



# Hoogaars *Seepaerd* wordt gered

Op de scheepswerf van C.A. Meerman in Arnemuiden werd in 1941 de hoogaars *Seepaerd* gebouwd. Nu wordt het schip op dezelfde plek gerestaureerd door Cees Droste, met hulp van vrijwilligers. Cees was in 2014 al met de restauratie begonnen in zijn woonplaats Baarland, maar de huidige plek is historisch helemaal verantwoord! Tekst **Wim de Bruijn**, met dank aan Peter Hamer Foto's Theo Kampa, Evert Bruinekool, e.a.

Jules van Beylen publiceerde in 1993 het boek *De Hoogaars en de visserij van Arnemuiden*. Het is een lijkig standaardwerk van 380 pagina's waar hij jaren aan had gewerkt. Uiteraard wordt de werf van Meerman in Arnemuiden uitgebreid behandeld, omdat daar in de loop der jaren honderden hoogaarzen werden gebouwd. Van Beylen gaat in zijn boek niet verder dan hoogaarzen bij Meerman gebouwd tot 1902. Bij navraag blijkt dat er van de jaren erna geen bestekken en werfboeken ter beschikking waren. Maar dankzij een hele doos door de familie

Meerman in bruikleen overgedragen documenten hebben we nu een beeld van de schepen gebouwd in de periode daarna. Peter Hamer bestudeert momenteel de bestekken die Meerman maakte van de schepen die ze bouwden, zodat veel informatie geraadpleegd kan worden.

Jules van Beylen laat de geschiedenis van Meerman al beginnen in 1786 als de akte van aankoop in beeld komt. Cornelis Meerman, geboren in 1914, was de laatste werfbaas. Hij sloot de werf in 1986. Tot eind 2003 bleef hij eigenaar van de werf. Uiteindelijk koopt de

boven: Cees Droste geeft aanwijzingen aan twee vrijwilligers hoe ze een ligger pas moeten maken.

gemeente Middelburg de werf voor een euro met de verplichting dat de vervuilde grond wordt afgegraven, de gebouwen worden gerestaureerd, en het geheel als werf museum wordt opengesteld voor publiek. Er wordt een nieuw onderkomen gebouwd met een werkplaats voor gereedschap en houtbewerkingsmachines en een kantine. Ook wordt de wagenhelling gerestaureerd. Later volgde nog een helling met een slee om schepen met een kielbalk omhoog te trekken, zodat

getoond kan worden hoe schepen vroeger werden gehellingd. De Meermannen gooiden zelden wat weg en toen de werfdeuren in 2003, voor het eerst sinds 1986, weer open gingen lagen de 'schatten' uit vervlogen tijden te 'schitteren' onder vele jaren stof en spinrag. Heel oud gereedschap, zoals schaafjes met het jaartal 1743 erin gegutst, timmermanskisten, boren, avegaars, dissels, dommekrachten, je kan het zo gek niet bedenken of het lag er. Vrijwilligers hebben alles gefotografeerd, gedocumenteerd en schoongemaakt en nu kunnen bezoekers veel van deze oude gereedschappen en machines bewonderen.

### **Kleine hoogaarzen**

In zijn bovengenoemde boek gaat Van Beylen in een bijlage uitgebreid in op kleine open hoogaarzen met een spriettuig. Ze werden gebruikte voor de riviervisserij, veerdiensten, vrachtvervoer en pleziervaart. Hij verwijst voor een afbeelding naar een schilderij van P.J. Schotel (1808-1865) waarop een kleine hoogaars onder zeil is te zien. Hij schrijft ook



Vrijwilligers Sieb Keizer (rechts) en Henk Meijer (links) brengen met een zweihaak de hoek van een knie over op de ligger die er passend tegenaan moet komen.

dat de laatste uitbater van de werf een in 1878 gebouwd model van een kleine hoogaars in zijn bezit heeft, gebouwd door Adriaan Meerman die in die tijd de werf runde.

Aan de hand van opmetingen aan dit model en door hem gemaakte foto's tekende Jules van Beylen een reconstructieplan; zowel een lijnenplan als een inrichtingsplan met de nodige constructiedetails.

