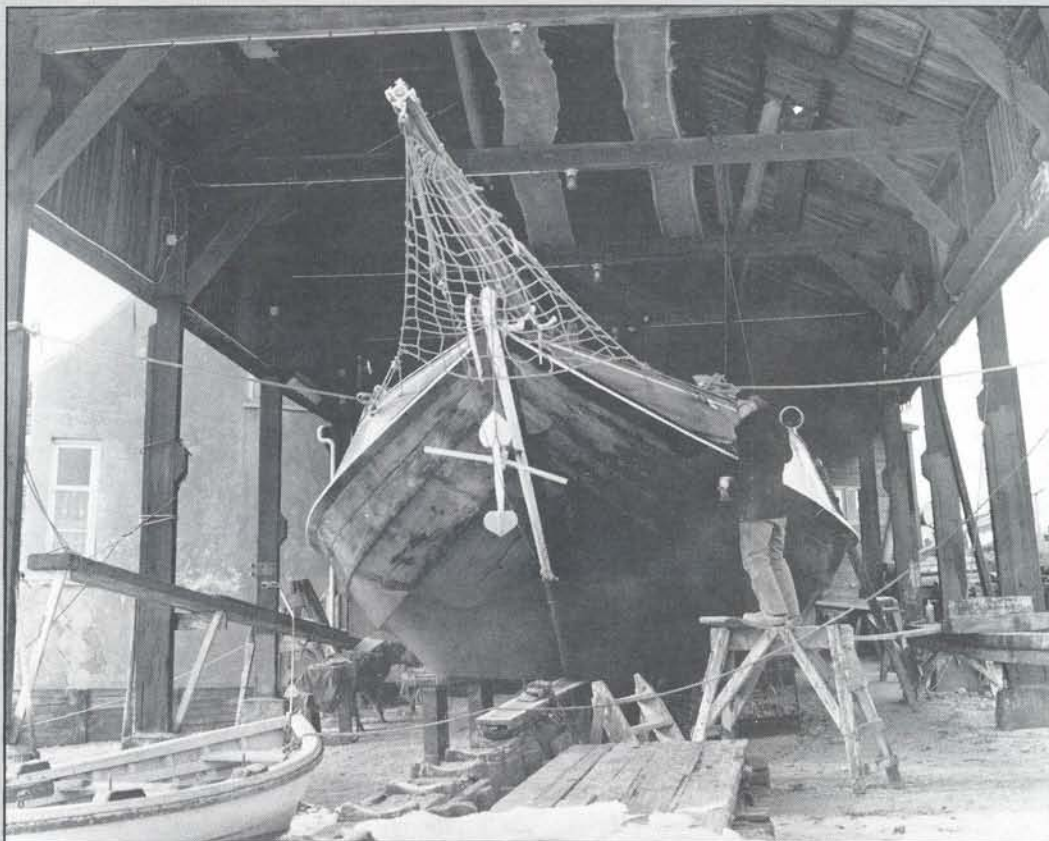


De volgende liefde

En wat daarop volgde . . .



De scheepsbouwers Van Duivendijk

In nummer 3 van de „Spiegel” berichtte ik over onze: „Liefde op het eerste gezicht” (de hoogaars „TURC”).

Als opvolger van die éérste liefde, die al 28 jaar duurt, ontstond een volgende, – en die is nu op háár beurt 18 jaar oud.

Door de contacten met hoogaarzen volgde vanzelfsprekend een grote sympathie voor dat heerlijke eiland Tholen. De begrippen Tholen en hoogaarzen zijn niet van elkaar te scheiden. Om een lang verhaal kort te maken, we verhuisden vanuit de binnenstad van Breda naar het vlakke open land van Tholen en met de „TURC” van Drimmelen naar Sint Annaland en het hier verder beschreven contact kon niet uitblijven.

Tholen – Hoogaarzen – v. Duivendijk – Eikehout – Teakhout – Talkvet – Pek – Mos – Werk – Breeuwkatoen – Carboleum – Bruine Teer – allemaal begrippen die niet los van elkaar zijn te zien en eigenlijk met elkaar één begrip vormen. Ik heb vaak het idee gehad dat in de filosofie van de Van Duivendijken, ijzer, staal en koper alleen maar materialen zijn, die er voor dienen om houten delen aan elkaar te bevestigen.

