



Het bewogen leven van de Ouderhoek, deel 1

In Antwerpen restaureert Wim Mendelts van 't Berghout sinds mei 2022 een uniek houten platbodem-jacht. Of beter gezegd, hij verricht een vernieuwbouw, want tot nog toe moet bijna alles worden vervangen. In vier afleveringen behandelt Wim de Bruijn het bewogen leven van de 110-jarige Ouderhoek.

Door: **Wim de Bruijn** Foto's: **Archief Thiebout, Frank Fehmers, Jan van Wijlen, Jaap Ritsema, Pieter den Haan, Wim Mendelts, e.a.**

De (toen nog) scheepsbouwkundige student Jan Thiebout ging in 1904 samenwerken met scheeps-/jachtbouwer Baay, onder de naam Firma Baay en Thiebout. Er werden zowel zeil- als motorboten en -jachten gebouwd, zowel in hout als staal. Baay woonde op de werf aan de Amstel en Thiebout in een woonark aldaar. In 1906 kreeg Thiebout van de heer Th. W. Blijdenstein uit Loenen a/d Vecht de opdracht om een Fries jacht bouwen, dat de naam *Ouderhoek* kreeg: dezelfde naam als van het buiten dat de familie daar bezat (zie SdZ 2001.10). Omdat Thiebout geen ervaring met ronde

jachten had, nam hij contact op met Auke van der Zee, die hem vanuit Joure adviseerde over de bouw. In 1907 ontstonden er financiële problemen tussen de beide firmanten en Baay verhuisde naar Loosdrecht waar hij vooral bekend werd om zijn snelle Twaalfvoetsjollen. Thiebout zette de werf voort onder de naam NV Werf "De Amstel", J.P.G. Thiebout. Blijdenstein was een raszeiler die graag wedstrijden won en bovendien zonder motor wilde varen. In 1913 kwam hij weer met een opdracht bij Thiebout. Nu wilde hij een boeier. Hij zou namelijk een schilderij van een



links: De *Ouderhoek* tijdens een Flevorace met Jan Romke de Vries aan het helmhout. (Foto Theo Kampa)

boven: Model uit 1757 van een Zeeuwse boeier in het Rijksmuseum dat Jan Thiebout inspireerde voor het ontwerp van de *Ouderhoek*

onder: Nadat de bouwspanten waren opgesteld, ging Thiebout met behulp van dunne strooklatten het verloop van de gangen bepalen. De ideale manier om een mooie romp te krijgen



boven: Er moesten 38 ronde- en platbodemjachten mee met een groot dokschip om deel te nemen aan de Liberty Celebration in New York

rechts: De *Ouderhoek*, toen nog in volle glorie

inzetje: Op deze verkleurde foto is het dolfijntje van het zetboord goed te zien

onder: Frank Fehmers met zijn vrienden, zeilend met gekat grootzeil op de Hudson



EIGENAREN OUDERHOEK

| | |
|-----------------|--|
| 1914 - 1935 | Th. W. Blijdenstein, Loenen a/d Vecht |
| 1947 - 1957 | L.J.E. van Steenwijk, Amsterdam |
| 1957 - onbekend | J. Lagerwey |
| Onbekend | U.H. Meijer, Zeist |
| Onbekend | P.C. Kooijman, Krimpen a/d IJssel |
| 1973 - 1990 | F.W.I. Fehmers, Amsterdam |
| 1990 -2021 | L.W.A. Verhaegen, Schilde |
| 1921 | Nieuwe eigenaar |

Zeeuwse boeier in huis hebben hangen. Thiebout ging zijn licht opsteken in het Rijksmuseum waar een model van een Zeeuwse boeier uit 1757 stond. Hij ging aan het tekenen en noemde zijn ontwerp een boeier. Achteraf zou die naam vele jaren een punt van discussie zijn tussen experts, want lang had men het ook over een Zeeuwse poon. Maar over de type aanduiding zijn de experts het nog steeds niet eens. Wij houden het op een boeier.

