

SCHEEPSWERF EN MACHINEFABRIEK "DE LIESBOSCH"

door G.H.P. de Waard

Bij de oprichting in 1903 was de werf "De Liesbosch" nog bescheiden van omvang. In de gedachten van de eerste eigenaren zou de werf er eens één van formaat moeten worden. De geschiedenis zou echter anders leren: de strijd om het bestaan van de werf is inmiddels gestreden. Jongstleden december zijn de poorten van de scheepswerf en machinefabriek definitief gesloten en wordt het bedrijf ontmanteld. De lopende orders zijn afgewerkt, voor het personeel is een regeling getroffen.

Met recht kan nu gezegd worden: het zwaard van Damocles is gevallen.

Deze uitspraak verwijst naar de kop van een artikel in de reeks "zoals het was" van P. Daalhuizen in het Utrechts Nieuwsblad. Het was gewijd aan het huis "De Liesbosch" en droeg als titel: het zwaard van Damocles hing "De Liesbosch" altijd boven het hoofd. De schrijver doelde hiermee op het bronzen zwaard dat in 1947 met de baggermolen Friesland II naar boven was gekomen tijdens het graven van het toeleidingskanaal naar de put. Dat deze titel nog niet zo slecht gekozen was, kan men opmaken uit de geschiedenis, 86 jaar vol ups en downs, van buitenhuis, steenfabriek en scheepswerf.")

Historische wetenswaardigheden over werf en machinefabriek "De Liesbosch" vindt u in onderstaand artikel.

Voor alle duidelijkheid: de betonfabriek "De Liesbosch" wordt hier buiten beschouwing gelaten.

De bakermat

Het moet een woest en onherbergzaam oord zijn geweest van moerassen, plassen, hoogveen en heide, afgewisseld door enkele hoger gelegen delen met bos en zandverstuivingen. Zo ongeveer zag de huidige gemeente Smilde

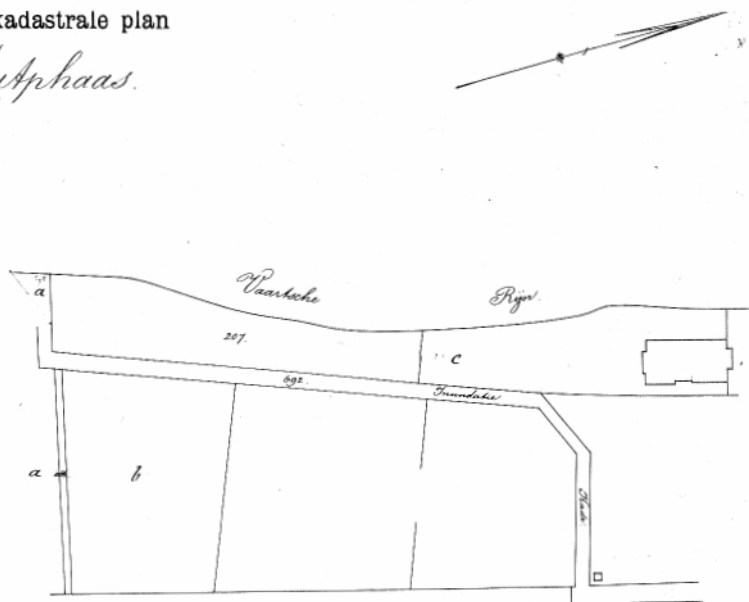
Uittreksel uit het kadastrale plan

GEMEENTE

Jutphaas

Sectie

Schaal van 1 op 2.500.



a. *Michiel Bearden Janssen* te Utrecht.
b. *Geerd Linschoten* te Jutphaas
c. *Jan Willem Myrallief* te Utrecht

Kopie van het uittreksel van het kadastrale plan. Kavel 207 is het stuk grond dat de gebr. Fernhout van J.W. Mijnlief kopen, voor f 12.000,- om daar hun scheepswerf te beginnen.

er uit aan het begin van de 17e eeuw. De weinige mensen die daar woonden, verbouwden op het hoogveen boekweit en brachten op bescheiden schaal het veen tot ontginning. In 1613 trachtten ridderschap en eigenerfden de ontginning te bevorderen. Zij boden een octrooi van belastingvrijheid aan hen, die zich op het Smilderveen wilden vestigen. De vraag naar turf als brandstof werd groter, naarmate de Nederlandse bevolking toenam. Er ontstonden in de veengebieden steden en dorpen en om vandaaruit de uitgestrekte venen te bereiken of te ontsluiten, werden kunstmatige vaarwegen gegraven. Zo ontstond tussen 1768 en 1780 de Drentse Hoofdvaart, ook wel Smildervaart genoemd.

