

Bouwer / reder

Fop Smit Jzn.

(1777-1866)



Op 11 oktober 1902 werd ter nagedachtenis van Fop Smit zijn 125e geboortedag een borstbeeld onthuld. Eén van de gedichten die ter gelegenheid daarvan voorgedragen werd, luidde als volgt:

door Willem Eerland

„Het beeld, dat mocht verrijzen
Tot zijn nagedachtenis.
Zal immer er op wijzen
Dat die ons dierbaar is,
Ja, 't doe een ieder weten,
Van verre of nabij:
Fop Smit wordt nooit vergeten,
Zijn geest Blijf' ons steeds bij.”

Nu, 85 jaar nadien is Fop Smit inderdaad nog niet vergeten en een korte beschrijving van deze grote scheepsbouwer, reder, sleepvaartpionier en Heer van Nieuw Lekkerland mag in Spiegel der Zeilvaart zeker niet ontbreken. Want tenslotte was hij het die wereldroem oogstte met zijn clipper „Noach” en deze door haar prestaties in één adem liet noemen met klinkende namen als „Taeping”, „Ariel”, „Thermoplay” enz.

Op 26 oktober 1777 hielden in Alblasterdam, de scheepsbouwer Jan Smit en zijn vrouw Marringje Ceelen hun zoon Fop ten doop. Niemand kon toen nog bevroeden dat deze knaap één der grootste scheepsbouwers uit onze geschiedenis zou worden. Na een normale jeugd met waarschijnlijk als zijn voornaamste speelplaats het werfje van zijn vader, moest Fop op 11-jarige leeftijd van school komen om bij zijn vader in de leer te gaan, zijn vader vond dat iemand na zijn elfde jaar op school niets meer kon leren. Jan Smit bouwde in die tijd houten binnenvaartschepen en was waarschijnlijk de eerste scheepsbouwer die schepen in serie bouwde. De onderdelen van de Hoogaars werden vooraf vervaardigd, zodat Jan Smit bij bestelling de onderdelen alleen maar in elkaar hoefde te zetten en zodoende na 5 schoft (1½ - 2 dagen) een compleet schip af kon leveren, hetgeen hem ook uit b.v. Brabant en Zeeland veel klanten opleverde. Zo'n Hoogaars kostte in die tijd van f 60,— tot f 200,—.

Na enkele jaren kocht Jan het werfje van Jakus Smit waar Fop beheerder op werd, bovendien werd Fop belast met de inkoop van hout voor zijn va-

der. In 1820 kon Fop zijn werfje aanzienlijk uitbreiden met het erfdeel van zijn vader. In 1825 associeerde Fop zich met zijn broer Jan die een werfje



naast hem had en bovendien net de opdracht had verworven voor de bouw van een raderschip voor de Verenigde beurtschippers van Nijmegen op Rotterdam.

Uit een patent of vergunning uit die tijd blijkt dat er met minder dan vijftig man gewerkt werd. De samenwerking met broer Jan was echter van korte duur, want al in 1828 werd de vennootschap ontbonden. Wel bleef Fop de werfruimte tot 1847 huren, daarna gaan de beide zoons van Jan, Jan en Kees verder. Hoewel Fop net als zijn vader binnenvaartschepen bouwde en repareerde, hield hij zich ook bezig met de handel in hout. Na de bouw van het eerste stoomschip werd dit anders. Van de Nederlandsche Stoomboot Mij kreeg hij opdracht tot de bouw van een zeeschip de „Batavier” en op 12 april 1830 werd het schip ingezet op de dienst Rotterdam-Londen v.v. Door het ingebruiknemen van dit, voor die tijd, zeer zeewaardige schip, werd het voor het eerst in de geschiedenis mogelijk met vaste vertrektijden te werken.

De „Batavier” voldeed uitstekend en onder andere door dit succes gesterkt ging Fop Smit zich meer toeleggen op de bouw van zeeschepen. Hij bouwde voor eigen rekening twee schepen, de „Vier Gebroeders” en de galjoot „Kinderdijk”, kennelijk om de aandacht van de reders op zijn werf te vestigen. Dit lukte want het derde en vijfde

schip werd weer in opdracht gebouwd, maar bovendien was Fop Smit nu zelf reder. Nog vermeldingswaard is, dat het vierde schip uit deze rij, wat Fop Smit weer voor eigen rekening bouwde, de 267 last grote „J.C. Van Speyk” in een gegraven droogdok werd gebouwd. Enige tijd later werd het voor eigen rekening gebouwde schip „Vier Gebroeders” verkocht aan de Amsterdamse reder Louis Bienfait, hiermede was tevens de grondslag gelegd voor een bloeiende samenwerking en een hechte vriendschap. Menig nieuw schip heeft Fop Smit voor deze reder mogen bouwen.

