

# NIEUWSBRIEF

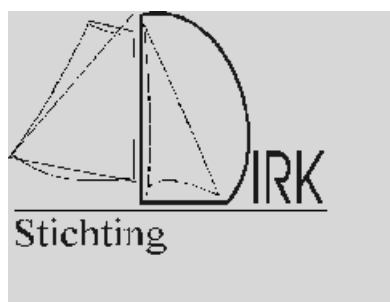
*voor donateurs en sponsors van Stichting Dirk*

achtste jaargang nr. 1 1 maart 2004

## Van de redactie

Namens het bestuur van stichting Dirk wensen wij u het allerbeste voor 2004. Zoals u ziet begint dit jaar voor stichting Dirk met de uitgave van deze nieuwsbrief. Hierin kunt u lezen dat Gervaaas Braun zijn functie heeft neergelegd en Kees de Wit zijn taak als penningmeester op zich heeft genomen. Voor dit jaar staan twee belangrijke gebeurtenissen op het programma. Als eerste het trouwen van het bestuurslid Frank Geilen met zijn verloofde Tara op 7 augustus van dit jaar in hun woonplaats Chicago in Amerika. Wij wensen hem natuurlijk heel veel geluk. Ten tweede heeft Peter Borsch aangegeven dat hij klaar is met het vervangen van het vlak. Dit betekent dat Dirk nog dit jaar te water wordt gelaten. Hierover volgt later dit jaar nog een tweede nieuwsbrief. Ik wens u veel leesplezier.

Rob Halkes, Voorzitter



De nieuwsbrief van Stichting Dirk verschijnt eenmaal per jaar onder verantwoordelijkheid van de werkgroep nieuwsbrief

### Redactie:

Fred van Heerde  
(0182) 535702

Redactieadres: Stichting Dirk  
Graaf Florisweg 66  
2805 AM Gouda  
Stichting\_Dirk@Hotmail.com  
<http://web.inter.nl.net/users/dirk>

Giro: 6891831  
Oplage: 50 stuks

© Stichting Dirk, 2004  
Alles uit deze nieuwsbrief mag op enigerlei wijze vermenigvuldigd worden, mits voorzien van bronvermelding

## Penningzaken

Sinds eind vorig jaar ben ik de nieuwe penningmeester van Stichting Dirk. Gervaaas heeft als penningmeester de Stichting gezond achtergelaten, waarvoor uiteraard dank. Ik hoop dit op dezelfde manier te kunnen voortzetten.

Financieel gezien staat de Stichting er goed voor. Het komende jaar verwachten we echter een aantal grote kostenposten. Dit zijn een laatste betaling aan Peter Borsch voor zijn werkzaamheden aan het vlak en verder een betaling aan Peter Borsch voor de restauratie van de hak. Verder wordt Dirk dit jaar te water gelaten. Hiervoor heeft de Stichting voldoende geld. Voor de komende jaren zijn een aantal volgende projecten gepland, zoals de aanschaf en installatie van een nieuwe motor. Uw bijdrage blijft dan ook van harte welkom.

Indien u met Acceptgiro betaalt vindt u bijgevoegd de Acceptgirokaart. Automatische Incasso's worden omstreeks april 2004 afgeschreven.

Kees de Wit, Penningmeester

## Nog eenmaal

Rob vroeg mij namens het bestuur van Stichting Dirk om nog eenmaal een stukje te schrijven. Nog eenmaal zult u nu misschien denken? Ja, want mijn naam zal niet meer staan onder de financiële stukjes van de nieuwsbrieven. Vorig jaar heb ik namelijk afscheid genomen van Stichting Dirk.

En dus zit ik nu met de laptop op de bank en staar over de landerijen waar de laatste flarden mist en rijp langzaam overgaan in druilerig weer. Ik zet de verwarming maar een graadje hoger en schenk mezelf een bak koffie in. Dit stukje had al ruim twee weken geleden af moeten zijn. Maar ik schuif het daadwerkelijk beginnen met allerlei legitieme redenen voor mij uit. Nu op de laatste vrije vrijdag van het jaar moet het er maar van komen.

