



Het bewogen leven van de 110-jarige Ouderhoek, deel 4

In de vorige afleveringen beschreven we de eerste ruim honderd jaar van de Ouderhoek. In dit deel komt de periode aan bod waarin de nieuwe eigenaar Philippe Mortelmans het jacht compleet laat restaureren. Tot nog toe is bijna alles vervangen. Tekst: Wim de Bruijn Foto's: Wim Mendelts

Nadat kielbalk, stevens en een aantal liggers waren vernieuwd kon van de eerste gangen tegen de kielbalk een mal worden gemaakt. Wim Mendelts heeft een speciale manier van een mal maken. Een strook triplex wordt tijdelijk op de plaats van een oude gang vastgezet. Met een klein blokje hout schuift hij met een potlood tegen het blokje over de mal langs een oude gang naar achteren, dat doet hij aan beide kanten. Het blokje volgt exact de vorm van de voorgaande en volgende gang. Vervolgens wordt de maat van de mal overgezet op het nieuwe hout en kan er gezaagd worden met een handcirkelzaag, rekening houdend met de verlopende zwi. Er komen geen zware stationaire machines aan te pas, want het zou lastig zijn om de tien meter lange planken erheen te sjouwen.

Alvorens Wim verder kon met het aanbrenge van de nieuwe gangen, moest hij zorgen voor voldoende houvast, want de zitters, liggers en andere spanten waren grotendeels rot en daar hielden de nieuwe rvs-schroeven niet in. Duseerst maar een aantal liggersmallen en vervolgens uitzagen. Hoe hoger hij kwam, des te meer nieuwe spanten moesten er worden gemaakt. Het kromhout was nauwelijks aan te slepen. Gelukkig had Nick Faber van Houtcompagnie Almenum uit Harlingen telkens op tijd weer nieuw kromhout verzameld. Voor een stabiele vorm werd ook een nieuw en serieus zeilwerk aangebracht. Dat bestond

niet alleen uit nieuwe zitters, liggers, opliggers en een kolsum, waar de voet van de mast op gaat steunen en de nodige zware knieën, maar ook een nieuwe, zware mastbank. Zo ontstond een zeer solide raamspant dat voor de nodige sterkte en stijfheid gaat zorgen. Zo werd, gelijk opbouwend aan bak- en stuurboord, de nieuwe huid vastgezet. Tot hij bij het berghout kwam.

Gelukkig konden de stuiten, na gedeeltelijke restauratie worden behouden. Dat scheelt niet alleen veel werk, maar ook veel hout. De stuiten zijn de zeer kromme delen die bij de stevens eindigen. De er op aansluitende berghouten, waren bij een eerdere restauratie gelamineerd en moesten ook worden vervangen, omdat ze op een aantal plaatsen ingewaterd waren. De lijm tussen de dunne deeltjes was nog wel intact. Er werd weer een drogenaad gemaakt, die voorkomt dat er water in de liggende naad kan komen.

Hulp van buitenaf

Wim werd sinds mei 2023 geholpen door een jonge enthousiaste schrijnwerker, wiens vader een botter had. Hij was begonnen aan dek en opbouw, helaas kwam hij na de zomervakantie niet terug. Inmiddels kwam in oktober vorig jaar Gregory langs om te vragen of hij kon helpen. Hij had geen ervaring, maar was wel handig.

Medio juli van dit jaar ben ik weer gaan kijken

1 De stand in juli 2024. Nu kan er aan de kuip en het interieur worden gewerkt en het beeldhouwwerk kan worden hersteld en nieuw gemaakt

2 De eerste gang naast de kielbalk wordt gemald, zodat de gang van 10,5 m in één stuk nauwkeurig kan worden gezaagd

3 Het in de vorm branden van de lange gangen vereist vakmanschap en geduld. Ook omdat de 4 cm dikke gang getordeerd moet worden om goed bij de stevens aan te sluiten

in Antwerpen voor het vervolg op dit gigantische restauratieproject. De huid was dicht, de berghouten nieuw en het boeisel nieuw. Ook werd een nieuw bovenboeisel, eigenlijk een groot zetboord, vernieuwd en voorzien van vier nieuwe, handgestoken dolfijntjes aan de einden. Deze dolfijnen worden later verguld. De gangboorden en de kajuit waren inmiddels ook helemaal nieuw. Inmiddels was Gregory begonnen aan de schildplanken en de dekwegeringen.

