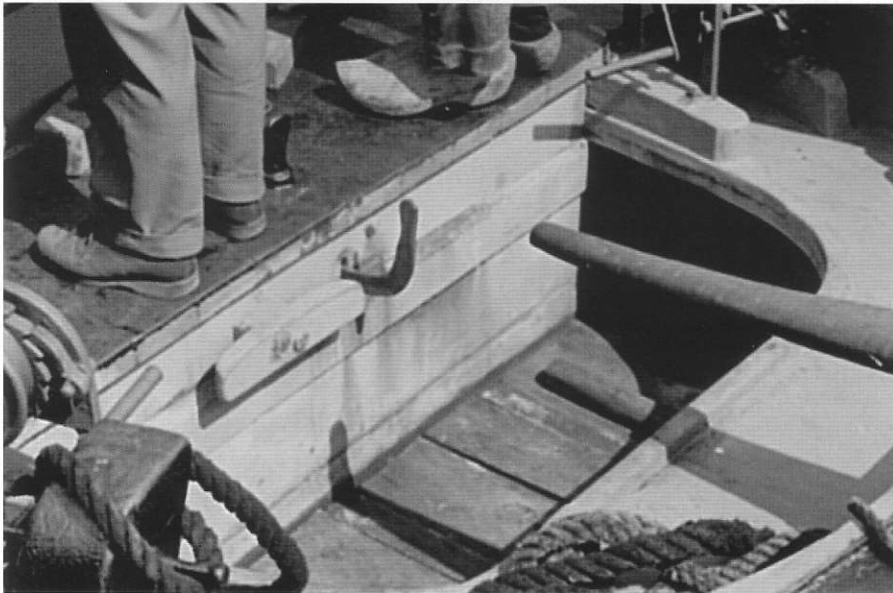


# De restauratie van de TH 49

Peter Hamer en Gerrit Zomer



kelijk voorzien van een rondlopend gangboord, wat ook als bankje fungeerde. De stuurkuip was met opzet klein, omdat er dan bij overkomende zeeën niet te veel water in kon blijven staan.

Zoals op de foto te zien is, is er maar heel weinig ruimte in de oorspronkelijke stuurkuip. Waar vroeger de schipper de grootschoot, de zwaarden en het roer alleen bediende heeft de hedendaagse schipper graag een tweede man achter. Als er met gasten wordt gevaren staan die ook wel eens graag aan het roer. Dan moet er ruimte zijn voor twee mensen in de kuip.

Bovendien zou door een rondlopend gangboord de inscriptie in de bovenste wrang onzichtbaar worden wat in verband met de historie van het schip jammer zou zijn.

## De natte bun wordt niet teruggeplaatst.

Zoals blijkt uit de geschiedenis van het schip is de natte bun pas rond de tweede wereldoorlog ingebouwd. Een natte bun was in de Zeeuwse schepen niet gebruikelijk om twee redenen: 1) voor de visserij op mosselen, oesters en garnalen is het niet nodig de vangst onder water in leven te houden, en 2) de schepen waren feitelijk te plat en ondiep om de bun goed te kunnen

bergen. Door de brede en ondiepe afmetingen werd het een "klotsbun" die ten koste ging van de snelheid en stabiliteit van het schip. De mogelijkheid is overwogen een bun in te bouwen zonder de gaten in de romp en daar de motor in

De geschiedenis van de TH 49 elders in deze CONSENT maakt duidelijk dat er over het behoud van een dergelijk schip niet lichtvaardig gedacht moet worden. Door de jaren heen is er door zorgzame en goedwillende eigenaren voor een klein vermogen aan vertimmerd en gerepareerd. Steeds weer is geprobeerd soms letterlijk het lek boven water te krijgen en het schip voor de toekomst te bewaren. Het resultaat was niettemin dat het maar een haar heeft gescheeld of "De Drie Gebroeders" was het gros van zijn soortgenoten gevolgd in de vergetelheid.

