Schepen en menschen rondom de (later) Koninklijke Dordtsche Roei- & Zeilvereeniging

Tjotters

Geisha, eigendom van de vereeniging.
Vlinder , S. van Brakel.

De tjotters waren hooggetuigd en uitgesproken rank. Eigenlijk deugden ze niet voor de vaart op de rivier. Ik heb de Geisha beneden de Spoorbrug heelemaal plat zien gaan, was toen zelf aan boord van de Catharina van Bos. Tot aller verbazing kwam ze toch nog overeind.

Met de Geisha werd nogal gevaren door Lou van Wageningen en Keesje Vriezendorp ("Dronken Keesje", die aan de Singel woonde tegenover het ontmoetingspunt met de Bleekersdijk). Van Wageningen liep met een stok en had z.g. zwiepbeenen (kinderverlamming ?), Vriesendorp was een stug, gestopt kereltje met een sterk doorpekelde gelaatskleur. Als ze met de Geisha thuiskwamen, stonden de beenen van Lou recht en was Keesje heelemaal stug en stil. Dit verschijnsel werd aan mij als jongetje verklaard als gevolg van het feit, dat ze de heele dag aan het remmingwerk van de Spoorbrug hadden gelegen. Want naar oud gebruik mag je met een brug boven je hoofd een borrel pakken.

Boeiers

Willemina (ex- Fata Morgana). Lang 8.80 M., breed 3.60 M., masttop boven water 13.60 M. Ankerlier op de voorplecht, 21 vadem ankerketting. Gebouwd door Berhhard te Amsterdam. Juli 1907 gekocht te Amsterdam door Mr. P.Blussé van Oud-Alblas en met Jan Mijnders overgebracht. Smoorde met haar bolle konen bij harde Z.W. wind over de eb het Vuile Gat aflaveerend, in de zware deining, die daar liep. "Boeiers zijn knoeiers". — Zomer 1909 verkocht aan W.H. de Vos. Door deze in 1911 verkocht naar Belgie. Toen we zeer kort voor het uitbreken van den eersten Wereldoorlog te Duinbergen bij Heyst logeerden, heb ik met mijn vader een boeier de Wielingen zien binnenvaren. Zij voerde Belgische vlag. Mijn vader herkende zijn oude Willemina en zei, dat ze er erg verwilderd uitzag.

U niet juist zie bijl.

Friso. Gebouwd door Van der Zee te Joure. Een wondermooi en zeer shel scheepje. Eigenaar Van Walbeek, die haar uitstekend zeilde. Ging in eigendom over aan Mr. L.C.H. van Beeck Calkoen, die het rotte vlak heeft laten vernieuwen. Daarna zou ze minder snel zijn geweest. Is ten slotte na de laatste oorlog in handen gekomen van Van der Lande, die haar bij Wester te Grouw volledig heeft laten restaureeren. Ziet er nu weer perfect uit.

Catharina , eigenaar A.Bos Pzn. Door dezen gekocht van Willem Hultzer, voorzitter van de Zeilvereeniging "Het Y"en van de Roeivereeniging "De Amstel". Het schip was van grooter slag als de Willemina en Friso. De Catharina was nogal stug in het voorschip en keek stuurs om zich heen. Zij lag bij Bos voor de deur in de Nieuwe Haven en werd door hem tot in de puntjes verzorgd. Hij had een oud baasje uit zijn bedrijf, dat er regelmatig op rond scharrelde en zij lag 's zomers door de week onder een lichte zomerhuik om haar dek te beschermen. 's Zondags voer Jan Mijnders bij haar als schipper. Bos was toen - tegen de twintiger jaren - een zeer groot aannemer. Hij was een zware, kort aangebonden en tamelijk opvliegende, laag op de beenen staande man, die in wezen erg goed hartig was. Opde Catharina heb ik een van de gebruikelijke wedstrijden gevaren: start beneden de spoorbrug en de Oude Maas af tot de Barendrechtsche brug. Na den middag werd dan naar de Spoorbrug terug geraced. Aan de wind de Oude Maas afkloppend, maakte zij er niet veel van.

Vrijwel alles liep van ons weg , hetgeen Bos hoorbaar mishaagde. We ankerden bij de Barendrechtsche brug op een zware tros, die we voor de middagstart met zijn allen aan boord liepen. "We" omvatte de drie zoons Bas, Piet en Adriaan ("Flip"), plus ondergeteekende. Voor den wind thuis liepen we alspen trein . Voor zoover ik weet is de Catharina ten slotte naar Turkije of Griekenland verkocht.

