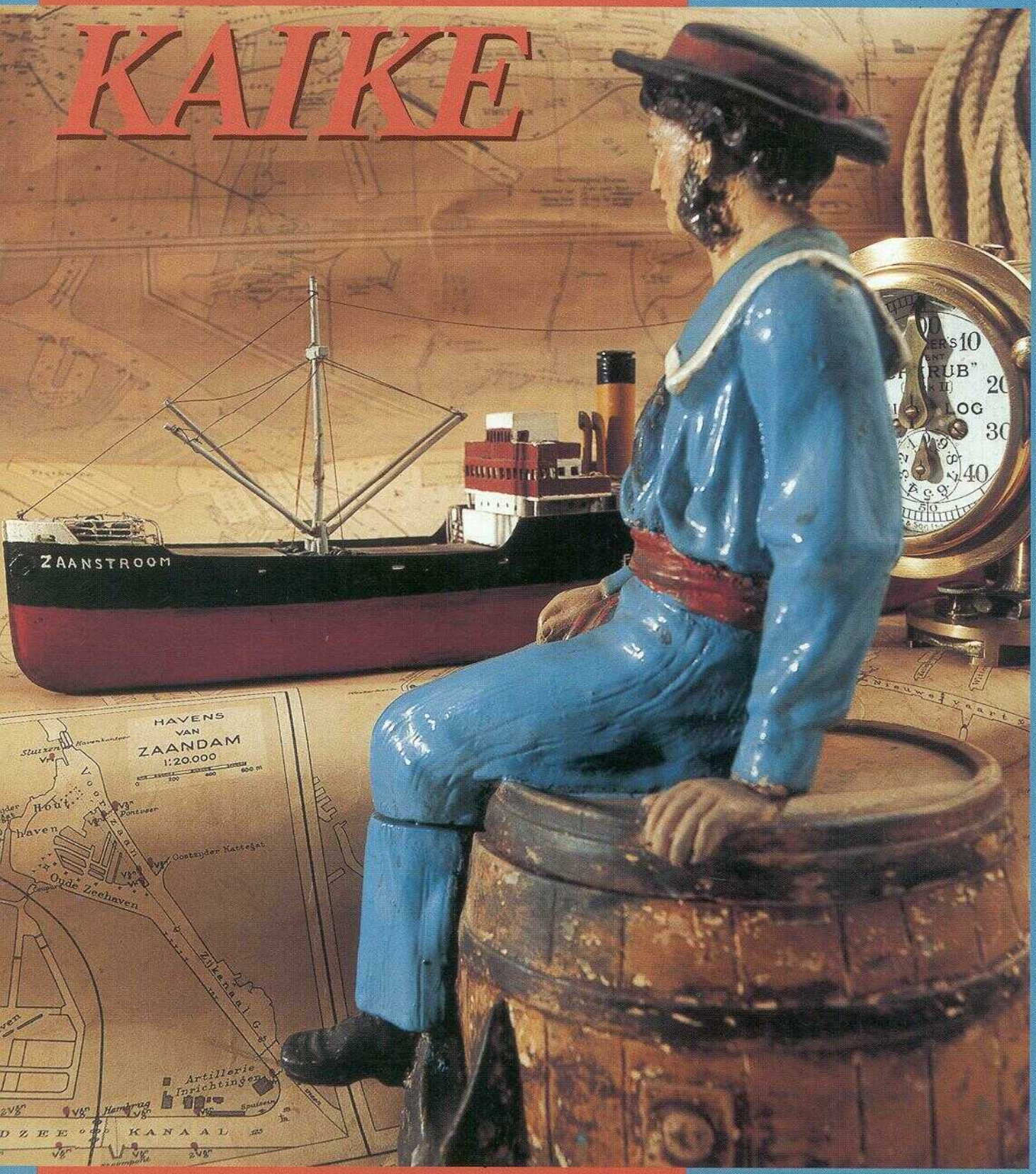
SKEPIES KAIKE

Met Stoom / ANNO **1961**

Gezamenlijke uitgave van de tijdschriften van de Vereniging Zaans Industrieel Erfgoed en de Vereniging Vrienden van het Zaanse Huis.



De maritieme geschiedenis van de Zaanstreek

AUGUSTUS **2000**
NR37/155

Colofon

augustus 2000

Gezamenlijke uitgave van de tijdschriften ANNO 1961/Met Stoom gewijd aan de Zaanse scheepvaart te gelegenheid van Sail 2000.

Vereniging Zaans Industrieel Erfgoed

voorzitter: J. Knijnenberg
secretariaat en redactie-adres: W.N. van Ritbergen, Treilerstraat 111, 1503 JE Zaandam, tel. 075-6166131
penningmeester: C. van Diepen
ING bank Zaandam: 69.04.62.050.
t.n.v. penningmeester vereniging ZIE

Overige bestuursleden:
J. Kingma,
C. Kruit,
G. van der Wal

Redactie 'Met Stoom'
Albert Boes
Cees van Dalsem
Joop Dozzi (corrector)
Jur Kingma (eindred.)
Henk van 't Loo (fotored.)
Peter Marcuse
Wikje van Ritbergen-Siewers

Vereniging 'Vrienden van het Zaanse Huis'

voorzitter: H.G. Bouman
secretaris: Mevr. H. van Zaane, Kalverringdijk 9, 1509 BT Zaandam
penningmeester: P.M.M. Cordes
postgiro: 742899 t.n.v. penningmeester van Vereniging 'Vrienden van het Zaanse Huis'

Redactie 'ANNO 1961'
Henk Bouman
Titia de Groot
Ada Hannaart
Redactie-adres van 'ANNO 1961'
Veeringzoom 96, 1541 SE Koog a.d. Zaan, tel. 075-6170655
Jaap van der Horst (eindred.)
Peter Roggeveen (eindred.)

Voorplaat: Peter Marcuse
Vormgeving: Wikje van Ritbergen
Digitale beeldbewerking en druk: Drukkerij Knijnenberg te Krommenie

Overname van artikelen of gedeelten hieruit is alleen toegestaan na schriftelijke toestemming van de redacties van beide tijdschriften.

Inleiding: de liefde voor schepen

Miljoenen mensen hebben de vorige Sail Amsterdam bezocht. Dat vraagt om een verklaring.
Het Human genoom project heeft nog geen gen aangetoond dat de liefde voor bootjes regelt. Niet voor windjammers en niet voor stoomboten. Iemand die ooit een Sail evenement heeft meegemaakt, zal hier vreemd van opkijken. Er is altijd een speciale sfeer bij zo'n evenement Er is een soort 'Wij-onder-elkaar-gevoel'. Als het niet in de genen zit, dan zal het de gezamenlijke historie zijn. Noord Holland is als het ware een eiland tussen Noordzee en IJsselmeer. In de Middeleeuwen was het een verzameling veeneilanden die zelf bijna dreven. Langzaam verdween deze geografische gesteldheid. Water en varen zijn vele eeuwen de dagelijkse realiteit van alle Noord-Hollanders geweest. De hele gebouwde omgeving getuigt er voor een groot deel nog van. De sluizen, de bruggen, de pakhuizen en huizen met exotische namen als 'De Groenlandsche visserij' en 'Zeemanslust'. Pas de aanleg van de autotunnels maakte dat in de Zaanstreek de nadruk meer kwam te liggen op de verbindingen met de rest van de wereld over de weg.

Sail heeft dezelfde functie gekregen als de Middeleeuwse kermis: volksvermaak, ontmoetingsplaats, markt en ook een beetje carnaval. Het Middeleeuwse carnaval was het feest van de omkering van het dagelijkse leven waarbij alles op zijn kop werd gezet. Dat gebeurt met Sail ook. Ons dagelijks leven wordt beheerst door efficiency, werkdruk, snelheid en computers. Sail is de dromerige traagheid van de windjammers, de verouderde en vervuilende techniek van de stoomboten, de met trots onderhouden oude binnenvaartschepen en uitbundig versierde vaartuigen. Kortom alles wat ons moderne dagelijks leven niet is of heeft.

De medewerkers aan dit Sail nummer hebben wel een gen-mutatie zodat bij hen de liefde voor schepen erfelijk is bepaald. We voelen die drang om eens in de vijf jaar uitvoerig over de maritieme geschiedenis van de Zaanstreek te schrijven. Sail Amsterdam is dan een goed excuus. En met onze afwijking vallen we dan niet op tussen de drommen mensen die langs het Noordzeekanaal naar de Parade of Sail kijken of de duizenden die over de kades in Amsterdam langs de windjammers slenteren. En wij schrijven natuurlijk ook tijdens Sail Amsterdam 2000 over de Zaanse maritieme geschiedenis omdat de Zaanstreek steeds meer bij Sail is betrokken geraakt.

De maritieme historie van de Zaanstreek is erg rijk. Er zijn hoogtepunten en dieptepunten. Successen en mislukkingen. Dit nummer gaat uitvoerig in op de liefde voor schepen: shipspotters die schepen tekenen en fotograferen, eigenaars van klassieke vaartuigen en voorstellen voor een museumhaven in de Voorzaan. Mislukkingen zijn er ook: Daam Schijf en Piet Visser. In onze veramerikaanste levensvisie vinden wij mislukkingen nu niet erg meer. Maar vroeger werd men na een mislukking met hoon en spot overladen. Maar ook van mislukkingen kun je leren.
En successen natuurlijk: de aanleg van het Noordzeekanaal, het eerste ijzeren schip op de Zaan, de Mercurius en dit jaar het in de vaart komen van het droomschip Zaandam. Ook handel en nijverheid komt aan bod met het cacaotransport over de Zaan. We hadden nog veel meer onderwerpen gehad waarover we konden schrijven maar daar moeten u en wij weer vijf jaar mee wachten tot Sail Amsterdam 2005.

Jur Kingma

Erratum Met Stoom nr. 36
Bijschrift bij foto op pagina 22: de naam van het schip is Stierop en niet Prins van Oranje. Bijschrift Kramer motor moet zijn Kromhout motor.

Gekleurde middenplaat in dit nummer:
Artist's impression, vervaardigd door Fred Boom, die een indruk geeft hoe een museumhaven bij de William Pontbrug eruit zou kunnen zien. Zie het bijbehorende artikel van Albert Boes vanaf pag. 21.
Afgebeeld zijn de 'Elfin' (thans het grootste Zaanse stoomschip), een houtcoaster en enkele schepen van de 'bruine vloot'.

Voorplaat:
Met medewerking van het IJmuider Zee- en Havenmuseum 'De Visserijschool'. Model 'De Zaanstroom' beschikbaar gesteld door Albert Boes.

Inhoud

De betekenis van de Engelse civiele techniek voor de aanleg van het Noordzeekanaal 4
Jur Kingma

Al meer dan een halve eeuw 'ship-spotter' 12
Albert Boes

Een levensschets van 'Een gekortwiekte huismusch' 14
Rita Hooijschuur

Register varende monumenten heeft een Zaans accent 17
Albert Boes

Zaandam verdient een museale houtcoaster 21
Albert Boes

Replica van het vlaggenschip van tsaar Peter bezocht Zaandam 24
Albert Boes

Daam Schijf, een miskende Zaanse uitvinder 26
Jur Kingma

De ijzeren Mercurius 33
Jur Kingma

Het goud van de Renate Leonhardt 34
Cees van Dalsem

Van Doorn zoekt 't in de cacao 37
Albert Boes

Van stoomschip tot droomschip, schepen met 'Zaanse' namen 40
Jur Kingma

Pontwachter ondanks tunnels geen verdwenen beroep 42
Cees van Dalsum

Het kleurenomslag en de middenplaat in meerkleurendruk van dit blad werd mogelijk gemaakt dankzij een financiële bijdrage van **De Zaansche Houtkoopers:**

B.V. Houthandel v/h F & G Gras Symon Spiersweg 10, 1506 RZ Zaandam
Kamphuijs & Loosbroek Ri jshoutweg 12, 1500 EB Zaandam
B.V. Houtbewerkingsindustrie De Twee Gebroeders Symon Spiersweg 19, 1506 RZ Zaandam
Jongeneel Zaandam Rijshoutweg 2, 1505 HL Zaandam
PontCentrop Houtimport B.V. Postbus 2149, 1500 GC Zaandam
Houthandel v.d. Stadt B.V. Postbus 35, 1500 EA Zaandam
PontMeyer Amsterdam B.V. Archangelkade 31, 1013 BE Amsterdam
Trima B.V. Postbus 14512, 1001 LA Amsterdam
Houthandel Vet Junior B.V. Postbus 55, 1550 AB Westzaan
Stiho afd. Logistiekburo Postbus 71, 1500 EB Zaandam
Gorter's Houthandel B.V. Postbus 20, 1520 AA Wormerveer
B.V. Houtcentrum Postbus 232, 1500 EE Zaandam
PontMeyer Westzaan B.V. Postbus 24, 1550 AA Westzaan

Heraan! De Stad van de Aemstel ligt aan zee!

De betekenis van de Engelse civiele techniek voor de aanleg van het Noordzeekanaal

Jur Kingma

Zo dichtte Prof. Alberdingk Thijm bij de opening van het Noordzeekanaal in november 1876.
Het Noordzeekanaal bestaat dus bijna 125 jaar. Het bracht in het laatste deel van de 19e eeuw nieuwe welvaart in Amsterdam en de Zaanstreek. Over de geschiedenis van het kanaal is in de loop van de jaren veel geschreven. In het algemeen wordt vaak opgemerkt dat men toch al veel eerder de duinen van de Breesaap had kunnen doorsteken. Verder woedden er in de 19e eeuw heftige discussies vóór of tegen private aanleg en vóór of tegen sluizen. Recent werd zelfs een historische roman gewijd aan de arbeidsomstandigheden bij de aanleg van het kanaal.[1]
De literatuur in het verleden heeft vooral betrekking op de politieke en economische aspecten van de kanaalaanleg. Bij het vijftigjarig bestaan verscheen het gedenkboek van Dr. M.G. de Boer. Het hoofdstuk "de doorgraving van Holland op zijn smalst" telt 57 bladzijden. Van arbeidsonrust of de aanwezigheid van de Engelsen wordt niet gesproken. Het gaat vooral over financiële problemen van de kanaalmaatschappij, controversen tussen Amsterdam en het Rijk en er worden slechts Nederlandse ingenieurs genoemd.[2]
Pas bij de honderdjarige herdenking wordt er aandacht besteed de sociale omstandigheden tijdens de doorgraving van Holland op zijn smalst.[3] *Over de technische kant van de ontwikkeling van het kanaal is ook weinig geschreven. Het wordt zelfs niet genoemd in de zesdelige serie "Geschiedenis van de techniek in Nederland. De wording van een moderne samenleving 1800-1890".*
Aan de hand van documenten van tijdgenoten wil ik duidelijk maken dat met de aanleg van het Noordzeekanaal de grenzen van het technisch kunnen zijn verschoven. Vooral de belangrijke rol van de Engelse ingenieurs en aannemers wil ik hier belichten.

Vele eeuwen kampte Amsterdam met een te kort schietende verbinding met de Noordzee voor grote schepen. Oost-Indiëvaarders werden pas vol beladen op de rede van Texel. Scheepskamelen tilden de grote schepen over de ondiepte van Pampus. In 1824 werd het Groot Noordhollandsch Kanaal aangelegd. Met de komst van grotere stoomschepen in het midden van de 19e eeuw voldeed het Noord-Hollands kanaal niet meer. Er kwamen allerlei plannen om op deze nieuwe maritieme ontwikkelingen in te spelen. In 1848 stelden de heren Faddegon en Kloppenburg voor dat het Y zou worden afgesloten van Diemen tot Durgerdam. Het Y moest worden ingepolderd en door deze nieuwe polder zou een kanaal naar de Noordzee aangelegd moeten worden. Verder moest er een dijk van Enkhuizen naar Staveren worden gelegd, de Zuiderzee ingepolderd en de IJssel over de Veluwe worden verlegd naar Amsterdam.
In 1850 vroeg de voormalig luitenant der genie W.A. Froger een voorlopige concessie aan voor een verbinding van Amsterdam met de Noordzee. De Zuiderzee zou afgesloten worden tussen Marken en de mond van de Eem. Vandaar zou een kanaal lopen naar de Rijn. Het Y zou worden drooggelegd en er zou een kanaal naar de Noordzee worden aangelegd. De kosten voor het kanaal zouden worden verdiend met de opbrengst van de inpolderingen.
Het ene plan na het andere wordt gepresenteerd, Amsterdam zoekt naar wegen om het Y open te houden naar de Zuiderzee.[4]

Engelse plannen

In 1853 werd een variatie op het plan Froger gelanceerd. Het werd opgesteld door twee Engelse ingenieurs van de Amsterdamse Duinwaterleiding Maatschappij: Bland W. Croker en Charles Burn. Zij werden gesteund door de latere notaris Jager en door de heer Jacob van Lennep, voorzitter van de Amsterdamse Duinwater Maatschappij en zijn schoonzoon Jhr. C. Hartsen. In het plan bleef het Y open. Amsterdam voelde er voor maar de adviseurs van de

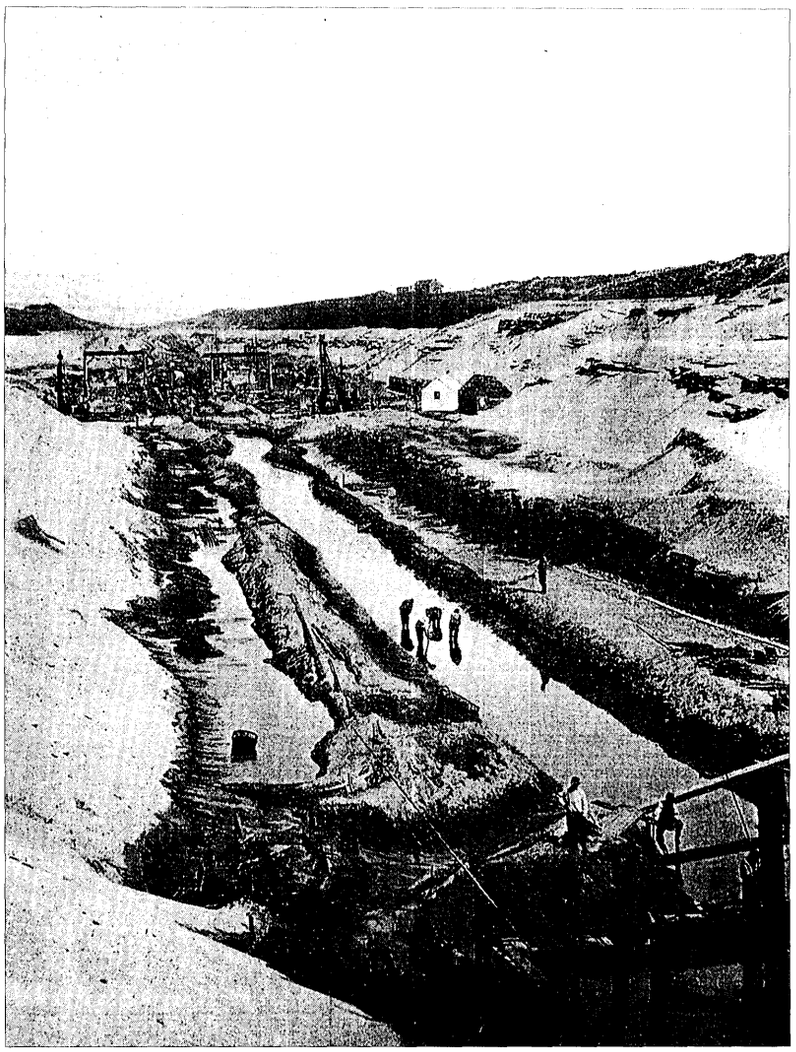
Kaart van het Nieuwe zeekanaal G.A. Zaanstad

regering zoals de Inspecteur van de Waterstaat Van der Kun en de Hoofdingenieur Storm Buysing waren ronduit negatief ten opzichte van een open Y. De commissies en plannen volgen elkaar in rap tempo op. Behalve over de afsluiting van het Y was er steeds veel discussie over de financiering van het kanaal: overheidstaak of particulier initiatief.
In 1859 werd een wetsontwerp ingediend voor de aanleg van een kanaal op staatskosten. Dat werd in 1860 ingetrokken en vervangen door een wet die de aanleg van het Noordzeekanaal en de Nieuwe Waterweg regelde. Het kanaal moest langs de noordkant van het Y lopen zodat ook Zaandam er van kon profiteren. De regering oefende zware druk uit op Amsterdam om in te stemmen met de afsluiting van het Y, want inpoldering was noodzakelijk voor de financiering. Uiteindelijk werd voor private financiering gekozen, waarbij de staat een dividendgarantie voor 15 jaar afgaf. In 1863 werd een Naamloze Vennootschap opgericht om de concessie uit te voeren. De kanaalmaatschappij kreeg het kapitaal niet bij elkaar. De oplossing werd gevonden in een deelname van een Engelse aannemer die betaling in aandelen zou ontvangen.
Dat het aandelenkapitaal van de kanaalmaatschappij niet werd volgestort was te wijten aan de scepsis in Amsterdamse handelskringen over het plan.

Twijfels en vragen aan deskundigen

In 1862 had de Nederlandsche Maatschappij ter bevordering van Nijverheid de regering opmerkzaam gemaakt op het rapport van de heer Huet over een open doorgraving van de Breesaap en de aanleg van een kanaal zonder sluizen. De Amsterdamse Kanaal Maatschappij had echter een concessie gekregen om een kanaal met sluizen aan te leggen. De maatschappij stelde toen een commissie van deskundigen in die zich over het plan Huet moest buigen. Aan de commissie met de coryfeeën uit de kringen van de toenmalige waterstaat en de maritieme wereld werden o.a. de volgende vragen voorgelegd:

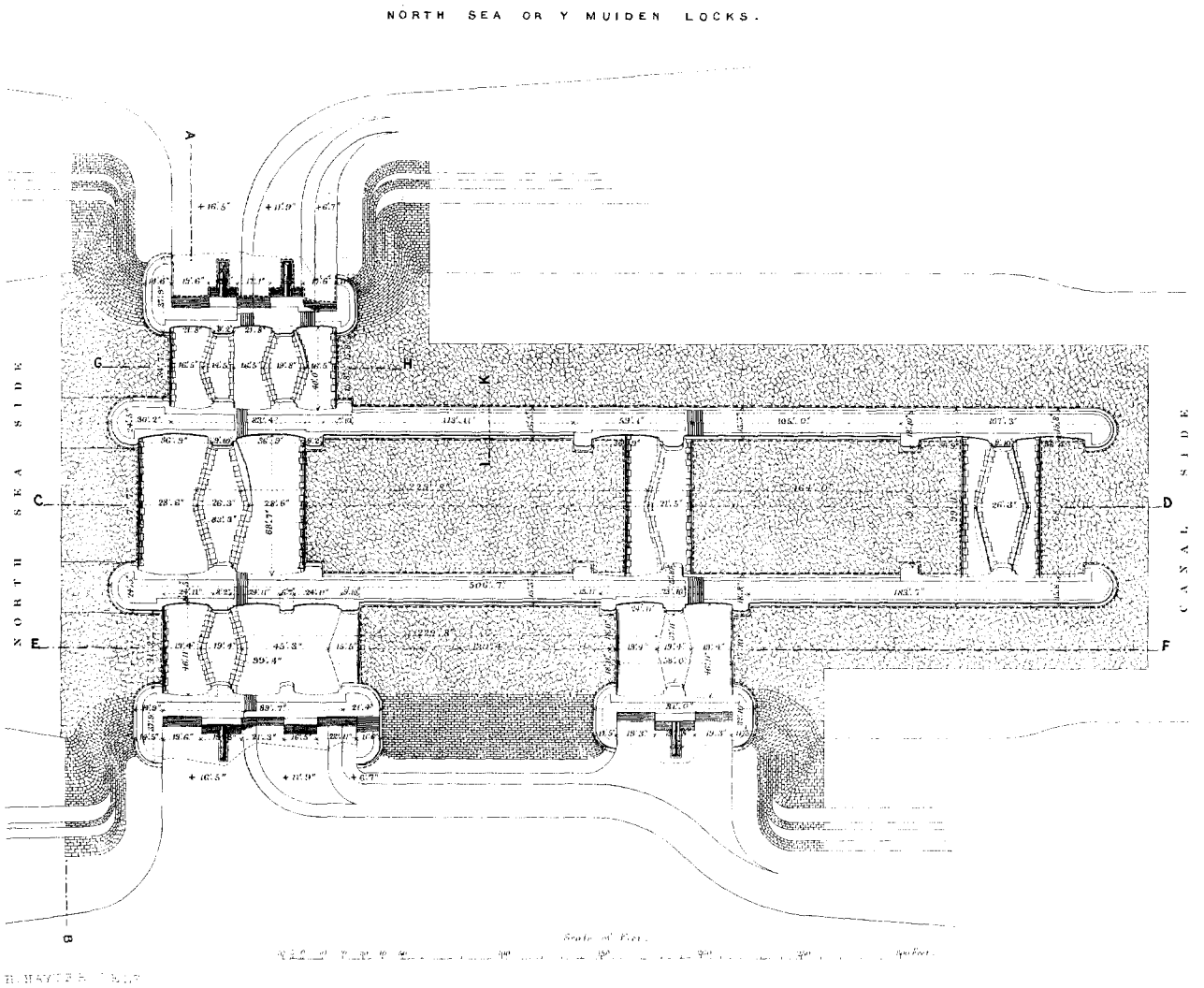
1. Is eene vrije gemeenschap van Amsterdam met de Noordzee langs de kortsten weg verkieslijk boven eene verbetering van het Noord-Hollandsch Kanaal, en is dus een open zeegat door Holland-op-zijn smalst wenschlijk in het belang van de Hoofdstad en Vaderland?
2. Kan niet een zeegat voor Amsterdam tegen een vijandelijken aanval worden verdedigd, even goed als een zeegat bij Texel?
3. Zal de mond van zulk zeegat, bij eene breedte van 1000 Ned.ellen, bereikbaar zijn voor groote schepen, onder ongunstige omstandigheden?
4. Mag de diephouding van dit zeegat verwacht worden van de werking van eb en vloed, in verband met de werking van de Zuiderzee als spuikom?
8. Zouden, bij behoorlijke voorzorgen tegen overstroming, wegens hogere vloeden, de lagere ebben bij eene openen doorgraving te verkrijgen, voor- of nadelig zijn voor de belangen van de verschillende polders en waterschappen aan het IJ gelegen?
9. Mag, met het oog op de bekende gegevens, de thans gebruikelijke middelen van uitvoering en het groote nationale belang, het maken van een zeegat voor Amsterdam als een financieel bereikbare zaak worden beschouwd?



De bouwput van de sluis van IJmuiden. Dit is het stuk van de werkzaamheden dat nog op handkracht is uitgegraven (G.A. Amsterdam)

De deskundigen hebben grote moeite om tot een unaniem oordeel te komen over vraag 4. Met name de vorming van zandbanken buiten de haven kan niet worden uitgesloten. En ook over vraag 9 komt de commissie niet tot unanimiteit. In de replieken werd Huet met name door Caland neergesabeld.[5]
De maatschappij voor Nijverheid is te beschouwen als een belangrijke lobby instantie van de handelskringen in Amsterdam. Het is duidelijk dat zij zich niet had neergelegd bij de plannen van de Amsterdamse Kanaalmaatschappij en de regering.

De verdere ontwikkeling van de kanaalwerken laat een serie conflicten zien tussen kanaalmaatschappij, gemeente, regering, aandeelhouders etc. Reeds in 1868 moest de regering de kanaalmaatschappij financieel te hulp komen. Bij de aanleg van de Oranjesluizen waren er grote technische problemen te overwinnen, maar de zeesluizen in IJmuiden werden vier jaar te vroeg opgeleverd omdat bleek dat men niet hoefde te heien. Amsterdam vroeg voort-



Plattegrond zeesluizen van IJmuiden uit: "The Amsterdam Ship canal" door Harrison Hayter M.Inst.C.E.

durend aan de regering de kanaalwerken over te nemen. De regering vond geen reden om in te grijpen bij de kanaalmaatschappij. Amsterdam koos in 1875 eieren voor zijn geld, sloot vrede met de kanaalmaatschappij en zette deze gelijk in voor een kongsi tegen de regering.
Omdat de onderhoudskosten van met name de pieren zeer hoog bleken, kwam het in 1881 tot een schikking waarbij de kanaalwerken werden overgedragen aan de staat. De totale kosten hadden fl. 40 miljoen bedragen.[6]

Het verslag van de bouwers

In april 1880 besteedde het Engelse Institution of Civil Engineers uitvoerige aandacht aan "The Amsterdam Ship canal".[7] Er werd een korte geografische introductie gegeven en daarna werd uitvoeriger stil gestaan bij de voorgeschiedenis van de plannen. De schrijver nam als begin 1852 toen Amsterdam een commissie instelde, die in een rapport tot de conclusie kwam dat de aanleg van een kanaal naar de Noordzee vijftien jaar zou duren. In 1852 stelden de Engelse ingenieurs B.W. Crocker en C. Burn samen met de Amsterdammer Jager een plan op voor een kanaalmaatschappij. In 1853 presenteerden zij hun plan aan minister Thorbecke. Na vele discussie werd in 1861 de concessie tot aanleg verleend aan de heer Jager. Als consulting engineer werd aangezocht Sir John Hawkshaw. Hij werkte samen met de Nederlandse ingenieur J. Dirks die resident engineer was. Harrison Hayter, de schrijver van het verhaal, en de Nederlandse ingenieur J. Waldorp waren plaatselijke vertegenwoordigers van Hawkshaw. John Hawkshaw was oud voorzitter van het Institution of civil engineers. Later zou Harrison Hayter ook voorzitter worden. Dit instituut was het voorbeeld voor het in 1847 opgerichte Koninklijke Instituut voor Ingenieurs. In 1865 werd door de Amsterdamsche Kanaalmaatschappij een contract getekend met de aannemers Henry Lee and Sons te Westminster.
De ingenieur T.C. Watson was verantwoordelijk voor de aanleg van de afsluitdijk bij Schellingwoude en de aanleg van de Oranjesluizen, de ingenieur Darnton Hutton was verantwoordelijk voor de aanleg van de haven van IJmuiden en de pieren en Samuel Tate Freeman was verantwoordelijk voor de aanleg van het kanaal tussen IJmuiden en Amsterdam.
Bij het ontwerpen van het kanaal werd o.a. gebruik gemaakt van kennis die was verkregen bij de aanleg van het Suez kanaal.

De aanleg

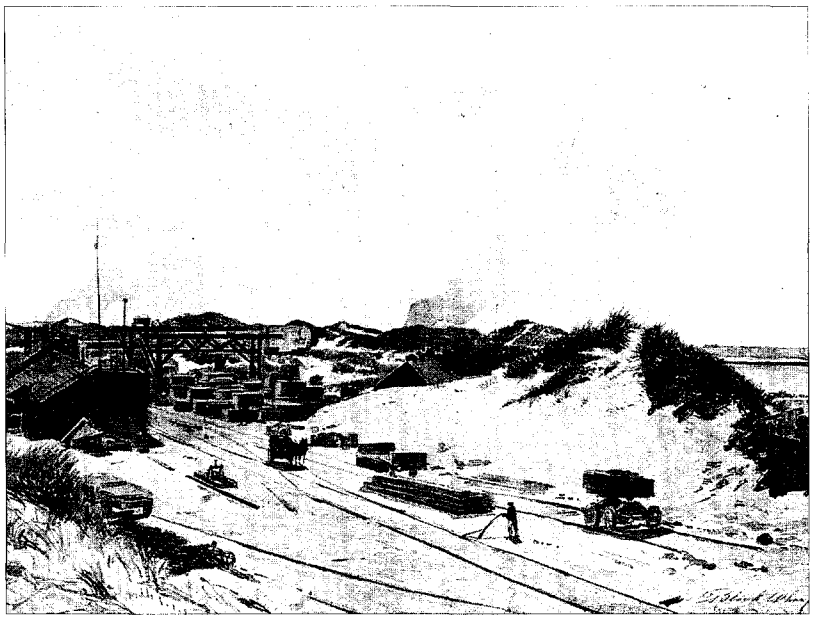
Er werd bij de aanleg van het kanaal veel gebruik gemaakt van baggermolens. Er waren 12 baggermolens ingeschakeld. Zes hadden iets geheel nieuws. De bagger werd in een tank gekiept, vermengd met water en door een pomp in een drijvende houten pijpleiding naar de kant van het kanaal geperst. De grootste baggermolens konden per 12 uur 1700 ton grond verzetten. Het zand dat uit de havenmond kwam werd gebruikt voor de aanleg van spoorwegen en voor de uitbreiding van Amsterdam. Een van de grootste werken was de afsluiting van het Y bij Schellingwoude en de aanleg van een bouwput voor de constructie van de Oranjesluizen. De auteur heeft grote bewondering van het gebruik van rijshout als fundering voor de dam. In de Engelse tekst komt verschillende keren het woord "zinkstuk" voor.
Bij IJmuiden werden twee zeesluizen aangelegd. De grootste was 130 meter lang en 20 meter breed.
De aanleg van het kanaal door het Y en de Wijkermeer leidde tot de aanleg van twaalf polders. Zij werden allemaal drooggemalen door centrifugaalpompen die geleverd werden door Easton en Anderson te Erith. Omdat het Y werd gebruikt voor de waterafvoer van het Rijnland werd bij Schellingwoude een groot stoomgemaal gebouwd waar drie centrifugaalpompen per minuut 670 water konden wegpompen.

