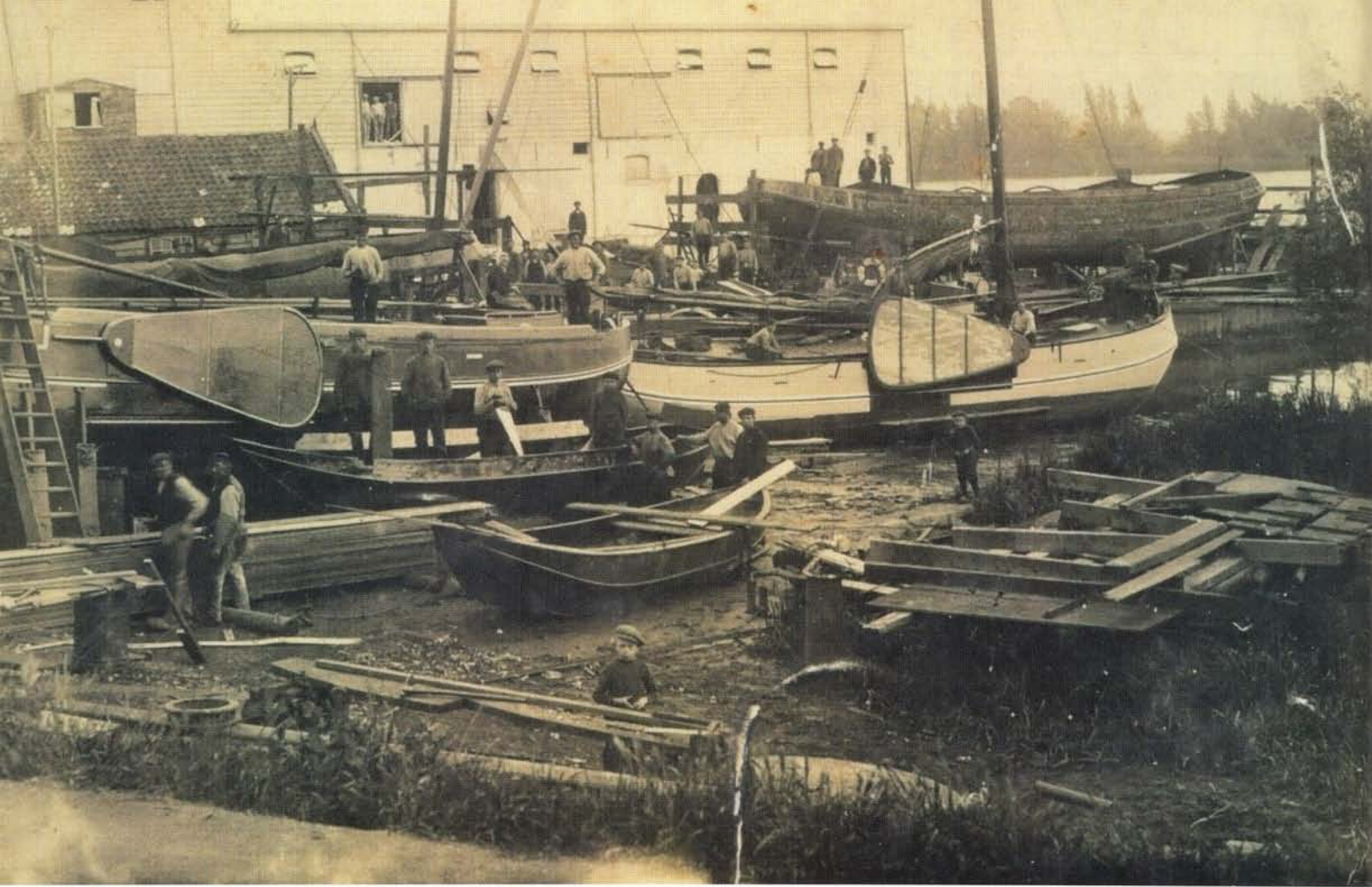




De drie gebroeders, een bezige werf in Lekkerkerk

Alexander de Vos van de historische werf Klaas Hennepoel liet vorig jaar een fraai casco restaureren. Uit de meetbrief bleek dat het scheepje in 1899 was gebouwd op het werfje 'De drie gebroeders' in Lekkerkerk. Opdrachtgever was de toen pas 21-jarige Willem Daniël Eerland, een oom van Spiegelauteur Willem Eerland. Dat was voor hem uitdaging genoeg om dieper in te gaan op de historie van de werf.