De ontginning van het hoogveen had mede tot gevolg dat de scheepsbouw zich snel ontwikkelde. In Meppel, Zwartsluis, Hasselt, Dedemsvaart, Zwolle en Smilde werden scheepstimmerwerven opgericht, die zich toededen op de bouw van de "Overijsselse praam"), speciaal ontwikkeld voor de turfvaart. In Smilde nu kwamen twee kleine scheepstimmerwerven tot grote bloei. Eén van de twee was eigendom van Heine Fernhout, scheepsbouwmeester of scheepstimmerman. In de bloeiperiode verdiende hij een goede boterham voor zichzelf en zijn gezin met het vervaardigen en herstellen van de pramen.

Heine Fernhout was geboren in 1832 te Smilde en getrouwd met Antje Dijkstra. Samen hadden zij negen kinderen. Twee van hun zoons, Gerrit-Sander en Jan-Abraham, traden in het voetspoor van hun vader, zij het dat ze hun geluk elders zochten. De reden hiervoor was dat na het midden van de vorige eeuw o.a. voor Smilde een periode van verval optrad. Het veen raakte afgegraven en er moesten andere gebieden worden gezocht. De vermindering van de werkzaamheden in het Smilderveen was van invloed op de inkomsten van de scheepstimmerwerfjes in Smilde en omgeving.

Die slechte ontwikkelingen doen de gebroeders Fernhout besluiten om hun bakens te verzetten. Zij trekken het land in op zoek naar een geschikte locatie om een nieuwe scheepstimmerwerf op te richten. Zij vinden die in de provincie Utrecht. Aan de oostzijde van de Vaartserijn lag een stuk land ter lengte van ca. 200 m. Het was eigendom van de steenfabri



De turfpraam "De Hoop" gebouwd in 1896 op de werf van Heine Fernhout te Smilde, in opdracht van schipper/eigenaar H. Huisman. Deze praam mat 116 ton.

kant Jan Willem Mijnlief, eigenaar van het huis en steenfabriek "De Liesbosch". Strategisch en bedrijfstechnisch was het een ideale plaats voor een werf. Een druk bevaren Vaartserijn stond in de visie van de gebroeders borg voor voldoende klandizie. Daar kwam nog bij dat men, op een steenworp afstand van Utrecht, de toeleveranciers onder handbereik had.

De scheepstimmerwerf

De gebroeders Fernhout vonden Mijnlief bereid de grond, die zij op het oog hadden, aan hen te verkopen. De gesprekken op het gemeentehuis van Jutphaas hadden ook een positief verloop en met de financiële steun van een oom, die 'bovenmeester' in Hoogeveen was, konden er spijkers met koppen worden geslagen. Onder hun beider naam wordt een verzoek gericht aan burgemeester en wethouders van de gemeente Jutphaas tot het mogen oprichten van "eene inrichting tot het vervaardigen en herstellen van houten en ijzeren vaartuigen".



De scheeps(timmer)werf De Liesbosch zoals deze zich liet aanzien in het jaar 1908 langs de Vaartserijn. Achter het voor de wal liggende klippertje ligt de dwarshelling. Op de wal staat een in aanbouw zijnde sleepboot in de steigers. Rechts ziet u de houten werkplaats.

Op 31 augustus 1903 wordt bij notaris Fremery te Assen de akte gepasseerd. Jan Willem Mijnlief, steenfabrikant te Jutphaas verkoopt aan de gebroeders Jan-Abraham en Gerrit-Sander Fernhout "een stuk grond met daarop bomen staande" ter grootte van 95.40 are voor de som van f12.000, -, kadastraal bekend onder sectie no E 207. Gelegen in de gemeente Jutphaas aan de oostzijde van de Vaartserijn, ten zuiden van de steenfabriek "De Liesbosch" en ten noorden grenzend aan het land van Michiel Kersten Janszn. Op 14 september wordt aan de gebroeders Fernhout de gevraagde vergunning verleend. Zoals op de prentbriefkaart is te zien, had het werfje een bescheiden omvang. Op 9 mei 1904 besteden de gebroeders een 'scheepsdwarshelling' aan, onontbeerlijk voor een goede bedrijfsvoering. Er komen 14 inschrijvers op deze aanbesteding, waarvan C. de Jong uit Hardinxveld met f 32.000, - de hoogste en Willem de Boer uit Jutphaas met f22.222, - de laagste inschrijver was. Aan hem wordt het werk gegund.

Twee jaar later, het is inmiddels 1906, worden nog zes arbeiderswoninkjes en het 'bazenhuis' gebouwd.