Wat was het probleem? Toen het schip uit de visserij werd verkocht was het ca. 50 jaar oud. En een houten schip van 50 jaar oud is versleten. Dan zit er maar één ding op: een volledige revisie en reparatie van alle slechte onderdelen, wat meestal neerkomt op een groot gedeelte van het casco. Dat kost heel veel geld, maar het alternatief is dat na jaren van steeds maar repareren en alsmaar stijgende onkosten toch blijkt dat het schip aan zijn eind is. Dan is er niets meer om te behouden. Hoewel de restauratie op dit moment (Maart 2006) nog niet volledig gereed is, volgt hieronder een overzicht van de dilemma's waar we tegenaan zijn gelopen en de beslissingen die we hebben genomen.

## Als referentiejaar wordt 1910 aangehouden.

Het referentiejaar is een gegeven wat nodig is voor de teboekstelling in het Nationaal Register Varende Monumenten. Het

is het jaar waarin het schip zich in de te herstellen uitvoering bevond: zo zag het er in dat jaar uit.

Er is lang gewikt en gewogen welk beeld realiseerbaar was en wat het referentiejaar moest zijn. Omdat we geen definitieve informatie hebben van voor 1930 is gebruik gemaakt van informatie uit interviews met vorige eigenaren en hun familie, de gegevens die het oude casco nog opleverde en van de gegevens van J. van Beylen over vergelijkbare schepen. Met die informatie is de oorspronkelijke uitmonstering goed te herleiden.

## Het gangboord in het achterschip wordt niet teruggeplaatst.

De ruimte achter het kot was oorspron-



Duijvendijk jr. bezig met het dichtmaken van de keel.



te bouwen. Maar omdat het referentiejaar van de restauratie 1910 is zou de bun een vreemd element zijn in het schip.

#### **De motor komt in het kot.**

Het kot was traditioneel laag en werd gebruikt voor het opbergen van touwwerk, verf en andere zaken die niet direct voor handen hoefden te zijn voor het visbedrijf. Als een motor werd ingebouwd was het kot de ideale plaats, al moest doorgaans wel het dekje worden verhoogd in verband met de afmetingen van die oude motoren. De moderne motor is veel kleiner, en kan daarom zonder uiterlijke veranderingen worden geplaatst in het kot. Normaal gesproken moeten grote gewichten zoveel mogelijk in het ruim van het schip worden geplaatst, maar het gewicht van de motor is verhoudingsgewijs betrekkelijk laag (245 kg), waardoor een verplaatsing van 2 meter in lengterichting nauwelijks invloed heeft op de balans van het schip. De brandstof en water tanks komen wel zo ver mogelijk naar voren. De bediening van de motor wordt zoveel mogelijk uit het zicht geplaatst.

#### **De dekken worden gelegd van inlands grenenhout.**

Zoals blijkt uit de werfboeken van diverse werven in Zeeland werd voor

de dekken veel grenenhout verwerkt. Het probleem is dat daarvoor een fijn-nervig en vet soort grenen werd gebruikt, wat tegenwoordig niet meer te koop is. Tenminste, dat dachten wij. Tijdens de Klassieke Schepen beurs in Medemblik bleek de houtzagerij Twickel in Twente het goede hout toch te kunnen leveren.

Er worden geen presenningen gebruikt. De naden worden gerubberd, wat het uiterlijk van een gebreeuwd dek goed benadert. De reden om geen presenningen te gebruiken is een praktische: het vraagt erg veel onderhoud en de bruine teer waarmee ze onderhouden worden droogt nooit helemaal. Dat is op een schip waarop met gasten wordt gevaren niet praktisch.