De constructie van de pieren was een groot technisch probleem Men probeerde eerst palen in zee te heien maar die spoelden snel weg. Toen probeerde men het met betonblokken. Ook dat werkte niet. Vervolgens probeerde men het met een laag basalt afkomstig van de Drachenfels en kalksteen uit België. Er werden grote houten kranen gebouwd, Titans, om de betonblokken in zee te dumpen. Maar deze kranen werden bij storm vande in aanbouw zijnde pieren afgeslagen. De ervaring die de aannemer had opgedaan bij de bouw van de Admirality pier in Dover kwam goed van pas. Om de haven tussen de pieren uit te diepen werden door Hutton speciale zandzuigers ontworpen. Er werden twaalf zuigers ingezet. Maar er moesten nog baggermolens worden bijgehuurd o.a. van de Tyne commissioners.

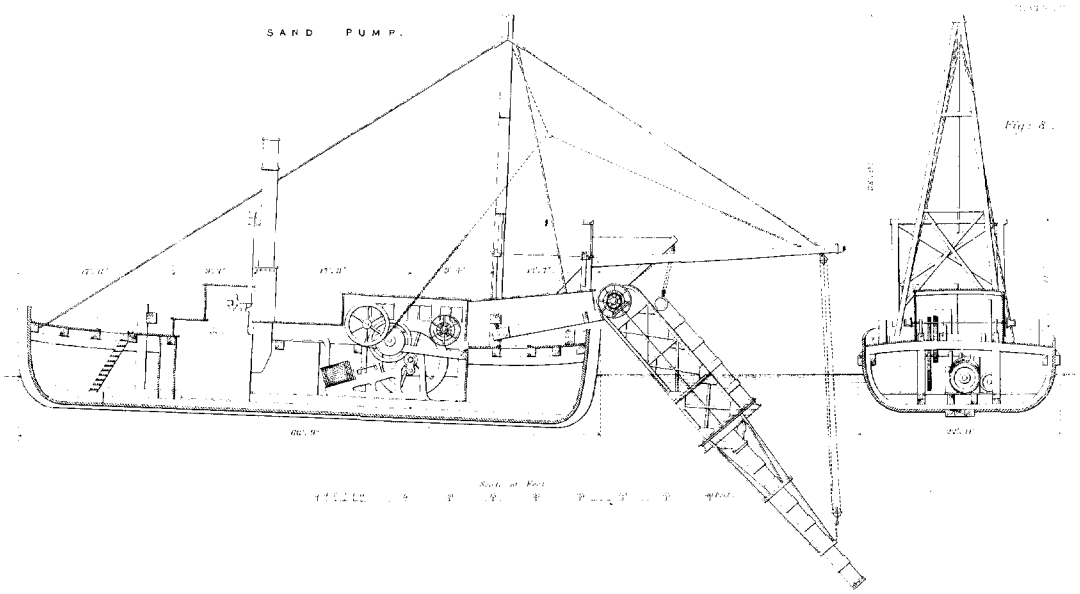
Door financiële problemen had de aanleg twaalf jaar geduurd. De meeste kosten hadden gezeten in de aanleg van de pieren.
Het verslag is voorzien van een groot aantal tekeningen.

Engelse trots en Amerikaanse bewondering

Ook van de discussies is uitvoerig verslag gedaan. J.Fogerty had vaak in Holland gewerkt als ingenieur. Hij merkte op dat de afsluiting van het Y bij Schellingwoude en de aanleg van de haven van IJmuiden een technisch unicum was. Hij kon zich heel goed voorstellen dat



De fabriek in Velzen waar de betonblokken werden gemaakt voor de pieren. Later zou op deze plaats de papierfabriek van Van Gelder Zonen komen (G.A. Amsterdam)



Doorsneden door een Hutton zandzuiger Deze zandzuiger werd ontworpen door de Engelse Ingenieur Hutton, die belast was met de aanleg van de sluizen van IJmuiden en de havenmond. Deze zuigers werden aanvankelijk op oude vissersschepen gezet. Later zou de baggerfirma Volker en Bos uit Sliedrecht dit type zandzuiger nog aanzienlijk verbeteren en gebruiken voor het uitdiepen van de Nieuwe Waterweg. uit: "The Amsterdam Ship canal" door Harrison Hayter M.Inst.C.E.

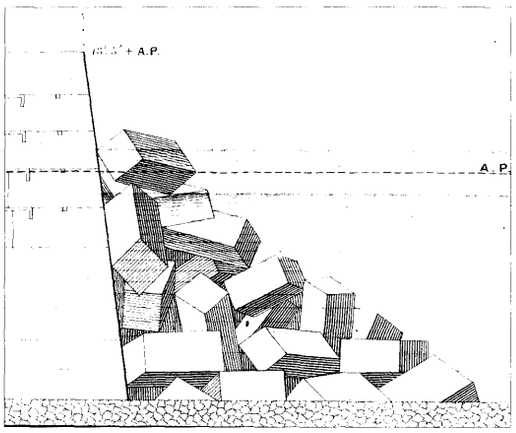
men lang had geaarzeld. Hij merkte op dat er al een tweede stoomgemaal bij Paardenhoek bij de Oranjesluizen was bij gebouwd. Amsterdam had een groot probleem nu de grachten niet meer werden doorgespoeld door de beweging van eb en vloed. Het tweede gemaal bij Paardenhoek kon mogelijk dit probleem oplossen. De heer Redman merkte op dat alle grote waterstaatswerken in Engeland waren uitgevoerd door Hollanders, zoals het droogleggen van de fens en de aanleg van havenwerken aan de Engelse zuidkust en dat nu Engelsen het grootste waterstaatswerk in Holland hadden aangelegd.
Sir John Hawkshaw nam ook deel aan de discussie. Hij deelde mede dat dankzij de opening van het kanaal het aantal schepen dat Amsterdam aandeed van 2000 in 1875 opliep tot 4013 in 1879. De tonnage ging omhoog van 800.000 naar 1.368.895. De belangrijkste reden om het kanaal van sluizen te voorzien had te maken met het lagere kanaalpeil dat nodig was om voldoende regenwater uit de omringende boezems te doen aflopen.

De aanleg van het Noordzeekanaal trok belangstelling uit de wereld van de waterbouw. In verband met de voorgenomen aanleg van een spoorweg en een kanaal door Tehunatepec had een delegatie van The Corps of Engineers of The United States Army een studiereis naar Europa gemaakt. Dit kanaal is er niet van gekomen. Het was een van de plannen die later tot de aanleg van het Panamakanaal leidden. De delegatie was onder de indruk:
"Even among the gigantic engineering works of the present age, prolific as it is, those of the North Sea Ship Canal will take high rank, not only from their extent and difficulty of execution, but from he important results that will eventually accrue to Amsterdam as a port and Holland as a country.."[8]
Zo begint het rapport. Er wordt uitvoerig ingegaan op de voorgeschiedenis en de Engelse kennis die is ingebracht bij de bouw van de pieren. Het ging met name om de kennis opgedaan bij de bouw van de pier te Dover en de forten Horse Sand, Spitbank en Breakwater fort. De vloot zandzuigers en baggermolens trok ook de aandacht, evenals de bouw van de afsluitdijk van Schellingwoude tot de Paardenhoek met de aanleg van de Oranjesluizen en het Stoomgemaal.

In Nederland was men wat zuinig met de lof. Vooral het nationale karakter van de onderneming werd benadrukt. Velen waren waarschijnlijk teleurgesteld over het kanaal met sluizen bij IJmuiden en Schellingwoude. Nog in 1891 werd in het gedenkboek van het Koninklijke instituut van Ingenieurs verzucht:
"Een denkbeeld, stouter dan dat, hetwelk aan het tot uitvoering gekomen plan ten grondslag lag, mag hier ten slotte niet geheel onvermeld blijven; het is dat van een open doorgraving indertijd voorgestaan door de ingenieur A. Caland en waarvoor ingenieur Huet jarenlang heeft geijverd: de Noordzee voor Amsterdam ! Geen schutsluis meer voor IJmuiden en geen enkele meer van de drie bruggen die thans het kanaal overspannen! Het denkbeeld heeft tot nu toe in de oogen der deskundigen geen genade mogen vinden. Wie zal zeggen, hoe, als het Koninklijk Instituut van Ingenieurs zijn honderd jarig feest viert, de inzichten zullen zijn?"[9]

Wonderen der techniek

De industriële revolutie leidde tot een toenemende belangstelling voor techniek. Stoomtreinen, bruggen, stoomboten, kanalen en stuwdammen werden vaak afgebeeld in populaire bladen. De Titan kranen die werden ingezet bij de bouw van pieren overal ter wereld konden nagebouwd worden met Meccano bouwdozen.[10] Het boek "Wonders of engineering"[11] uit 1929 geeft een hele lijst van havens die nu beschermd werden door pieren en golfbrekers, veelal in Engeland, maar ook Madras, Alexandrië, Boulogne, Colombo en Kaapstad. De schrijver legt de oorsprong van de moderne pieren bij de pier van Dover, waar betonblokken van 40 ton werden gebruikt. Deze pier kwam in 1871 gereed.



Afbeelding rechts: Doorsnede door de pier met betonblokken tegen de zeezijde uit:"The Amsterdam Ship canal" door Harrison Hayter M.Inst.C.E.

De problemen rond de aanleg van pieren in zee en van golfbrekers, waren al bestudeerd door Jan Blanken. Hij was in het bezit van de Franse vertaling van het standaard werk van de Zweed Daniel Thunberg uit 1774 over de constructie van waterkeringsmuren en havendammen. Het is een feite een verslag van de aanleg van de Zweedse oorlogshaven Karlskrona. In 1778 probeerde de Franse ingenieur L.A. de Cressart met behulp van houten caissons een golfbreker te Cherbourg te maken. De bekende Engelse ingenieur John Rennie had van 1812 tot 1841 nodig om de havendam te Plymouth te voltooien. In 1797 ondernam Jan Blanken een reis naar Frankrijk, waar hij o.a. de havens van Brest, Lorient, Cherbourg bezocht en gesprekken voerde met een groot aantal Franse collega's. Hij integreerde deze kennis in de plannen voor de aanleg van de marinehaven aan het Nieuwe Diep en het marinearsenaal te Antwerpen.[12] Er is verder in Nederland nauwelijks ervaring opgedaan met de bouw van dergelijke constructies in de Noordzee.

De sociale kant

In het gedenkboekje van Greup, dat bij het 75 jarig bestaan van het kanaal werd uitgegeven, komen de arbeidsomstandigheden bij de aanleg van de kanaalwerken niet voor.
De Velzer gemeentearchivaris Siebe Rolle begint de gedenkkrant, die bij het eeuwfeest verscheen, met de cholera epidemie van 1866. In

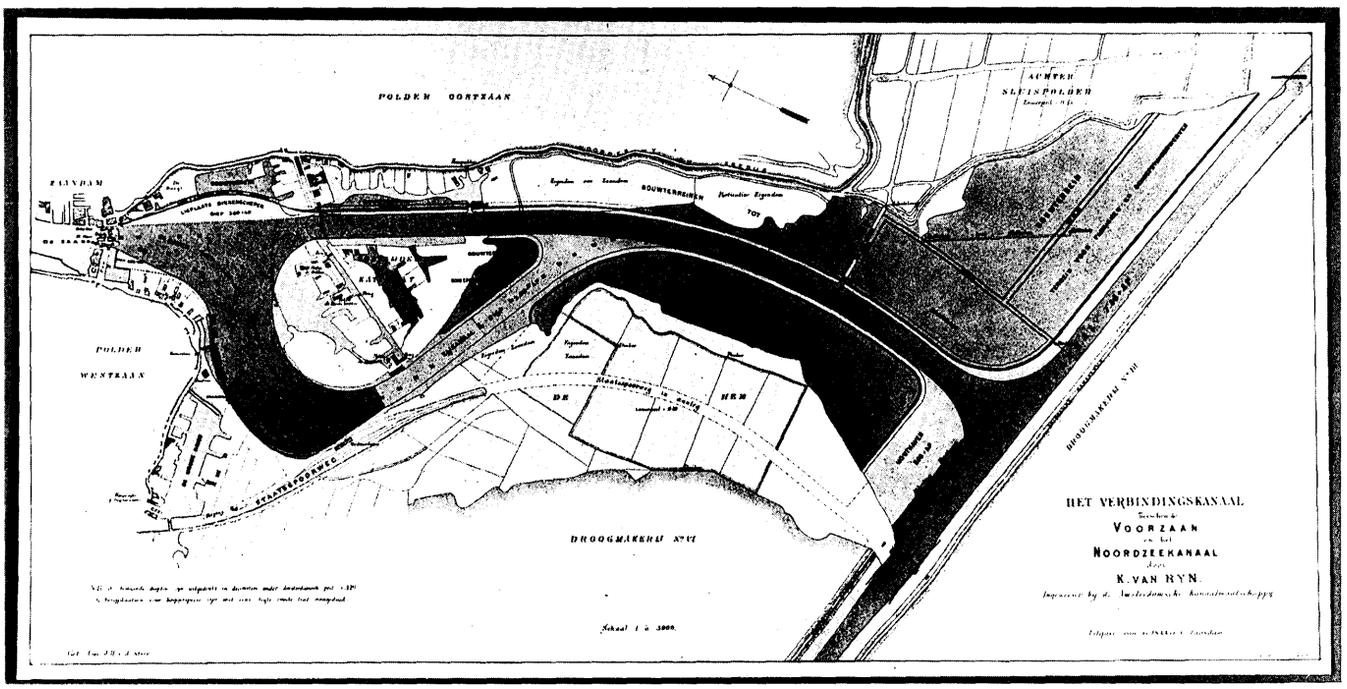
Velzen sloeg deze zowel toe onder arbeiders werkzaam aan de aanleg van de spoorweg Haarlem–Uitgeest, als onder de kanaalwerkers. Er was toen geen kennis over oorzaak en verspreiding van de ziekte. De maatregelen van het toenmalige openbaar bestuur, zoals terugzending van de arbeiders naar Brabant, zal de epidemie eerder hebben ondersteund. In Velzen stierven 32 personen aan de cholera; 31 arbeiders in werkhutten en 1 persoon in een deftig huis in het dorp. In 1867 sloeg de epidemie toe in Zaandam. De kleine gemeente Velzen had grote problemen met de opvang van de slachtoffers van de epidemie. *"Hoezeer het in een zeker opzigt voor de gemeente hard genoemd mag worden dat in deze aangelegenheid niet vanwege het rijk, de kanaalmaatschappij of den aannemer, is voorzien geworden, en daardoor de kosten voor rekening der gemeente zijn gebracht, heeft de gemeenteraad, in aanmerking genomen hebbende dat door de kanaalmaatschappij geene zorgen hoegenaamd voor het zieke en verminkte werkvolk besteed worden, in het belang van de openbare gezondheid in de gemeente, en ter liefde der menschheid, over het bezwaar willen heenstappen, en zelve zich deze zaak aangetrokken, in het vertrouwen dat bij het eventueel uitbreken dier geduchte ziekte, de behandeling der lijders voor rijks-rekening zoude kunnen plaats hebben"* [13]
Verder maakt hij melding van het Velzer schandaal, waarbij de Engelse opzichter John Marrs werd belegerd door opstandig werkvolk. Toen rijksveldwachters en een detachement dragonders hem probeerde te ontzetten schoot hij per ongeluk een dragonder dood. Een polderwerker stal een zwaard van een dragonder en sloeg daarmee Marrs op het hoofd. De boze polderwerkers staken vervolgens het buiten 'Wijkeroog', waar Marrs kantoor hield, in brand.[14]

In 1868 werden de kanaalwerken wegens geldgebrek tijdelijk stil gelegd. Er was meteen ernstige armoede bij de kanaalwerkers. Ook dit probleem kwam op het bordje van de kleine gemeente Velzen.[15] Er waren al eerder rellen geweest bij bedijkingen in Zeeland en bij de aanleg van het Groot Noordhollandsch kanaal. Ook bij de aanleg van de spoorwegen waren soms rellen uitgebroken.[16] Bij de aanleg van de Rhijnspoorweg waren er in 1841 rellen in Ede en Bennekom toen er door slecht weer niet gewerkt kon worden en er dus geen loon werd betaald. In 1843 waren er rellen in Renswoude wegens loonproblemen.

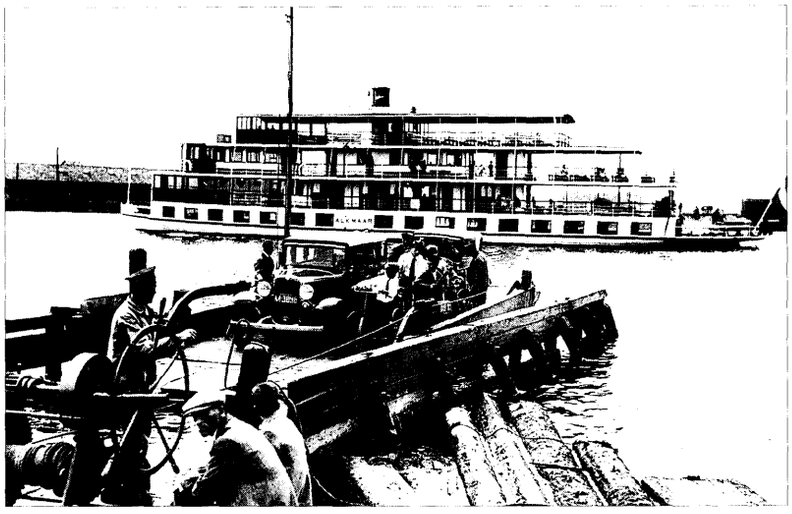
'Navvies' en Engelse arbeidsomstandigheden

Er is geen Nederlandse studie naar de aannemerij en het leven van de 'polderjongens' in de 19e eeuw. Uit Engeland is er een studie bekend naar het bestaan van de "The railway navvies"[17]. Dit was een grote groep trekkende arbeiders die van het ene spoorwegbouwproject naar het andere trok. Oorspronkelijk waren ze betrokken bij de aanleg van de Engelse kanalen, maar later vooral bij de aanleg van de grote spoorwegwerken.
Zij hadden eigen gebruiken en gewoonten, en ook een eigen soort kleding met o.a. broeken van mollenvel en witte vilten hoeden. De navvies trokken van werk naar werk en leefden in zelfgebouwde hutten bij het werk.[18]
Aanvankelijk vereiste de zwakke trekkracht van de vroege Engelse stoomlocomotieven hele vlakke trajecten. Deze vlakke spoorlijnen vroegen om enorme grondverplaatsing in de vorm van tunnels, ingravingen in heuvels en zeer hoge spoordijken in dalen. De grote Engelse spoorwegen 'booms' vonden plaats voor de komst van graafwerktuigen aangedreven door stoomwerktuigen, dus alles moest met handkracht worden gedaan.19
De Engelse spoorweg-booms leidde ook tot de opkomst van de grote aannemerij. Oorspronkelijk werden de spoorwegen door de maatschappijen in eigen beheer aangelegd. Eerst werden delen uitbesteed aan aannemers en later het hele traject. Grote aannemers waren

Een railway navvie op doortocht



Het verbindingskanaal van de Voorzaan naar het Noorzeekanaal. Door inpolderingen was de loop van de Voorzaan veranderd. Er moest een nieuw kanaal worden gegraven waarbij er gelijk een nieuw haven voor Zaandam werd gegraven in 1885 G.A.Zaanstad



De droogleggingvan de Y-polders tijdens de aanleg van het Noordzeekanaal bracht Amsterdam over de weg dichter bij de Zaanstreek. Aanvankelijk werd de verbinding onderhouden door kabelponten, zoals de oude Hempont. Op de foto passert het m.s. Alkmaar van de Alkmaar Pakket de Hempont. Het schip, dat veel gebruikt werd voor schoolreisjes, werd in 1913 in Amsterdam gebouwd en kon 1300 passagiers meenemen. In 1944 bracht de B.S. het tot zinken. Na de oorlog werd het gelicht en heeft het schip tot 1962 voor de havenrondvaart Spido in Rotterdam gevaren. Foto G.A. Zaanstad

Brassey en Peto. Brassey verdeelde het werk onder onderaannemers. Dat stelsel van onderaanneming ging veel verder. Peto werkte met 'agents', opzichters, die verantwoordelijk waren voor bepaalde stukken van het werk. Hij creëerde een hele hiërarchische opzichtersstructuur. Noodgedwongen moest ook Peto vaak gebruik maken van onderaanneming.

Het systeem van onderaannemerij bood mensen de gelegenheid om te stijgen op de ladder van het fortuin en uiteindelijk zelf aannemer te worden. De grote aannemers hadden een goede naam bij het werkvolk. Het waren vaak de onderaannemers die de klappen opvingen als er problemen waren met betaling door de opdrachtgever of als natuurlijke omstandigheden, zoals het weer of de bodemgesteldheid, tegen zaten. Ook grote aannemers konden failliet gaan. Vanwege de grote concurrentie bij de aanleg van de spoorwegen waren de lonen van de navvies relatief goed. Vooral toen ze werden uitgezonden naar Europa en de Koloniën voor de aanleg van spoorwegen.[20]
In 1841 werd de spoorweg van Parijs naar Rouen aangelegd. Het kapitaal van de spoorwegmaatschappij was voor tweederde in Engelse handen. De ontwerper/ingenieur was Engels en de aannemers Thomas Brassey en Wiliam Mackenzie waren ook Brits. Zij namen 5000 navvies mee naar Frankrijk. Met Franse en andere Europese arbeiders werd het werkleger verdubbeld. De Franse politie hield er toezicht op dat door onderaannemers de lonen werden uitbetaald. De Franse wetgeving dwong ook invaliditeits-compensatie af van de spoorwegmaatschappijen en aannemers.
De aannemer Thomas Brassey was vanaf 1854 betrokken bij de aanleg van de Rhijnspoorweg. Hij heeft het stuk Arnhem- Emmerich aangelegd. Later was hij betrokken bij de aanleg van de Belgische spoorweg van Rotterdam(Moerdijk) naar Antwerpen.[21]

"Their finest hours" beleefden de navvies tijdens de Krimoorlog in de winter van 1854-1855, toen het Engelse front bij Sebastopol dreigde te bezwijken en Brassey, Betts en Peto aanboden een spoorweg aan te leggen van Baclava naar Sebastopol die de bevoorrading van het leger moest veiligstellen. De honderden navvies waren beter uitgerust, beter gevoed en beter opgewassen tegen de Russische winter dan de Engelse soldaten. In tien dagen bouwden ze hun eigen huttenkamp en al vijf mijl van de spoorweg. Het fort Sebastopol viel in 1855 mede dankzij de spoorweg. Coleman merkte op dat in 1846 het hele werkleger van Brassey uit zo'n 60.000 arbeiders bestond: dat was twee maal zo groot als het Engelse leger op de Krim. De kennis van logistiek en organisatie was bij de Engelse aannemers inmiddels veel groter dan bij het Engelse leger, dat sinds Waterloo niet meer echt gevochten had.[22] De navvies deden zwaar lichamelijk werk waarbij ze dagelijks 20 ton aarde en rotsen schepten in de karren.[23]

Het systeem waarbij zelfs groepen arbeiders als onderaannemer optraden, leidde tot vaak onaanvaardbare risico's. Engelse aannemers prefereerden te werken met Engelse navvies, maar leerden ook te werken met buitenlandse arbeiders. John Hawkshaw, de consultant voor het Noordzeekanaal had ervaring in Engeland, India, Rusland, Holland en Zuid-Amerika. Hij merkte op *"that he was perfectly well acquainted with the value of Hindoo and other labour, and that though an English labourer would do much more work in a given time than a Creole or a Hindoo, yet the Englishman had to be paid higher wages. Therefor it didn't matter which the contractor used."* [24]

Het is niet helemaal duidelijk hoe groot het percentage Engelse arbeiders was bij de aanleg van het Noordzeekanaaal, noch of Henry Lee & Sons het onderaanemingsstelsel of het opzichtersstelsel gebruikten. Wel is duidelijk dat de Nederlandse wetgeving nog niet voorzag in regulering van de uitwassen in deze arbeidsomstandigheden. Frankrijk had deze zaken al eerder veel beter geregeld. In Engeland kon de krappe arbeidsmarkt en onderlinge solidariteit bij de navvies een deel van de onrechtvaardigheden opvangen.

Conclusies

Veenendaal is uitvoerig ingegaan op de kennisoverdracht naar Nederland op het gebied van de spoorwegtechniek. Volgens zijn studie was er aanvankelijk geen inbreng van buitenlandse ingenieurs en aannemers bij de aanleg van de Nederlandse spoorweg. De eerste spoorweg werd ontworpen door Nederlandse ingenieurs en aangelegd door een Nederlandse aannemer. De Rhijnspoorweg werd tussen 1854 en 1856 gebouwd door Thomas Brassey en Centraalspoorweg Utrecht-Amersfoort-Zwolle-Kampen werd in 1863-1865 aangelegd door een Franse aannemer. Veel belangrijker waren studie en inspectiereizen. De meeste ingenieurs hadden gewoon in Delft of Breda gestudeerd. Van benoeming van buitenlanders in leidinggevende functie's was nauwelijks sprake. De adviezen van buitenlandse ingenieurs in buitenlandse handboeken en tijdschriften speelden aanvankelijk een belangrijke rol.[25]
Voor de havenontwikkeling in Nederland is een dergelijk onderzoek nog niet gedaan. Gezien de langdurige openbare discussie over de

open dan wel gesloten havenmond bij IJmuiden lijkt het er op dat de benodigde kennis in Nederland niet ruim voorhanden was. Ook de kennis van de aanleg van havenhoofden en cofferdamconstructies moest uit het buitenland worden geïmporteerd.
Er is alleen bij de uitgraving van de bouwput voor de sluizen van IJmuiden op een wat grotere schaal gebruik gemaakt van ongeschoolde arbeid. Er was een uitvoerige toepassing van mechanisatie bij de bouw van het Noordzeekanaal en er was juist veel werk voor geschoolde arbeiders, zoals metselaars, timmerlieden, rijswerkers etc.
De sociale problemen lijken beperkt tot het begin van het project toen financiële problemen van de kanaalmaatschappij af en toe tot het staken van het werk leidden. In die zelfde tijd viel ook een cholera epidemie.
De aanleg van het Noordzeekanaal en de haven van IJmuiden zijn op te vatten als het eerste grootschalige werk op het gebied van nieuwe verkeersvoorzieningen waar toepassing van mechanisatie de hoofdrol speelde. Voor het project werden nieuwe werktuigen uitgevonden, zoals de Hutton zandzuiger en de drijvende baggerspecieleiding vanuit omgebouwde baggermolens. Ook de betontechniek voor het maken van de grote blokken voor de aanleg van de pieren was nieuw, evenals het grootschalig gebruik van centrifugaalpompen bij het droogmaken van de nieuwe polders.

Engelse kennis en ervaring speelden een sleutelrol in deze ontwikkeling. Waarom dit in het verleden onvoldoende tot uiting kwam blijft een kwestie van gissen. Was het de revival van de sfeer van de Gouden Eeuw, waarvan Amsterdam het centrum was met de nadruk op de Engelse oorlogen? Of waren het de handels- en scheepvaartconflicten rond Indië? En later mogelijk Anglofobie vanwege de Boerenoorlogen? ... Het blijft wat raadselachtig.

Zaandam kreeg ook een goede verbinding met de Noordzee waardoor ook grote stoomschepen de haven konden aandoen.
De havenstraat aan de Zeehaven van Zaandam met het Nederlandse stoomschip 'Rijn' dat hout lost.
G.A.Zaanstad

Noten:

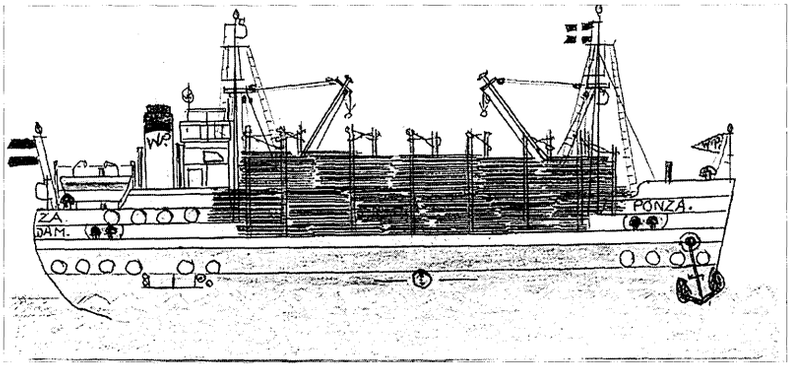
1. *Van Braam C, "De Woede van Abraham" (Amsterdam, 2000)*
2. *De Boer M.G. " De haven van Amsterdam en haar verbinding met de zee" (Amsterdam, 1926)*
3. *Rolle S, "100 jaar Noordzeekanaal en IJmuiden" krant uit gegeven door de gemeente Velzen in 1976*
4. *Greup M.G. " Drie-kwart eeuw Noordzeekanaal" (Amsterdam, 1951) 7-28*
5. *Verslag van de Commissie tot overweging van het plan van den heer A.Huet "De Noordzee voor Amsterdam" (Haarlem, 1968)*
6. *Greup 29-35*
7. *The institution of civil engineers session 1879-1880 part IV sect I minutes of proceedings paper 1667 "The Amsterdam Ship canal" door Harrison Hayter M.Inst.C.E.*
8. *Report on The North Sea canal of Holland and of the improvement of navigation from Rotterdam to the Sea to the Chief of Engineers, United States Army by Brevet major general J.G. Barnard (Washington , 1872)*
9. *Cohen Stuart A.J. " de Verbinding van Amsterdam met de Noordzee voor vijftig jaren en thans" in " Gedenkboek Koninklijk Instituut van Ingenieurs. 1847-1897 ('s-Gravenhage,1947) 33-36*
10. *Engels constructiespeelgoed uit de eerste helft van de 20e eeuw. Ook populair geworden in de rest van Europa.*
11. *Hawks E. "Wonders of Engineering" (London, 1929) 55-68.*
12. *Lombaerde P. "Maritieme arsenaalsteden tussen 1750 en 1850" in "De Physique existentie dezes Lands. Jan Blanken, inspecteur-generaal van Waterstaat (1755-1838) (tentoonstellingscatalogus Rijksmuseum Amsterdam, 1987) 141-164*
13. *Rolle 3-5*
14. *Rolle 6*
15. *Rolle*
16. *Veenendaal jr A.J. " Spoorwegen" in H.W. Lintsen ed. "Geschiedenis van de techniek in Nederland. De wording van een moderne samenleving 1800-1890". Deel II 142-145*
17. *Coleman, T. "The Railway Navvies" (London, 1965, reprint 1981)*
18. *Coleman 14.*
19. *Coleman 33-55*
20. *Coleman 56-70*
21. *Veenedaal Jr 143*
22. *Coleman 203-220*
23. *Coleman 41*
24. *Coleman 69.*
25. *Veenendaal Jr. A.J. " De kennisoverdracht op het gebied van de spoorwegen in Nederland 1830-1870." In "Jaarboek voor de geschiedenis van bedrijf en techniek" (Amsterdam,1990) 54-82*

Uitgraven van de nieuwe zeehaven van Zaandam in 1910
De haven van Zaandam bleek al spoedig te klein en er werd ten westen van de spoorlijn een nieuwe haven gegraven.
G.A.Zaanstad

Al meer dan een halve eeuw 'ship-spotter'

Albert Boes

Schepen hebben voor velen iets magisch. Duizenden mensen over de gehele wereld houden archieven bij met wetenswaardigheden over de scheepvaart en foto's van schepen. Uren kunnen zogenaamde shipspotters aan de waterkant zitten in afwachting tot dát ene schip langs komt om er een foto van te maken en deze aan hun verzameling toe te voegen. Opmerkelijk is dat veel 'ship-spotters' beroepsmatig totaal niets met de scheepvaart te maken hebben, zoals bijvoorbeeld Maarten Bus uit Oostknollendam en Han Mol uit Assendelft.



