



# De klassieke schoonheid van Zierikzee

Op onze tocht langs de Zeeuwse museumhavens verlaten we zeilend het Veerse Meer en draaien na de Zandkreeksluis de Oosterschelde weer op, waar we even later door een zware onweersbui worden overvallen. Doorweekt pruttelen we door de Zeelandbrug, maar in Zierikzee is het alweer warm en droog. Geen wonder: hier woont immers de dochter van de zon! Door **Peter Fokkens**





**Z**ierikzee behoort met Vlissingen tot de oudste havens van Zeeland. Al ruim vóór het jaar 1000 wordt de nederzetting genoemd, en in 1248 kreeg Zierikzee al stadsrechten. Maar volgens Iman Wilkens, een hobby-classicus met Zeeuwse wortels, is Zierikzee zeker 2500 jaar ouder. Wilkens, hij overleed in 2018, wijdde al zijn vrije tijd aan het uitpluizen van de geografische werkelijkheid van de Trojaanse oorlog en Odysseus' jarenlange zwerftocht. Wilkens 'ontdekte' dat die epische reis niet in de Middellandse Zee plaatsvond, maar langs Atlantische kusten voerde...

Allerlei gedetailleerde beschrijvingen van Homerus passen immers totaal niet op de mediterrane realiteit van pakweg duizend jaar voor Christus. Nee, Troje lag in Engeland en de oorlog werd niet alleen om de schone Helena, maar vooral om tin gevoerd: een essentiële maar zeldzame grondstof voor het maken van brons. Odysseus' lange thuisreis voerde hem volgens Wilkens theorie - die begrijpelijkerwijs door de gevestigde hoogleraren werd neergesabeld - onder meer naar Senegal, de Kaapverdische Eilanden, Cuba, Saba en natuurlijk: Zeeland. Wilkens ging er vanuit dat Homerus voor zijn levenswerk verhalen heeft gebruikt die eeuwenlang mondeling werden overgeleverd en hun wortels hadden in de dertiende eeuw voor Christus. Allerlei namen verwijzen vrij letterlijk naar nog bestaande plaatsen. De eilanden Gyrae en Phylace worden zo Goeree en Flakkee, Delphi is waarschijnlijk Delft, de Hades ligt bij, hoe kan het anders, Hellevoetsluis, en Circeo, de woonplaats van zonnegod Helios' dochter Circe, bij wie Odysseus maar liefst drie zonen verwekte, is natuurlijk Zierikzee!

### Veel houtbouw

Het huidige Zierikzee doet in weinig denken aan Homerische epiek, maar daar lijdt de stad niet onder. Met meer dan vijfhonderd monumenten en een getijdenhaven met varende erfgoed in het hart van de stad mag Zierikzee zich een klassieke schoonheid noemen, die een bezoek alleszins waard is. We hebben een plekje gereserveerd in de museumhaven, en moeten daarvoor via het toeleidingskanaal langs de nieuwe haven varen, nu de ligplaats van talloze jachten, een aantal visserlui en enkele charterschepen.

Die charterschepen worden gewoon gerekend tot het varende erfgoed van Zierikzee, maar in de museumhaven passen ze niet. Om daar te komen moeten namelijk twee monumentale bruggen geopend worden, en de haven heeft een drempel, waardoor de toegang alleen rond hoogwater te nemen is.



linkerpagina: Rondom de Oude Haven staan een aantal prachtige patriërschepen

rechts en midden: Een van de museumschepen is de ARM 17 met sierlijk "opgetrokken kont" en getuigd met een origineel spriettuig

boven: Museumhaven met op de achtergrond het witte brugje en Noordhavenpoort. Aan de steiger de redactieboot die wonderwel in het tableau past

Wie dat er voor over heeft, vaart een prachtige oude havenkom binnen, in het hart van de stad, omsloten door hoge kademuuren met erachter een keur van monumentale patriërschhuizen. Aan een lange getijdensteiger liggen verschillende erfgoedpareltjes, van een kleine peilvlet tot een grote blazer. De redactiehoogaars past er wonderwel tussen, alsof hij hier hoort.



