



De werfbaas van de Stads- en Commercie Werf Zierikzee

Julian de Jonge is per 1 september officieel werfbaas van de Zierikzeese stadswerf geworden waar historische schepen worden onderhouden en gerestaureerd. Ook de *Vabel* wordt daar herbouwd, een boeier waarover nu een hele reeks nieuwe feiten boven water is gekomen.

Tekst: Wim de Bruijn Foto's: Theo Kampa en Adriaan Bos (Historische foto's)



Julian de Jonge (42) kon je de laatste jaren regelmatig tegenkomen op verschillende werven. Dan werkte hij altijd aan een restauratie of nieuwbouw van houten (Zeeuwse) schepen. Benieuwd naar de achtergrond van deze Zeeuwse scheepstimmerman, zocht ik hem op terwijl hij aan het werk was in Zierikzee. Het begon allemaal toen Cees Droste een jonge knaap zocht aan wie hij zijn vak-kennis zou kunnen overdragen, voor hij daar te oud voor werd. Zijn oog was - via Franke Lok van de stichting Tolerant - gevallen op een fraai gerestaureerd boeiertje dat in de jachthaven van St. Annaland lag afgemeerd. Toen hij hoorde dat de eigenaar het scheepje in zijn vrije tijd volledig had gerestaureerd, zocht hij contact met Julian de Jonge, want dat was de scheepsbouwer in spe.

Cees Droste was in die tijd in Rupelmonde twee dagen per week bezig met de restauratie van de hengst *Jan Korneel*. Hij kon daar wel een assistent gebruiken en Julian liep een jaartje mee. Later mocht Julian op de vrijdag het project zelfstandig begeleiden. Toen dat project was afgerond kon Cees beginnen aan de herbouw van de hengst *Pegasus* (zie SdZ 2011.7), ook een project van de Stichting Tolerant. Julian ging aanvankelijk mee en leerde hoe hij het vlak moest opzetten, de Stevens plaatsen en de eerste gangen pasmaken en aanbrengen.

Tot voor kort was Julian ook een of twee dagen per week te vinden in Arnemuiden op de historische werf van Meerman, de thuishaven van de Stichting Behoud Hoogaars. Hij komt daar nu alleen nog als er gehellingd moet worden, want hij heeft de bevoegdheid om de lier van de hellingwagens te bedienen.



De boeier *Vabel* in de museumhaven van Zierikzee, voor de restauratie

links: Julian de Jonge, aan het branden van een stukje boeisel. Normaal wordt alleen de onderkant van de gang warm gemaakt, maar van boven kan ook warmte ingebracht worden, dat bevordert en bespoedigt het buigen.

Van rattenvanger tot scheepsbouwer

Julian de Jonge begon als Technisch Operator bij Philip Morris in Bergen op Zoom. Hij moest ervoor zorgen dat de machines bleven draaien. Op een gegeven moment wilde hij iets anders en werd rattenvanger bij het waterschap op St. Philipsland. Boeiend vertelt Julian over het vangen van duizenden muskus- en beverratten die gangen maken in dijken, wat voorkomen moest worden. Vrijwel niemand realiseert zich dat in ons hele land dagelijks honderden rattenvangers actief zijn. Vorig jaar werden er voor het eerst sinds 1973 minder dan 100.000 ratten in ons land gevangen. Dat zijn er daarvoor veel meer geweest.

In die tijd startte Julian met de restauratie van een tot boeier verbouwd Fries Jacht, als hobbyproject in een grote schuur achter zijn huis aan de Voorstraat in St. Annaland. Hij had geen haast en na acht jaar kon het volledig nieuwe scheepje te water. Om de dagelijkse kost te verdienen, installeerde Julian keukens, want de meeste ratten had hij inmiddels wel gevangen. Dat was echter toch niet zijn passie. Hij was blij dat Cees Droste contact met hem zocht om leerling bij hem te worden. Een betere leermeester kun je niet bedenken. Na de restauratie van de *Jan Korneel* en de start van de nieuwbouw van de *Pegasus*, kon Julian zelfstandig aan het werk. Daarna volgden een nieuw dek voor de hengst TH 49, een nieuw vlak en nieuwe gangen in de hoogaars YE 36. Officieel is Cees Droste nog steeds adviseur in Zierikzee, maar in de praktijk weet Julian zelf meestal de juiste oplossingen voor problemen te bedenken, al is overleg altijd nuttig.

