

# Scheepswerf Meerman

## De geschiedenis van een bijzonder bedrijf te Arnemuiden

De historische scheepswerf in Arnemuiden wordt door de gemeente Middelburg aangekocht met als doel deze te laten restaureren en weer in bedrijf te brengen. De scheepswerf is ook wel bekend als de scheepswerf van Meerman en is de oudste van Zeeland. De werf wordt na restauratie en het schoonmaken van de grond hoogstwaarschijnlijk de thuisbasis van de Stichting Behoud Hoogaars, die zich inzet voor het behoud van oude Zeeuwse vissersschepen.

Om de werf niet verloren te laten gaan, heeft voormalig exploitant en huidig eigenaar van het perceel, C.A. Meerman – inmiddels op hoge leeftijd – de werf voor het symbolische bedrag van één euro aan de gemeenschap geschonken.

Deze ontwikkeling is een reden om de geschiedenis van de werf voor de lezers van *De Wete* nog eens op een rijtje te zetten. De werf is een van de weinige zaken die nog herinneren aan de rijke scheepvaart- en visserijhistorie van Arnemuiden.

### Oprichting

De geschiedenis van de scheepswerf van Meerman te Arnemuiden gaat terug tot 1763. Het Arnemuidse stadsbestuur verleende op 30 augustus 1763 een vergunning aan Pieter Boers uit Sliedrecht voor de oprichting van een scheepstimmerwerf met sleehelling bij het nieuwe Hoofd achter de voormalige kolenpakhuisen De Samaritaan, Amsterdam en De Dry Haeringen aan de zuidzijde van de Langstraat. Ook in augustus 1763 verhuisde ene Jacobus Meerman van Driewegen naar Arnemuiden. Het kan heel goed zijn dat deze Jacobus aanvankelijk werkzaam was bij de

scheepswerf van Boers, die vermoedelijk in 1766 zijn bedrijf verkocht aan Gillis Fafa uit Schiedam. Fafa kreeg in dat jaar vergunning van het stadsbestuur van Arnemuiden om acht jaar lang als de enige scheepsmaker werkzaam te zijn. In 1767 mocht hij achter zijn pakhuis van het sluisje tot aan het nieuwe Hoofd en van de wal tot aan het water een terrein inrichten voor het “opzetten van oude als nieuwe vaartuigen”. Twee jaar later liet hij een kanthelling aanleggen op twintig voet (circa zes meter) westelijk van het Hoofd. Fafa verkocht in 1776 zijn werf aan de timmermansbaas Jan Basseveld en vertrok naar Middelburg. Basseveld droeg de scheepswerf nog in hetzelfde jaar over aan Jacob Ossewaarde uit Middelburg en Steven Bouwman uit Dordrecht.

### Vader en zoon

Op 11 november 1786 kocht Jacob Meerman de werf met bijbehorende loods, kanthelling en gereedschappen van Steven Bouwman. Hij droeg in 1799 de leiding over de werf over aan zijn zoon Jacob junior, die vermoedelijk nauw samenwerkte met zijn broer Pieter. De broers kregen in 1805 toestemming om een “loge” (loods) te bouwen achter de werf voor de berging van het hout en kochten in hetzelfde jaar de zoutkeet Het Slot van Aldegonde van de gebroeders Tak uit Middelburg voor de opslag van sloophout. Jacobus Meerman overleed in 1810 en werd opgevolgd door Pieter Meerman, die tevens vele jaren lid van het stadsbestuur was. Pieter kreeg in 1811 van de stad toestemming voor de aanleg van een tweede kanthelling achter zijn werkloods “tot gemak en gerief van de

visschuiten". Deze helling had een lengte van 100 voet (30 meter) en was een roede (3,6 meter) breed. Eveneens werd in 1811 een oude, in zeer vervallen staat verkerende loods op de werf afgebroken. Nieuwe uitbreidingen volgden in 1813. Aan de nieuwe werfbaas Cornelis Meerman, een zoon van Jacob, werd toestemming ver-

mende vraag naar vis. De werf van Meerman kreeg steeds minder werk aan vissersvaartuigen en daarom besloten de scheepsbouwers Adriaan en Jacob Meerman, de opvolgers van Cornelis, tot actie over te gaan. Zij verzochten het stadsbestuur in 1855 om vrijstelling van de betaling van havengeld voor schippers die



*De scheepswerf omstreeks 1964. De zwartgeteerde bouwloods en zaagloods dateren uit de negentiende eeuw. (Foto A. Friedhoff)*

leend voor de bouw van een houten werkloods "op het schorre van de Zuidwalle ter zijde van zijn erve". Tevens mocht in 1815 een nieuwe kanthelling aangelegd worden.

