

Het is laat in de middag en een paviljoentjke met een volle vracht zand komt de Merwede afzakken. Aan het roer staat Henk Kreuk, die met zijn zoon Jan de hele dag hard gewerkt heeft om het schip met zo'n 40 ton zand vol te baggeren. Hij is op weg naar zijn vaste ligplaats bij de NV Holland te Hendrik Ido Ambacht. Bij Dordrecht moet hij het drukke scheepvaartverkeer op de Noord kruisen en dan de ingang van de Rietbaan vinden. Hij heeft het einde van de ebstroom mee. Maar zijn ogen zijn steeds slechter geworden en eigenlijk kan dit niet meer. Er varen tegenwoordig zulke grote schepen en zo verduveld snel, dat hij met z'n 16 pk dieseltje goed moet uitkijken. Maar hij wil zijn zoon, die in het paviljoen even ligt te rusten na een lange dag varen en baggeren, niet om hulp vragen en het lukt weer om zonder brokken de Rietbaan te bereiken.

Voordat hij bij zijn ligplaats komt vaart hij langs het huis van Tideman, die kort geleden zijn vader is opgevolgd als directeur van de NV Holland, Scheepswerf en Machinehandel. Dat is de officiële naam, maar al lang worden er alleen maar schepen gesloopt.

De familie Tideman zit net te eten, met uitzicht op de Rietbaan, en voordat het



Dordrecht, waar Merwede, Noord en Oude Maas elkaar ontmoeten.

Foto: collectie Kees van Vliet.

schip in zicht komt horen ze de typische zware, langzame plof van de ouderwetse ééncylinder dieselmotor en zeggen: Dáár komt DE TIJD ZAL 'T LEEREN aan!

Het eerste ijzeren schip

Kreuk herinnert zich, dat Tideman hem een tijd geleden heeft gezegd: 'Kreuk, wanneer je ooit je schip wil verkopen,

dan moet je mij dit eens laten weten'. Kreuk zou het verschrikkelijk vinden om DE TIJD ZAL 'T LEEREN te verkopen; het eerste ijzeren schip dat aan de Hollandse IJssel werd gebouwd in 1886 voor zijn vader, Jan Kreuk (1848-1933). Toen waren Ouderkerk a/d IJssel en Krimpen a/d IJssel de grootste schippersdorpen van Zuid-Holland. Allemaal houten zeilschepen die al vanaf 1800 vooral zand en grint vervoeren, nodig voor de woningbouw, wegeaanleg, dempen van singels, etc.

Jan Kreuk geeft opdracht een paviljoentjalk te bouwen van ijzer. Dat vonden zijn vele collega's een heel riskante beslissing. Sommigen geloofden niet eens dat een ijzeren schip zou blijven drijven, anderen hadden gehoord dat in Groningen al vanaf 1880 ijzeren binnenschepen worden gebouwd, maar dat men grote moeite heeft de ijzeren huidplaten de juiste bolling te geven en dat veel klinknaden blijven lekken.

Ook verhalen over het onderhoud gaan rond; je kunt aan het schilderen blijven en toch zie je het schip onder je voeten wegroesten!

Jan Kreuk zet door, maar dat hij ook beseft een riskante beslissing te hebben genomen blijkt misschien uit het gedicht dat hij op de mastplank laat schilderen:



DE TIJD ZAL 'T LEEREN zeilen drogend aan de Schiekade in Rotterdam, ca. 1920.

*Ik vaar bij dag
Of soms bij nacht:
Met zand en grint
Of andere vracht.
En waar ik ook kom
Bij geval
Hoop ik dat God
Mijn schip en volk
Bewaren zal*

Later zegt hij dat hij beter had kunnen zeggen 'mijn volk en schip' in plaats van 'mijn schip en volk'. Ook de naam DE TIJD ZAL 'T LEEREN lijkt te verwijzen naar de onzekere toekomst met een ijzeren schip. Maar er zijn vele mooie scheepsnamen, die verwijzen naar het zware en onzekere bestaan van de zelfstandige schippers: Nooit Volmaakt, Hoop op behoud, Risico, Nieuwe Zorg, Avontuur, Hoop op Welvaart, Zorg en Vlijt.

Henk Kreuk heeft in 1920 het schip overgenomen van zijn vader. Hij is nu, in 1964, 73 jaar en is dus al meer dan 60 jaar vergroeid met het schip. Hij heeft vaak aan zoon Jan voorgesteld om DE TIJD ZAL 'T LEEREN over te nemen, maar die zegt dat het schip te klein is om voor zijn toekomstig gezin de kost te verdienen. Enfin, eerst Jan porren, het schip afmeren en naar huis.

Die avond kan Henk Kreuk de slaap niet vatten. Hij heeft thuis verteld, dat hij overweegt zijn schip te verkopen, maar met zijn vrouw, Jannigje van Bezooien (Jans), niet verder gesproken over het probleem waar hij mee worstelt. Hij denkt aan zijn eerste vrouw Anna Vermeulen. Zij was een kleindochter van Cornelis Vermeulen, scheepsbouwer in Krimpen a/d IJssel. Henk en Anna waren smoorverliefd,

maar Anna had toen mocht daarom van haar ouders niet trouwen. Eindelijk in 1924 werd zij genezen verklaard en trouwden ze; Henk was inmiddels 33 en Anna 28. In dat jaar werd zoon Christiaan geboren en in 1926 kwam zoon Jan, maar die leefde maar een paar maanden. Dit alles was teveel voor Anna en zij stierf in 1927. Henk is zwaar getroffen. Hij verkoopt het huis dat hij voor Anna in Ouderkerk had laten bouwen en vaart verder met een knecht. Christiaan komt in huis bij de ongetrouwde zuster en broer van zijn moeder, Kee en Thijs Vermeulen. Wanneer Chris 12 jaar is geworden haalt zijn vader hem van school, zodat hij de knecht kan vervangen. Op een dag zegt een collega-schipper, die medelijden heeft met Kreuk: 'Je moet eens vastmaken in H.I. Ambacht en brood gaan kopen bij bakker Noordegraaf. Daar staat een aardige vrouw in de winkel die goed bij jou zou passen'.

