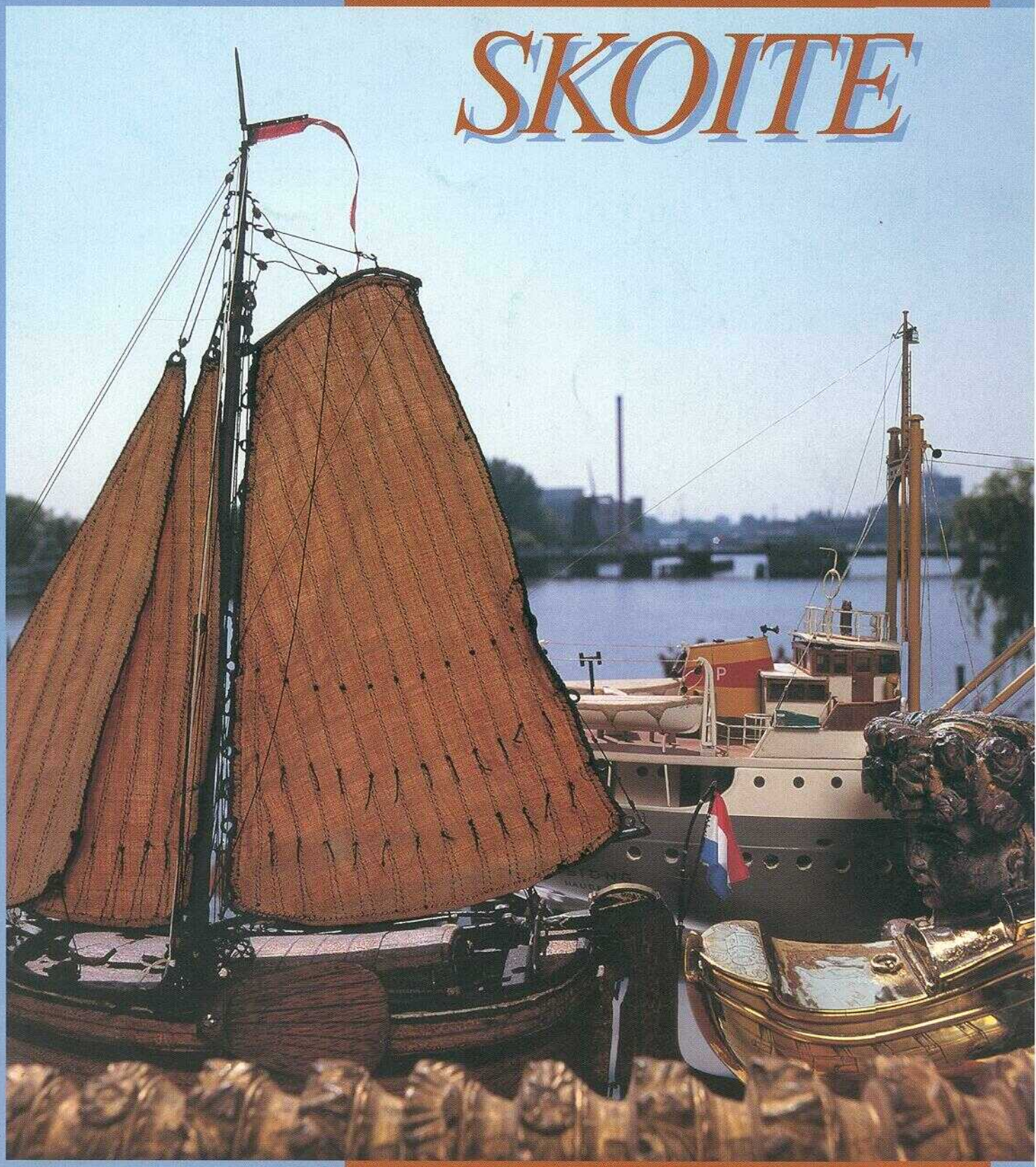
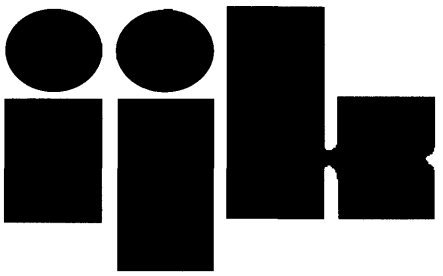
Met Stoom / ANNO 1961

Gezamenlijke uitgave van de tijdschriften van de Vereniging tot behoud van Monumenten van Bedrijf en Techniek in de Zaansteek en de Vereniging Vrienden van het Zaanse Huis.

SKEPE & SKOITE



AUGUSTUS 1995
NR 20 / 135



schilderwerken
IJSBRAND KUIPER
oostzijde 391
zaandam
telefoon 163084

Staal bv

SCHILDERS BEHANGERS
MEESTER SCHILDERS
nationale schilders school

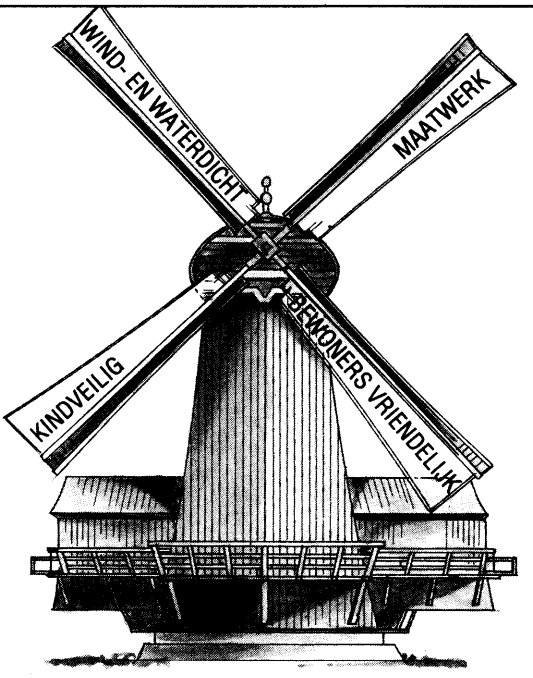
Gespecialiseerd in:

Hout- en marmerimitatie

Werkplaats:
Zuideinde 63
1551 EB Westzaan
Tel. 075 - 28 03 15

COR KOLEN
Westzijde 74
Zaandam
Meubelen

Cor Kolen Meubelen
Uw adres voor een sfeervol interieur
Westzijde 74
1506 EG Zaandam
Tel. 075-700848



Visser Hraam

Zet alle zeilen bij om aan de groeiende vraag van degelijk Zaans timmerwerk te blijven voldoen.
Telefoon (075) 177 984 Zaandam

INHOUD *(Volgens de doorlopende paginanummmering van 'ANNO')*

De Zaanstreek en het drama van de Batavia, 1629 1003
C.F.L. Paul

De Oostzaner jol 1009
B.B. Kloots

Tastbare overblijfselen van de walvisvaart 1010
C.J. van Roon / G. Graas

De geschiedenis van de Alkmaar Packet 1012
G.J. Vis

Scheepsmodellen in Zaanse kerken 1016
S. de Jong

Jacob Porsius, een leven lang jachtbouw 1018
A. Boes

Smit logistics, van beurtvaart tot internationaal bedrijf 1021
A. Boes

Een verdwenen beeld in de Zaanse haven 1025
P. Marcuse / A. Boes

Vlootbouw in de 17e eeuw 1026
H. Roovers

De Zaanstreek telt nog drie stoomschepen 1033
A. Boes

Schuitje varen, theetje drinken 1036
C. de Jong

De bruine vloot op de Zaan 1038
F. Panman

De Zaanse binnenvaart 1042
J. Aafjes

Object te kijk: scheepsmodel van een beurtschip 1044
G.D. Horneman

Culturele agenda + informatie over de schrijvers 1045

Colofon 1048

VOORWOORD 'SKEPE EN SKOITE'

Het grootscheepse maritieme spektakel en volksfeest 'Sail 95' is voor de redacties van 'Anno 1961' en 'Met Stoom' aanleiding om samen een themanummer te maken over maritieme geschiedenis en erfgoed van de Zaanstreek. Deze geschiedenis is zo veel-omvattend en zo boeiend, dat wij een keuze hebben moeten maken om zo veel mogelijk aspecten te tonen. Bij de voorbereiding van dit themanummer kwamen zoveel gegevens over de Zaanse maritieme geschiedenis boven, dat er in 1996 of 1997, als het bezoek van Tsaar Peter aan Holland wordt herdacht, opnieuw een speciaal nummer uitgebracht kan worden. Met name op het gebied van de geschiedenis van de binnenvaart konden wij niet alles plaatsen. In de toekomst zullen wij dan ook zeker nog eens met een nummer over de Zaanse binnenvaart komen.

Over de inhoud van dit blad:
De zeventiende en achttiende eeuw worden in beeld gebracht door de verhalen over de Zaanse betrokkenheid bij het drama van de 'Batavia' en de geschiedenis van het bezoek van Witte de With aan Zaandam. Terwijl de nog op vele plaatsen aanwezige resten van walvisbotten ons verwijzen naar de walvisvaart in die tijd. Het gebruik van kerkscheepjes is ook al eeuwen oud en geeft veel informatie over de relatie van de gelovigen tot de scheepvaart.
De bedrijfsgeschiedenis van de firma Smit toont aan dat Zaanse bedrijven vaak eeuwenoude wortels hebben. Grote veranderingen in het vervoer traden op aan het einde van de negentiende eeuw, toen stoomkracht algemeen gebruikelijk werd. Dat wordt geïllustreerd aan de geschiedenis van de Alkmaar Packet. Het zware leven aan boord van de binnenschepen blijkt uit het verhaal van een 'relatie-schipper'. Hoe snel de veranderingen zijn gegaan, laat de foto van de Zaandamse houthaven zien.
Maritieme geschiedenis heeft niet alleen betrekking op grote schepen, maar ook op zulke nietige scheepjes als Oostzaner jollen en op de werfjes die hooipramen en melkschuitjes maakten en natuurlijk op de dekschuit, het werkpaard van de Zaanse binnenvaart. Er is nog veel overgebleven van dit verleden. Mensen zijn er trots op en besteden veel tijd en moeite aan het bewaren van historische schepen. Aan de inzet en doorzettingsvermogen van enkelingen is het behoud van veel schepen te danken. De verhalen over de Zaanse stoomschepen en 'bruine vloot' vertellen hierover, maar ook het behoud van 'De Prins van Oranje' voor de Zaanstreek is in dit verband een positieve ontwikkeling.
Behalve in het behoud van historische schepen kan de liefde voor het schip ook tot uitdrukking komen in modelbouw. Een vrijetijdsbesteding die voor velen bijna tot een volledige dagtaak is uitgegroeid, zoals het verhaal over jachtbouwer Porsius illustreert. Ook het schilderen van schepen is een uiting van liefde voor het schip. De aquarellen van Fred Boom getuigen daarvan.

Landelijke erkenning varende monumenten
Maritieme geschiedenis zal deel moeten uitmaken van het werk van de Zaanse behoudsverenigingen.
Onlangs werden een internationale studiedag en een excursie van het Projectbureau Industrieel Erfgoed (PIE) gewijd aan de betekenis van de Zaanstreek als uniek industrielandschap. De scheepvaart was hierin een onmisbaar element en dat dient ook bij het behoud en herinrichting van dit bijzondere landschap tot uiting te komen.
De belangstelling onder de bevolking voor ons nautisch verleden is zó groot, dat een samenhangend gemeentelijk beleid op dit terrein niet langer op zich mag laten wachten. De nota 'Behoud historische vaartuigen Anno 1995', uitgebracht door Intomart in opdracht van het Projectbureau Industreel Erfgoed, kan hierbij een goede leidraad zijn.

Op een symposium op 22 juni jl. in Gouda heeft ook de landelijke overheid de erkenning uitgesproken, dat het behouden van historische schepen een taak is voor ons allemaal. Daartoe is een 'Nationaal Register Varende Monumenten' in het leven geroepen. De schatting is dat zo'n 1750 schepen hierin voor registratie in aanmerking komen. Daaronder vallen rivierklippers, kraken, zeilwherries, tjalken, Staverse jollen en nog zo'n veertig andere typen. Een veelvoud van de 1750 historische schepen is op vele plaatsen in havens en grachten te zien als woonboot, opslagplaats of kippenhok. Wie er oog voor heeft, ziet hierin een gigantisch maritiem openluchtmuseum.
De erkende historische schepen krijgen in Nederland erg weinig faciliteiten. Het register is er voor bedoeld de lokale overheden een instrument te geven, op grond waarvan zij een eigen beleid met betrekking tot historische schepen kunnen ontwikkelen.
De economische aspecten van het scheepsbehoud zijn zeker niet te verwaarlozen. De eigenaren van deze gerestaureerde schepen hebben samen zo'n miljard gulden besteed aan het weer in een verantwoorde historische staat brengen van hun schepen. Daarin zijn hun eigen uren niet meegeteld. Ook in de Zaanstreek zijn een aantal werven die regelmatig werken aan onderhoud van historische schepen.

Een aantal plaatsen zoals Gouda, Leiden, Haarlem en Zierikzee hebben een beleid ontwikkeld voor de inrichting van 'museumhavens'. Als Amsterdam zijn historische maritieme kwartier heeft en Rotterdam zijn waterstad, dan moet ook in de Zaanstreek de historische rol van het water een nieuw accent krijgen.
De museumwerf op de Zaanse Schans zou een rol kunnen spelen in een gemeentelijk beleid dat betrekking heeft op historische schepen en de ophaalbrug over de Houthavenkade in Zaandam kan een nieuwe functie krijgen in een te ontwikkelen Zaans nautisch kwartier. Misschien komt de Lage Horn ooit weer tot leven als 'roemrucht zeemanskwartier'!.
Op het symposion in Gouda heeft de Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen (FONV) laten zien wat eendracht vermag.

Jur Kingma

Voorplaat:
Scheepsmodellen en -versieringen uit de Zaanse Oudheidskamer met op de achtergrond de Zaan. Foto Peter Marcuse

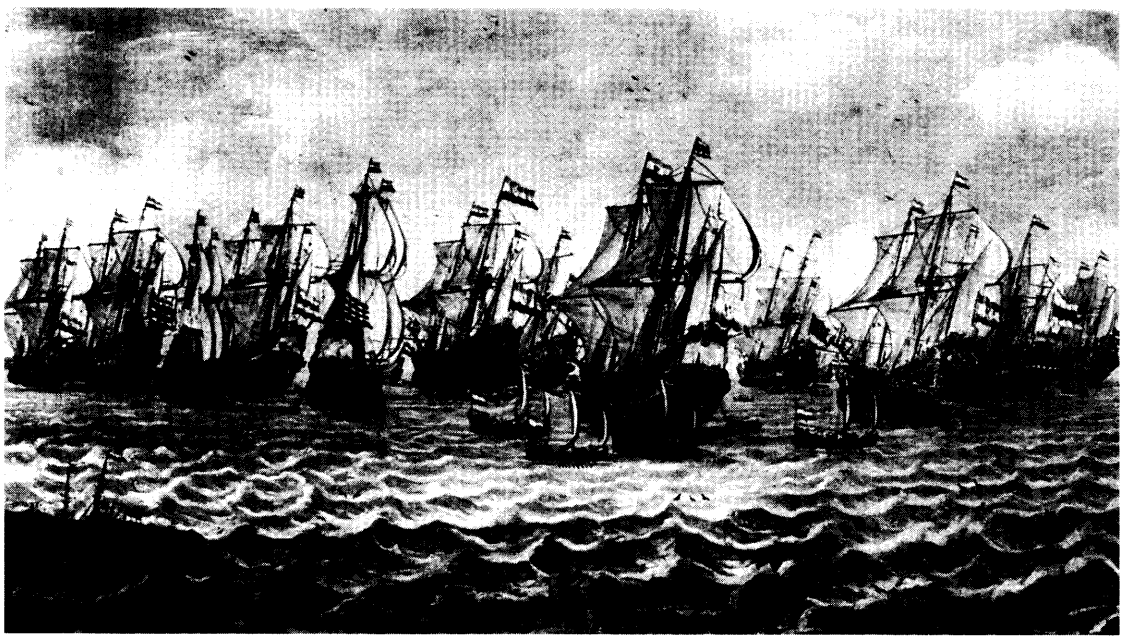
Deze uitgave kwam mede tot stand door financiële bijdragen van het Reint Laan Fonds, Pont Meyer Westzaan en Smit Logistics (Zaandam) bv.

Druk: Drukkerij Knijnenberg, Krommenie. Vormgeving: Ruud en Wikje van Ritbergen

DE ZAANSTREEK EN HET DRAMA VAN DE BATAVIA, 1629

C.F.L. Paul

De Nederlandse Verenigde Oostindische Compagnie, kortweg de V.O.C., heeft vanaf haar oprichting in 1602 tot op heden de verbeelding geprikkeld. Tot haar einde in1795 stimuleerden haar succes, macht en rijkdom tot navolging. Daarna bleef de fascinatie voor deze unieke handelsorganisatie een bron van gevoelens van nationale trots, object van studie en aanleiding voor een niet aflatende reeks van publikaties.



Retourvloot maakt zich gereed voor de thuisreis te Batavia. De schepen zijn zo afgebeeld dat de emblema's en de vlag van hun Kamer goed zichtbaar zijn (olieverfschilderij van anonieme meester, Stedelijk Museum Alkmaar)

Nu nog blijkt een incident, een nogal dramatisch overigens, uit de rijke en bijna twee eeuwen omspannende geschiedenis van dit bedrijf voldoende om massaal de aandacht van het Nederlandse publiek te mobiliseren. De ondergang van het V.O.C.-retourschip 'Batavia' in 1629 op de westkust van Australie en de lotgevallen van haar opvarenden, stonden weer volop in de belangstelling door de doop van de indrukwekkende reconstructie van dit schip te Lelystad door Koningin Beatrix in april van dit jaar.
Deze nieuwe 'Batavia' is de schepping van Willem Vos op basis van zijn interpretatie van de weinige nog bewaard gebleven scheepsbouwkundige gegevens uit de zeventiende eeuw. Zijn 'Batavia' zal op het IJ tijdens Sail '95 deze zomer ongetwijfeld aller aandacht op zich weten te vestigen.
De Zaanstreek was, zij het in bijrollen, ook betrokken bij het drama dat zich meer dan drieëneenhalve eeuw geleden aan de andere kant van de aardbol aan de oorspronkelijke 'Batavia' en zijn opvarenden voltrok. Daarop wat licht laten schijnen is het doel van dit artikel.

In het eerste kwart van de zeventiende eeuw was de Zaanstreek als industrieel-plattelandsgebied in opkomst en had zeker nog niet het toppunt van haar bloei bereikt. Direct betrokken bij de wereldomspannende handelsactiviteiten van de V.O.C., die de pioniersfase nu achter zich had, was onze streek niet. Dat kon ook niet, omdat de V.O.C. een organisatie was die ontstond in de stedelijke handelscentra van de Republiek en daar in zes Kamers: Middelburg, Rotterdam, Delft, Hoorn, Enkhuizen en vooral Amsterdam, haar steunpunten had gevestigd.

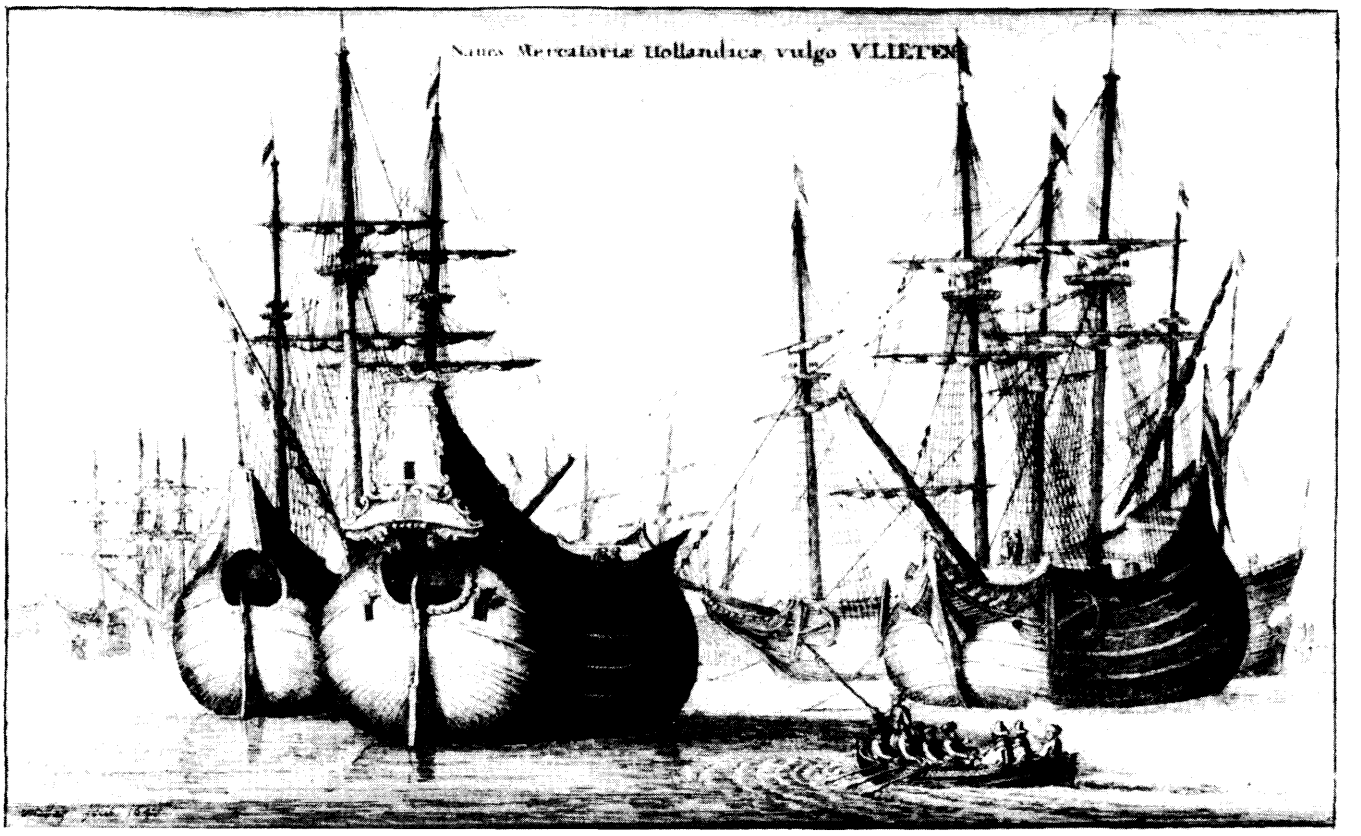
In oktober 1628 verzamelde zich op de Koopvaardersrede van Texel de najaarsvloot van de Kamers van het Noorderkwartier van de V.O.C. at waren de Kamers Amsterdam, Hoorn en Enkhuizen. Deze vloot duidde men ook weleens aan met de term 'Kermisvloot ', omdat zij vertrok na de kermis van Amsterdam in september. Misschien hadden de Kamers van het Noorderkwartier bij handelaren uit de Zaanstreek wel het nodige aan bestellingen aan zeildoek en scheepsbeschuit geplaatst voor deze nieuwe uitreding, want in die artikelen begon onze streek zich zo langzamerhand toch een monopoliepositie te verwerven.
Het retourschip 'Batavia', nieuw gebouwd en uitgehaald door de kamer Amsterdam, vormde er de kern van. Aan boord van dit schip met als schipper Adriaen Jacobsz., scheepte zich de Vlaming Francisco Pelsaert in die als Commandeur van de vloot zou fungeren. Francisco Pelsaert was in 1616 op 21-jarige leeftijd als assistent in dienst van de V.O.C. getreden en had zich in het Aziatische bedrijf opgewerkt tot de hoge rang van opperkoopman.
Van 1624 tot 1627 had hij de leiding over het V.O.C. kantoor te Agra, dat als keizerlijke stad van het Mogolrijk een centrale rol speelde in het handelsverkeer van Noord-India. Zijn waarnemingen over de situatie daar en zijn observa-

ties over de handelsmogelijkheden van dit gebied voor de Compagnie vatte hij samen in twee opmerkelijke schriftelijke adviezen. In 1628 keerde hij naar de Republiek terug, maar na drie maanden ontving hij al weer een nieuwe aanstelling van de Heren XVII. Ongetwijfeld verwachtte Pelsaert met zijn snelle terugkeer naar Azië zijn glanzende carriere te kunnen voortzetten. Hij zou in het drama van de 'Batavia' een van de hoofdrollen gaan vervullen. Zijn journaal over de dramatische gebeurtenissen op de westkust van Australië, neergelegd in het manuscript dat hij de titel gaf *"Droeviege daghaenteyckeningh int verliesen van ons schip Batavia"*, is veruit de belangrijkste bron voor onze kennis over het gebeuren. Het werd met de retourvloot die op 18 december 1629 uit Batavia vertrok, naar de Heren XVII in de Republiek gezonden. Zij namen er in juni 1630 kennis van. Nu bevindt het zich in het V.O.C.- archief van het Algemeen Rijksarchief te Den Haag.

Andere retourschepen voegden zich bij de 'Batavia': de 'Dordrecht' en "s-Gravenhage', eveneens uitgerust door de Kamer Amsterdam, de 'Buren' uitgerust door de Kamer Enkhuizen, en het jacht 'Kleine David', uitgerust voor rekening van de Kamer Hoorn.
Voor ons is het interessant dat van deze vloot twee schepen deel uitmaakten - en dat was de eerste keer dat dat gebeurde - die de naam van een Zaans dorp voerden. Het waren 'de Assendelft', een fluit, en 'de Zaandam', een jacht. Deze twee waren ook uitgerust voor rekening van de Kamer Amsterdam. Van de ongeveer achttienhonderd schepen die de V.O.C. in de twee eeuwen van haar bestaan in dienst stelde werden er nog enige keren enkele naar plaatsen in de Zaanstreek vernoemd: de 'Oostzanen', een jacht, 1629; de 'Westzanen', een jacht, 1629; de 'Zaandijk', een fluit, 1646; de 'Assendelft', een pinas, 1694, de 'Zaanstroom', type niet bekend, 1785; de 'Oostzaandam', een hoeker, 1786.
Het zijn dus de kleinere typen die een Zaanse plaatsnaam voerden. De prestigieuze retourschepen behoorden er niet toe.
Het geven van namen aan schepen die de V.O.C. in dienst stelde, was geen willekeurige zaak. Pieter van Dam, van 1652 tot 1706 de Advocaat van de V.O.C. en auteur van de 'Beschryvinge van de Oost-Indische Compagnie', vermeldt uitdrukkelijk in zijn boek dat reeds in de beginperiode van de V.O.C. de Heren XVII het recht van het naamgeven van een schip voor zich reserveerden. Vooral in de zeventiende eeuw ging hun voorkeur daarbij vaak uit naar plaatsnamen.

Het lag niet in de bedoeling dat de 'Assendelft' ooit naar patria zou terugkeren. Jan Pietersz. Coen, met een korte onderbreking Gouverneur-Generaal van1618 tot 1629, had de Heren XVII er van weten te overtuigen dat de V.O.C. zich in Azië niet moest beperken tot het naar de Europese markt zenden van kostbare retourladingen met de zo gezochte Aziatische produkten, maar dat ze ook moest proberen zich te ontwikkelen tot de grote commerciële en verkeersmacht in de interne Aziatische handel. In die handel viel veel geld te verdienen. Coen moest dan wel kunnen beschikken over de benodigde mensen en schepen. De Heren XVII volgden Coens voorstel en de 'Assendelft' behoorde tot die schepen die in deze interaziatische scheepvaart en handel zouden worden ingezet.

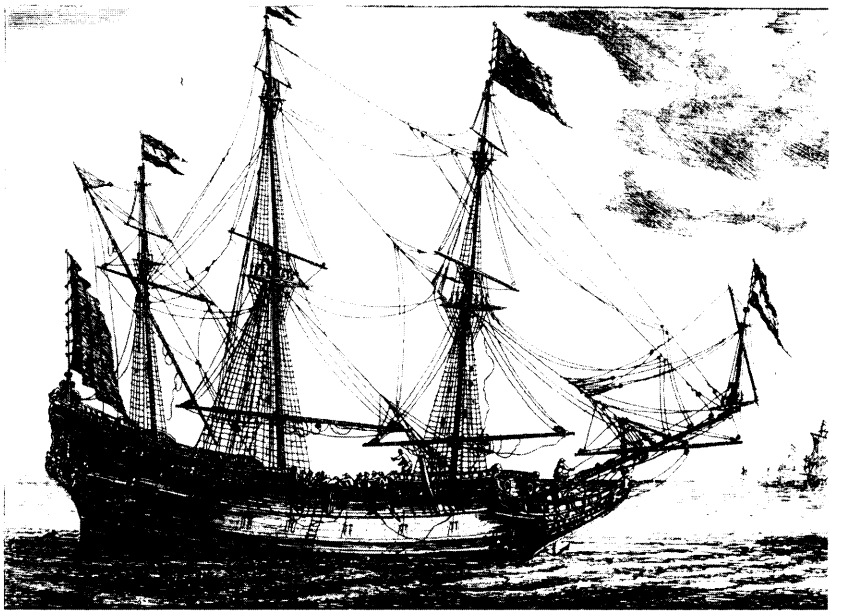
Fluitschepen.
Tot dit type behoorde de 'Assendelft'. De rondgebouwde achtersteven is een opvallend kenmerk.
(Ets van W. Hollar, 1647)



De fluit was als vrachtvaarder het beste type dat de Hollandse scheepsbouw toen kon leveren. Dit type was zeer rendabel te exploiteren. Het schip was goedkoop te bouwen. Het had slechts een kleine bemanning nodig -nog geen twintig man- en het beschikte over een flink vrachtruim dat niet verdeeld werd door dekken. Een opvallend kenmerk van dit type schip was de achtersteven die niet uitliep in een vlakke spiegel, maar in een rond achterschip.
In de eerste helft van de zeventiende eeuw kocht de V.O.C. dit type liever, dan ze op eigen werven te bouwen. De V.O.C. had een voorkeur voor fluiten die waren ingezet op de zoutvaart in Europa. Het zout had waarschijnlijk het hout van de rompen zo geconserveerd, dat het daardoor beter bestand was geworden tegen het varen in tropische wateren. Het is niet bekend of Zaanse scheepsbouwers fluiten aan de V.O.C. leverden. Het kan mogelijk zijn geweest, want de scheepsbouw was rond 1630 in de Zaanstreek sterk in opkomst en de fluit was een type dat er veel te water zou worden gelaten. Waarschijnlijk is het echter niet. De kans is groter dat de V.O.C. dit type uit Westfriesland (Hoorn) betrok. De V.O.C. nam haar eerste twee fluiten, via de Kamer Amsterdam, in 1615 in dienst.

Het vaargebied van de 'Assendelft' zou zich uitstrekken van Mocha op de zuidwestelijke punt van het Arabische schiereiland, tot aan de Molukken in de Indische Archipel. Via de Uitloopboeken van de V.O.C. weten we dat haar schipper, van wie we de naam niet kennen, haar met haar bemanning van 75 koppen op 2 juli 1629 behouden op de rede van Batavia voor anker bracht. Van haar verdere lotgevallen in de Aziatische wateren weten we niets. Het jacht 'Zaandam' dat met de 'Assendelft' van de Koopvaardersrede naar Azië zou vetrekken, paste als type ook in de hierboven genoemde doelstellingen van Coen.

Er heerst enige verwarring over het type waartoe de 'Zaandam' moet worden gerekend. Bruijn stelt in zijn grote werk 'Dutch Asiatic Shipping' dat dit schip ook een fluit zou zijn geweest. Dat is echter een misvatting, die terug te voeren is op de schepenlijsten van de V.O.C. die in de zeventiende eeuw zijn opgesteld en die in het V.O.C.-archief van het Algemeen Rijksarchief in Den Haag worden bewaard.Deze lijsten zijn, voorzover het de schepen uit de eerste helft van deze eeuw betreft, ver na dato opgesteld, zonder dat de opsteller over nauwkeurige gegevens beschikte. In andere bronnen, o.a. het journaal van Francisco Pelsaert, wordt de 'Zaandam' consequent met de typebenaming jacht aangeduid. Als ooggetuige, Commandeur van de vloot waartoe de Zaandam behoorde en opvarende van dit schip, kan Pelsaert zich niet vergissen. Met de term jacht wordt in de zeventiende eeuw een totaal ander type zeegaand schip bedoeld, dat dan ook voor andere doeleinden kon worden gebruikt dan een fluit. Een jacht was de typenaam voor een driemastschip dat vierkant was getuigd en aan de achtersteven was voorzien van een vlakke spiegel. Het kon in grootte nogal uiteenlopen, maar was beter hanteerbaar dan de meestal grotere en vaak loggere retourschepen, maar daardoor juist goed bruikbaar om onbekende kusten en wateren te verkennen. Het was naar bouw geschikt om te worden bewapend, maar ook om vracht te vervoeren. Het was een manusje-van-alles. Coen stelde er prijs op ook dit type ter beschikking te hebben voor zijn Aziatische bedrijf, want zij waren in staat *"omme een goede last te voeren ende sich selfs te diffenderen ende de vyant te comen offenderen"* en dat had hij nodig vooral in zijn strijd tegen de Portugese vijand, de Engelse concurrentie en op de onveiligere routes.



Een pinas of jacht. Tot dit type behoorde de 'Zaandam'. Rond het midden en in de tweede helft van de 17e eeuw komt de typenaam pinas in zwang voor jacht. (Ets Reinier Nooms, ca. 1650)

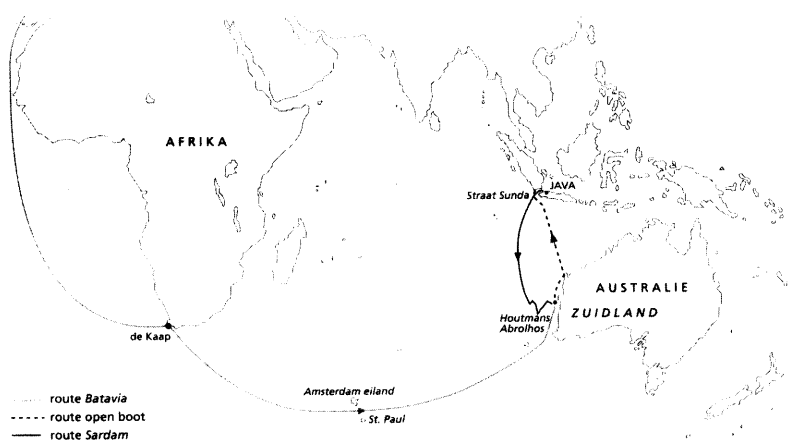
Het jacht 'Zaandam' was door zijn schipper, de Zaankanter Jacob Jacobsz Houteman van Zaandam, zoals Pelsaert hem in zijn *"Droeviege daghaenteyckeningh int verliesen van ons schip Batavia"* vermeldt, van het IJ onder het toezicht van een Amsterdamse binnenloods over de Zuiderzee naar de Koopvaardersrede gebracht. Schipper Jacob Jacobsz en zijn schip 'Zaandam' zouden een rol in het drama van de 'Batavia' toebedeeld krijgen.
Een streekgenoot van de schipper, Allert Jansz. van Assendelft, 24 jaar oud, reeds een keer in Holland veroordeeld wegens moord, was ook aangekomen op de Koopvaardersrede maar scheepgegaan op de 'Batavia'. Hij had als 'bosschieter', tegenwoordig spreken we van artillerist, kanonnier, of konstabel, dienst genomen bij de V.O.C. Bij de Montelbaenstoren was hij met anderen aan boord van een lichter gegaan en over de Zuiderzee naar het grote retourschip gebracht, dat hem naar Azië zou vervoeren. Ook hij zou een rol, een gruwelijke, in het drama van de Batavia gaan spelen.

