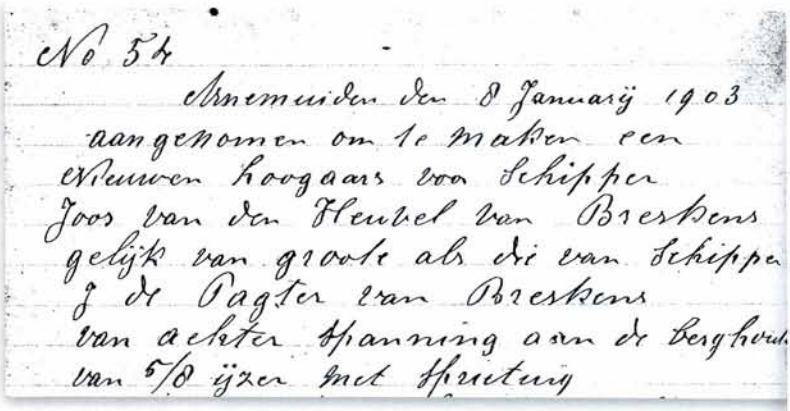
ARM 17 'Vrouwe Adriana' Een verwarrende geschiedenis

Peter Hamer

De Arnemuidsche hoogaars ARM 17 'Vrouwe Adriana' is al jaren een beeldbepalende verschijning in de museumhaven in Zierikzee. Het schip is op Vrijdag 26 maart 1993 overgedragen in eigendom van de Stichting Museumhaven Zeeland. Op die dag heeft Willem Scholtes, de laatste eigenaar, het schip overgedragen aan de stichting. De aankoop is mede mogelijk gemaakt door een bijdrage van de Slavenkas Zierikzee.
Begin jaren 2000 volgde een volledige herbouw door vrijwilligers, onder leiding van de heer P.J. Huijbrecht, de toenmalige voorzitter van de stichting, en scheepstimmerman Peter Weeda.
De geschiedenis van het schip is jarenlang onderwerp van discussie geweest. Sommigen geloven dat het schip in 1878 gebouwd zou zijn, anderen hebben het over het jaar 1903. De kaarten van het centrale visserijregister zijn niet eenduidig.

Kopie van de opdracht in het oorspronkelijke bestek van bouwnummer 54.


No 54
Arnemuiden den 8 Januarij 1903
aangenomen om te maken een
Nieuwen hoogaars voor Schipper
Joos van den Heuvel van Breskens
gelijk van groote als die van Schipper
J de Pagter van Breskens
van achter Spanning aan de Berghout
van 5/8 ijzer met Spriettuig

De aanleiding

Naar aanleiding van de eindeloze discussie heeft de stichting besloten om eens en vooral een eind te maken aan de onzekerheid, door alle bescheiden naast elkaar te leggen en op zoek te gaan naar datgene wat nog ontbreekt. Het hieronder volgende verslag, bedoeld om klaarheid te geven, zal mogelijk niet het einde van de discussie zijn. Gelijk hebben is immers nog geen gelijk krijgen!

Dit soort onderzoek verloopt doorgaans achterstevoren, omdat de recente geschiedenis nu eenmaal meer aanknopingspunten geeft. Vandaar dat we beginnen met de conclusie: ***de huidige ARM 17 is gebouwd in 1903, op de werf van de Gebroeders Meerman in Arnemuiden, in opdracht van Joost Willem van den Heuvel uit Breskens.***

De opdrachtgever

De visserij werd in Breskens pas in het laatste kwart van de negentiende eeuw een serieuze bedrijfstak. De visserssvloot bestaat in de jaren '90 van die eeuw uit een veertiental hoogaarzen.
De familie Van den Heuvel is een in Breskens bekende visserfamilie. Vader Jacobus vist met de BR 5, een door Jan Verras op De Paal gebouwde hoogaars van 12 ton. Zijn drie zonen, Joost, Jacobus en Willem, zijn ook werkzaam in de visserij.
Joost vaart vanaf 1890 met de BR 7, een nieuw gebouwde hoogaars, ook van Jan Verras. In 1898 koopt hij een nieuwe hoogaars met bezaantuig, gebouwd bij de Gebroeders Meerman in Arnemuiden. Ook die krijgt het nummer BR 7. Dit schip is in 1905 verkocht aan Lambertus Vermeulen als BR 17, en in 1906 in een plotseling opkomende storm bij Cadzand op het strand geworpen en vergaan. Twee bemanningsleden, Adriaan van de Sande en A. de Munck, verdrinken daarbij. Schipper Jacobus van den Heuvel van de BR 5 ziet het gebeuren, maar komt zelf met de schrik vrij.

