

# De TH 49 'De Drie Gebroeders'

## Het verhaal van een visschuit

Peter Hamer



In de haven van R'daal lag in het voorjaar van 1957 de TH 49, een hengst te koop.

"In de haven van Roosendaal lag in het voorjaar van 1957 de TH 49, een hengst te koop".

Zo begint in het fotoboek van de familie De Leeuw het verhaal van de hengst "de Drie Gebroeders" die door de Stichting Behoud Hoogaars werd aangekocht in 1995.

En daarmee begint de zoektocht naar de vroege geschiedenis van de TH 49.

Volgens mevrouw van Audenhove-Van Waes in Zeebrugge is haar grootvader Honoré Van Waes (1881-1947), van oorsprong afkomstig uit Boechoute, in ca.1910 verhuisd naar Zeebrugge. Hij heeft dan één zoon, Alfred. In Zeebrugge worden nog twee zonen



geboren, Gustaf en Jan. De haven van Boechoute is gedurende het laatste kwart van de 19e eeuw tengevolge van verzanding en inpolderingen steeds slechter toegankelijk geworden en de vissers trekken gaandeweg naar betere oorden. Van Waes laat in 1913 een hengst inschrijven in Zeebrugge, onder nummer Z 18. Hij vernoemt het schip naar zijn drie zonen "De Drie Gebroeders".

Afgaande op de gegevens in het visserijregister zou het schip gebouwd zijn bij Verras in Paal in 1908, maar een inscriptie in het achterschip zet daar vraagtekens bij. Tijdens de eerste grote reparatie in 1957 werd in de bovenste wrang in de kont de ingebeitelde tekst "De Drie Gebroeders Zeebrugge" ontdekt. Volgens de beschikbare gegevens had de Z 18 geen eerdere registratie. Het schip is dus ofwel gebouwd rond 1913 met Zeebrugge als thuishaven, of de inscriptie is ingehakt als onderdeel van de registratie in dat jaar. Maar dan blijft de vraag waar het voor die tijd heeft gevist.

Van Waes moet een van de eersten zijn geweest die naar Zeebrugge verhuisden, want de vissershaven is pas in 1906 opengesteld. Het eerste vissersschip is ingeschreven in 1908 en hoewel een veertigtal Heistse schuiten in 1912 al gebruik maakt van de haven zijn er in 1912, een jaar voor de inschrijving van de Z 18, pas tien Zeebrugse schepen ingeschreven. Een flink aantal (7) daarvan is afkomstig uit Boechoute.

Vanuit Zeebrugge wordt in die tijd voornamelijk gevist op garnaal en platvis. Vissers vanuit Boechoute komen er in de zomer wel om mosselzaad van de paalhoofden te schrappen, maar er wordt niet op mosselen gevist.

Hoogaarzen en hengsten stonden erom bekend dat ze minder geschikt waren voor de visserij op zee dan de schuiten en sloepen van de kustplaatsen. Dat zou kunnen verklaren waarom schipper Van Waes naderhand weer de Schelde opzoekt. Het consentregister geeft aan dat de Z 18, een hengst met roeiboort, in 1926 op de

Oosterschelde actief is. De consenhouder is J. Padmos uit Yerseke. Een aparte aantekening verklaart "kan in de O Schelde vissen, is Belgisch vaartuig met Ned. bemanning. Brief Voorzitter XL/9998 aan J. Padmos te Yerseke". Er zijn in die jaren heel wat vissers van de Belgische kust die een consent hebben voor het vissen in de Zeeuwse wateren.

Hoe dan ook, in 1925 besluit Van Waes een nieuwe hengst te laten bouwen die hij bestelt op de hem bekende werf van Verras. Die staat erom bekend dat er "goede schepen" gebouwd worden. Naar verluidt komt de Z 18 in het najaar van 1925 naar de werf en blijft de schipper de winter door aan boord wonen. Het is in die tijd niet ongebruikelijk dat de toekomstige eigenaar op de werf een handje toesteeft bij de afbouw en het tuigen van zijn nieuwe schip. Eenmaal klaar wordt de oude Z 18 verkocht aan Andreas (Dries) Ivens, mosselvisser van Graauw, die hem in September 1926 laat inschrijven als de GRA 13, "De Twee Gebroeders". De achtergrond van de naamsverandering is een vraagteken want er waren in de familie Ivens drie broers. Maar ook de familie kan geen duidelijke verklaring geven, het feit blijft dat de hengst zo is ingeschreven in het register.

