



# Zevende generatie Bocxe aan het roer

In 2002 publiceerden we een artikel over de zes generaties Bocxe die op vier locaties hadden gewerkt. Maar intussen staat alweer de zevende generatie aan het roer. Frans Bocxe heeft het bedrijf van vader Jan en oom Frans overgenomen, terwijl er in de bouwhal aan een interessant project wordt gewerkt: de restauratie van de logger *Balder*.

Tekst **Wim de Bruijn** Foto's: **Theo Kampa**

Toen we in 2002 (SdZ 2002.3) over het 175-jarig bestaan van de werf schreven, studeerde Frans, de zoon van Jan, nog Scheepsbouwkunde aan de HTS in Haarlem. Hij liep stage bij Scheepswerf 'De Hoop' in Lobith, bij De Vries in Aalsmeer en bij een groot constructiebedrijf en 3 maanden op de werf in Delft. Hij koos er daarna voor om in het familiebedrijf te gaan werken. De jonge Frans bleek in hart

en ziel een ondernemende scheepsbouwer. Al in 2007 werd hij medevenoot in de VOF Scheepswerf Bocxe, samen met zijn vader Jan en oom Frans. 'Het mooie en uitdagende van het werk op een scheepswerf is dat niet één dag hetzelfde is, je een mooi stuk vakwerk kan maken en dat je in direct contact staat met de klant,' zegt de jonge Frans. 'Er met elkaar voor zorgen dat de klant tevreden is over de reparatie

boven: Luchtfoto van scheepswerf Bocxe aan de Schie tussen Delft en De Zweth. Links de helling en rechts de grote bouwloods waarin de *Balder* nu ligt

V.r.n.l. Jan Bocxe, Frans Bocxe en Frans (Jan's zoon) Bocxe, de huidige directeur van Scheepswerf Bocxe BV.

tie die je voor hem verricht, of over een nieuw schip dat je voor hem gebouwd hebt, maakt het leidinggeven aan een scheepswerf tot een



onder: De *Balder* staat in de bouwloods. Alle dubbelingen zijn van de romp verwijderd en de verroeste huid eronder weggesneden. Bij elkaar wordt er 70 m<sup>2</sup> huid vervangen. Daarna is het casco weer helemaal gezond

rechts: Er moest veel beton tussen de spanten worden weggehakt om bij de huid te komen. Ook een aantal spanten moet worden vernieuwd

uitdagende baan.' In augustus 2013 werd het bedrijf omgezet in een BV en vader en oom traden terug uit de directie. Oom Frans verzorgt nog steeds de administratie en vader Jan komt vier dagen per week naar Delft voor advies, begeleiding en het contact met de vele trouwe klanten en leveranciers. Op vrijdag is hij vrij, maar daar moet hij nog wel aan wennen!

Ik leerde Jan en Frans al in 1972 kennen toen onze 8 m lange Wadder in Ter Aar gebouwd werd. Vader Hein was werfbaas en Jan was met zijn 24 jaar al drie jaar in de directie opgenomen. Frans was 22 en zou twee jaar later in de directie komen. Zelf was ik toen net 29 jaar oud en had met Jaap Kramer de Wadder ontworpen. Een kennis bestelde het prototype. Wij lieten de tweede Wadder bouwen om een demonstratieschip te hebben. Nadat de motor was ingebouwd voer ik er mee naar Heemstede. Het casco stond nog gewoon in de menie. Het weekblad *Schuttevaer Watersport* bestond toen nog en ik maakte een deal om elke week een pagina vol te schrijven en te fotograferen, zodat de lezers de afbouw door een amateurbouwer konden volgen. Dat



lukte in 21 weken. Het was wel aanpotten om elke week wat nieuws te kunnen laten zien. Op de werf in Ter Aar werden toen regelmatig nieuwe binnenvaartschepen gebouwd, ook verschillende jachten, waaronder 18 Vreedenburgschokkers en een aantal Wadders. In 1982 werd er nog een nieuwe langshelling gebouwd, maar het accent lag steeds meer op reparatiewerkzaamheden ten behoeve van de binnenvaart.