En in zekere zin is dat ook zo. De hoogaars is tenslotte hét erfgoedschip van Zeeland, zowel in zijn oorspronkelijke functie als vissersschip als in de functie van jacht: Antwerpse (en Rotterdamse) havenbaronnen kregen al snel door hoe zeewaardig, snel en





boven: Met de peilvlet kunnen dagjesmensen een kort tochtje door de Zierikzeese havens maken

links: De door Willem Vos gebouwde houten schokker *Scholker*

onder: Beheerder Theo de Niet op zijn grote blazer

comfortabel hoogaarzen waren. De Stichting Museumhaven Zeeland die hier haar domicilie heeft, heeft van beide typen een pracht-exemplaar in bezit. De ARM17 (zie ook SdZ 2020.5) is de enige visserijhoogaars die nog origineel sprietgetuigd is; een donkergebeitst pracht-exemplaar dat tijdens ons bezoek aan de kade van de museumwerf ligt, net buiten de Oude Haven. Daar ligt ook de *Geertrui* ooit een motorhoogaars nu een snelzeilend jacht. Het schip was lang het 'vlaggenschip' van Boskalis, die het een poosje geleden voor een

symbolische euro schonk aan de Museumhaven Zeeland, onder voorwaarde dat die er nog enkele jaren relatietochten voor Boskalis mee zou maken.

Beide schepen zijn uiteraard van hout. De houtbouw tiert hier sowieso welig. Dat moet met het zoute water te maken hebben, dat goed is voor eikenhout, waardoor de schepen niet zo snel rotten als de botters op het IJsselmeer. Behalve de ARM17 en de *Geertrui* heeft de museumhaven ook nog een originele peilvlet, die werd gebruikt voor bedijgings-

werkzaamheden. In de Oude Haven liggen bovendien nog een houten hengst, een Stavense jol, twee reddingssloepen en de *Scholker*, een houten schokker die in 1975 door *Batavia* bouwer Willem Vos werd gebouwd.

### Havenbeleid

Staal is ook vertegenwoordigd, met een authentiek RW-scheepje en de oud-politieboot RP15 en de stalen hengst *Tolerant* die onlangs "doorschoof" van Franke Lok naar onze eigen fotograaf Hajo Olij. Geen van



### OP BEZOEK IN ZIERIKZEE

Passanten die in de Oude Haven willen liggen, kunnen bellen met havenmeester Theo de Niet (0619185741). Theo vertelt je of er plek is, en aan de hand van je diepgang wanneer je de drempel kunt passeren, en hoe laat de twee bruggen voor de ingang gedraaid kunnen worden door de gemeentelijke havenmeesters. Dat moet 24 uur van tevoren worden besproken, dus bel op tijd. Het havengeld bedraagt voor een schip kleiner dan 10 meter € 10 per dag en € 50 per week, tussen 10 en 15 meter lengte € 15 per dag en € 75 per week, en groter dan 15 meter € 25 per dag en € 100 per week. Elektra is 1 euro per dag, water is gratis.

In de haven zijn geen sanitaire voorzieningen, maar die liggen om de hoek bij de Nieuwe Haven, waar ook een wachtsteiger is voor de bruggen. In de Nieuwe Haven is voor jachten van allerlei pluimage voldoende plaats. Het liggeld is daar € 2,50 per meter per dag, toeristenbelasting € 1,35 pppd, maar elektra en sanitaire voorzieningen zijn gratis. Vanaf de Nieuwe Haven is het iets langer lopen naar het stadscentrum, maar je komt altijd door pittoreske straatjes

met tal van monumenten. Of je loopt langs de kade naar de Stads- en Commerciwerf aan de Vissersdijk; altijd een goed begin van een stadsexcursie. Tegen de stadswerf aan is Grand Café De Werf gevestigd, waar je prima kunt lunchen en eten. Vandaar loop je zo de stad in, langs de Oude Haven, het Havenpark en het Havenplein: namen die aangeven dat de Oude Haven vroeger veel verder doorliep de stad in. Aan het eind rechts loop je via De Mol naar de Schuithaven, waar restaurants met leuke terrasjes en bakkerij Den Soeten Inval te vinden zijn. Iets verderop aan de Lange Nobelstraat zit ook een grote supermarkt. Nog een tip: het schepijs van Capri op de Dam 22.

Al zwerfend komt Zierikzee het best tot zijn recht. Overal zijn interessante hoekjes, steegjes en gebouwen te vinden. Wie er meer van wil weten: de VVV zit aan de Nieuwe Haven, vlak bij de molen. Vermeldenswaard zijn onder andere een bezoek aan het Stadsmuseum en een beklimming van de 62 meter hoge St. Lievensmonstertoren, in de volksmond de 'Dikke Toren' genoemd. Het uitzicht vanaf de toren is de beklimming meer dan waard.



deze schepen is permanent bewoond; het havenbeleid van de museumhavenstichting staat dat niet toe. Havenmeester Theo de Niet verwelkomt ons hartelijk. Zijn stalen blazer is na een tjalkje het grootste schip hier in de haven, volgende week gaat hij ermee naar de werf voor onderhoud. Theo vertelt dat de "collectie" van de museumhaven, voor zover daarvan gesproken kan worden, nogal wisselt: het gevolg van de ban op permanente bewoning, en het gegeven dat de haven niet op ieder moment toegankelijk is. De schepen die er liggen, liggen er meestal voor een poosje, soms om verkocht te worden, soms omdat de eigenaar een periode niet met het schip vaart.