De „ATALANTE” (ex „REMCOLINE”) – 1938, de „TRITON” (TH 2) – 1902, de YE 36 (ANDRIES JACOB) – 1900, de „BANJAARD” (TH 29 – nu

Tekst: Bernard van Gils
Foto's: Theo Kampa e.a.

„T BRUINE LEVEN”) – 1932 en het „DOLFIJNTJE” – 1929, allemaal nu nog varende hoogaarzen die één ding gemeen hebben: ze hebben alle voor het eerst water gevoeld toen ze als gloednieuw schip in Tholen bij Van Duivendijk van de helling liepen.

Hoogaars als jacht

In het verleden zijn er wel meer beroeps-

schippers geweest die een tweede hoogaars van deze werf in bezit kregen. Maar er is maar één man zo enthousiast dat hij achter elkaar twee Van Duivendijk hoogaarsen als jacht heeft gehad. Dat is de Edamse textielhandelaar Bob van Poelgeest. Het waren de „VUILBAARD” (TH 48) en „DE WITTE RAAF” (TH 64). Dat laatste schip heeft veel bekendheid gekregen omdat ze in het boek *De Hoogaars* van Jules van Beylen uitvoerig wordt behandeld, zowel door middel van tekeningen alsook door beschrijving. Beide schepen zijn verloren gegaan.

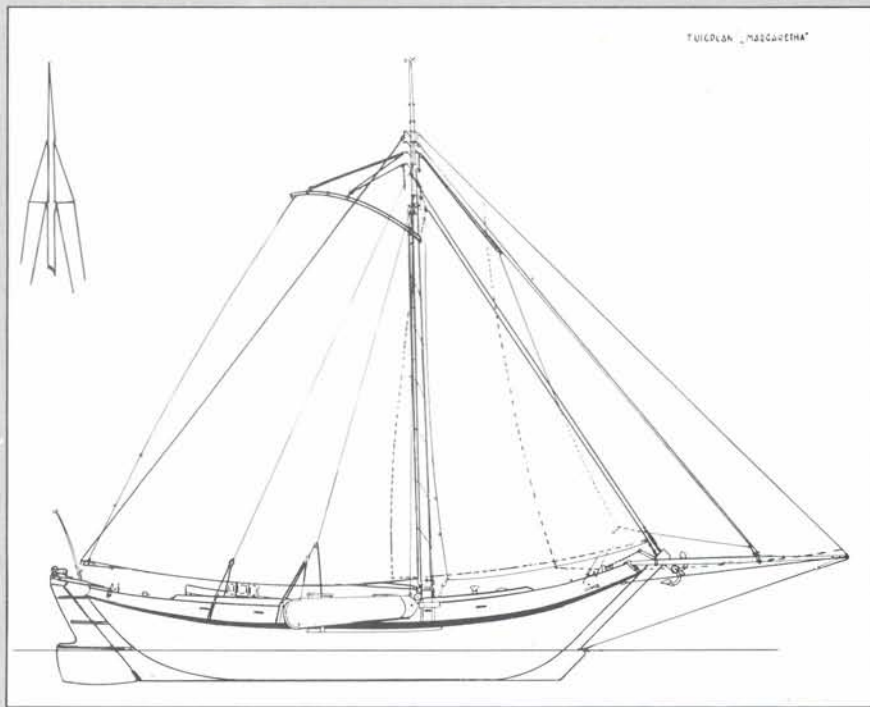
Niet alleen oude hoogaarsen en hengsten zijn de laatste decennia op de werf Van Duivendijk prima onderhouden, maar ook zijn een reeks houten schepen vanaf de toestand van wrak tot symbolen van fraaie Nederlandse scheepsbouw omgetoverd. Naast hoogaarsen zijn ook botters, hengsten en boeiers, een Staverse jol en de twee enige nog bestaande houten Zeeuwse schouwen, de rond 1890 op deze werf gebouwde Tholense schouw „ELISABETH” en de Philippiense schouw „ELSE MARIA” fors onderhanden genomen.

