

Het IJzeren Paviljoenjacht "Verwisseling".

Vier jaar geleden kochten wij de Verwisseling, in de schepenlijst van de LVBHB te boek gesteld als een Zeeuwse Poon, vermoedelijk gebouwd in 1880 bij Van Duivendijk in Ouderkerk aan de IJssel. Uitgaande van de originele geklonken ijzeren romp was het schip door de laatste eigenaar, Henk Hydra, op basis van uitgebreid bronnenonderzoek heel mooi gereconstrueerd. Compleet met ankerrol, ronde luikenkap, kraanbalken voor de ankers en niet te vergeten het mastschild en de flora op de helmstok, is het een plaatje. Onder de luiken is een comfortabele in traditionele stijl betimmerde woning ingericht, en in het paviljoen is een gastenverblijf. Onder de waterlijn is het vlak volledig gedubbeld. De dubbeling beschermt het originele geklonken vlak, wat nog volledig intact is, en functioneert tevens als ballast.

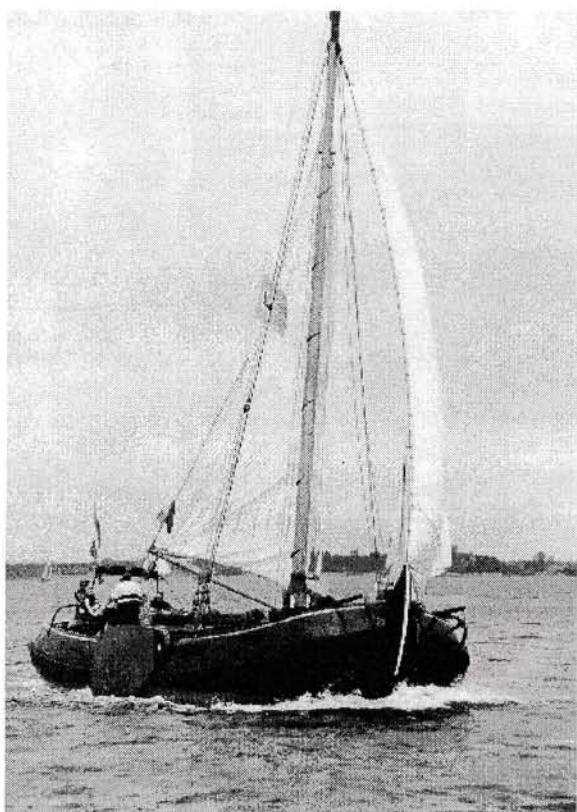
De Hydra's hebben veel tijd en moeite besteed aan het nazoeken van de geschiedenis. Via het radio programma "adres onbekend" van de KRO komen zij in contact met de familie Hitters, en met mevrouw Veenhof – van Hoften, de dochter van de voormalige eigenaars, die kort voor de tweede wereldoorlog met het schip heeft gevist op de Waal. Maar daar loopt het spoor dood. Het aan bakboord ingecenterde registratienummer, BR139 B, geeft aan dat het schip ooit in België is gemeten, maar de scheepsmetingsdienst in Brussel kan geen uitsluitsel geven. Bij de restauratie is daarom de geschiedenis nog maar vanaf ca.1940 bekend en kan niet met zekerheid worden vastgesteld hoe het schip er oorspronkelijk uit heeft gezien.

In 2000 kopen wij de Verwisseling van Henk en Jacquelin Hydra. Tijdens een bezoek aan het Maritiem Museum Prins Hendrik komt bij toeval een registratie door de scheepsmeter te Zevenbergen te voorschijn van een schip met exact

dezelfde afmetingen en tonnenmaat als de Verwisseling. Daarin wordt vermeld dat het schip in 1911 in Antwerpen is hermeten, met registratienummer BR1391B. Naar alle waarschijnlijkheid is de laatste 1 bij een van de vele verbouwingen in de knel geraakt, maar gaat het wel over hetzelfde schip. Er kan nu gericht worden gezocht, en hoewel er nog wat stukjes ontbreken is het met veel enthousiasme en medewerking van voormalige eigenaars of hun familie gelukt om nagenoeg de hele geschiedenis boven water te brengen. Het blijkt dat het hier gaat om waarschijnlijk de laatste representant van een heel oud scheepstype, het Paviljoenjacht.

