

De Vabel: het mysterieuze leven van een oude dame

Joop den Boer en Cees van Egmond

De schuifdeuren van de *Stads- & Commerciwerf* aan de Vissersdijk in Zierikzee staan wijd open. De ochtendzon schijnt binnen en belicht de timmerlieden die al maanden noest werken aan de vervanging van het houtwerk van de *Vabel*. Het geluid van hamers, zagen en frezen overstemmen de stilte van het Zierikzeese havengebied.

Zierikzee is een stad waar de geschiedenis doorheen is getrokken. Ze vertoefde een paar eeuwen binnen haar muren en vertrok toen weer. Hierdoor bleef de herinnering aan het glorieuze en rijke verleden als havenstad grotendeels ongeschonden. Inclusief het ambachtswerk van scheepstimmerbouw op deze milde nazomerdag.

De Engelse tjalk Vabel in de storm vastgelopen op het strand bij de Wassenaarse Slag.



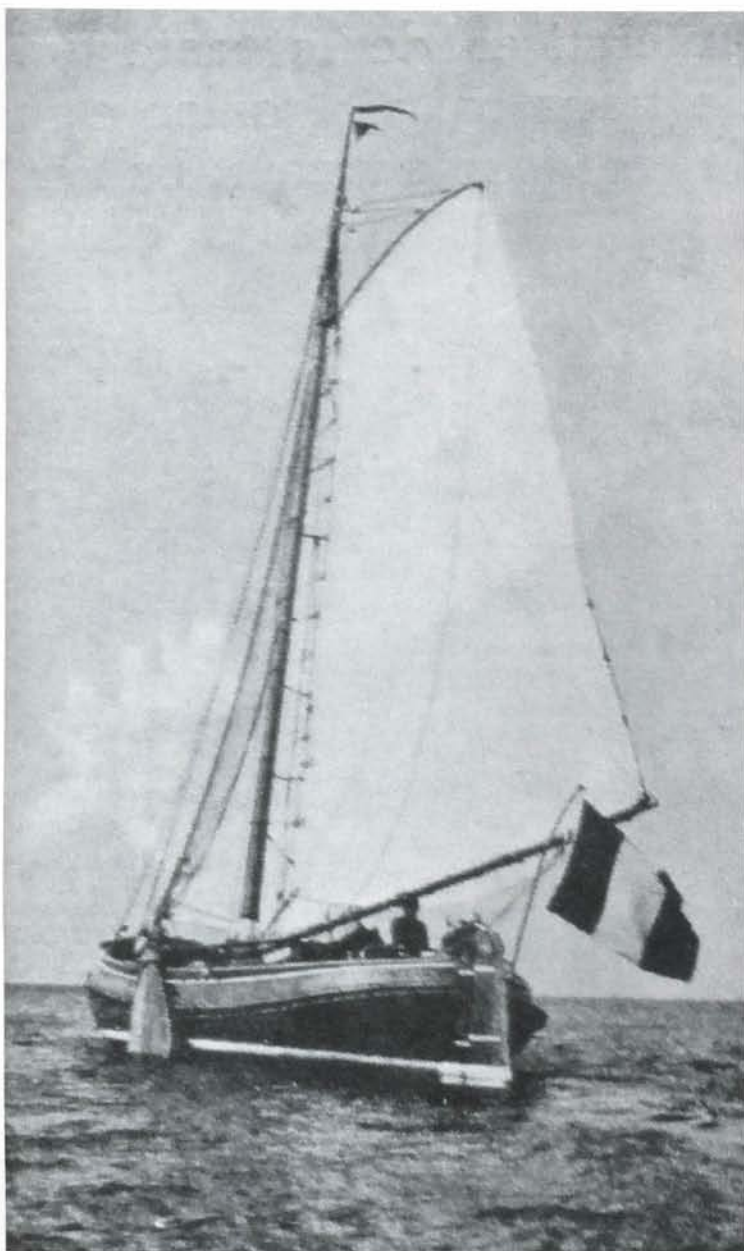
Hoe anders was het ruim dertig jaar eerder, op 31 augustus 1980. Zes bemanningsleden vertrokken op zaterdagochtend met de "De Engelse tjalk Vabel" – zoals een krant het schip noemde - uit Woodbridge, Engeland met bestemming Amsterdam. Onderweg nam de wind snel aan kracht toe, de motor viel uit en het schip kon de haven van IJmuiden niet meer bereiken. Het schip strandde aan de Wassenaarse Slag. De 66-jarige schipper sloeg daarbij overboord, de andere vijf bemanningsleden bereikten veilig de wal. Naar wat er precies gebeurde, blijft het gissen. Ontstond er paniek toen de schipper overboord sloeg en zette de bemanning het schip toen op het strand? Of is de schipper pas tijdens de stranding over boord gegaan en zijn daarvoor alle pogingen in het werk gesteld het schip vrij te houden van de wal? Zijn de zeilen wellicht gescheurd? Kon de hulpmotor het schip niet uit de wal houden? Sloeg de motor af? De motorreddingboot *Bernard Van Leer* uit Scheveningen en de *Casparis* uit Katwijk probeerden assistentie te verlenen maar die hulp kwam te laat. Het schip was al gestrand. De redders ontvingen het bericht dat de schipper overboord was geslagen en zochten, nu geholpen door een vliegtuig en een marineschip, nog geruime tijd in Noordelijke richting langs de kust. Zonder resultaat. De reddingsactie is bij de Noord-Hollandse Reddingmaatschappij geboekt onder nummer 6352 t/m 6354 d.d. 31 augustus 1980.