### Museumwerf

Het beleid is erop gericht om de Oude Haven gevuld te houden met klassieke schepen,



stevige isolatie van acrylplaat is aangebracht. Cees van Egmond werkt als vrijwilliger op de museumwerf en leidt ons rond. In het gebouw is een route uitgezet langs een aantal educatieve presentaties en interactieve installaties, van hoeveel blokken je nodig hebt om een bepaalde last te hijsen tot hoe een tweetaktmotor van binnen functioneert; voor kinderen een feest om als ontdekkingsreis mee te maken. De route is ook coronaproof, want eenrichtingsverkeer en leidt via een aantal trappetjes tot bovenin het gebouw, waar je via een lange brug van bovenaf de restauratie van de boeieraak *VaBel* kunt bekijken, het vijfde schip in eigendom van het museum.

De vrijwilligers hebben lang gedacht dat *VaBel* een afkorting was; van Varende Belasting bijvoorbeeld en dat het dus een soort douaneschip was geweest. Ze vertelden de bezoekers prachtige verhalen over stiekeme

wachten. De museumvrijwilligers van de Stadswerf en de charterschippers verwijzen enthousiast naar elkaar; ze leveren geen concurrerende diensten, maar vullen elkaar juist aan - in andere plaatsen wordt dat weleens anders beleefd.

Op de klipper *Morgenster* zit schipper Marc Westenburger in het zonnetje op het achterdek. Zijn tweemastklipper hoort thuis in dit water: die werd onder klasse gebouwd op de Boelwerf in Temse, België, in 1901. Het schip is ingekort geweest, daarna weer terugverlengd, Vlak daarna kocht Marc het schip van de Dienst Domeinen: het was in beslag genomen als smokkelschip en lag in Dordt aan de ketting. Behalve de romp is ook de kop al veranderd: na een flinke kopschade kreeg de klipper een uitgesproken waaiersteven.

Ondanks de coronaperikelen heeft Marc niet



Centraal opgesteld in de hal van de Stadswerf staat de boeieraak *VaBel* als blikvanger

rechts: Blokkenparade op de route door het museum

maar de grootte van de havenkom met de middenin geplaatste steiger beperkt de lengte tot jachtformaat. Binnenkort moet de haven bovendien ontruimd worden: de kademuren zijn aan groot onderhoud toe, en daarvoor moet de Oude Haven tijdelijk helemaal worden leeggepompt.

Voor de schepen is dat geen ramp: buiten de Oude Haven, aan de overkant van het water, staat de Stads- en Commerciwerf. Die heeft ook een kade die nu al als huisvesting dient voor een aantal museumschepen, en daar kan nog wel wat bij.

De 'werf' is een enorme loods die vroeger voor houtopslag diende, en daarom halfopen gebouwd is, van met tussenruimte voorelkaar geplaatste planken. Dat laat overal licht door, maar ook tocht en kou, vandaar dat er nu een

smokkelaars en heldhaftige douaniers, maar helaas, de aak bleek eigendom geweest te zijn van de Belgische familie Van Abel, die het schip gewoon als jacht gebruikte. De vrijwilligers kunnen er nu om lachen maar hebben, toen hun fout uitkwam, wel even beteuterd gekeken. Het echte verhaal kunnen ze nog wel een tijdje vertellen, want de restauratie, die eerder een complete vernieuwbouw is, neemt veel tijd in beslag. (zie ook SdZ 2010.7 en 2014.8)

### Charterschepen

Het varend erfgoed beperkt zich niet tot de schepen in de Oude haven en bij de Stadswerf. Bij het Bolwerk voor aan de Nieuwe Haven, waarop de stellingmolen "Den Haas" prijkt, ligt een aantal charterschepen op gasten te

te klagen over zijn omzet. Na vier jaar als 'slaapschip' gevaren te hebben, bouwde hij het om tot dagtochtenschip, met een bruine kroeg in het ruim en een Bed & Breakfast in de roef. 'Dat loopt als een dolle,' vertelt hij, 'Mijn vrouw doet de hosting, en dat doet ze blijkaar goed, want we krijgen uitstekende reviews en we zitten altijd vol.'

