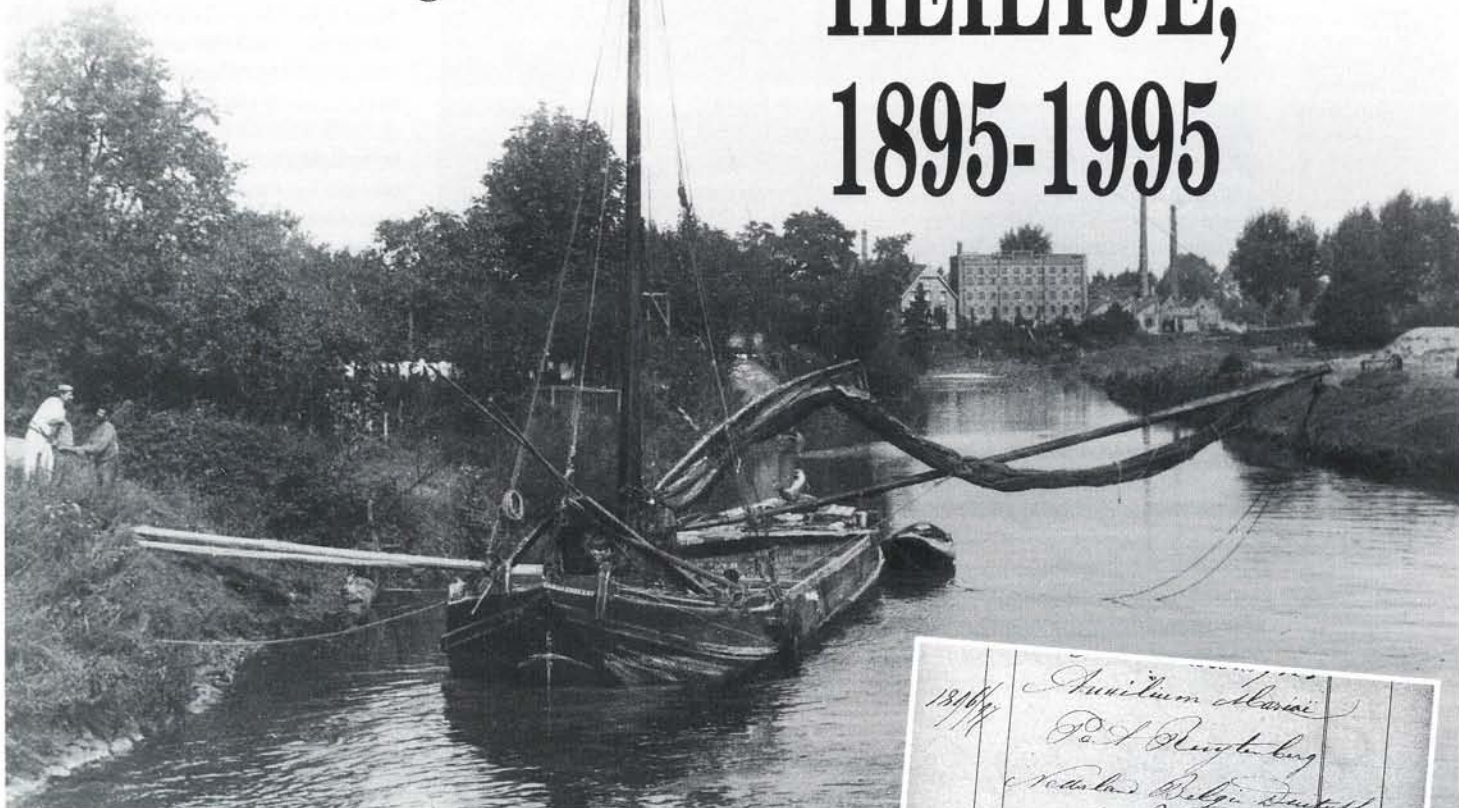
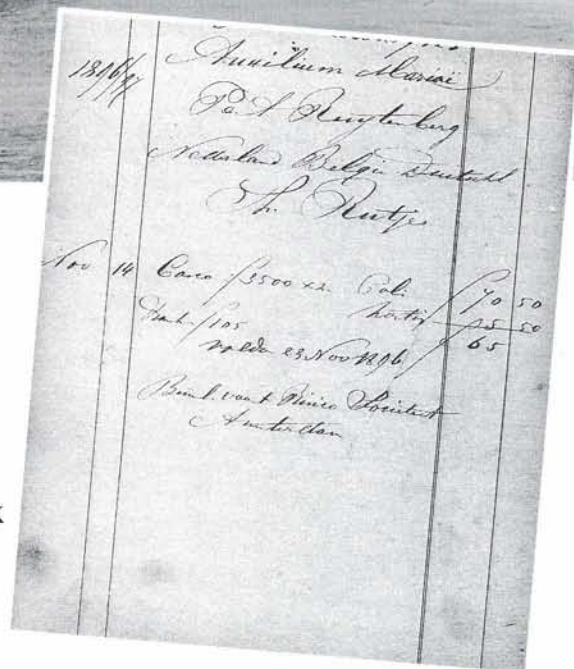


*De geschiedenis van
een honderdjarige
Hagenaar*

Het zeilschip HEILTJE, 1895-1995



In 1895 - dit jaar dus precies honderd jaar geleden - liep op de scheepswerf P. & A. Ruijtenberg te Waspik een nieuwe ijzeren hagenaar van stapel. Spiegel der Zeilvaart-redacteur Henk Dessens kocht dit oude schip in 1982 aan en beschreef de geschiedenis van de honderdjarige hagenaar Heiltje.



