

RIETAAK VIER GEBROEDERS

Beschrijving van de aak, haar historie en
haar recente restauratie

December 2008

Inleiding

In Werkendam is in 2005 een enthousiasme ontwaakt rond het plan om de rietaak Vier Gebroeders aan haar kwijnend bestaan in de Leuvehaven te Rotterdam te onttrekken, en te verheffen tot een goed ogend en werkend schip, dat daardoor een gedeelte van de Werkendamse historie weerspiegelt. Zowel omwille van het historisch besef als in het kader van de classificatie van de aak is het wenselijk een goede beschrijving samen te stellen. Uit eigen verkenningen, gegevens van het Havenmuseum, en uit het archief van Thomas Westerhout kwamen delen daarvan tevoorschijn. Die is in dit stuk weergegeven.

Omdat de historie van de aak van dag tot dag langer wordt, zal dit niet de laatste keer zijn dat die historie wordt herschreven. Het valt te hopen, dat de inhoud van deze beschrijving daarbij niet verloren zal gaan. Maar ook, dat deze historie nog zéér lang aanvulling zal behoeven!

Werkendam, November 2008
Vereniging Rietaak Vier Gebroeders
Het bestuur

Inhoud

Het vaartuigtype rietaak.....	5
Historische schepen in de regio in het algemeen.....	5
Rietaken in het algemeen.....	5
Voortbeweging	6
Riet	7
De geschiedenis van de rietaak Vier Gebroeders.....	11
De Rietaak Vier Gebroeders	11
Recente geschiedenis	22
Ooggetuigenverslag van de heer Pieter Blussé van Oud-Alblas	24
Restauratiebeschrijving.....	25
Werkwijze en organisatie	25
Maandactiviteiten	25
is bekend.Zeilplan & motorisering.....	30
Zeilplan & motorisering.....	31
Zeilplan	31
Motorisering	31
Eigendom en registratie	32
Keuze voor het referentiejaar.....	33
Overig	34

Het vaartuigtype rietaak

Historische schepen in de regio in het algemeen

Schepen in de Werkendamse regio hebben vrijwel immer een visserij-achtergrond. De vaak en veeltallig waar te nemen zalmschouw in haar verschillende gedaanten is daarvan het meest sprekende voorbeeld. De rietaak daarentegen is een der weinige transportschepen uit deze regio. Naast, natuurlijk, de moderne productie van binnenvaartschepen, welke in onze kern Werkendam inmiddels een grote vlucht heeft mogen nemen.

Rietaken in het algemeen

De rietaak is een schip, dat haar oorsprong vindt in het sloopstypetype zandaak. Vanzelfsprekend is er in Nederland meer zand dan riet getransporteerd. De zandaak werd ingezet op de Lek, de Hollandse IJssel en de Maas. Schippers baggerden het zand op uit de rivier, vervoerden en verkochten het. De zandaak is doorgaans open, zonder luiken of roef. Er werd nauwelijks aan boord geleefd. Om het schip te sturen werd voor de schippen een bescheiden stuurkuip gemaakt door achterin het schip een stalen schot te plaatsen. In sommige publicaties, zoals 'Binnenvaart' wordt het sloopstypetype ook als zandaak betiteld.

Een variant is ontworpen en gebouwd om, zoals de naam terecht doet vermoeden, riet mee te vervoeren. Een lading dus, met relatief laag gewicht, en doorheen wateren, welke doorgaans weinig diepgang tolereren. Uitgangspunten die wel moeten leiden tot een op de omstandigheden toegesneden ontwerp.

Tot omstreeks 1925 werden op de werfjes in Raamsdonksveer, Hardinxveld en Sliedrecht rietaken gebouwd. De schepen zijn tot eind zestiger jaren ingezet in de Biesbosch en langs de benedenrivieren. Daarna ontstond de periode, waarin ze hetzij tot schroot vervielen, of een recreatieve functie kregen.

Voortbeweging

Het schip is ontworpen als zeilend bedrijfsvaartuig. Bij gebrek aan wind, een situatie welke zich in de beschutting van de grienden ongetwijfeld veel voor deed, was bommen het alternatief. In de loop der tijd hebben diverse schepen de ontwikkeling via een zijschroef naar een ingebouwde motor gevolgd. Sommige aken hebben daarbij hun zeilvaart verloren om te worden gebruikt om riet en rijshout uit te vletten naar de riet- en houtheuvels.

Riet

Als je 1.000 willekeurige Nederlanders vraagt een typisch Hollandse landschap te noemen, dan zullen de Turkse tulpenbol en de aanvankelijk uit China komende windmolen hoge ogen scoren. Ze zijn zo zeer met onze cultuur verweven dat deze allochtonen inmiddels als "echt Hollands" bekend staan.

'Koeien in een wei' zal ook genoemd worden, maar de veehouderij ontstond omstreeks 7000 voor Christus in het Nabije Oosten. De eerste koeien zijn rond 5000 voor Christus in Nederland gesignaleerd. Een natuurliefhebber zal de geknotte wilg lang een sloot noemen. Daarmee noemt hij een landschapselement dat waarschijnlijk veel langer dan één van de andere voorbeelden in ons land voorkomt. De wilg is een pionier, zaden of stekken zijn niet kieskeurig in hun pogingen ergens wortel te schieten en hij komt in heel Europa en Azië voor. Maar zou er iemand het veelvuldig voorkomende riet in ons land als typisch voor ons landschap noemen?

Riet dat wortelt in stromend water, of het riet langs de slootkanten?

Riet dat er voor zorgt dat aanwassen ontstaan? Het riet dat versterkt met klei werd gebruikt voor het bouwen van hutten, huizen en stallen? Het riet waarvan wij matten maakten als vloerbedekking in de huizen, om onze landbouwproducten mee te beschermen tegen felle kou? Het riet dat wij gebruikten om schuttingen van te maken, stoelen mee te matten en onze daken mee dekten? Het riet dat gebruikt werd als vulmiddel voor zinkstukken waarmee we onze faam gemaakt hebben als waterbouwers?

Riet dat overal in ons land voorkomt waar water is.

Als je nu in de zomer in de Biesbosch komt is het een drukte van belang, in de winter is het er uitgestorven. Vroeger was dat precies anders om. 's-Zomers was het het gebied van de visser, de kooiker en voor een korte periode van de biezensnijder. Een enkeling voerde onderhoud uit door middel van het wieden. Maar met Allerheiligen werd er korte metten gemaakt met de rust in de Biesbosch. Vanaf die datum (1 november) mocht er van de domeinen weer gehakt worden in de grienden en vanaf 15 november, na de eerste nachtvorst en werd het tijd om het riet te snijden dat gesneden mocht worden tot 1 april. Rietcultuur was iets waar alle dorpen rond de Biesbosch zich mee bezig hielden.