Henk is inmiddels tien jaar weduwnaar, gaat brood kopen bij Noordegraaf en ziet wel wat in Jans. Hij gaat nog een keer met Chris; tenslotte mag die jongen ook wel een stem hebben in een beslissing om te hertrouwen. Nadat Chris Jans ook aardig bleek te vinden wordt in 1937 tot een huwelijk besloten. Sindsdien krijgt DE TIJD ZAL 'T LEEREN een vaste ligplaats in Ambacht en het naambord moet veranderd worden. Een nieuw bord is duur. Krimpen aan de IJssel wordt er dus uitgehakt en in plaats daarvan wordt H.I. Ambacht geschilderd. Henk en Jans krijgen twee kinderen, Anna in 1940 en Jan in 1942. Jans komt niet uit een schippersfamilie en blijft in Ambacht aan de wal wonen, benedendijks, vlak bij Noordegraaf.



Jan Kreuk (1848-1933) met echtgenote.

Zoon Chris als knecht

Kreuk denkt terug aan de tijd dat Chris knecht bij hem werd. Knecht heeft tegenwoordig misschien een wat denigrerende klank, maar toen had een schippersknecht, de rechterhand van de schipper, een beroep met aanzien. Chris deed zijn werk uitstekend ook al had hij graag willen 'doorleren'; hij was duidelijk intelligent en wist op allerlei gebied meer dan anderen. Hij trouwt in 1949 met Dirkje van Turenhout, een meisje uit een Zwijndrechts tuindersgeslacht en gaat op DE TIJD ZAL 'T LEEREN wonen. De eerste jaren na de oorlog was er grote woningnood, maar wanneer ze hun eerste kind verwachten kunnen ze intrekken bij haar ongetrouwde oom Dirk Stolk; deze woont naast de winkel van Van Drunen aan de Onderdijk. In 4 jaar worden 4 kinderen geboren en het gezin krijgt in 1956 een nieuw huis toegewezen in de Dorpsstraat. Chris ziet het dan niet meer zitten; er moet nu ook huur worden betaald en hij ziet geen kans om rond te komen met het geld dat hij verdient.

Kreuk herinnert zich, dat Chris vaak heeft geprobeerd om met hem over de toekomst te spreken, maar hij is daar nooit echt op in gegaan. Zou hij toen de verandering in de maatschappij toch niet helemaal begrepen hebben? Hij had aangenomen dat hij met zijn zoon zou blijven varen tot vader stopt en de zoon het schip overneemt, zoals dat al zoveel generaties gebeurde. Maar vader Kreuk wil nog niet stoppen en Chris is inmiddels 32 en heeft 4 kinderen, terwijl op de achtergrond natuurlijk meespeelt dat Chris zelf, en zeker zijn vrouw, menen dat hij méér kan bereiken. Zo is Chris toen opgestapt na 20 jaar met zijn vader te hebben gevaren; voor Kreuk kwam dit onverwacht. Chris komt in dienst van NV Electrotechnische Industrie v/h Willem Smit & Co, in de wandeling genoemd Smit Electro in Slikkerveer, en wordt opgeleid tot draaier; hij wordt goed in dit heel nauwkeurige werk voor de fabricage van elektromotoren. Zijn loon zal



Met de laatste vracht zand in de Rietbaan.

ook hoger zijn geweest dan wat hij bij zijn vader verdiende, ook al is Kreuk er van overtuigd dat hij een goed loon voor een schippersknecht betaalde.

Kreuk beseft nu dat hij daarna de kinderen van Chris niet meer zo vaak zag. Het waren wel leuke en ondernemende kinderen, vooral een dochtertje Ali. Al tijd bezig met het buitenland, de arme kinderen in Afrika en zo. Eens kwam ze

met de lier en wanneer Jan met de losbak het zand loste dan was Anna in de weer met het bijscheppen. Wanneer ze 's nachts aan boord bleven dan sliepen Jan en hij ieder in een kooi in het paviljoen en Anna op een matras op de vloer. Er is toen een ellendig ongeluk gebeurd met de motorlier. Jan hield met zijn voet een rondsel tegen, dat er door slijtage 'wel eens uit wou lopen'. Hij gleed uit en zijn voet raakte bekneld in de draaiende lier.

goed kon worden behandeld en duurde het lang voordat het was genezen. Maar Jan kwam terug aan boord en met een prothese en een aangepaste schoen deed hij weer zijn werk. Voor het werken met de losbak in het ruim had hij een voetbal om zijn voet klaar gemaakt om zijn schoen te sparen.

Schip onder water

Kreuk kan zich niet herinneren verder ooit een ongeluk te hebben gehad met zijn schip. Behalve dan een paar jaar geleden toen hij van boven kwam en zo snel mogelijk naar Rotterdam wilde om die middag nog te lossen. Hij nam dus de kortste weg door de Rietbaan, hoewel hij wist dat daar nog al eens moeilijk door te komen was door bokken en schepen die verhaald werden. En inderdaad lag de ATLAS van de Holland te werken bij Rijsdijk; beide bedrijven waren inmiddels samengegaan. Kreuk ziet geen ankerboei liggen en meestal heeft de bok zijn anker aan de andere kant van het vaarwater liggen op ondiep water. Hij vaart dus kort achter de bok langs. Het is laag water en een klauw van het grote stokanker van de ATLAS, dat vlak achter de bok ligt, prikt precies door het vlak van DE TIJD ZAL 'T LEEREN. Grote consternatie; bedrijfsleider Paulus van der Linden belt meteen een bergingsboot uit Dordrecht en die gaat pompen. Maar met een ruim vol zand heeft dat weinig effect en men ziet geen andere oplossing dan het schip zo hoog mogelijk op de zaat te zetten; daar gaan mannen van Frank Rijsdijk-Holland verder met het zand overboord te scheppen. Het is echter nog volop vloed en die nacht gaat het schip toch



Electrotechnische Industrie
v.h. WILLEM SMIT & Co.

