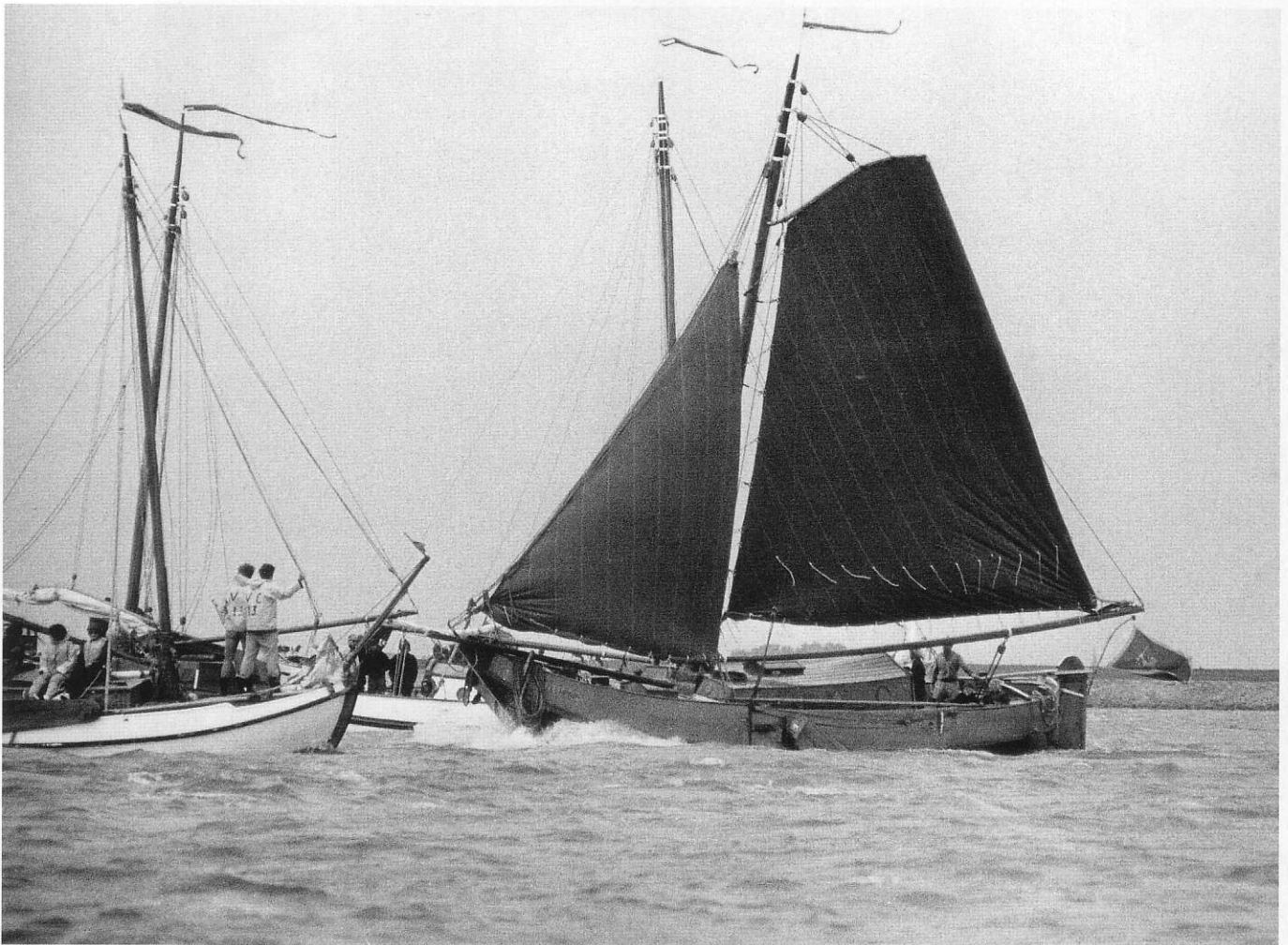


De ware geschiedenis van de hengst D'n Bruinen

Peter Hamer



D'n Bruinen, toen nog 'Zeehond', onder zeil tijdens de Platbodembreunie in Lemmer, 1968.

