

Van hoogaarzen, hengsten, schouwen, botters, kotters en roeiboten

De van Duivendijk-werf in Tholen

Jan Hendriksen

“Begin deze eeuw, man, toen had je het hier eens moeten zien. D'r lagen wel negentig vissersschepen, meest hoogaarzen in de haven van Tholen. Ik weet nog dat je de TH 92 had, dat was een lemmerhengst. 't Water was zo helder als jenever. Je had botvisserij, oesters en mossels, maar ze visten ook op garnalen. Er zat hier Stoffels, dat was een grote mosselhandelaar en verder heetten de vissers allemaal Bout of Schot of Cornelisse. De kaai hier was groter dan die van Yerseke. Mijn overgrootvader Dirk bouwt hier tot z'n dood in 1906 92 houten schepen, meest hoogaarzen. Maar d'r zat ook wel eens een schouwtje tussendoor.”



De BRU 24 op de helling, Dirk Mzn. werkt aan het zwaard

Melis (1939) en Dirk van Duivendijk (1934) zitten op hun praatstoel. We drinken koffie in de kamer van het oude woonhuis -nu in gebruik als kantine- op de werf aan de Contr'escarp aan de Eendracht in Tholen. Je ziet nauwelijks het behang want het hangt er vol met foto's, tekeningen en oude scheepsmodellen. Zonder van hun stoel op te staan kunnen de twee neven de geschiedenis van 127 jaar van Duivendijk-werf illustreren door alleen maar naar de wand te wijzen. “Kijk de Atalante, daar op die foto, da's een prachtige hoogaarzen zoals we er hier veel bouwden. Hij is slank van voren en heeft een mooie zee. En bij de meeste Thoolse hoogaarzen is het vlak niet vlak, maar van voren en van achteren al wat opgebrand. We werkten alleen maar met Frans eiken. Prachtig recht en lang van draad, dat liet zich goed krommen. Vaak werd

eerst een model gemaakt en daarvan weer een tekening. Van die tekening bouwde m'n opa dan het schip. Maar het Dolfijntje dat bouwde hij weer puur op het zicht.” De van Duivendijk-werf is anno 1998 een openluchtmuseum, maar tegelijkertijd een springlevend bedrijf. Springlevend, want de zoon van Melis, jonge Dirk (1966) schuift maar even aan om een bakkie te doen. Hij is veel te druk met een prachtig nieuw teakdek op een groot motorjacht.

Een rijksdaalder

Dirk: “Het was in de jaren twintig en dertig armoe lijden. De vissers die hadden nooit geld, die kwamen met een paar honderd gulden in hun hand

om een nieuw schip, de rest moest dan later afbetaald worden.

Ik weet nog goed, dan ging mijn opa naar Goeree waar veel klanten van ons lagen om bij verschillende vissers een rijksdaalder aflossing te halen. Je stapte niet even in de auto. Nee, opa ging eerst naar Bergen op Zoom, nam dan de trein naar Rotterdam, daar moest hij met het tramlijntje naar de kop van Goeree en 's avonds ook weer zo terug. Het eind van het liedje was vaak ook nog dat ze geen geld hadden en dat opa ze nog vijf gulden leende.”

Melis: “We bouwden ook veel roei- en peilboten voor Waterstaat. D'r was een ambtenaar, hij heette Slobbe, een echte deskundige, dat begrijp je, die dan altijd de bouw kwam controleren. Op een dag komt 'ie en ziet een harde kwast. Wij weten dat een harde kwast geen kwaad kan, maar Slobbe keurde die plank op hoge toon af. Nu bouwden we de schepen altijd met de kop naar de deuren. “Weet je wat” zegt opa “we draaien dat schip om met de kont naar buiten.” Zo gezegd, zo gedaan. Slobbe komt een paar dagen later terug, loopt naar dezelfde plek, ziet een plank mooi recht van draad en keurt de boel goed. Dirk: “Ook hingen we wel eens ons kleddervest met zo'n meulenaarskontje over een harde kwast. De verhalen en anekdotes buitelen over elkaar heen, dus zetten we de zaak maar eens even op een rij.



Leven in de brouwerij

Nadat Tholen het zo'n honderd jaar zonder scheepstimmerman heeft moeten doen, vestigt Jan Boertje, oorspronkelijk uit Puttershoek zich in 1869 vanuit Bergen op Zoom op de werf aan de Contr'escarp.

De oestercultuur kwam op en er was dringend behoefte aan een werf voor het onderhoud van de schepen.