SCHEEPSWERF P. EN A. RUIJTENBERG

De doopnaam van de honderdjarige was oorspronkelijk niet *Heiltje*. De firma P. & A. Ruijtenberg te Waspik (aan de Maas) bouwde de nieuwe hevelaak voor schipper Th. Rutjes uit Nijmegen, genaamd *Auxilium Mariae* (Maria's Hulp). De naam wees erop dat Rutjes Rooms-Katholiek was en het schip liet bouwen met financiële steun van de kerk. Het was toen gebruikelijk, dat de pastoor van de parochie waar de schipper domicilie had, een toepasselijke naam voor het schip bedacht.¹

De naam *Ruijtenberg* kwam in verband met de scheepsbouw voor het eerst voor

**TEKST: HENK
DESSENS**

in een testament uit 1747.² De stichter van de scheepswerf te Waspik was Jan Ruijtenberg (1719-ca. 1796). Bijna 150 jaar lang bouwden en repareerden generaties van deze familie Ruijtenberg hier houten schepen, zoals tjalken, schuiten, ponen, aken, kenen, roeiboten en veerponten. Vanaf 1884 vond nieuwbouw van ijzeren en stalen schepen plaats. De familie Ruijtenberg had enige tijd

Bladzijde uit het Assurantieboekje 1896/1897 van scheepswerf P. & A. Ruijtenberg. De 'Auxilium Mariae' van schipper Th. Rutjes was verzekerd voor f 3.500,-.
(Maritiem Museum Prins Hendrik Rotterdam, Archief P. & A. Ruijtenberg)

*Foto boven:
Een van de weinig bekende foto's van een houten Hagenaar met een lading stenen. Foto Maritiem Museum Prins Hendrik, Rotterdam.*

twee werven in Waspik, tot in 1891 de twee broers Adriaan en Pieter Adriaan Ruijtenberg besloten tot de oprichting van één firma, genaamd Firma P. en A. Ruijtenberg. Het bedrijf lag aan de haven van Waspik, bereikbaar via de Oude Maas, toen nog een smal vaarwater, dat de verbinding vormde tussen de Maas en het Bergsche Veld, stromend van Heusden naar Keizersveer. In 1890/'91 werd hier de bredere Bergse Maas gegraven, onder leiding van ingenieur Emiel van Konijnenburg (de auteur van het bekende werk over de houten scheepsbouw 'De scheepsbouw vanaf zijn oorsprong'). De nieuwe Bergse Maas moest een eind maken aan de voortdurende wateroverlast in het oosten van Brabant, door het buiten zijn oevers treden van de Maas.

Het was Adriaan Ruijtenberg, die als eerste overging op het bouwen van ijzeren schepen. In 1884, dus voor de fusie, schafte hij hiervoor alle machines en gereedschappen aan en op 29 maart van

datzelfde jaar kreeg hij de benodigde hinderwetvergunning.³ Het eerste ijzeren schip dat in 1884 van de helling gleed, was de 'Broedertrouw', 35 meter lang en 250 ton groot, voor de heer M. Verschuren die in Oosterhout een olie-fabriek bezat.⁴

In een gestaag tempo gleden nu ijzeren schepen van de hellingen, waaronder steeds grotere schepen. Het bouw-materiaal ijzer maakte het bouwen van grotere schepen gemakkelijker, maar ook de nieuw gegraven, bredere Bergse Maas, die de werf voor grotere schepen bereikbaar maakte: tjalken, klippers, (die men 'zeilaken' noemde), stevenaken, aken, hevelaken en sleepschepen.

HEVELAKEN EN HAGENAARS

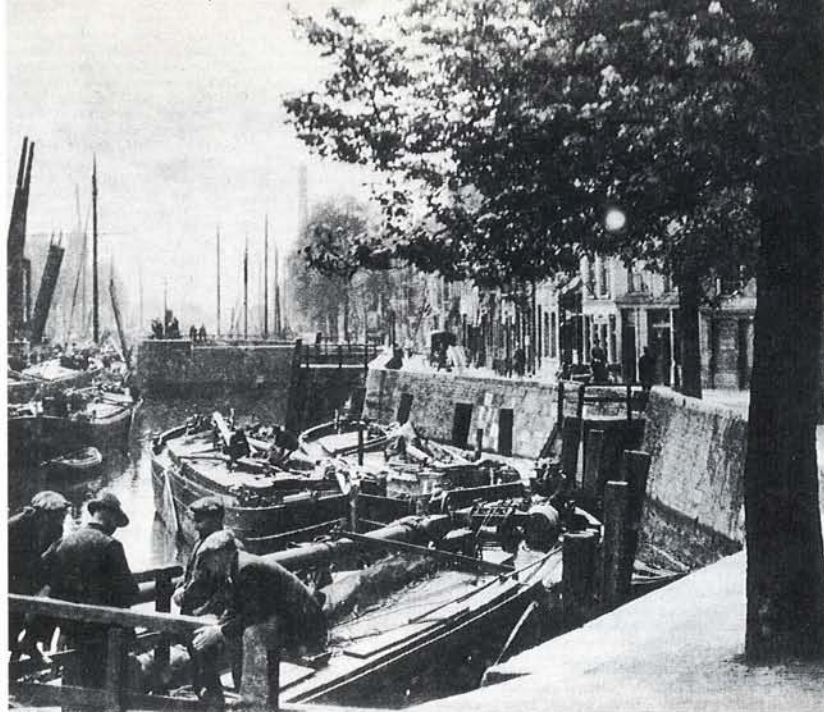
Het woord 'aak' wordt in de volksmond gebruikt als een algemene aanduiding van een vrachtschip voor de binnenvaart. Toch had dit woord in vakkringen van scheepsbouwers en schippers