Om dit alles te kunnen betalen, sloten de gebroeders bij de Onderlinge Nederlandse Hypotheekbank te Groningen een lening af van f 23.000, -.

Het werfje blijkt geen vetpot. Op 23 juni 1908 moeten de gebroeders zich verantwoorden en erkennen zich schuldig tegenover de Onderlinge Nederlandse Hypotheekbank voor een kapitaal, groot f 23.000, - plus het bedrag aan interest à 4,75%.

(Gegevens over bedrijfsvoering en/of -resultaten van de werf heb ik in de vorm van jaaropgaaf of verslag niet gevonden, GdW.)

Het blijkt voor de gebroeders Fernhout niet mogelijk hun financiële verplichtingen na te komen. In maart 1909 wordt beslag gelegd op de werf met een openbare veiling tot gevolg. Deze openbare veiling, volgens plaatselijk gebruik, wordt op 17 juni 1911 gehouden. Te koop worden aangeboden de roerende en



Cornelis Marrinus van Rees en zijn echtgenote Cornelia Theeuw (zie voetnoot 3).

onroerende goederen van de scheepsbouw of scheepstimmerwerf genaamd "De Liesbosch".

Veiling en toewijzing

Voor de veiling wordt een inventarislijst opgesteld, waarin de roerende goederen, machinerieën en gereedschappen etc. en de onroerende goederen worden beschreven. Zo'n lijst geeft een goed beeld van wat er toen al zo aan gereedschappen gebruikt werd.

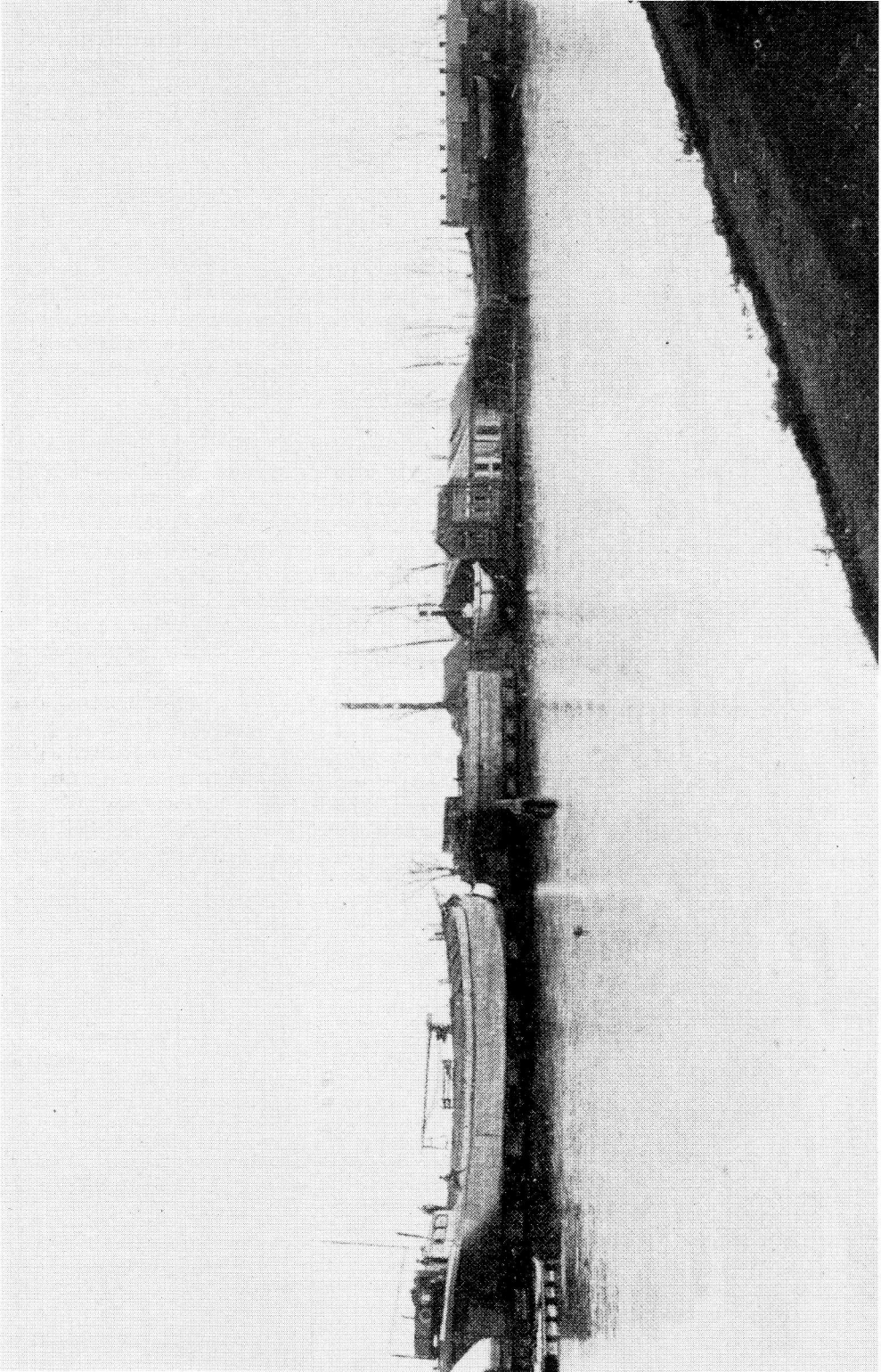
Koop I: Ketelhuis en machine, kantoor, houten werkloods, smederij, houtbewerkingsloods, magazijn, zes werkmanswoningen, sleephelling met railwegen en railwagens en alle verdere opstallen met erf en grond alles aan en bij elkaar staande en gelegen in de gemeente Jutphaas aan de Liesbosch samen groot 95.40 are.

