

DE VOORMALIGE SCHEEPSWERF VAN KERKVLIEL AAN DE DORPS- STRAAT

Door Henk Dessens met een inleiding
van C. Kroon

In *'Spiegel der Zeevaart'*, jaargang 1984-1985, verscheen een interessante serie artikelen over *'Varen voor de boeren', scheepvaart in Zuid Rijnland*, geschreven door Henk Dessens, medewerker van het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' te Rotterdam. In aflevering twee komt de al vermoedelijk in de zeventiende eeuw bestaande scheepmakerij van Kerkvliet aan de Dorpsstraat in Hazerswoude uitvoerig aan de orde.¹ Het verhaal in deze aflevering begint bij Cornelis Kerkvliet, die in 1887 voor 2200 gulden het werfje overnam van scheepmaker Vlasveld. Voordien was hij als meesterknecht werkzaam op de scheepswerf van Gerrit van Egmond aan de Groenendijk in Hazerswoude. In 1910 nam zijn zoon Petrus Jacobus (Piet) het bedrijf over van zijn vader en in 1952 kwam de scheepmakerij in handen van diens nu nog levende zoon G. H. (Gerrit) Kerkvliet, die tevens de laatste eigenaar was.

In de volgende afleveringen van *'Spiegel der Zeevaart'* gaat Henk Dessens zeer uitvoerig in op het vervaardigen en onderhouden van schouwen en roeivisboten, die door de plaatselijke en in de regio wonende boomkwekers, boeren en particulieren bij het scheepmakersbedrijf van Kerkvliet werden besteld.

Het bouwen van deze vaartuigen was zeer arbeidsintensief, alles moest met de hand worden vervaardigd. Uit het verhaal blijkt ook dat de Kerkvlieten de allerbeste houtsoorten gebruikten en dat er lange arbeidstijden werden gemaakt.

Omstreeks 1965 kwam de klad in het bedrijf doordat de meesten overgingen op alternatief vervoer. In 1967 tenslotte werd het door drie generaties geleide bedrijf van Kerkvliet opgeheven.

Terecht zegt Dessens dat met de sloop van dit bedrijf, dat plaats moest maken voor een nieuwbouwwijk met een winkelcentrum, een

cultuurhistorisch monument van de eerste orde te niet is gegaan. Wel heeft de voormalige gemeente Hazerswoude nog getracht de scheepmakerij in het bouwplan in te passen en daarop het houtzaagmolentje van 'Dekker' te plaatsen, dat eveneens voor de geplande nieuwbouw moest wijken. Uiteindelijk is dit plan om financiële redenen niet doorgegaan. Het molentje werd in 1975 voor één gulden verkocht en overgebracht naar Rijnsaterwoude en geplaatst op de toen nog ingebruik zijnde molenmakerswerkplaats van Van Beek aan de Heerenweg 38.

Alles wat nu nog herinnert aan het verdwenen bedrijf van Kerkvliet is de brede vaart waarin de schouwen en roeiboten gemeerd lagen.

¹ Vermoedelijk bestond de scheepswerf al omstreeks 1650. In een rekest van 27 december 1657 schreven baljuw, schout en ambachtsbewaarders van Hazerswoude aan de Hazerswoudse ambachtsheer Johan van Wassenaar dat men enige jaren daarvoor er in geslaagd was voor rekening van het ambacht een scheepmakerij te huren voor het houden van godsdienstoefeningen voor de Gereformeerde Gemeente (later Hervormde Gemeente genoemd), omdat de kerk op instorten stond en er geen geld was om een nieuw bedehuis te bouwen. Pas in 1664, na veel protest van de welgestelden in Hazerswoude, die voor de financiering van de nieuw te bouwen kerk waren aangeslagen, kwam de huidige kerk tot stand.

Te zijner tijd zal de geschiedenis van de voormalige scheepswerf nog verder uitgediept worden.

Het begin

In 1887 nam Cornelis Kerkvliet het reeds bestaande werfje over in Hazerswoude-dorp. Kerkvliet was tot dat moment meesterknecht geweest op de werf van Gerrit van Egmond, gevestigd aan de Oude Rijn in Hazerswoude-Rijndijk.