De Zaandamse houtcoaster 'Ponza' getekend door Maarten Bus. Collectie Jur Kingma (de andere schetsboeken zijn in het G.A.Zaanstad)

Aan Maarten Bus bewaart onze hoofdredacteur Jur Kingma warme herinneringen. De vrijgezel Maarten Bus woonde samen met zijn moeder op de boerderij 'Vrede het Best' bij Oostknollendam. 's Zomers gingen de vader van Jur Kingma en zijn collega Jan Heijn die beiden bij de Papierfabrieken van Gelder in Wormer werkten, vaak hooien bij Maarten Bus. Maarten had zijn hele leven belangstelling voor zeeschepen. Daarom fietste hij vaak langs de Zaan naar het Noordzeekanaal. Verder verzamelde hij veel informatie over de schepen die hij voorbij zag varen en hij maakte er (primitieve) tekeningen van. In verband daarmee was hij geabonneerd op het Dagblad Scheepvaart en het maritieme maandblad 'De Blauwe Wimpel'.
Toen Jur Kingma een jaar of twaalf was, gaf Maarten hem de oude exemplaren van 'De Blauwe Wimpel', die kort na het eind van de Tweede Wereldoorlog voor het eerst verscheen. Op die manier wist Jur alle 55 jaargangen van dit blad compleet te krijgen! Verder 'erfde' Jur ook een aantal scheepvaartboeken van Maarten.
Op gevorderde leeftijd stopte Maarten Bus met 'boeren', verhuisde naar een woning in Oostknollendam en werkte nog een aantal jaren als los werkman bij Wessanen. Hij verloor in die tijd grotendeels zijn belangstelling voor de scheepvaart.
Toen Jur hem weer eens opzocht in het bejaardenhuis in Wormerveer, schonk Maarten hem zijn schetsboek. Een voorbeeld van een van zijn ontwapenend naïve tekeningen is de door hem gemaakte schets van de Zaandamse houtcoaster 'Ponza'.

Tot de oudste herinneringen van Han Mol (geboren in 1932) aan de scheepvaart behoort een Finse houtboot die in het begin van de oorlog voorzichtig over het Noordzeekanaal werd gesleept, drijvend op haar deklast omdat ze op een mijn was gelopen.
Na de oorlog nam het aantal zeeschepen dat over het Noordzeekanaal voer snel toe. Han Mol kon dat goed volgen tijdens zijn werk op de boerderij van zijn vader en het daarbij behorende land langs het Noordzeekanaal. Met name de 'Liberty's' en 'Victory's' met hun driedubbele namen fascineerden hem.
's Avonds begon hij, zoals in die tijd veel andere jongens, naar Nederlandse en vervolgens ook buitenlandse rederijen te schrijven met het verzoek om foto's van hun schepen te sturen. Veel rederijen voldeden aan dat verzoek en zo werd menige scheeps-fotoverzameling opgebouwd.

Geen kolen op het vuur

In 1954 kwam Han Mol in contact met zijn plaatsgenoot, Gerrit Bunschoten die ook regelmatig (met zijn camera) langs het Noordzeekanaal was te vinden. Hij klaagde erover dat hij nogal eens een schip 'miste'. Dit leidde ertoe dat Gerrit zijn 6 x 9 cm Agfa Recordcamera aan Han leende om foto's voor zijn verzameling te maken. Door deze regeling breidde zich ook de verzameling van Han Mol snel uit. Zijn regelmatige aanwezigheid langs het Noordzeekanaal, een paar honderd meter ten Westen van Buitenhuizen - met de camera in de aanslag - was ook al gauw bekend bij rederij Goedkoop. Daar gold voor de stoomslepers, zoals de 'President Roosevelt' en de 'Winston Churchill' de volgende regel: "Wanneer je met een stoomsleper en een schip achter je aan richting IJmuiden vaart, moet de meester het maar uit zien te zingen met z'n kolen tot voorbij Assendelft, want wanneer je vóór Assendelft een schep kolen op het vuur gooit, heeft dé fotograaf er zo'n last van...."

Ook de kanaalloodsen wisten al gauw dat er vanaf de kant belangstelling was voor de schepen die ze beloodsten. Wanneer een nieuwkomer de Velsertunnel in de richting Amsterdam was gepasseerd, zorgde de loods ervoor dat een fluitsignaal werd gegeven, wat voor de bemanning van het schip soms wel tot onbegrip leidde. Voor Han was dit het teken om zijn tractor, de tractor te laten en met de camera die altijd onder zijn handbereik lag, naar het

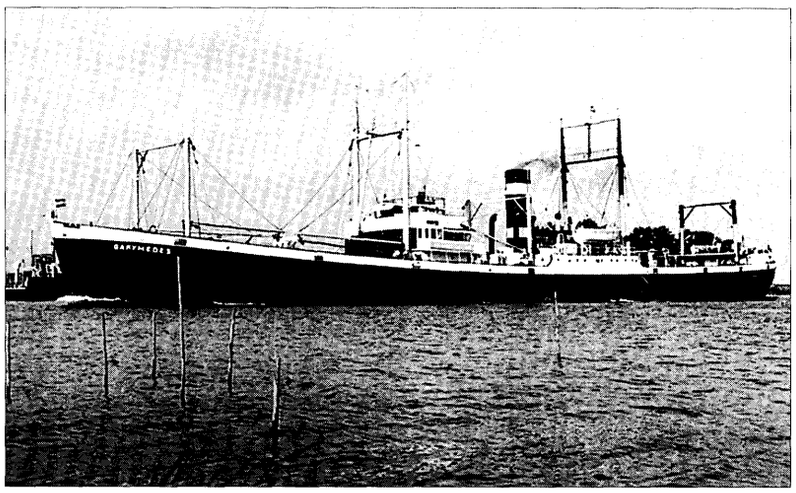
kanaal te hollen. Hij was dan goed op tijd om de foto te maken en naar de loods te zwaaien die op de brugvleugel terug zwaaide. Han is in de loop der jaren trouwens al meerdere keren met zijn tractor over een camera gereden.....

De Marine bleef eveneens niet onkundig van het fenomeen fotograaf-bij-Buitenhuizen. Zo kreeg de marechaussee in Amsterdam eens een rapport van een veiligheidsofficier. Het was namelijk opgevallen dat iedere keer wanneer een nieuw Nederlands of buitenlands oorlogsschip door het Noordzeekanaal voer, op de zelfde plaats een foto van dat schip werd gemaakt. "Zeer verdacht!".
Toen Han Mol dan ook op een middag niets vermoedend een foto had gemaakt van zo'n schip liep hij zo in de armen van de marechaussee. "Wat hij daar wel aan het doen was?" Han troonde het tweetal mee naar zijn boerderij en hij liet zijn fotoverzameling zien. Deze bestaat trouwens voor een deel uit foto's die hij op maritieme ruilbeurzen verzamelde en verzamelt. Verder verstrekt hij daar regelmatig afdrukken van door hem gemaakte foto's aan andere 'shipspotters'. De twee marechaussees kwamen tot de ontdekking dat één van hun collega's tot de afnemers van Han's foto's behoorde!

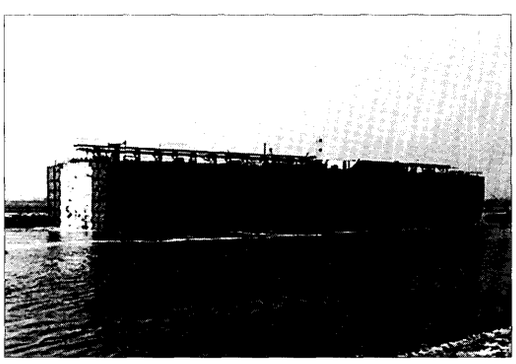
Scanner

Nog altijd fotografeert Han ongeveer veertig schepen per week. Hij merkt wel dat het aantal passerende zeeschepen veel minder is geworden in vergelijking met zijn begintijd. "Maar ja, tegen 10 KNSM-coasters van toen met samen een draagvermogen van zo'n kleine 10.000 ton, staat nu één flinke kleine handelsvaarder met het zelfde draagvermogen ..."

Han houdt van de door hem gefotografeerde schepen een nauwkeurige administratie bij van de naam van de schepen, de nationaliteit, de datum en zijn registratienummer. Uit die administratie blijkt bijvoorbeeld dat op 7 februari 2000 hij een foto maakte van de Noorse 'Northern Launes', het 83.806ste schip dat hij sinds 1954 fotografeerde.
Jarenlang ontwikkelde en drukte hij zelf de foto's af voor zichzelf en een flinke kring liefhebbers. Ik maak er geen reclame voor; het is uiteindelijk mijn liefhebberij", stelt Han. Desondanks komen er nog steeds regelmatig verzoeken bij hem binnen of hij soms een foto heeft van dat-en-dat schip, vaak uit lang vervlogen dagen.
Maandelijks is Han dan ook te vinden op de maritieme ruilbeurs in het Zee- en Havenmuseum in IJmuiden (op de eerste zaterdag van de maand). Tegenwoordig besteedt hij het ontwikkelen en afdrukken uit. De kanaalloodsen behoeven ook geen fluitsignaal meer te geven: de scanner staat de hele dag aan.



De 'Ganymedes' gefotografeerd door Han Mol in de '50-er jaren



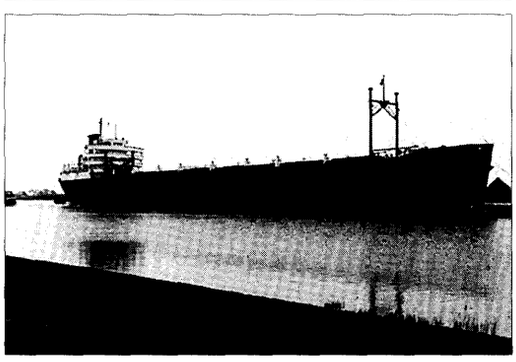
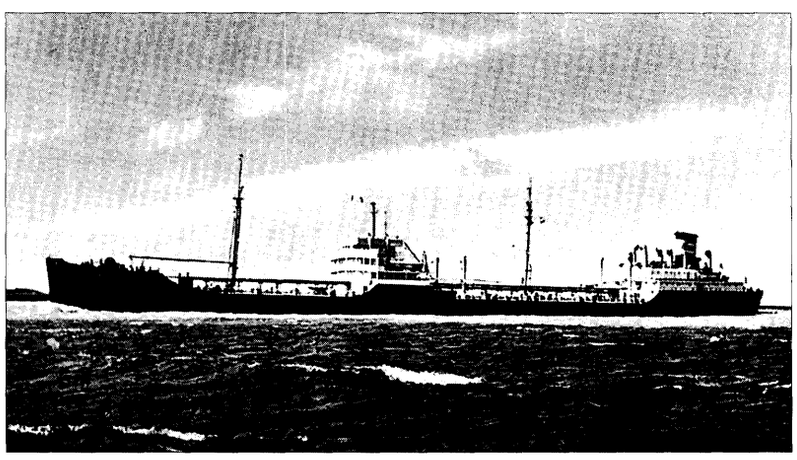


Foto links boven:
Het middenstuk met de ladingtanks van de 'Esso Den Haag' dat naar de sloperij werd gesleept in 1960 (Foto Han Mol)

Foto links onder:
De bij de NDSM in Amsterdam in 1960 met een nieuw middenstuk tot bulkcarrier 'Frixos' getransformeerde tanker 'Esso Den Haag' (Foto Han Mol)

De 'Esso Den Haag' zoals het schip er tot 1960 uitzag en daarnaast de transformatie Een opmerkelijk staaltje van recycling in de scheepvaart. Foto-archief Albert Boes



Een levensschets van 'een gekortwiekte huismusch'

Rita Hooijschuur

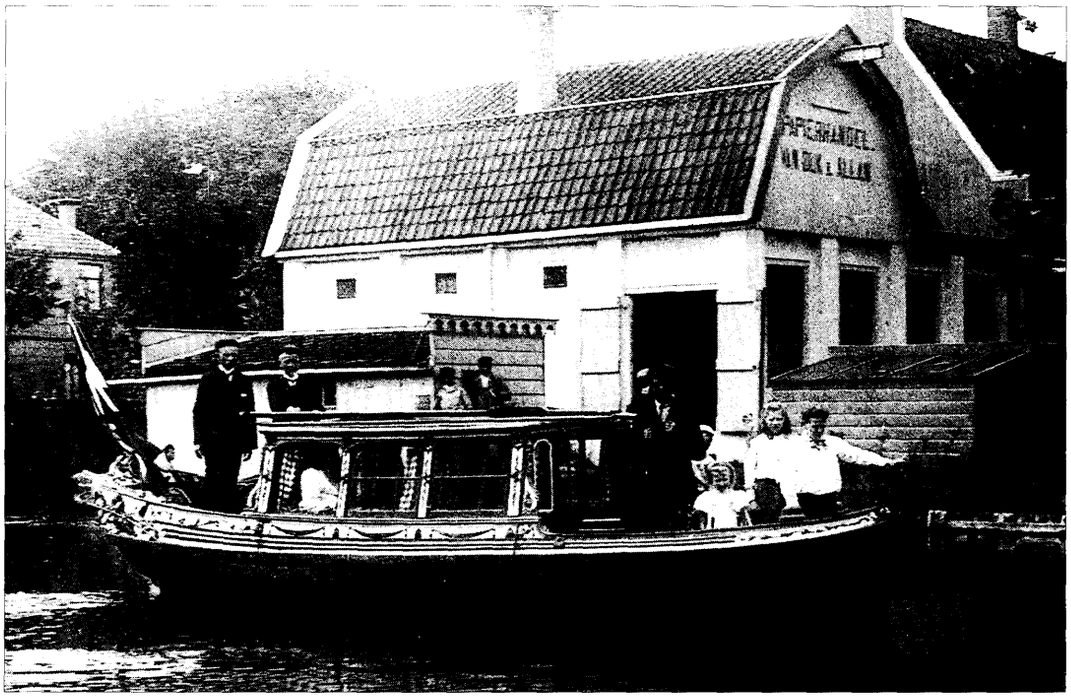
"Ik kon de Zaan en het IJ met hunne gemeenten op enorm vele punten niet meer." (citaat uit het dagboek 1869-1904 van Lambertus van Calcar)

Op 10 juli 1895 werd de sinds 1868 vanaf zijn bekken verlamde Lambertus van Calcar (1845-1905), vanuit de ouderlijke woning aan het Jan Bestevaerspad, naar het bij de Piettuinenpadbrug afgemeerde 'glazen jachtje' van de industrieel Pieter Smidt van Gelder gedragen. Zijn grote wens om langs het IJ en de Zaan te varen ging eindelijk in vervulling.

Rechts: Portret van Lambertus van Calcar

Lambertus van Calcar werd op 26 november 1845 te Zaandijk geboren, als zoon van Pieter van Calcar en Jansje Nieuwenhuis. Na het overlijden van Jansje in 1847, hertrouwde vader Pieter in 1848 met Aagje Hameka. Uit dit tweede huwelijk werden nog eens acht kinderen geboren. Het gezin Van Calcar woonde tot 1855 in Zaandijk, daarna verhuisde de familie naar het Jan Bestevaerspad in Koog aan de Zaan. Op dit pad heeft Lambertus de rest van zijn leven gewoond. Pieter van Calcar was een kleine handelaar die van alles aanpakte om zijn groeiend gezin te kunnen onderhouden. Volgens de dagboekaantekeningen van Lambertus, zijn er periodes geweest waarin het gezin Van Calcar bittere armoede heeft gekend. Hij schrijft, dat hij al op zeer jeugdige leeftijd zijn vader moest helpen met het venten van garen, band en vruchten. Tijd en geld voor scholing was er niet. Lambertus heeft dan ook niet meer dan drie jaar lager onderwijs genoten.

Tussen 1864 en 1868 werkte Van Calcar voor verschillende bazen. Uiteindelijk kwam hij in dienst bij de firma Verlaan te Zaandijk, waar hij in zijn schafttijd, zijn vrije tijd dus, het metselaarsvak leerde. Als metselaar werkte Lambertus van Calcar aan de bouw van de spoorwegstations te Wormerveer, Koog-Zaandijk en Zaandam. Aan zijn actieve werkzame leven kwam echter op 3 november 1868 abrupt een einde toen de steiger waarop hij stond te metselen instortte. Iedereen, ook Lambertus zelf, dacht dat hij nog maar korte tijd te leven had. Het pakte anders uit. Hij zou, hoewel verlamd, nog 36 jaar in leven blijven.
Na de eerste moeilijke periode hervond Lambertus van Calcar zijn levenslust. Niet alleen probeerde hij door zelfstudie zijn tekort aan onderwijs in te halen, ook begon hij met het bijhouden van een dagboek. Zijn dagen bracht hij al schrijvend, lezend, schakend, dammend en lerend door.



Het glazen jachtje met (voor het laatste achterraam) Lambertus van Calcar op weg naar de Weelbrug in Westzaan

Links de achterzijde van de woningen aan het Jan Bestevaerspad, eind 19e eeuw. Recht de woningen aan het Sluispad

Een kijkje lang de Zaan, na 26 3/4 jaar

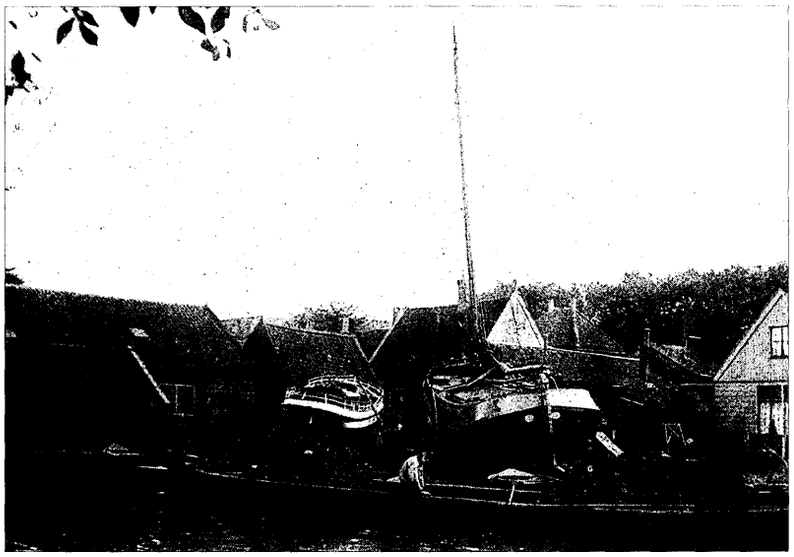
Ondertussen namen stoomfabrieken het werk van windmolens over, en nam de mobiliteit van de mens toe door nieuwe vervoermiddelen zoals: het spoor, de fiets en de auto. Lambertus 'zicht' bleef echter beperkt tot het scheepswerfje van Swart. In de zomer van 1895 mocht hij echter tien dagen lang gebruik maken van het 'glazen jacht' van Pieter Smidt van Gelder, waarmee zijn grote wens om langs het IJ en de Zaan te varen eindelijk in vervulling ging, In zijn aan de industrieel gezonden dankbrief, geeft Lambertus van Calcar een beschrijving van de veranderingen die er in de Zaanstreek tussen 1868 en 1895 hebben plaatsgevonden, en die hij nu eindelijk met eigen ogen heeft kunnen aanschouwen:

"(...) want als ik de Zaan en het IJ met hunne gemeenten van 26 3/4 jaar geleden (toen ik ze het laatst zag) vergelijk bij die van heden (nu ik ze dezer dagen terug mocht zien),... o, welk een merkwaardige verandering!... Ik zag Amsterdam, daar, waar 26 3/4 jaar geleden diep water was, staan nu kolossale werken. En het IJ ? Onze dichter Beets schreef eens: "het IJ is breed"... Neen, beminde Beets, zóó is het geweest: de "breedte" is zoek! het is bijna allemaal in vruchtbaar land met huizen en bergplaatsen en wegen en bruggen herschapen; en waar nog IJwater is, daar wordt het met eene macht van booten en schepen en schuiten en hout bedekt! En de Zaanstreek? Als ik het, door enkele onveranderde gebouwen, niet had ontdekt, dat bijvoorbeeld de gemeente Wormerveer van heden nog, denzelfden naam draagt van toen, van 26 3/4 jaar geleden, ik zou het moeilijk hebben kunnen gelooven, met zulk een ander, fraai en rijk kleed heeft zij zich getooid. En dan ... veel kwam er binnen die 26 3/4 jaar tot stand: 3 bruggen zijn over de Zaan gelegd; het spoor langs de Zaan en over het IJ werd voor het publiek geopend; plm. 40 groote en kleine stoomfabrieken verrezen om en bij de Zaan (en verdwenen er 42 windmolens, door welke verdwijning de Zaanstreek wel wat te veel van haar beroemd en typisch aanzien verloren heeft), en schijnt het alsof hier en daar een regen van nieuwe, mooie en groote woonhuizen en pakhuizen nederviel,... ja, er kwamen binnen dat tijdperk van 26 3/4 jaar ontelbare veranderingen en verbeteringen ten algemeene nutte langs de geheele Zaan en het IJ tot stand; ook uwe groote fabriek 'De Eendracht' volgde den geest van verandering. Ik moet getuigen: ik kon de Zaan en het IJ met hunne gemeenten op enorm vele punten niet meer."

Fabrieken hebben molens in de luwte gezet

"Ik heb toen genoten voor ... zeker wel voor 100! Maar, de Zaanstreek, welk een omkeering en verandering", schreef hij later aan een vriend. In 1904, mocht Lambertus nogmaals van het jachtje gebruik maken. Ook tijdens deze tweede 'reis' kon hij alleen maar constateren, dat er tussen 'toen' (1868) en 'nu' (1904) veel, heel veel veranderd was:

" (...) welk een groot - onberekenbaar groot - verschil tusschen de jaren 1868 en 1904! Toen (1868) géén bruggen over de Zaan; nu al vier. Toen géén motorbooten en bijna geen stoombooten; nu van beiden soorten vele. Toen niet, nu wel, zag ik "sleepjes" van 9 en 15 schuiten achter een boot de Zaan langs gaan; en zoo'n "sleepje" kan nu in ééns schutten - door het pas gebouwde mooie stukwerk: "de Wilhelminasluis" te Zaandam.
Ja, toen was (op 4 à 6 stoomfabrieken en op enkele stoombooten na) de gansche Zaansche handel en nijverheid afhankelijk van den wind; nu bijna alles van stoom en gas. Toen was de Zaan in het West- en Oostzijderveld als bezaaid met windmolens... Ja, gij luttel weinige molens die daar nog staan, al slaat gij nog lustig uw wieken uit, de jager dezes tijdsgeest loert en mikt op u... Zo, telde ik eens op de



Jarenlang het uitzicht van Lambertus, het scheepswerfje van Swart aan de Sluissloot en Jan Bestevaerspad, eind jaren '80 van de 19e eeuw

twee tegen over elkander liggende paden, Pinkepad en Sluispad op de Koog, 15 molens; nu slechts één. En zoo mis ik er ook op ander plaatsen vele vele molens wier plaatsen voor het meerendeel ingenomen zijn door groote en kleine fabrieken, welker productieve macht zelfs trotsche molens beschaamd en eerbiedig het hoofd doet buigen....".

Nu heeft daar aan 't Zaantje bijna een ieder een fiets

"Toen (1868) zag ik nog ellendige krotten, welke tegen 50 à 60 cent per week huur bewoond werden nu zag ik ze niet meer..... Ik zag nu oude krotten gesloopt of bewoonbaar gemaakt en tevens vele nieuwe heeren-, vele nieuwe, nette burgerhuizen gebouwd; en toen konden flinke arbeiders voor knappe huizen niet meer dan fl. 1 à fl. 1,50 huur per week betalen; nu door hoogere lonen en wat dies meer zij, kunnen gelijksoortige arbeiders voor nog knapper of nieuwe en riefelijke huizen fl. 2 à fl. 2,50 betalen. Zeker, het is nog niet alles 'couleur des roses'..... En er bestaat hier en elders aan de rijke Zaan nog wel armoede - ik bedoel echte, eerlijke armoede, - maar 'schreeuwend groot' kan ze nu niet zijn...Maar wat ik ook meende opgemerkt te hebben is dit: toen (1868) niet, nu wèl schijnt een geest van onrust en gejaagdheid over onze goede Zaankanters te zweven.... Niet ? Mij dunkt: door het gefluit van stoombooten en sporen; door het gepof en geraas van motorbooten, auto[mo]bielen en motorfietsen; door het getingel van de telefoon; door het getoeter en gebel van de fietsen... Dat alles bestond, op zeer enkele stoombooten na, 36 jaar geleden niet aan de Zaan, nu wel. Toen waren er weinig karren op den weg, maar vele schuitjes en vletten in de sloot, en konden wandelaars rustig wandelen; nu telde ik in 5 dagen slechts 3 schuitjes en 1 vletje in de sloot, maar in 12 uren 361 verschillende karren en ventwagens... en dat, plus 32 equipages èn voetgangers èn 528 fietsen in 7 uur, op een smallen (4 à 5 meter "breeden") weg! Maakt dat alles niet onrustig en gejaagd?... 't Is voortdurend "hé!" en "ho!" roepen en omkijken.

Toen (1868) was er geen fiets aan de Zaan, nu - zondag (31 juli) - zag ik, en dat nog wel bij eenigszins buiig weder, in 12 uren tijds 766 fietsen voorbij gaan (plus 2074 wandelaars en 43 equipages) - nu heeft daar, aan 't Zaantje, bijna een ieder (zelfs opperlui en walschoeiers) een fiets. Toen zou door lagere loonen als anderszins, zulks onmogelijk voor gewone arbeiders zijn geweest...."

Op 7 oktober 1904, twee maanden nadat hij gelukkig, maar "zóó moede, zóó mat" was thuisgekomen, maakte Lambertus van Calcar zijn laatste dagboekaantekening. Het zou bij de twee in 1895 en 1904 gemaakte reisjes blijven. Van Calcar overleed, 59 jaar oud, op 10 februari 1905.

Archiefstukken
- *Gemeentearchief Zaanstad - Calcar Pieterszoon, Lambertus van, Dagboek 1869-1904, 7 G 26*

Literatuur
- *Hooijschuur, Rita, Een gekortwiekte huismusch. Het dagboek (1869-1904) van Lambertus van Calcar (Westzaan 1999)*

Foto's
- *Gemeentearchief Zaanstad*

De Noorderbrug tussen Koog en Kalf

Register varende monumenten heeft Zaans accent

*De afgelopen jaren is er in Nederland sprake van een flink toenemende belangstelling voor het behoud van het maritieme erfgoed. Dat blijkt onder andere uit de snelle ontwikkeling die het Nationaal Register Varende Monumenten *) doormaakt. Sinds de stichting van dit Register in juni 1995, waren er volgens de opgave van 31 december 1999 al 1869 schepen aangemeld. Daarover spraken wij met de Zaandammer Henk Brunt, secretaris van de Sectie Varende Monumenten van de Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen.*

Albert Boes

Het Nationaal Register Varende Monumenten is opgericht door een aantal mensen, ondermeer lid van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB), de Vereniging BotterBehoud (VBB), de Stichting tot Behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM) en de Vereniging van Booteigenaren 'Oude Glorie' (VBOG). Toen het Register een feit was, is de Sectie Varende Monumenten door de Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen (FONV) geaccepteerd als een zelfstandige sectie.

Een belangrijke rol bij de opstelling van het Register vormde de in 1979 door de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Zeilende Bedrijfvaarstuig (voorloper van de LVBHB) samengestelde publicatie 'Het Aloude Schip'. Deze uitgave omvatte een gedetailleerd overzicht van schepen die toebehoorden aan leden van de vereniging. Hierin was veel historische informatie verzameld die als richtlijn kon dienen voor mensen met restauratieplannen.
In 1991 werd een nieuwe 'Schepenlijst' uitgegeven, met zo'n 240 schepen, op type gesorteerd en met een schat aan technische gegevens. Op basis daarvan verscheen in 1999 het 418 pagina's tellende standaardwerk 'Schepen die blijven' **)
De LVBHB kent een aantal vaste werkgroepen, namelijk: tuigerij en documentatie, havens en ligplaatsen, beoordeling, oude motoren en opduwers, kleine zeilvaart, motorvracht en sleepschepen en publiciteit (waarbij één van de activiteiten de uitgave van de tweemaandelijkse publicatie 'De Bokkepoot' is).

Behoud

In steeds bredere kringen wordt het belang onderkend om historische vaartuigen te behouden. Dat besef ontstond later dan 'op het land'. Zo worden al langere tijd oude gebouwen, fabrieken, molens en zelf complete landschappen als monumenten aangemerkt. In verband daarmee kunnen eigenaren gebruik maken van fiscale, financiële en technische voordelen. Deze zijn echter doorgaans niet van toepassing op schepen. Het behoud daarvan vergt echter heel wat inspanningen en opofferingen. Dat heeft bijvoorbeeld te maken met de kosten die ermee samenhangen (zowel in verband met restauratiewerkzaamheden, als voor het in de vaart houden) en plaatsen waar de schepen afgemeerd mogen worden.

De in 1898 gebouwde eikenhouten Wieringeraak WR 12, lengte 10,60 m, breedte 3,40 m, thans ingericht voor recreatiedoeleinden en verhuur. Het vaartuig is onder nr 508 (voorlopig) geregistreerd in het Nationaal Register Varende Monumenten, ter beoordeling van de behoudsorganisatie VBB
foto: Albert Boes

Om officiële instanties houvast te geven bij de beoordeling van aanvragen voor hulp op welk gebied dan ook, werd in 1995 het Nationaal Register Varende Monumenten opgericht.
Bij de beoordeling of een schip als een 'Varend Monument' kan worden beschouwd, moet het ten minste 50 jaar oud zijn. Verder moeten ze een Nederlandse eigenaar hebben. Overigens kunnen van origine Nederlandse schepen die in buitenlandse handen zijn gekomen, ook worden ingeschreven, wanneer ze een Nederlandse thuishaven hebben.

De bakdekkruiser 'Jantina', het recreatievaartuig van Henk Brunt (secretaris van de Sectie Varende Monumenten) werd geregisteerd onder nr. 236 van het Nationaal Register Varende Monumenten en beoordeeld door de VBOG foto: Henk Brunt

Nederland kent een groot aantal verschillende historische scheepstypen. In het Register zijn bijvoorbeeld opgenomen: zeilende vissersvaartuigen (zoals botters, loggers, schokkers en zalmschouwen), zeilende vrachtvaartuigen (bijvoorbeeld tjalken, klippers, klipperaken, bolschepen, schoeners en Westlanders), zeilende scherpe en platbodemjachten, motorjachten en andere recreatievaartuigen, stoom- en motorsleepboten, directievaartuigen en luxe motorvrachtschepen.
Zo zijn Henk Brunt (secretaris van de Sectie Varende Monumenten van de FONV) en zijn echtgenote trotse eigenaars van het omstreeks 1934 gebouwde geklonken stalen dakdekkruisertje 'Jantina' (lengte 9,00 m, breedte 2,30 m, en uitgerust met een uit 1957 daterende 46 pk BMC diesel). In verband daarmee zijn zij aangesloten bij de Vereniging van Booteigenaren 'Oude Glorie'.

Een aparte categorie vormen oude buitenlandse schepen die door Nederlanders zijn verworven om ze te restaureren. Voorbeelden daarvan zijn Oostzeekotters en galjassen. Wanneer ze tot een type behoren dat beeldbepalend is geweest op de Nederlandse wateren (langer dan 50 jaar geleden) kunnen ze ook in het Register worden opgenomen. Voorbeelden daarvan zijn zeilende vrachtkotters die vroeger vaak met hout uit de Oostzeelanden naar de Zaan voeren. Houten Deense kustvissersvaartuigjes zag je hier echter zo'n 50 jaar geleden vrijwel nooit (dat in tegenstelling tot nu!). Zij komen in principe niet in aanmerking voor opname in het Register.

In de monumentenzorg wordt steeds meer aandacht besteed aan de 'levensgeschiedenis' van gebouwen en voorwerpen. In verband daarmee wordt voor de te restaureren objecten niet zonder meer gestreefd naar een situatie die overeenkomt met het vroegste beeld ervan. Bij schepen is dit ook een belangrijk aspect: vrijwel altijd ondergingen ze in de loop der tijd een groot aantal veranderingen

Om de schepen als 'monumentaal' te kwalificeren, behoeft het schip er dus niet exact uit te zien, zoals het meer dan 50 jaar geleden in de vaart werd gebracht. Wel is het van belang bij een restauratie van een schip een situatie na te streven volgens een bepaald tijdsbeeld (meer dan 50 jaar geleden).
Dit kan de nodige discussies met zich meebrengen. Een voorbeeld daarvan is de zeillogger 'Balder' van het Amsterdamse Scheepvaartmuseum. Dit vaartuig is een aantal jaren geleden teruggebracht in een staat die overeenkomt met de toestand zoals het schip in de vaart kwam. Daarbij zijn onder andere de motor, de schroef en het schroefraam verwijderd.

