

Een stukje geschiedenis

Langedijkers, een algemene
benaming voor een aantal
LANGE(N)DIJKEr schepenstypen,
gevormd door de geschiedenis



Langedijkers zijn maatschepen, gebouwd op de maten van de sluizen die
ze moesten passeren.

Zegel van Broek op Langedijk



+ - 1930

Heraldiek van de wereld



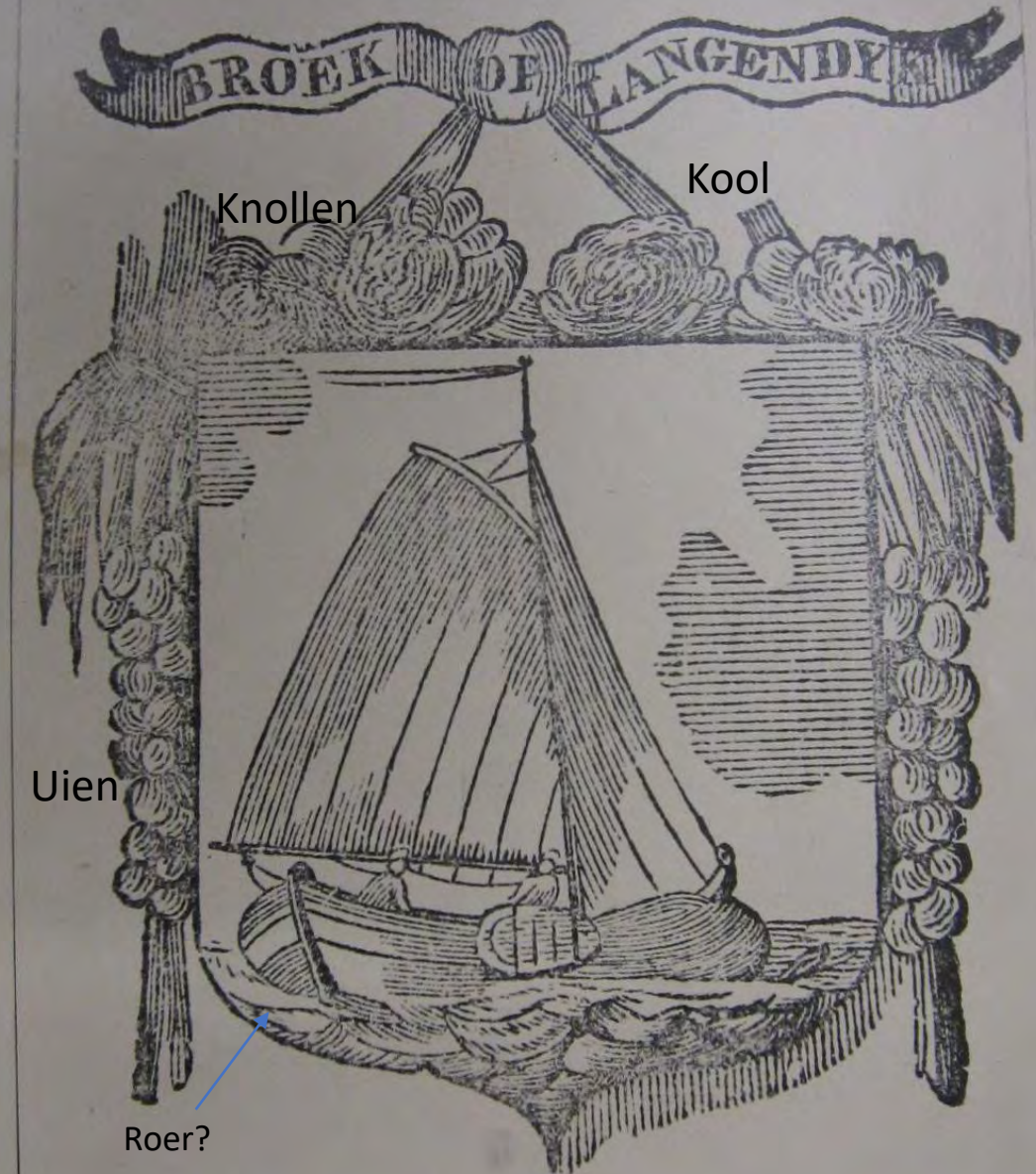
Met romp van 't Kofschip



"Zijnde een schild,
waarop een zeilend
schip in deszelfs
natuurlijke kleur"

Wapen ingevoerd in 1818

Opheffing in 1941



Deze tekenaar had duidelijk weinig verstand van schepen!

Knelpunt, de sluis in Alkmaar.

De Zeswiensluis in de Hoornse vaart bij Alkmaar was oorspronkelijk 3.15 meter breed en 14.40 meter lang. Deze sluis in de werd loop der tijd een aantal keer verlengd, schepen groeiden mee.



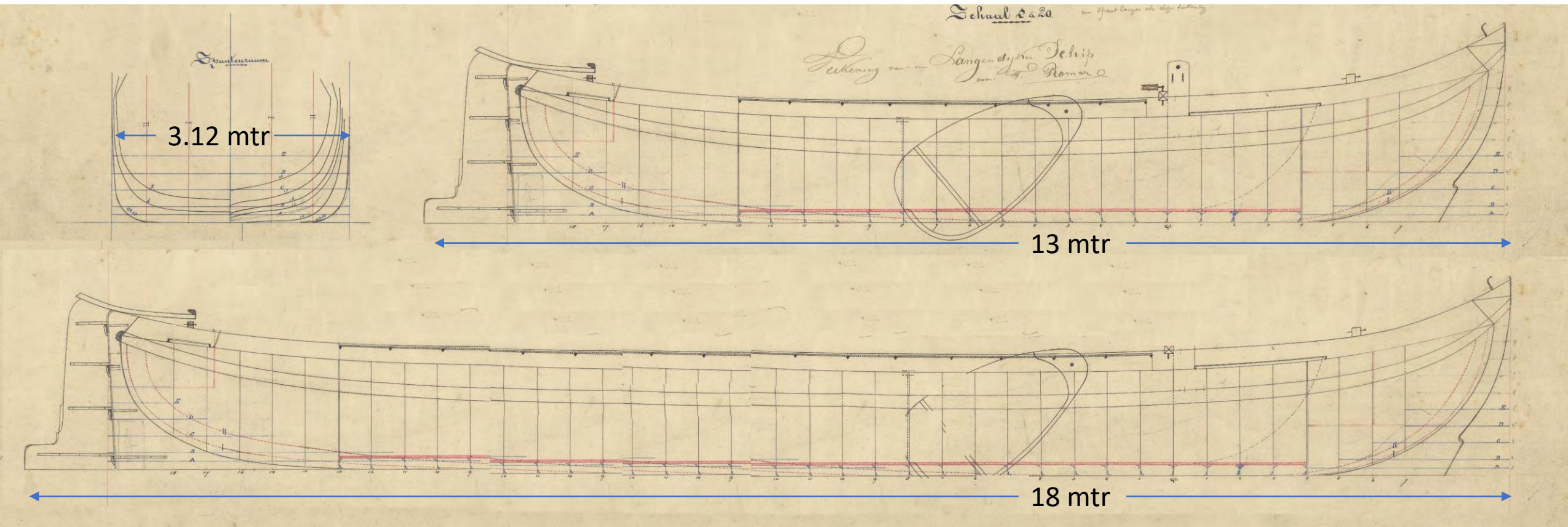
De Zeswiensluis. De bovenbalk markeerde de maximale doorvaarthoogte richting Langedijk.

Te zien is dat de van oorsprong in steen gebouwde sluis, in hout verlengd is.

In 1919 tot 20 meter (18 meter schutlengte)

en in 1922 tot 26,40 meter.

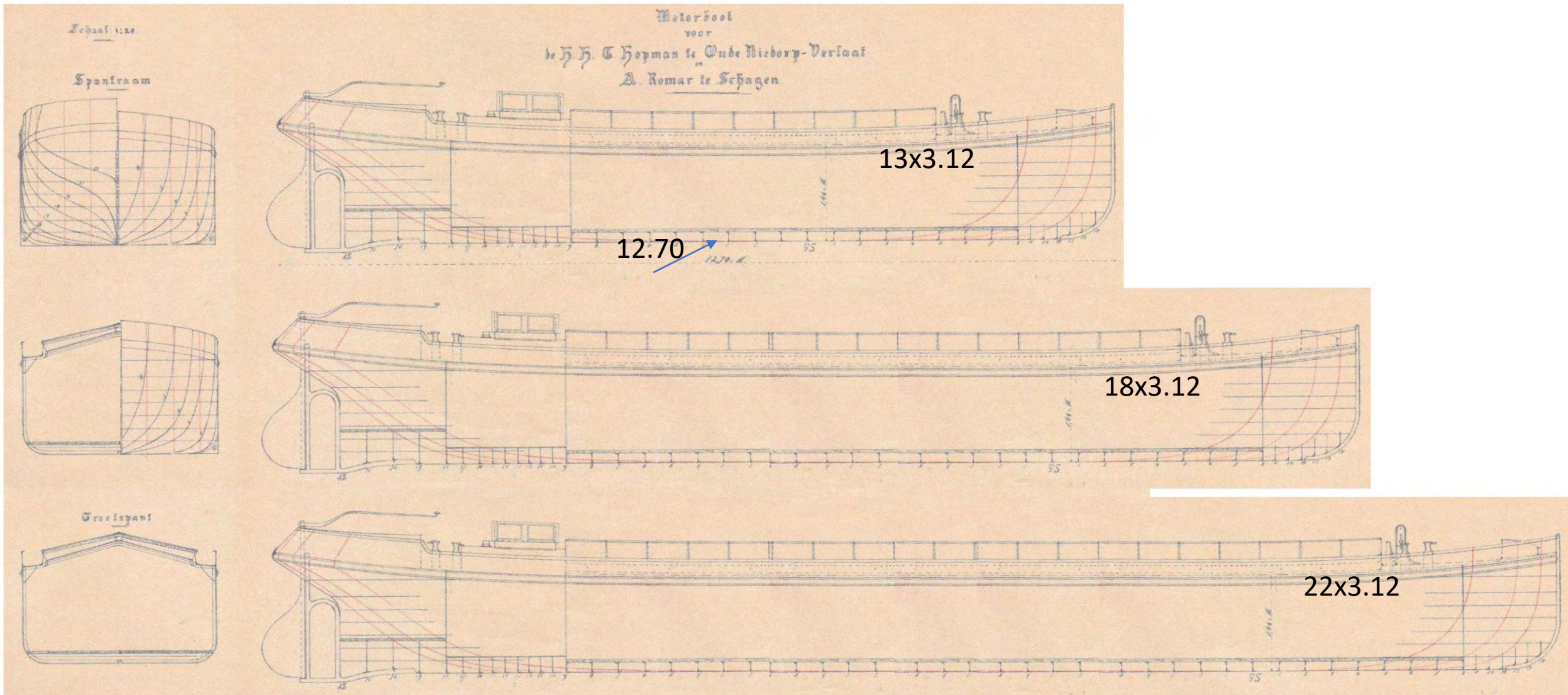
Bij de eerste verlenging van de sluis bij Alkmaar in 1919, werden veel Langendijker schepen verlengd naar 18 meter



Laadvermogen ging van 20 naar 33 ton

Na de tweede verlenging van de Zeswielsluis in 1921, konden schepen van ruim 22 meter de sluis passeren.

Het scheepstype veranderde langzaam van zeilende tjalken in ijzeren steilstevens, ook wel luxe motors genoemd.



De sluis werd uiteindelijk 26,40 meter lang X 3.15 breed.



art door de Hoornsche Vaart heft de gaa. ALKMAAR D/2 cl.
16, bladz. 106).

Afstandstabel.

ging
ver).

Noordhollandsch-Kanaal te ALK-
MAAR, ruim 100 M. n.w. van de *Friesche*
brug (zie N° 14, bladz. 96).

Bascule brug (Rijksbrug) wijd 3,40 M.,
hoog 1,11 M. + N.A.P. of 1,69 M. + S.P.

Sluitingstijd: 's Zondags.

Vaste brug in den Frieschen- en Hoorn-
schen-weg, wijd 5,80 M. hoog 2,40 M.
+ S.P.

Schutsluis aan de Zes-Wielen tus-
schen Schermer- en Raaksmatsboezem;

2 kolken achter elkaar,
lengte tussen de deuren 14,40 M.

(buitenste kolk),
lengte tussen de deuren 12,00 M.

(binnenste kolk),
wijdte 3,15 M.,

drempeldiepten ruim 2,00 M. — N.A.P. =
ruim 1,40 M. — P.P.

