



Scheepswerf Bocxe 175 jaar

ZES GENERATIES SCHEEPSBOUWERS OP VIER LOCATIES



Het jaar 2001 was voor Scheepswerf Bocxe te Delft een bijzonder jaar. Het is dan ook niet niks wanneer een familiebedrijf 175 jaar bestaat.

In dit artikel kunt u lezen over het reilen en zeilen van deze werf, die in 1826 door Jan Bocxe van de heer Verhoef werd overgenomen. De huidige directeuren Jan en Frans zijn de zesde generatie van de scheepsbouwersfamilie Bocxe

Scheepswerf Bocxe bestond vorig jaar 175 jaar. Het is een echt familiebedrijf van generatie op generatie, waar sinds 1969 Jan en in 1974 Frans Bocxe samen de directie over voeren. Dat het bedrijf zo goed loopt is onder andere te danken aan een goede taakverdeling tussen de broers. Frans houdt zich bezig met het administratieve gedeelte en Jan is de man van de techniek. Sinds de oprichting in 1826 zijn er op het bedrijf zo'n driehonderd schepen gebouwd. Waren het aanvankelijk vooral kleine werkschepen, zoals pramen, later werden er regelmatig binnenvaartschepen gebouwd. Toen het eind jaren zestig minder goed liep in de binnenvaart ging vader Hein over tot het bouwen van o.m. Vreedenburg schokkers. In totaal liepen er zo'n achttien van stapel. Ook bouwden ze een grondel, twee motorsailers, enkele Wadders, motorkruisers en schouwen.

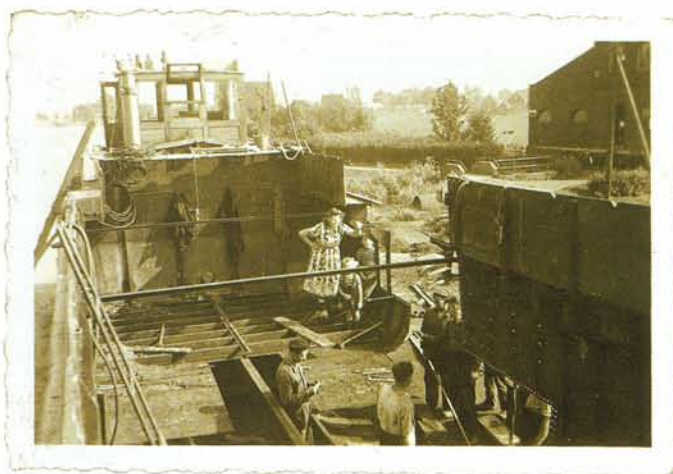
Jan vertelt dat het nog wel eens gebeurt dat ze een schip op de helling krijgen dat jaren geleden op de werf is gebouwd. Zo kwam er onlangs iemand met een oude schouw uit het jaar 1900 bij het bedrijf. Als dit wordt gezegd komen de oude werfboeken op tafel om zijn verhaal toe te lichten. Hoewel administratieve gegevens tegenwoordig na tien jaar worden vernietigd is dat gelukkig niet gebeurd met de werfadministratie van de eerste helft van de vorige eeuw. Een groot deel van de oude boeken is bewaard gebleven. Zo is het heel curieus om door de boekhouding van bijvoorbeeld 1904 te bladeren en te zien dat in 1938 de uurlonen van baas en werknemers rond de f 0,40 (Euro 0,18) lagen.

OVERSTAP NAAR DELFT

Hoe komt een bedrijf dat in Aarlanderveen is opgericht via Ter Aar in Delft terecht? Dat heeft van alles te maken met het groeien van de markt en de ontwikkeling van de schepen. In 1982 wordt er op de werf in Ter Aar een nieuwe helling gebouwd. Dit was noodzakelijk omdat ze met de oude helling niet in staat waren om grotere schepen omhoog te draaien. Vaak kon alleen het achterschip boven water worden gedraaid om schade aan schroefas, schroef of roer te herstellen. Een nieuwe helling was dus een logische stap om de klanten te binden. De nieuwe helling bleek een goede investering te zijn. De

Foto's pag. 27. Een opname van de werf in Aarlanderveen, vermoedelijk rond 1900. Let op de klinkploeg op het roefje en de jongen die de klinknagels gloeiend heet moest maken op de smidse.

De 73 m lange dwarshelling van Scheepswerf Bocxe in Delft. De tjalk voor de wal is geknipt en geschoren en kan er met een nieuwe verflaag weer tegen.



Ook in Ter Aar werden er al schepen verlengd.