Mercator (ex-Admiraal de Ruyter,) Oude houten boeier, ook grooter dan Willemina of Friso. Kwam in Augustus uit Antwerpen vluchten. Had aan boord den Belgischen schipper Evariest met vrouw en zoon Leon (?). Jhr. H.W. Stoop kocht het schip en voer met Evariest als schipper. Evariest was een rustige man met een snor en een pet, die op zijn Bels van achteren met een lucifer in de bol omhoog was gezet. Na den oorlog gingen de Evariesten naar huis. Het schip, dat oud en slecht was, is door Stoop verkocht.

Mercator (2). Was de opvolger, die Stoop heeft laten bouwen door Kooyman op Zwijndrecht. Een zwaar stalen schip, ca. 11 M. lang met een vrij diepe zeeg en stug in de boegen. Deed denken aan een vrachtboeier. Uitgerust met hulpmotor. Trage zeiler, die aan den wind wreed op het roer was. Stoop was door een ongeluk invalide geworden (beperkt gebruik van rechterarm- en been), maar stond er op het schip zelf te varen. Schipper was Jan de Raad, een oude, groote, bedaarde, Zweuwsche clipperschipper in ruste, die gouden ringetjes in de ooren had, omdat dit de oogen scherp houdt. Hij herkende ieder masttopje in Zeeland en heeft de kinderen Stoop, die er gevoel voor hadden, uitstekend zeilen geleerd. Ik denk, dat de Mercator rond de dertiger jaren is verkocht. Ik meen, dat ze nog in de vaart is.

Zwaluw Een houten boeier met visschermanzwaarden. Ca. 9 M. lang, geen wanten. Het was geen Friesche boeier, was stoerder. Gekocht door Jaap en Aat Stoop, zoons van Jhr. J.Stoop. Zij was temelijk laag getuigd en deed het goed. Tijdens de laatste oorlog is ze in een kreek in de Biesbosch opgeborgen en daar verrot.

Zonneland . Stalen boeier, in 1907 gebouwd door T. van Duyvendijk te Lekkerkerk. Eigenaar A.C. van de Nievervaart. Na diens dood verhuisd naar de Maas-vloot, eigenaar A.M. van Dusseldorp Pzn. In 1920 terug naar Dordt. Ik meen , dat ze toen het eigendom was van John Kievits, den zwager van Willem Schouten. Het kan ook zijn, dat Schouten haar had. Schouten, die een voortreffelijke en harde zeiler was, heeft toen met haar op wedstrijden van de Maas, zijn boegspriet te prikken door het grootzeil van de Wulp, het schip van L.M.A.Hofmann, voorzitter van de Maas. Het was een bakboord-stuurboord ontmoeting, waarbij de Zonneland recht van weg had. Pimmetje Hoffmann, die op de Wulp aan het roer stond, ging er van uit, dat voor het jacht van den voorzitter wel uitgeweken zou worden. Nu, dat deed Schouten niet. Diepe ontzetting !
Volgens het gedenkboek van de Maas is de Zonneland ten slotte in Duitschland terecht gekomen.

? kleine boeier, naam onbekend, eigendom van den heer Mulock Houwer.

Lini II. kleine houten boeier, eigendom van Nic. Bouvy (Wolwevershaven). Heette naar een overleden dochtertje. Mij staat bij, dat zij het boeiertje van Mulock Houwer is geweest.

? Houten z.g. Zaanlandsch jacht. Gestrekter en slanker dan een boeier. Gekocht door A. van Roosendaal als stoplap, omdat deze met zijn nieuwe motorjacht tijdens den eersten Wereldoorlog niet varen kon. Zij zal zoo'n 9 M. lang geweest zijn, was hoog getuigd, ranken snel aan den wind. Als zij in de mond van de Nieuwe Haven zeil maakte, wilde het volk op het Zwijndrechtsche veer wel sombere voorspellingen over haar stabiliteit uiten.

Op een mooie zondagochtend de Dordtsche Kil afkloppend, liepen wel snel in op de Catharina van Bos, die lang voor ons was vertrokken. Onze nadering ontketende driftige activiteit aan boord van de Catharina. We voeren boven haar langs of ze stilstond. Dit was reeds erg. Toen nam de heer Van Roosendaal, die wel geen varensman doch niettemin hoffelijk was, zijn pet af voor Bos. Bos barstte !