In deze contreien was rond de jaren 1870 de familie Boer als scheepsbouwer een bekende naam. Er was een werf Boer zowel in Bergen op Zoom als in Tholen. Die in Tholen is in 1872 door Dirk van Duivendijk, die in 1842 in Puttershoek



Melis Duivendijk.

was geboren, van Bram Boer overgenomen. Dirk had al jaren op het Puttershoekse familiebedrijf gewerkt en kende zijn vak. Zijn vader, Pieter had acht zoons: Piet, Melis, Johannes, Jacob, Dirk, Willem, Cor en Jan. Ook had hij



vijf dochters. De oudste zoon Piet heeft lange tijd op de werf De Schelde in Vlissingen gewerkt, maar hij heeft later de nu nog bestaande werf van Van Duivendijk in Bruinisse overgenomen van Van Wezel. Alle acht zoons van Pieter zijn in de scheepsbouw werkzaam gebleven. Een ervan zelfs in Transvaal.

Schokker „Margaretha” en botter „Nicotine”

Melis (1866-1940), de tweede zoon van Dirk is in 1893 naar Willemstad gegaan en heeft daar de werf „De Volharding” opgebouwd. Van Beylen meldt als reden voor de vestiging in Willemstad dat er op de Thoolse werf te weinig werk was, maar in Tholen wordt een heel andere reden genoemd. Hij wilde, onafhankelijk van zijn vader, zelf schepen bouwen. Daar in Willemstad is in 1895/’96 de beroemde schocker „MARGARETHA” gebouwd (zie Spiegel der Zeilvaart-jaargang 9, nummer 8, pagina 38).

De „MARGARETHA” was 23,70 meter lang, 6 meter breed met een tonnage van 75. Van Kampen meldt, dat dit de grootste platbodem is, die ooit is gebouwd. Maar de in Tholen, dus ook bij Van Duivendijk in 1933/’34 als jacht gebouwde botter, de „NICOTINE” was

30 cm. langer dus 24 m en dus de allergrootste. Dit schip is minder bekend omdat het niet in Nederland is gebleven. Ze is gebouwd in opdracht van de in Argentinië wonende Nederlandse familie Van Haaren. Hoewel het wel in de bedoeling lag is het schip nooit in Argentinië geweest. Ze heeft wel lang in Frankrijk gevaren. Het laatste wat van haar bekend is, is dat maarschalk Tito van Joegoslavië de eigenaar was. Toen de stamvader van de Thoolse familie, Dirk, in 1906 op 63 jarige leeftijd



Ome Dirk Duivendijk.

is gestorven, had hij in een tijd van 39 jaar 92 schepen gebouwd, in hoofdzaak hoogaarsen. Toen zijn vader was gestorven heeft Melis de werf in Willemstad verkocht en is hij naar Tholen terugge-

gaan om daar de werf voort te zetten. De nu gepensioneerde generatie Simon, geboren 17 februari 1903 te Willemstad en Dirk geboren 7 september 1913 te Tholen kan nog veel verhalen over de goede en de slechte tijden, maar vooral over het vak en dat „VAK” van Houtbouw dan duidelijk met hoofdletters. De Goedkopen van „De JONGE JOZEPH” – de Van Grimbergens van de „BRU 24” – de v.d. Flieren van de „GEERTRUI”, de Bosschieters van de „BANJAARD” en vele anderen hebben ome Simon en ome Dirk nog aan het werk meegemaakt, want zó werden ze

toentertijd genoemd door allen die daar min of meer kind aan huis waren. Op de Thoolse werf zetten nu wederom Melissen en Dirken de traditie voort. Nu wordt het werk gedaan door Melis en Dirk, de zonen van Simon en door Melis zoon van Dirk, bijgestaan door zijn zoon Dirk, op zijn beurt de kleinzoon van Dirk. Voor de buitenstaander misschien wat moeilijk uit elkaar te houden, maar niet voor hen die daar regelmatig bij de koffie een praatje komen maken. De naam Van Duijvendijk is al zeer lang met de scheepsbouw verbonden. In de uitgebreide familie wordt de fami-



Dirk aan het breeuwen.