Het was Xander Ploegaert die in 2015 informatie over kleine hoogaarzen doorgaf aan Peter Hamer, bestuurslid van de werfstichting. Het ging over de PI 28 die ooit van zijn vader, schipper D'Hooge van Philippine, was geweest. Het was een open schuit, die werd gebruikt voor transport in de mosselpellerij. Het transport bestond uit vaten met mossels. Alle kleine hoogaarzen hadden in die tijd een bezaantuig, dus geen spriettuig meer.

De PI 28 was de enige kleine hoogaars met een motor, een T Ford van 20 pk. Volgens het register Zeeuwse vissersschepen was het een voormalige 'overzetboot', die in 1947 verkocht was 'uit de visserij'. Mogelijk is het schip daarna niet meer ingeschreven in het nieuwe register. Ploegaert vertelde ook dat de meeste kleine hoogaarzen bij De Klerk in de Kruispolder werden gebouwd. Er was toen nog een reparatiewerfje in Boekhoute en een werf Francken in Philippine. Ook op andere Zeeuwse werven werden natuurlijk hoogaarzen gebouwd, zoals bij Van Duivendijk op

Tholen, Meerman in Arnemuiden en Verras in Paal en later Walsoorden

### **Seepaerd**

Op de werf van C.A. Meerman werd in 1941 een kleine hoogaars op stapel gezet. Er was geen opdracht, dus werd het 'op de hoop', dat wil zeggen voor eigen risico, gebouwd om de eigen mensen aan het werk te houden. Het schip werd opgezet als een open hoogaars met een kot en een steekmast. In januari 1942 werd het schip verkocht aan de heer Tang van de werf "De Ster", aan het Moleneind in Kortenhoef (tegenwoordig jachtwerf en -haven "De Wijde Blik"). Onderdeel van de verkoop was dat het schip moest worden omgebouwd tot jacht, compleet met roef en bezaan tuig.

De ombouw wordt gerealiseerd door twee broers, Chris en Arnold Visser, die afkomstig waren uit Den Helder, maar naar Zeeland waren uitgeweken, omdat daar kennelijk meer te verdienen was. Bij toeval werden onlangs hun initialen, die ze hadden ingehakt in het schot van het achterhuisje, teruggevonden. Ook de datum 2 '42 was daarin vastgelegd. Vanwege de strenge winter kon het schip pas in de zomer van 1942 worden afgeleverd. Kennelijk was er meer belangstelling voor de hoogaars als scheepstype, want twee jaar later, in 1944, bestelt Tang nog een hoogaars bij Meerman, die pas in 1946 wordt afgeleverd. Waarschijnlijk werd het op de werf van Meerman toen minder en de gebroeders Visser beginnen in 1946 de "Zeehondenwerf" in Vlissingen (nu de stadsjachthaven).



### **HISTORISCHE WERF**

De gerestaureerde werf in Arnemuiden wordt gerund en geëxploiteerd door de Stichting Historische Scheepswerf C.A. Meerman en het is in feite een werkend museum. Alle werk wordt uitgevoerd door vrijwilligers van de Stichting, ook scheepseigenaren mogen zelf aan hun schip werken. Voor de herbouw van de steekhengst *Boreas* (zie SdZ 2015.5) werd Peter Schouten uit Kortenhoef voor langere tijd ingehuurd, zodat het schip - samen met vrijwilligers - vakkundig kon worden herbouwd. In het zomerseizoen (1 april tot 1 november) is de werf open voor bezoekers op woensdag en zaterdagmiddag van 1-5 uur, dan zijn ook de vrijwilligers aan het werk. Op andere dagen kan, voor een groep van minimaal 10 personen, een rondleiding worden aangevraagd.