Visschermantypen

Willemina (ex EH 76). Enkhuizer bol, een z.g. jagertje, waar Thiebout te Amsterdam een roef in had gebouwd. Lang 7 M., breed 3.05 M., lengte van de roef 2.40 M. Gekocht door Mr.P.Blussé van Oud-Alblas en op 10 Mei 1904 te Dordt aangekomen. Zij was zeer zeewaardig en bij hardnn wind uitgesproken snel. De roef lekte verderfelijk, was slecht gemaakt. Zij kreeg nieuwe zeilnn van B.C.Schouten te Gouwsluis, een befaamd zeilmaker, den vader van Willem Schouten van de Zonneland.
Jan Mijnders zorgde voor haar. Hij voorspelde, dat over een jaar of tien het zout van het Zuiderzeewater uit haar huid zou zijn getrokken en dat ze dan verrotten zou.
Mei 1907 verkocht Mr. Blussé de Willemina aan A.Bos Pzn., die haar als Mignon hield tot 1918. Tijdens den oorlog kwam de voorspelling van Mijnders uit en is het scheepje door Bos practisch herbouwd. Van 1919 tot 1922 staat zij bij de K.N.R.&Z.V. te boek als de Kikker van H.C.Wesseling. in 1936 duikt zij te Dordrecht weer op als de Bruine Beer van Notaris Groenier.

Dolfijn , stalen blazer , lang 12.60 M., breed 4.60 M., als "vischaak" "Nooit Volmaakt" in 1911 gebouwd door Stapel, werf "Vooruit" te Enkhuizen en in dat jaar gekocht door W.H. de Vos. Hield een open kuip en is in 1915 verkocht.

Onrust , stalen lemsteraak, in 1915 door De Boer te De Lemmer gebouwd voor W.H. de Vos. Is thans eigendom van Nots. Spits te Groningen. Een beroemd mooi schip, dat door De Vos hard werd gezeild. Hij had een langen, pezigen, peper en zout harigen schipper met een in elkaar geslagen neus. Die stond geregeld doodsangsten uit.
Toen De Boer de teekening voor de Groene Draeck zou maken, heeft De Vos aan de Technische Commissie, die over het Prinsesselijk jacht ging, voorgesteld de Onrust te laten opmeten, omdat men dan zeker wist een goed schip te krijgen. Dat is gebeurd. De Boer had inmiddels zijn teekening ingeleverd en toen bleek, dat de lijnen van de Groene Draeck tot op de centimeter met die van den Onrust klopten. De Boer had gewoon de oude teekening uit de lade gehaald. De Commissie heeft toen , om iedere twijfel ten aanzien van de stabiliteit te bannen, de Draeck 10 cM breeder aan dan de Onrust gemaakt.
In de laatste jaren, dat De Vos met de On-rust voer, zeilde hij haar niet meer en voer hij met een kort mastje op de motor.

Scaldis, houten botter, in 1903 gebouwd door F.Joosten te Boom in Belgie naar ontwerp van E.Claessens. Zie Gedenkboek De Maas, 1851-1951. Rank schip. In 1917 door den jeneverstoker J.F.J.Weyers gekocht van W.J. van Vollenhoven. Toen Weyers op een motorjacht overstapte ~~op een motorjacht~~ verkocht hij de Scaldis in 1920 aan A.M.van Dusseldorp, wien de Zonneland te machtig was. Zoo kwam de Scaldis weer in de Maasvloot terug..

Bruinvis , houten Maassluisch platje. Afbeelding in Van Kampen. Was, naar ik denk zoo om en bij de twintiger jaren eigendom van Mr. J.Salomonson, die, ~~van~~ na het motorjacht Isola Bella, haar zeilde met zijn schipper Hendrik. Salomonson was geen varensman. Zijn zoon Lodewijk ook niet. Het heeft dus

maar kort geduurd.
Wanneer ik op 4 Augustus 1958 met mijn Orion, met de eigen familie plus Hein Bohré aan boord Zeebrugge binnen ben geloopen, vinden we onder een dezeil in verregaanden staat van verwaarloo-zing de Bruinvis, thans onder den naam "La belle aventure". De jongens, die heelemaal weg van het scheepje waren en het wilden koopen, zijn na eindeloos telefoneeren er achter gekomen, dat het schip toebehoorde aan den architect, die op de Brusselsche tentoonstelling het Atomium had gebouwd en dat deze aan verkoop niet dacht. In de aansluitende jaren is het scheepje door de Jachtwerf Maas te grondig gerestaureerd - practisch vernieuwd -. Ik heb het nog een paar maal in Zeeland gezien. Het zag er prima uit, had alleen een leelijk grootzeil met een veel te breede gaffel.