SLIKERVEER

Cable-address: Electro Rotterdam
Telephone: Rotterdam 72576

Kreuks zoon Chris
ging hij aan de slag
bij Smit Electro.

Foto: archief Jaap
Boersema.



collecteren voor zo'n goed doel en het spijt hem nog toen wat hard te zijn uitgevallen dat je beter zelf kon sparen. Het is een ondernemend kind dat zo nu en dan, op weg naar huis van de kleuterschool aan de Websterlaan, even via de kleine 'stoep' de Veersedijk opgaat en langs het voormalige kantoor van de Holland naar de rivier komt kijken. Aart Kruithof en zijn vrouw Teuntje wonen nu in dat kantoor en Teuntje is een nicht van Ali's moeder. Toen Kreuk haar eens betrapte en zei dat ze hier helemaal niet mocht komen had ze als excuus dat ze Teuntje ging opzoeken. Iemand vertelde hem onlangs dat ze met haar autoped bij het Zwijndrechtse veer stond. Toen omstanders dit kind van 3 jaar vroegen wat ze daar deed zei ze: ik ga naar Dordt. En dat deed ze ook, maar daar werd ze toevalig al snel herkend door een bekende uit Ambacht, naar huis gebracht en met een fors pak slaag bestraft.

Ernstig ongeluk

Kreuk bedenkt hoe hij na het vertrek van Chris in 1956, zijn jongste zoon Jan van de Ambachtsschool haalde. Het was nog maar een jongen van 14 jaar en zijn dochter Anna voer toen vaak mee en was een reuze hulp. Ze was handig

Kreuk herinnert zich snel te hebben gereageerd, de kapotte schoen overboord te hebben gegooid (waar per slot nog een stuk voet in zat) en nog een compliment van de ambulancebroeders kreeg voor de wijze waarop hij Jan had verbonden. Maar toen moest de patiënt nog door een brede uiterwaard naar de ambulance gebracht worden. Zo duurde het lang voordat in het ziekenhuis de wond



Ali zag kans met haar autoped op het Zwijndrechtse veer te komen.

Foto: archief Jaap Boersema.

onder water en de volgende dag kan de familie Kreuk het hele schip schoonmaken van alle achtergebleven slib. Kreuk was niet verzekerd, de ATLAS gelukkig wel en deze was ook schuldig want er lag geen ankerboei. Het werd keurig opgelost. Jan Vliegthart brengt het schip naar de scheepswerf van Duijvendijk in Krimpen a/d IJssel waar de schade wordt gerepareerd. Kreuk slaapt eindelijk in.

De volgende morgen lossen ze de lading zand in Rotterdam, nadat ze al om 5 uur zijn weggevaren om de eb nog mee te hebben. Op de terugweg heeft Kreuk

bleek slecht te zijn. Zo werd het tobben en armoe met een heel stel kinderen van schoolgaande leeftijd. Het schip moest na zes jaar verkocht worden en Chris voer daarna nog jaren als zetschipper. Toen hij 54 jaar was kon hij een baan krijgen bij Machinefabriek Sempress, een nieuw bedrijf op het industrieterrein in Ambacht. Zijn kennis en ervaring als draaier kwam daar goed tot zijn recht. Hij kon zich een motorjachtje veroorloven en daarmee voer hij in de vakantie met zijn vrouw en jongste kinderen het land rond. Kreuk weet ook dat zijn dochter Anna gaat trouwen met Gerard

Kreuk gaat meteen het schip opruimen en ondertussen overdenkt hij hoe de wereld van de zand- en grintschippers is veranderd gedurende zijn leven. Zijn vader, Jan Kreuk, liet als eerste van hen in 1886 een ijzeren schip bouwen bij de werf van de Weduwe Duijvendijk; deze werf stond bekend zulke goede zeilschepen te bouwen. Op de lijnontekening is dan ook te zien hoe mooi 'geveegd' het achterschip is. De verbrandingsmotor was er nog niet en Henk Kreuk en zijn vader deden nog alles op de zeilen. En als er geen wind was dan werd het boegsjorren of boegsieren; een roeiboot met één of twee man trokken het schip dan verder. De stoommachine was er al wel en die werd ook toegepast op de eerste raderboten voor personenvervoer; voor de kleine vrachtschepen was de stoommachine veel te groot en te zwaar. Toen rond 1925 de zogenaamde gloeikopmotor beschikbaar kwam, was de goedkoopste oplossing om de motor op het voorschip of in het vooronder te plaatsen; de schroef werd dan aangedreven door een lange as buitenboord langs de zij. Kreuk vond die lamme arm buitenboord geen gezicht en plaatste zijn eerste 12 pk diesel meteen achterin, vóór het paviljoen, en de schroefas door de scheg pal voor het roer.



Hendrik Ido Ambacht met zicht op de brug over de Noord en de scheepswerf van Van der Giessen.

Foto: collectie Kees van Vliet.

gelegenheid om met zoon Jan te praten. Jan blijft erbij dat hij de Tijd niet wil overnemen. Hij vindt het schip te klein om daarmee voor een toekomstig gezin de kost te verdienen. Hij heeft al een vrouw op 't oog en een luxe motorschip, de DANKBAARHEID, meer dan tweemaal zo groot en met een motor van 80 pk, in plaats van de 16 pk van DE TIJD ZAL 'T LEEREN en met een veel grotere woning achterop met stahoogte en ramen. Moeder Jans is ontzettend blij en trots op haar zoon wanneer zij over zijn plannen hoort.

