



MOTORSCHIP

KABELJAUW

Anno 1924

WAAR KOMT DE KABELJAUW VANDAAN?

Waar is het scheepje voor gebruikt?

Wat zijn er voor reizen gemaakt?

Wie heeft deze avonturen beleefd?

Corrie & Berdie de Ruiter

Versie: maart 2025

© B.J.A.M. de Ruiter, 2025, Behoudens de uitzonderingen van de Auteurswet mag alles uit deze uitgave worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming, maar even vragen zou fijn zijn,
e-maile: ms.kabeljauw@gmail.com.

Inhoud

1.	Inleiding	
2.	Scheepswerf A. Pannevis	<i>Op welke scheepswerf is de Lena gebouwd?</i>
3.	Schipper Hendrik Adrianus Kieviets	<i>Wie was de opdrachtgever?</i>
4.	Beurtmotor Lena	<i>Een nieuw schip, wat was daar voor nodig?</i>
5.	Vaargebied	<i>Waar ging de Lena zoal naar toe?</i>
6.	Beurtvaart	<i>Wat was dat voor soort bedrijf de beurtvaart?</i>
7.	Schipper Leendert Kieviets	<i>Wie was Leendert Kieviets?</i>
8.	Arie Jan van Hamburg	<i>Als bedrijfsmatig varen niet meer gaat?</i>
9.	Adrianus Willem Knops	<i>Een nieuwe naam op het schip?</i>
10.	Elke Christ- Fingerhut	<i>Opnieuw een naamsverandering?</i>
11.	Gemeenschappelijk bezit	<i>Collectief eigendom, hoe gaat dat?</i>
12.	Dominique Danzeisen en Fredi Fredi Leijenaar	<i>Een nieuwe eigenaar, een nieuwe wind?</i>
13.	Corrie en Berdie de Ruiter	<i>Gaat de Kabeljauw weer naar Nederland?</i>
14.	Van Lena via Anton naar Kabeljauw	<i>Wat is er nog over van de Lena?</i>
15.	De Bruinvisch	<i>Waar is de oude Kromhout M2 gebleven?</i>

Nawoord

1. Inleiding

De beurtmotor Kabeljauw begon haar bestaan als 'motorvrachtschip Lena' op de werf van A. Pannevis in Alphen aan den Rijn. In de Scheepvaartkrant van december 1924 verschijnt een bouwlijst waarop de naam van de Lena voorkomt, gebouwd in opdracht van de heer H.A. Kievits te Zwartewaal.



Scheepswerf A Pannevis Alphen aan den Rijn, rond 1920

In dit boekje volgen we het 'nieuwe' motorvrachtschip Lena door de tijd, gaan we langs de eigenaren en wat zij met het scheepje hebben meegemaakt. Zo gaan we aan de hand van verhalen van de familie Kievits, berichten in de kranten, de gegevens van de scheepsmetingsdienst en het scheepsregister langs de levensloop van de Lena.

Scheepsbouwwerf van A. PANNEVIS, Alphen a/d. Rijn.					
Amersfoort	—	150	—	Gebr. Los, Amersfoort	
Herleving	—	70	—	G. Ouweneel, Gouda	
Loenen-Amsterdam II	—	25	—	Wed. R. R. Mur, Loenen	
Bertha IV	—	115	—	C. N. van Koningsbruggen,	
Voorwaarts II	—	15	—	den Helder	
Lena	—	70	—	J. W. Clant & Zn., Alphen a/d. Rijn	
Wilhelmina II	—	105	—	H. A. Kievits, Zwartewaal	
No. 392	—	120	—	Th. Borst, Weesp	
				v. Schaardenburg & Co., R'dam	

Bouwlijst uit 1924 voor scheepswerf A. Pannevis gepubliceerd in de Scheepvaartkrant van december 1924

2. Scheepswerf A. Pannevis.

We beginnen bij het begin, met de vraag op welke scheepswerf is de Lena gebouwd en wat is daarvan bekend?



De Scheepswerf A. Pannevis was gevestigd aan de Emmalaan 30 in Alphen a/d Rijn

In de eerste helft van de negentiende eeuw was de scheepmakerij van de heer Wouterus van den Berk gevestigd in "Alfen". Rond 1870 werd deze scheepswerf overgenomen door de heer A. Pannevis. Hij laat tussen 1880 en 1936 minstens 176 nieuwbouw binnenvaartschepen te water. Althans, dat zijn de bij de scheepsmetingsdienst geregistreerde schepen. Daarnaast zijn op de werf Pannevis zeeschepen en visserijschepen gebouwd en wellicht ook rijks vaartuigen. O.a. Bureau Wijsmuller's Sleepvaart Maatschappij laat er meerdere zeeslepers bouwen.



Zoals in de inleiding vermeld, zien we dat Hendrik Kieviets in 1924 een nieuwe Lena laat bouwen. Iets groter en wat luxer dan zijn vorige schip wat ook onder de naam Lena voer, maar daarover later meer.

Omstreeks 1936 heeft de firma G. de Vries Lentsch de werf in Alphen a/d Rijn overgenomen en voortgezet. Zijn zoon Piet ging directie voeren over de werf. In 1963 is deze vestiging van De Vries Lentsch gesloten.



De luchtfoto zal van rond 1955 zijn. De Friesland voor Rederij Doeksen ligt nog bij de werf.

3. Schipper Hendrik Adrianus Kieviets

Wie was de opdrachtgever voor de bouw van de Lena en waarom de naam Lena?

Hendrik Adrianus Kieviets is geboren op 11 maart 1862 als zoon van schipper Leendert Kieviets en zijn vrouw Maartje Waterman, in Stad aan 't Haringvliet. Hij trouwde op 8 oktober 1890, in Stad aan 't Haringvliet, met Lena Breesnee die dan 22 jaar oud is. De vader van Lena, Leendert Breesnee is ook schipper van beroep, haar moeder Aaltje de Wachter is huisvrouw.

Hendrik Kieviets, inmiddels zelf ook schipper, verhuist in september 1902 naar het plaatsje Zwartewaal. Hij brengt zijn vrouw Lena en drie kinderen mee; Adriana Cornelia geboren op 8 augustus 1893, Leendert op 18 december 1898 en Aaltje op 25 september 1900. Ze gaan wonen op het Noordeinde 89. Daar worden op 3 maart 1903 Maartje, op 8 april 1907 Mattheüs Pieter geboren en Jannetje is op 31 augustus 1915 geboren.

In 1900 heeft Hendrik het houten tjalkje Speculant II (Hz113N) laten bouwen bij Wolthuis & Zn in Kleinemeer, Groningen. Het scheepje is 17,74m bij 4,32m. De Speculant II verkoopt hij op 26 augustus 1902 aan de heer N. Essebaggers uit Middelharnis.



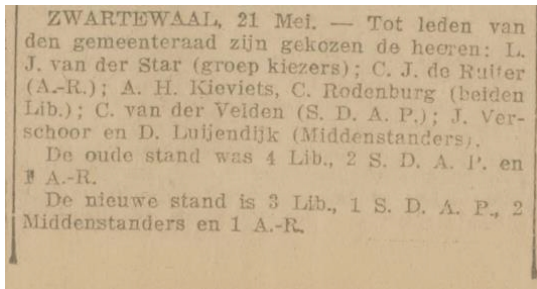
*Op de foto uit 1908 zien we van links naar rechts Lena Kieviets-Breesnee, dochter Maartje en Hendrik Adrianus Kieviets.
Foto fam. Van der Meer*

Hendrik laat in 1905 een motorvrachtschip bouwen bij de gebroeders Paans in Roodenvaart. Hij noemt het schip "Lena" naar zijn echtgenote Lena Breesnee. De Lena krijgt de registratie Zb455N, is 19,04 meter lang, de breedte is 4,14 meter en heeft een waterverplaatsing van 54,224 ton. Het scheepje was uitgerust met een 28 pk Kromhout oliemotor. Met de Lena bedrijft Hendrik de beurtvaart vanuit Zwartewaal op Rotterdam.



Motorschip Lena met voorop Theo en achterop Leendert, circa 1920

Daarnaast is Hendrik bijzonder actief in het sociale leven in zijn woonplaats. In 1907 wordt hij tot raadslid gekozen, waarbij hij het liberaal gedachtegoed uitdraagt.

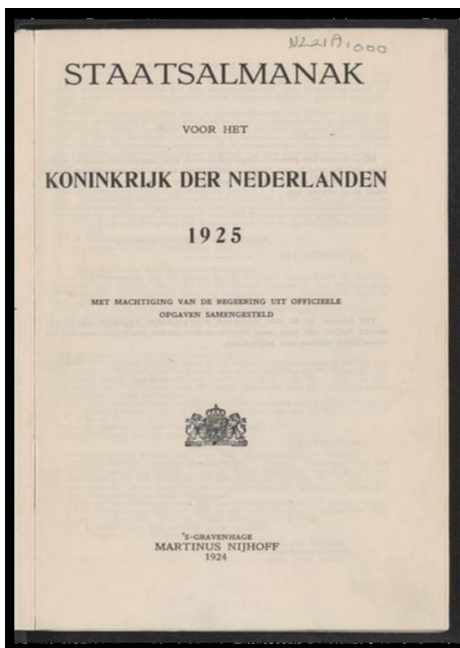


In de krant van 24 november 1907 lezen we over de inhuldiging van de heer W.J. Boers als burgemeester van Zwartewaal. Hij is op dat moment ook burgemeester van het plaatsje Rozenburg dat aan de overkant van de Maas ligt.

Hendrik en zijn schip spelen een prominente rol in de inhuldiging zoals uit het artikel blijkt. Hij gaat de burgemeester ophalen uit Rozenburg met de Lena.

Zijn dochter Adriana Cornelia, dan net 15 jaar geworden, mag het boeket bloemen aanbieden aan mevrouw Boers, namens het gemeente bestuur.

Het hele dorp feest mee met vlaggen en gezang. Wellicht zal er ook hier en daar een drankje geschonken zijn omdat de krant weet te melden dat er nog laat op de dag feestelijkheden te horen waren.



H.A. Kieviets komt voor in een aantal jaargangen van de Staatsalmanak (1917-1926).

ZWARTEWAAL, 20 Nov. 't Was heden een gewichtige dag voor onze gemeente; de heer J. W. Boers van Rozenburg zou worden geïnstalleerd als burgemeester van Zwartewaal. Dat de ontvangst recht hartelijk zou zijn, dat bewezen de vlaggen, die werden uitgestoken, de versieringen aan den ingang der straat, voor en op het raadhuis en de rijk gepavoiseerde motor „Lena“, die den burgemeester van zijn territorium Rozenburg zou overvoeren naar 't grondgebied van Zwartewaal. Schipper Kieviets had de vriendelijke attentie zijn motorboot beschikbaar te stellen.

Een commissie van ontvangst voer met den motor mee naar het Brielsche veer en wachtte daar den heer Boers op. Het dochtertje van den heer Kieviets bood Mevrouw Boers daar een ruiker aan. Men ging aan boord en bereikte te 11 uur het Zwartewaalsche hoofd. Daar was een groot deel van Zwartewaal's bevolking ter ontvangst tegenwoordig. Met muziek werden de heer Boers en zijn gezin begroet. Ook de schoolkinderen waren aanwezig. Zij lieven aan een

WELKOM AAN DEN BURGEMEESTER.

De vlaggen in top,
En de vlag uit ons huis,
De blijdschap op aller gelaat,
Nu gij, Burgemeester, met vrouw en met kroost,
Voor 't eerst op ons grondgebied staat.

U allen een groet
En een welkom aan wal,
Een handdruk, die vriendschap u biedt,
Nu gij, Burgemeester, met vreugde in het hart,
Wilt hooren ons opgewekt lied.

Hoeeze voor ons dorp
En hoeeze voor zijn bloei,
Hoeeze, ook voor vrouw en voor kind,
Nu gij, Burgemeester, uw moeilijke taak
Met lust en met ijver begint.

De Burgemeester dankte vriendelijk, Mevrouw Boers ontving bloemen en in rijtuigen trok men het dorp door naar het Raadshuis, waar de installatie plaats had.

Een welgemeende toespraak van den Heer Valkenier, een hartelijk woord van den Heer Boers en de plechtigheid was afgelopen. Maar de feestelijke stemming was er, en bleef tot laat in den avond.

Moge Zwartewaal groeien en bloeien onder het nieuwe Hoofd der gemeentel! En mogen wij hierbij voegen een eere-salut aan onzen afgetreden Burgemeester, den heer Korteweg, die warme vrienden achterlaat in zijn gemeente, die aanspraak heeft op onze dankbaarheid en wien wij toewensen, dat hij van uit Heenvliet nog een tal van jaren in goede gezondheid veel goeds mag vernemen van Zwartewaal, dat aan hem zooveel is verplicht.

Naar wij vernemen zullen de schoolkinderen eerstdaags worden onthaald en wacht hun nog een prettige dag. Heerlijk voor de jeugd en een vriendelijke attentie van den Heer Boers voor de bevolking van Zwartewaal.



Tijdens het welkom van burgemeester Lodder op 22 januari 1920 zien we Hendrik Kieviets links van de heer Lodder (met horloge) op het bankje samen met de andere notabelen van Zwartewaal.

De oudste Wethouder de heer Kieviets vroeg het woord en wenschte de tolk voor alle aanwezige te zijn, bedankte burgemeester Boers voor de belangen die hij altijd voor de gemeente heeft getoond en de goede leiding als voorzitter der zooveel vergaderingen te hebben gegeven. Wenschte uit aller naam den scheidenden burgemeester nog vele jaren een welverdiende rust en gezondheid toe.
De Gemeenteraad van Zwartewaal.

Als de heer Boers om gezondheidsredenen zijn functie moet neerleggen is Hendrik enige tijd waarnemend burgemeester van Zwartewaal. Tot hij, als oudste wethouder en locoburgemeester, op 22 januari 1920 de heer Lodder namens het College en de Raad mag verwelkomen. Die zal tot 1924 in functie zijn.

Net als in 1907 speelt de Lena in 1920 opnieuw een prominente rol in de inhuldiging van de nieuwe burgervader. Daarvan getuigen de foto's van het gepaviseerde schip en de mensen op de kade en een artikel in, onder andere de Westlandsche Courant van 23 november 1907.

Op de Havenkade staat een gezelschap de nieuwe burgemeester op te wachten. Op de voorgrond de Lena met de mast vol vlaggen.
Foto fam. Van der Meer





Gezelschap op de Lena 20 november 1907.
Foto: fam. Van der Meer.



Uitsnede uit de foto hiernaast. Rechts staat Leendert. De dame in het midden is Aaltje, de jongste dochter van Hendrik

Tijdens het ontvangst van burgemeester Lodder zien we ook een gezelschap op de Lena staan. Van dit gezelschap is Leendert Kievits de meest rechtse persoon en de dame in het midden is Aaltje Kievits, zoon en dochter van Hendrik.



We zien in de advertentie van 1921 waar Hendrik tekent als voorzitter van de muziek en zangvereniging de "Harmonie".



Hendrik was ook bestuurslid van de Oranje Vereniging "Oranje Boven".
Penningmeester van de Groene Kruisvereniging.
Verder was hij voorzitter van de plaatselijke muziekvereniging "Harmonie".



In de krant van 23 november 1924 lezen we dat Hendrik de fondsenwerving voor de viering van het 100-jarige bestaan van de Reddingsmaatschappij voor zijn rekening neemt. Hij verkeert daarbij in goed gezelschap van burgemeesters en commissarissen.

Ook binnen de familie is Hendrik actief. In de notariële acte van datum 20 juni 1919 betreffende de nalatenschap van zijn schoonmoeder Aaltje de Wachter en haar tweede echtgenoot Johannes van de Gevel komen we Hendrik tegen bij de verkoop van de stoomschroefsloopboot Secundo. Er is wat geharrewar over de verkoop van de sleepboot door Johannes aan de heren Eerland. In de periode van de verkoop is Johannes kennelijk overleden. Hendrik is als eigenaar opgegeven door notaris L.P. Van den Blink in het scheepsregister. Op 10 augustus 1919 vindt de verkoop van de boot aan de heren Eerland alsnog plaats.



Stoomsleepboot De Broedertrouw III Zwijndrecht, ex Secundo

Bouwjaar 1908 werf, Paans Gebr., Roodevaart- Moerdijk

Lengte x breedte x diepgang: 15,12 x 3,74 x 1,60 meter,

Ex namen:

22-07-1908 Secundo/J. van de Gevel, Rotterdam

27-08-1908 Secundo/N.V. Sleepboot Mij. "Secundo", Rotterdam

06-05-1910 Secundo/J.de Groot, Rotterdam

07-05-1919 Secundo/H.A. Kievits, Zwartewaal

10-07-1919 Secundo/P. & A.W. Eerland, Krimpen aan de Lek

05-09-1925 Secundo/N.V. Slbt. "Eerlandia" dir.P. Eerland Wzn., R.dam

02-06-1931 Broedertrouw III/C. den Boer, Zwijndrecht

24-03-1941 Broedertrouw III/N.V. Sleepboot Broedertrouw III, Zwijndrecht

06-01-1943 Broedertrouw III/V.O.F. C. den Boer, Zwijndrecht

13-04-1959 Broedertrouw III/Sleepdienst Broedertrouw N.V., Zwijndrecht

1968 Januari 3/J.P. Leegwater, Zwijndrecht

10-09-1984 Broedertrouw III/G.Huijsse, Krimpen aan den IJssel

26-08-1991 Le Flic/L.G. Grootendorst, Capelle aan den IJssel

1999 Le Flic/J.de Graaf, Ouderkerk aan den IJssel

05-06-2003 verkocht naar Durham City, Engeland

Dat de families Kievits en Breesnee allen actief waren in de scheepvaart blijkt o.a. uit het voorgaande. Maar ook uit de inschrijving in de burgerlijke stand. Vader Leendert Kievits, hij staat net als schoonvader Leendert Breesnee ingeschreven als schipper. Dat de tweede echtgenoot van schoonmoeder Aaltje Breesnee - De Wachter, Johannes van de Gevel, een sleepbootman is geweest, kunnen we uit de acte over de verkoop van de Secundo opmaken.

Aan allen een gelukkig 1931 toegewenst.
H. KIEVIETS,
 Beurtschipper te Zwartewaal.

Hendrik laat jaarlijks een nieuwjaarswens opnemen in het lokale nieuwsblad

Op

8 oktober 1930 zijn Lena en Hendrik 40 jaar getrouwd, die mijlpaal is aanleiding genoeg om bij stil te staan, zoals blijkt uit het krantenbericht.

Woensdag 8 October a. s. hopen onze geliefde Ouders, Behuwd- en Grootouders
H. A. KIEVIETS
 en
L. KIEVIETS-
 Breesnee,
 hunne 40-jarige Echtvereeniging te herdenken.
 Hunne dankbare Kinderen, Behuwd- en Kleinkind.
 Zwartewaal, 3 October 1930.