Belgische , door de Boer aan de Lemmer gebouwde, stalen lemsteraakjachten. Het waren er drie, die, in Augustus 1914 met de familie aan boord uit Antwerpen zijn komen vluchten en bij de Dordtsche gastvrijheid vonden:

Thistle,
Wulp en
Salamander.

Salamander van L. Herfurth, wiens zoon Willy op School Mühring bijmij in de klas heeft gezeten, werd in 1918 verkocht aan R. van den Arend te Rotterdam. In 1927 verkocht deze haar aan het Maaslid R.S.P.Schuil, die haar nog in de dertiger jaren had.
Wulp (ex-Primrose) werd in 1917 verkocht aan L.M.A.Hoffmann, voorzitter van De Maas, die haar in 1930 verkocht, ik meen naar Belgie, aan G. van de Walle te Mechelen, die haar verdoopte tot "Georgette"
Thistle is, voor zoover mij bekend, naar Belgie terug gekeerd.
Zij waren alle drie heele mooie schepen, pl. m. 12 M. lang.

Hoogaarsjacht J. Overwijn, naam onbekend. Een groot stalen schip, waarmee ik wel in de haven van de Willemstad heb gelegen. Van dit schip weet ik niets. Ik mden, dat Thomas van Gorkum, die ook op de Scaldis had gestaan, bij haar als schipper voer.

Diversen

Chang en Eng, Ijzeren catamaran, in de vijftiger jaren van de negentiende eeuw gebouwd door Joh.Smit Jzn. te Slikkerveer. Zie gedenkboek De Maas 1851-1951. Eigenaar de neus- keel en oorarts P.Loopuyt, vriend van mijn vader. Met hem en mijn vader heb ik een middag met de Chang en Eng gevaren. Bij het Huis te Merwede zette Loopuyt hem op een strandje en gingen de heeren in hun onderbroek zwemmen. Als jongetje vond ik dat maar vreemd. Thuis varend laveerden we de Merwede af. Loopuyt stuurde dwars over de strang van een bergsleep heem. Mijn vader zei: G.v.d.!!! De sleepboot bliek verontwaardigd. Loopuyt grinnekte. Ik heb geen diepgang, zei hij. Ik vond dat heel erg, want ik had, zeilend met de sloep, van mijn vader geleerd, dat je nooit tusschen een sleepboot en zijn sleep moet komen.

Broehorn zwarte houten kotter met lepelboeg. Door Loopuyt gekocht als opvolger van de Chang en Eng. Mooi schip. Ik denk, dat hij haar maar kort heeft gehad. Hij is vrij vroeg met de practijk opgehouden en naar Zwitserland vertrokken. Dr. Assies nam de practijk en het huis aan het begin van de WolweversHaven over.

Heather Bell. Witgeschilderde houten yawl van Engelsch model: rechte steven en vrij lang overhangend wulf met papegaaistok. Gaffelgetuigd. Horizontale boegsproet en groote mast vermoedelijk met steng. Volgens het Gedenkboek van De Maas was zij rond 1900 het eigendom van W.J.van Vollenhoven te Rotterdam. Ik weet alleen maar, dat ik haar als jongen - dus aanmerkelijk later - in de Nieuwe Haven heb zien liggen.

Mellvil. Een monsterachtig, stalen schip, na den eersten Wereldoorlog door de Weduwe Duyvendijk op Papendrecht gebouwd voor J.Vriezendorp van Renesse naar diens eigen gedachten. Een dikke ronde akenkop met een dunne staafsteven, plat vlak met middenzwaard en van achteren een lang overhangend wulf met vrijwel platte, overhangende boeiing. Mast en boegspriet en een rechte gaffel. Het schijnt de bedoeling te zijn geweest, dat ze snel zou zijn. Ze was enorm traag. De ironie wil, dat ze naar het dochtertje van Vader Jaap heette. Daarmee hield echter iedere gelijkenis op. Wat er van haar is geworden, weet ik niet.

Stoomjachten

Zonder uitzondering waren zij gebouwd door Koopman en van clippermodel. Koopman, die in de Rijnsleepvaart dit model had ingevoerd, met prachtige booten en navolging als gevolg, bouwde deze jachten in het begin dezer eeuw.

Lohengrin Fraai slank schip. Elegante clipperboeg met boegspriet en lofwerk. Twee achteroverhangende masten met daartusschen een gele achteroverhangende schoorsteen. Lang, fijnbesneden achterschip met vallend hek. Wie de eigenaar is geweest, weet ik niet. Ik meen Koopman zelf. Het schip, danig verbouwd, bestaat nog als motorjacht.