een veel specifiekere betekenis. Onder een aak verstonden zij een schip, waarbij de planken van het vlak in het voorschip tot ver boven de waterlijn omhooggebogen waren (dit deel van de boeg noemde men de 'heve'), waar de gangen van de boorden aan waren bevestigd. Met deze bouwwijze kon op eenvoudige en goedkope wijze een rond voorschip worden gemaakt. Een constructie met een zware voorsteven, waar de gangen tegen aansloten, was ingewikkelder, zwaarder en dus duurder. De bouwwijze met heve werd in geheel Europa toegepast bij het bouwen van rivierschepen.⁵ Met de heve-constructie kon een betrekkelijk goedkoop en vlotgaand schip worden gebouwd, geschikt voor vlak en stromend water. Waarschijnlijk ontstond uit de woorden 'heve' en 'aak' in kringen van scheepmakers en schippers de type-aanduiding 'hevelaak'. Dit woord kwam in negentiende- en twintigste-eeuwse werfbestekken, alsmede door de Scheepsmetingsdienst uitgegeven meetbrieven,

Tabel 1. IJzeren en stalen hevelaken, gebouwd door P. & A. Ruijtenberg te Waspik.⁸

Nummer: 46	Nummer: geen bestek aanwezig	Nummer: 77	Nummer: 91
Bouwjaar: 1894	Bouwjaar: 1895	Bouwjaar: 1896	Bouwjaar: 1897
Omschrijving: stalen hevelaakschip	Omschrijving: hevelaak	Omschrijving: stalen hevelaak	Omschrijving: stalen hevelaak
Scheepsnaam:	Scheepsnaam: De Heere Regeert	Scheepsnaam:	Scheepsnaam:
Opdrachtgever: G. Janssen	Opdrachtgever: D. Langendam	Opdrachtgever: W. van Hasselt	Opdrachtgever: N. Paré
Woonplaats: Nijmegen	Woonplaats:	Woonplaats: Nijmegen	Woonplaats: Druten
Afmetingen: 52' x 13' x 4 1/2'	Afmetingen: 22.20 x 4.15 x 1.64 m	Afmetingen: 80' x 14'-6" x 5' 3/4"	Afmetingen: 75' x 14'-5" x 5 1/2"
Bijzonderheden: eerste stalen hevelaak	Bijzonderheden: schip bestaat nog, 'De Heere Regeert', Leiden.	Bijzonderheden:	Bijzonderheden:
Nummer: 56	Nummer: 67	Nummer: 82	Nummer: 92
Bouwjaar: 1895	Bouwjaar: 1896	Bouwjaar: 1897	Bouwjaar: 1898
Omschrijving: stalen hevelaak	Omschrijving: ijzeren hevelaak	Omschrijving: stalen hevelaak	Omschrijving: ijzeren hevelaak
Scheepsnaam:	Scheepsnaam: Cornelia	Scheepsnaam:	Scheepsnaam: Twee Gebroeders
Opdrachtgever: P. van Hasselt	Opdrachtgever: P. Straatman	Opdrachtgever: W. van Hasselt	Opdrachtgever: Jac. Capel
Woonplaats: Nijmegen	Woonplaats: Doornenburg	Woonplaats: Nijmegen	Woonplaats: Raamsdonksveer
Afmetingen: 21 x 4.40 x 1.35 m	Afmetingen: 83' x 15'-9" x 6'-4"	Afmetingen: 80' x 14'-6" x 5 3/4'	Afmetingen: 65' x 15' x 5 1/2'
Bijzonderheden:	Bijzonderheden:	Bijzonderheden: herhaling van bestek 77. Zie ook no. 103	Bijzonderheden: ongedateerd en niet ondertekend contract
Nummer: 59	Nummer: 73	Nummer: 88	Nummer: 103
Bouwjaar: 1895	Bouwjaar: 1896	Bouwjaar: 1897	Bouwjaar: 1898
Omschrijving: stalen hevelaak	Omschrijving: stalen hevelaak	Omschrijving: stalen hevelaak	Omschrijving: stalen hevelaak
Scheepsnaam: Onder Gods Bescherming	Scheepsnaam:	Scheepsnaam:	Scheepsnaam:
Opdrachtgever: G. Janssen	Opdrachtgever: H. Peters	Opdrachtgever: L. Broekhuysen	Opdrachtgever: P. van Hasselt
Woonplaats: Nijmegen	Woonplaats: Doornenburg	Woonplaats: IJsselmonde	Woonplaats: Nijmegen
Afmetingen: 21.40 x 4.18 x 1.70 m	Afmetingen: 81' x 14'-6" x 6'	Afmetingen: 78' x 15'-6" x 5'	Afmetingen: 80' x 14'-6" x 5 3/4'
Bijzonderheden: wagenbrugger	Bijzonderheden:	Bijzonderheden:	Bijzonderheden: 'met achter een paviljoen'.
Nummer: geen bestek aanwezig	Nummer: 74	Nummer: 89	Nummer: 108
Bouwjaar: 1895	Bouwjaar: 1896	Bouwjaar: 1897	Bouwjaar: 1899
Omschrijving: hevelaak	Omschrijving: stalen hevelaak	Omschrijving: stalen hevelaak	Omschrijving: staal en ijzeren hevelaak
Scheepsnaam: Auxilium Mariae	Scheepsnaam: Maria	Scheepsnaam: Anna Maria	Scheepsnaam: De Jonge Antonia
Opdrachtgever: Th. Rutjes	Opdrachtgever: B.Th. Wilke	Opdrachtgever: H.G. Reymers	Opdrachtgever: W. van Hasselt
Woonplaats: Nijmegen	Woonplaats: Nijmegen	Woonplaats: Millingen	Woonplaats: Nijmegen
Afmetingen: 22.07 x 4.18 x 1.62 m	Afmetingen: 80' x 14'-6" x 5 3/4"	Afmetingen: 81' x 14'-6" - 5 3/4"	Afmetingen: 21,35 x 4,30 x 1,50 m
Bijzonderheden: schip bestaat nog, 'Heiltje'	Bijzonderheden:	Bijzonderheden:	Bijzonderheden: geen zusterschip van no. 82