De „ALCYON” heeft nog een echte ouderwetse hoogaarskont.

lienaam op drie verschillende wijzen geschreven. In het zuiden, Bruinisse en Tholen, maar ook in de omgeving van Gouderak met ui, ten noorden van de grote rivieren veelal met uy, maar de oorspronkelijke familienaam is: Van Duijvendijk.

Van Duijvendijk acht generaties scheepsbouw

In 1696 vestigde Mr. Dirk van Duijvendijk, chirurgijn, komende uit Rotterdam, zich te Ouderkerk aan den IJssel. Zijn enige zoon leerde hier het scheepstimmeren en vestigde zich later te Lekkerkerk. Jan huurde hier in 1707 een bestaande werf die hij later in 1737 van de vorige eigenaar Joris Foppe Prins voor 500 gulden heeft overgenomen.

Overzicht werven

Niet alleen in Tholen, Bruinisse, Willemstad en Puttershoek maar ook in Ouderkerk aan de IJssel, Papendrecht, Lekkerkerk, Haastrecht, Gouderak, Geertruidenberg, Zierikzee en Krimpen aan de IJssel hebben Van Duijvendijken schepen gebouwd en onderhouden.

Wanneer Dirk (de zoon van Simon)

als bemanningslid meevoer op de indertijd vrij hechte hoogaarzen- en hengstenvloot en er in een haven werd aangelegd, moest hij altijd even een neef opzoeken, want die bleken overal, waar water was, te wonen. Het viel op dat er nooit nichten bij waren.

PUTTERSCHOEK. In 1904 is de

werf van Van Duijvendijk verkocht aan Wilhelmus Henricus van der Sluys. Dat bedrijf was toen bijna een eeuw eigendom van vier generaties Van Duijvendijk nl. van 1809-1904 en al die tijd hebben de scheepsbouwers Van Duijvendijk in Puttershoek aan de Schorredijk gewoond.

THOLEN. In 1872 is de werf overgenomen van Bram Boer. In 1902 zijn er twee hoogaarzen tegelijk gebouwd de TH 48 voor schipper



De Schorredijk in Puttershoek met op de achtergrond de voorstevan van een voor reparatie op de helling liggend schip. Vlak daarvoor de loods van de werf. Links tegenover de werf Schorredijk 8 en 10. Daar hebben van 1809 tot 1904 achtereenvolgens Pieter (1809)-Jan (1851)-Pieter (1889) en Cornelis Johannis gelijktijdig met Gerrit (1903) van Duyvendijk gewoond.

Deze situatie is verdwenen tussen 1964 en 1966.

Voor materialen en voorraden heeft hij toen nog 100 gulden betaald.

Het was daar trouwens niet de eerste werf want in 1575 reeds oefende Arijen Arijens daar het beroep van scheepsbouwer uit.

Wat de Thoolse werf betreft: die wordt sedert 1872 achtereenvolgens door vier generaties Van Duyvendijken bemand. Maar teruggaande via Puttershoek tot Lekkerkerk blijkt, dat, in rechte lijn, gedurende bijna 250 jaar, in acht generaties van zelfstandige werfeigenaren, deze familietak met scheepsbouw in hout is verbonden.

Jacobus Geluk en de TH 60 in opdracht van Kees Kege. Nadat Melis in 1906 uit Willemstad terugkwam zijn er nog dertig schepen gebouwd, meest hoogaarzen, maar ook drie botters, een schokker en een schouw. De TH 29 – de „BANJAARD” is over de dijk gebouwd en toen ze gereed was door middel van rollen er over heen getrokken. Er was nog een tweede werf in Tholen, die van ROUKEMA maar daar heeft men uitsluitend gerepareerd en motoren ingebouwd.

Van handkracht, naar gasmotor, naar elektriciteit

Op de Thoolse werf gebeurde alles tot het jaar 1930 met de hand. Maar toen kwam er een grote verandering. Een vlakbank, een draaibank en een lintzaag werden geïnstalleerd. Die werden via een drijfwerk door middel van een Thomassen lichtgasmotor aangedreven. Vanaf dat moment werden ook de schepen door toedoen van de gasmotor op de helling getrokken. Tholen had toen wel een gasfabriek. Elektriciteit

was er nog niet. Dat kwam daar op de werf pas in 1945.