Op 28 oktober1628 stak de vloot van Commandeur Pelsaert in zee, nadat de wind voldoende naar het oosten was gedraaid om de Koopvaardersrede en het Marsdiep te verlaten. De 'As-

sendelft' en de 'Zaandam' hadden geen problemen met de zandbanken die dit vaarwater zo moeilijk bevaarbaar maken, maar het grote retourschip 'Batavia', dat ook dieper stak, liep aan de grond. Het kon, nadat het weer was vlot gekomen, zijn reis vervolgen. Op de rede van Duins aan de zuidoostkust van Engeland, ging de vloot voor anker, waarschijnlijk omdat de wind te ongunstig was om het Kanaal te passeren en de Atlantische Oceaan te bereiken. De 's-Gravenhage' had toen de vloot al verlaten. Ze was uitgeweken naar Zeeland, waar het retourschip op 3 november aankwam. Misschien had het schip zware averij opgelopen. Het was tenslotte najaar en herfststormen op de Noordzee kunnen een schip maar al te gemakkelijk in ernstige problemen brengen. In mei zou de 's-Gravenhage' zijn reis pas vervolgen. De rest van de vloot van Commandeur Pelsaert bevond zich op dat moment al in de Indische Oceaan.

Op 14 april bereikten de 'Batavia', de 'Buren', de 'Dordrecht', de 'Assendelft' en de 'Zaandam' Kaap de Goede Hoop. De reis was tot dan zonder problemen verlopen, hoewel Pelsaert de zeilinstructies van de Heren XVII had genegeerd, een meer oostelijke koers had gevolgd langs de kust van Afrika en de Bocht van Guinee had aangedaan om te verversen in plaats van de koers over het voorgeschreven 'karrepad' naar de evenaar aan te houden en door te varen naar de Kaap. Misschien was dat de oorzaak voor het feit dat zijn vloot twee maanden langer over dit deel van het traject deed dan toen gebruikelijk was.
Aan boord van de 'Batavia' was de verhouding tussen de schipper Adriaan Jacobsz en Pelsaert, die door een conflict tijdens een vorige reis al was vertroebeld, zeer gespannen geworden. Jacobsz had daar aanleiding toe gegeven door zich tijdens het oponthoud aan de Kaap o.a. bij een bezoek aan andere schepen, waaronder de 'Zaandam', ernstig te misdragen. Pelsaert zag zich zelfs gedwongen Jacobsz te berispen en tot de orde te roepen.
Het jacht van Hoorn, de 'Kleine David' onder commando van schipper Kornelis Fransz, had de vloot van Commandeur Pelsaert inmiddels verlaten, omdat zij bestemd was voor Paleacatte in India.

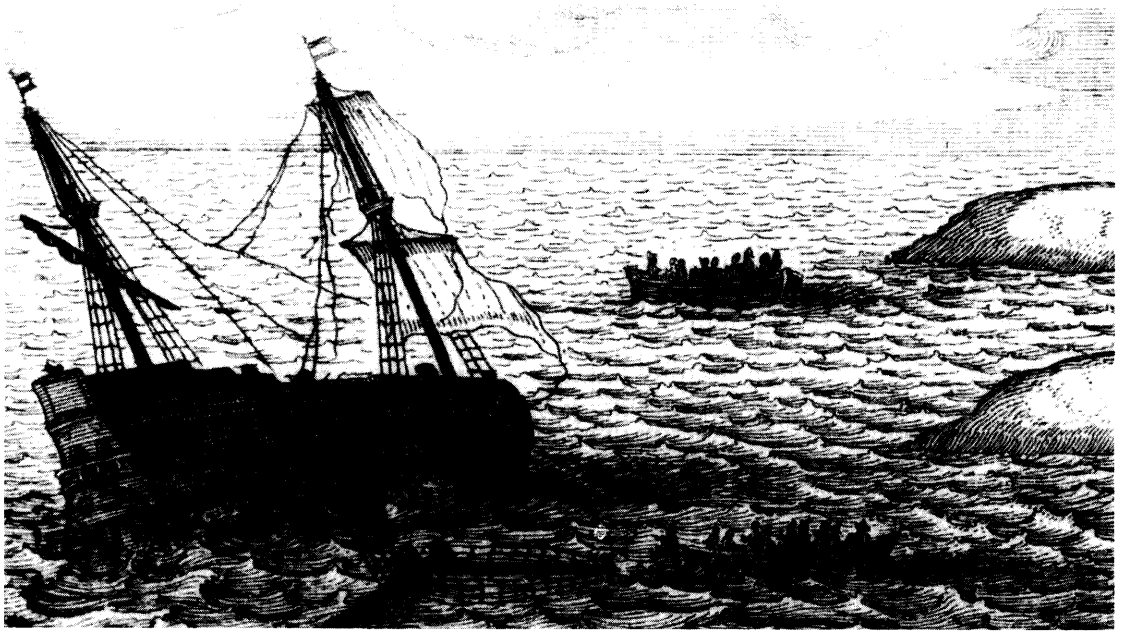
De weg van Nederland naar Batavia na 1616
(uit: De Batavia te water)



Op 22 april 1629 verliet Pelsaert, na een oponthoud van slechts acht dagen om te verversen, met de rest van zijn schepen Kaap de Goede Hoop. Meestal bleven de schepen van de V.O.C. daar een week of drie. Pelsaert wilde waarschijnlijk wat van de verloren tijd zien in te lopen. Hij was van plan om volgens de Zeilinstructies uit 1617 van de Heren XVII de Indische Oceaan over te steken via een oostelijke koers die tussen de 36e en 42e breedtegraad liep, in de 'roaring forties'. Hendrik Brouwer ontdekte in 1610 dat op deze breedte regelmatige westenwinden staan die een schip snel over de Indische Oceaan voeren. Zijn ontdekking betekende een revolutionaire verbetering van de traditionele route van de Portugezen, omdat ze de reisduur naar Azie aanzienlijk bekortte.
Op een veilige afstand van de Australische kust, toen het Zuidland genoemd, wilde Commandeur Pelsaert zijn vijf schepen naar het noorden laten afbuigen om met behulp van de zuidoostpassaat Straat Soenda en vandaar Batavia te bezeilen. Daar verwachtte Jan Pietersz. Coen hem, die de manschappen, schepen en voorraden uit Pelsaerts vloot goed kon gebruiken, omdat hij in oorlog was met de sultan van Bantam en met de vorst van het Javaanse koninkrijk Mataram.

Zo ver is het nooit gekomen.Waarschijnlijk mede door kwaadaardige opzet van de schipper en de onderkoopman van de 'Batavia', die samenzweerden om het schip over te nemen, raakte het vlaggeschip uit de vloot. De vloot van Pelsaert verloor op de Indische Oceaan het verband en ieder schip zocht op eigen gelegenheid zijn eindbestemming.
Op 3 juli bereikte schipper Jacob Jacobsz Houtenman van Zaandam na een reis van ruim acht maanden met zijn jacht Straat Soenda tussen Sumatra en Java. Het schip bevond zich toen in het gezelschap van het grote retourschip 'Frederik Hendrik' van de Kamer Zeeland, dat een zeer snelle uitreis van iets meer dan vijf maanden had gemaakt en van twee andere V.O.C.-schepen die van Suratte kwamen, dat aan de noordwestkust van India lag.

Het moet schipper Jacob Jacobsz. vreemd te moede zijn geweest, toen hij 's morgens vroeg op 3 juli in Straat Soenda werd gepraaid door een scheepsboot, waarin zich achtenveertig overlevenden bleken te bevinden van de 'Batavia', die hij een kleine twee maanden geleden uit het oog had verloren. Onder de inzittenden bevonden zich Commandeur Pelsaert en schipper Adriaan Jacobsz, die zich aan de Kaap zo had misdragen.
Jacobsz. bezat op de 'Zaandam', die ook al 85 opvarenden aan boord had, in vergelijking met de andere schepen minder mogelijkheden om de in slechte conditie verkerende schipbreukelingen op te vangen. Deze hadden een tocht van drie weken over de Indische Oceaan achter de rug in een open boot met te weinig voedsel en drinkwater. De 'Batavia' was een maand tevoren, 's morgens vroeg op 4 juni, op de rotsen gelopen,

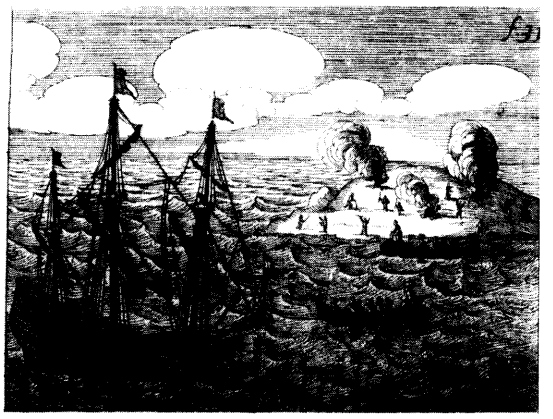


Schipbreuk van de Batavia. Gravure uit 'Ongeluckige Voyagie van't schip ıatavia' 1647 (uit: De Batavia te water)

ergens op de kust van het Zuidland en vergaan. Pelsaert en zijn schipbreukelingen werden aan boord van de 'Frederik Hendrik' genomen. Daar werd hij begroet door de Extraordinaris Raad van Indië Crijn van Ramburcht, die Pelsaert en de andere schipbreukelingen na alle ontberingen hartelijk opving en naar Batavia bracht. Ook schipper Jacob Jacobsz. bracht zijn 'Zaandam' naar Batavia, waar hij 's avonds 7 juli voor anker kwam. Op de rede trof hij de 'Assendelft', die als eerste uit de vloot van Pelsaert een paar dagen eerder, op 2 juli, was gearriveerd. Deze eenvoudige vrachtvaarders beschikten ook over goede vaareigenschappen. De 'Buren' en 'Dordrecht' wierpen op 10 juli hun anker uit.

Voor schipper Jacob Jacobsz was een welverdiende adempauze niet weggelegd. Pelsaert had aan Coen verslag uitgebracht en deze gaf onmiddellijk bevel tot een reddingsoperatie. Het jacht 'Zaandam' was het meest geschikte schip dat voor handen was en schipper Jacob Jacobsz kreeg de opdracht zijn schip zo snel mogelijk te lossen en het uit te rusten voor een reis die tot doel had het redden van de drenkelingen van de 'Batavia', die op de kust van het Zuidland waren achtergebleven en het bergen van wat er van de lading was overgebleven.
Het jacht werd bemand met 24 man. Dit aantal verschilt opvallend met het aantal van 85 opvarenden waarmee het de uitreis had gemaakt. Een bemanning van 24 man achtte men blijkbaar voldoende en verantwoord om dit type te varen en daarmee dan ook nog zo'n zware taak tot een goed einde te brengen. De expeditie stond onder leiding van Pelsaert. De opper- en onderstuurman van de Batavia gingen mee om schipper Jacob Jacobsz te helpen de plek terug te vinden waar de 'Batavia' was vergaan. Ook waren zes duikers aan boord; vier uit Gujarat in India en twee uit de Republiek. Op 15 juli liet de 'Zaandam' de rede van Batavia al weer achter zich.

Jacob Jacobsz had als schipper de moeizame en lastige taak om zijn schip tegen de zuidoostpassaat en de zeestroming in, veilig langs de onbekende kust van het Zuidland te brengen tot op de breedte waar de 'Batavia' ten onder was gegaan. Het kostte hem twee maanden.
Pelsaert noteerde in zijn journaal dat zij *"met het jacht Sardam op den 17den deser* (september) *naer vele uytgestane perykelen, ontrent 't Hooge Eijlandt 2 mijlen van 't wrack gearriveerd zijn"*. Bij zijn terugkeer op dit eiland dat deel uitmaakt van de Houtmans Abrolhos werd hij nog net op tijd gewaarschuwd voor een groep moordenaars uit de achtergebleven bemanning van de 'Batavia' die het hadden gemunt op de 'Zaandam' en die tijdens Pelsaerts afwezigheid meer dan 120 van hun medeopvarenden om het leven hadden gebracht. Pelsaert wist ze te ontwapenen en zette ze gevangen.



De aankomst van het jacht Zaandam bij het Hoge Eiland. Gravure uit Ongeluckige Voyagie (uit: de Batavia te water)

Naast de verantwoordelijkheid voor de twee taken die hij al had en die op zich al zwaar genoeg waren, zag hij zich geconfronteerd met een derde: het onderzoeken van de gruwelijke gebeurtenissen die zich hadden afgespeeld op de eilanden en het berechten van de schuldigen. De Scheepsraad van de 'Zaandam' was het enige wettige instrument dat hem in deze taak ter beschikking stond. Deze riep hij bijeen; schipper Jacob Jacobsz was daar vanuit zijn aanstelling automatisch een van de belangrijkste leden

Van de zeven moordenaars werd eerst de rechterhand afgehakt, daarna werden zij opgehangen. (uit: De Batavia te water)

van. In deze Raad moest hij mede zijn oordeel uitspreken over de wandaden die zijn streekgenoot Allert Jansz. van Assendelft had begaan en daarover vonnis wijzen. Deze bekende tijdens de tocht op de Indische Oceaan te hebben samengezworen om het schip over te nemen en na de schipbreuk mee te hebben gewerkt aan de plannen van de onderkoopman Jeronimus Cornelisz, door het vermoorden van minstens drie medeopvarenden.
Schipper Jacob Jacobsz. van Zaandam ondertekende mede het vonnis dat inhield, dat Allert Jansz van Assendelft voor zijn wandaden zou worden gestraft met verbeurdverklaring van zijn bezit en gage aan de V.O.C., en met het afhakken van zijn rechterhand, voordat hij ter dood zou worden gebracht door ophanging aan de galg. Op 2 oktober werd op het Robben Eiland van de Houtmans Abrolhos aan zeven van de 'principale moorders' de doodstraf voltrokken. Pelsaert tekende in zijn journaal aan: *"Allert Jansz. van Assendelft, ende meer andere, stierven mede zeer Goddeloos".*

Voor zover het weer en de moeilijke duikomstandigheden het toelieten werd er hard gewerkt aan het bergen van de lading. Uiteindelijk slaagden de duikers er in om bijna alle geldkisten, tien in totaal, boven water te brengen met nog wat andere kostbare restanten van de lading en een bronzen en een ijzeren kanon van ieder ongeveer anderhalve ton.

Op 12 oktober gaf Pelsaert aan schipper Jacob Jacobsz de opdracht om met de boot van de 'Zaandam' voor een laatste keer nog eens de omgeving van de eilanden af te zoeken naar delen van de lading die waren weggedreven. Hij moest niet langer dan een dag wegblijven. De schipper koos vier ervaren matrozen om hem te vergezellen en vertrok. De volgende dag stak er een stevige wind op die aanwakkerde tot harde storm. Op 15 oktober ging deze pas liggen maar van de schipper en zijn boot ontbrak toen ieder spoor. Pelsaert maakte zich ongerust en stuurde de schuit er tot tweemaal toe op uit om te zoeken. De boot met de schipper en zijn vier metgezellen werd echter niet teruggevonden.
Op 24 oktober gaf Pelsaert het zoeken op en noteerde in zijn journaal dat schipper Jacob Jacobsz van Zaandam en zijn vier metgezellen *"met den voorgaande storm omgeseijlt ofte wegh gedreven zal zijn (...) Godt de Heere will haere Zielen genadigh geweest hebben, amen".*

Pelsaert besloot naar Batavia terug te keren. Hij had nu twee maanden op de plaats van het wrak doorgebracht; langer blijven op deze gevaarlijke kust diende geen doel meer. De 'Zaandam' werd gereed gemaakt voor de terugreis; de 74 overlevenden van de 'Batavia' kwamen aan boord en op 15 november werd het anker gelicht. Pelsaert liet koers zetten naar de kust van het nabij gelegen Zuidland, omdat hij daar als straf nog twee opvarenden van de 'Batavia' moest achterlaten. Ook wilde hij langs deze kust nog eens naar zijn schipper met zijn vier metgezellen zoeken, omdat hij de kans niet uitgesloten achtte dat zij daar na de storm verzeild waren geraakt. Hij zocht tevergeefs.

Op 5 december 1629 keerde het jacht 'Zaandam' na een tocht van bijna vijf maanden op de rede van Batavia terug.De verdere lotgevallen van het schip in Azië zijn niet bekend.
Pelsaert legde aan Gouverneur-Generaal Jacques Specx verantwoording af over de door Jan Pietersz. Coen aan hem gegeven opdracht en overhandigde hem ook zijn journaal met de processtukken, want Coen was op 20 september tijdens het beleg van Batavia, dat inmiddels ook al weer was opgebroken, aan dysenterie overleden.

Tegen verschillende overlevenden van het drama van de Batavia werd het proces heropend. Enkelen werden opnieuw gevonnist en bestraft, sommigen zelfs met de dood. Pelsaert overleefde zijn tocht niet lang. Ruim een half jaar na zijn terugkeer, eind augustus of begin september 1630 overleed hij in Indie. De kennis die hij opdeed van de westkust van Australie tijdens zijn verkenningen met de 'Zaandam' gingen voor de V.O.C. door zijn schriftelijke verslagen niet verloren. Hierop greep men terug bij het opstellen van de 'Instructie' die Abel Tasman in 1644 meekreeg van de V.O.C. voor zijn ontdekkingsreis naar het 'Zuidland'.
Daarin werd gesteld dat op die kust niets anders te vinden zou zijn dan *"vuile Custen, groene landouwen en seer wilde swarte barbare Inwoonders, gelyck aent wel bekent verseylen van 't schip Batavia en de daaruyt gevolchde gruwelen en elenden, genoech gebleken, ende by die vant Jacht Sardam int seylen langs desselfs Custen, bevonden is".*

Geraadpleegde literatuur o.a.:

- Roeper, V.D. De Schipbreuk van de Batavia 1629, Zutphen, 1993.
- Bruijn, J.R., e.a. Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries, 3 dln., Den haag, 1987.
- Dam, P. van, Beschrijvinge van de Oostindische Compagnie, ed. F.W. Stapel, 's-Gravenhage 1927-1954.
- Vibeke Roeper, Robert Parthesius, Lodewijk Wagenaar, De Batavia te water, Amsterdam, 1995.
- Posthumus Meyes, R. ed., De reizen van Abel Jansz. Tasman en Franchoys Jacobsz. Visscher ter nadere ontdekking van het Zuidland, 's-Gravenhage, 1919.

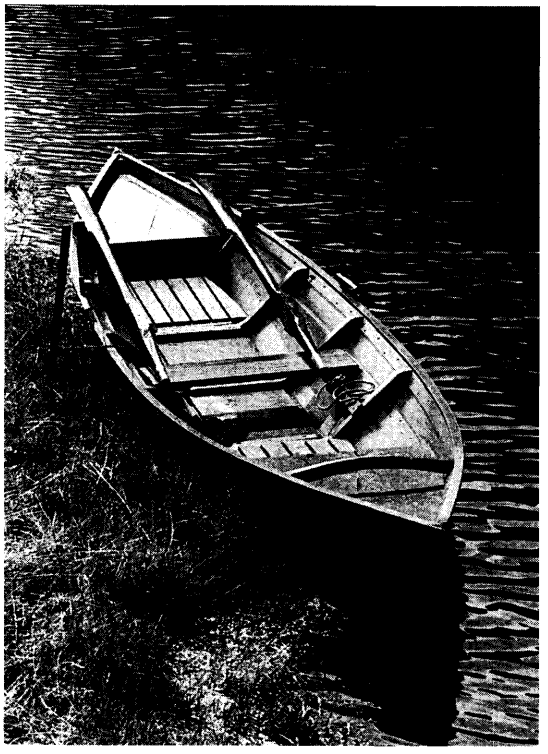
DE OOSTZANER JOL

In het waterrijke gebied rondom Oostzaan is van meet af aan varend transport belangrijk geweest. De ondiepe sloten en geulen noopten tot het bedenken van een rank en stabiel vaartuig met weinig diepgang. Zo ontstond de Oostzaner jol. Over de geschiedenis is helaas weinig bekend. Wel is zeker dat er al generaties lang jollen in Oostzaan gebouwd zijn.

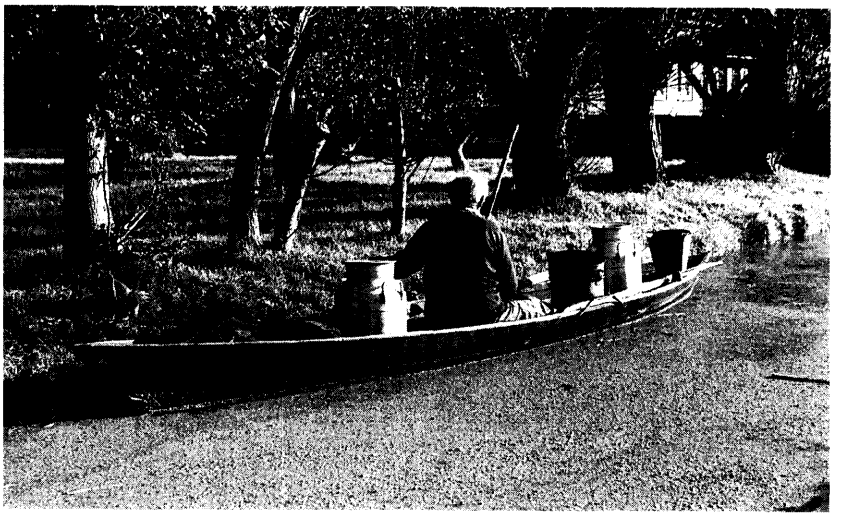
B.B. Kloots

Er wordt tot op de dag van vandaag zonder ontwerp of bouwtekening gewerkt. De vaardigheid en techniek worden nog steeds in de praktijk overgeleverd, van vader op zoon,van meester op knecht. Vrijwel alles is handwerk, al hebben in de loop der jaren wel enige hulpmiddelen hun intrede gedaan zoals de decoupeerzaag, een electrisch rondzaagje en de boortol.

De bouw.
Aanvankelijk werd eikehout gebruikt, doch toen dit te duur werd is men overgestapt op het tropisch hardhout Iroko uit Afrika. Er wordt nog steeds met oude maten gewerkt, de duim en de voet. De originele bodemlengte van de jol is 16 voet, nog geen vijf meter. De breedte kan variëren al naargelang de wensen van de opdrachtgevers en de bestemming.
Nadat de bodem met de hand is uitgezaagd worden de spanten (krommers) met houten pennen op de bodem vastgezet. De zijwanden worden eerst verhit en dan door middel van stempels in de juiste vorm gebogen. Daarna worden ze met roodkoperen nagels vastgezet op de spanten. Eerst de onderste wand, de zgn. ondergang, en vervolgens overnaads de bovenste of bovengang. Tenslotte wordt het interieur afgewerkt, worden de ijzeren roeibeugels aangebracht en de jol in de lak gezet.



De originele jol heeft een voor- en achterpunt waardoor hij makkelijk wendbaar is. Tegenwoordig is er vraag naar een platte achterkant voor het bevestigen van een buitenboordmotor.



Soorten.
Allereerst is er de boerenjol. Hiermee worden de melkbussen vervoerd, leeg heen en vol terug. Het vee loopt na de winter op door water omgeven stukken weiland in het veenweidegebied, waarheen ze per 'plat' zijn vervoerd. Ook bij het vervoer van hooi wordt deze platte boot gebruikt. Veel smaller dan de boerenjol is de jagersjol, speciaal zo gebouwd om makkelijker door de rietkragen waar de vogels nestelen, te kunnen varen. Veel vraag is er niet meer naar. Voor de vissers is er de bunjol die meer ruimte biedt en nog steeds wordt gebruikt.
Tenslotte worden er op bestelling ook nog tweepersoonsjollen gebouwd. De maten hiervan wijken af van de eerder genoemden en worden dus wel genoteerd. Voor het beoefenen van watersport wordt de Oostzaner jol nauwelijks gebruikt,al moeten er zo'n kleine eeuw geleden wel eens hardroeiwedstrijden mee gehouden zijn.

Veel scheepswerfjes en jollenbouwers zijn er niet meer in Oostzaan. Naar jagersjollen is weinig vraag meer en het aantal vaarboeren loopt terug. Desondanks zal de Oostzaner jol geliefd blijven bij natuurliefhebbers.

bronnen:
- interviews met jollenbouwer Henk de Boer in de Typhoon van 8-6-1974 en de Zaanlander van 24-8-1974.
- telefonisch interview met de jollenbouwer Siem Hottentot.

TASTBARE OVERBLIJFSELEN VAN DE WALVISVANGST

G. Graas
C.J. van Roon

Door de Archeologische Werkgemeenschap voor Nederland, afdeling 'De Zaanstreek en Omstreken' worden vaak sporen van de 17e en 18e eeuwse walvisvaart gevonden. In de expositieruimte in het oude Raadhuis van Assendelft zijn de talrijke botvondsten te bekijken.

Regelmatig worden bij veldverkenningen door de Zaanse amateurarcheologen resten gevonden van de walvisverwerkende industrie uit de 17e en 18e eeuw. Dit betreft in hoofdzaak botmateriaal van de Groenlandse walvis (Balaena mysticetus) en de Noordkaper (Eubalaena glacialis). Ook door particulieren worden deze resten herkend en bewaard, gezien de botten die je hier en daar in tuintjes ziet staan. Deze resten zijn als bijprodukt en met een bepaald doel door de walvisvaarders meegebracht van de jachtgronden in het hoge noorden.
Het belangrijkste produkt wat deze schepen meebrachten waren de tonnen met het walvisspek, dat in de traankokerijen, waarvan er in de Zaanstreek zo'n 20 tot 30 hebben gestaan, werd verwerkt tot olie. Deze olie werd voornamelijk gebruikt als lampolie.
Van de tonnen en het spek is natuurlijk niets meer over, maar waar de traankokerijen hebben gestaan worden soms botten gevonden, die waarschijnlijk met het spek zijn meegekomen.

Bij veldverkenningen in 1990, in het gedeelte van de Westzanerpolder te Zaandam dat nog niet bebouwd is, vonden we op de randen van een nogal geïsoleerd liggend weiland aan de Gouw, met de veelzeggende naam 'het Pruthuis', een flink aantal botten van walvis. Door het uitbaggeren van de sloten langs dit perceel, was veel bagger op het land gedeponeerd en in deze bagger werden grotere en kleinere wervels van walvis ontdekt, alsmede enkele tussenwervelschijven en kleinere botten van vin en staart. Deze botten zijn indertijd, waarschijnlijk als afval van de traankokerij in de sloot geworpen.
In de grote botten die aangetroffen werden, bevond zich het spongieuse (poreuze) bot, hierin zat knokenolie. Door gaten in de harde buitenwand en de gewrichtsvlakken van deze botten te boren, kon de knokenolie er makkelijker uit gewonnen worden. Dit ging het beste nadat het bot verwarmd was door het een tijd in de zon te hangen. De knokenolie was een zeer fijne olie die ondermeer voor uurwerken werd gebruikt.

Nadat de knokenolie uit het bot gewonnen was, werden de botten vaak als hek- of schurkpalen voor het vee in het land geplaatst. Een dergelijk stuk vonden we in de 60er jaren in Krommenie waar nu de Bertrand Russell scholengemeenschap staat. Het bovenste deel van het bot was vergaan, maar in de grond was nog een stuk van ruim een halve meter achtergebleven.
Ook in de Krommeniërpolder werden, bij veldverkenningen, in de uitgebaggerde grond van een sloot enkele grote botfragmenten ontdekt, die afkomstig bleken te zijn van walviskaken. De fragmenten waren afkomstig van een linker- en een rechterkaakhelft en zeer waarschijnlijk van één en hetzelfde dier.

Walviskaken en twee botfragmenten in een tuin aan de Lagedijk te Zaandijk (foto G.A.Z.)

Een walvisbot als gevelversiering (foto G.A.Z.)

In 1986 kwam er een bijzonder groot stuk bot tevoorschijn bij het bouwrijp maken van de Westzanerpolder in Zaandam. Het werd gevonden door een bewoner van een woonboot aan de Papenpadsloot, die zo vriendelijk was dit aan ons door te geven. Het was midden in de winter en zodoende konden we het loodzware stuk dat dik met ijs was bedekt met een slee naar de Provinciale weg verslepen. Toen het stuk ontdooid was en schoongemaakt bleek het een deel van een grote linker onderkaakhelft te zijn van de Groenlandse walvis (determinatie, Van Bree, Amsterdam). Er waren verscheidene gaten in geboord van 5 cm. diameter, waarschijnlijk om het stuk op te hijsen en er waren een aantal kleine gaten om er de olie uit te laten lopen. Deze gaten waren niet geboord maar waren met een vierkant gesmeed puntig voorwerp aangebracht.

Tijdens de veldonderzoeken door de AWN Zaanstreek in Westzaan, werd op een perceel in het gebied tussen de J.J. Allanstraat en de Reef een botvondst gedaan. Langs de waterkant van één van de binnensloten werd een groot fragment van een walviskaak ontdekt, waaruit een rechthoekig gedeelte was gezaagd, waardoor het bot duidelijke een constructieve functie heeft gehad.
Een andere vondstmelding kwam uit Zaandam; er zouden grote botten liggen bij een nieuw aangelegde brug in het recreatiegebied het Twiske, in Oostzaan. Het bleken inderdaad flinke fragmenten van walviskaken te zijn. De fragmenten waren in slechte staat. Bij het schoonmaken van één van de geboorde gaten waar erg veel prut in zat, spoelde er een stukje half vergaan touw uit van 10 cm. lengte en 2 cm. dik. Dit stukje touw kan dus als bewijs worden gezien, dat de grote boorgaten die door het bot heen lopen, buiten de oliewinning, ook voor bevestiging en ophanging hebben gediend.

Andere grote botten werden door de schepen meegebracht waarschijnlijk als curiosa, gezien de walviskaken die jarenlang in de Zaandijker Beeldentuin hebben gestaan. Ook ziet men op oude afbeeldingen van de ruïnekerk van Westzaan een walviskaak aan de muur hangen.
Ook in de omliggende dorpen en steden in Waterland worden dergelijke resten van walvisvaart en traankokerijen gevonden. U kunt de botvondsten en vaak ook gereedschappen zien in onder meer musea in De Rijp en Purmerend, in het biologisch lescentrum het Heijmansmuseum, in het Darwinpark te Zaandam, en natuurlijk bij ons in Assendelft.

Groot kaakfragment, de originele lengte van de kaak was ongeveer 4 meter.

DE GESCHIEDENIS VAN DE ALKMAAR PACKET

G.J. Vis

In het maritiem Zaans themanummer, dat ter gelegenheid van 'Sail 95' verschijnt, past zeker een bijdrage over de geschiedenis van de Alkmaar Packet. Want de schepen van de Alkmaar Packet hebben in de periode van 1864 tot 1950 een opvallende rol gespeeld in het vervoer van personen en goederen in het gebied Alkmaar- Zaanstreek-Amsterdam.

De man die de Alkmaar Packet heeft gesticht en groot gemaakt is Cornelis Bosman geweest, geboren te Akersloot in 1830. Hij woonde in Alkmaar en had daar met zijn vader, Dirk Bosman, een zoutziederij, de 'zoutkeet', zoals het bedrijf in de familie werd genoemd. Kennelijk zag vader Dirk wel wat in zijn zoon, want na de schoolopleiding mocht Cornelis 'verder leren'. Nu, Cornelis stelde zijn vaders verwachtingen niet teleur; hij slaagde voor het examen van landmeter. Maar al spoedig bleek dat Cornelis' ambities verder reikten, meer in zakelijke richting gingen. Na de dood van zijn vader runt Cornelis de firma D. Bosman & Zoon, inmiddels omgezet in een commanditaire vennootschap, verder.
In 1864 koopt hij een schroefstoomboot, met het doel daarmee personen en goederen te gaan vervoeren. Het schip is slechts 28 meter lang. Maar schepen van grotere lengte kunnen niet door de sluis te Zaandam geschut worden. Vandaar die beperking. Er wordt gevaren op de route Alkmaar-Zaanstreek-Amsterdam, per dag één dienst. Vertrek uit Alkmaar om 08.00 uur, reisduur 3 uren. Voor de terugreis vertrekt de boot om 16.00 uur uit Amsterdam. Het reisgeld 1e kajuit bedroeg 75 cent, 2e kajuit 50 cent per persoon.
Een bescheiden begin dus. Maar reeds in 1866 komt er een tweede boot bij en wel de 'Zaanstroom III' van de firma C. & J. Avis te Westzaan. Ook Avis is reder en heeft een bootdienst van Zaandam op Alkmaar. Bosman neemt dat bedrijf over en herdoopt de 'Zaanstroom III' in 'Alkmaar Packet 2'. Het schip is van ongeveer gelijke afmetingen als de eerste boot van Bosman. Dit laatste schip voert inmiddels de naam van 'Alkmaar Packet 1'.

Passagiers wachtend om aan boord te gaan van de 'Alkmaar' bij de aanlegsteiger in Wormerveer-noord

In de loop van 1870 tot 1874 volgen er nog twee schepen, namelijk de 'Alkmaar Packet 3' en de 'Alkmaar Packet 4'. U ziet, over de namen van de schepen doet Bosman niet moeilijk. De schoorstenen waren zwart. Later, tegen de eeuwwisseling, waren de schepen wit, evenals de schoorstenen, waarvan de bovenste 50 cm een donkergroene kleur kreeg.
Op de route Zaandam-Amsterdam is er een concurrent en wel de Zaanlandsche Stoomvaart Maatschappij. Ook dat bedrijf wordt overgenomen en daarmee komt Bosman in het bezit van een raderboot met clippersteven, genaamd 'Prins van Oranje'. Dat schip is beduidend groter dan de toen bestaande Alkmaar Packetboten. In 1882 krijgt de 'Prins van Oranje' een nieuwe stoommachine. En aan het einde van de tachtiger jaren doet het schip dienst als reserve voor de veerdienst Enkhuizen-Stavoren.
De zaken gaan goed. De dienst van Alkmaar op Amsterdam wordt uitgebreid met een afvaart die 's morgens om 09.30 uur uit Amsterdam naar Alkmaar vertrekt en 's namiddags om 14.30 uur weer naar de hoofdstad terugvaart. Voor het onderhoud van de schepen wordt gebruik gemaakt van de werf ''t Hondsbosch' te Alkmaar, gelegen tegenover de aanlegsteiger van de Alkmaar Packet. Deze werf is eigendom van de C.V. D. Bosman & Zoon. Het blijft in de familie. Op die werf worden ook schepen gebouwd, o.a. het s.s. 'Trio', een vrachtboot voor de goederendienst, welke dienst driemaal per week een reis naar de hoofdstad maakt en vice versa.

