

Scheepsbouw- en Reparatiewerf 'De Herstelling'

door Arie Blaazer

In zijn sfeervol ingerichte werkkamer vertelt Piet de Bock ons de historie van scheepswerf 'De Herstelling' aan het Westeinde in Leimuiden.



Een foto uit het ansichtkaartenboekje 'Oude prentbriefkaarten vertellen over Oude en Nieuwe Wetering II'. De tekst luidt: Scheepswerf 'De Herstelling' omstreeks 1910. Zoals u ziet werden er grote schepen gemaakt. Links op de kleine boot staat P. Meijer. Rechts het huis van de familie Vogelaar.

'Mijn grootvader, Pieter Lambertus de Bock, naar wie ik vernoemd ben, begon met zijn zwager, Piet Meijer, met het bouwen en onderhouden van houten en ijzeren schepen op een stuk grond in Leimuiden aan de Oude Wetering, vlak bij de plaats waar de Drecht in de Wetering uitmondt. Pieter L. de Bock was geboren in 1878 en gehuwd met Neeltje Meijer, de zus van Piet Meijer. De twee zwagers begonnen het bedrijf onder de naam 'De Bock en Meijer', waarbij de werf de naam 'De Herstelling' kreeg. Ervaring was er voldoende, vooral Pieter de Bock was al geruime tijd werkzaam geweest in de scheepsbouw.

Op de werf werden tuindersvletten en andere werkscheepjes gemaakt. Met de bouw van

ijzeren schepen werd begonnen omstreeks 1900. De ondernemende zwagers pakten de ontwikkeling hout-ijzer-staal voortvarend aan. In die tijd werden voornamelijk ijzeren schepen zoals roeiboten en kleine binnenvaartschepen gebouwd. In verband met de vraag naar steeds grotere schepen waren inmiddels twee sleehellingen aangelegd.

Vanaf 1900 werd het hout in de scheepsbouw steeds meer verdrongen door ijzer. IJzer bevatte een hoog koolstofgehalte, waardoor het broser was dan het huidige staal. Door het hogere koolstofgehalte was het minder gevoelig voor roestvorming. Nadeel van het hoge koolstofgehalte was dat er bij het walsen regelmatig 'insluitingen' waren, waardoor de platen vaak een soort bladerdeeg waren.

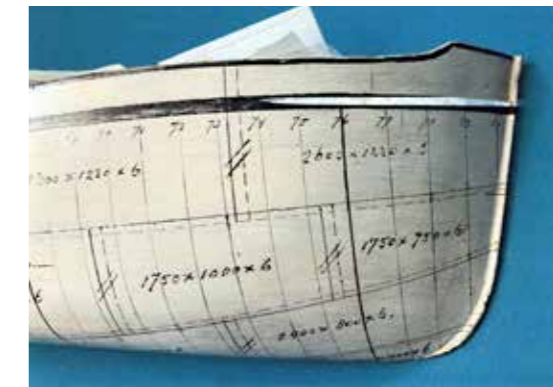
Bij oudere schepen is daardoor het uitvoeren van reparaties door middel van elektrisch lassen vaak uiterst lastig. Er varen echter nu nog steeds schepen rond van voor 1900, die gebouwd zijn met ijzeren beplating. Het op de gewenste afmeting maken en het vormen van de ijzeren platen was arbeidsintensief. Het op maat snijden gebeurde met een carbidvlam of met een platenschaar. Zo'n ijzeren plaat van 5-6 mm dik werd op een lange tafel gelegd, waarbij aan het eind een groot vierkant aambeeld stond. Met drie of vier man werden dan de platen door middel van rekhamers in een hoog ritme gerekt tot zij de juiste vorm hadden (vergelijkbaar met hoe er vroeger handmatig gedorst werd). Dat was arbeidsintensief en zwaar werk, maar men wist niet anders. Van gehoorbescherming had men nog niet gehoord. Spanten van hoekijzer werden met een handgedreven spantenbuiger in de juiste vorm gedrukt. Kleine correcties werden op het zogeheten holblok uitgevoerd. Een holblok is een soort aambeeld met een grote uitholling. Hierbij werd met een rekhamer de juiste vorm in de spanten geslagen of gerekt.