De hengst is misschien wel het meest karaktervolle scheepstype van de Westerschelde geweest. Waren er aan het begin van de 20e eeuw nog een slordige 500 in de vaart, honderd jaar later zijn er slechts acht bewaart gebleven. De Stichting Tolerant, Brugstraat 16 in Sint Job in't Goor in België is de eigenaresse van twee van deze zeldzame overgebleven hengsten. Eén van deze twee is D'n Bruinen, een grote hengst die momenteel in Rupelmonde gerestaureerd wordt met een Europese subsidie. Maar D'n Bruinen is niet alleen vanwege de zeldzaamheid een bijzonder schip, zoals blijken mag uit de geschiedenis die naar aanleiding van de restauratie is onderzocht en hieronder beschreven.

De werf

Het schip dat nu D'n Bruinen heet is gebouwd in 1902 op de werf van Alphonsius Verras in Paal. Alphonsius was een broer van Johannes Verras, die de werf van zijn vader Pieter had overgenomen. Van deze tweede Verras werf op de Paal is weinig bekend. De werf is omstreeks 1900 gesticht en werd in 1903 reeds vermeld als "van weinig betekenis". Na het overlijden van Alphonsius Verras in 1905 verkocht zijn weduwe de werf aan Petrus van Campen, die volgens de verkoopakte "alsnog woonachtig te Kruispolder" was. Vandaar de vermelding in het visserijregister (1947) dat het schip is gebouwd op de werf van "Kampen,

Kruispolder". In 1915 werd de werf gesloten.

Een ondernemende Zeeuw

De vermoedelijke eerste eigenaar van D'n Bruinen was Victor Wijne, een telg uit een belangrijk geslacht van mosselkwekers in Philippine. De stamvader Matheus Wijne, een herbergier, afkomstig uit Kaprijke in België, was in 1815 naar Philippine gekomen. Victor, geboren in 1872, was de derde generatie. Hij was getrouwd met Maria Aernouts en om onderscheid te kunnen maken tussen de vele familieleden wordt zijn naam in de boeken vaak gevolgd door de toevoeging A of Aernouts. De familie viste in de jaren 90 van de negentiende eeuw met zes mosselschepen in de Braakman. Vanaf 1 September 1911 was de



CODE:
SOUDURE.

D. GOEDKOOP Jr.
— AMSTERDAM (HOLLAND). —



Visschersvaartuig. — Fishing Boat. — Bateau de pêche. — Fischerboot.
15.86 × 4.27 × 1.58 Mtr. 52' × 14' × 5'2".
Snelheid 5.7 Zeemijl per uur. Vitesse 10.56 Kilomètres à l'heure.
Speed 5.7 Knots. Geschwindigkeit 5.7 Knoten.
12 H. P. KROMHOUT.

In 1912 wordt D'n Bruinen afgebeeld in de catalogus van de Kromhout Motoren Fabriek.

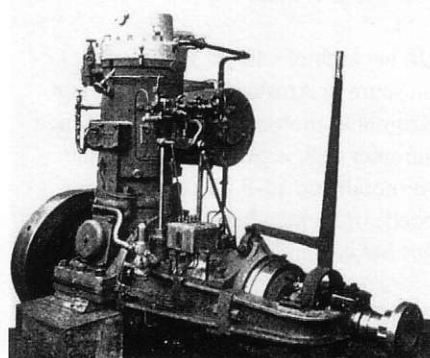
nieuwe registratie van vissersschepen in werking getreden, volgens het Koninklijk Besluit van 1908. De oudst bekende registratie van D'n Bruinen is van 15 Juni 1912, onder nummer PI 77 en toen nog zonder naam, met als eigenaar Victor Wijne. Deze eerste registratie is op de registratiekaart gestempeld en vermeldt het schip als "halfgedekte plathodem", een omschrijving die later met de hand is gewijzigd in "motorlemmerjacht". Die wijziging was het gevolg van het inbouwen van een motor in het voorjaar van 1912. Wijne was er al heel vroeg bij, want motoren werden eigenlijk pas vanaf 1920 gemeengoed in de visserij.