Schermerboezempeil = 0,58 M. — N.A.P.

Raaksmatsboezempeil = 0,60 M. — N.A.P.

26,40

Toegang tot binnenwater Langendijk.

Vóór 1769 konden grotere schepen niet naar binnen schutten in Langendijk. Wel was er een overhaal voor schuiten.

Deze overhaal was gelegen in het verlengde van de Achterburggracht. Over de dijk bij de Spieringbuurt. De Spieringbuurt bevond zich tussen de Sluiskade en de Dorpsstraat te Broek op Langedijk.



Dit schilderij werd gemaakt door **Klaas ten Bruggencate**. Zijn grootvader Albert, was schipper van de Drie Gebroeders (zie omslag van Adieu Schipper) Zijn vader was sluiswachter op de oude, en later de nieuwe sluis. Klaas zelf had een olie en scheepbenodigdheden handel in de haven van BOL.

Klaas ten Bruggencate maakte dit schilderij speciaal voor Nico Vader.

Dit briefje gaf Klaas bij het schilderij

Naar overlevering liep de achterburg gracht
van af de brugge-loot in Zuidelyke richting
voor de kerk langs achter de huizen om
tot aan de Spiering buurt dese was gelegen
aan de noordzijde van het havenplein
het haventje liep door tot aan de Dorpsstraat
het huisje met rieten dak stond er in 1947 nog
hier woonde de overhaal baas.

K. R. de Brugge-ant

De sluis van Broek op Langendijk dateert uit 1769 en was oorspronkelijk 3.25 bij 13.60 meter.(tussen de deuren)
Ook deze werd verlengd, in 1876 werd een extra kolk aangebouwd. Hierdoor had men drie deuren waardoor er meerdere schepen, en akkerschuiten, tegelijk geschikt konden worden.



Deze foto geeft goed weer dat een Langendijker (in dit geval een platkopaakje) precies in de oude sluis van 1769 paste.

Op de foto zien we baggerschuiten die al bezig waren met voorbereiding van de nieuwe (huidige) sluis. In het midden nog een akkerschuit waarmee gekloet werd.

Het bruggetje lag in de Sluiskade. Daarachter ligt de haven van BOL.

Rechts de oliehandel van A. ten Bruggencate, tevens sluiswachter.

Helemaal op de voorgrond, de gemetselde kolom waar de derde sluisdeur aan hing.

DE LANGENDIJKER-KOF-TJALK,

`t Kofschip

Levensloop van een Langedijker scheepje bij
ontwikkelingen in Noord-Holland en rond de Zuiderzee

In 1980 zag kenner en oud schipper Cor van Schoorl een oud scheepje liggen. Aan de vorm zag hij dat het een Langedijker-kof. was. Het ijknummer bevestigde zijn vermoeden. Het schip bleek te zijn gebouwd in opdracht van

Tinus Bruin uit Waarland.

Wat is 't kofschip of de 't kofschip-regel'?

De 'regel' van 't kofschip is een ezelsbruggetje dat gebruikt wordt bij de vervoeging van werkwoorden, en dan alléén in de verleden tijd en bij voltooide deelwoorden.

(Voor de tegenwoordige tijd heb je er niets aan!)

Het ezelsbruggetje in het kort

De **medeklinkers** uit '**t kofschip**, dus de t, k, f, s, ch en p, helpen te bepalen of een [zwak werkwoord](#) de uitgang -te of -de krijgt in de verleden tijd. De uitgang -te wordt toegevoegd aan werkwoorden waarvan de [stam](#) (= het hele werkwoord zonder de uitgang -en) eindigt op een van die medeklinkers uit 't kofschip.

Andere werkwoorden krijgen -de.

Met dit ezelsbruggetje kun je bijvoorbeeld controleren dat hij veegde en hij haalde met -dejuist zijn.

De g van vegen en de l van halen 'zitten immers niet in 't kofschip'. Daarnaast zijn hij klopte en hij hakte met -te, want de p van kloppen en de k van hakken 'zitten wel in 't kofschip'. Het voltooid deelwoord wordt van de verleden tijd afgeleid, en heeft dus dezelfde d dan wel t: veegde leidt tot hij heeft geveegd en klopte tot hij heeft geklopt.

(Her) Ontdekking van het schip “t Kofschip” in 1980

Cor van Schoorl voer met zijn voormalige vrachtschip dat omgebouwd was voor recreatie door Zwartsluis. Naast een woonboot zag hij een oud scheepje liggen. Als kenner herkende hij dit typisch Langedijker model meteen en wilde hier meer van weten. Hij vroeg aan de eigenaar van de woonboot of hij het schip mocht bekijken.

Er volgde een geanimeerd gesprek tussen de twee schippers. Het ijknummer AR 577 N, geslagen in de romp, gaf aan dat het schip uit Noord-Holland kwam.

AR staat voor Alkmaar.

Met dit gegeven ging Van Schoorl samen met eigenaar op zoek naar de geschiedenis van dit bijzondere schip.

Het verhaal begint bij Tinus Bruin die schippersknecht werd op een prachtige houten Damschuit uit 1850

Tinus Bruin uit Waarland werd op jonge leeftijd schippersknecht op de **houten Damschuit** van schipper Dirk Arends uit Zuid-Scharwoude. Wekelijks voeren ze op Amsterdam en Rotterdam. Ze vervoerden de groenten die waren geveild op de groenteveiling van Broek op Langendijk.

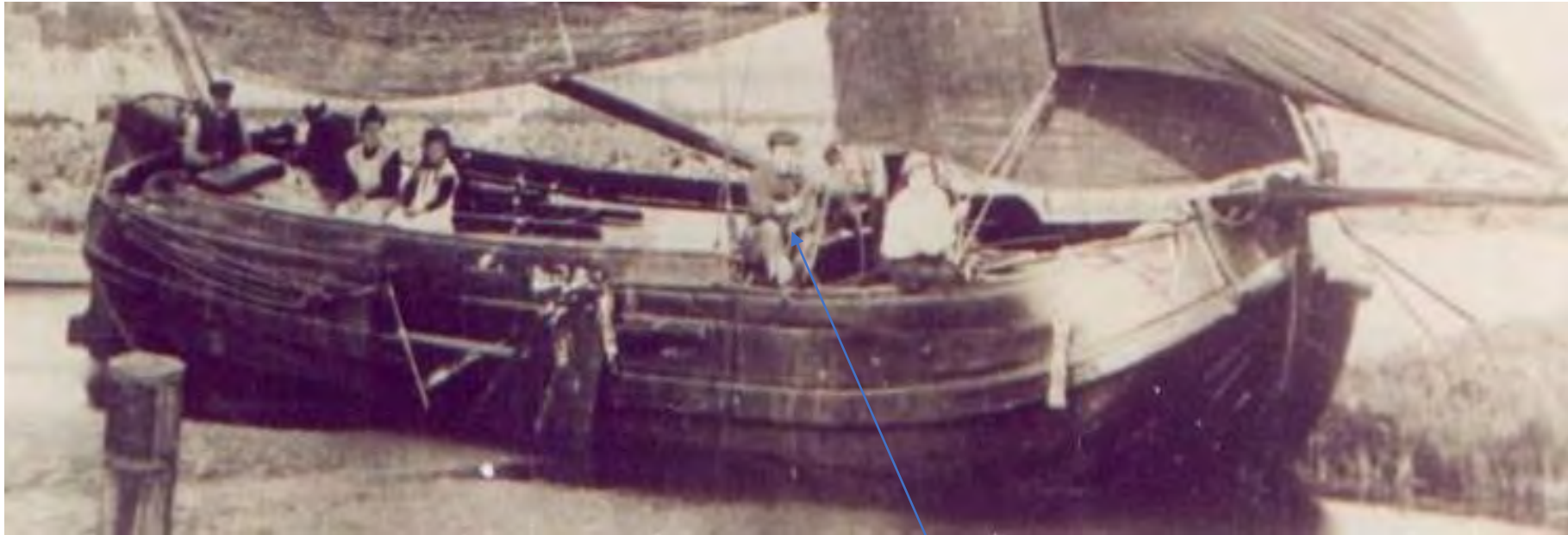


Foto 1890. Aan het roer van zijn **Damschuit** Dirk Arends, zittend Neeltje Arends-Blom met dochter Maartje Arends, bij de mast aan de fokkeschoot zit **Tinus Bruin**, voor met de kluiverschoot Cees Arends.



Liggers Scheepsmetingsdienst: Details over het schip De Jonge Cornelis

Meetnummer: Ar74N				
Meetnummer: Ar74N	District en volgnr.: Alkmaar 74	Meetdatum: 8 juni 1900	Meetplaats: Alkmaar	Eerste meting?: Ja
Naam schip De Jonge Cornelis		Opmerking bij naam schip: —		
Scheepstype: tjalkschip (Langedijker)	Materiaal: hout	Werf: —	Plaats werf: Zaandam	Bouwjaar: 1850
Lengte: 10 m 35 cm	Breedte: 3 m 08 cm	Inzinking: —	WATERVERPLAATSING: 13,803 ton	
Eigenaar: D. Arends		Domicilie: Zuid-Scharwoude	Opmerking bij eigenaar: —	

De houten damschuit van Dirk Arends was inspiratiebron voor Tinus

Tinus een eigen bedrijf

Maartje Arends, de dochter van zijn baas, en Tinus werden verliefd. Hoewel ze bijna acht jaar jonger was dan Tinus was dit leeftijdsverschil geen bezwaar. Veel zwaarder woog het feit, dat Maartje protestant en Tinus katholiek was. Twee geloven op één kussen, daar slaapt de duivel tussen, was in die jaren een veel gebruikte uitdrukking. De liefde overwon en Maartje besloot om ook katholiek te worden. Tinus wilde niet afhankelijk blijven van zijn schoonfamilie.

Hij werd tuinder én handelaar in groenten. Hiervoor had hij een eigen schip nodig. In januari 1893 liet hij voor 2.050 gulden door de gebroeders Boot in Leiderdorp een ijzeren Langedijker bouwen. De betaling was in het koopcontract nauwkeurig gespecificeerd. *“Bij het teekenen van het contract de somma van één honderd gulden, bij de levering van den schuit de somma van vierhonderd gulden, en de resteerden gelden in jaarlijksche aflossing groot honderdvijftig gulden plus de rente ad 5%”*. Opmerkelijk is dat in het contract niet stond wat de consequenties waren als één van de partijen haar afspraken niet nakwam.

Waarom Tinus Bruin zijn schip in Leiderdorp en niet dichterbij huis heeft laten bouwen is te verklaren.

Ongetwijfeld zal zijn schoonvader hem hebben verteld dat de gebroeders Boot te Leiderdorp zeer vakbekwaam waren en prachtige schepen bouwde. Bovendien had men in de kop van Noord-Holland toen nog minder ervaring met ijzer. Ook bleek er al eerder een dergelijk schip te zijn gebouwd in ijzer, voor de heer Romar uit Nieuwe Niedorp. De nieuwe ijzeren Langedijker van Tinus kreeg de naam “Niets zonder Gods zegen” en werd in juni 1893 afgeleverd.

