

24/000. 24/70
 Otbrand in: 1935
 N^o. 505 B. Dedeem reare 1913. 1067.
 B.
 29-11-57-100,972 M³. 26/140
 19-1-53. 114222 ton. 11/27.
 ZWOLLE
 inhoud
 Verplaatsing: uit kom
 22/6/56 mot.nr. aangebr. op oyl. deksel - 24/69

Lingueda M. v. motorakship
 mast, stuurhut, kookkast, vooor- en
 achteronder, machinekamer, laadruim, met 1. Hollandie mot. 40 P.K. no. 446. 5/6

Eligenaar: 18/5/53. Boekhoud. B. J. van der Meer, Rotterdam. Boekhoud. B. J. van der Meer
11/1/53. Boekhoud. B. J. van der Meer, Rotterdam. Boekhoud. B. J. van der Meer
4/4/53. Boekhoud. B. J. van der Meer, Rotterdam. Boekhoud. B. J. van der Meer
 22/6/56 V E R D O O R N - Cornelis - reder - Papandrecht 24/68

Boekhouder: _____
 Huurder: _____
 Beslag: _____
 Doorhaling beslag: _____
 Vordering tot levering: _____ Doorgehaald: _____
 Naamsveranderingen: Later: 18-2-1941 " D. J. G. " 6/119.
 Daarna: 22/6/56 V E R D O O R N " 24/69
 Doorhaling der te boekstelling: 8/9/66, - 107/109.
 S: 1

Nu ook kadasterkaarten en getuigschriften gedigitaliseerd

Kadasterkaarten digitaal

Het is alweer zo'n tien jaar geleden dat een vijftigtal vrijwilligers zo aardig was om vrije tijd te stoppen in een in eerste instantie uitzichtloos project van George Snijder: het overtikken van een kleine 125.000 scheepsmetingen uit de Liggers van de Scheepsmetingsdienst (LSD), zo'n 2,5 miljoen gegevens. Tot aller verrassing ging dat redelijk snel. Na vijf jaar was dat project in 2014 afgerond, wat George toen met een groot aantal mensen in Vreeswijk heeft gevierd. De database is een uniek project voor het Varend Erfgoed. Het levert een schat aan gegevens om de historie van een schip te achterhalen. Voor degenen die er aan bijgedragen hebben iets om trots op te zijn. Nu heeft George een nieuw project opgezet, dat ook al heel snel afgerond is: het toegankelijk maken van kadasterkaarten en getuigschriften. Naast de scheepsmetingen zijn dit ook mooie bronnen om de geschiedenis van een schip te ontrafelen. George geeft uitleg.

Auteur Peter Jansen

Wat zijn kadasterkaarten?

'Een binnenschip moet volgens het Burgerlijk Wetboek artikel 785 ingeschreven staan bij het Kadaster wanneer het meer dan 20 ton laadvermogen of meer dan 10 kubieke meter waterverplaatsing heeft. Het is dan een zogeheten registergoed. Verkoop moet via een notaris die dan de mutaties aan het Kadaster doorgeeft, net als bij een huis. Het Kadaster had een groot aantal kantoren verspreid over Nederland. In de loop der decennia zijn die kantoren trouwens allemaal samengevoegd in Rotterdam. Het brandmerk bestaat sinds 1926 uit het volgnummer, een B als het een binnenvaartschip is, de afkorting van het kantoor van inschrijving en het jaar van inschrijving. Neem bijvoorbeeld 781 B Leid 1929. Dat betekent dus het 781^e schip ingeschreven als binnenvaartuig bij het kadasterkantoor in Leiden in 1929. Het Kadaster heeft zelf die kadasterkaarten laten scannen. Helaas hadden zij de scans, die gelukkig wel per kantoor stonden gesorteerd, niet een naam gegeven die in relatie met het brandmerk kon worden gebracht. Daardoor zijn de

kadastergegevens van een bepaald brandmerk niet makkelijk te vinden. Daar komt bij, dat ze de kaarten uit archiefbakken hebben gescand, waarin die niet altijd op volgorde stonden. Kaarten zijn soms in een andere bak teruggezet. Ook blijken de kaarten van brandmerken die doorgehaald zijn niet op nummervolgorde te staan. De scans heb ik van het Kadaster gekregen voor scheepshistorisch onderzoek. Het gaat om zo'n 225.000 scans (inclusief de getuigschriften, zie verderop). Het veranderen van de naam van de scans was dus best een aardige klus.'