Verkoop schip

Die avond beseft Kreuk dat hij moet proberen zijn schip aan Tideman te verkopen. Hij hoeft zich over zijn kinderen geen zorgen te maken. Met Jan heeft hij net gesproken over de toekomst. Chris heeft het 7 jaar in de fabriek uitgehouden, maar het water bleef trekken. Zo kocht hij weer een schip, de MADI, samen met Bram Noorlander. Kreuk kon op dat moment niet weten hoe het verder zou gaan. Het schip leek goedkoop maar de motor

Trouwborst, een beste schipper, en die zullen het zeker goed maken. Anna en Gerard zullen vele jaren met hun schip ANGE vanuit Krimpen a/d IJssel varen. Dat was eerst het schip dat Gerard van zijn ouders overnam, daarna een klipper en tenslotte een weer wat groter schip. Al met al hoeft Kreuk zich dus geen zorgen te maken over zijn kinderen. Er zal niemand te vinden zijn die met een tjalkje met 48 ton laadvermogen de kost kan verdienen. Hij is nu 73 jaar en DE TIJD ZAL 'T LEEREN is 78 jaar, het is mooi geweest.

De volgende ochtend gaat om half acht de deurbel in het grote huis op de Veersedijk. Tideman doet open en daar staat Kreuk: 'Nou meneer het is zo ver'. Tideman begrijpt hem meteen en is wat overrompeld. Hij vraagt Kreuk binnen en rekt snel in zijn hoofd uit wat een tjalkje van die grootte voor sloop zou opbrengen en biedt Kreuk het dubbele. Kreuk accepteert dat, als hij de grijper en de lier van boord mag halen, en binnen het kwartier stapt Kreuk weer op.

Baggeren met de beugel

En wat een geschiedenis heeft het baggeren ook. Met Rijkswaterstaat werd ieder jaar een maandelijks hoeveelheid te baggeren zand overeengekomen. Zo werden Beneden- en Boven Merwede, Lek en Waal op diepte gehouden zonder dat dit het Rijk iets kostte. Bij aankomst op de plek waar gebaggerd moest worden tastte de schipper met een lange stok met ijzeren punt de bodem af. Hij kon dan voelen of de bodem bestond uit grof of fijn zand. Het fijne metselzand, het grove betonzand en het gewone ophoozand hadden ieder speciale afnemers. Wanneer de plaats was bepaald werden eerst voor- en achteranker uitgezet en soms nog een zijanker. Gebaggerd werd steeds met de beugel: Een lange stok met onderaan een ijzeren ring, waar een linnen zak aan is bevestigd. De baggeraar, meestal de schipper of schipper en knecht om de beurt, trekt de beugel over de bodem van de rivier tot de zak vol met (nat) zand zit. Vervolgens trekt hij hem omhoog tot bovenwater en met een speciale zwiep ledigt hij de zak in het ruim. Dat was natuurlijk gruwelijk zwaar werk, dus al lang geleden werd de baggeraar geholpen door knecht of vrouw door mee te hysen aan een touw, dat via een katrol



Voor de wal bij Veersedijk 211 na de verkoop in 1964.

of fietswiel in de giek aan de beugel vast zat. Veel beugelaars hadden een bus brui-



Een zwaar beroep: beugelaar.

Foto: archief Jaap Boersema.

ne teer in het gangboord staan om hun handen mee in te smeren en's winters een bus zout om het ijs aan de boom te doen smelten.

Later werd dit hijswerk met een handlier gedaan en werkte men met beugels van ca. 40 cm diameter die vol met zand wel 70 kg konden wegen. Toen de motorlier beschikbaar kwam werden de beugels nog weer groter. Het bleef zwaar werk en voordat Kreuk een motorlier had kostte het hem 10 tot 12 uur om de Tijd vol te baggeren. Ook het lossen met schop en kruiwagen was een vermoeiende en tijdrovende geschiedenis. Kreuk denkt dan aan zijn achterneef Arie Kreuk, die net zo lang experimenteerde, eerst met een kruiwagen en later met een ton aan touwen en blokken tot hij de zelflossende bak had uitgevonden. Het volscheppen was niet zo moeilijk met een man in het ruim om de bak te sturen en de motorlier om hem vol te trekken. Het kiepen boven de wal loste Arie Kreuk tenslotte op door een pal

te maken die vanaf het schip kon worden los getrokken. Ogenblikkelijk pasten alle zand- en grintschippers deze uitvinding toe. Men zegt dat hij en zijn collega's zo de hele Coolsingel in Rotterdam hebben gedempt, om maar te zwijgen over de gehele opbouw en herbouw van die stad. Kreuk bedenkt, dat hij ook het contact met de afnemers zal missen. Hij leverde veel zand aan handelaren in Rotterdam en Den Haag. Later ook Ridderkerk en zelfs de Gemeente H.I.Ambacht werd een trouwe klant voor het zandfilter in de watertoren.

Opkomst van de grijper

Jan komt zijn vader helpen om de lier en de grijper van boord te halen. Kreuk vertelt deze geschiedenis nog eens aan zijn zoon en gaat verder over de opkomst van de grijper omstreeks 1950, waardoor weer minder inspannend en sneller gewerkt kon worden. Het overschakelen van beugelen naar knippen was een grote

stap. Bij het beugelen was het aan boord altijd vrij rustig, ook al slingerde het schip voortdurend heen en weer, maar zo'n grijper is toch een vrij groot en luidruchtig ding. De tuigage moest aangepast worden en de ouderen waren bang voor lagere vrachtprijzen. De besparing op zware arbeid was echter enorm en waar ze met beugelen een uur of tien bezig waren, daar waren ze de laatste jaren met de grijper in 3 à 4 uur klaar.

