

Hoogaars De Wet

Ir. J.A. Stam

Hoewel de hoogaars vooral bekend is als vissersschip voor de Zeeuwse wateren was in de zeventiende eeuw dit schip al zeer veel in gebruik op de Hollandse rivieren voor het vervoer van goederen en personen.

Vooraf in de buurt van de driesprong Lek, Noord en Nieuwe Maas werden deze schepen veel gebruikt. Het feit dat een hoogaars een platbodem is zal deze populariteit zeker ten goede zijn gekomen: de rivieren waren rijkelijk voorzien van zandbanken, die zich bovendien ook nog verplaatsten.

Het varen met een kielschip was dus bijzonder riskant en dikwijls zelfs onmogelijk.

De werven die zich met de bouw van hoogaarzen bezighielden waren o.a. Jonker, Kriens en Fop Smit in Kinderdijk en Stam in Nieuw , Lekkerland.

De werf van Fop Smit is inmiddels uitgegroeid tot de grootste werf van baggermaterieel op de wereld, onder de naam van IHC Holland.

De firma Jonker is leverancier van tuinbouwmachines. De werf van Kriens is al sinds 1863 gesloten en de oude Kinderdijkers herinneren zich de naam alleen nog omdat het wegje van het huis van Kriens naar de werf het Kriensepad heette.

De werf van Stam, werd rond 1840 gesticht door de Pieter Ariese Stam, geboren 15 jan. 1791 te Nw.

Lekkerland. Hij was veerman op de roeiboot naar Lekkerkerk en timmerman. Zijn zoon Cornelis (geb. 7 dec. 1829) heeft de werf voortgezet. Over de periode uit het begin van deze eeuw zijn nog vele anecdotes bekend. Zo werd in 1933 de werfloods omgebouwd tot kerkzaal, waar dan een 'goeie' dominee uit Zeeland kwam preken. Kort na de tweede wereldoorlog is men gestopt met scheepsbouw en is men verder gegaan als autogarage. Omdat aan een vissersschip andere eisen worden gesteld dan aan een vrachtschip werden twee types hoogaarzen gemaakt, nl. de grotere voor Zeeland met een lengte van 11-15 meter en een kleinere voor de rivieren met een lengte van 6,5-9



De werf van Stam ná de brand van 1948

meter. In de latere tijd werden ook speciale typen gebouwd als jacht, de zogenaamde jachtboten. De kleinere hoogaarzen hebben veel bekendheid gekregen als schip voor de boegsjarders.

Deze scheepjes sleepten (boegseerden) de grote zeilschepen van de werven of van de haven in Rotterdam naar zee in Brouwershaven. Vanwege hun omvang konden de grote driemasters uiteraard niet manoeuvreren in het nauwe vaarwater en daarom deden de boegsjarders dienst als zeilende sleepboten. Dat dit in het buitenland

tegen de stoomsleepboten die N.B. als eerste in hun eigen dorp door Fop Smit, die de bakens verzet had, hun intrede deden in de vorm van de radersleepboot Kinderdijk in 1843. In vroegere jaren hadden de hoogaarzen al meermalen een belangrijke rol gespeeld, want in 1663 charterde het Dijkcollege van Alblasterwaard en de Vijfherenlanden driehonderd hoogaarzen om de gaten in de dijken te dichten, die daar door ijsgang waren ingeslagen en waardoor het gehele gebied onder water kwam. Uit het oud-archief van de gemeente Nieuw Lekkerland blijkt dat de stadhouder (Prins Willem 3) in 1673 vijftien mannen met hun hoogaarzen preste om materiaal te vervoeren





De Wet in 1977 in Engeland toen zij werd gekocht door T. Henstra.

waarmee de dijk bij Ameide gedicht moest worden.

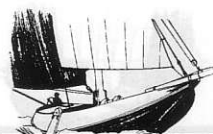
Deze dijk was in 1672 (het rampjaar) doorgestoken om het land ter verdediging onder water te zetten. Dit had overigens een negatief effect gehad, want voor de vijand hier was begon het hard te vriezen en konden ze over het ijs nog sneller vooruit komen dan over het land het geval geweest zou zijn.

