

BOKKEPOOT

HET

HISTORISCH

BEDRIJFSVAARTUIG



maart 2006

173



verslag
wintervergadering

Nogmaals de Maria

Peter Hamer

Zoals gebruikelijk heb ik met veel plezier de laatste Bokkepoet uit de bus gehaald om weer op mijn gemak te lezen over wat mij zoal interesseert. Groot was mijn verbazing toen ik de foto van de Maria op de omslag zag, en nog groter toen ik Theo Hoogmoed's commentaar had gelezen. Het schip staat te boek in de schepenlijst onder de naam 'Verwisseling', bij de meesten bekend als het schip van Henk Hydra. Het ligt sinds dit voorjaar in Amsterdam in de Prinsengracht tegenover nummer 25 met sinds 2005 een nieuwe eigenaar. Ik heb sinds 2000 (toen ik eigenaar van het schip werd) geprobeerd de geschiedenis te achterhalen, met als resultaat een artikeltje in de Schuttevaer, onder 'De Erfenis', in augustus 2004, waarin ik het hele verhaal heb verteld. Naast familie van vrijwel alle voormalige eigenaren heb ik gesproken met mevrouw Cornelia Jozina Muller-Hage, een dochter van schipper Hage uit Sint Maartensdijk (helaas overleden in 2003) en met haar kinderen. Van haar kreeg ik de foto van de Maria aan de Zuiderdokken in Antwerpen (1913) die de voorplaat siert. Hiernaast het verhaal uit de Schuttevaer.

De 'Verwisseling' onder zeil



Afbeeldingen, collectie Peter Hamer

Het IJzeren Paviljoenjacht 'Verwisseling'

De Verwisseling is in de schepenlijst van de IJVBHB 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, dat 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 radioprogramma 'adres onbekend' van de KRO komen zij in contact met de familie Hitters, en met mevrouw Veenhof-van Hoften, de dochter van een van de voormalige eigenaren, die kort voor de tweede wereldoorlog met het schip heeft gevestigd 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.

Tijdens een bezoek aan het Maritiem Museum Prins Hendrik komt bij toeval een registratie door de scheepsmeter

[illegible]

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 BR 1391 B. 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 voer, 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 dat 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 bievvaart is kennelijk een goed bedrijf, want al na 9 jaar heeft hij het schip vrijgevaren, en verkoopt hij het voor 1000 gulden aan Gregorius W. J. van der Burg,

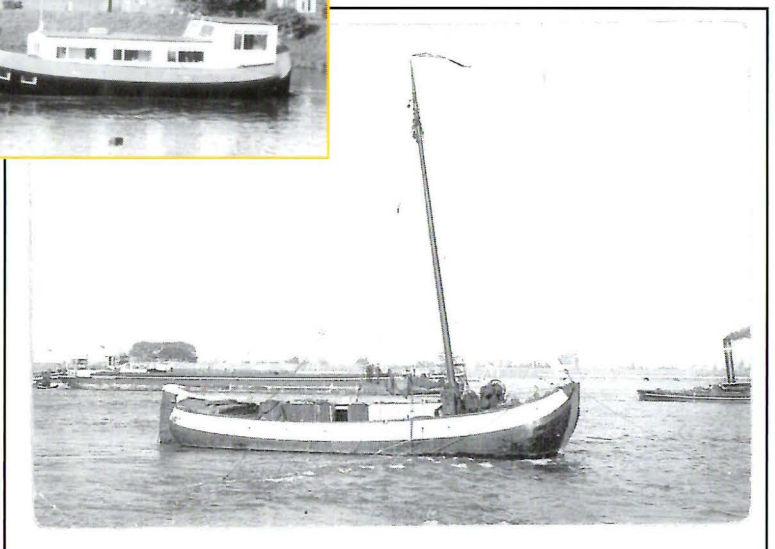
scheepsbouwmeester te Schiedam. Deze noemt het schip 'Marie'. Schipper Leendert Hage uit Sint Maartensdijk koopt de 'Marie' in 1911 voor f 3.000 gulden, en noemt haar 'Maria'. Hij is een zogenaamde eigen schipper, die voor eigen rekening vooral aardappelen vaart naar voornamelijk Antwerpen en andere Vlaamse havens. Vandaar dat hij het schip op 28 oktober 1911 laat hermeten in Antwerpen. Het nummer dat 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 f 2.500 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 f 6.000 verkocht aan J.'t Jong uit Sliedrecht, die het 'Eerste Zorg' noemt. Schipper 't Jong betaalt f 2.750 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 uit het feit 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-vissersge-