Een week later vond men het lijk van de schipper alsnog. Een van zijn plank gevallen surfer wilde er weer op klauteren en ontdekte een drijvend lijk naast zich. Hij meldde de vondst aan strandwacht C. Visser. Samen met zijn collega Vellenga bracht deze het lijk zwemmend naar het strand. Het houten schip had zwaar geleden door de stranding. De toestand van het schip viel kort samen te vatten: een wrak.

Restauratie in fasen

De geschiedenis na de stranding is vrij duidelijk na te gaan. Scheepsrestaurateur Piet Dekker uit Kortenhoef kocht het wrak met als aannemelijk doel het schip te restaureren en te verkopen. De gedeeltelijke restauratie vond plaats tussen september 1980 en 1984. Zo bevindt zich in het archief een nota d.d. 28 oktober 1984 van de firma Vermaat te Middelburg voor geleverde draadeinden. Foto's van deze gedeeltelijke restauratie zijn terug te vinden in enkele fotoboeken die de Stichting

Haven van Zierikzee met vaartuig nr2
der Ambulante recherche.



De Vabel in 1936.

Museumhaven Zeeland tijdelijk ter beschikking kreeg van de familie De Waard- Molle. Op 24 oktober 1984 kocht de heer T. Molle uit Vlissingen de Vabel voor 45.000 gulden. Vanzelfsprekend wilde hij zijn nieuw verworven schip verzekeren. Op 19 december 1984 schrijft Verz. My Miltenburg aan de heer Molle een offerte voor cascodekking voor een 'in aanbouw zijnd vaartuig; de premie bedraagt 0,60% van de eindwaarde van hfl 25.000.00.' Dat werpt de vraag op of de aankoop prijs inderdaad 45.000 gulden was.

De heer Molle ging verder met het restaureren van zijn nieuw verworven schip. Hij kreeg hiervoor subsidie, zo blijkt uit een niet gedateerde notitie. In deze notitie is een telefoongesprek vastgelegd tussen de heer Molle en de heer Laayer, penningmeester van de Stichting Stamboek. Hierin kwamen de voorwaarden voor subsidie aan de orde:

- 1 De subsidie die verstrekt wordt is niet meer dan een aanmoediging en is niet meer dan 10% van de totale restauratiekosten.
- 2 momenteel zijn geen termen aanwezig om een aanvullende subsidie te verstrekken.
- 3 eerst zal de termijn van P. Dekker verstreken moeten zijn.'

Uit die periode zijn ook enkele nota's terug gevonden. Zo bleven uit de maanden juni tot en met oktober 1985 enkele nota's van Timmerbedrijf Schouten bewaard voor verrichte werkzaamheden. L. van Dijk, houthandel en -zagerij te Laren, bracht vracht van drie iroko platen aan P. Dekker te Kortenhoef in rekening. Uit 1986 stammen nota's van, opnieuw, Scheepstimmerbedrijf P. Schouten te Kortenhoef aan dhr. Molle voor geleverde arbeid aan 'boeier'. Op 23 februari 1986 verzond G. Ording te Bussum een factuur voor geleverde puttings. Uit al deze gegevens valt op te maken dat het schip na aankoop op 24 oktober 1984 nog twee jaren in Kortenhoef heeft gelegen en daar door scheepstimmerbedrijf Schouten verder afgebouwd is of in ieder geval vaarklaar gemaakt is. Op 11 juni 1990 bericht de Stichting Stamboek Ronde- en Platbodempjachten dat de 'Hollandse Boeier Vabel' is opgenomen in het Stamboek.

