

# De wedergeboorte van een schip

De restauratie van de houten boeier "Vabel"  
op de werf van de Stichting Museumhaven Zeeland.

Museumhaven Zeeland



## De restauratie van de VABEL

Wat een mooie boeier kwam daar de haven binnenvaren. Ze moest door twee hefbruggen voordat ze de Museumhaven binnen kon. Ik zie het schip nog afmeren, zou dit schip deel gaan uitmaken van de museale schepen van de Stichting Museumhaven te Zierikzee?

Het bestuur was benaderd door de eigenaar, dhr. Molle, met de vraag of de museumhaven geïnteresseerd was in het schip. Het was een boeier van 13.00 meter lengte, een snelle zeiler en het schip zou een rijke historie hebben met zowel Nederlandse en Engelse eigenaren. De museumhaven was zeker geïnteresseerd hoewel het schip aan een grote onderhoudsbeurt toe was maar de prijs was een probleem. De museumhaven had onvoldoende geldmiddelen tot haar beschikking en dhr. Molle wilde niet verder omlaag met de prijs. Met advies van

fiscale deskundigen werd er een regeling getroffen voor de overdracht van het schip. Het werd in een periode van vijf jaren geschonken aan de Museumhaven. Omdat dit een Stichting is met een ANBI-status waren de bedragen aftrekbaar van de inkomstenbelasting van de schenker. Deze regeling was interessant genoeg voor de eigenaar om het schip aan de Stichting te schenken. Bij de schenking was bedongen dat dhr. Molle gedurende de vijf 'schenkingsjaren' in de zomermaanden drie weken gebruik mocht maken van het schip. Het onderhoud van het schip zou voor de Stichting museumhaven zijn. Een aardige regeling voor beide partijen, het schip lag mooi te zijn in de Museumhaven en de eigenaar kon er enkele weken mee varen zonder verdere kosten. Kwamen er problemen? Ja, een stilliggend houten schip gaat zowel onder- als boven water snel in conditie achteruit en ieder jaar als dhr. Molle terugkwam van een zeilvakantie lekte het schip onbehoorlijk. Pas als het schip enkele weken stil in de haven lag en de naden waren dichtgeslibd was het schip weer redelijk droog. Maar het laatste jaar is het schip wegens te slechte conditie niet meer uitgevaren. Het was geen kwestie meer van repareren maar van restaureren.



## Wie zoekt zal vinden

Een foto uit het jaar 1903 van een zeilende boeier van de belastingdienst in de haven van Zierikzee gaf zoveel gelijkenis met de Vabel dat men concludeerde dat het hetzelfde type schip betrof. Eén van de drie douaneschepen? Dat was echt geweldig want nu had het schip ook een Zeeuwse historie. "Vabel" zou afgeleid zijn van Varende Belastingdienst. Mooie verhalen konden we bezoekers vertellen over smokkelaars gedurende de eerste wereldoorlog en de jacht van de varende douane daarop. Verhalen van medewerkers wier opa of oudoom op het schip gevaren hadden kwamen goed van pas. Wishful thinking zou later blijken! Want de geheimzinnige waas die over de vroege geschiedenis van het schip was gebleven is weggeblazen door de nuchtere feiten die door scheepsge-schiedenis- deskundige Peter Hamer na vele naspeuringen zijn ontdekt. Nuchtere feiten? Jazeker maar die zijn niet minder romantisch dan het oude verhaal. Het schip kent een rijke historie en die komt in dit verslag ook aan de orde.

## De juiste geschiedenis van de Vabel

Het onderzoek naar de geschiedenis van de Vabel verloopt gestaag maar langzaam. Documentatie is schaars, en het blijkt niet altijd even eenvoudig de familie van voormalige eigenaren te achterhalen. Maar stap voor stap komt er meer beeld in. De huidige stand van zaken is de volgende:

### Bouwjaar en werf

Volgens de Liggers der Scheepsmetingsdienst, Meetnummer A710N Datum meting 2 mei 1901 eigenaar W. Hulser is het schip is gebouwd in 1886, op de scheepswerf De Vredenhof van de wed. J. Ceuvel aan de Hoogtekadijk te Amsterdam.

Volgens het 'Nederlandsch Jachtregister 1924/1925' zou het schip, onder de naam Catharina, gebouwd zijn in 1890.