Voor de duidelijkheid wordt het schip in dit verhaal verder `t Kofschip genoemd

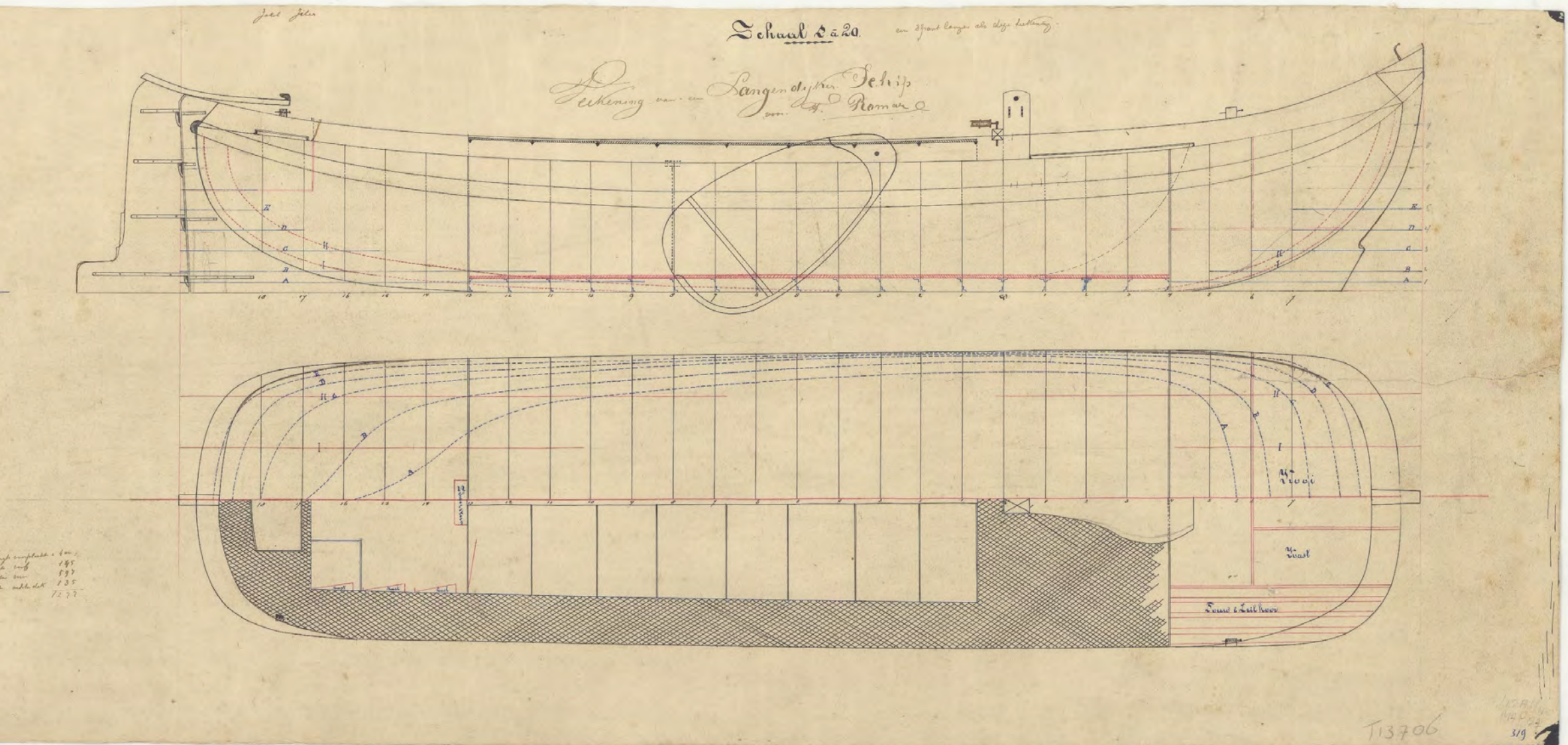


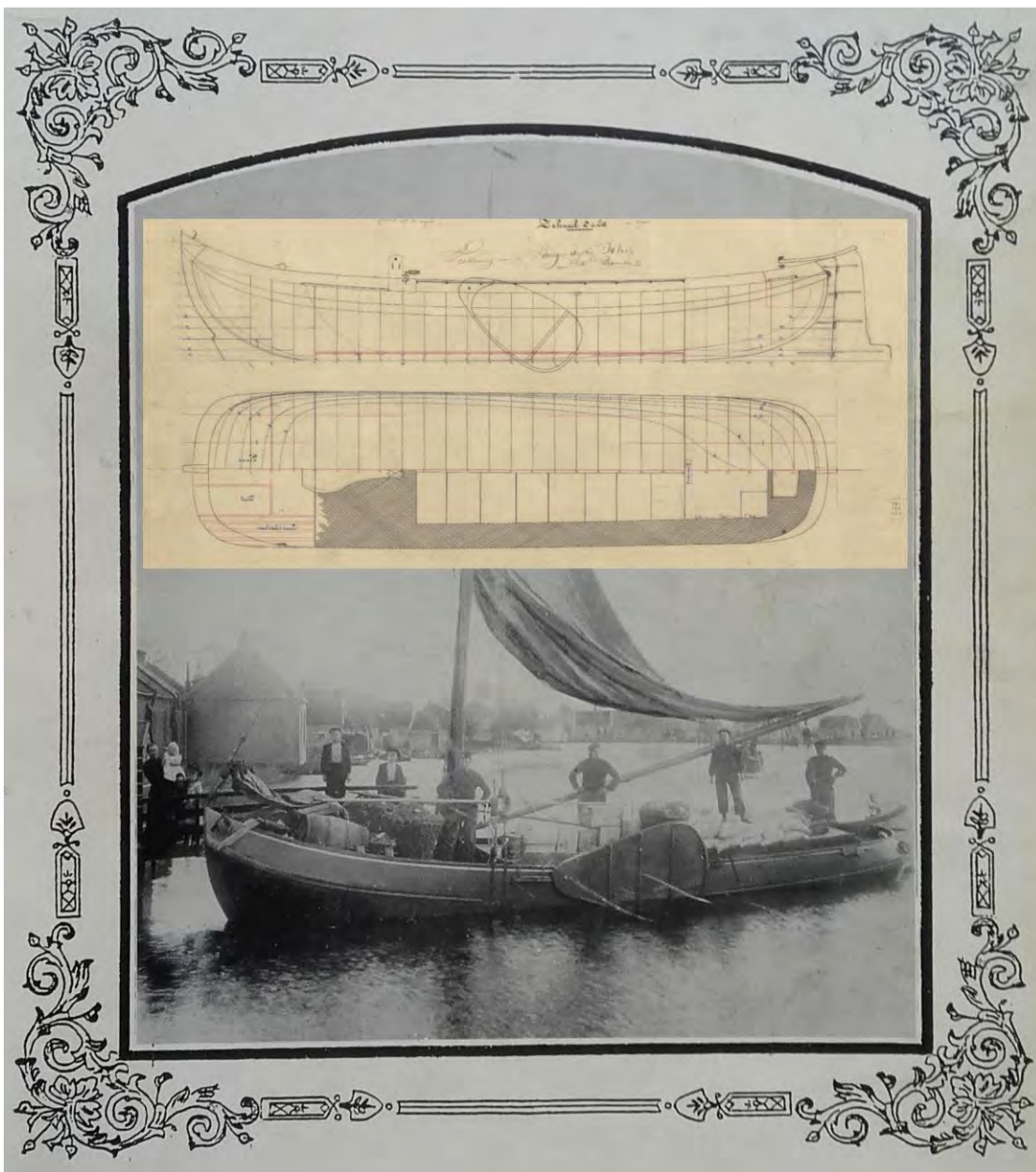
De ouders van
Maartje Arends, namelijk Dirk
Arends en Neeltje Blom uit
Zuid-Scharwoude omstreeks
1890.



Maartje en Tinus Bruin







De tekening werd in 1888 door
scheepswerf Boot te Leiderdorp gemaakt
voor het Langendijker schip van F. Romar.

Liggers Scheepsmetingsdienst: Details over het schip Op hoop van Zegen

Meetnummer: Ar39N				
Meetnummer: Ar39N	District en volgnr.: Alkmaar 39	Meetdatum: 22 januari 1900	Meetplaats: Alkmaar	Eerste meting?: Ja
Naam schip Op hoop van Zegen		Opmerking bij naam schip: —		
Scheepstype: motorschip 8 epk	Materiaal: ijzer	Werk: Boot (Bouwnummer 38)	Plaats werk: Leiderdorp	Bouwjaar: 1888
Lengte: 12 m 57 cm	Breedte: 2 m 94 cm	Inzinking: —	Waterverplaatsing: 17.494 ton	
Eigenaar: F. Romar		Domicilie: Nieuwe Niedorp	Opmerking bij eigenaar: —	

(inmiddels ook van motor voorzien ten tijde van de meting)

In 1893 opnieuw gebruikt voor
“Niets zonder Gods zegen” van Tinus Bruin.

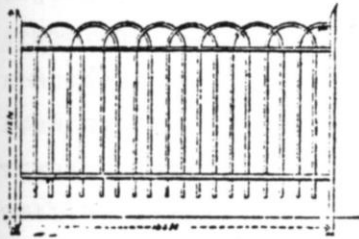
En 1900 nog eens voor “De drie
Gebroeders” van Albert ten Bruggencate
uit Broek op Langedijk. (op de foto de
omslag van het boek Adieu Schipper met
tekening)

Rond 1900 ging men ook in Alkmaar, het type LANGEDIJKER KOF bouwen, getuige deze advertentie

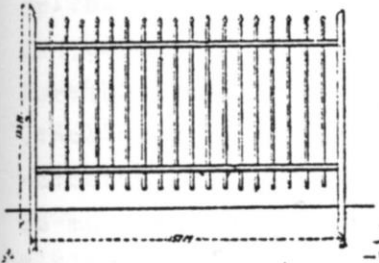
Werf „Nicolaas Witsen,” W. F. STOEL & ZON, Alkmaar.



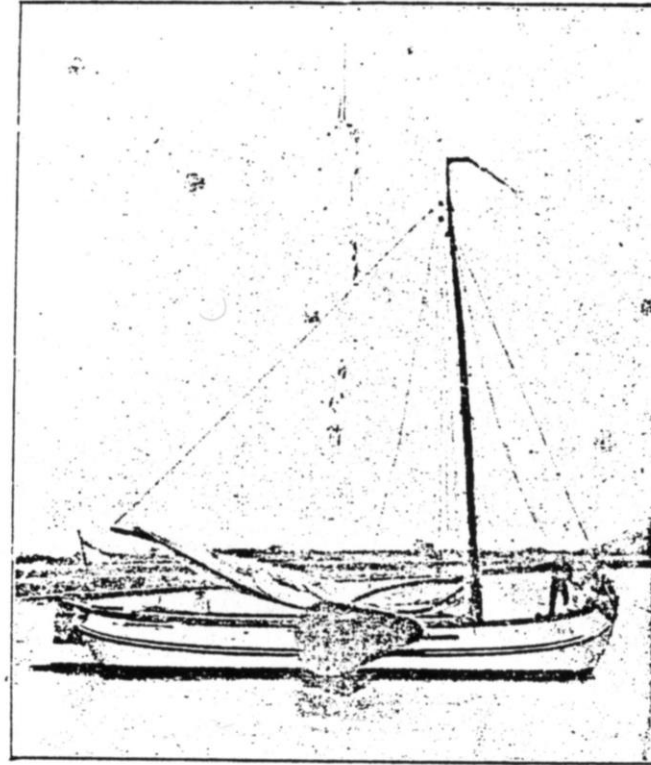
No. 7.



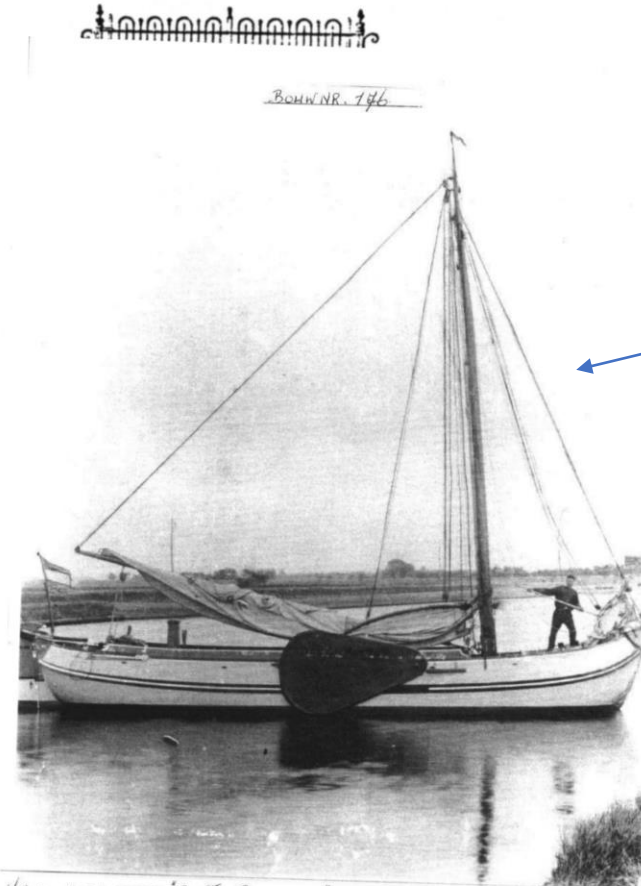
No. 1.



No. 6.

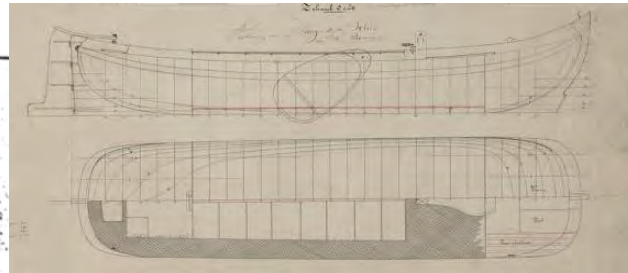


Tjalkje (Langedijker kof).