De Van den Heuvels zijn goede klanten van Meerman. De eerste Arnemuider hoogaars die door de familie voor 1480 gulden wordt aangeschaft is de hierboven genoemde BR 7, in 1897 door Meerman voor eigen rekening gebouwd onder bouwnummer 45. In magere jaren is dit een gebruikelijke oplossing om de timmerlieden aan het werk te houden en te voorkomen dat ze weglopen. De nieuwe hoogaars bevalt kennelijk zo goed dat twee jaar later (1899) de beide broers Willem en Jacobus eveneens een schip in Arnemuiden bestellen (BR 16 - bouwnummer 46, en BR 15 - bouwnummer 47). In 1903 volgt dan de opdracht van Joost van den Heuvel voor nog weer een nieuw schip, bouwnummer 54, *"gelijk van grootte als die van J. de Pagter van Breskens, voor 1600 gulden"*. De hoogaars is 2 voet korter in het vlak dan zijn oude schip, breder in de kont en vooral minder diep door de sterker vallende kimboorden. Het uitgebreide bestek vermeldt een olmen vlak dik 2,5 duim en een spriettuig. Mogelijk beviel het bezaantuig van zijn vorige schip niet? Dit schip, de BR 7 Jacoba

De vissersclub van Breskens eind negentiende eeuw; in het midden met hoed Joost W. van den Heuvel.
Bron: Breskens en de Visserij; Meijaard, Corijn, Valk; ISBN 978-94-91528-10-1

Elisabeth, wordt ingeschreven in het Centraal Visserij Register op 27 september 1911.
In 1919 verkoopt hij zijn hoogaars en koopt een ijzeren botter.

Verwarrende registratie

Daarmee begint een serie overschrijvingen die de oorzaak is van veel verwarring. Volgens het boek Bressiaanse vissers (ISBN 90.6455.170.7) zou de BR 7 op 27 augustus 1919 zijn verkocht naar Heist (H 66), in september 1919 doorverkocht aan Aart Foppen (BR 26) en in oktober datzelfde jaar aan W.J. van den Broecke als BR 10.
In de archieven van Heist is echter geen vermelding te vinden van een hoogaars onder nummer H 66. Volgens het visserijregister was de BR 26 van Aart Foppen een kotter, die twee weken later werd terugverkocht naar Heist. Een zoektocht naar de familie Foppen om een en ander te op te helderen heeft niets opgeleverd. Ook de nummers van uitgegeven consenten geven geen uitsluitsel. De overschrijvingen zijn vermoedelijk een verschrijving van een verwarde ambtenaar geweest. De BR 7 is waarschijnlijk nooit naar Heist verkocht, en dus ook niet als BR 26 teruggekomen. Maar waar bleef het schip dan wel?

Er is nog en ander kenmerk waarmee een schip kan worden geïdentificeerd: de inhoudsmaat, vastgesteld door de Rijksijkmeester. De BR 7 die Joost van den Heuvel op 27 augustus 1919 verkoopt heeft een weinig voorkomende bruto/netto inhoudsmaat van 50/22 m3. Die is gelijk aan de inhoud van het schip dat Van den Broecke op 19 oktober 1919 laat inschrijven als BR 10. We mogen er daarom van uit gaan dat het om hetzelfde schip gaat.
Waarschijnlijk is dat Van den Broecke de voormalige BR 7 in 1919 kocht en heeft laten inschrijven als BR 10 *Cornelia*. Van de familie Van den Broecke is de informatie dat de BR 10 destijds voor 800 gulden is aangekocht. Van den Broecke verkoopt zijn hoogaars op 2 maart 1923 aan Cornelis Huiszoon in Vlissingen, die hem laat inschrijven als VLI 35 *Twee Gebroeders*. Op 18 december 1924 wordt het schip vervolgens verworven door de Gebroeders Meerman.