veelvuldig voor. Een specifiek type hevelaak was de hagenaar. Andere hevelaken waren bijvoorbeeld de hasselteraak, en diverse aakjes van ongeveer 50 tot 60 ton, die in Zuid-Holland werden gebouwd, bijvoorbeeld op de scheepswerven van de familie Boot. Onder een hagenaar verstond de binnenschipper van omstreeks 1900 een zeilschip van het type hevelaak, met afmetingen waarmee de wateren van de binnenstad van Den Haag konden worden bereikt. Het grootste struikelblok in de route naar het centrum was de Wagenbrug, die maar 4,20 m breed was. Met hagenars van 4,40 m breed voer men binnendoor naar Scheveningen. Na 1920 werden ook grote sleepschepen van 600 ton gebouwd die de schippers hagenars noemden. Deze schepen waren bestemd voor de Laakhaven in Den Haag. Het is mij herhaaldelijk opgevallen dat oud-schippers en oudere brug- en sluiswachters het vaak hadden over een 'hagenaartje', als ze het over het zeilschip hadden. Ik verklaar



De oudste bekende afbeelding van de Heiltje, 1915 - 1920. Centraal op de foto ligt het schip, wachtend voor de sluis in de Aelbrechtsskolk te Delfshaven. Waarschijnlijk is het schip 'van binnen', dat wil zeggen van Den Haag, of van de Rotte of het Noorderkanaal. Mast, giek en bokkepoten liggen op de luikenkap. Schipper Gerrit Hendriks zit op een van de bokkepoten en maakt een praatje met zijn zwager van de hagenaar 'Eben Haëzer', die naast hem ligt. Achterop het schip hangt de puitsenbak. Dat het zomer is blijkt niet alleen uit de bomen die in het blad staan, maar ook uit de kachelpijp die uit het herf steekt. 's Zomers werd er namelijk aan dek gekookt. (Gemeente-archief Rotterdam).

het gebruik van dit verkleinwoord uit de behoefte, om de 'kleine' zeil-hagenaar te onderscheiden van de grote sleep-hagenaar.

In kringen van de moderne bruine zeilvaart ontstond de gewoonte om alle hevelaken, die geen hasselteraak zijn, 'hagenaar' te noemen. Strikt genomen, is dit in historisch opzicht dus niet juist. Voor de hagenaar die de Wagenbrug kon passeren, bestond trouwens nog een

benaming die de zeilschippers gebruikten: zo'n schip noemden zij een 'Wagenbrugger'. Dit waren meestal hagenars van ongeveer 22 m lang en 4,18 breed, bij een laadvermogen van 80 tot 100 ton. Zo'n hagenaar was de Heiltje.

