

Het verhaal van Andries Verschuure en de YE 36

Jan Hendriksen

Andries Jacob Verschuure is geboren in Yerseke op 15 maart 1907. Hij is dus in maart van dit jaar 93 geworden. Een man die bijna een eeuw lang het reilen en zeilen van de oester- en mosselvisserij in Yerseke van nabij heeft meegeemaakt. Meer dan dertig jaar was zijn vissersleven verbonden met de YE 36, de Andries Jacob. De hoogaars die dit jaar precies honderd jaar oud is. Deze YE 36, één van de twee laatst overgebleven vissermanhoogaarzen in Zeeland is het vlaggeschip van de Stichting Behoud Hoogaars. De "36" begint in perfecte conditie aan haar tweede eeuw.

Andries Verschuure is in goede gezondheid en helder van geest. Hij kan uren vertellen over vroeger en zijn eerste herinneringen gaan terug tot voor de eerste wereldoorlog.

"Ik herinner me mijn opa van toen ik een klein jochie was. Hij was mosselkweker hier in Yerseke. Er waren vier zoons die allemaal van jongsaf voor opa werkten in de mossels. Mijn vader ging als jongen van elf al op de schepen mee. Eén van de vier zoons is er al vroeg uitgegaan. Ze gingen met z'n drieën verder. Je had Dies dat was de oudste, die regelde de zaak, dan kreeg je Marien, dat is de opa van Marijn Verschuure die vandaag de dag actief is in de Stichting Behoud Hoogaars en Adriaan, mijn vader was de jongste. De mosselzaak had twee hoogaarzen, de YE 16 en de YE 5. Die laatste hoogaars is gebouwd bij van Duivendijk op Tholen. Nadat de VE 13 (de huidige YE36) daar in 1900 gebouwd was, werd de YE 5 op stapel gezet, dus die kwam waarschijnlijk in 1901 gereed."

"Ik weet het verhaal nog goed" zegt Verschuure "mijn vader en z'n oudste broer Dies gingen in 1900 naar van Duivendijk om een nieuwe hoogaars te bestellen. Toen ze op de werf kwamen, lag daar een bijna 15 meter grote hoogaars in aanbouw, de VE 13 voor garnalenvisser Jan Bliet in Veere. Laten we er ook zo een bestellen zei mijn vader tegen z'n broer, maar die durfde het niet aan."

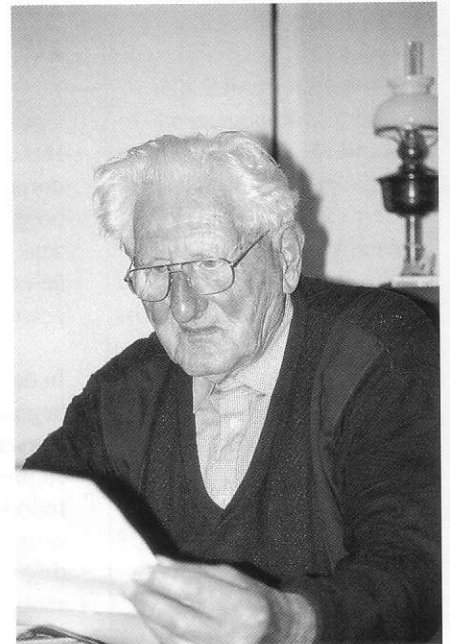
Verschuure lacht: "We wisten toen natuurlijk nog niet dat die grote hoogaars in 1935 toch nog ons eigendom zou worden als YE 36. Het verschil was enorm. De YE 5 die we al met al

bestelden, kon 145 mosselton hebben (1 mosselton = 100 kg), de VE 13 kon tot 245 ton geladen worden. We hadden twee vaste afnemers van de mossels, een in Antwerpen en een in Mechelen. Mijn vader voer 25 jaar lang op Antwerpen, dat was nog voor de eerste wereldoorlog". Maar toen België in 1914 betrokken werd bij de oorlog hield de vaart op België natuurlijk op.

