

SCHEEPSBOUW IN HASSELT

EEN REISJE DOOR DE HISTORIE
VAN WERK AAN DE WATERKANT

Inleiding

Vervoer over water was eeuwenlang de voordelige en effectieve wijze van zwaar transport. Hasselt lag op de grens van klein naar groot vaarwater; de Vecht met zijriviertjes en de kleine veenkanalen enerzijds en het Zwartewater en de Zuiderzee anderzijds. Deze ligging bepaalde voor een belangrijk deel zijn ontwikkeling als Hanzestad en als een der belangrijkste kleine steden in Overijssel. De geschiedenis van transport over water en de daaraan verwante bedrijven kan voor Hasselt in twee hoofdstukken worden opgedeeld: vóór en na de aanleg van de Dedemsvaart. De aanleg van dit kanaal, in 1809 begonnen door baron Willem Jan van Dedem naar een initiatief van zijn schoonvader Gerrit Willem van Marle, betekende in het begin van de 19^e eeuw een enorme economische impuls voor de stad na jaren van acteruitgang sinds het midden van de 17^e eeuw. Tenslotte was de sluiting van de Afsluitdijk in 1932 voor Hasselt een gebeurtenis van betekenis. Vanaf dat moment waren de hoge waterstanden verleden tijd en konden bedrijven zich buitendijks aan de oevers van het Zwartewater vestigen.

Door schaalvergroting en nieuwe ontwikkelingen in de scheepvaart van de laatste 50 jaar is er ook in Hasselt op dit terrein veel veranderd. Veel tastbare herinneringen zijn verdwenen en de ontwikkelingen staan niet stil; scheepswerf Bodewes kondigde onlangs het vertrek uit de stad aan, waarmee een streep wordt gezet onder bijna 150 jaar geschiedenis van het grootste scheepsbouwbedrijf in Hasselt. Ondanks dit vertrek zijn er ook in deze tijd nog veel Hasselters werkzaam in een aantal scheepsreparatiebedrijven. De gedurende vele jaren gegroeide band met deze bedrijven wordt door veel inwoners met trots gekoesterd. Hasselt is tot in onze tijd een naam op scheepvaartgebied gebleven.

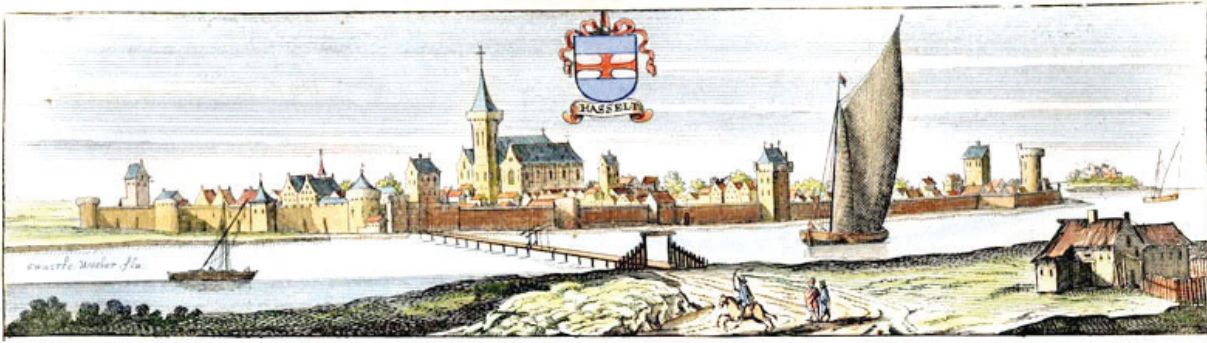
De werkgroep Scheepvaart van de Historische Vereniging Hasselt publiceert in dit Hasselt-jaar een fotoboek waarin de geschiedenis van deze bedrijven zichtbaar is gemaakt. Het hier gepubliceerde artikel beoogt een wat algemener geschiedenisbeeld van scheepsbouwers in Hasselt te bieden en van de schepen die ze bouwden.

Plaats van de sloopstimmerwerven

Het aanleggen van een sloopstimmerwerf in een stad had in de late middeleeuwen nogal wat beperkingen. In de eerste plaats was een verdedigbare stad omringd met grachten en stadsmuren. Deze verdedigingswerken mochten onder geen beding verzwakt worden. Binnen de stadsmuren heerste in een economisch florerende stad doorgaans een permanent gebrek aan ruimte. De aanleg van een sloopstimmerwerf binnen de stadsmuren was wegens dit manco dan ook vaak onmogelijk en werd ergens buiten de stad gerealiseerd.

In Hasselt was dat tot aan het eind van de zestiende eeuw niet anders; aan de stadsgracht was geen ruimte. Buiten de stadsmuur aan de oevers van het Zwartewater zijn vermoedelijk de eerste sloopstimmerwerven aangelegd. Behalve de nabije stadsmuur was er nog een beperking waartegen de nodige maatregelen genomen moesten worden: het Zwartewater was tot 1932 een getijdenrivier. Het normale eb- en vloedverschil van een halve meter was geen probleem, maar in de winter kon bij een noordwesterstorm het water meer dan twee meter stijgen. Op de werf kon dan tijdelijk niet gewerkt worden en moesten er maatregelen worden genomen om wegdrijven van op de helling liggende schepen te voorkomen.

In de loop van de 16^e eeuw werden door de effectiever geworden kanonnen de stadsmuren kwetsbaar en werden ze minder belangrijk. Naar plannen van Adriaen Anthonisz van Alcmaer werd Hasselt in het begin van de 17^e eeuw van een nieuw verdedigingsstelsel voorzien. Het accent van de verdediging kwam nu te liggen op bastions met aarden wallen en een nieuwe buitengracht die om de oude buitengracht heen werd gelegd. De vroegere buitengracht lag daarna binnen de vesting en bood later ruimte en gunstige mogelijkheden voor de aanleg van sloopstimmerwerven binnen de stad.



1. Gezicht op Hasselt, 2^e kwart 16^e eeuw. In die tijd had Hasselt korte tijd een brug. De getekende verhoudingen, kleine brug en enorme zeilen op het schip, roepen overigens wel vraagtekens op.

Het Twaalfjarig Bestand (1609-1621) was een periode van economisch herstel op allerlei gebied. Wellicht bood dit bestand ook gunstige mogelijkheden voor de aanleg van scheepstimmerwerven aan het Zwartewater. We zien dan ook op een prachtige kopergravure uit 1622, gemaakt door Æ. van Scheijndel naar een ets van P. de Molijn, een ruim aangelegde scheepstimmerwerf buiten de stadsmuur. De gravure stelt de intocht van een garnizoen soldaten uit Haarlem voor. Het is een zeer gedetailleerd gezicht op de stad vanaf de overzijde van het Zwartewater. De werf ligt links van de Veerpoort. Het was een ruim terrein met een aantal sleephellingen en twee houten gebouwen voor werkplaats en opslagruimte. Rondom de eerste helling staat nog de bouwsteiger voor de nieuwbouw van een kennelijk kort tevoren te water gelaten groot schip. Op een andere helling ligt een iets kleiner schip in aanbouw of ter reparatie, terwijl op de laatste helling de kiel met de voorsteven van een schip in aanbouw ligt. We komen verderop terug op de hier afgebeelde schepen. In de 18^e eeuw begon scheepstimmer-

