



Betje bij Kamperland



De Elisabeth voor de Campveersche Toren

Terug van weggeweest 1907-2007

Elisabeth (Betje) - Zeeuwse Schouw

Gert-Jan Nijssse

Stukje historie - De schouw 'Elisabeth' werd in 1907 gebouwd op de scheepswerf van Jan Francis de Klerk te Hontenisse. Opdrachtgever was de heer Gerrit Johannes Schippers, pachter van de veren Veere-Kamperland. Het schip heeft tot 1930 als veerboot dienst gedaan tussen Veere op Walcheren en Kamperland op Noord-Beveland. Vanaf 1930 heeft het schip tot in de jaren vijftig gevaren als mosselschip vanuit Philippine. Daarna werd het als jacht gebruikt. Het schip wordt in de volksmond ook wel Betje genoemd. De eerste eigenaar noemde het schip zo als afkorting van Elisabeth, de naam van zijn vrouw.

Na de intrede van de gemotoriseerde veerboten werd Betje ingezet als vissersschip op de Scheldes.

Later werd ze als particulier schip aangepast naar wat je kunt noemen een luxe jacht.

Met dat uiterlijk kwam ze terug in beeld bij een stuk of wat Zeeuwen.

Terug naar huis

Meer dan tien jaar geleden is Betje terug naar Zeeland gehaald. Dhr. Verhage, de laatste eigenaar stond het schip met gemengde gevoelens af, er was veel aan gedaan en veel mee gevaren. Een genoeglijke periode van meer dan 15 jaar.

Guus van Hecke kreeg een aantal mensen over de streep om deel uit te maken van de Stichting Zeeuwse Schouw.

In eerste instantie leek het erop dat door Betje op sommige plekken wat op te wrijven en wat mascara te geven ze weer stralend voor de dag kon komen. Dat viel tegen.

Ze bleek inmiddels bejaard, versleten en voor sommige rimpels was geen make up (lees; epoxy) aan te slepen.

Maar met het resultaat van het onderzoek, tekeningen en het model van Maurice Kaak, van het Museum in Baasrode, werd het toch duidelijk hoe het schip eruit had gezien.

Dus bleef de Stichting Zeeuwse Schouw geloven in een Extreme Make-over, en er werden ruwe schattingen gemaakt over wat dat zou gaan kosten. En ongeveer vijf jaar geleden scheen er licht aan de einder. In overleg met de mensen van de provincie kon een begroting ingediend worden, die in het kader van Interreg 2 goedgekeurd werd.

Tegelijkertijd was er overleg met de Gemeente Goes om te kijken naar de intentie om Betje te restaureren in de vorm van een werkgelegenheidsproject.

De som der delen werd bekrachtigd en de Stichting Zeeuwse Schouw bracht het schip in als werkgelegenheidsproject bij de Oosterscheldewerf. De make-over kon beginnen.

Techniek en vakmanschap

In de achterliggende periode heeft Betje, zonder dat ze het water voelde al alle weertypes meegemaakt. Periodes van windstilte, een zwoele bries en storm!! Door vruchtbaar overleg met de Gemeente Goes en het management van Euregio Scheldemond en de Oosterscheldewerf werden tussentijdse problemen getackeld, met als resultaat een schitterend schip, dat in historisch en cultureel opzicht een aanwinst genoemd mag worden voor de Zeeuwse wateren.



Betje bij het begin van de restauratie.

Afgelopen jaar ging het echt waaien op de Oosterscheldewerf. Er kwam wind in de zeilen. De specialisten met hun hele team van leerlingen en begeleiders brachten Betje op koers en laveerden de goeie kant op.

De plaats om te restaureren werd in aanvang binnen gekozen; een loods die werd voorzien van alle machinerie en gereedschappen om de klus te klaren. Toch bleek dit een te droge, en warme ruimte te zijn. Dit zou leiden tot het te snel krimpen van het hout met alle gevolgen van dien. Betje werd buiten gezet onder een afdak, waardoor het hout kon meegaan met de buitenomstandigheden. Dit betekende wel dit in de wintermaanden er extra afscherming nodig was om te kunnen werken. Een groot deel van het werk kon binnen voorbereid worden en buiten worden aangebracht.

Betje werd ontdaan van haar doodskleed, het casco werd gefixeerd, maar naar later bleek "liep" de lijn niet meer, zoals het geweest was en moest de zeeg er opnieuw terug in gebracht worden. Door overleg en de deskundigheid van verschillende scheepsbouwers en timmerlieden zoals Michiel Verras, Bert Ennik, Peter Maas en Henk Dierkx, onder leiding van Cees Droste, kwam Betje weer goed te staan als uitgangspunt voor het respectievelijk verwijderen van oude delen en het in vorm brengen van het nieuwe Franse eikenhout. Ter plaatse, bij de groothandel (meestentijds van Dijk), werden de bomen uitgezocht ten behoeve van de vlakdelen, de knieën enzovoorts.