Door: Willem Eerland

Alexander de Vos kwam van huis naar zijn werk dagelijks langs een woonark met daaronder een prachtig casco, hij herkende daarin de onmiskenbare lijnen van een IJsselaak. Het casco lag al decennia in de Morssingel in Leiden. Voor zijn werf zocht Alexander een kort dik schip om een voorraad eikenhout in op te slaan en toen in 2004 de woonark te koop werd aangeboden was Alexander er als de kippen bij. Toen de koop was gesloten, werd de ark naar de werf in Warmond gesleept en in gebruik genomen als opslag. Later werd de werf uitgebreid en kwam er een betere ruimte voor houtopslag; voor de aak moest een andere bestemming gezocht worden.

Alexander besloot toen het scheepje te restaureren. De aak werd volledig gestript waarna het casco naar de werf van Bocxe in Delft werd gevaren. Daar, op het droge, kon het schip eens goed worden bekeken. Onder de originele groene verf

kwamen verschillende ijkmerken boven water. Verder bleek met name het vlak in slechte staat en waarschijnlijk zou ieder ander het scheepje naar de sloperij gebracht hebben, maar niet Alexander. Hij besloot de aak te redden en Bocxe moest onder meer het gehele vlak vervangen.

In juni 2021 was het zover. Het fraaie casco kon weer naar Warmond gevaren worden. Keurig gerestaureerd en strak in de originele groene en gele kleur. En nu denkt u misschien dat u haar weer zeilend kan tegenkomen? Niets is minder waar, want Alexander gaat haar weer opbouwen tot woonark, maar dan is het casco wel voor het nageslacht bewaard!

De werf van Jilles van Limborgh

Uit de meetbrief bleek dat de IJsselaak in 1899 was gebouwd op het werfje "De drie gebroeders" van Jillis van Limborgh in Lekkerkerk (en toen overi-



boven: De werf "De drie gebroeders" van Jillis van Limborgh rond 1910

onder: Het aakje als woonark zoals Alexander de Vos haar vond in de Morssingel

gens een boeieraak werd genoemd). De opdrachtgever was de 21-jarige Willem Daniël Eerland, een oom van mij. De Spiegellezer heeft waarschijnlijk wel eens eerder gehoord van dit werfje. Er varen nu immers nog tal van IJsselaken, tjalkjes en dergelijke rond – allemaal ouder dan honderd jaar – die bij Van Limborgh gebouwd zijn. Een van de bekendste is de IJsselaak *Door Gunst verkregen*, gebouwd in 1910 voor de familie J. van Dam als *Ebenhaëzer*. Na een gedegen restauratie door de Arie Kreukstichting wordt het scheepje nu ingezet om de mensen kennis te laten maken met het zandlossen, door middel van demonstraties. Een goed voorbeeld is ook de boeieraak *Vrouw Maria* (1910),

rechts: De aak weer thuis in de Haarlemmertrekvaart, als de perfecte schoonheid. Het lijkt wel een schilderij van Monet!

linksonder: Willem Daniël op de motorboot *Avontuur* geladen met hellingwagens voor een scheepshelling

rechtsonder: De naamgeefster van de boeieraak, Aafje Jacoba met haar dochter

een fraai product van dat kleine werfje tussen de toenmalige Kilometerraai 127 en 128, of zoals de Lekkerkerkers toen zouden zeggen, 'Net beneje t durp néast de kalkfebriek'.

De werf was al veel ouder, de oorsprong lag in 1645, toen had Fop Jan Prins, net beneden het Lekkerkerkse dorp, een timmerwerf die later in 1732 gehuurd zou worden door Jan van Duijvendijk. Toen Van Duijvendijk vijf jaar later een betere plaats gevonden dacht te hebben, verplaatste hij zijn bedoening naar een locatie bovenstrooms van het dorp. Het oude werfje lag ongebruikt tot begin negentiende eeuw. Toen zagen de gebroeders Van Limborgh hun kans schoon en startten daar hun eigen scheepswerfje "De drie gebroeders". Later werd het de werf van J. (Jillis) van Limborgh.

Over het werfje is relatief weinig bekend. De meeste gegevens hebben we gevonden door simpelweg de kranten uit die jaren uit te pluizen. Het blijkt dat de werf vanaf het begin boerenschouwen, roeiboten, vissersbootjes en later ook kleine houten aakjes bouwde en repareerde. Vanaf 1892 werden er ook ijzeren scheepjes tot 108 ton gebouwd (in 1914 was dat al gegroeid naar 320 ton).