Als woonschip en als Waalschokker



slacht uit Heerewaarden. Deze her-
noemt 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 ver-
wijderd 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 risi-
co 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 schip-
per een huisje op de wal heeft kunnen
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 woning-
nood. De verbouwing is een groot suc-
ces, 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 ver-
kocht. Er wordt door de nieuwe eige-
naar een 45 pk Kromhout ingebouwd
en een begin gemaakt met de recon-
structie van dekken en opbouw.
In 1982 koopt Henk Hydra, scheeps-
bouwer in Leiden, het schip. Bij
gebrek aan nadere informatie, en van-
wege de verhoudingen en het model
van de romp, denkt Henk dat het
hoogstwaarschijnlijk een Zeeuwse
Poon is, en hij besluit het als zodanig
te reconstrueren. Na uitgebreid onder-
zoek naar de details van dit scheepsty-
pe wordt de reconstructie ter hand
genomen. Het schip wordt opnieuw
gemeten en geregistreerd onder num-
mer 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 inge-
schreven 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?

Naschrift bij de Maria

Zo komen verschillende sporen uiteindelijk samen.
Je komt in gesprek over een foto van een platbo-
dem en dat leidt tot een andere foto, waarvan je
gesprekspartner niet weet waar en hoe, alleen de
naam 'Maria' en de personen, die op de foto staan.
Publicatie in de vorige Bokkepoot leidt tot de bij-
drage van Peter Hamer met een toepasselijke
scheepsnaam en een interessante restauratie (?).

En toeval bestaat niet. Net nu verschijnt het boek
over De Dageraad (zie ook de boekrecensie in dit
nummer). De twee aangehaalde schepen, de klipper
die Hage bij de Dageraad rond 1914 liet bouwen en
het schip dat Soetens in 1923 bestelt bij De
Dageraad, zijn niet terug te vinden in het
Schepenboek. Maar er is met hulp van de auteur,
Miny Lemkes-van Wijk, meer informatie uit het
Bouwboek zelf te halen.

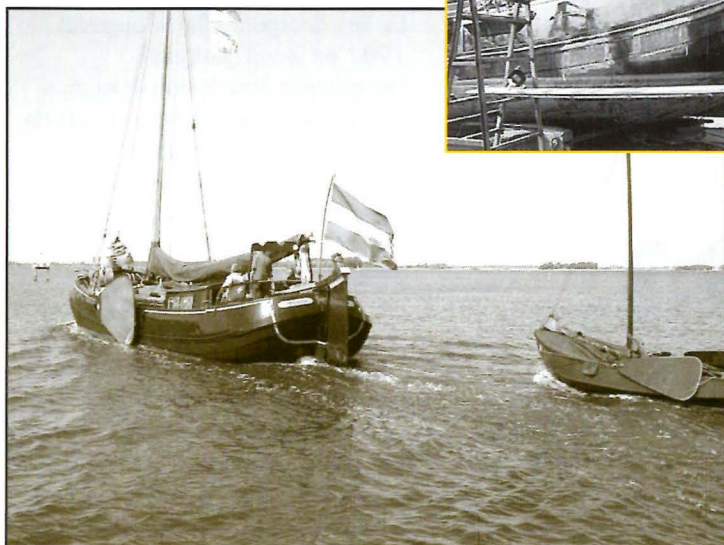
Schipper L. Hage uit St.Maartensdijk laat in 1915
een klipper zonder motor bouwen bij De Dageraad
in Woubrugge (bouwnummer 288), afmetingen
24,24 x 4,64 x 1,56 meter, groot 90 ton voor de
prijs van f 5.800,- die de naam Cornelia kreeg. De
'Maria' wordt door de werf ingeruild en in 1915
inderdaad voor f 2.500 doorverkocht aan
P.C. Soetens te Bergen op Zoom (zie boven). In
januari 1923 vinden we L. Hage weer terug als hij
de luxe motor 'Tijdstroom' (bouwnummer 343, wel
in het boek van Miny vermeld) bij Boot bestelt. De
afmetingen zijn 27,00 x 5,00 x 1,65 meter, groot
108 ton voor de prijs van f 7.250 en voor
f 5.207,- wordt er een 45 pk Kromhout geplaatst.
Hage ruilt het 'm.s. Zeeland' in, die hij van 1920
tot 1923 heeft gevaren. Dit inruilschip was
gebouwd (volgens inlichtingen niet uit het
Bouwboek) op de scheepswerf van Boot te Alphen
aan den Rijn voor Joh. van As te St. Maartensdijk
onder de naam 'Kraanlei' met een Industriemotor
van 30 pk. De 'Zeeland' is vervolgens vier jaar
lang eigendom van de werf, maar wordt in 1927
verkocht aan J. Aafjes te Wormerveer en herdoopt
in 'Antje'. De geschiedenis van 'Antje' staat ver-
meld onder bouwnummer 343.