Welke informatie is uit de kadasterkaarten te halen?

'Tussen 1926 en de jaren tachtig zijn de gegevens van een bij het Kadaster geregistreerd schip op papier bijgehouden, later gebeurde dat per computer en daarvan zijn dus geen kaarten beschikbaar. Je vindt op de kaart een samenvatting van de essentiële gegevens zoals de beschrijving van het schip (hoe ziet het er uit, roef, ruim enzovoort), meestal de bouwplaats en het bouwjaar, heel soms



Het brandmerk 9 B Midd 1927 (kadasterkantoor Middelburg) is opnieuw ingehakt in 1994 onder het meetnummer HN4188 'op het achterschip aan BB-zijde in achterwand dekhuis'. Het schip Zandkreek heeft een gevarieerd leven gehad als veerboot, dekschuit, zelfvarende kraan en ponton, en is veelvuldig verbouwd
Foto Jan Meppelink

de werf, maar dat is zeldzaam. Als er een motor ingebouwd is, staat er welke motor dat is, vaak met motornummer. Het mooie is dat je, als het een Kromhout is, bij Han Mannaert, die het Kromhoutmotorenarchief heeft, navraag kan doen over die motor. Ook van de Industriebmotoren bestaat een lijst. Van Brons weet ik het niet.

Bij zeilschepen kun je bijvoorbeeld vinden wanneer het schip is afgetuigd. Ook of het dan een sleepschip werd of dat er een zijschroef aan kwamen met welke motor (en wanneer!). Dat is dan weer te combineren met de metingen en zo vind je de reden van hermeting van het schip. De eigenaarswisselingen staan er op, completer dan bij de scheepsmetingen. Ook zijn de naamswijzigingen weergegeven. Je kunt dus zien wie de naam van het schip gewijzigd heeft. Gecombineerd met genealogische informatie kun je bijvoorbeeld uitzoeken waarom een schip de *Drie Gebroeders* heet of de *Vrouwe Annigje*. Bij het overlijden van de schipper zie je of de weduwe het schip erft en de kinderen ieder hun kindsdeel krijgen en gedeeld eigenaar worden van het schip. In het licht van de discussie over de financiering van varende woonschepen is ook de achterkant van de kadasterkaart interessant. Daar staat informatie over de hypotheek: wie verstrekke een lening en hoeveel. En tenslotte staat onderaan als het brandmerk is doorgehaald, vaak wegens sloop of verkoop naar

het buitenland, en wanneer dat is gebeurd. In 1994 is er bijvoorbeeld een opschoonactie geweest. De brandmerken van schepen die niet meer te traceren waren, de zogenoemde "spookschepen", zijn toen doorgehaald.'

Welk werk is er door de groep vrijwilligers verricht?

'Waar het om ging is: kunnen we die scans van een naam voorzien, zodat de gegevens snel terug te vinden zijn en er een koppeling tussen bijvoorbeeld de scheepsmetingen en de brandmerken gemaakt kan worden? Klaus Spithost heeft een programma geschreven om de kaarten om te nummeren. De vrijwilligers konden hiermee online op hun computer thuis de kaart zien (voor- en achterkant) en het nummer van het brandmerk intikken. Automatisch kreeg de kaart dan standaard de B en de naam van het kantoor. Voor de V en Z (visserijen en zeeschepen) moest je even een V of Z toevoegen.'

Was het lastig werk?

'Kijk maar eens naar het voorbeeldje van een kadasterkaart, er staan allerlei getallen op. Wat is nu het juiste nummer? Er staat *Dedemsvaart 1913, gebrand in 1935, 11/28, 24/70*, en nog eens *1067*. Dat slaat allemaal niet op het brandmerk! Het brandmerk is: *585 B Zwolle 1935*. Soms is het dus een hele puzzel. De scan van de kadasterkaart heeft nu dus de naam *585_B_Zwolle* gekregen, zij het zonder

het jaartal. Terzijde: als je met dit brandmerk zoekt in de database met scheepsmetingen zie je daar dat het schip in *Dedemsvaart* is gebouwd in 1913.'