De volgende verandering vond plaats toen in 1973 de Schelde-Rijnverbinding tot stand kwam. De oude Eendracht werd gekanaliseerd. De vaarweg kwam een stuk oostelijker te liggen. Op de plaats van de werf ontstond een doodlopende arm. Het wat breed uitlopende einde daarvan vormde een prachtige beschutte ankerplaats en kreeg hier in de volksmond meteen de naam „de baai van Duyvendijk”. Midden in die baai liggen geregeld platbodems voor anker naast een heleboel kleine visbootjes.



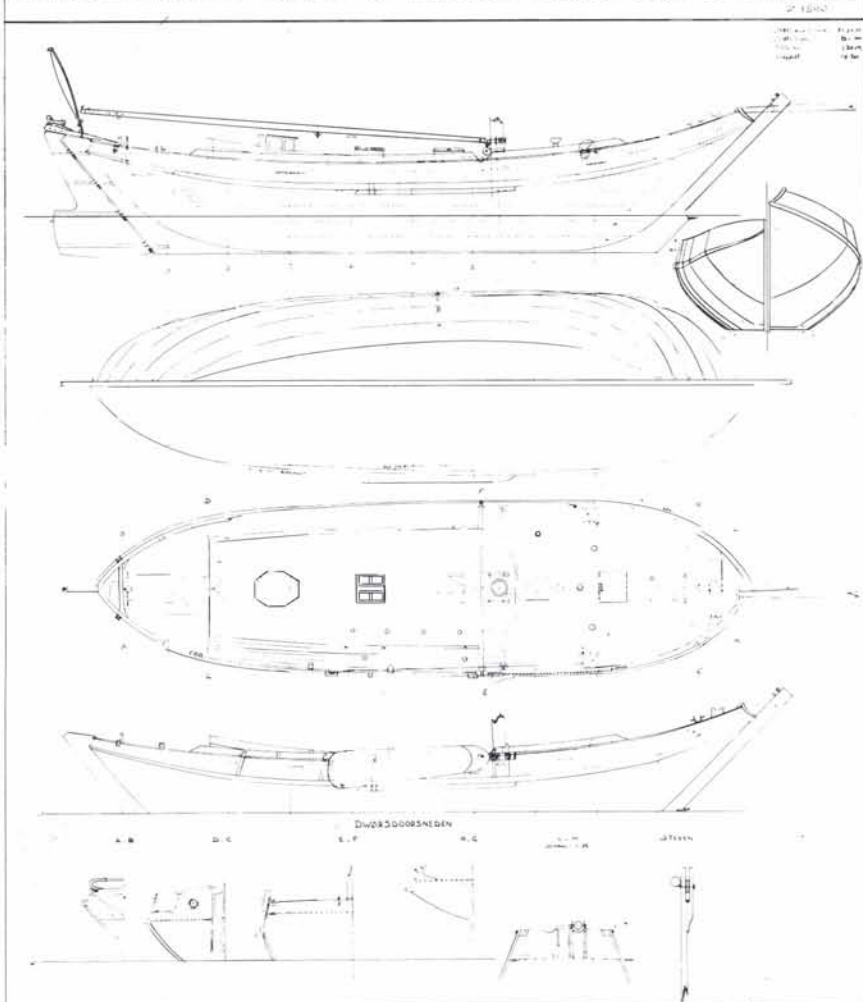
Melis, zoon van Dirk is de Vollenhovense bol „VROUWE NEELTJE” een prachtige teakhouten kuip aan het bezorgen.

WILLEMSTAD. Op de werf „De Volharding” van Melis is, zoals al gemeld, de schokker de „MARGARETHA” gebouwd, in opdracht van de familie Van Beuningen uit Rotterdam. De werf is in 1906 overgenomen door Van Houwelingen. Nu bestaat ze niet meer.

PAPENDRECHT. Op de werf „De Hoop geleidt ons” van de weduwe A. van Duyvendijk werd in 1892 de 20.28 m lange Zeeuwse klipper „MARIA” gebouwd, nu nog varen-

de als de „LICHTSTRAAL” zeilnummer TA 13. Later zijn er vooral schepen voor de zeevaart gebouwd.