De motor

Bij het selecteren van de motor is Wijne met zorg te werk gegaan, wat blijkt uit de vragenrubriek in de "Kampioen" van 17-11-1911, waarin onder vraag No. 193. is gepubliceerd: V.W. A., te Ph. Afd. IV, vraagt, welke motor in zijn houten mosselvaartuig hij

plaatsen moet. Laadvermogen 12.000 K.G., lengte bodem 31 voet, grootste lengte 11 M., grootste bodembreedte 2,50 m., breedte bij mastbalk 4 M. Het doel is mosselen door motorkracht te korren en aan boord te halen (een gevulde kor weegt pl. m. 150 K.G.) Met het oog op draagvermogen, lading en ruimte (de motor moet geplaatst worden in het achterschip), mag de motor niet te zwaar zijn.

Het antwoord in dezelfde publicatie is:
- Voor uw doel is aan te bevelen een



Kromhoutmotor der firma D. Goedkoop Jr., Amsterdam. Wend u terzake van het ophalen van de korren met een hijschlier tot de firma H.A.Hensen, Nieuwe Haven Rotterdam.

Het vaartuig in kwestie zal met een R.O.I van 18 P.K. voldoende kracht hebben, omdat deze machine in werkelijkheid ongeveer 22 P.K. kan ontwikkelen.

In de prijs van f 2700,-, waarvoor de R.O.I genoteerd staat, is begrepen de levering van den motor, geheel compleet met as- en pijpleidingen, brandstoftank voor 20 uur varen, schroef, inventaris en reservedelen. Verder wordt de machine kosteloos in het vaarwater gemonteerd, mits dit aan de fabriek kan geschieden. Moet de montage elders plaatsvinden, dan worden de transportkosten van den motor, zoomede de reis- en verblijfskosten van den monteur in rekening gebracht. Verder wordt gedurende circa 10 dagen onderricht in het behandelen der machine gegeven, eveneens



In de haven van Paal, ongeveer 1990.

met dien verstande, dat de reis- en verblijfskosten van den monteur, die dit onderricht geeft, ten laste komt van u. Het gebruik van olie door de R.O.I machine, bij normaal gebruik, vooral wanneer gekord wordt, zal, over 10 uur gerekend, zijn 40 à 50 K.G. per dag, terwijl de prijs van olie op het ogenblik f 4,-- per 100 kilo is, zoodat de kosten per dag op f 1,60 à f 2,-- zullen komen, wat brandstof betreft. Neemt men het gemiddelde van f 1,80, en dat op 200 dagen, dan zal het olieverbruik ongeveer f 360,-- per jaar zijn, terwijl het smeerolieverbruik ongeveer zal zijn f 0,20 per dag, is f 40,-- per jaar.

Wijne heeft het advies duidelijk in detail overwogen en besloten toch een kleinere, dus lichtere en goedkopere motor aan te schaffen, wat blijkt uit een artikeltje in de Visscherijkrant van 20-1-1912:

DE MOTOR EN DE MOSSEL- VISSCHERIJ

Men schrijft ons uit Zeeuwsche visscherijkringen het volgende:

Reeds zijn in Zeeland verschillende mosselhoogaarzen voorzien van een motor, waardoor de visschers ten allen tijde in staat zijn hunne mosselen te vangen en op de plaats van bestemming te brengen; maar daarbij moest de visscher zelf de korren ophalen. De mosselhandelaar V. Wijne te Philipine heeft een Kromhoutmotor van 12 P.K. in bestelling bij den heer D. Goedkoop te Amsterdam, waar aan een lier is bevestigd, die mechanisch de korren met mosselen ophaalt. Mocht later blijken, dat dit aan de verwachting beantwoordt, en zulks lijdt geen twijfel, dan zullen vele mosselhandelaren zijn voorbeeld volgen.

Uit het archief van het Kromhout museum in Amsterdam blijkt dat een Kromhout motor type RO-0, fabricage nummer 688, is geleverd aan Wijne Aernoudts op 15-3-1912. (Voor de goede orde: men begon bij 100 te tellen dus het is de 588e geregistreerde motor.)