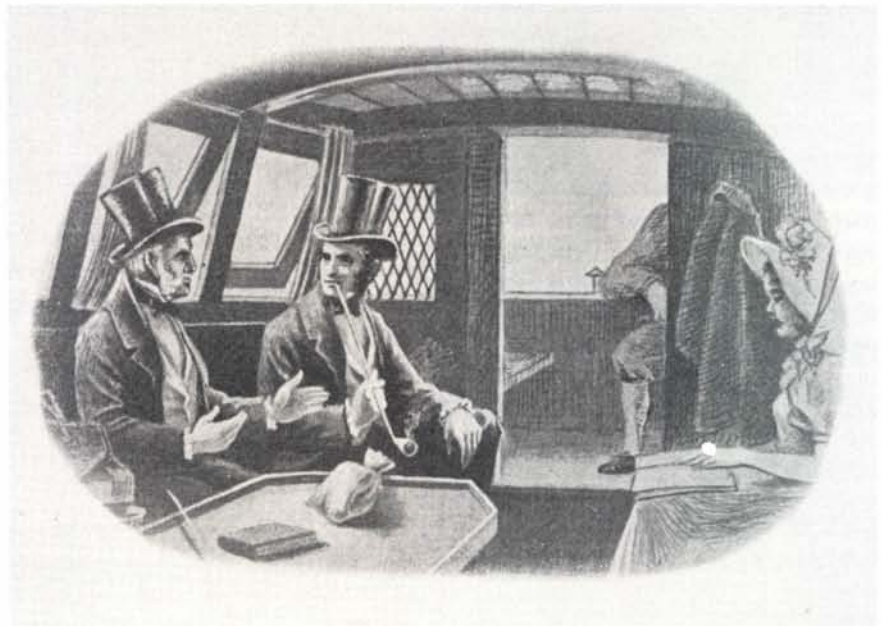
Contact met Willem Ruys

In 1835 wordt aan de overkant van de Noord een buitendijks stuk grond aangekocht waarop een scheepswerf wordt ingericht. Fop's zoon Jan wordt er beheerder en de eerste opdracht wordt voor Fop Smit, de „Weltevreden”. Reizen deed Fop Smit zoveel mogelijk s'nachts want dan raakte er geen werkdag verloren. Op één van deze reizen met de trekschuit naar Den Haag zou Fop Smit de Rotterdamse zakenman/reder Willem Ruys JDzn ontmoeten. Het was het begin van een langdurige vriendschap waar veel opdrachten uit voort zouden

vloeien voor de Kinderdijkse werf. Van de twintig schepen die Willem Ruys tussen 1838 en 1863 heeft laten bouwen, kwamen er niet minder dan zeventien van de werven van Fop Smit en zijn zoon Jan. Het eerste schip voor deze rederij was de „Cornelis Werner Eduard”, het schip werd uitgerust met een barktuig. Als eerste scheepsbouwer ging Fop Smit over tot het gebruik van staaldraad voor de tuigage, leverancier hiervan was de Engelse fa. Newall & Co. In 1840 was Smit bovendien voor f 1875,— „Heer van Nieuw Lekkerland” geworden door de aankoop van de ambachtsheerlijkheid.

Nadat Fop Smit in 1843 een overeenkomst had gesloten met een groep Rotterdamse assuradeuren en reders, en deze zich verplicht hadden tot het geven van steun, bracht Fop Smit zijn eerste raderboot „Kinderdijk” in de vaart. Deze 140 pk sterke sleepboot verrichtte haar diensten van Brouwershaven en Hellevoetsluis naar zee, op de Zuid Hollandse stromen en natuurlijk ook van Rotterdam naar Hellevoetsluis. De sleepboot voorzag in een behoefte en al enkele jaren later kocht Fop Smit in Stettin een tweede sleepboot van 100 pk elk onder de naam „Brouwershaven” in de vaart kwam. De basis was gelegd voor wat later Smit Internationale zou worden (zie S.d.Z. okto. '86).