KRIMPEN AAN DEN IJSSEL. Op deze werf worden nu in hoofdzaak binnenvaartschepen gebouwd. Er is een nieuwbouw capaciteit tot 110 meter en een dwarselling van 86 meter. In 1894 is hier de nu nog varende ijzeren Zeeuwse Poon de „DANKBAARHEID” (VA 61) in opdracht van de Rotter-



Nieuwe helling

Maar nu staan er weer grote veranderingen voor de deur. Wanneer in het najaar de Oosterschelde zal worden afgesloten en er daardoor geen getij meer zal zijn kan de sleephelling niet meer gebruikt

worden. Aldus komt de Delta-schadewet ten behoeve van de werf in werking. Het terrein zal langs de kade over een lengte van zo'n kleine 100 meter ca 2000 m² worden vergroot. Er komen dan twee hellingwagens, één grote tot 40

damse notaris Kooiman gebouwd. Zij is 15,28 m lang, 4,34 m breed, heeft 1,05 m diepgang, meet 35 ton en voert 130 m² zeil. De schip is nu het representatieschip van Sigma Coatings Uithoorn.

BRUINISSE. Vanaf 1888 was er al een scheepstimmerwerf te Bruinisse, binnendijks aan de Steinweg. Vijf jaar later nam Piet van Duivendijk deze werf over van Van Wezel en bouwde er twaalf houten hoog-aarzen, alle als visserman. Ze kost-

ten toen compleet met smidswerk en zeilen 1800 gulden. In 1894 liet hij de eerste hoogaars te water de BRU 24 voor Piet van Gilst. De latere BRU 24 die bij Stam in Lekkerland in 1920 is gebouwd was voor Adriaan van Gilst. In 1907 is de laatste hoogaars in Bruinisse gebouwd voor L. de Waal, dat was de BRU 50.

Het te water laten „over den diek“ was niet eenvoudig. Vanuit de loods moest de boot over de straat op een houten slee gesleept worden

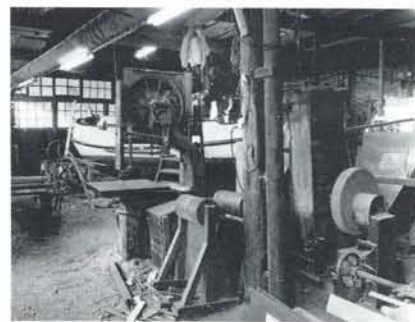
ton en ook nog een kleinere, zodat alle handelingen mogelijk zullen blijven, maar wel veel moderner en efficiënter. Stellig wordt dat de grootste verandering sedert 1930 en mogelijk sedert 1872.

Botter „Saracen“

Het verhaal van de „SARACEN“ is markant voor de sfeer op de Thoolse werf. Zij was een botter, die in opdracht van een Amerikaan die wij Mister D. noemden werd gerestaureerd en verbouwd. Dat werk heeft zowat twee jaar geduurd. Bij Van Duivendijk moet je nooit haast hebben. De Melissen en Dirken werken hard en gestaag maar haast maakt ze prikkelbaar.

Mister D. woonde in Parijs. Hij had een hoge functie op de Amerikaanse ambassade. Hij had vele en hoge eisen. De

Het heeft lang geduurd tot er op de Thoolse werf ook mechanisch gewerkt werd. Maar ook nu zijn er nog heel wat werkdagen dat de machines stil blijven staan en alles met de hand gebeurt.



over met vet ingesmeerde planken en dan over de dijk getrokken worden. Dan mochten de schoolkinderen er in en ging het schip met veel gejoel te water. In 1908 bouwde de zoon van Pieter, Dirk een nieuwe loods buitengaats en daar worden nu nog reparatie werkzaamheden verricht.