Bulten en deuken

Omdat de nieuwe spanten en knieën op de oude plaats pas waren gemaakt, bleek bij het aanbrenge van huidplanken, berghout

4 De eerste gang wordt geplaatst en tijdelijk met lijmtangen vastgezet



5 Inmiddels zijn er al vier gangen pasgemaakt, in de vorm gebrand en met rvs-schroeven, voorzien van grote ringen, tijdelijk vastgezet aan de oude inhouten. Na de tweede gang kreeg de gang de vorm van een banaan en liep de nerf uit de gang. Door de sterke kromming brak de gang en moest een nieuwe gang, nu in drie delen worden gemaakt. Op een gegeven moment konden de gangen, omdat ze weer minder zwaar hadden, weer in twee delen worden gebogen en vastgezet



6 Er is door rotting nog maar weinig houvast in de oude inhouten, dus wordt er een nieuwe ligger gezaagd. Let op de gepiekte vorm bij de kiel

7 De mastkoker, met 15 cm brede wangen, stond zonder veel steun op het vlak. In de loop der jaren waren stalen hoekdelen aangebracht, die uiteindelijk voor roest en rot zorgden

8 De aansluiting van de mastkoker tegen het dek en het dunne en rotte mastbankje. Het ijzeren hoekijzer hielp niet veel meer

9 Ter plaatse van de mastkoker worden veel nieuwe gegroeiende spanten, liggers en zitters pasgemaakt. Met een nieuwe mastbank en knieën is er nu een solide zeilwerk aangebracht

en boeisel dat er hier en daar bulten en deuken inzaten. Veel deuken waren wellicht ontstaan bij het lichten, toen stroppen het loodzware jacht omhooghaalden en bij de eerder beschreven aanvaring in Amerika. Op sommige plekken ging het over 2 tot 10 mm, maar ter hoogte van de mastkoker en bij de achterbolders zaten wel deuken tot 6 centi-

meter diep! Elke gang moest opnieuw worden uitgestrookt en dat kostte veel tijd, omdat de nieuwe spanten ter plaatse moesten worden losgemaakt en aangepast. Dan is het handig als alles met schroeven is vastgezet.

Dek en opbouw

Het was de bedoeling geweest om dek en



10 Om in het achterschip bij de spanten en inhouten te komen, werd de teakhouten kuipvloer in een keer losgezaagd en uit het schip getakeld. Het is later weer hergebruikt

11 Ook in het achterschip zit er geen verband tussen spanten en liggers. Veel spanten zijn gebroken of rot

12 Roelof van der Werff deed oude kranten gedrenkt in bruine teer tussen spanten en huid om vochtoverdracht tegen te gaan. De kranten zijn na 46 jaar nog prima leesbaar. Wim doet er een teerproduct tussen, dat werkt ook prima



13 Het door inwateren aangetaste gelamineerde berghout moet worden vervangen. Opvallend is dat de lijmnaden nog intact zijn

dige klus, omdat de hoek telkens anders was. Daarna werden nieuwe kwartiers gezaagde eiken dakdeeltjes aangebracht, wel voorzien van een kraal, omdat dat volgens Wim in 1914 gebruikelijk was. Dak- en deknaden werden goed gerubberd, nadat de randen van de naden keurig waren afgeplakt met tape. Na het aanbrengen van de kit, werd de overvloedige kit met een plamuurmes stevig in de naad gedrukt en de overvloedige kit kon weer voor een volgende naad worden gebruikt. Je hebt meer werk aan het afplakken, maar die tijd verdient je terug, omdat je na het wegtrekken

opbouw te restaureren. Helaas was dat niet mogelijk en kon alleen een aantal dakbalken van de kajuit worden behouden. De sterk gebogen dakbalken werden met zwaluwstaar-

ten in de nieuwe opbouw wand pasgemaakt, zoals dat in 1914 gebruikelijk was. Eerst zat het koud tegen elkaar met een grote roestige spijker in kopshout! Het was geen eenvoudige