Aan de hand van de eerste registratie heeft het Kadaster in Rotterdam een schat aan gegevens opgedoken. De "Verwisseling" werd in 1892 gebouwd als "De Vrouw Elizabeth", een ijzeren paviljoenjacht, op de werf van A. van der Giessen in Krimpen aan de IJssel. De opdrachtgever was P.J. Horians, een beurtschipper uit Stampersgat in West Brabant.

De familie Horians was destijds een bekende beurtschippersfamilie, die al sinds een kleine honderd jaar de beurt op Rotterdam voerde, en een eigen ligplaats had aan het Haringvliet. Schipper Horians is in 1897 overleden, en op 4 Augustus 1899 is het schip voor het eerst te boek gesteld. Het was het eerste schip wat in Zevenbergen werd gemeten, en kreeg dus het nummer ZB 1 N. Het geregistreerde laadvermogen was 56.158 kilogram.



In 1901 koopt A.J.W.Kraus te Oud Gastel het schip voor 2800 gulden, met een lening van de directeur van de Gastelsche Beetwortelsuikerfabriek. Kraus noemt het schip naar zijn echtgenote "De Vrouw Maria". Hij laat haar registreren in Rotterdam, en krijgt op 16 januari 1901 het brandmerk 3772 Rott.1901. De binnenvaart is kennelijk een goed bedrijf, want al na 9 jaar heeft hij het schip vrijgevaaren, en verkoopt het voor 1000 gulden aan Gregorius W. J. van der Burg, scheepsbouwmeester te Schiedam. Deze noemt het schip "Marie".



Schipper Leendert Hage uit Sint Maartensdijk koopt de "Marie" in 1911 voor 3000 gulden, en noemt haar "Maria". Hij is een zogenaamde eigen schipper, die voor eigen rekening vooral aardappelen vaart naar voornamelijk Antwerpen en andere Vlaamse havens. Vandaar dat hij het schip op 28 oktober 1911 laat hermeten in Antwerpen.

Het nummer wat bij die gelegenheid wordt ingecenterd is BR 1391 B, het laadvermogen wordt vastgesteld op 49.755 kg. Die lagere meting heeft hem vermoedelijk flink wat gescheeld in havengeld!

Uit deze periode dateert ook de eerste foto, aan de Zuiderdokken in Antwerpen. Schipper Hage laat zich een Klipper bouwen bij de werf 'De Dageraad' van de weduwe J.Boot te Woubrugge, en verkoopt de Maria in 1915 aan P.C.Soetens uit Bergen op Zoom voor 2500 gulden. Het is voor Soetens zijn eerste eigen schip, en misschien daarom geeft hij het de naam "De Eerste Zorg". Na de eerste wereldoorlog gaat het goed in de binnenvaart, en Soetens bestelt al in 1923 een

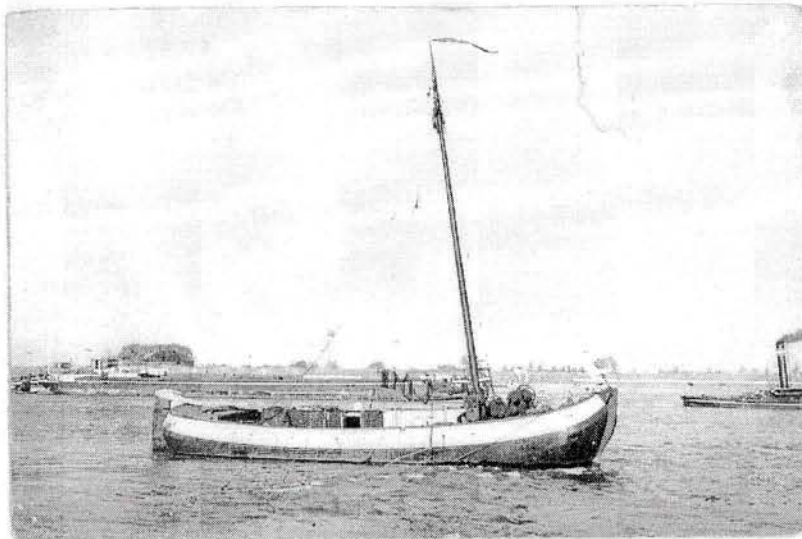
nieuw schip bij de werf "De Dageraad".