Hendrik komt op 29 juli 1936 te overlijden. We zien naast de gebruikelijke rouwadvertenties ook een oproep in de krant verschijnen van notaris J.M. Korteweg, uit Heenvliet, om vorderingen of schulden van Hendrik bij hem bekend te maken.

Het Bestuur van de afdeling Zwartewaal—Heenvliet van het Groene Kruis geeft met weemoed kennis van het overlijden van den Heer
H. A. KIEVIETS
 te Zwartewaal, die als penningmeester gedurende vele jaren zijn beste krachten aan de vereeniging heeft gewijd.
 Zijn nagedachtenis zal bij ons steeds in hoge ere blijven.
 J. VERSCHOOR, Voorzitter.
 H. H. BOENDER, Secretaris.
 Zwartewaal, } 29 Juli 1936.
 Heenvliet, }

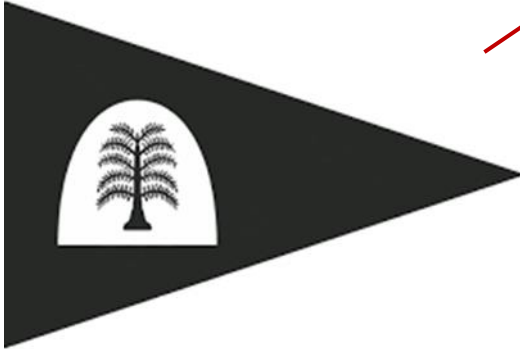
De verschillende verenigingen herdenken Hendrik met een rouwadvertentie zoals het Groene Kruis Zwartewaal – Heenvliet.

Oproeping.
 Ieder die iets verschuldigd is aan of te vorderen heeft van de nalatenschap van den Heer **H. A. KIEVIETS**, Schipper te Zwartewaal, overleden 29 Juli 1936, wordt verzocht daarvan
betaling of opgave
 te doen vóór of op 1 September 1936 ten kantore van Notaris J. M. KORTEWEG te Heenvliet.



Zwartewaal, Havenkade met de Lena in 1936

De briefkaart geeft een prachtig en gedetailleerd beeld van de Lena zoals zij er in haar werkzaam bestaan uit heeft gezien. Dat de foto gemaakt moet zijn in 1936 blijkt uit de rouwvlag van de Nederlands Hervormde Kerk op het achterschip. Het is het jaar dat Hendrik is overleden.



Voorbeeld van een rouwvlag

In tijden van rouw vervangt de schipper de nationale vlag voor een rouwvlag of wimpel. Die is doorgaans driehoekig met een palmboom voor de protestante of een kruis in een wit vlak voor de katholieke schipper.



Detail van de Lena, let op de rouwvlag en het naamschild met lofwerk op het achterschip.

4. Beurtmotor Lena

Een nieuw schip, wat was daar voor nodig?

In 1924, Hendrik is dan 62 jaar oud, bestelt hij een nieuw motorvrachtschip, nu bij scheepsbouwmeester A. Pannevis in Alphen a/d Rijn. Met dit schip zal hij de beurtvaartonderneming voort te zetten. Hij laat zijn oudste zoon Leendert, samen met Theo, zijn 9 jaar jongere zoon, met de nieuwe Lena varen.

We hebben in de inleiding gezien dat de oude Lena uit 1905 verkocht is in 1924. Dit zal nodig geweest zijn om een deel van het nieuwe schip te financieren. De oude Lena wordt omgedoopt in motorschip Harmonie, het scheepje is anno 2024 nog actief in de recreatievaart

De nieuwe beurtmotor Lena wordt gemeten door de scheepsmeter in Alphen a/d Rijn. Het krijgt het meetnummer Ga1915N, de meetdatum is 17 september 1924. De afmetingen van de Lena zijn: lengte 21,59 m en breedte 4,61 m bij de waterverplaatsing van 69,128 ton. De motor is een oliemotor van het merk Kromhout, type M2, dat een vermogen van 30 pk kan leveren.

Uit de stamkaart van het scheepsregister blijkt dat er in 1924 een lening van fl. 6.000,- op het schip is afgesloten. De schuldeiser is de huisarts Cornelis Evertse Plugge, arts te Oost en West Souburg. De notaris is Johannes Marinus Kortewegh, notaris te Heenvliet. Notaris Kortewegh is tussen 1922-1947 adviserend bestuurslid Groene Kruis. Hij is dus een bekende van Hendrik. Op 12 november 1953 is de schuld doorgehaald in het scheepsregister. Waarschijnlijk was de schuld al veel eerder afgehandeld met de schuldeiser, maar nog niet verwerkt in de administratie van het scheepsregister.



Er zijn twee instanties die zich met het registreren van schepen bezig houden. Dat is ten eerste het Scheepsregister, tegenwoordig het Kadaster en de andere instantie is de Scheepsmetingsdienst.

Het Scheepsregister gaat over de (hypothecaire) teboekstelling van eigendom van schepen, die sinds 1836 voor alle schepen verplicht is. Vanaf 1925 is de teboekstelling ook verplicht als er geen hypotheek op rust en de waterverplaatsing is groter dan 10 m³. Het Scheepsregister geeft het schip een registratienummer, ook wel het brandmerk genoemd omdat het merk bij houten schepen werd ingebrand in een belangrijk deel van de romp van een schip.

Voor de Lena zijn er twee scheepsregisternummers geweest namelijk de 293 Brielle 1924 en de 6 B Brielle 1927. Vanaf 1925 is een nieuw systeem van nummering ingevoerd. Daarom is in 1927 het nieuwe nummer 6 B Brielle 1927 ingeslagen in de roef van de Lena. De B in het nummer staat voor Binnenvaart. Dit tweede registratienummer is nu nog het gangbare registratienummer, zeg maar kentekennummer van het schip, ondanks naamveranderingen.

TE KOOP.
Wegens aanschaffing van
grootere te koop, een
Motorvrachtboot



groot volgens
meetbrief 54 ton,
lang over alles 19
M., breed buiten-
werks 4.14 M.,
met Kromhout
motor van 28 P.K., rondhout, tuigage
en inventaris. Het geheel in besten
staat.

Te bevragen bij H. A. KIEVIETS,
Beurtschipper te Zwartewaal, en bij
A. PANNEVIS, Scheepsbouwmeester,
Alphen a.d. Rijn.

*In de Schuttevaer van 26 juli 1924 verschijnt
een advertentie waarin de heer Kieviets zijn
schip te koop zet.*

Nummer van het dagregister.	Dagteekening der inschrijving.	Deel.	Nummer.	Naam, voornamen en gekozen domicile van den schuldeischer.	Bedrag der schuld.	Nummer en dagteekening der doorlating.	Aanteekeningen, cessie, pand, enz. Bedrag der gedeeltelijke ontheffingen.
16/12	2/10-24	1	169	Plugge Cornelis Evertse Don. ten kantore van den Notaris te Heenvliet	6000.-	58, 12.11.53	Aankennig no. 3

Voor de beroepsbinnenvaart komt begin jaren '70 een extra registratie voor schepen die de Rijn bevoeren. Het stond toen bekend als het IVR-nummer, maar aangezien dit in het internationaal taalverkeer moeilijkheden gaf werd het al spoedig het Europeanummer. Het is een 7-cijferig nummer dat bedrijfsvaartuigen, voor de internationale vaart, zichtbaar dienen te voeren. Een soort van kenteken dus, dat voor allerlei vormen van scheepsregistratie gebruikt wordt. Door de modernisering van de binnenvaartvloot zijn veel van de beroepsvaartuigen zonder europeanummer verdwenen en is men het Europa nummer als een soort van algemeen registratienummer gaan zien. Het Europeanummer kan echter gedurende het bestaan van het schip meermalen verandert worden en kan daarom het onveranderlijke brandmerk niet vervangen.

Het uniek Europees scheepsidentificatienummer van de Kabeljauw is 03180006.

The image shows a historical document from 1941, titled "De ligger van de Scheepsmetingsdienst". It consists of two pages of tables with handwritten entries in Dutch. The document is on aged, slightly yellowed paper with some red ink markings. The tables contain detailed information about ship measurements and cargo, including ship names, dates, and various measurements. The handwriting is in a cursive script typical of the era. The document is a record of ship measurements and cargo, used for shipping and trade purposes.

De ligger van de Scheepsmetingsdienst uit 1941. Op regel 8 staat de Lena.

De Scheepsmetingsdienst geeft de meetbrief uit waaruit blijkt hoeveel lading een schip veilig kan vervoeren. Met de meetbrief is het schip tevens een weegschaal om de hoeveelheid lading te meten. Aan de hand van de in het schip geslagen inzinkingsmerken is het gewicht van de lading af te lezen.

Ga1915N, uit 1924, is het nummer van de eerste meetbrief. Het schip mag daarmee 69.128 kg vervoeren, ofwel 69 ton.

Bij de tweede meeting, onder nummer R13020N in 1941, mag het schip 69.871 kg vervoeren. Waarschijnlijk heeft Leendert toen de hijslieren en de liermotor laten verwijderen. Dat gaf ruimte om de den verder naar voren door te trekken. De toegang tot het ruim is daarmee circa 90cm groter geworden. In hoofdstuk 14 komen we terug op deze verandering. De verbouwing had tot gevolg dat een nieuwe meting noodzakelijk was.

Dan is er nog de meetbrief HN3364 uit 1992 waarbij het schip als recreatievaartuig is gemeten. Dat had waarschijnlijk mede te maken met de plaatsing van de 6 cilinder Kromhout dieselmotor TS117. Op dat moment is het scheepje als recreatievaartuig is geregistreerd.

1 - NF 3364

(1) Koninkrijk der Nederlanden - M.

(2) Bureau van meting: Rijswijk

3 Onderscheidingsletters van het Bureau: HN

(4) Meetbrief No.: 3364

(5) Ingeschreven de 24 september 1992

(6) Motorconstructie HN 3364

(7) Naam of kenspreuk van het vaartuig: KABELJAUW

invulling door bevoegde autoriteit

8 Nieuwe naam of kenspreuk _____

(9) Te _____, de _____

(10) De ambtenaar van de Schepswaatingdienst, _____

(11) _____

8 Nieuwe naam of kenspreuk _____

(9) Te _____, de _____

(10) De ambtenaar van de Schepswaatingdienst, _____

(11) _____

8 Nieuwe naam of kenspreuk _____

(9) Te _____, de _____

(10) De ambtenaar van de Schepswaatingdienst, _____

(11) _____

2 - NF 3364

Afwijkingen van het schip voor het passeren van vastwerken.

a. Hoogte	21.60 m.
b. Breedte	4.60 m.
c. Diepgang bij de grootste insinking	1.30 m.
d. Hoogte boven water tot het vlak van ledige sleepkogel	3.35 m.

Opgemerkt:

Boort: Indien het vaartuig is toegelaten dan moet hiervan kennis worden gegeven aan het Hoofd van de Schepswaatingdienst, postbus 5817, 2280 HV Rijswijk, onder bijvoeging van de meetbrief (zo mogelijk).

De eerste pagina van de meetbrief uit 1992

5. Vaargebied

Waar ging de Lena zoal naar toe?

We hebben het hiervoor al over Zwartewaal gehad, maar waar ligt dat eigenlijk? De ambachtsheerlijkheid Zwartewaal is nu een plaatsje 4,5 km ten oosten van Brielle, tegenwoordig aan het Brielsemeer. In de vroege middeleeuwen was de ambachtsheerlijkheid eigendom van de Heren van Naaldwijk. In 1253 werd zij door Hugo II van Naaldwijk verkocht uit de erfenis van zijn moeder. Het plaatsje raakte landelijk bekend in 1351, tijdens de Hoekse en Kabeljauwse twisten. Op 4 juli bevechten de vloten van de Hoeken en Kabeljauwen elkaar bij Zwartewaal. De slag wordt gewonnen door Willem V die zich, in tegenstelling tot zijn moeder, een maand lang had voorbereid op de slag.

Visserij was in Zwartewaal een belangrijke bron van inkomsten. Vanaf halverwege de 19e eeuw raakte het vissersdorp de visserij langzaam kwijt. Mede door de aanleg van de Nieuwe Waterweg, rond 1872, verzandde de Maasmonding, waardoor de grotere vissersschepen niet meer eenvoudig de Noordzee konden bereiken. In de periode 1925-1937 zakte het inwonertal van 656 naar 567 inwoners.



De haven van Zwartewaal met het nieuwe motorvrachtschip Lena, circa 1925.



Er zijn meerdere prentbriefkaarten en foto's van Zwartewaal bekend waarop de Lena is afgebeeld.

*De Lena aan de kade.
Omstreeks 1930.*

De Havenkade te Zwartewaal met heel in de verte de Lena op haar vaste plek. Links de schoorsteen van het stoomgemaal De Holle Mare. Achter de Lena het nettenpakhuis, circa 1925.



Links de Dorpsstraat en rechts de Havenkade. Op het randje is rechts nog net de Lena te zien

Foto uit 1957, De Havenkade gezien vanaf het Werfplein. Als gevolg van de afsluiting van de Maas is er geen getijde meer in Zwartewaal. De haven is al ingericht voor de pleziervaart.



Kanaal door Voorne

Eerder, rond 1830, had men door de aanleg van het Kanaal door Voorne getracht Rotterdam bereikbaar te houden voor de zeevaart, omdat de Maasmondingen steeds verder verzande. Maar net als bij het Noord-Hollands kanaal was dit kanaal eigenlijk al te smal en te ondiep toen het afwas om nog een grote rol te kunnen spelen.

Het Kanaal door Voorne verbindt het Haringvliet bij Hellevoetsluis met de Maas bij de Nieuwesluis. De Nieuwesluis is gegraven tussen de plaatsjes Zwartewaal en Heenvliet.

De Oude Maas was rond 1924 dus nog een open zeearm. Bij de vaart vanuit Zwartewaal, op deels zout- deels brakwater, moest rekening worden gehouden met het getij en de uitstroom van de rivier de Maas. Dat betekent dat de vertrektijden door de stroming als gevolg van eb en vloed zullen zijn bepaald. De 1 cilinder 30 pk Kromhout van de Lena zal vast moeite hebben gehad om tegen deze stroming op te boksen als zij geladen was. Hendrik en Leendert zullen vast slim gebruik hebben gemaakt van het getij om tijd en kosten te sparen. De monding van Maas is in 1950 afgesloten.



Het vaargebied rond Zwartewaal, voor de afsluiting van de Nieuwe Maas in 1950. Bij de punt van het driehoekje Zwartewaal en in de cirkel het Kanaal door Voorne.



De Sluis in het Kanaal door Voorne bij Hellevoetsluis

Het Kanaal door Voorne speelt verrassende een rol in het inzicht in de reizen die de Lena heeft gemaakt. De doorvaartgegevens zijn enige jaren geleden digitaal beschikbaar gekomen via de website S2HO. Deze gegevens maken het mogelijk een deel van de vaarbewegingen van de Lena te reconstrueren. De registratie laat zien waar welke schipper, met welk schip en soort lading naar toe ging en vandaan kwam.

Uit de registratie, die door de sluismeesters te Nieuwesluis is bijgehouden, blijkt dat de Lena met zowel Hendrik als Leendert als schipper vele passages maken. Tussen 1924 en 1948 worden 640 passages genoteerd voor de Lena. De lading is doorgaans gemengd goed of beurtgoed, wat past bij de beurtvaart. Van de 640 passages komt de notatie "ledig" 119 keer voor in de lijst.

Tijdens de 2e wereldoorlog brengt de Lena regelmatig aardappelen naar Rotterdam, maar ook plaatsen als Leiden, Alphen a/d Rijn, Gouda, Zevenbergen en Krimpen a/d IJssel worden als bestemming genoemd in de sluisboeken.

Verder zien we in die tijd uiteenlopende soorten lading als boekweit, ijzer, meubelen, erwten, buizen, gerst graan, hooi en kolen en kalk.

Een bijzondere vermelding is die van 'evacuatiegoed' op 1 maart 1944.

In hoofdstuk 6 is een nadere analyse opgenomen.



Op verschillende plaatsen in het kanaal lagen vlotbruggen om het wegverkeer de waterweg te laten oversteken. Een vlotbrug is best een bijzonder constructie te noemen het is een gedeeltelijk drijvende brug. Deze brug bestaat uit vier delen, twee brughoofden verbonden aan de beide oevers en twee vlottende delen. Om de brug te openen worden de brughoofden iets opgetild en de vlottende delen onder de brughoofden getrokken zodat de vaarweg vrij komt.



Een van de buurtschappen van Hellevoetsluis, langs het Kanaal door Voorne, heet nu nog steeds Vlotbrug

6. Beurtvaart

Wat was dat voor soort bedrijf, de beurtvaart?

Beurtvaart was een vorm van scheepvaart, waarbij passagiers, vracht en vee volgens een dienstregeling langs een vast traject werden vervoerd. Het was tegelijk met de postkoets, dat in Holland het wagenveer werd genoemd, het eerste openbaar vervoer in Nederland. Tegelijk met de opkomst van de trekschuit, zagen wagenveren het licht. Dat waren eenvoudige koetsen getrokken door paarden. Vanuit Rotterdam reden wagenveren op Zwijndrecht (vanaf 1636), Schiedam (1646), Dordrecht (1657) en Delft (1661). Erg comfortabel was dit vervoer niet. De wegen in Holland waren onverhard en doorploegd met diepe sporen die na een regenbui vol modder liepen.

Eeuwenlang was het aan verordeningen van de steden gebonden en de vergunningen die zij uitgaven. Het woord 'beurt' duidt op de geregelde volgorde waarin schippers moesten varen overeenkomstig de ontheffing of vergunning voor het traject.

Beurtvaart ontstond al in de vijftiende eeuw in de waterrijke kustgebieden van Holland. Van daaruit



Foto: W.P.F.M. Schaik (Nederlandse Spoorwegen)

zijn verbindingen met andere delen van de Nederlanden tot stand gebracht. Maar ook met enkele belangrijke buitenlandse steden. In de ons omringende landen hebben eveneens soortgelijke diensten bestaan.

Maar de beurtvaart groeide alleen in de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden uit tot een omvangrijk en efficiënt netwerk.

In de loop van de negentiende eeuw zou veel veranderen. De overheid trok zich in 1880, onder grote druk van de libera-

len, terug uit de sector. Waardoor de vergunningplicht verviel. Er ontstond een vorm van beurtvaart op commerciële basis. In de eerste helft van de twintigste eeuw snoepten andere vervoersvormen voortdurend marktaandeel weg.



VAN GEND & LOOS

De vrachtwagen bleek voor de bedrijfstak zeer concurrerend. Tijdens de tweede wereldoorlog wist de Nederlandse Spoorwegen met haar dochter Van Gend & Loos de markt in handen te krijgen. Van Gend & Loos was in 1928 in handen van de NS gekomen. De markt in handen van het Staats bedrijf NS tegenover de schipper eigenaar was natuurlijk geen partij.