Ook het zeilen loopt prima, zelfs nu. Met minder gasten dan voorheen maakt de *Morgenster* in eendrachtige samenwerking met de paviljoentjalk *Scaldis* van Jaap Klok en de klipper *Nieuwe Maan* van Gaby Koomen, korte dagtochten van drie uur: genoeg om de vaak vele





Marc Westenburger op de *Morgenster* vaart met zijn charterklipper korte en langere dagtochten

rechts: Het ruim van de *Morgenster* transformeerde Westenburger tot bruine kroeg



buitenlandse gasten die naar Zeeland komen van het zeilen op de Oosterschelde te laten proeven; als ze geluk hebben zijn er zelfs zeehonden te spotten. Daarnaast kunnen gasten ook een volledige dagtocht boeken, maar die activiteit lag deze zomer bijna volledig stil, vanwege de virusmaatregelen.

### Minder gasten

De korte tochten gingen echter wel door, met minder gasten per tocht dan voorheen, maar er is in ieder geval nog geld binnengekomen. Marc hoor je niet klagen: 'Dit schip heeft me al voldoende opgeleverd om een mooi huis te kopen, en het is nog steeds een commerci-

eel succes.' Dat hun schepen, net als die in de Oude Haven en aan de kade van de Stadswerf, als varende erfgoed worden beschouwd, vinden de schippers een vanzelfsprekendheid. In Zeeland is dat geen vraag meer, dat is simpelweg een kwestie van de zon in het water kunnen zien schijnen. ☺



### EEN BIJZONDER SCHEEPJE

Wie de Stads- en Commerciële werf bezoekt, ziet aan de kade de *Zuidvliet* liggen. Op het eerste gezicht een niet heel bijzonder schip, maar dit is wel een van de eerste motorveerboten van Zeeland, in 1913 gebouwd voor de Provinciale Stoomboot Diensten. Het schip werd in 1914 in de vaart genomen op de dienst Kortgene-Wolphaartsdijk en vanaf 1930 op de dienst Vee-re-Kamperland. Er konden geen grote voertuigen mee, maar in de verschansing werden wel twee wegneembare schotten gemaakt, zodat de auto van de dokter in noodgevallen toch kon worden overgezet. Na de afsluiting van de

Zandkreek met de Veerse gatdam, in 1961, deed het schip nog dienst bij de Oosterscheldewerken. Uiteindelijk dreigde sloop, maar met hulp van Lex Tichelaar van SRF in Harlingen kon het schip worden gerestaureerd en ligt het nu te glimmen in Zierikzee. Uiteraard doet het dienst als Sinterklaasboot, zodat vele Zeeuwen die de Sint met hun kinderen bij het inhalen komen toejuichen, de *Zuidvliet* in elk geval ieder jaar in volle glorie te zien krijgen.

In de museumhaven ligt nóg een bijzonder scheepje. Het is de houten hengst *Pegasus*, met als thuishaven Rupelmonde. Het schip werd rond de vorige eeuwwisseling gebouwd als



het schip in handen van de Vereniging Zonder Winstoogmerk (VZW) Tolerant in Rupelmonde, die het inmiddels zwaar versleten casco als uitgangspunt nam voor een nauwkeurige kopie, gebouwd door Cees Droste op de hoogaarswerf van Meerman in Arnhem.

De replica werd onder de naam *Pegasus* weer als visserman uitgerust en schitterend geconserveerd. Meest opvallend zijn de recht-hoekige steekzwaarden, waarover Tolerant-bestuurslid Pascal Vidts vol enthousiasme vertelt: hij heeft de vorm van die zwaarden na een uitvoerige studie van het ideale liftprofiel bepaald, en ook de zwaardklampen aangepast op de ideale zwaardval. In de bovenkant zit een driehoekige uitsparing, waarmee het zwaard met behulp van een uithouder extra steil onder water kan worden geduwd.

Nu heeft Vidts nog enkel vragen bij de vlak-tilling: eenmaal gemotoriseerd lagen al deze schepen met de kont veel dieper, zo kreeg de schroef meteen ook voldoende 'grip'. Dat heeft onvermijdelijk gevolgen voor de zeileigenschappen; Vidts wil graag nog eens uitzoeken hoe bouwers van met name hoog-aarzen en hengsten met die ontwikkeling zijn omgegaan. De *Pegasus* moet van die belangstelling voor alle ontwerpfinesses profiteren, maar nu al is het schip weer helemaal klaar om aan de wedstrijden mee te doen.

(Meer lezen over de *Pegasus*? Zie SdZ 2011.7 en 2016.9. Oude nummers zijn altijd na te bestellen via [redactie@spiegelderzeilvaart.nl](mailto:redactie@spiegelderzeilvaart.nl))

visserman, en al in 1914 tot jacht verbouwd; in 1920 werd het als jacht ingeschreven bij de Royal Yachtclub van Antwerpen. Het was geen snel schip, maar na een eerste restauratie in 1948, bij Van Duivendijk op Tholen, kwam er ineens meer vaart in. Na een lange geschiedenis kwam