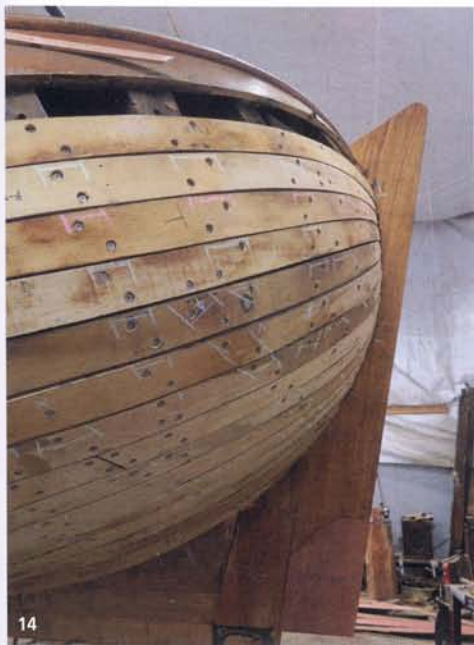
POONMODEL IN HET INTERNATIONALES MARITIMES MUSEUM HAMBURG

Scheepsbouwer Roelof van der Werff, die de *Ouderhoek* eerder restaureerde, ziet in de vorm van de *Ouderhoek* het meest een poon terug, terwijl anderen er een boeier in herkennen. Roelof bezocht onlangs het Maritiem Museum in Hamburg en trof daar een scheepsmodel van een Zeeuwse poon aan. Het model is in 2009 gebouwd door Martin Koschwitz uit Flensburg, schaal 1 : 20 en is 60 cm lang en 61 cm hoog. Koschwitz schonk het in 2019 aan het museum. De beschrijving vermeldde dat het ging om een Zuid-Nederlands vrachtzeilschip uit de 18de eeuw. De bouwwijze zou lijken op die van een tjalk. De eenmaster zou oorspronkelijk zijn uitgerust met een sprietzeil, maar vanaf 1700 met een gaffelzeil. Le Comte zou in 1831 hebben geschreven dat deze schepen in Alblasterdam, Boskoop, Dordrecht, IJsselmonde, Willemstad en verschillende andere kleine plaatsen aan de Hollandse IJssel zijn gebouwd in de grootte van 16 – 30 ton laadvermogen. Een gemiddelde poon was ongeveer 15 m lang en 4,5 m breed en voer vooral op de binnenwateren. Langs de kusten zeilden vooral Paviljoenponen, zelfs naar Scandinavië. Tot zover informatie van Gerrit Menzel van het museum.

Als aanvullend commentaar zegt Roelof: 'Wat bij de *Ouderhoek* een groot achterdek genoemd kan worden is volgens mij wel degelijk een restant van het paviljoen, ooit bedoeld als verblijfplek. Dat was dan wel heel erg behelpen volgens mij. Op de *Ouderhoek* is het nog steeds een slaapplek. Wel is alles anders bij de *Ouderhoek*. Dat schip was bedoeld als prettig pleziervaartuig, met daarbij horende sierlijkheden. Vooral de oplopende stevens en daardoor het aflopende helmhout en de rondingen. Wat we nu zien in Antwerpen is de jachtuitvoering van wat ooit als bedrijfsvaartuig werd ontwikkeld. Zoals wat we nu de Friese boeier noemen: eerst voor vrachtvervoer, later aangepast voor vermaak. De *Æbelina* van Earnewald is ook een prachtig voorbeeld. De vissersschepen zijn wat dat betreft voor ons heel herkenbaar en vanzelfsprekend gebleven. Nu voor het nieuwe doel uitgevoerde, oorspronkelijke bedrijfsvaartuigen, maar wel alles met wat meer sier en detaillering. En 'onze' poon herkende ik toen ik dit model daar zag staan. Met daarbij ook nog een duidelijke tekst. Dit model heb ik ook niet eerder gezien tijdens de vele aantallen keren dat ik er eerder was. Nu is wel duidelijk waarom de



een de *Ouderhoek* een boeier noemt en de ander een poon. Thiebout ging uit van een model van een 17de-eeuwse boeier in Het Scheepvaartmuseum. Later sprak men bij Van der Meulen over een Zeeuwse poon. Dr. ir. Vermeer nam de *Ouderhoek* niet op in zijn 'boeierbijbel' omdat het geen boeier was. Het is net als met meer ontwerpen van Thiebout. Het is geen boeier en het is geen poon. Het is een "Thiebout"! Daar zullen we mee moeten leven.' (Roelof van der Werff)



14



15



van het afplakband geen nawerk hebt. Wim heeft ervoor gekozen om alle naden in dekken en dak te rubberen, om er zeker van te zijn dat het waterdicht is. Want, zo zegt hij, lekkage van bovenaf is veel erger dan lekkage onder water. Alle andere naden worden traditioneel gebreeuwd.