Bij de beruchte ramp van 18 juli 1924 is de oude ARM 17 van Jan de Nooijer vergaan met verlies van de gehele bemanning. Meerman heeft de VLI 35 (de voormalige BR 10) in de aanbieding. Volgens de Kroniek van Arnemuiden *"wordt door de Gebroeders Meerman een schuit opgeknapt wat de nieuwe ARM 17 wordt."* Een half jaar later, in mei 1925, wordt deze hoogaars verkocht aan Joost van Belzen die haar laat registreren als ARM 6 *De Vrouw Clazina*. Het nummer ARM 17 gaat over op de hoogaars *Vrouw Adriana* van Cornelis van de Ketterij.

Motorisering

In 1930 wordt een 30 pk Kromhout M2 gloeikop ruwe olie motor (nr. 6133) ingebouwd. De motor is in 1913 gebouwd, dus

De ARM 6 (rechts) binnenvarend in Vlissingen, met motor maar nog met volledig zeiltuig.

die gaat al een aantal jaren mee. Kennelijk onverslijtbaar. Bij die gelegenheid worden het zeilwerk en de plecht verhoogd, een vast vooronder geïnstalleerd, het achterschip opgeboeid en een stuurkot geïnstalleerd.

De oorlogsjaren gaan voorbij zonder narigheid, het schip is vermoedelijk te oud om te worden gevorderd. In mei 1947 loopt het op een paal nabij de Onrust ten Westen van Noord-Beveland waarbij een groot gat in de romp ontstaat. Het schip zinkt, de bemanning wordt gered door de ARM 4. Na reparatie bij Meerman wordt het in datzelfde jaar ingeschreven in het nieuwe Visserijregister.
In 1948, na 45 jaar hard werken, is de hoogaars der dagen zat. Er is voor de oude houten hoogaarzen geen plaats meer in de visserij, de toekomst is aan de stalen schepen. Die zijn beter bestand tegen het geweld van motoren, ook al zijn die in de loop der jaren een stuk kleiner en lichter geworden. De afhankelijkheid van het weer is een andere overweging, de stalen kotters en botters zijn zeewaardiger en droger dan de houten hoogaarzen.
Van Belzen verkoopt het schip weer aan de werf. We mogen aannemen dat Jacob Meerman zich realiseert dat de oude dame alleen nog een toekomst heeft als jacht. Vermoedelijk is het schip voor eigen rekening omgebouwd en is er een roef op gezet.
Het sluitende bewijs dat de huidige ARM 17 dezelfde hoogaars is als de in 1903 gebouwde BR 7 is de aantekening van Meerman in potlood bij het bestek van bouwnummer 54 dat de schuit, de voormalige ARM 6, in 1952 als jacht is verkocht aan Scholtes te Warmond.
De conclusie is dat deze hoogaars (achtereenvolgens BR 7 - BR 10 - VLI 35 - ARM 17 - ARM 6) nooit onder nummer ARM 17 heeft gevist.

De laatste privé eigenaar, Willem Scholtes, heeft nog een model van het schip in jachtuitvoering, gebouwd door de timmermansbaas van de werf, Chris Bliek. Mogelijk heeft Bliek dat model gebouwd tijdens de ombouw tot jacht.

Een nieuw leven als jacht

Wanneer vader Scholtes in 1952 de ARM 6 koopt staat er geen visserijnummer meer op de boegen. Vissersschepen zaten doorgaans dik in de teer en dat is geen gezicht voor een jacht, daarom heeft Meerman het boeisel gedubbeld met een plaat blank gevernist eiken. Dat ziet er goed uit en is eenvoudiger dan de vele lagen teer verwijderen. De mast is bovendeks geplaatst en strijkbaar gemaakt, en heeft een gaffeltuigage. Het verhoogde boeisel is verwijderd, de roef is opgebouwd en een andere motor geïnstalleerd: een 100 pk Chrysler benzinemotor. Scholtes doopt het schip *Vrouwe Alize*, een combinatie van de namen van zijn echtgenote en dochter.