Nog voor de eerste wereldoorlog gingen de drie broers Verschuure uit elkaar. Ze wilden op eigen benen staan, allemaal met een eigen schip. Dies viste verder op de YE 5. Marien kocht een hengst, de YE 97 en Adriaan kocht een schouwtje, dat kreeg het nummer YE 36. De mosselpercelen werden verdeeld over de drie broers. Adriaan kreeg 4 mosselpercelen en kocht er een perceel bij om oesters te zaaien.

Heel vroeger

Uit z'n vroegste jeugd – zo omstreeks 1915 – herinnert Verschuure zich dat er wel 200 schepen in de haven van Yerseke lagen. Meest hoogaarzen en hengsten, maar ook wel aakjes en schouwtjes. Lemmerjachten zag je weinig in Yerseke. De oestercultuur was op z'n hoogtepunt. Het was de "pannentijd" zoals Verschuure het noemt. De oesters groeiden op dakpannen die eerst witgekalkt waren. Er waren –voor die tijd heel vooruitstrevend – ook al ijzeren stoomboten, meest raderschepen die gebruikt werden in de oestercultuur. Verschuure zijn opa huurde wel eens zo'n schip om mossels te gaan halen op zijn percelen



Andries Verschuure, februari 2000

in de Hammen. Die werden daarna verwaterd bij Yerseke. Veel Hollanders met geld kwamen op die oestercultuur af. Ze kochten de percelen en werden de oesterbaronnen van Yerseke. Namen die Verschuure zich nog herinnert, zijn Bol, Boogaards, van Harmelen, van Heel, Kakebeeke, Pompe van Meerdervoort en van Tienhoven.

Yerseke had een soort oesterkoorts, te vergelijken met de goudkoorts in Amerika: Klondike aan de Oosterschelde. Er kwamen veel mensen van buiten Yerseke op af. Mannen waren nodig op de schepen en vrouwen om "in de pannen" te werken en om in grote loodsen de oesters te selecteren. Het ging er soms nogal wild aan toe. Yerseke werd wel met Sodom en Gomorra vergeleken.

Hoe oud was Andries Verschuure toen hij voor het eerst meevoer op een hoogaars?

"Nee" zegt Verschuure "met mij ging het anders. Mijn vader werkte hard in de oesters, maar 't was geen vetpot. Hij zei tegen mij: "Jie mo'hin oesterboer worre".

Dus gaat Andries na de lagere school vier jaar naar de Mulo. Daarna naar de



ambachtschool: smeden en machinebankwerken. In de jaren '28 en '29 volgt hij de machinistenschool in Middelburg. Als Verschuure over die tijd praat, gaan zijn ogen glimmen. Er gaat een laatje in het dressoir van het slot en daar komen de foto's uit Verschuure zijn machinistentijd tevoorschijn. Het gaat niet alleen om de schepen, het gaat vooral ook om de motoren.

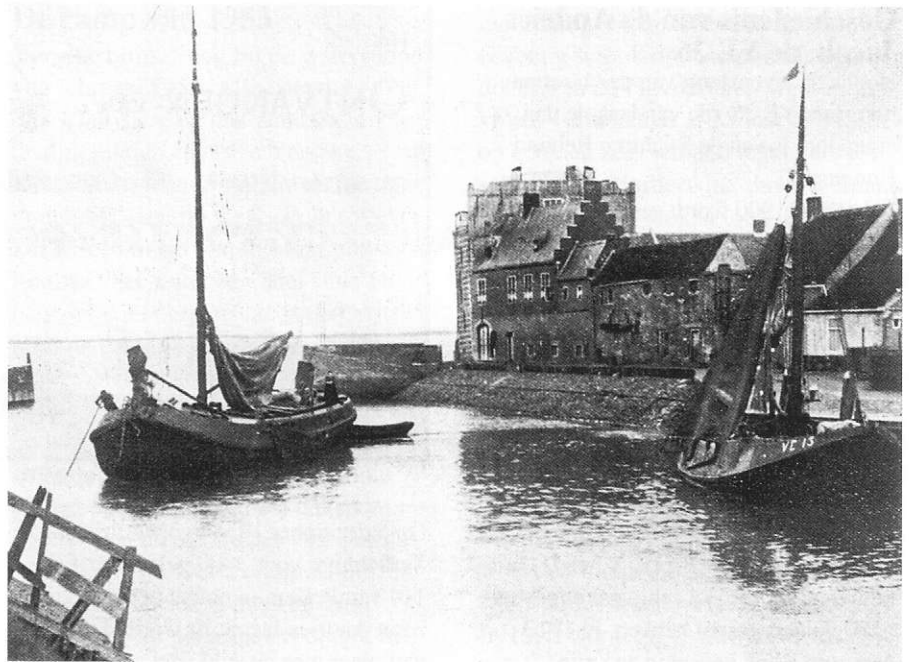
"Op 29 december 1929 deed ik Staats-examen voor machinist in Den Haag. Ik slaagde en op 11 januari 1930 zat ik op de Tapanoeli, een vrachtschip van de Rotterdamse Lloyd op weg naar Indië".