Het riet snijden is, zoals gezegd, een winterklus. De rietsnijder deed zijn werk aan de waterkant met hoge lieslaarzen aan, sloeg een arm om een hoeveelheid riet en met een riethaak sloeg hij deze zo kort mogelijk boven de grond af. Deze handeling werd een paar keer herhaald waardoor hij in een cirkel werkte. Zo maakten men bossen met een omvang van ongeveer 120 of 130 cm. Omdat men afhankelijk was van het tij werd er ook in de nacht gewerkt. Het riet werd na het oogsten op een schelf gezet om te drogen en werd afgevoerd op een rietaak.

De rietsnijders verbleven ook doordeweeks in de Biesbosch. Meestal sliepen zij in het kleine vooronder van de rietaak of onder een huik. Bij grote griendpercelen waar men lang en met een grotere ploeg op bezig was sliepen de rietsnijders samen met de hakkers en bandsnijders in de griend- of schrankketen. De "Meester"snijder was verzekerd van zijn plaatsje in het vooronder van de rietaak. Niet dat dat luxer was dan in een keet. Vaak hadden de vooronders niet meer dan een zithoogte. Als men zich aan wilden kleden moest eerst het luik naar buiten opengezet worden.

Tot ver in de zomer was de rietsnijder bezig met het schoonmaken en sorteren van het riet.

Daarnaast verdienden veel rietsnijders in de zomer de kost als landarbeider. Zo had men toch het hele jaar werk. Rond de vogeltrek in september en oktober, als grote concentraties spreuwen overvlogen, ging de rietmeler met een aantal mannen naar de rietgorzen om de vogels met veel lawaai te verjagen. Als een spreuw op de riet

neerstreek, knakte de stengel door het gewicht van het beestje door. De vogel schrok dan op en streek neer op de volgende stengel waar zich hetzelfde ritueel afspeelde. Zo kon een kolonie spreuwen in weinig tijd een heel perceel om zeep helpen.

Het duurde ongeveer 3 jaar voor dat men de eerste keer kon oogsten. Desondanks moest toch ieder jaar het riet gesneden worden. Zelfs in jaren dat de opbrengst heel gering was moest het riet gesneden worden, omdat anders het perceel het volgend jaar een slechte kwaliteit leverde.

In de tijd dat er nog sprake was van eb en vloed, groeide er in de Biesbosch een soort riet die wel 5 meter lang kon worden. Het riet werd dan ook vaak toegepast in de rietmatten-industrie. Het was grof en vaak niet recht waardoor het bijvoorbeeld niet geschikt was als dakbedekking. Op een enkele plaats groeide fijner riet hetgeen hoofdzakelijk toe te schrijven was aan de groeiplaats. Omdat men dit niet altijd beseftte ging men nogal eens op roof uit om bij anderen rietwortels te stelen die van betere kwaliteit leken. Dit aardde nog al eens in een flinke ruzie uit.

Hoewel de waterkanten nog vol staan met riet gebruiken we het niet meer. Voor alle toepassingen gebruiken we nu andere producten. Vrijwel alleen monumenten worden nog gedekt met riet en daarmee is het gebruik van riet misschien langzaam maar zeker wel geschiedenis aan het worden.

Sinds het wegvallen van eb en vloed in de Biesbosch is ook hier bijna geen rietproductie meer. De lieslaarzen worden gebruikt bij het vissen, de riethaak hangt in de huiskamer aan de wand, de rietaak werd als oud ijzer afgevoerd. Rond het Biesboschmuseum worden de kanten nog gesneden maar daarvoor moeten we tegenwoordig betalen. Het gebeurt dan ook alleen nog maar uit cultuurhistorische overweging. Het snijden gebeurt nu (2006) door de laatste professionele rietsnijder uit dit gebied, inmiddels 74 jaar oud.

De geschiedenis van de rietaak Vier Gebroeders

Voor zover nog te achterhalen, werd deze grotendeels bijeengebracht door aantekeningen uit de loop der jaren, opgeschreven door Thomas Westerhout en gesprekken, door hem gevoerd met diverse bejaarde informanten: Gerrit Baggerman B. zn. (1902-1987), Cees Holster A.zn. (1904-1996), Dorus Holster A.zn. (1913-2005) Arie Kieboom C.A.zn (1903- 19..), Floor Schaddelee (1920-2005), Huib van Drunen Ant.zn (1926-2006). A. Kant W.zn. (1920), Bas Bogers B.zn. (1921- 19..), Sjaan Bogers B.zn. (1930) en Cees Bogers (1932).

De Rietaak Vier Gebroeders

Het schip is gebouwd omstreeks 1900 ergens aan de Zuidenwal, vermoedelijk op één van de werfjes in Waspik, Raamsdonksveer, Geertruidenberg .

Het schip was rond 1925 eigendom van de zeilmaker Ribbens uit Raamsdonksveer. Vermoedelijk heeft deze de zeilaak gekocht uit een openbare verkoping. Er waren in Raamsdonksveer en Geertruidenberg in die tijd tientallen soortgelijke aakjes. Bij de schipper/ eigenaren van die scheepjes was veel armoede en men kon na 1920 met die aakjes niet of nauwelijks de kost verdienen. Regelmatig ging er een van die schippertjes failliet of werd door zijn borgen of geldschieter van zijn scheepje gezet. De aak, nu geheten Vier Gebroeders, was volgens overlevering het enige scheepje dat de familie Ribbens bezat. De hoogbejaarde informanten sloten niet uit dat Ribbens mogelijk nog een grote vordering had op de eerder eigenaar en op die manier het scheepje in eigendom heeft gekregen. De waarheid zal hier wel nooit meer boven water komen, want de leden van de familie Ribbens die daarvan iets zouden kunnen weten zijn inmiddels uitgestorven. (*bron: meerder bejaarde informanten uit Raamsdonksveer, fam. De Meier, fam. Van Beek (helaas werden hun geboortedatums niet genoteerd) en onderzoek bij de Hist. kring Raamsdonksveer*).