1938. ¹¹¹ Vastengien Verhoef aan C. Kemperman. C.s.
 Jheren. Schouw gebouwd van

Aard. Materiaal		
Pruim 2.50 en 1.60.		kilo
Wak. en kuffplaten 6.50 x 1.00 x 6.00		340
Geuzen 13.50 x 0.60 x 6.00		205
Achtkanten 3.20 x 0.60 x 5.00		36
		581 kilo = 57.47
Helling en kuffe		16.00
Schakke	3.20	
Weegpen	3.20	
Wak.	6.00	
Spaken. 7.00	4.00	
Olveise	3.00	
	323	160 kilo = 16.00
Nagels 1/16 20 kilo 9.25		96 kilo 2.00
Spaken. 1/16 10 kilo 1.00		100
Aard. arbeid		
Roer. G.	31 uur	
1. Rd.	116 "	
Roer. C.	33 "	220 uur = 11.00
Staf. C.	270	soeken 152 2.80
		95.00
Aard. arbeid		
Roer. G.	4 Ch	
Staf. C.	3 Ch	7 Ch = 1.25
		3.38



Onder: Een nieuwe kimgang wordt gepast op de werf in Ter Aar.



Handwritten ledger with columns for various measurements and calculations. The text is in Dutch and includes a header with a date and location. The table contains numerical data organized in columns, with some handwritten notes and a signature at the bottom.



Johannes Gerardus Bocxe (1848-1932)



Johannes Wilhelmus Cornelius Bocxe (1880-1948)

Henricus Franciscus Bocxe (1913-1978)



HISTORIE SCHEEPSWERF BOCXE

In 1826 neemt, de in 1784 geboren, Jan Bocxe de werf in Aarlanderveen over van Verhoef. Deze werf werd al sinds 1754 gebruikt als scheepswerf. Jan Bocxe overlijdt in 1859.

Willem Bocxe, geboren in 1819 zoon van Jan Bocxe, neemt in 1859 de werf over. Hij overlijdt in 1875.

De zoon van Willem Bocxe, Jan Bocxe geboren in 1848 neemt de werf over in 1875, hij leidt de werf tot 1904. Jan Bocxe overlijdt in 1932

De zoon van Jan Bocxe, Jan Bocxe geboren in 1880, neemt in 1904 de werf van zijn vader over. In 1913 verandert hij van locatie en vestigt zich aan het Noordeinde te Aarlanderveen. waarna de werf in 1927 wordt verhuisd naar Ter Aar. Jan Bocxe overlijdt in 1948.

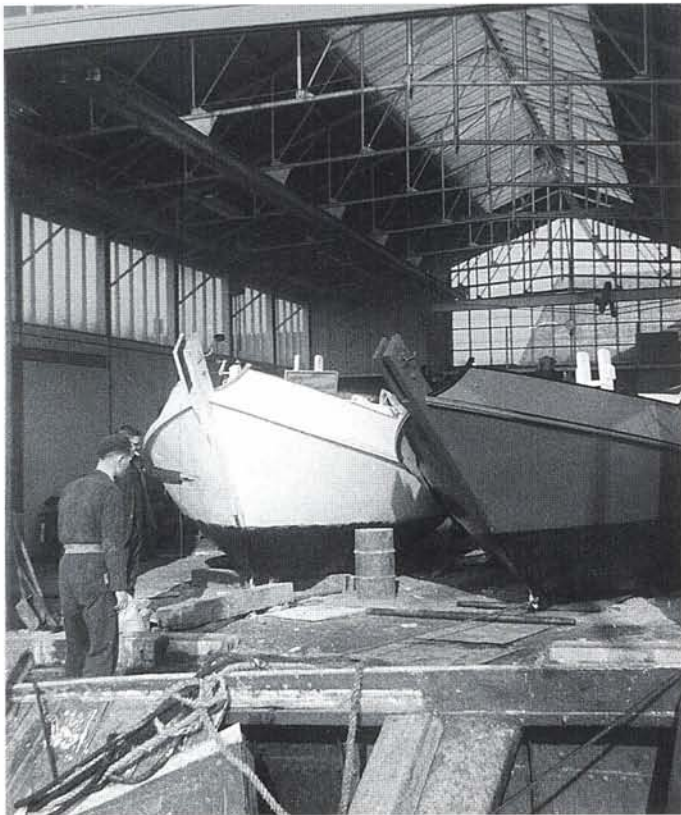
Hein Bocxe, zoon van Jan Bocxe geboren in 1913, neemt de werf in 1946 over. Naast het werk voor de binnenshippen bouwt Hein ook schokkers naar het ontwerp van Ir. Vreedenburgh. Hij bouwt in 1962 in Ter Aar een nieuwe loods. Hein Bocxe overlijdt in 1978.

Hein Bocxe heeft twee zonen: Jan Bocxe, geboren in 1948 en Frans Bocxe, geboren in 1950, die respectievelijk in 1969 en 1974 in de directie komen.

In 1982 bouwen zij in Ter Aar een nieuwe langshelling. het accent komt steeds meer op de reparatiewerkzaamheden ten behoeve van de binnenvaart te liggen. In 1988 nemen zij de scheepswerf H. Boot en Zonen te Delft over. De werf in Ter Aar wordt in 1996 van de hand gedaan, zodat scheepswerf Bocxe zich uitsluitend nog in Delft bevindt.



Jan en Frans Bocxe voor het bord waar het allemaal is begonnen.



