

RESTAURATIE

van de Hengst

JAN KORNEEL

(ex TH 5 , CLN 15 , HON 3)



1. Achtergrond van de restauratie
2. Overzicht van de nog bestaande Hengsten
3. Gegevens van de Hengst Jan Korneel
4. Restauratieplan
5. Kostenraming van de restauratie
6. Historie van het schip
7. Documenten
8. Fotos van verdwenen Hengsten
9. Modellen van Hengsten
10. Literatuur

Tekst: R.W. Bringmann, Hettie Verkaart, Gerrit Zomer

3. Gegevens van de hengst Jan Korneel

Gebouwd in 1908 te Hontenisse - Zeeuws Vlaanderen

(volgens een Antwerpse meetingsbewijs van 2 augustus 1923)
op de werf „Moed en Trouw“ van Petrus Verras in De Paal.

(volgens initialen van de Verrassen in een rechter voorspant,
maar uit de lijst van nieuw gebouwde schepen in het werfboekje
is het niet duidelijk wanneer deze hengst precies gebouwt is.

In 1908 zijn bij Verras alleen een hoogaars en een lemmerhengst
als nieuwgebouwd genoemd en is pas in 1909 weer een „gewone
hengst“ aangetekent.)

Maaten	lengte	11,25 m
	breedte	4,20 m
	diepgang	0,80 m
	brutto	8,75 ton
	netto	3,94 ton
	grootzeil	30,00 m ²
	voorlijk	6,30 m
	onderlijk	5,90 m
	achterlijk	8,70 m
	fok	18,50 m ²
	voorlijk	7,20 m
	onderlijk	6,10 m
	achterlijk	6,50 m
	kluiver	10,00 m ²
	voorlijk	7,60 m
	onderlijk	4,20 m
	achterlijk	5,00 m
	roer lengte	1,25 m
	zwaard lengte	3,25 m
	zwaard breedte	0,75 m
	mast lengte	11,80 m
	giek lengte	6,32 m
	gaffel lengte	2,72 m
	strijkbalk lengte	3,40 m
	kluiverboom lengte	5,00 m
	motor	perkins 4.99 marine
	vermogen	50 pk
	jaar van inbouw	1964
	keerkoppeling	Paragon hydraulic
	schroef	10x44 links
	materiaalen	eiken, ijzer, katoen

6. Historie van de Hengst Jan Korneel

(Twee Gebroeders / Hon 3 / CLN 15 / TH 5)

Het werzame leven van de TWEE GEBROEDERS

Het verhaal over de prilste jeugd van het schip luidt als volgt:

Het zou vanaf 1908 onder de registratie vanuit Hontenisse, als HON 3 met vrachten bieten en mosselen tot tien ton, hebben gevaren met ene van Ombergen als schipper.

Later wordt de „TWEE GEBROEDERS“ omgenummerd tot CLN 15. In die periode zijn Piet T. Vermeersen, 'n zekere Praet en daarna F.A.E. Vermeersen achtereenvolgens schipper.

In 1931 wordt ze naar Tholen verkocht en als TH 5 komt het schip, na enige tijd eigendom te zijn geweest van schipper Sinke, bij de familie Schot terecht voor de oestervisserij. In die tijd wordt ook een „Kromhout 13“ motor ingebouwd.

In de strenge winter van 1958, als het overgrote deel van het oesterbroed doovriest, komt er een einde aan de „werkzame carrière“ van de Twee Gebroeders TH 5. Met het schip, van de maatschap van Arie en Johannes Schot, is na deze voor de oestervisserij fatale winter „geen droge boterham meer te verdienen“. Zij worden gedwongen naar een andere vorm van levensonderhoud uit te zien en bieden het schip te koop aan.

De tweede jeugd

In 1964 slaagt Johannes Schot, Arie is inmiddels overleden, erin een kooper te interesseren voor het schip „met toebehoren“. Johannes Cornelis Sitsen uit Bergen op Zoom wordt voor fl. 7 500,- eigenaar van: het schip, de oesterparcels van Schot, de netten en de rest van het visgerei, een stuk steiger en een viskotje in de haven van Tholen en tenslotte ook de vergunning om te mogen vissen: „het Consent“. Hij doopte haar om in JAN KORNEEL.

Omdat de fruitkwekerij van de Sitsens aan de rand van Bergen op Zoom wegens stadsuitbreiding onteigend wordt, de vader „binnen“ werk krijgt en de tienerzonen Cees en Wim een technische opleiding gaan volgen, zoeken zij naar een betaalbaar schip. „Hoewel er geen enkele vaarttraditie in de familie bestaat moet om aan een zekere drang naar vrijheid en ruimte te kunnen voldoen een oplossing worden gezocht. De zoektocht naar een klein zeilbootje eindigt op Tholen in liefde op het eerste gezicht en de aankoop van een plat houten visserschip: de hengst“ herinnert Cees zich.