Zie: [www.werfarnemuiden.nl](http://www.werfarnemuiden.nl)



links: De *Seepaerd* in aanbouw in 1941 op de werf van Meerman in Arnemuiden. Let op de krijtstreep op de bovenste gang in het achterschip. Daar moet nog worden gezaagd om de lijn van het berghout vloeiender te krijgen. De houten pennen die de huid met de spanten verbindt, moeten nog verder worden afgewerkt.

linksonder: *Seepaerd* in 1964 in Sloten. De zonen van de familie Looimeijer slapen in het tentje op de wal.

Zo stond de hoogaars *Seepaerd* in 2016 in Baarland achter het huis van Cees Droste. In de open lucht werken was niet ideaal. Bij regen moest alles worden afgedekt om door te kunnen gaan.



zeilwerk gemaakt en met stalen knieën aan de nog goede spanten vastgezet. Ook werd een nieuwe eiken mastkoker, iets dunner dan de oude, aangebracht. In eigen beheer werden nog talloze details gerestaureerd en opgeknapt. Nadat de motor het had begeven werd een nieuwe geplaatst.

Na drie jaar avonturen en geweldige vakanties werd het schip te klein voor de familie van vijf. Het schip werd verkocht. Tot 1964 stond het schip vanwege het scherpe achterschip in de SSRP-schepenlijst te boek als pluut. Desondanks achtte Fred Spits, toenmalig secretaris van het Stamboek, het toch het meest waarschijnlijk dat het hier een hoogaars betrof. In 1964 is de teboekstelling in het Stamboek gewijzigd in hoogaars. De nieuwe eigenaar, dr. Boomsma, zeilde ermee naar Zeeland, waar Cees Meerman zich meende te herinneren dat het schip in Arnemuiden was gebouwd.

### Historie *Seepaerd*

Van de eerste (oorlogs)jaren is weinig bekend. Volgens het Stamboek is de eerst bekende eigenaar de heer J.M. Weijman te Amsterdam. Uit verzekeringsdocumenten blijkt dat deze het schip in 1955 heeft laten verzekeren bij de firma Diligentia. Ondanks pogingen van Peter Hamer om de familie Weijman te traceren zijn deze tot dusver zonder resultaat gebleven. Wel zijn latere eigenaren bekend. Het zijn de heren Wermeskerken, Gooskens en Meyer. Geen van deze namen hebben verdere informatie opgeleverd.

De heer Wermeskerken bestelt in 1962 een jachthoogaars bij Meerman, de *Gornaet*. Het is niet duidelijk of dat ook de voormalige eigenaar van het *Seepaerd* is. Maar dan komt het *Seepaerd* in bezit van de heer F.J. Looimeijer, vader van Frits Looimeijer, de huidige directeur van het Maritiem Museum Rotterdam. Van zijn vader kwam uitgebreide informatie over het wel en wee van het schip in de

jaren 1963 - 1967 boven water. Dr. Looimeijer schrijft in 2005 aan Peter Hamer dat hij met veel plezier het familiearchief heeft "uitgegraven" om te vinden wat er nog bekend was over de geschiedenis van het *Seepaerd*. Hij vertelt: 'De familie bezocht de werf van Wolter Huisman in Ronduite om een bolletje te laten keuren. De drie zonen zwierven over de werf en vonden in een boothuis een half gezonken, zwaar verwaarloosd schip, dat blijkens een sluiskaartje de naam *Seepaerd* droeg. De keuring van de bol viel slecht uit en de familie besloot na overleg met Huisman het *Seepaerd* te kopen. Ondanks de slechte staat van o.a. de boeisel en het berghout veranderde het schip voor 6.500 gulden van eigenaar. De daarop volgende reparaties, nieuwe berghouten, herstel van vlak en boeisel, geheel nieuw dek van hechthout met antislip kunststof bekleding (Dunlop) en het kajuitdak waterdicht maken, kostten nog eens 3500 gulden. Er werd een nieuwe eiken dwarsbalk voor het

### Restauratie

Zoals hierboven al beschreven is de *Seepaerd* een kleine hoogaars van net geen 9 m, van een model zoals dat tot het einde van de negentiende eeuw werd gebruikt op de meer beschutte wateren van de Scheldedelta, tussen de eilanden. Ze werden onder andere gebruikt als veerschip en vrachtschip. Ook op de Braakman (afgedamd in 1952) en in de haven van Philippine waren deze kleine hoogaarsen populair, met name voor transport in de mosselpellerij. Omdat het hier gaat om een type dat inmiddels helemaal is verdwenen, zal het schip niet worden gerestaureerd als jacht, maar als een open werkscheepje.