Op de route van Alkmaar naar Amsterdam zijn aanlegsteigers gemaakt om passagiers en goederen aan boord te nemen c.q. af te zetten.
Deze steigers zijn:

Akersloot	- bij het pontveer
Marken Binnen	- aan de Markervaart
Knollendam Oost	- achter de N.H. Kerk
Wormerveer Noord	- Noordeinde bij de Marktstraat
Wormerveer Zuid	- Dubbele Buurt
Zaandijk	- Lagedijk tegenover de Parkstraat
Koog aan de Zaan	- Raadhuisstraat
Zaandam Oostzijde	- bij het Ruiterveer
Zaandam Westzijde	- bij de Dam
Zaandam Voorzaan	- bij het Vissershop
Amsterdam	- De Ruyterkade

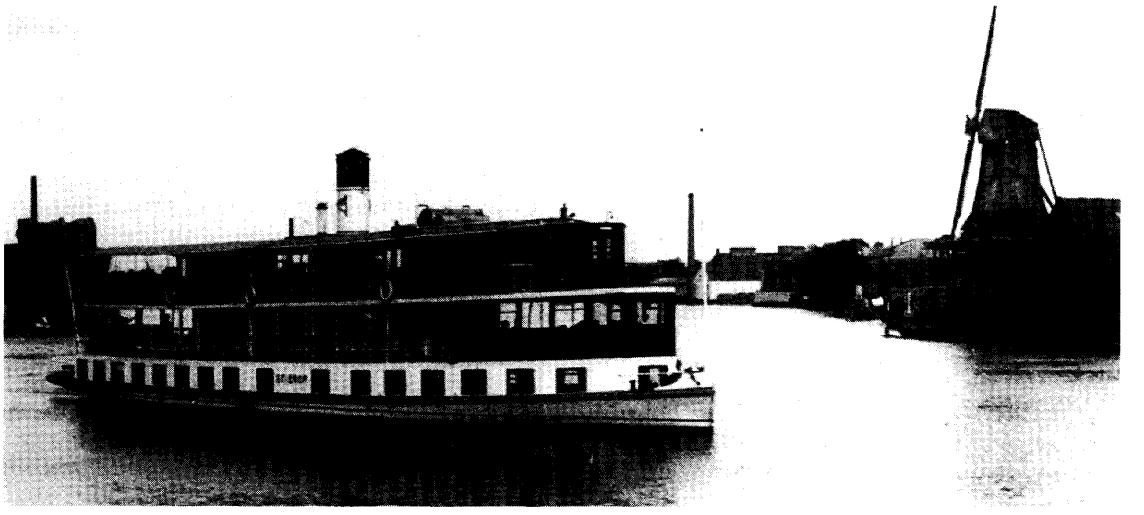
In verband met een modderbank die voor de steiger lag, is de steiger te Zaandijk later komen te vervallen.

In 1882 wordt het werkgebied uitgebreid. Bosman heeft het oog laten vallen op het veer van Texel naar Den Helder. De dienst wordt onderhouden door de raderboor 'Ada van Holland'. Voor de regelmatige uitoefening van de dienst is het nodig dat er een tweede boot als reserve bij komt. Om in te vallen als de 'Ada van Holland' voor reparatie of schoonmaken van de ketel, tijdelijk uit dienst moet. Veelal werd er dan van een zeilvlet gebruik gemaakt, maar de overheid wilde dat niet langer toestaan. Voor de toenmalige pachter van de dienst was het een zware last om over zo'n reserveboot te kunnen beschikken. Voor Bosman, die over meerdere schepen beschikte, was die verplichting minder zwaar. Bovendien liet hij op de werf ''t Hondsbosch' het s.s. 'Graaf Willem' bouwen, welk schip dan behalve op de dienst naar Amsterdam, zo nodig ook op de Texelse dienst zou kunnen varen. Maar die vlieger ging niet op, want door de geringe afmetingen (28 m lengte in verband met de sluis te Zaandam), bleek het schip niet geschikt voor de vaart op het soms ruwe Marsdiep. Er kwam voor Texel dus een andere reserveboot, maar die geschiedenis valt buiten het raam van dit artikel. Maar hoe dan ook, Bosman pacht het veer naar Texel in 1882, leidt deze dienst aanvankelijk zelf en draagt die taak later over aan zijn zoon Mr J.P. Bosman. En om het verhaal over Texel nu meteen maar af te maken, voor Bosman eindigt het pachten van het veer in 1909. Op het eiland is een beweging ontstaan, die tot doel heeft de zeggenschap over de veerdienst in handen te leggen van de inwoners van Texel. Een grote rol speelt hierbij de Texelse arts Dr A. Wagemaker en het streven wordt tenslotte met succes bekroond.
Na vele onderhandelingen komt in december 1909 een overeenkomst tot stand waarbij de Alkmaar Packet de raderboot 'Ada van Holland', de gebouwen en het postcontract overdraagt aan de inmiddels opgerichte TESO, Texel's Eigen Stoomboot Onderneming, voor het bedrag van *f* 28.000,-.

In 1886 schrijft Bosman in voor het pachten van de nieuw te openen veerdienst Enkhuizen-Stavoren. Bosman is de laagste inschrijver en aan hem wordt de dienst toegewezen. Dit wordt een grote stap. Er moeten grote veerboten worden gebouwd, personeel moet worden aangeworven enz. Maar het lukt. Hoewel niet zonder moeilijkheden, want in 1888 varen bij dichte mist de beide veerboten 'Holland' en 'Friesland' op elkaar, waarbij de 'Friesland' zinkt.
De in het begin van dit artikel genoemde 'Prins van Oranje', het reserveschip, komt in de vaart, maar is veel te langzaam om de dienst volgens dienstregeling te varen. Er worden zeer snel twee nieuwe veerboten gebouwd, de 'Groningen' en de 'Friesland', terwijl de 'Holland' dan reserveschip wordt.
In 1895 vindt een herziening van het pachtcontract met de H.Y.S.M. plaats, waarbij het eigendom van de veerboten overgaat naar de Hollandsche Spoor, terwijl de uitoefening van de dienst in handen van Bosman blijft. Later heeft Bosman de leiding van de spoorwegveerdienst overgedragen aan zijn zoon, Mr. W.C. Bosman, die deze taak tot 1938 heeft uitgeoefend.

Maar nu weer terug naar de stamlijn. Voor de dienst Zaandam-Amsterdam wordt de 'Alkmaar Packet 6' gebouwd, een belangrijk groter schip dan de voorgangers, voorzien van een promenadedek en geschikt voor 200 passagiers. Het schip is gebouwd op de werf 'Feyenoord' te Rotterdam. Later, in 1909, wordt de 'Alkmaar Packet 6' omgedoopt in 'Prinses Juliana' en ingezet op de dienst van Harlingen naar Terschelling.
Een verheugend feit is de opening van de nieuwe sluis te Zaandam, de Wilhelmina-sluis, op 24 oktober 1903. De lengte van de sluiskolk is 120 m, de breedte 12 m en de diepte 3,70 m.
Maar in datzelfde jaar 1903 krijgt Bosman met een geduchte concurrent te maken, namelijk de rederij Verschure, exploitant van vele stoombootdiensten op de Zuiderzee. Samen met enkele welgestelde inwoners van Zaandam richt Verschure de Zaandamsche Stoomboot Maatschappij (Z.S.M.) op en deze maatschappij laat aan de Kinderdijk twee mooie dubbeldeks salonboten bouwen, die op het traject Zaandam-Amsterdam worden ingezet. Het zijn de 'Zaandam I' en de 'Zaandam II', die in rederskringen veel opzien baren. Het wordt een hele strijd, waarbij de tarieven zwaar onder druk komen te staan. Een retourtje kost tenslotte nog maar 8 cent. Voor C. Bosman zit er niets anders op dan twee nog grotere, mooiere en snellere schepen te laten bouwen, die de Zaandamse boten in de schaduw kunnen stellen.

Op 9 april 1907 zijn C. Bosman en zijn vrouw Geertje de Groot 50 jaar getrouwd. Het huwelijk werd gezegend met de geboorte van acht zoons en vier dochters en deze gouden bruiloft wordt uitgebreid gevierd in de 'Unie' te Alkmaar.
In het bruiloftsjaar wordt de rederij ondergebracht in de zojuist gestichte N.V. Alkmaar Packet. De zoon Mr J.P. Bosman wordt directeur terwijl de oprichter C. Bosman president-commissaris wordt. Het aandelenkapitaal bedraagt *f* 600.000,- en de aandelen krijgen beurs-notering. Er gebeurt nog meer in 1907. Van de rederij Zur Mühlen wordt de veerdienst Harlingen-Terschelling/Vlieland overgenomen. Op dit traject wordt de raderboot 'Minister Kraus' (gebouwd op de werf ''t Hondsbosch') ingezet, samen met de reeds eerder genoemde 'Prinses Juliana' (ex 'Alkmaar Packet 6'). In 1923 wordt de Terschellinger dienst overgedaan aan de rederij Doeksen & Zn. te West-Terschelling.
De nieuwe schepen voor de dienst Zaandam-Amsterdam zijn in 1908 gereed gekomen. Het zijn de s.s. 'Czaar Peter' en 'Prins van Oranje', gebouwd bij de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam. Zij hebben een lengte van 52 m en een breedte van 7,30 m. De schepen hebben een machinevermogen van 375 ipk, bieden plaats aan 1500 passagiers en kunnen 10 ton stukgoederen meenemen. Het zijn opvallend mooie dubbeldeksschepen, luxueus ingericht, die de concurrentie met de 'Zaandam I' en 'Zaandam II' zonder meer aankunnen.



m.s. Stierop in de Zaan wachtend op het opengaan van de spoorbrug

In 1913 wordt met de Z.S.M. overeengekomen geen dubbele diensten meer te varen en in 1920 ontstaat een belangengemeenschap met gelijke tarieven. De 'Zaandam I' en de 'Zaandam II' zien we nu ook varen op het traject naar Alkmaar, terwijl de 'Czaar Peter' en de 'Prins van Oranje' de dienst Zaandam-Amsterdam voor hun rekening nemen.
De vlootvernieuwing gaat verder. In 1913 komt het m.s. 'Alkmaar', een driedekker die overal in den lande veel opzien baart. Het schip heeft drie schroeven, die elk door een ruwe-oliemotor van 90 epk worden aangedreven. Boven de fraai ingerichte salons bevinden zich drie dekken, plaats biedend aan totaal 1.300 passagiers. In verband met de geringe diepte van de Zaan heeft het schip een diepgang van slechts 1,56 m. Mede daarom wordt voor motorvoortdrijving gekozen. Het gewicht van de stoomketel en de kolenvoorraad wordt op die manier uitgespaard. De schroeven hebben een middellijn van 1,24 m.

Na de Eerste Wereldoorlog wordt in 1920 de dienst Amsterdam-IJmuiden van de rederij Gebr. Goedkoop overgenomen, inclusief schepen en gebouwen. Deze schepen zijn de stoomboten 'Prins Hendrik' (1920), 'Koningin Wilhelmina' (1906) en 'Prinses Juliana' (1878). Dit laatste schip, dat in 1916 een ingrijpende verbouwing en modernisering heeft ondergaan, wordt ingezet op de dienst naar Alkmaar. De driedekker 'Alkmaar' gaat met de 'Prins Hendrik' en de 'Koningin Wilhelmina' de dienst op IJmuiden verzorgen.
Bij mooi weer maken veel strandbezoekers van de bootdienst gebruik. Hemelvaartsdag en de beide Pinksterdagen kunnen dan voor het bedrijf hoogtijdagen zijn. De aantallen vervoerbewijzen worden dan aan huize Bosman gemeld. Bij gunstige cijfers wordt er een flesje opengetrokken, terwijl in het tegenovergestelde geval steeds weer het idee naar voren wordt gebracht om in plaats van boten een bioscoop te gaan exploiteren.
Naast de passagiersschepen levert de transactie met Gebr. Goedkoop ook twee motorvrachtboten op, namelijk de 'IJmuiden Expres' en de 'Amsterdam Expres'. Deze vloot bestaat nu uit acht schepen.

Terwijl de kleine passagiersboten langzamerhand worden verkocht, is er voor de Alkmaarse dienst nog behoefte aan een moderne grote salonboot en zo wordt besloten (1923) tot de bouw van het m.s. 'Stierop' bij de Haarlemsche Scheepsbouw Maatschappij. Uiterlijk lijkt de 'Stierop' veel op de 'Alkmaar', maar is iets minder breed en heeft twee dekken. Maar wat de uitrusting en inrichting betreft doet de 'Stierop' beslist niet onder voor de 'Alkmaar'. Voortdrijving door middel van één schroef, gekoppeld aan een 280 epk Kromhout-motor. Met de 'Stierop' is de uitbreiding van de vloot voltooid.

Intussen, de tijd staat niet stil, is de spoorlijn Amsterdam-Alkmaar geëlektrificeerd en er wordt op dit traject een starre dienstregeling met sterk verkorte rijtijden ingevoerd. Het wegennet wordt voorzichtig uitgebreid en verbeterd en de autobus doet zijn intrede. Op het traject Zaandam-Krommenie rijdt ieder kwartier een autobus. Het kan niet anders dan dat de Alkmaar Packet hiervan de gevolgen ondervindt. Veel erger nog is de crisis in het zakenleven die aan het eind van de twintiger jaren alom diepe wonden slaat, ook bij de Alkmaar Packet. En nu het vervoer zo terugloopt zijn de tarieven eigenlijk te laag. Maar aan verhogingen valt in die jaren niet te denken. Aan het verkopen van schepen

Liggend aan de Ruyterkade te Amsterdam van links naar rechts s.s.Prins Hendrik m.s. Alkmaar s.s. Czaar Peter s.s Zaandam I

De „Alkmaar-Packet" te Amsterdam

evenmin, want andere rederijen verkeren in gelijke omstandigheden.
In 1934 wordt de tramdienst Alkmaar-Egmond gestaakt. Om aan dagjesmensen voor het Egmondse strand toch een mooie verbinding te bieden opent de Alkmaar Packet een autobusdienst van Akersloot naar Egmond, die aansluit op de aankomst van de boot uit Amsterdam. Het idee is goed, maar het succes blijft uit.

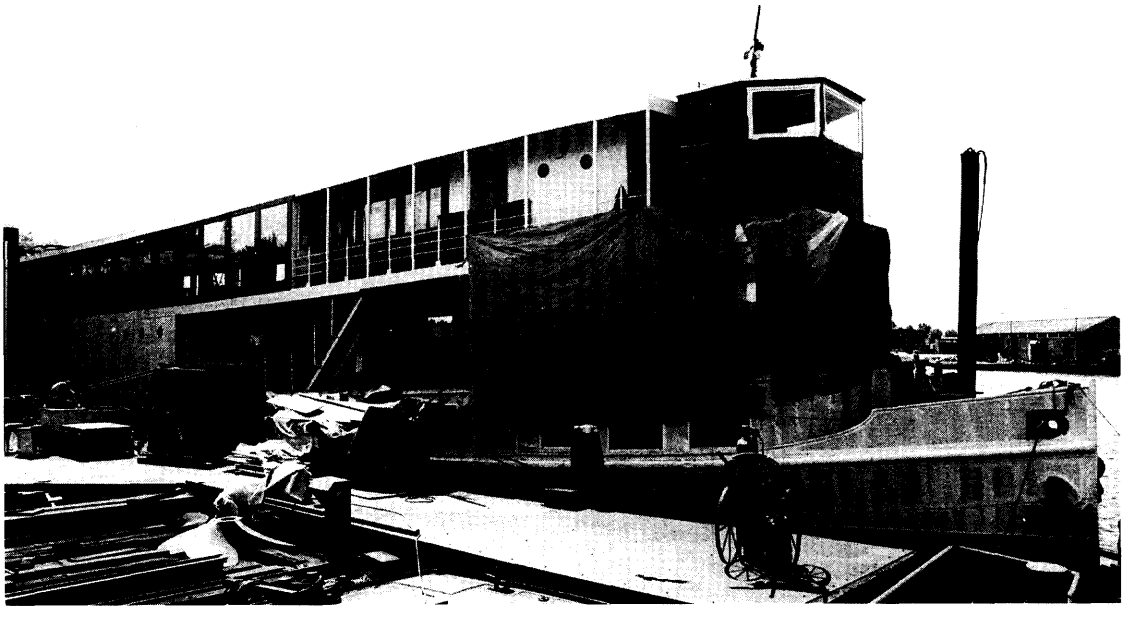
Om de goederendienst sneller en flexibeler te maken komt er in 1937 een vrachtautodienst van Alkmaar naar Amsterdam en omgekeerd. Maar met het uitbreken van de oorlog in 1940 is het daarmee snel afgelopen. Vrachtauto's en boten worden gevorderd. Met de stoomboten 0 wordt een beperkte dienstregeling gevaren. Vervoersaanbod is er veelal wel omdat andere vervoermiddelen zijn uitgevallen of gestaakt.
In 1944 worden de 'Czaar Peter' en de 'Alkmaar' door de ondergrondse in het Y tot zinken gebracht teneinde te voorkomen dat de schepen zouden worden gebruikt voor het vervoer van bij razzia's opgepakte Amsterdammers.

Na de oorlog zijn de ontvangsten aanvankelijk niet onbevredigend. De oorlogsschade wordt afgewikkeld. Met andere beurtvaartrederijen wordt in 1947 de Nederlandse Beurtvaart Unie opgericht met het doel het goederenvervoer over meerdere veren te vereenvoudigen, te versnellen en de kosten ervan te verminderen. Echter, al spoedig blijkt dat de samenwerking in de N.B.U. veel te wensen overlaat. In 1948 wordt besloten het goederenvervoer te beëindigen. Maar ook het passagiersvervoer op het traject Zaandam-Amsterdam loopt sterk terug. Een proefneming met klein materieel (rondvaartboten, halfuurdienst, aankomst en afvaart bij het Victoria Hotel aan het Damrak in plaats van aan de De Ruyterkade) voldoet geenszins aan de verwachtingen.
In de aandeelhoudersvergadering van 1 mei 1950 wordt aan de directeur H.W. Bosman op zijn verzoek eervol ontslag verleend. Zijn vader, Mr J.P. Bosman, wordt dan waarnemend directeur, tevens belast met de voorbereiding tot liquidatie van het bedrijf.
Op 15 oktober 1950 wordt het bedrijf gestaakt.

Geraadpleegde bronnen:

- Alkmaarsche Courant van 16 oktober 1956
- " " " 30 juli 1978
- " " " 15 januari 1986
- Stoomtrams rond Alkmaar, waarin een zeer uitvoerige bijdrage over het reilen en zeilen van de Alkmaar Packet is opgenomen, geschreven door J. Kok, uitgeverij Pirola te Schoorl. ISBN 90 6455 023 9.
- Texelstroom, geschiedenis en techniek van de stoomvaart op Texel, beschreven en getekend door W.J.J. Boot, uitgeverij bv/vh Langeveld & De Rooy, Den Burg, Texel.
- Een eeuw spoorwegveerdienst Enkhuizen-Stavoren, door F. Boom, W.J.J. Boot en W.G. Klein, uitgever De Bataafsche Leeuw, Amsterdam, ISBN 90 6707 138 2 / NUGI 645.

Prins van Oranje voor sloop behoed
De Prins van Oranje werd in 1908 op de werf van de Nederlandsche Scheepsbouw Mij. op Oosterburg in Amsterdam gebouwd voor de Alkmaar Packet. Het schip werd in 1950 verkocht aan Rotterdamse eigenaars en herdoopt in Jaffre I. Later werd het schip omgebouwd tot motorschip, van hutten voorzien en omgedoopt tot Lady Margaret.
In 1971 werd het schip verkocht aan de firma Smits te Woudrichem, die haar onder de naam Moezelstar I op Rijn en Moezel exploiteerde. Aangekocht door Stichting 'het Saen' te Zaandijk kreeg het schip de oude naam Prins van Oranje terug en deed dienst als varend tentoonstellingsschip. In 1994 werd het schip in vervallen staat aangekocht door de Stichting Vrienden van de Prins van Oranje.
Met een donateursschap (min. *f* 25,-) levert u een bijdrage aan restauratie en onderhoud van dit schip en krijgt u o.a. korting op historische vaartochten. Informatie via postbus 1508, 1000 BM Amsterdam, tel. 020-693 79 08.



Op de werf van Kramer aan de Hemmes werd de Prins van Oranje gerestaureerd. Het is de bedoeling van de Stichting de salonboot voor zakelijke evenementen en familiefeesten te gaan exploiteren (foto H. van 't Loo)

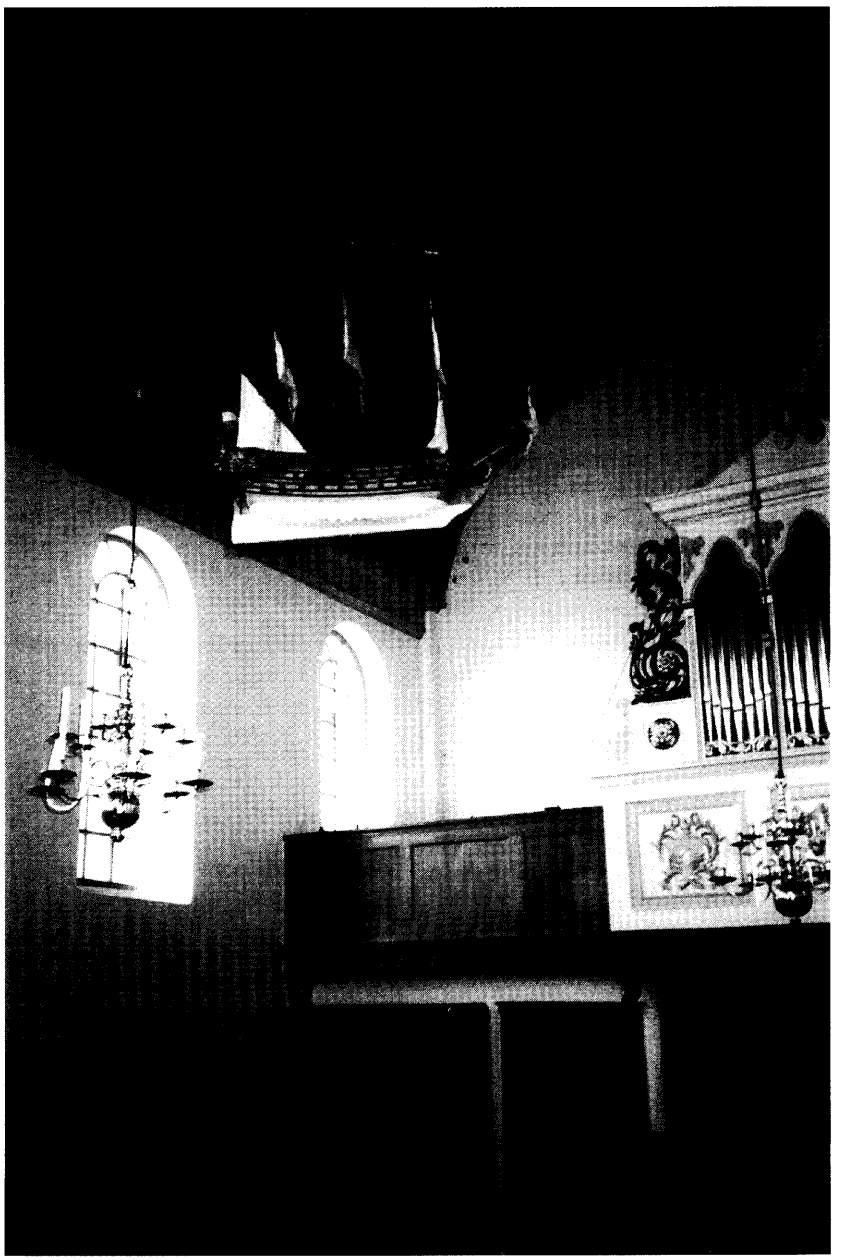
SCHEEPSMODELLEN IN ZAANSE KERKEN

S. de Jong

De gewoonte om scheepsmodellen op te hangen aan de trekbalken in kerkgebouwen stamt al uit de (late) middeleeuwen. Met name gebeurde dit in de landen van West- en Noord-Europa, waar in het leven van een groot deel van de bevolking de zeevaart en de scheepsbouw een grote rol speelden.

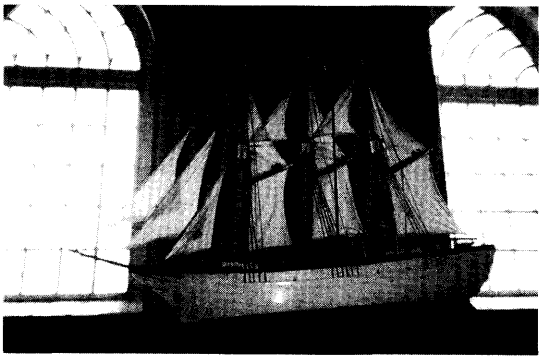
Vóór de reformatie - in de 16e eeuw - had de schenking aan de kerk, de kerkheilige of aan de beschermheilige van de schepelingen en de kooplieden - Sint Nicolaas - een religieuze achtergrond. Om te voldoen aan een gelofte die men eerder daartoe had afgelegd. Men spreekt daarom ook wel van votiefscheepjes.
Na de reformatie werden in kerken scheepsmodellen meer opgehangen (de gewoonte was er toen al) uit dankbaarheid voor een geslaagde zeereis. Of als - bijvoorbeeld - een gildeteken. Ze hangen nu voornamelijk in de hervormde kerken die in de eerste helft van de 19e eeuw voortkwamen uit de eerdere gereformeerde kerken.

Interieur van de Ned. Hervormde kerk in Krommeniedijk met het kerkscheepje



Andersoortige vormen van schepen en modellen in kerken komen ook en vaak uit dezelfde overwegingen voort: votiefscheepjes in was of zilver, wierookscheepjes, als windwijzer op het dak van de kerk of toren (ook op niet-kerkelijke gebouwen) of verwerkt in het beeldhouwwerk van een koorhek of de preekstoel. Zelfs op grafstenen werden schepen afgebeeld waarvan er een te zien is in de Oostzijderkerk te Zaandam.
Overigens vermoedt men wel dat het ophangen van scheepsmodellen ooit begonnen is in de woonhuizen van bij de scheepsbouw en de zeevaart betrokkenen. De hoge voorhuizen van de middeleeuwse en 17e-eeuwse stadswoningen leenden zich er goed voor om aan de zolderbalken deze modellen op te hangen. Ook komen ze voor in sommige openbare gebouwen. In de huizen van Zaanse reders, scheepsbouwers en - timmerlieden werden ze vroeger veel aangetroffen. Schepen (maar ook gebeeldhouwde onderdelen van gebouwen) werden meestal gemaakt naar een vooraf bedacht schaalmodel. Een aantal van zulke scheepsmodellen bevindt zich in het Zaans Historisch Museum.
De opkomst van de stoom- en motorschepen en van de (scheepvaart)musea hebben er toe geleid dat het ophangen van scheepsmodellen in kerken in de 19e eeuw sterk terugliep. Daarentegen nam de belangstelling voor scheepsmodellen in deze eeuw weer toe. Meer mensen met meer vrije tijd hielden zich met deze modelbouw bezig. Dat scheepsmodellen nu nog altijd geliefde objecten zijn om te maken of te bezitten blijkt uit de handel erin en de vraag ernaar.

Het vaststellen van de ouderdom van kerkscheepjes is vaak moeilijk. Soms echter werd er een jaartal op geschilderd en in enkele gevallen was er iets over vermeld - de schenker en de datum van de schenking - in de kerkelijke archivalia. Daarbij komt dat de scheepjes soms zeer professioneel waren gemaakt en soms duidelijk door hobbyisten. De oudere (oudste) scheepsmodellen werden gemaakt (gesneden) uit één blok hout, vaak door zeelieden op hun lange reizen. Deze blokmodellen vervormden gedurende het jarenlange hangen in de kerken niet. Dat deden wel de zogenaamde spantmodellen, die vanaf het midden van de 19e eeuw werden gemaakt. De spantmodellen werden min of meer net zo gebouwd als de echte schepen op de werven en ze zijn beter van verhoudingen dan de blokmodellen.



In de loop der jaren zijn alle voorkomende schepen in model nagebouwd: oorlogsschepen, koopvaarders en vissersboten. Sommige werden na een bepaalde tijd niet meer gemaakt, zoals walvisvaarders en de schepen met uitbundig uitgewerkte spiegels (achterzijden). In de Zaanstreek, de tien voormalige Zaangemeenten, hebben in totaal ooit 13 scheepsmodellen in kerken gehangen. Nu zijn dat er nog zeven stuks. (zie ook het overzicht), alle uit de 17e eeuw. Uit de publikatie van Dr J.M.G. van der Poel: Scheepsmodellen in Nederlandse kerken (1987), nemen we in het kort de beschrijving van deze zeven over.

Jisp:
Model van een driemastschoener, spantmodel, lengte ca 110 cm, zonder zeilen. Het dateert van omstreeks 1900 en werd omstreeks 1948 aan de kerk geschonken door dominee J.R. Stratingh, nadat in 1935 het eerste model (XVII A) op de grond in stukken was gevallen.

Koog aan de Zaan:
Blokmodel van een driemaster, lengte 80 cm, 24 kanonnen, eind 17e eeuw. Het overleefde de brand in de kerk van 1920. Op de spiegel staat in een medaillon het portret van Michiel de Ruiter afgebeeld met daaronder: 'De Admiraal de Ruiter'.

Krommenie:
Model van de driemaster, blokmodel, lang 75 cm, zonder zeilen en met een gegolfde waterlijn. Het heeft 48 kanonnen. Datering eerste helft 18e eeuw.
Het schegbeeld is een paardefiguur. Op het achterschip staan twee lantaarns. De spiegel is overgeschilderd en gewijzigd.

Krommeniedijk:
Model van een driemaster, blokmodel, lang 40 cm en een gegolfde waterlijn. Er zijn 40 kanonnen aan boord. Het dateert (vermoedelijk) uit 1755 toen het werd geschonken ter gelegenheid van de opening van de (nieuwe) kerk.

Oostzaan:
(1) Model van een driemaster, blokmodel, lang 70 cm. Het schip had oorspronkelijk een gegolfde waterlijn en bezit 44 kanonnen. Datering omstreeks het midden van de 18e eeuw. Het scheepje heeft een bijzondere spiegelversiering, waarop de god Neptunus is geschilderd.
(2) Model van een driemaster, blokmodel, lang 45 cm. Het heeft 25 kanonnen. De datering is dezelfde als van (1). Vermoedelijk werden beide modellen geschonken ter gelegenheid van de ingebruikneming van het kerkgebouw in 1760.

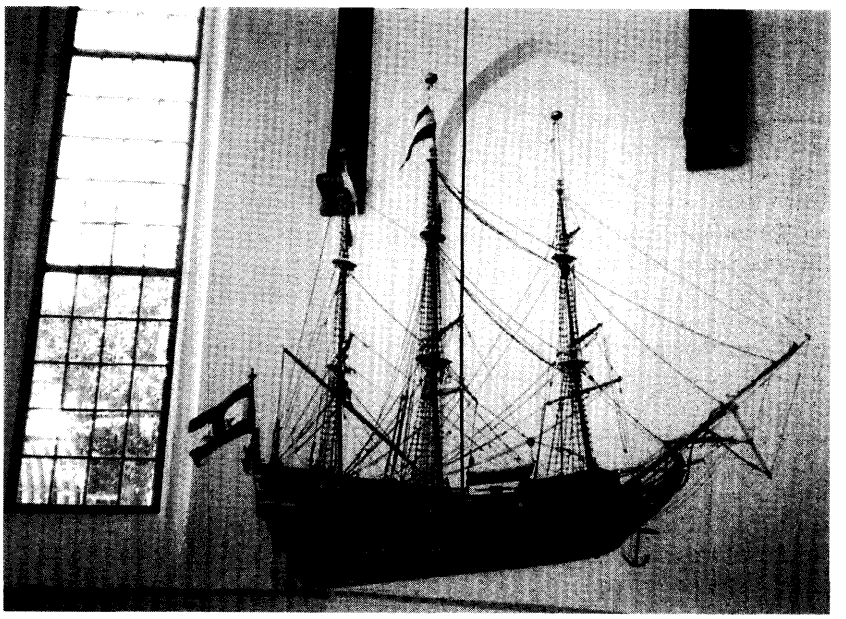
Wormer:
Model van een koopvaardijschip (fluitschip), blokmodel, lengte 65 cm, gegolfde waterlijn en 22 kanonnen. Op de achtersteven staat het jaartal 1763 vermeld. De scheepsnaam 'Zaanstroom' is waarschijnlijk van latere datum. Het scheepje hing oorspronkelijk in de oude kerk die in 1807 is afgebroken.

Foto links: Driemastschoener in de hervormde kerk in Jisp

Literatuur:
- J.M.G. van der Poel, Scheepsmodellen in Nederlandse kerken, Enkhuizen 1987, met uitvoerige (buitenlandse) bibliografie.
- J.J. Schilstra e.a., De polder Oostzaan, Oostzaan 1979.
- Encyclopedie van de Zaanstreek.
- Gedenkboek: de Koog en de Kerk, 1686-1986.
- J.R.W. Sinninghe, Over Volkskunst, Amsterdam 1943, Heemschutserie nr. 22.
- Gé Verheul, Een zweftocht langs tien jaar Kerkepad, Kampen 1986.
- Selden tijt zonder strijt, de geschiedenis van een dorpskerk, Krommenie 1969.

foto's J. van der Horst

Driemaster in de Hervormde kerk in Krommenie



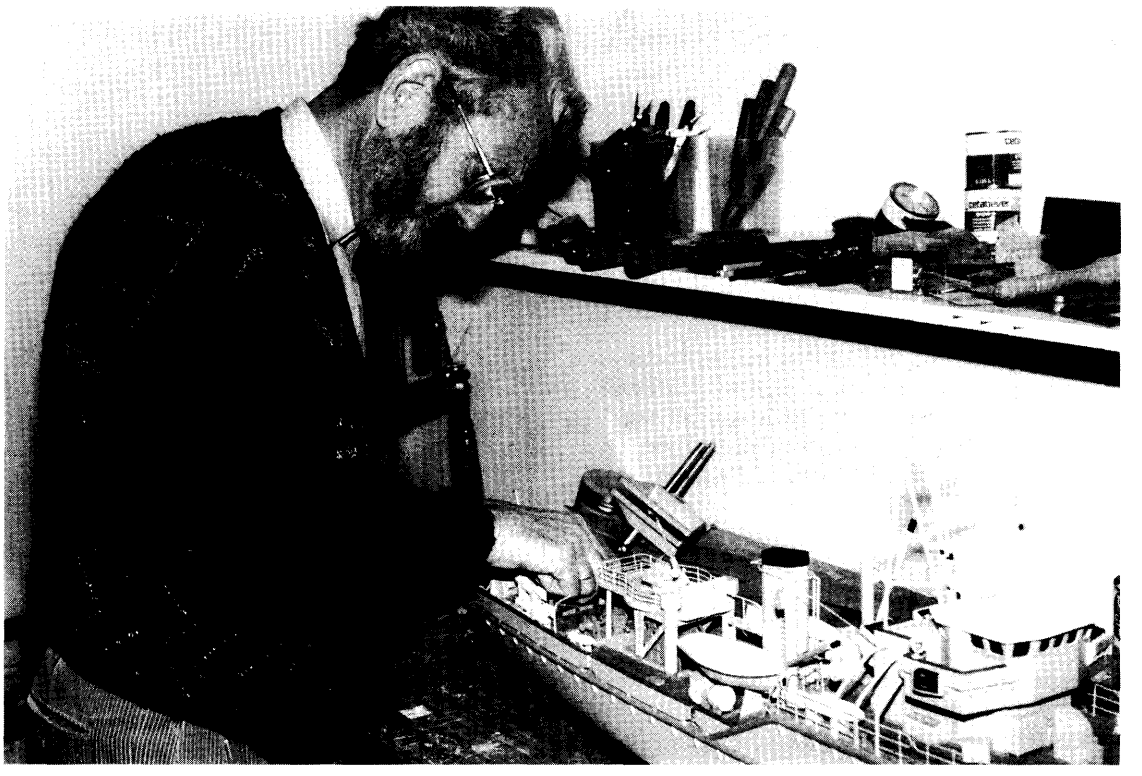
Overzicht van kerkscheepjes in de Zaanstreek

	17e eeuw	18e eeuw	19e eeuw	20e eeuw	totaal	verdwenen	nog aanwezig
Jisp	1			1	2	1	1
Koog a/d Zaan	1				1		1
Krommenie		1			1		1
Krommeniedijk		1			1		1
Oostzaan		2			2		2
Wormer	1				1		1
Zaandam(W)	2				2	2	
Zaandam(O)	2				2	2	
Zaandijk	1				1	1	
TOTAAL	8	4		1	13	6	7

JACOB PORSIUS, EEN LEVEN LANG IN DE JACHTENBOUW

A. Boes

De bouw van jachten is een ware passie van Zaandammer J(acob) Porsius, geboren op 9 juli 1916. Als 14-jarige begon JacobPorsius te werken op de gerenommeerde jachtwerf van G. de Vries Lentsch aan de Grasweg in Amsterdam. Daar leerde hij grondig alle facetten van de bouw van luxe jachten. In 1959 begon hij samen met twee oud-collega's voor zich zelf met de jachtwerf 'Westhaven', gelegen aan het Noordzeekanaal in de Zaandamse Achtersluispolder, naast het silo-bedrijf 'De Vrede'.
Na enige jaren ontstonden spanningen binnen de bedrijfsleiding en omstreeks 1963 ging Porsius alleen verder. Hij huurde een opstal van Boer Kraai aan het Weerpad in Zaandam. De zaken gingen zo voorspoedig dat Porsius al gauw meer armslag nodig had.
Omstreeks 1966 kon hij zijn aktiviteiten overplaatsen naar het bestaande werfcomplex van De Groot aan de Landsmeerderdijk in Amsterdam-N, tegenover het Café Kadoelen.
In 1978 plaatste Porsius zijn bedrijf over naar een complex (bestaande uit drie bedrijfshallen met een vloeroppervlak van 3600 m^2) in de Zaandamse Achtersluispolder, aan het eind van de Nieuwe Houthaven. Toen het bedrijf daar eenmaal goed draaide, droeg hij de leiding ervan over aan zijn zonen Piet en Gerard. Vervolgens woonde hij zes jaar in Zuid-Frankrijk. Maar, Nederland bleef trekken. Hij keerde terug naar Zaandam, om zich daar (thuis) vooral toe te leggen op de bouw van zeer fraaie scheepsmodellen.