Schipper P.C. Soetens uit Tholen (?) laat zoals
gezegd in 1923 de luxe motor 'Wilhelmina' bij De
Dageraad bouwen (bouwnummer 334) met de afme-
tingen 24,50 x 4,65 x 1,65 meter, groot 89 ton. Er
komt een 95 pk Kromhout in te staan. De prijs van
het schip is f 12.500,- en hij krijgt f 4.000,- voor
zijn oude schip, verkocht aan J. 't Jong te
Sliedrecht.

Schippers- en scheepshistorie gekoppeld. Wie heeft
nog meer informatie?

George Snijder

Als sleper en op de werf



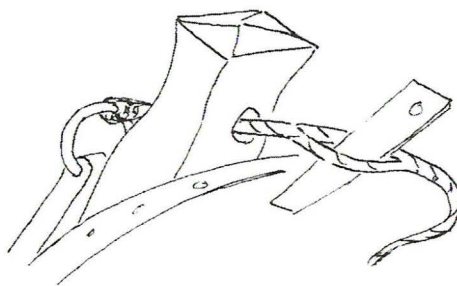
Braadspil en beretand

Theo geeft commentaar op de foto van de Maria en hij beschrijft de beretanden met een gat erin. De functie van het gat in de tanden weet hij niet meer.

Op de Maria staat een braadspil. De ketting ligt meestal drie slagen om de spil. Als je het anker laat vallen slijpt de ketting over het braadspil. Als het anker erg zwaar is, kan de ketting vanzelf gaan slippen. Je ziet dat ze tegenwoordig dan de kettingstopper voor het kluisgat steken. Maar ja, je moet zo'n stopper maar eens weg trekken als je een noodstop moet maken. Daar is kracht voor nodig, vooral als zo'n stopper onder het boeisel zit. Bij het ene schip zit hij beter bereikbaar dan bij het andere. Bij mijn aak zit het onder een soort klappmuts, moeilijk bereikbaar dus.

Bij een licht anker moet je de ketting haast altijd helpen om hem over het braadspil te laten slippen. Dit is meestal het moment dat de meesten onder ons afhaken als het erom gaat er een braadspil op te zetten of te behouden. Jammer, want het kan zo eenvoudig, als je maar weet hoe je met zulk antiek origineel spul moet omgaan. Zoals je moet leren zeilen, moet je ook leren omgaan met een braadspil. De truc is om de ankerketting ongeveer tien meter voor te leggen (dat is de diepte waar je in Nederland praktisch overal kan ankeren) en dan de drie slagen om het spil te leggen. Je doet dat door de ketting slappend loos door te halen over het spil. Maar ja, nu dondert het anker wel met een rotgang de plomp in. Om dat te voorkomen hangt het anker met een eindje door het gaatje van de beretand, in dat eindje zit een dubbele splits met een houtje erdoor.