Daarmee wordt de afkomst en ontwikkeling van de hoogaars weer beter geïllustreerd. Scheepsrestaurateur Cees Droste is wekelijks minimaal twee dagen bezig om het schip verder te restaureren, waarbij hij hulp krijgt van vrijwilligers van de Stichting Historische Scheepswerf C.A. Meerman. In feite wordt het een compleet nieuw schip dat er straks weer jaren tegen moet kunnen.

Omdat hoogaarzen geen kielbalk hebben is er heel weinig langverband. In feite zijn het, qua constructie, slappe schepen. Wellicht een reden waarom stuiklassen, dus waar gangen aan elkaar gelast moeten worden, in een lange, speciale knik verlopen om toch zoveel mogelijk langverband te krijgen.

De restauratie vordert al gestaag. Het vlak is klaar, tijdens ons bezoek in november vorig jaar werden liggers op het vlak pas gemaakt. De huidgangen zaten er grotendeels op. Elke houtbouwer heeft weer een eigen middel om vochtdoorslag van huid op spanten tegen te gaan. De een smeert bruine teer tussen spant

en huid, de ander doet er een krant, gedrenkt in bruine teer tussen, een derde gebruikt lijnolie. Cees Droste is enthousiast over de dakreparatiekit van Tenco die hij tussen de spanten en de huid smeert. Zo kan er geen vocht in het contactvlak tussen spant en huid komen. Veel spanten zijn daar in het verleden begonnen te rotten. De buitenkant is nog hard en de binnenkant is vaak helemaal weggerot.

Bij de restauratie blijkt telkens weer dat er in de oorlogsjaren aan alles gebrek was. Cees vindt bij het slopen alle soorten nagels van ijzer, koper, brons terug, alles wat ze konden vinden werd gebruikt. Op de zwartwit foto van de bouw in 1941 zien we dat er ook boven water veel met houten pennen werd gewerkt. Als de pen was ingeslagen, werd nog een deutel in het kopse hout gedreven om de pen vast te zetten. Onder water gebeurde dat vanzelf vanwege het zwellen door het omringende water. Toen ik het scheepje zo zag, hoorde ik Frits Looimeijer weer zeggen, 'ik begrijp nu echt niet, hoe we met ons gezin met vijf per-

sonen in die kleine ruimte hebben kunnen vertoeven.'

Nu er weer gebouwd wordt, is de interesse van bezoekers van de werf groeiende, ook de kwaliteit van de vragen wordt beter, de bezoekers willen duidelijk meer over details weten. Het is het voordeel van een museumwerf dat daar tijd voor is; er hoeft geen productie te worden gedraaid. Als het schip volgend voorjaar klaar is, wordt er een koper voor gezocht die dit maritieme erfgoed kan gaan gebruiken en ervoor moet zorgen. Cees zegt: 'Ach, als ik maar de kosten van het hout, kit en nagels terugkrijg, en een kist sigaren voor de moeite, dan ben ik al tevreden. De nieuwe eigenaar krijgt dan voor relatief weinig geld de beschikking over een prachtig stukje vakwerk, waaraan nog vele jaren veel plezier kan worden beleefd.'

*Interesse? Ga eens kijken in Arnhem aan de Zuidwal 63. Met de wensen van een eventuele koper kan nog rekening worden gehouden! ♪*

#### ALTIJD AL SEEPAERD

Dit kleine hoogaarsje heeft altijd de naam *Seepaerd* gedragen.