Hij verdiende daar als meesterknecht veertien cent per uur en het was slechts door een toevalligheid dat hij in staat was om voor zichzelf te beginnen. Een erfenis van 1700 gulden bood hem de kans een scheepmakerij in Hazerswoude over te nemen, die te koop kwam voor 2200 gulden. Cornelis Kerkvliet, de grootvader van G. H. Kerkvliet, had bij Van Egmond zowel ijzeren Kagenaaars (ook wel vletten of bokken genoemd) gebouwd, als houten vletschouwen. Hij had dus zowel

ervaring in de ijzerbouw als de houtbouw. Ondanks de opgedane ervaringen in de ijzerbouw besloot Kerkvliet uitsluitend door te gaan met de bouw van eikenhouten vletschouwen. Hij achtte de gebrekkige verbinding met de Oude Rijn een te grote belemmering om zich te kunnen richten op de nieuwbouw en reparatie van ijzeren schepen. Men kan het dorp Hazerswoude slechts bereiken via de Westvaart of de Oostvaart, door sluisjes van zestien meter lengte en drie meter breedte, met een diepgang van niet meer dan ongeveer een meter.

De vletschouw was zeer gewild in de streek, evenals de gewone houten roeiboot, en zowel nieuwbouw als onderhoud en reparatie kon de nieuwbakken werfbaas een bestaansmogelijkheid bieden. De polders ten zuiden van de Oude Rijn bestonden voor een deel uit slappe grond en het gebruik van boten was voor de boeren in deze polders meestal de enige manier om vee, mest, zand en melk te kunnen vervoeren.

Kerkvliet heeft nooit in ijzer of staal gebouwd, maar wel kocht de werf even na de Eerste Wereldoorlog zestien kagenaars, gebouwd bij Van Egmond, met het doel deze te verhuren. Kerkvliet onderhield deze scheepjes zelf. Ieder jaar werden ze op de sleehelling het water uitgetrokken om geteerd te worden. Ze werden veel gehuurd door boomkwekers en handelaren. Vooral na de tweede wereldoorlog werkte de werf veel voor deze typische Boskoopse bedrijfstak, die groten-deels in de plaats kwam van de klandizie van boeren.

Onderhoud en reparatie

In 1910 nam de vader van G. H. Kerkvliet het bedrijf over. Er werkten nu drie man. Het is bekend dat de werktijden vroeger aanzienlijk langer waren dan nu, en ook op de werf werd lang doorgewerkt. 's Zomers van 6.00 - 18.00 uur, behalve op zaterdag, dan werd er tot 17.00 uur gewerkt. 's Winters was de werkdag alle dagen van 8.00-17.00 uur. Als men echter 'op karwei' ging om een vletschouw bij een boerderij te repareren en te teren dan gingen baas en personeel 's morgens om 4.00 uur van huis, met een handkar bij zich. Bij het luiden van het Angelus

(19.00 uur) was het dan weer tijd om huiswaarts te keren.

Het zomerseizoen was de tijd voor onderhoud en reparatie. Nieuwbouw van vletschouwen was typisch winterwerk. Het droge zomerseizoen werd minder geschikt geacht voor het bouwen van houten scheepjes. De relatieve droogte van dit seizoen deed het hout teveel krimpen en het risico was zeer groot dat het nieuwgebouwde scheepje blijvend lekkende naden zou hebben.

Oorspronkelijk vond onderhoud en reparatie van de vletschouwen vooral plaats bij de boerderijen zelf. Het ophalen, schoonmaken, teren en eventueel vervangen van rotte plekken moest in de open lucht gebeuren. Men moest er bovendien vaak ver voor lopen en de zomer bood de langere werkdag, en het geschikte weer voor dit werk.

De opkomst van de boomkwekerijen, na 1950 de belangrijkste cliëntèle van de werf, bestendigde de verdeling van werk over de seizoenen. Onderhoud aan de vletschouwen van de Boskoopse kwekers kan uitsluitend plaatsvinden als het plantseizoen voorbij was. De laatste werfeigenaar, G. H. Kerkvliet, haalde de vletschouwen vanaf mei bij de kwekers op en onderhield per seizoen zo'n zeventig vletschouwen. De vletschouwen werden met wel twintig tegelijk naar de werf gevaren, met behulp van een schouw met een 40 pk buitenboordmotor, om ze daar de jaarlijkse grote beurt te geven.

Toen de boeren nog de grootste klant waren, vond het onderhoud hoofdzakelijk bij de boerderijen plaats. Niet alle boerderijen waren bereikbaar vanaf het open water, wat wel het geval was met de Boskoopse kwekerijen. Aldus is verklaarbaar dat het 'op karwei' gaan na de tweede wereldoorlog snel verdween.