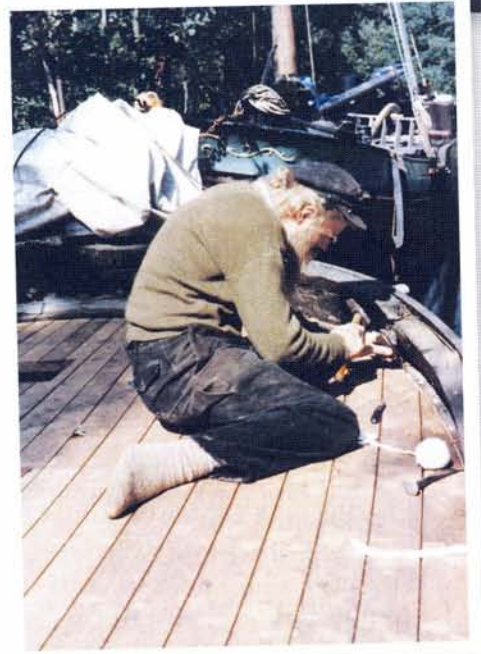
Het project *Vabel*

Om als zelfstandig ondernemer te kunnen werken schreef hij zich als eenmanszaak bij de KvK in onder de naam 'Scheepsrestauratie De Zaete'. Door de Stichting Museumhaven werd hij voor 1 à 2 dagen per week ingehuurd om de vrijwilligers aan te sturen bij hun werkzaamheden. De museumhaven beschikt over een groep van wel veertig vrijwilligers. Per werkdag kunnen er maximaal acht aanwezig zijn. De meeste tijd vergt nu het werk aan de boeier *Vabel*, die volledig gerestaureerd wordt. Na drie jaar zijn de huid, het berghout en het grootste deel van het boeisel vernieuwd. Het merendeel van de spanten en leggers is vernieuwd en ook het zeilwerk en mastkoker zijn klaar. De komende jaren zijn het dek, de opbouw en de inrichting aan de beurt. Als ook de tuigage klaar is, kan er weer worden gezeild. Maar het zal nog wel een paar jaar duren voor het zover is.

Naast de *Vabel*, waarover hieronder meer, lag een zware larix stam. Vrijwilliger Toon Schou-

wenaar maakt daarvan een giek voor een klipper. Inmiddels is er ook een teakhouten sloepje binnengebracht waar nieuwe span-ten en wrangen in moeten komen en voor een houten kottertje uit Arnhemuiden lagen nieuwe Iroko dekdelen klaar.

Julian werkt sinds 1 september fulltime op de Zierikzeese museumwerf, maar voert als zelfstandig scheepstimmerman ook de nodige klussen uit. Zo is hij verantwoordelijk voor het onderhoud aan de hoogaars *Geertrui* die Zierikzee als thuishaven heeft. Ook verzorgt hij de hoogaars *Jetty* en sinds kort is daar de hoogaars *Atalante* bijgekomen. Maar ook voor het onderhoud van de TH 5 en de *Jan Korneel* is hij verantwoordelijk.



boven: Piet Dekker giet hete pek in een deksnaad. Een nog heel jonge Peter Schouten kijkt toe

Onder: Piet Dekker breeuwt het dek met katoen



Vanaf de kluiverboom voerde de *Vabel* al een grote halfwinder. Typisch is dat de boeier behalve een botteloef ook een kluiverboom had

Museumhaven Zierikzee

Toen ik in 1978 voor het eerst met de boot in Zierikzee kwam, lag er in de Oude Haven van Zierikzee nog een aantal woonarken. Bij eb lagen de arken droog. In 1989 verdween - tot grote opluchting van de omwonenden - de laatste woonark uit de haven. Al gauw waren er plannen om van de Oude Haven een museumhaven te maken, zodat oude (zeil)schepen uit het zuidwestelijk deltagebied er zouden kunnen liggen. Vrijwilligers om de schepen te onderhouden waren er genoeg. Als u wilt lezen wat voor problemen er overwonnen moesten worden voordat de huidige museumhaven Zierikzee een feit was, lees er dan alles over op www.museumhavenzeeland.nl. Je krijgt dan bewondering voor het doorzettingsvermogen van de bestuurders van de verschillende stichtingen die zich daarvoor hebben ingezet.

Inmiddels is de haven gebaggerd en liggen er fraaie historische schepen aan de drijvende

steiger. Achterin de haven liggen de schepen bij eb bijna droog. Je kunt er alleen bij hoog water naar binnen varen, want bij eb ligt de geul bij de toegangsbrug helemaal droog.