### Opdrachtgever

Van de opdrachtgever of de eerste eigenaar is niets bekend. Volgens een vermelding in het tijdschrift "De Nederlandse Sport" Jaargang 1901, nr 971, pagina 8: *Fortuna* van W. Hultzer verkocht aan A.A.H. Boon Hartsinck, naam niet meeverkocht. Hultzer heeft een andere boeier gekocht: *Roeloffine* die nu *Fortuna* heet. In nr 974, pagina 8: Grote boeier door Hultzer uit België teruggekocht.

De vraag is of deze twee schepen een en dezelfde zijn, daar moet nog verder onderzoek naar worden gedaan. Het lijkt er dus op dat de huidige Vabel eerder een Belgische eigenaar heeft gehad. Fragmenten van een tweetalige krant (Ned.-Frans) die tevoorschijn kwamen bij de restauratie in 1980 lijken die mogelijkheid te onderschrijven. De *Roeloffine* is niet bekend bij de BRYC (Brussel) of de RYCB (Antwerpen).

### Latere eigenaars



Het schip is geregistreerd bij de KNR&ZV onder de naam *Fortuna* vanaf 1905, eigenaar W. Hultzer te Amsterdam. Eerdere jachtlijsten zijn niet meer beschikbaar. Op 3 oktober 1914 wordt het schip verkocht en opnieuw ingeschreven onder de naam *Catharina*, eigenaar A. Bos Pzn te Dordrecht. De overdracht wordt bevestigd in een brief van de heer Blussé, voormalig voorzitter van de KDR&ZV te Dordrecht, over de schepen van de KDR&ZV. Een en ander wordt ook vermeld in het boekje 'Spelevaart en Watersport in Dordt', door F. Jorissen 1976; (ISBN 90 277 0755 3) uitgegeven

t.g.v. 125-jarig bestaan KDR&ZV.

Volgens een brief van A. van Blussé van Oud Alblas van 16 juni 1982 (Gem. archief Dordrecht) gaat A. Bos Pzn in 1935 failliet, wat kan verklaren dat het schip op de markt komt.

In 1936 verschijnt in het tijdschrift 'Wandelaer et sur l'Eau' nr. 165 sept. 1936 een fotoreportage van "...le beau Boeier de mr Van Aubel.....déniché à Dordrecht...". De naam van het schip wordt foutief vermeld als *Vaubel*. In hetzelfde tijdschrift wordt dan in nummer 166 van okt. 1936 een correctie van de naam gepubliceerd: het schip heet *Vabel*.

In de Waterkampioen 1936 pag. 1005: Brieven uit België, wordt vermeld: Een Hollandse platbodem *Margaretha* werd naar België verkocht en heet nu *Vabel*. Het is een zeer eigenaardige boeier..... Mogelijk is hier verwarring ontstaan doordat verschillende schepen, zowel de *Margaretha* als de *Catharina*, in hetzelfde jaar naar het buitenland zijn verkocht.

### De Engelse periode

In de Mercantile Navy list van 1940 wordt de *Vabel* vermeld als Engels schip, eigenaar Percival H.G.Stone uit London. De eerst volgende vermelding daarna is als 'Auxiliary cutter' in het Lloyd's Register of Yachts, ed. 1947, onder nr. 167181, eigenaar Mrs. H.C. Hansen. Het schip heeft dan inmiddels een Penta 4-cyl. Benzine motor.

De volgende eigenaar is Peter L. Wood uit Wareham, Dorset. Deze verkoopt het schip in 1950 aan Richard Dimpleby uit Haselmere, West Sussex. R. Dimpleby was een fameuze radio en TV



reporter, die onder andere in 1953 de kroning van koningin Elizabeth II heeft verslagen, terwijl hij vanwege de verwachte drukte in London met zijn gezin aan boord van de *Vabel* verbleef, afge-meerd in de Thames tegenover de Houses of Parliament.

In 1956 wordt de *Vabel* verkocht aan J.A.E.Sutcliffe, Weybridge Surrey. Volgens een informant lag het echtpaar in scheiding, en was daarom op zoek naar een onderkomen voor hun twee kin-deren. Deze woonden aan boord en zwierven een aantal jaren van de ene naar de andere vrije ligplaats aan de Thames, tot het uiteindelijk aan een reguliere ligplaats in Kingston on Thames terecht kwam. Het schip was in zeer slechte conditie.

In 1959 wordt de *Vabel* verkocht aan W.F. Copeman uit Carshalton Beeches, Surrey, die haar in 1963 doorverkoopt aan Flt.Lt. R.W.Keppel Compton uit Saltford, Bristol. De naam blijft ondanks alle wisselingen van eigenaar dezelfde. Bill Keppel-Compton woont met zijn familie aan boord, eerst in Engeland en vervolgens in Roermond. Als het schip te klein wordt voor het gezin met twee kinderen, verkoopt hij het schip in 1974 aan C.D. Colchester.

