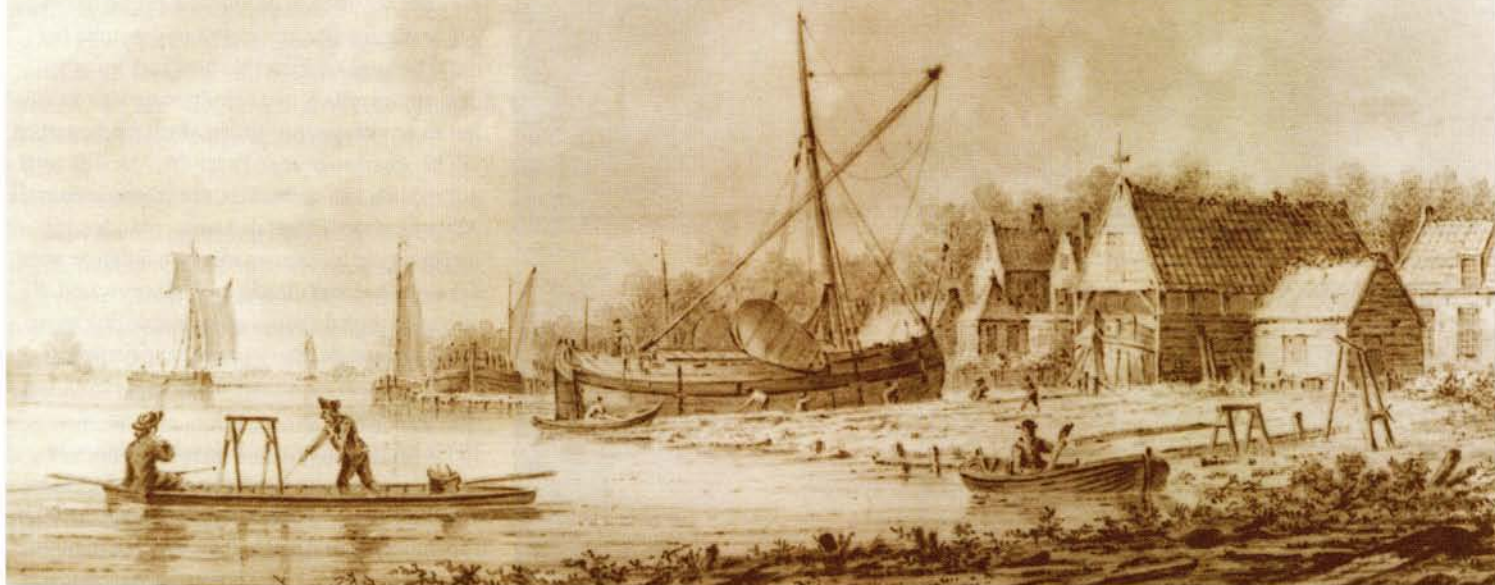


Een oude scheepswerf in Papendrecht

TEKST: JAN M. VAN DER ESCH



Tegenover de stad Dordrecht ligt, aan de zuidkant van de Alblasserwaard, de gemeente Papendrecht. Het inmiddels aardig uit de kluiten gewassen dorp (ongeveer 32.000 inwoners) wordt omspoeld door de rivieren de Beneden Merwede en de Noord. Deze beide wateren vormen met de daarbij komende Oude Maas het drukste rivierenknooppunt van Europa. Het is dan ook begrijpelijk dat de Papendrechtse bevolking van oudsher een sterke band met deze rivieren heeft. Dit uitte zich vroeger voornamelijk in het werk dat werd gevonden in een druk beoefende riviervisserij, een intensieve scheepsbouw en een drukke scheepvaart.

De vaarboeren

Naast de genoemde groep mensen die hun werk op of langs het water vonden, was een ander deel van de bevolking meer georiënteerd op het polderleven van de Alblasserwaard. Ook voor deze groep waren boten echter onmisbaar. Deze werden onder andere ingezet als vervoermiddel. Bijna iedere boer had binnendijks een schouw liggen voor bijvoorbeeld het melken in de polder, om mest weg te brengen en voor tal van andere bezigheden. Vele van deze boeren waren sterk afhankelijk van de grasvelden op het Eiland van

Dordrecht. Daar pachtten ze de weilanden voor de hooioogst om er daarna weer, tot de herfst, vee te weiden. Men noemde ze wel, gekscherend, 'vaarboeren'.

Uiteraard moest het hooi over het water naar de boerderij worden gebracht. De verkoop van hooi, door boeren die meer oogstten dan ze zelf nodig hadden, was sinds jaar en dag een extra bron van inkomsten voor deze vaarboeren. Van het vervoer van het hooi op tjalken van en naar Papendrecht en omliggende plaatsen zijn destijds prachtige schilderijen gemaakt. Van deze schilderijen hangen de meeste bij particulieren.

Voor de nabeweidning werd het vee, zoals gezegd, weer varend naar de overzijde gebracht, en vóór de herfststormen dan weer gingen waaien, weer teruggehaald en op stal gezet.

Ook nog op een andere manier hadden de Papendrechtse boeren in het verleden veel met het rivierwater te maken. Dit kwam omdat ze, in tegenstelling tot de boeren uit de Alblasserwaard, van oudsher hun melk gingen uitventen in de grotere plaats Dordrecht. Dagelijks - dus zeven dagen per week - moesten ze met hun roeiboort of met de veerdienst, met hun koperen

De scheepstimmerwerf op IJsselmonde. Waarschijnlijk van Jacob van der Esch, die in 1788 is geplunderd.

melkkannen naar de stad om hun klanten te kunnen bedienen. In 1897 waren er nog zestig boeren die zo hun melk persoonlijk in Dordrecht aan de man brachten. Het laat zich raden dat hierbij ook menig ernstig ongeluk plaatsvond. Temeer omdat toen nog bijna niemand kon zwemmen.