Rheingold.
Gold voor mij als een zusterschip van de Lohengrin. Heb geen idee van wie zij is geweest. Voorjaar 1941 moest ik in IJmuiden zijn in verband met een visschersaanvaring. Er werd toen in de kustvisscherij over dag handen vol geld verdiend en alles wat drijven kon, werd tot visscherman gemaakt. Ik heb toen achterin de Visschershaven een slank, roestig motorscheepje gezien, dat duidelijk eens een fijnbelijnd jacht met clipperboeg en boegspriet was geweest, maar dat, met opgehoogde boorden en trawlbeugels voor visscherman moest spelen. Voor mij leed het geen twijfel: de oude Rheingold !

Mignon
Spreek uit: Mig non. Ook van clippermodel,maar meer kort en gedrongen met laag vrijboord. Kort boegsprietje,witte verzonken voorkajuit, machine, ketel en geel schoorsteentje midscheeps en van achteren heelemaal open met zonnetent. De romp zwart. Er heeft een tijd een schipper-stoker-machinist op gevaren, die Barend heette. Op de kreet: Barend breng mij de banzine! kwam de vierkante flesch voor den dag. D.N. Lotsy heeft zoo om en bij de jaren twintig de Mignon. Van haar kopvoor in ondiep water duikend, heeft H.W.Stoop zijn nekwervels beschadigd met de hierboven vermelde (Mercator) invaliditeit als gevolg.

Motorjachten

Jenny. W.H.de Vos heeft een reeks motorjachten gehad, die naar zijn vrouw Jenny Lebret, altijd Jenny heetten. Hij had die naast zijn zeiljachten en gebruikte hen regelmatig om daarmee naar de Coöp. Suikerfabriek van Puttershoek, van welke hij de machtige big boss was, te varen.

Cateau. Door Stoel, Werf "Nicolaas Witsen" Alkmaar in het begin dezer eeuw gebouwd voor S.Crena de Iongh ("Singelsam", "Sam Tuitebol" of wel "Sjeukepoel" omdat hij zich voelde aussi délicieux que poule) ACzn. Ongeveer 10 M. lang staal met bolgebogen kruiersteven en terugvallend kruiserhek. Ronde golfbreker voorop, daarachter overdekte open zitruimte, kajuit met twee vensters aan bakboord en stuurboord, Kombuis en toilet tegenover elkaar. Vanaf de midscheeps open dek met stuurstand en koekoek boven de machinekamer. Het schip heette naar zijn vrouw. De motor was, naar ik meen een petroleummotor. De schipper heette Hendrik en was in dienst van de zaak:

Boonen & Van Hoogstraten aan de Noordendijk, in wier balkengat de Cateau ligplaats had. Mijn ouders voeren wel met Oom Sam en Tante Cateau en gingen ook met de boot op vacantie. Aan boord van haar heb ik nogeen winderige zeilwedstrijd op het Hollandsch Diep meegemaakt. Dat was in den oorlog. De groote schokker "Margaretha" kwam toen voor alles uit onder vol tuig het Hollandsch Diep opstormen. Een onvergetelijk gezicht.

In 1960 lag de Cateau, grijsgeschilderd, als afgezakt woonschip in de Boezem te Rotterdam (Crooswijk).

Isola Bella . Rechte steven. lange middenopbouw met patrijspoorten, vallend hek. Kwam in Augustus 1914 uit Belgie vluchten en werd gekocht door Mr. J. Salomonson. Groot scheepvaartadvocaat, maar geen varehsman. Op het Hollandsch Diep zei de schipper Hendrik: Meneer, als U nou op die ton koers houdt, dan ga ik even naar beneden. Hij kwam naar boven vliegen toen er onder het schip groot gedonder ontstond. Salomonson was exact over de ton heen gevaren. Het schip moet omstreeks de twintiger jaren zijn verkocht.

Dahaja Stalen jacht van Jan Wijers, Vice - Consul van Frankrijk. Zelfde type als de Isola Bella maar veel kleiner.