Jan herinnert aan de keer dat ze 's avonds vol wilden komen en met beugelen te lang doorgingen en bekeurd werden. Van Rijkswaterstaat mocht immers gebag-gerd worden van 1 uur vóór zonsopgang tot 1 uur na zonsondergang. Waarschijnlijk niet uit sociale motieven, maar om beter te kunnen controleren of de beugelaars zich aan de afspraken hielden. Jan vertelt zijn vader ook, dat hij hoorde over schippers, die een hydraulische kraan op hun schip willen plaatsen voor baggeren en lossen en dat er nu schepen worden besteld met een laadvermogen van 1000 ton. Kreuk weet het en beseft ook dat hij en DE TIJD ZAL 'T LEEREN niet meer thuis horen in de wereld van de zand- en grintschippers. Wanneer hij voor de laatste keer van boord stapt, dan kijkt hij nog even terug. Hoe vaak heeft hij zijn schip niet geschilderd en kleine beschadigingen bijgewerkt om roesten te voorkomen. Hoe zal een volgende eigenaar met dit oude schip omgaan?

Nieuwe eigenaar

Zo is Tideman in juni 1964 eigenaar van 'De Tijd' geworden en zit nu met een probleem. Hij weet nog helemaal niet

precies wat hij wil, maar al jaren eerder heeft hij een artikel uit de Waterkampioen bewaard over iemand, die een Gronings tjalkje kocht en dat had ingekort en er een aardig kitstuig op had gezet. Iets

staaldraadje van voor naar achter kan spannen. Van daar uit meet hij het casco op en een aantal weekeinden wordt be-steed aan het maken van een lijnenteke-ning. Wanneer een maat ontbreekt of niet



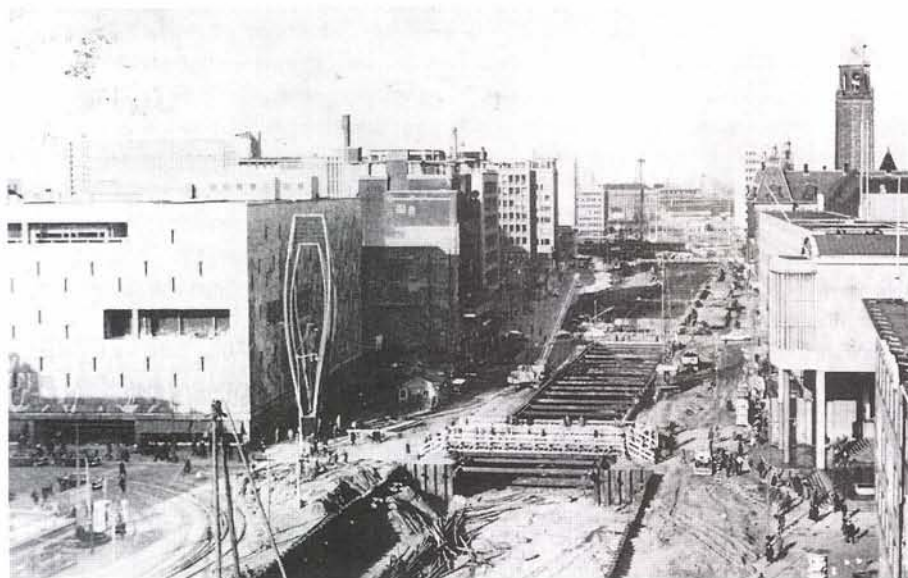
Het werken achter en met de losbak was niet ongevaarlijk. Foto: collectie Thijs van Rossum.

in die geest zou hij ook willen doen. 'De Tijd' is ruim 17 meter lang en 4 meter breed. Met die lengte kom je haast geen jachthaven in en wordt een zeiltuig ook veel te groot en te duur voor een gezin met 4 kleine kinderen. De enige manier om er achter te komen of het schip korter gemaakt kan worden, is een goede tekening maken. Hij zegt dus tegen Piet Bakker, de schipper van de drijvende bok ATLAS. 'Piet, wanneer je eens wat vroeg van een karwei thuis komt, zet dan DE TIJD ZAL 'T LEEREN even bij mij in de tuin'.

Dat wordt snel uitgevoerd en Tideman begint met een snijbrander een aantal schotten open te maken, zodat hij een

vertrouwd wordt, dan loopt hij even naar buiten om na te meten. Zo komt hij tot de conclusie dat er 4 m tussenuit kan, maar met een Z-vormige snede om zowel de waterlijnen als de zeeg goed te houden. De verhouding breedte: lengte op de waterlijn komt dan met 0,33 gelijk met wat voor Lemsteraken gebruikelijk is. Hij bekijkt natuurlijk ook hoe het vlak er uit ziet. Alle platen zijn ruim 5 mm dik en glad; alleen de vernieuwde plaat na het ongeluk met de ATLAS is iets geput!

Tideman gaat door met het ontwerpen van de indeling van 't schip; voor het ontwerp van het zeilplan krijgt hij hulp van een politiemans uit Rotterdam, die daar ervaring in heeft. Wanneer DE TIJD ZAL 'T LEEREN naar de werf gaat voor inkorten wil hij zoveel mogelijk in één keer laten doen. Zo is het belangrijk om de plaats van de maskokers en de zwaarden in een vroeg stadium te weten. Ondertussen gaat hij met enthousiaste medewerking van zijn kinderen verder met het schoonmaken en conserveren van de binnenzijde van het casco. Wanneer in april 1965 Scheepswerf van Vliet in Ambacht wordt benaderd of zij het schip 4 meter korter willen maken, dan kijkt men daar wel verbaasd. Zij hebben al tientallen schepen verlengd, maar er nog nooit één verkort. Een bijkomend probleem is, dat het ijzer van de Tijd niet gelast en alleen maar geklonken kan worden. In de tijd dat het schip gebouwd werd was de ijzerindustrie nog niet in staat het moderne staal te maken. Het in de 19de eeuw geproduceerde ijzer had een wat hoger



In 1922 was de Coolsingel gedempt. Voor de aanleg van de metrobus ging ze weer open en kwam er zelfs weer water te staan, zodat tunneldelen naar hun plaats konden worden 'geva-ren'

Foto: archief Jaap Boersema.

percentage koolstof, was daardoor iets minder sterk en roestte ook veel minder. Maar van Vliet kan nog klinken en die vier meter wordt er zo knap tussen uit gehaald dat het niet te zien is. Wanneer de Tidemannen later rondvaren hebben ze veel bekijks; de tijd dat meer oude schepen worden opgeknapt en als 'bruine' zeilschepen varen moet nog komen. Eens liggen ze te wachten voor een sluis en een oud schippertje komt langs wandelen, kijkt naar het schip, loopt door maar komt toch weer terug. En na nogmaals naar het schip te hebben gekeken vat hij moed en zegt: 'Meneer, U heeft daar een allemachtig aardig schip, maar wat heeft U er mee gedaan?'