Twee weken voor de dood van Jan Boertje in oktober 1873 komt Dirk van Duivendijk, ook uit Puttershoek, met zijn gezin naar Tholen. Misschien was Dirk al een jaar eerder actief op de werf, want in de werkplaats hangt een bord "Firma M. van Duivendijk, scheepswerf Zeelandia", opgericht 1872." Ook A.F. Franken houdt het in zijn boek "Scheepswerven in Zeeland" op 1872 als stichtingsjaar van de van Duivendijk-werf in Tholen.

Dirk huurt de werf eerst van de weduwe van M.A. de Witte. In 1874 loopt er de eerste nieuw gebouwde hoogaars van stapel. Opdrachtgever is de weduwe Wagtho, die er vervolgens nog een bestelt.

Eind 1878 koopt hij de werf, inclusief de achterste helft van de Zoutkeet. Tot zijn dood in 1906 bouwt Dirk 92 houten schepen; schouwen, botters, maar in hoofdzaak hoogaarsen. Eén van die hoogaarsen is de YE 36, het huidige vlaggeschip van onze Stichting Behoud Hoogaars.

Dirk heeft twee zoons; Melis en Pieter. Pieter sticht in 1893 de werf in Bruinisse die nog steeds bestaat.

Zijn oudere broer Melis (geboren in 1866) heeft als jongeman een eigen werf De Volharding in Willemstad. Bij zijn vertrek naar Willemstad zegt Melis



De Zoutkeet in de jaren twintig

tegen zijn vader: "Maar ik kom terug." En dat doet hij in 1906, wanneer zijn vader overlijdt. De werf De Volharding in Willemstad wordt verkocht.

Wanneer de Dirk en Melis van nu het over hun opa hebben dan is dat dus deze Melis. Onder zijn leiding zijn er zo tussen 1906 en 1940 dertig houten schepen gebouwd.

Melis: "Mijn opa werkte graag met een model, b.v. 1 op 20, waar hij dan een tekening van maakte. Daarvan werd dan het schip gebouwd."

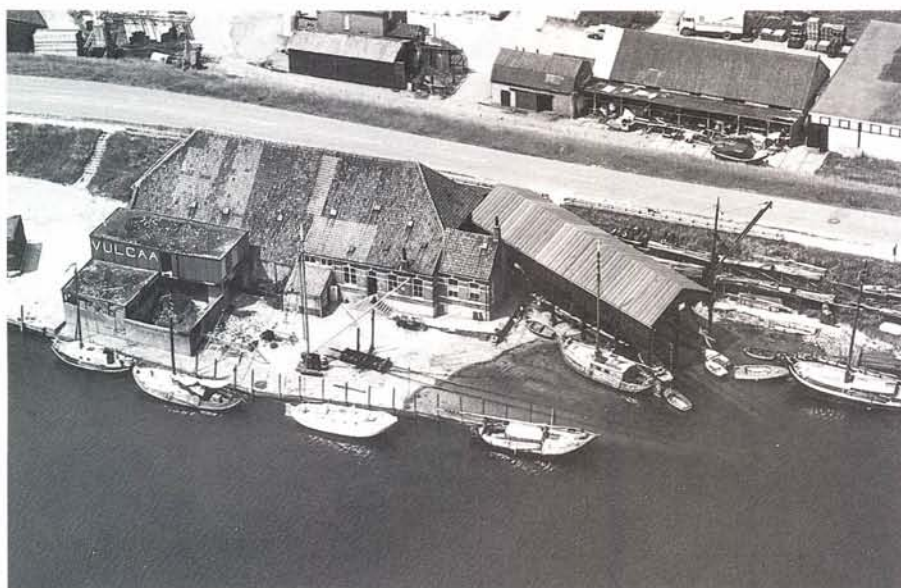
Dirk: "In opa z'n tijd liepen er wel acht man rond op de werf. Zo rond 1950 werden de knechten pas bedankt. D'r waren in de jaren twintig veel klanten van Goeree en Ouddorp. Ook kwamen er Urkers op de werf. De vissers van Moddergat en Paesens in Noord Groningen visten veel met blazers. In de 1883 zijn er bij een storm daar in het noorden heel veel verdronken. Die van Goeree en Ouddorp kochten later nogal wat van die blazers, 't waren soms twee-

masters tot wel veertig ton. De vissers van Goeree waren vaste klant bij ons, wij maakten dan ronde rekenen aan die blazers want dat viste beter".