Wana Tijdens den eersten Wereldoorlog door Akerboom te Boskoop van staal gebouwd voor A. van Roosendaal. In 1917 of 1918 te water gelaten door diens zoon Wim. De naam was gevormd door de voorletters van Van Roosendaal, zijn vrouw, zoon en dochter. De eigenaarsvlag was blauw driehoekig met gelen rand en in het blauw een roos en een aal. Het was een mooie boot Rechte steven en bakdek, waarachter open stuurstand en vervolgens kajuit met overdekte achterzit. Platte spiegel. De motor, die uit Amerika moest komen, liet zich wachten. De zoon Wim, mijn tijdgenoot, herinnert zich, dat in dien tijd in de vacantie de Wana wel naar Nijmegen of Arnhem werd gesleept en dat ze dan vandaar de rivier afdreef, met het sloepje boegseerend er voor om de boot op koers te houden.
Uit dien tijd stamt ook het bovengenoemde Zaansche jacht. De Wana is in de twintiger jaren verkocht.

Hollander. Een forsch stalen motorjacht, in 1920 verworven door den jeneverstoker J.D.J.Weyers. Deze vervoerde eens per jaar een hoeveelheid eigen product naar Zierikzee in een poging de belastingautoriteiten er van te overtuigen, dat de Hollander een bedrijfsvaartuig was. Het is hem nooit gelukt.

Lini III Klein motorjachtje van Nic. Bouvy. Volgde de boeier Lini II op.

Elize klein motorjachtje van A. Bos Pzn. Lag naast de "Catharina". Heette naar zijn dochter Lies . Vallende steven. Platte spiegel.

Krammer Van Julien Redelé van de koekjesfabriek. Rechte steven, kruiserhek. Kajuit er tusschen. Redelé voerde bij de A.N.W.B. de belangstelling voor het varen en de waterconsuls in. Was een goede vriend van mijn ouders en vischte mij, den dag na de zwemwedstrijd Dwars door Dordt met Frans Delhez en Dick Koekebakker uit het M allegat, waar we met een dubbelwherry bij ruw weer waren vergaan. Aangeboden sherry werd met vreugde aanvaard behalve door Frans, die evenals zijn ouders overtuigd geheel onthouder was. Je moet het zelf maar weten, zei onze redder berustend.

De familie Mijnders

Toen Jan Mijnders was gestorven (1917 of 1918) kregen mijn ouders van de weduwe zijn portret, dat lang bewaard is gebleven. Het toonde de kop van een man, knap van uiterlijk. Fijngetrokken wenkbrauwen, openstaande oogen, een fijne neus met daarondereen vrij lange snor, zijdelings naar beneden gericht en aan de einden weer omhoog komend, een goede kin. Zoo heb ik een nog steeds levende herinner-ing aan hem, zooals hij daar aan boord van de Jonge Willem te bed op zijn eind lag te wachten, in de hoek van de Nieuwe Haven tusschen de Aardappelmarkt en de Knolhaven achter het vischvlot van Eigenraam. Daar kwam ik op bezoek.

Jan was getrouwd met Kaatje van Efferen, een klein bedrijvig mensch, in haar gezicht geprononceerde jukbeenderen en wat dichtgeknepen oogen, dochter van een zandschipper. Van kinds af had ze hard leeren werken en dat bleef ze doen. Ze woonde met Jan op de Jonge Willem, een oude stoomboot waar de machine en ketel uitgesloopt waren, met een wit geschilderd houten dekhuis op het achterschip gebouwd. De Jonge Willem lag vóor het huis van Mr. S.van Gijn (Oom Siem voor ons) tegen de Noordkant van de haven. Tegenover hem lag tegen de Knolhaven het bootenhuis van de Roei en Zeil.

of groen!

Jan en Kaatje hadden naar ik meen vier zoons: Jan, Willem, Simon en als jongste Kees. Jan, Willem en Kees waren tamelijk klein van stuk, trokken naar de moeder. Van Jan en Willem is er een machinist op de sleepvaart geworden, Kees bracht het tot spil van D.F.C. II. Hij was een onuitputtelijke zweeger en kopte de hardste kogels, heette dan ook "De man met het IJzeren Voorhoofd". Eenmaal is hij zoo omver geschoten, doch ook dat overleefde hij. Simon, die zijn vader ging helpen, was min of meer het zorgenkind.