#### **De betimmering van het vooronder wordt gemaakt aan de hand van de herinnering van de gebroeders Schot.**

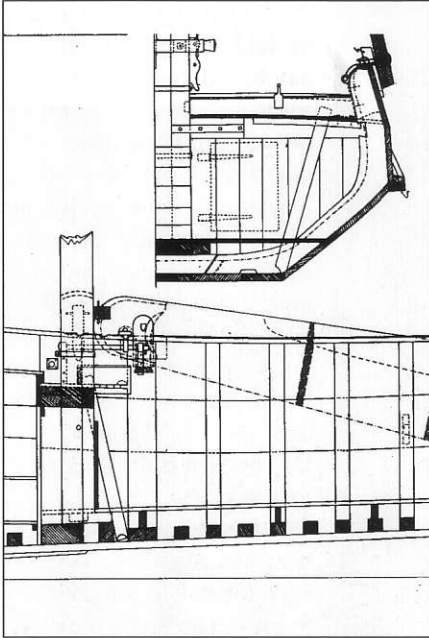
Omdat geen tekeningen voorhanden zijn gaan we voor de afwerking van het vooronder helemaal af op de details zoals

door Jaap en Dries Schot verteld. Dat er een toilet aan boord komt is zeker, maar we zijn er nog niet helemaal uit hoe dat wordt geplaatst in het vooronder. Dat het zo min mogelijk op mag vallen in het interieur ligt voor de hand. De voorkeur gaat vooralsnog uit naar een droogtoilet zodat geen gaten in de romp hoeven te worden geboord.

#### **De roerpen is deelbaar gemaakt.**

Oorspronkelijk hadden de hengsten een roerpen uit één stuk. Omdat de pen door de vorm van de roerkop niet omhoog kon schuiven moest hij bij het afnemen van het roer onder het schip worden weggenomen. Daarvoor was diep water nodig, of er moest een gat worden gegraven waar het ding in kon zakken. Ook het installeren van de pen was een ingewikkelde zaak zoals de foto laat zien. Om deze operatie te vereenvoudigen is de pen deelbaar gemaakt.





**Het schip krijgt een strijkende mast.** Hoewel alle foto's de TH 49 laten zien met een bovendeks strijkende mast blijkt uit de afmetingen van de mastkaken en de inkepingen in het zeilwerk dat de oorspronkelijke mast op het vlak moet hebben gestaan. Volgens de familie De Leeuw zou Hendrik Schot hebben verteld dat de mast oorspronkelijk onderdeks strijkbaar was, maar dat dat in het vooronder teveel ruimte kostte. Vandaar dat hij het draaipunt bovendeks heeft laten maken.

De tekeningen van J. van Beylen laten zien dat dit een gebruikelijke constructie was, die op meerdere schepen voorkwam. Mede omdat deze constructie uniek is voor de schepen van de Schelde delta

is besloten deze te reconstrueren. Voor de afwerking van de details als plaatsing van de knecht en de hoogte van de mastkaken wordt gebruik gemaakt van de gegevens van J. van Beylen.

**Het schip wordt uitgerust met een kluiver en kluiverboom.**

Toen Hendrik Schot het schip verkocht had het volgens de heer de Leeuw geen kluiverboom en geen kluiverzeil. Volgens Jaap Schot waren die er oorspronkelijk wel, maar werden zelden gebruikt. Op de foto's zijn geen voorzieningen (stevering, kluiver) te zien.

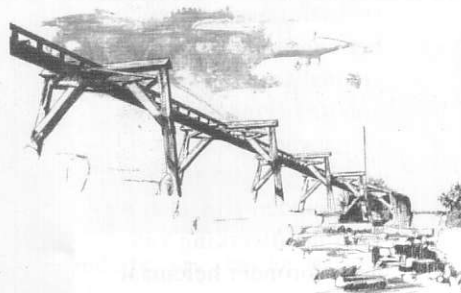
Omdat hengsten op vrijwel alle afbeeldingen een kluiver hebben en deze schepen met een kluiver beter zeilen is besloten deze toch te installeren.



**Eiken** voor gangen, krommers, roeren en zwaarden.

Voor betimmering o.a.:

|                   |                  |
|-------------------|------------------|
| <b>Am. kersen</b> | <b>Mahonie</b>   |
| <b>Bubinga</b>    | <b>Zw. Peren</b> |
| <b>Iroko</b>      | <b>Teak</b>      |



**L. van Dijk**  
Houthandel- Zagerij B.V.

Zijtak 8-10  
1251 RS Laren N.H.  
Tel. 035 - 5311024  
Fax 035 - 5382871