### Terug in Nederland

Giles Colchester maakt in 1976 en 1978 een aantal trips met de *Vabel* naar Nederland. Als hij in 1980 aan een volgende over-steek begint wordt hij verrast door een zware Westerstorm. Het schip strandt op 31 augustus 1980 ten noorden van Wassenaar, waarbij de schipper verdrinkt.

De *Vabel* is zwaar beschadigd, maar wordt geborgen en ver-voerd naar Amsterdam. Scheepsbouwer Piet Dekker uit Kort-enhoef koopt het schip en restaureert het. In 1984 wordt het ver-kocht aan de heer Molle uit Middelburg, waarna nog twee jaar aan het vaarklaar maken wordt gewerkt.

In 1990 wordt het schip dan overgedragen aan de Stichting Mu-seumhaven Zeeland in Zierikzee. Sinds 2008 wordt gewerkt aan een volledige reconstructie van de *Vabel*.

Hoewel de grote lijnen duidelijk zijn, staan er nog heel wat vra-gen open. Alle suggesties zijn welkom over hoe we de ontbre-kende details kunnen invullen.



Foto boven:  
Afbeeldingen vande Vabel tij-dens de reizen van Giles Col-chester.



Foto geheel links:  
Het schip wordt geborgen na de stranding. Flinkke schade, niet alleen door de standing maar ook door de berging

Foto links  
Reparaties op de werf van Piet Dekker te Kortenhoef.

Nadat het schip is gerepareerd zeilde de familie Molle met veel genoeg va-kantietochten met de *Vabel*. In 1990 werd het schip overgedragen aan de Stichting Museumhaven Zeeland. In 2010 is met de restauratie begonnen. Een verslag vind u op de volgende pagina's





## De restauratie.

Oude houten schepen behoren via een helling op de wal te komen want door het hijsen met 2 hijsbanden kan het schip doorbuigen, het krijgt dan een "kattenrug". Een andere oorzaak van een kattenrug kan zijn dat het schip gesleept is. Een sleeplijn wordt soms aan de doorgestoken mast bevestigd en als men dan met te hoge snelheid sleept ontstaat er door de te grote krachten een kattenrug. Dat was ook het geval met de Vabel, de kielbalk was ongeveer 35 cm hol getrokken. Bij de aanvang van de restauratie is het schip op steunen aan de voor- en achtersteven geplaatst zodat het na enige tijd doorzakke in het midden en daardoor de kielbalk weer recht liep. Bij het plaatsen van de nieuwe kielbalk, een waar kunststukje, zag het er naar uit dat veruit de meeste spanten vervangen moesten worden. Het schip was in een zeer slechte staat. En hoe is de stand van zaken nu, 3<sup>e</sup> kwartaal 2015? Alle spanten zijn vernieuwd, de huidgangen zijn geplaatst, de romp is bijna klaar. Wat nog rest zijn het dek, kuip, opbouw, zwaarden, motor, mast met tuigage, de zeilen en het interieur. Een jarenlang karwei. Wanneer het schip klaar is? De streefdatum is 2018 maar dan moeten er wel voldoende fondsen en vrijwilliger/vaklieden zijn. Voorlopig ligt het schip als museaal element in de werf en is het voor bezoekers interessant te zien hoe klassiek vakmanschap in de praktijk wordt toegepast..

De aanvang van de restauratie was in oktober 2010. Omdat de kielbalk hol getrokken was plaatsten we het schip op steunpunten aan de boeg en de achtersteven. Daardoor zakke het schip door en na enige dagen was de kielbalk recht. De conditie van het schip was slecht, het zag ernaar uit dat de meeste spanten en huidgangen vernieuwd moesten worden. De verbindingen tussen dek en opbouw en tussen dek en kuip lekten en daardoor bleek het niet mogelijk de opbouw te behouden. Dat was een echte tegenvaller.



Tijdens de zorgvuldige demontage bleek al snel dat het dek en de opbouw niet houdbaar waren, er was teveel vermolmd hout. Het besluit wordt genomen alles te vernieuwen.