De GRA 13 vaart op mosselen veelal in het Oosterschelde bekken. De familie heeft mosselpercelen in de Zandkreek en



Een waardige vervanger.

bij Burghsluis, de vangst wordt afgeleverd in Yerseke. Al na drie jaar vervangt Ivens het schip door een stalen lemmerjacht dat hetzelfde nummer krijgt.

De oude hengst wordt 1929 verkocht aan J.J. Schot uit Tholen. Het visserijnummer verandert op 11 April 1929 in TH 49.

Schot vist voornamelijk op bot. De visgronden worden niet verpacht zoals bij de mosselvisserij, het gaat erom de omstandigheden goed in te schatten. Volgens de kleinzoon Jaap en Dries is grootvader daar een kei in en was daarbij een goede zeiler. Bovendien staat de TH 49 bekend als een snel schip waardoor de goede visstek kan worden bereikt voor de andere gegadigden zich melden.

In September 1940 koopt zoon Hendrik Schot het schip van zijn vader en vist ermee gedurende de oorlogsjaren. Na zonsondergang mag niet worden gevestigd en ze komen dan ook diverse keren in aanvaring met de Duitse bezetter. Maar gelukkig blijven deze overtredingen zonder gevolgen. In 1945 wordt het schip opnieuw ingeschreven, met deze keer Hendrik Schot als eigenaar. Op 1-12-47 wordt de TH 49 ingeschreven in het nieuwe register onder hetzelfde nummer en nog steeds als "zeilhengst".

Na de oorlog (ca. 1947) wordt een natte bun ingebouwd bij Van Duivendijk in Tholen. De kaar (drijvende bun) die tot dusver werd gebruikt beschadigt de vis teveel, vooral in zeegang. Ook wordt een motor (9 pk ABC) besteld bij de firma Hoogestad in Wemeldinge. Deze zaak heeft geen tijd om de motor in te bouwen, dus gaat de schipper het ding zelf in Yerseke halen. Hij wordt aan dek gezet en naar de werf van Roukema op Tholen gevaren waar hij zal worden ingebouwd. Als hij bij Roukema aan de wal moet worden uitgetakeld breekt de boom van de kraan die vervolgens met motor en al in het water terecht komt. Volgens 'kenners'



Belangstelling ook vanaf de wal was er voldoende.

moet de motor regelmatig gespoeld met zoet water en gasolie, dat zou de schade verhelpen. Wat ze dan nog niet weten is dat ABC motoren kogellagers hebben op de krukas, in plaats van babbit lagers zoals Kromhout motoren. Na de eerste vistochten gaat de motor steeds meer lawaai maken en blijken de krukaslagers aangetast door het zoute water. Die moeten kort daarop worden vervangen. Een kostbare tegenvaller.

Omdat de beide zoons van Hendrik een betrekking aan de wal ambiëren boven het onzekere bestaan in de visserij wordt de "De Drie Gebroeders" in 1957 te koop gelegd in Roosendaal. Daar wordt het schip opgemerkt door Dick, oudste zoon van de familie De Leeuw. De heer G. de Leeuw, plant engineer bij Philips, is een verwoed zeiler maar ziet niet veel in de oude schuit. Op aandringen van zijn zoon echter laat hij zich toch vermurwen en de TH 49 verandert kort daarop van eigenaar. Met de heer Marijs uit Vlissingen inspecteert hij schip en tuigage tot in de details en laat voor de motor nog een deskundige opdraven. De motor is nog prima, maar voor er mee gevaren kan worden moeten de nodige reparaties worden uitgevoerd.