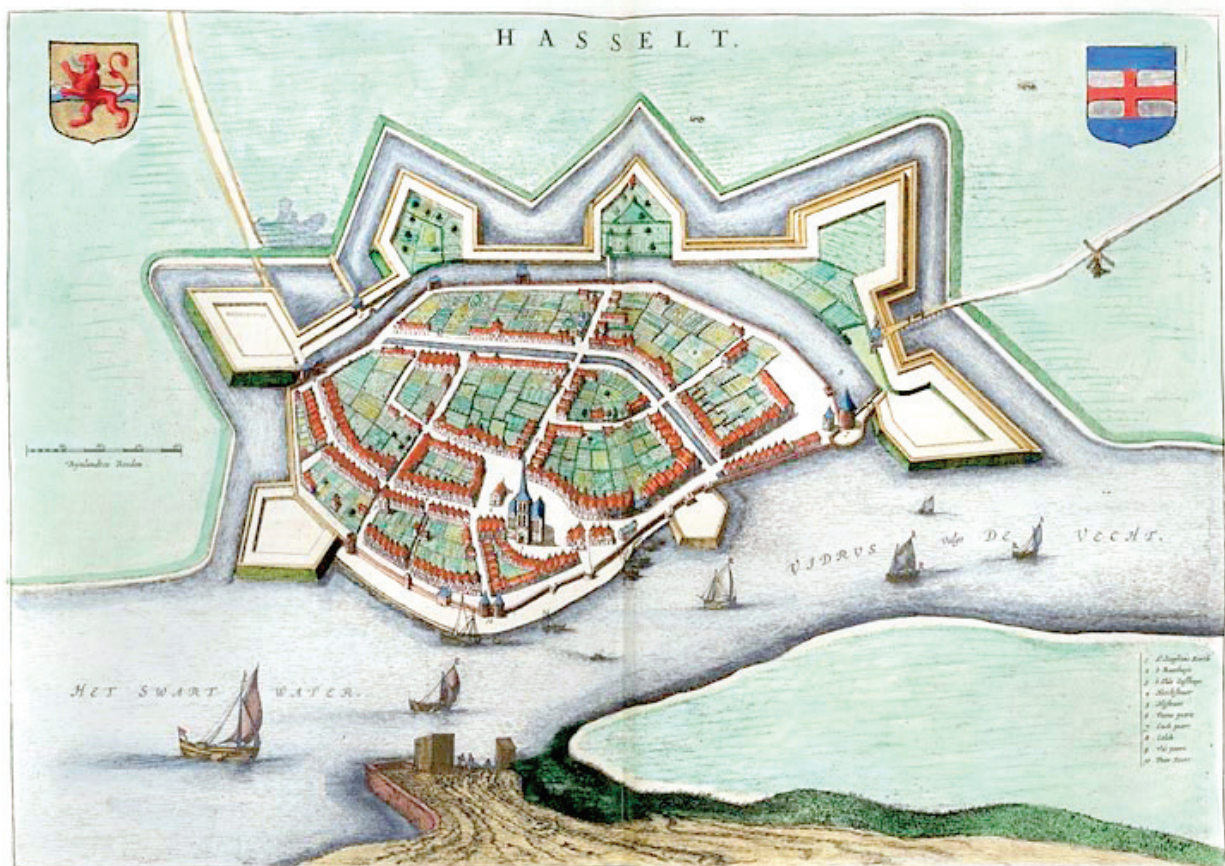
man Van Benthem ook een scheepstimmerwerf buiten de stadsmuur van de Ridderstraat. Van Goor werkte hier in de negentiende eeuw.

Behalve de nadelen van een scheepstimmerwerf aan de oever van het Zwartewater was er namelijk ook een groot voordeel: het was de enige plaats bij Hasselt om grote schepen te kunnen bouwen. Immers, de Buitengracht was met haar verdedigingswerken verboden terrein en bovendien aan beide einden afgesloten van het Zwartewater door zogenaamde stenen beren: gemetselde dammen die als hoogwaterkering fungeerden. De verbinding van de Buitengracht met de Binnengracht en de stadgracht was een overdekte smalle en lage, gemetselde doorgang in de stadswal, naast de Veenpoort, De Pijp of De Piepert genoemd, en alleen geschikt voor kleine vaartuigen. Deze naam bleef tot in de 20^e eeuw in gebruik, ook toen het allang geen overdekte doorgang meer was. De oevers van de Binnengracht boden later wel ruimte voor de aanleg van scheepstimmerwerven.



2. Gezicht op Hasselt in 1622, met links een scheepstimmerwerf.





3. Stadsplattegrond door Joan Bleau; circa 1650.

Olde Podt

Het terrein ten noorden van de Veerpoort heette tot halverwege de twintigste eeuw Olde Podt. Op de hier in de 17^e eeuw aangelegde scheepstimmerwerven aan het Zwartewater werden kennelijk onder andere potschepen gebouwd; de locatie kreeg wellicht al in de 17^e eeuw de naam Podtwerf. Potschepen werden in Noordwest-Overijssel en Zuidwest-Drenthe gebouwd. Later, na het opheffen van deze werf, werd het terrein vermoedelijk Olde Podtwerf genoemd, en nog later Olde Podt. Na 1827 werd de oude stadsmuur langs het Zwartewater gesloopt en vervangen door een nieuwe, veel lagere muur, die uitsluitend de functie kreeg van hoogwaterkering. Ten noorden van de vroegere Veerpoort werd deze muur aan de buitenzijde later voorzien van een dijklichaam, ongeveer even hoog als de wal van het Molenbastion. Na verbreding van dit dijklichaam werden op dit fraai aan het Zwartewater gelegen terrein door de gegoede burgers van de stad vrijstaande villa's gebouwd. De naam Olde Podt bleef voor deze locatie in gebruik tot in de jaren zestig van de 20^e eeuw. Voor burgemeester Malcorps werd toen een van deze panden als ambtswoning bestemd. De naam Olde Podt werd in die tijd als adresaanwijding voor de burgemeester toch wel wat zonderling gevonden en daarom veranderd in het veel deftiger klinkende Justitie Bastion. Dit kon omdat op het aangren-

zende (Molen)bastion, volgens overlevering, ooit enige tijd vonnissen ten uitvoer werden gebracht. Ook andere bewoners van de binnenstad zagen hun kans schoon om tegelijkertijd tot verheffing van hun adres over te gaan: een aantal stegen werd omgedoopt tot straat. Je kunt immers beter aan een straat dan aan een steeg wonen! Ook de bewoners aan de binnenzijde van de voormalige stadsmuur die sinds de middeleeuwen aan Achter de Muur woonden mochten hun adres verheffen tot Justitie Bastion! What's in a name?!

Scheepstimmerwerven in de stad

Na de aanleg van de nieuwe verdedigingswerken met bastions en een nieuwe buitengracht ontstond, zoals hierboven al vermeld, in de stad ruimte voor scheepstimmerwerven aan de Binnengracht. De eerste en gunstigste locatie was die van het aan de Binnengracht gelegen binnenterrein van het bolwerk tegenover de Weggetoren, ten oosten van de Veenepoort, meestal Kleine Bolwerk genoemd. Wegens de bocht ter plaatse in de Binnengracht was deze plaats gunstig voor het aanleggen van sleephellingen. In 1730 vroeg scheepstimmerman Van Benthem aan de stad toestemming om hier een scheepstimmerwerf op te richten. De belangen van de bolwerken als verdedigingswerk speelden echter nog wel degelijk een rol; Van Benthem voegde aan zijn

verzoek de bepaling toe de werf te zullen afbreken als de Raad van State bezwaar zou maken! Tot in de 20^e eeuw hadden meerdere scheepsbouwmeesters hier hun bedrijf gevestigd: achtereenvolgens Peters, Van Benthem, Hubert en Overmars. De grond werd steeds door de stad in erfpacht gegeven. De Binnengracht bezat echter maar één buitenbocht met deze gunstige hellingmogelijkheden. De binnenterreinen van de andere twee aan de Binnengracht gelegen bolwerken misten deze gunstige situatie.