Het ingeblikte schip blijkt een bizar samenraapsel van oud en nieuw: Het heeft weliswaar een mast van de oorspronkelijke lengte, maar de zwaarden ontbreken. Er is een berg vistuig aan boord en de authentieke ovale drinkwatervatten zijn er ook nog. Het schip wordt voortbewogen door een 20 pk Kromhout dieselmotor. Met de bedoeling het schip in de originele vissermansuitvoering te restaureren slaan de Sitsens gezamenlijk aan het werk. Cees Sitsen vertelt: „Een zomervakantie lang gingen wij het schip te lijf met schepjes en caustic soda“ want de afgewerkte olie uit de motor is jarenlang eenvoudig in het ruim opgevangen. Dat blijkt een uitstekende conserverende werking te hebben gehad op het vlak, want dat was nog het beste stuk van het hele schip.

Het boeisel werd kaal gemaakt en zo blank mogelijk gekrouwd. De denning werd verwijderd en na de intensieve schoonmaakbeurt kwamen wij tot de verrassende ontdekking dat van de spanten weinig of niets heel was. Uit de bossen van de Wouwse Plantage worden kromme eikenbomen aangekocht om nieuwe spanten te maken“.

Hulp wordt uiteindelijk ingeroepen van een oude scheepstimmerman Bart Kristelijn en soms van de werf van Duivendijk. Een jaar of drie wordt elke minuut vrije tijd, de vakanties en weekeinden „in het schip gestoken“. Omdat zowel de familie Sitsen als Bart Kristelijn katholiek zijn wordt vooral het werken op zondagen aan het schip op Tholen „best wel een probleem“. „De dominee verscheen 's zondags regelmatig met ouderlingen en al op de dijk om vast te stellen of er soms iemand van Tholen het lef had mee te helpen. Bij Duivendijk mochten we op den duur om die reden niet meer komen en toen ook nog Bart Kristelijn ziek werd was de maat vol“. „Als dat zo verder moet komen we nooit meer aan varen toe“ zeggen de Sitsens tegen elkaar en ze besluiten meer vaart achter de afbouw te zetten. Zo raken ze verzeild bij Meerman in Arnemuideren. Daar worden nieuwe zwaarden gemaakt en een laag teervilt moet de oude huid beschermen voordat daaroverheen, ter versteviging van het boeisel, een laag hechthout wordt aangebracht. En: „Klaar was Kees!!“.

Tien jaar genieten zij onbezorgd van varen dat het een lieve lust is totdat, bij een voorjaarsinspectie „een complete champignonkwekerij in het schip wordt aangetroffen. Met z'n allen, uiteindelijk toch weer bij Duivendijk om de tafel, kon men niet anders dan vaststellen dat het schip zo rot was als een mispel en dat goede raad heel duur zou zijn“ weet Cees nog.

In zeven maanden vervangt Duivendijk het gehele boeisel, het berghout, het grootste deel van het dek en verschillende spanten. Het werk werd op zo voortreffelijke

wijze uitgevoerd dat in 1972 aan de Jan Korneel de W.H. de Vos-prijs toegekend wordt. De Stichting Ronde en platbodem jachten verleent deze wisselprijs, in de vorm van een zilveren model van een Lemmeraak, jaarlijks aan het meest verdienstelijk gerestaureerde schip.

In 1981 wordt de Jan Korneel „met bloedend hart“ verkocht, nadat vader Jan is overleden. Nieuwe eigenaaren worden het echtpaar Chris Walter en Manfred Brucker uit Düsseldorf, die al jaaren een vakantiehuis in Oud Vossemeer hebben. Zij brengen het schip terug naar het eiland Tholen, nieuwe t'huishaven wordt Stavenisse. Korte tijd later overlijdt Manfred Brucker naar een verkeersongeluk. Chris Walter vaart voortaan vaak met het echtpaar Rolf en Angelika Bringmann uit Keulen op de Jan Korneel, die op Stavenisse bijna t'huis zijn daarom dat zij al jaaren daar na toe op vakantie komen. En zij hebben ervaring met hengsten: ze zijn toen nog medeeigenaaren van de Zeelceuw, ex TH 49, de tweede nog behouden hengst met een voormalig Tholense visserijnummer. Op reis naar Oost- en West-Berlijn met nederlandse platbodems komen de vrienden overeen dat de Jan Korneel in handen van het echtpaar Bringmann zal komen daarom dat de kosten voor het onderhoud Chris Walter te zwaar gaan wegen. In de volgende jaaren doet het Duitse echtpaar er alles aan om „de Jan Korneel boven water te houden“. De mast, de mastkoker, het ankerspil, een deel van de voorsteven, het voordek en het roer worden vervangen. 1997 vaart de unieke Zeeuwse platbodem voor het laatst het Willem Hendrik van Loon Race te Veere en de Mosseltocht naar Antwerpen mee. Op de Westerschelde voelt de Hengst zich in zijn element maar de lenspompen draaien van begin tot einde van de tocht. 25 jaar naar de laatste groote opknopbeurt wordt klaar dat de Jan Korneel de helling op moet voor een grondige reparatie van het onderwaterschip. De Hengst komt terecht op de werf van Cees Droste te Hoorn en wordt bekeken door deskundigen. Het resultaat luidt: weggoeien of restaureren...