Veel later kwam deze foto boven water, die model gestaan had voor deze advertentie. Het jaartal 1900 wordt hierdoor bevestigd

Constructiewerkplaats
„Witsen”
ZON, Alkmaar.
Zeil-Vaartuigen.



HEREN KOF-SCHEEPTJE „DE VIER GEBOEDERS” GEBOUW 1899 naar Witsen van het
BOUWNR. 186. 21 Ton. In de eerste prijs door van T. van der Meer. Boort op het
Alkmaar naar C. van der Meer. Alkmaar onder naam „De Koon” Thierse

STELPLAAT
N ANDERE
Plaat
ren wagens, He
FABR

Doorsnede G^r Spant



Bruggen eate

Lengte mast was buik tot hoomen 310^l

Lengte top 6^l

dikte top opvallennummer 5 1/4 dm

onderend lang 1,80 Meter

kanepoot op 0,65 m. -

Lengte vanplaat	= 400 :
Lengte rub	145
Lengte run	597
Lengte achterdek	135
	1277

Deze aantekeningen staan op de oorspronkelijke tekening.



Het kantoor bestaat nog



vanan nieuw te maken yzeren Leangedijk van rekening van den
Heer & H. Bruin. Hoog. Kapfel

De opgegeven maat wijs omstreeks de ze gronddeelen
Hoofdafmetingen.

Uiterlingke behalve twee is drie en veertig voet.

Uiterbreedte behalve de zuwaarden weten een half voet.

Stokk van 't vlak tot de knaadt is vier voet, drie en halve duimen
Spandijk.

Huid deze te maken van $\frac{1}{16}$ platen hemmen dik $\frac{1}{4}$ in de goet pasfend op
elkander waerdie hi aan elkander na een goede stroeking geklemt.

Spanren deze te maken van $2 \times 2 \times \frac{1}{16}$ buis yzer op onderlingen afstand van
15 dm en den voorboeg in verdubbeling.

Kalksporen deze te maken van $4 \times \frac{1}{4}$ te verbinden aan de planken om de andere te
klinken aan de bovenzijde een hoek yzer van $1 \frac{1}{2} \times 1 \frac{1}{2} \times \frac{1}{4}$ voor dracht
der buithelling.

Bergplaten deze te maken van $6 \times \frac{1}{2}$ platen voorzien van half pond om acht tot de zuwaarden.

Gangboorden deze te maken van gereit dik $\frac{1}{16}$ breed 15 dm of veert tot $\frac{1}{2}$ door knie-
platen een hoek yzer voorloopen.

Denneboom deze te maken van $1 \frac{1}{2} \times \frac{1}{4}$ breed verdukt door verdubbeling $3 \times \frac{1}{4}$ platen.

Buitenboes deze te hoog te maken als in voorzien bovenkant met hoek yzer met
hoek yzer $1 \frac{1}{4} \times 1 \frac{1}{4}$ in overdeze voren achter half pond $\frac{1}{16}$ tot begin der buithelling.

Koker. te maken van $11 \times \frac{1}{4}$ in verdubbeling hoog ten minste 22 dm of 55 centes.

Proel. te maken lang 133 cm of 5 voet van groene hout met Eng. palwerk.

Afkleeren op de buitenboes te maken gelboorden breed $\frac{1}{2}$ dm met $\frac{1}{16}$ yzeren hout.

Leuken rechte $1 \frac{1}{4}$ vuren vouten recht te karing breed 25 dm.

Markels yzeren markels $1 \frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times \frac{1}{16}$.

Roefbetimmering deze te betimmeren nagenoegen de schippers van 't Soort hout.

Vooronder. deze te betimmeren na genoegen der schippers van 't Soort hout.

Buithelling deze te maken $\frac{1}{16}$ dm voren hout voorzien van smidplaten.

Verpauk. het schip van inden te koolkeren van buithelling te vernieuwen vooronder
verven achtereinder of wef met eikenhout klein geschelid.
gevoerd het ruim alleen weder te len naar verkiezing der schippers.

Doeghout deze te maken van yken hout bewerkt naar 't model.

Roerscheut deze te maken van 2 dm yken hout en het model van yke hout naar
't model der roerscheut.

En van betaling in varen komt.

Wij ondergetekende J. breidens Boet schepbouwmeester
wonende te Liederdorp synoverwegeloomen met den Heer
& H. Bruin schipper met de ondergetekenden wonende te
Staring Kapfel. Voord Holland. te maken en te leveren
volgens deze omschrijvingen nader over te leggen tekening
van datum 11 May of Juni een nieuwe yzeren lange dyk
goed en solide ufgewerkt voor de somman.

Twée duizend en vyftig gulden waarvan de
betalingen aldus zijn geteld:

By 't tekenen van dit contract de somman van **één
honderd gulden**

By de levering der schuit de somman van **veert
honderd gulden**

in de rest te betalen de gelden in partyke aflossing
groot 150 gld x 100 **honderd en vyftig gulden**
plus de rente tot 5%.

De levering gelyk ingeteld op datum 11 May of Juni
achtien honderd drie en negentig.

Gezien en goed getekend.

In het gedaan en wederzyden te onder tekenen.

Liederdorp. 16 Januari 180 drie en negentig.

De schepbouwmeester

Geb. Boet

(de schipper of
aankondiger (v.g.) H. Bruin

Pag. 132 en 133
uit het werfboek

Reilen en zeilen

Het ging schipper Tinus, zoals hij werd genoemd, voor de wind. Het geld dat hij het eerste halfjaar had verdiend was voldoende basis om een gezin te stichten. Het huwelijk tussen Tinus Bruin en Maartje Arends vond plaats op 4 mei 1894 te Zuid-Scharwoude.

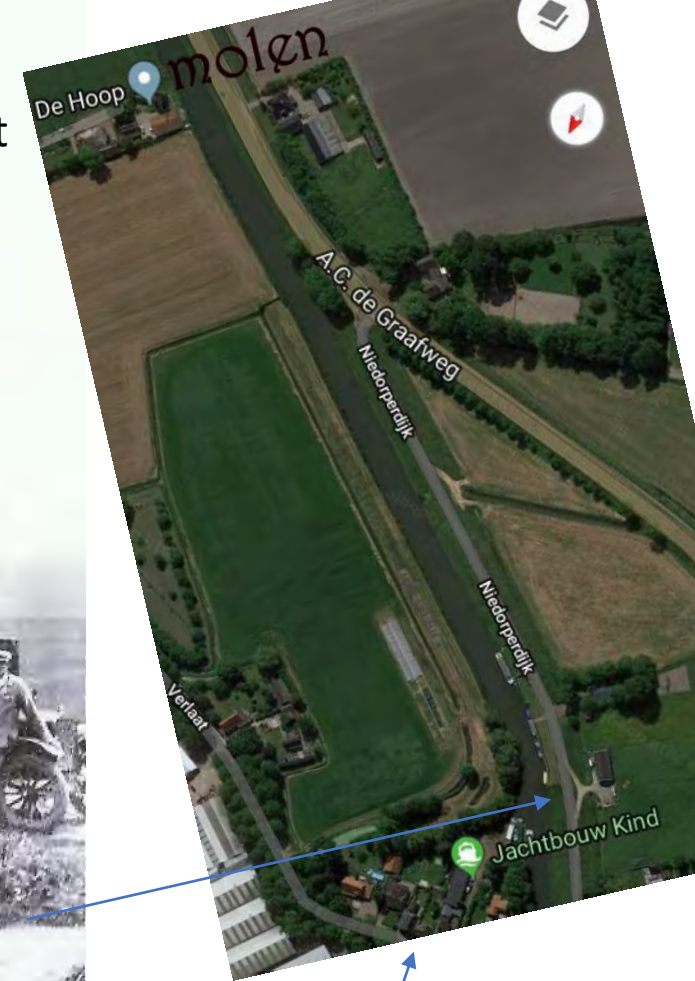


Vanuit Langedijk werd er ook deklast zoals vaatjes met zuurkool meegenomen. Door de toename van de tuinbouw kreeg schipper Tinus steeds meer werk. Ook waren de tuinders tevreden over de prijs van hun producten. Ze bleven hun aardappelen en groenten aan hem leveren en brachten ze niet naar de veiling te Broek op Langedijk. De afstand naar deze veiling was voor de Waarlanders te groot. Een paar uur varen heen en terug nam teveel tijd in beslag.

Schipper Tinus nam dus niet alleen zijn eigen aardappelen en groenten mee, maar ook die van andere tuinders. Die brachten hun producten met paard-en-wagen naar de loswal in het kanaal Alkmaar-Kolhorn en aan het Verlaat. De aardappelen gingen voorin en de kool achterin het ruim, van elkaar gescheiden door rietmatten. Onderweg had Tinus ook wat vaste klantjes en door de lading handig te verdelen, kon hij het gemakkelijk in delen lossen. Op de kool lagen matten met daarop uien. De bewaaruien waren namelijk erg gevoelig, vooral voor vocht en daarom kwam over de luiken een extra kleed om te zorgen voor een droge overtocht.



Het Niedorper verlaat



Oude Niedorp

Meer werk

In 1898 kwam er een nieuwe groenteveiling bij het station Noord-Scharwoude. Vanaf 5 juni van dat jaar werd iedere dinsdag, donderdag en vrijdag een Aardappel- en Groenten markt gehouden. Bij dit systeem wisten de tuinders direct wat hun producten opbracht. Door de komst van deze veiling breidde de klantenkring van Schipper Tinus zich uit. Vanaf die tijd vervoerde hij ook producten van de veilinghandelaren.



Stille tijd

Als er geen transport was omdat de groeten nog op het land stonden en er geen aanvoer bij de veiling was, werd er gevist op het Wieringermeer/De Zuiderzee. Ansjovisvangst was zeer lucratief en een welkome aanvulling op het inkomen van de schipper



(na uitvoering van de ingebruikname d. 13.3.1904)

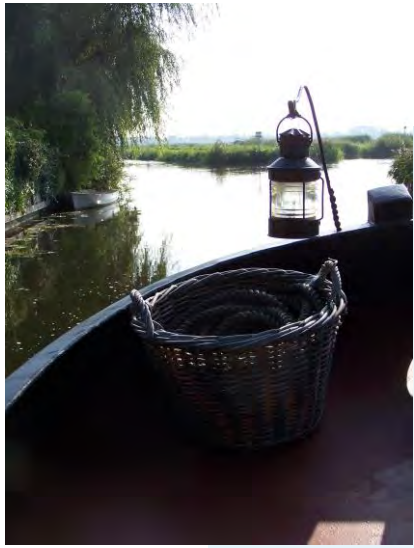
Plaatsen motor T. Bruin Haarlem
gen. Harenear spel
in hangende reilkoef
gewone afmetingen
1022 pk. Rennes motor
melheid 94 K.M. (voor verandering achterdekking)
afgeleverd: September 1904
achterdekking 2 planken vooruit geplaatst, den
vorkop, stuurwiel veranderd, fundeering motor,
achterdekking vermaakt, 402 K.M. plaat, 1 en a.
der yzer, f 96.47 uitb. loom. voor 1906.60
Betimmering van achter naar
voor gebracht, nieuwe ingang bron
voren, vorenlicht bron kapuit, m.
126 K.M. der yzer, 16.15 K.M. an der mat, m.
f 53.26 uitb. loom. voor 116.22.
nieuw en oetkoken, standpijp, m.
der kam, atpis 55. =
vloeren met kam, deuren, trapp
m. m. keltoren
86 -
f 753.82
10 pk. Rennes motor 2150. -
de nieuwe houten stuurwiel 80.70

Van zeil naar motor

Met de komst van betrouwbare motoren was men niet meer afhankelijk van de wind. In 1904 besloot Tinus zijn zeil-kof om te bouwen tot een motor-kof. Die stap zal mede te maken hebben met het feit dat zeilen op de smalle kanalen in Noord-Holland erg lastig was. Opkruisen was niet mogelijk en als men al kon zeilen, dan moest er op de terugweg vaak gejaagd of geboomd worden. De gloeikop dieselmotor van slechts 10 pk, een liggende Rennes, woog al met al ruim 1500 kilo. Het schip kreeg daardoor minder laadvermogen en kwam zelfs achterover te liggen. Ter compensatie van het verlies aan laadruimte, verhoogde de firma Stoel uit Alkmaar de den. Het achterschot werd naar voren gebracht en het houtwerk van de vroegere roef werd ook naar voren verplaatst. Verder werd ook een laad-tuig aangebracht, waarin een hulpzeil kon worden gehangen. Bij gunstige wind kon de motor stationair worden gezet en kwam dit zeil goed van pas. Ook toen was de brandstof al duur. De totale kosten van de verbouwing bedroegen 2600 gulden. Het was voor schipper Tinus een hele investering maar gelukkig bleef het hem, ook met motor, voor de wind gaan.