J. Porsius legt de laatste hand aan een model van een kustmijnenveger. Dit vaartuig maakte deel uit van de serie van 32, waarvan de laatste op 24 april 1957 bij Wilton-Fijenoord werd overgedragen. Door de werf van G. de Vries Lentsch was ook meegewerkt aan de uitvoering van deze omvangrijke order. Bij de overdracht ontving J. Porsius de zilveren medaille van de Orde van Oranje Nassau uit waardering voor zijn werk aan het kustmijnenvegersprogramma

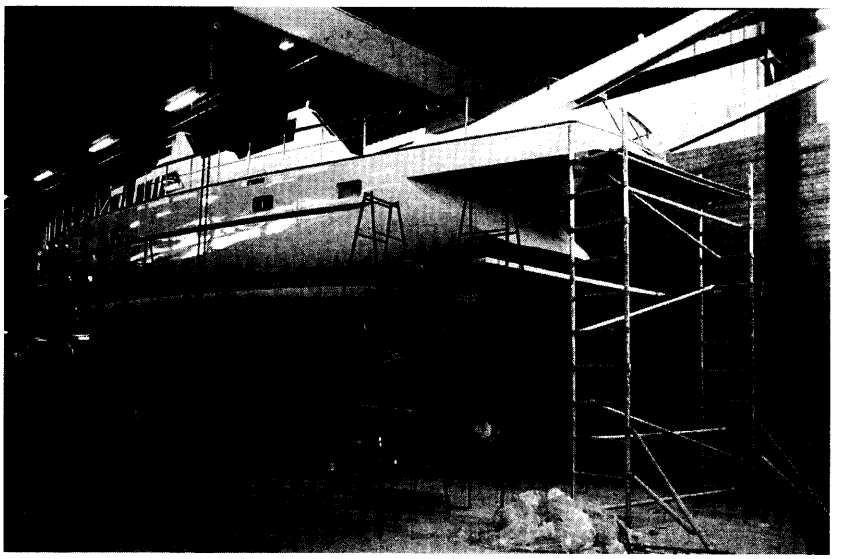
Ik ben begonnen in de bouw van houten jachten op de werf van G. de Vries Lentsch aan de Grasweg. Mijn vader was daar bedrijfsleider. In die tijd was er in Amsterdam-Noord nóg een gerenommeerde jachtwerf, namelijk die van 't Fort van W. de Vries Lentsch (neef van G. de Vries Lentsch). Helaas zijn beide werven ten onder gegaan. In de jaren zestig nam jachtbouwer Cammenga, die eerder jachten van formaat bouwde in Wormer, de werf over van G. de Vries Lentsch. In Amsterdam-Noord ging het echter fout bij Cammenga.
Ook de werf 't Fort werd in die zelfde tijd gesloten. Alleen het ontwerpbureau (van W. de Vries Lentsch jr.) heeft tot de dag van vandaag weten te overleven.

G. de Vries Lentsch was in de Eerste Wereldoorlog begonnen met de bouw van 8 meter lange 'Regenboog'-zeiljachten in Purmerend. In verband met de materiaalschaarste bouwde men die van vurehout, met gegalvaniseerde nagels die kromgeslagen werden. Later zijn nog heel wat van die jachten gerenoveerd en van koperen nagels voorzien.
In de jaren twintig plaatste G. de Vries Lentsch zijn werf over naar Amsterdam-Noord.
Mijn vader was daar opgeklommen tot bedrijfsleider. Hij had de bouw van fraai gevormde (houten) schepen in het bloed. We hebben nu eenmaal een sterke binding met het water. Mijn grootvader viste op de toenmalige Zuiderzee vanuit Durgerdam.

Op de werf van G. de Vries Lentsch bouwde men toen ik er begon nog bijna uitsluitend houten vaartuigen (vooral sloepen en zeiljachten). Maar, al snel schakelde men over op de bouw van stalen schepen. Aan het koud klinken dat men daar deed, heb ik een gehoorgebrek overgehouden.
Op de werf werden prachtige schepen gebouwd. Hoogtepunt was zonder meer het Koninklijke motorjacht 'Piet Hein' dat de werf in 1937 afleverde in verband met het huwelijk van Prinses Juliana en Prins Bernhard.

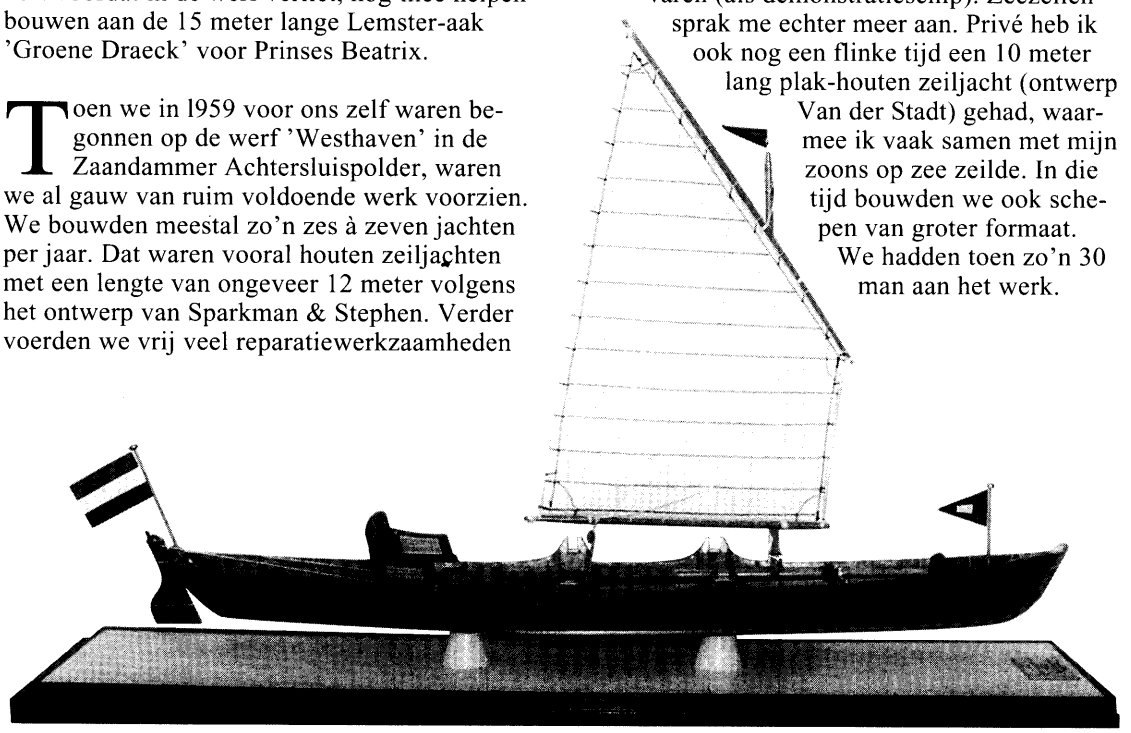
In de Tweede Wereldoorlog heb ik ondergedoken gezeten bij de Roeivereniging 'De Hoop' in Amsterdam. Daar heb ik verschillende houten wherries gebouwd. Na de oorlog werkte ik als baas op de werf van G. de Vries Lentsch.
In 1957 heeft me dit de zilveren medaille van de Orde van Oranje Nassau opgeleverd. Dat hing namelijk samen met de bouw van 32 houten kustmijnenvegers waarvoor Wilton-Fijenoord de order had binnengehaald. Een deel van dit project werd onder andere uitgevoerd door de werf van G. de Vries Lentsch die de 'Wildervank' en de 'Goes' bouwde. In verband daarmee kreeg ik de opdracht het hout in te kopen voor deze order. De mijnenvegers moesten namelijk worden uitgerust met een dubbele teakhouten huid op aluminium spanten.
Bij de overdracht van de laatste mijnenveger van deze serie op 24 april 1957, reikte minister Staf namens H.M. de Koningin enige onderscheidingen uit. Daarbij werden behalve enige functionarissen van de Amerikaanse Marine, de Nederlandse Marine en de hoofdaannemer Wilton Feijenoord, ook de deelnemende werven bedacht door het uitreiken van een onderscheiding aan één directeur, één baas en één arbeider van de drie verschillende werven die aan de bouw meewerkten. Mij viel de eer te beurt deze onderscheiding als 'baas' te ontvangen. Verder heb ik kort voordat ik de werf verliet, nog mee helpen bouwen aan de 15 meter lange Lemster-aak 'Groene Draeck' voor Prinses Beatrix.

Toen we in 1959 voor ons zelf waren begonnen op de werf 'Westhaven' in de Zaandammer Achtersluispolder, waren we al gauw van ruim voldoende werk voorzien. We bouwden meestal zo'n zes à zeven jachten per jaar. Dat waren vooral houten zeiljachten met een lengte van ongeveer 12 meter volgens het ontwerp van Sparkman & Stephen. Verder voerden we vrij veel reparatiewerkzaamheden uit. Ook bouwden we stalen en aluminium zeiljachten en zo nu en dan een motorboot ertussen door. We hadden toen een man of dertig aan het werk. In die tijd hebben we ongeveer 40 nieuwe vaartuigen gebouwd.

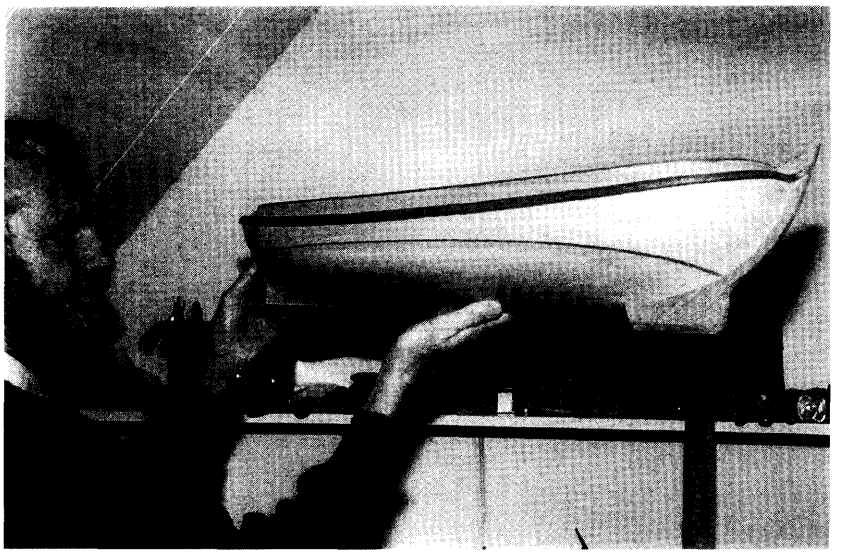


Jachtwerf Porsius in Zaandam, omstreeks 1985, met in aanbouw een 26 meter lange motorsailer

Op mijn werfje in Zaandam aan het Weerpad betroffen de eerste opdrachten de bouw van twee Noorse 'Volksboten'. Eén daarvan was bestemd voor ir. Th. P. Tromp die toen vice-president van Philips was. Dit jacht was bestemd voor zijn dochter en schoonzoon. Gedurende de 3 jaar die ik daar heb gewerkt, bouwden we een tiental jachten.
Op de werf aan de Landsmeerderdijk in Amsterdam-Noord bouwden we onder andere houten vletten, alsmede stalen en aluminium vaartuigen van verschillende types. In 12 jaar bouwden we daar zo'n 50 schepen. Zo bouwden we er bijvoorbeeld een stuk of twintig rond- en knikspant motorkruisers met een lengte van 9,5 meter.
Jarenlang heb ik ook privé met zo'n jacht gevaren (als demonstratieschip). Zeezeilen sprak me echter meer aan. Privé heb ik ook nog een flinke tijd een 10 meter lang plak-houten zeiljacht (ontwerp Van der Stadt) gehad, waarmee ik vaak samen met mijn zoons op zee zeilde. In die tijd bouwden we ook schepen van groter formaat. We hadden toen zo'n 30 man aan het werk.



model van een wherry



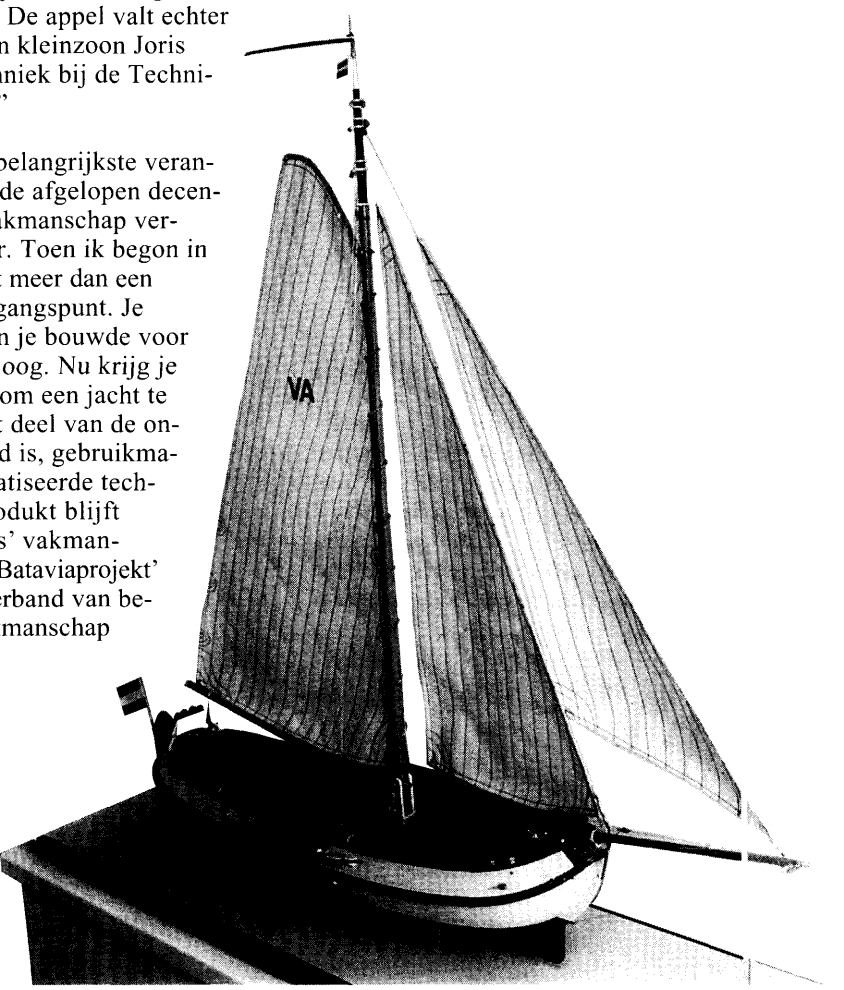
1:20 rompmodel van een 16 meter lange Lemsteraak, vervaardigd van stroken 1 mm dik triplex op spantjes.

Op de werf in Zaandam, waarnaar we in 1978 verhuisden, kwamen we al gauw in de bouw van grotere jachten terecht. Daar is zelfs (toen mijn zonen de leiding hadden overgenomen) een motorjacht van ongeveer 40 meter gebouwd. Verder contracteerde de werf bijvoorbeeld een hele serie aluminium motorsailers met een lengte van 26 meter. In totaal zijn er op de werf in Zaandam een stuk of dertig schepen gebouwd. Helaas zagen mijn zoons het op langere termijn niet zitten in de bouw van jachten".
Onze werf in Zaandam werd in 1990 door de eveneens gerenommeerde jachtwerf Jongert uit Medemblik overgenomen. De appel valt echter niet ver van de boom. Mijn kleinzoon Joris studeert nu maritieme techniek bij de Technische Universiteit in Delft."

"Als ik zo terugkijk is de belangrijkste verandering in de jachtbouw in de afgelopen decennia dat een deel van het vakmanschap verschoof naar de tekenkamer. Toen ik begon in de jachtbouw, kreeg je niet meer dan een summier lijnenplan als uitgangspunt. Je sloeg zelf de spanten uit en je bouwde voor een belangrijk deel op het oog. Nu krijg je gedetailleerde tekeningen om een jacht te bouwen, waarbij een groot deel van de onderdelen al geprefabriceerd is, gebruikmakend van allerlei geautomatiseerde technieken. Voor een goed produkt blijft echter een stuk 'ouderwets' vakmanschap noodzakelijk. Het 'Bataviaprojekt' in Lelystad vind ik in dit verband van belang om dat specifieke vakmanschap door te kunnen geven!"

Sinds zijn terugkomst een jaar of tien geleden in Zaandam, bouwde de heer Porsius een stuk of twintig prachtige en zeer gedetailleerde modellen van schepen; meest jachten maar ook van een mijnveger. Zelfs de kleinste onderdelen zijn zelf vervaardigd. Daartoe beschikt hij op de zolder van zijn huis aan de Van Ostadestraat in Zaandam over een goed uitgerust werkplaatsje met onder andere een cirkel- en lintzaag, draaibankje, boormachine en slijpsteen. Zo staat er onder andere een zeer fraai 1:20 model opgesteld van een 16 meter lange Lemsteraak ("De tandwieltjes van de ankerlier heb ik zelf gefraisd", aldus de heer Porsius) en een 1:10 model van een 'Pampus' en een 'Draak'

Om te voorkomen dat de verzameling modellen uit elkaar raakt, zijn ze ondergebracht in de 'Stichting Scheepsmodellen Jacob Porsius', waarin zoon Piet Porsius stichtinghouder is en zijn zoon Joris 2e stichtinghouder.



1: 20 model van een 16 meter lange Lemsteraak

SMIT LOGISTICS,
VAN BEURTVAARTBEDRIJF TOT INTERNATIONALE LOGISTIEKE ONDERNEMING

A. Boes

Eeuwenlang speelde de beurtvaart in Nederland een zeer belangrijke rol bij het vervoer van vracht en passagiers.
Na de Tweede Wereldoorlog namen vrachtauto's de taak van de beurtschepen vrijwel geheel over. Verschillende beurtvaartondernemingen ontwikkelden zich in die tijd tot wegtransportbedrijven. Een voorbeeld van zo'n bedrijf is Smit Logistics (Zaandam) bv, thans gevestigd aan de Sluispolderweg 36 in Zaandam, sinds 1990 onderdeel vormend van het Pakhoedconcern. De geschiedenis van dit bedrijf gaat terug tot ver vóór 1800.

De Maritieme Encyclopedie geeft als definitie voor beurtvaart:
"Binnenvaartverbindingen, onderhouden door bij toerbeurt varende schippers. Het beurtvaartverkeer ontstond uit de reeds in de middeleeuwen in bedrijf zijnde marktschepen die het vervoer verzorgden van personen en goederen naar marktplaatsen. In het begin van de 16e eeuw verleenden stedelijke overheden monopolierechten aan schippers die voor een bepaald traject op vaste tijdstippen afvaart zouden geven, onafhankelijk van fluctuaties in ladingaanbod of aantal passagiers.
In de tweede helft van de 19e eeuw kwam een eind aan de sterk geprivilegieerde 'beurtveren', doch de uitdrukking 'beurtvaart' bleef in gebruik voor de vaste binnenvaartdiensten, ook als deze slechts door één schip of door een enkele rederij werden onderhouden."

In 1972 vierde toen nog Smit Expeditie het 175-jarige jubileum van het bedrijf, in die tijd geleid door A.M.H. (Arian) Smit (7e generatie, in een rechte lijn!). Ter gelegenheid van dat jubileum beschreef D. Kerssens in het boek 'Beurt om beurt' het reilen en zeilen van dit bedrijf. Na uitgave van dit boek is overigens gebleken dat de geschiedenis van het bedrijf in feite veel verder teruggaat dan 1797, wat als stichtingsjaar wordt aangehouden. In het Streekarchief Waterland bevindt zich namelijk een notariële akte, gedateerd *"20 junij 1744"* van Hero Molenaar, notaris publicq bij den Ed: Hove van Hollant, geadmitteert tot Jisp, residerende, enz. waarin Ed: Hendrik van Embden verklaart te hebben gekocht van Aris Capelaan *"een vaartuijgh gebruijckende en daer mee varende soo op Purmerendt tot halen van kuijt, bieren etc....."*
In het gedenkboek heeft de auteur D. Kerssens meervoudig bewezen dat het beurtvaardersgeslacht Smit tot ver in de 18e eeuw mede de naam Cap(p)el(l)aa(e)n voerde en daarna de naam Smit. Verder is bekend dat de in 1732 geboren Cornelis Arisz Smit die op het Haaldersbroek woonde, als schipper voer. Een schuldbrief van Cornelis Arisz Smit, gedateerd 27 april 1781, vermeldt dat hij aan Jan Wageman (timmerman en scheepsbouwer te Zaan op 't Kalf) schuldig was een somma van *f* 1000,- *"wegens door gemelde Jan Wageman van hem Comparant in den gepasseerde Jare 1780 Nieuw gemaakte en geleverde damschuit lang Over Steven 51 voet wijt 10 1/2 voet en hol na advenant ...."*

In 1796 nam Hendrik Cornelisz Smit de schipperij van zijn vader over om een beurtdienst vanuit Oostzaandam op Amsterdam te onderhouden (betiteld als het Oostzijder Beurtveer). Een jaar later begon zijn jongere broer Aris Cornelisz Smit een beurtveer vanuit Koog a/d Zaan op Alkmaar (het Koger beurtveer). Hoewel er onderling meerdere verbindingen zijn geweest, opereerden de Oostzaandammer oftewel Oostzijder tak van de familie Smit die het beurtveer op Amsterdam onderhield, onafhankelijk van de Koger tak. Vandaar ook dat 1797 als stichtingsjaar voor Smit Expeditie wordt aangehouden, omdat in dat jaar werd gestart met het beurtveer op Alkmaar.
De activiteiten van het bedrijf dat voortkwam uit het beurtveer op Amsterdam werden in 1965 beëindigd, zoals aangegeven in het hierbij opgenomen overzicht van de activiteiten van de familie Smit, vermeld in het boek 'Beurt om beurt'.

De gepavoiseerde schepen van het bedrijf tijdens de viering van het 100-jarig bestaan in 1896 bij pakhuis 'De Tijd'

Oostzijder beurtveer

Het schip dat Hendrik Cornelisz Smit van zijn vader in 1796 voor *f* 1000,- overnam, heette vermoedelijk 'De Hoop'. Het was toen een woelige tijd. Een jaar eerder waren de Fransen de Nederlanden binnengetrokken, zonder veel tegenstand te ondervinden. D. Kerssens, auteur van het boek 'Beurt om beurt', vermeldt daarin dat in de Zaanstreek, waar men tamelijk patriottisch gezind was, de nieuwe ideeën van Frankrijk, zoals vrijheid, gelijkheid en broederschap, spoedig doordrongen. De strijd tussen Patriotten en Oranjegezinden kon in alle hevigheid oplaaien. Op aanschrijven van hogerhand moesten na 1795 lieden die functies of ambten bekleedden en anti-patriot of Oranjegezind waren, uit die

functie of dat ambt worden ontzet. Dat gold ook voor de Zaandamse veerschippers, waarvan er verschillende fel Oranjegezind waren. En in die onzekere tijd begon Hendrik Cornelisz Smit met de oude schuit van zijn vader. Desondanks liet hij in 1798 een nieuwe Damschuit bouwen bij P. Wageman te Zaandam, waarvoor een zekere P. Dekker uit Koog a/d Zaan hem een lening verstrekte. Deze Damschuit die (ook) de naam 'De Hoop' kreeg, had ongeveer de zelfde afmetingen als de oude. Het nieuwe schip kostte *f* 1575,- en het had een draagvermogen van 20 ton. In het familie-archief van de familie Smit is een stuk aanwezig, gedateerd 11 september 1803, waaruit blijkt dat het schip toen geheel afbetaald was.

Op 29 april 1810 werd Hendrik Cornelis Smit door het gemeentebestuur van Oostzaandam aangesteld als markt- en vrachtschipper voor de dienst Zaandam-Amsterdam. Als los- en laadplaats te Oostzaandam werd toegestaan: *"in de Zaan binnen de sluizen en in Amsterdam: in het Damrak, op het water van de droogbak en voor de haringpakkerij"*. In een akte, gedateerd 1 mei 1810 blijkt dat Hendrik Cornelisz Smit door de gemeente Oostzaandam werd erkend als koopman. Hieruit blijkt dat hij niet alleen als schipper voer, maar ook handel dreef.

Ondanks de economisch moeilijke periode, had Hendrik Cornelisz Smit de wind in de zeilen bij zijn vaart met zijn scheepjes als beurtschipper op Amsterdam. Zo vermeldt een Frans document 'Verlof voor Franse handelsschepen', gedateerd 10 februari 1813, betrekking hebbend op een schip van Cornelis Smit, zoon van Hendrik Cornelis Smit (vertaald):

"Napoleon, bij de gratie Gods Keizer der Fransen, Koning van Italië, groet allen die hem vertegenwoordigen en verklaart dat: Het schip, genaamd 'De Trouw', als No. 10 geregistreerd en gedomiliceerd in de haven van Zaandam en gebouwd te Sparendam en ingeschreven op 20 april 1811, toebehoort aan Cornelis Smit....."

De vergunning van de Franse overheid uit 1813

N.° 5[illegible]

Congé

des Bâtimens de Commerce Français.

Napoléon, par la grâce de Dieu, Empereur des Français, Roi d'Italie,

A TOUS ceux qui les présentes verront; SALUT.

Le Bâtiment nommé [illegible] N.° 10 enregistré et domicilié au Port de Zaandam N.° 10 construit à Zaandam francisé audit Port de son domicile le 20 Avril 1811 N.° 259 appartenant à Cornelis Smit domicilié à Zaandam qui en a propriétaire, ainsi qu'il l'a affirmé dans la forme prescrite par la Loi, et que l'a reconnu le Commis des Douanes, chargé de la vérification dudit Bâtiment, lequel a déclaré que ledit Bâtiment est effectivement de construction Hollandaise qu'il a [illegible] mât; que sa longueur, prise de tête en tête, est de 10 Pieds [illegible]; sa plus grande largeur de 3 Pieds 5 Pouces; que sa hauteur, prise de dessous le pont, est de [illegible] Pieds [illegible]; qu'il mesure [illegible] tonneaux 42/94.; que c'est un [illegible] qu'il a [illegible] galerie. Nous déclarons qu'il a droit de naviguer sous le Pavillon de France, et avons donné Congé et Passe-port à Cornelis Smit commandant ledit Bâtiment, pour partir du Port et Havre d'Amsterdam pour [illegible] à la charge de se conformer aux Lois de l'Empire et aux Réglemens de la Navigation.

Prions et requérons tous Souverains, États, Amis et Alliés de la France, et leurs subordonnés; Mandons à tous Fonctionnaires publics, aux Commandans des Bâtimens de l'Empire, et à tous autres qu'il appartiendra, de laisser sûrement et librement passer ledit Cornelis Smit avec sondit Bâtiment, sans lui faire ni souffrir qu'il lui soit fait aucun trouble ni empêchement quelconque; mais au contraire de lui donner toute faveur, secours et assistance par-tout où besoin sera. Le présent Congé signé par le Ministre des Finances.

Le Ministre des Finances,

Expédié au Secrétariat général de l'Administration des Douanes, sous le N.° [illegible]

Enregistré et délivré au Bureau de la Douane du Port d'Amsterdam le 4 Janvier 1813 N.° [illegible]

Bon pour une année.

Reçu pour Droit du présent Congé,

B

De 19e eeuw verliep vrij voorspoedig voor het Oostzijder beurtveer. Op 26 april 1896 vierde men uitbundig het eeuwfeest van de firma 'Gebr. Smit'. 'Beurt om beurt' vermeldt daarover dat de vloot die toen bestond uit zes ijzeren, fris geschilderde zeilschepen, prachtig gepavoiseerd bij het Kalf lag afgemeerd. Een jaar eerder had de firma 'Gebr. Smit' een agentuur weten te verwerven van de 'Nieuwe Leeuwarder Stoomboot Maatschappij' die de bekende 'Stanfriesboten' in de vaart had voor de vaart tussen onder andere Holland en Friesland. Ook voor andere stoombootdiensten trad men langere of kortere tijd als agent op, zoals voor de stoombootonderneming 'Concordia' in Arnhem, waarvan de Zaandienst lange tijd werd onderhouden met een 100 tons stoomboot.

Na de eeuwwisseling werden geleidelijk motoren in de schepen gebouwd. Verder werden er verschillende nieuwe schepen verworven, zoals de in 1910 met een 10 pk motor uitgeruste, 24 tons motordekschuit 'Marie' die voor *f* 600,- werd overgenomen van de heer Seijmonsbergen uit Amsterdam.

Omdat in die tijd steeds meer windwatermolens werden gemechaniseerd, bood dit nieuwe transport mogelijkheden. De poldergemalen gebruikten namelijk aanzienlijke hoeveelheden ruwe olie. Daarom werden er verschillende tankdekschuiten besteld, zoals in 1911 de 10-tons, 14 meter lange 'De Batavier' die door zijn geringe afmetingen ook geschikt was voor de vaart in de poldersloten.

De periode van de Eerste Wereldoorlog, waarbij de aanvoer van goederen over zee sterk verminderde, bracht de firma (in die tijd geleid door Adriaan J. Smit Hzn) in grote moeilijkheden. Men besloot in 1918 het bedrijf te liquideren, waarbij de gehele zaak (pakhuizen, schepen, inventaris en huizen) publiek werd geveild.

Gerard A. Smit Azn die toen al enige tijd in het bedrijf van zijn vader werkte, kocht op deze veiling het ouderlijk huis (het perceel Oostzijde 395), een tweetal houten woningen en de in 1910 gebouwde 41 tons motortankdekschuit 'Flevo I'. Gerard A. Smit pakte de zaak energiek aan. Hij wist ook de agenturen van de Stanfriesen de Concordiaboten te behouden. In de volgende tien jaren floreerde de Zaanse industrie en dit had ook een positieve invloed op de activiteiten van de firma Gebr. Smit. Men breidde de vloot in die tijd flink uit en men verkreeg ook agenturen van beurtdiensten op onder andere Dordrecht, Roosendaal en Harderwijk.
Na de beurskrach in 1929 brak echter weer een moeilijke tijd aan, mede door het opkomende wegvervoer. Met moeite wist men het hoofd boven water te houden. Dat was ook het geval gedurende de Tweede Wereldoorlog en de jaren daarna, waarbij het wegvervoer het transport over water steeds meer overvleugelde. Contacten met het wegvervoer had de firma Gebr. Smit niet. In 1963 werden de laatste twee schepen verkocht. De beurtvaartrechten verkocht Hans Smit aan zijn neef Arian M.H. Smit in Koog a/d Zaan (directeur van het nog steeds bestaande bedrijf Smit Expeditie, voortgekomen uit het Koger Beurtveer).

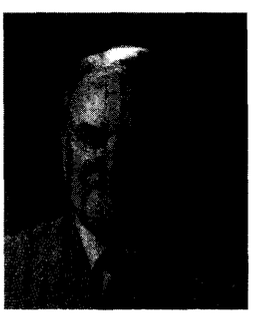
Koger beurtveer

Aris Cornelisz Smit, geboren in 1765, trouwde op 30 juli 1797 met Guurtje Gerritsdochter Schilderhof (een boerendochter uit de Beemster). Zij vestigden zich in Koog a/d Zaan vanwaar Aris Cornelisz Smit zijn beurtdienst op Alkmaar begon. Behalve de schipperij, begon hij op bescheiden voet ook een handel in granen. Zijn echtgenote dreef (voor zover na te gaan) een winkel in kruidenierswaren.
Van deze familietak is veel minder archiefmateriaal bewaard gebleven dan van de tak die betrokken was bij het Oostzijder beurtveer.
Uit een bewaard gebleven document blijkt dat op 23 september 1805 de gemeente Koog a/d Zaan aan Aris Cornelisz Smit consent gaf om als schipper op Alkmaar passagiers te mogen vervoeren. Evenals het bedrijf van de Oostzijder tak van de familie Smit, floreerde het bedrijf van de Koger tak goed in de 19e eeuw. In 1848 trouwde Aaltje Smit, één van de dochters van Cornelis Smit met haar achterneef Arie Smit van Oostzijder tak. Arie Smit nam toen ook de leiding over van het Koger Beurtveer.
Voor- en tegenspoed wisselden elkaar af tijdens het bewind van Arie Smit. In tegenstelling tot het in die tijd sterk uitbreidende vervoer met de beurtdiensten op Amsterdam, nam de beurtvaart op Alkmaar af. Verondersteld wordt dat men toen niet meer dan twee scheepjes in de vaart had op Alkmaar.

In 1895 namen de zonen Dirk en Arie Smit de beurtdienst van hun vader over. In 1906 werd een motorboot aangeschaft. Dit was de op de werf van de Zaanlandsche Scheepsbouw Mij gebouwde 60 tons 'Onderneming II'. In die tijd voer men tweemaal per week naar Alkmaar, namelijk 's maandags en donderdags. Maandagavond en vrijdags na de graanmarkt ging men weer terug naar de Zaan. Naar Alkmaar vervoerde men hoofdzakelijk koek, olie in bussen en veekoeken. Terug werden granen, peulvruchten en kaas meegenomen. Bij stormachtig weer kon het Alkmaardermeer soms problemen opleveren. Zo raakte op een dergelijke tocht het schip aan lager wal. Tot overmaat van ramp sloeg de schippersknecht toen overboord en verdronk.