Offerte

Thiebout bracht op 3 december 1913 een schriftelijke offerte uit voor een boeier. De prijs bedroeg 8.600 gulden voor het complete schip. Deze rondbodem van 10,55 x 4,05 x 0,87 m is naar de huidige begrippen noch een boeier, noch een poon. Zoals meer jachten van Thiebout is het een uniek jacht!

Jan Thiebout tekende graag en veel en deed ook aan ontwerpwedstrijden mee. In 1910 won hij zelfs een eerste prijs met een singlehander, die hij in 1917 voor zichzelf liet bouwen en waarmee hij wekenlang over de Zuiderzee zwierf. Ook de teakhouten Lemsteraak *Pijlstaart*, helaas gesloopt, kwam van zijn werf (zie SdZ 1990.10 en 2009.2, 3, 4). Helaas had Thiebout geen ervaring met grote



rond- of platbodems en hij ging met de bouw van deze boeier zwaar de mist in. Op 23 oktober 1914 schreef Thiebout een brief aan Blijdenstein dat het totale bedrag op 14.627,46 was uitgekomen en daarbij was nog geen cent aan winst berekend. Maar omdat hij de uren en de kosten goed had bijgehouden werd het uiteindelijke bedrag toch betaald na tussenkomst van een expert. Het jacht werd zonder motor geleverd, want bij windstilte was er een

vlet met buitenboordmotor die het jacht naar een haven moest slepen.

Reünies SSRP

In deel 2 over de *Ouderhoek* volgt een interessant interview met Willem Bakker die vanaf 1927, als 16-jarige, enkele jaren schippersknecht was onder schipper Hoekzema aan boord van de *Ouderhoek*. Er werd veel met het jacht gezeild en in 1937 overleed Blijdenstein.

Pas na de oorlog ging het jacht in de verhuur bij Nicolaas Witsen en in 1947 verkochten de erven het aan de heer Van Steenwijk.

De boeier heeft in de loop der jaren maar liefst acht eigenaars gehad (zie kader). In SdZ 2006.6 beschreef Onno van Steenwijk, een zoon van de toenmalige eigenaar een tocht die hij als 15-jarige in 1952 met de *Ouderhoek* meemaakte naar de Oostzee. Wel werd er eerst een Herculesbenzinemotor ingebouwd, want je mocht niet op de zeilen door het Kieler Kanaal. Bij Langeoog moesten ze recht door de branding en er kwam een massieve golf over het hele schip. Ze voeren echter gewoon door. Er zijn ook tochten naar Engeland mee gemaakt, maar regelmatig lees je over lekkages tijdens het zeilen.

Veel reünies van de SSRP werden bezocht, waaronder die in 1964 in Medemblik, waar het zo hard woei dat er drie masten van boters over boord gingen. Drie eigenaars en 16 jaar verder werd Frank Fehmers de nieuwe

eigenaar. Frank was fanatiek zeiler, maar had weinig tijd, maar wel goede vrienden. Zo schipperde de toen nog jonge student Pieter den Haan tot 1990 op de *Ouderhoek* en mocht vaak met vrienden zelf aan wedstrijden deelnemen van Frank. Wel op voorwaarde dat er daarna een mooie beker op de kajuittafel stond en eventuele schade was hersteld. Als tegenprestatie werd het jaarlijkse onderhoud door Pieter en deels door zijn vrienden verzorgd.

Naar New York

In 1986 bestond het Vrijheidsbeeld in New York honderd jaar. Samen met 38 ronde en platbodemjachten (zie SdZ. 1986.7) werd de *Ouderhoek* van Frank Fehmers in een groot dokschip gevaren. Nadat het dokschip omhoog was gepompt werd er een tweede laag bovenop de luiken gehesen en vertrok het naar de VS. De traditionele vloot zeilde mee in een parade voor Manhattan.