Aanbrengen eerste vlakdeel.

Zoeken naar de bron en het maken van keuzes.

Terug gaan naar het oorspronkelijke uiterlijk, sober, functioneel, van luxe gespeend. Dit is zoveel mogelijk het uitgangspunt geweest gedurende de bouw. Om maar eens wat te noemen; De tuigage, sprietgetuigd, was soms niet voor de hand liggend, maar past wel bij het nastreven van authenticiteit. Het is anders varen, velen onder u zullen dit onderscheid goed kennen. In de geschiedschrijving en uit verhalen blijkt dat enkele schippers vroeg reageerden op opkomend slecht weer. Buien, gepaard met hevige windstoten bliezen vissersschepen moeiteloos om, met als directe oorzaak het niet tijdig minderen van zeil, een bijkomend probleem van de spriettuigen. Topzeil en grootzeil vingden de volle mep. Lang zeil houden maakte vaak dat men als eerste de haven binnen liep, maar ook dat men wel eens niet meer binnenliep. Vele sprietgetuigde schepen vergingen om die reden.

Toen de stichting Zeeuwse Schouw Betje overnam, stond er een gaffeltuig op. Samen met een ruime kajuit, ter vervanging van het sobere 'kot', bood het schip prettiger eigenschappen in het gebruik. Bij een restauratie hoort, voor zover mogelijk, het duiken in de historie, en bouwen op referenties die door deskundigen gestaafd worden. In zijn algemeenheid zijn er geen identieke schepen gebouwd. Afhankelijk van opdrachtgever en werf, gecombineerd met de financiën rolden er schepen de werf af, die weliswaar hoogaars, schouw of hengst genoemd werden en dezelfde uiterlijke kenmerken vertoonden, maar ieder hun specifieke zeeg, zeileigenschappen en gebruiksaanwijzing hadden. Voor Betje geldt dat er details zijn die het onderscheid als veerschip onderstrepen. Anderzijds vertoont ze grote overeenkomsten met andere platbodems.

Markante details

In een wat willekeurige volgorde volgen zomaar opmerkelijke zaken, die misschien niet specifiek voor Betje zijn, maar aardig om te melden.

Kluiverboom

Bijvoorbeeld is het gebruik van de kluiverboom een gegeven wat in het geval van zeilend veerschip een niet voor de hand liggend onderdeel is. Uit bestudering van de foto's blijkt dat men wel over een kluiverboom beschikte, maar dat deze in veel gevallen, om praktische redenen teruggehaald was. Logisch, door het veelvuldig afmeren tegen de veerdam op Kamperland en aan de steiger in Veere een 'onding'. Vermoedelijk ook geen aanleiding om vol tuig te varen voor dat relatief kleine stukje. De vernieuwde Betje is uiteraard ook uitgerust met het volledige tuig, inclusief kluiverboom en zal ongetwijfeld meer gebruikt worden, dan in zijn oorspronkelijke functie.



Zwaarden

De zwaardophanging is teruggebracht naar zoals het was. Er is een tussentijdse constructie gemaakt. Koud tegen het boeisel geschroefd en vele malen minder origineel dan nu. Het smeedwerk is voorzien van een hechtprimer en zwarte matlak. Zo is Betje niet voorzien van zwaardlieren, mogelijk op termijn iets om spijt van te krijgen, maar in het licht van de sobere uitrusting, weinig poespas, een verdedigbaar besluit. Eelt zal het gevolg zijn...

Kot

In het zoveel mogelijk nastreven van oorspronkelijke kenmerken en details zijn er tussendoor lastige vraagstukken geweest. Zoals het eerder genoemde kot. Bewust laag gehouden, nauwelijks boven het boeisel verheven. In het schaarse fotomateriaal, dat tot op heden is opgedoken is het kot dan ook nauwelijks te zien. Betje blijft sober, een schip gebouwd voor haar functie, in eerste aanleg het vervoeren van mensen, later het vissen. Hierbij past geen luxe. Het kot voorziet in wat bergplaatsen onder de banken, een 2-pit spiritus stelletje en de overige ruimte blijft vrij om de mogelijkheid te bieden om met gesloten luiken met de broek af te gaan. Mogelijk dat onder de toekomstige passagiers lieden zijn die niet over de reling durven, of willen...

Arbo-omstandigheden

Een markant detail is het volgende. Zoals tegenwoordig menige toegang aangepast wordt voor mensen die aangewezen zijn op een rolstoel, zo was er op Betje een leuning op het kot aangebracht, om mensen die slecht ter been waren of vrouwen (nu onvoorstelbaar) een gerieflijke toegang te verschaffen. Met het toenmalige getijdenverschil zal het ongetwijfeld tot halsbrekende toeren geleid hebben om even de oversteek te maken.