Rond 1960 is de beurtvaart in heel Nederland nagenoeg geheel ten einde.

Beurtvaart Zwartewaal - Rotterdam

Er zijn de auteurs twee bronnen bekend over de beurtvaart van het motorschip Lena onder gezag van de heren Kieviets.

Bron één is de Adressengids van Rotterdam. Uit de Adressengids van Rotterdam blijkt tussen 1906 en 1922 de afvaart uit naar Zwartewaal op dinsdagen, om 2 uur na middag te zijn. De ligplaats was aan de Noordblaak nr. 5 te Rotterdam. In 1922 zien we huisnummer 57 Noordblaak in de gids van dat jaar.

Zwartewaal. Vlaardingsche Stoomboot Maatsch.,
Maaskade W.Z. t.o. 96.
H. A. Kieviets, Noordblaak 5. Dinsdag 2 u. n.m.

Uitsnede uit de Adressengids Rotterdam, 1906.

Bestemming Zwartewaal kent twee beurtvaart bedrijven.



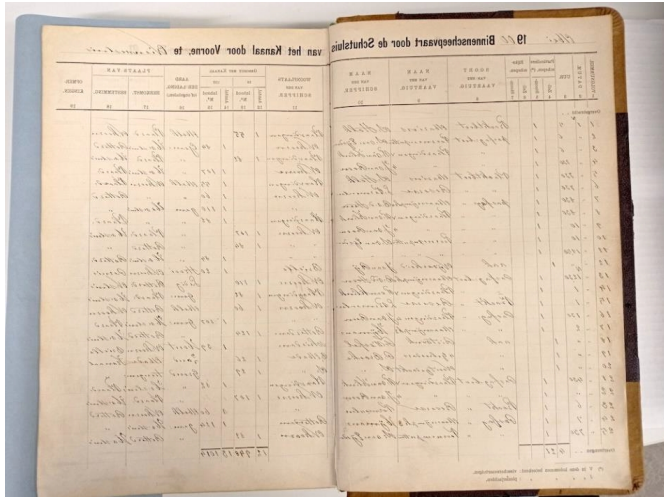
Rotterdam circa 1930 de Blaak gezien vanaf de Keizersbrug.



Kaart van Rotterdam met de Blaak. De Lena voer vanaf Noord Blaak No. 5 dinsdag om 2 uren namiddag.

Bron twee bestaat uit de database met gegevens betreffende de sluispassages te Nieuwesluis in het Kanaal Voorne-Putten. Die we in het vorige hoofdstuk hebben gezien.

De Lena is, tussen september 1924 en voorjaar 1948, 640 keer door deze sluis geschut. De gegevens over deze periode zijn niet helemaal compleet maar er is wel uit op te maken dat op woensdagen, donderdagen en vrijdagen de meeste sluispassages waren. Sommige passages zijn heen en terug op één dag, maar vaker gaat het schip op woensdag het kanaal op en op donderdag schut ze weer uit het kanaal. Een aantal maanden ontbreken aan de database onduidelijk is waarom, in de winter kan ijs-



gang het gebruik van het kanaal onmogelijk hebben gemaakt, wellicht zijn er periodes van stremmingen geweest i.v.m. onderhoud aan het kanaal.

Er zijn tussen 1912 en 1924 met de “oude” Lena 476 reizen geregistreerd. Dat betreft reizen naar Rotterdam, Heenvliet, Oudenhorn, Vondeling, Hellevoet-sluis, Dordrecht, Pernis en Vlaardingen.

Een van de sluisregisters van het kanaal door Voorne

Zo ontstaat er een schema waarin de “nieuwe” Lena op maandagen naar Rotterdam vertrok. Op dinsdag vertrok zij dan weer richting Zwartewaal om soms direct en soms op woensdag plaatsen langs het Voorns kanaal te bezoeken. Dan ging zij op donderdag of vrijdag weer terug naar Zwartewaal of direct door naar Rotterdam.

Sluispassages 1924-1940

Zondag		11	passages
Maandag	Zwartewaal<> Rotterdam	11	passages
Dinsdag	Rotterdam <> Zwartewaal	61	passages
Woensdag	Zwartewaal <> Voorns kanaal	214	passages
Donderdag	Voorns kanaal<> Zwartewaal	121	passages
Vrijdag	verschillende bestemmingen	61	passages
Zaterdag	verschillende bestemmingen	24	passages

Einde beurtvaart

Vanaf september 1924, toen de Lena in de vaart is gebracht, tot september 1939 zijn de bovenstaande reizen gemaakt. Na september 1936 zijn de reizen minder naar een vast schema te herleiden. Hendrik is op 29 juli 1936 overleden. Het is niet duidelijk of het overlijden van Hendrik hier iets mee te maken heeft.

Vanaf 1938 zien we ook dat de lading vaker uit aardappelen, graan of andere specifieke lading bestaat terwijl voor 1939 doorgaans de lading als ‘gemende lading’ staat ingeschreven. De term ‘gemengde lading’ komt overeen met wat je van beursvaart kunt verwachten. Namelijk kleine deelladingen van verschillende verzenders voor verschillende ontvangers.

Op 14 mei 1940 is Rotterdam door de Duitsers zwaar gebombardeerd wat leidde tot de capitulatie van Nederland op 15 mei 1940. Op 23 mei 1940 besluit de bezetter de beurtvaart strak aan banden te leggen en verbied beurtvaart voor hen die niet over een vergunning beschikken. Of dit gevolgen heeft voor de Lena is niet duidelijk. Wel is het zo dat het schema van reizen er anders uit is gaan zien.

Sluispassages 1940 – 1948

Zondag	1	passage
maandag	16	passages
Dinsdag	19	passages
Woensdag	31	passages
Donderdag	27	passages
Vrijdag	24	passages
Zaterdag	19	passages

Er zijn ook nog de getuigenissen o.a. van de heer Sluimer die zich een reis naar Doesburg weet te herinneren en ‘schipper Willem’ die zich de luchtfluit van de Lena op de Roode Vaart naar Zevenbergen nog goed voor de geest kan halen. Op beide herinneringen komen we later op terug. We weten dat de Lena met Leendert en Theo ook andere dan de hiervoor genoemde bestemmingen. Van de suikerfabriek in Zevenbergen is ook nog een kleurenfoto overgebleven waar de Lena op staat.

7. Schipper Leendert Kieviets

Wie was Leendert Kieviets, beurtvaarder en schipper van de Lena?



Leendert, oudste zoon van Hendrik en Lena, treedt in het huwelijk op 8 december 1927 met Aria Ingetje van der Graaff. Het bruidspaar gaat in dezelfde straat wonen als zijn ouders, namelijk aan het Noordeinde 22 in Zwarte-waal.

Mevrouw Kieviets – Van der Graaff is dan 23 jaar oud, Leen is inmiddels 28 jaar.

Zij is de dochter van Andries van der Graaff, beurtschipper te Geervliet en Ingetje Maaskant.

Vader Andries is dan al overleden, na het overleggen van de overlijdensakte tekent de moeder van de bruid de huwelijksakte bij de burgerlijke stand.



*Foto, Streekarchief Voorne-
Putten. Kijkje in het Noordeinde;
ca. 1920*

Na het overlijden van Hendrik in 1936 gaan Leen en Theo door met de beurtvaart, tot de beurtvaart uiteindelijk ophoudt te bestaan. Leen is de schipper en zijn broer, de 9 jaar jongere Theo, Teew voor vrienden en bekenden, was de deksman en motordrijver.

Ook Leen zien we terug op de kandidatenlijst voor de gemeenteraad in 1946. Hij is zijn vader gevolgd in zijn politieke voetsporen.



ZWARTEWAAL	
LIJST 1	
B. J. Verschoor	
G. van Buuren	
A. J. van Daalen	
A. Rodenburg	
A. Langestraat	
L. Kieviets	
J. v. d. Wel	
J. H. Vrij	



In het steekarchief Voorne-Putten vinden we de bovenstaande foto met de volgende tekst:
In de haven ligt het motorschip Lena van schipper Kieviets te wachten op laag water om geschilderd te worden. Zie de werkbak rechts van het schip. Op de achtergrond de weegbrug en boven de dijk uit nog net het rieten dakje aan de Bernissedijk; ca. 1960.



De Lena van schipper L. Kieviets (Noordeinde). Het schip is opgelegd in afwachting van een koper. Links Leendert Kieviets, rechts Theo Kieviets. De Lena is in 1924 nieuw in de vaart gekomen en heeft enige jaren met lichte kleuren op de boeg gevaren. Maar vanwege het vele onderhoud is het schip zwart gemaakt; de foto is van 19 oktober 1965.

Maarten Sluimer

Via onze website, www.devliet.com, komen we in contact met de heer Sluimer. Hij had naar het schip gezocht waarop hij als jongen met Leendert en Theo had mogen meevaren. Maarten was de buurjongen van 'ome' Leen en 'mevrouw' Aria Kieviets. Aria en Leen hadden één zoon, Henk, die een stuk ouder was dan Maarten. "Henk kreeg met Joke drie kinderen zij woonden als gezin in Vlaardingen".

Als jongen van 6 jaar mocht Maarten aan de Havenkade en aan boord van de Lena spelen en rond neuzen, ondanks dat zijn broertje, Arie, op zijn 4e was verdronken. Maarten is geboren in 1949, zijn herinneringen hebben betrekking op de periode 1955-1963. Toen de familie Sluimer verhuisden naar een huis aan het kanaal bleef hij bevriend met ome Leen en ome Teew (Theo).

In de schoolvakanties in het begin van de 60er jaren mocht hij meevaren met de Lena. Ome Leen was de schipper en ome Teew was de knecht, zo had hun vader Hendrik het bepaald. Maarten vertelde dat tijdens een vakantie hij met de Lena mee mocht naar de Leuvenhaven in Rotterdam om op de vrachtbeurs een lading aan te nemen. In de rokerige ruimte werden de vrachten per opbod via de veilingmeester verhandeld. Maarten kon zich ook nog een reis met graan naar Doesburg herinneren over de Nieuwe Maas, de Lek, de Neder-Rijn en de Gelderse IJssel. Ome Teew was de deksman en de motorman aan boord. Hij startte de Kromhout gloeikop met de brander. Ook deed hij het onderhoud aan deze motor.



Foto: Facebook, 'Binnenvaartfoto's uit het verleden', geplaatst door Bert Boere

Leendert en Theo doen in die jaren nog mee aan de bietencampagne op Zevenbergen.

De Lena tijdens een bietencampagne bij de suikerfabriek aan de Roode Vaart in Zevenbergen. Ze ligt hier langs de Vertrouwen van Meeuwis van Eekeren uit Klundert en dan de Rival van Janus Brusee. Wat opvalt aan de Lena is de vlaggenmast, die lijkt nu tegen de ankerlier te staan. Er ligt een olievat op het tussendeck, een fiets op de roef en een ladder op het voordek. Er is nog geen elektrisch licht, geen boordlichten of schijnwerper. (bron; W. Oosterlee)

Korte geschiedenis van de suikerfabriek: Commanditaire Sociëteit voor Landbouw en Industrie onder firma De Bruyn, 1858-1928, in 1883: NV Maatschappij voor Landbouw en Beetwortelsuikerindustrie, ook wel "Azelma" vanaf 1919 onderdeel van Centrale Suiker Maatschappij (CSM) De fabriek is gesloten in 1987. De Azelma de eerste Nederlandse suikerfabriek. Om alle suikerbieten te vervoeren, werden spoorlijnen aangelegd en kreeg Zevenbergen al vanaf 1854 een spoorwegstation. Dit zorgde voor een flinke economische boost voor het stadje dat vroeger vooral leefde van de turf. De twee huidige suikersilo's zijn nog altijd in gebruik door de Suiker Unie.

In het kustvaartforum (www.kustvaartforum) topic Luxe Motor trof ik het volgende bericht van 'Schipper Willem': gepost 22 juli 2011 19:57

Goedenavond, wat is een foto toch een machtig wapen om je enthousiasme, emotie, herinnering, warme gevoelens op te wekken.

Terug naar de 60er jaren, volop drukte aan de sluis van de Roode Vaart. De Lena van Leen Kieviets vaart door de geopende sluis omdat het bijna gelijk water is, en aan de binnenkant van de sluis waaierdeuren dat mogelijk maken.

Even door de sluis ligt de klapbrug, en ook daar wil de Lena graag doorheen dus hoor ik drie fluitsignalen uit de luchtfluit die juist aan de voorkant van de stuurhut zit gemonteerd.

Zelf liggen wij met de Rust-Roest 2 voor de brug aan de binnenkant te wachten, tot de weg vrij is om ook van het gunstige moment te profiteren van het gelijke water, om snel onze reis te vervolgen naar een der bieten bestemmingen van Zevenbergen.

Zomaar een paar woorden met herinneringen van onschatbare waarde, nog zie ik het sierlijke zeer goed onderhouden scheepje met de houten kramen op de denneboom, voor de over de algemeen wat lichte volumelading vooral bij droogte van de suikerbieten.

Leen voer samen met zijn broer Theo die vast aan boord verbleef, waarop wij gekscherend zeiden "daar komt het duo Tweo en Alleen".

Een zoete herinnering van een spannende pubertijd, waarbij ik menigmaal met vader bij hun gingen buurten, bij het genot van een bakkie koffie wat al de hele avond op t' machine (lees petroleumstel) stond te pruttelen, wat is geluk, dankbaar dat ik dat mocht meemaken.

Groeten, Willem.

28 december 2015 20:47 Bericht door Schipper Willem

De stoom en luchtfluit werden nogal eens door elkaar gehaald, maar er waren wel degelijk verschillen. In de nadagen van de kleine motorscheepjes zag je nog wel een enkele in combinatie met een gloeikop motor. De Lena van Leendert Kieviets uit Zwartewaal had nog een luchtfluit in de 60er jaren en ik hoor nog de schrille toon ervan toen de schipper net uit de sluis van de Roode Vaart binnenzijde om een opening van de klapbrug vroeg. Hij voer samen met zijn broer op dat prachtige scheepje compleet met laadroef achter hoog en aflopend naar voeren, bij zulke manoeuvres waren zij beiden altijd erg gespannen en drukdoende, ach wat is de herinnering zoet! Willem.

Theo Kieviets

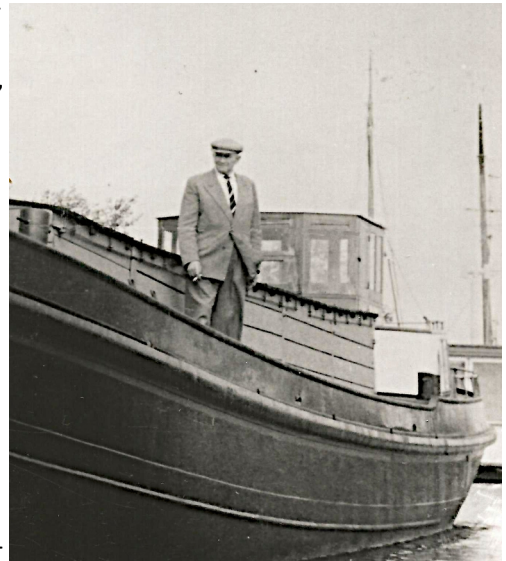
Van Theo is minder te vinden in de kranten en vaardocumenten rond de Lena. Wat weten we dan wel over Theo? Om te beginnen is Mattheus Pieter Kieviets geboren op 8 april 1907, negen jaar jonger dan Leendert. Hij was vernoemd naar zijn oom Mattheus Pieter Kieviets (10 juli 1856 - 12 maart 1916).

Theo was ongehuwd, blijkt uit een document van het bevolkingsregister.

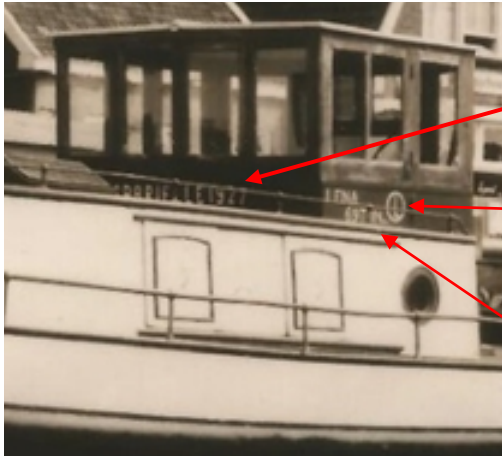
Theo woonde aan boord van de Lena, maar voor de burgerij-kestand woonde hij bij Leendert in, op het Noordeinde 22, Zwartewaal.

Zowel Maarten Sluimer, persoonlijk, als schipper Willem in het scheepvaartforum herinneren Theo, ook wel Teew genoemd, als een gezellige man bij wie je aan boord graag koffie ging drinken. Theo zorgde voor de Lena, hij was de motordrijver, de schilder, de deksman en manusje-van-alles op de Lena.

Hij is bijna 60 jaar oud als de Lena wordt verkocht, hij heeft er dan 36 jaar voor gezorgd. Hoe het Theo vergaan is na de verkoop van de Lena in juni 1966 ons onbekend.



Merkttekens



Op de Lena zien we verschillende merkttekens staan. Achterop de stuurhut staat het merk van het Scheepsregister "6 Brielle 1927".

Op de zijkant staan de scheepsnaam "Lena", gevolgd door een hoofdletter in een cirkel, een "L", dit is de zogenaamde groepletter.



Er onder zien we het tonnage: 69 ton.

De groepletter is een hoofdletter in een cirkel dat op elk tewerkgesteld Nederlands schip moest worden aangebracht. Alle binnenschepen en sleepboten werden vanaf 1952 geassocieerd als gevolg van defensie-voorbereiding op een gewapend conflict. Deze classificatie was nodig om vast te stellen welke vaartuigen in aanmerking kwamen voor daar bij passende defensie doeleinden. De code was staatsgeheim en werd per schip door het kadaster toegewezen. Daarom is tot op heden niet bekend welke groepletter aan welke doelen zijn gekoppeld.

De verplichting de 'letter' te voeren is inmiddels vervallen maar de mogelijkheid die alsnog te verplichten staat nog steeds in de Maatregel tewerkgestelde schepen 1992.

Op de diepgangsmarken komen we verder op in het verhaal nog terug.

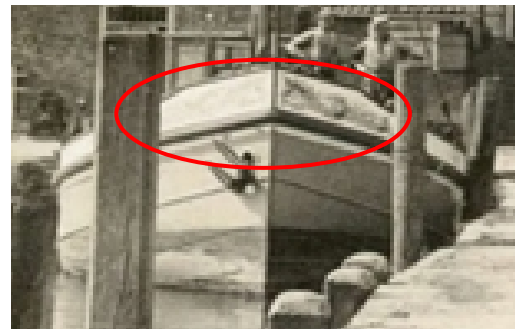
Schilder- en Lofwerk

Als we de oude foto's van de Lena in detail bekijken valt op dat het uitbundige schilderwerk in de loop van de jaren versobert.