Laatste bijdragen staan vaak vol sentiment over het verleden of juist vol goede adviezen en tips voor de toekomst. Ik vraag me af of Stichting Dirk daar veel aan zal hebben. Het doel is immers duidelijk alleen de weg er naar toe is niet altijd een lange rechte weg. En met deze filosofische

woorden neem ik een flinke slok koffie en bedenk dat ik eigenlijk toch wel een boodschap heb. Niet direct voor de Stichting zelf maar voor u, als trouwe donateur. Ik wil u namelijk vragen om eens een bezoek te brengen aan Dirk op de werf in Zaandam. Wij hebben dat al vaker gevraagd en in het verleden hebben we zelfs donateursdagen georganiseerd. Voor ons als bestuur waren dat de leukste dagen want dan konden wij tenminste ons enthousiasme over ons project aan u overbrengen. Een donateursdag was voor ons altijd weer de stimulans om door te gaan.

Hoewel de Stichting nu geen donateurdagen organiseert zijn er wel de werkdagen waar de bestuursleden aan Dirk werken en tijdens het klussen vergaderen. Een ideale dag dus om eens vrijblijvend een bezoek te brengen aan de boot. Als u wilt kunt u meewerken maar het is zeker geen verplichting. Als we weten dat u komt staat de koffie of thee voor u klaar. Ik zal zeker jaarlijks een van de werkdagen bezoeken.

Waarom stop ik eigenlijk met mijn werkzaamheden bij Stichting Dirk? In een van mijn eerdere stukjes heb ik al geschreven dat ik sinds een paar jaar in het hoge noorden van Nederland woon. Daar ben ik sinds anderhalf jaar druk aan het inburgeren en dat betekent dat er voor andere zaken minder tijd is. De afstand van Groningen naar Zaandam speelde uiteindelijk ook mee. Ik heb nog getracht om alleen maar een administratieve bijdrage te leveren als penningmeester maar een penningmeester op afstand is voor even praktisch maar niet voor een langere periode.

Is het dan een definitief afscheid? Nee, natuurlijk niet daarvoor ben ik te nauw bij Dirk betrokken geweest en is de vriendschap tussen ons te groot. Te pas en te onpas zal ik mijn gevraagde en ongevraagde adviezen aan de heren ten gehore brengen.

Gervaa Braun

## JEUGDHERINNERINGEN AAN DE BINNENVAART

Mijn vader had een schip dat ook wel "Binnenstadter" werd genoemd omdat het op kleine vaarwaters kon varen. We voeren door heel Nederland en door grote delen van België. Voor de grote rivieren hadden we te weinig motorvermogen, maar veel lading brachten we naar de Rotte, bijvoorbeeld brouwergerst voor de Heineken bierbrouwerij. Vanaf de Leuvesluis werd gevaren via de Vischmarkt en de toen nog open Blaak. Het sluisje dat voor de oorlog toegang gaf tot de Binnenrotte kan ik mij niet herinneren. In de oorlog is deze toegang door het bombardement verwoest en daarom voeren we via de Parksluizen, de Schie en het Noorderkanaal. Ik kan mij ook niet herinneren waar het brouwergerst vandaan kwam en ook niet hoe die vervoerd werd. In Amsterdam werd niet gebrouwen en wij brachten met het schip het bier naar Heineken aan de Stadhouderskade in Amsterdam.

Dit vervoer gebeurde in houten kratten. Er waren twee modellen, één voor pijpjes en één voor pullen. De ruimen werden volgeladen met nog een deklust daar bovenop en we brachten de lege kratten terug naar Rotterdam. Het schip werd geladen met behulp van een rollenbaan waardoor er niet veel gesjouwd hoefde te worden. De laad- en losploegen werkten niet op hun gemak. Recht tegenover de steiger bij de fabriek woonden de bazen en deze sloegen veelvuldig het doen en laten van de ploegen vanuit hun woning gade. Ze durfden haast geen kop koffie aan te nemen van de schipper. Even rusten kon alleen maar in het ruim, waar men vanuit de woningen niet te zien was. Het personeel kreeg enkele munten als beloning waarmee ze uit een kraan een kan bier konden tappen.