De historische zeillogger 'Balder'. Thans wordt voor dit vaartuig de inbouw van een motor (en schroefraam) acceptabel bevonden, omdat veel loggers in de jaren '20 werden uitgerust met een (hulp)motor. foto: Albert Boes

Als gevolg daarvan kan met dit vaartuig slechts zeer beperkt worden gevaren.
Eén van de doelstellingen voor het behoud van monumentale vaartuigen is echter ook het in de vaart houden ervan! Gebruikelijk was overigens om in de jaren '20 zeilloggers van een hulpmotor te voorzien. In verband daarmee zijn er plannen in een vergevorderd stadium, om de 'Balder' (weer) van een hulpmotor te voorzien, om het vaartuig in een staat te brengen die overeenkomt met een jaar of tien 'jonger'. Daarbij zal het schip nog altijd voldoen aan de historische criteria. Door deze wijziging kan het vaartuig veel beter benut worden.

Naast vaartuigen die in een volledig authentieke staat zijn of worden teruggebracht, kent Nederland een groot aantal oude vaartuigen waarbij gebruik is gemaakt van moderne materialen en technieken bij de uitgevoerde restauraties en reparaties. Dat geldt bijvoorbeeld voor las- in plaats van klinkverbindingen. In een bepaalde mate worden deze afwijkingen voor het Register geaccepteerd. Voorop staat wel dat het totaalbeeld van het schip in haar historische staat blijft gehandhaafd, overeenkomend met het vroegere gebruik van het schip (meer dan 50 jaar geleden).
Zo kan bijvoorbeeld een eigenaar voor zijn tjalkje het restauratiebeeld van de zeilende vrachtvaart kiezen. Daarbij zal dan tenminste de aanduiding van een luikenkap voor het gebruik als vrachtschip te vinden moeten zijn. Een salon met zadeldak past dan niet in het beeld. Maar, als aangetoond kan worden dat dát schip meer dan 50 jaar geleden als jacht werd verbouwd, is die salon weer acceptabel als monumentaal geheel.

Levensgeschiedenis
Aan oude schepen is vaak een hele levensgeschiedenis af te lezen. Dat is vanuit historisch oogpunt zeer interessant.
Bij de opzet van het Nationaal Register Varende Monumenten heeft men daarop willen inspelen. Daarom heeft men een viertal verschillende categorieën ingevoerd, namelijk:
- geheel monumentaal
- voldoende monumentaal
- beperkt monumentaal
- in potentie monumentaal

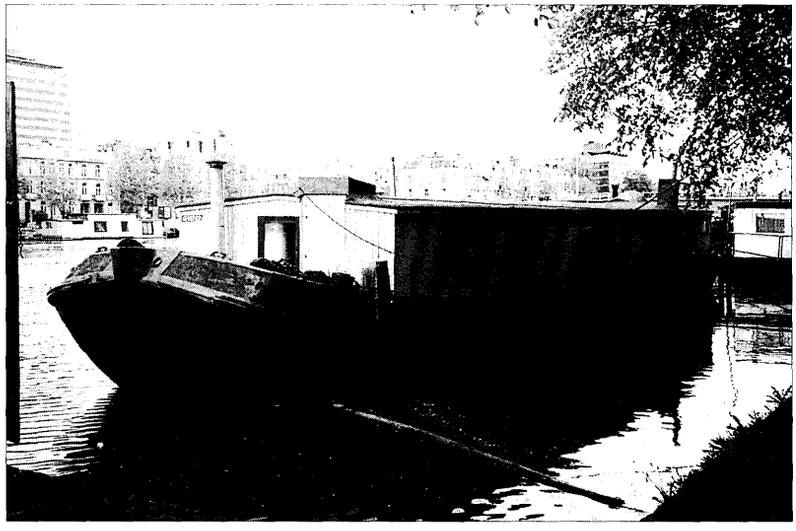
Voor deze categorieën zijn criteria ontwikkeld en voor de verschillende scheepstypen weer apart uitgewerkt. De verschillende behoudsorganisaties gaan overigens 'naar buiten' met deze verschillende categorieën met enige voorzichtigheid om. Een belangrijke reden is dat, indien bijna alle onderdelen (romp, opbouw, en voortstuwing) geheel monumentaal zijn, maar één onderdeeltje niet, het gevolg zou kunnen zijn dat het totale schip dan als voldoende, of beperkt monumentaal aangemerkt zou worden.Zo zou een gemeente bij het beleid voor afmeerplaatsen van 'Varende Monumenten' zich kunnen beperken tot schepen van de eerste categorie. Bij het Nationaal Register Varende Monumenten wil men dan ook wat betreft de geregistreerde vaartuigen, alleen naar buiten treden met de kwalificatie 'Varend Monument'.

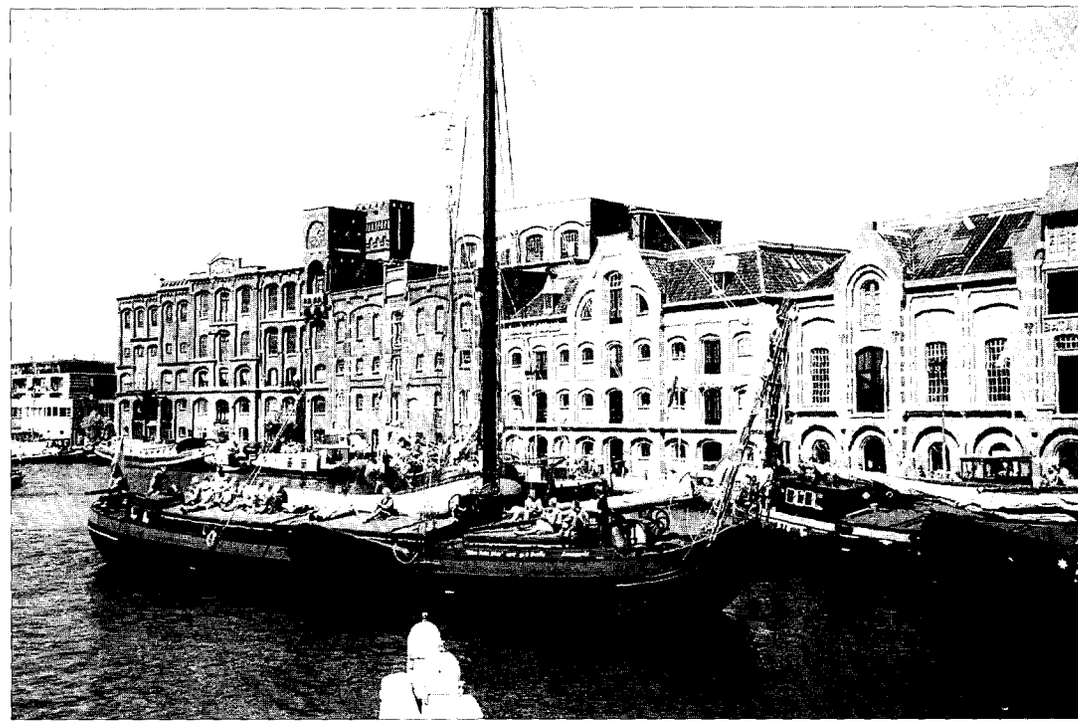
In Amsterdam als woonschepen afgemeerde 'historische casco's' (in de Amstel)
foto: Albert Boes

Naast deze varende monumenten varen er in Nederland heel wat schepen rond die niet direct als monument aan te merken zijn, hoewel ze ouder zijn dan 50 jaar. Trouwens, in Nederland liggen nog duizenden vaartuigen met casco's die afkomstig zijn van historische bedrijfsvaartuigen. Dat geldt bijvoorbeeld voor een groot deel van het Amsterdamse woonbotenbestand. Het zou een verrijking zijn om hun uiterlijk weer in hun orginele staat terug te brengen. Een voorwaarde is daarbij meestal wel dat ze geschikt blijven voor bewoning. Besloten is om dergelijke schepen op te nemen in een lijst van 'Historische Casco's'.
Wat dat betreft zijn veel traditionele zeilende charterschepen die met betalende passagiers varen, in deze categorie onder te brengen. Dit omdat deze schepen in het algemeen sterk afwijken van hun oorspronkelijke uitvoering toen ze nog als beroepsvaartuig voeren.

Voor de beoordeling óf en zo ja, in welke categorie een oud vaartuig kan worden opgenomen in het Nationaal Register Varende Monumenten, is door de FONV de Sectie Varende Monumenten opgericht, bestaande uit deskundigen op scheepsgebied. Sinds juni 1995, toen het Register van start ging, is de Sectie Varende Monumenten geconfronteerd met een

Het casco van een tjalk, verbouwd tot woonschip. Hoewel het geheel er niet bepaald 'historisch' uit ziet, is op deze manier voorkomen dat het historische casco verloren ging. Ook voor dit casco is er dus hoop!
foto: Albert Boes





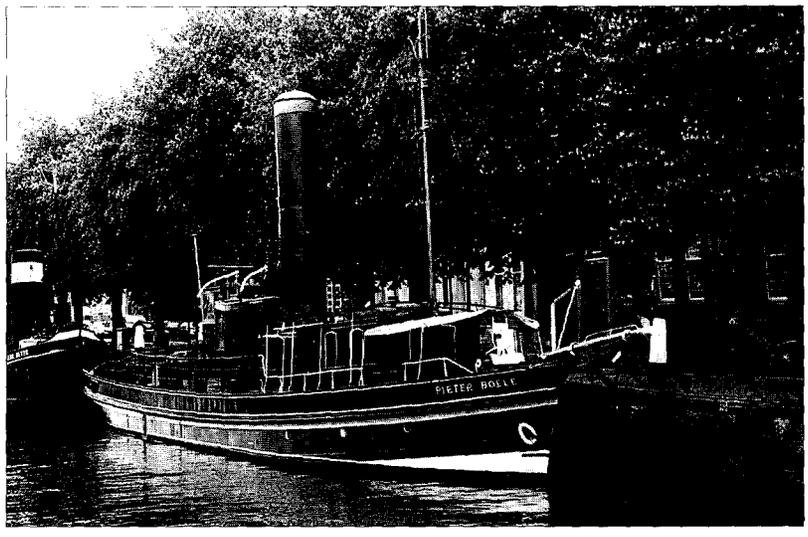
De in 1907 door de werf van Mittendorff in Dedemsvaart gebouwde geklonken stalen Hasselteraak 'Rien Sans Dieu', lengte 24,00 m, breedte 4,80 m, thans ingericht voor recreatie en bewoning. Het vaartuig is voorlopig geregistreerd onder nr. 312 van het Nationaal Register Varende Monumenten, beoordeeld door de LVBHB
Foto: Albert Boes (met als achtergrond: de historische fabrieksgevelwand in Wormer langs de Zaan)

zeer forse hoeveelheid aanvragen. Uit een inventarisatie die per 31 december 1999 werd uitgevoerd, bleek dat toen 613 schepen (al dan niet voorlopig) waren geregistreerd als 'Varend Monument', 201 als 'Historisch Casco' en dat nog 1055 aanvragen in behandeling waren. De aanmelding en afhandeling daarvan was tot 31 december 1999 gratis voor eigenaars die lid waren van één van de bij de FONV aangesloten behoudsorganisaties. Aangezien de overheidssubsidie nu is verbruikt, moeten nu ook eigenaren van aangesloten behoudsorganisaties betalen om ingeschreven te worden. Die bedragen voor leden van behoudsorganisaties fl. 60,- en voor overige aanvragers fl. 150,-

Inmiddels zijn voor bijna alle scheepstypes de specifieke beoordelingscriteria vastgelegd.
De Monumentenorganisatie, waar het Register is ondergebracht, houdt toezicht op de Sectie Varende Monumenten. Dit was oorspronkelijk het Projectbureau Industrieel Erfgoed (PIE). Het PIE heeft bij de bewustwording van het belang om historische schepen te behouden, een belangrijke rol gespeeld. Dit bureau werd in 1992 gesticht door het ministerie van OCW om historische roerende goederen in beeld te brengen. Sindsdien is men er veel meer van doordrongen geraakt dat niet zozeer een datum, maar vooral het in onbruik raken van processen, technieken of materieel als leidraad moet worden genomen. Binnen de Sectie Varende Monumenten is desondanks besloten om voorlopig vast te houden aan de 50-jaargrens. Misschien dat deze discussie weer opgepakt kan worden, wanneer het Register aan de hand van de huidige criteria is voltooid. In dit kader is overigens onlangs wel gediscussieerd over het behoud van de eerste Rijnvaart-duwboot (de in 1957 gebouwde 'Wasserbüffel' die inmiddels helaas voor de sloop is verkocht).

In 1997 werd het PIE opgeheven. De activiteiten daarvan zijn overgegaan in de Stichting voor Advies en Behoud van Industrieel Erfgoed Nederland (STABIEN).
De STABIEN draagt zorg voor het dagelijkse beheer van het Register. Tevens is deze stichting het centrale aanspreekpunt voor bijvoorbeeld gemeenten en andere organisaties voor vragen over de ingeschreven schepen.

De in 1893 door Boele in Bolnes gebouwde sleepboot 'Pieter Boele', lengte 30,95 m, breedte 6,50 m, uitgerust met een 300 ipk sterke triple expansie stoommachine; aangemeld onder nr. 588 van het Nationaal Register Varende Monumenten, ter beoordeling van de BASM
Foto: Albert Boes



**) Aanvullende informatie over het Nationaal Register Varende Monumenten en/of de Sectie Varende Monumenten kan worden verstrekt door secretaris Henk Brunt, De Sint Pieter 65, 1509 ZJ Zaandam, tel. 075-6159443*

***) Het boek 'Schepen die blijven' verscheen onder ISBN 90-805008-1-X en het kost fl. 85,-*

Zaandam verdient een museale houtcoaster

Zaandam behoort reeds eeuwenlang tot de belangrijkste houthavens van Nederland. Zo'n veertig jaar geleden gonsde het van de houtaanvoeractiviteiten in de Zaandamse havens. In de Oude Haven lagen er toen doorgaans een flink aantal coasters en grotere schepen hout te lossen, terwijl ook in de Nieuwe Haven regelmatig grote schepen balken aanvoerden. Nog altijd is de houtaanvoer in Zaandam aanzienlijk, maar deze is tegenwoordig grotendeels aan het oog onttrokken in de Isaac Baarthaven. Om de vele honderden Zaankanters te eren die hun brood verdienden aan de houtaanvoer zou een museale houtcoaster in de Oude Haven zeker op zijn plaats zijn! Daarop vooruitlopend vervaardigde Fred Boom een "artist's impression" van een museumhavenachtige situatie bij de William Pontbrug met onder andere een klassieke motorcoaster, voorzien van een flinke deklading hout, zoals afgebeeld op de hartpagina van dit blad.

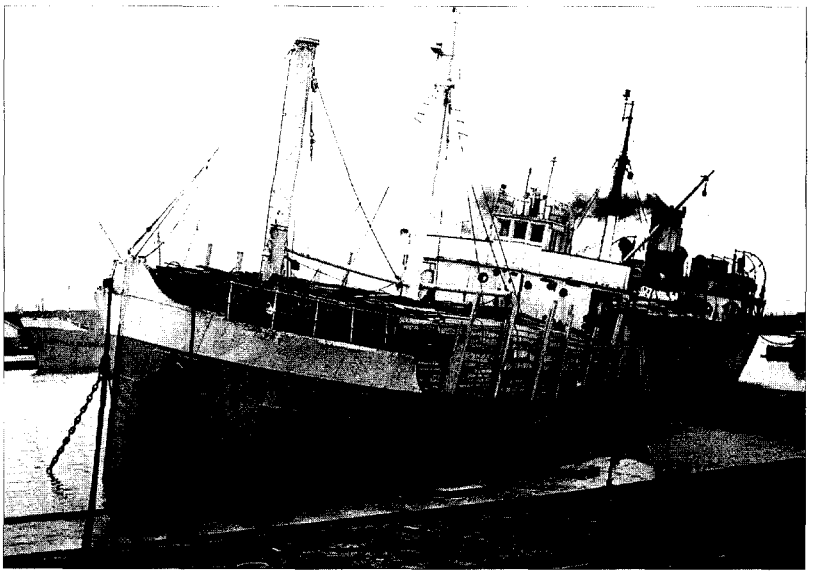
Albert Boes

De Russische houtboten 'Kotlasles', 'Pripiatles' en 'Volkhovges' afgemeerd in de Oude Haven in Zaandam foto: Albert Boes, medio juni 1965

Hoe de Oude Haven in de zestiger jaren eruit zag, toont een foto die ik half juni 1965 maakte. Achter elkaar liggen er langs de Havenstraat drie Russische houtboten afgemeerd, namelijk de 'Kotlasles' (bouwjaar 1962, 2925 brt beladen met 1106 std), erachter de 'Pripiatles' (bouwjaar 1963, 4673 brt, met 1915 std) en de 'Volkhovges' (bouwjaar 1956, 5494 brt met 1541 std). Std staat in dat verband voor 'standaard', overeenkomend met 4,672 m^3 hout. Het hout dat zij aanvoerden werd toen nog plankje voor plankje op de langszij liggende dekschuiten en andere binnenvaartschepen overgeladen. Dit was bestemd voor de tientallen houthandels die de Zaanstreek toen nog kende zoals Van Wessem, Simonsz, Dekker, Stadlander, Middelhoven, Van de Stadt, Gras, Schipper, Blees & Kluyver, Kamphuis & Loosbroek, Van Konijnburg, Rote, Bruynzeel en niet te vergeten: William Pont.

Schepen met hout, bestemd voor deze eertijds grootste Zaanse houthandel meerden af aan de kant van het William Ponteiland, de anderen aan de kant van de Havenstraat. Veel schepen hadden trouwens hout aan boord voor verschillende houthandels. Wanneer meer dan de helft van de lading voor William Pont was bestemd, verzorgde dat bedrijf de uitsplitsing van de partijen hout. Bij het verdelen van deze partijen hout aan boord van de houtschepen ontstonden nogal eens conflicten tussen de houthandels, wat betreft de hoeveelheden. William Pont beschikte in die tijd trouwens zelf ook over enige houtschepen.

Het hout werd aangevoerd door sterk van elkaar verschillende soorten schepen. Een fraai voorbeeld van een 'buitenbeentje' was de in 1936 gebouwde, 1211 brt metende 'Panaghia Odighitria' die met 528 std op 20 november 1963 uit Leningrad (nu weer St. Petersburg) arriveerde. Zoals vaker gebeurde, arriveerden schepen met een flinke deklading met een forse slagzij, wanneer aan één zijde de deklading meer water had geabsorbeerd door de dwars inkomende wind en zee, dan de andere zijde. Nog net zichtbaar op de foto is het voorschip van de voor die tijd moderne motorcoaster 'Roelof Buisman', afgemeerd bij het William Ponteiland.
Ook veel grotere schepen bezochten in die tijd de Zaandamse havens met een grote lading hout. Naar huidige maatstaven kostte het toen ongelooflijk veel tijd om zo'n schip, (helemaal met mankracht) te lossen. Zo arriveerde op 1 augustus 1960 de in dat jaar gebouwde, 8801 brt metende 'Hermion' met 2800 std. Het schip kon pas op 10 september 1960 leeg vertrekken. Voor zover bekend voerde het

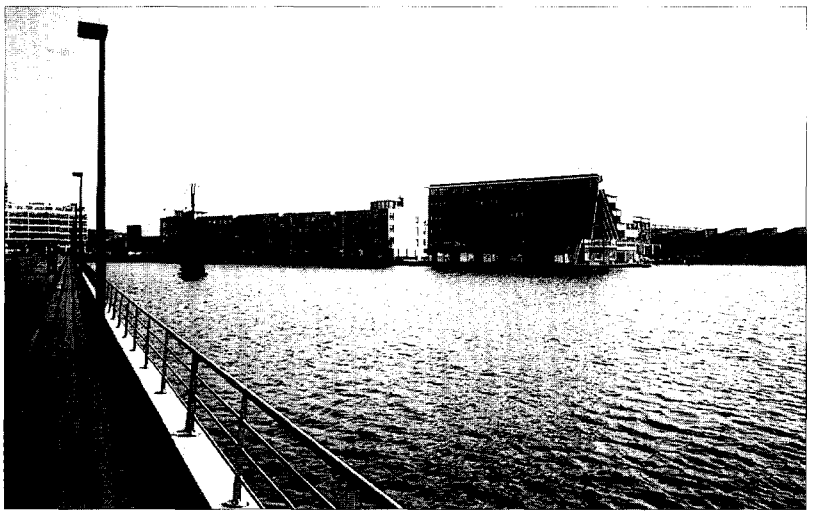


De Griekse coaster 'Panaghia Odighitria', met een flinke deklading (en een forse slagzij) in de Oude Houthaven in Zaandam
foto: Albert Boes, 21 november 1963

Griekse ms. 'Castor' (gebouwd in 1960, 10.494 brt) tot nu toe de grootste lading hout aan in Zaandam. Dit schip arriveerde op 23 juli 1964 met 3069 std hout. Het lossen nam vier weken in beslag. In ons blad nr. 20/135 dat uitkwam ter gelegenheid van de vorige Sail staat dit schip afgebeeld.

Omstreeks 1970 kwam er een einde aan de eeuwenoude wijze om hout plankje voor plankje in schepen te stuwen en te vervoeren. In betrekkelijk korte tijd werd overgeschakeld op het vervoer van pakketten hout die veel sneller te stuwen en lossen waren en zijn. Daarvoor werden ook specifieke schepen ontworpen met 'doosvormige' ruimen. Ook deed het ro-ro (roll on, roll off) vervoer zijn intrede voor het vervoer van hout (waarbij met hout geladen opleggers aan boord van veerbootachtige schepen vervoerd worden). In die tijd verhuisde de houtoverslag naar onder andere het Houtcentrum aan de Isaac Baarthaven, waarna het William Ponteiland een woonbestemming kreeg en de Den Uylbrug de omvang van de schepen richting Oude Haven ook nogeens flink beperkte. Overigens is dit niet de eerste Zaanse brug met een 'rode naam'. Zo heette de Bernhardbrug aanvankelijk Troelstrabrug.

Uitzicht vanaf de William Pontbrug op het Eiland dat eertijds geheel in het teken van de houthandel stond, en waar nu nog maar nauwelijks iets aan herinnert.
foto: Fred Boom



Door de gewijzigde vervoers- en ladingbehandelingsmethoden zijn de ligtijden van de schepen tegenwoordig veel korter dan enige tientallen jaren geleden. Daardoor wordt de indruk gewekt dat het belang van de houtaanvoer sterk is teruggelopen, wat niet het geval is. Dat blijkt wel uit de volgende globale cijfers:

jaar:		aangevoerd hout:
1950	-	275.000 ton
1955	-	237.000 ton
1960	-	231.000 ton
1965	-	210.000 ton
1973	-	294.000 ton
1987	-	247.000 ton
1996	-	240.000 ton

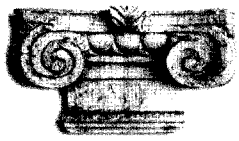
Gezien de nog altijd zeer aanzienlijke hoeveelheden hout die worden aangevoerd, maar die tegenwoordig grotendeels aan het oog worden onttrokken en de rijke historie ervan, is het van belang dat dit aspect in de Zaandamse haven wordt geaccentueerd.

Museale coaster

Wanneer het aan de Krommenieër evenementenorganisator Joop Koekkoek ligt, zal de Zaanstreek binnen afzienbare tijd een museale houtcoaster rijk zijn, in de traditie van bijvoorbeeld de stoomzeesleper 'Furie' in Maassluis en het ramschip 'Buffel' in Rotterdam. Een 'handicap' daarbij is echter dat het Zaanse gemeentebestuur weinig op heeft met dit plan. Zo stelde wethouder Daan Sanders onlangs dat het afmeren van een dergelijke coaster in de Oude Haven te bezwaarlijk zou zijn in verband met het 'ruimtebeslag'. Het gemeentebestuur blijkt dus de haven heel anders te bekijken dan zo'n veertig jaar geleden, toen vaak ruim een half dozijn coasters en grotere houtschepen op die plaats lagen.....

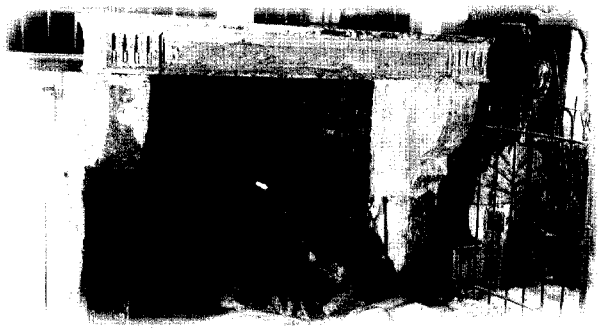
Om de herinnering aan de klassieke houtvaart en aan de coasters met Zaandam als thuishaven, levend te houden, wil Joop Koekkoek een traditionele houtcoaster in de Zaanstreek voor de toekomst bewaren. Van jongs af aan is hij verknocht aan de kustvaart. Als 14-jarige monsterde hij aan op de 398 brt grote coaster 'Bram'. "Door omstandigheden raakte ik later betrokken bij het organiseren van allerlei evenementen", aldus Joop Koekkoek. "En dat mondde uit in het artiestenmanagementbureau dat ik nog altijd leid. Maar motorcoasters fascineren me tot de dag van vandaag. In mijn vrije tijd bouwde ik een zeer uitgebreid archief op over de kustvaart. Op basis daarvan publiceerde ik samen met de bekende schepentekenaar Jean M. Otten twee boeken over de Nederlandse kleine handelsvaart die in eigen beheer zijn uitgegeven".

Omdat Zaandam één van de belangrijkste Nederlandse bestemmingen was voor de kustvaart, met name om hout uit Skandinavië aan te voeren, is Joop Koekkoek overtuigd van het belang dat er een 'varend monument' komt voor de bloeiperiode van Zaandam als houthaven. Daarover voerde hij verleden jaar reeds onderhandelingen voor de aanschaf van de nog in goede staat verkerende motorcoaster



'De Zeug'

• timmer- en restauratiewerken • stijl interieurs
• nostalgische keukens • antieke bouwmaterialen

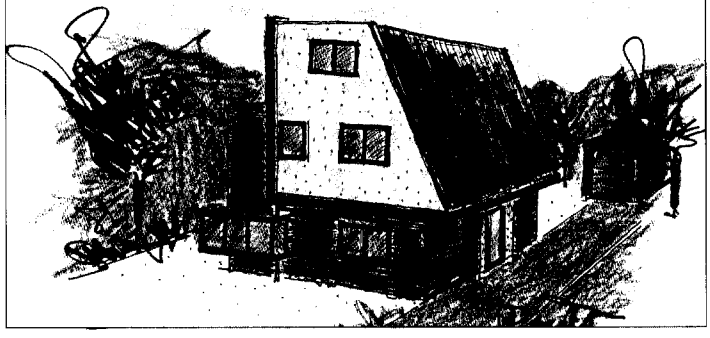


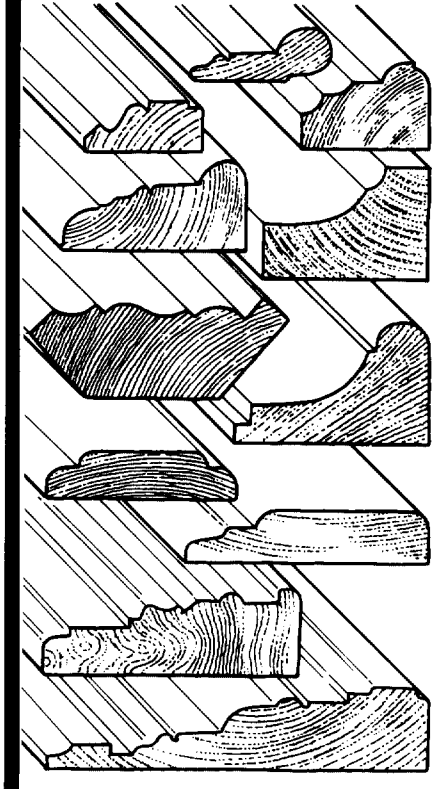
Verkoop:
Ameland 18, 1506 ZW Zaandam. telefoon: 075-616 05 18
openingstijden: don.-vrij.-zat.: 11.00-17.00 uur. don. 19.00-21.00 uur.

Werkplaats:
J.J. Allanstraat 266c, 1551 RS Westzaan. telefoon: 075-612 04 54

GERARD WIJMA
vastgoedadviezen

"Voor hout en nieuw"





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. 075-616422 - 6164225
FAX 075-6701265

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. 075-617 86 55

FRED BOOM 4/00

Schilderwerken
IJSBRAND KUIPER
penningweg 47
1507 DE Zaandam
telefoon 616 30 84

Staal bv

SCHILDERS BEHANGERS
MEESTER SCHILDERS
nationale schilders school

Gespecialiseerd in:

Hout- en marmerimitatie

Werkplaats:
Zuideinde 63
1551 EB Westzaan
Tel. 075-628 03 15

STAD ROTTERDAM VERZEKERINGEN

Hard werken

aan zekerheid.

Stad Rotterdam Verzekeringen
Vestiging Zaandam
Badhuisweg 1
Postbus 2145, 1500 GC Zaandam
Tel 075 6818600
Fax 075 6215655

Visser Hraam

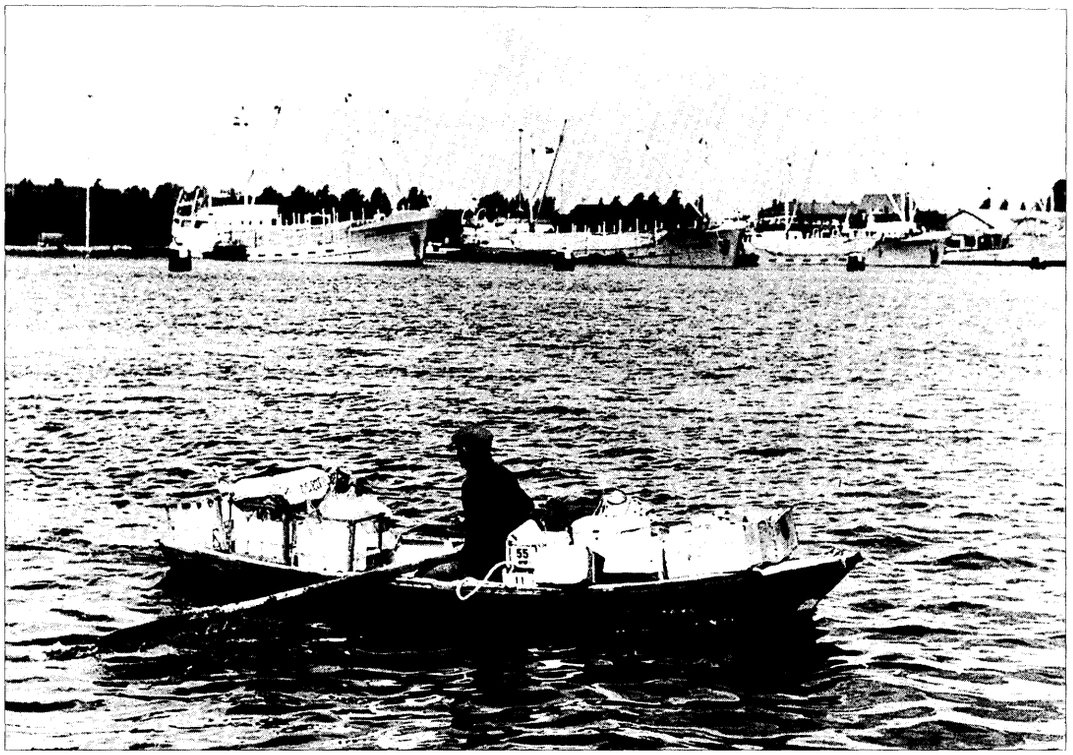
ZAANS met
een
NOORS accent

Maatwerk in kozijnen, ramen, deuren, trappen en lijstwerk. Bekend met restauratiewerk.

Timmerfabriek
K. VISSER & ZONEN B.V.

LOONZAAG- EN
SCHAAF-INRICHTING
TIMMERWERKEN

Noorder IJ- en Zeeweg 8, 1505 HG Zaandam, Tel. 075-6 177984, Fax 075 6 162819



De Oude Haven in Zaandam met een viertal houtcoasters. Op de voorgrond een 'parlevinker' beladen met leeftocht voor de afgemeerde schepen. Foto G.A.Zaanstad

'Axel' die voor een acceptabele prijs te koop was. Door de Zaanse Overheid werden echter zoveel bezwaren opgeworpen om een ligplaats voor dit schip beschikbaar te stellen, dat die coaster aan de neus van Joop Koekkoek voorbij ging. Joop heeft nu zijn oog laten vallen op de motorcoaster 'Casper' (ex 'Noordborg', bouwjaar 1962, 397 brt) die al jaren in een hoek van de Isaac Baarthaven in desolate toestand afgemeerd ligt. Van dat gladdek-coastertype van zo tussen de 400 en 500 brt zijn er honderden in het Noorden van Nederland gebouwd voor onder andere de houtvaart. De 'Noordborg' arriveerde bijvoorbeeld op 18 april 1963 met heipalen in de Nieuwe Haven uit Ystad en op 19 mei 1964 met 180 std uit Wasa aan de Prins Hendrikkade in Zaandam. Het Zaandamse scheepvaartbedrijf Tavenier had trouwens in de '50-er en '60-er jaren meerdere coasters van dit type in de vaart, zoals de 'Bab T'.