4. Scheepstimmerwerf van Overmars aan de Binnengracht omstreeks 1900. In 1730 begon Van Benthem de vermoedelijk eerste scheepstimmerwerf op deze plaats. Tegenover de werf is rechts tussen straat en gracht het laatste restant te zien van de Weggetoren, een muurtoren uit de 15e eeuw.

De aanleg van de Dedemsvaart vanaf 1809 betekende voor Hasselt een flinke impuls voor scheepstimmerwerven en alle andere aan de scheepvaart gerelateerde bedrijven. De eerste jaren na het begin van het werk aan het kanaal was de scheepvaart nog maar weinig toegenomen. Na de voltooiing van het kanaal omstreeks 1840 was er een forse toename van het aantal passerende schepen. Na de opheffing van Hasselt als vestingstad in 1818 en in 1827 kwamen er aan de waterkant meer terreinen beschikbaar voor aan de scheepvaart gerelateerde bedrijven. Het keurslijf van stadsmuren en vestingwallen mocht eindelijk worden doorbroken.

De oude stadsmuur aan de stadszijde van de Binnengracht werd afgebroken en bij het voormalige Gasthuispoortje in deze muur werd de wal aan de gracht verbreed, zodat hierop een kleine scheepstimmerwerf met één sleephelling kon worden aangelegd; Berend Vlakveld begon hier aan het begin van de 19^e eeuw de tweede scheepstimmerwerf aan de Binnengracht. Deze sleephelling met werkplaats en houtloods werd in 1952 gesloopt om plaats te maken voor een

gymnastieklokaal (nu gebouw De Schakel) en de gereformeerde Ichthuskerk.

Na 1827 werden ook de aarden wallen van de bastions afgegraven; hierdoor ontstonden aan de Buitengracht op het bastion ten oosten van de Veenepoort geschikte terreinen voor scheepstimmerwerven met sleephellingen. Omstreeks 1830 waren er drie scheepstimmerbedrijven: Cornelis Hubert en Berend Vlakveld aan de Binnengracht en Pieter van Goor aan het Zwartewater bij de Ridderstraat. In 1843 waren er vier: Cornelis Stroomberg had zich omstreeks 1840 aan de Buitengracht gevestigd op de plaats waar nu het Kalkovenbrugje ligt. De smalle, overdekte doorgang van de Stadsgracht naar de Buitengracht werd met de aanleg van de Dedemsvaart geopend en verbreed, zodat de scheepvaart vanaf de Dedemsvaart door de Stadsgracht naar het Zwartewater kon.



In 1873 werd het terrein tussen De Piepert en het Kleine Bolwerk door scheepsbouwmeester Jan van Aller uit Nijkerk als scheepstimmerwerf ingericht. Nieuwgebouwde schepen werden hier dwars te water gelaten. Het gedeelte van de Binnengracht tussen De Piepert en het einde van de Hoogstraat werd kort hierna gedempt. Het aansluitende terrein tussen de Binnen- en Buitengracht, waar tot 1827 de Buiten Veenepoort stond, werd ook geschikt gemaakt voor een scheepstimmerwerf, hier met sleephellingen, als tweede werfsterrein van Jan van Aller. De oevers van het bij de ingang van de Dedemsvaart gelegen Kleine Bolwerk werden later geleidelijk aan ingenomen door kleinere, aan scheepvaart gerelateerde bedrijven: de masten- en blokmakerij van Nieuwenhuis en enkele bootjesmakerijen.



5. Winters tafereel omstreeks 1880 van scheepstimmerwerf Van Aller aan de Buitengracht. Rechts op de werf een schip in aanbouw, voor de wal twee Overijsselse pramen. Het schip links lijkt nieuw; zwaarden en roer ontbreken nog. Op de achtergrond v.l.n.r. de woningen van Nieuwenhuis (afgebroken circa 1970), Admiraal en Overmars (afgebroken circa 1955).



Van timmerwerf naar ijzerwerf

Aan het eind van de 19^e eeuw zorgde de industriële revolutie voor een nieuw hoofdstuk in de landelijke geschiedenis van de scheepsbouw voor de binnenvaart. Het werd mogelijk grote, ijzeren platen te fabriceren en toe te passen in de scheepsbouw. Binnen een tijdsbestek van amper vijftien jaar was de totale omschakeling in Nederland een feit, ook in Hasselt. In 1892 gleed het eerste ijzeren schip van de helling op de nieuwe scheepswerf van Van Aller; in 1903 werd op de scheepstimmerwerf van Admiraal het laatste houten schip gebouwd. In het eerste kwart van de 20^e eeuw werd het grootste deel van de Nederlandse houten binnenvaartvloot vervangen door nieuwbouw. Aanvankelijk in ijzer, later in staal.

De voordelen van de nieuwe bouwwijze waren enorm. Om de drie belangrijkste te noemen: 1: een stalen schip gaat langer mee, kost minder onderhoud en kan beter "tegen een stootje"; 2: ten opzichte van de buitenmaten van het schip is er meer binnenruimte; 3: een houten schip is nooit volledig waterdicht; iedere dag moest er worden gepompt. Voor veel traditionele scheepstimmerwerven ontstond er echter een probleem: de overgang van hout naar ijzer vereiste investeringen in machines en in vakmanschap. Houtbouw kon volledig als handwerk worden uitgevoerd, ijzerbouw vereiste daarentegen gebruik van machines voor het vervormen en bewerken van metalen platen en profielen. Voor de scheepstimmerwerven in Hasselt was deze overgang een brug te ver; ze stopten met hun bedrijf.

Scheepsbouwmeester Jan van Aller was ambitieus en zette zich in voor de aanleg van een nieuwe werf, geschikt voor ijzerbouw. Onderhandelingen met de stad resulteerden in de aanleg van een grote werf op het Veenepoortenbolwerk. Dit terrein lag buitendijks en er moest dus rekening worden gehouden met hoge waterstanden van het Zwartewater. Het terrein was echter groot genoeg en bood voldoende ruimte voor de stapelloop in langsrichting en voor een dwarshelling met wagens voor onderhoud en reparaties. Voor de stapelloop van nieuwbouw van grote schepen in langsrichting was de plaats ideaal, want de dijkdoorbraak van 1825 had ter plaatse gezorgd voor een grote en diepe kolk buitendijks. Voldoende water voor grote schepen!



6. Scheepswerf Van Aller omstreeks 1910. Op de nieuwbouwhelling is de driemastschoener Acda in aanbouw.



7. De fraai beschilderde gevel van scheepswerf Bodewes. Wegens het aanstaande vertrek van het bedrijf naar Kampen zal dit beeld binnenkort verleden tijd zijn.