Interieur van een trekschuit



IJzeren schoenerbrik „Industrie”

In 1847 leverde Fop Smit aan Wm. Ruys het eerste geheel van ijzer gebouwde zeilschip af, de schoenerbrik „Industrie”. Een schip van 120 roggelasten groot wat onder veel kritiek was gebouwd, omdat vele mensen dachten dat een ijzeren schip te zwaar was in slecht weer. De kritiek verstomde echter toen de „Industrie” in 1848 onder slechte omstandigheden Kaap Hoorn rondde. De „Industrie” haalde nog een keer het nieuws, toen zij na 49 dagen onder noodtuig gevaren te hebben, Rio de Janeiro binnenliep. In 1853 is de „Industrie” voor het laatst gezien in de Straat Soenda, daarna is nooit iets meer van haar vernomen.

In 1848 opende Fop Smit met het raderschip „Merwede” de dienst Rotterdam-Dordrecht-Gorinchem v.v. In 1850 werd in Rotterdam met steun van de regering een commanditaire vennootschap opgericht, voor de uitoefening van de stoompakketvaart in Nederlands Indië, de oprichters waren o.a. Fop Smit, Willem Ruys en beider vriend W. Cores de Vries. Er werd besloten te starten met vier nieuwe schepen, waarvan er twee de „Macassar” en de „Ambon” op de werf van Fop Smit werden gebouwd.

In die tijd was het gebruikelijk dat de

schepen, wanneer zij niet voldoende lading konden krijgen, door de kapitein voor rekening van de reder werden bijgeladen met Indische produkten of rijst. De reders waren dus ook gelijk importeur. Nu werd de rijstprijs bepaald door de grote importeurs, b.v. die langs de Zaan, het viel dan ook meestal niet mee de ongepelde rijst met winst te verkopen, daarom besloot Fop Smit met enkele andere in 1854 een eigen rijstpellerij te beginnen onder de naam Aalbers & Smit te Kinderdijk. Ook andere reders lieten hier hun eigen rijst pellen zodat ook dit bedrijf een succes werd en bovendien veel werkgelegenheid met zich meebracht voor de plaatselijke bevolking en voor de binenvaart.

Nederlandse clippers

Toen zo rond 1850 de berichten uit Amerika overwaaiden, die spraken over de bouw van snelle schepen die van vorm en bouw zeer sterk afweken van de bestaande, was het wederom Fop Smit die hier veel aandacht aan schonk en al korte tijd later werd op zijn werf de kiel gelegd voor het eerste in Nederland gebouwde clipperachtige schip de „California”. Het schip werd in opdracht van Louis Bienfait gebouwd voor de emigrantenvaart op Australië. De „California” werd 334 last of 649 ton en hoewel zij niet echt

een clipper genoemd werd mocht zij met haar scherpe onderwaterlijnen en een lengte/breedte verhouding van 4,8 x 1 toch zeker onder de medium-clippers gerekend worden. Duidelijk was in ieder geval dat Fop Smit zich minstens had laten inspireren door de nieuwe rage uit Amerika. De eerste reis die in mei 1853 vanuit Hellevoetsluis een aanvang nam, ging onder bevel van kapitein F. C. Jaski naar Australië. Na 86 dagen kwam zij voor Port Adelaide en hoewel de daarop volgende thuisreis van 130 dagen slecht te noemen was, bleek de „California” een succes. Pas in 1895 werd dit prachtige schip voor de sloop verkocht.

Ook andere scheepsbouwers en rederijen werden nu enthousiast over deze snelle schepen. Reder Blussé uit Dordrecht liet bij scheepswerf Gips & Zn. te Dordrecht de 753 ton grote clipper „Kosmopoliet” bouwen, dit zou de eerste van een serie van drie worden die door hun grote snelheid, met name op de uitreizen bekend werden. Maar ook Fop Smit ging door op de ingeslagen weg, zo bouwde hij in 1855 de schitterende clipper „Ternate” van 747 ton voor H. van Rijckevorsel te Rotterdam, de „Jan de Wit” van 718 ton voor Batguerie & Zn. te Rotterdam en de „Oceaan” van 930 ton voor L. Bienfait & Zn. te Amsterdam.

(Wordt
vervolgd)

„Noach”