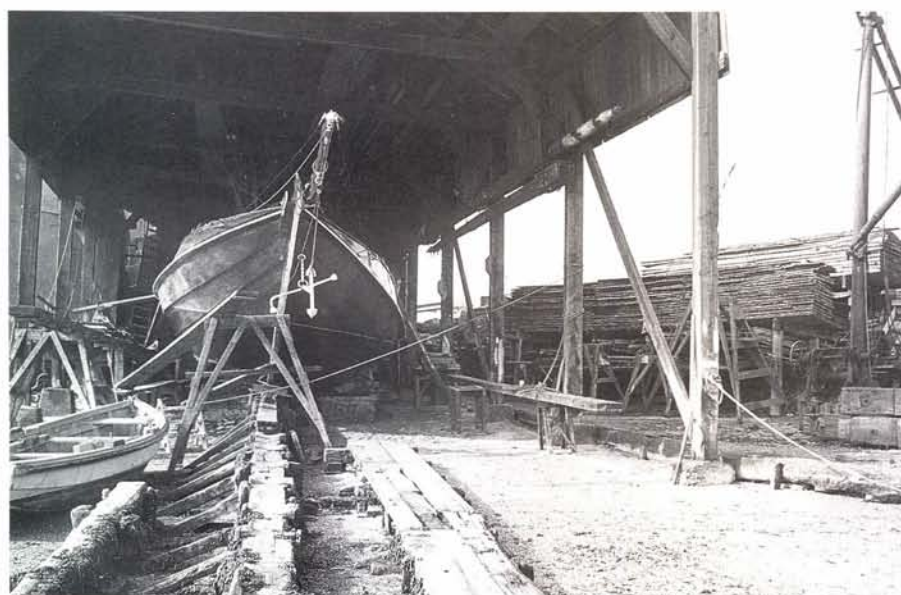
Het hout

Melis: "Wij werkten alleen met Frans eiken, dat kon je goed krommen boven een strovuurtje. (het z.g. wisje). Dat hout kwam van Wiegerson uit Steenwijk per vrachtaarder met dertig ton tegelijk. Het kwam gezaagd aan, duims, tweeduims voor de gangen, drieduims voor de zwaarden tot vijfduims voor de stevens. Dat hout ging zes tot tien weken hier het zoute water in. Dat was een ingewikkeld karwei. Er moesten latten tussen, zodat de stroom ertussendoor kon. Je moest het natuurlijk ook verzwaren. Als het eruit kwam, dan werd het hout goed schoongemaakt met de bezem. Daarna moest het een paar jaar drogen. Dus op stellingen, latten ertussen, we legden het later ook wel schuin, zodat het beter afwaterde.





De werf in de jaren vijftig



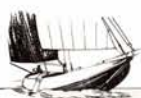
De Alcyon op de helling

Het droogde een centimeter per jaar, aan allebei de kanten natuurlijk, dus 2 duims hout (5 cm. dik) moest zo'n tweeënhalf jaar drogen."

Melis vertelt verder; "Opa had een zus en die heette Zoet, ze had vierentwintig kinderen. Al haar jongens werden pikjongen (leerjongen) op de werf. Die moesten de slijpsteen draaien, vergeet niet in die tijd, tot eind jaren twintig gebeurde alles op de hand. Zagen dat was ook handwerk; een man van boven en een man beneden. Pas eind jaren twintig kwam er een gasmotor. En daar werd zo langzamerhand alles op aangesloten. Er kwam een vandiktebank, een draaibank en de langatboor.

Zelfs het omhoogtrekken van de schepen gebeurde op de gasmotor.

Dirk; "Je moet bedenken dat we pas in 1946 electriciteit en waterleiding kregen hier op de werf. Voor die tijd had je een olielamp en een waterput. Na de oorlog werd de gasmotor vervangen door een electromotor. Die is nog gebruikt om na de oorlog Tholen weer droog te malen. De huidige loods -het achterste gedeelte van de Zoutkeet- ziet er nog net zo uit als in de jaren dertig. Een vervaarlijk stelsel van wielen en leren banden die allemaal aangedreven werden door de gasmotor, brachten alle gereedschap aan het draaien. Het zit onder het stof maar het is er nog allemaal.



Ook het zware vierschijfs hellingblok waarmee de schepen op de helling werden getrokken staat er nog. Niet alleen de oude schepen maar ook dit soort industrieel erfgoed is het behouden meer dan waard.

Terug naar eind jaren twintig

Dirk: "Die tijd en ook de jaren dertig, dat was armoe. Opa zorgde goed voor zijn knechten en de kinderen van zijn zus maar het was moeilijk om je hoofd boven water te houden. Hij ging in die jaren met zijn knechten "in de bagger". Voor vijf gulden in de week baggerden ze de veste hier om het stadje Tholen uit. Maar ja een brood kostte toen drie cent. In 1928 kwam er een brug over de Eendracht, waardoor Tholen uit zijn eeuwenoude isolement kwam. Opa nam het schilderwerk van de hele brug aan. In die tijd werkte de volgende generatie al volop mee. Opa had twee zonen, Simon, mijn vader, die was geboren in 1903 en Dirk, Melis zijn vader dus, die was van 1913. Opa is in 1940 gestorven, rijk is 'tie niet geworden van al dat harde werken."

