

# BOKKEPOOT

HET

HISTORISCH

BEDRIJFSVAARTUIG



december 2005

171



MARIA

# Maria



In de hal van de havenmeester van de Watersportvereniging De Amer hangt deze foto, genomen vermoedelijk rond 1915 waarschijnlijk in Antwerpen (of Amsterdam?)

Op de foto vlnr Sien, de knecht, Pieterella Hage, Piet (later verdrongen) en Leen Hage. Later zijn er nog twee dochters en een zoon geboren.

Leen Hage is de opa van vaderszijde van de 'havenmeesteres'. De graanschip, die de knecht in zijn hand houdt staat nog bij een zus van haar in de hal. Verder is weinig bekend binnen de familie.



Theo Hoogmoed geeft commentaar op de foto:

Op deze grandioze foto is zo veel te zien! Het is hoogst waarschijnlijk een Zuid-Hollandse paviljoentjalk van ijzer of staal. Grote kans dat het een beurtschip is.

Opvallend is hoe vol deze haven is: de staaldraad die van het sleepschip aan de wal staat loopt tegen de kluiverboom en de huik van de Maria.

Haaks op de Maria liggen een paar sleepscheperen met de ankers aan de neuringketting in de davits.

Het ruim van de Maria ligt voor een deel open en daarachter zie je de luiken en merkers, het lijkt erop dat de merkers van U-ijzer zijn. Het schip heeft nog houten berghouten.

De houten bovenkant van de voorsteven is scharnierbaar i.v.m. de kruiplijn van het schip. De bovenkant van de strijklier is dan hoogstwaarschijnlijk

ook achterover scharnierbaar. Deze lier heeft hele mooie gesmede knoppen aan de borging van de ronsels. Er staat een flinke kluiverboom op en er is veel aan te zien, o.a. een deel van de rechte bok op het dek. De steun aan stuurboord van de voorsteven. Aan de voorzijde het beslag van de borg, aan de onderkant van het witte deel, zie je het witte 'pikkie' van de borg. Halverwege de kluiverboom zit de uithaler met kluiverval.

Voorop de voorsteven is de borgketting van het voorstag zichtbaar, daarachter het onderste blok van de strijktalie met scharnierbare en losneembare beugel.

Mooie stevige beretanden met aan de bovenkant een gat waarvan ik niet meer de functie weet. Aan bakboord de bovenkant van een mooie stevige braadspilwang.

Bij het gebruik van één anker werd de andere ketting over de wang gehan-

gen tussen de houten, aan de bovenzijde uitstekende delen.

Aan het kluisgat, berghout en beretand is duidelijk door de slijtsproten te zien dat er regelmatig geanker werd. De stok van het gekatte stokanker draagt ook al de sporen van een varend bestaan. Als het anker voor de kop hing met de stok tegen voorsteven en huid, was het zelfs al bij een lichte aanvaring zeer kwetsbaar. Bij veel stokankers zie je dat zelfs de schacht getordeerd is en de vloeiën naar elkaar gebogen staan!

Zowel voor- als achterop zitten gietijzeren klauwbolders, op een daarvan is aan de bovenkant een gat te zien, daar kon een roeidol in geplaatst worden zodat het schip met een riem bijvoorbeeld door de wind geroeid kon worden.

De bokkepoten zijn niet zichtbaar en zijn waarschijnlijk tijdelijk weggehaald, want die zaten al gauw in de

# Vrouwvriendelijk certificaat

weg: vroeger veel vaker dan tegenwoordig.

Het beslag van de bokkepoten was er vaak ook op gemaakt en het hout veel dunner en beter dan tegenwoordig dus veel hanteerbaarder.

De wantspanners zijn van het type strippen met gaatjes verbonden met bouten.

De huik van het grootzeil heeft zo te zien geen kraag rond de mast maar een touw dat er aan genaaid was als een lijk van een zeil. De oude huiken die ik ooit gezien heb, hadden dat allemaal. De huik zit ook stak rond het grootzeil, tegenwoordig zie je heel vaak huiken die erg ruim zijn met als gevolg dat als je op de motor vaart je zicht erdoor belemmerd wordt en als er wind staat de huik ontzettend flap-pert en daardoor ook extra slijt. In het opengelegde deel van het ruim is nog een klein stukje van een prachtig rond gebogen gebint zichtbaar; meestal was dat van zwaar T-ijzer gemaakt.

Voor het zwaard zit een mooi gevormde aanvaringsklamp.

Achter zie je de ingang van het paviljoen door het houten paviljoendek.

Opvallend is dat alle zeilschepen dezelfde huik voor de fok hebben.

De klipper op de achtergrond heeft een kokerlier; die hadden ze vroeger vaker, nu zijn ze zeer zeldzaam geworden.

In de masten zie je ook hier weer hoe groot de blokken zijn; op de meeste schepen tegenwoordig zijn ze vaak veel kleiner en van een verkeerd type. Op de tjalk rechts is een deel van de overloop te zien en wat verder opvalt is voorop ronde en achterop gietijzeren bolders. Een verklaring van een schipper hiervoor was, dat dit type bolders voorop veel makkelijker was met slepen.