In gerestaureerde toestand en afgemeerd op een gezichtsbepalende plaats in de Zaanstreek (bij voorkeur in de Oude Haven), wil Joop een coaster uitrusten met (optisch) een deklading hout op de luiken. Daardoor kan extra ruimte op het schip verkregen worden om er bijvoorbeeld een expositie-, of kantoorruimte in onder te brengen. Verder kan de bestaande accommodatie zonder te veel problemen tot een kleine woning worden omgevormd.
Ook denkt hij aan het onderbrengen van een gespecialiseerde boekhandel in het schip. Voor de Zaanstreek zal een dergelijke museale coaster zeker een aanwinst zijn!

Onder:
De in verwaarloosde toestand verkerende 'Casper'(ex 'Noordborg'), in een hoek van de Isaac Baarthaven in Zaandam
foto: Albert Boes

Met dank aan G. Stalenberg (Zaandam) en N. Porsius (Krommenie) voor de medewerking bij het verzamelen van de benodigde informatie.

Replica vlaggenschip tsaar Peter in Zaandam

In St. Petersburg werd in het voorjaar van 2000 de laatste hand gelegd aan de replica van de 'Shtandart', vlaggenschip van Tsaar Peter de Grote, om deze vaarklaar te krijgen voor Sail Amsterdam 2000. Om dat te bereiken hielpen Nederlandse zeilmakers om de 'Shtandart' onder zeil te brengen. Van 6 tot 9 juli bezocht de 'Shtandart' Zaandam. Van de gelegenheid om een kijkje aan boord te nemen werd door velen gebruik gemaakt. Ook de zeilmakers waren aanwezig om een staaltje van hun vakmanschap te tonen. Volgens plan zal het schip ook deelnemen aan Sail 2000.

Albert Boes

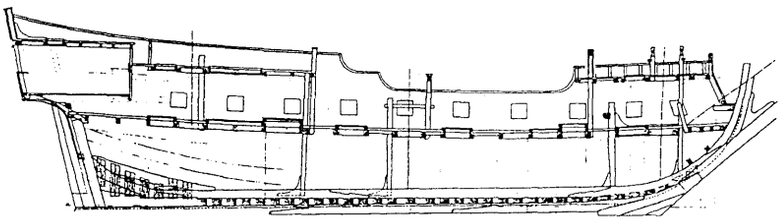
Eind maart 1999 bracht een tweetal Nederlandse zeilmakers onder leiding van Wormerveerder Henk de Boer een bezoek aan de bouwplaats in St. Petersburg om de benodigde informatie te verzamelen en instructies te geven over de fabricage van de zeilen. Toen in september 1999 de 'Shtandart' te water werd gelaten, hadden De Boer en zijn medewerkers het eerste zeil klaar. Faciliteiten werden vervolgens verkregen om voor zover mogelijk, de zeilen machinaal te kunnen vervaardigen. In maart 2000 konden ze in het pakhuis 'De Vrede' op de Zaanse Schans, waar een deel van de zeilen van de 'Shtandart' is vervaardigd, demonstreren hoe zij (belangeloos) deze zeilen vervaardigden.

De spiegel van de Shtandart, op de bouwlokatie in St. Petersburg (foto: Henk de Boer maart 1999)

Shtandart

Op 24 maart 1703 legde Piotr Mikhailovich (bij ons beter bekend als Peter de Grote) op de werf Olonets aan de Svir de kiel van het fregat 'Shtandart'. Zoals bekend had hij zich in 1697/98 in onder andere Zaandam en Amsterdam verdiept in de scheepsbouw. Samen met een zevental kleinere schepen, vormde de 'Shtandart' de basis voor de door Tsaar Peter de Grote gestichte Russische marine. Aan de hand van tekeningen die bewaard zijn gebleven, kan worden opgemaakt dat het schip een lengte had van 30,50 m over alles; 25,40 m over het dek gemeten en 24,20 m over de waterlijn. De bewapening bestond uit 28 kanonnen. Het fregat werd al in 1704 voor de verdediging van St. Petersburg ingezet tegen een aanval van de Zweden.

Zijaanzicht van de Shtandart



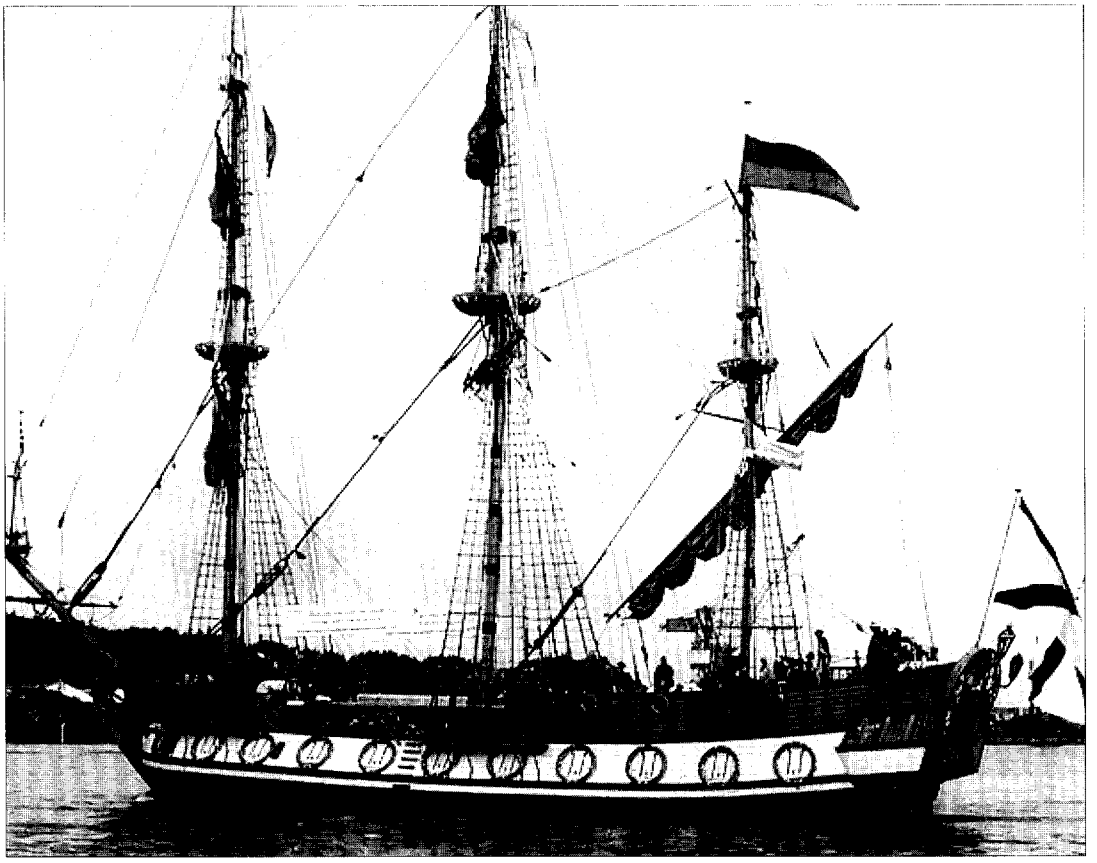
Op 4 november 1995 werd de kiel gelegd van de replica 'Shtandart' op de Admiraliteitswerf in St. Petersburg. Deze bevindt zich in een openbaar park aan de Neva, waar men beschikt over een traditioneel Russisch blokhuis met onder andere een timmerwerkplaats, slaap- en verblijfsaccommodatie.
Aan de kiellegging is drie jaar voorbereiding van Vladimir Martous voorafgegaan, onder wiens leiding in 1992 het Museum of Shipping and Shipbuilding in de Hermitage was geopend. Dat museum werd trouwens enige jaren later weer gesloten in verband met de finaciële crisis in Rusland. Martous was ook betrokken bij de bouw van enige kleinere replica's van historische schepen.

Hoewel de toestand in Rusland verre van rooskleurig is, wist Martous een flink aantal fanatieke maritieme enthousiastelingen om zich te verzamelen om gestalte te geven aan zijn droom: de bouw van een replica van de 'Shtandart'.
Ondanks de beperkte middelen waarover men beschikt, heeft de bouwploeg die bestaat uit zo'n veertig jongeren (op vijf na, vrijwilligers) reeds kans gezien de replica te bouwen, waarbij ruim duizend eiken en larixbomen zijn verwerkt, zoals bijvoorbeeld 150 grote eiken voor de 44 spanten. De bouw van de romp geschiedde onder een speciaal daarvoor gebouwd afdak.

Sponsoring

Op 30 mei 1998, de geboortedag van Peter de Grote, werd de 'Shtandart' gedoopt, waarbij onder andere prins Andrew, Duke of York, hoge Nederlandse militairen en diplomaten aanwezig waren. Het ontwerp van de replica is zodanig dat het uiterlijk zoveel mogelijk overeenkomst zal vertonen met de oorspronkelijke 'Shtandart'. Het schip wordt echter uitgerust als trainingsvaartuig met een accommodatie voor een kernbemanning van 10 koppen en verder 20 trainees. De bouw vond plaats onder toezicht van Lloyd's Register of Shipping.

Te begrijpen is dat de financiële mogelijkheden in Rusland voor een dergelijk project zeer beperkt zijn (om het zacht uit te drukken). Martous heeft echter in de afgelopen jaren goede contacten opgebouwd in het Westen. Inmiddels heeft hij een aanzienlijk aantal sponsors weten aan te trekken. Zo wist hij bijvoorbeeld twee Volvo scheepsdiesels te verkrijgen voor de hulpvoortstuwing. Verder verwierf hij een financiële ondersteuning van 100.000 gulden die door verschillende Nederlandse ministeries tezamen ter beschikking is



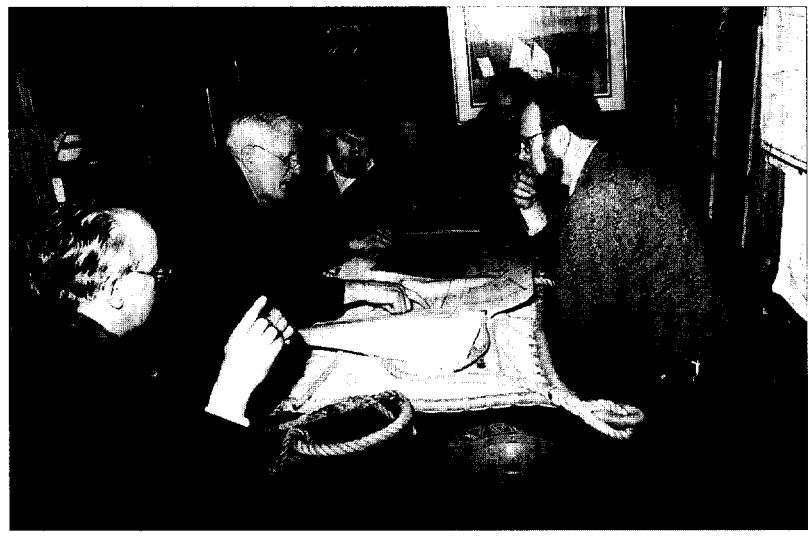
De Shtandart tijdens het eerste bezoek aan Nederland in juli 2000
Foto Henk v.d.Leur

gesteld. Voorts deed de haven van Rotterdam een aanzienlijke schenking. Dit was een goede stimulans voor Martous om de benodigde uitrusting bij elkaar te krijgen voor zijn geesteskind. En dat liep uiteen van de electriciteitsvoorziening tot bijvoorbeeld de sanitaire installaties.
Mede in verband daarmee bezocht hij begin november 1998 de Vakbeurs 'Klassieke Schepen' in Spakenburg. Daar kwam hij in contact met Marcel Brandsma van 'Toidverdroif Kroeses'. Deze 'maritieme duizendpoot' verzorgt onder andere rondvaarten met koolvletten vanuit Broek op Langedijk. Dit contact leidde tot de vorming van de Stichting 'Nederlandse Vrienden van de Shtandart'.

Zeilen

Toen Marcel Brandsma een jaar geleden met een koolvlet afmeerde bij het Nederlands Scheepvaart Museum in Amsterdam, raakte hij onder de indruk van het werk van de zeilmakersgroep die toen bezig was met de zeilen van het VOCschip 'Amsterdam'. Hij wist dat de zeilmakersgroep in mei 1998 het laatste zeil voor de 'Amsterdam' voltooide. In negen jaar had deze groep van omstreeks een dozijn vrijwilligers ongeveer 24.000 uur gestoken in de vervaardiging van die zeilen. Marcel zag kans om de zeilmakersgroep te interesseren voor de 'Shtandart'. Dit leidde ertoe dat twee leden van de zeilmakersgroep en twee deelnemers aan de Stichting Vrienden van de 'Shtandart' op 25 maart 1999 naar St Petersburg vloog om er gedurende vier dagen de basis te leggen voor de zeilgarderobe van de 'Shtandart'. Deze zal bestaan uit tien razeilen met een totaal oppervlak van 620 m2 en acht stagzeilen van omstreeks 300 m2. Zo bracht Cees Bobeldijk uit Monnickendam in het Engels (in het Russisch vertaald door Martous) de Russische tuigageploeg de fijne kneepjes bij hoe de zeilen gemaakt en gerepareerd moeten worden. Henk de Boer uit Wormerveer: "Het was verrassend te zien hoe snel de Russische jongeren, waaruit de ploeg voornamelijk bestaat, die vaardigheid oppikten!." Veel indruk op de deelnemers maakte ook de gastvrijheid van de bouwers van de 'Shtandart'. Cees Bobeldijk: "Ondanks hun armoe deden ze er alles aan om het ons zo goed mogelijk naar de zin te maken."

Henk de Boer (2e van links) en Cees Bobeldijk (rechts) instrueren de aandachtig toeluisterende Russische medewerkers betrokken bij de bouw en uitrusting van de Shtandart foto: Henk de Boer - maart 1999)



Het werk moet de meester prijzen

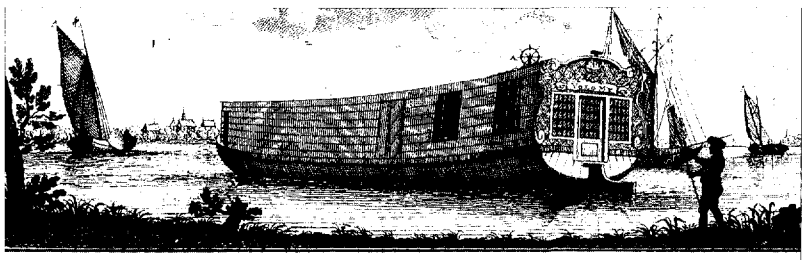
Daam Schijf, een miskende Zaanse uitvinder

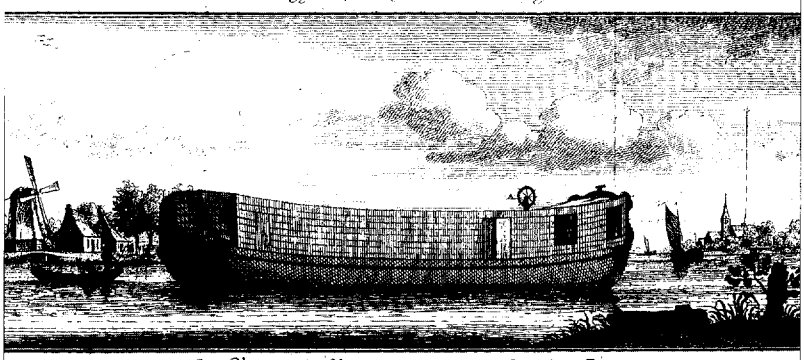
Jur Kingma

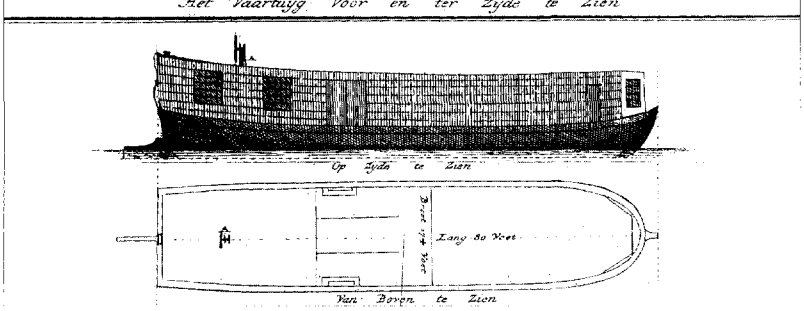
"Met het begin dezes Jaers (1743) scheen de Wysheyt onzer kooplieden geweken te zijn en haer verstant door Swymelwyn onnut geworden. Sy, zoo beroemt van handel te dryven met schepen op de groote wateren, lieten haer door eene Dames Schyf overreden, dat hij een schip, door een machine die hij uitgevonden hadde, sonder zeylen of Riemen, haecken en boomen tegen wint en stroom op, harder soude doen voortgaan, als een met seylen. Dit gaf stoffe tot veel discours. De eene party agte sulks onmogelijk, andere stelden een mogelykheyt. Hier was er een die beweerde door lugtpompen kon het geschieden, een ander hadde een waterradt in het hoofd. Kortom de Wintmolen van den heer Jan Law, nu twee en twintig jaren stilgestaan hebbende, wierd door den Machinist Schyf de vang geligt en raekte aen het draayen. 'T Schip wierd besteet, de tyt bepaelt, ja ook de tyt van 't varen. Hier weddenschapen, die veele soo lang sy leven heugen zullen: dáár was geen geld, als ducaten bij honderden." Aldus het journaal van Cornelis Arisz. Veen.[1]

De 19e eeuwse Zaandijker papierfabrikant en amateur-historicus Jacob Jansz Honig Jr besteedde in zijn "Geschiedenis der Zaanlanden" van 1849 kort aandacht aan Daam Schijf. Maar in zijn "Historische Oudheidkundige en letterkundige studiën" van 1866-1867 werd uitgebreid ingegaan op Daam Schijf en zijn schip. Honig had o.a. het aantekenboekje van Cornelisz Arisz. Veen verworven. Reeds in 1847 had Gerrit van Orden in 1847 in de Algemene Konst- en letterbode op basis van het journaal van Cornelis Arisz. Veen een verhaal over het vliegend schip geschreven. Honig was van menig dat Van Orden deze bron selectief had gebruikt. Honig was oprecht geïnteresseerd in de vraag *"waarom Daam Schijf met zijne uitvinding Het vliegende vaartuig of de nieuwe post- en reismachine zulk een slecht onthaal heeft gevonden."*[2]

In dit verhaal wil ik in het kort een schets geven van Daam Schijf en zijn uitvindingen en proberen hem in zijn tijd te plaatsen. Mogelijk is dit ook een klein eerherstel voor deze miskende uitvinder.







De prospectus met tekening van de Vliegende Postschuyt van Daam Schijf. Deze plaat was op koper gebracht door Hendrik de Leth en in groot folio gedrukt. De afmetingen van het schip waren lang 80 voet en breed 17,5 voet. G.A. Zaanstad

Een achttiende eeuwse mediahype ?

Daam Schijf had in 1742 aan de Staten van Holland om een Octrooi op een snelle reismachine over het water gevraagd. In 1743 vroeg hij dit ook aan de Staten van Gelderland.
Op 11 januari 1743 werd op de scheepswerf van Jan Bol de kiel gelegd voor "Het vliegende vaartuig of de nieuwe post- en rysmachine". Een schip dat bedoeld was om in een uur van Zaandam naar Alkmaar te varen. Er was door notabelen in geïnvesteerd en er werden veel weddenschappen op afgesloten.[3] Jan Bol gebruikte hiervoor de mastwerf van Lucas Kat bij de meelmolen "De Ruijter".
Daam Schijf komt uit de archieven naar voren als kruidenier die op 16 mei 1737 zijn huis "waar hamburg uythangt" aan de Molenbuurt te Zaandam verkocht voor het aanzienlijke bedrag van fl. 5.000,-[4]

Vele jaren was hij bezig zijn uitvinding van het schip "sonder zeylen of riemen, haeken en boomen, tegen wind en stroomop, harder soude doen voortgaan, als een met seylen" Na verlening van het octrooi volgde een uitvoerige polemiek in de pers van die dag. Daan Schijf werd een "Sardammer Quibus", een "Gekken Boer" en een "patroon die 't zekerlijk in de herszenen schort" genoemd.
Daam Schijf ging in de tegenaanval met een lofdicht van 82 regels. Zijn vrienden gaven een gravure uit van het toekomstige schip. Na de te waterlating duurde het blijkbaar lang voor hij de problemen met het overbrengingsmechanisme onder de knie had. Door de pennenstrijd ontstond er een rellerige sfeer. Om de onrust te beteugelen gelastten de bestuurders hem om met het schip weg te varen.

Op 20 juni om 11.30 uur begon de proefvaart van het schip, dat de naam 'Volg mij' had gekregen, onder het toeziend oog van hoogwaardigheidsbekleders. Vrij snel daarna maakte het schip water en er kwamen vijf paarden aan de oppervlakte. Een paard verdronk.

In de Haarlemsche Courant van "Saterdag 22 juny 1743" stond het volgende bericht:
"Het Alias Vliegende Schip van Dammas Schijf te Zaandam is gisteren aan het bewegen gebragt in praesentie van duyzende menschen. De geoctroyeerde inventeur heeft in 't vaartuyg eenige paarden gebracht en makt daarmede zijn geheyme gemaeckte machine en schepraderen gaeende. Het schip had een slechte voortgang en na naauwelijks tweehonderd roeden gevlogen of beter te zeggen, geboomd te hebben, is hetzelfve van onder geborsten en in den grond gezonken. Komende daer ut zwemen 5 levendige paerden en men zegt dat er 1 paerd van ver-

dronken is. De passaigiers die zich in 't selve bevonden, wierden met natte vleugers uyt het water ternaauwernood gered. N.B. Volg mij Na is de naam van die groote kunstmachine.!"[5]

Daam Schijf verdedigde zich in een "uittreksel uit een brief" dat werd opgenomen in De Haarlemsche Courant:
"in deselve beklaagt zich de Inventeur jammerlijk over de insoientie door het woedend grauw zijn persoon en vaartuyg gepasseerde Donderdag aangedaan, hem dreigende, indien hij niet voer, het vaartuyg met geweld te zullen spolieren en plunderen; door welke groote uiting van het gemeen de Heeren Regenten van die plaats aangemelde Schyf geordonneerd hebben, 't zy dat hy gereed of niet gereed was, hetselve voor Saturdag uit hun district te moeten voeren enz: hetwelk dan de Inventeur heeft moeten doen, schoon het nog niet ingereedheid was, seggende in zyn brief aan gemelden Heer, dat het Saturdag gereed zoude zyn, en dat hy Sondags de reys na Rotterdam zou hebben aangenomen. De woede ging zoo verre, meldt hy, dat toen hy het vaartuyg met boomen van de wal had gebragt en in het midden van de Zaan voor anker ging, meer dan 50 vaartuigen hetzelve omsingelden en eene groote menigte volk op hetzelve klommen, waardoor het vaartuyg overladen wierd en zoo veel water inkreeg, dat het binnen 't half uur zonk; toen trokken eenige quaardaardigen de planken bovn uyt het dek om de machine te ontdekken, hetwelk ook van eenige personen van distinctie was beschouwd en velen gewed hadden op 't slecht succes.waren daarop van gedachten veranderd. "
De baljuw heeft een uitgebreid onderzoek ingesteld. Uit het verhoor van de scheepsbouwmeester Jan Louwe Junior en zijn zoon Hendrik Jansz Louwe leren we inderdaad dat er een grote menigte dreigde met brand en plundering. Louwe had zelfs een knecht opdracht gegeven *"notulen"* te maken van de vernielingen omdat het hem *"te grof toeging"* Er werd gesproken van *"'t plunderen van wyn, schoenen en andere dingen."* Hoewel de getuigen erg terughoudend waren werden er toch behoorlijk wat namen genoemd.
De napret in de vorm van spotgedichten was na de mislukking van Daam Schijf nog groot. De uitvinder was daarna gedwongen Zaandam te verlaten en vestigde zich in Delft.
Schyf emigreerde uiteindelijk naar Curaçao. Er is een wat dubieuze aanwijzing dat hij terugkeerde naar de Zaanstreek en in 1791 bij een watersnood om het leven kwam.

Waarom werd Daam Schijf het middelpunt van spot en hoon?

Honig schreef in het tijdperk van de vooruitgang en hij was beducht over het beeld dat van Zaankanters zou kunnen ontstaan. Honig zelf leefde in een tijd dat er door paarden aangedreven raderboten van Amsterdam naar Tolhuis aan de overzijde van het Y voeren. Daarmee werd achteraf het gelijk van Daam Schijf bewezen. Hij moest dus een verklaring vinden voor de verguizing van Daam Schijf. Aan de achterlijkheid van de Zaankanters kon het niet liggen.
"Bij een oppervlakkige beschouwing van hetgeen toen in de Zaanlanden gebeurde, zou men alligt vermoeden, dat onze voorvaderen elke nieuwe zaak, juist omdat ze nieuw was, dadelijk veroordeelden en als onuitvoerbaar uitkreten, of dat ze, als bij ingeving, stelselmatig vooringenomen waren tegen alles, wat met het bestaande verschilde, omdat zij er eene vernietiging van vreesden, en dat zij dus uit dien hoofde den man tegenwerkten en dwarsboomden, die zijne uitvinding in praktijk wilde brengen , dat zij hem daarom alleen in miskrediet brachten, en ieder middel geoorloofd rekenden, dat maar dienen kon om toepassing der gedane uitvinding te weren."[6]
Honig zoekt de oorzaak in de wat opgeklopte sfeer rond de uitvinding. Want *"het werk moet de meester prijzen. Ondernemingen dus, welke met grooten ophef van woorden en veelbelovende voortuitzigten werden aangekondigd, konden in den regel niet op hunnen medewerking rekenen, en ligt zouden zij hunne kapitalen daaraan wagen."*

de Geest van
Heer WILLEM VAN ZAENDEN
aen syn gewesen ondersaten
De ZAENDAMMERS
wegens de malle uytvindingen en
bedriegeryen
van
Daem Schyf

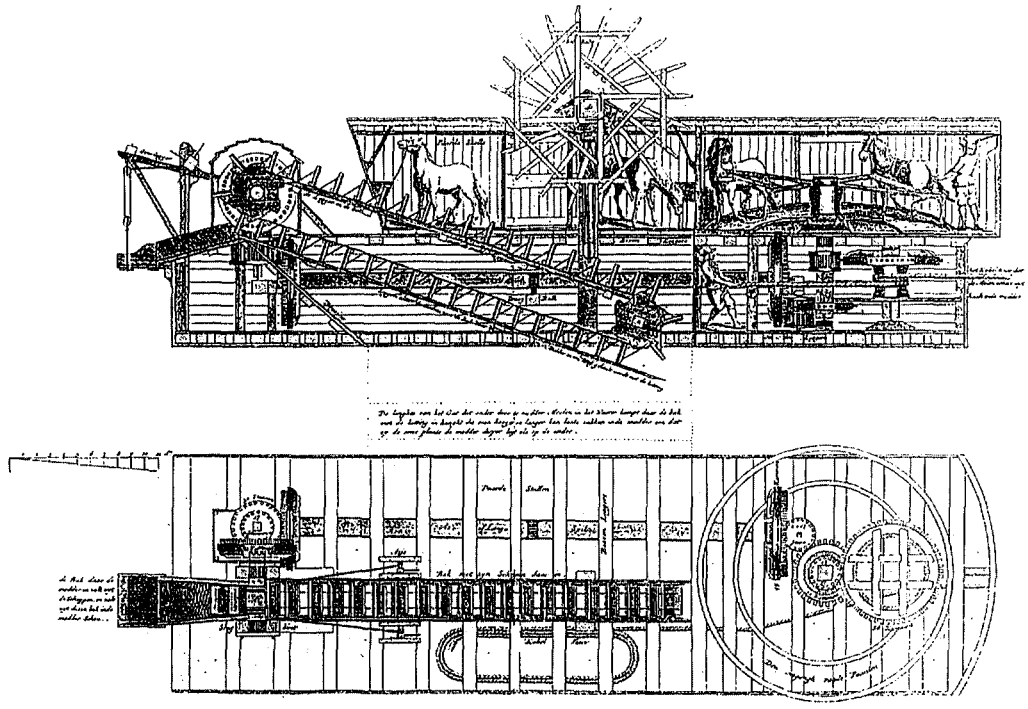
Ach, Zaenlandt, Zaenlandt, ween helaes !
Laet traenen vlieten uyt uw oogen.
Nu gy, gelyk weleer de Maes,
Zyt door een vliegend schip bedroogen.
Hoe rend uw brein gansch buyten perk,
En is 't U in het hoofd geslagen ?
Geloof g'aen een onmogelyk werk ?
Welaen bestuur dan Febus wagen,
De wagen van de goude Son
Gelyk een Wulpsen Faeton

Een van de vele spotdichten die ontstonden na de mislukking van het experiment van Daam Schijf.

Volgens Honig was Daam Schijf geen geboren Zaankanter want anders had hij zich wel anders tot het Zaanse publiek gericht.[7]
Verder vermoedde Honig dat de rivaliteit tussen Oost- en West-Zaandammers mogelijk een rol speelde.[8] Wat ook opvalt is de goklust omtrent de onderneming. Dat zal zeker ook de gemoederen hebben verhit.

Er is een opvallende parallel met de lotgevallen van de Engelse klokkenmaker Jonathan Hulls. Op 21 december 1736 kreeg deze een patent voor een machine "for carrying vessels or ships out of or into any harbour, Port, or River, agianst Wind and Tide or in a Calm". Hij beschreef zijn uitving ook in een pamflet. Zijn schip was een houten scheepje waarin een atmosferische machine van Newcomen een scheprad achter aan het schip in beweging bracht. Hij slaagde er niet in zijn uitvinding aan de man te brengen. Ook over hem werd een spotlied geschreven:

Jonathan Hulls
wih his patent skulls
Invented a machine
To go aganist wind and stream:
But he, being an ass,
Couldn't bring it to pass
And so was ashamed to be seen.[9]



Dwarsdoorsnede van een moddermolen aangedreven door paarden uit het "Groot Volkomen moolenboek" uit 1734 van Leendert van Vuuren, Jacob Polly, en Cornelis van Vuuren. Duidelijk is de beun te zien waarin de ladder hangt. Twee paarden brengen een kaapstander in beweging en twee staan "op stal"

Schepen voortgestuwd door paarden

Het idee dat schepen voortgestuwd zouden kunnen worden door dieren vinden wij nu merkwaardig. Maar eeuwen lang is hier naar gezocht. Naast de kracht van de wind of de stroom was alleen spierkracht beschikbaar als voorstuwing. De galeien waren de grootste schepen die door spierkracht werden voortgestuwd. Langs vele kanalen liepen jaagpaden waarop mensen of dieren schepen voort trokken. Het stelsel van trekvaarten in Holland was zelfs speciaal hiervoor ontworpen. En ook bij de aanleg van het Groot Noordhollandsch kanaal in 1824 werden jaagpaden aangelegd omdat er nog geen deugdelijk alternatief beschikbaar was.

Reeds in de Romeinse tijd speelde men met de gedachte om schepen te laten voortstuwen door raderen in beweging gebracht door ossen.[10] De Grieken gebruikten al dierkracht om machines aan te drijven. Er zijn verschillende manieren om de spierkracht van mensen en dieren om te zetten in beweegkracht voor werktuigen. Er is de tredmolen, de rosmolen en de kaapstander. Variaties op de tredmolen zijn het tredrad en tred lopende band die men nu in fitness centra tegenkomt. In vele Hollandse steden was een kraan aangedreven door een tredmolen. In Haarlem heeft heel lang zo'n kraan aan het Spaarne gestaan. Werktuigen aangedreven door dieren speelden een belangrijke rol in de mijnbouw en in de landbouw.[11]

Experimenten met raderboten

De eerste tekeningen voor raderbootjes aangedreven door raderen stammen uit de Renaissance. Verschillende beroemde kunstenaars/ingenieurs speelden met deze gedachte. Leonardo da Vinci ontwierp zelfs een raderboot met vliegwiel.
In 1543 werd in Malaga in Spanje voor het eerst geëxperimenteerd met een groot schip aangedreven door raderen. De 200 ton metende Trinidad werd aangedreven door 25 man.[12]
In 1680 liet Prins Rupert op de Thames een experiment uitvoeren met een boot die werd aangedreven door paarden. Het schip was ontworpen als een sleepboot voor oorlogsschepen en werd aangedreven door vier of acht paarden. De trekkracht was groter dan een sloep die door zestien man werd geroeid.
In de deel 6 van de uitgave Machines Approuvées van Franse Akademie van wetenschappen uit 1732 staat een ontwerp van een raderboot aangedreven door een rosmolen ontworpen door de Franse admiraal Maurice, Comte de Saxe.[13]
Er waren ook nog uitvinders die zich bezig hielden met schepen aangedreven door windkracht.
In Europa is het nooit wat geworden met schepen aangedreven door dierkracht.