Deze nieuwe werf betekende echter nog niet het einde van de oude Van Allerwerf aan de stadsgracht. Vanaf 1893 werden hier houten schepen gerepareerd en de bouw van houten vissersschepen voor de Zuiderzee bleef doorgaan. Onderhoud, 'knippen en scheren', van ijzeren schepen vond hier nog enige tijd plaats. Hier nog enige tijd plaats. Deze zich in een kort tijdsbestek voltrekkende industrialisatie en daarmee de teloorgang van de traditionele scheepstimmerbedrijven had voor de stad ingrijpende gevolgen. De scheepsbouw aan Binnen- en Buitengracht verdween na verloop van tijd. Naast reparatie van houten schepen kwamen er steeds meer schepen voor de sloop, zelfs schepen die vroeger op dezelfde werf (Admiraal) waren gebouwd! De nieuwe, grote 'ijzeren scheepswerf' op het Veenepoortenbolwerk bepaalde hierna het begrip 'scheepsbouw in Hasselt' en werd na de bouw van een grote werfkrans zelfs een deel van het nieuwe silhouet van de stad.

Ruimte aan de rivier

De huidige waterstaatkundige slogan 'ruimte voor de rivier' is een term die in 1932 in Hasselt als 'ruimte aan de rivier' de geschiedenis in zou gaan. De aanleg van de Afsluitdijk betekende eindelijk het einde van te hoge waterstanden bij storm. Daarmee verdween ook de beperkte geschiktheid van de oevers van het Zwartewater voor het vestigen van industrie en aan scheepvaart gerelateerde bedrijven. De dijken langs het Zwartewater en de in 1901 in het begin van de stadsgracht gebouwde sluis konden een (kortdurende) hoogwaterstand van ruim 200 cm boven NAP weerstaan. Na de sluiting van

de Afsluitdijk werd de maximale waterstand een stuk lager en kon een noordwesterstorm het IJsselmeerwater in het Zwartewater nog opstuwen tot circa 120 cm boven NAP. Na de aanleg van de Flevopolders is het wateroppervlak van het IJsselmeer nog weer kleiner geworden en een overlast veroorzakende waterstand navenant geringer. De iets opgehoogde oevers werden van een beschoeiing voorzien en bleven nu vrij van overstromingen. Scheepsreparatiebedrijven konden zich na 1932 aan de overzijde van het Zwartewater vestigen: Van Brussel, lierenfabriek Ridderinkhof en baggerbedrijf Boltje.

Het vroegere jaagpad werd aangepast en heette voortaan Industrieweg. Dit was tevens het begin van de aanleg van een groot industriegebied. Hier vestigden zich bedrijven die afhankelijk waren van de aanvoer van grondstoffen over water. Kleinere bedrijven vestigden zich aanvankelijk aan de Hasselter zijde van de rivier bij de Grintwal, onder andere bootbouwer Van den Berg en mastenmaker Schmidt.

In Hasselt gebouwde schepen

Met de zekerheid van vier eeuwen scheepsbouwgeschiedenis zijn er in Hasselt ongetwijfeld veel schepen en scheepstypes gebouwd. Over de tot en met de 18^e eeuw in Hasselt gebouwde schepen bestaan weinig geschreven bronnen. Meer concreet worden de gegevens van de 19^e eeuw. De belangrijkste scheepstypes die hier toen werden gebouwd zijn de marktpraam, de Overijsselse praam en, ter wille van de naam, uiteraard ook de Hasselter aak.



8. Havens en werkplaatsen van baggerbedrijf Boltje, aangelegd omstreeks 1955.



De streken ten oosten van de IJssel vormen een gebied waar zich sinds de middeleeuwen een scheepstype ontwikkelde dat geschikt was voor de kleine, ondiepe beken, een type waarvan enkele specifieke kenmerken zich tot in de 19^e eeuw wisten te handhaven. Dit zijn onder andere de rechte, vallende steven en het aanvankelijk tamelijk spits toelopende voor- en achterschip. Deze vormen zijn nog lang toegepast in vissersschepen van de oostwal van de Zuiderzee en in de punters van Noordwest-Overijssel. Deze typen zijn verwant aan schepen in Niedersachsen, zoals de Elperkahn.

Hasselt was vanaf de middeleeuwen een stapelplaats van uit Westfalen over het water getransporteerde goederen, zoals hout en bentheimersteen. Het vervoer over de Vecht en de Regge vond plaats in kleine schepen met weinig diepgang. De lading werd in Hasselt overgeladen in grotere, voor transport over de Zuiderzee. Vanaf de 17^e eeuw werd er uit de veengebieden van Overijssel ook turf in kleine schepen naar Hasselt vervoerd en daar overgeladen.

De Vecht en de Regge waren lastige rivieren voor schippers: 's winters te veel en 's zomers te weinig water. Vooral dat laatste vereiste schepen met weinig diepgang. De zomp was een specifiek voor dit vaargebied ontwikkeld type en wist zich tot in de 20ste eeuw te handhaven.



9. Replica van een vechtzomp.

Er zijn twee afbeeldingen uit de 16^e eeuw met schepen op het Zwartewater bij Hasselt. Beide afbeeldingen zijn echter in de 17^e eeuw opnieuw getekend en uitgegeven. Dit betekent dat de bebouwing van de stad zeer waarschijnlijk in grote lijnen ongewijzigd werd weergegeven, maar dat dit van de afgebeelde schepen allerm minst zeker is. Bovendien hadden niet alle tekenaars voldoende kennis van de details van een schip. De afgebeelde schepen voeren alle het toen gangbare spriettuig. De afbeeldingen geven ongetwijfeld de toen bekende scheepstypen weer, al zijn ze, gelet op de weergave van details, niet erg betrouwbaar (zie afb. 1).

Een beter beeld van scheepsbouw krijgen we met de eerder vermelde gravure (afb. 2) van een gezicht op Hasselt, gemaakt in 1622 ter gelegenheid van de intocht van een garnizoen uit Haarlem. Het schip onder zeil en de twee schepen voor de wal tussen de Veerpoort en de scheepstimmerwerf hebben alle drie een hek of statie (verhoogd en verlengd boeisel van het achterschip dat eindigt boven het roer), een iets gebogen voorsteven en zijzwaarden. Het zeilende schip heeft bovendien een soort verlengde roef met forse ramen in de zijden, wat erop kan wijzen dat dit een beurtschip voor passagiers is. Een van de grote schepen aan de wal heeft een hoge, gebogen luikenkap en zo te zien meerdere berghoutgangen; kenmerken voor het wijdschip van de 17^e eeuw. De lange spriet staat in omgekeerde positie om te laden of te lossen. In de 17^e en 18^e eeuw waren (in volgorde van grootte) het wijdschip, de Overijsselse kaag en de Overijsselse pot de bekendste schepen op het Zwartewater.

De op deze ets afgebeelde schepen komen overeen met andere afbeeldingen van deze schepen uit de 17^e eeuw. De firma Bart Historische Scheepsmodelbouw maakte in opdracht van de Stichting Historisch Maritiem Zwolle een model van een wijdschip uit de 17^e eeuw, naar een opmeting van een bij Lelystad gevonden scheepswrak. Dit scheepsmodel heeft veel overeenkomsten met het hier voor de loswal liggende schip, terwijl het zeilende schip een veerkaag zou kunnen zijn. De schepen die tussen de Veerpoort en het Waterpoortje voor de wal liggen zijn duidelijk kleiner en lager, waarschijnlijk schepen die de Overijsselse Vecht en de Regge of de toen nog kleine veenkanalen ten oosten van Hasselt bevoeren. Slechts één ervan heeft een mast met tuig. Als eerste afbeelding van een scheepstimmerwerf in Hasselt met schepen in aanbouw is deze ets uiteraard zeer interessant.