Het waren vooral scheepswerven langs de grote rivieren, die vanaf de jaren 1880 ijzeren en later stalen hagenars

Nummer: 117
Bouwjaar: 1901
Omschrijving: staal en ijzeren hevelaak
Scheepsnaam: Elise en Jeanne
Opdrachtgever: P. van Hasselt
Woonplaats: Nijmegen
Afmetingen: 28 x 5.50 x 1.80 m
Bijzonderheden:

Nummer: 122
Bouwjaar: 1902
Omschrijving: stalen hevelaak
Scheepsnaam: Nieuwe Zorg
Opdrachtgever: A.C. Jaegers
Woonplaats: Culemborg
Afmetingen: 70' x 14'-5" x 5'-3"
Bijzonderheden:

Nummer: 143
Bouwjaar: 1904
Omschrijving: stalen hevenaak
Scheepsnaam: J. de Beijer
Opdrachtgever: Gendt
Woonplaats: 65' x 14'1 1/2" x 4 3/4'
Bijzonderheden:

Nummer: 168
Bouwjaar: 1908
Omschrijving: stalen hevenaak
Scheepsnaam: Clara Maria
Opdrachtgever: St. Langen
Woonplaats: Pannerden
Afmetingen: 100' x 17 3/4' x 6 1/2'
Bijzonderheden:

Nummer: 118
Bouwjaar: 1901
Omschrijving: stalen hevelaak
Scheepsnaam: Joh. Ariëns en Th. Loogscheller
Opdrachtgever: Joh. Ariëns en Th. Loogscheller
Woonplaats: Wageningen
Afmetingen: 67' x 14' x 4'
Bijzonderheden:

Nummer: 127
Bouwjaar: 1903
Omschrijving: stalen hevelaak
Scheepsnaam: J. Vonk
Opdrachtgever: Oude Wetering
Woonplaats: 80' x 15' x 6'
Afmetingen: 80' x 15' x 6'
Bijzonderheden:

Nummer: 144
Bouwjaar: 1904
Omschrijving: stalen hevenaak
Scheepsnaam: J.G. de Ruijter
Opdrachtgever: Pannerden
Woonplaats: 80' x 15'-10" x 5 3/4'
Afmetingen: 80' x 15'-10" x 5 3/4'
Bijzonderheden:

Nummer: 119
Bouwjaar: 1902
Omschrijving: stalen hevelaak
Scheepsnaam: J. Janssen en G. van Bon
Opdrachtgever: J. Janssen en G. van Bon
Woonplaats: Nijmegen
Afmetingen: 83' x 15' x 5 3/4'
Bijzonderheden:

Nummer: 132
Bouwjaar: 1903
Omschrijving: stalen hevenaak
Scheepsnaam: Joh. van Steen
Opdrachtgever: Joh. van Steen
Woonplaats: Ooij
Afmetingen: 65' x 14' x 4 1/4'
Bijzonderheden: met potlood bijgeschreven: "18.34 m"

Nummer: 145
Bouwjaar: 1904
Omschrijving: stalen hevenaak
Scheepsnaam: J. Ariëns
Opdrachtgever: Wijk bij Duurstede
Woonplaats: 90' x 17 3/4' x 6 1/2'
Afmetingen: 90' x 17 3/4' x 6 1/2'
Bijzonderheden: met potlood: "105 vt of 29.70"

Nummer: 121
Bouwjaar: 1902
Omschrijving: stalen hevelaak
Scheepsnaam: A.J. Vermeulen
Opdrachtgever: A.J. Vermeulen
Woonplaats: Nijmegen
Afmetingen: 82' x 14'-6" x 6'-2"
Bijzonderheden:

Nummer: 136
Bouwjaar: 1903
Omschrijving: stalen hevenaak
Scheepsnaam: A. Vermeulen
Opdrachtgever: Culemborg
Woonplaats: 83' x 14'-6" x 6 1/2'
Afmetingen: 83' x 14'-6" x 6 1/2'
Bijzonderheden:

Nummer: 159
Bouwjaar: 1906
Omschrijving: stalen hevenaak
Scheepsnaam: Familietrouw
Opdrachtgever: G.J. Langendam
Woonplaats: Nijmegen
Afmetingen: 85' x 16' x 6 1/4'
Bijzonderheden:



P. & A. RUIJTENBERG,
Scheepsbouwmeesters,
WASPIK,
bouwen alle soorten
SCHEPEN, Stoom- en
Motorbooten.

Dwarshelling ruim 100 Meter lang,
met nieuwste constructie uitneembare wagens.

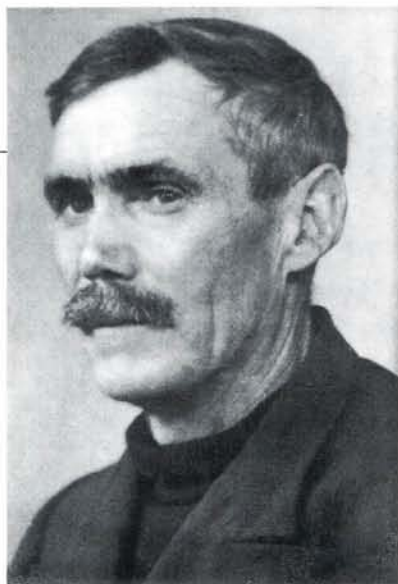
Speciaal goedkoop en solied adres voor
grote Reparatiën, zooals:

VERNIUWING VAN BODEM, VERLENGING,
VERBOUWINGEN enz.



