



links: De *Ouderhoek*, nog in goede staat, tijdens de eerste Spaarne Vaardagen in Haarlem.

(Foto Wim de Bruijn)

boven: De *Ouderhoek* op haar ligplaats in het Bonapartedok in Antwerpen, circa 20 jaar later.

(Foto Jan Eissens)

## Het bewogen leven van de *Ouderhoek*, deel 3

*In twee eerdere afleveringen kwam het varende leven van de 110-jarige Ouderhoek aan bod. In dit deel een terugblik op de eerste restauratie in 1978 en het begin van de complete restauratie door Wim Mendelts in Antwerpen, nadat de Ouderhoek in 2017 was gezonken.*

Tekst: **Wim de Bruijn** Foto's: **Wim Mendelts**

In april 1971 werkte Roelof van der Werff als jonge scheepstimmerman bij Jachtwerf van der Meulen in Sneek. De *Ouderhoek* was toen nog eigendom van de familie Kooijman en die liet het jaarlijks onderhoud daar uitvoeren. Opvallend was dat er toen altijd over de poon *Ouderhoek* werd gesproken, dus voor Roelof is het nu nog steeds een poon. Een jaar eerder waren al wat gangen onder water vernieuwd. Zo werd de de poon zo goed mogelijk in conditie gehouden.

In 1973 voer Frank Fehmers langs de sluis in Muiden en zag de *Ouderhoek* liggen, met een bordje TE KOOP er op. Hij dacht, dat is een schip met karakter, ruimte en leefbaarheid. De koop was snel gesloten. Hij voer er

veel mee en merkte al gauw dat er meer dan gewoon onderhoud moest plaatsvinden. Hij kwam bij de werf "t Kromhout", waar inmiddels Roelof van der Werff als scheepstimmerman werkzaam was en al wat kleine reparaties aan het schip uitvoerde.

De afspraak die Frank en Roelof toen maakten was, dat als er werkelijk gerestaureerd moest worden, Frank bij Roelof zou komen. Die was in 1976, na anderhalf jaar werken op houtwerven in Denemarken, als werfbaas begonnen op de Scheepstimmerwerf "De Hoop" in Workum. Aan de *Ouderhoek* moest langzamerhand steeds meer gerestaureerd worden, maar wat wil je van een houten jacht dat (toen) zestig jaar oud was.

### **Eerste grote restauratie**

Roelof stelde een uitgebreid restauratieplan op dat in twee delen zou worden uitgevoerd. Via de SSRP kwam er een subsidie van ruim 16.000 gulden van het Prins Bernhard Cultuurfonds beschikbaar. Dat was ook toen slechts een klein gedeelte van de totale kosten van de restauratie, die acht maanden in beslag zou nemen. Frank heeft zich, als kleine uitgever van kinderboeken, heel wat moeten ontzeggen om financieel weer bij te komen. Het eerste deel behelsde het vernieuwen van de bovenste gang onder de berghouten, de berghoutgang, de berghouten zelf, het krop-hout achter de voorstevens en de boeissels tot en met de plecht (het voordek en de gangboorden). Daarvoor moest wel de kajuit worden losgenomen, omdat de drogenaad was ingewaterd. Bovendien moesten onder het zeilwerk nieuwe spanten worden gemaakt om het geheel te verstevigen. Wat Roelof toen al opviel was dat Thiebout witte menie had aangebracht tussen de spanten en huid en daar kranten tussen had gedaan om vocht-overdracht te voorkomen. Dat had gewerkt, want de spanten waren niet aangetast. Roelof is al zijn hele werkzame leven bezig met innovatieve ontwikkelingen in hout. Hij had in Denemarken gewerkt, waar nog volop