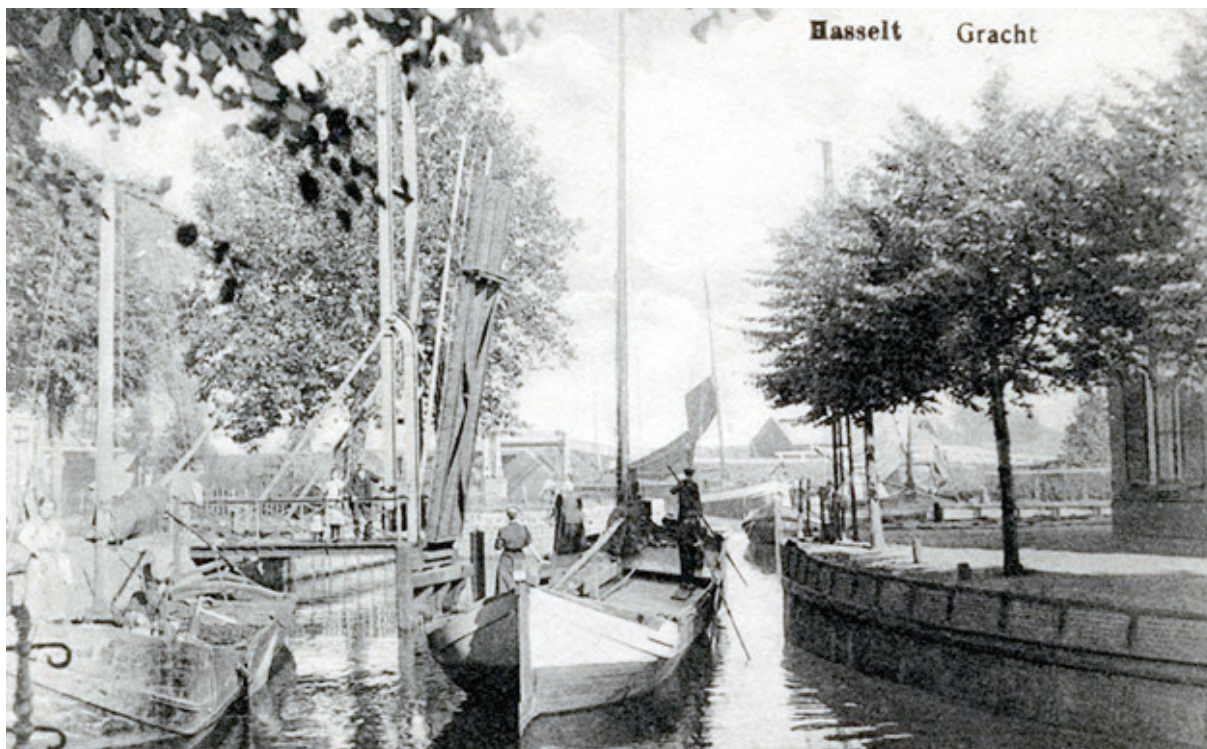
10. Model van een wijdschip, gemaakt door fa. Bart Historische Scheepsmodelbouw in opdracht van de Stichting Historisch Maritiem Zwolle.

Scheepsbouw in de 19^e eeuw

Hasselt beleefde in de 18^e eeuw door allerlei oorzaken een periode van economische achteruitgang. Het stadsbestuur kampte voortdurend met geldgebrek. In 1763 werd een groot aantal stadslanderijen verkocht. Dit zorgde omstreeks 1780 voor een korte economische opleving en volop werk, maar door een tekort aan arbeidskrachten kon deze opleving niet ten volle worden benut. De bouw van nieuwe veerschepen bijvoorbeeld liep vertraging op doordat men niet aan voldoende werkvolk kon komen. De echte opleving van de scheepvaart en zijn bedrijvigheid begon in de eerste helft van de 19^e eeuw, na de aanleg van de Dedemsvaart. In 1833 vroeg scheepstimmerman Cornelis Hubert, die zich in 1827 had gevestigd op de oude scheepstimmerwerf van Van Benthem aan de Binnengracht, de stad om de kleine brug aan het begin van deze gracht te vervangen door een beweegbare. Dit uiteraard in verband met het beter bereikbaar maken van zijn werf voor grotere schepen. Van scheepstimmerman Stroomberg is bekend dat hij in ieder geval vanaf 1845 schepen van verschillende grootte bouwde. Verkoopadvertenties in kranten uit die tijd vermelden open en gedekte pramen, dito sumpen en zelfs een Blokzijler jacht. Mogelijk waren deze op zijn werf gebouwd. Deze advertenties zijn vanaf die tijd een bron van veel informatie. In de eerste helft van de 19^e eeuw was de continuïteit voor nieuwbouw en reparatie nog wel eens wisselend. Na circa 1850 kregen alle werven over het algemeen volop werk.

De Overijsselse praaam

De scheepsbouw en de ontwikkeling van scheepstypen was een zaak van vakmanschap van de scheepstimmerman, de wensen van de schipper en de mogelijkheden van het vaargebied. De vanouds bekende praaam werd in meerdere varianten gebouwd. De stevens van de praaam zijn licht gebogen en tamelijk steil. De oudste typen, zoals de kleine Hoogeveense en de Meppeler praaam waren aanvankelijk nog overnaads gebouwd. Deze schepen vervoerden turf tot Hasselt of Zwartsluis, waar die in grotere schepen werd overgeladen voor het vervoer over de Zuiderzee. De grotere schepen waren over het algemeen vanaf de 17^e eeuw karveel (gladboordig) gebouwd. Uit het wijschip en de andere praaamachtige schepen van de 18^e eeuw ontwikkelde zich in het begin van de 19^e eeuw de Overijsselse praaam. De kleine, open pramen waren over het algemeen lanker en aan de voor- en achterzijde spitser. Deze kleine pramen bleven naast de grote schepen nog lang bestaan. De Hoogeveense of marktpraaam had een klein woonverblijf in het vooronder en een bergruimte voor zeilen en dergelijke in het achterschip. Gangboorden waren er niet; de berghouten waren extra zwaar om in de zijden voldoende stevigheid te bieden. Het achterschip was sterk gepiekt, ten gunste van de snelheid, om zodoende het jagen en bomen in de kanalen te verlichten. (De schippers van grote schepen met veel vracht konden zich doorgaans gemakkelijker een scheepsjager met een paard veroorloven!)



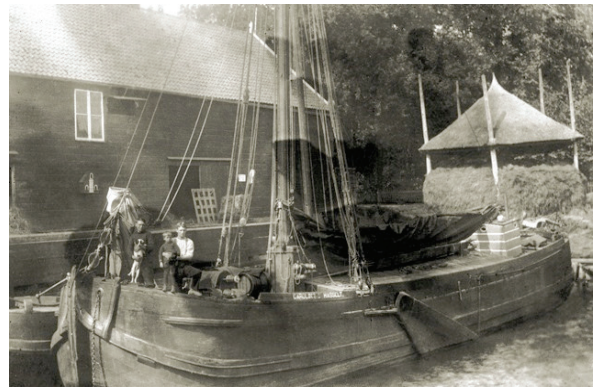
11. Keppelbrug in Hasselt, circa 1910. Een lege marktpraaam met twee families aan boord wordt richting Dedemsvaart geboomd. Links de kop van een half geladen marktpraaam.