In datzelfde jaar loopt er een prachtig passagierschip van stapel op de werf de Schelde in Vlissingen: de Dempo. De proefvaart zal hij nooit vergeten. "We vielen in dikke mist en moesten voor anker voor de boulevard van Vlissingen, pal voor de Zeevaartschool. Toen de mist optrok moesten we verder richting Rotterdam. Een echte proefvaart is er dus nooit geweest. Dat schip had 2 motoren met elk 10 cilinders. Samen goed voor 16.000 pk. Zo'n machine was 22 meter lang en 9 meter hoog. Jammer dat de Dempo, zoals zovele schepen, de oorlog niet overleefd heeft."

Verschuure zijn hart ligt duidelijk bij de techniek, maar wanneer de crisis zich aankondigt en het ook slecht wordt in de scheepvaart, wordt hij in 1932 als jong machinist ontslagen bij de Rotterdamse Lloyd. Hij keert terug naar Yerseke en komt als jonge man van 25 bij zijn vader aan boord in de visserij.

De jaren dertig

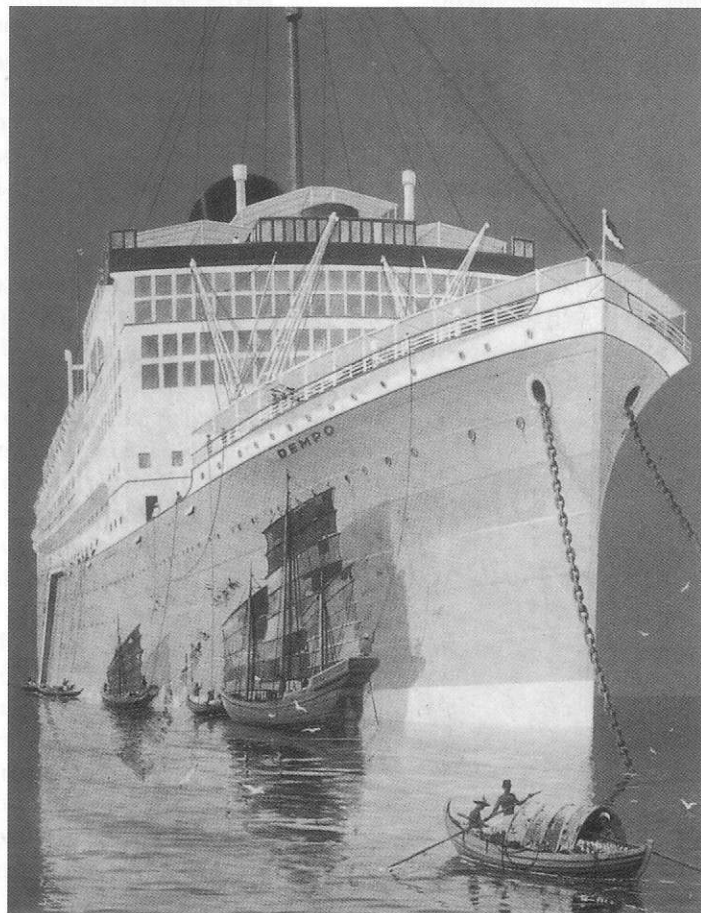
Andries Verschuure heeft de zeiltijd niet meer meegemaakt. Wanneer hij bij zijn vader aan boord komt, wordt er al gevaren op de motor, wel heeft de hoogaars een steunzeil. Het is in die tijd in de visserij ook niet best. Zijn vader vist nog met het schouwttje, de YE 36 en zat vooral in de oesters, maar dat werd ook minder. Er werden nog twee knechten bedankt. Op Sinterklaas, 5 december 1935 koopt vader Verschuure voor 3000 gulden de YE 114 (voorheen VE 13) van Arjaan Pekaar, bijgenaamd de Boeie. Het schip wordt omgenummerd tot YE 36,