Sleepboten

Rond 1899 kreeg de werf het steeds drukker. Naast al het kleinere werk en reparaties liepen er gemiddeld drie nieuwe schepen per jaar van stapel. Bij



de bouwopdrachten die ik heb kunnen traceren waren aken, sleepschepen, sleepboten, een hevel aak, paviljoenschuiten en boeierschepen. En dus ook (in 1899) het aakje van mijn oom dat de naam *Aafje Jacoba* meekreeg, genoemd naar de vrouw van de jonge schipper.

In 1907 werd er een sleepboot gebouwd voor L. Eerland, een broer van Willem Daniël en ook WD zelf bestelde in 1908 en in 1910 nog motorscheepjes van 40 ton waarvan de laatste voor de beurtsdienst tussen Ridderkerk en Rotterdam bestemd was. De eerste was 30 last groot en uitgerust met een 20 pk Renes en de tweede ongeveer even groot en uitgerust met een 20 pk petroleummotor 'Drakenburg' (v.h. Renes) motor. Van Limborgh hield

zich verder ook bezig met de levering en plaatsing van motoren, zo kreeg de werf in 1911 opdracht voor motorisering van het jacht van de bekende dichter/zanger Koos Speenhoff uit Krimpen aan de Lek die zijn jacht liet bouwen op het werfje van Kriens (zie SdZ 1986.1 en 1986.10).

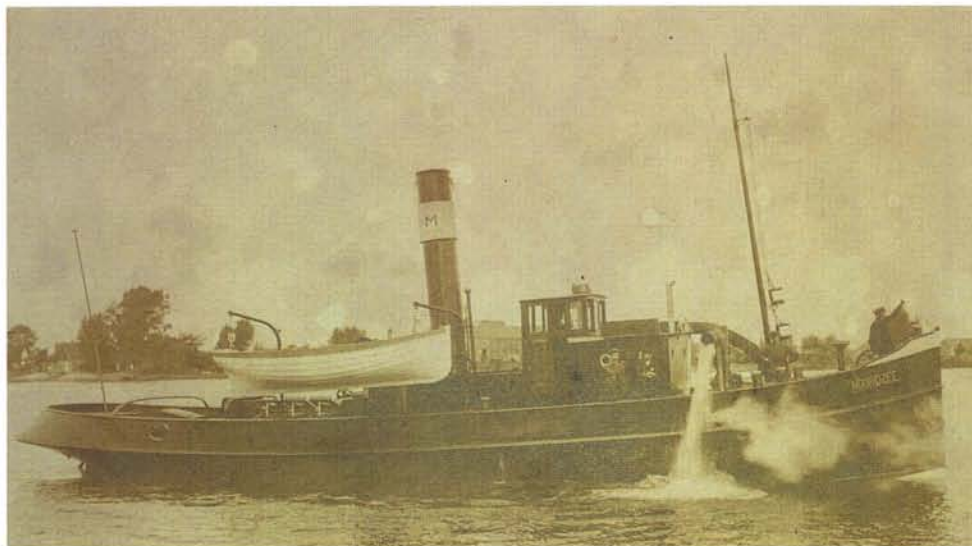
Werk *Nimmer Rust* van de Fa. F. en G. de Meijer

Op 21 augustus 1917 werd bij notaris Mooy te Lekkerkerk de vennootschap Scheepswerf en Machinefabriek "Nimmer Rust", opgericht. Getuigen waren de aandeelhouders, G.A. de Meijer, F.B.G. de Meijer, (Lutherus) L. van Limborgh en W.D. Eerland. F. en G. de Meijer, die het merendeel der aandelen bezaten, waren telgen uit een



ROTTERDAM
KORTE HOOGSTRAAT 1
FOTOGRAFIE STRAUSS





TE KOOP:
een overdekte
Boeieraak,
groot 25 ton, met
volledigen inventaris,
ingericht met luiken
en verzegeling, in
in zeer goeden staat.



Een **Boeieraak** zonder luiken, met
vollen inventaris, zeer geschikt voor
Zandaak en geschikt voor last te varen.
groot 28 ton.