Laadmast en toebehoren



Vatenklem



Zakkentang



Een bewaarde brief vanuit Rotterdam

Het was een druk bestaan: tuinder, schipper, visser, handelaar én vader.

Er is nog een brief bewaard gebleven waarin hij aan zijn vrouw schreef over de gele kool.



Wm. Jan Bruin

2007

Piet Bruin



Rotterdam 10 Maart
Geliefde Vrouw

Bij deze laat ik u weten als dat wij frisch
en gezond zijn en hopen van u hetzelfde
wij zijn Woensdag in Delft gekomen en
daar hebben wij zoo wat voor 40 gulden ge-
lost en toen zijn wij van morgen naar
Rotterdam gegaan en daar heb ik nu zoo
wat voor 30 gulden gelost, maar de ge-
le kool zal ik niet veel aan verdienen
want daar gaat het slecht mee, Tie-
nes is van dag leeg gekomen, die heeft
weer aan Nach gelost hij heeft nu
bij mijn ook geweest maar ik kon
het niet woenen met hem het speelt
mijn wel maar ik hoop nog dat hij
meer terug komt. wat ik in Delft ge-
lost heb verdien ik goed aan, anders
weet ik geen nieuws als de groete van
ons uw u liefhebbende man en zoon
Zondag vermaakt ik bericht van u
terug

opa bruin, altijd een zwarte hoed, en vaak een sigaar
↓



opa zijn boot
met kool
aan de kade
in rotterdam,
met koopman



no
Koopact.

De ondergetekende Martinus Bruin
van beroep. Motorschipper en Landbouwer, wonende
te Waarlans Gemeente Harenkarspel; verklaart
bij deze te hebben verkocht aan Cornelis Bood
van beroep schipper. wonende te Zuid Schar-
woude, die in koop aanneemt en ten blijke
daarvan mede ondertekent.

De motorboot met toebehooren, bekend
onder den naam „Niets zonder Gods Zegen”
waaraan verdere bijzonderheden, de Comparan-
ten genoegzaam bekend zijn, die daarvan dan
ook geen nadere omschrijving verlangen. —

Wijders is deze koop en verkoop aangegeven
en gesloten om en voor den som van Twee-
duizend twee honderd vyftig gulden, tegen
f2250,- welk bedrag den Verkooper verklaard
op heden uit handen des koopers te hebben
ontvangen kortteerende hij bij deze onder
eenig voorbehoud. terwijl de kooper het ge-
kochte roerend goed, dadelijk kan aanvaarden.
Alsdus gedaan en getekend te Haren
karspel den eersten October 1900 vijftien

M. Bruin Jr.

C. Bood.

Wending in het leven van Tinus, zijn gezin en zijn schip

In september 1915 overleed Maartje Arends plotseling aan een hartaanval. Ze was slechts 42 jaar oud. De oudste dochter Neeltje was nog maar 15 jaar en nog te jong om voor het gezin te zorgen.

Tinus wilde die verantwoording niet op de schouders van dochter Neeltje laten rusten en besloot een huishoudster te nemen.

Ook verkocht hij de “Niets zonder Gods zegen”. De nieuwe eigenaar was snel gevonden.

Op 1 oktober 1915 kocht Cornelis Bood uit Zuid-Scharwoude de motor-kof voor f 2.250.-.

Kort daarna trouwde Tinus met zijn huishoudster, Elisabeth Blank.

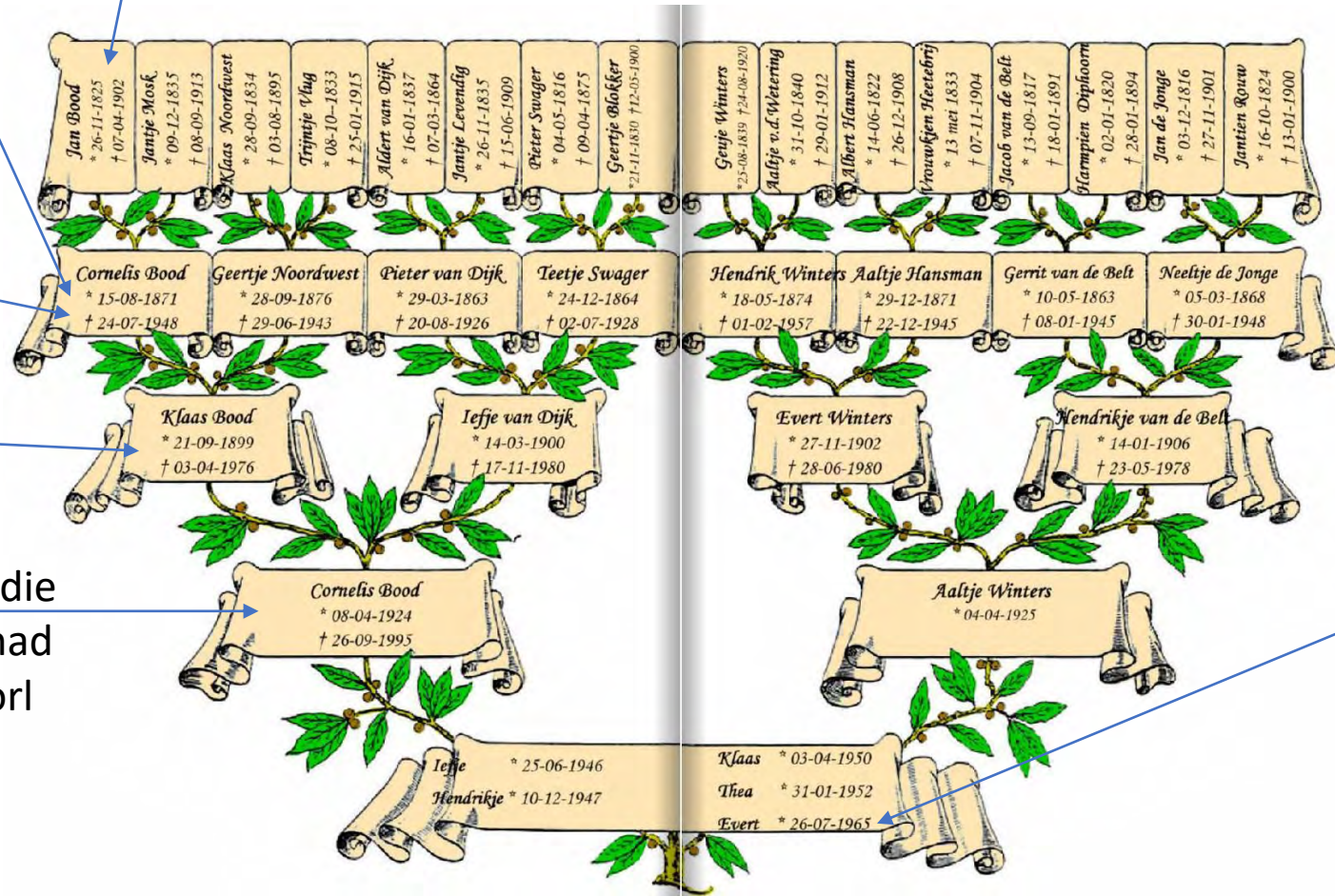
De nieuwe eigenaar

Als zoon van schipper Jan Bood uit Zuid-Scharwoude, die met een in 1865 gebouwde houten Damschuit voer groeide Cornelis Bood op met een droom. Een eigen schip. In 1915 werd die droom werkelijkheid met de aankoop van de “Niets zonder Gods zegen”. Cornelis bedacht een nieuwe naam. Het werd: De Drie Gezusters. Hij had namelijk drie dochters. Net als zijn voorganger en zijn vader vervoerde Cornelis aardappelen en groenten naar de steden en viste in het voorjaar vanuit Kolhorn.

Kocht het schip en liet het verlengen

Liet roefje op voordek maken

Vader van Evert, die de ontmoeting had met C. van Schoorl



Evert kopte het schip in en verkocht het in 1999 aan Nico Vader

Liggers Scheepsmetingsdienst: Details over het schip De twee Gebroeders

Meetnummer: Ar309N				
Meetnummer: Ar309N	District en volgnr.: Alkmaar 309	Meetdatum: 29 januari 1904	Meetplaats: Alkmaar	Eerste meting?: Ja
Naam schip De twee Gebroeders		Opmerking bij naam schip: —		
Scheepstype: tjalkschip (Langedijker)	Materiaal: hout	Werf: —	Plaats werf: Muiden	Bouwjaar: 1865
Lengte: 11 m 94 cm	Breedte: 2 m 90 cm	Inzinking: —	WATERVERPLAATSING: 20,406 ton	
Eigenaar: Jan Bood		Domicilie: Zuid-Scharwoude	Opmerking bij eigenaar: —	

De eikenhouten Damschuit van Jan Bood (stamvader), gebouwd in 1865.

Opmerkelijk is dat dit schip in Muiden gebouwd werd. De verklaring hiervoor is dat de familie Bood een band had gekregen met Muiden, dit nadat een grote brand in 1788 een belangrijk van Kolhorn verwoeste. De familie werd liefderijk opgevangen in Muiden, kreeg een tijdelijke woning en alles wat verder nodig was.

Het schip verlengd In 1922 werd 't kofschip met 5 meter verlengd en kwam het laadvermogen op 33 ton. Dat kon nadat de sluis in Alkmaar was verlengd. Cornelis heeft die aanpassing niet voor zichzelf laten doen, maar voor zijn zoon Klaas. Klaas ging in 1925 met zijn vrouw op het schip wonen. Hij had inmiddels zelfs een roefje op het voordek laten bouwen. De naam veranderde hij in Cornelis. Weer een jaar later verhuisde Klaas, schip en gezin naar Friesland. Klaas verhandelde daar groenten. De groenten en piepers werden met het spoor en via de veerdienst Enkhuizen-Stavoren aangevoerd. Daar in 't kofschip geladen en op markten in Friesland verhandeld.



Scheepswerf "de Vorharing" Boedwes' Foxhol (Gron)

Bouwnummer 13:
 Motorboot : 12,30 - 300 210 ton
 Naam : "3 EXUSTERS"
 C. Boed Nld Scharwoude
 5 meter verlengd 17,42 - 300 33 ton
 afgeleverd Juni 1922

Bouwnummer 26:
 Motorboot : 22 x 3,14 x 1,30 meter
 Naam : "Excelsior"
 24 pk DEUTZ
 Opdrachtgev.: D. Leek te Zuid-Scharwoude
 Afgeleverd : Juni 1924

Bouwnummer 14:
 Motorboot : 20,35 x 3,12 x 1,40 meter
 Naam : "Lichtstraal"
 15 pk BRONS.
 Eigenaar : Jac Droog te Noord-Scharwoude
 Afgeleverd : Juni 1922

Bouwnummer 28:
 Motorboot : 22 x 3,14 x 1,30 meter
 Naam : "Transporteur"
 24 pk DEUTZ
 Opdrachtgev.: A. Strijbos te Winkel
 Afgeleverd : Oktober 1924

J. J. Droog Kydewind

Bouwnummer 15:
 Motorboot : 21 x 3,60 x 1,40 meter
 Naam : "Ali"
 15 pk BRONS
 Eigenaar : T. Buisman te Rustenburg
 Afgeleverd : Juli 1922

"MORGENSTEN" T. Paarlberg Wijk
 ligt in Keekwarden

Bouwnummer 17:
 Motorboot : 18,25 x 3,10 x 1,30 meter
 Naam : "Treintje" *Treintje*
 15 pk BRONS
 Eigenaar : J. Plugboer te Broek op Langedijk
 Afgeleverd : September 1922

Bouwnummer 29:
 Motorboot : 22 x 3,14 x 1,30 meter
 Naam : "Anna"
 24 pk DEUTZ
 Opdrachtgev.: C. Stam te Noord-Scharwoude
 Opgeleverd : Oktober 1924

Bouwnummer 19:
 Motorboot : 25 x 4,20 x 1,40 meter
 Naam : "Koophandel IV"
 Afgeleverd : Joh. Kreyger te Haarlem
 Afgeleverd : December 1922

C. Mienis Nld. Scharwoude
Bouwnummer 32:
 Motorboot : 22 x 3,12 x 1,30 meter
 Naam : "Koophandel V"
 24 pk DEUTZ
 Eigenaar : Joh. Kreyger te Haarlem
 Afgeleverd : April 1925

Bouwnummer 23:
 Motorboot : 22 x 3,26 x 1,36 meter
 Naam : "Koophandel IV"
 24 pk DEUTZ
 Opdrachtgev.: Joh. Kreyger te Haarlem
 Afgeleverd : Januari 1924