Vissers en griendwerkers

Ook de riviervissers waren afhankelijk van hun boten voor het uitoefenen van hun beroep. Het waren waarschijnlijk voornamelijk zalmshouwen, maar er waren ook steekshouwen voor de zogenoemde steekvisserij. En het is bekend dat sommige vissers een heugst of een hoogaars voor de wal hadden liggen. Dan waren er ook nog hele families die hun werk in de Biesland hadden. Daar sneden ze 's winters de heugorzen af en hakten ze de grienden. In de zomer werden de mattenbiezen gesneden en ook verder had men daar voortdurend veel



Drieplanker van Tré Vos Thomaswaard, 1970 Sliedrechtse Biesbosch.



Een rietaak in de Brabantse Biesbosch.

Onder: Deze schuit heeft net riet geladen bij de rietheuvel van de Jonge Deen.



onderhoudswerk. Voor al dit werk had men uiteraard boten nodig: van drieplanker, schiet-schouw, rietaak en roeiaak tot Biesboschtjalk.

Bij speciale gelegenheden werden die boten op een bijzondere wijze gebruikt. Zo lezen we in de archieven dat de Alblasserwaard in 1809 voor de 31^e maal onder water was komen te staan. Toen vertrokken uit Papendrecht zestien aken, drie hengsten en vier hoogaarzen met hun bemanning om de bevolking van de Waard te hulp te schieten. In totaal voeren toen meer dan 300 van dit soort schuiten in de polder rond. Bij de volgende watersnood, die van 1820, gebeurde het dat scheepmaker Pieter Verheul met zes arbeiders op 29 januari, met behulp van planken, rollen en een kaapwind vijftien aken, één hengst en vijf hoogaarzen over de Papendrechtse dijk zette 'tot redding van mensen, vee en goederen in de Alblasserwaard'. Meer dan twee maanden verleenden veertig mannen met hun boten de noodzakelijke hulp tot diep in de Alblasserwaard. Na afloop werden de boten weer over de dijk teruggezet en werd de opgelopen schade hersteld.

Scheepsbouwers

Het is begrijpelijk dat ook de scheepsbouw in zo'n rivierdorp zijn eigen plaats heeft. In 1892 waren er nog zes scheepstimmerwerven actief in Papendrecht, waarvan er toen nog drie in hout bouwden. In totaal werkten in dat jaar ongeveer 250 man in deze scheepsbouw, op een bevolking van ongeveer 3.000 personen en hooguit 600 gezinnen. Wat later, in 1898, werkten alleen al bij de scheepswerf John Kievits en Van Reede cz., aan de Noord 225 man. Veel van deze fabrieksarbeiders kwamen uit Dordrecht en andere omliggende plaatsen.

Een andere bekende werf was die van scheepsbouwmeester A. van Duijvendijk, eveneens aan de Noord. Deze scheepsbouwer bouwde bijvoorbeeld in 1892, naast sleepkanen en andere type schepen, ten minste elf Rijnzeilschepen, in grootte variërend van 55 tot 175 last. Die sleepkanen waren de voorlopers van de latere sleepkasten. Op het verhoogde achterdek stond een stuurhuis, waarvan de wanden maar tot borsthoogte waren opgetrokken. Men stond dus eigenlijk in de open lucht. Deze schepen hadden een groot, horizontaal liggend stuurwiel en een draaibaar windscherm om nog enigszins uit de wind te kunnen staan.

Ook geen onbekende scheepsbouwer in die tijd was P. van den Adel. Op het eind van de 19^e eeuw bouwde hij meerdere type binnenvaartzeilschepen in ijzer. Later werd hij heel bekend door zijn mooi gebouwde klippers, waarvan er ook nu nog meerdere in de vaart zijn.

Aan het eind van de 19^e eeuw liep de bouw van houten schepen heel erg terug. Deze trend zette zich voort in het begin van de 20^e eeuw. Toch bezat men toen, ook op de ijzerwerven, nog voldoende kennis van de houten scheepsbouw. Een bewijs daarvoor staat in het volgende bericht uit het Dordrechtsh Nieuwsblad van 13 oktober 1911:

'De Bruinisser Visschersvloot

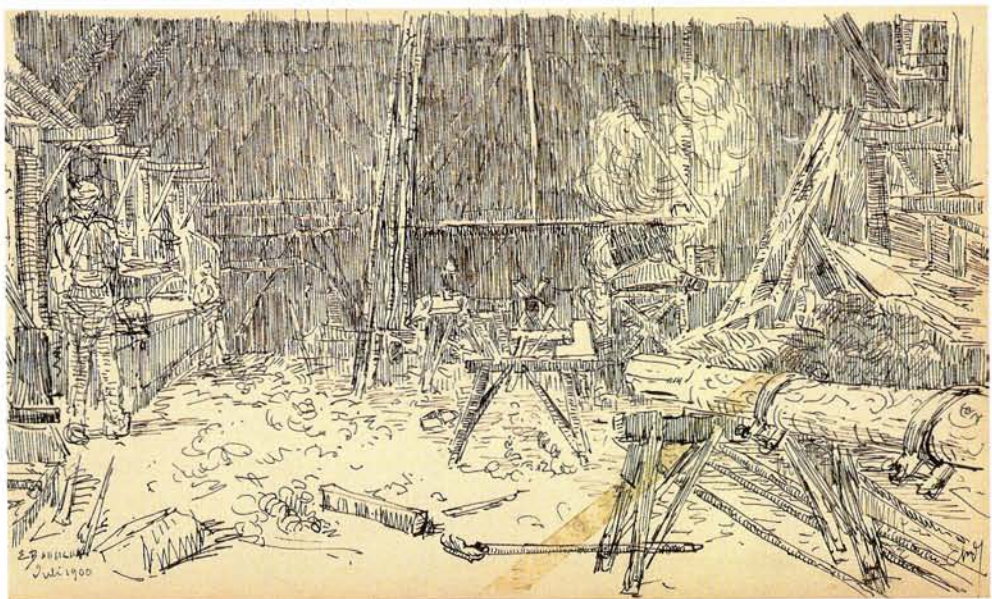
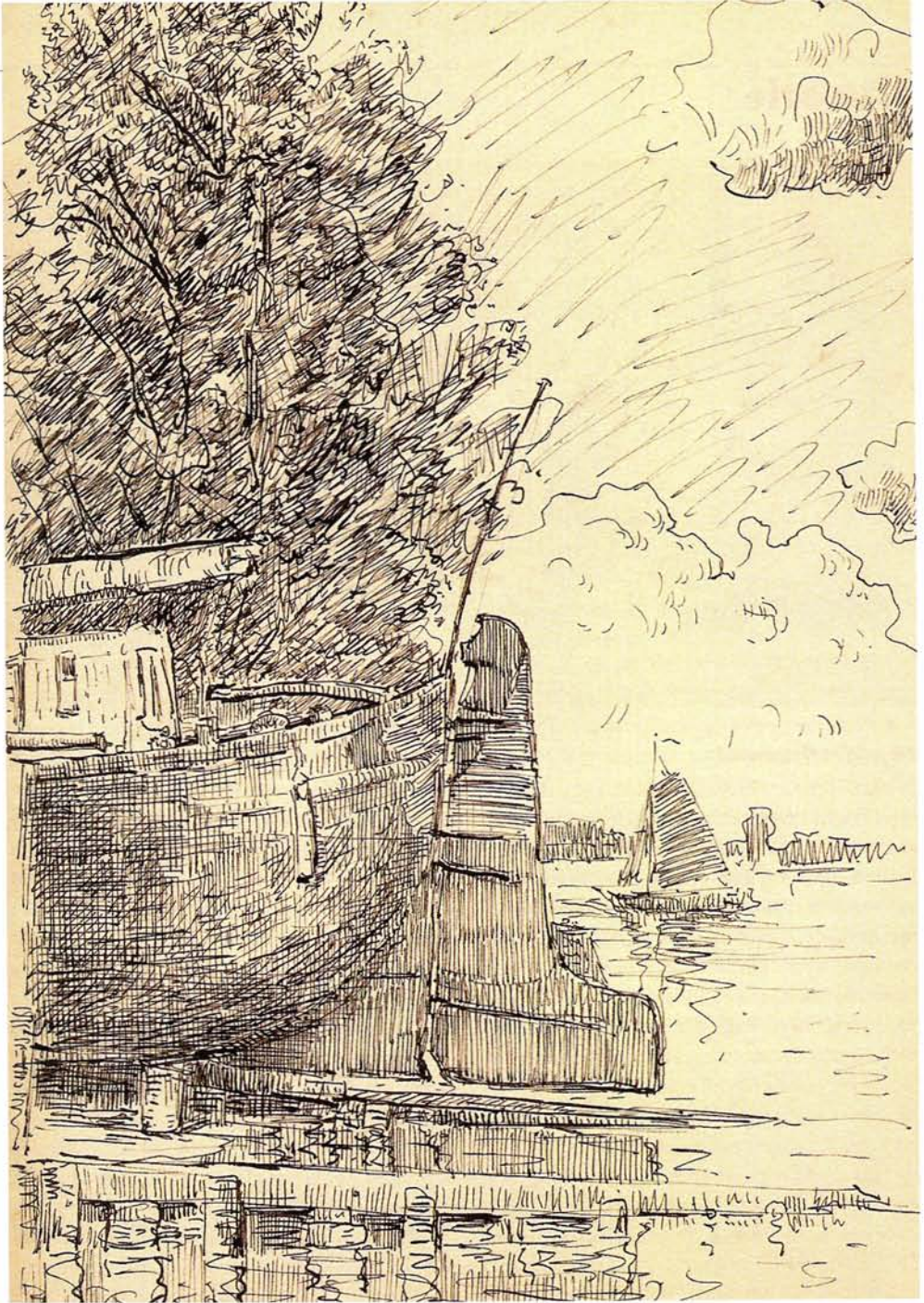
Een tiental scheepjes - meest hoogaarzen - behorende tot de zwaar geteisterde visschersvloot van Bruinisse is thans op verschillende scheepswerven alhier ter reparatie. Vier zitten er op de helling der N. V. Scheepswerf Wed. A. van Duijvendijk, terwijl er aan de werkplaatsen der heren A. van den Adel, C. Veth en A.C. van Duijvendijk elk twee worden opgeknapt.