Schot kijkt in zelfverzekerdheid toe, wat de deskundigen van zijn motor vinden. Op deze foto zijn de zware lieren te zien en de koppeling van de motor.

Het achterboeisel en de meeste spantkoppen in het ruim zijn verrot en moeten worden vervangen. In eigen beheer en met de hulp van een ervaren timmerman worden de werkzaamheden uitgevoerd. Daarbij komt ook de eerdergenoemde wrang met de inscriptie tevoorschijn.

Het branden van de boeigangen is een stap te ver voor de timmerman, die van de bouw komt en weinig of geen ervaring



Hoewel Frits Baron geen scheepstimmerman is, heeft hij als prima vakman toch keurig werk geleverd, wat de scheepstimmerman die het daarna gekeurd heeft, moest beamen.

heeft met schepen. Dus wordt een oplossing bedacht met in de vorm gezaagde en verlijmdde latten. Die komen we jaren later bij de restauratie nog tegen. Ook het krophout en de bovenkant van de steven worden vervangen, omdat de ijzeren nagels van het beslag het eikenhout hadden aangetast. Nog weer later blijkt dat

ook de dekken vervangen moeten worden. Nadat het schip zo veel mogelijk van de ontelbare lagen teer is ontdaan en opnieuw geschilderd gaat de mast erop en is het klaar om naar de werf van Melis van Duivendijk te worden gevaren. Daar wordt de keel van de bun verwijderd en

voor de deken van de bun moeten er nu extra leggers en oplangers worden ingebouwd. De doorgezaagde knieën worden versterkt met koperen strippen.

In de daarop volgende jaren wordt er veel met de "Zeeleeuw" gevaren. Het IJssel-



Op de vaste stek in het Benedensas

het onderwaterschip geïnspecteerd en geschilderd. Het schip wordt "Zeeleeuw" gedoopt.

Omdat het oude zeil te zwaar en moeilijk hanteerbaar is worden nieuwe zeilen gemaakt door de firma Van de Gruiter in Vlissingen. Een kluiver en kluiverboom waren bij de koop niet aanwezig en worden gemodelleerd aan de hand van de tekeningen van J. van Beylen.

In 1960 is de romp alweer aan knippen en scheren toe, worden de naden gebreeuwd en wordt een dubbeling onder het vlak geslagen. Hoewel de plannen voor een kajuit al dateren van 1957 duurt het tot 1962 voor ze gerealiseerd worden. Een behoorlijke hoogte in de kajuit, een kombuis, een echt toilet, de Zeeleeuw is nu eindelijk een comfortabel jacht voor de hele

familie geworden. Om meer ruimte in het schip te verkrijgen wordt de natte bun eruit gesloopt. Omdat bij het inbouwen van de bun 15 jaar eerder de knieën moesten worden doorgezaagd om ruimte te maken

meer, de Wadden, de grote rivieren hebben op den duur weinig geheimen meer voor de familie. In zwaar weer op het IJsselmeer begeeft de mast het. Tijdens de reis naar huis wordt in de haven van de Amercentrale in Geertruidenberg op advies van Van Duivendijk een drijvende meerpaal aangeschaft, die door een zagerij in de Wouwse Plantage wordt verwerkt tot een getrouwe kopie van de oude mast.

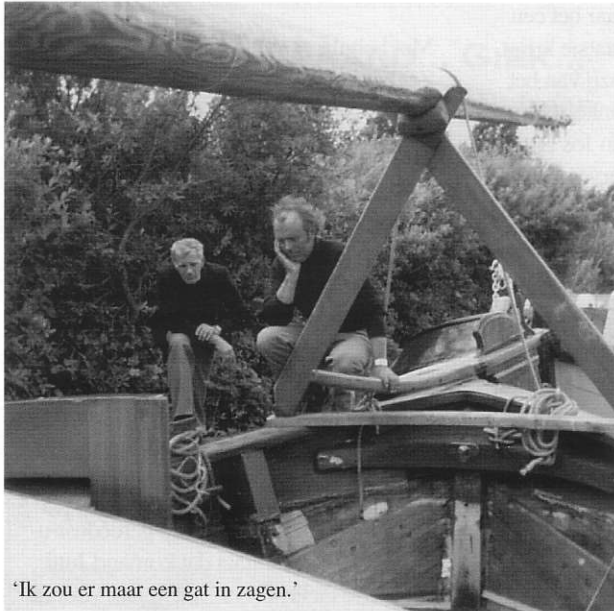
Maar zoals in de meeste gezinnen gaan de kinderen na verloop van een aantal jaren het huis uit. Het zeilen met het schip wordt minder, en in 1967 gaat "De Drie Gebroe-