### *Uitbreiding*

Omdat de schepen steeds groter werden, zochten de broers naar uitbreiding. Ze vonden die in Delft, waar de scheepswerf H. Boot

& Zonen te koop kwam omdat er geen opvolging was. In de topjaren werkten in Delft wel honderd man en er werden jaarlijks wel drie nieuwe Kempnaars gebouwd. De broers runden tot 1996 de twee werven. Voor Frans die de administratie voor beide werven deed, was het geen probleem waar hij zat. Maar Jan heeft heel wat keren tussen Ter Aar en Delft op en neer gereden. Uiteindelijk werd de werf in Ter Aar verkocht. In 2001 werd fors geïnvesteerd in de werf in Delft. Er werden nieuwe hellingwagens gemaakt en nieuwe elektrische lieren. Vanaf dat moment kunnen de lieren centraal, via één bedieningspaneel, worden bediend. Dat werkt nog steeds zeer

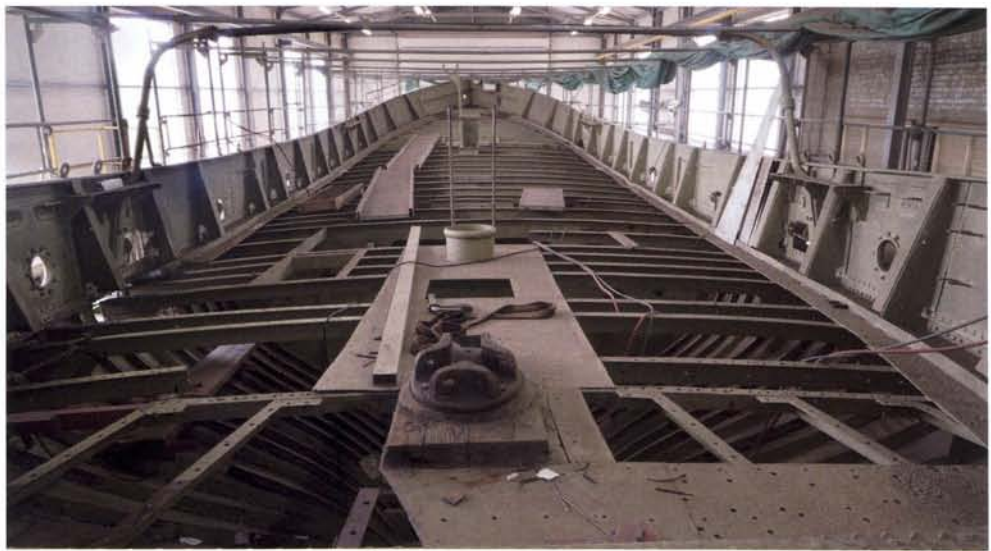




efficiënt. Tevens werd alles aangepast aan de steeds strengere milieuregels. Nu kunnen schepen met een lengte van 73 meter en een maximaal gewicht van 400 ton omhoog worden gedraaid. Tijdens ons bezoek kwam er net een 70 m lang binnenvaartschip aan de werf. De hellingwagens verdwenen onder water en binnen de kortste keren stond het schip droog en kon worden begonnen met het schoonspuiten. Dat gebeurt met een hogedrukspuit met 300 bar. De schepen die op dat moment al op de helling stonden en waaraan werd gewerkt, bleven gewoon staan.

### Vaste dienst

Momenteel werken er tien man in vaste dienst, die zo nodig worden aangevuld met zzp'ers. De Bocxes hebben een trouwe ploeg waarvan er sommigen al vele jaren bij de broers werken. Veel schippers die hun schip in Delft laten hellingen, komen er al jaren, net als vaak ook weer hun kinderen. Er is een vast schemavoorhetkeuren van binnenvaartschepen, zodat er goede plannings kunnen worden gemaakt. Behalve voor het regelmatige onderhoud, komen er ook schepen die moeten worden verlengd, of een nieuw stuurhuis of woning nodig hebben. Bij zo'n verlenging wordt alles nauwkeurig voorbereid en klaar gemaakt, zodat er zo weinig mogelijk vaartijd wordt verloren. Bij Bocxe wordt daarom veel met snijpakketten gewerkt. Vaak wordt ook het drukken van de platen in de juiste vorm uitbesteed aan specialisten. Maar in de goed geoutilleerde werkplaatsen kan alles zelf



worden gemaakt als er bij calamiteiten snel moet worden gerepareerd. Dan is er vaak geen tijd om werk uit te besteden. Zo blijft ook het vakmanschap intern behouden.

### Elektrische voortstuwing

Er wordt ook ingekort bij Bocxe, zoals sommige fietsvakantieschepen, waaronder de bekende *Merlijn*. Het gaat dan om oudere binnenvaartschepen die breder zijn dan de spitsmaat van 5,05 m. Met een spits van 38,50 x 5,05 m kom je overal in Europa. Alle sluizen zijn daar op gebouwd. Maar om 24 passagiers mee te kunnen nemen heb je te weinig breedte. Met een schip van 45 m mag je met twee bemanningsleden varen, en boven de 45 m heb je drie man/vrouw nodig. Dus

Op de dekbalken lag een houten dek dat was gerubberd. Het lekte al jaren en was niet meer bruikbaar. Alle houtwerk werd verwijderd. Daarna werden de dekbalken waar nodig vernieuwd en kan er een heel nieuw stalen dek worden aangebracht. Daarop komt weer een houten dek van Iroko. Ook veel relingstutten moesten worden vernieuwd

werden vrachtschepen langer dan 45 m die al gauw een breedte hadden van 6,60 m ingekort tot 45 m. Zo kon je ruime hutten maken en had je meer comfort aan boord. Bovendien varen de meeste motorcharterschepen in Nederland en daar zijn de sluizen wat breder dan in Frankrijk. Bocxe heeft ook al heel wat rondvaartboten nieuw gebouwd.

