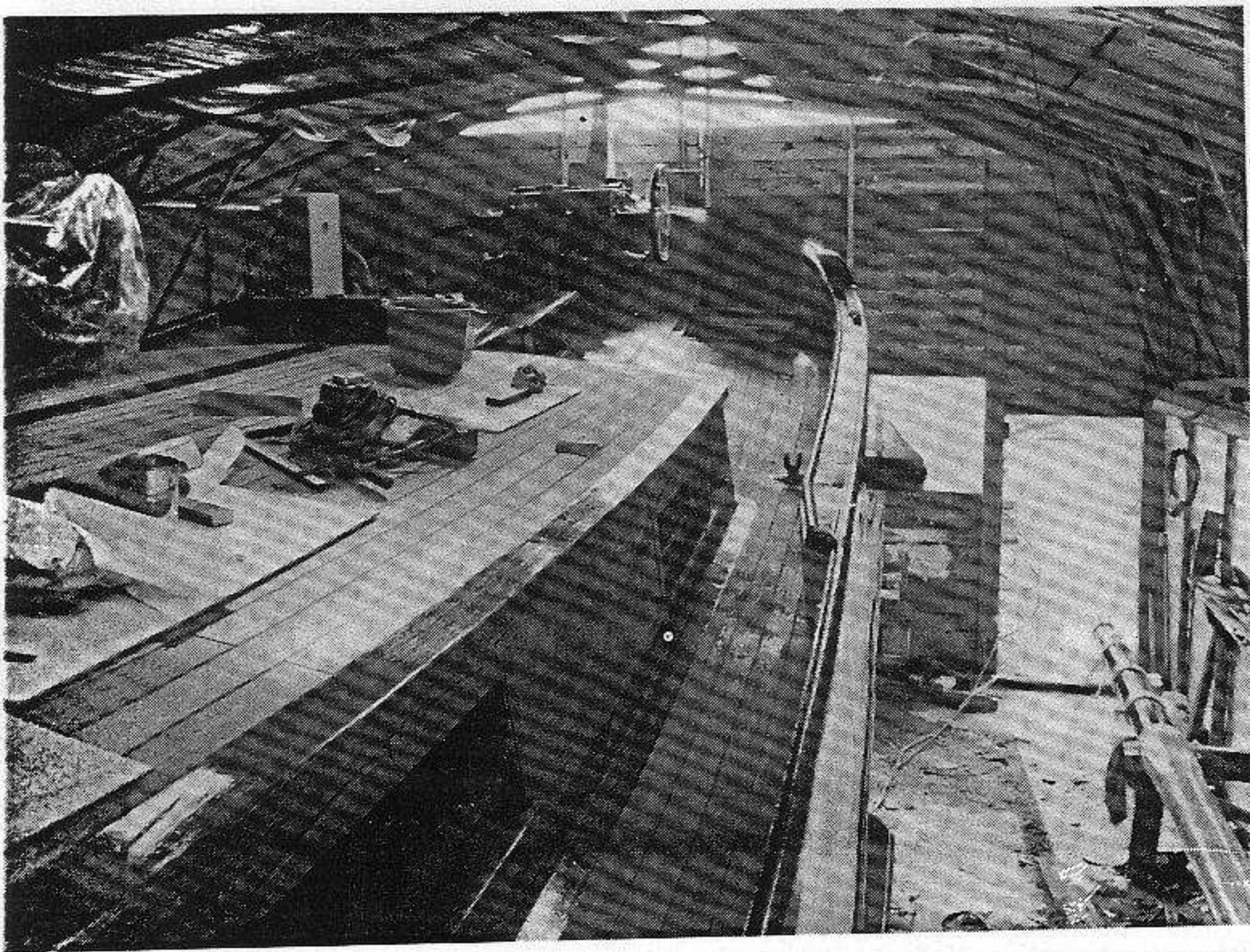




Anno 1894 werd te Krimpen aan de IJssel te water gelaten het schip Dankbaarheid, lang 15 meter en 28 centimeter, breed vier meter en 34 centimeter, met een gemiddelde inzinking van 58 centimeter en een laadvermogen van 50.136 ton. Een schip zoals zoveel zeilschepen in die dagen, bestemd om vracht te varen.

Op 25 maart 1972 wordt te Nieuwersluis opnieuw te water gelaten het schip Dankbaarheid, tot jacht verbouwd. Volgens de gegevens de laatste ijzeren Zeeuwse Poon, een uitgestorven geslacht binnenschepen.