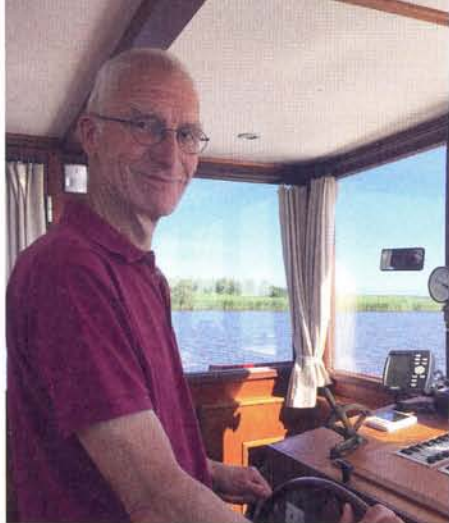
Jullie hebben ook getuigschriften gedaan. Wat zijn dat?

'Als een schip te boek gesteld is, moet (ook nu nog) de ambtenaar van de Scheepsmetingsdienst volgens de wet een "onuitwisbaar merk" op het schip aanbrengen. Bij houten schepen wordt het nummer ingebrand met brandijzers in een "vast deel van het schip dat weinig aan beschadiging of slijtage onderhevig is". Vandaar dus de term "brandmerk". Overigens moest vroeger het vuur voor het gloeien van de ijzers door de belanghebbende, de schipper dus, verstrekt worden. Bij ijzeren en stalen schepen wordt het brandmerk ingebeiteld, ook in een vast deel van het schip dat weinig aan beschadiging of slijtage onderhevig is. Nadat de merken zijn aangebracht, maakt de ambtenaar daarvan een getuigschrift op. Daar staat ook precies de plaats op waar het brandmerk is ingebrand of ingehakt. Bijvoorbeeld: *Stuurboord 2,70 meter uit de hekplaat, 0,35 meter uit de lengteas en 1,45 uit het dek*. Ook kijkt de scheepsmeter of er een oud brandmerk aanwezig is, ook nuttige informatie.

Als er beschadiging optreedt (het betreffende stuk ijzer valt ten prooi aan roest, verbouw of restauratie), dan moet het brandmerk opnieuw aangebracht worden. En moet er dus een nieuw getuigschrift worden opgesteld. Het getuigschrift geeft daarmee interessante aanvullende informatie.'

Was dat evenveel werk als het omnummeren van de kadasterkaarten?

'Het aantal getuigschriften is minder dan het aantal kadasterscans, maar het was wat lastiger om te ontcijferen. De oude zijn handgeschreven, soms met doorhalingen, de nieuwere zijn getypt. Je ziet handschrift in alle soorten en maten, dat varieert tussen de scheepsmeters natuurlijk. Later werd het met de type-



George Snijder, nu eens niet achter zijn computer
Foto Suzanna Markusse

machine ingevuld, soms over twee regels verdeeld of bijna onvindbaar in de rest van de tekst. Alles is mogelijk. Het was dus vaak weer even puzzelen waar het brandmerk stond. Klaus maakte weer een programma, zodat je de scan van het getuigschrift te zien kreeg en het nummer van het brandmerk kon invoeren.'

Is het werk nu al klaar?

'Eind april stuurde ik de eerste e-mail uit om hulp te vragen bij het veranderen van de naam van de scans. Het was minder werk dan het overtypen van de scheepsmetingen, want alleen de scannaam moest omgezet worden in een naam die direct het betreffende brandmerk geeft. Van de ruim zestig mensen die ik had aangeschreven, leden en niet-leden, zijn er zestien daadwerkelijk aan de slag gegaan. Dat lijkt weinig, maar ik vind het een goed resultaat. Het motto bij dit soort 'crowdsourcing' projecten is: doe wat je kan, waar je zin in hebt en tijd voor vrij wilt maken. Nog voor eind juni waren zowel kadasterkaarten als getuigschriften omgenummerd! Sommigen gaven aan dat het verslavend was en gingen soms tot na 12 uur 's nachts door.'

Gaan jullie dit vieren?