Op de eerder genoemde werf van de firma W. en C. Stam, waar mijn grootvader Jacob Stam als meesterknecht werkte, werden aanvankelijk houten hoogaarzen gebouwd en later ook stalen. Helaas zijn bij een brand, die in 1948 het gehele bedrijf in de as legde, veel interessante gegevens verloren gegaan.

Voor zover bekend bestaan er van deze werf nog twee houten hoogaarzen, nl. de "De Wet" en de "BRU 24" uit 1920 die bij het

Antwerpse scheepvaartmuseum ligt. De "De Wet" is in 1909 gebouwd als vissersschip, maar op de helling verkocht. Volgens ontwerp van Van Beveren werd zij ingericht als jacht, waarbij over het ruim een overkapping werd gemaakt.

Het schip werd, voor die tijd, van alle luxe voorzien die in de beschikbare ruimte mogelijk was. Zo stond er in het schip een kolenfornuis met warmwater ketel voor het speciaal ontworpen geëmailleerde zitbad. Achter het fornuis was een paneel met Delfts blauwe tegels aangebracht. Er was een toilet aan boord met waterspoeling, de salon was voorzien van een boekenrek en er stond een tafel in de salon met een glazen plaat er op, waaronder een kanten kleed lag.



De oorspronkelijke afmetingen van het schip waren: lengte 14,15 m., breedte 4,30 m., diepgang 1,20 m., met roer omhoog 0,75 m. Het schip was origineel voorzien van een 6 PK Kelvin petroleum-motor, waarmee een snelheid van ca. 8 km/uur behaald werd. Om te zorgen dat de schroef voldoende water kreeg bij de geringe diepgang werd er boven de schroef een gebogen metalen schild aangebracht, hetgeen enkele decennia later door Wageningen werd uitgevonden.

Al deze bijzonderheden, en nog meer, zijn te lezen in een artikel dat de tweede eigenaar, Bryan Wait schreef in Yachting Monthly van November 1913.

Het artikel is zeer fraai geïllustreerd door Findlay Smith en is later overgenomen door Petrejus in zijn boek over oude scheepsmodellen. Toen het schip tewater gelaten werd kwam de Engelse eigenaar met zijn



De BRU 24, welke in 1920 bij Stam gebouwd werd, is nu ondergebracht bij het Nat. Scheepvaartmuseum 'Het Steen', te Antwerpen.

familie over en werd er champagne gedronken, zoals de dochter van de werfeigenaar, toen ze 96 jaar oud was, aan mij vertelde. Na voltooiing heeft de eigenaar het schip naar Engeland gevaren, waar het tot 1977 bleef. In dit jaar werd het gekocht door de heer Taeke Henstra uit Haarlem. Momenteel is het in bezit van dhr. W. van Eeken en hij is de 13de eigenaar. Inmiddels heeft het schip ook diverse keren een andere naam gekregen en momenteel heeft het weer de originele naam "DE Wet". Mogelijk was het vernoemd naar Christiaan de Wet, een vrijheidsstrijder uit de Boerenoorlog. Aangezien dit een oorlog van de Zuid-Afrikaanse boeren tegen de Engelsen was moet de eerste eigenaar wel zeer ruimhartig geweest zijn om dit te handhaven. Omdat het schip geruime tijd onder Lloyds Register of Yachts heeft gevaren zijn de eigenaars goed te

achterhalen. Deze lijst ziet er als volgt uit:

1911-1913	A.C. Hughes	De Wet
1914-1915	Bryan Wait	
1915-1920	Frank Teed	Dame Isabel
1921-1927	Walter Townend	
1928-1938	F.B. Pitcher	
1939-1953	Raymond Powell	
1954-1959	H.E. Clark	
1959-1963	L.A.J. Koenan	Loreley of London
1961		Loreley
1964-1972	Michael Bennett	
1973-1977	A.E. Downs,	Frinton on Sea
1977-1983	Taeke Henstra, Haarlem	Dame Isabel
1983-1988	B. de Jonge	
1988-heden	W. van Eeken	De Wet

In samenwerking met de Stichting Behoud Hoogaars is er door de

huidige eigenaar veel aan gedaan om De Wet weer in een goede staat te brengen en na enkele restauratiebeurten kan momenteel gezegd worden dat een prachtig voorbeeld van Nederlandse platbodembestuurder weer jaren mee kan!