Voor wat betreft het kluisgat (stuurboord voor op het vlak) blijft de vraag of het uitgesleten is geraakt door het gebruik van het anker....

Motor

De motor is een nieuwe, zoals eigenlijk het hele schip. In 1907 dacht men nog niet aan motoren, wel aan wind. Later stond achter het kot een prominente Kromhout motor, wat het bedieningsgemak van het scheepje aan een kant verhoogde, maar aan de andere kant de bewegingsruimte achterop ernstig verkleinde. Na rijp beraad en veel overleg is er voor gekozen om met een verlengde schroefas de motor middenin te plaatsen, voor het kot in een degelijke kist.

Een aderlating, op het eerste oog, maar praktisch onoverkomelijk. Er blijft tussen mast een kot gelukkig genoeg ruimte over om vrij te bewegen en op het bovenvlak van de kast zijn er in de opstaande randen spuigaten aangebracht....

Harpuis

In de afwerking van het eikenhout zijn er, op voorspraak van de SBH, diverse producten gebruikt, die wijzen naar het verleden. Zo is en wordt er gebruik gemaakt van harpuis.

Reeds beproefd op andere schepen, die binnen de Euregio-projecten zijn gebouwd.

De samenstelling van dit product, toegepast op Betje, wordt uitvoerig beschreven in de decembereditie van Eisma's Vakpers, het oudste schildersblad van Nederland. Firma Vliegenthart is de enige die de authentieke samenstelling van het olie-achtige product kent en fabriceert. Steunend op de beschrijving in de 'Handleiding tot de kennis van het tuig, de masten en de zeilen van het schip' van dhr. G.P.J. Mossel, Amsterdam (1858), begon Vliegenthart het voor de aardigheid te produceren. Vliegenthart wil Betje ook gebruiken als referentie voor de conditionele eigenschappen op het Franse eikenhout. Op hun



website wordt gewerkt aan een link naar Betje en de site laat de staat van onderhoud en het gebruik van harpuis zien.

Bij Betje is gekozen voor een voorbehandeling met Conserduc. Er zijn delen in het droog-natte gebied met name, die gevoelig zijn voor aantasting door paalworm.

Om die reden is na het vlakken en schuren eerst een behandeling met de zgn. PER 100 gegeven alvorens tot de behandeling met harpuis over te gaan. Omdat harpuis die vettige eigenschap houdt is er op sommige delen, zoals op loop- en zitvlakken toch voor een harde lak gekozen, vooral vanwege de vuilaanhechting.

Toekomstplannen

In het voorjaar zal Betje voor het eerst weer water voelen. 2007 wordt gezien als een opstartjaar, waarin de Stichting Zeeuwse Schouw zich ten doel stelt verder het team van vrijwilligers te formeren en op te leiden. Ook bestaan er al verschillende lijnen naar instanties, die zich het lot van Betje aantrekken en hiertoe initiatieven ondersteunen.

Nu het schip klaar is, wordt voor velen de geschiedschrijving tastbaar en belangrijk gevonden.

We weten uit overlevering niet hoe het indertijd de schippersvrouw van Gerrit Johannes Schippers verging, maar deze Betje is blijkbaar een meid om verliefd op te worden...!!

De Stichting Zeeuwse Schouw maakt als werkstichting deel uit van de overkoepelende Stichting Traditioneel Varend Zeeland. Binnen deze groep vallen ook de Avontuur (klipper), de Naerebout (beurtschip) en de Nieuwe Zorg (schouw in aanbouw).

Omdat er een sterke binding bestaat tussen deze stichtingen met een regionaal deel van het bedrijfsleven, de Gemeente Goes en bankinstellingen, wordt er gewerkt aan een Vaarmenu. Wanneer vanuit deze relaties belangstelling bestaat voor het varen met een der schepen, dan kan er maatwerk geleverd worden, afhankelijk van groeps grootte en intenties.

Want dit soort schepen moet natuurlijk varen!!

In dat verband wil ik blijvend een lans breken voor meer aandacht voor maritiem erfgoed, een onmisbaar fenomeen op de Zeeuwse Stroom.

Tot slot

De vraag of u, wanneer u naar aanleiding van dit artikel opmerkingen, vragen aanvullende informatie of wetenswaardigheden heeft, dit aan ons wilt doorspelen. Hoe meer er 'boven water' komt, hoe groter de historische waarde van 'Betje'

Met grote dank aan de redactie van CONSENT voor het verzoek om het verhaal van de 'Betje' op te schrijven. Dank gaat ook uit naar Cees Droste voor zijn adviezen en deskundigheid en naar Wouter Blik van de Oosterscheldewerf voor zijn giga-fotoarchief als gevolg van de restauratie. De Stichting Zeeuwse Schouw wenst u en de uwen een Behouden Vaart toe. Graag tot op het water.

Namens de Stichting Zeeuwse Schouw,
Gert-Jan Nijssse, voorzitter