In de krantenberichten van opgeleverde en te koop aangeboden schepen in Hasselt komen we de aanduiding open en overdekte pramen tegen. Deze twee hoofdvormen waren elk weer onderverdeeld, waarbij overigens de namen van plaats tot plaats niet altijd eenduidig waren.

De Overijsselse praam kreeg een volle en stompe kop en een wat minder gepiekt achterschip. De zijden hadden weinig zeeg, het berghout hierin was vrij laag geplaatst en soms van voor naar achter vrijwel recht. Een variant was de grote Hoogeveense praam. De verschillen zijn overigens gering. Snelheid was voor deze schepen niet belangrijk, veel lading meenemen echter wel. Wel werd er altijd gelet op goede zeileigenschappen. De platte, brede kop was van voordeel bij het zeilen zonder lading; het schip bleef beter op koers als het aan de wind voer. Bovendien zakte de brede kop op de Zuiderzee minder diep in de golven dan een scherp gebouwd schip. Het achterschip was onder water vrijwel altijd enigszins gepiekt, zodat het water beter 'losgelaten' werd. Dit was van belang voor de zeileigenschappen en de snelheid. De belangen van goede zeileigenschappen en een niet te krappe woonruimte in het achterschip moesten hier tegen elkaar worden afgewogen. De werfbazen kenden alle constructies en beschikten over een groot aantal mallen voor de spantvormen. De belangrijkste maten werden in notitieboekjes opgeschreven. Verder werden de schepen 'op het oog' gebouwd. Tekeningen waren er niet en werden ook niet gemaakt. Het is echter wel frappant dat de lengte-breedte verhoudingen voor grote en kleinere pramen vrijwel altijd nagenoeg identiek zijn. De karakteristieke, ietwat treurig aandoende kop met de sterk oplopende berghouten en kluisgaten als ogen bleven lange tijd het kenmerk van de vrachtvaart van Overijssel.



13. Een van ijzer gebouwd 'overgangstype' van de praam naar de Hasselter aak. Veel details zijn identiek aan die van de houten Overijsselse praam. De kop van dit schip heeft nog het voor een praam kenmerkende hoge, terugvallende boeisel en de steil oplopende berghouten. Wegens het ontbreken van een voorsteven werd dit scheepstype ook wel praamaak genoemd.



12. Houten Overijsselse praam Carolina, gefotografeerd in haven De Beer in Hasselt. Veel details zijn identiek aan details van de ijzeren praam op de vorige afbeelding. 

Volgens de scheepsmetingenlijst van Zwartsluis van 1904 werd in Hasselt één keer een houten tjalk gemaakt: in 1887, waarschijnlijk op de werf van Van Aller.

De Hasselter aak

De voorsteven was in constructief opzicht bij de volle, brede kop eigenlijk minder noodzakelijk. De inhouten waren hier net als de leggers van het vlak horizontaal tot aan het dek aangebracht, zodat de scheepshuid van de kop de gewenste stijfheid kreeg. De bevestiging van de huidplanken op deze inhouten maakte het aanbrengen van een voorsteven eigenlijk overbodig. Scheepstimmerman en werfbaas (eigenlijk is de titel scheepsbouwmeester meer op z'n plaats) Jan van Aller in Hasselt was, voor zover bekend, de eerste die deze zienswijze vanaf circa 1880 in praktijk bracht. Hij deed dit met de bouw van een voorstevenloos schip, naar de plaats van ontstaan "Hasselter aak" genoemd. Van Aller bleef met deze houtbouw waarschijnlijk ook de enige; op oude foto's wemelt het bij wijze van spreken van Overijsselse pramen, maar houten Hasselter aken zijn zeldzaam. Ondanks dat was deze aak een succes. Bij de overgang van hout naar ijzer werd het model van de Hasselter aak aan het nieuwe materiaal aangepast en evolueerde het in korte tijd via praamaak naar de nu nog alom bekende Hasselter aak.

De Hasselter scheepstimmerwerven hadden inmiddels ook buiten de regio bekendheid gekregen. Gerrit van Goor kreeg in 1850 opdracht van rederij J. Goedkoop in Amsterdam om een schip van 100 ton, bestemd voor de internationale vaart, te bouwen. De rederij wilde dit schip de naam Stad Hasselt geven. Burgemeester Freislich stelde de raad voor om, als dank voor de opdracht aan een werf in onze stad, de opdrachtgever te vereren met een vlag met het wapen van de stad. Goedkoop bedankte echter voor deze eer met de mededeling dat zijn schepen, vanuit Amsterdam varende, niet de vlag van Hasselt konden voeren.

In plaats van het stadswapen werd de vlag toen maar voorzien van de naam van de stad! Scheepstimmerwerf Van Goor aan het Zwartewater had op dat moment kennelijk werk genoeg: pas na enkele jaren werd de kiel van het schip gelegd.

Behalve Van Goor leverde de scheepstimmerwerf van Van Aller ook vanaf het begin een grote diversiteit aan schepen. Hier werd in 1878 de opdracht verworven voor het bouwen van twee loodskotters met een lengte van 20 meter. Ook werden er vissersschepen voor de Zuiderzee gebouwd. Ze werden in Hasselt 'skutien' genoemd. Deze hadden het model van een kleine schokker of bons en werden hoofdzakelijk aan Vollenhove geleverd, ongeveer drie per jaar. De bons was kleiner en ondieper dan de schokker. Het waren de vissersschepen van de 'oostwal' van de Zuiderzee (ongeveer vanaf Elburg tot Kuinre) en ze werden daar ook algemeen 'schuit' genoemd. Het was een echt Overijssels type, ontwikkeld vanuit de vroegere slanke schepen met rechte, vallende steven, zoals de punter.

Ook werden in Hasselt enkele botters gebouwd; ze werden door de vissers 'Hasselaar' genoemd. Een in 1880 voor Harderwijk gebouwde botter vaart nog steeds, nu vanuit Spakenburg, met registratienummer BU16.

Scheepsbouw in de 20^e eeuw

Met de aanleg van een grote, buitendijkse werf werd het niet alleen mogelijk om de omschakeling van houten naar ijzeren schepen te realiseren, maar ook om grotere schepen te bouwen. Jan van Aller zag ook het perspectief van de bouw van grotere schepen en wilde mede profiteren van opdrachtgevers buiten de regio. Een der eerste grote ijzeren schepen was een aak van 140 ton voor schipper Gerrit Schaart uit Hoogeveen.



14. De traditioneel geworden kenmerkende kop van een stalen Hasselter aak, hier De Dageraad in de stadsgracht in Hasselt. Dit schip werd in 1905 gebouwd op de werf van Appelo in Zwartsluis. Foto J. Holthuis.

Daarna volgden snel meer opdrachten van regionale schippers. De ijzeren Hasselter aak werd een succesvol schip. Ook hier werden de kimmen rond en het boeisel van de kop viel niet meer terug, zoals bij het houten schip, maar stond in een doorgaande lijn met de boeg eronder. De grotere schepen werden van een roef voorzien, zodat de woonruimte aan boord groter en comfortabeler werd. Als variant werd de kop ook wel van een klippersteven voorzien. Het schip zou hiermee minder buiswater overnemen. Dit was echter ook een esthetische kwestie; veel schippers vonden een klipperkop gewoon mooier. In tegenstelling tot een echte klipper spraken dan van 'een klipper met een peerdekot'. Hasselter aken en klipperaken werden inmiddels op veel werven gebouwd. Enkele werven in Friesland stonden bekend om hun boten met sierlijke vormen met smalle huidgangen.