### **Initiatief**

Omstreeks 1850 liep het aantal vissersschepen behoorlijk terug door de slechte economische toestand; veel mensen kregen te kampen met teruglopende inkomsten, waardoor sprake was van een afne-

hun schepen wilden laten herstellen op de werf te Arnemuiden, daar anders het voortbestaan van de scheepswerf in gevaar zou komen. Het is niet bekend in hoeverre de gemeente gevolg heeft gegeven aan dit verzoek. Na de totstandkoming van de Visserijwet in 1857 werden allerlei beperkingen voor de visserij opgeheven en was er sprake van een behoorlijke opleving van deze sector en de ontplooiing van nieuwe initiatieven.

## Hoogaarzen

De zware Noordzeevisserij werd vanaf die tijd geleidelijk aan vervangen door de visserij op garnalen, die spoedig ook een gewild exportproduct bleken te zijn. Boven-

dien vergde deze visserij veel minder investeringen, liep men minder risico's en hoefden de schippers minder grote afstanden af te leggen dan in de zeevisserij. Voor de garnalenvisserij gebruikte men kleine houten hoogaarzen die langs de kusten en banken voeren. Hoogaarzen waren erg geliefd bij de vissers vanwege hun

*De scheepswerf in augustus 2003. (Foto's Leo Hollestelle)*



gestroomlijnde vorm en hoge snelheid. Vanaf 1868 steeg de vraag naar hoogaarzen voor de garnalen-, oester- en mosselvisserij explosief en raakte de orderportefeuille van scheepswerf Meerman goed gevuld. Het aantal hoogaarzen van de Arnemuidse vissersvloot liep op van 17 in 1854 tot 32 in de jaren 1875-1879. In de periode 1869-1902 bouwde de werf van Meerman ongeveer 205 hoogaarzen. Deze schepen werden verkocht aan schippers in Zeeland, Holland, West-Brabant en België. Het gebeurde wel dat er zeven hoogaarzen per jaar werden gebouwd.

De bouw van zo'n vaarttuig nam drie tot vijf maanden in beslag. Er werd geen uitgebreid scheepsplan (tekeningen) gemaakt; slechts een ruwe schets en enige opgegeven afmetingen dienden als leidraad.

De meeste hoogaarzen waren ongeveer dertien meter lang en het gewicht varieerde tussen de 16 en 34 ton. In de jaren dertig van de vorige eeuw bouwde men hoogaarzen van vijftien meter en langer, uitgerust met een motor. Voor de zeilvaart waren deze niet uitgerust met een dek, de zogenaamde *butenge*, maar met de komst van de motoren kwam er ook een vast dek in te liggen.

Naast hoogaarzen bouwde de scheepswerf soms een hengst en kleinere vaartuigen als botters, schietschouwen en (roei-) boten. Er werd niet alleen op bestelling gebouwd, maar ook "op de hoop", dat wil zeggen voor eigen rekening.

Een van de grootste opdrachten was de bouw van hoogaars Thistle III in 1897 voor de Royal Yacht Club de Belgique te Antwerpen. Dit vaarttuig van 42 ton met een lengte van 18 meter en een zeiloppervlak van 161,66 m<sup>2</sup>, is waarschijnlijk de grootste hoogaars die ooit werd gebouwd.