De ansichtkaart uit 1925, die we al eerder op pagina 25 zagen, laat de Lena in de haven van Zwartewaal zien.

De Lena heeft rond die tijd lofwerk, sierschilderwerk, op het boeisel voorop.
De foto is helaas niet zo duidelijk dat we in detail de voorstelling kunnen zien maar de grote krullen zijn nog wel



herkenbaar.

Op de briefkaart uit 1936 kunnen we, met enige moeite, zien dat op het achterschip



lofwerk is gebruikt om de scheepsnaam extra onder de aandacht te brengen



De foto van rond 1960 zien we dat de zake-lijkheid is doorgevoerd en alle versieringen zijn over geschilderd.

Van de kleuren van het overige schilderwerk is op basis van de zwart/wit foto's niet meer te zeggen dan dat de boeiing zowel een lichte kleur heeft gehad als een donkere kleur.



Lossen bij de Suikerfabriek V.C.S. Zevenhuizen.

De oudste kleurenfoto van de Lena, die wij kennen, verscheen via Facebook. De datum van de foto is niet bekend maar zal ook ergens rond 1960 liggen.

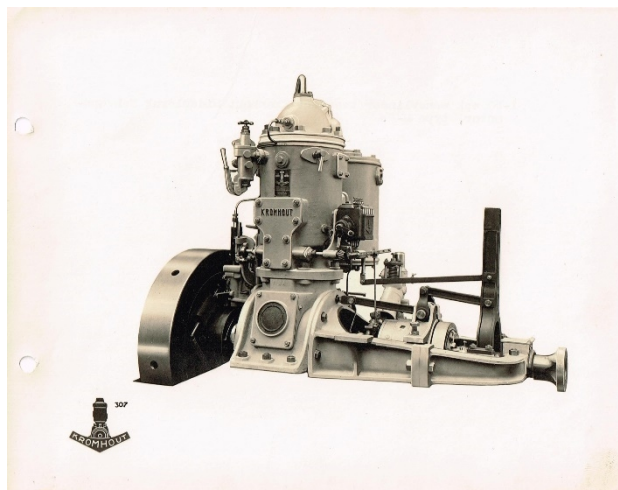
Te zien is dat de boeiing groen is en bij de neus wit is met naam en toenaam in zwart geschilderd.

De dekken en stuurhut zijn bruin, de bies is in Engels rood geschilderd.

I

De Kromhoutmotor

We hebben eerder gezien dat de Lena was uitgerust met een oliemotor type M2 van de firma Kromhout uit Amsterdam motornummer 2860. Op de motorkaart van de Kromhout motorenfabriek met aantekeningen over de Lena en de Kromhout M2 is opgetekend dat de motor in april 1935 onderhanden is genomen, de zuiger is vervangen, de boring van de cilinder is aangepast en de krukas is samen met de lagers en keerringen aangepakt. Verder kunnen we afleiden uit de motorkaart dat de gietijzeren drieblad schroef 80cm in diameter was.



Kromhout M2

In januari 1967, als het schip net verkocht is aan de heer Van Hamburg, is de zuiger opnieuw vervangen met nog wat andere onderdelen.

Datum van aflevering: 15 Aug. 1934		Motor No. 2860	
Eigenaar: H. A. Kruisvliet, Haverbeek		Type M II	
Motorschip: "Lena"		Fabrieks No. 10	Serie No. 226

Draairichting van den motor: Rechts	Schroef: spoed 450; diameter 800
Aan welke zijde bevindt zich de knalpot: Rechts	aantal bladen 3; bladvorm
	materiaal: g.j.
1e cilinder: nummer 1149; boring 264.99 266.97	Kaliber v. d. schroef: 45 x 60 x 140
2e " " " 30360-N (Apr. 35); Cilinder aangepast	Schroefas diameter:
3e " " " " " " " "	Brandstoftank:
4e " " " " " " " "	
5e " " " " " " " "	
6e " " " " " " " "	

1e zuiger: nummer 1470 0146; diameter 264.99 266.97	VERDERE BIJZONDERHEDEN:		
2e " " " 30360-N (Apr. 35); 1 zuiger nieuw	4. Druppelarm (met knalpot) (richtbaan)		
3e " " " " " " " "	Handijning v. Friedmanpomp met hefboom op ays v. stiel (met pomp)		
4e " " " " " " " "	Jed: 3025-3032-3071-3073-3076-3077		
5e " " " " " " " "	Handelstij v. handpomp ingekort		
6e " " " " " " " "	Merk op krukas 454 H.		
	Kampstapen an. v. liggeren rijde		
	Handstij v. Langtand met opvoer		
	V.C. 11234 Feb. 27 2/2 verband (ingekort)		
	V.C. 30335-N Apr. '35 6021 B		
	Krukas compl. m. verdikkingen stno. 2.4036		
	#13381 met bronzen centr. oliering		
	II. 96. A #13119		
	2 bronzen afd. ringen stno. 3.1699 #130014		
	Repnr: 440 2515 (9-1961); 1 toegevoegd		
	Cilinder nr. 1149, aangepast, uitgeschakeld en gerepareerd op 4 mm > normaal en het daarin passende v/d zuiger met veron 4 mm quets en bodem 0035-505.001. Rondel slammes v. d. taakten v. d. toegevoegd		
	Chroplating m. zuigerpomp v. nieuwe zuiger 204		

Maten v. d. Regulateurveeren: lengte met oogen 30.6; gangen 4.9; diameter 3.0; draaddikte 5 m/m
Pompslag: 1e 1.5 m/m; 2e; 3e; 4e; 5e; 6e
Compressieruimte: 1e 2.5 m/m; 2e; 3e; 4e; 5e; 6e
Versproeiorgaats: 1 m/m
Spiraalkstukje in versproeier: 7d
Stand inspuitsnok: begin 1e 130; einde 1e 300.00; 2e; 3e; 4e; 5e; 6e
Fabriekaat luchtank en inhoud: 40 L. K.M.F. 1/2 g.j. apl. Tek. 20200
Wierbak: 1" Deck 2002
B.B. Afsluiter: 1"

Voedluchtpomp (Hokvis)

Afbeeldingen en gegevens bereidwillig verstrekt door "Het Kromhoutarchief", Han Mannaert.

Leendert en Theo blijven met de Lena varen tot 18 juni 1966. Ze hebben dan circa 42 jaar samen met de Lena gevaren. Leen is dan ruim 67 jaar, hij heeft dan al bijna twee jaar AOW, Theo is dan 59 jaar.

8. Arie Jan van Hamburg

Als bedrijfsmatig varen niet meer gaat?

De oliehandelaar Arie van Hamburg uit Spijkenisse koopt de Lena in 1966 van Leen Kieviets. Waarschijnlijk op 18-05-1966.



Foto Streekarchief Voorne-Putten. De Lena aan de Oostkade bij de oliehandel Van Hamburg te Spijkenisse.

Hij heeft bij zijn oliehandel, aan de Oostkade 10 in Spijkenisse, meerdere schepen liggen.



*Foto C.J. Koornneef;
26 december 1970,
Oostkade Spijkenisse*

Kennelijk handelt hij ook in schepen. Verder zien we het café Sport op de hoek. Het pand is heden nog steeds een horecagelegenheid.

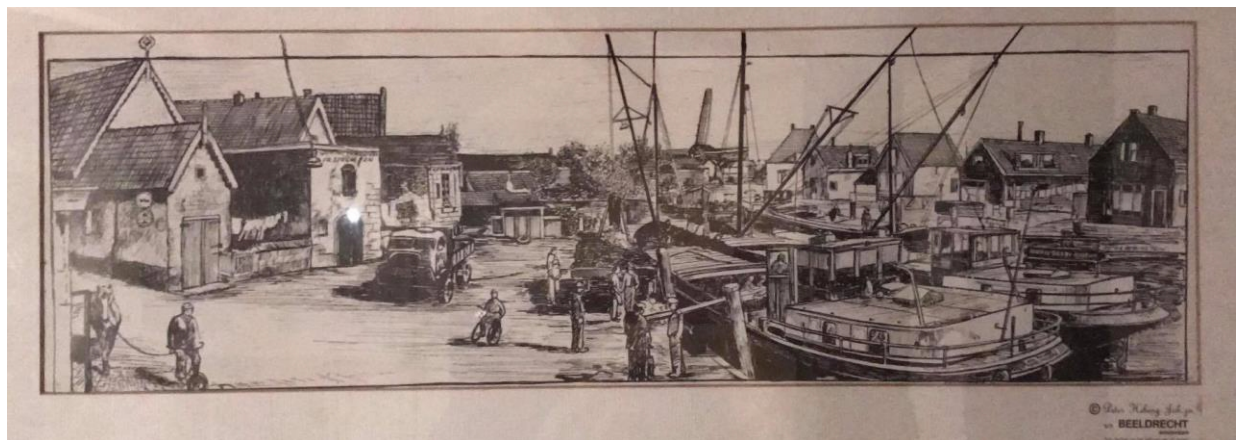


Foto C.J. Koornneef 1969

Op veel oude foto's van de Oostkade in Spijkenisse vinden we dezelfde schuinstaande meerpaal. Deze stamt nog uit de tijd dat er getij in de haven stond. Ditmaal met de Lena nog net rechts op de afbeelding.

Verder zien we op de achtergrond de molen "Nooitgedacht" die op de hoek van de Nooreinde en de Schenkweg staat.

De molen en de schuinstaande paal zien we op ook de onderstaande tekening weer terug.



Tekening D. Hebing 1950. De haven met aan de overkant de Oostkade in Spijkenisse.

Arie Van Hamburg heeft het schip vijf jaar in zijn bezit gehad.

9. Adrianus Willem Knops

Een nieuwe eigenaar en een nieuwe naam, hoe zit dat?

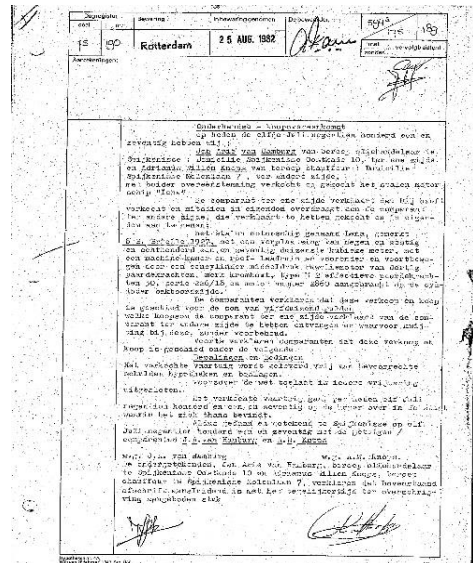
Op 11 juli 1971 koopt de heer Knops het motorschip "Lena" van zijn stadsgenoot de heer Van Hamburg.

Zij betekenen de verkoop met een onderhandse acte

De heer Knops doopt het schip “Anton”. Waar komt deze naam vandaan?



De Nieuwe Brielsche Courant van 1968-08-20; pagina 1



Via een email die we bij de stukken van de Kabeljauw vonden kwamen we in contact met de heer Arie Vogelaar.

Van de heer Vogelaar kregen we uitleg over de nieuwe naam. “Anton” komt van de gemeenschappelijke vriend van de families Knops en Vogelaar, de heer Anton Bravenboer. De heer Bravenboer, visser te Nieuwesluis, komt om het leven bij een poging zijn neefje van verdrinking te redden. Beide laten hierbij helaas het leven. Het is een treurige geschiedenis. Verschillende kranten plaatsen een artikeltje over deze tragedie.



*Foto A.D. Vogelaar,
Sleepschip Ida met
langsij de Anton en
buiten op de Zwerver
van fam. Vogelaar.*



Fotocollectie Spijkenisse, J. van den Berg 1962. De Allemanshaven, gezien vanaf de Korte Schenkeldijk

Het motorschip Anton aan de Korte Schenkeldijk, gefotografeerd vanaf het Allemanspad. Het plekje werd ook wel de Allemanshaven genoemd. Inmiddels is de stuurhut vervangen en naar voren verplaatst. De stuurhut is afkomstig van het motorschip Viking dat in 1972 voor de sloop bestemd was. Het is niet zeker of het schip gesloopt is of doorverkocht voor een ander bestaan.



Fotocollectie Spijkenisse, De grienden nabij de Allemanshaven. Een stapel rijshout voor het onderhoud van dijken en in het haventje ligt de Anton.



De oudste zoon, Kees aan het roer.



Foto C.J. Koornneef, 6 november 1971, de Viking

De heer Vogelaar omschrijft Adrie Kops als volgt: *"Ik heb Adrie Knops redelijk goed gekend en hem altijd ervaren als een vriendelijke aardige rustige persoon. Sociaal zeer bewogen en altijd behulpzaam."*



Foto's A.D. Vogelaar



De Anton gefotografeerd op de Neder-Rijn, in de zeventiger jaren, vanaf het motorschip de "Zwerver". De Zwerver, het familieschip van de familie Vogelaar. De beide families waren met elkaar bevriend, zij maakten met hun schepen gezamenlijk een boottocht door Nederland. Een beknopt relaas van een reis met de Zwerver en de Anton door Nederland, opnieuw de heer Vogelaar aan het woord:

Het is jaren geleden, maar volgens mij 1972 zijn de Anton en de Zwerver samen op pad gegaan voor een vakantie reis. De Neder-Rijn op en de IJssel af. We hebben aan de Neder-Rijn Culemborg, Wageningen en Arnhem, aan gedaan. Aan de Gelderse IJssel Doesburg, Zutphen, Deventer, Hattem en Kampen. Daarna het IJsselmeer op naar Urk. Waar we een pracht stunt beleefde. Adrie Knops en mijn vader waren verwoed vissers. Knops had in het ruim zijn rookton staan.

Op Urk zijn vader en Adrie naar de visafslag gegaan en wist vader voor een schappelijke prijs paling te kopen. Zo doende zaten Adrie en vader op de havenkade in Urk paling schoon te maken.

Een jonge Urker welke op de visafslag werkte en het niet eens was met de prijs waarvoor vader de paling gekocht had fietste langs en riep: "nu ze nog bruin zien te krijgen"

Mijn vader was nogal ad rem en riep gelijk "WAT? ik had ze al bruin toen scheet jij nog bruin in je lui-er!" Krom van het lachen om deze uitspraak van vader werd de rookton op de kade gezet en zaten Adrie en vader hun eigen paling op de havenkade in Urk te roken. Na Urk werden Marken en Volendam bezocht. Via Amsterdam naar Spaarndam, Zijkanaal C het Spaarne op naar Haarlem.

Van Haarlem via ringvaart en de Braasemermeer naar Alphen aan den Rijn en via de Gouwe naar Spijkenisse. De Anton was op het stuurhuis hoger als de Zwerver en Knops twijfelde aan de doorvaarthoogte van de spoorbrug te Gouda. Juist toen de Anton met het stuurhuis onder de spoorbrug zat denderde met geraas een trein over de brug, Knops en zijn vrouw doken naar beneden van schrik.

Wij zagen vanaf de Zwerver dit en lagen in een deuk.

Vader Vogelaar, zelf schipper van beroep, kende de eigenschappen van de Kromhout gloeikopmotoren op zijn duimpje. Hij heeft de heer Knops de fijne kneepjes van de bediening van deze motor bij kunnen brengen.

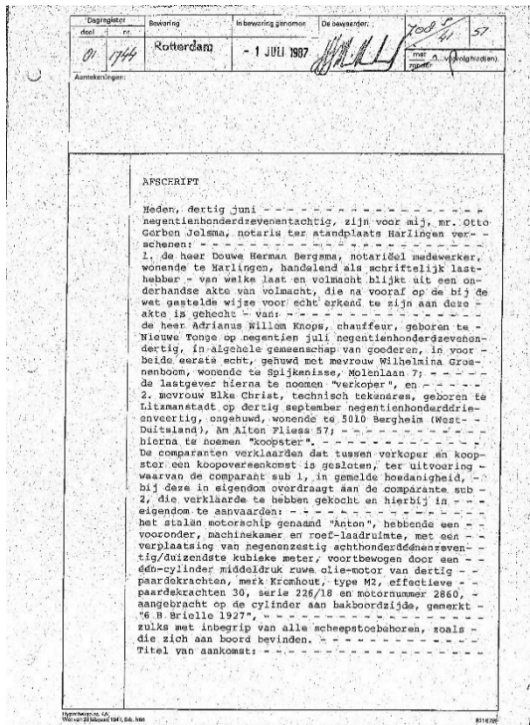


Op de achtergrond ligt de, inmiddels gedempte, Blaak, waarvandaan de Lena beurtvaart op Zwartewaal bedreef. Rechts op de voorgrond zien we de Anton op de Scheepshelling Koningspoort staan. (foto: archief Bart Hofmeester 1986)

Adrie Knops heeft het schip 16 jaar in zijn bezit gehad als hij haar in 1987 verkoopt.

10. Elke Christ- Fingerhut

Opnieuw een naamsverandering?



De Akte door notaris mr. Otto Gerben Jelsma in 1987

Dieter en Elke maken plannen om het schip aan hun wensen aan te passen.

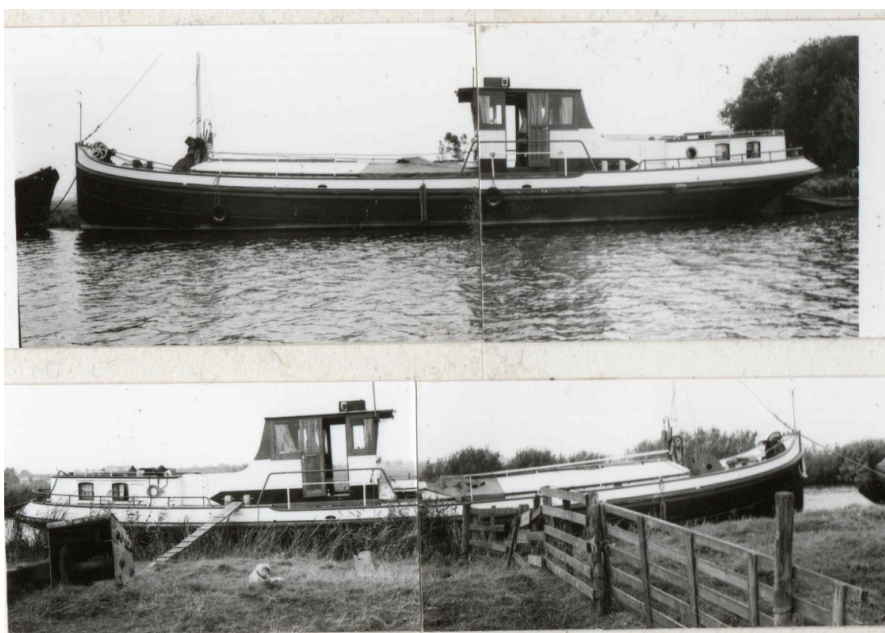
Ze passen verschillende foto's tot een compilatie aan elkaar en tekenen de contouren over om een beeld te krijgen van de nieuwe situatie.