UTO

REGISTER OF YACHTS, 1971

1 YR Identity No. Signal Letters Offl.No.	2 Yacht's Name ex Names		3 Owner(s)	Port of Registry Home Port	4 Tons — Regd. Net & Gross — T.M.	5 Dimensions				6 Builder(s) Designer(s)	Where Year	7 Engine Particulars
	I.O.R.	Rating				Type	Other details	Length TM	Bdth Draft			
Y119480	UTOPIA		MRS. P. J. MILEHAM	Stalham	— 14	35.0 33.5	10.5 2.5	7.5		Herbert Potter Heigham Woods, Ltd. 1951 Herbert Woods, Ltd.		Petrol Motor 6Cy. 20/40BHP Morris '51
Y137316 337327	UTOPIAN		HARRY BRADLEY	Hull Peterborough	6.13 6.70 7	25.0 25.8 25.0	8.8 2.2	4.3		Birchwood Boat Sutton-in- Co. Ltd. Ashfield Andrews 1969		Oil Engine 4Cy. 38BHP Perkins '69
Y119499 163825	UVEDALIA		F. C. MEAKIN	Colchester Hamble River	3.77 5.79 8	29.6	8.2 4.3	5.1 340		Walton-on- Walton-on-Naze Naze Boat Build- ing & Eng's, Ltd. 1936		Oil Engine 4Cy. B.M.C. '67
Y119505 334293	UWAR GIDA		DONALD W. G. CAMERON	Greenock Clynder	9.70 10.64 13	34.8 42.6 28.5	10.0 6.5 Banks '67 & '70	5.5 678		Gdansk Gdansk Yacht Yard 1967 Gdansk Yacht Yard		Oil Engine 4Cy. 31/38BHP B.M.C. '67
Y119523 167181	VABEL		SON. LDR. R. W. KEPPEL-COMPTON	London	12.02 14.94 22	40.7 40.7 39.0	12.0 3.5 Cranfield '67	4.9 770		Hollandsche Friesland Scheeps. 1915		Oil Engine 4Cy. 19/35BHP Mercedes-Benz '64

In een brief van 21 september 1999 draagt de heer A.J.M. Molle het schip over aan de Stichting Museumhaven Zierikzee. Korte tijd later arriveert het schip in Zierikzee en is sindsdien onderdeel van de collectie van, wat nu heet, de Stichting Museumhaven Zeeland. Sinds februari 2009 ligt de *Vabel* in de restauratiewerf voor een grondige restauratie.

Poging tot reconstructie

De levensloop van de *Vabel* na de stranding is goed te herleiden maar wat is haar geschiedenis vóór de fatale stranding? Startpunt van de reconstructie op hoofdlijnen is een zwart/wit foto, gemaakt in Zierikzee tussen 1900 en 1905. Afgebeeld is: "Recherchevaartuig No 2" van de Ambulante Recherche, nu douane genaamd. De foto geeft het aanzien van het Luitje te Zierikzee. Het huis met de zwarte vensters, nu Nieuwe Haven 17, was destijds het douanekantoor. De ligplaats voor het kantoor is voor het schip kennelijk vrij gehouden.

Het Rijk had in die tijd verschillende houten boeiers van dit type in de vaart. Rijkswaterstaat Middelburg had er een, maar ook de dienst der Domeinen. Er bestaan foto's van zes verschillende schepen, allen behorende tot dit type boot. Deze foto's zijn allen vergeleken met de boeier die nu in de Museumhaven ligt. De foto van "Recherchevaartuig No.2" komt tot in detail overeen met het schip op de foto. De andere schepen hebben afwijkingen in de tuigage en de deking. Het meest frapperende is het feit dat *Vabel* (zonder motor) even koplendig lijkt als die op de foto. Daarmee is nog geen sluitend bewijs geleverd dat het om hetzelfde schip gaat.

Na de eerste wereldoorlog vond veel smokkel plaats in de Zeeuwse en Zuid-Hollandse wateren. Tijdens de oorlog hadden de Belgische vissers het gebied goed leren kennen en dat maakte de smokkelaars zeer bedreven. Bovendien waren de invoerrechten hoog en de valuta in de omliggende landen laag, wat de smokkel zeer lucratief maakte. De directeur Directe Belastingen, Invoerrechten en Accijnzen te Breda ontving verzoeken om drie extra schepen naast de Albatros, Zeehond, Sperwer en Recherche II (*twee*). Opnieuw duikt dus "Recherchevaartuig No. 2" op uit de archieven. Maar in dit geval is het een ijzeren schip, vermoedelijk zijnde de opvolger van de *Vabel*. Het *Jaarboekje voor de Ambtenaren der Directe Belastingen, invoerrechten en accijnzen, van den Waarborg, enz in Nederland,*