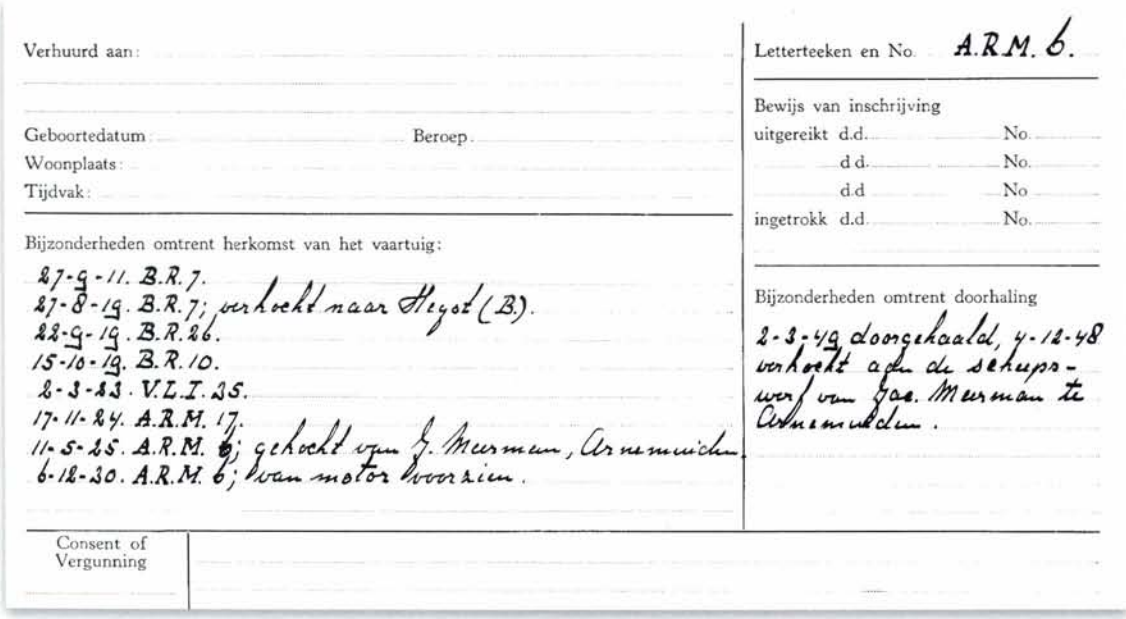
Tekening van Henri Cassiers, ca. 1929.
Bron: Wandelaer et sur l'Eau, nr. 162, 1936

De ARM 6 binnenvarend in Vlissingen, opgeboeid en zonder zwaarden, met steuntuig.
Bron: Coll. L. Jasperse

Uit de documentatie blijkt dat het schip haast jaarlijks op de werf te vinden is en dat er substantiële bedragen aan worden verspijkerd. Het oude visserij nummer ARM 17 komt tevoorschijn als bij een van de vele beurten de dubbeling van de boeisels wordt verwijderd. Dat is hard nodig, de ruimte tussen het boeisel en de beplating is altijd vochtig, het schip stinkt naar verrot hout. Als er spanten worden verwijderd kan de molm er met de hand worden uitgeschept. Als tijdens het schoonmaken het vuil achter de spanten wordt weg gelepeld, spuit ineens het water naar binnen. De werf van Stofberg waar het schip ligt gemeerd, heeft geen plaats en dus zinkt de hoogaars in het anderhalve meter diepe water. Dat was zeker niet de laatste keer, later in de haven van Zierikzee zal het nog diverse keren de bodem verkennen als bijvoorbeeld de tijdklok van de lenspomp is ontregeld.

De Palingtocht

Op 26 juni 1970 vaart een groep van 22 platbodems onder leiding van J. Goedkoop, schipper van de hengst *Jonge Joseph*, naar Engeland via de Belgische en Franse kust. De aanleiding is de 'Operatie Vriendelijke Invasie' ter herdenking van de zeventiende-eeuwse palingvaart op Londen, waarbij zal worden aangemeerd op de traditionele ligplaats aan de Bellingate Market. De vloot vertrekt die Vrijdag vanuit Breskens onder begeleiding van de mijnenveger M 847 *Hr. Ms. Bedum* van de Koninklijke Marine. De *Vrouwe Alize* is niet erg snel en vaart achter in het veld, samen met de *Jonge Joseph*. Naar Oostende verloopt de reis zonder veel bijzonderheden. Maar tijdens de tweede etappe van Oostende naar Duinkerken trekt de zuidwesten wind flink aan, de ARM 17 lekt verschrikkelijk. Er moet voortdurend worden gepompt. Schipper Scholtes besluit Nieuwpoort aan te lopen, waar ook de lemmeraak *Vrouwe Egbertje* haar toevlucht heeft gezocht. De rest van de vloot vaart door naar Duinkerken. De *Jonge Joseph* krijgt na het afvuren van een rode vuurpijl een sleepje van de *Bedum*, die later ook de rest van de vloot binnen moet brengen. Op de ARM 17 wordt de koeling van de motor omgebouwd zodat het koelwater direct uit het schip wordt aangezogen, dat scheelt weer pompen.