Vanaf omstreeks 1923 (niet uitgesloten is dat het 1925 was) tot omstreeks 1937 werd door de zeilmaker Ribbens uit Raamsdonksveer de zeilaak verhuurd aan hun vader Arie Holster uit Werkendam. Volgens de zonen van Holster werd dit het eerste scheepje waar hun vader als zelfstandig schipper en ondernemer mee ging varen. Dorus Holster (1913) herinnerde zich nog goed dat hij met zijn vader mee ging naar Raamsdonksveer om de aak op te gaan halen. Volgens hem zat hij in ieder geval toen nog op de lagere school en was het omstreeks 1923. Maar hij verklaarde dat het ook wel 1924 of 1925 geweest zou kunnen zijn. Hoewel hij de jaartallen niet goed kon herinneren, wist hij haarscherp te vertellen dat het een heel eind lopen was naar Raamsdonksveer. Samen met zijn vader op zijn klompjes van Werkendam, via Nieuwendijk, de Buitendijk, Hank, met de pont over en zo langs de Maasdijk naar Raamsdonksveer. Holster voer met zijn zeilaak meestal in de Biesbosch en naar de omliggende dorpen. Hoofdzakelijk met rijshout, palen, band, riet dat hij uit de grienden en van de gorzen vervoerde naar de opslagplaatsen nabij de Biesboschdorpen. Tijdens de bietencampagne, in het najaar, voer hij suikerbieten vanuit allerlei Biesboschpolders naar de suikerfabriek in Breda. In het voorjaar en najaar werden regelmatig mestvee, pinken, paarden e.d. met de aak vervoerd. Dit vee werd dan van de zomermaanden ingeschaard op diverse eilandpolders van de Biesbosch. Ook voer hij zomers regelmatig hooi uit de Biesbosch naar de hooipersen te Werkendam, Raamsdonksveer en Waspik.

Arie Holster moest eens per maand of per vier weken de huur gaan betalen bij de griendbaas Adriaan Hakkers D.C.zn. die getrouwd was met een zuster van Ribbens. Er waren ook enkele oudere informanten die meenden dat de aak eigendom van de vrouw van Adriaan Hakkers was. Echter de kinderen van het gezin Hakkers-

Ribbens hadden daar, bij navraag, geen weet van en hadden daar nooit iets van gehoord. Dus hebben wij aangenomen dat de aak in eigendom was bij de zeilmakersfamilie Ribbens in Raamsdonksveer, waarbij alleen periodiek de huur van de aak door Holster bij hun zuster en schoonzuster in Werkendam werd afgerekend. In die tijd waren er nog geen overschrijvingen per giro of bank, waardoor het gebruikelijk was afrekeningen op die manier te regelen. Arie Holster bleef jaar op jaar het aakje huren. Volgens overlevering voor een zeer schappelijke huur en weinig bemoeienis van de eigenaar. Vreemd genoeg liet hij er op zijn eigen kosten tussen 1933 en 1935 een motor inbouwen. Het betrof een T- Ford benzinemotor van een pk of 15. Deze werd geplaatst achterin het ruim tegen de verhoging van de stuurstelling. Deze aanschaf en inbouw werden, volgens destijds de beide zonen van Holster, betaald van de paar spaarcenten die hun vader had overgehouden van een paar jaar werken in het buitenland. Hij was werkzaam geweest op een zandzuiger en op een baggerbak bij een baggerbedrijf. o.a. aan het Suezkanaal, en het Kielerkanaal. Arie Holster zei altijd dat de aanschaf en inbouw van die motor was betaald van de spaarcenten die hij had gespaard om nog eens een eigen huisje te kunnen kopen. volgens enkele informanten zei hij altijd : "De motor is betaald van de centen voor mijn huis". Nogmaals, voor alle duidelijkheid: de aak werd gehuurd, maar de motor was eigendom van Arie Holster (dit verhaal werd destijds, behoudens door de zonen Cees en Dorus ook bevestigd door meerdere oudere informanten: G. Baggerman (1902-1987), A. Kieboom C.A.zn. (1903- 19??), Fl. Schaddelee (1920-2006), B. Bogers (1921- 19..) en B.M. Bogers (1930).

In de zeilperiode van de aak fungeerde altijd wel een zoon van Holster als schippersknecht. Zowel zoon Kees als zoon Dorus konden zich herinneren hoe benauwd het was in het voorondertje. Als zij zich 's morgens moesten aankleden moest eerst de vooronderklap worden opengezet anders kon men niet rechtop staan. Aan stuurboordzijde bevond zich de slaapgelegenheid. Een kooi met een matras waar men kon slapen. Onder de kooi bevond zich een ruimte (ongeveer 50 cm. hoog) waaruit met nog een soort matras, c.q. bultzak kon trekken, zodat men dan ook tussen het ruimschot en de kachel op de vloer, voor het aanwezige bed kon slapen. In de getimmerde kooi was het erg nauw maar in die tijd werd daar toch met twee personen naast elkaar geslapen. In noodgevallen kon er altijd nog iemand op de vloer slapen op de matras die zich onder de kooi bevond.

In het midden van de vooronder bevond zich voorin een klein kacheltje (peurtje of vuurduveltje) die met een pijp die door het dek werd gevoerd. Naast het kacheltje was zowel links als rechts een klein houten bakje waarin kolen en hout voor de kachel waren opgeslagen. Aan bakboordszijde van de vooronder bevond zich in de lengterichting een soort laag bankje, een zeet. Deze liep vanaf het ruimschot naar voren en had een lengte van circa 1,50 m. Op dat bankje of zeet kon men zitten, dan zat je bijna met het hoofd tegen het plafond. Deze bank was laag, maar opklapbaar, zodat men onder het zitgedeelte enige bergruimte had. Tevens waren er aan bakboord tegen de wand een paar kleine kastjes getimmerd waarin men spullen kon opbergen.

(inf. Cees Holster, Dorus Holster, Sjaan Bogers en Cees Bogers.)

Toen het zeiltuig werd verwijderd, na de inbouw van een benzinemotor, werden ook de mast en de giek verwijderd. Volgens de Gebr. Holster was in die tijd het zeiltuig door en door versleten, zodat er toch een nieuw zeiltuig had moeten komen als er geen motor was ingebouwd. De zwaarden bleven na verwijdering aan het schip hangen. Dit had als voordeel dat bij harde dwarse wind tijdens het varen met een deklast hooi, hout of riet het aakje minder verlagerde en vaster in het water lag. Toen de aak gemotoriseerd was voer Ai Holster dikwijls zonder personeel met de aak. Zijn zonen gingen toen vrijwel niet meer mee, maar zijn vrouw Dirkje was wel bij tijd en wijle wel een reisje aan boord.