Zo zeilen we met de Wilnis aak Vriendschap een haven binnen. Ik trek het houtje weg, het eindje slijpt door



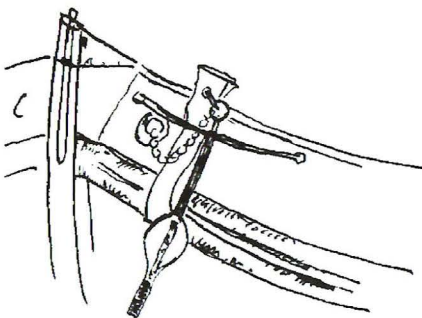
het gat in de beretand en het anker met ketting valt razend snel en wij maken een noodstop. Ons anker staat altijd op scherp.

Een zwaar anker hoeft je in principe alleen maar met het eindje door het gat van de beretand te borgen. Om het gewicht nog meer te verzwaren leg je maar een paar meter ketting voor. Laat je dan het zware anker met die paar meter vrije val vallen, nou, dan wil die ketting met die drie slagen wel over het spil slippen.

In het Scheepvaartmuseum van Rotterdam kan je op de binnenvaartmodellen goed zien hoe de ankers worden geborgen.

Ik heb het in de jaren '70 zo geleerd van een oud zeilschipper uit Werkendam en hij verwees mij naar deze modellen. Ik vaar nu ruim 30 jaar met zo'n braadspil en wil deze kennis nog graag overbrengen om de braadspillen behouden.

Tekeningen Gerard Meijer



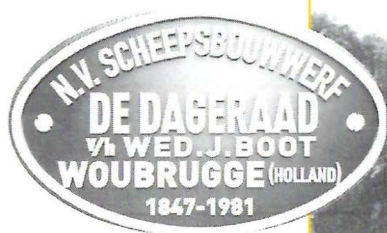
Schepenboek de Dageraad 1847-1981

Recensie: George Snijder

Liefde voor de familie en de werf spreekt uit dit boek over de werf de Dageraad Woubrugge. Miny Lemkes-van Wijk duidt zichzelf als een huisvrouw, die een boek over de scheepswerf van haar opa maakt. Opa leidde de werf van 1897 tot 1947. Precies honderd jaar daarvoor koopt een Boot de werf De Dageraad in Woubrugge.

In 1890 wordt de eerste ijzeren zeiltjalk gebouwd als bouwnummer 51 in het recent opgestarte Bouwboek, wat de basis en de aanleiding is voor het optekenen van de familie- en werfgeschiedenis. Het grootste deel van het boek bestaat dan ook uit een beschrijving van de binnenvaartschepen, beschrijvingen die na oproepen in onder andere de Bokkepoot door (voormalige) eigenaren zijn ingestuurd. In 1937 komt er met bouwnummer 456, de luxe motor Gerarda, een eind aan de bouw van binnenvaartschepen. Visssersschepen en zeeschepen worden er gebouwd tot de algemene malaise in de scheepsbouw ook deze werf de das om doet. De werf, die in 1914 stopt in Woubrugge en in Alphen aan de Rijn doorgaat, sluit in augustus 1981 en wordt gesloopt.

Het geslacht Boot is ook weer zo'n familie die nauw verweven is met de Nederlandse scheepsbouw: bij De Industrie in Alphen, scheepswerf Vrijenban in Delft, De Waard en De Hoop in Leiden spelen leden van het geslacht Boot een belangrijke rol. Het eerste deel van het boek is een in staccatovorm opgeschreven familiegeschiedenis, verweven met de geschiedenis van de werf. 'Schrijven is weglaten' citeert de auteur terecht, met het risico dat het verhaal fragmentarisch en erg feitelijk wordt. Bijkomend voordeel en tegelijkertijd handicap is natuurlijk



De Dageraad rond 1875 en 1950



de directe betrokkenheid bij het onderwerp als lid van de familie. De familie-foto's zijn geweldig, een kijkje in andermans familiealbum over meer dan een eeuw.