De tekeningen zijn klaar en het hoekijzer waar eerst de denneboom aan het gangboord zat, daar wordt nu de opbouw aan geklonken. Zelfs de tanken voor brandstof en drinkwater worden al geplaatst. Maar net achter die brandstoftank zijn ze nog niet klaar gekomen met schoonmaken en conserveren. Geen nood; zoon Douwe, bijna 6 jaar, kan nog net tussen tank en scheepshuid kruipen en 't karwei afmaken. Zijn vader is elders in het

*Na het inkorten
nog op de werf van
Van Vliet.*



schip bezig en hoort het bikhامتje van zoonlief steeds langzamer gaan. Het is bitterkoud en Douwe wordt, bijna stijfbevoren, uit de spleet getrokken en maar gauw thuis naast de kachel gezet om te ontdoeien. 'De Tijd' komt weer terug in de tuin bij de Tidemannen en de afwerking gaat verder. Koos Brouws, die bij de Holland werkt, helpt bij het schilderwerk; hij wil best op zaterdag wat bij verdienen.

Tideman bouwt zelf ook de oorspronkelijke betimmering van het paviljoen weer in. Eerder haalde hij er alles uit om de scheepshuid erachter goed te kunnen conserveren. Alle onderdelen krijgen een

*Henk Kreuk aan
boord van de
DANKBAARHEID
van zijn zoon Jan.*



nummer met krijt en de plaats waar elk stuk thuis hoort wordt genoteerd. De hele zaak wordt opgeborgen in een schuurtje, maar heel hoog water doet op een keer alles rondrijven en de meeste krijtnummers spoelen er af. Toch komt alles weer op zijn plaats. Zo zijn er meer tegenvalers en Tideman ziet dat hij alleen te lang

Zo kan twee jaar na aankoop de proefvaart worden gehouden. Een week later gaat het gezin met DE TIJD ZAL 'T LEEREN met vakantie en wat hebben ze genoten. Twee jaar later is er weer geld om masten en zeilen, zwaarden en een houten roer, met alles wat daar bij hoort aan te schaffen. Wat een feest om zo de grote rivieren, Zeeland, IJsselmeer, Friesland en het Wad te bevaren. Ten slotte wordt ook de Oostzee tweemaal bezocht. De toenmalige vakantie van twee weken is niet genoeg om een dergelijke tocht te maken. Daarom brengt zoon Douwe met enkele vrienden de boot naar Kiel, waar de ouders met de auto naar toe gaan.

Nieuwe eigenaar

Lang na de hele verbouwing krijgt Tideman een boekje in handen van de Vereniging van Zand- en Grintschippers in Ouderkerk a/d IJssel en daarin leest hij dat DE TIJD ZAL 'T LEEREN het eerste ijzeren schip is, dat gebouwd werd voor een zandschipper. Hij beseft dat hij er nooit een stuk tussen uit had durven nemen wanneer hij dit had geweten. Inmiddels zijn alle kinderen uit huis en Tideman krijgt een baan in het buitenland. DE TIJD ZAL 'T LEEREN zal verkocht moeten worden, maar de kinderen smeken om dit nog even uit te stellen. In 1987 wordt de knoop doorgehakt en moet een koper worden gezocht. Al snel wordt de familie Bierman gevonden en dat blijkt een gouden greep; zij houden evenveel van het schip als de vorige eigenaren en onderhouden het uitstekend. Het schip was in 2009 123 jaar; de familie Kreuk had het 78 jaar in bezit, Tideman 23 jaar en Bierman 22 jaar. Dat een

bezig zou zijn. Hij heeft de familie beloofd dat ze zomer 1966 zullen varen en voor een deel van het timmerwerk wordt de hulp ingeroepen van het onvolprezen timmerbedrijf van de gebroeders Bax. Tot slot wordt de gehele buitenzijde van het schip gegriststraald en van een speciale verf voorzien en daarna wordt door van Vliet een 50 pk Ford Lehman dieselmotor ingebouwd. Er zijn nu 9 comfortabele slaapplekken aan boord. Zelfs 11, want als de rugleuning van de banken in de 'salon' worden opgeklapt, dan ontstaan er twee flinke twijfelaars. En er is nu zelfs een WC; alle vorige opvarenden moesten het doen met een emmertje, dat daarna overboord werd gekieperd.