- 1 De in 2017 gezonken *Ouderhoek* werd met zwaar materieel gelicht en leeggepompt aan de voet van het MAS
- 2 Het interieur met het houtsnijwerk zag er niet uit, nadat alle water was weggepompt
- 3 Het snijwerk rond de koekoek in de kajuit blijft behouden. Het vergulden is veel later gebeurd
- 4 De *Ouderhoek* opgesteld in een loods op de Linkeroever in Antwerpen
- 5 Na het verwijderen van al die platen blik vielen de gaten in de romp
- 6 De loden kiel bestaat uit drie delen van 290 kg, 870 kg en van 250 kg. Het deel van 290 kg wordt, in verband met het motorgewicht, waarschijnlijk niet teruggeplaatst



nieuwe houten kotters werden gebouwd, en bedacht toen al hoe het bouwen in hout efficiënter en kwalitatief veel beter kon. Daarom begon hij al in 1976 met het verlijmen van spanten en andere gebogen delen in scheepsconstructies. Nu, 50 jaar later, is hij er nog steeds van overtuigd dat hout als hernieuwbare grondstof het voordeel heeft van duurzaamheid. Hout wordt volgens Roelof een belangrijk bouw materiaal voor de toekomst. Kijk maar naar de ontwikkelingen in de architectuur. Daar zie je tekenen van de opmars van hout!

Bij de restauratie in 1978 koos Roelof voor lamineren bij het maken van nieuwe berg-houten en spanten; dat is het in dunne lagen op elkaar lijmen van droog hout tot de gewenste dikte is bereikt. Het boeisel werd vernieuwd en de gangboorden werden nieuw gemaakt van teakhout. Voor het tweede plan, het restaureren van de romp had hij ook al een begroting gemaakt, maar dat werd 'even' uitgesteld. Eigenlijk altijd, als op ruim water werd gevaren, lekte het jacht. Pas na een dag of tien was alles wel weer aardig dichtgetrokken.



boven: Nick Faber van Houtcompagnie Almenum in Harlingen leverde al meer dan 40 kubieke meter gezaagd eikenhout

onder: Vaak reed Wim Mendelts met een aanhangwagen met krommers (l), zitters (m) of liggers (r) naar Antwerpen

Zoals al in deel 2 is beschreven werd Leon Verhaegen in 1990 eigenaar van de *Ouderhoek*. Hij was aanvankelijk regelmatig bij evenementen aanwezig, zoals SAIL Amsterdam, de zomerreünie van de SSRP, enz. Zo ook op de eerste Spaarne Vaardagen in Haarlem. Hij was een graag geziene gast en de *Ouderhoek* mocht regelmatig dienen als admiraalsschip.

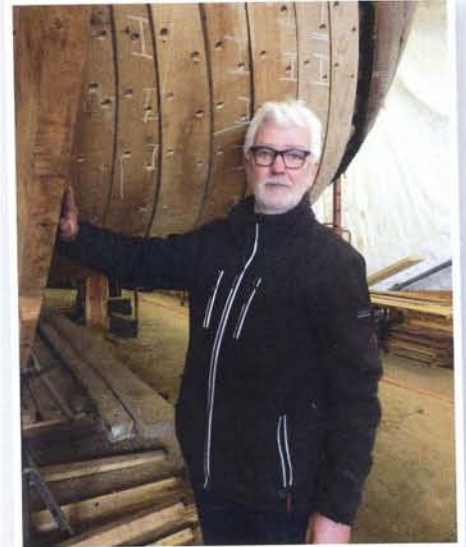
### Offerte Wim Mendelts

Maar op een gegeven moment ging de leeftijd van de eigenaar meespelen, en ook het almaar slechter worden van de inmiddels ruim tachtigjarige boeier, vooral omdat de tweede, noodzakelijke, restauratie nooit had plaatsgevonden. Het schip lag lange tijd in