Voor niet-ingezetenen van Alphen aan de Rijn of Woubrugge zou (een detail natuurlijk) een plattegrondje en werftekening helpen bij de oriëntatie op de ontwikkeling van de werf en de plek in Alphen.

Het tweede, en grootste, deel van het boek is een schepenlijst, gebaseerd op het Bouwboek maar vol, vaak aantoonlijke, verhalen. Veel foto's, krantenknipsels en kopieën van documenten illustreren de verhalen adequaat, die naast leed veel vreugde en liefde voor de schepen laten zien.

Toch een paar punten van kritiek. Ik zou zo graag het Bouwboek (of op z'n minst een uittreksel daarvan) als register hebben gezien dan wel een register met de (huidige) scheepsnamen. Dat zou ook duidelijk maken waarom de lijst met nummer 51 start (het eerste ijzeren schip?) en waarom er nummers ontbreken in de schepenlijst. (Navraag bij Miny leert dat zij op een gegeven moment het werk heeft afgerond zonder dat alle schepen

beschreven zijn.) Sommige schepen worden zeer summier vermeld, maar er staat bijvoorbeeld niet bij wat er met die schepen is gebeurd (zie de nummers 98, 99 en 175, die wel aanleiding geven tot een algemeen verhaal over vracht, maar niet over het leven van deze schepen). In de inleiding worden sponsors bedankt, maar hun namen ontbreken. Er zijn er interessante kruisverbanden te leggen die je wegens het ontbreken van een register nopen het hele boek door te bladeren, wat geen straf is, maar toch... Zie ook het artikel over de geschiedenis van de 'Maria' elders in deze Bokkepoot. Daarbij blijkt ook, dat er in het Bouwboek meer informatie staat dan in deze schepenlijst. Misschien aanleiding voor een vervolg?

Wat bij het doorsnuffelen opvalt, is dat Boot veel klandizie heeft uit Sint Maartensdijk en andere Zeeuwse plaatsen, beginnend in 1903. Is hier een verklaring voor?

Kruising met 'Scheppen die blijven' laat ook leuke dingen zien. Zo ontbreken er erg veel schepen van Boot in de lijst van 'Scheppen die blijven' zodat dit boek een mooie aanvulling is. (En tegelijkertijd vormen die ontbrekende

schepen en hun eigenaren potentiële LVBHB leden.) De LVBHB wordt aangehaald, maar in hoeverre is de vereniging erbij betrokken om extra expertise te leveren? Dat had meerwaarde kunnen geven: Hoop doet leven op pagina 104 is vast mooi, maar een goede illustratie van de discussie tussen 'rekkelijken' en 'preciezen' binnen de vereniging.

Dat alles neemt niet weg dat het een knus boek is, smaakvol uitgevoerd, waar veel in te kijken en lezen is voor liefhebbers van oude schepen. En eigenlijk een 'must' voor elke eigenaar van een Boot-schip. Het gebruik bijvoorbeeld van het schildje van de werf als leidraad is leuk gevonden (ik ben dan wel nieuwsgierig naar het verhaal daar achter: is dat het originele schildje, enz.?)

Miny verdient een groot compliment voor het uitvoeren van ongetwijfeld een gigantische klus in de relatief korte tijd van 3 jaar. En het blijft moeilijk iedereen tevreden te stellen als je industriële geschiedenis, familiegeschiedenis en scheepsbeschrijvingen allemaal kwijt wilt en vaak afhankelijk bent van anderen voor detailinformatie of vervolgeschiedenis.

Leg dit boek bij 'Scheppen die blijven' en misschien bij 'Leven met water, de watereconomie van het Groene Hart' (zie Bokkepoot 166) en de koffietafel is ruim gevuld met uren kijkplezier. Elke oude werf verdient een dergelijk overzicht als boekstaving van een tijdperk van familiebedrijven in de scheepsbouw, die bij hebben gedragen aan de Nederlandse welvaart.

Scheppenboek De Dageraad 1847-1981, binnenvaartschepen

ISBN 90.70 376.46.6

Onder redactie van Miny Lemkes-van Wijk

Uitgeverij Bert Post (bestel via e-mail

bert.post@worldonline.nl)

Prijs €29,95