Tegenwoordig worden ze vaak uitgerust met elektromotoren, net als een aantal speciale schepen, zoals een bierboot die alle horeca aan het water bevoorraadt en een vuilnisophaalboot voor Utrecht. Ze varen schoon, stil en kunnen overal hun lading afleveren of ophalen, zonder dat het verkeer op de grachten wordt gehinderd door geparkeerde vrachtwagens. Zeker in ons land met zijn vele grachten en vaarten is dat ideaal, maar er wordt nog te weinig gebruik van gemaakt! Frans jr. maakt zich sterk voor speciale schepen, daar ziet hij een goede toekomst in. Daarnaast bouwt Bocxe in Delft ook regelmatig pontons tot 25 meter lengte. Daar is altijd vraag naar en dan kan je, als het eens wat rustig is, altijd op voorraad bouwen.

### Zeillogger Balder wordt gerestaureerd

Trouwe bezoekers van het Scheepvaartmuseum in Amsterdam konden tot 2006 de haringlogger *Balder* aan de steiger van het museum bekijken. Af en toe werd er ook met het schip gevaren. De *Balder* is het laatste overgebleven authentieke exemplaar van een vloot van ruim 600 zeilende haringloggers. Maar het Scheepvaartmuseum besloot

### ZEVEN GENERATIES BOCXE

**1821** - Jan Bocxe (1784-1859) vestigt zich in Aarlanderveen nabij Alphen aan den Rijn op een bestaand scheepswerfje.

**1859** - Zijn zoon Willem Bocxe (1819-1875) neemt het bedrijf over.

**1875** - Jan Bocxe (1848-1932) neemt de werf over.

**1904** - Jan Bocxe (1880-1948) neemt de werf van zijn vader over. In 1913 verplaatst hij de werf naar een nieuwe lokatie aan het Noordeinde in Aarlanderveen. Daar worden schepen gebouwd van 20 x 3,75 meter. Op deze werf worden ook de eerste motorboten tot ca. 45 ton gebouwd. Vletten en zandbakken worden tot 65 ton gebouwd.

**1927** - Jan Bocxe verhuist voor de tweede maal en hij begint een nieuwe werf aan de Hoekse Aar, een zijtak van het Aarkanaal in Ter Aar.

**1945** - Hein Bocxe (1913-1978) neemt de zaak over. In de jaren zestig moderniseert hij de werf en bouwt een nieuwe loods.

**1974** - Jan Bocxe (1948) en Frans Bocxe (1950) treden toe tot de Fa. H.F. Bocxe en Zonen. In 1982 bouwen zij een nieuwe langshelling voor schepen tot 50 meter. In 1988 nemen zij de werf van H. Boot en Zonen in Delft over. De werf in Ter Aar blijft nog tot 1996 in bedrijf, waarna per 1 januari 1997 de derde verhuizing van de werf plaatsvindt en voortaan alle activiteiten vanuit Delft worden verricht

**2007** - Frans A. Bocxe (geboren in 1980, zoon van Jan Bocxe) is per 1 januari 2007 toegetreden tot de vennootschap onder firma, waarmee nu de zevende generatie Bocxe in de scheepsbouw actief is.

**2013 augustus** - Franciscus (Frans) Albertus Bocxe (1980) neemt als zevende generatie de scheepswerf over en zet het bedrijf voort onder de naam Scheepswerf Bocxe BV.