Antwerpen, volgens zeggen stond er een dompelpomp in, die aansloeg als het water boven een bepaald niveau kwam. Uiteindelijk is de *Ouderhoek* op 4 januari 2017 in het Bonapartedok in Antwerpen gezonken. De boeier werd met een kraan weergelicht en aan de overkant van de Schelde op de wal gezet. Bij gebrek aan middelen bleef het zo een aantal jaren liggen. In 1998 had scheepstimmerman Wim Mendelts uit Koudum al eens een offerte voor Leon gemaakt voor een complete restauratie. Toen nog in gulden en in Belgische franken. Maar er kwam geen beslissing. Het was inmiddels eind 2021 en de *Ouderhoek* was een Belgisch Staatsmonument geworden. Zo kon er subsidie worden verkregen, mits de boeier in België zou worden gerestaureerd. Na het ontvangen van een nieuwe offerte besloot de huidige eigenaar Philippe Mortelmans, een neef van Leon, dat het jacht gered moest worden. Het is immers een unicum in de vloot van ronde en platbodemjachten.

Wim noemde het interieur dat hij aantrof 'één groot museum' en hij wilde in overleg met de eigenaar liefst zoveel mogelijk originele ornamenten terugplaatsen. Maar van het originele interieur is maar heel weinig overgebleven. Er waren alleen nog snijrandjes binnen op de onderrand van de kajuit, binnen in de omlijsting van de koekoek, sterrenbeelden, ingehakt op de kopjes van de deksphantjes in de kajuit en een klein paneeltje. Al de andere, bij de bouw aangebrachte versieringen waren door achtereenvolgende eigenaars stukje bij beetje als souvenir meegenomen. Inmiddels heeft Wim de Belgische houtkunstenaar Bruno de Smedt gevonden om delen van het houtsnijwerk na te gaan

maken en andere delen te restaureren. Het is de bedoeling dat het interieur weer wordt zoals het in 1914 werd opgeleverd. Dus niet het interieur waarvan Leon meende dat het op een 17-eeuws jacht thuishoorde, inclusief de met marmer beklede toiletruimte. Ook de later aangebrachte roerkop, de bedelbalk, het watervaatje aan dek en een mastplank, komen niet terug.



### WIM MENDELTS

Al in SdZ 1997.8 schreven we over het werk van Wim Mendelts in de Spiegel. Sinds die tijd en ook daarvoor heeft hij al heel wat restauraties op zijn naam staan. Hij werd, onder de werfnaam "'t Berghout", ook bekend door zijn masten, rondhouten en zwaarden en niet te vergeten door zijn klink- en smeedwerk. Daarnaast leverde hij vooral de laatste jaren regelmatig heel praktische bijdragen aan Spiegel-artikelen. Bij twijfel kunnen we altijd een beroep doen op de kennis en ervaring van deze bevlogen vakman.

Nu al ruim twee jaar rijdt hij bijna wekelijks op en neer van Koudum naar de Linkeroever in Antwerpen. Soms zelfs met een halve voorstevens op zijn autodak, of een berg krommers in zijn aanhanger. Gelukkig kan hij daar beschikken over een 'kot', zodat hij 's morgens op de fiets naar de 'werf' aan de Schelde kan rijden. De restauratie van de *Ouderhoek* zou een klus van anderhalf jaar worden, dat was zijn inschatting. Er was echter nauwelijks hout dat kon blijven zitten. Bovendien moest de constructie drastisch worden aangepakt om het de nodige stijfheid te geven en moest de vorm van het schip worden hersteld. Wim verwacht dat hij er nu nog wel een jaartje mee bezig is.

## Start complete restauratie

Voor Wim serieus kon beginnen met de restauratie verwijderde hij het interieur zo goed mogelijk. In mei 2022 was die fase afgerond. Driekwart was in een afvalcontainer verzwommen en de nog bruikbare delen waren zorgvuldig gedemonteerd en opgeslagen. Nadat het jacht was gezonken was er in feite niets meer aan gedaan en alle laden en kastjes stonden vol met een stinkende boel. Ook de nog vrij nieuwe motor was *total loss*.