Informant H. van Drunen Ant.zn (1926-2006) vertelde: ik kan mij nog goed herinneren, als klein ventje, dat Ai Holster bij onze boerderij aan de Beverstaart in het najaar bieten kwam laden met zijn aak. Dat was in het begin van de jaren dertig. Hij voer toen nog geheel onder zeil. Ook vervoerde hij voor mijn vader regelmatig mestvee, pinken e.d. naar verschillende grasvelden in de Biesbosch waar het vee moest worden ingeschaard. Later was de aak van Ai Holster van een motor voorzien en toen ik een jaar of tien was, is de aak uitgebrand omdat Ai Holster, met een borreltje op, onvoorzichtig de benzinetank had bijgevuld. Ik heb horen vertellen dat hij had gemorst met benzine en omdat hij rookte, de brand is ontstaan. Na de brand is die aak, die eigendom was van iemand uit Raamsdonksveer, in ieder geval een zwager van Adriaan Hakkers, verkocht aan Basje Bogers. Nadien had Ai Holster een andere, soortgelijke motoraak met de naam "Dirkje". Die heb ik, als jongen samen met mijn broer Toon met de kruiwagen meerdere keren geheel volgereden met suikerbieten. Dat was bij de loswal van onze boerderij aan het einde van de Bevert. *Bron: Notities destijds opgeschreven bij C. Holster A.zn. (1904-1996) en Th. Holster A.zn. (1913- 2006) door Thomas Westerhout.*

Informanten C. Holster A.zn. (1904-1996), Th. Holster A.zn.(1913-2003), Fl. Schaddelee (1920-2005)., G. Baggerman (1902-1987) en A. Kieboom C.A.zn. (1903-19..): op een zaterdagmiddag omstreeks 1936 of 1937 lag het aakje gemeerd in het Dok langs de Bandijk. Het scheepje was beladen met een deklast stelen, band of rijshout. Schipper Ai Holster vulde met een blikken bus de tank van de motor met benzine en hij morste. Het noodlot sloeg toe. Hij rookte altijd een pijp en deze is toen waarschijnlijk uit zijn mond gevallen of iets dergelijks. De werkelijke oorzaak is nooit aan het licht gekomen. Volgens boze tongen had hij toen stevig gedronken Er ontstond in ieder geval brand en in het achterschip ging vrijwel de gehele lading rijshout, band of stelen ging verloren. De toegesnelde brandweer kon voorkomen dat een gedeelte van de lading nabij het voorschip verloren ging. Het voorschip bleef gevrijwaard van brand zodat ook de vooronder gespaard bleef. Door de hitte van de brandende lading, rijshout, band of palen, werd de buitenzijde van het scheepje enigszins ontzet. Ook moest de motor als verloren worden beschouwd. Het was een ramp voor Arie Holster. Want hij was niet verzekerd. Omdat het onvoorzichtige gedrag van schipper Holster (al dan niet in combinatie met drankgebruik) de oorzaak van de brand was, werd door de familie Ribbens de huur opgezegd en moest hij van de aak af. (Inf. Cees Holster, Dorus Holster, Floor Schaddelee, Arie Kieboom, Bas Bogers.) *Bron: Bas Bogers B.zn. (1921-19..), Sjaan Bogers B.zn (1930) Kees Bogers (1932)*

De riethandelaar/ vriendbaas Bas Bogers Sr. kocht toen (1936 of 1937) de aak van de familie Ribbens. In die tijd bezat Bogers al enkele roeiakken maar de aanschaf van de gedeeltelijk uitgebrande grote aak was voor een aanzienlijke vooruitgang voor zijn riet- en vriendbedrijf. Arie Holster was razend toen hij eraf moest en hij hoorde dat Bas Bogers Sr. de aak had gekocht. Cees Bogers vertelde dat hij als ventje van een jaar of vier of vijf erbij was toen zijn vader Bas de aak ging ophalen aan het Dok. Een withete Holster moest toen zijn spullen uit de vooronder halen. Hij vloekte en tierde tegen mijn vader, hij gooide het kachelkje uit de vooronder met zo'n kracht op de wal dat de pootjes afbraken. Ook zijn beddengoed en potten en pannen werden vanuit de vooronder met geweld op de wal gesmeten. Cees Bogers vertelde dat het geheel toen zo'n indruk op hem had gemaakt dat hij het voorval nu nog (2008) haarscherp kan herinneren.

Daarna is Ai Holster nog jarenlang kwaad geweest op de familie Bogers. Hij vond dat Bas Bogers Sr. destijds hem een loer had gedraaid. Dit omdat hij dacht dat na de brand Bas Bogers, bij de fam. Ribbens geld had geboden om het uitgebrande

scheepje te kopen. Deze handelswijze had naar de mening van Ai Holster bijgedragen aan het feit dat hem de huur werd opgezegd. (*Cees Holster, Dorus Holster, Bas Bogers Jr, Sjaan Bogers en Cees Bogers*). Overigens werd Arie Holster (den rooie Ai) nadien weer geholpen. Een van de Werkendamse vriendbazen leende hem geld, zodat hij een andere motoraak kon kopen. Deze aak kreeg de naam "Dirkje". Een vernoeming naar zijn vrouw Dirkje van Varik. In de bietentijd, vanaf september t/m december, huurde Holster in de jaren dertig en veertig er regelmatig een andere aak bij. Dit vanwege de goede vrachtprijzen tijdens de bietencampagne. In die tijd voer een van zijn zoons, meestal Dorus, met de erbij gehuurde aak. Het gehuurde vaartuig werd dan meestal door de motoraak meegesleept van en naar de suikerfabriek. Met zijn latere aak "Dirkje" bleef Holster tot het jaar 1949 varen. Hij stopte toen hij 72 jaar oud was, vanwege zijn leeftijd en afnemende gezondheid en verkocht toen zijn aak "Dirkje".

Gegevens Arie Holster (bijnaam "den rooie Ai"): Arie Holster, geb. 14 okt. 1877 te Werkendam- overl. 23 dec, 1964 te Werkendam. Hij huwde op 20 mei 1899 te Werkendam met Dirkje van Varik, geb. 9 sept. 1878 te Werkendam.

Vanaf hun huwelijk ging het gezin varen op de Rijn. Arie Holster werd matroos een een groot sleepschip en het jonge gezin woonde aan boord. In 1902 ging men aan de wal wonen in een huurhuisje in de Alberssteeg te Werkendam. Daar bleef het gezin de rest van hun leven wonen. Daarna ging Arie Holster werken bij het baggerbedrijf Volker en Bos. Hij werkte ook in het buitenland o.a in 1907 aan het Suezkanaal en daarna enkele jaren, tot het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog in 1914 aan het Kielerkanaal. Rond 1923, misschien iets later huurde hij een zeilaakje in Raamsdonksveer en ging voor zichzelf varen. Nadat hij er een motor in had gezet, brandde het scheepje uit in 1936 of 1937, zodat hij van het scheepje af moest. Later werd hij geholpen en kon toen zelf een andere motoraak kopen, die hij de naam "Dirkje" gaf. Met die aak heeft hij voorla in de Biesbosch gevaren tot 1949. Hij was 72 jaar oud toen hij stopte met varen en verkocht toen zijn aak.