Hij heeft dan zijn hypotheek nog niet afgelost, maar kennelijk heeft hij vertrouwen in de toekomst. Het oude schip wordt door de werf voor 6000 gulden verkocht aan J.'t Jong uit Sliedrecht, die het "Eerste Zorg" noemt. Schipper 't Jong betaalt 2750 gulden contant, en de werf bemiddelt voor de rest van de

koopsom een hypotheek bij de Hollandsche Scheepsverband Maatschappij in Amsterdam.

Inmiddels verandert de binnenvaart van karakter. Na de oorlog is er een schaalvergroting op gang gekomen, waardoor het varen met ongemotoriseerde zeilscheepjes van 50 ton nauwelijks meer rendabel is. In Oktober 1926 wordt het schip door de werf in de 'Schuttevaer' geadverteerd onder het motto: 'zeer billijk met handgeld te koop'. Dat het geen echt courant schip meer is blijkt eruit dat dezelfde advertentie tot eind 1927 regelmatig wordt herplaatst.

De volgende tien jaar zijn onzeker. Vermoedelijk wordt het schip in de crisisjaren verkocht als grindlichter aan de Arnhemsche Grind Maatschappij. In ieder geval duikt het in 1939 op in Andelst, als de waalschokker "Johanna" van schipper Evert Rietveld, voormalig sleepbootkapitein bij de Arnhemsche Grind Maatschappij. De "Johanna" wordt via zijn broer Frans Rietveld in datzelfde jaar verkocht aan Arnoldus van Hoften, palingvisser, en telg uit een bekend rivier-vissersgeslacht uit Heerewaarden. Deze hernoemt het scheepje naar zijn dochter "Hendrika", en laat het, vermoedelijk op de werf van Hendriksen in Doodewaard, verbouwen tot een echte waalschokker. Naast andere voorzieningen wordt de luikenkap verwijderd en vervangen door een roefje aan de bakboordkant van het schip. De familie woont aan boord. Als de oorlog uitbreekt blijft de "Hendrika" voor de wal liggen, het risico is voor het jonge gezin te groot en de schipper wil niet voor de Duitsers varen. Na de oorlog wordt er nog een paar jaar mee gevist, maar de vangsten lopen terug. Nadat de



schipper een huisje op de wal kan krijgen wonen zijn dochter en haar man nog zes maanden aan boord, en daarna wordt het schip opgelegd.

In 1957 koopt de jonge Thijs Hitters, scheepsbouwer in 's Hertogenbosch, het casco om er een woonschip van te maken. Hij heeft trouwplannen, en in die jaren heerst er nog volop woningnood. De verbouwing is een groot succes, en het resultaat wordt, compleet met foto's, zelfs gepubliceerd in de Beatrijs, de Brabantse tegenhanger van de Libelle. Na verloop van een aantal jaren ontstaat de behoefte aan een varend schip, en de "Pietronella" wordt in 1962 verkocht aan Jan Jacobsen van jachtwerf de Linge in Heukelum. De heer Jacobsen heeft plannen om het schip te restaureren, en sloopt de opbouw eraf. Maar door omstandigheden komt het er niet van, en het kale casco wordt weer verkocht. Er wordt dor de nieuwe eigenaar een 45 pK Kromhout ingebouwd en een begin gemaakt met de reconstructie van dekken en opbouw.

In 1982 koopt Henk Hydra, scheepsbouwer in Leiden, het schip. Bij gebrek aan nadere informatie, en vanwege de verhoudingen en het model van de romp, denkt Henk dat het hoogstwaarschijnlijk een Zeeuwse

Poon is, en besluit het als zodanig te reconstrueren. Na uitgebreid onderzoek naar de details van dit scheepstype wordt de reconstructie ter hand genomen. Het schip wordt opnieuw gemeten en geregistreerd onder nummer 9101 B Amst.1985, onder de naam "Verwisseling".

En daarmee is het verhaal compleet. Het grote dilemma is daarmee ook gedefinieerd: Het schip is nu ingeschreven in het nationaal register als historisch casco en het is in uiterlijk een geloofwaardige Zeeuwse Poon. Maar in werkelijkheid was het een Paviljoenjacht. Moet je nou zo'n mooi schip veranderen alleen vanwege de historische juistheid?