De lijst met eigenaren is grotendeels bekend, tot dusver bekende eigenaren zijn:

- onbekend – 1956, Dhr. J.M. Weijman, 1955 door Diligentia op naam verzekerd;
- onbekend – onbekend, Dhr. Wermeskerken, (volgens het Stamboek SSRP);
- onbekend – onbekend, Dhr. Gooskens, (volgens het Stamboek SSRP);
- 1956 – 1963, J. Meyer, Kampen, 1956. Verzekering overgeschreven. Het is overigens niet waarschijnlijk dat er tussen 1955 en 1956 nog twee andere eigenaren zijn geweest. Vermoedelijk is dit een fout in het stamboek en is het schip door Weijman direct aan Meyer verkocht.
- 1963 – 1967, F.J. Looimeijer, Paterswolde. Gekocht bij Huisman in Ronduite.
- 1967 – 1972, J.P. Boomsma, 's Gravenhage. Volgens Dr. Looimeijer was Boomsma arts, woonde in Den Haag en voer in 1968 als plaatsvervangend scheepsarts op het Hospitaalkerkschip *De Hoop* dat toentertijd de Nederlandse vissersvloot op de Noordzee begeleidde. Boomsma brengt het schip in 1968 naar Zeeland.
- 1972 – 1978, P. Klitsie, Utrecht. Volgens P. Klitsie liet Boomsma het schip onderhouden door de amanuensis van het ziekenhuis, die op een uiterst ondeskundige manier onderhoud pleegde aan de liggers (slechte plekken uitkrabben en opvullen met pek, afgedekt

met plankje hechthout). Diverse van deze reparaties zijn teruggevonden bij de restauratie. Schip was zeer lek toen Klitsie het aankocht en hij heeft veel aan het schip gerepareerd, o.a. spanten en liggers vervangen.

- 1978 – 1988, A. Goverse, Middelburg. Nout Goverse heeft veel met het schip gevaren door heel Nederland. Heeft dek en gangboorden vernieuwd. Er lag multiplex over eiken dekplanken, vervangen door teaklaten over Bruynzeel multiplex. Ook de dek-balkjes vernieuwd. Een aantal leggers en spanten vervangen, problemen met maatvoering.
- 1988 – 2003, G.M. Dirkse, Utrecht.
- 2003 - 2005, D. Perjee.
- 2006. Inschrijving als varende monument in het Nationaal Register.
- 2005 – 2012, R.J. Daniëlse, West Souburg. Hij werd getipt door Pier Piersma dat er nog ergens een houten hoogaars in Friesland lag. Hij heeft het schip opgehaald en opgesteld in Wolphaertsdijk en naderhand Middelburg in afwachting van restauratie.
- 2012 – 2014, P. Hamer. Overname met de doelstelling mogelijkheden voor restauratie te vinden.
- 2014 – heden. Mevr. E. van den Thillart, e/v C.W. Droste. Transport naar Baarland, Cees Droste start met de restauratie achter zijn huis.
- 2017. Op 25 juli op transport naar de Historische Scheepswerf C.A. Meerman in Arnhem voor verdere restauratie.

Over de periode van 2003 tot 2007 is nog niet alles duidelijk. In SdZ 2007.3 schrijft Evert Bruinekool aan de hand van een interview met Peter Hamer dat het schip werd gekocht door een voor dit doel opgerichte Stichting Jacht-hoogaars *Seepaerd*, die fondsen wilde werven voor de restauratie. Daarvoor werd zelfs een stand op Boot Düsseldorf geregeld om geld in te zamelen. Helaas lukte dat niet en in afwachting van de verdere ontwikkelingen werd de stichting opgeheven en ontfermde Peter Hamer zich over het schip. Uiteindelijk was het Cees Droste die in Rupelmonde zijn klus aan de hengst *Pegasus* had afgerond en nu weer tijd had om voor het *Seepaerd* te zorgen. Want hoewel het niet het mooiste scheepje is wat betreft vorm, is het wel het laatste kleine hoogaarsje dat behouden kan worden. Mocht u nadere informatie hebben over de eerdere eigenaren en hun belevenissen, neemt u dan contact op met: Peter Hamer, e-mail: phamer461@zeelandnet.nl



boven: *Seepaerd* op Boot 2007 in Düsseldorf om geld in te zamelen voor een complete restauratie. Foto Evert Bruinekool