Op karwei

Zoals gezegd gingen baas en personeel met de handkar naar de boer, met het benodigde gereedschap, teer en eventueel eikenhouten planken of balken. De vletschouw werd met een aantal te hulp geroepen krachten op de wal getrokken en vervolgens op zijn kant gezet. De schouw had een vaste vurenhouten buitenhelling (vloer) die op de leggers (span-

ten op het vlak) bevestigd was. De ruimte tussen de kurven (spanten in de zijden) was opgevuld met vollingen. De ruimte tussen vlak en buitenhelling werd eerst grondig schoongespoeld, om alle resten mest, grond, etc. te verwijderen. Hierna werd het gehele vaartuig beklopt om eventuele aanwezige rotte plekken op te sporen. Het waren vooral de bovenkant van de kurven en de 'gangen' (zijden) die vaak gerepareerd moesten worden. Deze plekken waren snel beschadigd door stoten en zeer gevoelig voor inwatering. Hierna werd het scheepje schoongemaakt en geschrapt en geteerd. De rekening kon van klant tot klant sterk verschillen. De ene boer liet de schouw ieder jaar op de wal trekken, en in dat geval was een dergelijk scheepje snel opgeknapt. Maar een ander wachtte ermee tot er rotte plekken in het zicht kwamen en de onkosten waren dan vanzelf ook hoger. Aan de buitenkant werd de schouw geconserveerd met koolteer, de binnenzijde werd behandeld met een mengsel van bruine teer en carbolineum. Het gedeelte van het scheepje onder de buitenhelling werd nooit behandeld, ook niet direct na de bouw. Eenmaal per jaar werd dit deel gespoeld en zelden behoefde aan het vlak gerepareerd te worden wegens houtrot.

Op een zeker moment ging de werf ertoe over om alle scheepjes bij nieuwbouw en reparatie aan de buitenkant te voorzien van gegalvaniseerde ijzeren platen. Het aanbrengen van platen werd bewust als modernisering toegepast en moest niet verward worden met het in het blik zetten van oude rotte schepen.

In de zomer voorkwam de ijzeren huid het scheuren door uitdroging van de gang en in de winter werd het scheepje beter beschermd tegen ijsgang. De boeren voeren juist in de winter veel mest met hun schouwen. De platen werden aangebracht vanaf even onder de waterlijn tot aan de bovenkant van de gangen. De schouw werd dan eerst dik in de teer gezet en op de natte laag werd een dubbele laag kranten gedrukt. De teer trok in de kranten en vormde een waterwerende scheiding tussen hout en ijzer. Als je tientallen jaren de plaat verwijderde kon je volgens Kerkvliet de krant nog lezen!

Na de oorlog verdween het 'op karwei' gaan. De buitenboordmotor maakte het mogelijk vele schouwen tegelijk naar de werf te halen en schoon te spuiten met de hogedrukspuit. Het tijdrovende lopen naar de klant en het met de hand schrappen verdween. Kerkvliet haalde zo'n twintig schouwen tegelijk op in Boskoop en bond er steeds twee naast elkaar. De achterkant van een schouw werd op de kop van de achterliggende schouw getrokken, beide stevig aan elkaar vastgesjord. Bij het kriecken van de dag voer Kerkvliet richting Oostvaart en ging via de Oude Rijn en de Gouwe naar Boskoop en vóór zeven uur 's avonds was hij dan nooit terug.

De bouw van de vletschouw

Een vletschouw was leverbaar in diverse afmetingen. Welke afmetingen een klant wens- te was afhankelijk van het gebruik dat hij zijn nieuwe vaartuig toedacht. Voor het ver- voer van melkbussen of klein gereedschap was een kleine boot voldoende, maar als het de bedoeling was om zoveel mogelijk mest te varen van de stal naar het land, dan was de grote schouw voordeliger. De scheepmakerij van Kerkvliet bouwde de schouwen in de volgende afmetingen: (de maten worden weergegeven in Amsterdamse voeten en duimen)

Benaming	Laadvermogen	Lengte
Kleine driedeling	1,5 ton	20 voet
Drieling	2 ton	23½ voet
Brede schouw	3 ton	26 voet
Extra brede schouw	4-6 ton	28-30 voet

- * 1 Amsterdamse voet is 0,286 meter
- 1 Amsterdamse duim is 0,026 meter
- Er gaan 11 duimen in een voet

Men dient deze maten niet geheel absoluut te nemen. Een vletschouw was geen eenheids- klasse en variaties waren normaal. De breed- te van een drieling was als volgt: (De maten hiervan werden onthouden in meters, centi- meters en duimen).

breedte op het vlak
in het midden: 1 meter en 4½ duim

in het hoosgat: 1 meter en 6 centimeter
in de koppen: 1 meter

Indien men een grotere of kleinere maat bestelde, werd de breedte evenredig naar bovenstaande breedtematen genomen. De volgende fasen kunnen worden onderscheiden tijdens de bouw:

- Het uitzoeken en kopen van het hout.
- Het zagen.
- Het maken van het vlak.
- Het maken van de gangen (zijden).
- Het maken van de kurven.
- Het maken van de buitenhelling (vloer, vollingen, schotten, weegbalken, kopplanken, hoosplanken en lijfhouten).
- Het aanbrengen van ijzeren plaatwerk en beslag.
- Het teren van de schouw.

