik vind rekenen eigenlijk zonde van mijn tijd.”

## **Je tekende toch schepen voor o.a. de boeken *Scheepstypologieën* en *Schepen die blijven*?**

“Met tekenen is het begonnen. Als klein ventje won ik al een tekenwedstrijd van de Donald Duck en kocht van het geld een modelzeilbootje. Ik ben naar de HTS gegaan om daar beter bootjes te leren tekenen. Er werd daar nog handmatig getekend, maar wat ze daar op papier zetten, had niets met mijn interesse te maken. Intens triest vond ik het, dat in korte tijd coasters, schepen met een mooie vorm, verminkt werden tot schepen met afgehakte konten met hoge stuurhuizen.”

We zitten in de roef op het schip waar wordt gewoond. Vanuit het ene raam is er zicht op industrieterrein De Zaag. Het andere biedt een romantisch uitzicht op een eilandje vol met vogels. Gedrevener dan Bart Vermeer kun je niet over het restaureren van oude schepen spreken. “Ik moet je eerlijk zeggen dat het af en toe weleens een beetje boven me uit stijgt en dan denk ik: is er nog leven na al die schepen?”

## **Wanneer komt het woord *restaureren* in beeld?**

“Poeh, poeh, daar kun je diepgaande filosofieën op los laten. Wanneer ik nu kijk naar de *Annijje*, de Hasselteraak van het Maritiem Museum in Rotterdam, dan is dat schip gerestaureerd zoals het oorspronkelijk was. Daar is niets aan toegevoegd. Ik ben destijds door het museum gevraagd puur het tekenwerk voor het schip te doen. En daar ook de bestekken aan toe te voegen, die vervolgens door een derde zouden worden uitgevoerd. In de praktijk ging het anders. Ik werkte drie dagen in het museum en de andere twee dagen kreeg ik mijn eigen tekeningen weer in handen om het werk zelf uit te voeren. In 1988 hebben Henk Dessens, John Springer en ik het boek *Scheepsrestauratie* gemaakt, waarin het werk over de *Annijje* wordt beschreven. Het schip is in 1908 gebouwd voor de turfvaart en is in 1986-1987 geheel gerestaureerd voor en door het museum. Het leuke is dat wij in 1987 op oorspronkelijke wijze, onder zeil, met turf hebben gevaren vanuit een evenement in Meppel.”

## Wanneer ben je zelfstandig gaan werken en wat was je eerste project voor derden?

"In 1980 ben ik voor mezelf gaan werken en mijn eerste klus was het restaureren van de 23 meter lange tjalk *Zeldenrust*. Het schip was gebouwd in 1914, dus nog een jong schip, en had tot 1976 met zand en grind hier in de buurt gevaren. Het schip was aangekocht door de Van Waning stichting om het niet verloren te laten gaan. Drie winters had ik nodig om het casco in orde te maken. "s Zomers werkte ik er niet aan omdat we in die periode charterden. Gelijktijdig heb ik zwaarden en rondhouten gemaakt en het achteronder opgeknapt. Toen ik het schip op 1 mei 1985 opleverde, was het geheel teruggebracht in de oorspronkelijke staat. Allen was er nu ook een kuip onder de luiken voor het varen met gasten."

## Je absolute meesterwerk is natuurlijk de restauratie van de stevenaak *Helena*, die als kansloos wrak nu weer in de vaart is.

Hij lacht weemoedig: "Een wrak is nooit kansloos. Wanneer je vanuit niets iets nieuws kunt bouwen, kun je van een wrak ook altijd wat maken. Wat je van een wrak nog hebt is de vorm. Wanneer je de reparaties van vroege aanvaringen van de *Helena* buiten beschouwing laat, hebben we eenderde van het casco helemaal gestript en nieuw gemaakt. Wij hadden een voordeel van het feit dat door de vele aanvaringen aan stuurboord het grootste stuk al met staal was geklonken, overigens lelijk gedaan. Dat hebben we recht kunnen breien. Aan bakboord zaten nog de originele ijzeren platen, het zogehete puddelijzer, dat was zo slecht dat we daar geen stuk in kon zetten, dat viel er gewoon uit".