Op weg naar weer een volgende hellingbeurt.







‘Ik zou er maar een gat in zagen.’

ders” voor ruim twee jaar de wal op in de Heen. Het is te begrijpen dat het houten schip daar niet beter van wordt en in Mei 1968 wordt het op een dekschuit andermaal naar Tholen gebracht om bij Van Duivendijk te worden gerepareerd. Maar het wordt niet meer zoals het was. Het achterstallig onderhoud neemt alsmaar toe. Eind 70-er jaren wordt de TH 49 naar de werf van Stofberg in Leimuiden gevaren om een echte kuip te laten inbouwen, maar dat plan wordt niet meer gerealiseerd. In 1980 wordt de “Zeeleeuw” te koop gelegd.

In de haven van Stavenisse ligt in diezelfde tijd de “Jan Korneel”, sinds 1979 eigendom van Manfred Brucker en Christel Walter. Ze hebben via bemiddeling van Rolf Bringmann een ligplaats bemachtigd in de haven van Stavenisse. Rolf en zijn vriend Jürgen Hassel varen een zomervakantie mee en besluiten dat ze samen ook zo’n schip zouden willen hebben. Als ze dan horen dat de “Zeeleeuw” te koop is de beslissing gauw genomen. In Augustus 1981 wordt het schip verkocht aan Rolf en Jürgen. Er is dan al meer dan twee jaar geen onderhoud aan de Zeeleeuw gepleegd waardoor de conditie erg achteruit is gegaan. Het schip moet nodig worden opgeknapt. Stofberg heeft de kuipvloer (het oorspronkelijke kot zat er nog in als motorkamer) eruit gesloopt maar verder nog geen nieuwe betimmering in het achterschip aangebracht. Wind en water hebben vrij spel.

De nieuwe eigenaren nemen contact op met Dirk van Duivendijk om advies te

vragen. Dirk herkent het schip meteen, hij was 25 jaar eerder betrokken bij de eerste restauratie. Zijn oordeel is kort en bondig: “Je kunt er maar het beste een gat in zagen”. Maar dat mag dan een professionele opinie zijn, Dirk rekent buiten het enthousiasme van de nieuwe eigenaren. Besloten werd de hengst naar de werf in Tholen te slepen en te repareren. En zo gebeurt het.

Het blijkt dat het hele schip in deplorabele toestand verkeert. Er moet een nieuwe kuip in,

een 40 vierkante meter blik op het onderwaterschip, en ook de installatie (pompen, motor, bedrading etc) moet compleet worden overhaald. Er wordt in totaal voor meer dan 100.000 gulden aan vertimmerd. Maar in 1982 is de Zeeleeuw in oude glorie hersteld, en krijgt daarbij ook zijn oorspronkelijke naam terug: “De Drie Gebroeders”.

In de daarop volgende jaren voeren de tochten onder andere naar de Saeftinghe feesten in Paal (in 1984), waar het schip 76 jaar eerder werd gebouwd. Dat het met alle reparaties een degelijk schip is geworden blijkt als het in de Zandkreek wordt overvallen door een zware storm. Drie dagen ligt het te rijden op zijn anker bij windsnelheden tot 11 Beaufort!! Niemand

kan van boord, de familie moet haar lot in lijdzaamheid dragen. Als na drie dagen de wind gaat liggen blijkt dat het anker zich zo diep heeft ingegraven dat het met de schop moet worden uitgegraven, maar schip en bemanning zijn er zonder kleerscheuren doorheen gekomen.