Update

Op een gegeven moment, het is inmiddels juli 2024, zien we een nieuwe romp met nieuwe stevens, een nieuw dek, dekbalken en opbouw. In totaal zijn er 70 nieuwe huddelen en 170 nieuwe spanten aangebracht. Er is 1 spant blijven zitten, dat was geconserveerd door een lekkende olietank, in het voor- en achterschip konden enkele banden en draaispanten worden hergebruikt, alsmede de stui-

14 De gangen in voor- en achterschip moeten naar de stevens toe extreem worden rond gebrand. Met stomen lukt dat niet

15 Een nieuw stuk berghout krijgt een tijdelijk steuntje

16 De boeisel delen worden met een lange las aan elkaar verbonden

17 De voorbolders zaten met een zwaar hoekijzer simpelweg aan dek en dekbalken genageld

18 De nieuwe, langere bolders krijgen nu ook steun van het berghout en boeisel

ten. Verder is alle hout nieuw. Om alles vast te zetten, werden maar liefst zo'n vierduizend rvs-schroeven met een rvs-ring onder de kop aangebracht, zodat de kop niet in het hout getrokken kon worden. De gaten werden verzonken en daarna moesten



17



18

alle gaten worden ingelijmd met een passende prop (zie foto 1).

De Ouderhoek was voorzien van veel houtsnijwerk. Van de bewaard gebleven, maar niet herbruikbare delen wordt door Bruno de Smedt, een zeer bekwame houtsnijder



19



20



21



22



23



24



25

19 Bij het stroken van de bovenste gangen, berghout en boeisel bleken er deuken en bulten in te zitten, vermoedelijk ontstaan door de hijsbanden tijdens het lichten van de *Ouderhoek* (zie SdZ 2024.9) en door de aanvaring in Amerika. Een aantal spanten en knieën moesten worden losgemaakt en na het stroken opnieuw worden vastgezet

20 Ook de opbouw kon niet worden behouden. Hier de nieuwe stuurboord zijwand met gaten voor de lichtranden

21 Bij elkaar telde Wim Mendelts 170 nieuwe spanten en liggers. Daarbij komen nog eens de zeventig nieuwe huidgangen

22 De dakbalken zijn met zwaluwstaarten ingelaten in de opstaande wanden van de opbouw

23 De nieuwe opbouw en mastkoker. De naden worden zorgvuldig met kit volgespoten

24 Bij elkaar waren er zo'n vierduizend rvs-schroeven nodig om alles aan elkaar te verbinden. Alle gaten werden voorzien van een ingelijmde houtprop


25 De dolfijntjes aan de einden van het opboeisel zijn nieuw gehakt

Dan de betimmering, dat wordt een verhaal apart! Het houtwerk wordt niet gelakt, maar in een speciale olie gezet. Vervolgens moeten er nog nieuwe rondhouten, zwaarden en een roer worden gemaakt en moet al het ijzeren beslag opnieuw worden gesmeed. Ik verwacht dat het zomer 2025 zal worden, alvorens de *Ouderhoek* weer kan zeilen. We zien er naar uit!

Volg de werkzaamheden

Op het ZeilersForum.nl (<https://zeilersforum.nl/index.php/forum-125/projecten/597427-pon>) plaatst Wim Mendelts (onder de naam Berghout-2) sinds 10 mei 2022 onregelmatig de vorderingen van de werkzaamheden aan de *Ouderhoek*, vaak voorzien van foto's. Andere zeilers reageren daar weer op, vooral met lovende woorden! Geïnteresseerde lezers kunnen alle ruim 20 pagina's lezen. In plaats van veel tekst is voor dit artikel een fotoselectie uit de vele honderden foto's gemaakt, die ik van Wim meekreeg en die ik met uitleg, ook vanaf het Zeilersforum aanvulde. Voor de historie kon ik een beroep doen op Pieter den Haan die ruim tien jaar met het jacht zeilde, schipperde en schuurde en lakte voor eige-

naar en vriend Frank Fehmers. Niet alleen hij, maar ook ikzelf was weer blij met de research die Spiegelauteur Jan van Wijlen eerder had gedaan met zijn onderzoek naar Jan Thiebout en zijn ontwerpen en de geschiedenis van de *Ouderhoek*.

Uiteraard ontvangen wij graag aanvullende informatie van lezers die zelf, of wiens vrienden of familie, op een of andere manier betrokken is geweest bij de *Ouderhoek*. Zo kan de geschiedenis van dit unieke schip worden aangevuld. 

uit Waasmunster (zie www.houtsensuur.be) nieuw snijwerk gemaakt. Waar mogelijk wordt oud snijwerk gerestaureerd. Het afwerken gaat nog wel de nodige tijd kosten.