'Natuurlijk heb ik mijn complimenten overgebracht aan de vrijwilligers die er zo enthousiast aan mee hebben gewerkt. Ik heb hen ook bedankt voor de leuke

mailwisselingen, opmerkingen, complimentjes en de interessante zaken die opvielen. Helaas is het nu niet verstandig om bij elkaar te komen om deze prestatie te vieren, maar wie weet komt daar nog wel een keer de gelegenheid voor. Ik houd het in gedachten.'

Wat ga je nu nog doen?

'Voor mij is het nog niet af, want er zijn nog wat correcties uit te voeren. De ervaringen met de scheepsmetingen (inmiddels staat versie 19 van het LSD online) laten zien dat er nog wel eens een foutje doorslipt. Soms zijn dat tikfouten in het nummer, af en toe zie ik ook dat er een scan is overgeslagen of tweemaal genoemd. En soms zitten er moeilijk te identificeren scans bij. Gelukkig zijn er genoeg oplettende gebruikers die dat dan weer doorgeven voor de volgende versie.'

De koppeling van de scans van het Kadaster aan het LSD moet ook nog geregeld worden natuurlijk. Daarvoor moet er nog wel het een en ander op touw gezet worden. Daar wordt aan gewerkt. Ik maak me wel zorgen hoe we kunnen garanderen dat de digitale data behouden blijven, de zogeheten "digitale duurzaamheid". Het is een heel ander onderwerp dan kadasterkaarten, maar bedenk wel: ik houd het LSD bij samen met Jan Sepp, maar wat gebeurt er als wij omvallen? Zorgt de LVBHB voor opvolgers? Ik wil graag dat hier beleid op gemaakt wordt.'

Tot slot wil ik je prijzen voor jouw initiatieven, waar veel mensen dankbaar gebruik van maken om de historie van hun schip uit te pluizen.

'Ach, het zijn allemaal snippertjes informatie natuurlijk, maar bij elkaar geeft het wel een beeld van de levensloop van een schip. Ik vind de persoonlijke geschiedenissen van schippersfamilies eigenlijk net zo belangrijk, dus kijk ik verder dan het ijzer. Toch bedankt voor het compliment en ik zeg dan: Carolus, Dave, Eric, Frits, Henk, Herman, Jan, Marischka, Pascal, Paul, Peter, Pieter, Pluis, Theo, Wijnand, Wim en natuurlijk Klaus: ALLEN BEDANKT!'

Getuigschrift

Een voorbeeld van een getuigschrift: dat van de Terra Nova, het LVBHB-verenigingsschip. Van boven naar beneden vind je daar de naam van de scheepsmeter die het brandmerk heeft aangebracht, Lubbert Pronk. De eigenaar van het schip ten tijde van de inschrijving bij het Kadaster is Levinus Hooglander uit Woudrichem en het schip heet de Terra Nova, een stalen motorvrachtschip van 400 ton volgens opgaaf. Het schip ligt in Leiden, nog bij de werf. Het brandmerk 781 B Leid 1929 is ingebeiteld achter op het schip 'op het buitenvlak van het achterfront van de roef, ongeveer in het midden van vermeld vlak'. Zoals voorgescreven, heeft de scheepsmeter ook gekeken of er geen oud brandmerk aanwezig is en dat genoteerd: 'bij onderzoek zijn geen oude merken van vroegere teboekstelling ten hypotheekkantoor gevonden'. Onderaan staat ook nog dat Boot heeft getekend, de werfeigenaar (Gebr. Boot in Leiden). Dat alles is in juni 1929 gebeurd en kostte fl 10,- voor het aanbrengen van het brandmerk en fl 2,50 aan reis- en verblijfkosten.

Kadasterregistratie door de tijd

1926 Alle binnenvaartschepen moeten geregistreerd worden bij het Kadaster en krijgen een brandmerk. Er wordt onderscheid gemaakt tussen binnenvaartschepen, visserij- en zeeschepen.
1962-1976 De regionale kantoren worden bij de kantoren van Amsterdam, Groningen en Rotterdam gevoegd.
1982 De visserij- en zeeschepen krijgen een eigen nummering.
1989 De afkorting van de kadasterkantoren wordt ingekort tot A, G en R.
2006 De kadasterkantoren worden samengevoegd in Rotterdam en brandmerken krijgen geen afkorting van het kantoor meer.