Petereus schrijft in zijn boek Scheepsmodellen dat naast de tjalk de poon vroeger een van onze meest verbreide scheepstypen was. „Zij kwam het meest voor in de provincie Zuid-Holland, Zeeland en Brabant. Ponen werden vooral gebouwd in IJsselmonde, aan de Hollandse IJssel, in Alblasterdam, Dordrecht, Kapelle en aan de Willemstad, maar toch ook in Boskoop en andere plaatsen. De grootte van de poon liep van 16 tot 60 ton. De kleine soorten deden dienst als marktschuit, de grotere als beurt- of vrachtschip.

Zeeuwse Poon Dankbaa



Een der meest opvallende kenmerken van de poon was wel de gebogen, van boven sterk naar binnen vallende puntige voorstevens. Als we in de tijd van de opstand tegen Spanje lezen over „kromstevens“ in de smalle vlote van de Prins, dan twijfelen we niet aan de verwantschap tussen die kromstevens en de latere poon. De poon was verhoudingsgewijs korter dan de tjalk en ook veel sterker gezegd dan deze; zij had een wijde platte bodem, de boorden vielen enigszins in en de boegen waren van een goed-Zeeuwse rondheid. Het schip was hecht gebouwd, met forse zaadhouten. Door zijn wijde bodem lag het vast op het water, waardoor het bij een aanwinnende koelte lang van top kon zeilen en bij harde wind een weerbaarheid bezat welke die van de meeste schepen overtrof. Vlot te gaan en weerbaar te zijn bij harde wind en stroom: dit waren de eigenschappen waarnaar bij de bouw van de poon gestreefd was. Daarop wezen ook de kort-gebogen, hoekige klimmen, de invallende boorden, die het schip op zijn berghout smaller maakten dan op het vlak. Om aan de wijde, hoekige bodem toch de nodige bezeildheid te geven lichtte men deze aan de einden plat naar de stevens op, zoals men deed bij een Boskoper boot of een Dordtse schietschouw. Van Loon (Handleiding burgerlijken scheepsbouw, 1838) had voor deze manier van bouwen weinig bewondering. Zij kon nooit een snel schip geven, zegt hij; beter was het in de uiteinden vier boegen meer te branden. Dan zou het verplaatste water de gelegenheid krijgen ook langs de zijden weg te vloeien; nu perste zich dit onder de bodem door en wat niet snel genoeg weg kon stapelde zich voor de boeg op“.

Tussen beide tewaterlatingen liggen 78 jaren. Een lang scheepsleven dat misschien is begonnen met beurt- of vracht-

aart en dat leek te eindigen als roestig, ultig overslagschip als Renger Kremer 1966 niet werd getroffen door het mooie model van het verwaarloosde scheepje dat hij Uithoorn in de Amstel lag. Het begin aan een nieuw leven.

De poon werd gekocht en een vijfjarenlan opgesteld. Een van de eerste werkzaamheden was het repareren van de romp. Op een werf in Vinkeveen bleek dat grote delen van de romp moesten worden vergeklonken omdat de koppen van de nagels waren afgesletten. Na enig zoeken vond men de juiste maat nagels. 2200 linknagels werden vernieuwd. Voor het verige ijzerwerk en de kajuitopbouw ging het schip vervolgens naar een werf in Ter ar. Toen kon de eigenlijke bouw pas beginnen. In overleg met een jacht-architect en iemand die verstand had van het tuigen van oud-Hollandse scheeps- pen kreeg de poon zijn nieuwe uiterlijk. genaar Kremer kon nu zelf aan het werk op het terrein achter zijn huis in Loener- oot.

Hij moest zijn ongeduld echter nog even

3



eid

dwingen want een ziekte stelde hem voorlopig nog buiten bedrijf. Daarna kon hij echter naar hartelust in zijn liefhebber- uitleven met als gevolg dat een bijzonder cht tot stand is gekomen. Onder het werk ed de heer Kremer vele ideeën op die de ankbaarheid tot een zeer modern, klas- ek schip hebben gemaakt zonder dat je it direct ziet. Het is de enige Zeeuwse on — en waarschijnlijk het enige ronde platbodem jacht — met hydraulisch be- ende zwaarden en ook het anker wordt draulisch gehieuwd. De motor is onder t achterdek in het paviljoen onderge- acht en ook de overige techniek zoals een drofoor, verwarming en generatorset bben daar een ruime plaats gevonden. igenoeg al het houtwerk kreeg onder de inden van de heer Kremer vorm, terwijl j ook vaak achter de draibank was te nden, koper dreef of wat laswerk ver- htte. Wat dat betreft werd er door de rectie op Kremers aannemingsbedrijf el overgewerkt.

Het is een schoonheid geworden vindt k mevrouw Kremer die binnen al het ge- f vindt dat een vrouw aan boord zich ar kan wensen. Een stijlvolle salon, n ruime keuken, flinke hutten en een zee n bergruimte. Alles ingericht voor een rgduriger verblijf aan boord.