De belangrijkste klanten waren in deze jaren de firma's Verkade, Duyvis, Hero de Jager en Albert Heijn. De zonen van Arie Smit (Dirk had zich in 1909 al uit het bedrijf teruggetrokken) hadden geen ambitie om het Koger beurtveer voort te zetten.
In mei 1929 werd de zaak overgedaan aan Nico Smit, de jongste zoon van Adrianus J. Smit Hzn en Catharina Dekker (wederom van de Oostzijdertak). In dat zelfde jaar vond de legendarische beurskrach plaats die het begin van de grote economische crisis inluidde. Nico Smit had dan ook de grootste moeite om het bedrijf draaiende te houden. In die tijd waren er nog twee bedrijven die een beurtvaartdienst op Alkmaar onderhielden, namelijk M. Verwer & Zn uit Wormerveer en J. Feijer uit Zaandam. Dat leidde tot een moordende concurrentie, die uitmondde in een faillissement van Verwer & Zn. In 1933 kwam het voortbestaan van het Koger beurtveer aan een zijden draad te hangen toen de grootste relatie (Verkade) plannen ontwikkelde om zelf goederen te gaan vervoeren. Gelukkig voor Smit gingen deze plannen niet door.

In dat zelfde jaar werd A(rian) M.H. Smit geboren, die later als laatste telg van het geslacht Smit het bedrijf zou leiden. Een belangrijke rol bij het voortbestaan van het bedrijf was dat Nico Smit agenturen wist te verwerven van andere beurtdiensten zoals van de Hunzeboten uit Groningen. Dit bedrijf onderhield een belangrijke bootdienst tussen de Zaanstreek en Groningen. Ook begon hij op te treden als agent voor autolijndiensten. Dit betrof als eerste een vertegenwoordiging van de N.V. Stad Alkmaar. Na het gereedkomen van de Afsluitdijk opende dit bedrijf een autolijndienst van Amsterdam, via de Zaanstreek naar Friesland. Daarmee beconcurreerde Nico Smit in feite ook het bedrijf van de Oostzijdertak van de familie, wat niet in dank werd afgenomen!



Arian M.H. Smit, de laatste directeur van het geslacht Smit

Nico Smit heeft overigens wel een goede visie gehad op de toekomst van de beurtvaart. Toen hij in 1960 overleed, tekende zich steeds duidelijker af dat het geregelde vrachtvervoer over water ten einde liep.
In 1962 deed dan ook de eerste eigen vrachtauto zijn entree bij het bedrijf dat na het overlijden van zijn vader vanaf 1960 werd geleid door A(rian) M.H. Smit.
Hij kreeg te maken met een enorme ontwikkeling in de vervoerssector. Grote vrachtzendingen werden steeds meer aan de autolijndiensten onttrokken en door het sterk opkomende ongeregelde vervoer getransporteerd. Ook het relatie- en eigen vervoer ontwikkelde zich met een enorm tempo. In de zestiger jaren nam hij nog een aantal bekende Zaanse beurtvaartbedrijven over, waaronder de firma Bets & Zonen te Zaandijk, alsmede 'De Nijverheid' N.V. en de firma D. Koster, beide in Wormerveer. In 1966 werd het bedrijf omgezet in een naamloze vennootschap (A. Smit Expeditie N.V.) die zich steeds nadrukkelijker ging richten op het wegtransport, alsmede de op- en overslag van goederen in opslaghallen ten behoeve van de (vaste) relaties. Nog tot in de jaren zeventig werd met eigen schepen gevaren. De laatste jaren was daarbij echter geen sprake meer van enige verwantschap met de oorspronkelijke beurtvaart. Het betrof daarbij in hoofdzaak het vervoer van grote partijen van het Zaanse industriegebied naar Amsterdam, bestemd voor landen overzee.

Nieuwe ontwikkelingen

Kort na het jubileumjaar 1972 kwam het bedrijf door een aantal onverwachte economische ontwikkelingen voor een historische beslissing te staan. De oliecrisis, de snelle opkomst van het zeecontainervervoer, het wegvallen van Amsterdam als stukgoedhaven en de zeer snelle teruggang van het geregelde wegvervoer maakten een radicale koerswijziging noodzakelijk.
De binnenvaartschepen werden - op één na - verkocht. De Zaanoever in Koog aan de Zaan werd verlaten en een nieuwe accommodatie op het industrieterrein Achtersluispolder betrokken. Vanuit deze moderne vestiging ontwikkelde het bedrijf, naast aanvoer, opslag en 24-uurs distributie, nieuwe activiteiten, zoals voorraadbeheer, order-picking enzovoort (de zogenaamde 'physical distribution'). Deze werkzaamheden zijn speciaal gericht op hoogwaardige produkten, zoals half- en eindfabrikaten van de voedings- en genotmiddelenindustrie en van de verpakkings- en grafische industrie. Door de specialisatie en verbreding van de logistieke diensten kwam het bedrijf tot grote bloei.
Na de eerste in 1975 gebouwde opslaghal van 2500 m^2 vertienvoudigde successievelijk de opslagcapaciteit in de daarop volgende 15 jaar. Het wagenpark werd navenant uitgebreid en gemoderniseerd.

Toen er zich geen nieuwe (8^e) generatie aandiende voor opvolging, verkocht Arian M.H. Smit het volledige aandelenpakket van zijn bedrijf aan het Pakhoedconcern in Rotterdam. Hij voerde daarna nog drie jaar de directie van Smit Expeditie bv, waarin Pakhoed inmiddels ook haar Zaanse dochter Zaans Veem bv had overgebracht. Bij zijn afscheid in 1993 kwam voor het eerst sinds 250 jaar geen Smit meer aan de leiding. Gezien de brede logistieke activiteiten van het eeuwen-oude en toch zeer moderne bedrijf, werd met ingang van 1 januari 1995 de naam gewijzigd in Smit Logistics bv als 100 % dochter van Furness B.V., een divisie van Koninklijke Pakhoed B.V. te Rotterdam.

Het 60 tons motorbeurtvaartuig 'OndernemingII' ligt afgemeerd voor de pakhuizen 'Memel' en 'De Reus' in Koog a/d Zaan (omtr.1930)

STOOMSCHIP 'WILPO'

Het schilderij laat een aantal schepen zien in de zogenaamde Oude Haven, beter bekend als de Houthaven in Zaandam. Op de achtergrond de houtloodsen van N.V. Houthandel v/h W. Pont op het eiland, met daarvoor afgemeerd het stoomschip 'Wilpo' van dezelfde houthandel.
Het is een situatie die in de begin jaren 50 een normaal gezicht was, het is zomer en er wordt druk gelost, er was in de na-oorlogse jaren grote behoefte aan hout voor o.a. woningbouw.

Het schip was een bekende in de houthaven. De rederij van eerder genoemde houthandel, bezat hoofdzakelijk motorkustvoertuigen en namen zoals Ponza, Joost, Larix, Tilly en Ponto, zuiien nog bij menig Zaankanter aan de haven herinneringen oproepen.

Het afgebeelde schip werd in 1922 gebouwd door J.S. White & Co in East Cowes in Engeland en werd gedoopt 'Hitherwood' en voer voor C.A. Stewart & Co uit London.
Het mat 1599 BRT en had als afmetingen 256'9" x 40'3" x 15'9", het werd voortgedreven door een triple expansie stoommachine. Deze Engelse rederij ging in 1927/28 failliet en het schip kwam onder Noorse vlag te varen onder de naam 'Lekan'. Het heeft gedurende 20 jaar voor een reder uit Oslo gevaren, het overleefde de tweede wereldoorlog en was o.a. betrokken bij de landingen in Normandië in juni 1944. Het was op 11 juni van Bristol Channel in convooi EBC8 vertrokken en arriveerde op 14 juni bij Omaha Beach, alwaar de lading op het strand gelost werd.

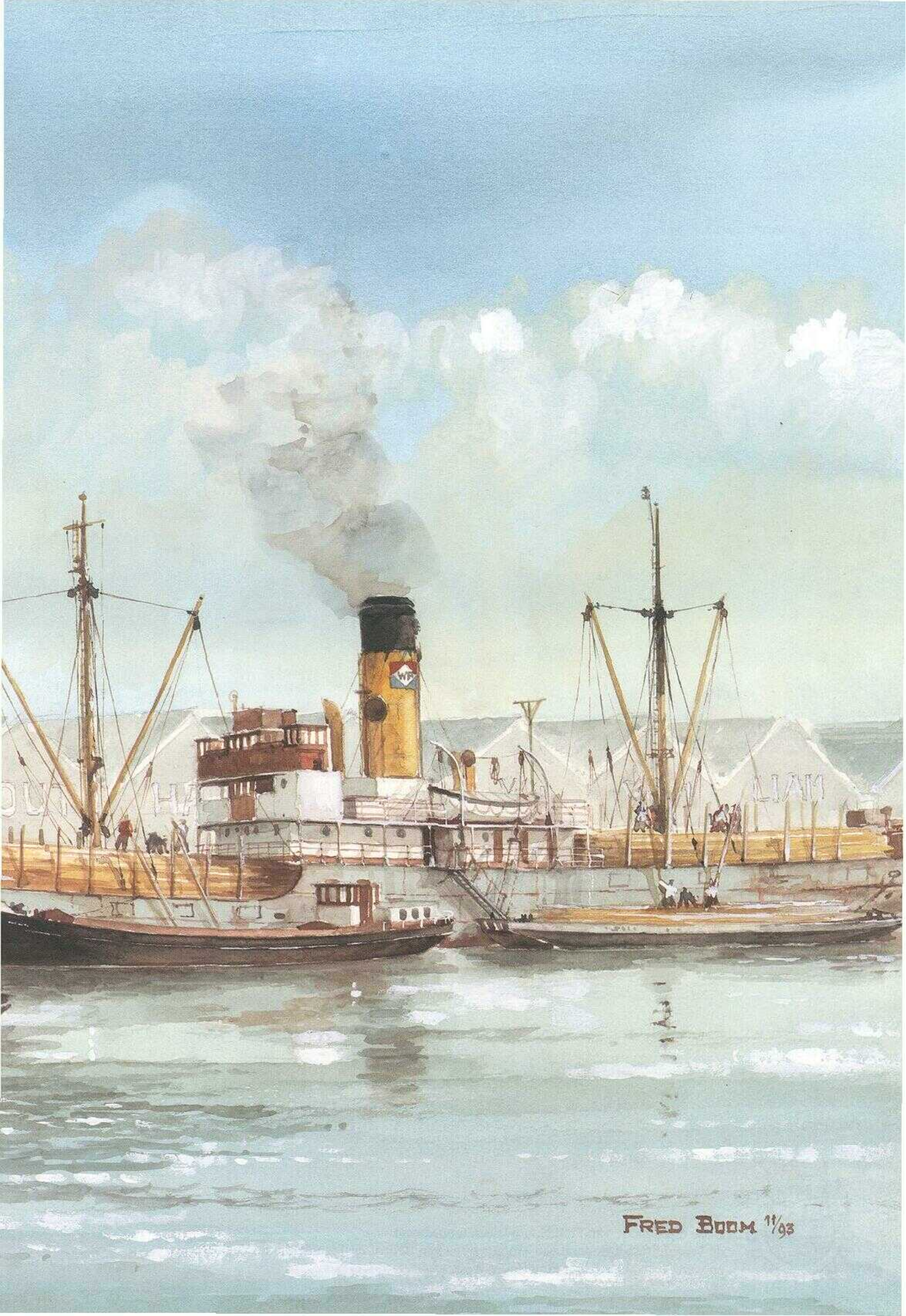
De Zaanse rederij had in oktober 1947 een coaster in de Noorse wateren verloren, er moest snel vervangende scheepsruimte komen. De Nederlandse werven waren vol bezet en de wachttijden lang.
De keuze viel toen op het Noorse schip 'Leka' en het inmiddels 26-jarige schip werd door de Zaanse houthandel op 28.12.1948 aangekocht en werd 'Wilpo' gedoopt, dezelfde naam als de vergane coaster.

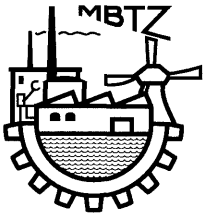
Het schip maakte reizen in de wilde vaart en voer o.a. 34 reizen met hout voor Zaandam, waarbij het totaal meer dan 25000 standaard hout aanvoerde.

In januari 1954 is het schip overgegaan in Italiaanse handen en heeft daar nog 6 jaar onder de naam 'Emilia Zoboli' gevaren, waarna het na 32 jaar uiteindelijk werd gesloopt.

Bronnen:
Hr. W. de Mie - Assendelft
Dagblad Zaanlander 12.03.'49
The D-day ships - John de S. Winser

WILPO


FRED BOOM 11/93



Deze reproductie van Fred Boom is een uitgave van
de Vereniging tot Behoud van Monumenten van Bedrijf en Techniek in de Zaanstreek
en werd gesponsord door PontMeyer Westzaan

VERHAAL BIJ EEN FOTO:

VERDWENEN BEELD IN DE HOUTHAVEN

De overslag van hout was tot voor enige decennia gezichtsbepalend in Zaandam. De Houthaven lag tot aan het eind van de jaren '60 regelmatig vol met houtschepen van zeer verschillend formaat. Eén van de grootste schepen die de Zaandamse Houthaven bezocht, was de 'Castor', gefotografeerd door Peter Marcuse.

Albert Boes

In dit verband meldde de Lloyd's Shipping Index van 7 augustus 1964 dat het motorschip 'Castor' op 20 juli 1964 arriveerde vanuit Archangel in Zaandam. De 'Castor' was toen nog een betrekkelijk nieuw schip, gebouwd in 1960 door de Werf Gusto in Schiedam. Deze werf werd in de jaren '70 gesloten samenhangend met het RSV-debacle. De onder Griekse vlag varende 'Castor' mat 10.398 brt en was eigendom van de Griekse reder Kulukundis, ondergebracht bij Transoceanica Canopus S.A., Panama.

De foto geeft een typerend beeld van de Zaandamse Houthaven in die tijd. De 'Castor' ligt afgemeerd in de Voorzaan. Rond de 'Castor' liggen dekschuiten waarop het gezaagde hout plank voor plank vanuit het schip wordt gestuwd. Op de voorgrond: houtwerkers die op drijvende vlotten boomstammen balanceren. De heer W. de Mie uit Assendelft herinnert zich dat deze afkomstig waren van een Russische balkenboot. Omdat het hout toen plank voor plank in de schepen gestuwd werd, kostte het laden en lossen veel tijd. Houtschepen lagen dan ook vaak langer stil dan ze voeren. Zo herinnert Piet Tavenier van het eertijds bekende Zaandamse Scheepvaartkantoor J. Tavenier N.V. (met in de jaren '60 een vloot van een negental coasters): "Voor een rondreis met de 'Tilly' naar Scandinavië rekenden we zo'n 22 dagen, waarvan 6 laaddagen en 4 losdagen". De in 1964 gebouwde motorcoaster 'Tilly' mat 499 brt en 960 ton draagvermogen. Het schip kon 330 std hout vervoeren. Eén std (standaard) hout = 4,672 m3. Grote schepen lagen dan ook soms vele weken lang te lossen in de Zaanse Houthaven. Zo had de 'Castor' ruim 3000 std hout aan boord. Het lossen nam bijna 4 weken in beslag.

Inmiddels is de overslag van hout in Zaandam vrijwel geheel geconcentreerd (en uit het zicht) in het Houtcentrum in de Achtersluispolder. Het hout wordt daar in gestandaardiseerde pakketten aangevoerd, waardoor de schepen nog slechts kort in de haven liggen. En daarmee verdween het kleurrijke beeld dat de Zaandamse haven vele jaren beheerste.

VLOOTBOUW IN DE 17e EEUW

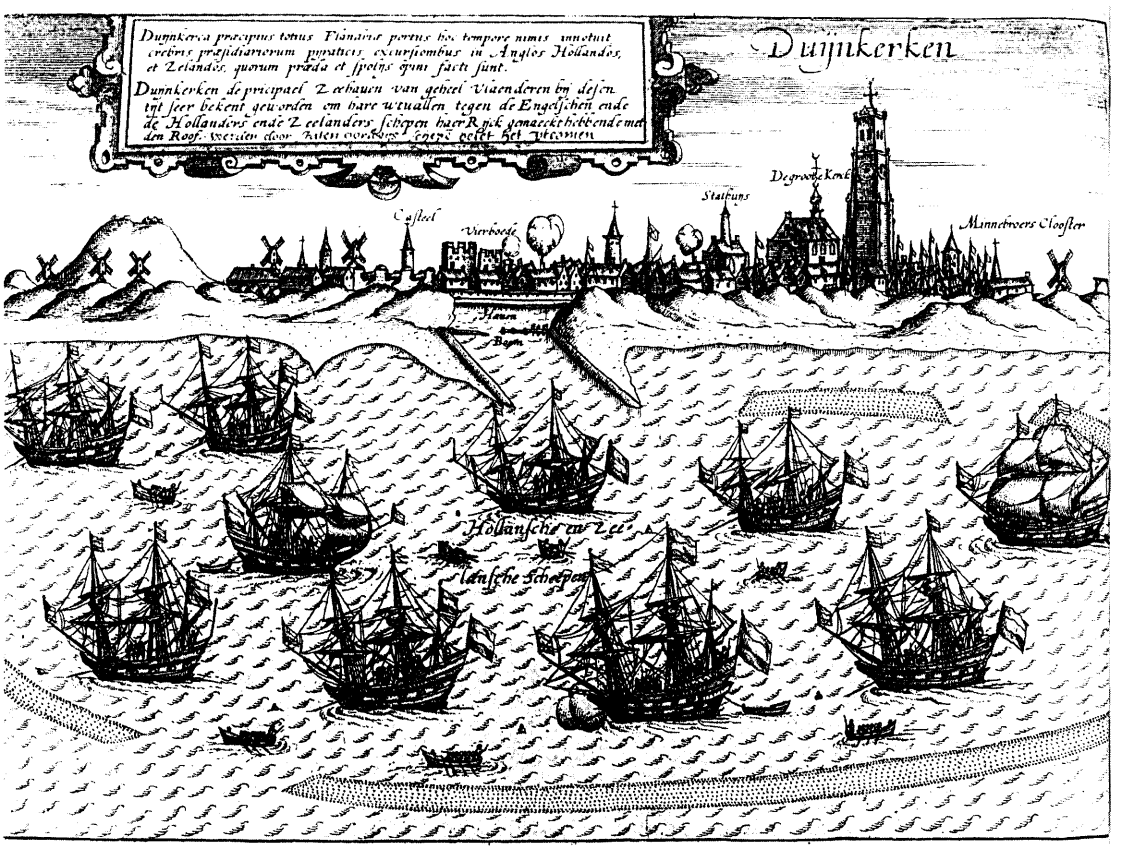
H. Roovers

Op 2 juli 1653 bracht Witte de With, vice-admiraal van de Staatse Vloot een bezoek aan Zaandam. Hij inspecteerde een aantal scheepshollen die aan de diverse werven gereed lagen. Hij deed dat in opdracht van de Staten-Generaal om te kijken of deze schepen geschikt waren als versterking voor de, in zeer slechte staat verkerende, Nederlandse vloot. Een bezoek van een van de vlootvoogden aan scheepswerven in een plattelandsdorp als Zaandam, was echt iets bijzonders. Welke achtergronden leidden tot dit bezoek?

Hoewel de oorlog tegen Spanje in 1648 met de Vrede van Munster besloten werd was de zeeoorlog tegen deze vijand eigenlijk al in 1646 geëindigd met de verovering van Duinkerken. Duinkerken heeft een zeer dominante rol gespeeld in de oorlog te water tegen Spanje. Bij het begin van de opstand tegen Spanje was er in de opstandige gewesten geen sprake van een georganiseerde vloot. Wanneer er een vloot nodig was, werd deze geformeerd uit een samenraapsel van allerlei scheepjes, uitgerust met willekeurig krijgsmateriaal, waarmee de vijand te lijf werd gegaan. Deze samengeraapte eenheden versloegen enkele malen een bestaande Spaanse vloot. Willem van Oranje probeerde de vloot te organiseren en dit leidde tot de oprichting van de Admiraliteiten, die verantwoordelijk werden voor de oorlogvoering ter zee.

Van een strijd op de binnenwateren verplaatste de strijd tegen Spanje zich geleidelijk naar een strijd op zee (bijvoorbeeld in 1588 de slag tegen de Armada en in 1596 de aanval op Cadiz).
De zeeoorlog vroeg om grotere schepen. Deze grote schepen hadden verschillende nadelen. Ze kostten veel, ook in vredestijd, en ze konden buiten de zeegevechten, die weinig voorkwamen, nauwelijks worden gebruikt. Ze liepen vanwege de vele zandbanken voor onze kust en op de ondiepe Zuiderzee en de zeearmen steeds het risico vast te lopen of niet op het goede moment uit te kunnen varen. Daarom werden ze nogal eens na geleverde strijd verkocht.

De verovering van Duinkerken in 1583 door Alexander Farnese ('de Hertog van Parma'), luidde een verandering in de zeeoorlog in. Vanuit Duinkerken organiseerde hij een zeeoorlog, compleet met kaapvaart, tegen de Republiek. Schade toebrengen aan de handelsvloot was hierbij een van de hoofddoelen. De Republiek bracht een blokkadevloot tegen Duinkerken in zee, maar met behulp van kleine snelle schepen wisten de Duinkerkers deze te omzeilen. Noodgedwongen moest de Staatse vloot zich aanpassen en zo ontstond een vloot van kleine schepen, die de snelle vijand moest achterhalen. De Duinkerkers waren meesters in de scheepsbouw.

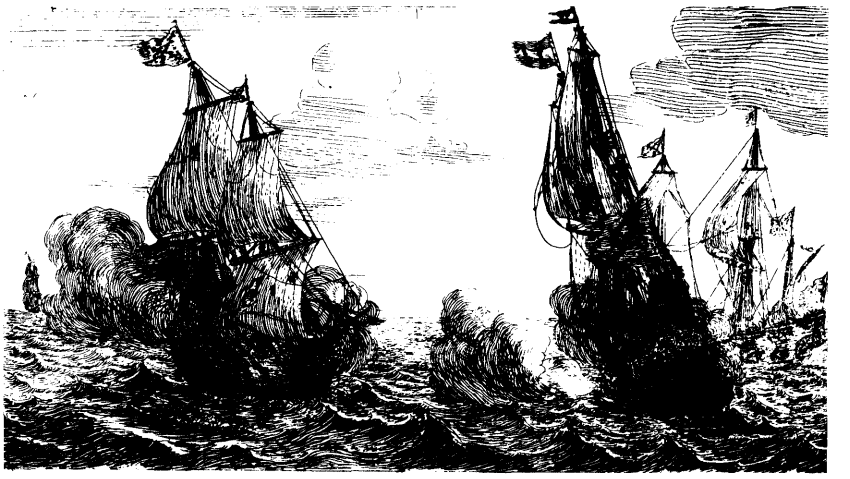


Prent uit 1612 waarop de blokkade van Duinkerken door Hollandse en Zeeuwse schepen te zien is

Aanvankelijk bouwden ze vooral kleine schepen, waarmee ze razend snel konden toeslaan en weer verdwijnen.
Na 1623 bouwden ze ook grotere schepen, maar deze behielden kun kenmerken: snel, wendbaar en met een geringe diepgang. Een revolutionaire vinding van de Duinkerkers was de bouw van een fregat als grotere oorlogsbodem. Vanwege het succes van dit schip werd het al snel nagebouwd door de Fransen, de Engelsen en de Hollanders.

Zo bepaalde de oorlog tegen Spanje voor een groot deel de vorming van een oorlogsvloot, die geschikt moest zijn voor het opereren in ondiepe wateren. Geleidelijk aan werden de schepen groter. Het vlaggeschip van admiraal Tromp, de 'Aemilia' (in Rotterdam gebouwd in 1632) was 132 voet lang, 32 voet wijd en 13,5 voet hol (=diep). In 1643 bedroeg het aantal stukken geschut 57, terwijl de bemanning uit 200 koppen bestond. Tromp gebruikte dit schip o.a. in de slag bij Duins (21 oktober 1639).
Deze slag geeft ons een aardig beeld van de formatie van de Nederlandse vloot. Het centrale idee over de vloot was toen: We beschikken over een kleine 'staande' vloot, die in oorlogsomstandigheden aangevuld wordt met koopvaardijschepen. Zo'n concept was natuurlijk veel goedkoper dan een vaste (grote) staande vloot. Tromp kwam in deze slag te staan tegenover een overmacht aan vijandelijke schepen. De Spaanse vloot bestond uit 67 grote tot zeer grote schepen, die bewapend waren met 1.700 zware stukken geschut en bemand met niet minder dan 25.000 manschappen. Tromp, die deze Armada moest opvangen, beschikte in eerste instantie slechts over 17 en later over 30 schepen met 846 stukken en 3.260 bemanningsleden. In de vier weken dat hij kans zag de Spaanse vloot voor Duins in te sluiten, werd er een hulpvloot georganiseerd, zodat Tromp uiteindelijk over 96 schepen en 11 branders kon beschikken. Met behulp van deze vloot wist hij de Spanjaarden volledig te verslaan.

Na de val van Duinkerken in 1646 werd de blokkade voor deze havenstad opgeheven. Van een echte bedreiging door Spanje was geen sprake meer. De grote schepen werden opgelegd en na de Vrede van Munster werd er nog eens een keer sterk op de vloot bezuinigd. Slechts een klein deel van de vloot bleef paraat. Deze kleine vloot kon haar taak eigenlijk niet aan. Overal kwamen zeerovers in aktie om Hollandse schepen te overvallen.
Tromp kwam in 1648 met het plan om de 60 beste schepen te bewaren en de rest op te ruimen. Deze 60 moesten beveiliging bieden tegen de vele piraten uit o.a. Tunis, Malta en in de Sont. Verder zouden er per jaar 5 nieuwe schepen gebouwd moeten worden, *"naer 't exempel van de naebuyrige croonen en de rijcken, insonderheyt van Engeland, Sweden, Denemarken ende anderen"*.
Het plan van Tromp werd afgewezen omdat het veel te duur was voor de onvermogende Admiraliteiten. Een berekening wees uit dat het in de vaart houden van 40 kruisers jaarlijks *f*1.330.644,- zou kosten. Onderhoud aan 20 opgelegde schepen kostte nog eens *f* 20.000,- en de aanbouw van een kapitaal schip voor Tromp kostte *f* 60.000,-. Er gebeurde na 1648 dus niets, terwijl de piraterij steeds grotere vormen aannam. Dankzij een initiatief van Amsterdam kon een deel van de vloot naar de Straat van Gibraltar worden gestuurd ter bescherming van de handelsbelangen aldaar, maar verder bleef alles bij het oude.



Een Hollands fregat in een strijd gewikkeld met 2 Duinkerkers (gravure Reinier Nooms, 1652))

Terwijl er rond de Hollandse vloot nauwelijks iets gebeurde, breidde de Engelse vloot zich snel en doelgericht uit. Het resultaat hiervan was, dat deze vloot zich tussen 1649 en 1651 maar liefst verdubbelde. Er bestond bovendien een groot verschil tussen de schepen van de Engelse en de Hollandse vloot. Bij ons waren de grote schepen sinds het Twaalfjarig Bestand meer en meer uit de gratie geraakt. Bij conflicten huurde de staat grote schepen in van de Oost- en West-Indische compagnieën, om het tekort hieraan te compenseren. In Engeland was het juist de staat, die voor grote oorlogsschepen zorgde. Hun vloot had dus al een kern van grote schepen. Deze grote schepen werden op hun beurt ook nog eens voorzien van een zo hoog mogelijk opgevoerde bewapening (vooral zware kanonnen). Hierdoor werd hun gevechtswaarde nog eens extra versterkt.
De Engelse kapitale schepen, die soms al oud waren, werden steeds opnieuw verbouwd om aan de hoogste eisen te voldoen. De 'Prince Royal' (uit 1610) voerde oorspronkelijk slechts 55 stukken, maar in 1652 was dit aantal opgevoerd tot 88. De 'Vanguard' en de 'Rainbow' voerden oorspronkelijk 40 kanonnen, maar in 1652 waren dat er 60. Het beroemdste schip, de in 1637 gebouwde driedekker 'The Sovereign of the Seas' werd om beter hanteerbaar te zijn verbouwd tot 'a delegate frigate' met 99 stukken. De grote Engelse schepen vormden met hun opgevoerde zware bewapening een enorme zeemacht. Ze vormden tevens een bewijs van de Engelse scheepsbouwkunst.

Over het algemeen waren de Engelse schepen langer, breder en dieper dan de Hollandse schepen. Tevens waren ze zwaarder bewapend. Van

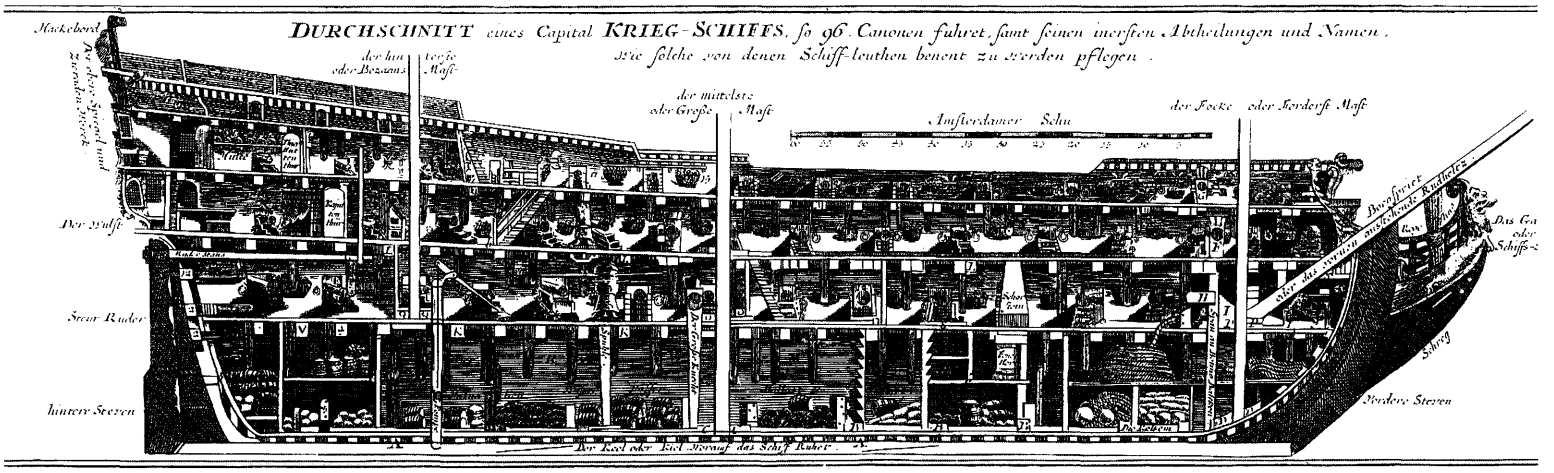
Maarten H. Tromp (1597-1653)

1649 tot 1651 werd de Engelse vloot uitgebreid met niet minder dan 47 schepen, waarvan er 35 tussen de 20 en 60 stukken geschut voerden. In 1654 telde de Engelse vloot 14 schepen, die in bewapening het admiraliteitsschip de 'Brederode' (dat meer dan 50 kanonnen bezat) overtroffen. Tromp meldde dat zelfs de minste van de nieuwe Engelse fregatten de gevechtswaarde van de 'Brederode' overtrof. Gedeputeerden van Holland deelden mee: *"dat in de Engelse vloot meer als 50 schepen waeren, daeroff de minste beter zoude zijn als het schip van Admiraal Tromp".*
De strijd tegen de Engelse vloot in de 'Eerste Engelse Oorlog' zou dus een zeer ongelijke worden. Jarenlang hadden onze scheepsbouwmeesters zich gericht op de bouw van snelle, smalle zeilschepen voor de oorlog tegen Duinkerken. Nu openbaarden zich de nadelen van deze bouwwijze. Tegenover de zware Engelse vechtschepen vormden de Hollandse schepen nauwelijks een partij.

Gehuurde 'oorlogsschepen'

Een nog groter probleem dan de oorlogsschepen vormden de gehuurde schepen. Om de vloot op peil te brengen voor de strijd tegen de Engelsen werden niet minder dan 150 koopvaardijschepen ingehuurd en voor de strijd uitgerust. Het grootste deel van deze schepen was echter totaal ongeschikt als oorlogsschip. Zij waren *"gebouwt en gefatsoeneert niet ten oorloge, maar tot het voeren van groote laste."* Eigenlijk moesten ze deels gesloopt worden en van grotere geschutspoorten worden voorzien, zodat ze tenminste twee lagen kanonnen konden voeren. Hun rompen waren bovendien veel te zwak om bestand te zijn tegen vijandelijk geschut en tegen de zware stormen, die de vloot op zee moest doorstaan. De schepen voerden nauwelijks of slechts licht geschut en hadden meestal slechte kabels en ankers. (De te huur aangeboden schepen waren meestal niet de beste!). De meeste schepen waren uit oogpunt van zuinigheid geballast met zand in plaats van met ijzer, waardoor ze bij lekkage water opzogen en zonken. De afstand tussen de dekken bedroeg slechts ongeveer 3½ voet (± 1 meter), waardoor de manschappen zich tijdens de gevechten slechts kruipend konden voortbewegen! De gehuurde schepen waren verder traag en hielden daardoor de hele vloot op. Het was dus geen wonder dat de grootste verliezen juist onder die schepen vielen.

Het lijstje van de nadelen van de gehuurde schepen is nog niet volledig. De kapiteins en de bemanningsleden van de gehuurde schepen waren totaal niet geschikt om deel te nemen aan de strak gereglementeerde oorlogvoering. Zij misten eenvoudig de nodige discipline. De kapiteins hielden hun zwakke schepen vaak het liefst buiten het heetst van het gevecht. (Admiraal Tromp kreeg van de stad Amsterdam zelfs de eis mee, dat hij de gehuurde directieschepen in de vloot zo veel mogelijk moest sparen!). Ook de bemanning van de gehuurde schepen stond niet te popelen om te vechten. Zij waren vaak onder grote druk op de oorlogsbodems terecht gekomen. Tijdens de oorlogen kon de handelsvloot niet uitvaren en waren zij soms maanden- of jarenlang werkloos en dus zonder inkomen. Om in leven te blijven moesten ze wel aanmonsteren op de oorlogsschepen. Soms bestond de bemanning zelfs uit, door steden via een razzia, van de straat geplukte ongewenste figuren. Huurschepen vormden hierdoor een extra risico, want regelmatig ontliepen zij de gevechten, wat bepaald geen goede invloed had op het moreel van de rest van de vloot.