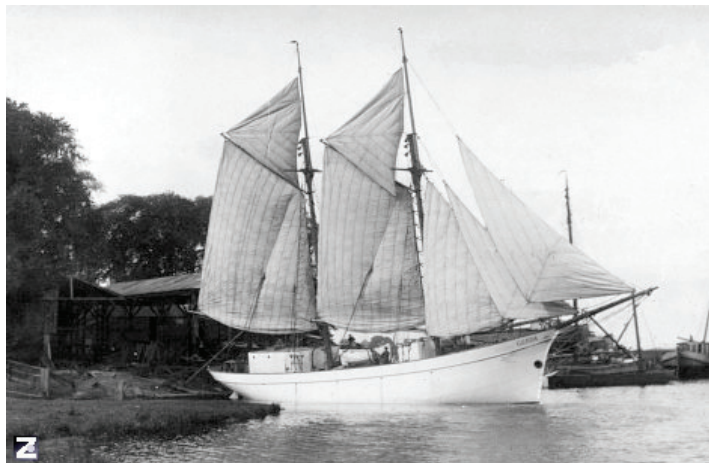


15. Voor- en achterschip van een in Friesland gebouwde klipperaak. De skûtsje-traditie van Friese werven is onder andere zichtbaar aan de in het midden geplaatste toegang tot de roef.

Een vreemde eend in de bijt was de leunder, een schip met vlakke, iets hellende zijden, hoekige kimmen en een aakachtige kop. Ook werden er vanaf het begin van het 'ijzer-tijdperk' tjalken gebouwd. De tjalk was van origine een Fries schip. Het model van een tjalk werd vrijwel letterlijk van de houtbouw overgenomen, inclusief de brede berghouten in voor- en achterschip.

Van Aller: een veelzijdig bedrijf

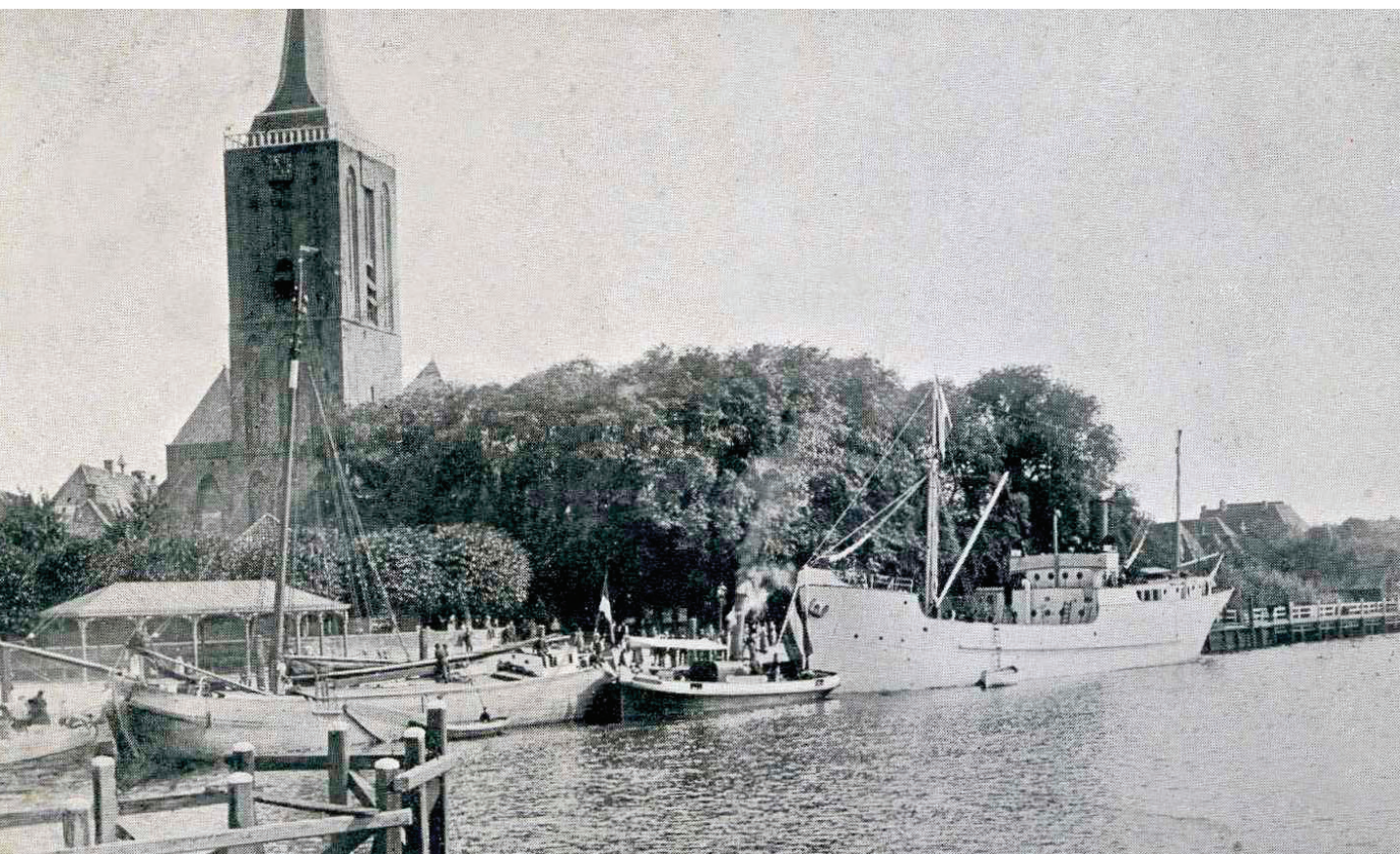
De contacten met de overheid sinds 1878 zijn blijven bestaan; op de nieuwe buitendijkse werf konden nu grote loodsschoeners worden gebouwd. De gebouwde scheepstypen werden steeds veelzijdiger. Voor buitenlandse opdrachtgevers werden voor de kustvaart schoeners gebouwd. Vanaf 1911 werden deze ook van een motor voorzien, om zelfstandig verder landinwaarts te kunnen varen om 'goederen van deur tot deur te kunnen vervoeren'.



16. De schoener Gerda, in 1913 voor een Duitse opdrachtgever gebouwd.

De meeste zeilende schepen voor de binnenvaart kregen nog de traditionele vormen van tjalken en aken. Na 1920 werden scheepsmotoren voor de binnenvaart betrouwbaarder. Een nieuw scheepstype ontstond: het luxe salonmotorschip, later kortweg luxemotor genoemd. In de jaren twintig en dertig van de 20^e eeuw werd dit het toonaangevende model voor de vrachtaarders van de binnenvaart.