En toen was het schip opeens klaar na f lange jaren werk. Het tijdelijke bouw- dsje moest worden ondergraven om n geweldige dieplader de ruimte te geven ar op de poon naar de plaats van tewaterlating zou worden gebracht. En toen t spectaculaire transport achter de rug as en het schip veilig door de reusachtige obiele kraan in zijn element was getild g daar de Dankbaarheid, zeilteken VA 61, s Zeeuwse poon een opmerkelijke ver- ijning op het water.

W.H.

1. In aanbouw in de tijdelijke bouw- loods.

2. De heer R. Kremer en de kop van de poon.

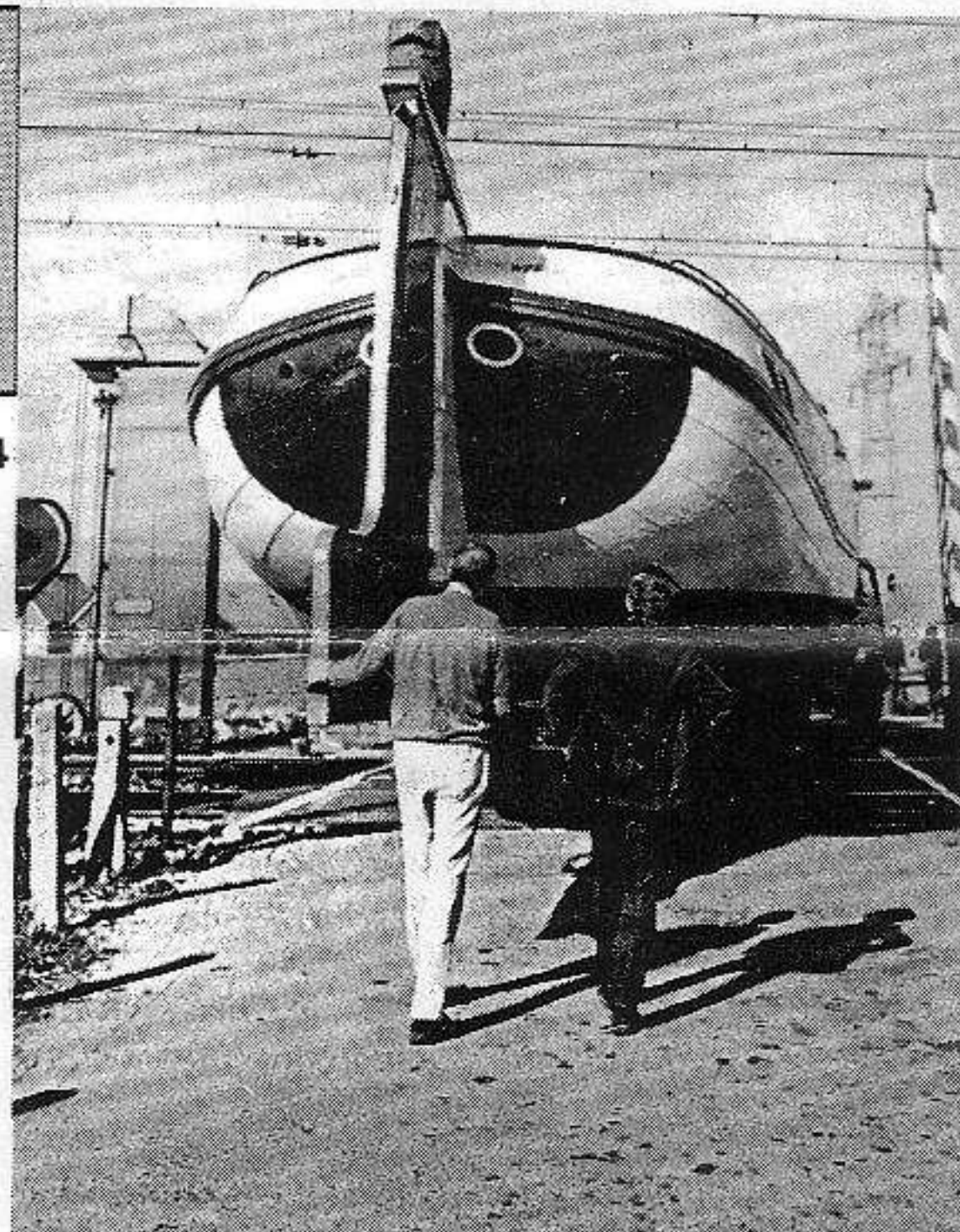
3. Tewaterlating.

4. Ongebruikelijke kruising scheep- vaart en spoorweg.

5. Zeeuws meisje als klik.

(Foto's: Harry de Vré)

4



5