1987, de heer Knops verkoopt het schip aan mevrouw Elke Christ-Fingerhut. Zij noemt het de "Kabeljauw". Zij en haar partner de heer Dieter Hoheisel starten een grondige verbouwing. Dieter en Elke wonen op dat moment in Harlingen. Zij hebben een jachthaven in Mak-kum. In die omgeving zijn veel mensen actief in de bouw en verbouw van schepen.



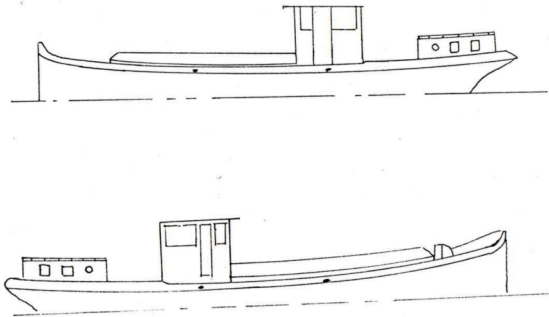
Dieter aan boord van de Kabeljauw.

Foto: Elke Hoheisel.



Op deze foto's is te zien dat achter de stuurhut een soort terras was. Ook zien we scepters op het potdek staan. Drie aan bakboord en vier aan stuurboord. Een flink stuk van de oude luikenkap is dan nog aanwezig.

Op de werf van Inge en Eduard de Boer, aan de Grote Zeilroede in Makkum, kijkt wat nog over is van de traditionele luikenkap voor een gesloten stalen opbouw. De den wordt aangepast om voldoende sta-hoogte in het ruim te krijgen.



Het schip gaat naar een cleaner om de huid aan de bin-nen kant te ontvetten. Daarna is door de Fa. Hertel, te Rotterdam, een dikke laag PUR isolatie aangebracht. Dieter was bevriend geraakt met de beeldend kunstenaar Gerrit de Wilde, die in Makkum woont. Dieter vraagt hem als timmerman bij de uitvoering van het in-terieur.

Elke vertelde dat Gerrit en Dieter elk detail minutieus samen doorspraken. Zowel voor het timmerwerk als voor de inrichting. Bijvoorbeeld de tafel, licht en rank. Waarbij Elke het nodig vond dat er een vak voor de servetten moest komen. De deuren zijn dik om geluiden tegen te houden van het toilet en de slaapkamer.

Verder is een en ander is te lezen in het boekje "De Wilde Weg" geschreven door Bert de Tuck. Het boekje gaat over het werk en leven van Gerrit met op pagina 71 een kennismaking met de "Verzame-laar".

Hierin heeft Dieter een hoofdrol als verzamelaar van het werk van Gerrit die gaandeweg bevriend is raakt met de kunstenaar. Het schip 'de Kabeljauw' zien we terug op pagina 72. Waarop de mededeling wordt gedaan dat Gerrit het meeste timmerwerk heeft gedaan.



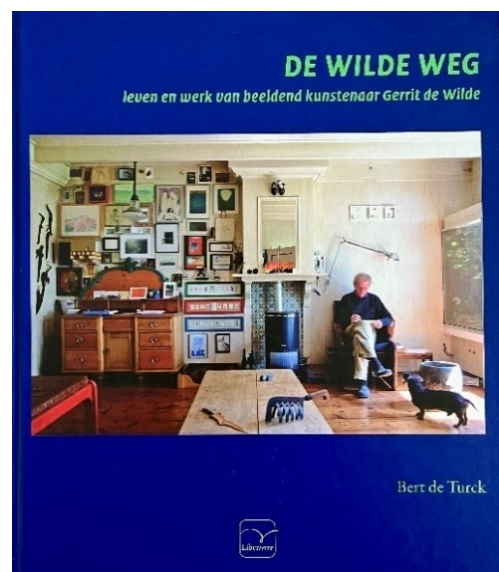
Gerrit, Dieter, Elke (en nog een persoon?) een pleziervaartje.

ringsprobleem en voerde wij beiden ideeën aan. Vervolgens kozen we de beste oplossing.

Dat werkte prima met Gerrit We hebben samen veel aan de boot gewerkt. Als ik in 'de Kabeljauw' ben, voel ik Gerrit een beetje om me heen. Ik zie dat aan allerlei details. Ook daarin zit die kwaliteit. Het is vaak subtiel, maar goed gemaakt" Gerrit relativeert zijn aandeel, volgens hem is Dieter de ar-chitect van het binnenwerk en is hij de coöperatieve uitvoer-der die soms oplossingen aandroeg voor uitvoeringsproble-men.

Citaat: Dieter; "ik zocht iemand die mijn ideeën voor de boot kon omzetten in wer-kelijkheid. Dat kun je niet zomaar opdra-gen aan een willekeurige timmerman. Ik heb het hem gevraagd en hij wilde het doen.

Ik wilde dat bij de uitvoering steeds het beste idee zou worden gerealiseerd. Vaak spraken we met elkaar over een uitvoe-



De Wilde Weg een boek over Gerrit de Wilde en zijn kunst.

Wat zijn dan die herkenbare “De Wilde” accenten in het interieur?



Natuurlijk is er de bijzondere trap met twee ingangen. Een ingang uit de stuurhut en een ingang via het zijdeurtje vanaf het gangboord.



Het keukenkastje met zijn bijzondere uit klap plank.

De deurtjes aan de voor en achterkant en het zij deurtje waar achter wij de kruiden bewaren. Het kastje is niet haaks, wat een prettig ruimtelijk effect heeft.

De deur naar badkamer is een schelpvormige halfronde deur met opgelegde handgreep. Ook deze bijzondere vorm draagt bij aan het prettige ruimtelijke gevoel in de salon.

De deur is van een dergelijke dikte dat geluiden uit de badkamer ook in de badkamer blijven.



Het bankje is geïnspireerd op de vorm van het bankje in de roef. De vorm verwijst naar de toentertijd gebruikelijke houten scheepsbankjes

De tafel met haar elegante tafelpoten is ook een werkstuk van Gerrit de Wilde. Op verzoek van Elke zijn aan de beide kopse kanten bergruimten voor servetten en onderzetters gemaakt. Het blad is van het zelfde mooie lichte hout gemaakt waar ook het bankje en het blad van het keukenkastje gemaakt zijn. Waarschijnlijk is het hout van de populier.





De deur naar de slaapkamer is gebogen om ruimte te maken zodat de 2^e slaapkamer via de groene deur goed te bereiken is.

Ook hier is de deur zwaar uitgevoerd en is het schelpmotief gebruikt.

Naast de deur naar de slaapkamer is een kastje gemaakt bedoeld voor alcoholische versnaperingen.

Aan de binnenkant is het kastje rosé geschilderd als verwijzing naar gif. Tenslotte word je niet slimmer van het gebruik van sterke drank.



Buiten herinnert de schoorsteenpijp aan Gerrit de Wilde.

Het subtiele ontwerp van de slanker wordende pijp is een sieraad aan dek.

De naamsverandering

Bij de overname van het schip was de scheepsnaam 'Anton'. Dus rijst de vraag waar komt de naam Kabeljauw vandaan? Het verhaal gaat dat Elke aan het werk was als reclame tekenaar op de etage van hun woning aan de Noorderhaven in Harlingen. Zij werkte aan een grafische opdracht voor een visverwerkend bedrijf. Het schip lag nog als Anton voor de deur aan de kade. Dieter kwam de werkkamer binnen en begroette Elke terwijl hij uitkeek op het schip. Hij zei tegen Elke; "Ik-houd-van-jouw".

Elke meende dat hij 'Kabeljauw' gezegd had, zij was met haar gedachten bij reclame voor vis. Uit deze spraakverwarring is de scheepsnaam Kabeljauw ontstaan. De gedachte bleef hangen maar was pas definitief toen zij op de snelweg A50 bij Wolfheze de aankondiging voor de rustplaats 'Kabeljauw' langs de snelweg zagen staan.

Verzorgingsplaats Kabeljauw was een Nederlandse verzorgingsplaats, gelegen aan de westzijde van de A50 Emmeloord-Eindhoven tussen knooppunt Grijsoord en afrit 19 in de gemeente Renkum. De verzorgingsplaats was genoemd naar papiermolen "Kabeljauw" die aldaar ooit in de omgeving stond. De Dordrechtse lompenshandelaar Kabeljauw liet hier twee molens bouwen om zijn lompens tot papier te verwerken. (Een verzorgingsplaats is een parkeerplaats aan een snelweg, zonder verbinding met het overige wegennet, om even rust te nemen)

Kortom zij geven het schip de naam Kabeljauw zoals we kunnen zien op de stamkaart van het Scheepsregister.

Gebrand in: 1927 BRIELLE No. 6 B. B.
 Inhoud: 69,07 m³ (1927)
 Laadruimte: 69,128 m³
 Eigenaar: 3/5/27 Hendrik Adrianus Kieckhefer
 schipper, te Noorderhaven 3/6 (2/293)
 24/10/36 Riendert Kieckhefer, schipper Noorderhaven 2/154
 19.06. van Scherburg, Jan Hric. schiedhandelaar, te Spijkenisse 268
 25-8-1982 Knops, Adrianus Willem -chauffeur te Spijkenisse. 594/175
 01.07.1987 Christ - Elke - technisch tekenares - geb.: 30.09.43 - Berghem (W.Dld.) 708/41
 Boekhouder: _____
 Huurder: _____
 Beslag: GEK. DOM.: 01.07.87 Noordhaven 37, 8861 AJ Harlingen 708/42
 Doorhaling beslag: _____
 Vordering tot levering: _____ Doorgedaad: _____
 Naamsveranderingen: Later: "Anton" 25-8-182 594/176 01.07.87 "KABELJAUW" 708/42
 Daarna: _____
 Doorhaling der te boekstelling: 17 07 f35-009- _____
 S. 1 L. 150 - 7503 - '96

De stamkaart van het Scheepsregister 1927 Brielle 6 B

KABELJAUW

Elke maakt een aantal ontwerpen voor de naamborden en samen met Dieter kiezen ze het uiteindelijke ontwerp.



Andere Motor

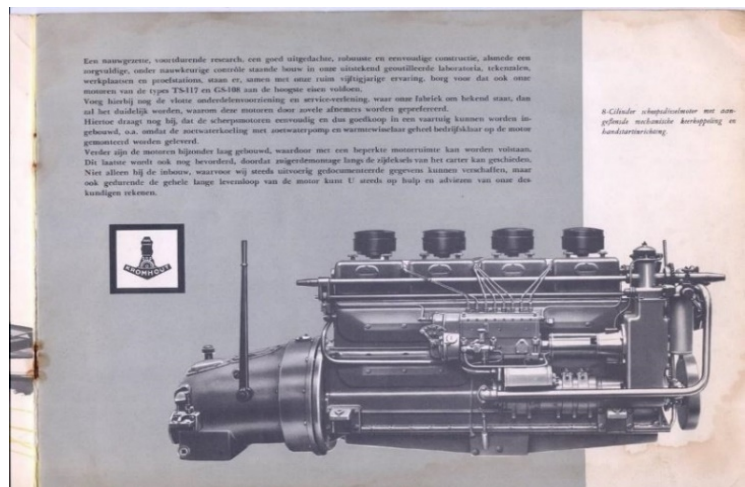
In 1990 is ook de Kromhoutmotor omgewisseld. De één cilinder 30PK Kromhout M 2 heeft plaatsgemaakt voor een 6 Cilinder van hetzelfde merk met een Twin Disc mechanische keerkoppeling. Een pijnlijk incident met het starten van de oude gloeikop ligt ten grondslag aan dit besluit. De gloeikop was nostalgisch, origineel, klonk mooi maar wilde niet altijd aanslaan en niet altijd direct de goede kant op draaien. Tijdens een poging om te starten heeft Dieter zijn been flink bezeerd. "Het bloed stond in zijn schoen" vertelde Elke.

De "oude" Kromhout gaat niet met pensioen maar krijgt een plaats in de Friese dektjalk de Bruinvisch. (zie verder: § 15 Bruinvisch)



De Kromhout TS-117, 6 cilinder is afkomstig van het motortankscheepje Pieter Abraham van fa. P.A. van der Linden Oliehandel, aan de De Ruijterkade in Amsterdam. Het scheepje was in 1962 gebouwd op de werf van J. van der Molen & Zn te Zaandam. De "nieuwe" motor was dus al bijna 30 jaar oud toen ze in de Kabeljauw werd geplaatst.

Bij de verbouwing van de Kabeljauw worden nieuwe tanks geplaatst; 2500 liter voor dieselolie in drie verschillende tanks en twee drinkwatertanks van 2500 liter totaal. Twee dieseltanks samen ongeveer 2000 liter komen in de machinekamer en een kleinere tank, 500 liter, aan dek tegen de stuurhut aan die ook als zitbank dienst doet.



Een pagina uit de folder van Kromhout, van 1960

Na bijna negen jaar zoeken Elke en Dieter naar partners om het project af te ronden en gezamenlijk van het schip te genieten.

Motortankschip Pieter Abraham

De Pieter Abraham was ingeschreven in het scheepsregister onder: 1325 B Haarl 1962.

Afmeting: 25,1 m lang en 5,13 m breed, en had 123 ton laadvermogen.

Waar is de Pieter Abraham gebleven?

Via de Facebook groep “(ex) Bunker-& Bilgeboten” kwamen we er achter waar het tankertje is gebleven.

Hoogst waarschijnlijk is zij verkocht naar De Wit Bunkering in Antwerpen. De Wit Bunkering heeft de Pieter Abraham omgebouwd tot (drink)waterboot. Zij vaart nu onder de naam DWII.



De Wit heeft momenteel drie waterboten in gebruik namelijk de DWI van 100 ton, de DWII 130 ton en de DWIII die 150 ton drinkwater kan vervoeren.

De DWII en DWI zijn samen met de DWIII de drinkwaterleveranciers in het Antwerpse havengebied. Foto: dewit-bunkering.com

11. Gemeenschappelijk bezit.

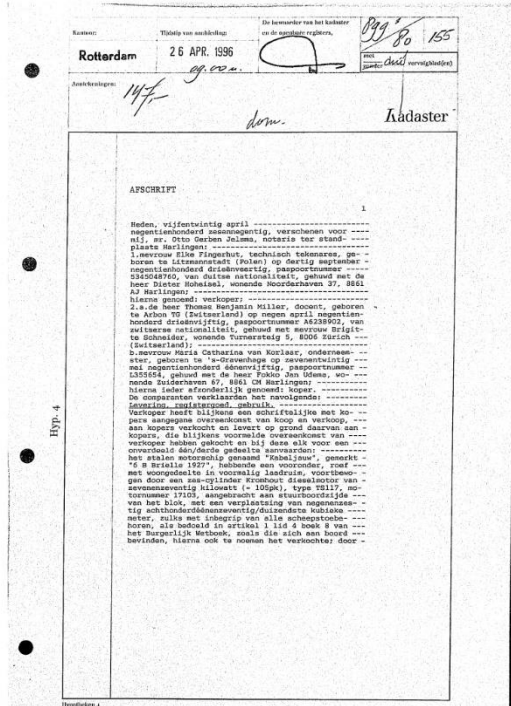
Collectief eigendom, en hoe gaat dat?

In 1996 vormen Elke en Dieter een collectief bestaande uit mevrouw Elke Hoheisel-Fingerhut, de heer Thomas Miller en mevrouw Marijke van Korlaar. Ieder is nu voor één derde eigenaar van het schip.

Elke en Dieter Hoheisel hebben de Duitse nationaliteit, Marijke is Nederlandse en Thomas en Brigitte zijn Zwitsers.

Er wordt een generator in de Kabeljauw geplaatst, zodat de stroomvoorziening minder afhankelijk is van het aantal uren varen of van de beschikbaarheid van walstroom op een ligplaats. De generator wordt aangedreven door een 3 cilinder Mitsubishi dieselmotor, die is instaat ongeveer 8 kVA aan elektrisch vermogen op te wekken.

Uit het aan boord aangetroffen logboek blijkt dat de Kabeljauw de winter van 2000 op 2001 doorgebracht heeft in Saint Jean de Losne, Frankrijk. Verder zien we dat de Kabeljauw de Saône tot aan Saint-Romain-des-Îles is afgevaren. Deze aantekening is van 1 augustus 2001. De Kromhout staat dan op 2534.49 draaiuren. Uiteindelijk schrijft men 150,27 draaiuren voor dat jaar. Ook in de winter van 2001 op 2002 ligt de Kabeljauw in St. Jean de Losne. Op 10 oktober '02 is ze daar weer terug voor de winter '02 op '03 en heeft 92 draaiuren gemaakt.



Ook nu weer valt de eer aan mr. Otto Gerben Jelsma om de overdracht te begeleiden.

In april 2003 is er een bezoek aan Toul geweest en is het schip weer terug naar St Jean de Losne gegaan. Zonder verdere aantekening gaat het logboek verder op 15 Augustus '03 in Makkum, Nederland. Dat jaar worden Stroobos, Groningen, Delfzijl en Leer in Duitsland, aangedaan om via Zoutkamp en de Lauwersmeer naar Harlingen en Amsterdam te varen om vervolgens in Harlingen te overwinteren.

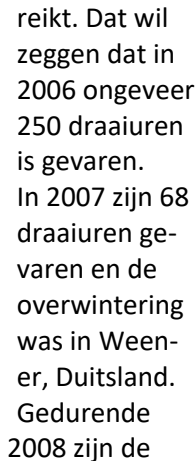
In 2004 blijft de Kabeljauw in Groningen en Friesland toeren. De urenteller staat inmiddels op 2963.91.

1e april '05 gaat het schip op weg via Den Helder en het Noord Hollands Kanaal, langs Alkmaar, Woerden, Gouda en Dordrecht naar Tholen te varen, om op 18 april in Antwerpen aan te komen in het Willem dok. Via het Hollandsdiep, Willemstad, Rotterdam en Gouda weer naar Amsterdam, dan over het Amsterdam-Rijnkanaal en de Neder-Rijn op tot IJsselkolk. Daar gaan ze de IJssel af om via Zwolle en Hasselt terug naar Delfzijl te gaan.



Het collectief met de Kabeljauw. Van links naar rechts Thomas Miller, Dieter Hoheisel, Marijke van Korlaar, Brigitte Miller en Elke Hoheisel.