Reconstructie dwarsdoorsnede van een Amerikaanse paardenraderboot
In 1984 werd in Burlington Bay in Lake Champlain USA het wrak van een scheepje gevonden. Onderwaterarcheologie bracht aan het licht dat het om een veerboot ging die was aangedreven door paardenkracht. Het schip is ongeveer in de periode tussen 1820 en 1850 in de vaart geweest.[25]

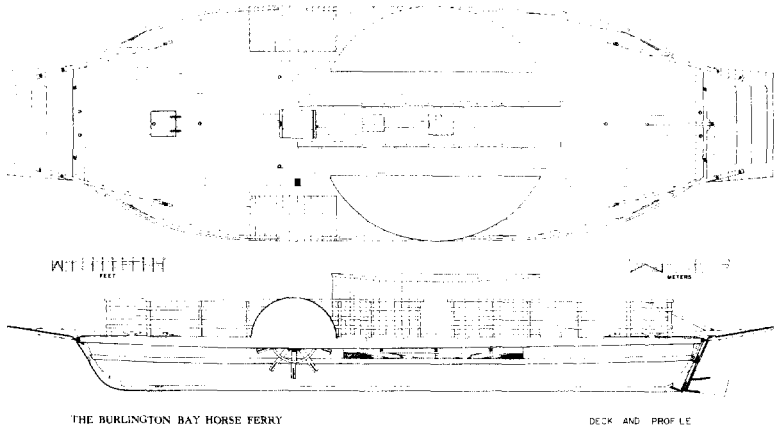
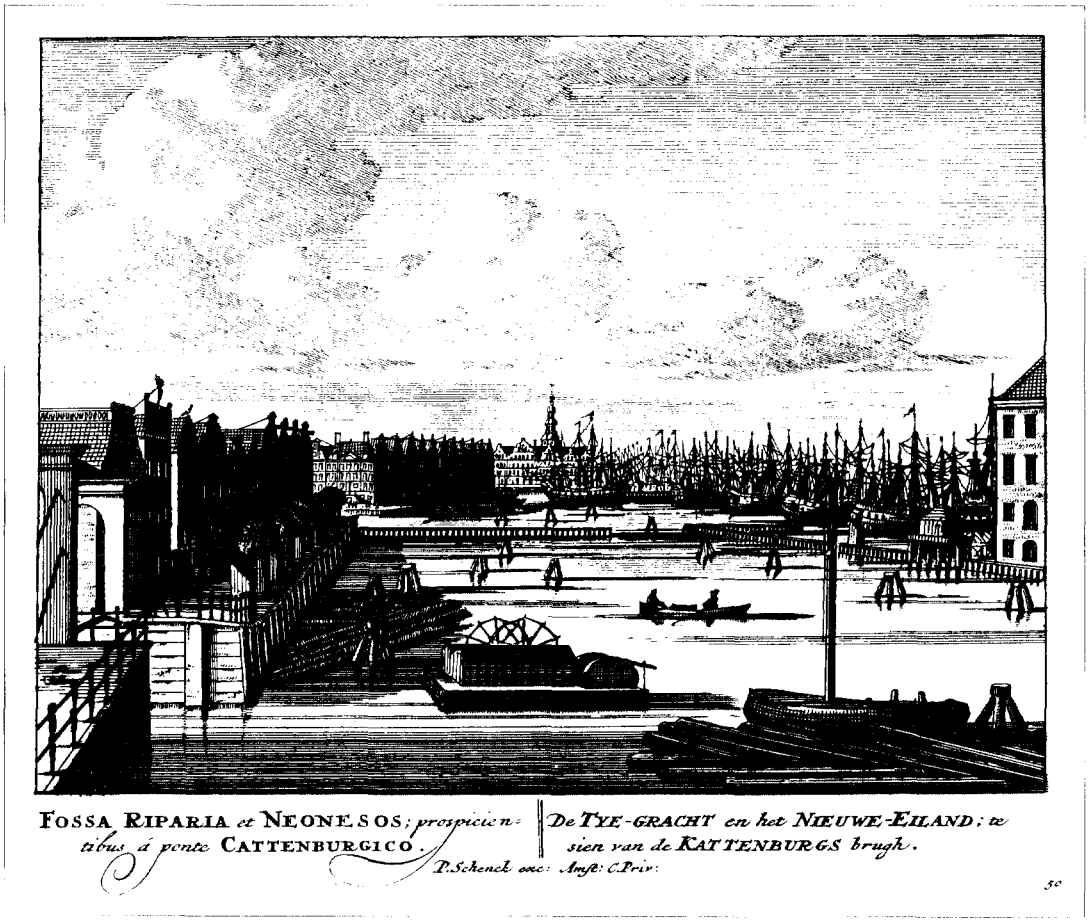


Figure 65. Horse ferry exterior profile and deck plan. Drawing by Kevin Crisman.

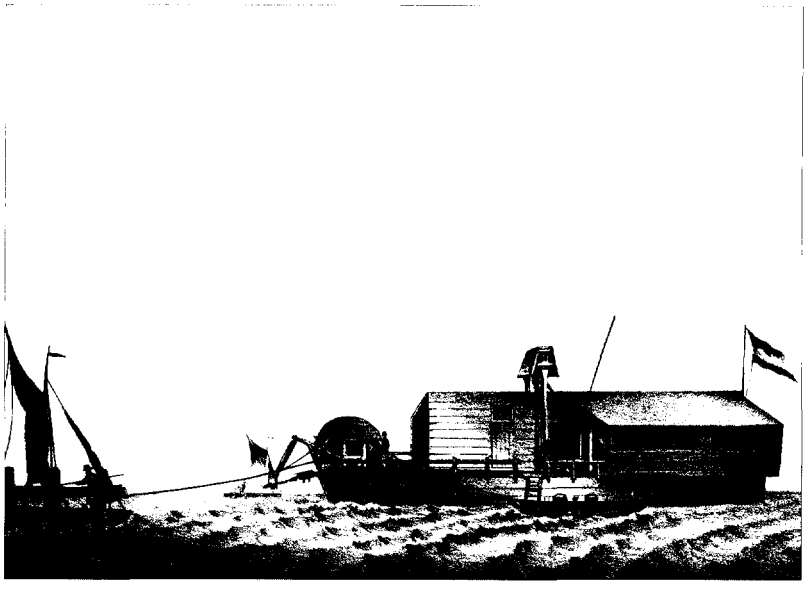
Paardenveerponten in de Verenigde Staten
In de Verenigde Staten hebben in de eerste helft van de negentiende eeuw veerboten aangedreven door dieren een belangrijke rol gespeeld bij de openlegging van het land.
De eerste paardenponten werden gebouwd in concurrentie met stoomboten.
John Finch had in 1785 een stoomboot ontworpen die werd voortbewogen door het 'eendenpoot-mechanisme'. Dat werd geen succes. In 1791 kreeg hij samen met Henry Voight een patent voor een catamaran-schip dat werd aangedreven door een rosmolen en schepraderen. In 1794 werd de eerste boot volgens dit patent gebouwd. Het was geen succes maar er werd steeds meer geëxperimenteerd met dit soort schepen.
In 1807 voer Robert Fulton met zijn North River Steamboat over de Hudson. Hij kreeg het monopolie voor het gebruik van stoomvoortstuwing op de Hudson rivier. Colonel John Stevens had al veerponten op Manhattan varen. Hij kocht ook het recht om stoomveerponten te mogen laten varen. Vanwege een conflict met Fulton besloot hij op voorstuwing door paarden over te gaan. In 1813 kreeg hij een patent op zo'n type veerboot. Maar de eerste echte paardenveerboot voor New York werd in dienst gesteld door Captain Moses Rogers. Deze was o.a. commandant geweest van de Phoenix het eerste schip dat ooit een zeereis maakt en zou later commandant worden van de Savannah, het eerste schip dat ooit onder stoom de Atlantische Oceaan heen en terug overstak.

Op 3 April 1814 werd de eerste paardenveerboot volgens het patent van Rogers in gebruik genomen tussen Manhattan en Brooklyn. De Brooklyn "Long Island reporter" juichte:
"On Sunday last the public were gratified of a new invented Ferryboat, on the New-Ferry between this village and New York. This boat was invented by Moses Rodgers esq. Of New York..... The waterwheel in the center is moved by eight horses. It crossed the river 12 times during the day, in from 8 tot 18 minutes each, and averaging 200 passengers each time. It makes good way against wind and tide..... These great improvements cannot fail to benefit this village and the adjecent country."[14]
In de Verenigde Staten werden veel paardenponten gebouwd. De laatste werd waarschijnlijk rond 1910 buiten gebruik gesteld.[15]

Paardenaandrijving in Holland
Honig noemt nog een groot aantal merkwaardige schepen. Zo was er in 1653 in Rotterdam de zaak van de 'Blixem der See' van de Fransman Duson dat in zes weken naar Indië zou varen. Deze onderneming eindigde ook met de vlucht van de uitvinder.
In 1749 verscheen in Dordrecht "de geometrische beschrijving van het nieuw uitgevondene Zwaanvoetige werktuig om Scheepen zonder Zeylen, masten, sprieten, Boomen enz te doen voortgaan twee uren ver in de tyd van een uur."[16] Honig zoekt een relatie met het schip van Daam Schijf. Het Zwanenvoet-mechanisme lijkt op het eendenpoot-mechanisme waarmee later John Finch experimenteerde.



Van de Amsterdamse moddermolens zijn zeer veel afbeeldingen bekend
Op deze afbeeldingen is een moddermolen aan het werk bij Kattenburg



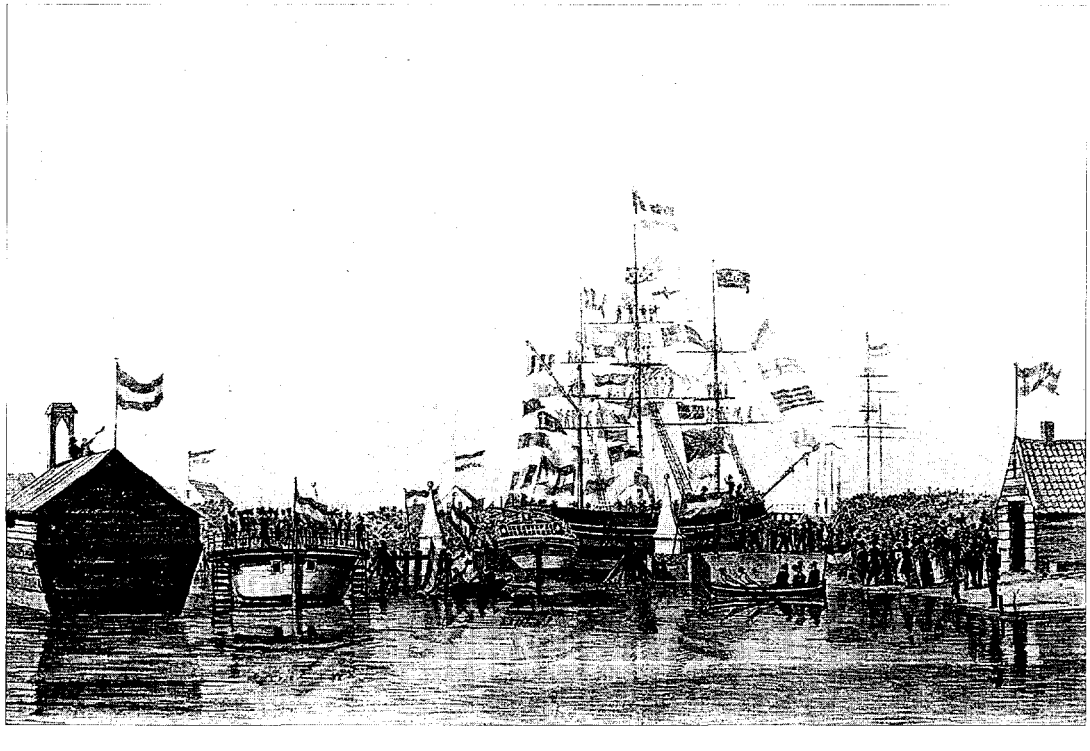
De Amsterdamse moddermolens bewezen hun diensten tot het midden van de 19e eeuw. De moddermolen 'het Oosterdok' uit P. Le Comte "vijftig afbeeldingen. Schepen en vaartuigen", 1839

De ontwikkeling van de Hollandse moddermolen heeft mogelijk een belangrijke rol gespeeld bij de ideeën van Daam Schijf.
In 1589 kreeg Cornelius Dircksz Muys te Delfshaven eerst van de Staten van Holland en later van de Staten-Generaal een octrooi voor 12 jaar voor een instrument zeer dienstig zijnde om binnenwateren, havenen en grachten te mogen reinigen ende diepen.[17] Deze moddermolen werd aangedreven door twee tredmolens, in beweging gebracht door mensen. Er zijn verscheidene afbeeldingen bekend uit het begin van de 17e eeuw van de Amsterdamse moddermolen.[18] Er zouden in de 17e eeuw nog een groot aantal octrooi aanvragen volgen voor allerlei baggermachines. Maar de eerste tekening van een moddermolen aangedreven door een rosmolen werd in 1660 gemaakt door Reinier Nooms genaamd Zeeman.[19]
In 1734 verscheen het 'Groot Volkomen Molenboek' van Leedert van Natrus, Jacob Polly en Cornelis van Vuuren. Daarin staat een gedetailleerde dwarsdoorsnede van de moddermolen aangedreven door paarden. Deze constructie kan model hebben gestaan voor het schip van Daam Schijf.

De bevaarbaarheid van de Voorzaan was altijd een probleem. In 1735 werd besloten tot het baggeren van een geul in de Voorzaan. En kostenonderzoek had uitgewezen dat het werken met een moddermolen goedkoper was danhandmatig baggeren met baggerbeugels. De kosten van de bouw van de moddermolen bedroegen fl.10000,- In 1736 werd het werk aanbesteed. Er waren in 1737 vijf paarden nodig om de moddermolen in beweging te houden. In 1748 werd in West-Zaandam het werk met de molen gestaakt vanwege de hoge kosten. Amsterdam had toen vijf moddermolens in dienst. De modder van Zaandam en Amsterdam werd gebruikt voor erfophoging en stadsuitbreiding.[20]

Paardenraderboten bij het Buiksloterveer

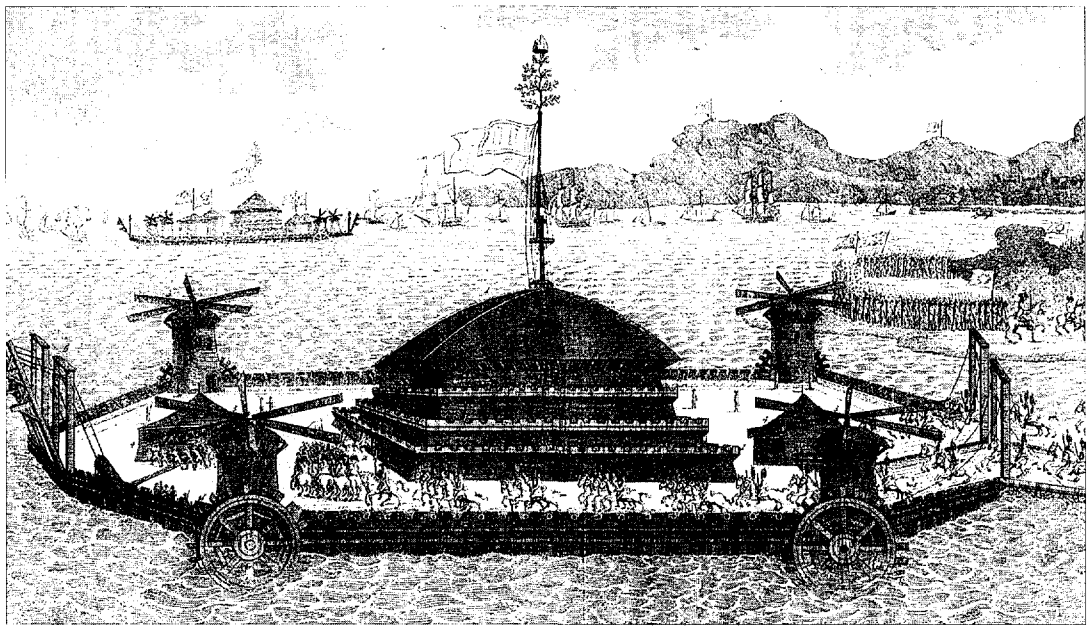
Vanaf 1661 was er een veer van Amsterdam op Buiksloot. In 1827 maakte het Amsterdamse gemeenteraadslid A. van der Hoop propaganda voor paardenraderboten nadat hij had gehoord dat in de Vereningde Staten zulke vaartuigen bestonden. De gemeenteraad stelde op 4 april 1827 fl. 30000,- beschikbaar voor de bouw van twee paardenraderboten. De paardenraderboten waren gebouwd door de firma Van Vlissingen & Dudok van Heel. Aangezien zij toen nog geen eigen werf hadden leverden zij alleen het aandrijf werk en de voorstuwing. De rompen werden gebouwd op de stadstimmerwerf. Het bleek dat de kosten hoger uitvielen dan geraamd. Tevens bleek dat twee paarden onvoldoende in staat waren om de boot voort te stuwen. De boot moest dus groter worden. Op 25 juni 1829 vond de proefvaart plaats. De kosten hadden fl. 19.241,85



De paardenraderboot van het Buiksloter veer heeft het oorlogschip Van Speyk geassisteerd bij de doorvaart door de Oosterdokssluis Aquarel van H.G. ten Cate, Museum Fodor uit M.G. De Boer "De haven van Amsterdam en haar verbinding met de zee" (Amsterdam, 1926)

bedragen. De boot deed per dag vier afvaarten in beide richtingen. De overtocht duurde minder dan een kwartier. Later werd het aantal afvaarten opgevoerd tot zes per dag.

Op 21 juni1830 verhoogde de gemeenteraad het krediet tot fl. 40.000,- zodat de tweede boot gebouwd kon worden. De boot werd in 1832 in gebruik genomen en zijn eerste taak was het korvet Van Speyk te assisteren bij de doorschutting door de Grote Oosterdoksluis. De kosten van deze boot waren fl. 20.272,12.
De berichten over het nut van de veren wisselen wat. Bij harde wind werd de overtocht per zeilschuit gedaan. Wagens moesten nog steeds overgezet worden met koeschuiten



Het vlot van St. Malo. In 1791 werd dit plan ontworpen voor Le Blanc voor de invasie van Engeland. De tekst onder deze gravure uit 1798 luit: "Dit vaartuig is lang 600, breed 300 voeten, bezet met 50 stukken kanon, 36 en 38 ponders en is geschikt tot transport van 15000 troepen, tot een landing in Engeland" Vier windmolens dreven vier raderwielen aan. Maritiem Museum Prins Hendrik Rotterdam.

Op 9 september 1840 besloot de gemeenteraad van Amsterdam tot de bouw van een ijzeren stoomboot voor het Buiksloterveer. Deze werd in 1842 in dienstgenomen. Geleidelijk werd steeds minder gebruik gemaakt van de paardenveerboten en de laatste werd in 1858 uit dienst gesteld.[21]
Het feit dat deze boten toch meer dan een kwart eeuw meegingen bewijst dat deze vaartuigen toch in een behoefte voorzagen. In 1852 moest de stoomboot uit de vaart worden genomen en moest men zich weer laten overzetten door het paardenveer. Dit was toen blijkbaar verwaarloosd, want paarden gingen dood door gebrek aan toezicht. In 1854 trok het rijk de concessie van de stad Amsterdam in. Op 1 januari 1854 werd de bediening van het Buiksloterveer overgenomen door de heren Zur Muhlen en Landsaat.[22]

De aandrijving van de 'Volg mij'

Het is niet duidelijk hoe Daam Schijf de aandrijving van zijn schip had gedacht. Om de spierkracht van dieren om te zetten waren een overbrengingsmechanisme en een voorstuwingsmechanisme nodig. Voor krachtsoverbrenging van spierkracht van dieren was de rosmolen toen al bijna een eeuw bekend in de moddermolens. Zaandam had ook een moddermolen. Ook in Zaanstreek waren rosmolens bekend. Dick Kerssens lokaliseert de eerste rosmolen in de Zaanstreek rond 1600 in Krommenie.[23] De meeste rosmolens waren in gebruik in de vele buskruitmolens rond Amsterdam. Tredmolens werden maar zeer beperkt toegepast in Holland.
Voor de voorstuwing had hij de keus tussen schepraderen, een peddelmechanisme zoals de zwaanvoet- of eendenpootvoortstuwing of meer exotische oplossingen zoals blaasbalgen. Scheepsschroeven werden pas in gebruik genomen in het midden van de 19e eeuw. En de stand van de techniek liet in de achttiende eeuw zeker geen waterdichte pakking van een schroefas toe.

Egyptenaren, Grieken en Romeinen kenden galeien waarvan de voortstuwing gebeurde door raderwielen aangedreven door ossen. Ook Witsen maakte in zijn boek hier melding van. Er zou een schip, 'de Kasteel van Delft', geweest zijn, bestaande uit twee rompen met er tussenin een raderwiel aangedreven door twaalf man. Ook de Chinezen zouden in de 8e eeuw al oorlogsschepen hebben gehad die voortgestuwd werden door raderwielen.
Behalve door mens of dier konden raderwielen ook aangedreven worden door windkracht. In 1714 opperde Du Quet het plan om een schip te laten aandrijven door een windmolen die waterwielen zou moeten aandrijven. Ten tijde van de Franse revolutie stelde citoyen Le Blanc voor om een groot vlot te bouwen voor de invasie in Engeland. Dit vlot zou door vier horizontale windmolens aangedreven moeten worden die vier raderwielen moesten aandrijven.[24]
Het raderwiel was bekend uit de watermolens en uit verschillende experimenten van renaissance ingenieurs. De tekening van het schip van Daam Schijf laat geen raderwielen zien maar het verslag in de Haarlemsche Courant spreekt van schepraderen. Kijkende naar de dwarsdoorsnede van de Amsterdamse moddermolen is het heel wel voorstelbaar dat Daam Schijf in de beun, waarin de ladder van

de moddermolen hing, een of meer schepraderen heeft gehangen. Het inhangen van een peddelmechanisme lijkt veel moeilijker en het is ook niet goed voorstelbaar hoe een peddelmechanisme door spierkracht van paarden zou worden aangedreven.
Het navolgende gedichtje wijst er mogelijk op dat Daam Schijf zelf zijn problemen weet aan onvolkomenheden in de aandrijving door de paarden en het overbrengingsmechanisme (de transmissie zouden we nu zeggen) .

Den grooten inventeur van het vermaerde schip.
Die loopt nu als een Haen die deerlyk heeft de pip.
Wat moeyte dat hy deed syn schip dat wil niet vliegen,
Doch hy is daedlyk klaer om weer wat nieuws te liegen.
Dan scheelt het hier dan daer, dan agter en dan voor,
De cirkel is te kleyn; te nauw het paerdenspoor. -
Dan staet het veel te krap; Geen paerd en kan het trekken.
Geeft men dan weer wat bot, dan staet men weer als gekken.
Dan houd het aen de snaer, dan weder aen de SCHYF,
Hoewel dit laetste is, by velen buyten kyf.
Nu moet het kamwerk syn, om hier na aen te raken,
Dat is nu weer de kunst. Hier wil ze niemand maken,
Want geld dat heeft hy niet en Jan Crediet is dood!
Hoe raekt den inventeur nu weder uyt de nood?
Het best was dat hy liet een yder adverteren,
Zoo goed te willen syn, hem kammen te vereeren,
Van allerhande soort. Al zyn ze dan niet puyk,
Ten dienste van syn schip, zoo zyn ze 't voor zyn pruyk.[26]

Wat zou mis gegaan kunnen zijn?
In de tijd van Daam Schijf werd er nog niet systematische geëxperimenteerd met schepraderen voor voortstuwing of waterkracht. Voor watermolens werd dit pas op het einde van de 18e eeuw gedaan door John Smeaton in Engeland. Met raderen als voortstuwingsmechanisme voor schepen werd pas in de19e eeuw systematisch geëxperimenteerd. Het is heel wel voorstelbaar dat het aandrijvingsraderwiel van de Vliegende Postschuyt heeft gewerkt als rad van een poldermolen en in plaats van voortbewegingskracht te leveren ervoor zorgde dat het schip snel vol werd gepompt met Zaanwater.
Een andere - minder waarschijnlijke - theorie is dat de diepgang van het schip groter was dan verwacht, zodat het water via de beun in het schip is gelopen.
Het is onwaarschijnlijk dat structurele problemen in de romp een rol hebben gespeeld omdat er toen al bijna een eeuw moddermolens werden aangedreven door paarden. De romp van het schip van Daam Schijf was slanker dan die van een moddermolen, maar dat had geen bezwaar behoeven te zijn. Het enige mogelijke probleem is dat de loopcirkel van de paarden daardoor te krap zou zijn geworden.
Ook de latere ontwikkelingen in de Verenigde Staten en bij de Tolhuispont laten zien dat een schip aangedreven door paarden heel goed mogelijk was. Maar in de Verenigde Staten was in het begin sprake van een langdurig experimenteerproces waarbij uiteindelijk de ontwikkeling uitkwam op een scheprad tussen twee rompen of een vrij breed schip met raderwielen aan de zijkanten of aan de achterkant van het schip.

Was Daam Schijf een fantast?
Er zijn niet zo veel Zaanse uitvinders bekend. Het grootste mysterie betreft de uitvinder van de maalrol - de Hollander - in de witpapiermolen die een technische revolutie in de papierbereiding ontketende. Alleen Cornelis van Uitgeest is goed bekend als de uitvinder van het krenkwerk in zaagmolens. Maar van het leven van Cornelis is verder erg weinig bekend
Wie het boek van Doorman over de octrooien en uitvindingen in de 16e tot en met de 18e eeuw doorleest komt veel ideeën tegen die in onze ogen nog bizarder zijn. Daam Schijf past goed in de traditie van de Hollandse uitvinders. Maar behalve een nieuwe techniek introduceerde hij ook een schaalvergroting. Als hij zijn nieuwe techniek eerst op kleinere schaal had toegepast had zij zich het debacle op grote schaal kunnen besparen. Het is jammer dat hij niet de kans kreeg zijn uitvinding verder te ontwikkelen. Het feit dat Paul van Vlissingen, een van de grondleggers van de Nederlandse machine industrie, in de 19e eeuw een goedbruikbare veerpont met paardenvoortstuwing bouwde maakt duidelijk dat Daam Schijf niet zomaar een fantast was.

Was er behoefte aan zijn uitvinding? In Holland was een dicht net van trekvaarten met trekschuiten. Alleen de Zaanstreek viel buiten dit netwerk. De Zaan was wegens de bebouwing op de oevers niet geschikt om te jagen. Dus voor de verbinding van de Zaanstreek met Amsterdam en Alkmaar was men aangewezen op zeilschepen. Verder was er mogelijk een markt geweest voor paardenvoortstuwing bij sleepboten om schepen de haven uit te slepen bij tegenwind.
Daam Schijf was geen fantast of oplichter maar de stand van de techniek was nog van dien aard dat hij nog te veel problemen moest oplossen. Ook de bedrijfskundige aspecten waren in die tijd moeilijk op te lossen want 'Venture capital' was maar beperkt beschikbaar voor langdurige experimenten. Risicospreiding was altijd een belangrijk aspect van de Hollandse manier van zaken doen.
Daam Schijf was zeker niet de enige uitvinder die met hoon overladen op de vlucht moest. Opvallend aan de zaak van Daam Schijf is dat hij de oorzaak was een ongekend felle polemiek. De goklust van de Zaankanters en de dorpse tegenstellingen hebben mogelijk ook een rol gespeeld. Het bombastisch taalgebruik in de propaganda van Daam Schijf paste in die tijd.

LOFDICHT
op het Vliegende Schip, of Nieuwe Post-en Reis Machine uitgevonden door D. Schijf

Hy die voor 't eerst de stoute Baaren
Dorst met zwakke kiel bevaren
Den Scheepsbouw en zeilaadje vond,
En met een Leeuwenmoed bestond
Flux, sonder op Gevaar te passen
t'Omzeilen beid'de Werelds-assen
Verdiende Loon en Lof altyd,
enz

Met dank aan G.J. Onrust, J.L. Meyer en G.Horneman voor commentaar op een eerdere versie

NOTEN:

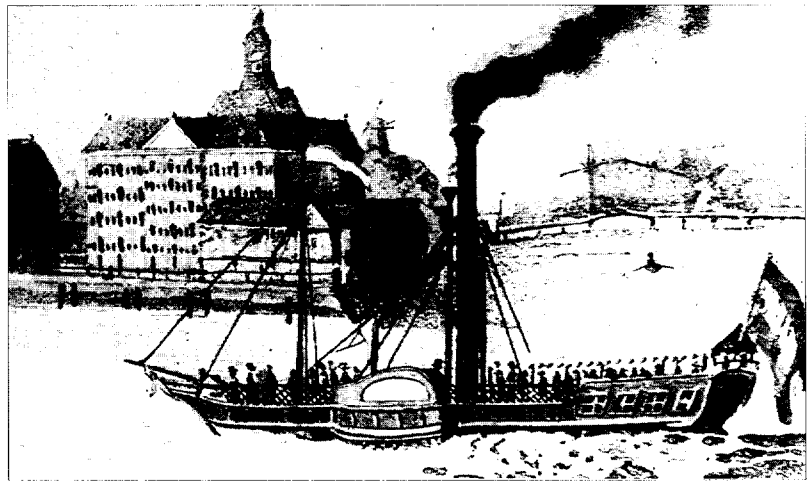
1. *Honing J.J. "Historische Oudheidkundige en letterkundige studiën "(Zaandijk, 1866-1867) 303-305.*
2. *Honig J.J. 302*
3. *Honig J.J. 312-327*
4. *Van Sante J.W. "Waar woonde Daam Schijf?" in "Anno 1961" Nr 87 362*
5. *Honig J.J. 327*
6. *Honig J.J. 298*
7. *Honig J.J. 302*
8. *Honig 331 voetnoot*
9. *van Oosten F.C. "Schepen onder stoom" (Bussum, 1972) 11-12.*
10. *Crisman K.J., A.B. Cohn "When Horses walked on Water", (Washington 1998)6*
11. *Major K.J. "Animal-powered machines" Shire album 128 (Aylesbury, 1985) 7-10.*
12. *Van Oosten 9*
13. *Crisman 8-10*
14. *Crisman 33*
15. *Crisman 150*
16. *Honig "Malle schepen uit vroegeren tijd" 340-350*
17. *Doorman G. "Octrooien voor uitvindingen in de Nederlanden uit de 16e-18e eeuw" ('s-Gravenhage, 1940) 275.*
18. *Van Heiningen H. "Diepers en delvers" (Zutphen, 1991) 90-91*
19. *Van Heiningen 93*
20. *Stelleman C.J. in "De Zaende" 187-189*
21. *Van Aken Th. "De paardenraderboot" in "Ons Amsterdam" (november, 1967) 342-344.*
22. *Roetemijer H.J.M. "het Buiksloterveer" in "Ons Amsterdam" (jaargang ?) 34-42*
23. *Kerssens D. "Rosmolens in de Zaanstreek": in "De Windbrief" Vol 29 no. 111 (Koog aan de Zaan, 2000) 29-32.*
24. *Van Oosten 147-149*
25. *Crisman 155-226*
26. *Honig J.J. 334*

De ijzeren Mercurius

het eerste ijzeren stoomschip schip dat op Zaandam voer

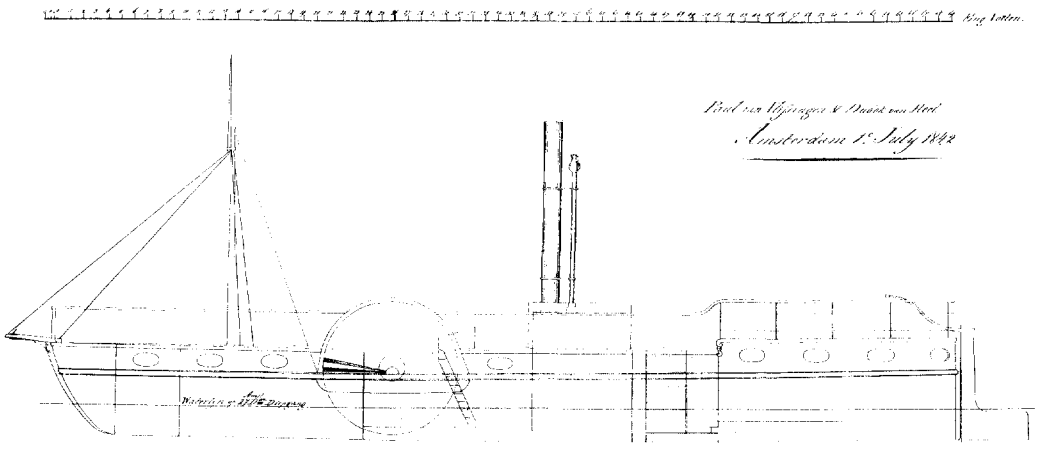
Jur Kingma

Paul van Vlissingen geldt als een van de grondleggers van de moderne industrie in Nederland. Hij was in 1827 de stichter van de Amsterdamse Koninklijke fabriek van werktuigen die was gevestigd op het terrein van de voormalige VOC werf aan Oosterburg. Hij was in 1823 steenkoolhandelaar en nam daarom deel in een stoombootrederij die van Amsterdam op Harlingen zou gaan varen. Zijn mede firmant overleed in 1824. Met behulp van anderen richtte hij in 1825 de Amsterdamse Stoomboot Maatschappij op die diensten wilde exploiteren op de Zuiderzeesteden, Hamburg en Londen. In 1825 werd de dienst op hamburg begonen In 1827 werd de houten raderstoomboot Mercurius in dienst genomen. Deze voer van de Kalkmarkt in Amsterdam naar de Burcht in Zaandam. Aanvankelijk vloeide alle winst die met de Mercurius gemaakt werd , weg naar de beurtschippers die gecompenseerd moesten worden.
Toen het vervoer toenam werd het beter. In 1842 bouwde Paul van Vlissingen zijn eerste ijzeren stoomschip. Dit was de tweede Mercurius voor de vaart op Zaandam.