Het gezin was in 1964 maar liefst 65 jaar getrouwd, en aan het eind van dat jaar is Holster overleden. Het gezin kreeg dertien kinderen: IJsbrand Daniel, Joost, Daniel, Cornelis, Arie, Gilia Cornelia, Dirkje Wilhelmina, Theodorus Maarten, Maartje Theodora, Neeltje, Maarten Nelis geb. 1918- overl. 1918, en Maarten Nelis.

Terug naar 1936 of 1937: Aanschaf door Bas Bogers Sr.

De scheepsnaam van de aak voor de aankoop door Bogers is helaas nooit bekend geworden. Enkele informanten dachten dat er ten tijde van Arie Holster toen ook "Dirkje" op de aak was geschilderd, maar men wist dit niet zeker. Opvallend dat beide zoons van Holster dit zich ook niet meer wisten te herinneren, hoewel zij beiden nog exact wisten te vertellen dat die aak 16 ton laadvermogen had. . Omdat het een gehuurd scheepje betrof, is het goed mogelijk dat destijds het van een andere scheepsnaam was voorzien, maar daarover kon niemand duidelijk uitsluitsel geven. Na de aankoop in 1936 of 1937 door Bas Bogers Sr., kreeg de aak in ieder geval de naam "Vier Gebroeders" en als domicilie Werkendam. Deze naam had Bas Bogers Sr., gekozen vanwege zijn vier zoons: Bas (1921), Jo (1925), Sjaan (1930) en Cees (1932). Toen Bogers de 16 ton metende aak kocht, hingen de zwaarden nog aan het schip en volgens overlevering waren die tijdens de brand niet beschadigd. De mastkoker was aanwezig (onderdeks in dezelfde toestand zoals die momenteel aanwezig is) maar de mast en giek waren al verwijderd tijdens de motorisering enkele jaren eerder. Op het voordek bevond zich een houten rol waarmee het anker moest worden opgedraaid. Deze onhandige, bewerkelijke

manier, om met een spaak in een gat in de rol het anker op te draaien, beviel de Gebr. Bogers helemaal niet. Al snel (in 1937 of 1938) werd op het voorschip een ankerliertje gezet dat tweedehands werd gekocht bij het machinefabriekje van Leen van der Wiel aan de Sasdijk. Dit was het liertje dat thans nog op het voordek van de "Vier Gebroeders" aanwezig is. De uitgebrande motor werd verwijderd maar de schroefas met de scheepsschroef liet men in het schip zitten. Het roer was of door de brand beschadigd, of al erg versleten. Er werd een nieuw roer gemaakt door timmerman Wim Baggerman Joh. zn. Maar deze timmerman maakte er zo'n grote schep aan, dat als de aak droogviel regelmatig de vingerlingen van het roer uit de potten aan de achterstevan werden gelicht, zodat het roer losraakte en in het water of in de modder viel. Kortom regelmatig getob om zo'n zwaar houten roer weer aan de aak te hangen. Later werd er een gaatje in de vingerlingen geboord zodat een splitpen zorgde dat de vingerlingen van het roer tijdens het droogvallen niet meer uit de potten werden gelicht.

Bij het machinefabriekje van Leen van der Wiel, (zijn vrouw was Suus Bogers, een nicht van Bas Bogers Sr.) werd in 1938 of daaromtrent een tweedehands dieselmotor gekocht, een éencilinder Lister. Deze motor kwam van een zijschroefinstallatie of een zelfflosbeweging van een onbekend gebleven Werkendamse schipper. Zowel Sjaan als Cees Bogers konden zich herinneren dat deze motor van een 15 of 20 pk al ver versleten was toen hij in de "Vier Gebroeders" was ingebouwd. Zij dachten dat de inbouw toen f 100,- had gekost, omdat de schroefas nog aanwezig was en er aan de fundatie ook niet veel veranderd behoefde te worden (Inf. Sjaan en Kees Bogers).

Volgens de Gebr. Bogers was deze dieselmotor in de wintermaanden een "krenge" om aan de gang te krijgen. Het starten ging met een slinger en er moest altijd een lontje aangebracht worden. Lang plezier heeft de familie Bogers van deze motor niet gehad. Want de volgende winter of die winter daarop, men lag toen in het Gat van het Hooft bij Werkendam, vloog tijdens vele pogingen om te starten de kop eraf. Men had vanwege grote startproblemen zoveel ether (startpiloot) voor de luchtinlaat gehouden dat toen de motor uiteindelijk aansloeg direct de kop eraf vloog. De bouten waren compleet afgebroken en de kop vloog enkele meters de lucht in. Nadien is er geen motor meer in de "Vier Gebroeders" gezet. De schroefas en de schroef die men had laten zitten, bleven wel nog jarenlang aanwezig in en aan het schip.

Bas Bogers Sr. had beginjaren veertig van parlevinker Both uit Hardinxveld een motorvletje gekocht met daarin een Chevrolet-motor, zodat de "Vier Gebroeders" en ook de andere vaartuigen van Bogers gemakkelijk van en naar de Biesbosch konden worden versleept.

In die periode hebben Bas en Jo Bogers met de "Vier Gebroeders" wel suikerbieten gevaren naar Breda vanuit de Biesbosch. De aak werd toen gesleept door het aangekochte parlevinkervletje.

In de jaren veertig moesten tijdens het rietsnijden in de Biesbosch de vier gebroeders Bogers met elkaar in het vooronder van de "Vier Gebroeders" slapen. Toen heeft men de oude betimmering, de zitbank en de getimmerde kooi eruit gebroken om ruimte te maken. Dit omdat zij doordeweeks met vier personen in het vooronder moesten slapen.

Na de W.O. II, in 1947 kocht Bas Bogers Sr. nog een gemotoriseerde Westlander waar ook riet en hout mee werd gevaren. Zodat opnieuw een motor plaatsen in de "Vier Gebroeders" nooit meer aan de orde kwam. In 1958 kochten zijn zoons de grote motoraak "Nieuwe Zorg" en in 1963 de kleine motorhagenaar "Corja" Bas kocht in 1964 zelf het motorscheepje "Viod". Door deze aankopen werd de "Vier Gebroeders" vooral gebruikt voor opslag en vervoer van riet en rijshout en als

verblijf bij de gorzen en grienden waar de Gebr. Bogers werkten. Na de afsluiting van het Haringvliet in 1970 zou de riet- en griendcultuur totaal verloren gaan. Om die reden verkocht Cees Bogers de “Vier Gebroeders” aan Baks in Woudrichem voor f 2.800,-. (zijn broer dacht voor f 3.000,-). Hij dacht dat hij hem had verkocht aan veerman Janus Baks, maar later bleek dat diens broer Eimert te zijn, die de “Vier Gebroeders” had gekocht. De broers Janus en Eimert Baks kochten in die tijd meerdere aakjes op en verhandelden die. Ook bouwden zij zelf oude aken om tot recreatievaartuig. Uiteindelijk heeft Eimert Baks de aak verkocht aan de Gebr. Blusse van Oud Alblas. De rest van de geschiedenis is bekend.