Lengtedoorsnede van een Nederlands oorlogsschip die een goede indruk geeft van de indeling van deze schepen

Bij de inventarisatie van de gehuurde schepen bleek dat er van de middelbare grootte van ± 120-144 voet in Noord-Holland slechts 43 schepen beschikbaar waren. Een groot deel van de schepen was bovendien fluitschip en dus totaal ongeschikt om oorlog te voeren. In het gebied van de Admiraliteit van de 'Maze' bleek de situatie niet veel anders.
Naast het tekort aan goede grote schepen bleek ook *"de zware en ruïneuse huur, waaruit de grote baetsuchtichheyt van de kooplieden"* zich uitte, een probleem te vormen. De kooplieden maakten van de schaarste aan schepen handig gebruik door de huurprijs steeds verder op te drijven. Zo hoog liep deze tenslotte op, dat de Admiraliteit van Amsterdam in 1653 meldde, dat de huurprijs voor minder dan een jaar hoger was dan de aanschafwaarde van het schip.
De hoop van de Admiraliteiten op de steun van

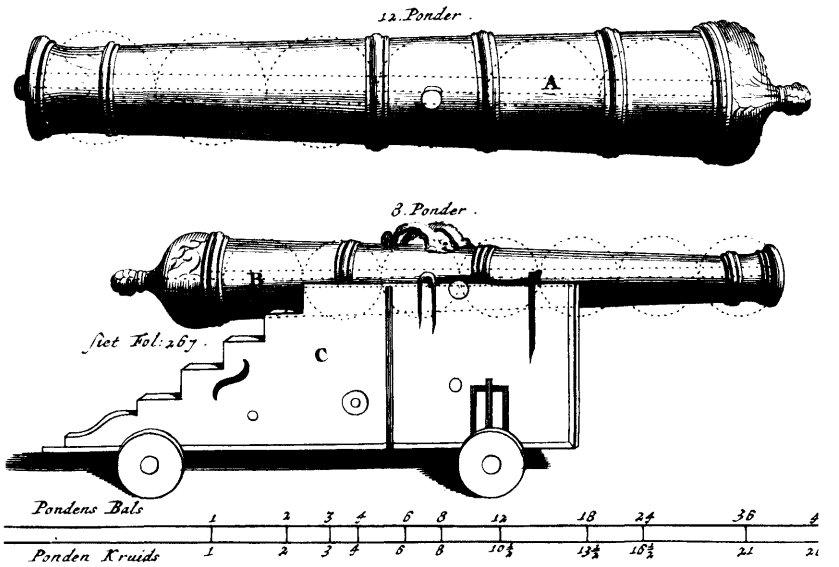
de grote schepen van de V.O.C. bleek vergeefs te zijn. De bewindvoerders van deze Compagnie wilden hun grote schepen niet afstaan aan 's lands vloot. Ze hadden hun schepen veel te hard nodig voor hun eigen handels- en oorlogspolitiek. Ze wilden eigenlijk alleen wat kleinere convoyeerschepen beschikbaar stellen. Toen de regering grote, beschikbare schepen opeiste, weigerde de compagnie deze te ontladen en moesten de schepen volgeladen de gevechten in!

De bemanning van de Oost-Indiëvaarders vormde een nog groter risico dan die van de andere huurschepen. Muiterijen, dronkenschap en dienstweigering kwamen bij de uit allerlei volk samengeraapte bemanning regelmatig voor. Zo waren er tussen 1652 en 1654 o.a. muiterijen op de schepen 'De Henriëtte Louise', 'De Vogelstruys' en 'De Swarte Bul'. De bemanning van 'De Vogelstruys' bezatte zich tijdens de Driedaagse Zeeslag zo volledig, dat het schip in handen van de Engelsen viel en die van 'De Henriëtte Louise' gaf er de brui aan tijdens de zeeslag bij Ter Heide en voer weg uit het oorlogsgeweld.

De situatie wordt kritiek

Het bleek in de Eerste Engelse Oorlog duidelijk dat het aloude idee, dat de koopvaardijvloot een prima reserve vormde voor de oorlogsvloot van de Republiek, niet meer klopte. Onder de handelsschepen zaten te weinig sterke schepen van de goede grootte. De schepen die wel beschikbaar waren, konden niet genoeg kanonnen voeren en hadden geen goede bemanningen. Bovendien was de huurprijs haast niet op te brengen.
Het is dus wel begrijpelijk, dat de bevelhebbers van de vloot steen en been klaagden. Witte de With was waarschijnlijk het duidelijkst in zijn uitlatingen. Hij verklaarde dat de Hollandse vloot uit niet meer dan twintig goede schepen bestond en dat de rest eigenlijk wel afgedankt kon worden. De Ruyter, Tromp en Van Galen lieten zich op gelijksoortige manier uit. In navolging van de bevelhebbers gingen er steeds meer stemmen op, die vroegen om de aanschaf en uitrusting van een sterke 'staande' vloot. Tegelijk werden er voorstellen ingediend om voorschriften uit te vaardigen die het mogelijk maakten particuliere schepen van 110 voet en langer zo te bouwen,dat ze ook geschikt zouden zijn voor oorlogvoering. Amsterdam stelde zelfs een premie van *f* 600,- per schip voor, wanneer hieraan voldaan zou worden. Dit voorstel, dat gezien werd als een aanslag op de vrije commercie, waarbij ieder zelf bepaalde hoe zijn schepen gebouwd werden, haalde het niet.

In augustus 1652 werd er voor het eerst gesproken over de bouw van 60 nieuwe grote schepen. Het was duidelijk dat het land daar grote behoefte aan had. Er waren te weinig oorlogsschepen, te weinig en slechte huurschepen en men had te maken met grote verliezen. Er moesten snel beslissingen genomen worden, maar nu wreekte zich de 'volledige' democratie in de Republiek. De steden, gewesten, de bevel-

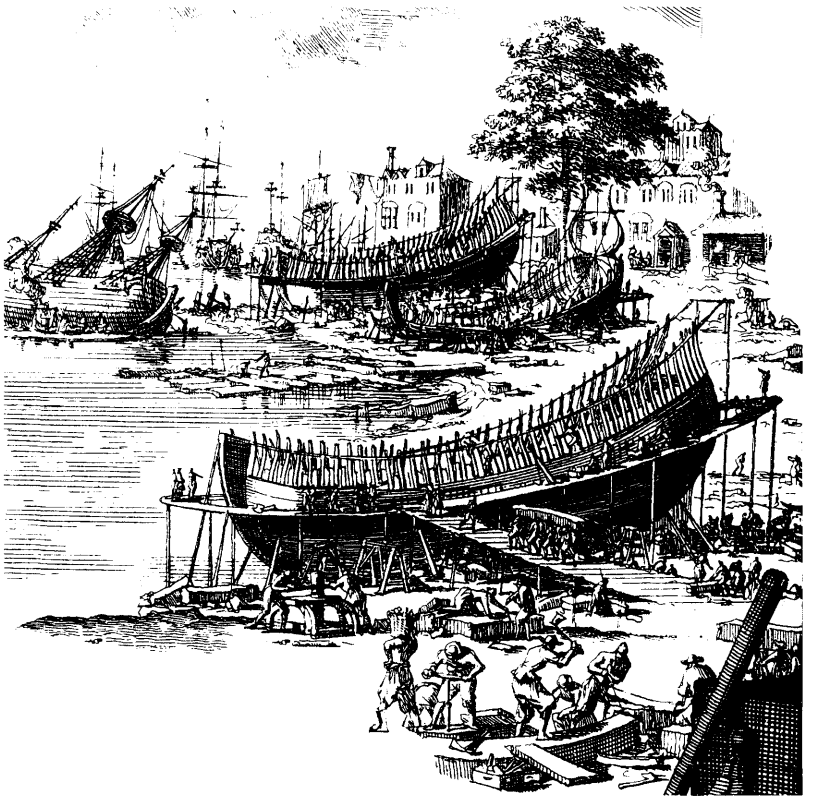


hebbers en de Staten-Generaal wilden allemaal meepraten over ieder detail van de bouw. De financiering, de bewapening, de grootte van de schepen, de gevechtswaarde, de aantallen enz. Uiteindelijk werd pas op 8 februari 1653 de beslissing over de schepen genomen. In eerste instantie werd er één kapitaal schip van 150 voet gebouwd, 10 van 136 voet en 19 van 130 voet lang. Deze beslissing werd genomen tegen de wens van de bevelhebbers in, maar was in overeenstemming met de wens van de bestuurders van de rijkste stad van de Nederlanden, Amsterdam.
Hoewel de maten van de schepen in de beslissing van de Staten-Generaal waren aangegeven, bleek dat de scheepsbouwmeesters en de Admiraliteiten die de schepen bouwden, hier zo hun eigen opvattingen over hadden. Diverse malen weken zij af van de afgesproken maten, omdat zij daarmee meenden dat dat bijvoorbeeld de snelheid of de wendbaarheid van de schepen ten goede kwam.
Een belangrijke rol speelde ook de wijdte van het schip. Hollandse schepen waren in vergelijking met Engelse schepen smaller. Als gevolg hiervan kregen ze bij slecht weer steeds water binnen op het tweede kanonnendek. Dit dek moest dan gesloten worden, maar dat halveerde de gevechtskracht! Sommige scheepsbouwers maakten de schepen daarom breder (ondanks de voorschriften).

Terwijl de Hollanders hun tijd verspilden met discussies en de bouw van de nieuwe schepen daardoor slechts langzaam op gang kwam, werd de situatie voor de Hollandse vloot steeds slechter. De Engelse vloot daarentegen breidde zich gestaag uit.
Bij het begin van de Eerste Engelse Oorlog bestonden de vloten van Engeland en Nederland uit ongeveer evenveel schepen. De Engelse vloot was wel veel zwaarder bewapend en bestond uit grotere en betere schepen. In de loop van de oorlog werd het verschil in sterkte tussen beide marines alleen maar groter. Tijdens de diverse zeeslagen werden de Hollanders min of meer de zee uitgeschoten. De met zware, verdragende

kanonnen bewapende Engelse schepen konden min of meer prijsschieten op de licht bewapende Hollandse schepen. Na de Driedaagse Zeeslag en de Slag van Nieuwpoort werd de situatie kritiek voor de Hollandse vloot. Van de 17 Zeeuwse schepen waren er 12 onbruikbaar. Van de 9 schepen van de Admiraliteit van de Maze waren er 6 ondeugdelijk. (Het betrof hier echte oorlogsschepen!).
De Engelsen heersten over de zee en sloten de zeegaten af. *"Zij brachten alle hare macht bijeen, om deze staet te verswacken"*.
De vraag naar grote schepen was acuut aan het worden. Wilde de Republiek nog iets bereiken tegen de Engelsen, dan moest de vloot snel versterkt worden. De aanbouw van de 30 nieuwe schepen schoot niet erg op, dus daar was niet snel wat van te verwachten. De enige mogelijkheid was de aankoop van gereedliggende schepen.

Fragment van titelblad van 'de Nederlandsche Scheepsbouwkonst' door Cornelis van Yk (1697)



Witte de With op inspectie in Zaandam

Witte C. de With (1599-1658)

Op 24 juni 1653 stuurde de Admiraliteit van Amsterdam een brief aan Hare Hoog Mogenden waarin zij meedeelde, dat er zowel in Amsterdam als in Zaandam een aantal ten oorlog bruikbare schepen lagen. Witte de With, die in Amsterdam zijn nieuwe schip ''t Huys te Swieten' moest inspecteren, kreeg vanuit Den Haag de opdracht om met vier gedeputeerden de schepen te bekijken en zo ze geschikt waren, te onderzoeken of de Admiraliteit van Amsterdam deze schepen kon aanschaffen. Witte de With kwam op 2 juli 1653 in Zaandam aan en inspecteerde de schepen op de diverse werven. (Hij maakte hiervan aantekeningen in zijn dagboek).
De gedeputeerden brachten in een brief van 4 en 5 juli 1653 verslag uit aan de Staten-Generaal: *"Van de schepen in Amsterdam was er slechts één geschikt"*, schreven zij. Van de schepen in Zaandam hadden zij een lijst bijgevoegd. De schepen konden binnen 2 tot 7 weken worden opgeleverd, voorzien van *"masten, staande ende lopendt want, anckers, touwen, seylen, sloepen ende boots incluis, soo verre daar aanstondt ordre op wierde gestelt"*.
De afgevaardigden hadden de scheepsbouwmeesters gevraagd of zij de schepen *"niet souden willen verhueren"*, maar daar hadden ze weinig trek in. Wel wilden ze *"vercoopen voor gereet gelt en anders niet!"*. De afgevaardigden voegden hieraan als hun mening toe dat *"voor soo verre dat doenlyck waer, ons ende des Heren Vice Admiraels bedenckend, (het) seer dienstich voor de Staet soude weesen te meer daar den aanbouw van 30 nieuwe schepen van oorlogh, soo traechelijck voort gaet, dat het lant in drie maenden daer van noch geen dienst sal konnen trecken"*.

In de lijst van schepen van de afgevaardigden van de Staten-Generaal treffen we volgende schepen en namen van scheepsbouwmeesters aan:
Voor de werf van **Jan Cardinael** lag een schip van 136 voet lang, 34 voet wijd en hol 14 voet. De prijs van dit schip bedroeg *f* 35.000,-.
Arent Sluyck bood een schip van 140 voet voor *f* 36.000,- aan.
Jan Pieterse Gyse: Een schip van 134 voet. De *"meester is absent"*, dus geen prijs.
Hendrick Sluyck: Een schip van 135 voet tegen de prijs van *f* 32.000,-.
Teuwes Arensz Sluyck: Een schip van 132 voet. De prijs was *f* 31.000,-.
Jan Backer heeft een schip op zijn werf staan van 130 voet en bood dat in 7 weken klaar aan voor *f* 28.000,-.
Claes Arentz Coeman biedt een schip van 132 voet aan voor *f* 30.000,-.
Claes Jansz Coey had een schip van 132 voet voor *f* 31.000,-
Claes Pietersz Magh had een schip van 132 voet voor de prijs van *f* 27.000,-.
Pieter Jansz Sparck had een schip van 132 voet, waarvan de prijs eerst niet bekend was, omdat *"de meester niet 't huys en was"*, maar Witte de With meldde als prijs *f* 31.000,-.

Enkele kanttekeningen bij deze lijst:

1 De genoemde schepen waren mogelijk gebouwd met het oog op leverantie aan de vloot. De maten van de schepen komen namelijk praktisch overeen met de in de Staten-Generaal afgesproken charters van de nieuwe oorlogsschepen. In het verslag van de besprekingen in Den Haag wordt verder gemeld *"dat de gedeputeerden tot Saerdam hebben bevonden, dat er elf nieuwe Schepen ten Oorlogh bequaem in coop, doch om contant gelt soude te becomen zijn"*.
Het was in de Zaanse scheepsbouw een normaal verschijnsel dat de scheepsbouwmeester een schip bouwde, zonder dat hij al zeker was van een afnemer. Enerzijds was hij kapitaalkrachtig genoeg (of kon hij rekenen op krediet), ander-

Kielhalen van een schip. Het schip werd op zijn kant getrokken tot men vanaf een werkvlot voor reparatie of onderhoud bij de bodem kon komen (gravure Reinier Nooms)

zijds kon hij altijd wel emplooi voor zijn schip vinden, bijvoorbeeld in de walvisvaart.
Het sterkste argument, dat er voor pleit dat de Zaanse schepen gebouwd waren met het oog op verkoop aan de vloot, was het feit dat de afstand tussen de dekken in de Zaanse schepen 7 1/4 tot 7 1/2 voet bedroeg (d.i. ruim 2 meter). Deze hoogte was kenmerkend voor oorlogsschepen. Tijdens de gevechten moesten de manschappen zich snel kunnen verplaatsen. Bij koopvaardijschepen kwam deze hoogte praktisch niet voor.

2 Hoewel de scheepsbouwmeesters kennelijk gedacht hadden aan de mogelijke verkoop aan de staat, hadden ze hun schepen nog niet als oorlogsschepen afgebouwd. Alle scheepsbouwmeesters gaven namelijk aan dat hun schepen nog voorzien moesten worden van *"7 cattespooren en 4 sitters"*. Kattesporen werden speciaal ter versterking van het schip in oorlogsschepen aangebracht, maar absoluut niet in koopvaardijschepen! Ditzelfde gold voor de sitters (Van IJk, blz. 84). Mogelijk waren de schepen pinassen. Opmerkingen over het *"beeltsnijwerck"* wijzen in die richting.

3 De Zaanse scheepsbouwmeesters waren in staat zeer snel te werken, zeker in verhouding tot werven elders en tot admiraliteitswerven. Aan de meeste schepen moest nog flink wat gebeuren, maar de levertijd was kort. Zo moest Jan Cardinael bijvoorbeeld zijn schip nog *"kielhalen, rabatten, wit harpuysen, het schip voorzien van sitters en kattespooren, het beeltwerck nog leveren"* en het dus clampree afleveren en dat alles zou hij binnen 14 dagen verzorgen.

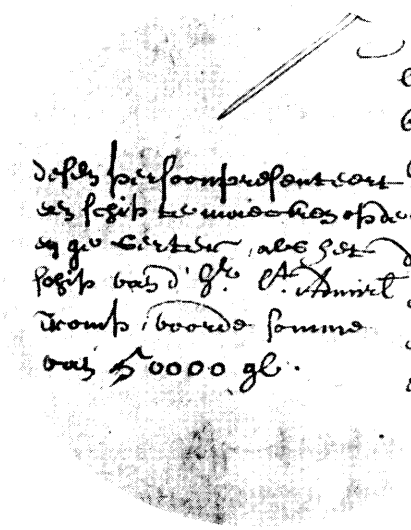
4 De prijs van de Zaanse schepen was in verhouding met de prijzen elders niet hoog. In Rotterdam werden drie oorlogsschepen van 130 voet lang aanbesteed voor *f* 35.500,- en *f* 33.500,-. Bij deze aanbesteding was nauwelijks van concurrentie sprake. De Zaanse ondernemers zaten dik onder deze prijs. Mogelijk hadden zij onder invloed van de 'acute nood' aan schepen hun prijzen toch nog opgeschroefd. In 1654 boden ze namelijk ongeveer gelijkwaardige schepen voor een veel lagere prijs aan! Arent en Hendrick Dircksz Sluyck bouwden toen twee schepen van 136 voet voor de prijs van *f* 27.500,-. Hun concurrenten vroegen *f* 1000,- meer. Claes Pietersz Mass bouwde toen een schip van 130 voet voor de prijs van *f* 24.500,-. Zijn concurrenten vroegen *f* 500,- meer.

5 De Zaanse scheepsbouwmeesters vroegen voor hun schepen 'boter bij de vis'. Ze hadden er niet veel trek in hun schepen risicovol te verhuren. Ook voelden ze er weinig voor de staat krediet te verlenen. Ze vroegen *"contant gelt"*. Ze zullen bekend geweest zijn met het chronische tekort aan geld van de Admiraliteiten en er weinig voor gevoeld hebben maanden of zelfs jaren op hun geld te moeten wachten. De Staten konden nu kopen of niet! In hun brief van 4 en 5 juli 1653 aan de Staten-Generaal geven de gedeputeerden te kennen dat de scheepsbouwmeesters niet echt zitten te springen om de staat als afnemer van hun schepen. De gedeputeerden schrijven namelijk dat *"de voorn. eygenaers versocht hebben, dat ze binnen drie à vier dagen mochten antwoort bekomen en verstaen, off U Hoog Mogende soude gesint sijn deselve te coopen ofte niet, want dagelijck verschijdene particulieren daer naer komen vragen"*. Klaarblijkelijk leden de scheepsbouwers in Zaandam niet onder de negatieve gevolgen van de oorlog. (Mogelijk bezorgde het verlies van veel schepen door de oorlog hen zelfs extra werk!)

6 Het is nog steeds niet precies bekend waar de diverse Zaanse scheepsbouwers hun werven hadden liggen. Bijna met zekerheid kan van de werven van de genoemde scheepsbouwers gezegd worden, dat zij niet aan de Achterzaan lagen. Zij moeten gelegen hebben op het Kattegat (ongeveer het tegenwoordige eiland) of in de Nieuwe Haven (zijsloot van de Voorzaan vlakbij de Hogedijk, achter de Tsjechowstraat

en de basisschool aldaar).
Schepen van de eerder genoemde grootte konden namelijk niet van de Binnenzaan in de Voorzaan komen. De Westzaandammer Overtoom heeft waarschijnlijk geen grotere schepen dan van 124 voet lengte overgewonden.

7 Aardig is de aantekening die er gemaakt is bij de beschrijving van het schip van Arent Sluyck. Hier staat namelijk: *"desen persoon presenteert een schip te maaken op de eigen serter als het schip van de hr. Admirael Tromp voor de somme van f 50.000,-."*



Dit schip was via vriendjespolitiek voor *f* 56.000,- aanbesteed aan de scheepstimmerman van het Admiraliteitscollege, Mr Jan van den Tempel. Dit gekonkel ging de Staten van Holland te ver en zij dwongen een nieuwe publieke aanbesteding af.
Het schip werd toen aanbesteed aan een Dordtse combinatie onder Jacob Adriaensz. Pinckeveer voor de prijs van *f* 59.500,- Arent Sluycks aanbod betekende dus dat hij het admiraalsschip wilde bouwen voor een prijs die bijna 20 % lager lag!

8 Duidelijk was dat er een grote behoefte bestond aan de Zaanse schepen. Ze waren *"hoochnodig tot versterking van de uyterste effort"*. Het grote probleem was echter: hoe kwamen de Staten-Generaal aan het benodigde geld? Het gewest Holland, dat over de meeste financiën beschikte, stond niet welwillend tegenover het beschikbaar stellen van geld voor de aankoop van de schepen.
De burgemeesters van Amsterdam deelden op 21 juli 1653 aan de Staten-Generaal mee, dat *"de provincie van Hollandt en in derzelve de Stadt Amsterdam zig verre boven de andere (van hun taak) hebben gequeten"* en dat de schepen maar moeten worden aangekocht *"naer alle rede en bilickheyt"* door die provincies die zich niet hebben gehouden aan de afspraak over de aanschaf van schepen, te weten Zeeland en Friesland! Van deze provincies is waarschijnlijk alleen Zeeland overgegaan tot aanschaf van twee schepen.

In drie resoluties van 29 september 1653 (Admiraalsarchief 2472) wordt gesproken over de aanschaf van deze twee schepen. De eerste resolutie gaat over het schip dat waarschijnlijk gebouwd is door Jan Backer. Het betreft namelijk een schip van 130 voet lang *"lest gecocht tot Sardam, dat de naem sal hebben Ziericzee"*. Voor het tweede schip, 134 voet lang, genaamd de 'Utrecht', wordt toestemming gegeven om Jan Pietersz Gijsen ende Meyndert Arentsen, meestertimmerlieden tot Sardam *"op drie à vier maenden tijt de somme van 1000 pond Vlaems te betalen in Groot Silver"*.

In de derde resolutie wordt gesproken over een burger uit Middelburg die beide schepen onder zijn verantwoordelijkheid moet toemaken, takelen enz.

Uit het bovenstaande is mogelijk duidelijk geworden dat het bezoek van vice-admiraal Witte de With aan Zaandam niet zonder reden gebeurde. Voor de Zaanse scheepsbouwmeesters leidde het jammer genoeg slechts tot de verkoop van twee schepen.
De opzet van dit artikel maakt het helaas niet mogelijk wat meer aandacht te besteden aan de figuur Witte de With. Hij was zo gehaat onder zijn scheepsvolk, dat zij hem letterlijk uit zee probeerden te schieten.
Ook voert het te ver op het vervolg van de vlootbouw door te gaan. Toen de Hollanders uiteindelijk genoeg schepen hadden om de Engelsen te bevechten, bleken de Hollandse kooplieden de prijzen van het scheepsgeschut zo hoog te hebben opgevoerd, dat de schepen zonder geschut in de havens moesten blijven liggen.
'Sappige' stukjes vaderlandse geschiedenis, die misschien eens een volgende keer aan de orde kunnen komen.

Geraadpleegde literatuur:

- Acda, G.M.W., Voor en achter de mast. Het leven van de zeeman in de 17e en 18e eeuw. Bussum 1976.
- Admiraliteitsarchieven van Zeeland. Algemeen Rijksarchief, Eerste Afdeling, Den Haag.
- Beijlen, J. van, Schepen van de Nederlanden. Van de late Middeleeuwen tot het einde van de 17e eeuw. Amsterdam 1970.
- Boxer, prof. C.R., De Ruyter en de Engelse Oorlogen in de Gouden Eeuw. Bussum 1976.
- Dagboek van Witte Cornelisz. de With. Periode van 24 augustus 1652 - 5 november 1658. Algemeen Rijksarchief, Eerste Afdeling, Den Haag.
- Elias, dr J.E., De Vlootbouw in Nederland in de eerste helft der 17e eeuw, 1596-1655.
- Loosjes, Adriaan, Beschrijving van de Zaanlandsche dorpen. Haarlem, 1794.
- Lootsma, S., Een en ander over den Zaanschen scheepsbouw. In: Historische Studiën over de Zaanstreek (dl I), Koog aan de Zaan 1939.
- Resolutieregisters van de Staten-Generaal over 1653 en 1654. Algemeen Rijksarchief, Eerste Afdeling, Den Haag.
- IJk, Cornelis van, De Nederlandsche Scheepsbouwkonst Open Gestelt. Amsterdam, 1697.

ZAANSTREEK TELT NOG DRIE STOOMSCHEPEN

Stoomvoortstuwing heeft een zeer belangrijke rol gespeeld in de scheepvaart. Hoewel er tot na de Tweede Wereldoorlog stoomschepen zijn gebouwd, zijn er slechts enige tientallen in Nederland overgebleven. De meeste daarvan zijn in particulier bezit. De Zaanstreek telt nog drie stoomschepen, waarvan er twee in het bezit zijn van de gebroeders Siem en Piet Visser, respectievelijk eigenaar van de als stoom-passagiersvaartuig ingerichte 'Johannes'(met een vaste ligplaats in Westzaan) en de stoomsleepboot 'Scheelenkuhlen', die doorgaans afgemeerd ligt bij de Zaandamse Havenstraat. Eveneens ligt daar meestal de 'Hugo'van de heer A. de Leeuw.

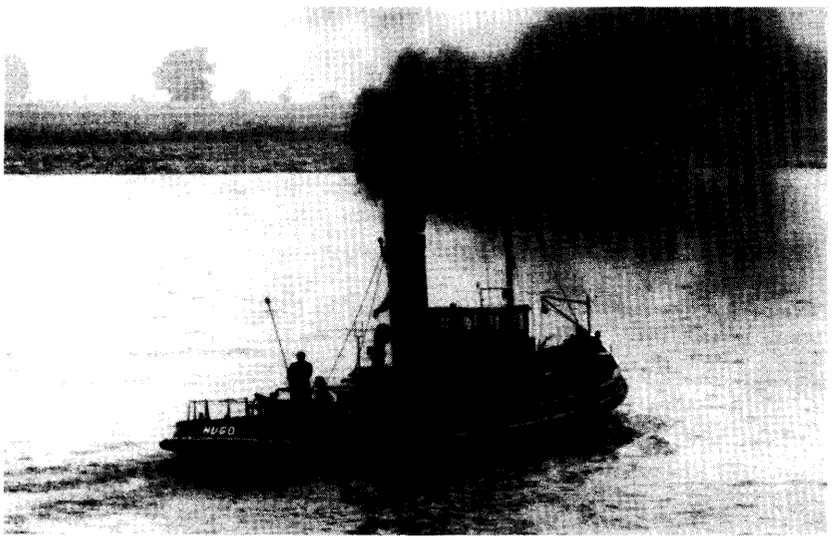
Albert Boes

De 'Johannes'van Siem Visser, bij de Zaanse Schans

Als eigenaar van een stoomschip, voel ik me een soort rentmeester van een stuk industrieel erfgoed", stelt de heer S. Visser (geboren in 1932, wonend Kievitstraat 9, Westzaan). "Ik probeer het schip zo goed mogelijk in werkende staat te houden. Daarvoor heb ik wel wat concessies moeten doen. De 'Johannes' is nu ingericht als 'party-schip'. Van oorsprong is het een stoomsleepboot. Ik kocht de sleper in 1973, toen deze afgemeerd lag bij de eertijds bekende Scheepssloperij en Handelsonderneming van Slooten in Wormer.
De sleper was in 1908 als 'Schill'in Breslau gebouwd. De lengte van het schip is 15,67 m, breedte 4,02 m, diepgang 1,50 m. In 1940 was een nieuwe stoomketel ingebouwd. Bij een geallieerde bomaanval liep de sleepboot in Berlijn zware schade op. Na reparatie kwam de 'Schill' in 1946 weer in de vaart. Drie jaar later kreeg de sleepboot de huidige naam 'Johannes'. In 1971 leek het einde van de bejaarde sleepboot in zicht te komen. Twee jaar later kocht Slooten de 'Johannes'aan."

Siem Visser, die toen al eigenaar was van een stoomscheepje, was regelmatig op de sloopwerf te vinden. Na rijp beraad kocht hij de 'Johannes' aan. In Oost Berlijn probeerde Siem Visser meer te weten te komen over de geschiedenis van de 'Schill'. Deze naspeuringen liepen dood op een 'muur' van onwil van de Oostduitse instantie die eigenaar was geweest van de sleper.
"Veel later kwam ik echter toch achter de geschiedenis van het schip. Ik werd namelijk gebeld door een tankerschipper uit Duisburg. Deze bleek de zoon te zijn van de oude machinist van de 'Schill'. Van hem kreeg ik een schat aan informatie over deze sleper", aldus Siem Visser.

Stoom heeft me altijd gefascineerd" stelt Visser. "Ik ben misschien wel erfelijk belast. Mijn vader was voorbestemd om scheepswerktuigkundige te worden. Maar, voordat zijn opleiding voltooid was, overleed zijn vader. Zijn moeder, die uit een boerengeslacht kwam, kon een boerderij in Westzaan overnemen. De aanwezigheid van mijn vader op de boerderij was echter hard nodig. Daardoor heeft hij nooit als scheepswerktuigkundige gevaren. Uiteindelijk zijn mijn broer Jan en ik hem opgevolgd op de boerderij.
In 1965 ben ik begonnen met mijn eerste stoombootje. Daarbij ging ik uit van een 5 meter lange stalen vlet. Een butagasfles (afgeperst op 10 ato) maakte ik geschikt om als stoomketel te dienen.



De 'Hugo' van de heer A. de Leeuw. Deze stoomsleper werd in 1929 gebouwd door de werf van Botje & Ensingh & Co in Groningen, lengte 18,50 m, breedte 5,20 m, uitgerust met een 2 cil. 150 ipk compound stoommachine

Verder bouwde ik zelf een liggend stoommachientje en dit dreef twee raderen aan met vaste schoepen. Met dit scheepje kreeg ik de smaak voor de stoomvaart goed te pakken. In 1968 kocht ik een 9 meter lange koolschuit, die de naam 'Fortuna' kreeg. In die tijd kon ik een gekeurde stoomketel kopen, die afkomstig was uit een wasserij. Bij Slooten dook ik een aardig stoommachientje op. Dit dreef de raderen aan, aanvankelijk met vaste schoepen. Later bracht ik een 'Morganverstelling' aan om de schoepen zodanig te verstellen tijdens de draaibeweging van de raderen, dat het rendement verbeterde. In 1973 kocht ik een 13 meter lange barkas, waarin ik de ketel en de stoommachine van de 'Fortuna' plaatste. In het zelfde jaar zag ik de 'Johannes' bij Slooten liggen. Ik was gelijk verkocht. De barkas kon ik inruilen bij de sloopwerf en zo werd ik eigenaar van een echte, kolengestookte stoomsleper, met een compound stoommachine van ongeveer 100 ipk.

In de vakanties kijk ik altijd uit naar stoomschepen. Zo varen er rond Stockholm nog steeds maar liefst negen omstreeks de eeuwwisseling gebouwde stoompassagiersschepen met een lengte van 20 - 35 m. Zo was ik aan boord van de 'Maryfred' die is uitgerust met een in 1982 (!) gebouwde, 2-vuurs kolengestookte ketel met een V.O. van 82 m^2.

In Nederland varen helaas nog nauwelijks grotere stoomschepen. De kosten die ermee samenhangen zijn erg hoog. Verder moet je bij een stoomschip nu eenmaal vaak langer dan een dag voor je wilt vertrekken, beginnen met de ketel op te stoken. Voor een commercieel bedrijf is dat tegenwoordig nauwelijks meer te doen. Daarom is het vrij forse party-schip 'de Nederlander' naast een stoommachine-installatie die de raderen aandrijft, ook uitgerust met een diesel die een schroef aandrijft.
Dit schip werd enige jaren geleden bij Scheepswerf Brouwer in Zaandam op basis van de restanten van een oud casco van een raderboot vrijwel geheel nieuw gebouwd voor Clemens Key. Zijn vader Wijnand bracht jaren geleden de nostalgische raderboot 'Kapitein Kok' (die overigens diesel-hydraulisch aangedreven wordt) in de vaart.
Bij Scheepswerf Brouwer ligt nu de grote, in 1926 gebouwde Duitse stoomraderboot 'Rüdesheim' die de familie Key begin 1993 aankocht met de bedoeling om dit schip ook als party-schip in te richten.

Voor een particulier is een stoomboot een kostbaar bezit", aldus Siem Visser. "Om die kosten te bestrijden, heb ik de 'Johannes' zodanig ingericht dat deze als party-schip ingezet kan worden. In overleg met de Scheepvaart Inspectie heb ik op het achterschip een kajuit laten aanbrengen. Aan boord mogen groepen tot maximaal 34 passagiers worden vervoerd. Per jaar maak ik ongeveer een dozijn tochten met betalende passagiers.
Zo was ik tijdens Sail '90 door het Amstelhotel gecharterd om de hele week met groepen in het Amsterdamse havengebied te varen. Ook tijdens Sail '95 zal de 'Johannes' ingeschakeld worden. Voor het uitvoeren van deze tochten kan ik terugvallen op enige vrienden die evenals ik als schipper kunnen varen, of als machinist. Mijn vrouw verzorgt dan de cateringactiviteiten.

Om een idee te geven van de kosten van een stoomschip: de verplichte 2-jaarlijkse keuringen van het Stoomwezen kosten ongeveer 800 gulden. Een paar jaar geleden moesten de vlampijpen van de ketel worden vernieuwd. Dat kostte ongeveer 10.000 gulden. De ketel die een VO heeft van 36 m^2, heeft nu eenmaal 55 vlampijpen (uitwendig 82 mm diameter). Verder kost een dokbeurt ongeveer 2600 gulden. Per jaar ben ik gemiddeld zo'n 5000 gulden kwijt aan onderhoud.
Je kunt ook voor de gekste verrassingen komen te staan. Zo constateerde ik een tijdje geleden dat er water in de machinekamer stond. Na lang zoeken ontdekten we een klein lekje onder de stookplaat. Vanuit een overlooppijpje was hier lange tijd condensaat op de zelfde plaats gelekt. Daardoor was een gaatje in het vlak ontstaan. Ja, dan ontkom je er niet aan om het schip weer droog te laten zetten....."