Te bevragen bij **W. D. EERLAND,**
Lekkerkerk.



linksboven: De bergingsleepboot annex trawler *Noordzee* tijdens de proefvaart

rechts: Een advertentie uit *Weekblad Schuttevaer* waarin de boeieraak te koop wordt aangeboden

boven: De werf "Nimmer Rust" van F. en G. de Meijer. Voor de wal twee eigen sleepboten

onder: Het naambordje van de walkapitein. Jaren later gevonden in een baggersloot door kapitein Rokus van Zoest

bekend geslacht van reders, scheepshandelaren en havenautoriteiten, oorspronkelijk uit Zeeuws-Vlaanderen, maar ten tijde van de overname hadden zij ook bedrijven in Rotterdam, IJmuiden, Terneuzen en Sas van Gent. Zij hadden zich een jaar eerder ingeschreven bij de KvK in Rotterdam. De Meijers bouwden meerdere stoomsleepboten in eigen beheer, een aantal werden *Nimmer Rust* t/m *III* genoemd, maar we kwamen ook een fraaie foto tegen van de stoomsleep/vissersboot *Noordzee* en *Oostzee*. De sleepboten werden in aparte BV's

ondergebracht. De Meijers zetten hun geld niet op één paard, want zo bouwden zij bijvoorbeeld in 1918 voor eigen rekening de stoomtrawler annex sleepboot *Gerrit Zorgdrager*.

Het schip werd vernoemd naar hun walkapitein uit IJmuiden, Gerrit Zorgdrager (geb. in 1841 te Kinnun, Terschelling), als dank voor zijn verdienste voor de visserij en IJmuiden in het bijzonder. De zeeman had nog op 76-jarige leeftijd een functie aanvaard als walkapitein bij Fa. de Meijer en was uiteraard aan boord tijdens de ingebruikname. In

de *Harlinger Courant* van 6 mei 1919 lezen we dat de trotse 78-jarige de aanwezigen voorzag van zijn al dan niet sterke zeemannsverhalen en daarmee een gewillig oor vond.

De *Gerrit Zorgdrager* kon tevens dienstdoen als trawler en kreeg daartoe ook een Rotterdams visserijnummer: RO 64. In februari werd proefgevaaren op de Lek en een maand later voer zij al onder kapitein G. Prins ter visserij. We kunnen aannemen dat de schepen gebouwd werden op speculatie, want de Meijers hadden een scherp inzicht en economisch gezien de wind mee. In 1919 werden er tot september topbesommingen gemaakt met de verschillende sleepboten/vissersschepen en daarna werden zij weer ingezet als sleepboot. Direct na de Eerste Wereldoorlog piekte de economie en was er veel vraag naar nieuw materieel. De werf "Nimmer Rust" of liever gezegd de NV. F. en G. de Meijer had vrij nieuwe schepen al in gebruik en konden dus direct leveren of nieuw bouwen. De gang van zaken moet een doorn in het oog van de andere Lekkerkerkse

scheepswerf Van Duijvendijk zijn geweest, want ook die leverde sleepboten en zag in 'Nimmer Rust' terecht een gedegen concurrent. Zelf had Van Duijvendijk trouwens ook een recordwinst over 1919 gemaakt. Misschien met een vooruitziende blik werd de werf 'Nimmer Rust' op tijd van de hand gedaan, want de genoemde hausse was van korte duur. Zo hard als de economie was gestegen, nog harder ging het neerwaarts.

Nimmer Rust van Wijsmuller en Co.

In de *Haagsche Courant* van 29 juni 1920 lezen we dat 'De Scheepswerf 'Nimmer Rust' te Lekkerkerk is overgegaan aan de firma Wijsmuller en Co. die er reparatie aan haar zeesleepboten zal laten verrichten. De directeur wordt Dhr. J.F. Wijsmuller'. In de *Staatscourant* van 30 oktober van dat jaar staat dat 'Het kapitaal der vennootschap een miljoen gulden bedraagt'.

Nadat de jonge J.F. Wijsmuller zijn diploma's 'Gegazvoerder Groote Stoom- en Zeilvaart' had gehaald, ging hij zich toeleggen op het uitrusten en uitbrengen van allerlei zeeschepen en verwierf daar naam en faam mee in binnen- en buitenland. Een van zijn eerste tochten vond plaats in 1906 toen hij op een stoomsleepbootje, de *MOP 222 B*, vanuit Rotterdam naar Bahia Blanca in Argentinië voer en na 84 dagen daar begin 1907 arriveerde. Ook de jaren daarna werden tal van dit soort klussen tot een goed einde gebracht. In

1911 richtte hij officieel het bedrijf NV Bureau Wijsmuller op. In dat jaar was hij erin geslaagd een marineschip in Tandjong Priok af te leveren. Na deze klus volgde de opdracht om een nieuw lichtschip naar Suriname te brengen.