## Hoe is het eigenlijk begonnen met de *Helena*?

"In 1979 fietste ik regelmatig naar mijn ouders in Den Haag. De *Helena* lag in de Laakhaven, zag er hopeloos uit, maar als ik naar de vorm van het casco keek, genoot ik. Zo bijzonder was ze. De eigenaar, een sloper, vroeg er 2000 gulden voor. Ik had bijna mijn *Nieuwe Zorg* onder zeil en bezat op dat moment geen cent. In 1984 vond ik het schip echter weer terug. Ik vond het een stuk Zuid-Hollands erfgoed dat verloren dreigde te gaan. Het Maritiem Museum, waar ik toen werkte, probeerde ik te interesseren voor het schip. Dat mislukte. Niemand zag er iets in en voor de charter vond iedereen het schip te rot.

In 1989 heb ik het schip zelf gekocht voor de prijs, schrik niet, van f 28.500,-. Er was wel wat aan gedaan en er stond een motor in. Ik dacht, ach het geld vergeet ik wel weer. Mijn idee was puur het casco te redden en dan maar kijken

hoe ver ik ermee zou komen. Acht jaar ben ik bezig geweest."

## Welke moeilijkheden kwam je tegen waar je niet op gerekend had?

"De hopeloze lasbaarheid van het schip. Het was echt niet of nauwelijks lasbaar. Alles moest geklonken worden. Ik had op voorhand niet het idee om zoveel te klinken, omdat je voor klinken meerdere mensen nodig hebt. We zijn gestopt met het tellen van de klinknagels die we hebben gebruikt, maar achteraf schat ik dat het er meer dan 15.000 moeten zijn geweest. Heel zwaar is het klinken boven je hoofd. Ik deed het met lucht en ik begrijp nog niet hoe die mannetjes het 100 jaar geleden met een hamer konden."

## Hoe is het verder gegaan?

"Ik ontdekte dat een dergelijke klus te groot is voor een mannetje alleen. Bij het vertrek van de *Oosterschelde* voor de wereldreis, kwam Pieter Blussé van Oud-Alblas naar me toe en zei: 'Hoe gaat het nou? Tijd voor een stichting?' Ik heb gezegd dat, wanneer ik de onkosten eruit heb, ik akkoord zou gaan. Het was onzin om er aan te verdienen. Het ging om het behoud van het schip. Ook kreeg ik de toezegging dat ik als projectleider de klus zou afmaken."

## Wat stond je eigenlijk precies voor ogen?

"Ik heb het schip gekocht nadat ik bij het Maritiem Museum had gewerkt. Op die werkplek ben ik gevormd. In het museum had ik de opdracht museale resultaten neer te leggen. Daarom had ik de eis voor mezelf dat het schip perfect en compromisloos moest worden gerestaureerd. Een onberekenbare factor waren de mensen. Hout en staal kun je vormen. Als mensen teveel kneedbaar zijn, heb je er niet veel aan. Bij een dergelijk project moet je mensen om je heen hebben die zich willen inleven. Ik haalde er goede, maar buitengewone eigenwijze lieden bij. Jongens die

## Overzicht van de restauraties en werkzaamheden van Bart Vermeer in de afgelopen 30 jaar

Lid Werkgroep Tuigerij en Documentatie van de Landelijke Vereniging tot Behoud van Historische Bedrijfsvaartuigen

1976/80 Biesbosch aak *Nieuwe Zorg*, 1906 onder zeil gebracht en opgeknapt

1981/85 Paviljoenschuit *Zeldenrust*, 1914

1985/87 Vloot Maritiem Museum Rotterdam, w.o. Hasselteraak *Annijje*, 1908, 100% restauratie