Een sleehelling bestond uit een zware eikenhouten balk met stalen beslag. Deze balk werd met behulp van touwen midscheeps onder het te hellingen schip gepositioneerd. Daarna werd het schip op de helling getrokken. Hiervoor werd gebruik gemaakt van een zware staaldraadlier. Op de werf en voor een deel ook onder water waren balken gelegd, welke met vet ingesmeerd werden. Deze balken lagen dwars op de lengte van de helling. Het schip stond midscheeps op de houten sleehelling en helde altijd over naar één zijde. Aan deze zijde werden dan zgn. houten mosterdpotten geplaatst, welke ook met vet ingesmeerd werden. Mosterdpotten waren trapeziumvormig met verschillende hoogtes.

Vanaf de twintiger jaren van de vorige eeuw werd het ijzer op zijn beurt vervangen door staal. Voordeel daarvan is dat het materiaal sterker en buigzamer is, waardoor er lichtere constructies mogelijk werden.

Na 1950 kwamen er langzamerhand machines die het buigen en vormen gemakkelijker

maakten. Ook scherpere rondingen, die met het brosse ijzer niet gemaakt konden worden, waren mogelijk dankzij het meer buigzame staal. Dat gebeurde dan met een platenpers. De scheepshuid werd opgebouwd uit stalen platen met een vaste breedte van 122 cm en een lengte tot 600 cm, die met een overlap, in de scheepsbouw land- of stuiknaad genoemd, van ongeveer 5,5 cm door middel van klinknagels aan elkaar geklonken werden. Voor de waterdichtheid werd tussen de naden een soort vilt gebruikt. De gebruikelijke afstand tussen de nagels was boven water 80 mm en onder water 50 mm.



Afbeelding van het verspringen van de staalplaten in een scheepshuid. De afmeting en dikte van de platen zijn aangegeven.

De klinknagels werden door de nagelstoker roodgloeiend gestookt in de veldsmidse en werden daarna door de klinker van binnen af door de gaten gestoken. Die gaten waren iets groter dan de diameter van de klinknagels en waren met een zogenaamde slingerpons in de staalplaat gedrukt. Ook waren de gaten aan de buitenzijde gesoevereind (gedeeltelijk verdiept met een schuine rand) om de klinknagel minder te laten uitsteken.

Een slingerpons is een apparaat waarmee gaten in een ijzeren of stalen plaat werden geponst. Er was veel kracht nodig om gaten in een staalplaat van 6 tot 8 mm dik te ponsen. De verhouding van de armlengte van de slinger tot de excentrische as was heel belangrijk. De druk op het staal kon oplopen tot ongeveer 9000 kilo. Een voorbeeld: in een schip van 120 ton zitten ongeveer 30.000 klinknagels, dus er moeten 60.000 gaten geponst worden.

Bij de rokende veld-smidse staat links Piet Vogelaar, het meisje is Rie Meijer, de zus van Gerard en Frans Meijer, dan Derck de Bock en een onbekende. In het in 1913 gebouwde dubbele woonhuis woonden de families De Bock en Meijer.



Gerard Meijer (met de hamer) en Derck de Bock zijn bezig met een reparatie aan de stootlijst. Gerard (werd Sam genoemd) Meijer borstelt het onderwaterschip.