De 'Scheelenkuhlen' van Piet Visser is nog geheel in de authentieke staat gehouden. Gedurende een jaar of tien werkte Piet bij de toenmalige NDSM, ook op stoomschepen. De laatste was mammoettanker 'Schelderix' die met stoomturbines werd aangedreven ("maar liefst 44.000 pk, waarbij de ketels stoom leverden van 85 ato bij 350 graden C!").
"De 'Scheelenkuhlen' werd in 1927 gebouwd in Cuxhaven. Deze sleepboot is ook geschikt voor de vaart in de kustwateren. Via het Schifffahrtamt hebben we alle belangrijke plannen van het schip verkregen. Het schip heeft een lengte van 21,40 m breedte 5,61 m, uitgerust met een 220 ipk sterke compound stoommachine.
De 'Scheelenkuhlen' kocht ik van de Handelsonderneming en Scheepssloperij Slooten in Wormer in de zelfde tijd als mijn broer de 'Johannes'.
Per jaar vaar ik een dag of twintig met het schip. Dat betreft vooral het bezoek aan 'stoomevenementen', zoals 'Dordt in Stoom'. Dan ben je al

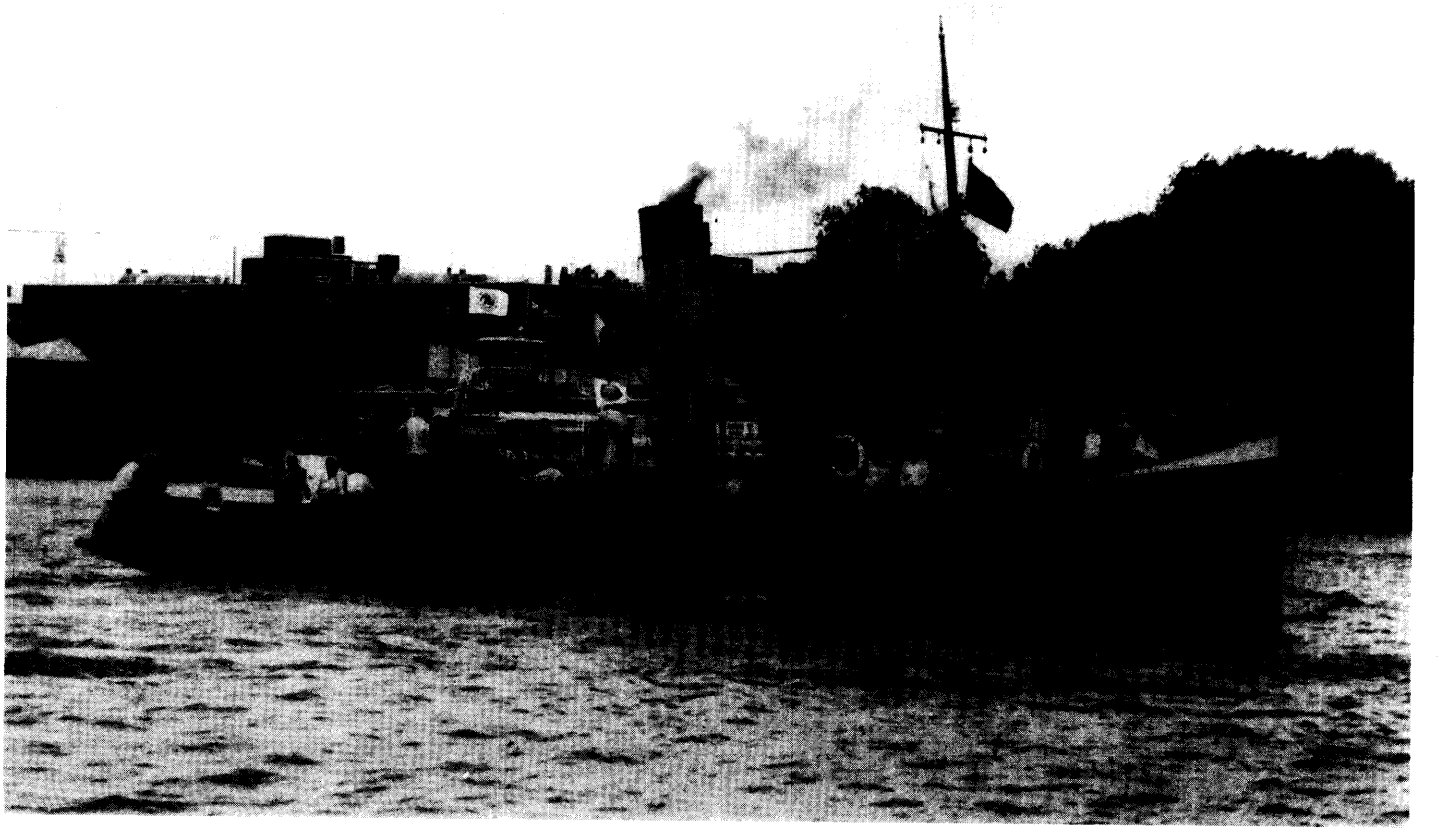
gauw vier dagen onderweg. Verder ben ik uiteraard van plan tijdens Sail Amsterdam '95 van de partij te zijn.
De rest van het jaar ben ik meest bezig met onderhoud aan het schip. Daaraan is altijd wel wat te doen!"

De gebroeders Visser zijn beiden lid van de Vereniging Stoomvaart. Hiervan kun je alleen lid worden wanneer je een eigen stoomboot hebt. De vereniging telt nu 22 leden.
De Vereniging is nauw verbonden met de Stichting tot Behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
De vereniging stelt zich ten doel: het behoud van door stoomkracht voortgestuwde vaartuigen, alsmede het in stand houden van ambachten die bij de stoomvaart betrokken zijn (geweest) en het coördineren van de verhuur van stoomschepen.
De Stichting BASM werkt mee aan de tot standkoming van het Register Varende Monumenten.
Voorzitter van de Vereniging Stoomvaart is de heer F. Boom, Vijfpootveld 22, 1541 PT Koog a/d Zaan, tel. 075-176749.

Naast de stoomschepen die in particulier bezit zijn, telt Nederland ook nog een aantal fraaie stoomschepen die een duidelijk museaal karakter hebben. Zo is de grote zeegaande stoomsleper 'Furie' ondergebracht in een stichting met sterke banden met het sleepvaartmuseum in Maassluis. Verder is het Rotterdamse scheepvaart museum nauw betrokken bij het beheer van de fraaie Rijnstoomsleper 'Pieter Boele' en de werfstoomslepers 'Dockyard V' en 'Dockyard IX'.
Een vergelijkbare situatie geldt voor het Amsterdamse Scheepvaartmuseum met betrekking tot het stoomdirektievaartuig 'Christiaan Brunings'.

De Stichting BASM geeft drie maal per jaar de nieuwsbrief 'Behoudsnieuws' uit. Deze nieuwsbrief is bestemd voor relaties en donateurs van de stichting. De donatie is f 15,- per jaar minimaal. Informatie over de aktiviteiten van de Vereniging Stoomvaart en de Stichting BASM wordt regelmatig gepubliceerd in het elke twee maanden verschijnende vakblad 'De Sleepboot' van de Vereniging van Sleep- en Duwbooteigenaren 'Rijn en IJssel' te Dordrecht.

s.s. 'Scheelenkuhlen' met passagiers op het Y. Mogelijk ter gelegenheid van Sail. (foto Lekko/V.B.S.)



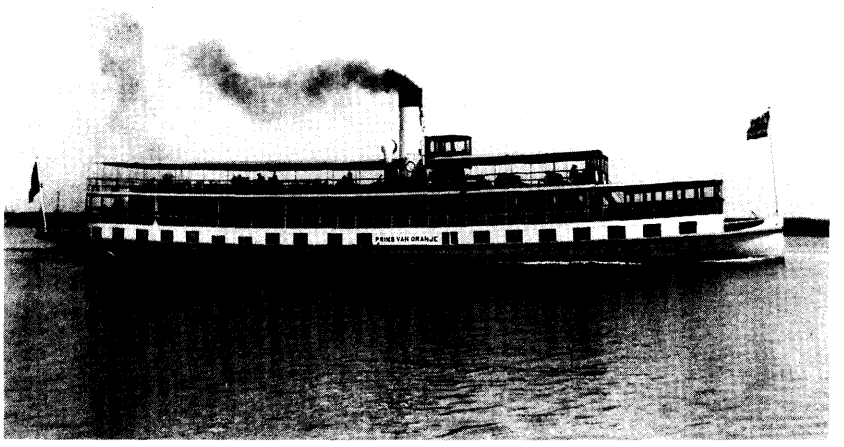
SCHUITJE VAREN, THEETJE DRINKEN?
MARITIEME PLANNEN ROND DE ZAANSE SCHANS

C. de Jong

Deze zoete droom wordt al enige jaren gekoesterd op de Zaanse Schans. In het rapport 'Spijkers met Koppen' dat in 1990 de grondslag vormde van het nieuwe beleid ten aanzien van de Zaanse Schans werd door een groep mensen die zich voor een Zaanse Schans nieuwe stijl wilden inzetten al gebrainstormd over mogelijkheden om de aantrekkelijkheid van de Schans op een verantwoorde wijze te verhogen. In het rapport werd gesproken over de bouw van een historische scheepswerf, het verhuren van roeibootjes om de Kalverpolder te bevaren en het openen van een theeschenkerij aan de Zaanoever ter hoogte waar eens een pontje voer.

Een droom? Het heeft er alle schijn van dat deze droom binnen afzienbare tijd gaat uitkomen, zelfs zonder dat Robert ten Brink er aan te pas komt.
Wat maakt mij nu zo optimistisch? Allereerst is daar de komst van het Zaans Museum dat, gezien vanaf de Leeghwaterweg, rechts van het huidige grote parkeerterrein gaat worden gebouwd. Het museum is ontworpen door de Bossche architect Cor van Hillo die ook het Museonder op de Hoge Veluwe bouwde. Eind 1995 gaat de eerste schop de grond in. Hoewel het museum de cultuurgeschiedenis van de Zaanstreek in de volle breedte zal behandelen, zal extra aandacht worden besteed aan de (proto)industriële geschiedenis die zich vanaf de 16de eeuw aan de Zaan ontwikkelde.

Historische foto van de Prins van Ornaje



Dit fascinerende verhaal, dat met molens begon en uitdraaide op multinationals, zal met behulp van de eigen collectie en bruiklenen en ondersteund door moderne audio-visuele hulpmiddelen in de vaste expostie en in tijdelijke tentoonstellingen worden verteld.
In aanvulling op wat in het museum te zien zal zijn, kan de bezoeker dan vervolgens het deel van het verhaal dat gaat over het kleinschalige ambachtelijke verleden - ruwweg de periode lopend van de zeventiende tot en met de eerste helft van de negentiende eeuw - in werking zien op de Zaanse Schans.

Van een echt drieluik kan gesproken worden, als aan de bezoeker ook de mogelijkheid geboden wordt om het vervolgverhaal: de industriële ontwikkeling zoals deze zich vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw aan de Zaanoevers ontwikkelde, in situ te bezichtigen.
De participatie van het bedrijfsleven in deze opzet is daartoe uiteraard een eerste vereiste. Maar waarom zou wat met de voormalige Heinekenbrouwerij aan de Stadhouderskade in Amsterdam lukte aan de Zaan niet mogelijk zijn?
Een tweede vereiste is een schip dat kan worden ingezet in de op stapel staande cultuurhistorische arrangementen gericht op de ontsluiting van het industrieel erfgoed. En hier valt ons nu een geschenk uit de hemel ten deel: de 'Prins van Oranje'. Dit schip is het laatste van de vier schepen die vanaf het begin van deze eeuw tot in de jaren vijftig de Alkmaarder packetdienst onderhielden. Deze dienst vervoerde dagelijks honderden passagiers en vracht van Alkmaar via Zaandam naar Amsterdam. De 'Prins van Oranje' werd kort geleden door particulier initiatief van de slopershamer gered en wordt momenteel, hoewel van de modernste gemakken voorzien, weer geheel in oude luister hersteld. Als alles loopt zoals het moet zal de 'Prins van Oranje' tijdens de Sail-manifestatie op 11 augustus aanstaande op de Zaan een hoofdrol vervullen. Het schip leent zich door zijn ouderdom en 'opkalefatering' perfect voor deze vorm van cultuurhistorisch toerisme. Maar het mooiste van alles is natuurlijk dat het schip zélf deel heeft uitgemaakt van een glorierijk Zaans verleden.

Momenteel onderzoekt Stichting De Zaanse Schans de mogelijkheid om aan de Zaanoever een historische scheepswerf te bouwen. De gedachten gaan uit naar een werf uit deze periode van 1650 tot 1800 de tijd waarin aan de Binnenzaan in hoofdzaak alleen nog kleinere zeeschepen en binnenschepen zoals dubbele damschuiten, boeiers en waterschepen werden gebouwd. De bouw van een dergelijke historische scheepswerf geschikt voor de bouw van kleinere schepen biedt een aantrekkelijk alternatief voor de grotere werven met dito zeeschepen die momenteel al op diverse plaatsen in Nederland gerealiseerd zijn of worden. Om het 'verhaal' compleet en aantrekkelijker voor het publiek te maken, wordt ook gedacht aan het bij de werf betrekken van een aantal toeleveringsbedrijven zoals een houtzagerij, smederij, mas-

tenmakerij, touwslagerij, zeilmakerij etcetera. Voeg daar nog bij een ruimte waar het publiek deze bedrijvigheid kan gadeslaan en waar het wachten op de boot in het kader van een arrangement kan worden veraangenaamd door de inrichting van een kleine expositie over de geschiedenis van de Zaanse scheepsbouw en scheepvaart. Een dergelijke combinatie van educatieve en commerciële activiteiten vormt de sleutel tot het sukses van het al eerder genoemde drieluik. Het onderzoek richt zich op de historische, planologische, economische, educatieve, bouwkundige en milieutechnische eisen. Verder worden de mogelijkheden onderzocht om de scheepswerf te laten functioneren in het kader van het leerlingenstelsel en om het project in aanmerking te laten komen voor subsidie.

De eerste resultaten van dit onderzoek geven hoop dat dit prachtige plan binnen afzienbare tijd kan worden verwezenlijkt.
Met de ingebruikneming van het bezoekerscentrum 'Vrede' is de weg vrij om ook het plan om roeiboten te gaan verhuren ten uitvoer te leggen. Een dergelijk initiatief past uitstekend in het door de Provincie Noord-Holland opgezette Veenweideproject. Dit project beoogt de instandhouding en verantwoorde exploitatie van het veenweidegebied dat zich ten noorden van Amsterdam uitstrekt van de Zaanstreek tot Waterland.
Het is hier niet de plaats om de inhoud van dit veelomvattende project uit de doeken te doen. Het zal echter duidelijk zijn dat een uit het oogpunt van natuurbehoud en recreatie verantwoorde ontsluiting van de Kalverpolder daar uitstekend in past. De verhuur van roeiboten, voor een in dit bijzondere natuurgebied geïnteresseerd en dus beperkt publiek, kan door middel van een aantal eenvoudige voorzieningen gerealiseerd worden vanuit het bezoekerscentrum van de Zaanse Schans.

En dan nog het theetje drinken. Wat zou het mooi zijn als aan de Zaanoever een echte Zaanse theeschenkerij kon worden gevestigd. Een theeschenkerij waar genoten kan worden van al het lekkers dat van oudsher in de 'provisiekamer van Amsterdam' werd geproduceerd. En stelt u zich eens voor. U zit op het terras van de theeschenkerij. U drinkt uw kopje thee of koffie leeg, omdat u het pontje ziet naderen dat u naar de overkant brengt. Daar aangekomen verlengt u uw tocht naar het Zaans Museum en de Schans met een bezoek aan de afdeling wooncultuur van het Zaans Museum gevestigd in het voormalige Zaans Historisch Museum in het pand aan de Lagedijk.
Zou dat niet mooi zijn?
Er wordt aan gewerkt!

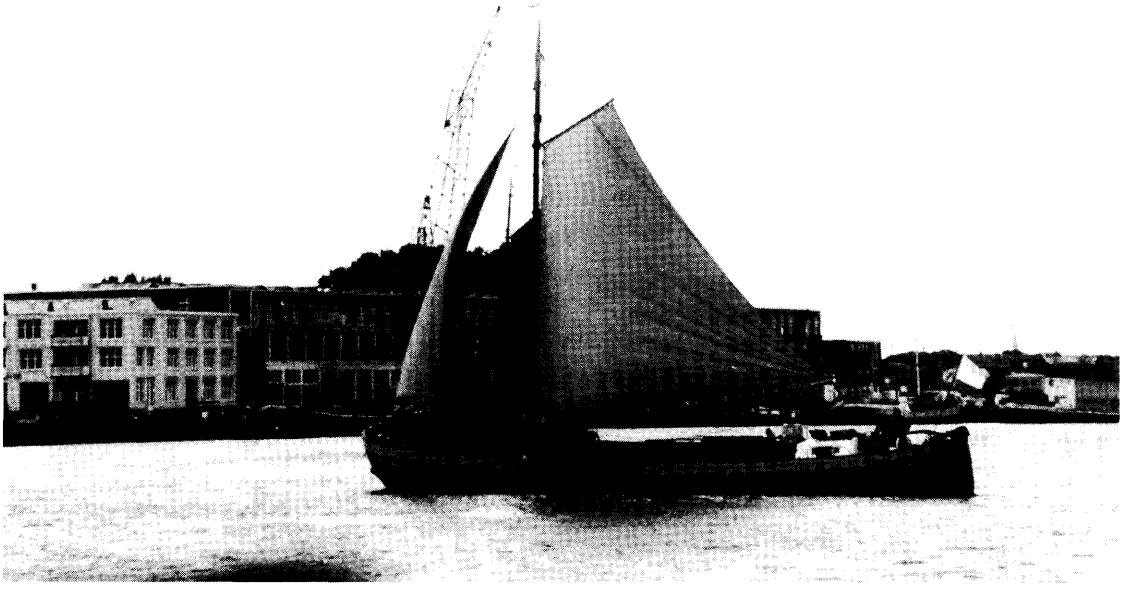
28 september 1995

Lezing door Cor van Hillo, architect Zaans Museum over zijn ontwerp.
Plaats: Gemeentearchief Zaanstad, Hoogstraat 34, Koog aan de Zaan.
Aanvang 20.00 uur, toegang gratis

DE BRUINE VLOOT OP DE ZAAN

F. Panman

Eind 19e, begin 20e eeuw, werd het goederenvervoer in de Zaanstreek hoofdzakelijk uitgevoerd over de Zaan. Dit vervoer gebeurde door zowel stoom-, zeil- als motorschepen.
De lading die zij vervoerden bestond hoofdzakelijk uit hout, rijst, landbouwprodukten en grondstoffen voor de fabrieken langs de Zaan.
Van het toentertijd grote aantal schepen zijn er vandaag de dag maar een klein aantal overgebleven. Deze schepen worden nu niet meer gebruikt voor goederentransport, maar doen dienst als woonschip, recreatievaartuig of als charterschip.
Een aantal is of wordt weer teruggebracht in hun oorspronkelijke staat en is eigenlijk een maritiem monument. Een tweetal van deze schepen willen we wat nader omschrijven.
De 'Volharding', een Groninger zeiltjalk en de 'Anna-Koosje', een Hagenaar.



De in 1911 gebouwde 'Anna Koosje' onder zeil in oude luister hersteld

Zeiltjalk 'De Volharding'

De 'Volharding' werd gebouwd in 1904 bij S. Smit te Hoogezand. De afmetingen waren 23.20 x 4.92 x 1.99 m bij 132 ton. Hij werd als de 'Wilhelmina' te water gelaten. Na eerst 13 jaar onder schipper Bootsma over de Noord- en de Oostzee te hebben gevaren, werd het schip in 1918 gekocht door A. Koning, die het schip 'Volharding' noemde. In de jaren '20 kwam er een motor in het schip, een Skandia gloeikopmotor, met 1 cylinder van 30 PK en werd het tuig verkleind.
Schipper Koning vervoerde veel hout voor William Pont en Middelhoven.
Tot 1966 heeft schipper Koning met zijn vrouw gevaren, waarna hij tot 1986 op zijn schip bleef wonen aan de zogenaamde schippersremming in Zaandam.
In 1986 is het schip verkocht. De huidige eigenaren hebben het schip zoveel mogelijk teruggebracht in de staat van ± 1925.
Het schip ligt nog steeds aan de Zaan met uitzicht op het Pont-eiland, vanwaar het vroeger zoveel hout vervoerde.

Een Hagenaar te Zaandam

Oorspronkelijk gaf de naam 'Hagenaar' de maat van een schip aan, waarmee men binnen de stadsgrenzen van het moeilijk bereikbare Den Haag kon komen. Het hiervoor verantwoordelijke obstakel was de Wagenbrug die zeer beperkte afmetingen had.
Langzamerhand worden de schepen groter en voldoen niet meer aan die Haagse maat, maar ze behouden wel het uiterlijk van hun voorgangers en vinden hun weg door heel Nederland.
De kleinste waren ongeveer 17 meter, de grootste mij bekend 28 meter lang.
Veel van deze Hagenaars zijn gebouwd bij scheepswerf Hendriks te Dodewaard, waar volgens kenners de mooisten van stapel liepen.

Waarvoor werden deze schepen nu gebruikt?
De schepen voor Den Haag vervoerden veelal bakstenen voor de bouw van Den Haag en verder werd er veel groente en fruit vanuit de Betuwe naar het Westen vervoerd. Zo ook de 'Anna-Koosje', die toenterijd nog 'Vertrouwen' heette. Tot na de Tweede Wereldoorlog voer het met

fruit en groenten op Amsterdam, met als schipper Jacob van Ochten uit Eck en Wiel. Eind veertiger jaren wordt het schip aan de Zaanse schipper Jacob Phaff verkocht.
Het oorspronkelijk 25 meter lange schip wordt dan met 6 meter tot 31 meter verlengd, de tuigage gaat eraf en er komt een motor in het schip te staan.

Vanaf dat moment begint er een nieuw leven. Er wordt gevaren met tarwe en andere granen naar Wessanen in Wormerveer en met bouwmaterialen zoals zand en grint, nodig in de Zaanstreek. Dit duurt tot begin jaren '60. De concurrentie slaat ook bij schipper Phaff toe en hij vervangt het schip door een groter. Zijn zoons varen dan nog enkele jaren met de 'Vertrouwen' door.
Het schip komt dan net niet bij de sloop terecht, maar het scheelt niet veel.
Uiteindelijk komt het in het bezit van een stel enthousiastelingen (1981) die er nog wel wat in zien en het schip in zijn oude glorie doen herstellen.

Momenteel vaart de 'Anna Koosje' weer in zijn oorspronkelijke staat op de Nederlandse wateren met als thuishaven andermaal Zaandam.

Huidige eigenaren: L. Veenstra
G.M. van den Heuvel
Postbus 2094
1500 GB Zaandam
Tel.nr.: 075 - 701974

De eigenaren van deze schepen zijn lid van een behoudsorganisatie, in dit geval de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Zeilend Bedrijfsvaartuig, kortweg LVBZB genoemd.
Deze vereniging heeft tot doel het behoud van zeilende bedrijfsvaartuigen, waarmee oorspronkelijk op de Nederlandse wateren enig bedrijf is uitgeoefend en waarvan het karakter overwegend bewaard is gebleven, alsmede het in stand houden van ambachten die bij de zeilvaart betrokken zijn geweest. Momenteel zijn bij de vereniging ruim 400 schepen bekend, die of in restauratiestadium, of al in de vaart zijn.

De vereniging geeft advies met betrekking tot restauratie, beheert een bescheiden middelenmagazijn en organiseert jaarlijks enige bijeenkomsten.
Momenteel is ook de overheid tot de overtuiging gekomen dat deze schepen toch wel uniek zijn en wordt er gewerkt aan een landelijk register voor varende monumenten.

Hopelijk komt er door deze aanpak een eind aan de moeilijkheden die eigenaren van deze schepen ondervinden.
Die moeilijkheden zijn onder andere ligplaatsen - eventueel subsidie - , het varen op rode gasolie en in de toekomst roerendgoedbelasting.
Wat betreft de Zaanstreek zou het de gemeente sieren als ook in Zaanstad wat meer aandacht aan het maritiem verleden geschonken zou worden.

De Groninger zeiltjalk 'De Volharding' bouwjaar 1904, weer in de staat zoals ze rond 1925 o.a. hout voor William Pont vervoerde

OBJECT TE KIJK:
SCHEEPSMODEL VAN EEN BEURTSCHIP

G.D. Horneman

Serie over objecten uit de industriële geschiedenis van de Zaanstreek welke in het Zaans Museum in oprichting te zien zullen zijn.

Wanneer je voor het Zaans Historisch Museum staat en een kijkje door het raam naar binnen neemt, is het eerste wat je ziet een scheepsmodel dat zich in de voorkamer pal voor het raam bevindt.

Het model stelt de 'Jacob' voor, een houten beurtschip van ongeveer 60 ton. Het schip voer tussen 1850 en 1900 als beurtschip/vrachtvaarder van de firma P. Dekker uit Koog aan de Zaan naar verschillende bestemmingen in Nederland. Als laatste schipper wordt de heer G. Nieuwkamp genoemd. De firma Dekker had nog twee schepen in de vaart, nl. de 'Pieter' en de 'Vos', zij waren alle drie verschillend van type.

De 'Jacob' is een platbodem van het type 'dektjalk'. Dit type schip werd voornamelijk gebruikt als vrachtvaarder op de binnenwateren van Noord-Holland en Friesland. Het is een recht toe recht aan schip. Het bijzondere van dit type tjalk is dat het verblijf van de schipper zich onder het achterdek bevindt. Over de specifieke benaming van dit type schip lopen de meningen uiteen. (Zo duidt o.a. de schrijver Petrejus het schip als een 'Noord-Hollands jacht' aan)[1]
Langzamerhand verdwenen de houten schepen aan het eind van de 19 eeuw en kwamen er stalen schepen voor in de plaats.
De 'Jacob' voer vanuit de Zaanstreek met 'klare' produkten zoals meel, havermout, cacaoboter en veekoeken naar Amsterdam. Maar ook werden Rotterdam, Dordrecht en andere zeehavens in Nederland aangedaan. Als retourvracht werden dan uit de zeeschepen ruwe produkten geladen welke weer in de Zaanstreek werden gelost.

(foto Henk van 't Loo)

Beschrijving van het model:

Het model is van eikehout gemaakt. De zeilen zijn van het model verwijderd en in het ruim opgeborgen. De voorstag is van staaldraad gemaakt in tegenstelling tot de rest van het staand want wat van touw is gemaakt. De roerklik (afneembare roerkop) ontbreekt. Voor de rest is het model in goede staat. is 32 cm breed, 110 cm lang en 121 cm hoog.
Aan de kleine ronde zwaarden, welke zich aan beide zijden van het schip (boorden) bevinden, kan men zien dat het op de binnenwateren voer. Lange zwaarden werden nl. toegepast aan boord van schepen die ook de zee zoals de Zuider- en de Waddenzee bevoeren. De zwaarden zijn rondom met ijzeren banden verstevigd. Dit was nodig om slijtage tegen te gaan. De zwaarden worden beschermd met 'aanvarings-klampen'. Vaak waren deze klampen los aan de boorden bevestigd. Bij smallere bruggen en sluizen kon toch doorgang plaatsvinden wanneer deze klampen verwijderd werden.

Het schip 'de Jacob' is een zgn. draai-over-boord. Dit kan men zien aan de helmstok welke zich aan het roer bevindt. Deze kon over het hele achterschip heen tot buiten boord draaien, in tegenstelling tot schepen waarbij het draai-segment van het roer beperkt was door de opbouw[2].
In ons geval is het helmhout recht en van uiterst sobere uitvoering nl. geen enkele versiering en zoals eerder gezegd, geen klik.

De schipper stond in een verlaging van het dek, de 'stuurbak'. Op het model is deze afgedekt door een luik. Tijdens de vaart keek de schipper over de vrachtluiken heen. Deze luiken (4 stuks) bestaan uit losse delen (planken) en lagen op losse 'merkels'[3]. De luiken kunnen gedeeltelijk of in zijn geheel, afhankelijk van de vracht die geladen werd, geopend worden. Het schip heeft een ronde luikenkap. Dit is kenmerkend voor schepen van vóór 1900. De luiken zijn rond en lopen van 'den' tot 'den'[4]. De luiken moesten verzegeld kunnen worden i.v.m. douanegoederen of andere goede-

ren die aan belasting onderhevig waren. Dit gebeurde met speciale openingen welke zich in de luiken bevonden.

Doordat er gevaren werd op de singels en kanalen en men veel (spoor)bruggen passeerde, moest de mast gemakkelijk gestreken kunnen worden. Onder aan de mast bevond zich als tegengewicht lood en als de mast goed in balans was, kon men met een lichte krachtsinspanning de mast strijken. Het ondereinde van de mast draaide dan in de 'wip'; een langwerpige ruimte welke zich voor de mast bevindt. Ook deze ruimte wordt, en dat is ook duidelijk te zien bij het model, door een luik afgedekt.

Op de voorplecht bevindt zich nog een luik. Dit luik verschaft de toegang tot het vooronder waar de knecht woonde. Vaak beschilderde de knecht de binnenkant van het luik met bijbelse voorstellingen of andere stichtelijke zinnebeelden. De schipper zelf woonde achter. Deze ruimte 'de roef' kan men bereiken via een luik dat zich op het achterschip bevindt. In de roef van het model bevindt zich een tafel en langs de achterwand een bank. In de roef werd ook gekookt. Koken deed men op een kachel het 'schippertje'. Deze kachel deed dus dienst voor verwarming maar ook als kookplaat.

Op het voorschip bevinden zich op de buitenzijde van het boeisel twee verticale klampen, de 'beretanden'. Deze waren voor de geleiding van de trossen bij het ankeren. Op sommige binnenvaartschepen waren deze klampen versierd, echter niet op dit schip [5]. Twee bolders op het voorschip en twee op het achterschip zorgden er voor dat het schip op een juiste manier kon worden afgemeerd.

Aan de voorzijde van het schip bevindt zich de zgn. 'loefbijter'. Dit is een verlenging onder water van de voorscheg en diende om de loefgierigheid (drift) die bij dit type platbodem voorkomt, te beperken. (Bij een te grote loefbijter kon het moeilijk worden het schip door de wind te krijgen [6].

De maker

Het model van de beurtvaarder is gemaakt door de oud-scheepmaker- (timmermans) knecht B. Boon Jz. De heer Boon heeft 53 jaar onafgebroken bij de familie Swart gewerkt, waarvan 42 jaar op de werf J. Swart aan de Jan Bestevaerstraat zelf. Uit deze werf is later de werf 'De Vooruit' voortgekomen[7].
De heer Boon heeft ook zelf aan de 'Jacob' gewerkt toen deze op de helling stond. De eerste keer, hij was toen 2 jaar in dienst bij de werf, werd aan het schip voor 2700 gulden vertimmerd (zonder de kosten van de smid; het ijzerwerk). Twaalf jaar later werd er voor 1000 gulden nog eens aan vertimmerd. De heer Boon schrijft in zijn brief aan de familie de Jager, aan wie hij het model schenkt, over die laatste dokbeurt: *"Waar ik toen ruimschoots mijn deel in gehad heb wat timmeren betreft."*

We kunnen wel stellen dat de maker een goed gelijkend model van de 'Jacob' heeft gemaakt. Hij kent het schip persoonlijk van onder tot boven.

In dezelfde brief haalt de heer Boon nog een aantal herinneringen op. Zo schrijft hij, dat er op de werf om 4 uur door het volk met werken werd begonnen en als jongste gezel moest hij zorgen dat om half 5 de koffie 'bruin' was anders was het een slechte dag voor de jongste gezel: *"Zoo hoor, de jongens werden van vroeger niet verwend hoor, daar kan ik van mee praten".*

De heer Boon biedt het model op 5 december 1935 aan mejuffrouw M. de Jager, de heer K. de Jager en de heer P. de Jager aan als blijk van erkentelijkheid voor wat de familie de laatste jaren voor hem betekend heeft. Ter herinnering uiteraard aan Boon zelf, maar ook aan Oom Jozef en de familie Swart. Oom Jozef, die zijn leermeester is geweest waarmee hij samen aan de 'Jacob' heeft gewerkt (*"En vooral Oom Jozef wand dat was een groot vakman hoor, waar ik veel van geleerd heb")*, en natuurlijk ook aan de werf van de familie Swart waar voor duizenden guldens aan het schip is vertimmerd.

Hij eindigt zijn brief met filosofische wijsheid: *"En nu famielje hoop ik dat het nu een genoegen is en dat ge er plezier van moogt hebben. En verders hoop ik dat het in de famielje zal blijven en dat het niet in vreemde handen overgaat of door kinderen vernielt. Wand mogt het zijn dat het de famielje niet meer aanstaat, wat ik niet kan denken, maar men weet niet wat er kan plaas vinden later jaren, dat kan men niet bekijken. Maar dan hoop ik dat het geschonken word aan de Zaanlandsche Oudheid Kamer te Zaandijk. Wand dit scheepje kan best 200 jaar Oud worden en dat beleef ik niet, maar u ook niet.*
Uw Dienaar B. Boon Jz."

Noten:

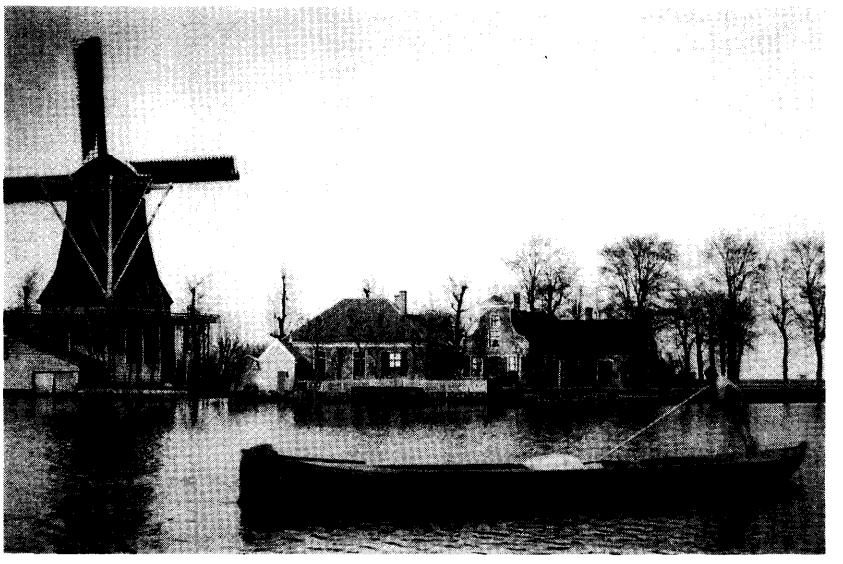
1) Petrejus, E.W., Oude zeilschepen en hun modellen, blz. 50, Unieboek N.V. , Bussum, 1971.
2) Maritieme Encyclopedie, deel 2, Unieboek B.V., Bussum, 1970.
3) Een 'merkel' is een losse balk die dwars over het luik hoofd ligt. Op de 'merkels' worden de luiken gelegd.
4) Een 'den' is de opstaande rand van het vrachtluik.
5) Maritieme Encyclopedie, deel 1, Unieboek B.V., Bussum, 1970.
6) Maritieme Encyclopedie, deel 4, Unieboek B.V., Bussum, 1971.
7) De scheepswerf b.v. Vooruit, is onstaan uit de Coöperatieve Vereniging Scheepswerf te Zaandam (coöperatie van Swart, Nieuwenhuizen en Eijbe) en oorspronkelijk uit Koog. Op een klein terrein van de firma Teer, aan de Sluissloot te Koog (waarnu de Leeghwaterstraat is) werd begonnen met de bouw van twee roeiboten gemaakt van beschuitblikken, op de Zaandamse markt gekochte spanten en door de echtgenote van één van de oprichters in haar fornuis heet gemaakte klinknagels. (Encyclopedie van de Zaanstreek, deel 2, Stichting Uitgeverij Noord-Holland, 1991).

DE ZAANSE BINNENVAART

J. Aafjes

De Zaan is al eeuwen een belangrijke verkeersader geweest, die heel veel heeft bijgedragen tot de ontwikkeling van de industrie en de welvaart van de Zaanstreek en haar bewoners. In dit geval willen we echter niet verder teruggaan, dan tot de overgangstijd van windkracht naar stoom, dus tot de tweede helft van de 19de eeuw.

De aanvoer van grondstoffen en natuurlijk ook de afvoer gebeurde voornamelijk over de Zaan. Tjalken waren in die dagen het meest voorkomende scheepstype van de Zaanse schippers ook al zag men er ook nog wel eens een kraak tussen.