1989/96 Heckschiff *Käthe*, 1914

1990/98 Friese Maatkast *Ideaal*, 1926

1990/98 Schoener *Zaca a te Moana*, 1991

1990/03 Stevenaak *Helena*, 1875

1994/heden Klipperaak *Vagabond*, 1909

1994/96 Hagenaar *Walravina*, 1907

1999/heden Stevenklipper *Hugo Grotius*, 1883

2003/04 Statenjacht *Utrecht*, replica 1746/2004

2003/06 Zuid-Hollands tjalkje *de Vrouwe Cornelia*, 1895

2006 Zuid-Hollandse Paviljoentjalk *Schiedam*, 1887, met zoon Martijn

Circa 40 tuigplannen en verbouwingstekeningen, diverse schepen

Medewerking aan uitgaven, zoals Scheepsrestauratie

*Annijje*, Scheepstypologieën, Schepen die blijven, Schetsboek *Nooit Volmaecht*

al jaren zelfstandig werkten. Het is niet simpel om zulke jongens de standaard op te leggen die voor jezelf hebt vastgesteld. Op een gegeven moment wil iedereen zijn zeggenschap. Dan zegt iemand: 'Joh, kom op, hallo..., ik vind het goed genoeg'. Eén van mijn reacties was: 'Moet je eens kijken hoe ze dat in 1875 hebben gemaakt, dat gaan wij toch niet minder doen?' Mijn vasthoudendheid om

**Foto links: Bart en Kee Vermeer.**

*Foto Theo Kampa.*

**Foto onder: De *Helena* met de grote mast in Rijnstand.** *Foto Rederij Oosterschelde.*





De 100 jarige Biesboschaak Nieuwe Zorg, geheel gerestaureerd. Foto Janneke Bos.

toch het doel te bereiken, gaf soms wel hevig botsingen. Ja, ik ben duidelijk geen persooneelsbegeleider."

#### **Wat vind je een goede eigenschap van jezelf?**

"Het vasthouden en niet loslaten van een klus en doorgaan tot ik bereik wat ik voor ogen heb. Niet blind je doel willen bereiken. Ik vind dat als je aan iets begonnen bent, je niet voor de minste en geringste tegenslag de boel moet laten schieten. Het resultaat ligt vast. Een klant mag klagen dat ik er te lang over doe, maar mag nooit klagen over wat ik voor hem heb gemaakt. Wanneer het niet goed is, doe ik het opnieuw. Ik geef liever iets toe zodat het eindresultaat goed is, want daar heb ik aan het einde van de rit de voldoening van."

#### **Hoe ging het restaureren van de Helena met alle nieuwe regels?**

"We hebben met de *Helena* aangetoond dat de absolute top in restauratie is te combineren met regelgeving. Je moet alleen niet vragen wat het gekost heeft. Wij zijn de dupe geworden van het feit dat alle regels en wetswijzigingen plaatsvonden op het moment dat wij het project hadden begroot en opgestart en daardoor liepen we er helemaal mee in de klem. Als je ziet wat een poespas dat is en hoe onze overheid langs elkaar heen werkt. Daar wil ik niet meer aan denken. De *Helena* heeft een onthefing gekregen voor de gangboordbreedte, maar tegelijkertijd is er heel duidelijk van hogerhand gesteld dat de *Helena* niet als voorbeeld mag gelden voor de hele vloot. Het zal per geval bekeken worden. Wanneer je de gangboorden

van een dergelijk schip moet aanpassen, kun je beter met de hele restauratie stoppen."