Victor Wijne blijkt dus een uiterst ondernemende zakenman te zijn. Niet alleen heeft hij visserijhistorie geschreven door als eerste een lier aan de motor te koppelen om de korren mee op te halen, zijn motor was bovendien de eerste Kromhout die in Zeeland werd ingebouwd. Vermoedelijk heeft hij daarom kans gezien zich als commissionair van de firma Goedkoop te vestigen, wat hem fl. 100,- opleverde voor iedere door zijn bemiddeling in Zeeland verkochte Kromhout motor! Zodoende verdiende hij in 1913 fl. 600,=, en in 1917 nog eens fl. 500,=. In 1914 is hij met zijn hengst PI-77 in de catalogus van Goedkoop afgebeeld.

In die jaren liep de mosselvisserij in de Braakman en het Hellegat terug als gevolg van de voortgaande inpoldering. Veel vissers vertrokken naar Yerseke of Tholen. De ondernemende Victor verhuisde op 6-10-1917 naar Harlingen met zijn schip, waar het werd ingeschreven als "motor korboot (lemmerjacht)" onder nummer HA-51, voor de kustvisserij. Het is niet bekend of hij

succesvol was in de visserij in het noorden, of gewoon onrustig, maar al na twee jaar (op 18-6-1919) verkocht hij het schip en begon een hotel restaurant in Sas van Gent.

Terug naar Zeeland

De nieuwe eigenaar, de ijzerhandelaar A. Hoebeke in Yerseke, liet de hengst inschrijven onder nummer YE -199. Het schip kreeg daarbij voor het eerst een naam: de "Vrouw Cornelia". Tonnenmaat wordt genoteerd als 45 m3 bruto, 20 m3 netto. Al heel kort daarna ging Hoebeke als schipper voor Kees de Rooij varen en verkocht zijn schip door aan de Gebroeders de Rooij Jzn. Op 20-8-1919 vermeldt het register: overgeschreven als YE -199, "De Vijf Gebroeders" op naam van Gebroeders de Rooij (naam gewijzigd 29-10-1919). Doel: kustvisserij; Soort: motorkorboot (hengst); Motor : 20 pk Kromhout. Kennelijk wist de ambtenaar waar hij over sprak, want die inschrijving vermeldt voor het eerst de omschrijving "Hengst", alhoewel tussen haakjes.

Als eenmaal de gegevens van een schip bekend zijn laat de geschiedenis van de motor zich lezen zoals gebitskenmerken bij mensen. De YE -199 van Gebr. de Rooij uit Yerseke komt voor in de KMF (Kromhout Motoren Fabriek) archieven met een middeldruk motor van het type M-0, nr. 3083. Deze motor heeft een vermogen van 14 pk, werd besteld op 30-9-1924 en een maand later geleverd op 25-10-1924. Volgens het klantenregister is de motor geleverd aan J. de Rooy Czn. Burenpolderweg 7 te Yerseke, de vader van de vijf gebroeders.

Uit die tijd is ook de anekdote dat onderweg van de wadden naar Zeeland een gasfles aan boord is ontploft, waarbij het schip gedeeltelijk is uitgebrand. Maar kennelijk was er nog genoeg over om naar de thuishaven te varen, anders was het verhaal van D'n Bruinen nooit verteld. Vermoedelijk is bij die gebeurtenis de motor ernstig beschadigd want uit een onderhoudskaart van de KMF blijkt dat er in 1929 nogal wat kosten zijn gemaakt aan de motor. Ook is de naam Gebr. De Rooij doorgehaald en vervangen door IJselenberg. Dat wijst erop dat de motor toen verkocht is. Aan de hand van de gaten in de oude motorfundatie is af te leiden

dat er daarna een grotere motor (type M-1) is ingebouwd, waarschijnlijk tweedehands uit een ander schip. De M-1 motor heeft een vermogen van 22 pk, maar stond bekend als een "twin-tiger". Het visserijregister van 1931 vermeldt een 20 pk Kromhout.

Op 28-7-31 veranderde het schip weer van eigenaar, en werd overgeschreven op naam van Willem de Rooij, mosselhandelaar te Yerseke. Deze had een kruidenierswinkel, maar de nering was niet zo best in de crisisjaren. Hij begon een mosselhandel met verkopen in België en gebruikte de hengst daarbij als mosseljager. De foto waarop het schip in Roubaix ligt is uit die tijd.