Advertentie van de Scheepswerf P. & A. Ruijtenberg uit het begin van de twintigste eeuw.

Portret van schipper Gerrit Hendriks.
(Naar een pasfoto, G. Hendriks jr, Rotterdam).



De familie Hendriks, omstreeks 1935. De Heiltje lag in de Leuvehaven te Rotterdam.
(G. Hendriks jr, Rotterdam).

bouwden. De bekendste bouwer van hagnaars en andere hevelaken was de scheepswerf Hendriks in Dodewaard. Minder bekend in dit verband werd de firma P. & A. Ruijtenberg. Uit tabel 1 blijkt dat dit niet helemaal terecht is, want ook deze werf bouwde een niet onaanzienlijk aantal hevelaken. Het oudste bestek van een stalen hevelaak dateert van januari 1894, opgemaakt in opdracht van schipper G. Janssen uit Nijmegen.

Het is niet bekend hoeveel houten hevelken de broers bouwden. Van 1876 of 1877 dateerde een bestek van een houten hevelaak, "lang boven over 72 Vt, wijt op de koppen van de zwaarden 14 Vt en 6 dm, hol uit den onderkant van het vlak en onderkant van gangboord 5 en een kwart voet".⁶

Let hierbij op de breedte, gemeten inclusief de zwaarden. De aanduiding 14 voet en 6 duim breed (de maat om de Wagenbrug te kunnen passeren) kan haast niet toevallig zijn. We mogen aannemen dat dit houten schip een echte hagnaar was. Latere ijzeren en stalen hagnaars hadden een cascobreedte van 14 voet en 6 of 7 duim. Hun schippers moesten de nodige capriolen uithalen om de brug bij de Wagenstraat in de residentiestad te kunnen passeren. Hierop komen we later terug.

In 1893 bouwde de werf overigens een 'ijzeren schip met stalen vlak en kimmemodel hagnaars klipperscheepje', met de afmetingen 90' x 16 1/2' x 6'. Het schip, genaamd 'Maria Odella', was besteld door schipper J. van Meekeren, een Betuwse steenschipper uit Gendt (bij Nijmegen). In dit bestek werd door de werf voor het eerst melding gemaakt van

het gebruik van staal- in plaats van ijzerplaten.⁷

In hetzelfde jaar volgde nog een zusterschip voor schipper F. Vergouds uit Leur, de 'Let op U Zelve'.

Uit de tabel blijkt dat de werf tussen 1894 en 1908 minstens 28 ijzeren of stalen hevelaken bouwde, maar dit kunnen er best meer geweest zijn. Van twee schepen, namelijk de 'Heiltje' (ex 'Auxilium Mariae') en de 'De Heere Regeert', weten we dat de bestekken verloren zijn gegaan. Deze twee schepen zijn ook de enige hagnaars van Ruijtenberg, waarvan bekend is dat ze nog bestaan.

Van bovengenoemde 28 hevelaken, waren er 17 echte wagenbruggers, met hun bijna rituele, maximale breedte van 14 voet en 6 duim.



Terzijde merken we hier op, dat zich in het archief van de firma ook scheepsbouwkundige tekeningen bevinden, waaronder enkele van hevelaken. De tekeningen zijn echter tamelijk eenvoudig. Ze geven slechts, in dun potlood, enkele waterlijnen en spantenlijnen, soms maar tot en met het gangboord.

Aan het bestaan van deze werf in Was-pik kwam een einde in 1970, toen het bedrijf werd opgeheven als gevolg van het sluiten van de Haringvlietdam

STENEN VAREN

Zoals hierboven vermeld werd, bleef van de 'Heiltje' geen bestek bewaard. Wel kwam de naam voor in andere documenten in het werfarchief. De firma Ruijtenberg bemiddelde namelijk ook in scheepsverzekeringen. In de administratie hiervan stonden de namen van veel schippers die ook voorkwamen in de bestekken. De 'Auxilium Mariae' van schipper Th. Rutjes, werd in de Assurantieboekjes vermeld van 1896 tot 1915. De hagnaar was verzekerd voor een bedrag van f 3.500,-.

Ondanks naspeuringen ben ik over de periode-Rutjes weinig te weten gekomen, behalve dat deze familienaam betrekkelijk veel voorkwam in schipperskringen in de omgeving van Nijmegen en Pannerden.

Veel meer is bekend over de periode na 1915. In dat jaar werd de hagnaar aangekocht door de nog jonge schipper Gerrit Hendriks en zijn vrouw Heiltje van de Velden, uit Dodewaard. Zij kregen zes kinderen. De meeste informatie kreeg ik van de oudste zoon van het gezin, Gerrit Hendriks jr, die in 1913 geboren werd. Hij vertelde:⁹

"Voordat hij de 'Heiltje' kocht, voer mijn vader op een andere hagnaar. Misschien was dat nog een houten

schip, dat weet ik niet meer, in ieder geval was dat schip niet van hemzelf. Kort nadat mijn vader en moeder getrouwd waren, kocht hij deze. Tegenwoordig is het een klein scheepje, maar een ijzeren schip van bijna 90 ton was toen heel wat. Heiltje, zo heette mijn moeder. Ik heb dat niet bewust meege maakt, want ik was toen nog maar een jaar of twee. Er stond 'Dodewaard' op, want daar kwamen wij vandaan, dat was ons domicilie. Daar is ook een scheepswerf Hendriks, en dat was nog familie van mijn vader. Die hagenartjes kwamen bijna allemaal uit de Betuwe en de Betuwse schippers waren voor een groot deel steenschippers. Iets anders te vervoeren had je bijna niet; de steenfabrieken langs de Waal gaven het meeste werk. Daarom voeren wij ook meestal stenen, bijna allemaal voor Den Haag en Rotterdam."