Op een rekening van Jan, dateerend uit 1904 staat zijn bedrijf aangegeven: "Verhuren,Verkoopen, Bewaren en onderhouden van Pleiziervaartuigen" Hij was zeker niet zoomaar een bootjesverhuurder. De verzorging van jachten voorzag ik een duidelijke behoefte. Het sprak van zelf, dat, toen mijn vader in 1904 begon met zijn eerste Willemina, het schip bij Jan Mijnders werd ondergebracht. Toen in 1907 de tweede Willemina kwam zorgde Jan voor haar. Toen die in 1909 was verkocht en mijn vader een sloep wilde hebben om met vrouw en kinderen te roeien en mij te leeren zeilen, sprak het van zelf, dat Jan hem in 1911 die sloep verkocht. Dat was niet zoomaar een sloep. Jan had een band met de sloepenbouwer Visser te Zwijndrecht, net boven den Spoorbrug. Hij ontwikkelde samen met hem op basis van het Belgische, scherpe typepen serie sloepen, ca. 12 voet lang, eikenhout met mahonie dolboord en spiegel. De eerste was niet mooi, had te weinig zeeg. Mijn vader kocht voor F. 140.- de tweede, die bepaald goed was. De mooiste was de derde, gekocht door A.Bos als bijboot voor zijn Catharina.

Wat de verkoop van jachten voorstelde, weet ik niet. Wel weet ik, dat hij schepen, die er niet tebest aan toe waren, opkocht, die dan weer opflikte en verkocht. Daaraan deed mee de timmerman HeintjeBuikhuizen, een klein mannetje met een musschenkop en krulletjes in zijn nek, die ook voor al het timmerwerk in de gewone onderhouds- en reparatiesector opdraaide. Hein was in dienst van de Kistenfabriek en Houthandel C.van der Linden, die in 1904 was gevestigd aan de Heerestraat bij de Nederlandsche Bank. De Heerestraat heet nu de Lange IJzeren Brugstraat. De Nederlandsche Bank had toen blijkbaar nog niet overgenomen het kantoorgebouw van de Firma de Kat aan de Wijnstraat tegenover de Openbare Leeszaal.

Jan heeft met Hein wel kunststukken opgevoerd. Zoo kocht hij in 1906 of 1907 uit Rotterdam de stokoude boeier Bever. Zij was zoo lek als een tralie-mand. Jan en Hein lapten haar weer op, stopten alle open naden toegewijd dicht en verkochten haar weer met winst. Het schip zou door een sleepboot naar Amsterdam worden gebracht. Die boot heeft er wat kort voorgestaan of t

heeft misschien te driftig getrokken. een feit is, dat vroordat de sleep de Noord had bereikt, het schroefwater al de stopverf uit de naden in de boeg had gespoeld en de Bever overhaast op het strandje bij de Zwijndrechtsche watertoren moest worden gezet om zinken te voorkomen. Het schip is toen wat beter gedicht. Dit neemt niet weg, dat de kooper na aankomtt ter finale destinatie het schip te Staveren omhoog heeft laten halen oom de naden te dichten (Zie:Spiegel der Zeilvaart 2e jaargang nr.1 blz.36).

Eenn ander geval gold een Tholensche hoogaars, een werkelijk heel mooi schip. Zij had een erg slecht boeisel. Jan en Hein namen haar onder handen en als jongetje heb ik haar met mijn vader staan bewonderen toen ze klaar was meteen splinternieuw, glanzend vernist boeisel. Mijn vader merkte op, dat ze zoo weinig berghout had en toen kwam de aap uit de mouw. Zij hadden het oude boeisel gewoon laten zitten en er nieuw eiken over heen gespijkerd. Wat niet ziet, dat niet deert.

Jan voer met mijn vader als schipper. Hij was voor mij van kindsbeen een soort heldenfiguur, die me vaderlijk met"Dollefie aansprak. Ik heb een duidelijke herinnering, dat ik met hem op de boeier het anker stonm op te draaien. Het zal me het draaien wèl zijn geweest, want ik was toen hooguit vier jaar. Maar de herinnering is er.

De heldenstatus van Jan werd verhoogd door zijn sociale functie. Hij was voorzitter van de Gymnastiek en Schermvereeniging "Nederland en Oranje", een genootschap, dat epische feesten opganiseerde waarbij het bestuur met de muziek voorop en de hooge hoed op het hoofd in open landauers door Dordt reed. De golven gingen dan hoog. De thuiskomst bleef niet onopgemerkt. Wanneer Ka eens een keer moeilijk was, zei Jan: Vrouw geef mij mijnen hoogen hoed ! Ik ga den wal op ! Dit dreigement was afdoende.

Bij de Onafhankelijkheidsfeesten van 1913 voelden wij ons hoog verheven. Op de eerste verdieping uit het raam hangend van het huis van onze grootmoeder Blussé aan de Steegoversloot (thans verdwenen) bewonderden wij de historische optocht, die door de stad trok. Het hoogtepunt was een technisch exact getuigde reproductie van de kanoneerboot, die de Franschen had verjaagd. Jan Mijnders voerde het commando met steek, epauletten en degen in de uniform van zeeofficier. Hij groette ons met wijde steekzwaai !! Wat later op den middag reed de kanoneerboot onbemand door de stad. Op het Stadhuis was eerewijn aangeboden en die attractie was voor Commandant en bemanning te sterk.