'Los van dat wij het gewoon een mooi ship vonden, gaf die opmerking in het Certificaat van Onderzoek voor mij toch wel de doorslag bij de koop van de Eben Haezer in 1993'

citaat van Bart Verkade wanneer hem wordt gevraagd zijn keuze voor de Friese maakst te onderbouwen.

MINST VEREISTE BEMANNING <sup>1)</sup>

|                       | Boven de brug van Duisburg - Hochfeld        | Beneden de brug van Duisburg - Hochfeld |
|-----------------------|----------------------------------------------|-----------------------------------------|
| Matrozen              |                                              |                                         |
| Matrozen-motordrijver |                                              |                                         |
| Scheepjongens         | zie bijlagen.                                |                                         |
| Machinisten           |                                              |                                         |
| Leerlingen-machinist  |                                              |                                         |
| Stokers               | Het vaartuig is geschikt voor vrouwenarbeid. |                                         |

BIJZONDERE VOORWAARDEN

De installatie voor vloeibaar gemaakt gas voldoet aan de wettelijke bepalingen en is geldig tot 25 Mei 1977.

Kosten f 30.-

f 5.-

Totaal f 35.-

De geldigheid van dit certificaat vervalt: de 25 Mei 1982

amsterdam, de 25 Mei 1972.

De Commissie van Deskundigen voor de Rijkvaart, (Handtekening)

OPMERKINGEN

1. Het vaartuig mag slechts dan krachtens dit certificaat varen, wanneer het zich in de toestand bevindt, die in het certificaat is beschreven.
2. Na elke wijziging of belangrijke herstelling moet het vaartuig vóór de aanvang van een nieuwe reis aan een bijzonder onderzoek worden onderworpen.
3. Elke verandering van de naam of in de eigendom van het vaartuig en elke breuk moeten ter kennis van bovenvermelde commissie worden gebracht onder gelijktijdige aanbidding van het certificaat.
4. Het certificaat moet aan boord van het vaartuig zijn.

<sup>1)</sup> Niet inbegrepen de schipper, houder van het Rijkspatent.

BIJLAGE betreffende de bemanning

Behoort bij Certificaat van Onderzoek nr. ..AM.121.

van ..M.S.G. "Eben Haezer".....

|                              | A                     | B | C | D |
|------------------------------|-----------------------|---|---|---|
| A normale vaart              | tot 16 uur per etmaal |   |   |   |
| B verkorte semi-continuvaart | 16 - 18 uur           |   |   |   |
| C semi-continuvaart          | 18 - 20 uur           |   |   |   |
| D continuvaart               | 20 - 24 uur           |   |   |   |

Exploitatiewijzen

|                        | A | B | C | D |
|------------------------|---|---|---|---|
| Schippers              | 1 | 2 | 2 | 2 |
| Stuurlieden            |   |   |   |   |
| Matrozen* of een vrouw | 1 |   |   |   |
| Scheepjongens          |   |   |   |   |
| Machinisten            |   |   |   |   |
| Matrozen/motordrijvers |   |   |   |   |
| Stokers                |   |   |   |   |

Totaal: 2.

Bijzondere voorwaarden: "Het vaartuig is geschikt voor arbeid door een vrouw die tot een gezin aan boord behoort."

Een lid van de bemanning moet op de hoogte zijn met de werking van en met het toezicht op de motor en een ander lid van de bemanning moet voldoende op de hoogte zijn met de werking van de motor om deze aan of af te kunnen zetten.

1) Doorhalen

Commissie van Deskundigen  
Amsterdam

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN  
CERTIFICAAT VAN ONDERZOEK

Nr. 121

Naam en woonplaats van de eigenaar van het vaartuig: C. Schokker Groningen

Naam van het vaartuig: "Eben Haezer"

Plaats en No. van inschrijving of registratie: 2932 B. Groot. 1955

Type van het vaartuig: motorvrachtschip

Bewijs: v.d. Werf

Plaats en jaar van de bouw: Heegendaal 1924

Laadvermogen: 1000-750 kg

Wegens voortzetting No. 12055 B. Groningen

afgegeven door het Bureau van de Rijkvaart op 12 Augustus 1971

Maximum lengte (voor een onderwerp): 31.50 m

Maximum breedte: 6.50 m

Grootst toegelaten aantal passagiers: 514 B. PK. 1)

Schepen vervoer voor machines of de motor: 514 B. PK. 1)

Max. mechanische aandrijvingen voor de voortbeweging van de propellers en onderdelen van het vaartuig: 2

Aankomende aanvragen bij de vervoer: 181

Het hierboven aangegeven vaartuig is na onderzoek bevonden te zijn geschikt voor het vervoer van goederen en personen tot 25 Mei 1972. Het vaartuig is tevens voor het vervoer van de Rijkvaart geschikt. Het vaartuig is tevens geschikt voor de gewone commerciële scheepvaart, de aflevering en de levering, de levering van passagiers.

1) Eerstelid van een vaartuig is tevens geschikt voor het vervoer van goederen en personen. Het vaartuig is tevens geschikt voor de gewone commerciële scheepvaart, de aflevering en de levering, de levering van passagiers.

2) Het vaartuig is tevens geschikt voor het vervoer van goederen en personen.