Bouwnummer 34:
 Motorboot : 22 x 3,26 x 1,30 meter
 Naam : "Voorwaarts II"
 24 pk DEUTZ
 Eigenaar : C. Timmerman te Amsterdam
 Afgeleverd : Oktober 1925

Bouwnummer 25:
 Motorboot : 22 x 3,14 x 1,30 meter
 Naam : "Betsie"
 24 pk DEUTZ
 Opdrachtgev.: P. Groeneveld & Co te Zuid-Scharwoude
 Afgeleverd : Juni 1924

Kh - D. Paarlberg A. Fijn Oud karspel
 K.P. April 1926 October 1929 1929

Bouwnummer 25:
 Motorboot : 22 x 3,14 x 1,30 meter
 Naam : "Betsie"
 24 pk DEUTZ
 Opdrachtgev.: P. Groeneveld & Co te Zuid-Scharwoude
 Afgeleverd : Juni 1924

Bouwnummer 36:
 Motorboot : 22 x 3,26 x 1,36 meter
 Naam : "Koophandel V"
 24 pk DEUTZ
 Eigenaar : J. Kreyger te Haarlem
 Afgeleverd : April 1926

Liggers Scheepsmetingsdienst: Details over het schip **Niets Zonder Gods Zegen**

Eerste naam van `t Kofschip

Meetnummer: Ar88N				
Meetnummer: Ar88N	District en volgnr.: Alkmaar 88	Meetdatum: 6 augustus 1900	Meetplaats: Alkmaar	Eerste meting?: Ja
Naam schip Niets Zonder Gods Zegen		Opmerking bij naam schip: —		
Scheepstype: tjalkschip (Langedijker)	Materiaal: ijzer	Werf: Boot (Bouwnummer 144)	Plaats werf: Leiderdorp	Bouwjaar: 1893
Lengte: 12 m 37 cm	Breedte: 2 m 98 cm	Inzinking: —	Waterverplaatsing: 21,574 ton	
Eigenaar: Martinus Bruin		Domicilie: Haringkarspel	Opmerking bij eigenaar: —	
Er bestaat een Volgende meting voor dit schip onder meetnummer: Ar577N (Klik op het nummer om de details te zien. Daarna komt u terug in dit scherm.).				

Liggers Scheepsmetingsdienst: Details over het schip Drie Gezusters

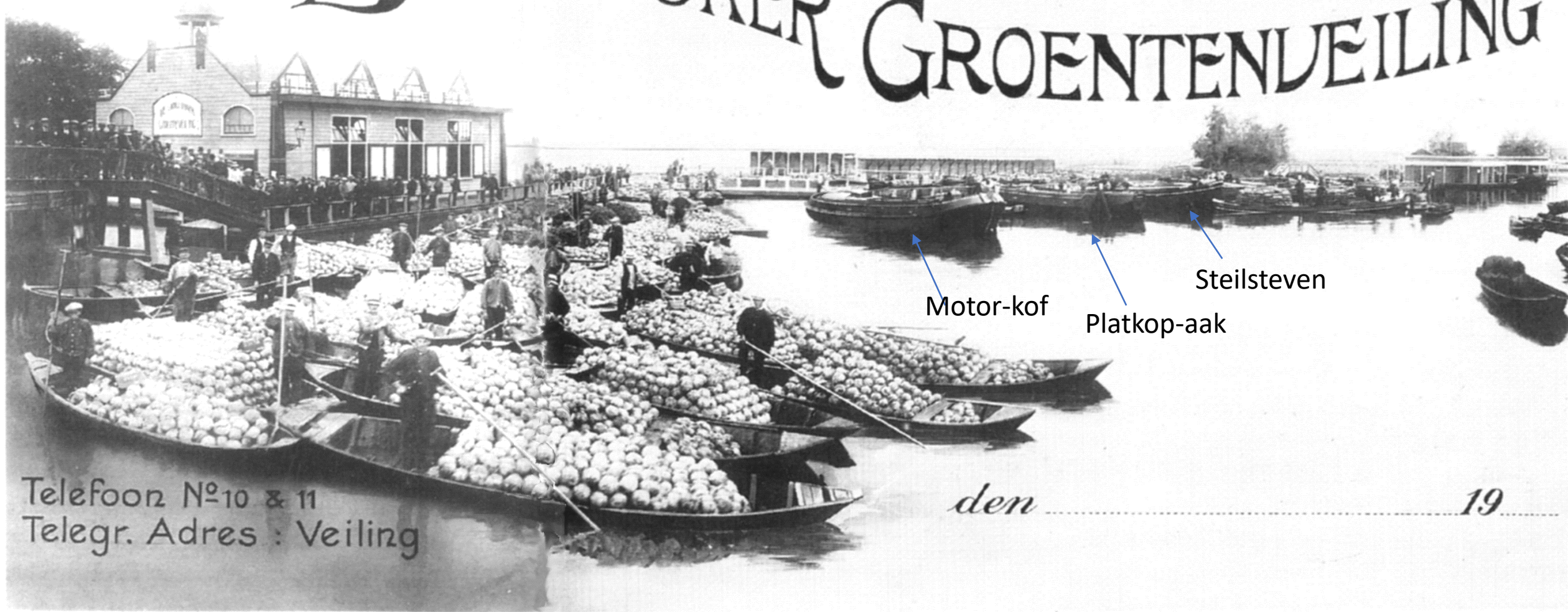
Tweede naam van `t Kofschip

Meetnummer: Ar577N				
Meetnummer: Ar577N	District en volgnr.: Alkmaar 577	Meetdatum: 13 september 1916	Meetplaats: Alkmaar	Eerste meting?: Nee
Naam schip Drie Gezusters	Opmerking bij naam schip: —			
Scheepstype: motortjalkscheepje 10 epk	Materiaal: ijzer	Werf: —	Plaats werf: Leiderdorp	Bouwjaar: 1893
Lengte: 12 m 38 cm	Breedte: 3 m 00 cm	Inzinking: —	WATERVERPLAATSING: 20,255 ton	
Eigenaar: Cornelis Bood	Domicilie: Zuid-Scharwoude		Opmerking bij eigenaar: —	
Er bestaat een Vorige meting voor dit schip onder meetnummer: Ar88N				
Hermeting				
Datum: 29 augustus 1922	Plaats: Alkmaar		Opmerking: —	
Hermeting				
Datum: 29 augustus 1922	Plaats: Alkmaar	Opmerking: Het vaartuig hermeten wegens verlenging en het laadvermogen bepaald op 33,129 ton, ook vier ijschalen aangebracht. Klaas Bood eigenaar in 1925		
Lengte: 17 m 42 cm	Breedte: 3 m 02 cm	Inzinking: —	WATERVERPLAATSING: 33,129 ton	
Andere naam: Cornelis				
Naam: Cornelis	Jaar van ingang: —	Opmerking: —	Derde naam van `t Kofschip	
Andere eigenaar, naam is Klaas Bood				

Briefpapier veiling

LANGENDUKER GROENTENVEILING

Broek op Langendijk



Motor-kof

Platkop-aak

Steilsteven

Telefoon N^o 10 & 11
Telegr. Adres : Veiling

den 19.....

De Ansjovisperiode. In de stille tijd, mei, juni en juli, als de handel in bewaargroenten was afgelopen en de nieuwe oogst nog op het land stond, werd 't Kofschip gebruikt voor de visvangst vanuit Kolhorn. Tijdens de vangstperiode werd het ruim van het schip omgebouwd tot woonruimte voor het gezin van de schipper. Visvangst was een zeer welkome aanvulling op het inkomen.



KH 44
inschrijving: 23 april 1900.
naam: -----
type: staverse jol.
eigenaar: P. Bood.
inhoud: 6 ton en 2 bemanningsleden.
opmerkingen: op 28 april 1913 krijgt de BOL 5 van
Reijer Beers uit Barsingerhorn, 'de Luctor et Emergo'
genoemd, het nieuwe nr. KH 44. Het schip van 5 ku-
bieke meter en 2 bemanningsleden wordt gebruikt voor
de ansjovisvisserij.

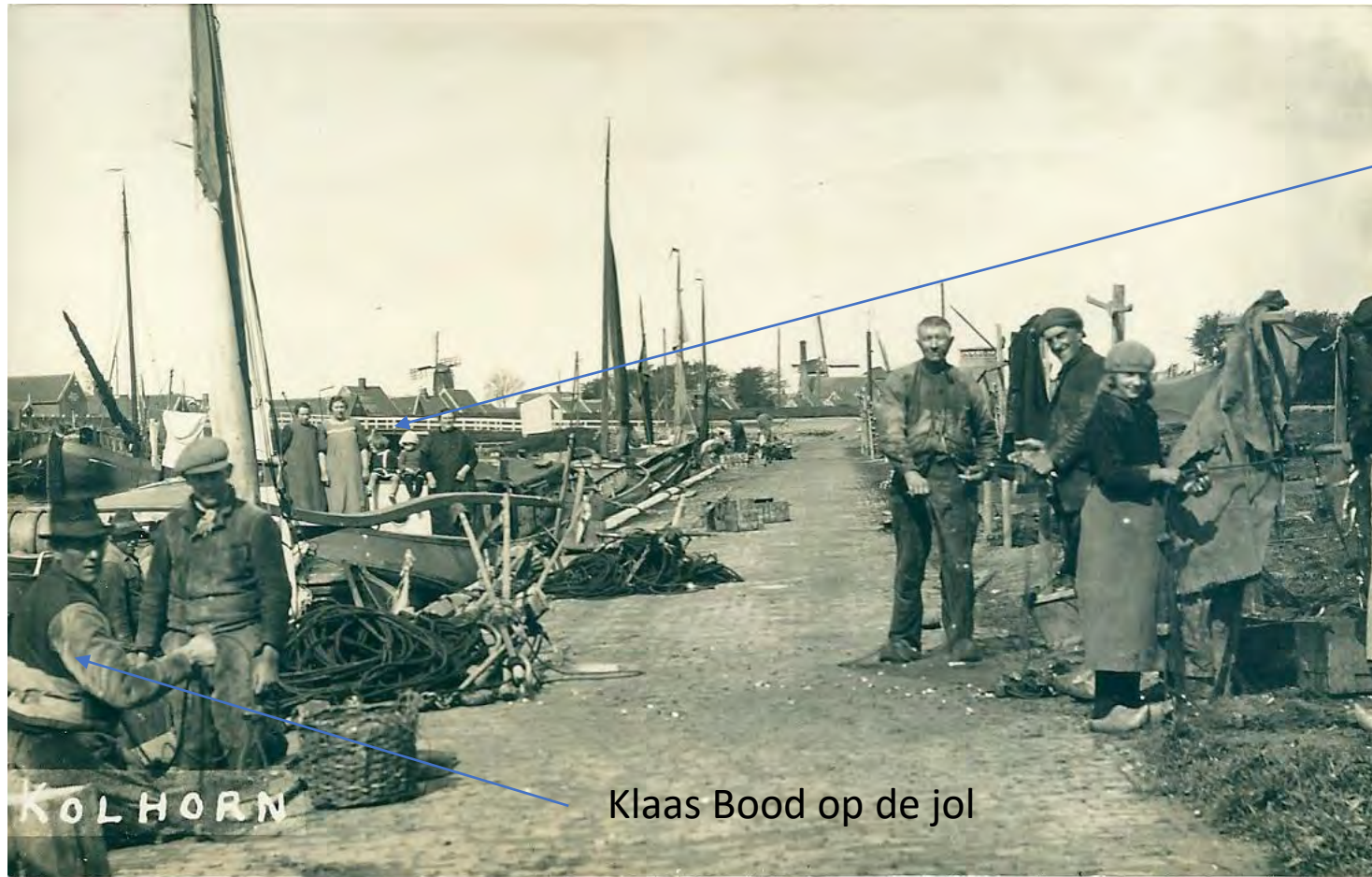


Piet Bood

Staand wand

Kulhorn

Dat er met Langedijker scheepjes gevist werd was niet nieuw. Ooit lag Langedijk aan de oever van de “Waerdt” nu polder Heerhugowaard en had Broek op Langedijk zijn eigen vissershaventje. De Sluiskade aan de haven van Broek op Langedijk wordt nog steeds Spieringbuurt genoemd. Rond 1900 hadden de scheepjes lettertekens en visserijnummers als BOL 1. In 1911 werd voor de visserij op de Zuiderzee een her-nummering doorgevoerd waarna ook Langedijkers de letters KH voerden. Eigenlijk vanzelfsprekend omdat de Langedijkers al jaren vanuit Kolhorn visten. Met de komst van de afsluitdijk in 1929 kwam er ook een einde aan Ansjovisvangst.