De mannen van nu

De van Duivendijk-werf in Tholen is eigenlijk de enige werf in Zeeland die nog actief is in de houtbouw. Je kunt er vandaag de dag een houten hoogaars bestellen. De kennis is er, maar er is helaas geen vraag meer naar.

De mannen die nu de werf bemannen zijn Dirk, die is van 1934 en zijn neef Melis (1939). Dirk zijn broer Melis (1929) is helaas gestorven in 1994. Melis (van 1939) heeft een zoon Dirk (geboren in 1966) die als derde man op de werf werkt. In 1976 is het voorste deel van de Zoutkeet erbij gekocht. Er is bij de werf een jachthaven gekomen met 40 ligplaatsen en er liggen 's winters ongeveer 60 schepen op het droge. Alle denkbare reparaties in hout en staal worden er verricht. Ook worden er regelmatig motoren ingebouwd, teakdekken op schepen aangebracht, enz. Repareren van houten schepen wordt langzaamaan minder ook omdat steeds meer eigenaren veel zelf aan hun schepen doen:

Maar een nieuw houten zwaard of roer, daar draaien ze hun hand niet voor om, en werken aan houten schepen, daar gaat hun hart nog steeds naar uit.

Het geslacht van Duivendijk

Aangenomen wordt dat de 'eerste' van Duivendijk uit het dorp Duivendijke komt. De naam van Duivendijk wordt voor het eerst genoemd in 1554 in Brouwershaven.

De stamboom, voorzover die uitgezocht kon worden, begint met Cornelis Cornelisz. die op 21 mei 1600 trouwt in Rotterdam. Hij is van beroep schrijnwerker.

Verder vinden we bij de van Duivendijken knoopmakers, chirurgijns en

oostindiëvaarders. Begin achttiende eeuw duikt de eerste scheepstimmerman op. Jan van Duivendijk vertrekt naar Lekkerkerk en koopt daar in 1737 een werf voor 600 gulden.

Het geslacht van Duivendijk vestigt in de loop der tijden werven in Ouderkerk, Krimpen aan de IJssel, Gouderak, Papendrecht, Hendrik Ido Ambacht, Harlingen, Puttershoek, Willemstad en Geertruidenberg.