Toen ik op mijn zesde in 1911 met mijn vader in de sloep ging roeien en zeilen, lag de sloep tegen stuurboordachterschip van de Jonge Willem tusschen ka en schip onder een huik. Ik ging dan vooruit om de huik er af te halen en de sloep klaar te maken. ~~Tonmxhkmxoikhxuuxxmm~~ Wanneer gelijk op gezeild was met de Catharina van Bos, waar Jan als schipper op voer, werden hieraan nabeschouwingen met Jan gewijd ter verdere leering. Toen ik acht was, zwemmen kon en van mijn vader alleen op de rivier mocht zeilen, mocht ik op Woensdag- en Zaterdagmiddagen voor een kwartje in een van de roeibooten van Jan in de Nieuwe Haven rondroeien. Ik zette ook wel leden van de Roei en Zeil naar het Bootenhuis over. Ze stapten dan in vanuit een open houten bak, die tegen de bakboorzij van de Jonge Willem lag.

Ik heb op die manier het bootenpark van Mijnders goed leeren kennen. Het waren allemaal roeibooten met twee roeidoften en vier riemen, die met oogen op pennen draaiden. De oudste generatie waren vrij zware eiken vlettten. Daarna kwamen verniste sloepen, die tamelijk vol in de kop waren. De jonste generatie waren heel mooie elegante, witgeschilderde sloepen, die bepaald licht liepen. Er waren ook enkele sloepen met één roeidoft. Alles gebouwd door Visser op ~~Papendrecht~~ Zwijndrecht. Het was merkwaardig,zooals het Dordtsche publiek 's Zondags vooral met die booten op stap ging.

Dat roeien ebde weg toen ik bij D.F.C. ging voetballen. Het zeilen met de eigen sloep bleef. Ook de vriendschap met de Mijndersen. Toen mijn ouders in December 1913 hun koperen bruiloft vierden, kwam als bloemstuk een getuige boeier met zijden nationale en eigenaarsvlaggen. Van Jan en Kaatje, die de vlaggen genaaid had.

Omstreeks 1916 is de Jonge Willem verhuisd naar de hoek Aardappelmarkt/Knolhaven. Het bootenhuis kreeg een eigen loopplank naar de Knolhaven. Recht daartegenover ging Simon wonen boven een pakhuis, dat 's winters als bootenbergplaats diende. Met Simon ging het den goeden kant op. Hij nam het werk van Jan voor de Roei en Zeil over en trouwde met een goede vrouw.

Met Jan ging het achteruit. Hij is opgenomen geweest en kwam na een poos weer aan boord terug, lag toen achter in het dekhuis. Wat hij heeft gehad, weet ik niet. Zooals de menschen zeiden: hij teerde weg. Mijn vader bezocht hem, ik heb dat ook eenige malen gedaan.

Na zijn dood is Kaatje met de Jonge Willem verhuisd naar het Maartensgat. Toen door den fotograaf Gideon Brugman de Vereeniging "Watersport" was opgericht (wier vlag zich alleen van die van de Koninklijke Nederlandsche Roei- en Zeilvereeniging onderscheidde doordat de ruit niet blauw doch oranje en de W niet gekroond was) werd de Jonge Willem haar haar pied à terre en werd de vereeniging de "Kaatjesclub" genoemd.

Met Simon bleef de band bestaan. Ik had een veertienvoetsjol, dieik ook na mijn verhuizing naar Rotterdam in 1929 van Dordt bleef zeilen. Toen ik nog weer later vahaf 1938 mijn eigen lemsteraak Orion had en vanuit Rotterdam zeilde, waren de ritueele bezoeken aan Dordt en Simon, eerst met mijn vrouw, later ook met de jongens een "must". Toen we aan het eind van onze vacantie Dordt aanliepen, zei Simon een keer tegen mijn vrouw: Mensch, je bent vies! Hier is een duppie. Ga de wal op en ga doesse! Het werd hoogelijk gewaardeerd.

Het sterven van Simon in 1953 was het einde van een tijdperk van speciale herinneringen, die onvergetelijk zijn en tot dankbaarheid stemmen.

Rotterdam, April 1981

Mr. A.Blussé van Oud - Alblas
geb. 23-10-1904