Klaas Bood op de jol



Cornelis Bood (geb. 1924)
met zijn nichtje Gerie

Schippers die visten in de stille tijd



De Kolhorner vissersvloot vanaf 1882.

Omslag van het boekje Plukken en Zouten

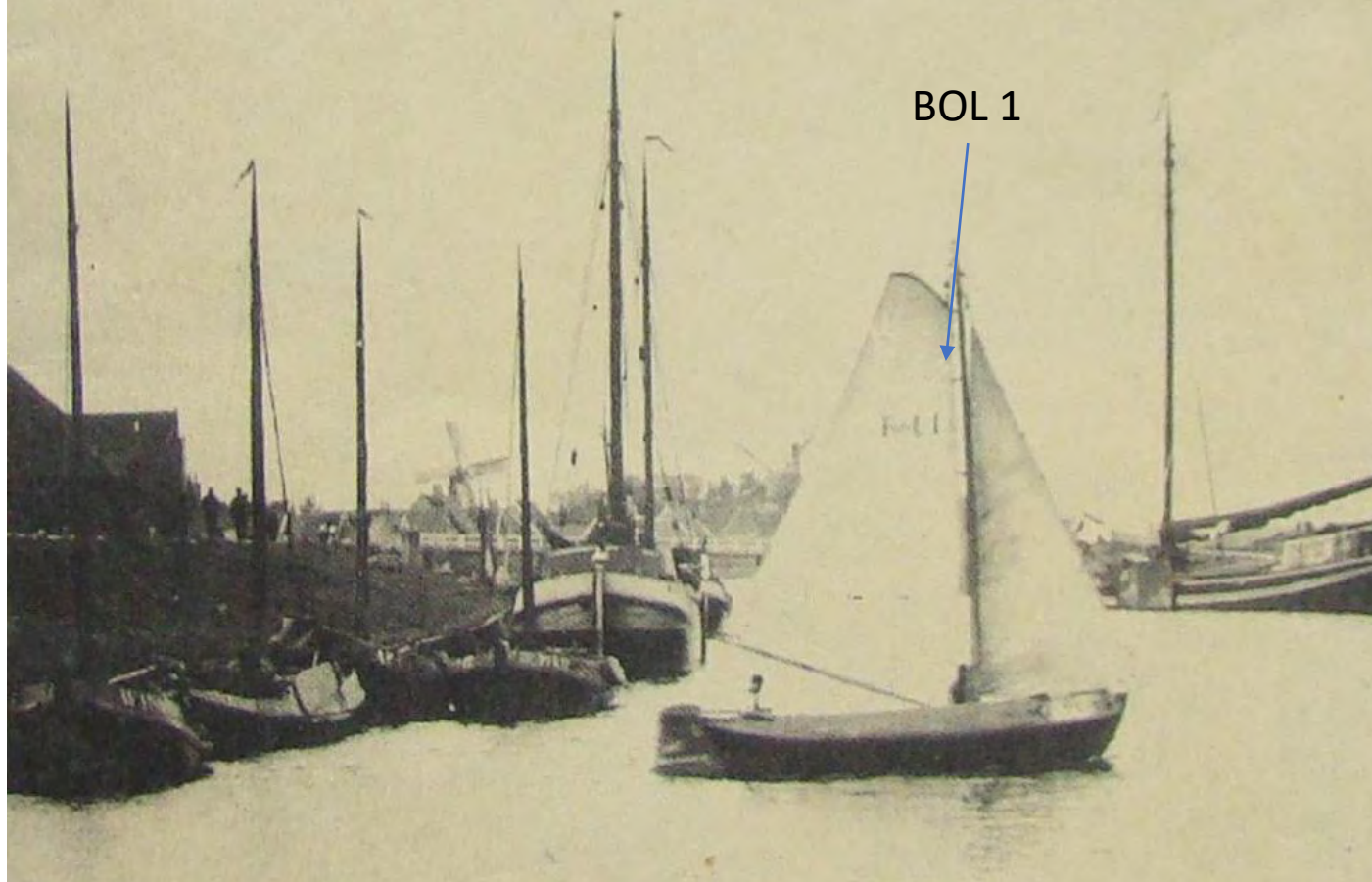


foto omslag: de haven van Kolhorn, veel schepen liggen binnen. Pieter Plugboer uit Broek op Langedijk laveert met zijn BOL 1 in de haven. Links tegen de Turfdijk liggen vooraan de WIN 5, de AP 1 en de WR 12. Verder naar achteren liggen nog enkele grote tjalken. Aan de Waardpolderkant, voor de drogende netten, liggen ook nog 3 jollen afgemeerd. En links tussen de scheepsmasten door, kunnen we het houtzaagmolentje van Droog met volle zeilen zien draaien.

KH 48
inschrijving: 25 april 1903.
naam: -----
type: jacht.
eigenaar: Cornelis Bood jzn uit Noord Scharwoude.
inhoud: 4 ton en 3 bemanningsleden.



De Langedijker vissersvloot

In de al genoemde 'stille tijd' gingen de Langedijker schippers met hun vissersboten naar Kolhorn om van daaruit op de Zuiderzee de ansjovisvangst te beoefenen. Volgend de gemeentelijke regeling moesten de schepen vanaf 1882 een registratiekenteken voeren op de boeg en het grootzeil met letters van de plaats waar vanuit men de visvangst beoefende.

Zo kreeg Kolhorn de letters KH toebedeeld en Winkel de letters WIN. In 1911 ging deze regeling over naar het ministerie van Landbouw en visserij. Broek op Langedijk kreeg de letters BOL en Zuid-Scharwoude ZU.

Deze laatste aanduidingen vervielen in 1913 weer daar toen ook de Langedijkers de letters KH kregen.

We hadden in Langedijk de volgende schepen:

BOL 1:	'De 3 Gezusters' van Piet Plugboer, Broek op Langedijk
BOL 2:	Abraham Schoon, Broek op Langedijk
BOL3:	Piet Klare, Broek op Langedijk
BOL4:	'De Vrouw Geertje' van Ijsbrand Klos, Broek op Langedijk
BOL 5:	'Luctor et Emergo' van Reijer Beers, Broek op Langedijk
BOL 7:	Piet Wagenaar, Broek op Langedijk
ZU 1:	'De Twee Gebroeders' van Jan Bood, Zuid-Scharwoude
ZU2:	'De Twee Gezusters' van Jan BoodSzn, Zuid-Scharwoude
ZU3:	Piet van der Welle, Zuid-Scharwoude
WIN6:	'De Jonge Pieter van Pieter Beers, Zuid-Scharwoude

In 1914 kocht Albert Rus uit Broek op Langedijk de KH 24

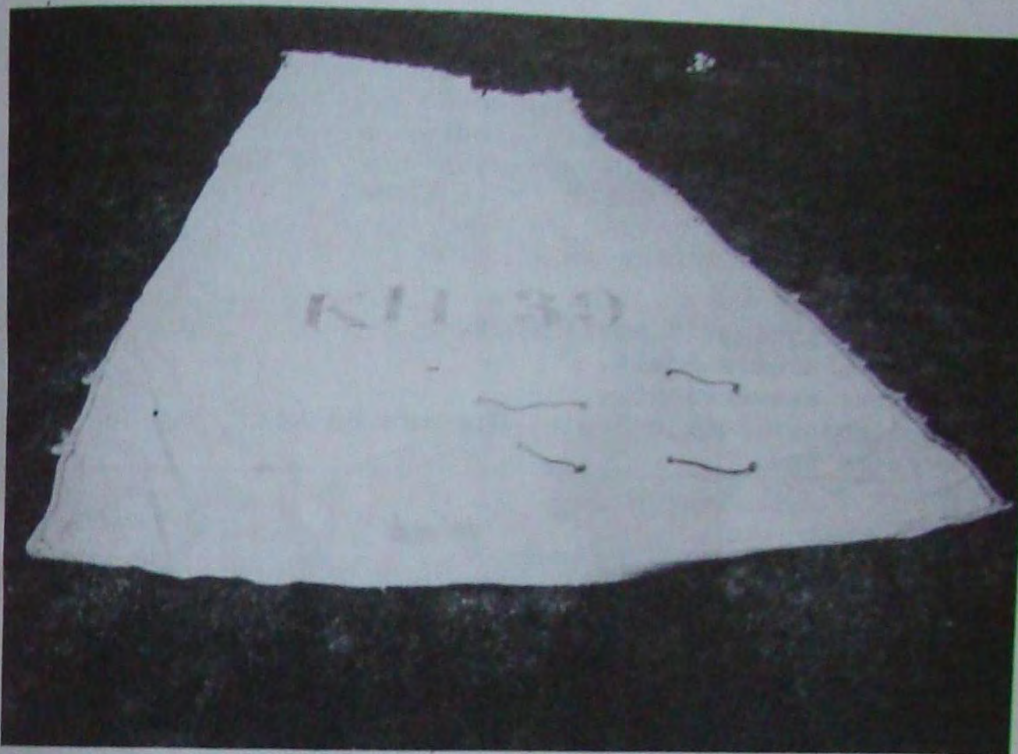
In 1918 kocht Jan Plugboer Pzn uit Broek op Langedijk de KH 28

In 1903 had Cornelis Bood Jzn uit Noord-Scharwoude de KH 48

De scheepjes waren zogenaamde Staverse jollen, sloepen en boeiers.

Tekst: Cor van Schoorl

(Uit Van Otterplaat tot Groenveldweid, met dank aan Stichting Langedijker Verleden)



Het zeil van de KH 39, tot 1990 werden 's winters de aardappelen hiermee afgedekt.

Jan Smak uit Broek op Langedijk, die eigenaar bleef tot het einde van de ansjovisvisserij in de Zuiderzee. Jan Wit uit Oudkarspel, die met dochter Ant Smak trouwde, gebruikte tot 1990 het zeil van de KH 39 om 's winters de aardappelen af te dekken ter bescherming tegen de vorst.

Visser Jan Smak woonde op de Sluiskade 13 te B.O.L. Later woonde Nico Vader 9 jaar in dat huis met zijn gezin. Achter het huis was een luifel waar de netten gedroogd werden. Daar lag ook de Jol. Later is daar een muur omheen gezet zodat het een schuur werd.

Het moest blijkbaar zo zijn!



De Stavense jol KH44, op het 'droge', en de Langedijkse Kooljalk in het water aan de kade bij de Museum Schuitenhelling. Op de achtergrond de spits van de Hervormde Kerk van Broek op Langedijk.

ALDE HIND'S OPPERLAND VAN KONG

Een Stavense jol op de helling

Vrachtwagens doen hun intrede,
Vervoer over de weg neemt toe



Zuiderzeewerken

Door de aanleg van de afsluitdijk en daardoor het wegvallen van de lucratieve ansjovisvangst verviel een belangrijke inkomstenbron. Tegelijkertijd het nam vervoer over de weg toe en dat terwijl de crisisjaren ook hun sporen al lieten zien.

Daarom ging Klaas in 1930 bij de Zuiderzeewerken solliciteren, en hij had geluk, hij werd aangenomen, inclusief zijn schip.

De visjol werd omgebouwd als werksloep



Klaas ging meewerken aan de drooglegging van de Wieringermeer. In het ruim kwamen voor en achter waterdichte schotten en het ruim werd gecementeerd (met een laag vette cement ingesmeerd) waarna het geschikt was als waterbunkerschip. Het drinkwater was bedoeld voor de arbeiders die werkten op de zompige bodem van de nieuwe polder, aan de cultivering van het nieuwe land.

In de tweede wereldoorlog kregen we de polderwerkers eerst vrijstelling van de Duitsers, maar toen ze arbeiders nodig hadden moest men toch naar Duitsland. Zoon Cornelis ging onderduiken maar werd in 1944 tijdens een razzia opgepakt en te werk gesteld in Duitsland. Gelukkig kwam hij ongeschonden weer thuis. Onder de luis, dat wel!

Na de oorlog bleef de `t Kofschip dienst doen als waterschip. De zoon van Klaas, Cornelis, kon met het werk meeverhuizen om de Noordoostpolder aan te leggen. Hij verhuisde met het `t Kofschip naar Zwartsluis en kocht daar ook een woonboot.

Water voor Urk

Door de komst van de afsluitdijk raakte de waterhuishouding op Urk compleet van slag. Het eiland Urk had vroeger zijn eigen zoetwatervoorziening door de regengoten op waterputten aan te sluiten. Zo had de kerk een flinke waterput. Mede door verandering in de grondwaterstand, als gevolg van naastgelegen inpoldering werkte dat niet meer. Om aan zoetwater te komen had men waterboten nodig. Die voeren dan de IJssel op, tot Kampen. Vervolgens lieten ze het schip vollopen door een afsluiter in de bodem van het schip open te draaien. Als het ruim vol was brachten ze het zoete water op Urk aan wal waarna de huisvrouwen het kochten per emmer, of kregen op de bon. 't Kofschip werd hiervoor in 1946 en 47 gebruikt, tot op Urk de waterleiding kwam.