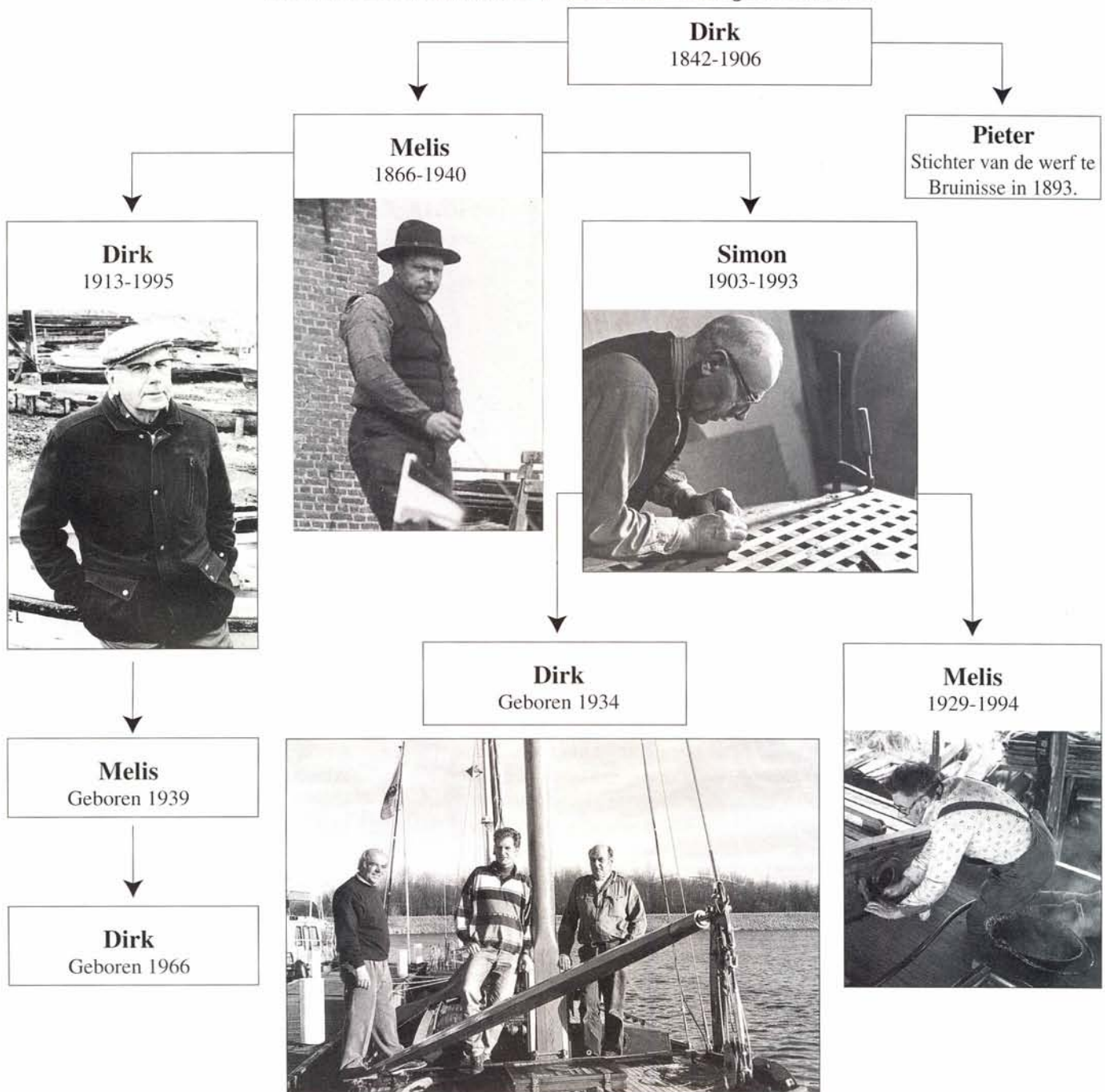
Pieter van Duivendijk wordt geboren in

1818 in Puttershoek en is de "voorvader" van de Zeeuwse van Duivendijken, dus van de scheepswerven van Tholen, Bruinisse en Zierikzee en Willemstad.

Een zoon van deze Pieter is Dirk, geboren in 1842 in Puttershoek. Hij sticht in 1872 de werf in Tholen, die tot aan de dag van vandaag bestaat.

De Tholense stamboom, beginnend met Dirk's hieronder uitgetekend.

Stamboom familie van Duivendijk Tholen



v.l.n.r. Dirk, Dirk en Melis

De schepen van van Duivendijk

Gerrit Zomer

In een Consent waarin de historie van een beroemd geslacht van scheepsbouwers wordt genoteerd mag een beschrijving van het door hun geleverde produkt niet ontbreken. Zowaar geen eenvoudige opgave: Van de door Dirk († 1906), Melis († 1940), Dirk († 1995) en Simon († 1993) ruim 120 gebouwde schepen zijn er, voor zover bekend, nog slechts zes in de vaart. Geen van deze schepen verkeert meer in de staat waarin zij werden afgeleverd. Papieren bronnen zijn zeer schaars en het geheugen en/of de kennis van de nabestaanden vertonen grote hiaten. Van de beschikbare informatie is het meeste al gepubliceerd door J. van Beylen (De Hoogaars en De Botter), A.F. Franken (Scheepswerven in Zeeland), E.W. Petrejus (Oude Zeilschepen...) en Mr. Dr. T. Huitema (Ronde en Platbodemjachten). Aangezien er al zoveel verloren is gegaan is het onmogelijk volledig te zijn.

Indrukwekkend

Toch geef ik u graag een indruk van de kwantiteit en de kwaliteit van 'het werk van Dirk en Melis': op mij hebben zowel kwantiteit als kwaliteit een grote indruk gemaakt! Voor mij behoren deze mannen ook tot een uitgestorven ras: zij waren letterlijk in staat om zonder tekeningen een mooie hoogaars te bouwen: met enkele hoofdmaten op de achterkant van een sigarendoos lag de vorm van het schip vast! Toch is het een misvatting dat er uitsluitend op het oog gebouwd werd. Bij een afwijkend scheepstype, of een belangrijke opdracht werd er eerst een halfmodel of een spantenmodel gemaakt, waarvan vervolgens door de bouwer of door een scheepsontwerper een tekening werd gemaakt. Zo zijn op het kantoor van van Duivendijk deze modellen nog aanwezig van de Margaretha, de Caro en de Nicotine. Diverse tekeningen werden gemaakt door de Belgische ontwerper Ir. Hugo van Kuyck.