uitgave 1908, maakt melding van de Ambulante Recherche te Water, meer specifiek van het "Vaartuig nr 2" (het kleine jacht te Zierikzee), inclusief de namen van de bemanningsleden. Maar dit alles is hooguit een indirecte indicatie dat het hier om het schip gaat dat later *Vabel* ging heten. Finale staving dat het hier daadwerkelijk om de *Vabel* gaat, levert het boek *Douane te water – Een vergeten dienst* van Geert Nieman en Anne-Marieke van Schaik: "Vaartuig nr 2" wordt hierin omschreven als een houten schip, een 'Friesch Jacht' uit het vaargebied Zuid-Hollandse en Zeeuwse wateren tussen 1888 en 1909, met als thuishaven Zierikzee. Een afbeelding is in dat boek opgenomen. De *Vabel* is, volgens deze bron, dus gebouwd in 1888 en uit de vaart genomen in 1909.

Brengt de bouwwijze ons mogelijk nog tot nadere inzichten? Van de bouwwerf is helaas nergens een spoor te vinden. Deze is dus ook niet herleidbaar. Het schip is van zwaar massief eikenhout vervaardigd en de bouwwijze komt overeen met die van 18e en 19e eeuwse vaartuigen. Het is zeker geen schip gebouwd voor een vroege watersporter. Tijdens de huidige restauratie trof men zware spanten aan, met huiddelen van slechts 33mm, waaruit blijkt dat het schip niet is gebouwd als vrachtschip maar om snel te varen.

Tijdens de huidige restauratiewerkzaamheden zijn brandmerken aangetroffen. Bij navraag in het douanemuseum te Rotterdam bleek dat scheepsmeesters merktekens in schepen aanbrachten in verband met de inhoud van het schip. Het laadvermogen moest bekend zijn bij de belastingdienst vanwege de Patentbelasting. Over vrachtvervoer werd belasting geheven en met behulp van de brandmerken was controle eenvoudig.

Geven de registers uitsluitsel? In *Lloyds Register of Yachts* van 1947 is een *Vabel* opgenomen, gebouwd van hout in Holland, bouwjaar 1915. Dit bouwjaar is apert onjuist, gelet op de foto's die begin 20e eeuw van het schip zijn gemaakt. Hoe die fout is ontstaan of dat het wellicht een gok was bij gebrek aan juiste gegevens: we zullen het nooit weten. Dat er mogelijk gegist is, valt te verklaren uit de omstandigheden. Immers, de Eerste Wereldoorlog woedde in dat jaar nog volop in Europa en er was gebrek aan alles. Er zijn, na eigen onderzoek, geen werven gevonden die in 1915 een schip van dit type hebben opgeleverd.



(van boven naar onder)

Kortenhoef 1982

Op de helling in Veere, 1995.

Tijdens de restauratie in 2011.

Epiloog

De exacte gegevens omtrent bouwjaar en bouwwerf van het schip zijn dus niet bekend. Ooit is het vermoeden geuit dat de *Vabel* eind 19e eeuw is gebouwd bij de werf Zwolsman te Mak-kum. Te staven is dit niet, eensluidende gegevens ontbreken. Het vaartuig is bijna zeker één van de Rijksvaartuigen uit het begin van de vorige eeuw en, na buiten dienststelling in 1909, door de dienst der Domeinen verkocht aan een particulier die het schip in 1917 bij Zwolsman in Workum liet restaureren.

Kort voor de uitgave van deze *Consent* ontvingen we van de vorige eigenaar Mr. Bill Keppel - Compton, Engeland, nadere informatie. Diverse Engelse eigenaren voeren met de *Vabel* in Engelse- en Europese wateren. Medewerkers van de Museum-haven Zeeland hopen aan de hand van deze gegevens in Engelse Registers meer details te bemachtigen over de geschiedenis van deze 'mysterieuze dame'.

De geschiedenis van de *Vabel* zal vermoedelijk nimmer volledig te reconstrueren zijn. Net als het menselijk geheugen vertoont elke geschiedenis hiaten. Geschiedenis is immers het wrijven van het vergankelijke langs dat wat altijd zal blijven. Bovendien blijkt dat een oude dame niet zomaar al haar geheimen wenst prijs te geven.

De auteurs danken Frans Meulenberg, wetenschapsjournalist, voor het redigeren van eerdere conceptversies van dit artikel.



Auteursinformatie

Joop den Boer en Cees van Egmond zijn medewerkers van de Stichting Museumhaven Zeeland te Zierikzee (www.museumhavenzeeland.nl).

Contactadres van J. den Boer: ober@zeelandnet.nl