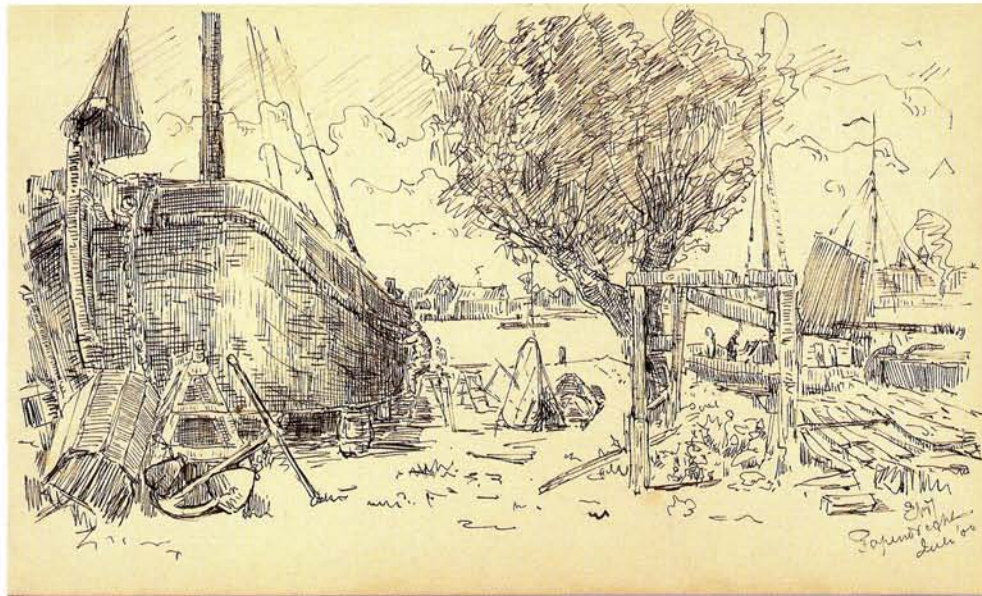
De oudste werf

Toen het ijzeren geweld steeds verder op kwam zetten, rook het bij het Oude Veer nog naar bruine teer, eikenhout en brandend riet. Hier was nog een scheepswerf gevestigd die tot aan de sluiting in 1906 vasthield aan het oudste materiaal voor de bouw van schepen: hout. En dan voornamelijk eikenhout. Deze werf was van Willem van der Esch. Maar ondanks de met hem bestaande familiebanden viel het niet mee om gegevens over deze werf boven water te krijgen. De laatste scheepsbouwmeester, Willem van der Esch, was namelijk een neef van mijn overgrootvader. Er zijn echter geen werfboeken of andere bescheiden bewaard gebleven. We moesten het dus hebben van schaarse gegevens uit de plaatselijke weekbladen en de notariële akten. Zelfs de directe nazaten waren, zo bleek bij navraag, niet op de hoogte van het bestaan en de producten van deze werf.

De werf was gelegen in het huidige centrum van Papendrecht. Daar waar de veerboten uit Dordrecht vroeger hun aanlegplaats langs de dijk hadden. Volgens een krantenbericht van 30 juli 1906 bestond de werf sinds 1721 en daarmee behoorde de werf tot de oudste van het dorp.

De eerst bekende eigenaar was kennelijk ene Bastiaan de Jongh. Van deze familie De Jongh is verder niets bekend. We weten alleen dat Bastiaan de Jongh een dochter had, Heiltje Bastiaanse. Heiltje was later getrouwd met Gerrit van der Esch (scheepsmaker, geboren in 1711). De familie Van der Esch is een oud Papendrechtsh geslacht waarvan velen zich in het verleden bezighielden met de riviervisserij, de griendcultuur en de scheepsmakerij. Tot nu toe hebben we al zestien familieleden ontdekt die scheepsmaker waren en nog een groter aantal dat de riviervisserij beoefende.





De werf in IJsselmond

In 1748 vertrok scheepsmaker Jacob van der Esch (geboren in 1722) - een neef van de eerder genoemde Gerrit - vanuit zijn geboorteplaats Papendrecht naar IJsselmonde. Daar wilde hij het vak van scheepsmaker voortzetten. We weten niet of hij daar een bestaande werf overnam of een eigen werf stichtte. Zijn vader, Pleun Cornelis van der Esch, had ook iets met boten. Op 3 mei 1730 verkocht hij namelijk 'eene bovenlandsen ulck off schouw met sijlage en eenighe ander toebehooren' aan een Dordtenaar.

In 1752 trouwt Jacob met Neeltje van der Linden uit Kapelle aan de IJssel en samen krijgen ze meerdere kinderen. De eerste tijd ging het goed en wist men een goed bedrijf op te bouwen. Maar in de roerige tijden vlak voor de Franse revolutie ging het fout. De derde zoon van Jacob, Leendert, was namelijk een sterke voorstander van de Patriottische partij. Na eerst het dorp in 1787 verlaten te hebben keerde hij een jaar later naar IJsselmonde terug. Samen met een twaalfstal kornuiten poogde hij de dorpingen anders te leren denken. Dit gerucht ging als een lopend vuurtje door het dorp, waar overwegend de partij van de stadhouder werd aangehangen. Na korte tijd kwamen er honderden naar de werf, waar men met grof geweld alles vernielde. De huizen werden in puin geslagen, de schepen in stukken gehakt en alle goederen in de Maas geworpen. Jacob en zijn vrouw vluchtten in een bootje naar Rotterdam en Leendert ontkwam, na hevig geslagen te zijn, met een schuitje naar Dordrecht. De schade bedroeg fl. 14.000,-; een enorm bedrag als je nagaat dat een ervaren scheepstimmerman in die tijd per maand ongeveer een bedrag van fl. 60,- verdiende. Na deze vlucht vestigde Jacob en zijn zoon zich als houthandelaar in Dordrecht.