Vanaf de bouw in 1900 tot 1931 vaart de huidige YE 36 als VE 13 vanuit Veere

de nummers blijven immers in de familie. Hij geeft het schip de naam van zijn zoon: Andries Jacob. De "oude" YE 36, het schouwttje ligt nog een half jaar in de haven van Yerseke

en wordt dan verkocht. Met de nieuwe "36" gaan de Verschuures op oesters en op mossels vissen. In 1939 trouwt Andries, uit het huwelijk wordt een dochter geboren.



Een artistieke impressie van de Dempo van de Rotterdamsche Lloyd



Geschiedenis van de Andries Jacob, de YE 36

Hoe is de levensloop van de visserman-hoogaars YE 36, die vandaag de dag eigendom is van de Stichting Behoud Hoogaars?

In het jaar 1900 wordt een 15 meter lange hoogaars gebouwd bij van Duivendijk op Tholen. Haar vlak wordt breed opgezet zodat haar draagvermogen groter is dan van de meeste hoogaarzen uit die tijd. Ook wordt haar achterschip ronder gemaakt zodat ze het water makkelijker loslaat, wat haar snelheid ten goede komt. Het schip wordt gebouwd voor garnalenvisser Jan Blik uit Veere, wordt de "Vrouw Anthonie" gedoopt en krijgt het nummer VE 13. Het schip zal ongeveer 1200 gulden gekost hebben. In 1913 verkoopt Blik het schip aan zijn schoonzoon Sander Minneboo, ook garnalenvisser die er jarenlang op de zeiltjes mee vist in het Veerse Gat. Het visserijconsent (de vergunning) van 1923 vermeldt dat er een 20 pk Kromhout dieselmotor is ingebouwd. Dat was niet meer dan een hulpmotor, er werd nog steeds gevist op de zeilen. In 1931 wordt de hoogaars doorverkocht naar Yerseke, de nieuwe eigenaar heet Arjaan Pekaar. Ze wordt omgedoopt tot De Drie Gebroeders en krijgt het nummer YE 114. Pekaar laat zijn nieuwe aanwinst ombouwen tot mosselvisser bij De Klerk in Kruispolderkaai. Ze wordt opgeboeid, dat wil zeggen, ze krijgt hogere boorden. Ook het voordek wordt hoger, het vooronder krijgt stahoogte.



Op 5 december 1935 koopt Adriaan Verschuure voor 3000 gulden de YE 114 van Pekaar en noemt het naar zijn zoon Andries Jacob. Er wordt dan al niet meer mee gezeild. Het schip krijgt het nummer dat het nu nog heeft: YE 36. Tegen het eind van de oorlog maakt Andries Verschuure op eenvoudige wijze de motor onklaar, zodat het schip niet gevorderd wordt door de Duitsers. Zoals zovele vissersschepen wordt de "36" door de Duitsers tot zinken gebracht door er een handgranaat in te gooien.

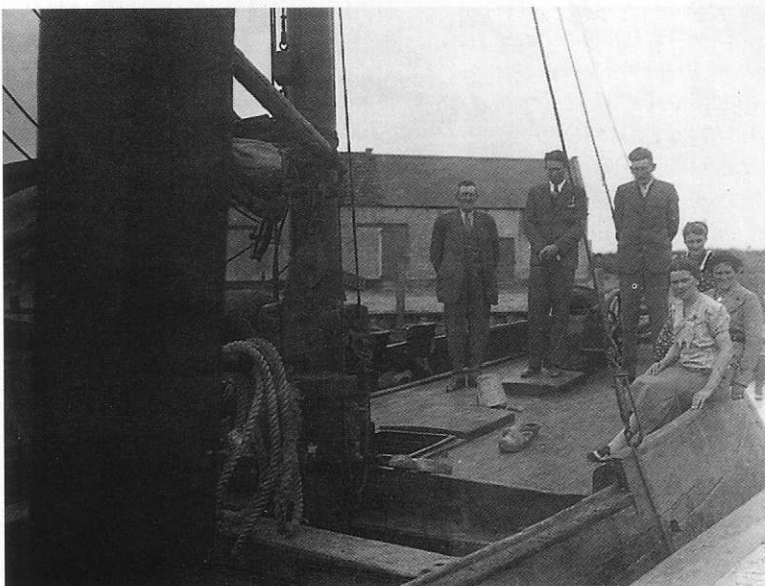
Maar het schip wordt snel weer gelicht en net na de oorlog wordt er door van Duivendijk op Tholen een ijzeren stuurhuis opgezet. De ijzeren platen komen uit een schip dat gezonken was in het Thoolse Gat, want er was na de oorlog heel moeilijk aan materiaal te komen. In 1947 wordt er een 60 pk. Widdop ingezet, de bronzen schroef had een diameter van 91 cm. (Lees meer over