Het schip had een 18 pk stoommachine die de schepraderen aandreef. Opvallend is de rechte achterkant. In Amsterdam was men toen blijkbaar nog niet in staat om ijzeren platen in verschillende richtingen te buigen. Het schip werd waarschijnlijk in 1875 gesloopt.

De eerste (houten) Mercurius G.A.Amsterdam



Dwarsdoorsnede Mercurius II Tekening uit archief Scheepvaartmuseum Amsterdam; via J.L.Meyer, Purmerend.

Het goud van de Renate Leonhardt

Een droom die nooit is uitgekomen

Cees van Dalsem

In de Staatscourant nr. 137 van 20 juli 1953 zijn de statuten vermeld van de Coöperatieve Bergingsvereniging Renate Leonhardt U.A. aan de Zuiderweg 3 te Wijdewormer. Voorzitter is de toen 64-jarige Piet Visser te Wijdewormer, secretaris Cornelis van der Toorn te Zaandam en penningmeester Jacobus Adriaanse te Den Helder. Van de laatste zijn geboorteplaats en -datum met rode vraagtekens omlijst. Hij was oud-chef-instructeur bij de opleiding van duikers bij de Kon. Ned. Marine.
Het zouden niet de enige vraagtekens zijn, die in de loop der jaren zijn gezet rond de berging van de lading van het Duitse stoomschip, dat op 23 augustus 1917 door de Engelsen in de Noordzee bij Den Helder werd getorpedeerd. Enkele bemanningsleden kwamen om, het schip verdween in de golven en later onder het door stromingen altijd in beweging zijnde zand.
In 1937 werkte Visser in Camperduin. Hij was analist van beroep en kreeg een monster cacaoboter te onderzoeken, een vraag van C. van der Toorn! Hij hoorde verhalen, dat de Renate Leonhardt goud aan boord zou hebben gehad. Hij ging op onderzoek uit en hij werd steeds meer gesterkt in zijn geloof, dat die geruchten op waarheid berustten. De berging van de goudschat zou zijn levenswerk worden. Het werd een nachtmerrie, voor hem en vele anderen. De 'appeltjes voor de dorst', die uit de berging moesten voortvloeien, maakten plaats voor de onbespoten appeltjes uit zijn boomgaard in de polder.

Piet Visser

Op het strand gezet

De Renate Leonhardt was een in 1892 gebouwd Duits vrachtschip van 1126 ton. Het schip maakte in de zomer van 1917 deel uit van een Duits konvooi (10 schepen), dat vanuit Nederland naar Skandinavië voer. De lading bestond uit cokes met bestemming Frederica in Zweden. In ruil voor de brandstof ontving het oorlogvoerende Duitsland andere grondstoffen waar grote behoefte aan was
De Eerste Wereldoorlog was in volle gang. Het konvooi voer half juli uit, zoveel mogelijk door de territoriale wateren. De Engelse oorlogsvloot lag op de loer. Die trok zich weinig aan van de neutraliteit van Nederland en viel de schepen op 17 juli aan ter hoogte van Bergen aan Zee. Vier schepen vielen in Engelse handen, vier wisten te ontsnappen en twee schepen - waaronder de Renate Leonhardt - werden door de respectieve kapiteins op het strand gezet. De vrachtvaarder werd wel door granaten getroffen; dat kostte drie opvarenden het leven.

De Renate Leonhardt werd weer vlot gesleept en in Amsterdam gerepareerd. Op 21 augustus voer het schip IJmuiden uit en stoomde weer naar het noorden, dicht onder de kust. Bij het Schulpengat bij Den Helder liep het op een zandbank. Drie sleepboten wisten het bij hoog water vlot te trekken.
De reis zou echter niet lang meer duren. Op 23 augustus 1917 bracht een Engelse torpedojager het schip buiten de territoriale wateren tot zinken. Ook daarbij vielen enkele doden. Andere bemanningsleden werden door Nederlandse marineschepen gered.

Geruchten

Er kwamen al snel geruchten los over de lading. Een belangrijke 'bijdrage' daaraan werd geleverd door de gedeserteerde stoker G.P. Wolf. Deze beweerde, dat in de nachtelijke uren voor het vertrek uit IJmuiden door de scheepsofficieren 'kleine kistjes' aan boord waren gebracht. Zij werden verborgen onder een hoeveelheid cacaoboter. De bemanning had zich daar niet mee mogen bemoeien.
Conclusie: de geheime lading moest zeer waardevol zijn geweest, misschien wel.... goud.

In 1937 kwam die geschiedenis weer naar boven toen bij Egmond een grote hoeveelheid cacaoboter (rond 600 ton) was aangespoeld. Egmonder P. Groen wist de herkomst: de Renate Leonhardt. Hij was aan boord geweest bij de stranding in juli. Cacaboter en cokes waren niet de 'echte' lading geweest, meende Groen.

Bergingsrechten

Visser werkte zoals gezegd in 1937 in Camperduin en hoorde de verhalen. Zijn interesse was gewekt. Hij kwam in contact met ene G. de Vries uit Den Helder. Die had de Renate in 1919 in de golven zien verdwijnen. Met diens hulp werd vastgesteld waar het wrak zich moest bevinden. Het was daar 21 meter diep. Met behulp van een speciale boor ging men aan de gang en wat bleek: daar zat cacaoboter. De plek werd gemarkeerd met een boei. Visser probeerde bij de Billiton Maatschappij de tinbaggermolen Karimata los te krijgen om op zoek te gaan naar het goud. Die was bij Terschelling zonder succes op zoek geweest naar de schat van een ander goudschip, de Lutine.

In 1938 weet Visser samen met Van der Toorn de concessie voor de goudberging te verkrijgen.Visser had zich inmiddels verzekerd van de bergingsrechten en hij wilde doorzetten. De Tweede Wereldoorlog was een streep door de tijdrekening van vijf jaren. De Duitsers haalden de boei van het wrak.
In 1945 kon hij verder werken aan zijn droom,

de berging van het goud van de Renate. Uit de verzekeringspapieren was hem gebleken, zo stelde hij, dat de lading van het vrachtschip had bestaan uit 454 kistjes goud, 800 ton cacaoboter, 60 ton cokes (deklading) en 7 okshoofden rum.

Wichelroedeloper

In 1947 was het gebied weer mijnenvrij. Visser ging met een wichelroedeloper de zee op om de Renate opnieuw te lokaliseren. Dat lukte. Er werd met behulp van het instrument 'vastgesteld' dat ter plekke goud aanwezig was!
De fruitkweker uit Wijdewormer bedacht een ingenieuze manier om het goud boven water te halen: een duiktoren met werkput. Daar was geld voor nodig en dat had hij niet.
Vandaar de oprichting van een coöperatieve bergingsvereniging. In advertenties werd een 40-voudige winst in het vooruitzicht gesteld.
De doelstelling van de coöperatie werd als volgt omschreven: behartiging van de stoffelijke belangen der leden door het maken van winst met het bergen en/of het doen bergen van schepen en wrakken van schepen en/of derzelfder lading en alles wat daartoe behoort of mede in verband staat, alles in de ruimste zin des woords, te beginnen met de berging van de lading van het wrak Renate Leonhardt, liggend in de Noordzee.
De duiktoren werd gebouwd door Gebr. Hogeveen in Zaandam (het bedrijf bestaat niet meer). De kosten waren fl. 266.627,36. Dat bedrag kon de bergingsvereniging nauwelijks ophoesten. De toren heeft als bergingsvaartuig nooit de Noordzee gezien. Visser wachtte op mooi weer, een licht zuidoostelijk briesje en een kalme zee. De weersomstandigheden werkten niet mee. Er werd geen bergingspoging ondernomen.

De aandeelhouders werden er gek van. De telefoon bij Visser stond vaak roodgloeiend. Woeste aandeelhouders wilden verhaal halen. Visser zou worden bedreigd en zelfs worden beschoten. Zijn vrouw 'vergat' de telefoonrekening te betalen om van het gedonder af te zijn. De PTT sloot de aansluiting af. In arren moede pleegde Visser bij een van de buren zijn eigen telefoontjes. De buurvrouw werd als dank bedacht met een aandeel in de coöperatie.

Op 26 juli 1948 wordt in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zaanland te Zaandam het dossier 6868 ingeschreven. De naam van het bedrijf is kort: Renate Leonhardt. Activiteit: berging wraklading.
Het is een vennootschap onder firma met als vennoten K. Vloon te Koog, P. Visser te Wijdewormer, C. van der Toorn te Zaandam, A.H. van Betlehem te Zaandijk en P. Engel te Zaandijk.
In de acte van de vennootschap staat de bepaling, dat D. Sijbrands te Zaandam 10% van de winst ontvangt "wegens oude rechten, voortvloeiend uit door hem verschafte en bestede kapitalen, benodigd geweest voor het voorbereidend onderzoek naar het wrak."
Daarna kwamen er nog twee vennoten bij: P. Visser te Zaandam en A.D.J. Klinkenberg te Koog. Deze tooide zich met de titel 'juridisch adviseur.' Piet Visser uit Wijdewormer wordt de beherend vennoot. Dat geldt niet lang daarna ook voor Klinkenberg. Deze treedt in 1950 uit.
In 1951 is Joachim Bakker uit Zaandam ruim twee maanden een van de vennoten. Van Betlehem treedt in 1951 uit, Vloon in 1955. Engel overlijdt in 1964. In 1958 wordt B.C. Bakker uit Zaandam 'medebeherend vennoot.' Zijn woning is het kantooradres.
C. van der Toorn zit in het bejaardentehuis en vermoedelijk weet hij daar in 1966 de toen 79-jarige L. Keeser als vennoot te strikken.

Uitenl. fin. groep, zoekt nog
hotel-, fabrieksbouw, nieuwe vi
financiers.
L. Laumen, VENLO, Sloot 25, 04.

Inschrijving groot f 250.000
Voor deelname duikeronderzoek en berging Renate-Leonhardt.
Bij volledig geslaagde
berging 40-voudige uitkering.
Betrouwbare, voor eigen risico werkende duikers.
Deelname f 25 of veelvoud. Storting op rekening Ven. Renate Leonhardt. Coöp. Raiffeisenbank Purmerend.
Prosp. worden op aanvrage toegezonden.
Rendabele belegging hoge

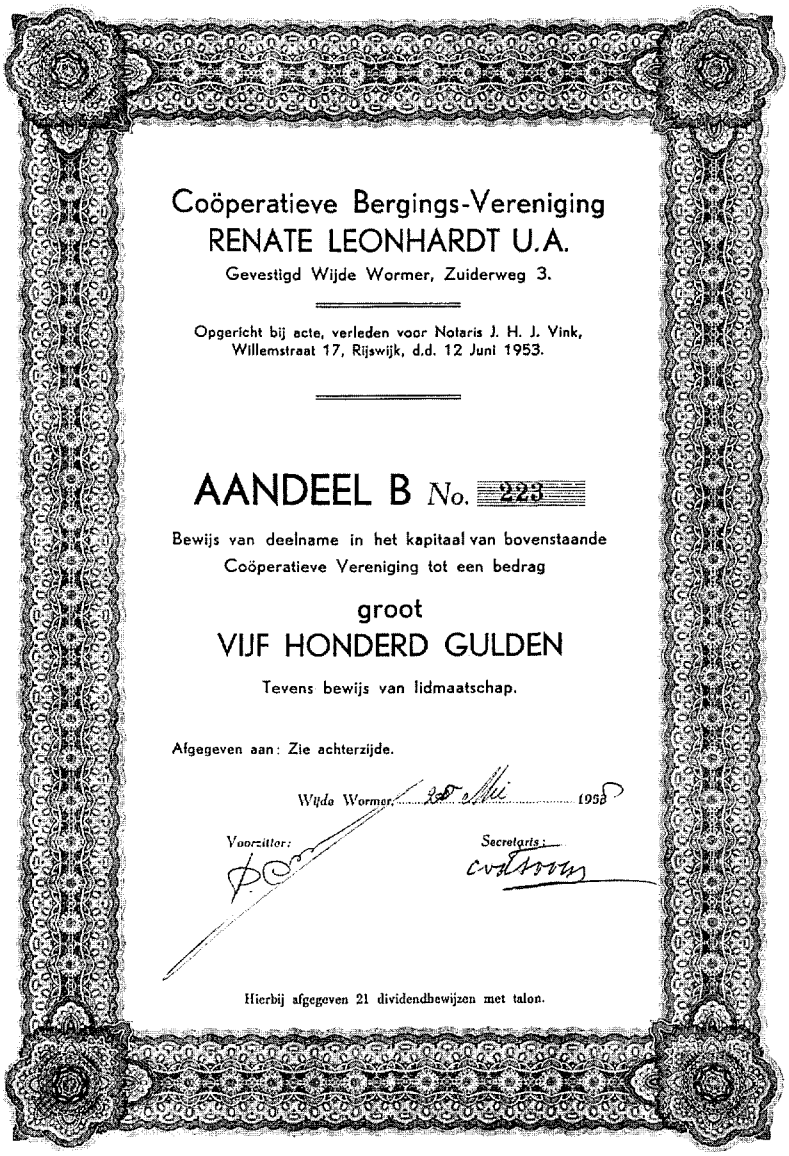
Een wervende advertentie vol grote beloftes.

Medevennoten Van der Toorn en Keeser

Grote winsten voor het grijpen

De aandeelhoudersvergaderingen werden legendarisch. Visser was altijd optimistisch. In 1954 vertelde hij aan 150 goudjagers in Krasnapolsky in Amsterdam, dat het goud mogelijk in de wintermaanden naar boven kon worden gehaald. "Maar dan moet er tijdens een vorstperiode van rustig weer sprake zijn."
Hij was er achter gekomen, zo deelde hij mee, dat het om gestolen goud ging. Het was daardoor niet verzekerd. De Duitse verzekeringsmaatschappij, die concessie voor de berging had verleend op basis van de helft van de opbrengst, had daarom geen rechten op het goud.

Visser ging in het prospectus in 1954 uit van de aanname, dat er voor een bedrag van fl. 75 miljoen aanwezig moest zijn, 'niet te hoog genomen."
De helft zou (schreef hij toen nog) naar de Duitse verzekeringsmaatschappij gaan. De duikers zouden fl. 7 miljoen opstrijken. De leden van de bergingsvereniging zouden 'bij wijze van gunst' fl. 10 miljoen te verdelen hebben,



Coöperatieve Bergings-Vereniging
RENATE LEONHARDT U.A.
Gevestigd Wijde Wormer, Zuiderweg 3.

Opgericht bij acte, verleden voor Notaris J. H. J. Vink, Willemstraat 17, Rijswijk, d.d. 12 Juni 1953.

AANDEEL B No. 223

Bewijs van deelname in het kapitaal van bovenstaande Coöperatieve Vereniging tot een bedrag

groot
VIJF HONDERD GULDEN

Tevens bewijs van lidmaatschap.

Afgegeven aan: Zie achterzijde.

Wijde Wormer, 28 mei 1958

Voorzitter: Secretaris:

Hierbij afgegeven 21 dividendbewijzen met talon.

de leden van de bergingsfirma zouden fl. 10,5 miljoen krijgen en de intekenaren op de extra emissie van fl. 250.000 konden op een 40-voudige uitkering rekenen (fl. 10 miljoen).
De bergingsrechten hebben nooit bij de bergingsvereniging berust: de v.o.f. Renate Leonhardt had deze in bezit.

In 1955 was de aandeelhoudersvergadering zeer rumoerig. Liefst vijf uren daverende het In 'Kras' van de verwijten, over en weer. "Maar iedereen kan rekenen op een uitkering van tenminste 35 keer zijn inleg," verzekerde Visser, "maar het bestuur gaat er van uit, dat het nog wel iets meer kan worden."
In 1957 lag de duiktoren te verroesten in IJmuiden. Visser: "Maar het goud ligt voor het grijpen. Ik heb een week mooi weer nodig. Het is een kwestie van het openen van een deur. Als die op slot zit gebruiken we springstof. Dan kunnen we er bij."
Een probleem was, dat de boeien, die de plaats van het wrak markeerden, waren weggedreven.

Bestuursleden kwamen en gingen. In 1958 vergaderde men in het dorpshuis in Wijdewormer. Daar kwamen maar 33 mensen opdagen. Visser kwam zelf nauwelijks aan het woord door de strakke leiding van P. Schelvis uit Heemstede, een nieuwe financier voor de bergingsoperatie. In het bestuur kwamen ook A. Stam (Amsterdam), A. Kuijk (Amsterdam), F. van der Sijde (Den Haag).
In 1959 eindigde het sprookje. De eindbalans van de vereniging toonde aan, dat er van het half miljoen ingelegde kapitaal geen cent over was. Hoongelach en kreten als 'bedrog, 'oplichterij' en 'grove leugens' klonken door de zaal in Utrecht. Visser pareerde alle aantijgingen met een herhaald en luid 'kletskoek.'
In 1964 treedt de vereniging in liquidatie. Bestuurslid/vereffenaar is J. Stam te Amsterdam. De laatste vermelding is het Handelsregister is de opgave van secretaris C. van der Toorn op 29 augustus 1966: de vereniging is ontbonden.

'AU' op kistjes

Piet Visser, later uit Wijdewormer naar Purmerend verhuisd (hij is al verscheidene jaren geleden overleden) is er altijd heilig van overtuigd geweest dat de Renate Leonhardt goud vervoerde. Van de Nederlander A. Lanser uit Vlaardingen hoorde hij dat de kistjes waren gemerkt met 'AU', de scheikundige aanduiding voor goud.
Met de constatering dat er goud aan boord was stelde hij zich niet tevreden. Hij onderzocht ook waar dat eventueel vandaan zou zijn gekomen. Zijn bevindingen zette hij voor zichzelf op papier. Hoewel zijn aantekeningen vermoedelijk verloren zijn gegaan, is toch bekend hoe zijn gedachtengang was: het was goud van de Duitse keizer, die de dreigende nederlaag van de Eerste Wereldoorlog vreesde. Met behulp van het Nederlandse vorstenhuis (koningin Wilhelmina was tenslotte met de Duitser Hendrik van Mecklenburg-Schwerin getrouwd) werd het plan gesmeed een deel van de Duitse goudvoorraad naar Zweden over te brengen.

Visser meende, dat de jacht op het goud niet alleen door hem, maar ook door 'geheime diensten' van de oorlogvoerende landen werd voortgezet. De moordzaak Schallenberg - die na de oorlog in een paar decimeter water verdronk in de Haagse Hofvijver - stond er volgens hem ook mee in verband.
Visser's levenswerk was om niet alleen het goud, maar ook de waarheid boven water te halen. Men mag vaststellen, dat beide hem niet zijn gelukt.

Van Doorn zoekt 't in de cacao

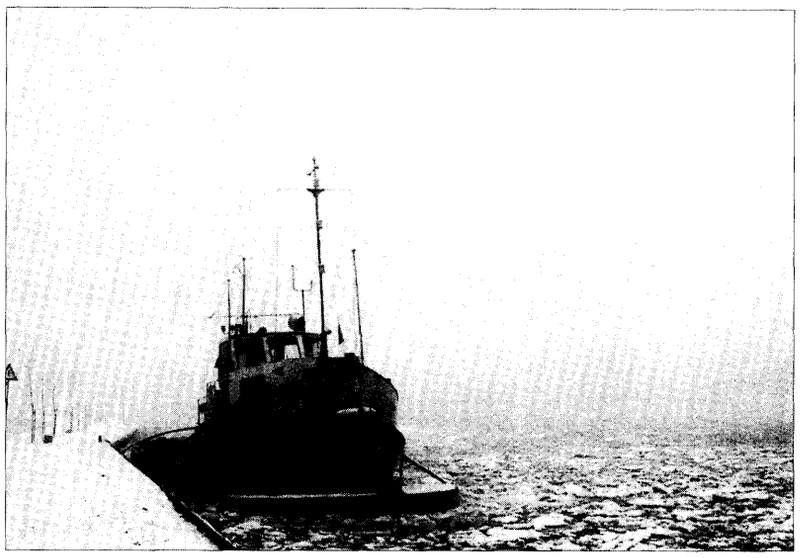
Sleepvaartreder spreidde vleugels uit ook buiten de Zaanstreek

Albert Boes

Tot de oudste Zaanse scheepsvaartbedrijven behoort de Sleepdienst Van Doorn uit Wormer. Het bedrijf speelde de afgelopen jaren goed in op de veranderende situatie in de havensleepdienstsector in zowel het Waterweg als IJmond-gebied. Het meest in het oog springend is wel de positie die Adriaan Kooren/KOTUG verwierf naast Smit Havensleepdiensten in de Rotterdamse havens. Zij het minder opvallend, deed zich in de IJmond een min of meer gelijksoortige ontwikkeling voor. Zo wisten de sleepdiensten van Iskes uit IJmuiden en Van Doorn uit Wormer een flinke vinger in de sleepvaartpap te krijgen naast Wijsmuller/Goedkoop die vele tientallen jaren een dominante rol speelde.

Gijs van Doorn stamt uit een oud sleepvaartgeslacht in de Zaanstreek. Sinds mensenheugenis doet Sinterklaas zijn intrede in Wormerveer op de sleepboten van Gijs van Doorn, zijn vader en grootvader. Jarenlang voer Gijs van Doorn met zijn 690 pk sterke 'Betsie-G.' op de Zaan met sleepschepen die bestemd waren voor de meelfabrieken van Wessanen. Deze in 1946 als 'Tollens' gebouwde sleepboot was ook geschikt om ijs te breken (een passie van de Van Doorns). Zo was Gijs ook enige jaren eigenaar van de roemruchte VAS-ijsbreker 'Poolvos'.

Omstreeks 1985 liep het sleepwerk op de Zaan voor Van Doorn zodanig terug dat hij naar een ander vaargebied moest omzien. Gijs van Doorn is een goede prater én onderhandelaar en zo wist hij contracten voor sleepwerk af te sluiten met onder andere de IGMA, De Rietlanden en de OBA in Amsterdam. Daarmee kreeg hij het al gauw zo druk dat hij moest omzien naar nog een sleepboot. In 1991 kocht hij een in 1981 gebouwde dubbelschroefs 600 pk sterke Damen StanTug die de naam 'Ancor' kreeg (vernoemd naar zijn dochters Annemarie en Corina). Het sleepwerk nam snel toe in die tijd voor Van Doorn, zodat hij al gauw behoefte kreeg aan een tweede en sterkere boot. Daarom bestelde hij in 1992 bij de Delta Shipyard in Sliedrecht een dubbelschroefs Delta-Tug-1600 van 1100 pk en hij verkocht zijn oude 'Betsie-G.' "Dat deed me wel wat", herinnert Gijs zich. "Op die boot was ik 27 jaar eerder getrouwd met mijn Betsie". Het nieuwe 'vlaggenschip' van Van Doorn kreeg uiteraard de naam 'Betsie-G.'

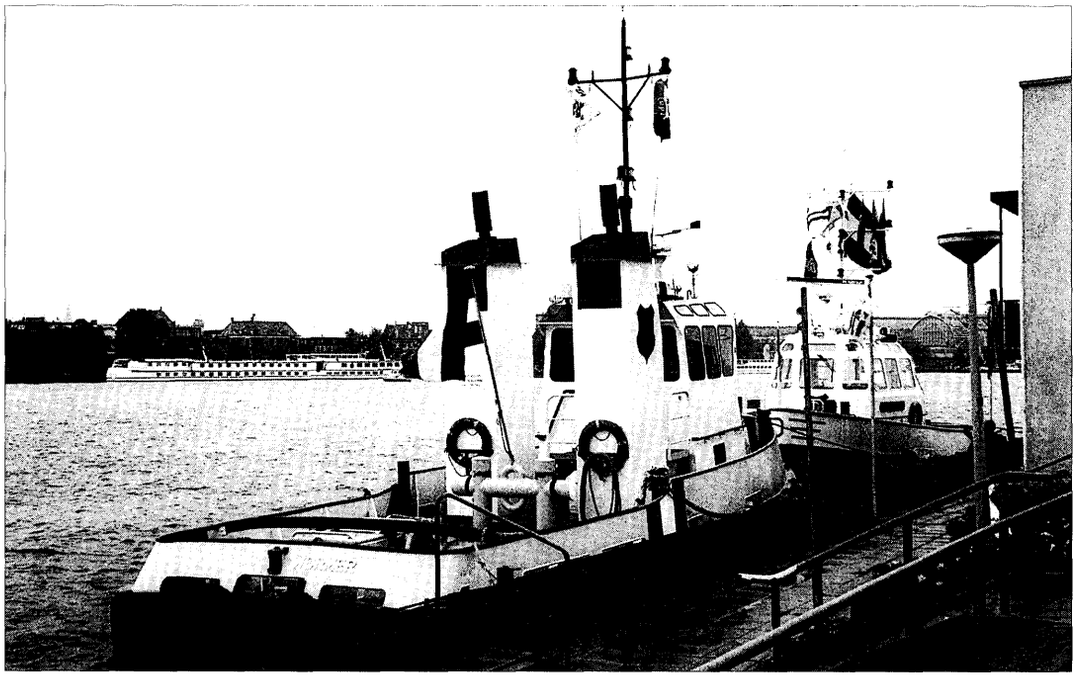


De in 1946 gebouwde 690 pk sterke, met een ijsploeg voorziene 'Betsie-G.' in de Zaan onder winterse omstandigheden
foto: Jur Kingma

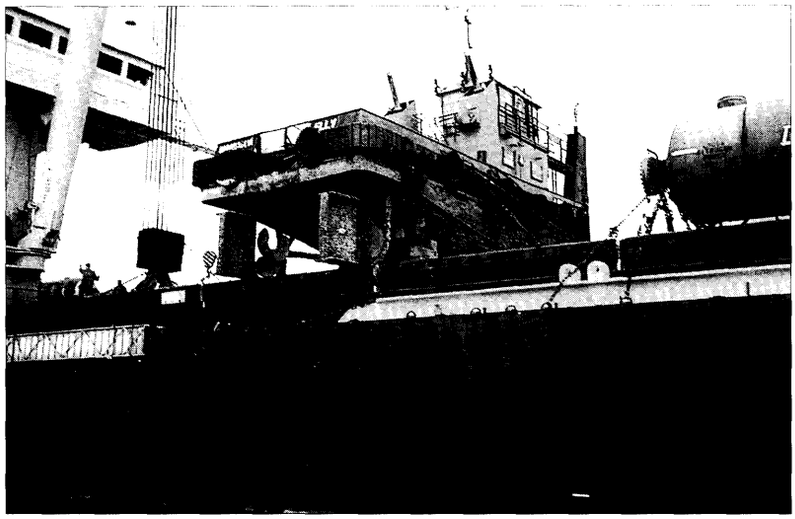
Heel opmerkelijk was het feit dat Van Doorn in 1998 weer een 'nieuwe' 'Betsie-G.' in de vaart bracht in het Amsterdamse havengebied. Gijs van Doorn kocht deze 1540 pk (1130 kW) duwboot in Montevideo van ....Wijsmuller.

Zuidamerikaanse 'Betsie-G'

Ontwikkelingen in de sleepvaartsector gaan snel. In de afgelopen jaren nam het formaat van de bulkcarriers die lading aanvoeren naar de IGMA sterk toe. Daardoor moeten deze steeds vaker met drijvende kranen worden gelost buiten de sluizen van IJmuiden. Dat betekent ook een toename van het sleep- en duwwerk voor Van Doorn. Hoewel de in 1992



Feestelijke overdracht van de 1100 pk sterke 'Betsie-G.' (rechts) in de Amsterdamse haven in 1992. Links: de 'Ancor'
foto: Albert Boes



De uit Zuid Amerika afkomstige 1540 pk sterke 'Bet-sie-G.' op de 'Jumbo Challenger', kort voordat de duwboot te water werd gelaten in de Rotterdamse haven in augustus 1998
foto: Betsie van Doorn

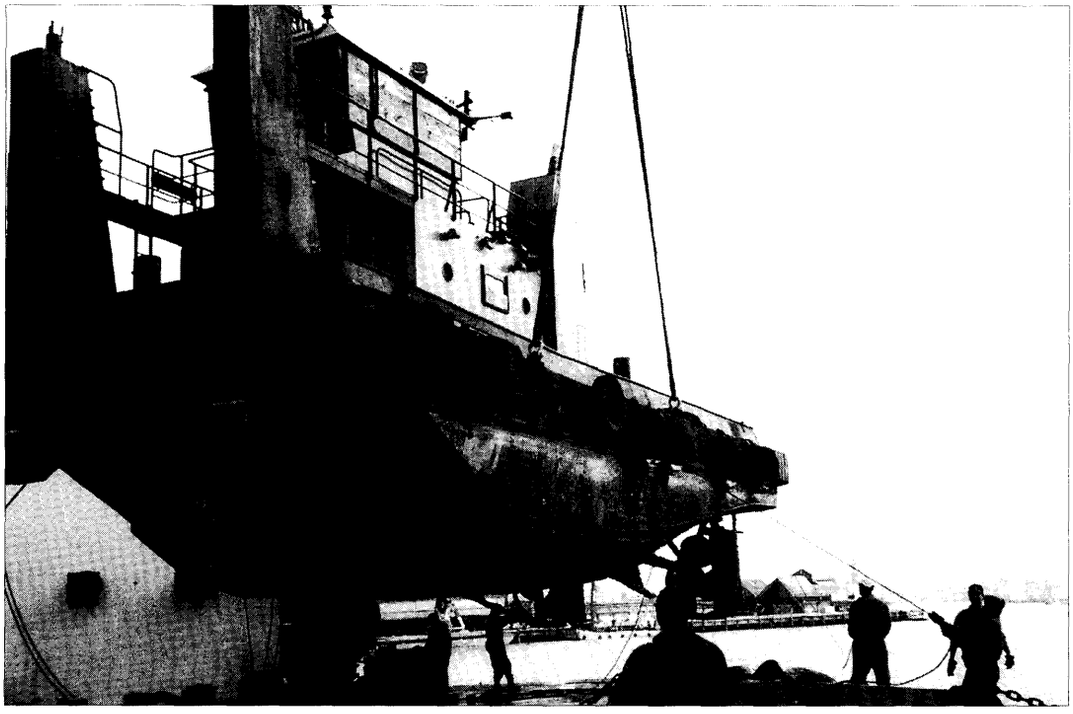
gebouwde 'BetsieG.' een uitstekende duwsleper was, kreeg Van Doorn steeds meer behoefte aan een 'echte' duwboot.

In de zomer van 1998 ontdekte Van Doorn dat er in Marokko op korte termijn behoefte was aan sleepboot voor havenwerk, waarvoor de 'Betsie-G.' uitstekend geschikt was. Binnen een week was de koop rond en de prijs was goed. Van Doorn: "Ik wist dat er in Montevideo een duwboot van Wijsmuller IJmuiden al een jaar te koop lag. Die boot maakte onderdeel uit van een volkomen mislukt havenassistentieproject en ik wist dat men die boot tegen een niet al te hoge prijs wel kwijt wilde. Die boot (de 'Ellen') was in 1991 door Damen gebouwd voor de GEM; uitgerust met twee Caterpillardiesels van 565 kW (770 pk), een stuurhut die hydraulisch 4,50 m omhoog te brengen is, waardoor deze 10 m boven het water steekt; lengte 16,54 m, breedte 6,52 m en een diepgang van 2,60 m. Precies wat ik zocht. Ik heb een bod gedaan en vervolgens vloog ik naar Montevideo. Ik had nog nooit gevlogen want ik ben er als de dood voor. Maar, ik wilde die boot hebben! Vier dagen later was ik weer thuis en de koop was geregeld.
Van te voren had ik natuurlijk wel geïnformeerd wat het kost om zo'n boot naar Europa te krijgen. Uiteindelijk viel me dat toch tegen: zij (inmiddels had ze al de naam 'Betsie-G.' gekregen) en is in Buenos Aires met eigen laadgerei als dek-last op het zware ladingschip 'Jumbo Challenger' gezet.