Ook Thijs van Oord M. zn. (1908-2008) vertelde dat hij samen met Hannes van Ooien eind jaren dertig, beginjaren veertig van Bas Bogers Sr. de “Vier Gebroeders” had gehuurd in de bietentijd. Toen was de motor eruit, maar de schroefas was nog aanwezig. Met de vaarboom en met een lange roeiriem voer men door de wateren van de Biesbosch. De oversteek van de Amer gaf problemen vanwege de diepte en breedte. Men wachtte tot er iemand passeerde om hun de Amer over te slepen of anders met de roeiboort ervoor en het stroompje mee de overtocht wagen.. Eenmaal op de Donge en de Mark ging men meestal in de jaaglijn of ging men bomend naar de suikerfabriekfabriek in Breda. Men verdiende toen met bietenvaren, met aftrek van de huur gemiddeld zo'n veertig tot vijftig gulden per week, wat in die tijd, voor twee werkmensen, een mooi weekloon was.

Arie Kant. W.zn. (1920): Kort na de bevrijding in 1945 moest ik van mijn vader mee met Bas Bogers Jr. Met hun aak “Vier Gebroeders”, moesten wij vee naar een paar Biesboschbewoners gaan brengen. Iedere boer of misschien wel ieder gezin dat in de Biesbosch woonde kreeg toen, dankzij een of andere hulpinstelling een koe cadeau of in bruikleen. In Werkendam hadden wij een stuk of zes koeien in het ruim van de “Vier Gebroeders” geladen. In deze aak was wel een schroefas aanwezig met daaraan een scheepsschroef, maar er was helaas geen motor. Dus Basje Bogers en ik moesten zien hoe wij met een paar lange vaarbomen bij de afleveradressen kwamen. Gebruikmakende van het getijde, met de eb mee vertrokken wij na hoogwater uit Werkendam. Na een paar uur bomen door het Kanaaltje en het Steurgat was polder De Dood het eerste adres waar een koe gelost moest worden. Vervolgens naar de Honderd en Dertig, toen de Turfzak en ik weet niet meer waar nog meer. In ieder geval waren al die mensen op die afgelegen polders erg blij dat wij een koe kwamen brengen. Wij kregen dan ook hier en daar wat toegestopt van etenswaar en drinken. Dit kwam goed uit want thuis was er zo kort na de oorlog ook gebrek aan alles. Ik weet nog wel dat wij pas de volgende middag weer terug waren in Werkendam met de “Vier Gebroeders”.

Het is dus aannemelijk, dat het schip vroeger geen naam heeft gevoerd. De aak is een tijdje gekend geweest als drie gebroeders, en dat valt hoogstwaarschijnlijk terug te voeren op de drie broers Pieter, Leonard en XX Blussé van Oud Alblas. De huidige naam heeft het schip (terug)gekregen omdat het eigendom is geweest van de 4 gebroeders Bas, Sjaan, Jo en Kees Bogers uit Werkendam.

Eind jaren dertig nam riethandelaar Bas Bogers te Werkendam deze aak over en gaf het de scheepsnaam “Vier Gebroeders”. Zijn vier zonen gebruikten het scheepje beroepsmatig in de Biesbosch. In 1969 werd het scheepje, in zeer verwaarloosde staat en zonder tuigage, door de advocatenfamilie Blussé van Oud Alblas uit Rotterdam, in een haven aangetroffen. Eén der zonen bekommerde zich nadrukkelijk om de teloorgang van veel beroepsscheepstypen. Onder andere dit casco werd aangekocht, en na het gedeeltelijk opknappen werd het ingezet voor recreatieve doeleinden. Vervolgens zeilde de familie een aantal jaren met het

scheepje en zij schonken later dit varende monument aan het Havenmuseum in Rotterdam.

Recente geschiedenis

Het Havenmuseum nam de aak in haar haven op, maar helaas paste het scheepstype eigenlijk niet goed in hun collectie. Zodoende leed de gerestaureerde aak een kwijnend bestaan in een hoek van de Leuvehaven. Op 15 april 1985 is een rapport van expertise opgesteld door een scheepsexpert betreffende de zandaak Drie Gebroeders, onderhavig schip dus. Hetzelfde geschiedde op 27 juni 1985 door Eensgezindheid b.a., verzekeraar. Verder werd er geen aandacht aan het schip geschonken, tot Pieter Blussé van Oud-Alblas (één van de genoemde zonen) zich er een jaar of vijf geleden voor in wilde zetten, een goede bestemming te zoeken. Tenslotte had hij ook al voor andere maritieme restauratieobjecten zijn goede inzet getoond. Na een mislukte poging om Strijen Sas als thuishaven te werven, werd in 2004 de Werkendamse burgemeester drs. H. Hellegers door hem benaderd. De aak had tenslotte een Werkendamse achtergrond. De heer Hellegers schakelde door naar Thomas Westerhout, en zodoende ontstond een groepje, vooral bestaande uit mensen die graag een origineel scheepje aan Werkendam verbonden wilden zien, dat wel iets zag in het plan om die aak weer in oude glorie te herstellen. Gesprekken met het Havenmuseum maakten duidelijk dat zij de aak formeel wilden behouden, maar zeker en graag een gebruikers-overeenkomst met ons wensten te sluiten die voldoende basis zou bieden voor de noodzakelijke investeringen in de aak. Zij toonden zich opgelucht dat er een oplossing aan de horizon gloorde. Toen we op begin 2005 – nog zonder formele status - ook nog eens ruim € 5.000 uit het fonds *Toekomst door Samenspel* van de Rabobank konden verwerven, werd het geheel al snel concreet. In juni 2005 werd de aak naar Werkendam gesleept, en in het najaar begon de restauratie, die later in deze beschrijving is opgenomen.

Ooggetuigenverslag van de heer Pieter Blussé van Oud-Alblas

Kocht het scheepje in 1970 tegen betaling van f 4.500,- van Janus Baks, veerbaas van de pont Loevestein.