In de oorlog werden we

getrokken door een sleepboot want er was voor onze scheepsmotor geen olie beschikbaar. De hele oorlog door hebben we die reizen gemaakt. Toen we op een zekere dag in de Tolhuissluis lagen onderweg naar Rotterdam, was het 'Dolle Dinsdag'. We hebben daarna een goed heenkomen gezocht in de Drecht waar we tot het eind van de oorlog verbleven. Zo hebben we de hongerwinter in Rotterdam gemist. Kort na het einde van de oorlog werd weer biergerst voor Heineken aangevoerd, uit het binnenland of per zeeschip uit het buitenland.

Toen de Nieuwe Leuvesluis was gebouwd, konden we weer varen via de oude route, Door het Hang, onder de Meentbrug door. Dit was een bijzondere brug. Om ons door te laten ging hij ongeveer een meter omhoog. Op de straat ontvouwde zich dan een trapje, zodat voetgangers niet voor een geopende brug hoefden te wachten. In de Rotte passeerden we de Westlanders die bloemen uit het Westland hadden aangevoerd. Heel vroeger hadden we geen stuurhut en was de 'kruiphogte' voldoende om onder de bruggen door te varen. De steven van het schip en het daarachter liggende ankerlier waren dan ons hoogste punt.

Later werd een demontabele stuurhut op het schip gezet. Deze moest eraf als we op de Rotte voeren. Het water in die rivier was niet altijd van dezelfde hoogte. Daardoor lagen we wel eens enkele centimeters te hoog op het water. We moesten dan 'dompen', dat wil zeggen dat eerst de voorsteven met een balk naar beneden werd gedrukt. Daarna moesten mijn vader, mijn zus en ik op het dek gaan liggen en met de voeten tegen de onderkant van de brug duwen, waardoor het schip een heel klein beetje omlaag ging.

Mijn moeder zette dan de motor van het schip aan en, terwijl wij het schip op die manier vrijhielden van de brug, voeren we eronder door. Ook op andere manieren werd wel geprobeerd het schip lager op het water te krijgen. Een voorbeeld was het ophangen van een zeil in het ruim en dat vol laten lopen met water, waardoor het schip zwaarder werd. We hadden dan weer veel werk om al dat water uit het schip te krijgen. We hadden geen motorpomp, dus alles moest met handkracht overboord worden gegooid.

Tot 1963 is door ons en onze collega's het biergerst op die manier naar Heineken vervoerd. Natuurlijk waren er ook andere bestemmingen aan de Rotte. Zo vervoerden we veel hout, planken en bundels, naar Bergschenhoek en naar de Hillegaersbergse Houthandel. Het laden en lossen ging allemaal met de hand. Meestal hadden we een zodanig hoge deklading dat we er nauwelijks overheen konden kijken. We brachten ook pakken blik naar de blikfabriek. Hiervan werden dan conservenblikjes gemaakt. Uit Stein in Limburg haalden we kunstmest, die ook naar Bergschenhoek werd vervoerd. Die kunstmest werd in balen vervoerd. Het lossen gebeurde razend vlug, want hoe eerder het schip leeg was, des te meer verdienste was er voor de losploeg. Van zo'n ploeg tilden twee man een baal boven het hoofd, een andere man dook eronder en liep er mee weg. Dit was vakwerk want een baal moest altijd direct goed op de rug van de sjouwer liggen. Die bracht de baal dan naar een platte wagen. Wij hadden altijd zo'n 80 ton kunstmest aan boord en die was in minder dan een dag op handkracht gelost, terwijl de sjouwer toch altijd uit het onderste deel van het ruim moest komen via een ladder. Ik heb er altijd met bewondering naar gekeken.



Rotte



Rotterdam. Noordblaak.  
Noordblaak

***Deze herinneringen kwamen kortgeleden bij mij op, toen ik met de Croosboot een tocht over de Rotte maakte. De gids vertelde veel over wat er aan de kant te zien was, maar de herinneringen die ik aan de Rotte heb zijn tijdens zo'n tocht moeilijk te vertellen. Je moet het zelf hebben meegemaakt om dat te weten.***