Verhuurd aan:

Geboortedatum: Beroep:
Woonplaats:
Tijdvak:

Bijzonderheden omtrent herkomst van het vaartuig:
27-9-11. B.R.7.
27-8-19. B.R.7; verkocht naar Heyst (B).
22-9-19. B.R.26.
15-10-19. B.R.10.
2-3-23. V.L.I.25.
17-11-24. A.R.M. 17.
11-5-25. A.R.M. 6; gekocht van J. Meerman, Arnemuiden.
6-12-30. A.R.M. 6; van motor voorzien.

Letterteeken en No. A.R.M. 6.

Bewijs van inschrijving
uitgereikt d.d. No.
d.d. No.
d.d No
ingetrokk d.d. No.

Bijzonderheden omtrent doorhaling
2-3-49 doorgehaald, 4-12-48 verkocht aan de scheepswerf van Gas. Meerman te Arnemuiden.

Consent of Vergunning

Kopie van de registerkaart van de ARM 6.
Bron: Visserijmuseum Vlaardingen

Willem Scholtes vertelt: De volgende ochtend ligt de *Bedum*, inmiddels oneerbiedig omgedoopt tot Bezem, voor de kust te wachten om assistentie te verlenen. Er wordt een tros overbracht en aan de mast vastgezet. Eerst gaat het heel netjes, niet te snel. Maar als het later op de dag harder gaat waaien en de zeegang toeneemt gaat het al gauw te hard. Het schip lekt verschrikkelijk, van boven en van onder. Er wordt om de beurt gepompt en er worden onderdeks stukken plasticfolie gespannen om toch een beetje droog te blijven. De journalist van de Waterkampioen, deze dag opstapper op de *Vrouwe Alize* om een verslag van de reis te maken, wordt overspoeld met tientallen liters water als het plasticfolie precies boven zijn hoofd barst. Hij rent het vooronder uit naar achteren en schreeuwt "we vergaan, we vergaan!". Schipper Scholtes, aan het roer staand, schreeuwt terug "zolang ik nog niet tot aan mijn borst in het water sta vergaan we niet. Doorpompen alstublieft ! " Uit het verslag van de journalist: *'Het pompen in het vooronder, waar het een beetje naar olie en muffe dingen ruikt is een ware straf, het water klotst om mijn laarzen en in mijn lijf'*. (Waterkampioen juni 1970, pag. 805)