Aan de buitenzijde stond iemand met een dolly of tegenhouder. Een dolly was een stuk as met een gewicht van enkele kilo's. Er waren dolly's voor moeilijk bereikbare plaatsen, zoals in de voorsteven, motorfundaties en bolderkasten. Door het afkoelen van de klinknagel worden de verbindingen stevig bij elkaar gehouden. Scheepsklinker was een ambachtelijk beroep, en deze mensen waren door het werk sterk op elkaar aangewezen. Klinken gebeurde veelal op stukloon. Dat het werken met de pneumatische klinkhamers veel lawaai maakte

zal duidelijk zijn. Aan de overkant van de Wetering, waar ik op de lagere school zat, was de bedrijvigheid van het klinken goed te horen. Vaak moesten 's zomers de ramen dicht vanwege de herrie! Het staal dat wij gebruikten, kwam meestal van de Hoogovens in IJmuiden en werd gekocht bij Bernet in Amsterdam.

Behalve platen werden meer stalen profielen gebruikt, zoals b.v. railingstaal, hoekstaal en bulbstaal.

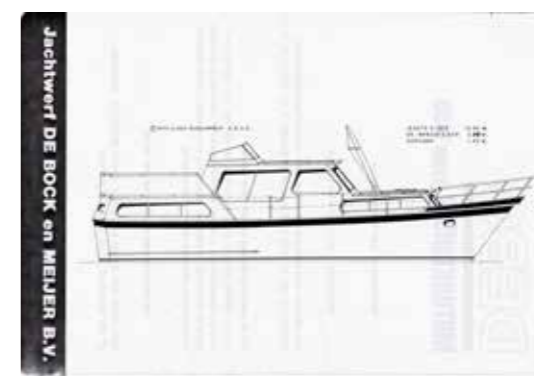


Een mooie foto van de werf 'De Herstelling' uit 1950. Genomen vanaf de overzijde van de Oude Wetering. Links in de insteekhaven ligt een 60-tonns beurtvaarder. In het midden ligt een luxe motor. In 1947 zijn de spanten van de loods met het schuine dak samengesteld uit staal, afkomstig van het gebombardeerde Schiphol.

Schepen werden op de helling gebouwd. Na het leggen van de kiel werden spanten en scheepshuid goed passend aan elkaar geklonken. De tewaterlating was altijd een feestelijke gebeurtenis. Het schip kreeg dan ook haar naam. De afbouw gebeurde meestal in het water.

Vanaf midden jaren vijftig nam het klinken af en werden de stalen platen zonder overlap aan elkaar gelast. Dat was minder arbeidsintensief, gaf minder lawaai en een gladde scheepshuid. Voor reparatie en onderhoud moesten schepen gehellingd worden.

In 1919 overleed mijn grootvader Pieter Lambertus aan een combinatie van een longontsteking en waarschijnlijk de Spaanse Griep. Mijn vader Derck Leendert was toen 9 jaar en Piet Meijer 40 jaar. Onder diens leiding ging het werk op de werf gewoon door, mijn vader begon direct na de lagere school met meewerken op de werf en groeide naar een plaats in het familiebedrijf waarin zijn moeder vennoot was. Met de twee jongere neven, Gerard en Frans, twee zoons van Piet Meijer, werd in de jaren dertig de Vennootschap onder Firma 'De Bock en Meijer' opgericht. In de naoorlogse jaren was er door de groeiende economie werk in overvloed; het bedrijf kon uitbreiden en er werden steeds grotere schepen gebouwd en onderhouden. Luxe motorschepen van 100 ton laadvermogen tot 30 meter lang gleden van de helling. Om opdrachten te bemachtigen, voor zowel nieuwbouw als reparatie, ging mijn vader tweewekelijks naar de schippersbeurs in Rotterdam om contacten te leggen. We



De Debo motor-kruiser type 1050. Werd geleverd door Jachtwerf De Bock en Meijer B.V.

DEBO

MOTORKRUISER type 1050

ONTWERP: A. VAN OUDGAARDEN

Afmetingen: 10.50 x 3.55 x 1.05 m.