## Sleehelling

De scheepsbouwers Meerman, die met gemiddeld zes man personeel werkten, bedienden zich bij de bouw van schepen van diverse hulpmiddelen. Vooral het uit de bouwloods halen van een schip was een klus, die aanvankelijk wel een dag duurde. Dit gebeurde met behulp van ronde balken op een houten vloer. Later gebruikte men hiervoor een goed ingevet zogenaamd gatenbed, maar ook deze methode kostte wel een halve dag. De omgekeerde handeling, het uit het water trekken van een schip op de sleehelling, geschiedde eerst met behulp van een kaapstander en veel mankracht, later door paardenkracht. Nog later werd een geheel betonnen sleehelling aangelegd met twee ijzeren goten, die in het water uitmondden. Daarop voer het schip de stellingpalen binnen. Als het goed lag werd het door een lorrie de wal opgereden. Na de Tweede Wereldoorlog werd een elektrische wagenhelling met een lier aangelegd.

Voor het plaatsen en verwijderen van masten uit schepen was voor de loodsen een mastbok geïnstalleerd, een paal met een laadboom.

Er werden in de loop der tijd ook diverse machines aangeschaft. Zo verkreeg de scheepswerf in 1929 een hinderwetvergunning voor de plaatsing van een lintzaagmachine, in 1959 voor een cirkelzaagmachine en ten slotte in 1960 voor een vlakschaafbank.

## Laatste jaren

De hoogaars kreeg na de Tweede Wereldoorlog concurrentie van nieuwe vissersschepen die veel wendbaarder en sneller waren. Wel was de hoogaars toen nog behoorlijk populair als jacht. In 1962 bouw-

de Meerman de laatste hoogaars, voor de pleziervaart.

Op 14 juni 1886 werd de scheepswerf van Meerman gesloten. De twee nog aanwezige hellingen en de zwartgeteerde loodsen, de bouw- en de zaagloods, dateren waarschijnlijk uit de negentiende eeuw. In 1872 kreeg Adriaan Meerman 35 vierkante meter grond in erfpacht van de gemeente Arnemuiden voor de vergroting van zijn scheepstimmerwerkplaats. Misschien dat er toen een of meer loodsen zijn gebouwd. Veel van het interieur, zoals bouwmallen en het gereedschap, is in vrijwel ongeschonden staat nog aanwezig.

In het attractiepark Miniatuur Walcheren te Middelburg is een maquette te zien van de scheepswerf van Meerman, vervaardigd

door de bekende Middelburgse modelbouwer Han Reijnhout.

A.F. Franken

Overgenomen uit: A.F. Franken, *Scheepswerven in Zeeland, een onderzoek naar de geschiedenis en relictten van Zeeuwse scheepswerven* (Goes 1996), pag. 16-19. Bewerkt en geactualiseerd voor *De Wete*. Meer over de scheepswerf en de schepen die er zijn gebouwd is te lezen in Jules van Beylen, *De Hoogaars en de visserij van Arnemuiden* (Leeuwarden 1993). Hierin is een overzicht opgenomen van door de scheepswerf Meerman gebouwde schepen in de periode 1863-1902.

## *De Spoorboot van Middelburg*



### **Een Middelburgse veerdienst in de jaren 1864-1872**

De opening van de tunnel onder de Westerschelde op 15 maart jongstleden was weer een nieuwe mijlpaal in de geschiedenis van het vervoer in Zeeland en ook, zij het in mindere mate, voor de rest van Nederland. Met de tunnel heeft Zeeuws-Vlaanderen een snelle verbinding gekregen met overig Zeeland en uiteraard ook met de andere provincies.

In onze waterrijke provincie was men vóór 1953 nog aangewezen op een groot aantal overzetveren. Toen door de aanleg van dammen en bruggen veel van die veren

verdwenen, bleven alleen die over de Westerschelde, en gelukkig ook nog wat recreatieveertjes elders, over. De veren over de Westerschelde, behalve een fiets-voetveer op het traject Vlissingen-Breskens, behoren dus ook alweer tot het verleden. In de media, met name de *Provinciale Zeeuwse Courant*, is uitvoerig aandacht besteed aan zowel de opening van de tunnel als aan de opheffing van de veerdiensten. Ook verscheidene van de na 1953 opgeheven veerdiensten kwamen daarbij rijkelijk aan bod. Zo werd op waardige wijze afscheid