deze motor in het artikel "Het verandert wat men aanschouwt", van Bonnie Joosse.)

Op 17 september 1968 verkoopt Verschuure voor 5500 gulden het schip, nu "bestemd voor de Watersport", aan de heer Fliervoet in Nijmegen. Ze wordt doorverkocht naar iemand in Harderwijk. In de jaren zeventig komt er een hoge opbouw op het ruim, het schip verliest zijn vissermankarakter. Eind jaren zeventig ligt het schip daar te verkommeren.

Op een dag ontdekt Piet Dekker, scheepstimmerman in Kortenhoeft de "36". Hij koopt het, maakt het schip weer zeilend en restaureert vooral het schip boven water. De lelijke opbouw gaat eraf, het wordt weer een visserman. Eind 1978 verkoopt Dekker de hoogaars aan Adrie de Jonge uit Den Bommel, die het schip verder opknapt en – inclusief netten – weer uitrust als laatste vissende mosselhoogaars.

Op 7 september 1990 wordt de YE 36, in aanwezigheid van Andries Verschuure overgedragen aan de inmiddels opgerichte Stichting Behoud Hoogaars in Vlissingen. Het wordt het vlaggeschip van de SBH en het troetelkind van Theo Kloet. In 1996 gaat het schip een winter de kant op en vindt er een ingrijpende restauratie plaats. Dat gebeurt grotendeels door eigen medewerkers. Grote delen van het achterschip worden vervangen en ze krijgt een nieuw tuig. De 40 pk Bolinder die er na de Widdop in gezet was, wordt vervangen door Volvo Penta van 60 pk. Anno 2000 is de YE 36 een eeuw oud en weer in prima conditie voor nog eens honderd jaar oogstrelend zeilen in de Delta.



5 december 1935. Links Adriaan Verschuure die net de "36" heeft gekocht. Rechts staat zoon Andries, in het midden een neef

De oorlog

“Nog jaren nadat ik aan boord kwam, bleef mijn vader vissen. Hij stond in het stuurhuis, vanwaar hij ook de winch bediende, waarmee hij de netten binnenhaalde. De knecht en ik stonden voorop. Ik wou hem niet van het roer afsturen.”

Pas in 1954 neemt de zoon het schip officieel over. Zijn vader is dan al ver in de zeventig.

In de oorlog was het slecht in de visserij. “Je rommelde maar wat” zegt Verschuure “of het nu mossels waren of oesters, maar we visten ook wel op kreeften. Je ruilde veel, met Belgen ruilden we vis tegen kolen. We gingen zelf ook uit leuren. Je viste wat mossels en daar ging je dan mee richting Wemeldinge. En we ruilden roggen voor boter. Maar we smokelden ook met de hoogaars, vlees bijvoorbeeld. Kreeften vangen, dat mocht eigenlijk niet. Er was een controleur, die was reumatisch. En pijlstaartolie helpt goed tegen de reumatiek. Een fles kostte toen vijftig gulden. Wij haalden de pijlstaartolie zelf uit de lever van de rog. Hij kreeg dan van ons een fles en je snapt wel, die keek niet meer naar de kreeften. Tegen het eind van de oorlog werden de schepen in Yerseke gevorderd door de Duitsers. Er kwam eerst een Duitse monteur om het schip en de motor te keuren. Ik keek zo eens aan hoe dat ging. Hij liet de motor lopen en hield zijn duimnagel bij het vliegwiel. Zo controleerde hij of dat goed gecentreerd was. Ik had het geluk dat hij voor het weekend niet aan mijn schip toekwam. Ik kom maandag terug, zei hij. Dus zaterdagmiddag heb ik met een enorme sleutel de moer van het vliegwiel gedraaid, een keg eronder en zo kon ik tussen het vliegwiel en de as een heel dun latoentje stoppen. Dat is een plaatje koper zo dun als een vloeitje. ’s Maandags komt die Duitser terug, laat de motor draaien, duimnagel bij het vliegwiel en ja hoor, niet goed gecentreerd, motor afgekeurd. De lier lag toen al lang hier in de achtertuin.” Verschuure heeft er nog lol om. Op 26 oktober 1944, dus voor de hongervinter, wordt Yerseke bevrijd.