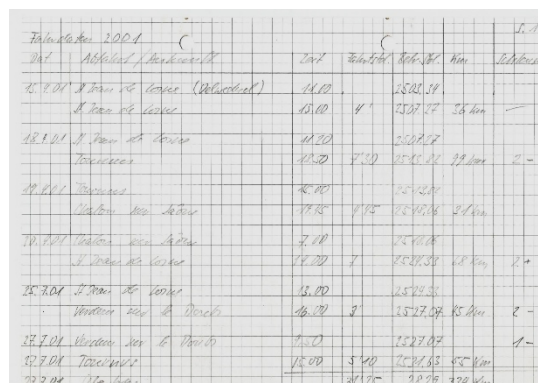
Het vaarseizoen 2006 start op 25 juli met een tocht naar het Markermeer, daarna gaat de Kabeljauw via Enkhuizen, Kampen en Ossenzijl terug naar Makkum. In dat jaar worden ook Maastricht, Doesburg en Deventer aangedaan. 18 oktober '06 is de Kabeljauw weer in Makkum en heeft 3340 draaiuren be-



2010 Gaat de vaart o.a. naar Maastricht, maar ook Luik en Amay in België. De overwintering is weer in Weener.



22-4-2010 Scheepsdiep,
Geertruidenberg.
Foto: Thomas Miller

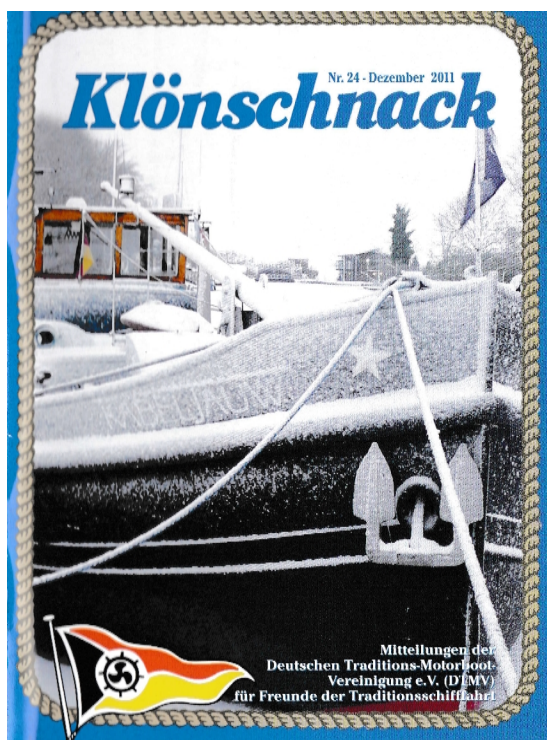


Een van de 54 logboek kaarten die we op de Kabeljauw aantreffen.

In december 2011 verschijnt in Klönschnack, het tijdschrift van de Deutsche Traditions- Motorboot Vereinigung e.V. (DTMV), met op de voorpagina een winter foto van de Kabeljauw. (bron: <https://dtmv-online.de>)



Traditions- Motorboot Vereinigung e.V.



Op pagina 4 staat een advertentie van P Boat Classics waarin de Kabeljauw te koop is aangeboden. P Boats Classics is het bedrijf van Dieter.

Unter dieser Flagge finden Sie stets eine große Auswahl klassischer, traditioneller Autoboote, Runabouts, Launchen, Skupen, holländische Plattboden- und kleine, ehemalige Frachtschiffe.
Kurzum alles, was Sie mit dem Wasser verbindet.
Am Hafen 57 · 26826 Weener · Telefon 0 49 51 / 91 58 85
Mobil 01 71 - 361 20 05 · E-mail: info@pboatclassics.de
www.classicboatsamsterdam.nl

Schiffe der DTMV



Luxe Motor „Kabeljauw“ Zuhause unterwegs

von Jens Christ

Ich kann mich noch sehr gut an eine der ersten Fahrten erinnern, die wir mit dem „Kabeljauw“ unternommen haben. Es war im Sommer 1986 bei wahrhaft schlechtem Wetter. Die Reise sollte vom friesischen Makkum quer über das IJsselmeer nach Den Oever gehen. Immer schön in der Nähe des Abschlussdeiches, so hofften wir, würde uns das stürmische Wetter nicht viel anhaben. Weit gefehlt. Wir hatten auf der normalerweise recht unspektakulären Überfahrt große Mühe uns auf den Beinen zu halten und wurden ordentlich durchgeschüttelt. In dem zum Umbau bereits vorbereiteten Frachtraum, flogen Werkzeug und Farbtöpfe umher. Das Anlegemanöver in Den Oever bei Sturm und heftigem Regen gestaltete sich schwierig und war durchaus beängstigend.

Heute lachen wir darüber und es ist ja beileibe nicht die einzige Erinnerung aus über 20

Jahren Schifffahrt mit dem „Kabeljauw“. Es folgten bis heute sehr viele schöne Fahrten auf Europas Flüssen und Kanälen, die überwiegend sehr viel positiver verliefen und genügend Gesprächsstoff und Geschichten für die nächsten 20 Jahre hinterlassen haben.

Gerne erinnere ich mich auch an die Zeit des Umbaus, der sich gute fünf Jahre hinzog und an dem ich mich immer dann beteiligte, wenn es meine Zeit erlaubte. Zunächst einmal erscheinen fünf Jahre eine sehr lange Umbauphase. Betrachtet man jedoch die damit verbundenen Bemühungen und die akribische Planung, verging die Zeit aus heutiger Sicht überraschend schnell. Es war von Anfang an das Ziel, den „Kabeljauw“ so umzubauen, dass er am Schluss als ganzjährig nutzbares Wohnschiff einsetzbar sein würde. Hierbei war es von Vorteil, dass die Substanz so hervorragend war, dass unmit-

Verder staat er een artikel in over de Kabeljauw van de hand van Jens Christ ter ondersteuning van de verkoop.

Jens Christ is een zoon van Elke.

*Van links naar rechts
Corrie, Elke en Berdie*



In augustus 2024 hebben we een ontmoeting met Elke in de haven van Weener. Het was erg leuk en mooi om kennis te maken en meer achtergronden over het ontwerp te horen. Dieter is vorig jaar helaas overleden. We spreken over de rol van Gerrit de Wilde en zijn relatie tot Dieter.



De turf vrouwen, beeld op de kade van Weener(D) Het optasten van de turven op een schip werd vaak door vrouwen gedaan.

De Haven van Weener is lang thuishaven voor de Kabeljauw geweest. Dieter heeft er voor geijverd om in Weener een haven voor traditionele schepen te vestigen. Het is ook de vestigingsplaats van de Traditions- Moterboot Vereniging e.V

In 2012 verkopen zij het schip na 16 jaar collectief gebruik. Elke en Dieter hebben dan 25 jaar met de Kabeljauw gevaren.

12. Dominique Danzeisen en Fredi Fredi Leijenaar

Een nieuwe eigenaar, een nieuwe wind?

Fredi en Dominique hebben rond 2012 geen geluk met de motorzeiler die zij bezitten en besluiten wat anders te gaan zoeken.

Zelf vertellen ze hierover het volgende:

Zoek een schip en kom de Kabeljauw voor het eerst tegen. In juni 2012 hebben we besloten om onze motorzeiler te verkopen en op zoek te gaan naar een ander schip. We brachten uren door aan de computer en zochten allerlei websites af. Door een hint van Christian Huber om rond te kijken op zijn homepage www.kinette.ch (schepen te koop), vonden we eindelijk ons droomschip. Het was de Kabeljauw. Voor Dominique was het liefde op het eerste gezicht. Het is absoluut noodzakelijk dat we dit schip van dichtbij bekijken.

Dus in augustus 2012 zijn we naar Nederland gereisd en hebben we samen met Ruud Thomas in drie dagen 13 andere schepen bezocht, die hij volgens ons eisenprofiel had samengesteld. Dit gaf ons een zeer goed inzicht in de verschillende soorten schepen en stelde ons in staat om nog beter voor te stellen wat we wilden.

Aan het einde van deze driedaagse en intensieve sightseeingtour reden we met Ruud naar Weener voor de Kabeljauw. We waren gefascineerd door dit schip omdat in werkelijkheid alles er nog mooier en overtuigender uitzag dan op de foto's op internet. Alles was ons duidelijk.

We spraken een prijs af met de vorige eigenaren en waren overgelukkig toen we de toezegging kregen. Ruud Thomas regelde het aankoopproces tussen de voormalige eigenaren en het Nederlandse notaris-kantoor. We hoefden "alleen het geld" te leveren!

Vandaag hebben we het geluk de trotse eigenaar te zijn van een met veel liefde en zorg omgebouwd vrachtschip uit 1924. Daarmee willen we ons mengen met de vele andere traditionele schepen en de Europese binnenwateren bevaren. (Vertaald met Google translate uit het Duits)



Fredi Fredi Leijenaar en Dominique Danzeisen



De eerste vaart is van Weener (D) naar de scheepswerf Diedrich GmbH in Moormerland aan de Eems voor de aankoopkeuring.

De Kabeljauw verlaat Weener (D) in de verte staat het huisje bij de sluis.



Fredi, Dominique, Marijke en Dieter.



12 Oktober 2012 Schiffswerft Diedrich GmbH, Hafenstraße 20, 26802 Moormerland (D).



Alle aandacht aan boord is bij het goed op de wagens leggen van de Kabeljauw. V.l.n.r.. Thomas, Dominique, Dieter en Fredi. Marijke staat in de deuropening van de stuurhut.



Daar ligt ze dan, hoog en droog op de wagens.

Fredi en Dominique vatten de koe bij de hoorns. Ze vragen offerten aan voor de verschillende aanpassingen die zij wensen en gunnen het werk aan Scheeps- Reparatie Friesland in Harlingen.

Ze laten in 2013 al direct een centrale verwarming van de Maritime Booster, uit Numansdorp, inbouwen.



De inbouw van de boegschroef

Het schip moet voor het eerst gekeurd worden voor het Certificaat van Onderzoek. Deze nieuwe verplichting betekend dat het certificaat elke 7 jaren moet worden verlengd. Bij de nieuwe eisen was ook een AIS (Automatisch Identificatie Systeem) en een tweede marifoon verplicht geworden. Dus werden die ook aangebracht.

Verder is de elektrische installatie uitgebreid met de nodige blauwe kasten van Victron. Op de werf is ook nog een boegschroef installatie in het schip gekomen. Een 20pk Side Power elektrische boegschroef van de Noorse firma Sleipner Motors A.S.



De Kabeljauw in het droogdok in Groningen. Foto Fredi Leijenaar

Zo heeft het schip in het eerste jaar al direct een grote update gekregen.



Haren, Duitsland. Foto Fredi Leijenaar

Tussen 2013 en 2015 verkennen Dominique en Fredi Noord-Duitsland en Nederland vanaf het water.

Via het Rütenbrock-Kanaal varen ze Nederland binnen en komen langs plaatsen als Ter Apel en Stadskanaal.

Het Haren-Ruitenbroekkanaal (Duits: Haren-Rütenbrock-Kanal) is een ongeveer 14 kilometer lang kanaal dat het Ter Apelkanaal bij het Groningse Barnflair/Munnekemoer verbindt met de Eems bij het Nedersaksische Haren. Het kanaal passeert de Duits-Nederlandse grens bij Rütenbrock. Het Haren-Ruitenbroekkanaal is de enige bevaarbare verbinding tussen Duitsland en Nederland ten noorden van de Rijn. Het kanaal werd tussen 1870 en 1878 aangelegd als onderdeel van het vaarwegennet ten westen van de Eems. Behalve voor goederenvervoer door schepen tot 200 ton laadvermogen, dient het kanaal ook voor de drainage van de omliggende veengebieden.

Schiffe der DTMV



Der „KABELJAUW“

Wir wissen, dass Schiffe traditionsgemäß weibliche Namen haben und wir werden auch immer wieder darauf aufmerksam gemacht. Doch die Geschichte, wie es zu diesem Namen kam, hat uns so beeindruckt, dass wir ihn unbedingt beibehalten wollen und damit verbunden auch die männliche Form.

Suche nach einem Schiff und erste Begegnung mit dem Kabeljauw

Im Juni 2012 entschieden wir uns unseren Motorsegler zu verkaufen und uns nach einem anderen Schiff umzuschauen, mit dem man die Europäischen Binnengewässer befahren kann. Es sollte eines sein, auf dem man auch gemütlich wohnen kann.

Wir verbrachten Stunden am Compi und durchsuchten alle möglichen Webseiten. Durch einen Hinweis von Christian Huber uns mal auf seiner Homepage www.kinette.ch unter der Rubrik "Schiffe zum Verkauf" umzusehen, haben wir schlussendlich unser Traumschiff gefunden. Es war der Kabeljauw. Für Dominique wars Liebe auf den ersten Blick. Dieses Schiff müssen wir uns unbedingt näher ansehen.

So reisten wir im August 2012 nach Holland und besichtigten zusammen mit Ruud Thomas vorerst 13 andere Schiffe, die er gemäss unserem Anforderungsprofil zusammengestellt hatte. Dadurch erhielten wir einen sehr guten Einblick in die verschiedenen

Schiffstypen und konnten uns noch besser vorstellen, was wir uns wünschten.

Am Schluss dieser dreitägigen und intensiven Besichtigungstour fuhren wir mit Ruud zusammen nach Weener zum Kabeljauw. Beim Anblick und der Besichtigung dieses Luxemotors waren wir auf Anhieb fasziniert, denn in Wirklichkeit sah alles noch viel schöner und überzeugender aus als auf der Webseite im Internet. Für uns war alles klar.

Wir einigten uns mit den früheren Eignern auf einen Preis und waren überglücklich, als wir die Zusage bekamen.

Ruud Thomas regelte den Kaufverlauf zwischen den früheren Eignern und dem holländischen Notariat. Wir mussten dazu "lediglich das Geld" liefern!

Heute dürfen wir uns glücklich schätzen stolze Besitzer eines mit grosser Liebe und Sorgfalt umgebauten Frachtschiffes aus dem

KLÖNSCHNACK Nr. 30

15

In 2014 zien de Kabeljauw opnieuw verschijnen in het blad van de DTMV. Opnieuw is Jens Christ nu samen met Fredi Leijenaar de schrijver van het stuk.

Het gaat om de Klönschnack nummer 30 van december 2014. Waarin de zoektocht naar een geschikt schip voor Dominique en Fredi is beschreven. Verder beschrijft het artikel een stukje historie en is er een technische beschrijving van het schip in opgenomen.

Bron: dtmv-online.de

Schiffe der DTMV

1924 zu sein. Mit ihm wollen wir uns unter die zahlreichen anderen Traditionsschiffe mischen und die europäischen Binnengewässer befahren.

Das Schiff

Das ehemalige Versorgungsschiff des kleinen Dorfes Zwartewaal, Rotterdam wurde bis 1967

beruflich genutzt und kam dort auch bis 1987 als Freizeitschiff zum Einsatz. Das Schiff ist trotz seiner 21,60 m Länge noch sehr handlich und gehört aufgrund seiner 4,60 m Breite zu den Großen seiner Art. Gebaut wurde es 1924 von der renommierten Werft Pannevis, Alphen a/d Rijn, NL. Die Werft war für ihre qualitativ hochwertigen und sehr form-schönen Arbeiten bekannt.

Technik/Ausrüstung

Certificatnummer:	SI 15953, Rotterdam, 17.10.2013
Teeboekstelling:	6 B Brielle 1927
Heimathafen:	Harlingen
Werft:	Pannevis, Alphen a/d Rijn, NL
Baujahr:	1924, Umbau zum Freizeitschiff 1987-1991
Maße:	21,60 m x 4,60 m x 1,25 m / Durchfahrthöhe: max. 3,35 m
Tonnage:	51 T (gemessen am Lift auf der SRF-Werft in Harlingen)
Motor:	erster Motor: 1924 - 1990, Kromhout / 1 Zylinder Glinhkopf, 30 PS zweiter Motor: seit 1990, Kromhout TS 117, 6 Zylinder, 105 PS
Getriebe:	Twin Disk, mechanisch
Dieseltank:	3 x neu, 1990, gesamt 2500 ltr.
Wassertank:	1 x neu, 1990, 2000 ltr.
Grauwasser:	12 V / 24 / 220 V, Quattro 24/3000/70-50
Elektrisch:	Isolation Trans, 7000W/230V Vivtron Akkuladerskylla-TG-48/25
Batterien:	4 Akku für Bugstrahl und Ankerhilfe (48 V) 4 Akku für Bordversorgung (24 V) 2 Starter-Akkus (12 V) für Hauptmotor 140 AH 1 Akku für Generator
Aggregat:	3 Zylinder Mitsubishi, 8,5 KW, neu 2000
Waschmaschine:	Eumenia
Toiletten:	2
Holzöfen:	2
Trinkwasserpumpe:	Speck
Deckwasserpumpe:	neu 2008
Marifon:	Sailor
Beiboot:	David
Anker:	1 / Kette (70 m) u. Ankerwinde hydraulisch einholbar
Ruderanlage:	hydraulisch, neu 1990, 2 x 90° Ausschlag
Bleiballast:	4500 kg
Küche:	Arbeitsplatte Terrazzo, neu 1990 Kühlschrank Wemo 2 Gasflaschen
Schlafzimmer:	1 mit einem Doppelbett 1 mit zwei Einzelbetten 1 Bett in der Kaptänkabine
Farbsystem:	Nach Sandstrahlen Versiegelung mit 2-Komponententeer und SIGMA-Coating

16

KLÖNSCHNACK Nr. 30

Schiffe der DTMV



Der Kabeljauw früher mit dem Namen „Anton“



...und heute.
Nicht immer braucht eine Helling

Makku sehr fachkundig und mit wertvollen Details ausgeführt. Der Innenraum wurde, nach gründlicher Reinigung, durch die Fa. Hertel, Rotterdam 6 cm dick ausgeschäumt und mit der notwendigen Dampfsperre versehen. Dadurch ist eine problemlose Sommer- und Winterumsetzung garantiert. Die 50 cm breiten Gangborde ermöglichen ein sicheres Bewegen und Arbeiten.

Beim Innenausbau legte man besonderen

Wert auf die Wiedergabe der Schiffslinien und passte die einzelnen Elemente sorgfältig, ohne Abdeckleisten, ein, Schränke und Stauraum sind in den Trennwänden eingebaut. In der Ausbauphase wurde stets auf die interessante Umsetzung vieler schöner aber auch wichtiger Details geachtet, die bei Besuchern bis heute immer wieder für viel Lob und Anerkennung sorgen.