De boeier werd zelfs nog aangevaren door een grote tweemaster die schade aan mensen en schip tot gevolg had. De knecht kapot, de giek met zeil bleef gelukkig achter de mast en met veel moeite konden ze de lummel weer in de kapotte knecht krijgen. Een gebroken been, veel glaswonden vanwege de koekoek die van het kajuitdak was meegesleurd. Kortom paniek, maar wat wil je als er ruim twintig mensen aan boord zijn!

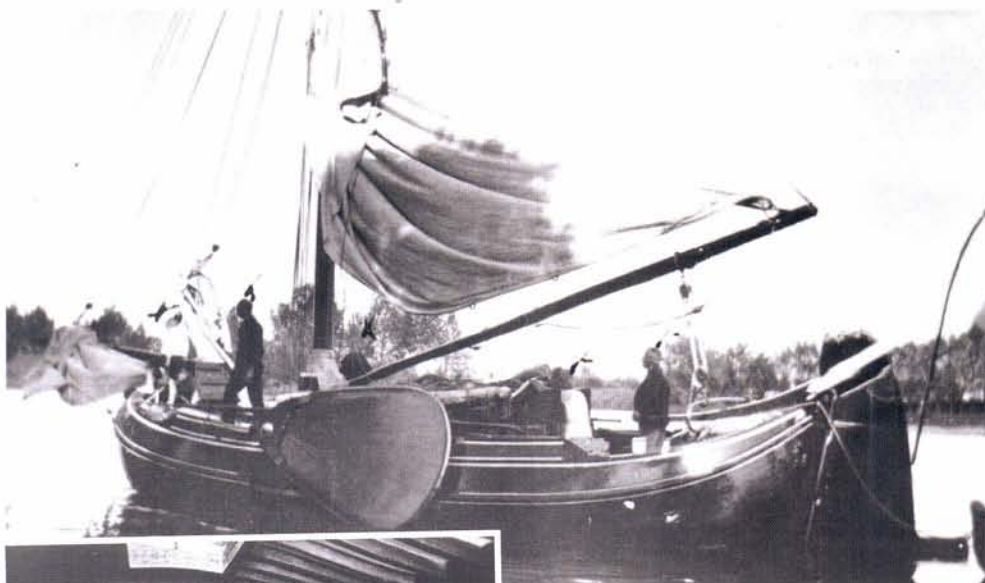
Restauratie

In de loop der jaren werd telkens wat gerestaureerd maar het jacht bleef constructiefouten houden, die niet met lapmiddelen waren op te lossen. Frank Brouwer (van het ABC), een vriend van Pieter die toen regelmatig meezeilde vertelde over oude sokken die bij de kajuitingang lagen met breeuwijzers en een hamer. In noodgevallen werd er zelfs van binnenuit

OFFERTE BOEIER OP 3 DECEMBER 1914

'Ik kan een boeier van ruim 10 m, volgens de gegeven tekeningen bouwen voor de prijs van 8.600 gulden,' schreef Thiebout. 'Het jacht wordt gebouwd van uitgezocht 1½ duims kurkdroog eikenhout, essenhouten gebogen spanten en waar nodig verstijvingen van gegroeide eiken spanten en krommers ertussen. Voor- en achterdek van teakhout, roefdek eiken, gebreeuwd, stuurstoel (kuip) zoals op tekening aangegeven, zelflozend. Mast strijkend, met loden gewicht erop. Kiel onder het vaartuig ook lood en verder losse binnenballast om te trimmen. Snijwerk buiten inbegrepen, mits het niet meer wordt als aan het model in het Rijksmuseum. Tuig met staand en lopend want compleet: grootzeil, twee fokken, kluiver, zeilhuizen en -zakken, rondhout. Zwaarden en roer, alles voorzien van degelijk koperwerk, zoals dit op een boeier behoort. Vooronder betimmerd in vurenhout, geschilderd; hier twee kooien. Banken aan weerszijden met berging. Dan een W.C. met kraan en een wasgelegenheid. In de kajuit aan een zijde niets, aan de andere een bank met berging onder een uitslaande rugleuning. Vloeren door het gehele vaartuig van vurenhout. Staaldraad matrassen niet in de prijs begrepen. Alles degelijk gelakt en geschilderd. Het gehele vaartuig kopervast. Stoffeerwerk ook niet inbegrepen. Indien u decideert, zal ik zorgen dat het schip half april 1914 gereed is.'