Toen kon Wim dus eindelijk beginnen met het in kaart brengen van de oorspronkelijke toestand en de gebreken aan het schip. Dat had het uiteindelijk al ruim een eeuw volgehouden, maar was relatief licht gebouwd. Bij

nadere bestudering had het schip, volgens Mendelts, ernstige bouwfouten. Zowel het langs- als het dwarsverband was te zwak. Daardoor waren kop en kont doorgezakt en was er sprake van een kattenrug. Het restauratiewerk door Roelof van der Werff was alweer grotendeels verloren gegaan door inwateren en het schip bleek nu een totaal verrot en uitgezakt wrak te zijn geworden.

Van het relatief lichte zeilwerk, dat is het samenstel van mastkoker, kolsum, mastbank, knieën, oplangers, zitters en leggers, die samen een raamspant vormen, was weinig over vanwege het inwateren van bovenaf door de jarenlange lekkages. Bij Nicolaas Witsen waren er in de jaren veertig al zinken

lekkakken onder gemaakt, zodat toenmalige huurders er minder last van hadden. Volgens Wim waren er in de jaren vijftig ook al twaalf stalen spanten aangebracht. Maar die leverden weinig extra stijfheid op, maar wel roest en rot. De uiteindelijke conclusie was dat er in feite een nieuw jacht moest worden gebouwd.

## Romp in model brengen

De door Jan van Wijlen en Pieter den Haan opgediepte tekeningen en oude foto's, alsmede restauratienotities, tekeningen en herinneringen van Roelof van der Werff bleken nu van grote waarde. Alvorens de kattenrug aan te pakken moest de loden ballastkiel worden verwijderd. Deze bestaat uit drie delen van



1 Nadat de oude houten kiel was verwijderd, maakte Wim een nieuwe kielbalk

2 In Koudum werd het onderste deel van de nieuwe voorsteven ruw gemaakt en op het autodak(!) naar Antwerpen vervoerd. Toen de steven bijna passend was, bleek er onder een grote kwast ingewaterd hout te zitten. Conclusie: Nieuw hout voor de voorsteven zoeken, vervoeren en zagen. Twee dagen tijdverlies!

3 De nieuwe voorsteven wordt geplaatst en tijdelijk vastgezet.

4 Tussen kiel en voorsteven komt een grenenhouten keernagel. In theorie zou er water kunnen lekken langs de contactvlakken tussen de kiel en de scheg, de scheg en de achtersteven, de kiel en de knoop en de voorsteven, daar kun je niet breeuwen. Om lekkage te voorkomen worden er grenenhouten pennen dwars door die naden heen geplaatst. Door het zwellen wordt de naad waterdicht gemaakt

5 Het bovenste deel van de voorsteven is heel slecht, ook het omringende hout is volledige rot



boven: Het achterliggende hout bij de voorsteven kan zo de kachel in

rechts boven: Omdat het voorschip niet stabiel is, bieden de lepels van de stapelaar via de kluisgaten voldoende steun om alles in model te houden, tot er weer voldoende verband in zit

rechts: De achtersteven is verwijderd en een nieuwe pasgemaakt. Met de stapelaar wordt hij omhoog gedrukt tot hij op zijn plaats zit. Let op de sponning voor de nieuwe huidgangen

respectievelijk 290 kg, 870 kg en 250 kg. Het achterste deel van 290 kg wordt, in verband met het motorgewicht, waarschijnlijk niet teruggeplaatst. Daarna bracht Wim het schip met zware dommekrachten, bouwstempels en vijzels weer in model voor hij verder kon gaan. Bovendien werd er een staaldraadkabel tussen voor- en achtersteven aangebracht. Door de takel aan te spannen is de kattenrug al tot 2,5 cm teruggebracht. Daarna studeerde hij verder. Voor een schip van deze maat waren de spanten en liggers in Wims ogen te licht uitgevoerd. Bij de restauratie werden ze daarom wat zwaarder gemaakt.