We zien o.m. de rivierklipper *Mijn Genoegen*, de gerestaureerde voormalige veerboot *Zuidvliet*, de hoogaarzen ARM 17 en ARM 27, de peilvlet *Leendert Abraham polder*, de Friese schouw *Snoopy*, de Hollandse boot *De Groene Wulp*. De boeier *Vabel* ligt nu op de werf en wordt gerestaureerd. Af en toe liggen er ook andere museale schepen als gast. Overdag kun je naar de drijvende steiger lopen om de schepen van dichtbij te bekijken. De botter *de Meeuw* (ex-*de Gans*) ligt op de wal.

Stads- en Commercie Werf Zierikzee

Vanaf 1840 tot 1957 zijn er op verschillende werven aan de Visserdijk en vooral langs de Scheepstimmerdijk in Zierikzee schepen gebouwd. Aanvankelijk waren het fregatten, barken, brikken, galjassen en kofschepen. Ook zijn er hoogaarzen gebouwd. Op de plaats waar nu de werf is, was de Houtloods van de Zierikzeese Houthandel. Dankzij enorme

inspanningen van vrijwilligers is de grond aangekocht en kon er met behulp van subsidies in 2004 een werf worden gebouwd, zodat historische schepen, zoals uit de museumhaven, kunnen worden onderhouden en gerestaureerd. De werf kreeg de naam: 'Scheepsrestauratiewerf Stads- en Commerce Werf'. Het is een grote ruimte met grote deuren, zodat schepen gemakkelijk naar binnen kunnen worden gereden. Er is een aparte ruimte met de nodige houtbewerkingsmachines, zoals

een lintzaag, vlakdiktebank, schaafbank, cirkel- en afkortzaag, alles met volledige afzuijing. Ook is er een aparte lak-schilderruimte en zijn er voldoende sanitaire voorzieningen voor de vrijwilligers en bezoekers. Omdat het een museumwerf is waar ook bezoekers welkom zijn, is er over de gehele lengte van de loods een stalen loopbrug gemaakt. Nu kan het publiek boven de projecten lopen, fotograferen en kijken, zonder dat de vrijwilligers worden gestoord. Aan het eind is ook



boven: Toen er tijdens de restauratie in de jaren '80 spanten werden verwijderd, kwamen er Nederlands- en Franstalige kranten tevoorschijn, de laatste met het jaartal 1932

onder: De boeier had aanvankelijk geen motor en moest worden gesleept. Hier zijn de mooie lijnen van de romp goed te zien



boven: Een foto die direct na de stranding voor Wassenaar in 1980 werd gemaakt

onder: De boeier nadat hij door Piet Dekker is gekocht bij de werf in Kortenhoeft

een aardige tentoonstelling en staan er oude dieselmotoren opgesteld. Tegen de werf aangebouwd is het Grand Café 'De Werf' waar je prima kunt eten. Als je over de brug onder

de stadspoort doorloopt kom je in de Oude Haven met de museumschepen.

Nieuwe feiten boeier Vabel

Schreef ik in SdZ 2010.7 nog dat de *Vabel* een afkorting was van **Varende Belasting**, en dat het schip ooit een zeilend recherchevaartuig was geweest van de Ambulante Recherche (douane), nu kan ik schrijven dat die informatie geheel achterhaald is. Dankzij veel researchwerk van Peter Hamer is nu de echte geschiedenis boven water gekomen en die willen we u niet onthouden.

Het exacte bouwjaar is (nog) niet bekend, maar het moet tussen 1886 en 1899 hebben gelegen. De boeier werd gebouwd op de werf 'De Vredenhof' van Wed. Jeltje Ceuvel, gelegen aan de Hoogte Kadijk in Amsterdam. Dat is pal naast de huidige werf 'Het Kromhout'. Opdrachtgever was Willem Hultzer, die, voor zover nu bekend, vanaf 1899 eigenaar was en het schip in 1901 liet meten. De naam van de boeier was toen *Fortuna*. Hultzer was 42 jaar voorzitter van de Roei- en Zeilvereniging 'De Amstel'. In geschriften van voor 1899 kwam Peter Hamer ook regelmatig 'de boeier van de



Het vernieuwde zeilwerk aan stuurboord. In het voorschip de nieuwe spanten en liggers. De afmetingen zijn echt die van een jacht en niet van een vrachtschip

onder: De boeier *Vabel* met nieuwe huid, berghout, en een gedeelte van het boeisel



zwaardklamp. Dat kan al snel een paar zwaardkosten. We zien dat vaker met Lemsteraken die vaak op zee varen. Vermeldenswaard is ook dat de *Vabel* oorspronkelijk is uitgerust met typische boeierzwaarden voor het varen op ondiepe binnenwateren. Zo gauw er echter op zee wordt gevaren, zijn deze zwaarden vervangen door echte lange, smalle zeezwaarden.