In 1947, op 13 december, werd de schuit ingeschreven in het nieuw opge-

zette visserijregister. De nieuwe registerkaart van 1947 vermeldt alle voorgaande eigenaren en visserijnummers, naast de tonnenmaat van het schip (31/12 m3). Deze komt niet overeen met de gegevens van de oudere kaarten, wat vermoedelijk het gevolg is van een andere manier van meten. Hij heeft daarna nog een tiental jaren gevaren, maar werd uiteindelijk toch te oud voor het zware werk. Op 5 Juni 1958 kocht P. Doornbos uit Amsterdam "De Vijf Gebroeders" voor de pleziervaart en bouwde er een roef op.

Een tweede leven

Dan valt er een gat. Het is bekend dat Frans Eissenloeffel de "Zeehond", zoals het schip dan heet, heeft gekocht in Vinkeveen omstreeks 1960. Het is in slechte conditie en het eerste wat



Op de Schelde voor Antwerpen, 2003.



Met een geleend grootzeil op de Schelde, 2002.

gebeurt is het vernieuwen van de voorsteven, de zwaarden en het roer, op de werf van Roosjen te Urk.

Na een paar jaar te hebben gevaren wordt de Zeehond naar Ditzum (Duitsland) gevaren om op de werf van Bültjer een grote restauratie te ondergaan. Daar worden de zijden volledig vernieuwd tot aan de kim en wordt een aantal inhouten vervangen. Rond 1967 wordt de oude motor door Jaap Blom in

Hindelopen vervangen door een tweedehands Peugeot diesel.

Eissenloeffel vaart met het schip veel op de wadden, waar het vaak wordt herkend door oudere vissers. In het midden van de zeventiger jaren verkoopt hij de Zeehond aan tandarts John Bos uit Enkhuizen. Deze heeft

grootse plannen: hij wil ermee op zee varen. Samen met scheepstimmerman Kees van den Meiracker bouwt hij een kleine roef en doorlopend dek met stuurkuip op het schip. Ook krijgt het een nieuw zeilwerk, een nieuwe steekmast en een nieuw zeilplan. Maar van de vaarplannen komt niet veel terecht en in 1984 ligt de hengst droefgeestig te koop in Enkhuizen. Later verhuist hij naar de haven van Paal in Oost Zeeuws Vlaanderen, waar hij -zoals we nu weten- 85 jaar eerder te water is gelaten.

De Zeeuws Vlaming Jos Broeckaert uit Hengstdijk koopt het schip in 1987 en geeft het de naam D'n Bruinen. Hij begint met het karwei het schip terug te bouwen naar de oorspronkelijke vissermanuitvoering. Helaas komt hij door familie omstandigheden niet meer aan het karwei toe en verkoopt het schip in 1999 aan de Stichting Tolerant. Het wordt droog gezet in het oude droogdok op de scheepswerf Reimerswaal in Hansweert en wordt met vereende krachten opgeknapt.

Ondertussen komt ook het eerste onderzoek naar de historie op gang. Het vermoeden is op dat moment dat het de "blazerhengst" is die volgens de werfboeken in 1893 is gebouwd op de werf van Verras in Paal. De reden is het merkwaardige verloop van de kimgang, waardoor het lijkt

of we te maken hebben met een overgangstype tussen de originele - en de lemmerhengst. Later tijdens de restauratie zal blijken dat de romp ooit anderhalve meter is verlengd en dat dat de reden is van het bijzonder geveegde achterschip. Bekend is in die tijd alleen dat het schip heeft gevaren in Yerseke, maar een visserijnummer is niet bekend. Het lijkt op het zoeken naar de spreekwoordelijke speld in een hooiberg.