Het casco van deze knikspan motorkruiser wordt gebouwd van voorbehandelde staalplaat t.w. vlak en scheg 5 mm, romp en gangboorden 4 mm, opbouw etc. 3 mm

Tot de standaarduitrusting van het casco behoren:

2 stalen schotten, scheg en roer, brandstoftank van 250 liter, i.v.a. watertank van 250 liter, butagaskist voor 2 flessen, achroinspectiekoker, preekstoel en golfbreker, railing op achterkajuit, handrailingen op stuurhuis en voorkajuit, bolders, mastkoker en vloerdragers, ankerklus, kettingtak en zeerailing.

Als motorvermogen adviseren wij p.m. 65 pk.

Het schip kan zowel als casco, casco technisch vaarklaar, of als compleet schip geleverd worden.

Jachtwerf DE BOCK en MEIJER B.V.

Westlands - Ginda Kerklaan - Leimuiden - tel. 0715-2208

De 'Tempati', één van de twee schepen die omstreeks 1956 werden geleverd aan Suriname. Op het Braassemermeer met op de achtergrond de Heilige Geestmolen.



De eerste steen in het nieuwe gebouw van 'Elcon'. De tekst luidt: 'P.L. de Bock en P. Meijer kleinzoons van beide oprichters van dit bedrijf leggen op 15 april 1956 de eerste steen van dit gebouw'.



bouwden in die tijd ook twee rivierschepen voor Suriname, die werden ingezet op de Surinamerivier bij Paramaribo.

In de jaren 1952 tot 1958 hebben wij veel schepen verlengd. Vanaf eind jaren '40 hadden wij een onderheide helling van beton tot 20 meter in de Wetering. Door middel van twee hellingwagens konden wij de schepen eenvoudig hellingen. Voor het verlengen werd het schip dan in twee helften verdeeld door de klinknagels er uit te 'porren'. Dat gebeurde door de kop van de klinknagel af te hakken/snijden en daarna de nagel naar buiten te slaan. Zodra het lassen voldoende vertrouwen gaf, werd het schip met behulp van een snijbrander door midden gesneden. Voor- en achterschip werden weer aan elkaar verbonden met een recht tussendeel van 6 tot 12 meter. Het uit elkaar rijden was een spannende en nauwkeurige klus. In de jaren vijftig behoorde de werf voor dit specialistische werk bij de top 4 van Nederland.

In de jaren zestig veranderde er veel, de binnenvaartschepen werden groter en groter en daarmee ook de scheepswerven. Uitbreiding was qua ruimte op de locatie aan het Westeinde niet mogelijk. Door de toenemende welvaart in Nederland kwam er meer vraag naar schepen voor vrije tijd en

toerisme. Dat was een heel andere wereld, we gingen schepen maken naar de wensen van de klant, het zogenaamde 'custom-built' principe. We bouwden motor- en zeiljachten. Schepen die ontworpen werden door jachtarchitecten, veelal in rond- of S-spantvorm. Een bijzondere opdracht rond 1960 was de bouw van een groot motorjacht van 26 meter voor een Engelsman. Dit casco werd in de buitenlucht naast de hellingbaan gebouwd. Zodra het casco gereed was, werd het met behulp van een drijvende bok in het water gezet. Eind jaren zestig werd de watersport ook bereikbaar voor de 'gewone man', waar dit voorheen een wat elitair gebeuren was. Hiermee nam de vraag naar betaalbare en in serie gebouwde jachten enorm toe. Er werd dan ook gekozen



voor een eenvoudigere bouwmethode, waarbij de knikspantvorm door vrijwel alle werven werd toegepast. Veel van deze motor- en zeiljachten werden als casco afgeleverd en door de eigenaren in eigen beheer afgebouwd. Sommige werven hebben in die tijd honderden schepen gebouwd, zoals bv. de Doerak motorjachten en de Wibou zeiljachten. Wij hadden een range van vier eigen modellen in de lengte van 8.85 m. tot 12.05 m. Deze schepen hebben de modelnaam Debo Kruiser meegekregen. Van deze Debo Kruisers hebben wij er ongeveer 50 stuks gebouwd.