Blussé ging in zee met Doorn

Na een jaar of twee is de aak overgedragen aan Havenmuseum maakten er 3 gebroeders van

Thomas levert stuk aan

XX

Restauratiebeschrijving

Werkwijze en organisatie

Er is gekozen voor een semi-professionele aanpak. Zoeken naar voldoende financiële middelen om het merendeel van de werkzaamheden tegen betaling te kunnen laten uitvoeren. Een onmiskenbaar voordeel van deze werkwijze is een snellere doorlooptijd van het restauratieproces, en relatieve onafhankelijkheid van vrijwillige medewerking. Overigens zette de voortvarende aanpak van onze professionele ijzerwerker een aantal enthousiaste (bestuurs)leden weer aan om op de nodige momenten bij te springen, zoals bij het aanbrengen van de honderden nieuwe klinknagels, het ontroesten en schilderen van de romp en het plaatsen van de motor. Dit principe heeft tot nu toe goed gewerkt. Het casco van de aak is in de periode 2005-2007 voor 90 % gerestaureerd, en op zaterdag 9 juni 2007 is de aak als kaal, doch vaarklaar schip weer aan het water toevertrouwd.

We hebben daarbij geluk gehad: een gepensioneerd ijzerwerker met hart voor het vak werd bereid gevonden tegen redelijk tarief zijn diensten te leveren. Verder is sedert de aanvang van de restauratie Ton Vreeken, als free-lance adviseur van het Havenmuseum, betrokken geweest bij toezicht op en advisering inzake de voortgang van de werkzaamheden. Die voortdurende afstemming maakt, dat het product telkens de goedkeuring van het Havenmuseum ten volle mee kan dragen. Werkend onder hun auspiciën is zeker ook van voordeel om ervoor te zorgen dat we met de aak de status van 'geregistreerd varend monument' zullen kunnen behalen.

Maandactiviteiten

Hieronder volgt een in maandactiviteiten samengevatte beschrijving van werkzaamheden, die zijn uitgevoerd aan het ijzerwerk.

In november 2005 is de doorgang naar het vooronder gebrand. De kwaliteit van de beplating van het voordek is beoordeeld en de middenstrook werd daarom verwijderd. Een gedubbeld deel bakboord-voor is ook verwijderd. Het materiaal is deels hergebruikt. De kettingbak en de pompkokers werden verwijderd uit het vooronder. De voorplecht en de bolders zijn verwijderd, alsook de halfronden op de voorplecht. De halfronden zijn later gladgeslepen. De binnenzijde van de steven is op diverse plaatsen gelast, alvorens de nieuwe afsluitplaat is geplaatst. De gaten in het dek zijn dichtgelast en gladgeslepen. Verder is de mastkoker in verband met haar deplorabele toestand verwijderd. Diverse naden in de kop van het schip werden gedicht door smeden en lassen. Roestplaatsen in de steven zijn verwijderd en gladgeslepen. Het halfronnd is herplaatst op de voorplecht. Nieuwe en herplaatste delen werden voorlopig om en om gemonteerd met bouten. Nieuwe schotstroken zijn ingemeten, vervaardigd en geplaatst. De rand langs het ruim is weggebrand, 4 wantputtings werden afgevoerd. De bak- en stuurboord zijde van het ruim zijn ontroest en gerecht, 2 indeukingen in de zij werden verwijderd. De bovenrand van de bak- en stuurboordzijde achter zijn gerepareerd. Diverse scheuren in achterzijde dichtgelast.

In december 2005 is het achterschot stuurboordzij gezet en afgelast. Een nieuwe spiegelplaat werd ingemeten, vervaardigd en geplaatst. Hoekijzer aangebracht aan de stuurboordzijde. Ongelijkzijdig hoekijzer aan de bak- en stuurboordzij met hulpbouten aangebracht. De bestaande banksteunen werden losgeslepen, nieuwe banksteunen zijn gemaakt, het doft hoekijzer is gemaakt en geplaatst. De gelaste kiel aan de achterzijde werd weggebrand en de huid is vlakgeslepen. Ter plaatse werd plaatmateriaal gerepareerd (oplassen, en gaten gedicht). De oude

schroefasconstructie is verwijderd. De bak- en stuurboord kimplaat werden verwijderd en de oude nagels uitgeslagen. Mastkoker verwijderd. Eén schotsleuf is gerepareerd en een nieuwe werd gemaakt en geplaatst.

Januari 2006: het luik van het vooronder is losgemaakt en opgeknapt, en scharnieren werden vernieuwd. Luikhoofdplaten zijn gemaakt, en warm in vorm getrokken. Het luikhoofd is met behulp van klinknagels gemaakt en slechte stukken in sporen in het vooronder zijn vervangen. Diverse onderdelen voor de nieuwe mastvoet zijn vervaardigd. Twee nieuwe puttingen zijn gesmeed. Diverse dekbalken zijn opgeknapt en er werden strekbalkjes op het dek gezet. De nodige gaten (resp. 4 en 10 mm) zijn afgetekend en geboord. De nieuwe dekplaat is afgetekend, gezaagd en in vorm gedrukt. Vervolgens is deze op zijn plaats gebracht, het luikhoofd werd afgetekend en desbetreffend gat is gebrand. De benodigde gaten zijn geboord en de plaat is vastgebout. Een nieuwe pompkoker werd gemaakt en geplaatst.

De stevenpunt werd in februari 2006 verwijderd, en een nieuwe werd in onderdelen aangemaakt en geklonken. Een nieuwe maststag-oogplaat werd gesmeed en gemonteerd. De nieuwe stevenpunt is geplaatst. Een kachelpijp is gemaakt en geplaatst. De bolders werden verwijderd, de ondergrond hersteld en de bolders zijn herplaatst. De nieuwe mastvoet is samengesteld, en de nieuwe fundatieplaat werd vervaardigd en met klinknagels vastgezet. De mastkoker werd voorzien van een lummelpot; de benodigde mastpennen zijn gemaakt. Vervolgens werd de mastkoker gedemonteerd en geklonken.

De mastkoker wordt maart 2006 geplaatst. Daarna ligt de restauratie gedurende de zomerperiode stil.

In oktober 2006 wordt de draad weer opgepakt: de kiel is gedeeltelijk weggebrand. Hulpsteunen voor de uitlijning van de schroefkoker zijn gemaakt en geplaatst. 2 bakplekken en diverse plekken in de kim zijn geslepen, opgelast en gladgeslepen. Dubbele platen in het vlak werden verwijderd; een scheur is uitgeslepen en opgelast. In het vooronder zijn stuikplaten losgevoerd en verwijderd. De nodige nieuwe platen werden gebrand en in vorm gedrukt. De bakboord kimplaat is geplaatst.

November 2006: een stuurboord stuikplaat is geplaatst en 2 stukken spant werden gerepareerd. De motor is besteld en de mal voor inbouw ervan werd gemaakt. Verder is het klinken voorbereid en opgestart.

Er wordt in december 2006 uitvoering gegeven aan het klinkwerk van naden, platen, halfronden, voordek, spanten, boldertafels en bolders, in januari 2007 werd het restant van alle klinkwerk uitgevoerd. Verder is de motorfundatie ingemeten en vervaardigd.

In januari 2007 is de schroefskoker vervaardigd. De motorfundatie is vervaardigd. Ook is aan de nieuwe hak gewerkt.