Het lichtschip *Suriname-Rivier* werd in 1909-1910 in opdracht van het Nederlandse Ministerie van Koloniën gebouwd door scheepswerf Conrad in Haarlem. De reis naar Suriname was een uitdaging, want het schip beschikte niet over motoren. Na de tewaterlating in 1910 werd de lichtoren gedemonteerd en het schip zeilklaar gemaakt. Na enige vertraging vanwege slecht weer werd uiteindelijk op 27 februari 1911 de reis vanuit IJmuiden begonnen. Met een stijve bries uit het zuidwesten ging het richting Het Kanaal maar men moest vanwege storm de Nieuwe Waterweg aanlopen. Op 3 maart ging het verder. De sleepboot *Simson* sleepte haar naar Ouessant en in de morgen van 7 maart kon de bemanning de sleeptros laten lopen en zouden Wijsmuller en zijn zes bemanningsleden verder op de zeilen gaan. Na slechts veertien dagen kon men het eiland Palma, het meest westelijke van de Canarische Eilanden, aanlopen en nog dezelfde dag werd de reis vervolgd. Hoewel zij onderweg nog verschillende dagen storm hadden, slaagden zij erin om na 35 dagen, op 6 april, het schip zeilend in Paramaribo af te leveren, een prima prestatie waarmee Wijsmullers naam definitief gevestigd was.

Eigen onderhoud

In Paramaribo werd, voornamelijk door de bemanning, het zeilschip wederom tot lichtschip getransformeerd en getest. Het lichtschip moet opzien gebaard hebben in die tijd, wat in het *Nieuwsblad voor Suriname* vinden we een advertentie (13/10/1911) waarin een dagexcursie naar het lichtschip a/b van het *ss Curaçao* wordt aan-

geboden voor slechts f 100. Uiteindelijk heeft de *Suriname Rivier* tot 1968 dienstgedaan. Deze reis inspireerde Jan de Hartog overigens om de bestseller *Hollands Glorie* te schrijven.

Met de opbrengsten van deze opdrachten kon J.F. Wijsmuller de aanschaf van zijn vloot van sleepboten financieren. In 1913-1915 liet hij zes sleepboten bouwen, die hij de namen van provincies gaf. Wijsmuller wilde op de eigen werf naast het onderhoud, ook nieuwbouw voor zijn eigen vloot uitvoeren. Zo bouwde hij in 1921 de sleepboten *Junior* en *Vlaanderen* en bezat hij door overnames een vloot van zo'n 20 vaartuigen. In 1922 kwam Nederland in een zware recessie terecht. Uit een krantenbericht van 29/08/1921 in het *Sociaal-Democratisch Dagblad*, vernemen we dat er bij de werf "Nimmer Rust" 25 mensen zijn ontslagen en er ongeveer 30 idem dito een opzegging met een week kregen. Er bleven nog slechts enkele mensen aan het werk voor het onderhoud aan de sleepboten. Maar het geratel van de klinkhamers en de andere geluiden van de werf die toen nog klonken, bleken de zwanenzang voor het werfje. Toen op 25 februari 1923 de directeur op 46-jarige leeftijd overleed was het definitief gedaan en op 24 september werd de werf opgeheven. In een openbare veiling op 31 juli 1924, in de bovenzaal van Tivoli aan de Coolingsingel te Rotterdam, werd: 'Den completen inventaris' aan de man gebracht. Het zal niet verbazen dat een jaar later Van Duijvendijk het terrein kocht en doorverkocht aan de kalkfabriek van Luijten. Bijzonder is dat Willem Daniël naast het bestieren van zijn rederij te van 1914 tot 1922 walkapitein is geweest op de werf Van Limborgh en later "Nimmer Rust".

Bronnen: Dhr. Pieter Eerland van Lekstroom Transport BV, Alexander de Vos te Warmond, Streekarchief SAMH in Gouda, Dhr. Thijs de Zwart, Dhr. Hans Windhorst, Dhr. Tom de Meijer. 

boven: Een opname van de *MOP 222 B*, die kapitein Wijsmuller van IJmuiden naar Bahia Blanca zeilde.

(foto via Hans Windhorst)

onder: Het zakkompas van Gerrit Zorgdrager dat hij destijds ten geschenke gaf aan Willem Daniël

rechtsonder: Lichtschip *Suriname-Rivier* nog in een Hollands landschap. (foto via Walter Haentjes)