De samenwerking tussen de neven verliep weliswaar prima, maar toch werd uitgezien naar andere mogelijkheden. In april 1956 heb ik met Piet Meijer, de zoon van Gerard Meijer, de eerste steen gelegd

van machinefabriek 'Elcon'. Dat staat voor Electriche Constructies. Elcon ging zich volledig toeleggen op de fabricage van houtbewerkingsmachines. De eerste aanzet daartoe werd gelegd op de scheepswerf, waar in de wintermaanden deze machines gemaakt werden. In eerste instantie voor eigen gebruik, later voor de verkoop aan derden.

Hoewel de samenwerking goed verliep, werd omstreeks 1968 gedacht aan een scheiding van de twee bedrijven. Mijn vader was inmiddels bijna zestig en moest het vanwege zijn gezondheid wat rustiger aan doen. Als 18-19-jarige stond ik er toen bijna alleen voor. Dankzij de medewerkers, die soms al heel lang op de werf werkten, ging het werk gewoon door. In die jaren bouwden we naast motor- en zeiljachten schepen voor provincies, Havendiensten, Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, rondvaarboden voor Amsterdam en een veelvoud aan werkschepen. Naast de nieuwbouw werd er ook veel onderhoud aan alle soorten vaartuigen uitgevoerd. Een bijzondere opdracht was de complete bouw van twee rondvaartboten voor Strömmakanal in Stockholm met een lengte 28,0 meter, die als deklust per zeeschip naar Zweden gingen. Een ander bijzonder project was de bouw van een klipperaak met een lengte van 27 meter voor de chartervaart. Dit was in Nederland de eerste nieuw gebouwde klipperaak sinds 1935.

In 1995 bouwden wij toevalligerwijs een tweetal zelfbedieningspontjes voor de provincie Noord-Holland. Doordat er steeds meer geld beschikbaar kwam voor recreatie, wandelen en fietsen in eigen land hebben wij nog een twintigtal voetgangerspontjes in allerlei variaties gebouwd en onderhouden. Opdrachtgevers waren meestal gemeentes, Recreatieschappen, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, etc.

In 2000 kwam onze zoon Derck ook in het bedrijf werken als beoogd opvolger. In 2003 raakten wij verwickeld in een juridische procedure met een klant. De claim welke deze klant bij ons neerlegde was dermate hoog, dat alleen de gang naar de rechter resteerde. De procedures hebben uiteindelijk ons bedrijf financieel volledig uitgehold, waardoor er in 2010 helaas een einde aan ons familiebedrijf kwam.

In 2010 heb ik mijn éénmansbedrijf



Debo Maritiem opgericht, waarin ik mij bezighoud met alles wat met de watersport te maken heeft. Daarnaast adviseer ik diverse gemeenten met het in gebruik nemen van veerpontjes, bouwbegeleiding en het onderhoud daarvan. Zoon Derck is na een paar korte omzwervingen schade-expert bij de grootste schepenverzekeraar in Nederland geworden.

De situatie in 2023. In 1913 werd de eerste steen gelegd voor het dubbele woonhuis aan het Westeinde. In het nog net zichtbare huis links direct naast de werf woont inmiddels de vierde generatie De Bock!



De klipperaak 'Hoop op Zegen'. Dit charterschip is gebouwd in 1995, ontwerper is Martin Brekebede en de afmetingen zijn 27,00 bij 5,50 meter. Het schip vaart vanuit Numansdorp over het Hollands Diep en het Haringvliet.



Een plan voor de elektriciteitsvoorziening voor de scheepswerf 'De Bock en Meijer' (nummer 5) aan het Westeinde in Leimuiden. Gedateerd 28 januari 1920.