De scheepsmakers bouwden door

Ondertussen ging men in Papendrecht gewoon door met het bouwen van schepen. De derde zoon van Gerrit van der Esch en Heiltje de Jongh, Willem, nam de werf van Jan de Jongh in 1777 over. Waarschijnlijk was deze Jan de Jongh een broer van zijn grootvader. Willem was toen 31 jaar en voor deze scheepsmakerij met bijbehorende woning betaalde hij fl. 1.400,-. De werf lag uiteraard buitendijks, langs de Geul. Een vaarwater dat evenwijdig aan de dijk liep en met een haakse hoek, tegenover Dordrecht, op de Merwede uitmondde. Van deze werf is helaas in het huidige Papendrecht niets meer terug te vinden. Alleen de woning die erbij hoorde, maar die binnendijks was gelegen, staat er nog. Van de periode 1777 tot aan de dood van deze eerste Willem van der Esch, zijn helemaal geen sporen meer terug te vinden. Nadat hij in 1831 overleed en zijn vrouw in 1835 werd er in 1838 een akte van verdeling opge maakt. In deze akte lezen we, naast alle bezittingen, dat de familie nog van 45 schippers uit negentien verschillende plaatsen, in totaal voor fl. 4.742,96 tegoed had. Zoals gezegd een kapitaal bedrag voor die tijd, maar tevens een teken dat dit een goed beklante werf betrof.

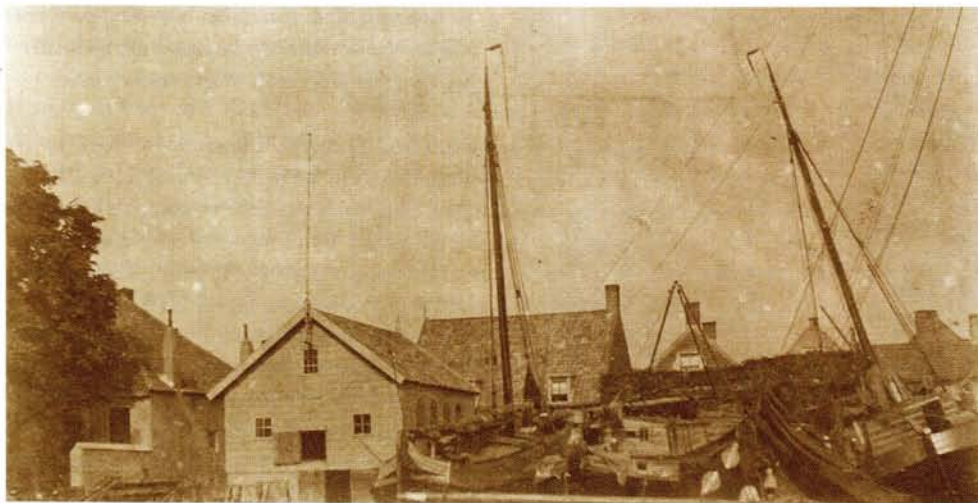
Na de dood van Willem Sr. werd de werf voortgezet door zijn beide zoons Cornelis en Bastiaan. Er volgt dan weer een periode van lange dagen hard werken. Helaas hebben we daar verder geen gedetailleerde informatie over. In 1854 besluiten beide broers met hun werk te stoppen. Alles wordt verkocht en daardoor beschikken we over een prachtige lijst van gereedschappen en materialen die gebruikt werden voor de bouw van deze houten schepen. Benamingen als fitijzers, duivelsklauwkettingen, brandijzers, mastkram-

men, avegaars, kraanzagen en mosterdpotten zijn nog maar enkele opmerkelijke van een lange lijst. Daarnaast lezen we dat er nog 46 bossen werk, 130 bossen mos en 12 bossen riet en hout in voorraad zijn. Ook hier komen we typische benamingen tegen, zoals smearstukken, bladen wagenschot, plaatstukken, krommers, dennen ribeinden, scheerhouten et cetera. Toch zijn dit termen die ook nu nog wel gebruikt worden. Maar wat moeten we met die vier appelboomhouten plaatjes, die ook apart vermeld worden? Waarschijnlijk was dat het hout dat gebruikt werd voor met name de besneden naamborden van een schip.

Vanaf 1854 is er weer een Willem eigenaar van deze scheepswerf. Het was namelijk de oudste zoon van Bastiaan. Vanaf dat jaar tot aan de sluiting in 1906 leidde hij het bedrijf. Uit deze periode zijn wat meer gegevens van nieuwgebouwde schepen terug te vinden. Bovendien weten we uit een aantal schaarse krantenberichten dat hij ook wel op andere locaties onderhoudswerk aan schepen verrichtte. Op 3 december 1887, bijvoorbeeld, had men de driemastbark *Loining* op de sleephelling aan de Veerdam getrokken. Hier toog Willem van der Esch met zijn manschappen aan het werk voor een grote onderhoudsbeurt. Dit schip kreeg onder andere een nieuwe, koperen beplating op de huid. Omstreeks deze tijd had men bij deze werf ongeveer twintig man in dienst.

Naast nieuwbouw en onderhoud had Willem van der Esch ook een aantal schepen in de verhuur. In de onuitputtelijke archieven vonden we dat de genoemde scheepsbouwer in 1892 vier houten tjakken te huur had. Kennelijk waren er schippers te vinden die met een dergelijk huurschip de kost konden verdienen. Dat het slechte tijden in de scheepvaart waren, blijkt ook uit het feit dat Willem bij hoge reparatiekosten verschillende malen genegen was een hypotheek op het betreffende schip te vestigen. Dit waarschijnlijk ter verzekering van de onbetaalde rekening en soms voor de nog niet betaalde kooppunten.