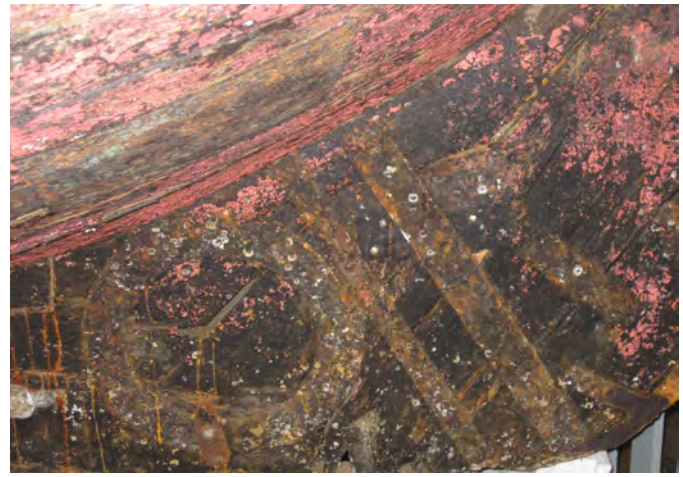


Foto's van het oude interieur. De spanten zagen er nog goed uit maar bij het verwijderen van enkele huddelen bleek dat de achterkanten van de spanten op vele plaatsen diep verteerd waren. Omdat die spanten vervangen moesten worden is het interieur noodzakelijkerwijs verwijderd. Jammer want het zag er nog goed uit. De kastdeuren liggen nu in het magazijn te wachten op plaatsing in de gerestaureerde Vabel. De interieurindeling wordt identiek aan de indeling van 2010.



Hierboven: De achtersteven is verwijderd. Waar de huidgangen in de voorsteven waren bevestigd bleek veel verteerd hout te zijn. Alles vernieuwen is de enig juiste manier.





Hierboven een afbeelding van keurmerken. Wat ze precies betekenen moet nog onderzocht worden maar drie kruisjes boven elkaar heeft iets met Amsterdam te maken. Deze inscripties zijn in het achterschip gebeiteld.

Na de kielbalk zijn de voor- en achtersteven vervangen. (afbeeldingen rechts). Aan de voorsteven is een uit-stekend deel, de loefbijter. De loefbijter houdt het schip beter op koers zodat het door wind minder opzij geduwd wordt. Er komen grote dwarskrachten op, vandaar de rsv-versterkingen.



Foto links: afbeelding van het achterschip. De kielbalk is verwijderd, de romp wordt in vorm gehouden door stalen dwarsbuizen en hier en daar een nieuw spant.

Hier is een echte scheepstimmerman nodig met veel ervaring en inzicht hoe dit aan te pakken. (Plus veel euro's!)

Hieronder: de mastbank werd als eerste geplaatst. Het geeft de romp stijfheid in dwarsrichting.

Linksonder: detail van de mastbank. Het is een genoegen dit te mogen maken.





De twee bovenste foto's geven de stand van zaken weer in augustus 2014. De voor- en achterstevens en de eerste huidgangen zijn geplaatst. Het voor de romp gebruikte eikenhout is gesorteerd en ingekocht door de scheepstimmerman. De dikte van de huidgangen is 35 mm. De huidgangen zijn korter dan de 13 meter lange romp en moeten verlengd worden. Dat gebeurt met een "koude las". De huidgangen raken elkaar dan op een spant. De spanten hebben een breedte van 12 centimeter. De voor- en achtersteven zijn 13 cm dik. De diepte van de uitgefreesde ruimte voor het invoegen van de huddelen bedraagt 25 millimeter.

Deze constructies staan borg voor een stevige en waterdichte romp.



Rompconstructie naar de boeg kijkend. Dat de Vabel 100 jaar oud geworden is en een stranding heeft overleefd komt mede door de sterke wijze waarop de boot gebouwd is. Dat bouwen we nu precies na. Bij veel schepen is de afstand tussen de spanten 30 cm. Dat is hier gemiddeld 12 cm en dat maakt de romp zeer sterk.



Rompconstructie naar de achtersteven kijkend. De constructie is hier vlakker dan het voorschip, daarom "laat het schip het water gemakkelijk los" en dat is een voorwaarde voor snelheid. De Vabel was in zijn soort een snelle zeiler en we verwachten dat het schip deze eigenschap zal behouden.

### Epiloog

Met dit verslag hopen we u inzicht te hebben gegeven in de geschiedenis en het reilen en zeilen van de boeier Vabel tot op heden ( december 2015). Het is de bedoeling u ieder jaar een overzicht van de restauratie te geven. We hopen u volgend jaar aanzienlijke vorderingen te kunnen melden.