De ramp van 1953

Yerseke blijft droog bij de watersnood van februari 1953. Alle coupures in de dijk gaan dicht en met zandzakken op de dijk redden ze het in Yerseke.

Verschuure staat in zijn loods die buitendijks ligt bij de Kiekuut tot over z’n knieën in het water. Maar plotse-ling zakt het water een heel stuk. Hij begrijpt dat er ergens langs de Oosterschelde een dijk doorbreekt en een polder snel vol loopt.

Na de Ramp varen de Verschuures en andere vissers van Yerseke richting Burgsluis om hulp te bieden. Dooie koeien en paarden en hele daken van boerderijen drijven in het vaarwater. Maar de mensenlevens zijn natuurlijk veel erger. Hij vaart met een grote motorsloep zó door het stroomgat bij de Schelphoek de polder in en redt in Serooskerke (Schouwen) bakker Reinhout en zijn vrouw, inclusief hun spulletjes. Een andere visser van Yerseke (Hubrecht Koster, 1906) vaart met zijn ijzeren kotter door het stroomgat van Ouwerkerk om zo de verdronken dorpen van Duiveland te bereiken.

De strenge winter van 1963

Bleef Yerseke gespaard in de Rampnacht van 1953, tien jaar later in 1963 werd wel een echt rampjaar. Alle oesters voren dood. Verschuure: “Je moet bedenken dat het Haringvliet al was afgesloten met een enorme bouwput voor de bouw van de sluisen en dat Rijkswaterstaat ook al bezig was met de Volkerakdam. Het water dat van boven kwam van de rivieren kon dus niet weg en kwam richting Grevelingen en Oosterschelde. Zoet water bevriest eerder dan zout. In combinatie met een strenge winter – Reinier Paping won de barre Elfstedentocht – gingen alle oesters dood. Voor veel vissers van Yerseke was dat de genadeklap. Ik had geluk, ik had net voor de winter 5000 kg. oesters verkocht naar Denemarken. Toen ben ik gestopt in de oesters en ben ik nog een beetje doorgegaan in de mossels. Zevenenvijftig was ik toen en ik had geen opvolger. Na een poosje hield het vissen echt op. De hoogaars lag in de oude haven, altijd op dezelfde plek, hij heeft nooit in de Beatrixhaven gelegen. Ik had mijn erfpacht betaald tot 1975. Afijn, in 1968 heb ik hem verkocht naar Nijmegen. Ik dacht, die zie ik nooit