De zonen van Jan van Aller hadden scheepsbouwkunde gestudeerd en zagen kans om niet alleen grote sleepschepen voor de Rijnvaart te bouwen, maar ook technisch ingewikkelder opdrachten te verwerven, zoals voor de bouw van stoomschepen voor de kustvaart en passagiersschepen voor binnenlandse lijndiensten. De Eerste Wereldoorlog was voor het onafhankelijke Nederland een periode van hoogconjunctuur. Het door de oorlog ontstane tekort aan zeeschepen werd door Nederlandse werven maar al te graag aangevuld. Er kwam volop werk en er werden veel nieuwe rederijen opgericht, die prompt flinke orders plaatsten. Zo ontving Van Aller van de nieuwe rederij Princenhage in Rotterdam in 1918 de opdracht voor een stoomschip met voor Hasselter begrippen forse afmetingen: lengte 52,50 meter, breedte 8,50 meter, holte 4,25 meter, laadvermogen 600 ton en waterverplaatsing 1000 ton. Van Aller had kort hiervoor al ervaring opgedaan met de bouw van een soortgelijk schip van iets kleinere afmetingen voor de rederij Groningen.



17. Proefvaart van een door Van Aller nieuw opgeleverd stoomschip. Aan de Kaai veel belangstelling.



18. Het schip is zojuist met vlag en wimpel de brug gepasseerd. Aardig detail: de beide masten zijn voorzien van opgedoekte steunzeilen.

Direct na de oorlog rezen er echter problemen wegens gebrek aan materiaal en onderdelen. De stoommachine bijvoorbeeld kon niet op tijd worden geleverd. De rederij begon een proces tegen Van Aller, wat uiteindelijk leidde tot het faillissement van de werf. Een harde klap voor de economie in Hasselt wegens het teloorgaan van de grootste werkgever. In 1924 werd de werf overgenomen door Geert en Hermannus Bodewes.

Bodewes: ook veelzijdig

Er was steeds ruimte om grote schepen te bouwen, vaak ook voor buitenlandse klanten. De zeilvaart werd verleden tijd en de motoren voor de binnenvaart werden steeds beter, kleiner en efficiënter. Vanaf de jaren twintig van de 20^e eeuw bestond nieuwbouw in hoofdzaak uit binnenvaartschepen van het model luxemotor. Er gleden ook sleepboten van de helling.



19. Scheepswerf Bodewes omstreeks de jongste eeuwwisseling. Voor de wal een duwboot en een modern binnenvaartschip. Het hier langs zij liggende scheepje is de Onderneming van schipper Koekoek, dat veel met grind naar Hasselt voer. Gebouwd in 1912 als toen al grote hagenaar en later nog eens verlengd en gemotoriseerd, toont het hier duidelijk de schaalvergroting in de binnenvaart.

Na de Tweede Wereldoorlog trad schaalvergroting in de binnenvaart in; motorschepen, met de afmeting van een kempenaar (50 x 6,60 meter) gleden nu van de helling. Ook andere vaartuigen werden er gebouwd, zoals baggermolens en zuigers voor baggerbedrijf Prins van Wijngaarden. De laatste werden als casco op de werf gebouwd en door plaatselijke toeleveringsbedrijven en de opdrachtgever zelf afgebouwd. Een der laatste nieuwbouwschepen was het pontonachtige casco van een binnenvaartschip met de woning en de brug midscheeps. Voor de in 1977 gemaakte tv-serie over de binnenvaart "Tussen wal en schip" met Kees Brusse in de hoofdrol, werden op de werf opnamen gemaakt rondom dit schip in aanbouw. De laatste jaren voert de werf hoofdzakelijk onderhoud en reparaties uit. De huidige directeur, Thecla Bodewes, studeerde scheepsbouw, zette zich in voor nieuwe ontwikkelingen op het gebied van voortstuwing en zag kans om onder andere de scheepswerven De Kaap in Meppel en Peters in Kampen over te nemen. In 2011 werd zij tot Zakenvrouw van het Jaar 2011 uitgeroepen.

Anderen in Hasselt gebouwde schepen en scheepjes

Kleine bedrijven hebben voor een interessante diversiteit in de Hasselter scheepsbouw gezorgd. Kleine sleepboten, opduwers, roei- en visboten en jachten werden op verschillende locaties gemaakt. Opduwers en roeiboten werden vrijwel nooit apart geregistreerd, omdat ze bij een geregistreerd schip hoorden. Ze zijn dan ook moeilijk te traceren. Hendrik van den Berg maakte bijboten, model Hollandse boot. De sleepboot Jannie (1947) en de opduwer Anne Maria (1941) die hij maakte hebben beide de rompvorm van een vlet. De Grollemanpunter, naar de ontwerper en bouwer genoemd, werd vanaf de jaren 60 een begrip. De eerste boten waren zo eenvoudig mogelijk - uit drie platen en een kleine spiegel - samengesteld. Spanten waren niet nodig; een buisprofiel op de zijden gaf de gewenste stevigheid. Later werd de boot met een boeisel uitgevoerd en naar wens van een visbun en/of luchtkasten voorzien. De laatste ontwikkeling is de bouw van aluminium. De specialiteiten van diverse grote en kleine reparatiebedrijven en bootmakerijen komen, evenals die van de vele toeleveringsbedrijven, in het nieuwe boek over de geschiedenis van de scheepvaart in Hasselt uitgebreid aan de orde.

Toeleveringsbedrijven

De vestiging van scheepswerven heeft een aanzuigende werking op toeleveringsbedrijven, met hun eigen specialisaties. In 1843 waren er naast de vier scheepstimmerwerven drie mastenmakerijen, pomp- en blokmakerijen, een zeilmakerij, drie touwslagerijen en vier smederijen, waarbij de laatsten uiteraard ook andere opdrachtgevers hadden. Na de opening van de Dedemsvaart kwamen daar nog de vele winkeltjes voor scheepsbenodigdheden en proviand



20. Een katwijker (motorschepje, vaak voor de beurtvaart gebouwd) heeft brandstof ingenomen bij Bouman aan de Baangracht. De schipper brengt zijn zaken aan dek in orde, zijn vrouw heeft zojuist de koppeling 'in het werk' gezet. Foto circa 1955.

aan de stadsgracht bij. Hier blijkt de juiste visie van baron Van Dedem. Het was zijn voorstel om de vaarroute van de Dedemsvaart ten gunste van de economie van de binnestad door de stadsgracht van Hasselt te leiden en niet om de stad heen. Met de sluiting van de Dedemsvaart in 1963 was het gedaan met de bedrijvigheid aan de stadsgracht; op een na zijn de circa 30 vroegere winkels inmiddels weer woonhuis.

Tot besluit

De bedrijvigheid van weleer aan de waterkant wordt in onze tijd gelukkig levendig gehouden met het sinds 1992 vijfjaarlijks terugkerende evenement Hassailt. Ruim honderd authentieke vrachtschepen, sleepboten, enzovoort kiezen dan ligplaats aan de Kaai en aan de grachten en houden de herinneringen aan de vroegere bedrijvigheid levend. De stadsstructuur met haar grachten biedt een optimaal decor voor dit evenement. Met dank aan de vroegere vestingbouwers en aan baron Willem Jan van Dedem. En aan de huidige Hassailt-organisatoren met liefde en trots voor onze stad!

VERANTWOORDING VAN DE AFBEELDINGEN

- 1-6, 11, 12, 17: coll. HVH
- 7, 19: coll. Bodewes
- 8: W. van Dijk
- 9: dagblad De Telegraaf
- 10: fa. Bart Historische Scheepsmodelbouw
- 13: Vaartips
- 14: Jan Holthuis
- 15: Kustvaartforum
- 16: Eelsingh
- 18: coll. fam. Van Aller
- 20: coll. Rijksdienst v. h. Cult. Erfgoed