Kerkvliet zocht het benodigde eikenhout persoonlijk uit in het bos. Het was van het grootste belang dat het hout van uitstekende kwaliteit was. Per slot van rekening investeerde hij er een aanzienlijk bedrag in. Om geen risico te lopen kocht hij 'op keurkoop'. Door 20 percent meer te betalen kreeg hij het recht om de boom, wanneer deze eenmaal verzaagd werd, af te keuren indien het hout slecht bleek. Het is eenmaal voorgekomen dat hij een boom op dergelijke wijze kocht waarvan op jonge leeftijd de takken waren afgezaagd. Na tientallen jaren zaten de kwasten diep vergroeid in de stam. De boom zag er aan de buitenkant prachtig uit, maar bij het zagen bleek hij waardeloos voor de scheepmakerij.

Het vlak

Als het hout enige jaren gewaterd en gedroogd was, was het geschikt om te gebruiken. Nieuwbouw vond uitsluitend plaats in de winter. De zomer was meer geschikt voor onderhoud en reparatie en bovendien bestond dan het gevaar dat het hout tijdens de bouw te snel zou drogen, waardoor blijvend lek-kende naden konden ontstaan. De bouw van een vletschouw vond plaats in de schuur.

In de dwarsbalken van de zoldering was een aantal gaten aangebracht, waarin de schoren

steun vonden tijdens het bouwen. De schuur was als het ware de tekening van de scheepmaker. Het vlak van de schouw werd samengesteld uit drie planken, van drie en een halve centimeter dikte. De breedte van de twee zijplanken bepaalde de breedte van de middenplank. De drie planken werden met grenenhouten pennen aan elkaar bevestigd.

Op het vlak werden nu de leggers (dwarsbalken) bevestigd, de drie leggers in de koppen werden op het vlak gespijkerd, de leggers van het ruim (de ruimte tussen de endelboorden, of schotten) werden op het vlak bevestigd door middel van vuren houten pennen van 3/4 duim dikte (zie tekening 1). Zo'n pen werd van boven naar beneden door de leger en het vlak geslagen en aan de onderkant werd de pen V-vormig ingezaagd. In deze inkeping werd een eikenhouten wigje geklopt. vervolgens werd de pen recht afgekapt.

Nu werd het vlak omgedraaid en was het tijd de benodigde 'sprong' (kromming) aan te brengen. Immers, het vlak van de schouw was in de koppen omhoog gebogen.

Ter hoogte van de vierde legger vanaf de kop werd het vlak op een ijzeren schraag gelegd (zie tekening 2). Onder de kop stookte de scheepmaker een vuur. Doordat het hout zacht werd door de hitte kon het gebogen worden. Dit buigen geschiedde door een ketting aan te spannen die het vlak en een op het vlak geplaatste hefboom omvatte. Deze hefboom was gemaakt van een zware balk met een houten blok. Het vlak werd nu naar beneden gedrukt en kwam krom te staan. De sprong van een drieling bedroeg 21½ duim.

De totale sprong werd bereikt door het vlak weer om te draaien, zodat het weer lag zoals het in het scheepje zou komen en het hout te buigen zoals aangegeven op tekening 3.

Met kelderwind (dommekracht) 1 werd het vlak naar beneden gedrukt en de schoor fungeerde als scharnierpunt. Met kelderwind 2 werd de juiste kromming aangebracht. Door de schoor en kelderwind twee regelmatig te verzetten werd het goede verloop aangebracht. Zoals uit de tekening blijkt vond de schoor zijn steunpunt in de zolderbalken.

Tijdens het drukken met de kelderwind bleef het

vlak niet zuiver horizontaal staan, maar iets schuin. Deze afwijking trok echter later vanzelf weer recht. Het was derhalve de kunst om het vlak iets meer sprong te geven dan nodig was, om de eindpositie goed te krijgen (tekening 4). Als het vlak eenmaal in de vorm was gebracht, werd het op twee houten blokken geplaatst (tekening 5), om er een kleine bolling in aan te brengen. Aldus bleef er tijdens het varen geen kroosbult onder de schouw hangen.