In februari 2007 is de mastvoet afgemaakt en geklonken. De motoropstelling is afgemaakt en geplaatst, en ook is de schroefskoker geplaatst. De kielplaten konden vervolgens worden vervaardigd en aangebracht.

Gedurende maart 2007 is het roer en haar scharnieren gerepareerd, gemaakt en geplaatst. Een begin werd gemaakt met de brandstoftanks.

Restauratie en historie van de **Rietaak Vier Gebroeders**

In april 2007 zijn steunen voor de naamplanken gemaakt, motorvoorzieningen aangebracht, brandstoftanks vervaardigd en geïnstalleerd en werd het roer van stalen platen en verlenging voorzien.

In mei 2007 is de hoeklijnopsluiting voor de vloerplanken gemaakt en bevestigd. Ook werden pennen voor de mast en de pennenbank gedraaid.

In juni 2007 wordt de mastvoet afgewerkt met borgpen etc.

In april 2008 zijn steunen gemaakt en bevestigd voor de loopplanken.

Iets zeggen over oppervlaktebehandeling voor montage?

BEKENDE FEITEN BETR. "VIER GEBROEDERS."

Vermoedelijk gebouwd, rond 1900, omgeving Raamsdonksveer.

Rond 1920 eigendom van de zeilmaker Ribbens uit Raamsdonksveer.

Rond 1923, 1924 of 1925 gehuurd door Arie Holster uit Werkendam.

1936-1937- Schip verkocht na brand aan Bas Bogers Sr te Werkendam.

Bij het schip behoorde een meetbrief, de betrokken informanten verklaarden dat het laadvermogen 16 ton was. Helaas is deze meetbrief door een dochter van Cees Bogers B.zn op een rommelmarkt in de jaren zeventig verkocht. Helaas niemand wist meer de scheepsnaam, voordat het schip in 1936 of 1937 omgedoopt werd in "Vier Gebroeders" door Bas Bogers.

Op het voordek van de aak was voor 1936 of 1937 een houten rol aanwezig waarmee het anker werd opgedraaid. In 1936 of 1937 kocht Bogers een tweedehands liertje bij het machinefabriekje van Leen van der Wiel. Dit liertje staat nog steeds op het voordek.

Aakje gemotoriseerd tussen 1933 en 1935 met een T- Ford benzinemotor. Toen de mast, de giek en het zeiltuig verwijderd.

De mastkoker bleef op het schip staan, de mastkoker in het ruim is vervangen maar in dezelfde situatie zoals de oude mastkoker stond. Zichtbaar op foto's en bekeken door Sjaan en Cees Bogers B.zn.

In het ruim langs de zijden een paar beugels, zoals opnieuw aangebracht. Hierop konden de richters (loopplanken) rusten zodat vrij gemakkelijk, zowel aan stuurboord als aan bakboord, vanaf de dwarsbalken in het ruim nabij het voordek naar achteren gelopen kon worden naar de doft bij het achterschot, nabij de stuurstelling.

Toen Bogers de aak kocht waren de houten zijzwaarden nog aanwezig. Toen deze geheel versleten waren zijn die tijdens de oorlogsjaren verzaagd en opgestookt.

Omstreeks 1938 een tweedehands een cilinder Lister ingebouwd die al na een jaar, in elk geval binnen twee jaar was verwoest.

Restauratie en historie van de **Rietaak Vier Gebroeders**

De betimmering vooronder bekend bij fam. Bogers. Aan een zijde in de lengterichting een kooi, in het midden een kacheltje met een doorvoer van de pijp door het dek. Voor de kachelpijp een luikje voor ontluchting (nog steeds aanwezig) Zowel links als rechts naar het kacheltje een houten kistje waarin brandstof (kolen en hout) werd bewaard. Aan bakboord in de lengte richting een laag houten bankje. Het zitgedeelte kon opklappen en daaronder bevond zich een lage bergruimte. Achter het zitbankje waren in de zijde een paar klein vurenhouten kastjes getimmerd.

De rest na de verkoop van Cees Bogers rond 1969/ 1970 aan Eimert Baks te Woudrichem is bekend.

Zeilplan & motorisering

Zeilplan

Het zeilplan, waarmee nu gevaren wordt, is in 1971 tijdens de toenmalige restauratie aangebracht door de fa. J. Doorn Sloepen en Mastenmakerij, destijds gevestigd aan de Houttuinen 31 te Dordrecht. Het ontwerp is ontleend aan het boek Ronde en Platbodem jachten. De overloop van de grootschot is aangebracht op de doft, die de scheiding vormt tussen ruim en stuurkuip.

In de begin jaren 70 is de tuigage omschreven als ´mast met bokkenpoten, grootzeil, fok, kluiver´.

In 2007 zijn een nieuw grootzeil en een nieuwe fok uit katoen vervaardigd door de heer Bosman, zeilmaker te Enkhuizen.

Motorisering

De aak is ooit al zeilschip gebouwd. Bekend is, dat er in de midden jaren 30 de benzinemotor van een T-Ford met schroef is geplaatst. Deze is, zoals eerder verhaald, in brand gevlogen en vervangen door een inboord-dieselmotor. Er is door het huidige Verenigingsbestuur voor gekozen, de aak tijdens de restauratie stevig te motoriseren. Het oog is gevallen op een nieuwe Mitsubishi 4 cilinder dieselmotor met 42 pk, inclusief een drieblads schroef, die in staat is om het schip, ook met een ruim vol opvarenden, en stroom en wind tegen, voortvarend en zeker naar veilige haven te duwen.

Eigendom en registratie

Het schip is ondergebracht in de Vereniging Rietaak Vier Gebroeders, opgericht op 31 augustus 2005. ingeschreven bij de Kamer van Koophandel te Breda onder nummer 18079850. Met datum 20 november 2007 is er een getekende bruikleenovereenkomst met de Stichting Haven- en Scheepvaartmuseum, gevestigd aan de Leuvehaven 50-72 te Rotterdam.

De thuishaven van het Schip is Werkendam. De Nederlandse vlag wordt gevoerd. Van een teboekstelling in den beginne, of van een meetbrief, zijn helaas geen bewijzen teruggevonden.

De Vereniging heeft zich aangesloten bij de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Varend Bedrijfsvaartuig.

Het schip is (november 2008) aangemeld bij de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen, maar bleek dat al eerder te zijn onder de naam Drie Gebroeders.

Verder is vastgesteld dat het schip (al ruim 15 jaar) is ingeschreven als 'Drie Gebroeders' bij de Stichting Stamboek Ronde en Platbodem Jachten, onder plaquettenummer 1000.

Keuze voor het referentiejaar

XX

Overig

XX