"De 'Heiltje' kon 89 ton laden, dat waren 50.000 stenen. Als we die in hadden, speelden we daar als kinderen op tijdens het varen. Want tussen die stenen en de luiken was nog genoeg ruimte. Je moest een beetje bukken, en dan renden we over die stenen heen.

Mijn vader voer veel naar Den Haag, maar ook naar Rotterdam. Waar ik nu woon, in Blijdorp, daarvan heb ik wel eens gezegd: misschien hebben wij die stenen hier wel heengebracht. Het zeilen op de rivier, met die stroom, dat was een kunst, die helemaal verloren is gegaan. Mijn vader lette op elk stroomrafelinkje, om daarvan te profiteren. Dat moest ook wel, vooral als je naar boven moest, tegen de stroom in. Hij stond voortdurend op te letten en naar het water te kijken. Ook naar het water bij de koppen van de kribben keek hij voortdurend, om te kijken waar hij precies overstag moest gaan. Tegen de stroom in zeilend ging hij 'kribbetje varen'. Tussen de kribben staat de stroom namelijk tegengesteld aan de hoofdstroom. Je stuurde het schip net zo'n beetje tussen de koppen van de kribben, dat je die stroom meehad. Ook hagenaars die gemotoriseerd werden, deden dat. Ze kochten op de markt een tweedehands A-Fordmotortje, en bouwden die in onder de tafel in de roef. Zo kwamen ze met een geladen schip toch op eigen kracht naar boven. Jullie



Gerrit Hendriks sr. en zijn vrouw Heiltje, omstreeks 1934. Toen hun zoon Gerrit uit militaire dienst gekomen was, schafte hij zich een nieuw kostuum aan. Bij aankoop van zijn nieuwe pak kreeg hij een kartonnen fotoestel cadeau, waarmee hij een aantal kiekjes van het ouderlijk schip gemaakt heeft. (G. Hendriks jr, Rotterdam).

kunnen nu met de motor gewoon wegvaren, maar als ik nog terugdenk aan wat wij moesten doen: als je aan een lagerwal lag, moest je eerst met de roeiboot en een vaaranker een draad uitroeiën. Dan draaiden we het schip met de lier die voorop staat, van de wal af en dan moest je je zien te redden. Als er helemaal geen wind was en je voer stroomafwaarts, kon je stevelen. Door de helling van het rivieroppervlak, gleed de hagenaar als het ware naar beneden en kreeg hij vaart ten opzichte van het water. Dan kon je hem sturen. Dat heb ik later zelf ook nog wel gedaan,

met de kempenaar waarop ik voer.

De steenschippers kenden elkaar allemaal en vaak was het familie van je. Vaak lag je 's nachts met een paar schepen ergens bij elkaar. Je kon toen nog gewoon tussen de kribben voor anker gaan en overnachten.

Als we leeg weer naar boven moesten (stroomopwaarts, HD) en er stond niet genoeg wind, dan vroeg mijn vader wel eens een sleepje van zo'n grote radersleepboot. Dan namen ze je gewoon opzij mee. 'Een hagenartje meenemen op de middenbolder' noemden ze dat. Zo'n kapitein deed dat graag, want dat



Twee foto's van omstreeks 1934, vlak na elkaar genomen door Gerrit Hendriks jr, vanaf het sleepschip waarop hij knecht was. De Heiltje is zojuist afgevaaren in de buurt van de Bijland en gaat onder zeil, op weg naar een laadplaats. Schipper Hendriks staat aan het roer, terwijl twee van zijn dochters aan de zeillieren draaien. Het is een zonnige dag in de zomer. Duidelijk te zien is de kachelpijp van het fornuis in het herft. Op de tweede foto is de hagenaar het sleepschip voorbij gevaren. De schipper is naar voren gelopen en draait de nok omhoog. Een van zijn dochters heeft het helmhout overgenomen. (G. Hendriks jr, Rotterdam).

De Heiltje, omstreeks 1937/38, afgemeerd te Rotterdam. In de zomer stond op de schoorsteendoorvoer die door het herft liep, een houten bakje met plantjes. Onder de helmstok staat de water-tank.
(G. Hendriks jr, Rotterdam).

was weer een zakcentje voor hem. Je voer helemaal op de stroom, die bepaalde wat je deed. Als we van Rotterdam kwamen, dan maakte je gebruik van de vloed. Onder normale omstandigheden had je vloedstroom tot Gorcum, daarboven had je bijna altijd tegenstroom.”