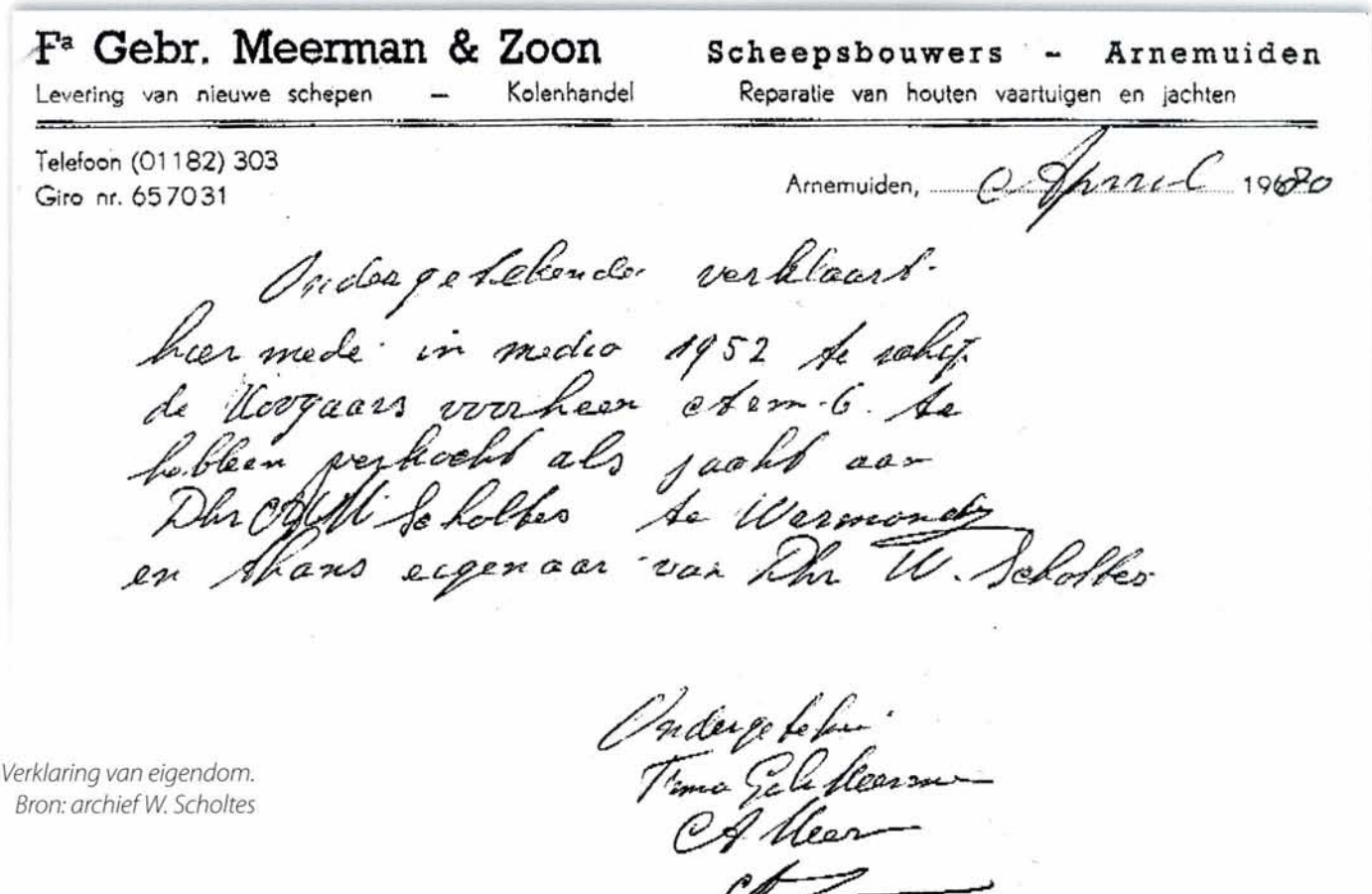
Eenmaal in Duinkerken pompen twee grote pompen van de *Bedum* de ARM 17 leeg maar het water blijft binnenstromen. Op de zate aan de kaai worden de lekken provisorisch gerepareerd, de stevenbalk wordt met stempels teruggezet en de gangen dicht gekit. Daarna is de terugtocht gemaakt door het kanaal van Duinkerken naar Valenciennes, rechtstreeks naar Van Duivendijk op Tholen. De zeereis ten einde, het schip totaal ontzet.

(Van de oorspronkelijke 22 schepen halen slechts 14 de haven van Ramsgate, waar ze bij de Royal Temple Yacht Club met vuurwerk en scheepstoeters worden verwelkomd. Ook de hoogaars BRU 24, moet halverwege Calais – Ramsgate terugkeren met averij. De enige hoogaars die Ramsgate haalt is de *Turc* van B. van Gils. Londen wordt niet bereikt.

Eind jaren 1970 doet de oude heer Scholtes het schip over aan zijn beide zoons. Ze zeilen voornamelijk op de Kager plassen en het IJsselmeer, en werken tussen de bedrijven door (school en zo) aan het onderhoud. Willem Scholtes vertelt: "Het leek wel een rubberboot. In zeegang kon je soms je vingers tussen het boeisel en het potdeksel steken terwijl het even later weer stijf tegen elkaar aan geklemd zat. Als het een beetje woei was het altijd één man zeilen en de ander pompen".

Maar het is dweilen met de kraan open, en om eens en vooral een einde te maken aan de voortdurende lekkage brengen ze het schip in 1976 naar Bültjer in Ditzum voor de hoogstnoodzakelijke reparaties. Vanwege de kosten wordt het schip teruggebouwd in visserman uitvoering, dat blijkt veel goedkoper. Het kot wordt in oorspronkelijke afmetingen herbouwd, maar het door pek en olie doordrenkte olmen vlak kan nog jaren mee. Ook het spriettuig wordt opnieuw geïnstalleerd, nu met een strijkbare spriet. De nieuwe zeilen worden gemaakt door Vreeken in Warmond. De gegevens daarvoor komen uit het boek 'Zeeuwse vissersschepen van Ooster en Westerschelde' van Jules Van Beylen. De restauratie levert in 1978 de W.H. de Vos prijs van het Stamboek Ronde en Platbodemjachten op.