Dan komt in April 2004 een doorbraak. De heer M. Moerland uit Yerseke is al sinds jaren een onvermoeibare verzamelaar van foto's en verhalen over de Yerseker vissersvloot. Hij volgt het werk aan D'n Bruinen in het dok in Hansweert op de voet. En aan de hand van een foto uit zijn zeer uitgebreide archief ontstaat het vermoeden dat we te maken hebben met de voormalige YE 199. Op een oude foto, genomen in Roubaix, lijken de lengte van het schip en het lange berghout in het achterschip overeen te komen met de romp van D'n Bruinen. Tijdens een toevallige ontmoeting van Moerland met de zoon van Willem de Rooij bevestigt deze de vermoedens. Hij herinnert zich dat zijn vader het schip ooit bij Verras in Paal heeft laten verlengen en de plecht heeft laten verhogen "omdat hij altijd zijn

kop stootte". Bij die verbouwing zijn een tweede zeilbalk boven de bestaande en een olmen dubbeling onder het vlak aangebracht.

Jaap Eissenloeffel vertelt later dat de dubbele zeilbalk er in de zestiger jaren nog was, toen zijn vader Frans het schip kocht. Een unieke constructie die erop wijst dat D'n Bruinen inderdaad de voormalige YE 199 is.

Na nog een viertal jaren te hebben gevaren, waarbij continu onderhoud moet worden gepleegd om verder verval te voorkomen, wordt een subsidie verkregen van de Europese Intereg organisatie die het mogelijk maakt het schip volledig te restaureren. Het staat nu in de nieuwe loods van het Centrum Nautisch Rupelmonde op het terrein van de voormalige Chantiers

(= werf) Naval Rupelmonde, waar het onder leiding van Cees Droste en met hulp van Michiel Verras en een groepje vrijwilligers wordt gerestaureerd.

Als alles naar verwachting verloopt zal D'n Bruinen in 2006 weer varen met Rupelmonde als thuishaven, ter herinnering aan de historie van de scheepsbouw en de visserij van de linkeroever van de Schelde.

Met dank aan de heren M. Moerland in Yerseke, en Han Mannaert en het Kromhout museum in Amsterdam (www.machinekamer.nl), zonder wier informatie de afkomst en de vroege geschiedenis van het schip niet meer te traceren waren geweest.

Kleine Geschiedenis van de hengst D'n Bruinen

- 1902 Gebouwd op de werf van Peet van Kampen (voorheen A.Verras) in Paal.
- 1912 Voor het eerst ingeschreven in het visserij register onder nr PI 77, geen naam, eigenaar Victor Wijne te Philippine.
- 1912 Een Kromhout motor van 12 pK (no. 688) ingebouwd
- 1917 Uitgeschreven naar Harlingen, geregistreerd onder nummer HA 51
- 1919 Verkocht en nieuw ingeschreven als YE 199, naam "Vrouw Cornelia".
- 1919 Verkocht aan Gebroeders de Rooij, YE 199, naam "de Vijf gebroeders".
- 1924 Nieuwe 14 pk Kromhout motor (no. 3083) ingebouwd.
- ± 1928 Brand aan boord, motor ernstig beschadigd.
- 1929 Nieuwe 20 pk Kromhout motor ingebouwd.
- 1931 Verkocht aan Willem de Rooij, YE 199, naam "de Vijf gebroeders".
- 1947 Ingeschreven in nieuw register als YE 199, eigenaar Willem de Rooij, mosselhandelaar.
- 1958 Uitgeschreven uit de visserij, verkocht aan P. Doornbos te Amsterdam voor de pleziervaart.
- ± 1960 Gekocht door F.Eissenloeffel. Restauraties bij Roosjen in Urk en Bultjer in Ditzum.
- ± 1975 Verkocht aan John Bos in Enkhuizen. Andere roef opgebouwd.
- 1987 Verkocht aan Jos Broeckaert in Paal. Roef gesloopt, wegering aangebracht, enige inhouten vernieuwd.
- 1999 Aangekocht door de Stichting Tolerant in St.Job in't Goor
- 1999 Opknapt in dok van Scheepswerf Hansweert.
- 2003-2006 Volledige restauratie op de oude werf van CNR in Rupelmonde.



De nieuwe brasserie in een maritieme omgeving, naast het nieuwe muZEEum, gelegen aan de jachthaven van Vlissingen.

muZEEum brasserie de Gecroonde Liefde Nieuwendijk 13 Vlissingen