In 1965 is de kleinzoon van Pieter die in 1893 in Bruinisse is begonnen, geheel los van de oude werf, een jachtwerf begonnen en daar is



De juiste sluiting, precies de goede kwast en de exacte samenstelling pek en teer zijn er zo voor het grijpen. Tegenwoordig zijn er trouwens ook roestvrij stalen bouten en is er ook rubbercompound op de werf te vinden.

communicatie was moeilijk en verliep stroef. Mister D. sprak en verstond geen Nederlands, laat staan Zeeuws en de Van Duivendijken geen Engels, laat staan Amerikaans. Ik heb een paar maal de dubieuze functie van tolk gehad. Daarover te verhalen zou de hele „Spiegel” kunnen vullen en dat gaat te ver. Maar het verhaal over het sigarenkastje wil ik toch wel kwijt.

Mister D. maakte trouwens wel haast. Hij vond dat het allemaal veel te lang duurde, maar toch, plotseling en onverwacht, lag de „SARACEN” met Mister

D. en de hele familie aan boord naast de „TURC” in Sint Annaland afgemeerd. Een reeks problemen, moeilijkheden en strubbelingen hadden de eerste tocht van maar enkele mijlen van Tholen naar Sint Annaland, door de toen nog open Eendracht, begeleid.

Mister D. was opgetogen toen hij mij zag. Zo kon hij tenminste alle ervaringen van de laatste dagen en die van zijn moeizame tocht nog eens doornemen.

Sigaren onder de klapmuts

De „SARACEN” zou in een haven aan de Riviera ligplaats krijgen. Mister D. was van mening, dat de tocht buitenom goed uitvoerbaar was. Eerst richting West – naar zee – de Roompot uit – linksaf slaan – in Zuidwestelijke richting doorvaren tot Sagres – daar bij Kaap Sint Vincent links afslaan – de Straat van Gibraltar door – dan na een tijdje weer linksaf – in Noordelijke richting varen en na een tijdje kan je dan afmeren aan de Franse zuidkust.

Zo simpel is dat – drie maal linksaf – met de botter.

Maar de Van Duivendijken hadden één ding niet gedaan. Dat was erg vervelend en daar zat Mister D. mee. Hij had nog zó gezegd, dat hij kort bij het roer, zonder het helmhout los te hoeven laten, een nieuwe sigaar moest kunnen pakken en dat sigarenkastje daar onder de klapmuts was niet gemaakt.

Het heeft veel moeite gekost Mister D. ervan te overtuigen dat zo’n kastje niet zo zinvol was, omdat, als daar in de Golf

van Biskaje bakken buiswater overkomen dat kastje niet eens open zou kunnen, zonder dat alle kostbare sigaren als sponsen uitgewrongen zouden kunnen worden.

De „SARACEN” schijnt wel aan de Riviera aangekomen te zijn, maar niemand heeft meer enig bericht van Mister D. gekregen.

Het verhaal van het sigarenkastje heb ik het meest typerende gevonden voor de instelling, de werkwijze en de stijl van de werf en voor de Van Duivendijken.



Niet alleen ronde- en platbodemjachten, maar ook zwaar gebouwde kotters zijn er in goede handen.

in 1968 zijn broer Jaap bijgekomen, zodat er in Bruinisse nu twee werven Van Duivendijk zijn, de scheepswerf van Dirk en Leen, zonen van Melis en de jachtwerf van Dirk en Jaap, zonen van Leen.

LEKKERKERK. Hier was de oorspronkelijke werf van Jan van Duivendijk, gevestigd in 1737. In Lloyds Register van 1926/’27 stonden 21 zeegaande schepen geregistreerd. De Van Duivendijken hebben zich in 1964 van deze werf

teruggetrokken.

ALPHEN AAN DEN RIJN. Wegens een samenwerkingsverband is de naam T. van Duivendijk aan deze werf verbonden, hoewel leden van de familie daar nimmer werkzaam zijn geweest.

ZIERIKZEE. Hier waren indertijd drie scheepswerven. Een ervan was van 1865-1890 van Johan van Duivendijk. In 1865 bouwde hij er de eerste hoogaars. Van 1921-1929

was er wederom een werf Johannes van Duivendijk. Dat was de jongste broer van Dirk uit Bruinisse.

Op deze werf zijn uitsluitend reparatie werkzaamheden verricht.

Bij sommige werven bestaan de oude namen nog wel maar zijn de families er niet meer bij betrokken. De oorsprong van de familie is te vinden in Rotterdam. De stamboom gaat terug tot 1580.