LADEN EN LOSSEN

Het laden van de hagnaars gebeurde bij de fabriek. Een zoon van een andere steenschipper van een hagnaar, verwoordde dit aldus:¹⁰

“Vroeger stonden er langs de rivier veel meer steenfabrieken dan tegenwoordig, er zijn er veel weggesaneerd. Als we met de hagnaar leeg opkwamen, dan hing bij de fabriek de volle wagen al in de kraan. De luiken en de gebinten hadden we er onder het varen al afgehaald. De stenen werden door de fabriek goedgezet. Het inzetten gebeurde met de kraan, het lossen ging met de hand. Wel was het soms ‘stenen op de wal af te leveren’ of de ontvanger vroeg of je iemand had, die mee kon lossen. Dat werd dan extra betaald. Ik moest dan ‘op de ton staan’. Ik stond dan in het ruim op een vat en moest steeds vijf stenen aanpakken en weer aangeven. Ze liepen dan met z’n drieën in het ruim. Soms zaten je ogen vol met gruis en dat moest er dan met slaolie uit worden gehaald. In de beginperiode werd er met een ‘schuif’ geladen. De schuif was een soort ijzereen glijbaan die aan het eind een beetje omhoog liep, en die kwam het ruim in. Op de wal werd de kruiwagen voor de schuif gezet. In het ruim stonden dan drie man om de stenen ‘op het blad te zetten’. Elk blad was een laag stenen in het ruim. Wij laadden dertien bladen achter de mast. In het achterste deel van het ruim bleef een spant of vier voor de roef vrij. Moeder had die ruimte nodig, maar bij kolen of graan dan was ze dat toch kwijt.”

ZEILEN MET EEN HAGENAAR

Ook deze schipperszoon kon nog vertellen over het zeilen met een zeilende hagnaar op de rivier. “Mijn jeugd aan boord speelde zich af in de jaren twintig. Ik zie een stuk rivier



voor me, 's morgens in alle vroegte. Het is zomerdag en de zon is net opgegaan. Er vloeit mist over het water en er staat een trekje wind. Ergens blaast een stoomboot. Ik zie de knecht uit het vooronder komen, en over boord piesen. We lagen met een paar schepen ergens langs de rivier. Tussen die schepen had ik overnacht op het zeilschip waarop ik geboren ben. Hoe ging je met zo'n schip om? Hoe nam je de kop voor, bij een klein trekje wind? Je draaide dan het schip over zijn anker, bijvoorbeeld over stuurboord. Je lag dan met de bakboordskant afgemeerd en met de kop op de stroom. Als je de ankerketting indraaide deed je de helmstok naar bakboord en als het anker uit de grond kwam dan luisterde het schip naar zijn roer omdat je ten opzichte van het water snelheid gemaakt had. Doordat je roer gaf, draaide het schip van de wal weg en stuurde je de kop met de stroomrichting mee. Het ging niet altijd even gemakkelijk. Heel wat keren moest ik in onze boot voor het schip uitroeien en met een lijn de kop omtrekken. Ik was toen 5 of 6 jaar oud.

We deden het ook wel anders. In de bolders voorop zat een gat waarin een dol paste. Hiervoor hadden we een speciale riem met een breed bled, een soort wrikriem van een zeesloep. Bij de bolder staande, roeide moeder en zo namen we de kop voor. Als je wist dat het zeil dragende was, begon je dit te hijsen. De fok deed je pas later.

Het kop voor nemen deed je als je 's

morgens stroomafwaarts wilde zeilen. Opvarend ging het anders. Je lag ergens ten anker op zo'n morgen met een trekje wind.

Wanneer is de wind sterk genoeg om je tegen de stroom in te trekken? Je draaide de kat omhoog, de nok neer. Dan draaide je het schip boven zijn anker en als de wind zo sterk was dat hij het schip staande kon houden, dan pas ging je anker op. Voor je echt losmaakte, probeerde je dus eerst op een stuk zeil om te kijken of het schip tegen de stroom in kon.”

NOTEN

1. Mededeling Mr. A. Blussé van Oud-Alblas, Rotterdam.
2. J. Ruijtenberg, Scheepswerven in het voorbijgaan, 2. (Typoscript, circa 1980. Een exemplaar is aanwezig in de bibliotheek van het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' te Rotterdam).
3. Ruijtenberg, 99-100.
4. Ruijtenberg, 101.
5. H.J.A. Dessens, European Inland Sailing Craft, in: Robert Gardiner, The Heyday of Sail, London 1995.
6. Ruytenberg, 90.
7. Bestekken-Contracten Ruijtenberg. Maritiem Museum Prins Hendrik Rotterdam. Archief P.&A. Ruijtenberg (PAR). Manuscript, door Mr. A. Blussé van Oud-Alblas.
8. Lijst van bestekken en contracten, opgesteld door Mr. A. Blussé van Oud-Alblas en een lijst 'Schepen gebouwd op de werf te Waspik'. Maritiem Museum Prins Hendrik Rotterdam. Archief P.&A. Ruijtenberg.
9. De hierna volgende tekst tussen aanhalingstekens is geen letterlijk weergegeven interviewverslag, maar een samenvatting van diverse gesprekken met de heer Hendriks.
10. De informant wenste anoniem te blijven.