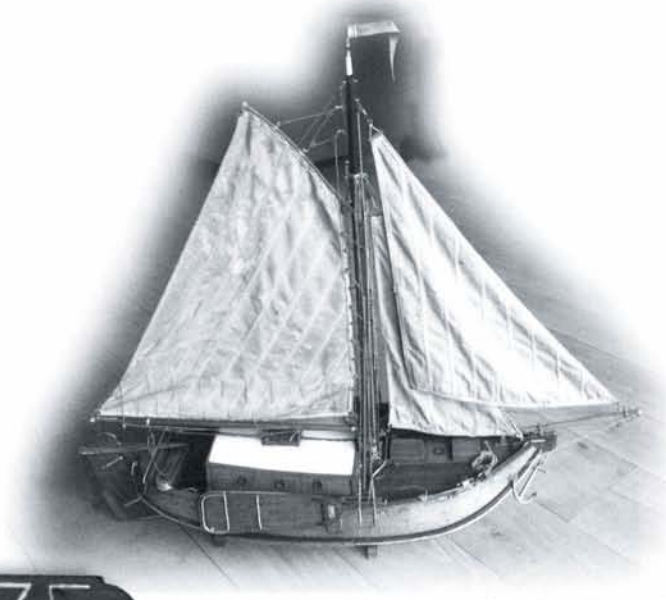
Ondanks de restauratie blijft het tobben. In de loop der jaren worden veel gangen en spanten vernieuwd. Ook de juiste bevestiging van de spriet is een probleem, door een foute bevestiging breekt die meer dan eens. Ondanks het ongemak is er veel met het schip gezeild, vooral vanuit de zomerligplaats


Fa Gebr. Meerman & Zoon
Scheepsbouwers - Arnemuiden
Levering van nieuwe schepen – Kolenhandel
Reparatie van houten vaartuigen en jachten
Telefoon (01182) 303
Giro nr. 657031
Arnemuiden, 1980
Ondergetekende verklaart hiermede in medio 1952 de schip de Hoogaars voorheen ex-Bem-6. Se hebben gekocht als jacht aan Dhr O.H. Scholtes te Wormerveer en thans eigendom van Dhr W. Scholtes.
Ondergetekende
Tjerna Gebr. Meerman
C.A. Meerman

Verklaring van eigendom.
Bron: archief W. Scholtes

Burghsluis. Zo wordt tijdens de zomerreünie van het Stamboek in 1986 de Waller-weefprijs uitgereikt aan het hoogaarzen eskader onder leiding van de *Vrouwe Alize*. Tot de overdracht aan de museumhaven in 1993. Dank zij dit gelukkige initiatief is er weer een hoogaars behouden voor de kleine nog actieve vloot historische vissersschepen in Zeeland. Een Zeeuws schip op Zeeuws water.

Over de naam van het schip valt nog wel het een en ander te zeggen. Het is gerestaureerd als garnaalvisser met spriettuig, zoveel mogelijk naar de oorspronkelijke inrichting. Daarmee zou de naam dus eigenlijk de BR 7 *Jacoba Elisabeth* moeten zijn. Maar met het nummer ARM 17 wordt het moeilijk. In dat geval ligt het voor de hand het schip de naam te geven waaronder het 41 jaar heeft gevaren, en dat is *Vrouwe Alize*.



Model van de ARM 17 als jacht, gebouwd door Chris Bliek, scheepstimmerman van de werf. Coll. W. Scholtes

Belangrijkste bronnen:

Gesprekken met
Willem Scholtes;
Joop den Boer, Archief Museumhaven Zeeland te Zierikzee;
P. van den Heuvel te Breskens;
W. van den Broecke te Breskens;
H.J. de Winde, J.G. Vader en A. Kal: *Bressiaander vissers; Schoorl 1994*; ISBN 90.6455.170.7
P.J. Huijbrecht: *Register van Zeeuwse vissersschepen 1911-1947*; Middelburg 1987.

Op het Zijpe, 1960
Coll. J. Joosse

Na de volledige restauratie in Zierikzee, 2013.
Coll. Museumhaven Zeeland