Dirk

Laten we beginnen bij Dirk. In de periode 1872 tot 1905 bouwde hij



Halfmodel van de Nicotine

92 schepen. Op 1 januari 1905 geeft hij een opsomming van 68 van deze schepen: "...allen onder mijn toezicht En behulp van mijn af gewerkt En af geleverd E betaald geworden..." Negentig procent van deze schepen zouden hoogaarsen geweest zijn, hetgeen neerkomt op 83 stuks. De opsomming vermeldt tevens de bouw van een schouw voor W. van Dord, een schokkerjacht voor Dordrecht, een botter voor de firma Waghto en een Rijksvaarttuig voor Dordrecht. Van deze lijst schepen zijn de YE 36 en de Triton nog in de vaart: Bij nr. 58 wordt vermeld: een hoogaars voor J. Blik van ter veeren. Dit is de VE 13, gebouwd in 1900, de huidige YE 36 van onze stichting! Verderop in het werfboekje wordt het complete bestek van dit schip, "... een nieuw model." (!), beschreven. Nr. 64: een (hoogaars) voor C. Kegge. Dit is de TH 60, waarvan Han Reijnhout, kunstenaar uit Middelburg en medewerker van de stichting, een zeer natuurgetrouw model heeft afgeleverd. Beter dan ik in dit artikel kan bereiken, toont Han Reijnhout u in dit model wat Dirk onder een mooie hoogaars anno 1902 verstonde. U kunt het zelf bewonderen in het museum Het Steen te Antwerpen. Nr. 65: Een Benjamin Schot, Tholen. Vermoedelijk is dit de huidige Triton uit 1902, overnaads gebouwd. Dat Dirk niet conservatief genoemd kon worden blijkt wel uit de bouw van onze YE 36. Zelf beschrijft hij in 1900 een hoogaars "nieuw model" en onder

het bestek toont hij zijn goedkeuring met de opmerking: "Deze houden". Dit schip is lang over de steven 43 vt 9 dm en 'breet int vlak' 9 voet. De hoogaars van Blik wordt lang 'op buitenkant berghouten' 48 voet en 'breet in het vlak' 10 voet. Dit schip was duidelijk langer en breder dan gebruikelijk om zodoende meer lading, mosselen, te vervoeren. Normaal werd een hoogaars overnaads uit drie boorden gemaakt. Dit schip is karveel (glad) gebouwd uit zes boorden. De aantekeningen bij het bestek van Dirk doen vermoeden dat de VE 13 (YE 36) zijn eerste schip was met een volledig ronde kont: een lemmergat of jachthoogaars!

Melis

Rond dezelfde tijd: van 1893 tot 1906 is zijn zoon Melis actief te Willemstad. Hier sticht hij de werf "'k Blijf steeds volharden". In 1895 bouwt hij daar het grootste schokkerjacht aller tijden: de Margaretha. Petrejus noemt dit schip 'een van de pronkstukken van oud-hollandse scheepsbouwkunde'. Naar ontwerp (!) van dhr. van 't Hooft bouwde hij dit schip voor J.A. Vos van Hagestein te Dordrecht. Het schip meette 70 ton, was 23,90 mtr. lang en voerde aan de wind 250 m² zeil. Nadat D.G. van Beuningen 10 jaar met dit indrukwekkende schip had gevaren schonk hij haar aan de Rotterdamse Zeevaartschool. Na enkele jaren bij de Schiedamse Zeeverkeners is het schip in de versukkeling geraakt en 'de weg gegaan van alle oude schepen'. Ook bouwt Melis daar de Havik, een grote inspectie-hoogaars. Bij het overlijden van zijn vader keert Melis in 1906 terug naar Tholen en neemt daar