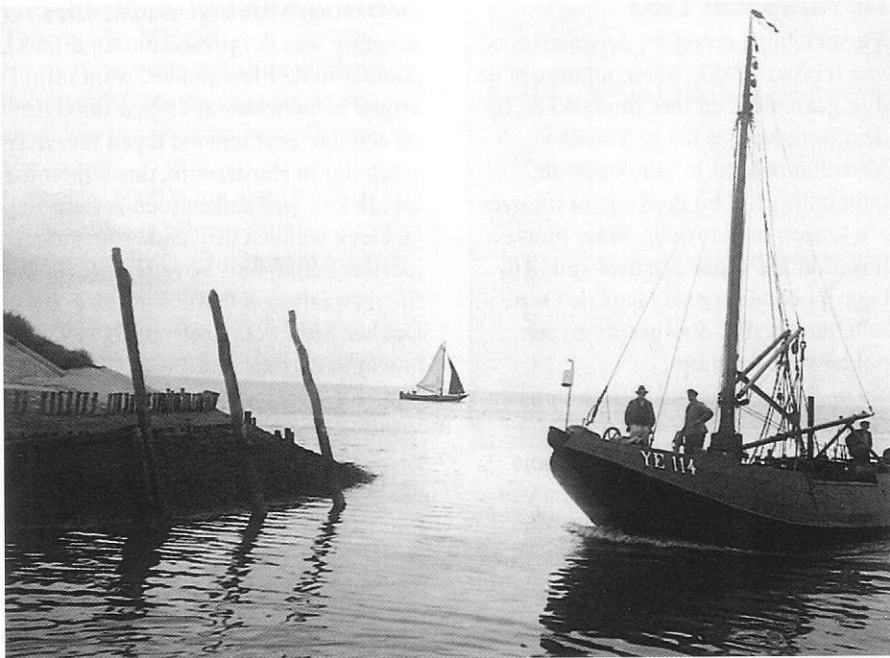
meer terug. Maar ergens in de jaren zeventig was ik op vakantie bij mijn dochter in de Flevopolder, want mijn vrouw is nu helaas al 25 jaar dood. En op een dag zegt iemand tegen me, je schip ligt in Harderwijk, dus wij ernaar toe. Ik kon wel janken toen ik hem zag. Het leek wel een drijvende stacaravan, met dat lelijke huis bovenop het ruim. En verwaarloosd dattie was. Piet Dekker heeft hem grotendeels teruggebracht in de staat van 1900. Opbouw eraf en zeilen erop. Inmiddels was de Widdop eruit en was er zo’n toerenmakertje ingekomen, lang niet zo sterk als die Widdop.”

Piet Dekker verkoopt het schip aan Adrie de Jonge uit Den Bommel die de “36” verder restaureert als visserman. In 1990 wordt de vissermanhoogaars overgedragen aan de net opgerichte Stichting Behoud Hoogaars. Verschuure wordt uiteraard uitgenodigd, hij heeft wéér tranen in zijn ogen maar nu van geluk.

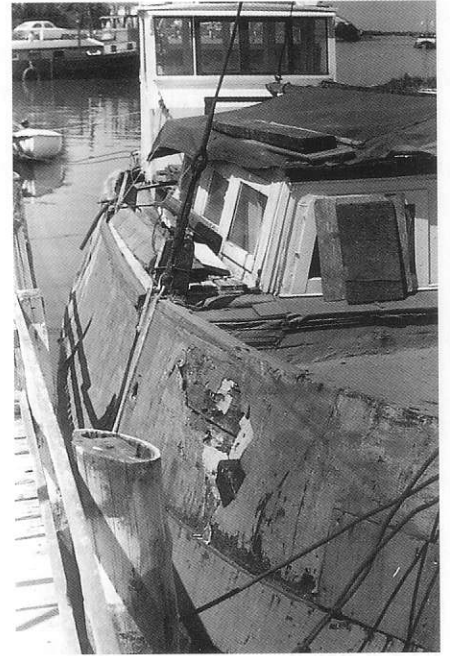
“Ik vond het prachtig want het betekende de definitieve redding van de YE 36. De gemeente Yerseke wou hem vroeger ook kopen, maar ik dank onze lieveheer op m’n blote knieën dat dat niet doorging. Want er is hier absoluut geen interesse voor oude houten schepen en de historie van de visserij. Ze willen niks met die ouwe troep te maken hebben. Hier moet alles groter en sneller.”

Andries Verschuure, 93 jaar oud, zijn schip 100 jaar oud. Allebei in goede conditie. Een man die het allemaal nog meegemaakt heeft en het ons gelukkig nog kon vertellen.





Vlak na de verkoop aan Adriaan Verschuure in 1935. De Verschuures varen Yerseke binnen maar het schip is nog niet omgenummerd



De YE 36 in de jaren zeventig in Harderwijk. "Ik kon wel janken toen ik hem zag"



De YE 36 tijdens de hardzeildag voor Veere, juli 1998. Klaar voor nog eens honderd jaar oogstrelend zeilen in de Delta

Arjaan Pekaar

Van voorjaar 1931 tot eind 1935 is de "YE 36" eigendom van A. Pekaar. Over die eigenaar is wel wat meer te vertellen.