#### **Hoe noem je jezelf: scheepsbouwer of restaurateur?**

"Er zijn van die periodes dat ik mezelf afvraag wat ik ben. Het heeft met name te maken met waar ik mee bezig ben. Het resultaat van mijn werk telt; de weg er naartoe en de naam die je daar aan wilt geven, vind ik niet zo belangrijk. Je kunt me geen ondernemer noemen, want dan deed ik het anders. Mijn vader was kunstenaar, daar voel ik me nog het meest mee verwant. Toch, wanneer het over constructies gaat, kan ik best goed meekomen. De scheepsbouwers van weleer waren allemaal kunstenaars. Overal was aandacht voor vormgeving. Van het meest simpele werd nog iets moois gemaakt. Langzaam is dat verwaterd. Tegenwoordig kunnen we prachtige dingen met machines maken. Neem maar eens een kijkje in de dure schepen, prachtig, fantastisch. Maar wanneer je kijkt naar het puur ambachtelijke, dan is dat traject verlaten."

#### **Had je liever in een andere tijd geleefd?**

"Ik denk dat als ik 150 jaar geleden was geboren, ik misschien wel scheepsbouwer was geworden. Het werk wat ik nu doe, had ik toen ook gedaan. Iemand bestelde een schip om zijn brood mee te verdienen. Daar maakte je het voor en je bouwde iets waarbij je snel en degelijk werkte, maar je lette er ook op dat het iets fraais werd. Het was puur ambachtelijk. Je stond met je handen te werken en dat heel direct bewerken van de materie heeft mijn grote interesse. Ik romantiseer het niet, want ik doe het zo iedere dag. Zelfs nu in 2006. Ik heb deze weg gekozen en ben te allen tijde bereid

financieel in te leveren als ik hier wel aan vast kan houden. Wanneer ik morgen in zo'n hele mooie werkplaats, bijna laboratorium, moet werken, raak ik het gevoel met de materie kwijt. Natuurlijk kan ik niet werken op de manier als in 1850, dan verdien ik geen droog brood. Mijn dagelijkse zorg is: hoe houd ik het evenwicht tussen het plezier in het werk en alles wat mij van buiten wordt opgedrongen."

#### **Ken je het gevoel van voldoening?**

"Ja, zeker. Ik kan rustig gaan zitten kijken naar een klus waar ik mee bezig ben en kijk of het groeit zoals ik het wil. Dat is meer het kunstenaar zijn dan sec de maatvoering volgen. Het project moet groeien. Vooral met staal kun je werken of je aan het boetseren bent. Je kunt er zoveel kanten mee uit. Dat groeit onder je handen en ogen en niet onder het meetlint."

#### **Wat vond je het mooiste project?**

"Het zou niet eerlijk zijn te zeggen dat het de *Helena* was. Het is een prachtig resultaat, maar de weg er naartoe is zo zwaar geweest dat het als project niet het mooiste is geweest. Het werken voor Nellie en Edu van der Velde met hun 22 meter lange Hagenaar *Walravina* springt er wat dat betreft uit. Ik heb hun schip getuigd; er leuke dingen aan gedaan. Ze zeiden: 'We hebben gespaard en krijgen de indruk dat jij iets heel moois kunt maken en daarvoor willen we je de ruimte geven'. Zij hebben na oplevering hun tevredenheid getoond. Daar geniet ik intens van."

#### **De koningin is toch ook tevreden over je, je bent nu Ridder Bart?**

"Als je geen waardering krijgt voor wat je doet, gaat dat aan je vreten. Je voelt je niet echt tevreden wanneer je voor iemand alleen maar het middel bent om zijn doel te bereiken. Iedereen heeft op zijn tijd een schouderklopje nodig. Een lintje hoef ik daar niet voor te krijgen. Eigenlijk hadden minstens twintig andere mensen met mij ook een lintje moeten krijgen. Zo werkt het niet, dus heb ik het aangenomen en daarbij onderstreept dat het waardering is voor inzet van velen, en dat komt op deze manier wel even voor het voetlicht!"

#### **Heb je nog iets wat je de lezer graag wilt meegeven?**

"Ik hecht veel waarde aan het overdragen van kennis en vaardigheden. De laatste paar jaar bieden vooral grotere projecten de mogelijkheid om ook jongeren inzicht bij te brengen in de restauratie van schepen, zodanig dat ze bruikbaar blijven en zonder de historie te veel geweld aan te doen."