Gelukkig zijn er van de periode rond de eeuwwisseling enkele foto's van de werf bewaard gebleven. Op de mooiste foto is te zien dat de werf drie sleephellingen bezat, waarop in elk geval een tweetal hektjakken staat. Het derde schip zou eveneens een hektjalk kunnen zijn, maar dat is door de positionering niet met zekerheid vast te stellen. Daarnaast liggen er nog twee grote tjakken voor de wal. De prachtige, hoog opgeboiede achterzijden van deze hektjakken is een lust voor het oog. Alle aandacht van de stemmig geklede schippersfamilies is gericht op het werk van de



Boven en onder: De scheepswerf van Willem van der Esch te Papendrecht rond 1900.

fotograaf; waarschijnlijk was dat in die tijd nog een tamelijk weinig voorkomend verschijnsel. Verder zien we links op de foto de houten timmerloods waarop aan de dijkzijde het volgende rijmpje geschilderd stond:

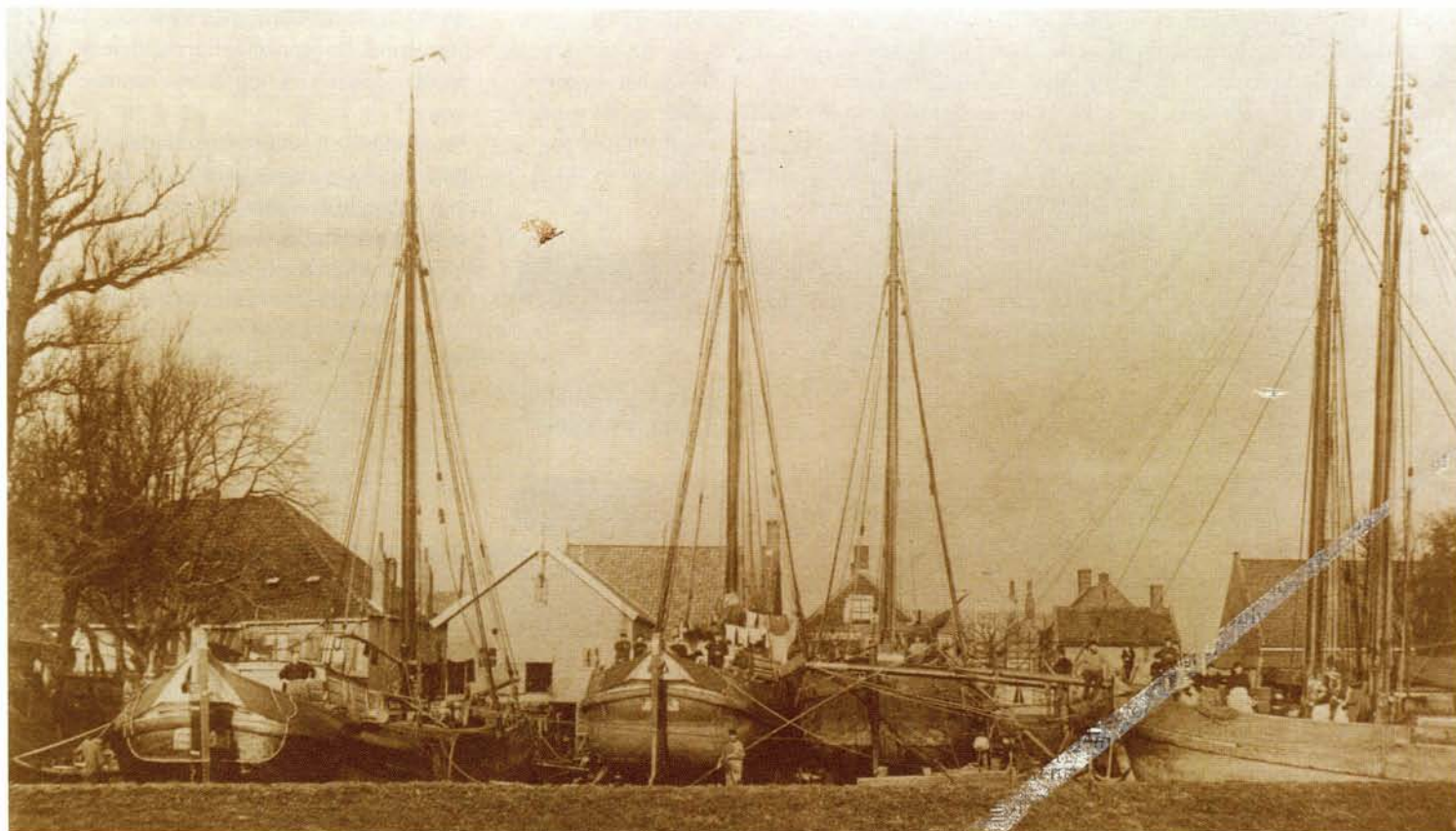
'Hier maakt men schip en boot,
En masten klein en groot,
Tot elks gerief, want ziet,
Op zee maakt men ze niet.'

Aan het einde van de negentiende eeuw werd het hout steeds verder teruggedrongen door het ijzer.

De opdrachten voor de bouw van nieuwe houten schepen zullen dus wel snel minder zijn geworden. Toch kwamen we nog een tweetal berichten tegen over de bouw van houten vaartuigen. Het eerste betreft een aanbesteding op 10 maart 1892 ten behoeve van een zolderschuit voor het Hoogheemraadschap Delfland. Met deze zolderschuit moest steen overzee vervoerd kunnen worden. Scheepsbouwmeester Willem van der Esch schreef hierop in voor een bedrag van fl. 2.050,- en ging diezelfde avond naar huis met de opdracht op zak.