In 1984 varen Rolf en Angelica Bringmann er zelfs mee naar Calais waar ze in het zicht van de haven worden overvallen door een zware onweersbui, maar heelhuids de haven weten te bereiken. In 1985 verhuist de hengst naar Amsterdam, en krijgt een vaste ligplaats in de nieuwe jachthaven op het Realeneiland. In datzelfde jaar bezoeken “De Drie Gebroeders” en de “Jan Korneel” Sail Amsterdam, op weg naar de wadden. Rolf krijgt de gelegenheid de Jan Korneel te kopen in 1987, en verkoopt zijn belang in de voormalige TH 49 aan Jürgen.

Maar de ‘49’ begint na tachtig jaar toch moe te worden. Het onderhoud vraagt van jaar tot jaar meer tijd. Begin jaren 90 worden op de werf van Cees Droste in Hoorn de nodige reparaties verricht maar de tijd van reparaties is eigenlijk voorbij. Het hele casco moet een grote beurt hebben. De ene reparatie aan romp en toebehoren volgt op de andere. In 1992 moet de motor voor de derde keer worden gereviseerd en geeft het onderwaterschip het op. Er wordt voor een vermogen aan blik tegenaan gespijkerd maar het mag niet baten. Een groot deel van de zomer van 1992 wordt doorgebracht op diverse hellingen. Het resultaat? Eén dag zeilen,



De Zeeleeuw in volle glorie.



bijna volgelopen en gezonken op het IJsselmeer, drie en een halve dag motor varen, een beschadigd voorschip bij een aanvaring in Gouda. Je moet wel een echte liefhebber zijn wil je daarmee nog kunnen doorgaan. Maar er wordt niet getreurd. Terug op de werf in Tholen blijkt het slemphout in de kont helemaal rot. Vandaar de eeuwige lekkages.

Terwijl "ouwe Melis" het achterschip en de rest van de romp onder handen neemt werken Jürgen en Christel aan groot onderhoud. Als het schip dan in het voorjaar van 1993 weer te water gaat gaat de tocht naar Zierikzee, waar het een ligplaats heeft gekregen in de nieuwe museumhaven. Maar er zit toch wel erg veel blik en vilt onder water!!

Op den duur wordt het allemaal te veel en in 1995 besluit Jürgen de TH 49 te verkopen. De eerste gedachten gaan uit naar de museumhaven Zierikzee, maar uiteindelijk wordt de koop gesloten met de Stichting Behoud Hoogaars. Het schip verhuist naar Middelburg

in een stalen korset moet worden gevat voor transport naar Vlissingen, waar na de restauratie van de Alcyon een plaatsje is vrijgekomen in de Timmerfabriek. Met een bordje ernaast: "Niet onder komen!", zo gammel is het.

waar het een plaatsje krijgt opzij van het winkelschip van Jos Boone. Vervolgens schuift het door naar de haven van Nieuwland en uiteindelijk belandt het op de wal in Kats. Na twee jaar in weer en wind is het casco zo slecht dat het

Met behulp van bijdragen de Provincie Zeeland, van de Lions in Tholen, particuliere giften en het Edgar Donckerfonds begint in 2003 het voor de restauratie benodigde budget in zicht te komen en wordt besloten een start te maken met de restauratie. Die wordt weer uitgevoerd onder leiding van Cees Droste, die zolangzamerhand niet meer weg te denken is uit de restauratiewerkplaats van de Stichting. Als dan in 2004 de toezegging van Euregiogelden volgt is er geen houden meer aan. In gesprekken met de familie Ivens, Jaap en Dries Schot, en de familie De Leeuw wordt met zorg de oorspronkelijke uitmonstering van het schip gereconstrueerd. Met als resultaat dat komend Juni "De Drie Gebroeders" na 98 jaar voor de tweede keer tewater zal worden gelaten. Voor het moment de enige nog bestaande hengst in visserman-uitvoering.



Op weg naar betere tijden.



De omkaderde foto's met getypt bijschrift komen uit het fotoalbum van de familie De Leeuw, zomer 1957.