door C. Willemsen  
uit: Tijdschrift Ons Rotterdam  
nummer 5 – 1997

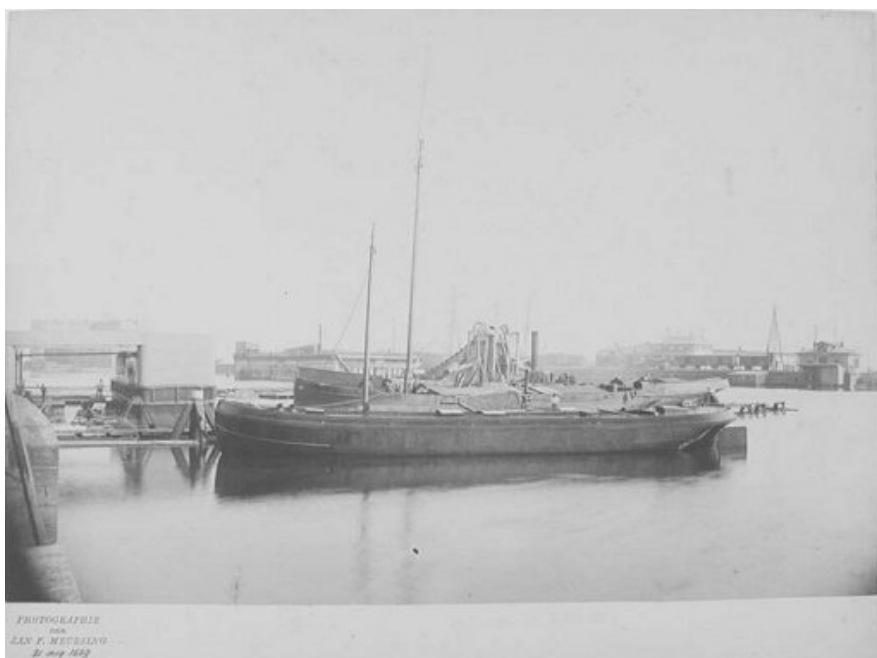
## Historie

Deze nieuwsbrief beëindigen we met een aantal historische foto's van kraken. Een goede bron hiervoor is het online archief van het Maritiem Museum te Rotterdam

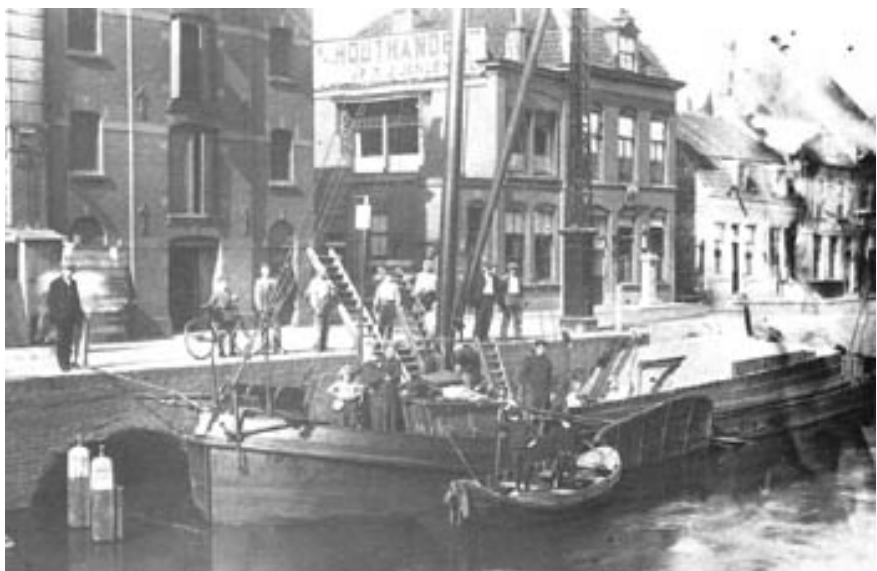
Een staatsietjalk en een kraak (op voorgrond) te Rotterdam.  
Maritiem Museum, Collectie Van Konijnenburg, Inventarisnr F1547



Havengezicht met de werf van Meursing te Amsterdam met o.a. molen, een teerschuit, in aanbouw voor de chemische industrie, een elevator en een droogdok aan de Suezsteigers met op de achtergrond het gebouw van de Holl. IJzeren Spoorwegmij., augustus 1889  
Maritiem Museum, Inventarisnr S.1156(06)320



IJzeren kraak 1913 voor meelfabriek De Korenschoof in Utrecht  
Bron Onbekend



This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.  
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.