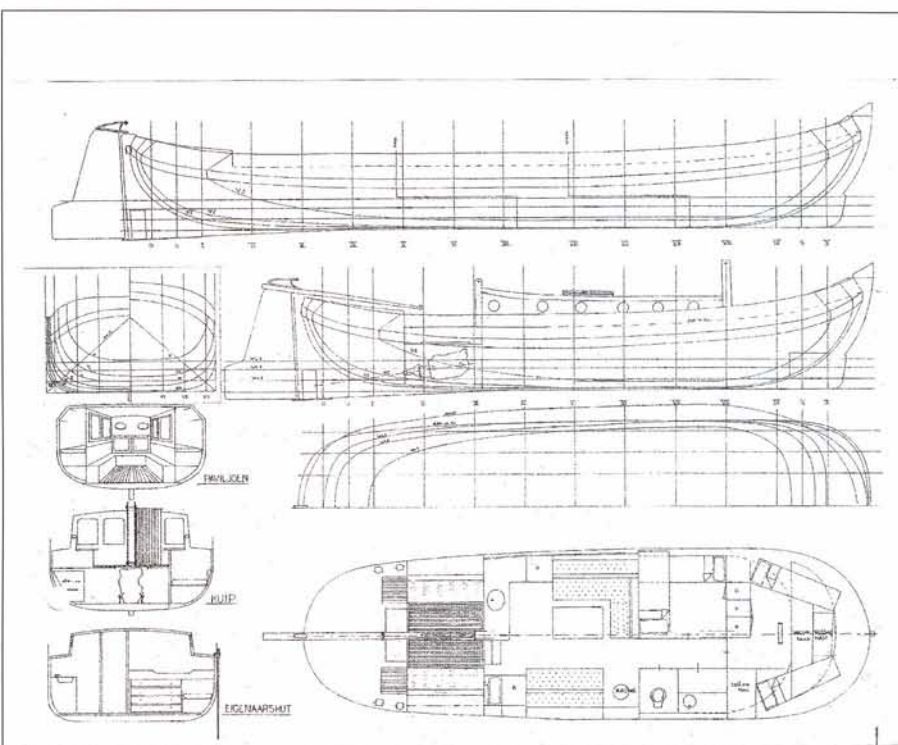
ijzeren schip best kan, wat veel schippers in 1886 betwijfelden, is nu wel bewezen. De tijd heeft het geleerd!

Mail uit Tasmanië

Voor de Tidemannen blijven de mooie herinneringen en voor de Biermannen het genot van het schip, totdat in 2008 plots een e-mail binnenkomt: 'Geachte Meneer Tideman, Ik ben op zoek naar informatie over de paviljoen tjalk DE TIJD ZAL 'T LEEREN. Weet U iets meer? Bij voorbaat Hartelijk Dank. Alison Heathorn.'

Welnu, dat blijkt dat ondernemende dochtertje te zijn van Christiaan. Zij woont nu in Tasmanië na een ongelofelijk boeiend en mooi leven. Binnenschippers zullen met plezier lezen hoe deze schippersdochter dan wel niet is blijven varen, zoals zoveel schippersdochters en zonen, maar wel de hen zo kenmerkende werklust en ondernemingszin bezit. Voor de anderen moge het een inspirerend voorbeeld zijn. En tenslotte, haar verhaal hoort hier bij, want wanneer zij schrijver niet had benaderd met de vraag over de DE TIJD ZAL 'T LEEREN, dan was dit verhaal nooit opgeschreven.

We hebben Ali al ontmoet als drijjari-ge die de wijde wereld in wil. Wanneer ze ouder wordt en na de lagere school in Ambacht naar de Mulo in Dordrecht gaat, dan krijgt ze daar weer last van. Hendrik Ido Ambacht, onder de rook van het snel uitbreidende Rotterdam gelegen, moet meehelpen de grote woningnood na de tweede wereldoorlog op te heffen. Ali is nu 8 jaar en ziet in het dorp, waar ze



"De Tijd Zal 't Leeren"

Bovenste tekening de oorspronkelijke lengte 17,50 x 3,95 x 1,40 m.
Tweede tekening na verbouwing in 1964 13,50 x 3,95 x 1,40 m
Volledig uitgerust circa 90 cm diepgang.

Twee masten, 11,50 en 8,60 m boven waterlijn.
Hiermee kan men op de grote rivieren bijna altijd zonder strijken onder de bruggen door.

Grootzeil	32,7	m ²
Druil	13,36	"
Stagfok I	12,87	"
Stagfok II	8,19	"
Kluiver	12,24	"
Motor 50 pk Perkins; bij 2000 o/m snelheid 11,5 km/u.		
2x250 l dieselopslag, 250 l water achter en 1000 l vóór.		

▲ Lijntekening van voor en na de verbouwing.

▼ Nog zonder zeilen en masten.





DE TIJD ZAL 'T LEEREN weer onder vol zeil.

zóveel van houdt, dat het land braak blijft liggen en verwaarloosd wordt, vol onkruid, en daarna komen de heistellingen en ontelbare nieuwe huizen. Ali vindt dit verschrikkelijk; ze voelt dat ze haar dorp verwoest hebben en vormt het vaste plan om te emigreren naar Australië.

We zagen al dat haar vader, Chris Kreuk, het financieel moeilijk had in de periode dat Ali opgroeide door pech met zijn schip MADI. Maar het gezin sloeg zich er door. Ali was intelligent en, zoals zo vaak gebeurt met slimme kinderen, op de Lagere School zat ze vaak te dromen en zich te vervelen. Ook de eerste klas Mulo vloog ze vrolijk door, maar toen kwam de tweede klas met onder andere vreemde talen en dáár moet op gewerkt worden. Maar studeren had ze nooit geleerd en thuis konden ze haar ook weinig helpen. Zo bleef ze zitten in de tweede klas en haar moeder zei: 'Ga jij maar werken'. Dus, 14 jaar oud, ging ze in dienst bij een mevrouw in verwachting van haar zesde kind. Zou het met haar gaan zoals met zoveel meisjes toen? Je gaat dienen en dan trouwen en kinderen krijgen. Zou dat haar leven worden?

Ali houdt het drie jaar vol maar blijft in de krant kijken of er andere mogelijkheden

zijn. En dan ziet ze een advertentie voor dierenartsassistent, waar je al werkende een diploma kan halen. Ze solliciteert en wordt aangenomen en reist drie jaar lang elke dag naar Rotterdam om te werken en te leren. Het werk bij de dierenarts beviel haar best, maar met het diploma in haar zak wil ze toch verder. Van wat ze in de krant leest over de politiek in Australië maakt haar minder enthousiast voor dat land; de droom wordt nu Nieuw-Zeeland. Maar ze spreekt nog niet goed genoeg Engels en is toch ook bang heimwee te krijgen wanneer ze meteen zó ver weg gaat. Ze besluit dus eerst naar Engeland te gaan en 2 januari 1972, 20 jaar oud, vertrekt ze met de boot van Hoek van Holland naar Harwich. De hele familie komt haar uitzwaaien; zo iets is nog nooit gebeurd in de familie.