haar over te dragen aan het Visserijmuseum in Vlaardingen. De logger werd daar in 1912 gebouwd en Vlaardingen was de eerste jaren de thuishaven. Om de zeillogger *Balder* voor ons nageslacht te kunnen behouden werd in mei 2010 de Stichting Zeillogger Balder opgericht in opdracht van het museum Vlaardingen. Dit was nodig om een noodzakelijke grootschalige restauratie op verantwoorde wijze en duurzaam uit te voeren en het toekomstige beheer zeker te stellen. Het bestuur was maar liefst 2 1/2 jaar met de voorbereidingen voor een gedetailleerde projectopzet bezig en om de noodzakelijke financiële middelen bij elkaar te halen. Gelukkig kwam er €860.000,- beschikbaar uit het Fonds Schiedam Vlaardingen, het de Grootfonds en het Ary van Westfonds. Ook leverden particulieren en bedrijven een welkome bijdrage in de financiën, kennis en materiaal. De stichting wist zelf 2 ton bij elkaar te krijgen, zodat een start kon worden gemaakt met de restauratie die inmiddels hard nodig was. In totaal is er een begroting van € 1,2 miljoen. Daarom is de Stichting Zeillogger Balder ook nog op zoek naar (project)sponsors. (Kijk voor meer info op: [www.zeilloggerbalder.nl](http://www.zeilloggerbalder.nl))


### Aan de slag

Een deel van het vele werk wordt gedaan door een groep van twintig vrijwilligers. Zij werken aan giek, gaffel, blokken, motorkap en andere losse onderdelen. Maar het staalwerk en het werk aan de masten en kluiverboom moet door vakmensen worden gedaan. Voor het staalwerk werd, na een uitgebreide selectieprocedure, gekozen voor Scheepswerf Bocxe in Delft. In januari dit jaar werd de *Balder* met een 750-tons kraan op de wal gezet. Van te voren was er zoveel mogelijk uit en van het schip gehaald. Zo werd het houten dek gesloopt, veel beton dat als ballast diende weggebikt en werden de masten er af gehaald. Maar er bleef toch nog een gewicht van circa 90 ton over dat uit het water moest worden gehaald en in de loods gerold. De mannen bij Bocxe moeten er in 51 weken weer een solide en sterk casco van zien te maken.

Er werd begonnen met het verwijderen van alle dubbelingen die bij de vorige restauratie in 1976 waren blijven zitten. Daarna werd het casco gestraald. Op de foto's is goed te zien dat er heel wat huidplaten - bij elkaar circa 70 vierkante meter - moet worden vervangen. Ook dekbalken en relingstutten moeten nieuw worden gemaakt. Bij elkaar hebben

we het dan over 15 ton staal dat wordt vernieuwd! Als alle staalwerk klaar is kan een degelijk verfsysteem worden aangebracht. Alle straal- en schilderwerk zal worden uitgevoerd door gespecialiseerde vakmensen. Daarna kan er weer worden begonnen met het timmerwerk. Intussen wordt door Maritiem Timmerwerk H2OP het onderste deel van de grote mast vervangen. Een zware klus want er komt een hele lange las in de mast om zoveel mogelijk lijmoppervlak te hebben. Ook de kluiverboom wordt vernieuwd. In tegenstelling tot het origineel, wordt er nu eerst een stalen dek op de dekbalken gelast. Daarna wordt er nieuw dekhout van iroko met rubbernaden aangebracht door H2OP. Dit is het bedrijf van de tweelingbroers Erik en Bart Hop uit Koudekerk a.d. Rijn. Ze zijn al 14 jaar zelfstandig bezig en doen naast het timmerwerk ook veel tuigwerk, zowel van dwarsgetuigde als moderne schepen. Ze werkten o.a. aan de *Clipper Stad Amsterdam*. Als de *Balder* in december weer te water gaat,

kan alles weer aan boord worden gebracht. Daarna kunnen de vrijwilligers beginnen met het timmeren van een educatieve ruimte. Al met al zal dat nog wel een jaartje duren. Uiteindelijk moet de *Balder* in het voorjaar van 2015 weer operationeel zijn. Dan wordt het Museum Vlaardingen heropend en zal de logger weer voor de deur liggen, klaar om regelmatig uit te varen met gasten en een bemanning van vrijwilligers. Want het doel is dat ook onze kinderen nog kunnen genieten van een stukje maritiem erfgoed dat dankzij de inspanning van velen is behouden.

Meer info op: [www.scheepswerf-bocxe.nl](http://www.scheepswerf-bocxe.nl) 

*Over de historie en restauratie van de zeillogger Balder werd al zes keer eerder een uitgebreid artikel geplaatst in de Spiegel. Zie SdZ 1985.8, 1993.3 en 9. 1995.10, 1997.3 en 1998.9. Wilt u deze oude nummers nabestellen? Stuur dan een mailtje naar [spiegelderzeilvaart@gmail.com](mailto:spiegelderzeilvaart@gmail.com) met uw adresgegevens en o.v.v. de gewenste editie(s) en we sturen ze op. Oude nummers kosten €2,50 + portokosten.*



boven: Het fraaie achterschip van de logger was al grotendeels bij de vorige restauratie vernieuwd

onder: Er moet ook veel worden geslepen