Van een ander schip zijn in de archieven meer gegevens terug te vinden. Het betreft een boeier van 16 m., die gebouwd werd als inspectievaartuig voor het loodswezen in het 2^e district (Terschelling en het Vlie). Het Gouvernement had twee grote boeiers nodig. De bouw van de eerste werd (kennelijk zonder aanbesteding) opgedragen aan de bekende Friese scheepsbouwer Eeltje Holtrop van der Zee in Joure. De tweede werd wel landelijk aanbesteed. Dat de concurrentie hevig was, mag wel blijken uit de gegevens van het bouwbestek dat aanwezig is in het Nationaal Archief in Den Haag. Terwijl de begroting voor de bouw fl. 13.000,- bedroeg, schreef Willem van der Esch in voor een bedrag van fl. 9.335,-. Na de opdracht kreeg de bouwer acht maanden de gelegenheid om het schip te bouwen.

Op 31 maart 1900 liep het schip van stapel in Papendrecht en werd direct meegenomen door de Marine (of misschien door een marineschip) voor een overzeese reis naar Harlingen. Ondertussen was men op de werf al weer begonnen aan een opdracht voor Rijkswaterstaat te Gorinchem. Bij een aanbesteding op 4 oktober 1899 had Willem van der Esch de eer om voor fl. 965,- roei- en zeilboten te mogen bouwen. Dat hij een vooruitstrevend en sociaal werkgever was, blijkt uit het feit dat de scheepsbouwer vanaf 27 februari 1897 voor zijn manschappen een verzekering afsloot tegen ziekte en ongevallen.





De boeier Zeeland van Rijkswaterstaat geeft een indruk van de boeier die op de werf van Van der Esch is gebouwd. Foto archief Frans de Boer.

Schilderwerk op houten tjalken

Behalve de twee foto's is er ook een bewaard gebleven werkschrift van Cornelis van der Esch (Bzn.) (mijn grootvader). Ook dit geeft een goed inzicht in de afwerking van de schepen die op deze werf gebouwd werden. De vader van Cornelis van der Esch werkte op deze werf als scheepsmaker. Zijn zoon zal ongetwijfeld van jongs af aan wel eens mee geweest zijn naar de werf. Hij trad echter niet in de voetsporen van zijn vader, maar werd schilder. Misschien eerst in loondienst op de werf, maar vanaf 1898 vestigde hij zich als zelfstandig huis- en scheepsschilder. Vanaf die tijd werd hij rechtstreeks door de schippers gevraagd hun boot met een verlaag te beschermen en te verfraaien. Wat mij opviel toen ik dit werkschrift voor het eerst las, was het gegeven dat schippers veel aandacht hadden voor de verfraaiing van hun schepen (vaak tjalken). Weliswaar waren het werkschepen, maar kennelijk dachten veel schippers: 'Het oog wil ook wat'. De gegevens in dit werkschrift zijn van 1899 tot 1905. Op het eerste gezicht zijn het eenvoudige aantekeningen over de gebruikte materialen. Hieruit zijn vooral de gebruikte kleuren af te leiden. Maar door het verguldwerk van de naamborden en rijmplankjes weten we, in een aantal gevallen, ook welk schip bedoeld wordt, plus de naam van het schip, de schipper en/of de eigenaar. Vanuit het schrift weten we dat alle acht genoemde houten tjalken ruim met bladgoud versierd werden. Ieder schip had naamborden waarvan de ingehakte letters met bladgoud beplakt werden. Veel schippers hadden bovendien ook rijmbordjes met vergulde letters. Helaas zijn niet alle opschriften van deze bordjes in het werkschrift opgeschreven. Maar het is toch aardig om te lezen wat hierop, in de wel genoemde gevallen, vermeld stond. Van twee bordjes weten we de opschriften. De hektjalk van L. Kanters uit

Sliedrecht droeg zo het volgende versje:

'Is Gods oog mij niet nabij
Wat baat een goede wind dan mij
Als God dit vaartuig niet geleid
Vergeefs is al mijn arbeid'

Een andere tjalkschipper, J.A. Borsje uit Papendrecht, had een heel andere kijk op het leven en liet daarom op zijn bordje zetten:
'Hoop is lijdenstroost'

De overige objecten die stevast verguld werden, zijn de vlaggenstokknop en andere knoppen. Verder werden vaak de kop van het roer en soms de hekken van de mast (het scheerhout) verguld. Bij de hektjalken zien we dat ook het koper op het hakkebord met bladgoud afgewerkt werd. We weten niet of deze hakkeborden toen nog met veel houtsnijwerk versierd werden. Wel



De originele kleuren die in het artikel worden genoemd.

lezen we dat schipper L. Kanters zijn naam in 'stroofblauw' op het hakkebord liet zetten. Bij deze manier van schilderen werden de letters met een soort vernis ingeschilderd en vervolgens werd er in de nog natte vernis fijngemalen glas gestrooid. In dit geval van een blauwe kleur. Van de gebruikte kleuren kunnen we afleiden dat in die periode bijna nog geen kant en klare fabrieksverven verkrijgbaar waren. Men werkte met droge verfstoffen die door de schilder zelf met een loper op een marmeren plaat met lijnen/of standolie tot een egale pasta gewreven werden. Vóór het gebruik werd deze verf dan met lijnolie en/of terpentijn verdund en voor de droging werd wat siccatief toegevoegd. Meestal gebruikte men pure kleuren. De gebruikte verven hebben voor ons soms wat vreemde benamingen. Een veel gebruikte term is bijvoorbeeld Bentemer of Geel Bentemer. Het is de aanduiding voor een soort zandsteenkleur, genoemd naar het Bentheimer zandsteen uit Duitsland. Deze kleur werd veel gebruikt als ondergrondkleur voor het aanbrengen van een houtimitatie in de roef en het achteronder (het zogenaamde 'houten'). Ieder schip had een dergelijke afwerking van het binnenwerk. Uiteraard was er een ruime keus aan te imiteren houtsoorten bij de schilder voorhanden. Na de imitatielaag werd alles hoogglanzend afgevernist. De genoemde Cornelis van der Esch was dan ook een meester in deze oude technieken.