Ze heeft een baan gekregen bij het Royal Veterinary College in Hertfordshire. Het is maar een baantje in de keuken, maar ze heeft het met beide handen aangegrepen; ze wil eerst goed Engels leren en het is maar een eerste stap. Daarna werkt ze nog anderhalf jaar op twee boerderijen in Wales. Zo is haar Engels uitstekend geworden en haar spaarpot voldoende gevuld om de reis naar Nieuw-Zeeland te boeken.

Terug naar Holland om alle papieren te regelen en dan vertrekt ze in 1974, 23 jaar oud met het Britse ms BRITANIS van Rotterdam naar Wellington, Nieuw-Zeeland. Ze heeft in Engeland ervaren dat de naam Ali toch moeilijk ligt in de Angelsaskische wereld en ze noemt zich nu Alison. Ze begint haar ontdekkingsreis in Nieuw Zeeland op het Zuider Eiland. Daar vindt ze al snel werk als 'herdtester' in dienst van de Livestock Improvement Association New Zealand; ze gaat van boerderij naar boerderij om melkmonsters te nemen en het volume en het vetgehalte te testen. Na twee jaar heeft ze het eiland wel gezien en alles geleerd wat ze hier leren kan. Dus gaat ze liftend en hier en daar werkend eerst het Noorder Eiland van Nieuw-Zeeland verkennen en vervolgens heel Australië rond. Om dat te bekostigen werkt ze vaak op een boerderij maar ook wel tabaksbladeren sorteren en zelfs in een speelgoedfabriek.

Zo komt ze tenslotte in Tasmanië waar ze Brian Heathorn ontmoet, 4 jaar ouder dan zij. Brian is een 'local'; zijn grootvader kwam in 1880 met 8 kinderen als emigrant uit Kent, Engeland. In september 1977 gaan Brian en Alison eendrachtig hard aan 't werk. Ze breiden Brian's farm uit van bijna niets (50 hectare met

veel schuld) tot 425 hectare en ze huren er later nog 133 hectare bij. Niet alles is gras; sommige gedeelten zijn bos. Ze melken 500 koeien en hebben daarnaast 't nodige jong vee en vetweiers en ze verbouwen aardappelen. Het hoogtepunt van hun carrière is de titel 'Boer van 't jaar van Tasmania', die ze in 1985 krijgen. Vele jaren zitten ze in de top tien en vaak bellen boeren Ali op voor advies en hulp; men weet dat Ali veel leest en op de hoogte is van het laatste nieuws en de nieuwste ontwikkelingen.

Ze krijgen ondertussen een dochter en een zoon; Emma heeft haar Bachelor of Nursing en Derrick heeft nu zijn Bachelor Business en Bachelor IT en beiden zijn aan 't werk.

Alison deed en doet nog meer. Ze is net klaar met een 'Ministry' opleiding (geen

stellen hoezeer haar capaciteiten hebben bijgedragen aan het succes van de eigen onderneming. Ondertussen zijn Brian en Alison ook nog een jongen in Uganda vele jaren lang gaan sponsoren en coachen; hij studeert volgend jaar af! Thuis leiden ze een groep van 14 mensen van de kerk en één dag per week hebben ze een moeilijk opvoedbare jongen in huis, die een vaderfiguur nodig heeft.

Maar denk niet dat Alison een gemakkelijk leven heeft gehad. Ze heeft al heel vroeg last van haar rug en na jarenlang massages en oefeningen heeft ze in 1995 een zware operatie ondergaan; haar werfels worden nu door een stalen 'brace' gesteund. Bovendien viel ze in Engeland van de trap en haar enkel werd slecht gezet. In Tasmanië is daar veel later iets aan gedaan met 7 operaties in één jaar.

een paar kalveren. Ook heeft Alison de reislust weer te pakken en in 2007 zijn ze met de trein vanaf Hongkong via China, Mongolië, Rusland naar Helsinki gereisd. Vandaar naar Istanbul gevlogen en per trein zwierven ze toen door een groot deel van Europa.

Ze wonen in Tasmanië in een prachtige natuur met een bijna onbevaren en bijna eindeloze zee voor de deur. Hun 'provincie' is 491.700 hectare groot met 8.125 inwoners; dat is 60 hectare per inwoner. Bovendien is van de totale oppervlakte bijna 90% ongerepte natuur. Wat zal Alison schrikken wanneer ze Hendrik Ido Ambacht weer bezoekt met nu 25.000 inwoners en nog geen 500 m2 per inwoner! In haar jonge jeugd waren er goed 5000 inwoners. Misschien komt ze haar 60ste verjaardag in Nederland vieren met



DE TIJD ZAL 'T LEEREN aan het beugelbaggeren.

dominee, wel bijbelschool). Ze is dol op de computer en financiële plannen maken en zo werd ze een raadgever voor startende ondernemers en kleine bedrijven met financiële problemen. Ze nam het initiatief voor een kringloopwinkel, waar ze met twintig vrijwilligers werkt. En tenslotte is ze steeds bezig met de genealogie via internet. Men kan zich voor-

Haar geloof is zeker een grote steun voor haar geweest.

Ze verkochten de farm en wonen nu in een nieuw huis aan de Noordkust van Tasmanië, dat ze natuurlijk deels zelf bouwden. Brian heeft een boot, want hij is dol op vissen, en is verder heel gelukkig met een groentetuin en toch ook weer

de hele familie Kreuk. DE TIJD ZAL 'T LEEREN zal dan zeker bezocht worden.

Het is bijna onnodig te zeggen dat ik dit verhaal niet had kunnen schrijven zonder alle informatie die ik kreeg van Alison en haar tante Anna en een aardige oude zandschipper en zijn vrouw. ♦♦♦