'Voortstuwing door ellebogenstoom.' Een schuit geladen met zakken meel wordt ter hoogte van meelmolen 'de Koker' met een vaarboom door de Zaan voortbewogen (fotocollectie. Vooren Ver. Zaansche Molen)

In die dagen werd er meestal gezeild met deze schepen en als er geen wind was, dan werd er gebruikt gemaakt van een stoomsleepboot, als de vracht tenminste die kosten kon dragen, anders werd er geboomd tot of vanaf de Zaandammersluis. Het was namelijk zo, dat de Zaan buiten de sluis en natuurlijk ook het Noordzeekanaal te diep waren om te bomen. Maar het was beslist geen uitzondering als de schipper en zijn knecht het hele traject van bijvoorbeeld Wormerveer naar Zaandam hun geladen of wel lege schip voortboomden.
Ze liepen met hun lange vaarboom, die aan het ondereind voorzien was van een soort V-vorm om beter houvast te hebben in de 'Zaanprut' en aan de bovenkant een 'druif' had, een knop met een ronde vorm, die tegen de schouder van de schipper werd aangedrukt om zoveel mogelijk kracht te kunnen zetten om het schip voort te duwen. Zo liepen de twee mannen ieder aan een kant van het schip door het gangboord, ook wel de waring genoemd, eindeloos van voor naar achteren of omgekeerd. Liep men naar achteren, dan had men de vaarboom in de Zaanbodem staan en duwde men het schip naar voren, was men achter aangekomen, dan moest men met een forse ruk de vaarboom uit de Zaanbodem los zien te rukken, lukte dit niet dan ging het schip door en bleef de vaarboom rechtop in de Zaanbodem staan en had men het nakijken, maar dit gebeurde een ervaren schipper niet, alleen een nieuweling overkwam dit weleens.
Had men de vaarboom dus uit de bodem getrokken, dan zeulde men weer naar het voorschip, de vaarboom door het water meeslepend. Voor aangekomen haalde men de vaarboom rechtop en plompte die dan zo krachtig mogelijk weer in de bodem en begon het geloop en geduw opnieuw.
Dit geboom is wat uitgebreid beschreven, maar juist om aan te geven, dat men zeer afhankelijk was van de wind en hoe zwaar dit schippersberoep kon zijn. Na zo'n boomreis had men het bloed weleens in het baaien hemd staan van het steeds maar duwen met de schouder tegen de harde houten druif van de vaarboom.

Hoe de schippers vracht voor hun schepen kregen is eigenlijk een hoofdstuk apart en speciaal in de Zaanstreek, waar men zoveel industrie had.
Om met de Zaanse bedrijven te beginnen, die wilden natuurlijk verzekerd zijn van hun aan-en afvoer van produkten. Sommige bedrijven hadden eigen schepen. Om er een paar te noemen bijvoorbeeld Simon de Wit, het levensmiddelenbedrijf uit Zaandam, had eigen binnenschepen met de namen 'Voorwaarts' 1,2,3 enz. prachtige goed onderhouden motorschepen, die onder andere de winkelfilialen bevoorraadden. Dit was dus een onderneming met eigen schepen. Zo hadden ook Wessanen & Laan en Bloemendaal & Laan in Wormerveer eigen schepen, maar naast die eigen schepen hadden deze bedrijven ook schippers, die in vaste relatie voor die ondernemingen voeren. Men had namelijk zoveel lading, dat de capaciteit van die eigen schepen niet voldoende was.
Om als voorbeeld even Wessanen & Laan aan te halen, dit was een firma die vele fabrieken had en waar diverse produkten bewerkt en verwerkt werden. Men bezat meelfabriek 'De Vlijt' in Wormerveer, de cacaofabriek 'De Mooriaan' in Wormer, de oliefabriek 'De Tijd' in Wormerveer, de rijstpellerij 'De Unie' in Wormer en de veevoederfabriek 'De Ster' in Wormerveer.
U kunt zich voorstellen, dat de afdeling expeditie op het hoofdkantoor aan de Zaanweg in Wormerveer haar handen vol had. Elke middag om half zes kwamen de schippers van de lege schepen naar het kantoor om orders te halen voor hun volgende lading en nu doel ik op de schippers van de eigen schepen, (eigendom van Wessanen & Laan) en op de relatieschippers, veelal eigenaars van hun schepen.
De schippers van de eigen schepen kregen eerst hun orders en het werk dat overbleef werd op beurt verdeeld onder de relatieschippers. De

vrachten, die er dan nog overbleven werden bevracht op de schippersbeurs in Amsterdam in een ruimte in de Beurs van Berlage op het Damrak in Amsterdam. De expeditieafdeling had verder in heel Nederland contactadressen, waar lading vandaan moest komen, denk maar eens als het oogsttijd was in Nederland. Uit alle delen van Nederland kwam er dan graan vandaan, er lagen soms tientallen schepen bij de meelfabriek en verder overal in Wormerveer waar de schippers een wachtplaatsje konden vinden. U begrijpt, dat ze soms dagen moesten wachten om gelost te worden. Op diverse scholen in Wormerveer zaten er dan schipperskinderen in de klassen, soms voor een paar dagen, maar ook weleens voor langer.
Als er een of meerdere rijstboten, zeeschepen met een lading rijst, tegelijk binnen waren dan kon men ook vele diepgeladen schepen zien liggen bij de rijstpellerijen in Wormer van Wessanen & Laan(de Unie) en van Bloemendaal & Laan (de Hollandia).
Bij de oliefabrieken kon men schepen vinden geladen met lijnzaad, copra, grondnoten, koolzaad, palmpitten, soyabonen.

In de jaren '20 en ook nog wel in de dertiger jaren waren de meeste schepen nog zeilschepen of sleepschepen, maar toch niet groter dan 500 of 600 ton. Kwam er schip van 1000 ton in de Zaan, bijvoorbeeld het sleepschip Caland - dit schip kwam wel eens een enkele keer met een lading graan uit Rotterdam in Wormerveer - dan had zo'n schip veel bekijks. Tegenwoordig is een schip van 2000 ton geen uitzondering meer in de Zaan.

Een ander belangrijk deel van het vervoer te water vervulde de Beurtvaart. Men kan wel zeggen uit alle delen van Nederland, die te water bereikbaar waren kwamen de beurtschippers in de Zaan om bij de Zaanse industrie vracht op te halen, de lading kon bestaan uit een paar pakjes tot soms wel 100 ton goederen.
Hoe wisten die schippers nou waar ze lading op moesten halen bij de diverse bedrijven. Och, dat was eigenlijk stom eenvoudig. Elk bedrijf aan de Zaan had een bord of een soort wegwijzer waar men naamborden in kon schuiven. Zoiets wat men wel eens ziet bij een groot kantoor van bijvoorbeeld Heer Jansen - "Uit" en daaronder mevr. Pietersen - "In". Enigszins duidelijk hoop ik. Zo was dat ook met de namen van de beurtschippers, die gewenst werden om lading op te halen. De schippers hadden natuurlijk ook wel opdrachten, waar men moest laden of lossen, maar het ging toch meestal via de borden met de namen van beurtschippers of de naam van hun rederij.
Om een paar voorbeelden te noemen de Stanfriesboten, die op Friesland voeren werden kortweg beschreven als "Stanfries", dus er werd geen bestemmingsplaats van de goederen vermeld.
Er waren echter ook rederijen, die met hun grote beurtschepen niet in de Zaan kwamen, maar vaste ligplaatsen hadden in Amsterdam. Soms kwamen die rederijen met hun eigen kleinere scheepjes de lading ophalen voor hun grote schepen, die in Amsterdam hun vaste ligplaats hadden, bijvoorbeeld de Janssen rederij, die op Limburg voer en een vaste ligplaats had bij de St.Nicolaaskerk aan de Prins Hendrikkade in Amsterdam.
Maar zo voeren ook de eigen schepen en de relatieschippers van bijvoorbeeld Wessanen & Laan naar Amsterdam naar de diverse vaste ligplaatsen van de grote beurtvaartrederijen, denk maar eens aan al de beurtschepen, die aan de steigers van de Ruyterkade achter het Centraal Station vaste ligplaatsen hadden en meestal hun bestemmingshaven hadden via de Zuiderzee en later het IJsselmeer. De nachtboot naar de Lemmer was hier een bekend voorbeeld van. Deze schepen hadden een dagelijkse of zeg maar lie-

Een grote vloot tjalken en andere binnenvaartuigen ligt met ladingen ongepelde rijst voor de rijstpellerij 'Hollandia' in Wormerveer (1911). Kennelijk is er kort voordien een rijstboot in de haven van Zaandam of Amsterdam aangekomen. Rechts ligt een stoomboot die waarschijnlijk gepelde rijst mee zal nemen.
(foto G.A.Z.)

ver een elke nacht-dienst naar Friesland, Groningen of Zwolle. Het was daar een bedrijvigheid van schepen, niet voor te stellen op de dag van vandaag.
Ook vervoer van passagiers, die eigenlijk ook lading waren, was een niet te verwaarlozen inkomstenbron voor de rederijen. In de boven- of benedenkajuiten zaten de passagiers op pluche kussens op lange banken vaak half slapend tegen elkaar aangeleund de aankomst aan de andere kant van de Zuiderzee af te wachten.

De fabrieken aan de Zaan hadden natuurlijk ook veel export naar vreemde landen. Amsterdam had voorheen lijndiensten naar bijna alle hoeken van de wereld. Ik neem maar weer als voorbeeld Wessanen met veel export over de hele wereld, maar vooral ook naar het Middellandse zeegebied. De Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij, de KNSM, had naar die gebieden de meeste lijndiensten. De schippers, die voor Wessanen voeren waren daar dan ook kind aan huis.
Men laadde aan de diverse fabrieken allerlei soorten lading voor diverse overzeese bestemmingen, kreeg hele bundels ladingpapieren mee plus de nodige douanepapieren. De schipper had van tevoren een laadplan gemaakt hoe hij het gemakkelijkst kon lossen bij de diverse zeeboten en soms ook nog beurtboten. Dit was vaak een hele uitzoekerij, want het gebeurde wel, dat als men langszij van een zeeboot kwam men niet direct aan de beurt was, dus dan was het zaak om het bij een andere zeeboot te proberen. Dat hield dus in, dat de schipper de lading zodanig in zijn schip gestuwd moest hebben, dat hij zoveel mogelijk klanten, dus schepen moest kunnen bedienen. Ik bedoel hiermee te zeggen, dat het niet zo is, dat je een goeie schipper bent als je goed kunt varen, daar zat echt veel meer aan vast.

Had de schipper al zijn adressen om zijn lading te lossen aangedaan en was zijn schip leeg, dan belde hij zijn kantoor waarvoor hij werkte of een relatieschipper het kantoor waarvoor hij in vaste relatie voer. Meestal was er dan ergens wel retourvracht voor de Zaan. Er lag altijd wel ergens in de haven van Amsterdam een zeeschip in lossing voor een Zaans bedrijf.
Of het was een zeeboot van de Maatschappij Nederland, die een paar ruimen copra of palmpitten uit het toenmalige Nederlands Oost-Indië had en in lossing was of een 'Blauwpijper', een schip van de Mij. Oceaan, die 'Indië-lading' lag te lossen. Maar ook wel lijnzaad uit een boot van de 'Zuid', dat was dan een zeeboot van de Koninklijke Hollandse Lloyd.

Ja de meeste rederijen hadden bijnamen, voor de aardigheid zal ik er een paar noemen bijvoorbeeld:
De Koninklijke Nederlandse Stoomboot Mij., de KNSM, had als scheldnaam 'de Roggebrood' omdat het eten aan boord van die schepen niet al te best was.
De Maatschappij Nederland, de SMN, had de naam 'Schraal maar netjes' deze rederij was een zgn. deftige rederij, je moest van goeden huize komen of een heel goede leerling zijn geweest op de zeevaartschool of machinistenschool, wilde je daar als scheepsofficier worden aangenomen.
Dan had men nog de Hollandse Stoomboot Mij. die voornamelijk op Engeland voer; deze rederij noemde men de 'Klompenlloyd', omdat veel bemanningsleden afkomstig waren van de visserij en op klompen liepen.
Maar als een schipper het had over een 'Blauwpijper' wist men ook direct, dat er dan een schip van Mij. Oceaan werd bedoeld. Die schepen hadden namelijk nogal grote blauw gekleurde schoorstenen. Een boot van de 'Zuid' was een boot van de Kon.Hollandse Lloyd, die voeren op Zuid-Amerika.

Dit was even een zijsprong in het exportverhaal van de Zaanse produkten, want het verhaal is nog niet compleet. Het gebeurde ook nogal eens, dat er exportprodukten direct aan de fabrieken werden geladen in kustvaarders. Meestal was dat veevoer of meelprodukten met bestemmingen als Denemarken, Engeland en Frankrijk. Er werd dan een zgn. 'losse ploeg' opgetrommeld en die laadden dan zo'n kustvaarder. Als de lading bestond uit zemelen, een licht afvalprodukt, dan vertrok zo'n schip vaak met een hoge deklast.
Tegenwoordig ziet men nog wel dikwijls kustvaarders in de Zaan, maar dan meestal met graan afkomstig uit Engeland voor de meelfabrieken van nu 'Meneba' voorheen Wessanen.

We hebben het nog niet gehad over de winterperiode als de Zaan was dichtgevroren en de fabrieken toch evengoed moesten blijven draaien. Men probeerde de Zaan kostte wat het kostte open te houden. Soms werd er dag en nacht door ijsbrekers gevaren om de geul open te houden. Bekende ijsbrekers waren de 'Johanna' met kapitein Otto Hoogendijk die voor Wessanen voer, een sterke stoomsleepboot met een lange schoorsteen met als schoorsteenmerk een H (van Hoogendijk). Die kapitein was een expert in ijsbreken, maar vele schippers waren niet zo heel erg op hem gesteld, het was nl. niet zo'n voorzichtige kapitein, hij zal dan ook menige sleepdraad met een te wilde ruk kapot hebben getrokken, terwijl de meeste schippers voor het ijswerk speciaal dikke staaldraden gebruikten.
Met erg strenge winters kwam ook de rederij Goedkoop in de Zaan assisteren met hun havensleepboten uit Amsterdam. Andere bekende ijsbrekers waren de stoomsleepboten van Roelofs of de Anna Frater. Kon men de Zaangeul door te strenge vorst niet meer open houden, dan werd als laatste geprobeerd het stuk Zaan van de Wormerveerse spoorsteiger tot aan de veevoerfabriek 'de Ster' open te houden. De grondstoffen en de klare produkten werden dan per schip met soms wel twee ijsbrekers van en naar de spoorsteiger vervoerd en in de twintiger - en ook nog wel in de dertiger jaren ging dat per slee, maar dat was in de tijd toen er nog geen sterke ijsbrekers waren en het vervoer per as nog in de kinderschoenen stond.

INFORMATIE OVER DE SCHRIJVERS

Jan Aafjes (1927).
Zoon van beurtschipper. Was na de HBS 10 jaar als stuurman werkzaam. Vervolgens 10 jaar in Mombassa als hoofdstuwadoor bij diverse scheepvaart- en overslagbedrijven. Redacteur landelijk scheepvaartblad 'Wij praaien u'. Was actief in de politiek en bij de EHBO. Secretaris oudheidkundige commissie Jisp.

A.J. Boes (1943).
Werkzaam als senior adviseur bij het internationaal opererende verzekeringsmakelaars concern Rollins Hudig Hall, Amsterdam en vooral betrokken bij schaderisico beoordelingen en schadepreventie. Redacteur van het huisorgaan 'RHH. Memo' t.b.v. de verzekeringsrelaties van dit bedrijf en redactielid van een aantal periodieken op het gebied van schadeverzekeringen, preventie en maritieme zaken.

Gerard Graas (1930).
Lid van de Archeologische Werkgemeenschap Nederland (AWN), afdeling Zaanstreek en omstreken. Binnen de AWN heeft G. Graas zich bekwaamd als zoöarcheoloog.

Gerard D. Horneman (1946).
Opleiding o.a. M.O. geschiedenis en museologie. Heeft grote belangstelling voor maritieme geschiedenis, waaronder met name die van de marine. Heeft o.a. gewerkt bij het Helders Marinemuseum en het Scheepvaartmuseum in Amsterdam. Momenteel werkzaam als depôtbeheerder/registrator van het Zaans Museum i.o.

Sikke de Jong (1927).
Bouwkundige en publicist. Werkte bij architectenbureau Eilman en later Schipper; daarna bij de Rijksdienst voor de Monumentenzorg. Bestuurslid Zaans Schoon en Vereniging Vrienden van het Zaanse Huis. Publicaties: 'Houten huizen' (met H. Jansen) en 'Gebouwd in de Zaanstreek' (met J. Schipper) en 'Zaans bouwkundig alfabet'.

Bertie B. Kloots (1922).
Was als bibliothecaresse werkzaam in Amsterdam. Woont thans in Oostzaan, waar zij o.a. actief is bij de Stichting Oudheidkamer Oostzaan.

Cees F.L. Paul (1941).
Geboren te Assendelft. Studeerde aan de V.U. te Amsterdam en de R.U. te Leiden geschiedenis, o.a. specialisatie maritieme geschiedenis. Werkzaam geweest in onderwijs en musea. Als adviseur vanaf het begin van de bouw betrokken bij de Batavia.

Frans Panman
Woont op het door hem beschreven beurtschip 'Volharding' aan de Houthavenkade in Zaandam. Over deze auteur verder geen informatie ontvangen.

Cees J. van Roon (1930).
Lid van de Archeologische Werkgemeenschap Nederland, afd. Zaanstreek en omstreken. Redacteur van het blad 'Grondspoor' en deskundig op het gebied van Middeleeuws aardewerk. Als vrijwilliger werkzaam bij het Zaanse Gemeentearchief op het gebied van passieve conservering. Daarnaast is Cees van Roon voor o.a. de AWN van onschatbare waarde, omdat zijn handen maken wat zijn ogen zien.

Henk Roovers (1940)
Volgde opleiding tot onderwijzer en was betrokken bij diverse onderwijsprojecten. Door beroep, maar ook vanuit persoonlijke interesse veel met geschiedenis bezig. Specialiseerde zich in de scheepsbouw van de Zaanstreek. Publicaties:'De man onder de beer' ('75), 'Onvoltooid verleden' ('80), 'Rond Dam en Oostzijde' ('84), 'Geef ons uwe kinderen' ('87), 'Effe kaike' ('91) en diverse artikelen.

G.J. Vis (1909)
Volgde de Hogere Handelsschool in Zaandam en had daarna diverse betrekkingen, o.a. bij zijn vader in de rijstpellerij. Na de oorlog werkzaam in de zaadtelerij. Eigen bedrijf in Enkhuizen. Grote interesse in historie, leverde MBTZ veel informatie over het werk in de rijstpellerijen en schreef voor 'Met Stoom' een artikel over de spoorlijnen in de Zaanstreek. Was gehuwd met dochter van Bosman van de Alkmaar Packet. Bezit hierover een familiearchief met veel fotomateriaal.

De grootste bedreiging voor traditionele schepen is de scheepssloper. Ook in de Zaanstreek zijn verschillende scheepssloperS werkzaam geweest. de Engelse marinesleepboot 'Industrious' werd in 1902 in Glasgow gebouwd. Op 5 december 1959 kwam ze te Zaandam om te worden gesloopt. Tegenwoordig zou er zeker een liefhebber gevonden zijn die haar restaureerde.(foto via J.L. Meyer te Purmerend).

Culturele agenda

18 juni-31 augustus 1995
Tentoonstelling 'Verborgen Pracht 1' 18e- en begin 19e-eeuwse stoffen uit de collectie van het Zaans Historisch Museum, Lagedijk 80, Zaandijk.
(open: di/vr 10.00-12.00 uur en 14.00-16.00 uur, zo. 14.00-16.00 uur. Volw. *f* 2,50; kind *f* 1,50; mjk gratis.

18 juni-31 oktober 1995
Tentoonstelling 'Verborgen Pracht 2' 19e-eeuwse japonnen uit de collectie van het Zaans Historisch Museum in Het Noorderhuis, Kalverringdijk 17 (Zaanse Schans), Zaandam.
(open: di t/m zo 10.00-17.00 uur, juli-aug ook ma. Volw. *f* 1,--; kind/65+/cjp *f* 0,50; mjk gratis. Wie beide tentoonstellingen bezoekt, krijgt op vertoon van toegangsbewijs korting.

juli-24 september 1995
Expositie 'Zaandam onder zeil', historische beelden uit de jaren 1880-1890 toen in Zaandam nog brikken en barken binnen voeren. Daarnaast is een verzameling flessen-scheepjes te zien uit de collectie van R.Aafjes. Plaats: Molenmuseum, Museumlaan 18, Koog aan de Zaan.
(open: di/vr 10.00-12.00 uur en 13.00-17.00 uur, za van 14.00-17.00 uur, zo van 13.00-17.00 uur).

8, 9 en 10 augustus 1995
Op 8 augustus komen zo'n vijftig platbodems, rondbodems en kotters aan in Haarlem, op hun doortocht naar Amsterdam voor Sail 95.
Op 9 augustus is er voor iedereen de mogelijkheid om de schepen van binnen te bekijken
Op 10 augustus sluiten zij zich aan bij de 'Parade of Sail' richting Amsterdam. Ligplaats van de schepen in Haarlem: het Spaarne tussen Lange Brug en Catherijnebrug.

10 t/m 14 augustus 1995
De 'Parade of Sail', een groot nautisch evenement dat voor de vijfde maal wordt gehouden en zich afspeelt op een kleine tien minuten loopafstand van Amsterdam Centraal-Station. Voor Sail-bezoekers die per trein komen is er een speciale Sail Plus kaart te koop, waarmee men een dag onbeperkt gebruik kan maken van de Amsterdamse metro, tram, bus en pont. Voor informatie VVV Amsterdam: 06-34034066.

11 augustus 1995
'Sail Zaandam', rond de Zaanse Schans. Ongeveer honderd platbodems en andere historische schepen arriveren in de loop van de ochtend bij de Zaanse Schans. 's Middags (bij gunstig weer) een demonstratie admiraalzeilen. De vloot vertrekt om ongeveer 15.30 uur weer richting Amsterdam.

19 augustus 1995
Folkloredag op de Zaanse Schans.
Inlichtingen bij de Zaanse VVV, tel: 075-1622221 (open: 10.00-17.00 uur)

20 augustus 1995
Aankomst Tsaar Peter. Georganiseerd door horeca-ondernemingen Zaanstad.

t/m augustus 1995
Tentoonstelling 'Tussen kolen en ketels'. De nadruk van de tentoonstelling ligt bij de ontwikkelingen van de stoomschepen in de 19e eeuw, aangevuld met scheepsmodellen, prenten en schilderijen. Plaats; het Marinemuseum te Den Helder.

tot 1 september 1995
Expositie 'Dijk te Kijk', toont de vorming en het beheer van het Noordhollandse landschap, waarbij de waterkeringen en waterbeheersing van het hoogheemraadschap centraal staan. De tentoonstelling in het gelijknamige gebouw aan de Spreeuwendijk te Petten is naar een idee van vormgever Pieter Groot uit Westzaan.
Voor informatie of reserveringen: Hoogheemraadschap Uitwaterende Sluizen in Noordhollands Noorderkwartier, afdeling voorlichting, tel: 02993-60611.

3 september 1995
Derde Zaanse Cultuurmarkt. Georganiseerd door de Stichting Zaanse Cultuurmarkt. Naast de ca. 80 culturele stands op het Burchtplein is er een expositie in de Oostzijderkerk.
(open: van 13.00-22.30 uur)

9 september 1995
Open Monumentendag. Vrij bezichtigen van opengestelde monumenten.
(open: van 10.00-17.00 uur)

16 september 1995
Open dag Stichting Oude Hollandse Kerken in en rondom de Zuidervermaning Zuideinde 231 Westzaan. Vanaf 11 uur lezing over de bouwgeschiedenis van deze vermaning, rondleidingen van 12.00-13.30 uur, gevolgd door lunch-orgelconcert met toelichting door dr. Hans van Nieuwkoop op het gerestaureerde orgel; van 14.00-15.00 uur theater-optreden etc.
(open: 10.30-15.00 uur)

17 september 1995
Historische vaarexcursie, onder leiding van een Zaanse archeoloog op zoek naar aanwijzigingen uit een ver verleden. Georganiseerd door de Poelboerderij, Veerdijk 106 te Wormer.
(aanvang: 14.15 uur, kosten volw. f 12,50, kinderen f 5,— p.p.)

20 september 1995
Lezing van de heer J.C. Kort over 'Onderzoek in leenregisters'. Georganiseerd door de Nederlandse Genealogische Vereniging afd. Zaanstreek-Waterland in 'De Aansporing, Stationsstraat 15 Zaandam.
(aanvang: 20.00 uur, toegang gratis)

30 september 1995
Zaanse Molendag. Traditiegetrouw een dag waarop een groot aantal molens in bedrijf te zien is. (open: 10.00-17.00 uur)

9 oktober 1995 e.v.
Cursus over 'Huizenonderzoek' door de stichting regionale geschiedbeoefening Noord-Holland. Aan de hand van een case-study van een buurtje in Koog a/d Zaan wordt uitgelegd hoe men gegevens over eigenaren en bewoners van huizen kan verzamelen in archiefstukken van kadaster, bevolkingsregisters en belastingkohieren.
6 lessen op maandag van 19.00-21.00 uur in het Gemeentearchief Zaanstad, Hoogstraat 34, Koog a/d Zaan. Kosten f 15,- per les.

17 oktober 1995
Lezing van prof. dr. van Deursen over de resultaten van zijn onderzoek over Graft; 'Het dorp Graft in de 17e eeuw'. Georganiseerd door de Nederlandse Genealogische Vereniging afd. Zaanstreek-Waterland, Party-centrum Vlaar, Koemarkt 13, Purmerend
(aanvang; 20.00 uur, toegang gratis)

17 oktober 1995
Lezing van de heer S.L. Wynia, medewerker van het Archeologisch Instituut van de VU in Amsterdam over 'Plaatsnamen en waternamen in Romeins Nederland'. Georganiseerd door de Archeologische Werkgemeenschap afd. Zaanstreek en omstreken. Plaats: Expositieruimte aan de Dorpsstraat 370 Assendelft.
(open: 20.00 uur, toegang gratis)

14 november 1995
Lezing van de heer dr. H. Schoorl over 'De bouw en ontwikkeling van de Noordhollandse dijken vanaf de Middeleeuwen'. Plaats: Expositieruimte aan de Dorpsstraat 370, Assendelft.
(open: 20.00 uur, toegang gratis)

15 november 1995
Lezing van de heer H.J. Zantkuil over 'Wonen en werken vanaf de 16e eeuw in het algemeen'. Georganiseerd door de Nederlandse Genealogische Vereniging afd. Zaanstreek-Waterland, zaal 'De Aansporing', Stationsstraat 15 Zaandam.
(aanvang 20.00 uur, toegang gratis)

12 december 1995
Lezing van de heer J. Kulker over 'Franse voorouders'. Georganiseerd door de Nederlandse Genealogische Vereniging afd. Zaanstreek-Waterland, zaal Party-centrum Vlaar, Koemarkt 13 Purmerend.
(aanvang 20.00 uur, toegang gratis).

tot en met 7 januari 1996
Tentoonstelling 'Varen voor de vrijheid 1940-1945', ervaringen van de zeeman in oorlogstijd. Het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam, Kattenburgerplein 1, 1018 KK Amsterdam (bereikbaar met bus 22 of 32 vanaf het Centraal Station (5 minuten).
(open: dinsdag t/m zaterdag 10-17.00 uur, zon- en feestdagen 12.00-17.00 uur. Medio juni t/m september ook op maandag geopend van 10.00-17.00).

Overige informatie:

BIJLTJES - 'AMBACHT & GEREEDSCHAP' is een uitgave samengesteld door en voor enthousiaste mensen die belangstelling hebben voor de historie van de ambachten en het daarbij gebruikte gereedschap. Zij maakten ons, n.a.v. dit themanummer, opmerkzaam op het bestaan van ***'Het Tapijt van Bayeux'*** waarop veel scheepmakersgereedschap is afgebeeld. Dit tapijt is een borduurwerk op linnen van 70 m lang en 0,5 m hoog met een voorstelling van de heldendaden van Willem de Veroveraar. Het tapijt dat waarschijnlijk kort na de Slag bij Hastings (1066) is gemaakt, hangt nu in het als museum ingerichte Bisschoppelijk Paleis te Bayeux in Normandië. Het wordt als zeer belangrijk gezien voor de kennis van de vroegmiddeleeuwse cultuur. Als je deze afbeeldingen bestudeert weet je, waarom de scheepstimmerlieden van Kattenburg (de Amsterdamse buurt van de scheepswerven) 'de Bijltjes' werden genoemd. Kennelijk was in de achttiende eeuw de bijl nog een karakteristiek gereedschap voor scheepsbouwers. Voor nadere informatie; G. Nederlof, Jacob van Ruysdaellaan 11, 2343 EN Oegstgeest. tel: 071-171281.

IN MEMORIAM KLAAS KOK

Op 8 mei jl. heeft M.B.T.Z. afscheid genomen van Klaas Kok die vanaf de oprichting in 1981 bestuurslid was van de vereniging. Vele jaren verzorgde hij op het kantoor aan de Boschjesstraat het beheer en de registratie van de fotocollectie en het archief van de vereniging Hij deed dit met grote accuratesse en volle overgave. Hij was ook een gewaardeerd redactie-lid van 'Met Stoom'. Zijn grote kennis van de cacaoindustrie was van bijzondere betekenis. In het vorige nummer van 'Met Stoom' werd een winnower aan de lezers getoond. Klaas Kok had de leden van de werkgroep Zaans museum uitvoerig uitgelegd hoe zo'n machine werkte. Vanwege problemen met zijn gezondheid heeft hij vorig jaar afscheid van zijn bestuurslidmaatschap moeten nemen. Bij die gelegenheid werd hij benoemd tot ere-lid van de vereniging die hem zo na aan het hart lag. Wij zullen Klaas missen. Wij wensen zijn echtgenote en kinderen sterkte bij het verwerken van dit verlies.
Joop Knijnenberg, voorzitter M.B.T.Z.

Gezamenlijke uitgave van

ANNO 1961 / Met Stoom

augustus 1995

Tijdschrift van de Vereniging Vrienden van het Zaanse Huis en de Vereniging tot behoud van Monumenten van Bedrijf en Techniek in de Zaanstreek.

Bestuur vereniging MBTZ:
voorzitter: J. Knijnenberg
secretaris: M. Janse, Oostzijde 211 G, 1502 BD Zaandam, tel. 075-157621
2e secr.: W. van Ritbergen-Siewers
penningmeester: J. de Jong

Leden:
J. Kingma
J. Schipper
G. v.d. Wal
vacature

Redactie 'Met Stoom'
J. Dozzi
J. Kingma
H. van 't Loo
G.J. Onrust
W.N. van Ritbergen-Siewers
Redactieadres: Treilerstraat 111, 1503 JE Zaandam, tel. 075-166131

Bestuur vereniging 'Vrienden van het Zaanse Huis'
voorzitter: R. Sman
secretaris: A. Bol, Wakkerstraat 17, 1097 CB Amsterdam, tel. 020 -6683911/ werk: tel. 075-168218
penningmeester: D. Schoen
postgiro: 742899 t.n.v. penningmeester Vereniging 'Vrienden van het Zaanse Huis'

Leden:
H. Bouman
S. de Jong
S. Klopper-Bruijn
P. Verhoeven
W. Wester

Redactie 'ANNO 1961'
J.J. van der Horst (eindred.)
P. Roggeveen (eindred.)
A. van Diepen
S. Klopper-Bruijn
Redactieadres: Weiver 5, 1546 LA Jisp, tel. 02982-1371

Kopij voor het decembernummer van 'ANNO 1961' en opgaven voor de rubriek 'Annonces' inleveren voor 1 november op het redactieadres. De redactie behoudt zich het recht voor binnengekomen artikelen te redigeren.
Overname van artikelen of gedeelten hieruit is alleen toegestaan na schriftelijke toestemming van de redacties van beide tijdschriften.

De toekomst ligt in het verleden

In de Zaanstreek zijn een aantal verenigingen actief, die als doelstelling hebben het behoud van het Zaanse historische erfgoed en de Zaanse cultuur.
Twee daarvan zijn de **Vereniging 'Vrienden van het Zaanse Huis'** en de **Vereniging tot behoud van Monumenten van Bedrijf en Techniek in de Zaanstreek**, die gezamenlijk - en nu al voor de 3e keer - een dubbeldik themanummer deden verschijnen.

Als u onze doelstellingen wilt steunen, kunt u de bon in het midden van dit blad invullen en u opgeven als lid. U ontvangt dan tevens 4 maal per jaar het verenigingsblad, waarin u tal van van interessante artikelen over de Zaanse geschiedenis en informatie over monumentenzorg, cursussen/lezingen en boekbesprekingen aantreft.
Voor verdere informatie over de beide verenigingen verwijzen wij u naar de kolom hiernaast.

Lidmaatschap MBTZ *f* 35,- per jaar
Losse verkoopprijs van het dubbelnummer 'Skepe & Skoite' *f* 12,50
inclusief bon voor gratis kleurenreproductie (ter waarde van *f* 5,-)

TJEERD BEUDEKER

Restauratie - Verkoop
van historische bouwmaterialen

o.a. deuren
ramen
schouwen
hang en sluitwerk
plavuizen
tegels

Klop eens aan op het adres waar nog op ambachtelijke wijze wordt gerestaureerd

Ameland 18
1506 ZW Zaandam
tel : 075 - 16 05 18
b.g.g : 06 - 52 92 54 28

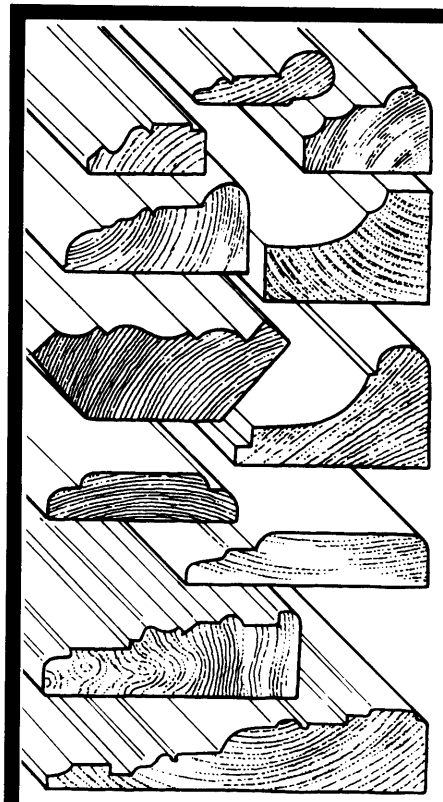
HVM&S

Makelaars en taxateurs o.g., Verzekeringen, Beheer van onroerende goederen en Hypotheken.

HVM&S

Hoorn De Vos Metselaar & Sturop
Paltrokstraat 20, Zaandam, telefoon 075-510610,
Van Egmondstraat 3, Castricum, telefoon 02518-55086.

EEN BEST ADRES



UNIEK LIJSTWERK

KLASSIEK EN MODERN

UIT EIGEN PRODUKTIE

EN LEVERING VAN HOUT, PLAAT, TUINHOUT, ENZ. ZOWEL IN GRENEN ALS IN ANDERE HOUTSOORTEN.

ACHTERSLUISPOLDER-RIJSHOUTWEG 3 ZAANDAM.
TEL. 075-164222-164225.
FAX 075-701265.

HOUTMARKT

GEOPEND 8.30 TOT 17.30 UUR ZATERDAG 9.00 TOT 12.30 UUR

Utiliteitsbouw
Woningbouw
Renovatie/Restauratie
Onderhoudswerken

NVOB
lid Nederlands Verbond van Ondernemers in de Bouwnijverheid (NVOB)

bouwers

van braam - minnesma

jonge arnoldusstraat 20 zaandam tel. 075-178655

A° 1797

Smit Logistics (Zaandam) bv
een lange traditie in dienstverlening

Sluispolderweg 36, 1505 HK Zaandam
Postbus 250, 1500 EG Zaandam
Tel.075-16 72 51, Fax 075-15 93 02.