De gangen en kurven

De 3½ centimeter dikke zijplanken, gangen genaamd, werden ieder uit één stuk gemaakt. Ze werden tegen het vlak gebogen met behulp van zeven paaltjes die naast het vlak schuin in de grond werden geslagen (tekening 6 en 7). Het draaipunt was weer een schoor, die steun vond tegen een kelderwind. Deze kelderwind drukte aan de onderkant tegen het vlak en aan de bovenkant tegen de zoldering. Door de paaltjes tegen de gangen te drukken vormden deze zich naar de vorm van het vlak. Ook de buiging van de gangen werd 'sprong' genoemd en deze bedroeg ca. 10 cm bij een drieling.

De 50 cm brede gangen werden met houten pennen tegen het vlak bevestigd. Overigens nam Kerkvliet voor de gangen altijd twee planken die spiegelbeeldig bezien op dezelfde plaats in de boomstam hadden gezeten.

De kurven werden pas geplaatst als vlak en gangen aan elkaar bevestigd waren. Dit was overigens gebruikelijk in de houtscheepsbouw. Aanvankelijk gebruikte men voor de kurven kromgegroeide eiken takken (krommers), maar toen die moeilijker te krijgen waren werd de verbinding tussen kurven en leggers gemaakt door een uit een stuk gesmede ijzeren spant van plat, gegalvaniseerd ijzer. De kurven werden vastgezet tegen de gangen. In de kurven werden aan de onderzijde gaten geboord, waardoor het water naar de hoosgaten voor en achter zouden kunnen stromen.

Afwerking

Op de leggers werd de buitenhelling (vloer) bevestigd. De buitenhelling werd van vuren planken gemaakt, de ruimtes tussen de kurven werd opgevuld met wegneembare vollingen. De schouw had ook twee lijfhouten, balken die tegen de bovenkant van de gangen bevestigd waren en even lang waren als de gangen zelf. De lijfhouten moesten de gangen versterken en fungeerden als stootrand.

De schouw was ingedeeld in een ruim en twee

koppen. In de koppen werden een soort doften bevestigd, de kopplanken. Het ruim werd begrensd door twee wegneembare schotten, endelboorden genaamd.

Tussen de derde en vierde legger (vanaf de koppen) lag de hoosplank, die wegneembaar was. Hierin verzamelde zich het water dat tussen vlak en buitenhelling bleef staan.

De vletschouw werd vaak geweegd, dat is het voortduwen van het scheepje vanaf de wal met een weegboom, een spar van een meter of vijf. De schouw had daarom twee weegbalken, waartegen de weegboom steun vond. Bovendien werd om de weegbalken een ring met ketting bevestigd, waarmee men de schouw kon vastleggen.

Was de romp zelf van eikenhout, buitenhelling, vollingen, endelboorden, kopplanken en hoosplanken waren van vuren. De prijs voor een dergelijke drielingsschouw van Kerkvliet was rond 1900 f 85,--. Een grote schouw kostte ongeveer f 130,--. Men had dan een eikenhouten vletschouw die ongeveer 6 ton laadde, op een lengte van 8½ meter.

In 1960 kostte een drielingsschouw f 1250,--, later ca. f 2240,--. In de jaren vijftig en zestig bouwde Kerkvliet nog regelmatig schouwen voor de Boskoopse kwekers. Veel Boskoopse scheepmakerijen waren er toen al mee gestopt. Er moeten er zes geweest zijn, maar de een na de ander ging over op de bouw van huizen, of het maken van kisten.

Kerkvliet kreeg in de jaren vijftig en zestig nogal wat opdrachten om roeivisboten te maken. De sportvisserij nam in populariteit toe en veel sportvissers prefereerden een houten boot boven een stalen. Toen echter het polyester op de markt kwam, was daar niet meer tegen te concurreren. De nieuwbouw zakte verder in toen als gevolg van wegverbetering en de aankoop van tractoren veel boeren hun schouw verkochten aan kwekers. Het einde kwam definitief in 1967, toen Kerkvliet als gevolg van een langdurige ziekte een aantal bestellingen niet kon uitvoeren. Juist in die periode kwam ook de wegverbetering in het Boskoopse goed op gang en veel sloten werden gedempt.

Niet lang daarna werd het drie generaties oude bedrijf van Kerkvliet beëindigd. Het werd met de grond gelijk gemaakt en ervoor in de plaats kwam een nieuwbouwwijk. De voormalige gemeente Hazerswoude heeft hiermee zichzelf beroofd van een cultuurhistorisch monument van de eerste orde.