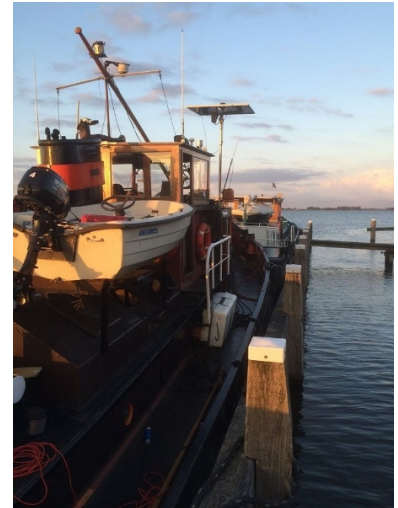
Text von Jens Christ mit Ergänzungen von Fredi Leijenaar



KLÖNSCHNACK Nr. 30

17

Als in 2015 besloten wordt met het schip naar Frankrijk te gaan, gaat het op de Gelderse IJssel bij Zutphen mis. De motor raakt oververhit door de zware stroming in de IJssel. Als ze dan ook nog een vrachtschip voorbij willen lopen bij de spoorbrug van Zutphen, ontstaat er schade aan één van de cilinders. Het is uit met het varen. De sleepboot Wiljo brengt de Kabeljauw naar Droogdok Groningen om de schade vast te stellen. Na onderzoek en overleg met de werf besluiten ze de motor te laten reviseren. De cilinderkoppen gaan er af, de zuigers en de cilinder-voeringen worden getrokken. De koppen worden gedemonteerd, de kleppen worden geslepen, de koppen gevlaakt en de klepzittingen opnieuw uitgefreesd. Veel pakkingen en slangen zijn vervangen. Motorenrevisie Eemsdelta uit Delfzijl is erbij betrokken voor het precisiewerk.



Met de sleepboot Wiljo naar Groningen



De cilinderkoppen zijn gedemonteerd, de cilindervoeringen getrokken en het uitlaatspruitstuk is er afgenomen. Foto Fredi Leijenaar



De kleppen worden geslepen. Foto Fredi Leijenaar

In 2016 gaan Dominique en Fredi dan toch met de Kabeljauw naar Frankrijk en overwintert het schip in o.a. Roanne. In de jaren erna tot 2020 doen ze Sint Jean de Losne aan, maar ook plaatsen als St. Usage, Auxanne en Pont de Vaux.



De Kabeljauw bij Elburg. Foto's Fredi Leijenaar

In 2020 vinden we de Kabeljauw in de Port de Plaisance te Pont de Vaux. Ze ligt te koop omdat Dominique problemen met haar rug heeft gekregen. Het paar wil verdere reizen gaan maken met een camper.

Ze zetten het schip te koop via de scheepsmakelaar Jean-Luc Broudick van www.luxemotor.com en via www.bourgogne.boatshed.com

Ook via de website van de Kinette www.kinette.ch komt de Kabeljauw in de lijst met beschikbare schepen te staan. Met een mooie selectie aan foto's. Die geven bij elkaar een goed beeld van het schip. Verder staat er een lijst met uitrusting en kenmerken op de site:



Foto Fredi Leijenaar

Technik/Ausrüstung

Certificaatnummer:	SI 15953, Rotterdam, 17.10.2013 Das Zertifikat wurde im Juli 2019 für weitere 7 Jahre verlängert
Uniek Europees Scheepidentificatienummer:	03180006
Teboekstelling:	6 B Brielle 1927
Heimathafen:	Harlingen NL
Baujahr:	1924
Werft:	Pannevis, Alphen a/d Rijn, NL
Rumpf und Aufbau:	Stahl
Bleiballast:	4500 kg
Umbau Freizeitschiff:	1987–1991 von der Fa. De Boer, Makkum, NL
Masse:	21.60 m x 4.60 m x 1.25 m / Durchfahrthöhe: min. 3.35 m
Tonnage:	51 Tonnen (gemessen am Lift der SRF-Werft in Harlingen NL)
Motor:	1990 wurde ein Kromhout-Motor von 1958 TS 117, 6 Zylinder, 105 PS eingebaut 2015 Totalrevision des Kromhout-Motors im Droogdok Groningen; 1 Zylinder neu
Getriebe:	Twin Disk, mechanisch
Generator:	seit 2000: 3-Zylinder Mitsubishi, 8,5 KW, grosser Service Sept. 2017
Dieseltanks:	1990 wurden drei Tanks eingebaut, insgesamt 2500 Liter (2000 Liter für Hauptmotor und Heizung, 500 Liter für den Generator)
Wassertank:	1990 wurde ein 2000 Liter Tank eingebaut, den wir ungefähr alle 3–4 Jahre mit Zement austreichen (bewährt gemäss alter Tradition). Zusätzlich noch ein ca. 200 Liter Tank
Grauwasser:	1990 Einbau eines ca. 150 Liter Tank für Dusche
Elektrisch:	2013: 12 V / 24 V / 220 V, Quattro 24/3000/70-50 Isolations-Trafo. 7000W/230V Victron AkkuladerSkylia-TG-48/25
Batterien:	2013: 4 Akku für Bugstrahl und Ankerhilfe (48 V) 4 Akku für Bordversorgung (24 V) – ersetzt durch 4 neue im Mai 2018 2 Starter-Akkus (12 V) für Hauptmotor 140 AH 1 Akku für den Generator

2 Marifon:	1 Sailor + seit 2015 ein UKW Binnenfunk IC-M323
AIS:	neu seit 2015: Inland – AIS Emtrak A 100
Heizung:	2013: Diesel-Zentralheizung Maritime Booster MB-1 COMBI Mai 2018: Revision und neuer Brenner eingesetzt Zusätzlich: 2 antike Holzöfen
Waschmaschine:	Eumenia
Toiletten:	2
Schlafzimmer:	– 1 mit Doppelbett – 1 mit zwei Einzelbetten – je 1 Bett in der Käptäns- und der Matrosenkabine (ca 1.90 x 1.07)
Küche (neu 1990):	Arbeitsplatte Terrazzo, 3 Flammenherd Eisinger, Kühlschrank 2 x Wemo
Trinkwasserpumpe:	im Frühjahr 2015 ersetzt durch Johnson WPS 5.2
Deckwasserpumpe:	seit 2008
Gas:	2 x 11-kg-Flaschen Propan
Anker:	1 Klippanker (ca 100 kg) / 70 m Kette / hydraulische Ankerwinde Powerpack CP06 ein kleiner Faltanker
Bugstrahlruder:	2013: Side-Power SP285TC 15 KW/20 PS
Beiboot mit Kran:	Überholt Winter 2016/17
Unterwasserschiff:	Im Juli 2019 Expertise und neuer Anstrich



De Kabeljauw in Groningen. Foto Fredi Leijenaar

Dominique en Fredi hebben het schip 8 jaar in hun bezit gehad.

13 Corrie en Berdie de Ruiter

Gaat de Kabeljauw weer naar Nederland?

Ergens in 2019 besluiten we te stoppen met werken. Ber is dan bijna 65 jaar en heeft sinds 1974 gewerkt. Tijd voor leukere dingen. Maar om te kunnen stoppen met werken moeten de vaste lasten drastisch omlaag. Dat betekent de woonark verkopen omdat daar nog een hypotheek op zit. Soms zijn vraagstukken simpel als je alles eens op een rij zet. Maar wat dan? Een flatje huren of goedkoop kopen en dan met de sleepboot op stap? Sleepboot De Vliet die we hebben is minder geschikt om echt op te wonen. Tja..., op een flatje als je altijd buiten het dorp, vrij als geen ander, hebt gewoond? Net als Fredi en Dominique speuren we via internet naar alternatieven. Een Tiny house, een raar modern woord



De watervilla in de Steeg aan de Steegse Haven, met daktuin en zonnepanelen.

voor het vrije leven dat we al hadden? Een varend woonschip lijkt meer bij ons te passen: A Tiny Floating Home!

Ber ziet na het bezoeken van vele websites een mogelijk alternatief. De Kabeljauw. Maar ja een plan is leuk, nu omzetten in daden. Dus de woonark, o nee, de watervilla te koop gezet via een makelaar in Arnhem.

En een e-mail gezonden naar de Britse scheepsmakelaar Graham Wharmby van www.bourgogne.boatshed.com. Engels is voor ons een handigere taal om ons in uit te drukken dan Frans. De verkoopsite zag er heel professioneel uit. Maar dat leverde helaas geen reactie op. Hum..., teleurstelling. Dan maar een e-mail naar Jean-Luc Broudick www.luxe-motor.com die per ommegaande reageerde. We hebben contact! En hij bleek prima Engels te spreken.

Wat nog niet ter sprake is geweest, is de bizarre tijd waar in we leven met het Covid virus. Thuiswerken, mondkapjes en een reisverbod. De wereld is in korte tijd sterk veranderd en deels op slot gegaan. Dat gold voor ons, maar ook voor Fredi en Dominique. Zij mogen niet vanuit hun woning in Zwitserland naar de boot in Frankrijk. We hebben de afgelopen maanden de vele beschikbare foto's bijna minutieus doorgenomen, het lijkt wel of we het schip al helemaal kennen. Via, via kregen we een kopieën van het Certificaat van Onderzoek en van de huiddikte meeting van het onderwaterschip. Dat zag er allemaal goed uit.

Als in juni 2020 het ergste deel van de pandemie over lijkt te zijn maken we een afspraak om de boot te bezichtigen.

De Kabeljauw ligt in Pont de Vaux, Frankrijk. Dat is voor ons meer dan 800 Km rijden. Dus even snel op en neer is geen optie. We spreken af dat we voor een paar dagen vakantie naar Frankrijk gaan. Als het schip niets is dan maken we er een leuk uitstapje in de buurt van, het is tenslotte midden in de Bourgogne. We overnachten die eerste keer onderweg in Luxemburg om niet al te moe aan te komen bij de jachthaven. Toen we daar aankwamen werden heel hartelijk ontvangen door Dominique en Fredi. We bekijken de Kabeljauw die aan de kop van de steiger ligt. Na een eerste kennismaking zijn we naar de camping gegaan om een plek te regelen voor ons kampeerbusje. De Nederlandse campingbeheerders wisten al van onze komst en waarom we in Pont de Vaux waren.

De tweede dag van ons verblijf hebben we het schip nader bekeken. In de loop van de dag kwam Jean Luc Broudict, de makelaar met zijn al wat bejaarde labrador.

Om een lang verhaal kort te maken. Na wat heen en weer gesproken te hebben, hebben we de Kabeljauw gekocht onder voorbehoud dat de ark, sorry..., de watervilla definitief verkocht moet zijn. De volgende dag hebben we met Dominique, Nathalie (de buurvrouw) en Fredi een proefvaart gemaakt op de Saône. Om daar te komen varen we een smal kanaaltje door naar de sluis waarmee we op de rivier komen.

We zijn de Saône opgevaren tot de brug van de N126, ruim boven de brug draaien we om en varen



De proefvaart in het Canal Pont de Vaux op weg naar de sluis om op de Saône te komen.

stroomaf naar Fleurville. Tegenover Fleurville varen we het kanaal weer op naar Pont de Vaux. Zaterdag 7 augustus rijden we naar Rheden terug en hebben een nieuw onderkomen. Eind juli verloopt het voorbehoud op de verkoop van de ark en kan de verkoop daadwerkelijk doorgezet worden. Op 8 september 2020 zijn wij eigenaar van de Kabeljauw.



De Kabeljauw aan de kop van de steiger in Port de Plaisance Pont de Vaux. Het riviertje de Reyssousse stroomt door de jachthaven.

14 Van Lena en Anton naar Kabeljauw

Wat is er nog te zien aan originele details?

De Roef

In de roef vinden we nog de originele betimmering. Het terrazzo aanrechtblad met waterkraan. Er is nu een voetpompje voor het drinkwater. Ooit stond de tank in de stuurhut en liep het drinkwater onder vrijeval naar de kraan.

Naast de kraan is nog het luikje te zien dat gebruikt werd om bij de geleiderol van de stuurketting te komen als het nodig was om die te smeren.



Aan de bakboordkant van de roef zien met de schuifraampjes, de trap en de deur naar het toilet. Een toilet is best bijzonder, in 1924 hadden veel huizen een dergelijke voorziening nog niet. Behalve de waterpomp voor het spoelwater, daar is een moderne kunststof Whale waterpomp voor gekomen, is de situatie nageenog net als toen. Er is in de roef overal verlichting op 24Volt aangebracht. In 1924 was de binnenverlichting nog met olielampen of kaarslicht.

Aan stuurboord is een schrijfblad ingebouwd. We stellen ons zo voor dat de vrachtbonnen per haven een eigen vakje hadden.

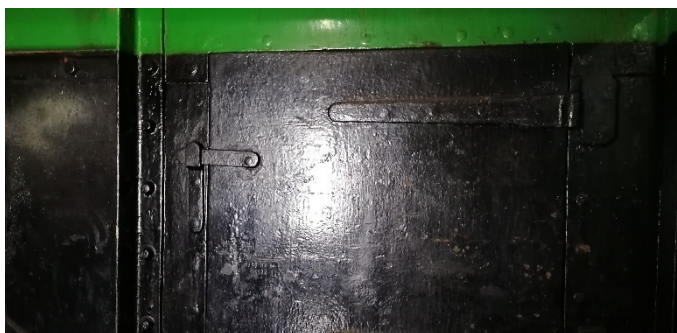


De schuiframen aan stuurboord, met stemmige gordijntjes uit 2023. De patrijspooten, ook nog origineel, hebben een gehaakte vitrage gekregen. Helaas zijn de deurtjes van de bedstede er niet meer. Verder is de betimmering nog compleet.

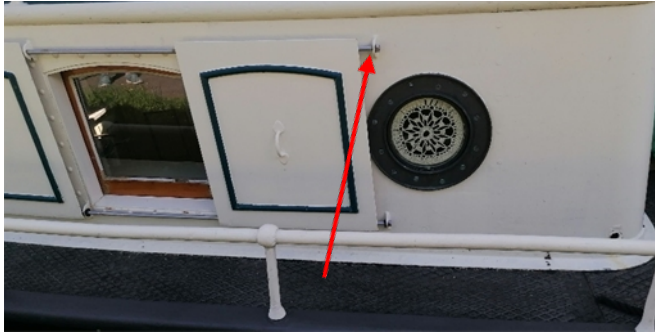


De schuifdeur in de roef is weer in oude glorie hersteld, zelfs het slot werkt weer zoals het hoort. Het is de vraag of het ruit nog uit de tijd is. Bij sommige schepen staat er afbeelding in het glas. Bijvoorbeeld een schip of een allegorische voorstelling. Hoe zou het hier geweest zijn?

Het deurslot is, na 100 jaar wat roestig maar werkt nog prima.



In de machinekamer zit een luikje dat het ooit mogelijk maakte om bij de gland, de afdichting, van de schroefas te komen die onder de vloer van de roef zit. Tegenwoordig zit er een luik in de vloer van de roef.



De schuifluikjes buiten lopen niet meer in de geklonken geleide rail.



Nu schuiven ze over een rvs asje. Maar ze zijn er nog wel!

Het Stuurhuis

Het originele stuurhuis is er niet meer, maar er zijn nog littekens waaruit is af te leiden hoe het is geweest en we hebben de foto's nog.



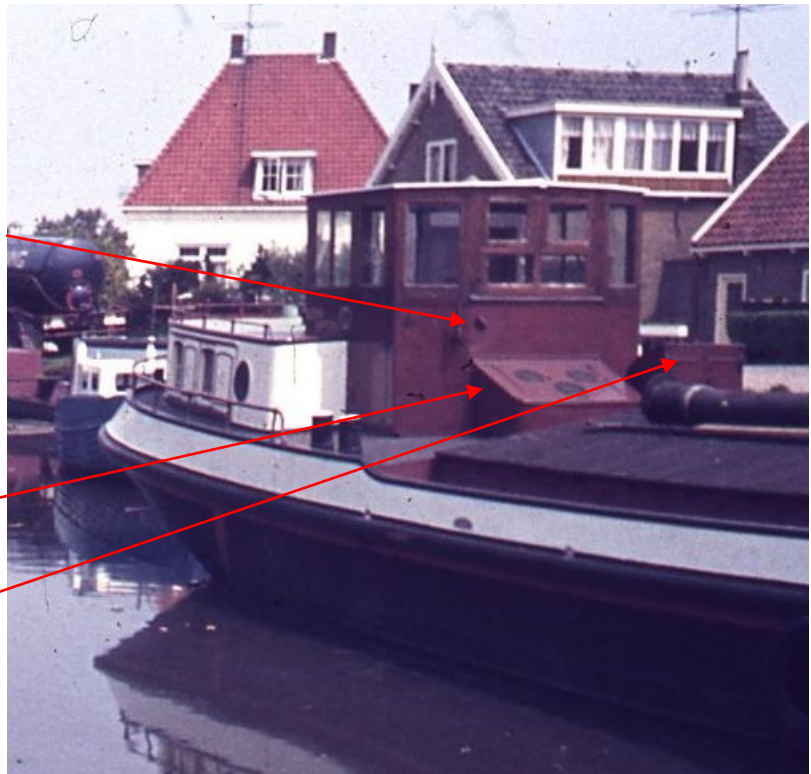
De Lena van de gebroeders Kieviets uit Zwartewaal. Voor de wal in Spijkenisse bij de firma Van Hamburg.

Het stuurhuis van de Lena is opvallend sober uitgerust zonder ruitenwisser, navigatieverlichting, schijnwerper of luchthoorn. Ook zijn er nog geen radio- of GPS - antennes te zien op het schip.

Wat zien we dan wel?

Op de voorkant van de stuurhut zit de houder voor de vlaggenstok voor de blauwe vlag. Met de blauwe vlag gaf de schipper aan dat hij aan de verkeerde wal wilde varen. Bijvoorbeeld om minder stroming tegen te hebben.

Op de foto zien we de stuurhut met het ventilatieluik van de motorruimte en daarnaast de ingang van de motorruimte.



Op de foto zien we de Lena rond 1966 in Spijkenisse. Goed is te zien dat stuurhut iets over de roef heen stond., de deuren zaten in de schuine hoeken.



De geklonken randen op het roefdek, tegen de roef en op het tussendeck markeren de plaats waar de stuurhut heeft gestaan.

Romp/roer



Het roer is hoofdzakelijk nog zoals de Lena gebouwd is. Maar er zijn wel wat aanpassingen gedaan. Het schroefraam is wel aangepast om een balansplaat aan het roer te kunnen zetten.

Aan het einde van het roer is een buis gelast. Beide aanpassingen zijn gedaan om de wendbaarheid te verbeteren.

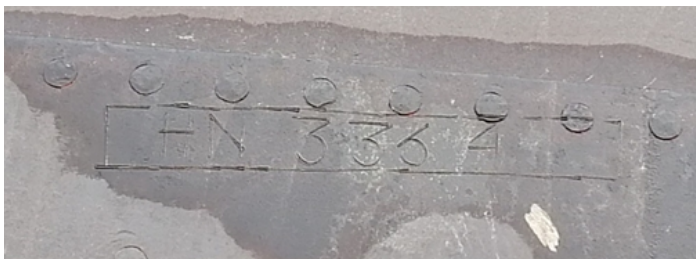
Meetnummers en ijken.

Na het schoonspuiten zijn de diepgangsmerken en de ijken weer goed zichtbaar geworden.

In hoofdstuk 4. zijn de verschillende metingen aan de orde geweest. Maar de reden om het schip opnieuw te laten meten is niet besproken.