### Plaatjes blik

De huid was vijfkwarts duim (3 cm) dik, maar naar boeg en kont tot wel 2,2 cm weg geschaafd. De nieuwe huidgangen zijn nu over de hele lengte 4 cm dik, zoals het in het bestek van 1913 was beschreven, dat vereist heel veel werk met het branden in de juiste vorm, vooral in het voor- en achterschip. In de loop der jaren was er veel aan het schip getimmerd, maar ook gerommeld. Als iets lekte werd er een plaatje blik op geslagen. Ging dat weer lekken, dan kwam daar weer een groter

plaatje overheen. Zo kon Wim Mendelts soms 'tig' plaatjes blik, inclusief scherpe nageltjes verwijderen! Van het onderwaterschip was wel driekwart bedekt met metaal!

### Kielbalk

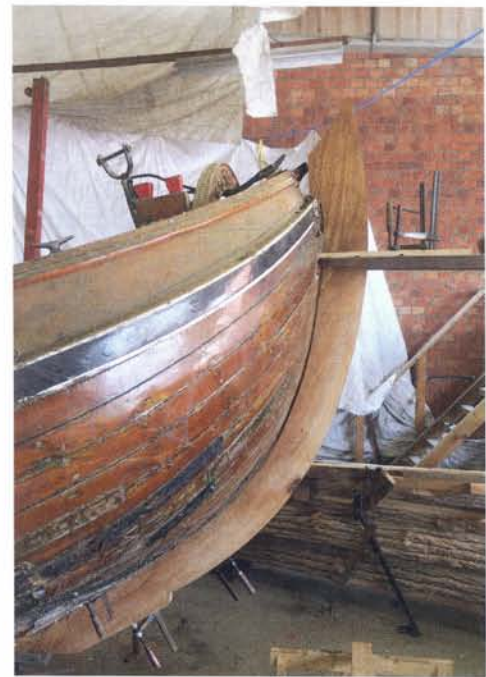
Inmiddels kon de oude, rotte kielbalk worden verwijderd en maakte Wim een nieuwe zware eikenhouten kielbalk. Het plaatsen was niet eenvoudig, want de slappe romp moest voortdurend goed ondersteund blijven. Nadat de kielbalk was geplaatst, kon worden begonnen aan een nieuwe voor- en achtersteven. Na het slopen van de stevens moesten malen worden gemaakt en geschikt hout worden gezocht. Thuis in Koudum zaagde Wim de ruwe vorm voor de voorsteven uit en nam hem op zijn autodak mee naar Antwerpen. Daar werd de steven nabewerkt en gepast.

Met de lepels van zijn stapelaar kon de steven op zijn plaats worden gedrukt en voorlopig vastgezet. Omdat het hout niet lang genoeg was, werd het bovenste stuk apart pasgemaakt en geplaatst.

Nu bleek dat er totaal geen houvast achter dit deel van de oude voorsteven zat. Alles was jarenlang ingewaterd en verrot. Later kon een deel van het krophout gelukkig worden geres-taureerd. Het krophout is een zwaar brok kromgegroeid hout, dat dwars over de plecht tegen de steven en de gangen ligt.

Ook de achtersteven werd nieuw gemaakt en met de lepels van de stapelaar werd het schip in de goede vorm gehouden, terwijl de nieuwe achtersteven kon worden vastgezet. Hier zaten de enige kontbanden (liggers) die nog bruikbaar waren.

(Wordt vervolgd)



Wim Mendelts plaatst op het ZeilersForum.nl (<https://zeilersforum.nl/index.php/forum-125/proecten/597427-poon>) onder de naam Berg-hout-2 vanaf 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 bij dit artikel een selectie uit de honderden foto's geplaatst die ik van Wim meekreeg en die ik met uitleg, ook vanaf het zeilersforum, aanvulde.

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