Twee Vreedenburgh schokkers in aanbouw.

opdrachten bleven binnenkomen en er werden plannen gemaakt om de capaciteit van de werf wederom uit te breiden. Er werd over een dok gesproken dat uiteindelijk toch niet werd besteld. Kort nadat de vergunningen allemaal rond waren, kwam het de gebroeders Bocxe ter ore dat Scheepswerf Boot in Delft te koop stond. De naam Boot heeft een bekende klank onder binnenvaartschippers. Er waren indertijd enkele scheepswerven die de naam Boot droegen. We denken dan aan de werven in Leiderdorp, Woubrugge, Alphen aan den Rijn en Delft. In de topjaren werkten er op de werf in Delft zo'n honderd man en er werden toen maar liefst drie Kempenaars per jaar gebouwd. De heer Boot had geen opvolger en wilde de werf wel verkopen. Na een spannende periode van drie weken was alles in kannen en kruiken. De werf in Delft werd het eigendom van de beide broers Bocxe. Er braken drukke tijden aan. Het runnen van twee scheepswerven was een heel karwei.

Het werk was echter niet goed te overzien en aangezien de werf in Delft meer mogelijkheden te bieden had aan de klanten, werd in 1996 besloten om de werf in Ter Aar van de hand te doen.

De werf in Delft was wel toe aan een grote opknapbeurt, ook vanwege de arbeidsveiligheid. Voortdurend werden er verbeteringen aangebracht en vorig jaar is er weer fors geïnvesteerd in nieuwe hellingwagens en nieuwe elektrische lieren. De huidige lieren zijn centraal via één schakelpaneel te bedienen. Een grote verbetering met de oude situatie. Vroeger moesten de lieren ter plaatse worden in- of uitgeschakeld en dat vergde veel heen en weer geloop. Het hellingen met het nieuwe systeem scheelt dus een hoop tijd. Uiteraard voldoet de dwarshelling ook aan

alle door de overheid gestelde milieueisen en dat zijn er nogal wat. Er kunnen schepen met een lengte van 73 meter en een maximaal gewicht van 400 ton omhoog worden gehaald. Ook kunnen er meerdere schepen naast elkaar op de wagens staan.

REPARATIE, ONDERHOUD EN VERLENGEN

De werf houdt zich voornamelijk bezig met reparatie en onderhoud aan binnenvaartschepen. Nieuwbouw komt, op een enkele ponton na, nauwelijks voor. Al zouden ze dat best nog wel eens willen; "je blijft tenslotte een scheepsbouwer in hart en nieren", zegt Jan.

De specialiteit van de werf is onder andere het verlengen van schepen. Dat is al begonnen in Ter Aar en is een steeds belangrijker facet geworden. Charterschepen worden, in tegenstelling tot binnenvaartschepen, regelmatig ingekort. Ze worden dan omgebouwd tot motorcharterschip en worden teruggebracht tot een lengte van 45 m, dat scheelt namelijk net een bemanningslid. Recent ingekorte motorcharterschepen zijn de *Nina*, *Anna Comelia* en de *Lena Maria*.

Klassieke schepen komen niet zo vaak op de werf. Ze zijn echter welkom voor onderhoud, dubbelen van het vlak of de huidplaten. Liefst heeft Jan er een paar tegelijk, want dat werkt efficiënter.

Gemiddeld tweemaal in de vijf jaar komt een binnenvaartschip op de helling. Het wordt dan grondig geïnspecteerd door de Scheepvaart Inspectie. De schepen worden met een hogedrukspuit met 250 bar schoongespoten en tegenwoordig behandeld met een twee componenten epoxysysteem. Er wordt uitsluitend gewerkt met PAK-vrije coatings. Men heeft er heel goede ervaringen mee en dit systeem is in de praktijk beter dan de teervervangende producten die op de markt verschenen.

Op dit moment heeft men tien man vast personeel in dienst. Het is niet makkelijk om aan geschoold personeel te komen. Daarom heeft Bocxe ervoor gekozen om zelf zijn personeel op te leiden. In samenwerking met de SOM is scheepswerf Bocxe personeel binnen het eigen bedrijf aan het opleiden. Toch is er heel weinig verloop onder het personeel van Bocxe, "onze mensen werken al vanaf vier tot zelfs tweeënveertig jaar op ons bedrijf" zegt Jan trots.

TOEKOMST

Jan moet even nadenken als er wordt gevraagd naar de toekomst van het bedrijf. Hij vertelt dat hij het altijd jammer heeft gevonden dat ze de helling van de werf in Ter Aar nooit mee hebben kunnen nemen. Mochten ze ooit nog eens aan uitbreiding denken dan wordt het waarschijnlijk een langshelling zodat ze ook kleinere schepen zoals sleepboten kunnen hellingen. Ook een dokje zou geen gek idee zijn. Hij begint hartelijk te lachen als ik hem vraag of er al over een eventuele opvolger is nagedacht. De zoon van Jan is wel bezig met de studie scheepsbouw in Haarlem, maar of hij ooit het bedrijf zal overnemen is nog niet duidelijk. In ieder geval is het helemaal nog niet aan de orde: "Voorlopig gaan we nog lekker door".



Deze tjalk moest boven en onder water worden gedubbeld. Een fraai stukje vakwerk.



Het voordeel van een lange dwarselling is dat er meerdere schepen naast elkaar en achter elkaar omhoog kunnen worden gehaald.