Leendert heeft de Lena op 4 september 1941 opnieuw laten meten door de scheepsmetingsdienst. Het tonnage is toen van 69,1 ton naar 69,8 ton gegaan. Dat is een verschil van 700 kg. Dat is in tonnen lading niet zo veel. Het ruim was door het verlengen van de luikenkap beter toegankelijk voor laad en los werktuigen die op de wal staan. Wellicht is dat ook het moment geweest dat de laadmast, de lier en de liermotor van boord zijn gegaan en/of de luikenkap groter is gemaakt.



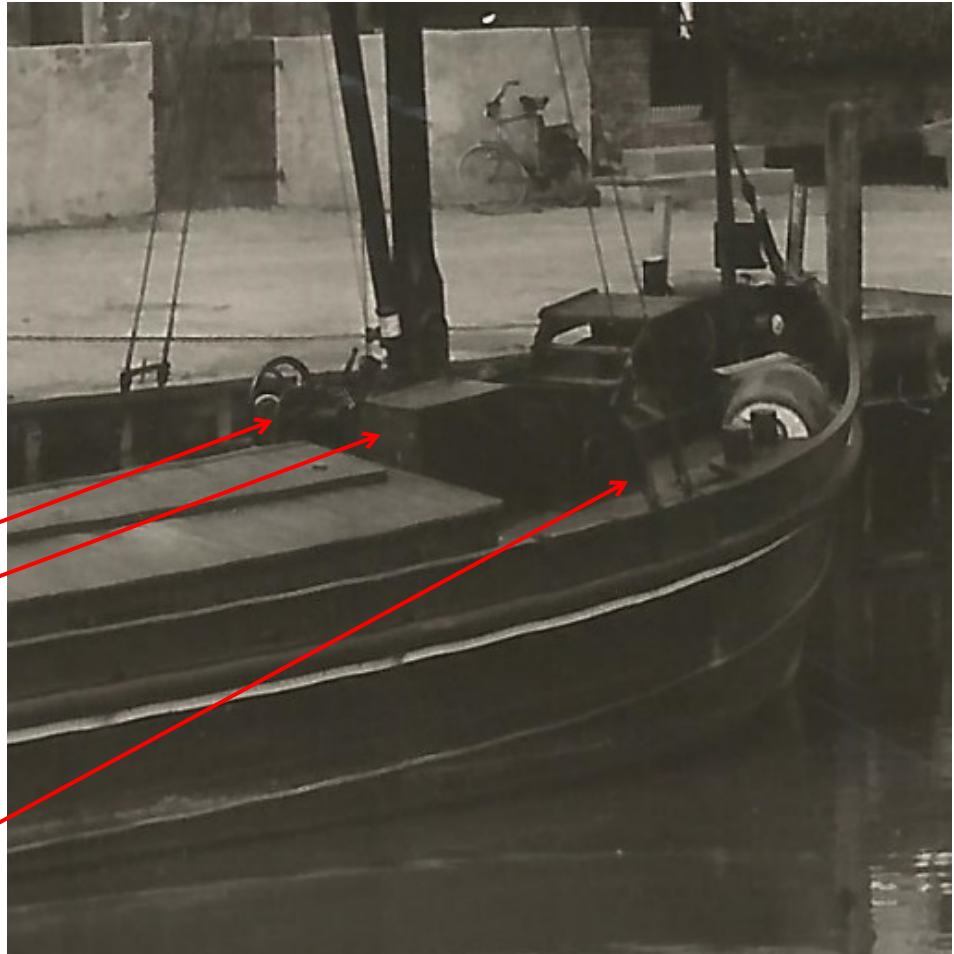
Op vier punten is het ijkmerk, HN3364, door de Scheepsmetingsdienst in de zijkant van het schip gehakt. Dit is maximale toegestane niveau van inzinking of wel de streep tot waar de Lena mocht worden beladen.

Het Voordek

De mastkoker is ongeveer nog zoals de Lena er mee is uitgerust. De beschikbare foto's geven niet veel details. Maar we kunnen aannemen dat de geklonken onderdelen vanaf de nieuwbouw op het schip zitten. Er zijn geen lassporen die daarover twijfel kunnen oproepen.

Wel is op de foto te zien dat er in 1936 een hijslier en een liermotor waren om de mast en de giek te bedienen.

De wandspanners waren alle vijf uitgevoerd met een pelikaanhaak. Een soort snelsluiting zodat de stagen snel weg kunnen worden genomen.



Waarschijnlijk is bij de hermeting in 1941 de laad- en losinstallatie van boord gegaan en is ook het voorschild van het ruim naar voren verplaatst. Daardoor was de bereikbaarheid van het ruim voor een hijskraan met een gripper beter geworden.

De Lena zonder haar hijstuig in de haven van Zevenbergen.

Aan stuurboord ziet de mastkoker er vrij standaard uit met een kikker maar aan bakboord, waar de hijslier stond, heeft van alles op of aan de mastkoker gezeten.



De stuurboord kant van de mastkoker

Wat er precies heeft gezeten is nu lastig te zeggen, maar boven aan de mastkoker heeft een handliertje gezeten. De beugel gaf ruimte om de moer van de mastbout los te draaien.



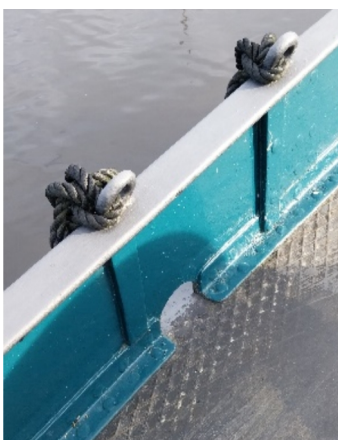
Mastkoker, bakboord zijde

Er onder lijkt een lagerblok te hebben gezeten voor twee assen. Vanwege het klinkwerk lijkt het authentiek te zijn.

Op de foto uit 1967 is te zien dat de huidige stalen mast op het schip staat. Op de mastkoker, aan de bakboordzijde, zit een handliertje, hoewel er geen giek lijkt te zijn.



De wandputtings waar de stagspanners of spanschroeven hebben gezeten. Deze spanschroeven werden ook wel klepspanschroef genoemd. Een spanschroef zonder de 'klep' of pelikaan haak was gebruikelijk. Kennelijk was het hier nodig de spanners en dus de stagen snel weg te kunnen nemen.



De wandputtings waar stagspanners of spanschroeven op gezet konden worden.



Foto: P. Klein. Een spanschroef met pelikaan haak.



De dop van de pompkoker

Vlak bij de mastvoet is een dekdoorvoer voor een lenspomp of zuigslang. Mocht het vooronder vollopen dan kan via deze opening het water weggezogen worden. De buis loopt door tot op het vlak.

Men kon aan dek een lenspomp met een conische aanzuigpijp in de pompkoker plaatsen om lekwater weg te pompen.

Een lenspomp voor het gebruik in een pompkoker.

Foto: Hendrik Bijnsdorp.



Dop watertankje vooronder

In het voordek bij de stuurboord bolderkast zit de vuldop van het watertankje in het vooronder. In de kast aan stuurboord zat een wastafeltje met een waterkraan dat uitklapbaar was.



De koekoek is in zijn geheel uitgevoerd in klinkwerk

De koekoek op het voordek is vastgeklonken. Het maakt daarmee een vast onderdeel uit van het schip.



Aan bakboord, naast de ankerlier, zit de doorvoer voor de schoorsteen van de kachel uit het vooronder. Nu is het een ventilatiekoker maar oorspronkelijk was het de aansluiting voor de kachelpijp.

De ankerlier is bijna onzichtbaar voorzien van een hydromotor. Verder is dit de lier die altijd op dit schip heeft gestaan.

Ook het anker is nooit vervangen. Het stuurboord kluisgat is één van de merkten waaraan het schip op foto's te herkennen is. Veel beurtschepen hadden twee ankers dus daarin onderscheidde de Lena zich.

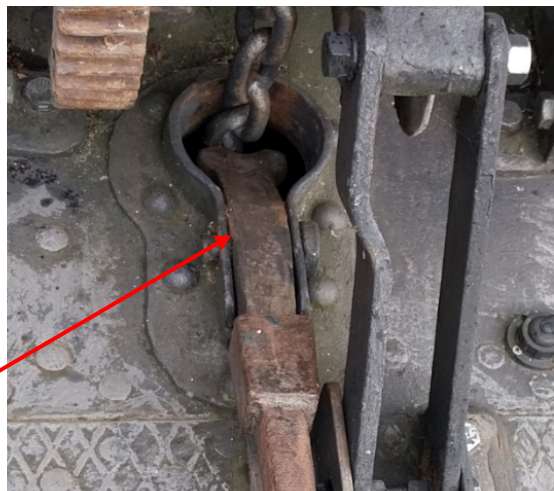


Het anker, 100 kg zwaar, is altijd bij het schip geweest als onderdeel van haar uitrusting.



Kettingstopper

De ketting stopper is een inrichting om de kankerketting te fixeren als het schip voor anker ligt.



De kettingstopper kan met de hefboom tegen de ankerketting aan worden gedraaid zodat deze klem komt te zitten in de kettingpijp. Hiermee wordt voorkomen dat alle kracht van de ankerketting op het spaakmoer van de lier komt te staan. Deze inrichting wordt ook wel kettinggrendel genoemd.



In de uitrusting van Kabeljauw zit een geklonken beugel om de loopplank aan het boord te kunnen hangen.

Lamphouder

De lamphouder kan voor op de kop gezet worden maar ook voor op de beide boorden net achter de bolders. De houder was geschikt om een olielamp op te hangen als wallicht of als ankerlicht. Bij gestreken mast kan er ook een stoomlicht hebben gehangen als de lamphouder midden op de boeg stond.

Wij hangen er meestal een wimpel in en gebruiken het als hoogte indicator voor de doorvaart van bruggen.

Het is niet helemaal zeker dat de lamphouder altijd bij het schip is geweest. De vierkante gaten in het boord zijn wel op de juiste maat.



De ingang naar het vooronder

De toegang naar het vooronder is geheel in klinkwerk uitgevoerd. Theo zal vele malen door deze deurtjes gegaan zijn. Het vooronder was vooral Theo's domein.

De sleutel van het slot is nog bewaard gebleven. De meeste andere sleutels zijn zoek ondanks dat de meeste sloten nog functioneren.

De toegang naar het vooronder was ongeveer gelijk aan de ingang zoals die van de machinekamer geweest moet zijn. Die is er helaas niet meer.



De Bolders



Bolders voordek



Bolders achterdek

De bolders op het voordek zijn vrij eenvoudig van constructie. De bolderkast bestaat uit een plaat met daarlangs een rand van hoekijzer dat langs de plaat is geklonken is geklonken. Verder zijn de bolders aan het voordek geklonken

De bolders achter zijn direct op het achterdek geklonken zonder verdere versterking.

Achterdek



De vlaggenstokhouder is een stukje smeedwerk dat vast zit aan de achterrailing.

De roerkoning, of roeras, is verlengd met een buis om als noodstuurinrichting te werken. Het lager is door middel van een houten blok op het dek gemonteerd.

Dat vroeger het ruim iets korter is geweest is te zien aan het ontbreken van klinknagels in een deel van het hoekijzer dat het dek met de opbouw, de den, verbind. Op het ontbrekende deel van het voordek heeft de hijslier met de liermotor gestaan.



De voorkant van het ruim, het schild, is 90 cm naar voren geplaatst. Daarmee de luikenkap langer geworden en het ruimt iets toegankelijker voor een hijskraan.



Op de foto hiernaast, uit waarschijnlijk 1966, is te zien dat de den is opgehoogd met houten gepotdekselde opzetstukken. Deze verhoging van de den werd ook wel de potkast genoemd. Op deze manier kon er een groter volume aan lading vervoerd worden. Bijvoorbeeld bij het vervoer van (suiker)bieten en aardappelen maar ook hooi of stro.

De den is verhoogd met houten opzetstukken ook wel potkast genaamd.



De Lena, geladen met bieten, aan de kade bij de suikerfabriek Azalma in Zevenbergen. We zien de potkast in gebruik. De foto is waarschijnlijk rond 1960 gemaakt.

De Lena bij de suikerfabriek Azalma in Zevenbergen.

Het Vooronder

Het vooronder heeft nog de bedstee en de kasten zoals het schip is gebouwd. De in eiken geschilderde panelen zijn gemaakt van grenenhout. Waarschijnlijk is deze 'eiken' schildering al voor het opleveren van het schip aangebracht. Houten was toen vrij gebruikelijk.



Ook de roef zal een dergelijk patroon hebben gehad. Op de sloten zijn nog sporen van een iets lichter gekleurde beukenimitatie terug te vinden.



De schuifdeurtjes van de kasten in het vooronder glijden over een stripje glas.



Ooit is er een laag olie over de verf heen gezet waardoor de verf sterk is gaan craqueleren.

Foto links:

Een ornament van de schoorsteen mantel

Foto rechts:

In het stuurboord hoekkastje heeft een wastafeltje gezeten. Om daar water te hebben zat er een watertankje van ongeveer 50 liter in het kastje. Het wastafeltje zit niet meer in het schip.



15 De Bruinvisch

Waar is de oude Kromhout gloeikop M2 oliemotor gebleven?

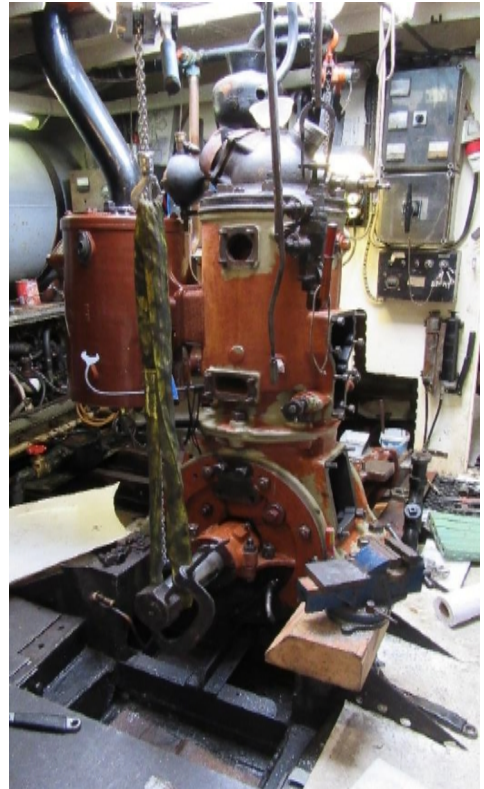
Eerder hebben we gezien dat de kabeljauw een andere motor kreeg. Hoewel de 1 cilinder Kromhout nog werkte is er een 6 cilinder Kromhout voor in de plaats gekomen. Door gaans gaat de overdracht van kennis niet zover dat bekend is waar motoren vandaan komen of naar toe gaan maar bij Kromhout ligt dat toch anders, liefhebbers houden in de gaten wat er voor wisselingen plaatsvinden en zo ook in dit geval. De motor ging naar de Friese dektjalk de Bruinvisch. Op de website www.bruinvisch.com vinden we de volgende tekst:

Varend monument

Authentiek en uniek als zeilend charterschip. Het lijkt alsof de tijd heeft stil gestaan... honderd jaar lang! Zowel het schip, het tuig als de motor ademen de sfeer van vroeger. De oude éencilinder in de Bruinvisch is ruim 100 jaar oud! Het was een van de eerste motoren die in de zeilende vrachtaart werd gebruikt. Nu is het de laatste nog werkende Kromhout motor in de beroepsvaart. De Bruinvisch heeft officieel de status van varend monument.

Van zijschroef tot Kromhout gloeikop

De Bruinvisch werd oorspronkelijk gebruikt als zeilend vrachtschip. Om tegemoet te komen aan de moderne tijd kwam rond 1930 een 12 pk liggende Deutz met zijschroefinstallatie op het voordek van de tjalk. Bij slechte wind hoefde niet langer geploeterd te worden aan de vaarboom of jaaglijn. Begin jaren vijftig kwam achter in het laadruim een 1 cilinder 30 pk Kromhout gloeikop motor uit 1917 te staan. Deze motor had bij een Zeeuwse mossellaar dienstgedaan als voortstuwingsbron van een houten Hoogaars.



De M2 in de tjalk de Bruinvisch

Revisie

Toen Cees Dekker in 1973 eigenaar werd van de Bruinvisch stond de Kromhout motor er nog in. Van oud-schippers kreeg hij in de begintijd allerlei goede adviezen mee, zoals: zorg dat je bij de motor altijd een zij spek hebt hangen. Een zij spek is altijd handig om aan boord een lek mee te stoppen. Maar ook als je een uitgelopen lager hebt en geen nieuw lager voor handen hebt, dan kan je spek tussen lagerschaal en as leggen waardoor je tenminste thuis kan komen. Pas in 1992 werd de Kromhout motor vervangen door een Kromhout motor van hetzelfde type uit 1924. En hoewel de motor oud en bejaard was, is hij helemaal gereviseerd en wordt nu in reserve gehouden.

Het ritme van de Kromhout

De Kromhout motor staat bekend als voortstuwingsbron. Dat er ook muziek mee gemaakt kan worden heeft de Kromhout motor in de Bruinvisch in de loop der jaren wel bewezen. De motor werd voor het eerst als een soort ritme-instrument gebruikt bij de opening van het Heineken Jazz festival in 1989. In 2001 gaf de Amerikaanse celliste Francis-Marie Uitti een oorverdovend concert voor cello met twee strijkstokken en 'stampende diesel' in de Rommelhaven in Harlingen. En een paar jaar geleden vormden Kromhout en Brons de ritmesectie van de Wilde Zeetoeters.

De genoemde 1 cilinder 30 Pk gloeikop Kromhout M2 uit 1924 is afkomstig uit de Kabeljauw, ex Lena. Toen Kabeljauw de 6 cilinder Kromhout TS-117 kreeg is haar oude motor in de Bruinvisch ingebouwd.

Nawoord

We hebben de levensloop van de Kabeljauw gevolgd door de afgelopen 100 jaar. We hebben gezien wie met haar gevaren hebben, welke namen zij heeft gedragen en wat voor reizen er zoal mee gemaakt zijn. We hebben gezien wat voor veranderingen het schip heeft ondergaan.

Het verhaal is nog lang niet compleet maar het boekje geeft een goed beeld van haar avonturen en die van haar opvarenden.

Heeft u aanvullingen, verbetering of opmerkingen dan zouden we die graag van u ontvangen. Net als foto's papieren, documenten of wat er dan ook nog van het schip beschikbaar is. U kunt contact opnemen met de auteur via ms.kabeljauw@gmail.com.

Verantwoording:

Scheepsgegevens en gegevens van het Kanaal door Voorne zijn overgenomen uit www.s2ho.nl en uit de collectie van het Maritiem museum Rotterdam.

Krantenknipsels zijn overgenomen van www.delpher.nl.

Foto's zijn overgenomen van het Archief Voorne-Putten, aan boord aangetroffen of uit het eigen archief, tenzij anders vermeld.



18 september 2023, Wachten op een opening van de Siberiabrug voor het Havenkantoor van Antwerpen.