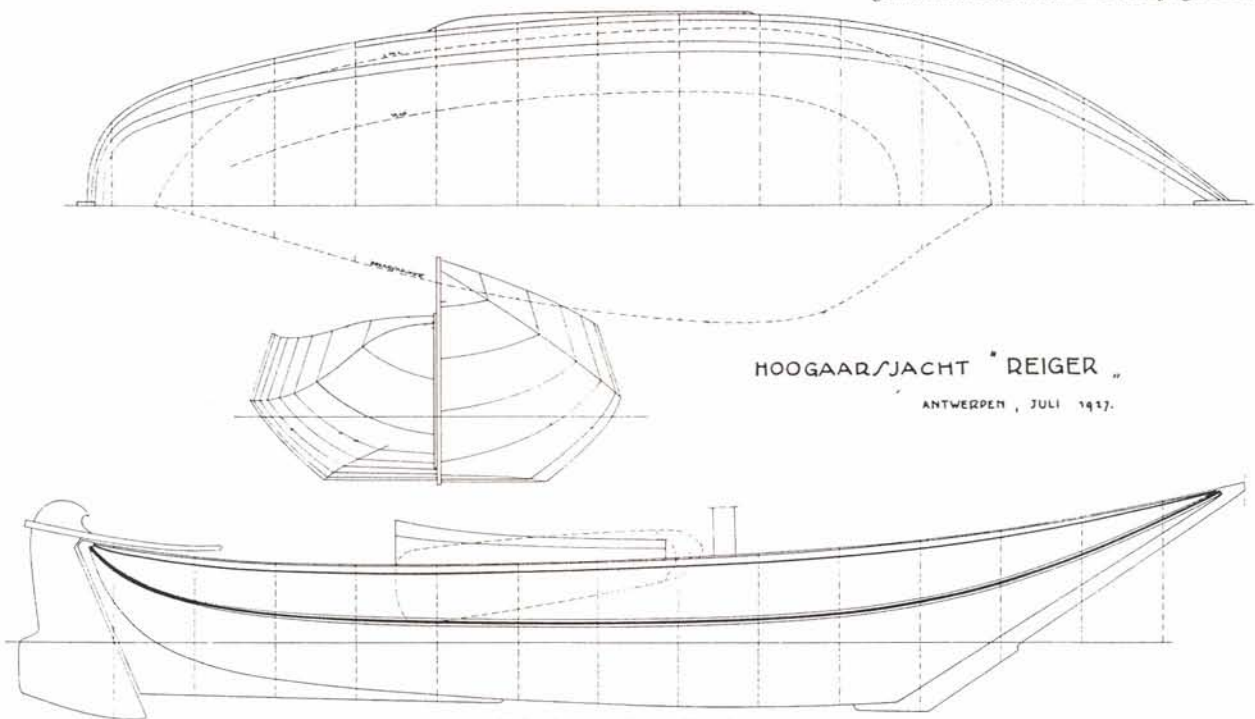


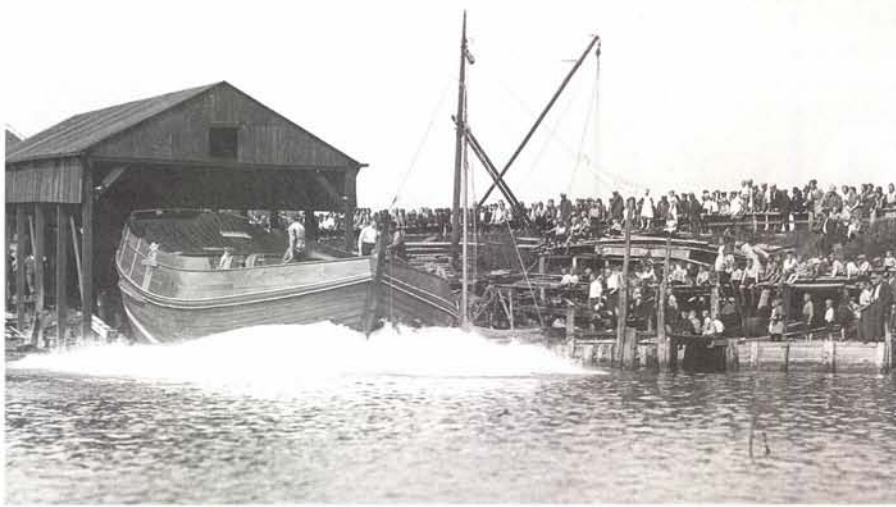
de werf van zijn vader Dirk over. Voor de visserij worden er tot in de dertiger jaren nog houten hoogaarzen gebouwd. Volgens overlevering bouwt Melis dertig schepen. Het merendeel van deze schepen is niet meer te achterhalen. Op chronologische volgorde kennen we nog de volgende schepen.

- 1920 Een jacht, afgebeeld op blz. 67 van 'De Hoogaars' van J. van Beylen.
- 1920 YE 167, de huidige De Mosselman.
- 1927 Hoogaarsjacht Reiger, naar ontwerp van Ir. Hugo van Kuyck.
Niet geheel duidelijk is of dit de bouw of enkel de verbouwing betrof.
- 1929 Hoogaarsjacht Dolfijn II, voor f 1500 geleverd aan Rudolf Schönberg.
Casco van dit schip staat momenteel bij museum Het Steen te Antwerpen.
- 1930 Hoogaarsjacht Caro (OA 5) voor baron Isidoor Opsomer. Dit fraaie jacht was later het schip van de politicus Jaap Burger. In de vijftiger jaren is de Caro bij stormweer op de pieren van Scheveningen verdaagd en jammerlijk vergaan.
- 1932 NZ 1 voor de Quelery. Wegens plaatsgebrek werd dit schip achter de dijk gebouwd. De foto's rechts tonen een mooi beeld van de tewaterlating. Dit schip werd later tot jacht verbouwd en vaart nu onder de naam Banjaard.
- 1934 De Nicotine, het grootste schip ooit bij van Duivendijk gebouwd (toen was roken nog niet ongezond). Deze botter van 24 meter, gebouwd in opdracht van de familie van Haren uit Antwerpen. Hun zoon heette Nico en hun dochter Tine, vandaar de naam. Omdat schip te groot was voor de loods moest de helling overkapt worden. In 1934 loopt de Nicotine van stapel en vertrekt naar de Franse Middellandse Zee kust. Het verhaal gaat dat het schip door de Duitsers werd gevorderd, waarna de Joegoslaven dit schip buit maakten. President Tito zou haar nog jaren als jacht hebben gebruikt.
- 1938 De Remcoline, de laatste nieuwgebouwde hoogaars, met een lengte van 11,94 mtr., de huidige Atalante. De Remcoline kostte in die tijd met zeilen en al 3800 gulden.
- 1939 De botter Fides voor de heer Hoek uit Schiedam (van de zuurstoffabriek Hoek Loos). Dit schip ligt in een scheepvaartmuseum in Bordeaux en wordt momenteel volledig gerestaureerd.
- 1945 Kotter TH 12 Josephine Marquerite voor P.C. Baay.