Urker vrouwen bij de waterput

't Kofschip



Afbeeldingen uit Het Urker Volksleven, het blad van vereniging Vrienden van Urk. In 1955 werd de waterproblematiek uitvoering beschreven.

was. Het water werd per 'gank' verkocht of per emmer en de prijs was f.0,05 per gank en als het water schaars was f.0,07. Ook waren er Urkers die aan de fam. Smit melkbussen meegaven, deze werden gevuld en teruggebracht op Urk. De prijs was f.0,25 en f.0,10 voor de vracht. De tweede manier was ook door hetzelfde schip. Het aangevoerde water werd met een slang in de grote regenwaterbakken van de Bethelkerk gestort. Het werd voor dezelfde prijs verkocht.

Brief jongste dochter van Cornelis

Zwartsluis 9-12-2001

Beste Mensen

Hierby wat gegevens van de schuit.

In 1915 heeft mijn opa Cornelis Bood de tjalk gekocht van de heer Bruin.

Met het zoeken om een oude foto heb ik wel de koopacte van 1915 gevonden.

Daar heeft Evert u inmiddels een kopie van gestuurd. Ik heb helaas geen foto voor u gevonden.

Mijn opa heeft van 1915 tot 1923 met de tjalk gevaren van Langedijk naar Rotterdam samen met mijn vader.

In 1923 zijn mijn ouders getrouwd en heeft mijn mijn vader de tjalk overgenomen.

Ze woonden toen in Noordscharwoude.

Van 1923 tot 1926 is er naar Rotterdam mee gevaren. In 1925 is er een roefje op het

vooronder gemaakt en heeft mijn moeder een jaar mee gevaren naar Rotterdam.

In de herfst van 1926 woonden wij in Oud Karspel, daar vandaan zijn wij toen naar Friesland vertrokken.

Eerst 1 jaar in Sneek en daarna 2 jaar in Leeuwarden in de groentehandel.

De kooi werd met het spoor en de veerdienst Enkhuizen - Stavoren naar Friesland vervoerd en daar in de tjalk geladen en verhandeld op de markt en in omliggende plaatsen.

Wij woonden daar in een huis. Ieder jaar achter in April werd het huisraad in het ruim van de tjalk geladen en gingen wij naar Kolhorn naar de ansjovis vangst dat duurde tot juli en die tijd woonden wij in het ruim.

In 1929 was het laatste jaar van vree de afsluitdijk trok de ansjovis niet meer de Zuidoerzee op.

In 1930 is mijn vader bij de Zuidoerzeewerken komen te varen met de sloep waar ze vroeger mee visten.

Later toen de Wieringermeerdroog was is de tjalk nog een paar jaar voor drinkwater voorziening gebruikt. Daarna heeft hij jaren aan de wal gelegen tot na de oorlog.

In 1946-47 is er ook nog met water mee naar Urk gevaren voor de waterleiding op Urk kwam.

Ik hoop dat u hier wat aan heeft.

Verder kan ik ook niet veel vertellen als u nog iets wilt weten, mag u gerust bellen.

Hartelijke Groeten

T. A. A. Bood

Julianastraat 14

0664 CN Zwartsluis

Techniek

Door het werken bij de inpoldering werd ook het technisch talent ontdekt van Cornelis. Feeling voor motoren, Cornelis kon vrijwel alles maken. Lassen en improviseren op en rond het water was hem op het lijf geschreven. 't Kofschip werd nadat een waterboot niet meer nodig was steeds meer een werkschip met in het ruim een werkplaats. Het schip deed alle voorkomende werkzaamheden. Met een lasdiesel aan boord en zelfs een hijsbok op de boeg werd het een multifunctioneel vaartuig dat bij talrijke klussen kon worden ingezet.



Liggend naast de zandzuiger

Hier is het roefje op het voordek goed zichtbaar



De hijsbok van de zandzuiger kwam later op 't Kofschip



Langedijker platkop motor-aak



Werk aan de Randmeren



Kerstkaart van Fa. K. Bood en Zn.



Wij Wensen U:
Prettigge kerstdagen
en een *Voorspoedig Nieuwjaar* ★

FA. K. BOOD EN ZN
Woonark "HENNIE"
haven Elburg
tel. 05250-514

Two types of Langendijkers in winter



Evert

Met pensioen

In 1952 ging het vermoeide schip met pensioen en werd naar Zwartsluis gevaren. De motor werd eruit gehaald en kwam te liggen bij de woonark van Cornelis Bood. Soms werd er nog een klusje gedaan, maar het was vooral de schuur van de woonboot.

Terug naar Langedijk Cor van Schoorl zag het schip in 1980 liggen en zo begon ook de zoektocht naar levensloop. Cor van Schoorl had een goed beeld van het schip en de geschiedenis. Samen met Cornelis en later zijn zoon Evert maakten ze een restauratieplan, uitgangspunt de eerste grote verbouwing met motorinbouw in 1904. Het eerste werk was het verwijderen van het ingelaste deel uit 1922. Evert Bood was lasser op de scheepswerf in Zwartsluis. Evert korte het schip in naar de oorspronkelijke lengte. Door omstandigheden kwam de restauratie helaas niet verder en 1999 belde Evert met van Cor Schoorl of hij een oplossing wist? Scheepbouwer Nico Vader kreeg dit alles te horen en zei, “het zou jammer zijn als dit scheepje, de drager van dit verhaal verloren zou gaan”. Nico reisde af naar Zwartsluis om te gaan kijken. Conclusie, een gigantische klus om er weer iets van te maken. Aan de andere kant, een mooie vorm, een complete historie van het oudste Langedijker scheepje dat nog bestaat. Dat gaf de doorslag en Nico dacht, als het eerst maar in Langedijk ligt dan zien we wel verder. Er werd een prijs afgemaakt en in het najaar van 1999 werd het motorloze schip met de schokker van Nico naar Langedijk geduwd.

Op weg om ingekort te worden



Het casco voor de wal in BOL



Via de randmeren, het IJmeer en de Zaan. In Langedijk aangekomen kwamen van alle kanten enthousiaste reacties. De restauratie werd voorafgegaan door een grote schoonmaak en het slopen van allerlei aanpassingen die ooit waren aangebracht maar al lang geen dienst meer deden. Het werk liep voorspoedig en de romp met motor waren begin 2000 zover dat het schip herdoopt kon worden. Vlak voor het nautisch evenement Koolsail dat om de vijf jaar in Langedijk wordt gehouden. De nieuwe naam werd 't Kofschip. Tijdens de doop waren er mensen van de Federatie Oude Nederlandse Vaartuigen naar Langedijk gekomen die het schip de status van Varend Monument® gaven. Een certificaat met wimpel werd overhandigd. Die aandacht en stukjes in de krant zorgde er ook voor dat nazaten van de eerste eigenaar, Tinus Bruin, naar het schip kwamen kijken en nog nieuwe informatie uit die eerste periode konden verstrekken. In 2018 kwam zelfs de tekening boven water, na 125 jaar!

Certificaat Varend Monument®



Doop met Oosterdel water



Monument wimpel wordt gehesen



Het ruim is opnieuw ingericht, nu niet meer voor bewoning maar voor recreatie.

Het scheepsbeeld is teruggebracht naar de situatie zoals het rond 1910 was.

Als gemotoriseerde Langedijker-kof met laad-tuig en steunzeil.



Het schip is te zien aan de Sluiskade 16, Broek op Langedijk, op de Museale Schuitenhelling. Aan de haven, naast het sluisje, grenzend aan het Rijk der Duizend eilanden.

Dank voor uw aandacht, wij groeten u



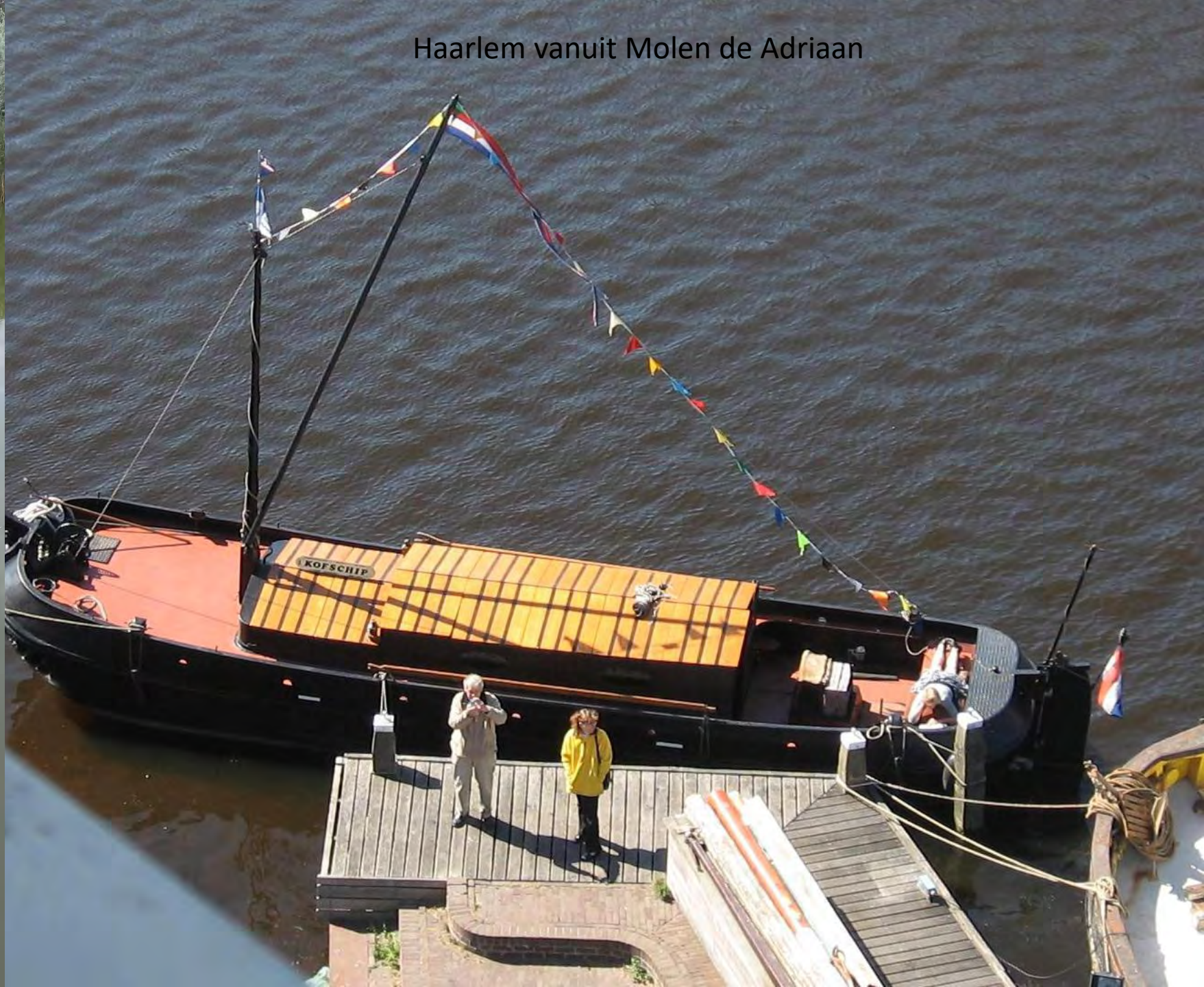
Tijdens het passeren van het Admiraalsschip strijkt men het zeil als groet.

Geraadpleegde bronnen:

- C. van Schoorl
- Familieboek Bruin door Jan Jaspers 1982
- Familieboek Bood door Thea Bood 2013
- Adieu Schipper
- Spiegel der zeilvaart
- Archief van Bram en Willem Leegwater
- Plukken en Zouten
- Het Urker volksleven
- Regionaal Archief te Alkmaar
- Zijper Museum
- Archief scheepswerf Stoel, Nicolaas Witsen
- Stichting Langedijker Verleden, Jan Wijn
- Scheepswerf Boot 1877-1997 Leiderdorp & Leiden
- Nautisch Museum Rotterdam
- Pieter Klein van vereniging De Binnenvaart
- Liggers scheepsmetingsdienst LVBHB



Sloten



Haarlem vanuit Molen de Adriaan

Makkum



Lemmer



Kampen