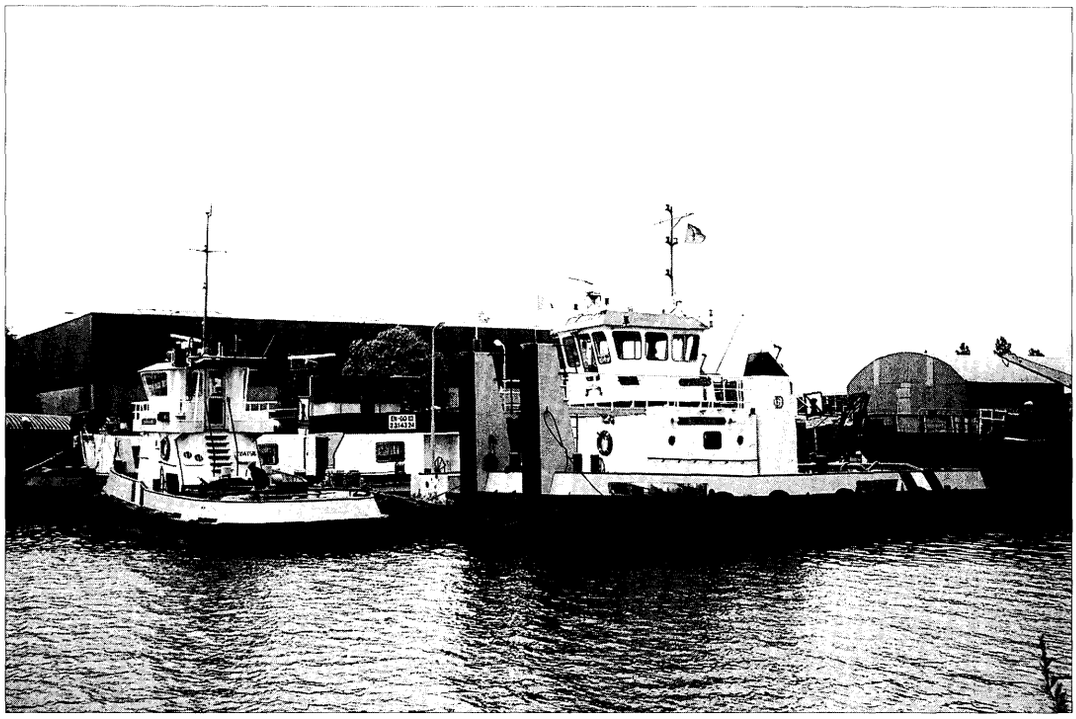
"Het transport kostte maar liefst 157.500 gulden! Daarvoor is ze wel twee-en-een-halve maand onderweg geweest. Die zware ladingboten zwerven de hele wereld over. In Rotterdam is de 'Betsie-G.' uiteindelijk te water gelaten. Bij dat transport heeft die boot geen schrammetje opgelopen. Wel hebben we haar bij 'Scheepswerf Vooruit' in Zaandam goed onder handen laten nemen. En dat kunnen ze! Ze hebben het vuur uit hun sloffen gelopen om die boot zo snel mogelijk klaar te krijgen. Verder is het schip gestraald bij Den Breejen en Dolderman liep de motoren na. In september 1998, zes weken nadat de boot was gearriveerd in Rotterdam, hebben we de oude 'Betsie-G.' overgedragen en we zijn direct daarna gaan varen met de nieuwe. We zijn enorm blij met haar!'

Cacao

Toen Gijs van Doorn begon met de verkoop en koop van respectievelijk de oude en nieuwe 'Betsie-G.', was hij nog nauwelijks bekomen van een vorig 'avontuur'. In het voorjaar van 1998 was hij benaderd door Gerkens Cacao (evenals IGMA onderdeel van het Cargill-concern), of hij er wat voor voelde mee te denken over het cacaovervoer van Amsterdam naar de productievestiging aan het Kalf in Zaandam. Sinds mensenheugenis werd de cacao in zakken op dekschuiten aangevoerd. De snel stij-



De 'Betsie-G.' wordt vanaf de 'Jumbo Challenger' te watergelaten in de Rotterdamse haven in augustus 1998.
Foto: Betsie van Doorn



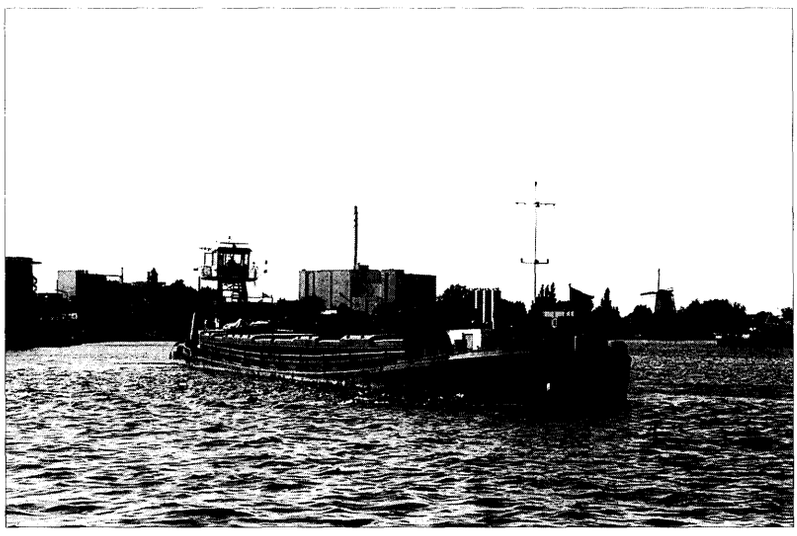
De 'Van Doorn-terminal' in de Zaandamse Achtersluispolder met links de 750 pk sterke 'Egbertus' en rechts de 1540 pk sterke 'Betsie-G.' (juli 1999)
foto: Albert Boes

gende aanvoer van cacao in bulk brengt met zich mee dat dit vervoer nu veel efficiënter kan. In verband daarmee wist Gijs van Doorn een contract af te sluiten om cacao met een grote duwbak aan te voeren, ervan uitgaande dat deze pneumatisch wordt geladen in de Amsterdamse haven (direct uit de schepen of vanuit de opslagloodsen) en vervolgens pneumatisch gelost in Zaandam.

Gijs wist ook dat er belangstelling was voor zijn in 1981 gebouwde 600 pk Damen Stan-Tug 'Ancor'. Deze werd in april 1998 naar Griekenland verkocht. Daarvoor in de plaats kocht hij de 500 pk duwboot 'Bean I' (voorzien van een 5 meter in hoogte verstelbare stuurhut) en het daarbij behorende tot duwbak verbouwde sleepschip 'Bean II' (80 x 9,50 m, 1384 ton draagvermogen en uitgerust met een 350 pk boegschroef). De 'Bean I' werd herdoopt in 'Ancor' en de 'Bean II' in 'Cornelia' (naar Gijs' moeder, mede gezien de leeftijd van het vaartuig dat in 1932 werd gebouwd). De 'Cornelia' is overigens vrij recent zeer ingrijpend verbouwd, waarbij nieuwe luiken zijn aangebracht en de vanaf de brug van de duwboot bedienbare kopschroef. Verder is een flink deel van het staalwerk vernieuwd. "Schipper Bakker heeft het spul prima onderhouden!' prijst Van Doorn de vorige eigenaar.

De vloot van Van Doorn bestaat verder uit de 750 pk sleepboot 'Egbertus' (vernoemd naar de vader van Gijs van Doorn) en de 370 pk sleepvlet 'Bertus Jr.' (vernoemd naar Gijs's zoon). "Daarop vaart meestal mijn zoon die nu 19 jaar oud is en inmiddels zijn KOF-opleiding heeft afgerond en zijn groot vaarbewijs heeft gehaald".
De Sleepdienst Van Doorn telt 11 medewerkers die zeven dagen per week (als het moet) 24 uur per dag actief zijn in het Noordzeekanaalgebied, via de marifoon geleid vanuit het 'zenuwcentrum' in de woning van Betsie en Gijs van Doorn aan de Gele Lisstraat in Wormer.
Omdat Gijs van Doorn de 60 jaar inmiddels is gepasseerd, kijkt hij er wel naar uit om het wat rustiger te gaan aan doen. In verband daarmee sluit hij het niet uit dat hij in de nabije toekomst een deel van zijn activiteiten zal overdoen aan een 'concullega' in de sleepvaartsector.

Duwboot 'Ancor' en duwbak 'Cornelia' van Van Doorn op de Zaan.



Van stoomschip tot droomschip

Schepen met Zaanse namen

Jur Kingma

In april 2000 heeft de Holland America Line het cruiseschip Zaandam in de vaart genomen. Dit is een van de vele nieuwe droomschepen die vooral voor de Amerikaanse toerist in de vaart zijn gebracht. In dit verhaal wordt iets verteld over de geschiedenis van schepen die namen droegen die verband houden met de Zaanstreek.

Op 4 mei 2000 werd het schip in Port Everglades in Florida gedoopt door de zusjes Mary-Kate en Asley Olsen. Het thema van de inrichting van het schip bestaat uit muziekinstrumenten. Zo zijn er guitaren van de Rolling Stones, David Bowie en Queen aan boord, maar ook een Nederlands orgel

Zaandam

De Holland America Line komt voort uit de vroegere rederij Holland Amerika Lijn te Rotterdam. Het is nu onderdeel van het Amerikaanse Carnival Cruises. Vanwege fiscale redenen worden de schepen onder Nederlandse vlag gebracht. Ook de naamsbekendheid van schepen als Statendam, Nieuw Amsterdam en Rotterdam speelt mogelijk een rol.

Het droomschip **Zaandam**, het derde met die naam, is gebouwd op de Marghera scheepswerf in Venetië. Het schip meet 63.000 brt en is ingericht om 1440 passagiers te verwennen en is vooral erop gericht om een jonger publiek te trekken. Zusterschepen zijn de Rotterdam, Veendam en Volendam.

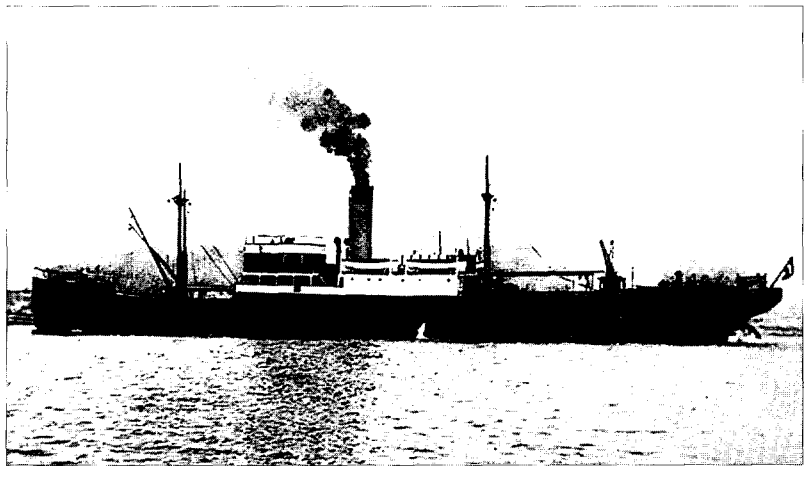
Het schip is 20 keer groter dan de eerste **Zaandam** die van 1882 tot 1889 voor de HAL voer. Het stoomschip was een gemengd vracht- en passagiersschip dat 50 passagiers in de eerste klasse kon herbergen en 424 in het tussendek (emigranten). Het schip telde 51 bemanningsleden. In 1913 is het onder Amerikaanse vlag na een aanvaring gezonken.

De tweede **Zaandam** werd in 1938 in de vaart genomen en was de tweede van vier zusterschepen. Het waren vracht- en passagiersschepen van 11000 ton. Zij konden 125 passagiers meenemen en hadden 123 bemanningsleden. De zusterschepen waren de Noorddam, Zuiderdam en Westerdam. De Zuiderdam is in de oorlog tot zinken gebracht in de Waalhaven van Rotterdam. De Zaandam werd op 2 november 1942 op 400 mijl uit de Braziliaanse kust getorpedeerd. Daarbij kwamen 123 opvarenden om het leven. Drie overlevenden dreven 83 dagen op een vlot op zee voor ze gered werden.

Ook de Zaanstreek heeft een stoomschip **Zaandam** gekend. De N.V. Stoomvaartmaatschappij Zaanlandia'(W.T. Prins de Jong) te Zaandam kocht in 1902 het Engelse stoomschip 'Lizzie'. Het schip, gebouwd in 1884, mat 1381 brt en had een stoommachine van 500 pk. Het bleef tot 1907 in de vaart en werd toen verkocht aan de Noorse reder O.T. Tonnevold te Grimstad. Op 6 april 1917 werd het schip onder de naam 'Thelma' getorpedeerd op de Noordzee tijdens een reis van Tyne naar Rouen.

Het loodswezen nam in 1952 het betonningsvaartuig **Zaandam** in dienst. Bij de Halcyon lijn in Rotterdam heeft een vrachtschip Stad Zaandam gevaren in de wilde vaart. Het is ooit met hout in de Zaandamse haven geweest.

s.s Zaanstroom gebouwd in 1920 te Haarlem voor de Hollandsche Stoomboot Maatschappij. Het schip voor tussen Amsterdam en de Britse eilanden. Het werd in 1950 verkocht en had nog een hele serie eigenaars en is uiteindelijk in 1960 gesloopt (collectie A.Boes)



Zaandijk, Westzaan en Zaan

De enige dorpen aan de Zaan, waar een schip naar is genoemd, zijn **Westzaan** en **Zaandijk.** Gebruikte de Holland Amerika lijn '-dam'namen' voor de passagiersschepen, de uitgang '-dijk' was voor haar vrachtschepen. De eerste **Zaandijk** werd in 1909 aangekocht. Ze was in 1899 in Engeland gebouwd voor een Engelse reder en kon ook als schoener worden getuigd. Dit stoomschip van 4189 brt werd op 22 februari 1917 getorpedeerd bij de ingang van het Engelse kanaal.

In 1918 werd een ander schip onder de naam **Zaandijk** in de vaart gebracht. Het was een voormalig Duits schip van de Hamburg Amerika Lijn dat in 1918 door Duitsland als compensatie aan Nederland werd afgestaan. Dit stoomschip werd in 1923 verkocht aan een Argentijnse eigenaar die het tot walvisvaarder liet verbouwen. Het schip werd in 1957 in Italië gesloopt.

De rederij 'Houtvaart' te Rotterdam nam in 1918 een stoomschip van 1403 ton in dienst onder de naam **Zaan**. Het schip liep in 1919 in de Noordzee op een mijn en verging met man en muis.

Twee jaar later werd weer een **Zaan** in Sliedrecht gebouwd. Dit schip van 1309 ton heeft regelmatig Zaandam bezocht. Het heeft actief deelgenomen aan de oorlogshandelingen in de Middellandse Zee. Het schip werd in 1955

naar Duitsland verkocht en is in 1961 gesloopt. In 1974 kocht reder J. Lettinga te West-Terschelling een Groninger kustvaarder uit 1950 en bracht deze onder de naam **Zaan** in de vaart. Rond die tijd voer ook de kustvaarder **Westzaan** van rederij Primus.
Ook de kustvaarder **Zaanborg**, in 1957 gebouwd voor Rederij Wagenborg uit Delfzijl, bezocht regelmatig de haven van Zaandam om een lading hout uit Scandinavië te lossen.

De grote rederijen

Vele Nederlandse en buitenlandse rederijen hadden scheepsnamen met vaste voorvoegsels of achtervoegsels. Maar er is nooit een Neder Zaan, Zaan Lloyd of Esso Zaandam geweest. Toch hebben enige grote rederijen schepen met Zaan-namen gehad.
De Koninklijke Hollandsche Lloyd was opgericht voor de vaart op Zuid-Amerika. De Wormerveerse rijstpeller en oliefabrikant Jan Adriaan Laan was er commissaris.
De eerste **Zaanland** werd in 1906 aangekocht. Het stoomschip van 5417 ton was in 1900 in Schotland gebouwd. Het werd in 1918 door de Verenigde Staten in beslag genomen. Twee maanden later werd het in de Atlantische Oceaan getorpedeerd.
In 1921 werd van een werf in Schotland het tweede vrachtschip **Zaanland** van 6813 ton gekocht. Dit schip werd in 1943 getorpedeerd in de Atlantische Oceaan.
In 1957 werd in Hamburg de derde **Zaanland** gebouwd. Dit schip van 6876 ton voer tot 1973 voor de KHL en werd toen naar Liberia verkocht. Het schip is in 1982 gesloopt in Pakistan.
De Hollandsche Stoomboot Maatschappij was opgericht door de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij. Ze verzorgde de verbinding tussen Amsterdam en Engeland. Alle scheepsnamen eindigden op '-stroom'. In 1920 liet ze bij de Haarlemsche Scheepsbouw Maatschappij een schip van 1519 ton bouwen dat de naam **Zaanstroom** kreeg. En in 1952 werd in Groningen een kustvaartuig onder die naam in de vaart genomen.
De Verenigde Nederlandse Scheepvaartmaatschappij voer op Afrika, Australië, India, Pakistan en China en Japan. De scheepsnamen eindigden op '-kerk' In 1957 kwam de **Zaankerk** in de vaart. Het voer voornamelijk vanuit Rotterdam in de Holland Australië lijn en in de Holland Oost Azië lijn van de VNS . Het werd in 1970 overgedragen aan Nedloyd N.V. te Rotterdam waarin de V.N.S. was opgegaan. Het schip is in 1978 door een Griekse reder onder Cypriotische vlag in de vaart gebracht

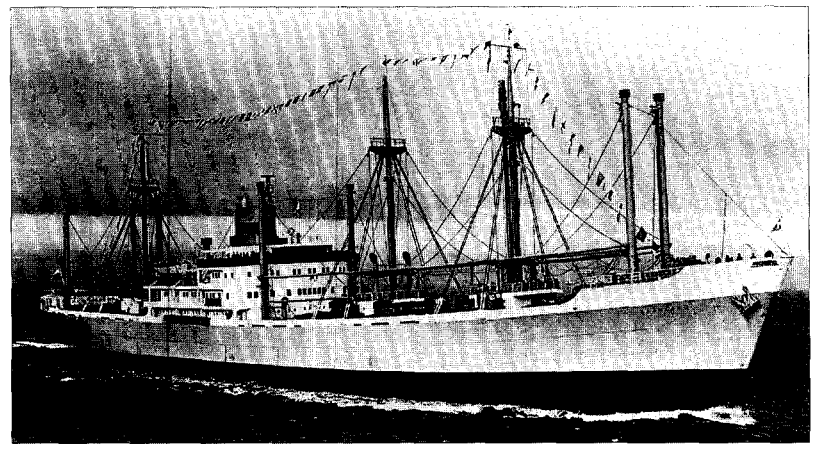
De binnenvaart

De firma C & J. Avis in Westzaan nam in 1845 de raderboot **Zaanstroom** in dienst voor de lijn Westzaan-Krommenie-Zaandam-Alkmaar-Den Helder. In 1855 gevolgd door de **Zaanstroom II.** Het bedrijf werd in 1867 overgenomen door de Alkmaar Pakket.
De firma Verschure heeft in 1902 de Zaandamsche Stoomvaart Maatschappij opgericht die de Salonstoombootdienst Amsterdam-Zaandam exploiteerde. Deze voer met de stoomschepen **Zaandam I** en **Zaandam II** die in Kinderdijk waren gebouwd. Deze schepen konden 650 passagiers vervoeren. Ze waren aanvankelijk concurrent van de Alkmaar Pakket, maar voeren al snel in een gezamenlijke dienstregeling met deze maatschappij. De Zaandam II vaart nog, geheel onherkenbaar, onder Duitse vlag. Van de Zaandam I ligt de romp als bunkerschip op de Maas.
Er zijn een groot aantal beurtscheepjes geweest met Zaanse namen zoals **Zaanstroom, Stad Zaandam** enz. Sommige kunt u zien op de tentoonstelling in het Molenmuseum. Misschien kunnen we de lijst met 'Zaan'-namen nog verder uitbreiden. Het is een beetje sneu maar de naam **Zaanstad** is alleen in 1974 gegeven aan een baggervaartuig van Ballast Nedam dat in Frankrijk is gebouwd.

Conclusie

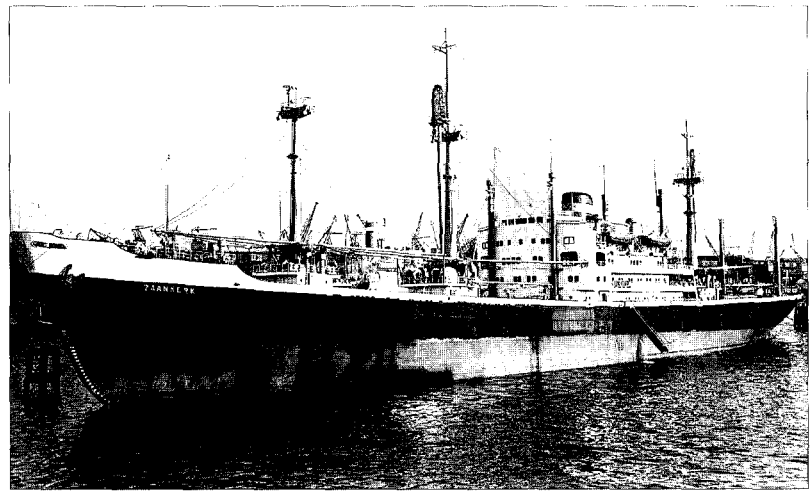
Schepen met Zaanse namen hebben een avontuurlijk bestaan geleid. Aanvankelijk hebben maar weinigen hun einde onder de snijbrander gevonden. Het nieuwe droomschip Zaandam is met het baggerschip Zaanstad nog het enige schip met een Zaanse naam dat in de scheepsregisters voorkomt. Ook de marine heeft behalve de mijnenlegger Willem van der Zaan geen Zaanse namen gehad. Mogelijk haalt nog eens een bevlogen maritieme Zaankanter de rompen van de Zaandam I of Zaandam II terug naar de Zaan om ze te restaureren voor de beoogde museumhaven. Het is ten slotte ook gebeurd met de 'Prins van Oranje' die nu in Amsterdam ligt.

Met dank aan Albert Boes en Louis Meyer



M.s. Zaanland van de Koninklijke Hollandsche Lloyd. In 1957 gebouwd bij Blohm & Voss te Hamburg. Het schip had een lengte van 157 meter bij een breedte 20 meter. Het schip mat 6876 brt en had een draagvermogen van 10450 ton. Het voer voornamelijk tussen Amsterdam en Argentinië en Uruguay (foto Koninklijke Hollandsche Lloyd, verzameling J. Kingma)

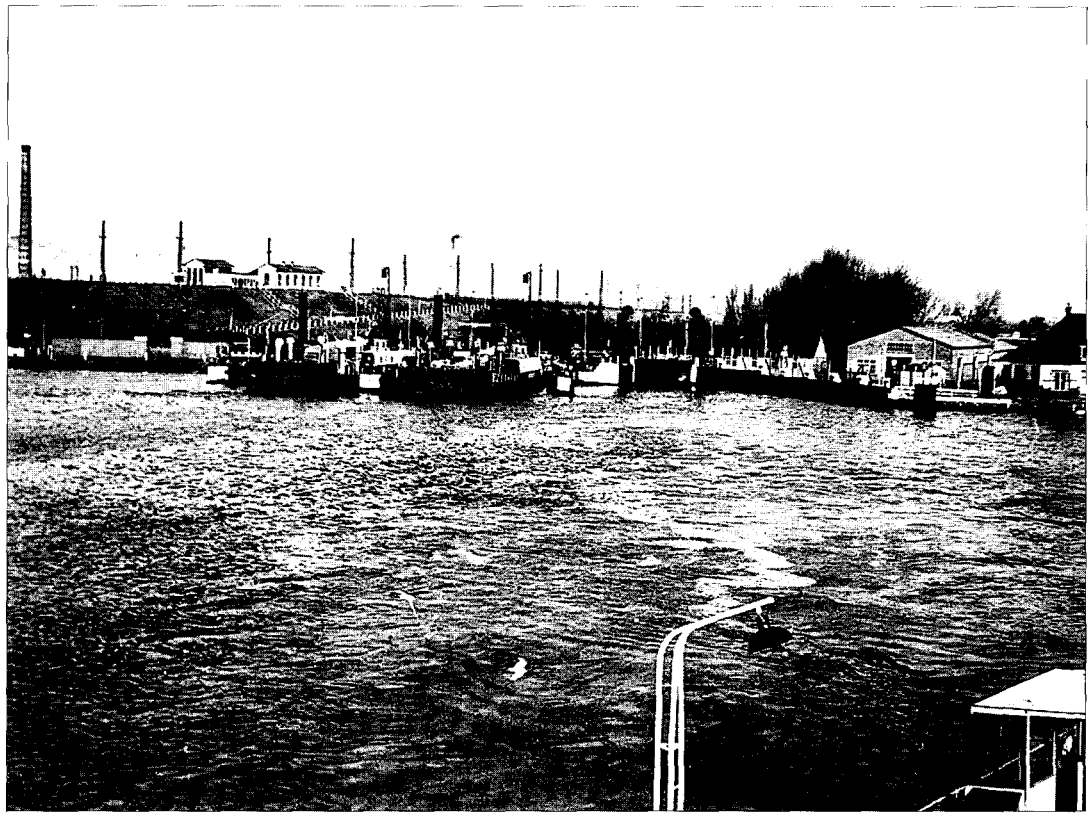
De Zaankerk, gebouwd bij Howaltswerke in Hamburg voor de Verenigde Nederlandse Scheepvaart Maatschappij te 's-Gravenhage. Dit vrachtschip mat 9161 brt en had een draagvermogen van 11.505 ton. Het werd in 1978 verkocht aan een Griekse reder die het herdoopte in Holy Star. (foto Howaltswerke Hamburg, verzameling J. Kingma)



Pontwachter ondanks tunnels geen verdwenen beroep

Cees van Dalsum

Al bijna 125 jaar, sinds de opening van het Noordzeekanaal in 1876, varen de ponten over deze toegangsweg van de haven van Amsterdam naar de zee.
Dat de provincie Noord-Holland door deze waterweg in twee delen werd gesplitst kon destijds op papier wel worden vastge-steld, maar hoe 'erg' het zou worden kon men niet vermoeden. De opkomst van de automobiel maakte van het Noordzeekanaal een barriére en van het gebied ten noorden ervan een schiereiland.



De oude Hemponten met op de achtergrond de spoordijk en het station Hembrug (foto G.A. Zaanstad)

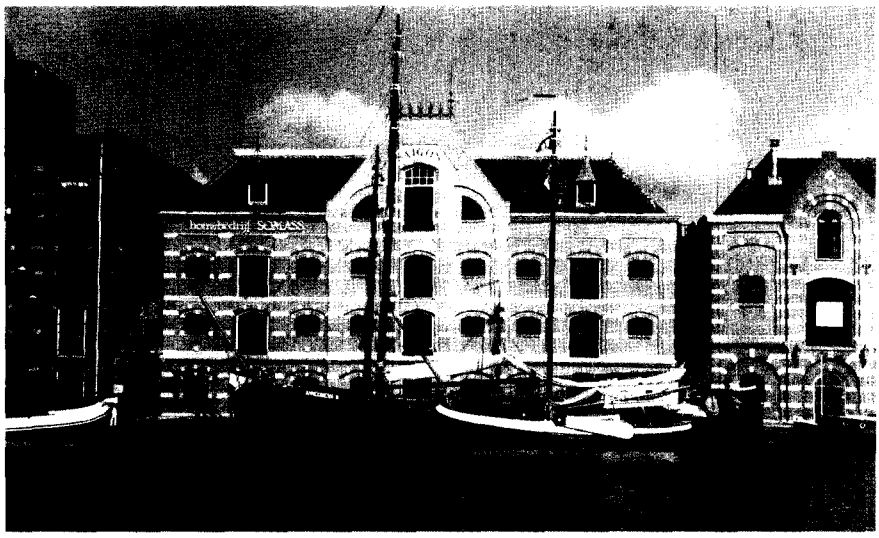
Het grondgebied van enige gemeenten werd door het graven van het Noordzeekanaal letterlijk in tweeën gesplitst. Het rijk verplichtte zich toen tot het verzorgen van een gratis overtocht.
Amsterdam had (en heeft) zijn gemeenteponten over het IJ, Rijkswaterstaat nam de veerdienst over het Noordzeekanaal voor zijn rekening.
"Daar kent men ook het beroep van pontwachter," vertelt Dirk Plat (67) uit Krommenie. Hij was jarenlang 'schipper' op de gemeenteponten van de hoofdstad. Eerder werkte hij destijds op een sleepboot van Rederij Goedkoop, ook op het Noordzeekanaal.
"Bij de gemeenteponten, die iets groter waren dan die van het rijk - al had die een aantal jaren de nog grotere Donaupont - , was je verplicht met twee schippers te varen. Het rijk had een gezagvoerder en een pontwachter."
Wanneer je op het dek werkte had je de verantwoording voor het opstellen van de auto's.
Plat: "Op de gemeentepont vulden we soms vier rijstroken. Dan stond alles opgepropt. De mensen moesten blijven zitten, want een portier kon je niet meer openen. Uit veiligheidsoverwegingen is dat later verboden."
Merkwaardig vindt Plat het, dat er tussen rijk en gemeente verschillen waren in de beoordeling van de gevaren van het overzetten van gevaarlijke stoffen. "Op een gemeentepont stond een wagen met munitie gewoon tussen de andere auto's. Op de rijkspont, zoals bij de Hembrug, mocht er verder niets mee als er munitievervoer was. Dan moest alles wachten, hoe groot de file ook was."
Voor een buitenstaander lijkt het een saai baantje, het steeds maar weer heen-en-weer over hetzelfde stukje water.
"Niets is minder waar," zegt Plat, "Er gebeurt veel op het water. Je moet altijd uitkijken. Het Noordzeekanaal en het IJ worden druk bevaren. Je moet goed opletten op de voorrangsregels."
Die zijn, zo zegt hij, in de loop der jaren wel veranderd. "Er was een tijd, dat je als pont altijd voorrang had. Dat is nu niet meer zo. Dan is het uitkijken, vooral als het mistig is."

De Velsertunnel was de eerste ondergrondse verbinding, daarna volgden de Coentunnel en - in Amsterdam - de IJtunnel en de Zeeburgertunnel. En als voorlopig (?) laatste de Wijkertunnel. Het beroep van pontwachter zal volgens Plat nog lang blijven bestaan. "Er zijn wel tunnels gekomen, maar daar heeft het langzaam verkeer niets aan. Voor voetgangers en fietsers zullen de ponten nodig blijven."

Bij de achterpagina:

Het nieuwe cruiseschip Zaandam in de haven van Venetië.

Deze kleurenpagina werd gesponsord door de Zaansche houtkoopers.



Restauratie Specialist

SOMLASS BV
BOUWBEDRIJF

Veerdijk 40
1531 MS Wormer
Tel. : 075-621 21 31
Fax : 075-628 90 40

Postadres:
Postbus 130
1530 AC Wormer

Het Knijnenberg-kantoor aan de Zuiderhoofdstraat in Krommenie

Sinds 1873 komt er in Krommenie, op een nuchtere, Zaanse manier, bijzonder drukwerk tot stand. Heeft u ook 'bijzonder' drukwerk nodig? Bel Drukkerij Knijnenberg voor een goed advies, een scherpe offerte of een heldere presentatie.

Maakte iedereen zich maar zo druk...

Drukken is in deze tijd iets anders dan een drukpers aan- en uitzetten. Als klant verwacht u duidelijk meerwaarde. Drukkerij Knijnenberg speelt actief in op deze behoefte. Door nauwe samenwerking met andere grafische specialisten. Door ideeën en investeringen, die het beste uit mensen naar boven halen. Door producten te maken, die zich onderscheiden. In vormgeving, in druktechniek of in afwerking. Vaak in alle drie tegelijk.

DRUKKERIJ **KNIJNENBERG**

Maakte iedereen zich maar zo druk...

Zuiderhoofdstraat 70
Postbus 34
1560 AA Krommenie
Telefoon 075 - 627 62 70
Fax 075 - 627 62 22
ISDN 075 - 640 12 90

Zaandam
Holland America Line