Tewaterlating van de NZ 1 in 1932. Het schip werd binnendijks gebouwd en moest dus over de dijk getrokken worden.





Tewaterlating van de Nicotine in 1934

Na 1940

Het laatste schip dat Melis zou bouwen was een kotter. Echter, in 1940 komt hij te overlijden en nemen zijn zonen Simon en Dirk de werf over.

Dirk Szn. vertelt over dit schip:

“Diezelfde meneer Hoek (van de botter Fides) zegt in 1940; “Zet maar een grote houten kotter op stapel.” Dat is de TH 12, die opgeleverd wordt in 1945.

Melis: “Ik weet nog als de dag van gisteren, ik was zes jaar en ik mocht niet mee met de proefvaart, ik was te klein, daar kan ik me nog kwaad over maken. Jij (tegen zijn neef Dirk) was wel van de partij, terwijl je ook nog

maar elf was. Maar ja, jij was toch niet te houden.

De eerste eigenaar van de TH 12 was de oesterfirma Baay in Tholen. Tussen 1955 en 1965 is het schip van een student geweest die ermee viste om zijn studie te kunnen betalen.”

Blijkbaar heeft dit schip de hele WO II op de helling gestaan, want in een oud kasboekje vinden we nog een betaling van f 10.000 van P.C. Baay op 1-12-1942. Uit verder archiefonderzoek blijkt dit schip op 4-2-48 verkocht te zijn naar Breskens, als BR 47. In 1962 doorverkocht naar IJmuiden, waar het schip de laatste jaren heeft gevaren voor J.O. Hoorbeek als YM 47 ‘Vie en Rose’. Op 12-12-88 (!) wordt dit schip, wegens plotseling overlijden van de eigenaar onttrokken aan de visserij.



Nicotine zeilend

Na de oorlog is het gedaan met de nieuwbouw en wordt het volop reparatie van houten schepen. Soms gaat het om kleine reparaties, maar zegt Dirk; “Soms kwam er een schip aan in een zak of op een ponton en dan mochten wij de stukken weer aan elkaar maken.” Tot zover het overzicht van de door Dirk en Melis gebouwde schepen. Behalve ‘grote’ schepen zijn er ook veel ‘bootjes’ gebouwd. Met de nieuwbouw van schepen is het na de oorlog gedaan. In de vijftiger jaren krijgen de van Duivendijkers nog een opdracht voor de bouw van 25 Hollandse boten voor Waterstaat, een type roeiboort van 5,10 meter lengte.

Tot slot

Nadat er in Zeeland zo massaal en abrupt afscheid is genomen van haar eigen scheepstype, mag het wel uniek genoemd worden dat er nog 7 schepen, dankzij heel veel zorg en liefde, bewaard zijn gebleven. Zij geven ons nog een ‘klein kijkje in de keuken van Dirk en Melis’. Daarbij mag het ook uniek genoemd worden dat deze zelfde ‘keuken’: de werf op Tholen, nog volledig bewaard gebleven is! Voor mij is de werf een onvervangbaar monument van de Zeeuwse scheepsbouw, waard om geplaatst te worden op de Europese lijst van monumenten!

Met dank aan Dirk en Melis van Duivendijk, Nat. Mar. Museum het Steen te Antwerpen, J.P.B. Zuurdeeg, gemeentearchivaris te Tholen, Han Reijnhout en J. van Beylen.

Overzicht van nog bestaande schepen van van Duivendijk.

1900	YE 36 Andries Jacob
1902	TH 2, later jacht Triton
1920	YE 167, later jacht Mosselman
1929	Jacht Dolfijn II
1932	TH 29, later jacht Banjaard
1938	Jacht Remcoline, later Atalante.
1945	Kotter TH 12?? (Wie weet hier meer van?)
1955?	Hollandse boot, laatste exemplaar (?) in Het Steen te Antwerpen.