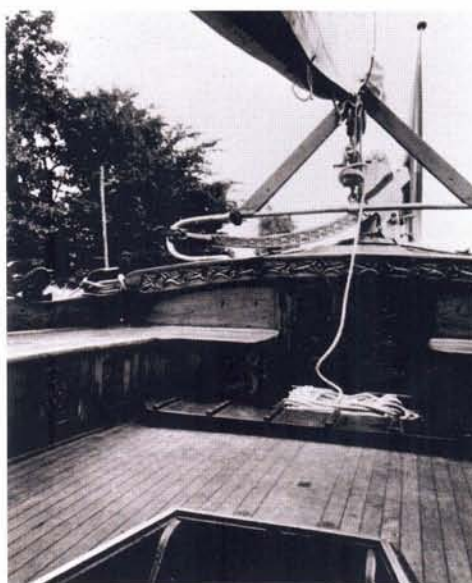
Met de hand schreef Thiebout bij de offerte: 'Ik zal mijn uiterste best doen dat het een reclame stuk werk wordt.'



boven: De *Ouderhoek* met gekat en gegeid grootzeil. Alles ging op de zeilen. Alleen bij windstilte was er een vlet met buitenboordmotor om een haven binnen te varen

boven: De kajuit na oplevering in 1914. Let op de kachel met de koperen plaat erboven

rechts: Zelfs het helmhout was voorzien van fraai snijwerk





boven: Rond- en platbodems in frontlinie tijdens het admiraalzeilen bij New York

inzetje: Aan boord van de *Ouderhoek* waren wel twintig gasten uitgenodigd: een 'volle bak'. Op de achtergrond de vloot uit Nederland in actie



rechts: In New York bestond er veel belangstelling voor die vreemde Nederlandse schepen met die rare 'planken' opzij

gebreeuwd om het water buiten te houden! In 1978 kreeg Roelof van der Werff van Frank de opdracht voor een ingrijpende restauratie. Alles, vanaf een gang onder het berghout naar boven werd vervangen. Het was de laatste serieuze restauratie in Workum. De berghouten werden vervangen door gelamineerde delen, waarmee Roelof toen al druk aan het experimenteren was. Alleen aan het vlak kwam hij toen niet toe. Omdat er een subsidie was van

het Prins Bernhard Cultuurfonds, maakte hij ook nauwgezette restauratieverslagen. Voor die tijd was het al een pittige restauratie die er ook financieel aardig inhakte. In deel 2 kom ik terug op onderdelen van deze restauratie en waarom er na 46 jaar weer gerestaureerd moest worden.

Daarna was het Spiegelauteur Jan van Wijlen, die werkelijk alles over ontwerper/bouwer Thiebout had verzameld en ook de beschikking had over bouwtekeningen die in het Maritiem Museum van Rotterdam terecht waren gekomen. Jan had ook alle correspon-

dentie teruggevonden over de *Ouderhoek*. Die was zeer uitgebreid met brieven tussen Thiebout en Blijdenstein, brieven van Jules van Beijlen, Theo Huitema, Jelmer Kuipers, Hans Vandersmissen, Frank Fehmers en anderen. Veelal ging het over de vraag of de *Ouderhoek* een Zeeuwse poon, dan wel een Zeeuwse boeier was. Dr.ir. J. Vermeer wilde de *Ouderhoek* in ieder geval niet in zijn onvolprezen boeierboek opnemen, omdat het geen boeier zou zijn. Tjonge, wat een papier is daarmee indertijd volgeschreven!

(Wordt vervolgd) &