Adriaan Pekaar, bijgenaamd De Boeie, werd op 3 december 1880 geboren als oudste zoon uit een vissersgezin. Het gezin Pekaar woonde in Polen, een arme volksbuurt in Yerseke. De huisjes daar werden voornamelijk gebouwd met stenen die werden gehaald uit de bij laagwater droogvallende restanten van het Verdronken Land van Zuid-Beveland. De Pekaars waren straatarm en volgens de overlevering kreeg De Boeie z'n eerste klompen toen hij elf jaar was.





Ca 1920. Oesters laden op de YE 111. Arjaan Pekaar, bijgenaamd de Boeie, in het midden. Daarachter schipper Bram Flipse, rechts Marien Kopmels

Op die leeftijd ging Arjaan ook varen als knechtje. Al snel bleek hij als jochie een vaardig zeiler met die grote vissersschepen. Zo zeilde hij met de "Adder" steeds als eerste de haven binnen, terwijl dat schip als zeer lui bekend stond. Alles werd aangepakt om maar wat te verdienen en zo kwam hij bij een baggerkarwei op Zuid Beveland terecht in het gehucht De Koekoek bij Driewegen. Daar ontmoette hij Maatje Lavooi in de uitspanning van haar moeder. Van het een kwam het ander, het gevolg was dat hij iedere zaterdag na gedane arbeid en een waspartij een paar schone klompen aantrok om te voet van Yerseke naar Driewegen te gaan. Als het mooi weer was, kwam Maatje hem reeds tegemoet en afijn..... de avond was mooi en het gras was zacht.

Ze trouwden en gingen wonen in het "Legerstraatje" in Yerseke, tegenover het Leger des Heils. De huisraad bestond uit een paar stoelen en een tafel die op afbetaling waren gekocht in het winkeltje van Toontje van Leunis. Elke week werden daar

een paar centen op afbetaald. De Boeie was erg muzikaal, hij speelde accordeon en kon fluiten als de beste. Zijn vrouw was vaak ziek, om aan te sterken werden dan voor haar door De Boeie wat pillkjes (paling) gestoofd of oesters gebakken. De Boeie was nooit ziek, voelde hij zich eens rillerig, dan ging hij even naar Bliet (het café) nam vijf rummetjes, dook te kooi en stapte de volgende morgen weer vrolijk uit bed.

De Boeie was knecht bij de rijkste man van Yerseke, Jantje van de Velde. Hij wilde in 1916 samen met Kees Zweedijk geld van zijn baas lenen om een eigen scheepje te kopen. Van de Velde weigerde, kwam op dat besluit terug onder de voorwaarde dat de Boester (Zweedijk) eruit moest. "Boeie jie krieg je bôdtje, mé den Boester mot eruut." Door een aantal mosselpercelen te bemachtigen in de Eendracht bij Tholen, begint hij een eigen zaak. Met z'n broer Ko en Flip Koster als opstappers groeit het bedrijfje en

wordt de Hengst YE 3 gekocht. Dit schip verkoopt Arjaan voor 1800 gulden aan Polletje Praet. Die kwam op een zaterdagavond betalen met een jute zak op z'n rug. Die zat vol met Rijksdaalders. Van dat geld koopt De Boeie in 1931 de VE 13, die omgenummerd wordt tot YE 114. Ruim vier jaar later verkoopt hij het schip voor 3000 gulden aan de familie Verschuure en wordt het de YE 36.

Omstreeks 1950 worden er 10 mosselboeren uitgeloot om op de Waddenzee met de mosselkweek te gaan pionieren. Daar was ook de Firma Pekaar en Zonen bij. Kort daarna heeft De Boeie de zaak helemaal aan zijn zonen Cornelus en Adriaan overgedaan en is hij gestopt met werken. Totaal heeft hij 14 schepen in bezit gehad, meestal hadden ze het nummer 114. Inmiddels is het mosselbedrijf niet meer in bezit van de familie, maar er ligt nog steeds een YE 114 in de haven van Yerseke. Die is van een andere tak van de Pekaars.