Voor wat betreft het overige schilderwerk van het interieur lezen we dat de bedsteden stevast met bedsteeblauw geschilderd werden. De vloer werd afgewerkt met vloerbruin of met vloervernis. Op de kachelhoet en kachelplaat ging zwarte vuurlak (hittebestendiger dan andere laksoorten) en soms werd er nog bronsverf op een lamp gezet of wat bladgoud op een spiegellijst. Ook het zetten van de ruitjes hoorde tot het werk van de schilder. Het mousselineglas (een matglas met roosfiguurtjes, genoemd naar de los geweven stof van katoen, wol of zijde met doorkijkeffect) en de rode hoekruitjes in het roefdeurtje, de ruitjes in de poortraampjes, de ovale ruitjes (á 15 cent) voor het zicht op het ruim en de heldere ruitjes in de roefraampjes en het roeflantaartje, alles werd door de schilder uitgevoerd en genoteerd. Het is bekend dat de houten tjalken rondom in de bruine of Stockholmt eer gezet werden en dan meestal door de schipper zelf. Hier komen we benamingen tegen die tegenwoordig niet meer kennen. De houten koftjalk (149 ton) van schipper L. Borsje uit Papendrecht had bijvoorbeeld als

hoofdkleur buiten een mengsel van half Parijs en half zinkgroen. Tezamen moet dat dus een vrij felle kleur groen zijn geweest. De hektjalk *De Vrouw Cataliena* van L. Kanters uit Sliedrecht was met puur Parijs groen geschilderd; een uiterst giftige verf op basis van koperoxide. In de materiaallijst komen we daar ook porseleinwit tegen. Vaak was de roef aan de buitenzijde afgetimmerd met rabatdelen, waarvan de terugliggende, geschulpte delen (eigenlijk de messingen) wit werden afgezet. De rest van de roef werd groen geschilderd, maar ook op dit schip ontbreekt een kleine hoeveelheid ultramarijn blauw niet. De hektjalk *De drie gebroeders*, van T. Vermeulen had als hoofdkleur zinkgroen met daarbij wit. Overigens was zinkgroen in meerdere uiteenlopende tinten verkrijgbaar.

De tjalk *Elke Morgen Nieuwe Zorgen* van C. Dekker was voornamelijk donkergroen. De tjalk van P. Dekker stond in het Parijs groen, afgezet met wit. De tjalk van Klaas Dekker, *Op Hoop van Zegen*, evenals de drie vorige uit Papendrecht afkomstig, was waarschijnlijk het kleurigst van allemaal. Dit schip was overwegend in een roodbruine kleur geschilderd. In het schrift lezen we dat men daarvoor in 1903 de kleuren Perziaans rood

en paarse dodekop (een ijzeroxidemengsel), half om half gebruikte. In 1904 gebruikte men puur Perziaans rood. Maar ook op dit schip werd zinkgroen gebruikt, waarschijnlijk op het roefdek. Daarnaast ook wit, en ultramarijnblauw (1 kg droog). Van deze laatste diepblauwe kleur, die oorspronkelijk uit een half edelsteen gefabriceerd werd, is het gebruik op dit schip onbekend. Waarschijnlijk voor de binnenkant van de boei-sels en/of het vooronder.

185 jaar

Uit de summiere gegevens uit het werkschrift blijkt wel dat de beroepsvaart in de tijd van de houten schepen en de ijzeren schippers een veel kleuriger aanzien had dan gedacht. Men schuwde de vrij felle kleuren kennelijk niet. Men was trots op zijn schip en liet door een goed verzorgd schip duidelijk merken dat de vracht bij hen in goede handen was. Dat niet alles rozengeur en maneschijn was, blijkt wel uit het gegeven dat de koftjalk van Leendert Borsje na zijn overlijden op 24 juni 1904 voor de werf te koop lag wegens het faillissement van zijn nalatenschap.

In het eerste halfjaar van 1906 moet ook de sluiting van de werf plaats hebben gehad. Baas Wil-

lem van der Esch was inmiddels 75 jaar geworden. Hij had geen kinderen en dus werd de werf verkocht. De nieuwe eigenaar werd Adrianus Jacobus Verweij, scheepsmaker te Papendrecht. Deze is evenwel direct begonnen op dezelfde plaats ijzeren schepen te bouwen. Op 21 mei 1906 laat Willem van der Esch zijn woning verbouwen en op 12 augustus 1908 overlijdt hij plotseling. Zo kwam er een einde aan een bedrijf dat 185 jaar lang houten schepen bouwde in het centrum van Papendrecht.

Mijn dank gaat uit naar onderstaande personen en instanties die mij geholpen hebben bij deze publicatie: mijn broer Cornelis van der Esch voor het ter beschikking stellen van de tekeningen van Elias Boonen (Dordrecht 1860 - Brussel 1931), een Dordtse impressionist die deze sfeervolle tekeningen in 1900 maakte bij de scheepswerf van Pieter Verheul onder aan de Veerдам, tegenover Dordrecht. In 1901 heeft men op deze plaats de scheepswerf van Arnold C. van Duijvendijk gevestigd; Ruud Slagter uit Papendrecht; Peter Tolsma uit Groningen; Maritiem Museum Rotterdam; Nationaal Archief Den Haag; Kadaster Rotterdam; Stadsarchief Dordrecht.