Verdrinking bij stranding

De boeier *Vabel* komt weer in het nieuws als het schip op 1 september 1980 strandt voor de kust van Wassenaar. De kapitein/eigenaar slaat overboord en verdrinkt. De inmiddels helaas overleden Piet Dekker uit Kortenhoef koopt het wrak, nadat het met een oplegger van het strand is gehaald. Hij brengt het naar Kortenhoef waar hij met de restauratie begint. Op foto's uit die tijd zien we een nog zeer jeugdige Peter Schouten terug, die Piet Dekker assisteerde bij deze restauratie.

Na de restauratie verkoopt Piet de boeier aan de heer en mevrouw Molle uit Middelburg, die varen ermee tot 1999. Het schip is dan weer toe aan een volgende restauratie en het echtpaar schenkt het schip aan de Stichting Museumhaven Zierikzee. Tien jaar later - de *Vabel* heeft inmiddels een zogeheten kattenrug gekregen (is 30 cm doorgezakt) - is de boeier toe aan een complete restauratie.

Vanaf 2007 wordt er dus gestadig gewerkt aan de restauratie van een bijzondere Amsterdamse boeier. Dit schip, dat bij het schrijven van het naslagwerk *De Boeier* door dr.ir. J. Vermeer nog niet echt bekend was, en ook niet echt erkend in het Stamboek, is toch een originele Amsterdamse boeier. Waarschijnlijk komt dat door het relatief hoge boeisel, de kielbalk en de zeewaarden. Ook was deze boeier voorzien van een forse botteloef.

Dit is toch weer een heel ander verhaal dan ik in SdZ 2010.7 kon schrijven. De enorme research die Peter Hamer verrichtte heeft veel nieuws onthuld. We hopen dat er Spiegellezers zijn die, aan de hand van wat nu bekend is, meer informatie kunnen verschaffen over nog onbekende stukken uit de historie. Peter Hamer wil vooral in contact komen met de familie Van Aubel die toen in Gent woonde. Wellicht zijn er nog nazaten die over de boeier kunnen vertellen of oude foto's in hun bezit hebben. Zij worden verzocht een mail te sturen naar: phamer461@zeelandnet.nl

Amstel' tegen. Bekend is dat Hultzer tot 1893 met een centreboard voer, een klassiek midzwaardjacht, zoals ook de bekende *Yum Yum* waar Jaap Bernard in de Spiegel van 2007.5 uitgebreid over heeft geschreven.

In 1924/25 wordt het schip verkocht aan A. Bos Pzn en krijgt het de naam *Catharina* en ligplaats in Dordrecht. De volgende eigenaar is de familie Van Aubel in Gent die de boeier in 1936 kocht en het schip de naam *Vabel* geeft. Die naam is mogelijk een verbastering van Van Aubel.

Vlak voor de Tweede Wereldoorlog, in 1939, wordt het schip verkocht aan een Engelsman, want Hamer vond een registratie terug in de Mercantile Navy List van 1940.

Dan is er een vage periode. Maar in 1947 komt de naam *Vabel* voor het eerst voor in het Lloyds Register of Yachts. Wel zeker is dat in 1953 Richard Dimpleby OBE, eigenaar

was van de *Vabel*. Hij was radioreporter bij de BBC en het verhaal gaat dat hij de kroning van Koningin Elisabeth II vanaf de *Vabel* versloeg voor de radio.

Extra kiel onder kielbalk

In 1937 werd de tot dan toe motorloze boeier, voorzien van een Penta benzinemotor. In 1954 werd deze motor vervangen door een 4 cilinder Meadows benzine motor. Pas in 1964 werd er een Mercedes Benz diesel ingebouwd. Ook bekend is dat de tuigage in 1967 volledig werd vernieuwd. Waarschijnlijk is er toen ook een extra kiel onder de bestaande kielbalk gezet. Deze nieuwe kielbalk had een uitsparing voor loden broodjes ballast. Vooral als je met een boeier op zee vaart, is het nuttig als je de zwaarden niet hoeft te gebruiken. Bij slingeren in zeegang scheert het lijzwaard vaak uit en komt dan weer met een klap tegen de