Koop II: Machines en gereedschappen.

De daartoe behorende horizontale stoommachine met condensatie voorzien van expansie, een Cornwall stoomketel van zacht staal, een dynamo met elektrische installatie geheel compleet met boog en gloeilampen, een zware zesvoudige ponsmachine, een zware knipmachine met hoekijzer, twee handstoomponsmachines, een handstoomknipmachine, een horizontale stoomponsmachine, een slinger knipmachine, een hefboom knipmachine, een platenbuigmachine, een rijdende ponsmachine voor zwaar werk, twee spant- en buigmachines, een stoom souverijnmachine, blaasbalgen en blower voor de smidsvuren, stoomhamer, een hand kolomboormachine, een cirkelzaagbank, een schaafmachine, een lintzaagmachine, een langkatboormachine en een amarylslijpsteen.

Koop I komt in handen van Pieter Vuyk, scheepsbouwmeester te Rotterdam en Cornelis Marrinus van Rees, scheepsbouwmeester te Sliedrecht. Samen betalen zij voor het in Koop I omschrevene f 29.460, -. Daar wordt nog aan toegevoegd: "een weg lopende oostwaarts van de innundatiekade ten zuiden van het eigendom van Gerrit Linschoten en met recht van overweg over diens terrein of eigendom naar de Liesboschdijk".

C.M. van Rees maakt tevens gebruik van één der veilingvoorwaarden, als volgt omschreven: "bij toeslag ten naaste en in koop over te nemen de machinerieën, welke op de 17e dezer maand onder opschortende voorwaarden in het openbaar zijn verkocht voor een bedrag van f 3.342, - ± 5%". De werf bleef, ook onder het beheer van Vuyk en Van Rees, een reparatiewerf, want van nieuwbouw was bijna geen sprake. In 1914 wordt door Van Rees een aanvraag ingediend om ook te worden aangesloten op de elektriciteitskabel die van uit Utrecht zal worden aangelegd. Eerdere aanvragen daartoe waren afkomstig van steenfabrieken gelegen op het Rotsoord en Hoog- en Laag Raven. Van Rees kan worden aangesloten op de kabel, als hij kan garanderen, dat hij gedurende de eerste 3 jaren tenminste een verbruik heeft van 15.000 kW/u per jaar. De stroom zal worden geleverd als "draaistroom" van 6000 volt; onder deze voorwaarden konden dan de aanlegkosten beperkt blijven tot f 1.300, -. In 1916 wordt het samenwerkingsverband tussen Van Rees en Vuyk beëindigd. Cornelis



De Liesbosch anno 1913 gezien vanuit het N. W.
Op de helling een rijnaak, baggeraak, sleepbootje. Daarnaast het "bazenhuis" met daarachter de houten werkplaats en rechts op de foto ziet u de zes arbeiders-woninkjes die in 1906 daar zijn gebouwd.

Marrinus van Rees betaalt Pieter Vuyk de helft van de aankoopsom, zodat Van Rees de werf in volledig eigendom krijgt. Als een soort zetbaas wordt zoon Wouter van Rees op "De Liesbosch" aangesteld).

Uit overlevering is bekend, dat in de periode 1913-1916 de werf een redelijke bloei heeft gekend en aan ongeveer 80 arbeiders werk verschafte.

Toen C.M. van Rees de werf in 1918 verkocht aan Johannes Josephus de Poorter werkten er echter nog maar acht personen. Wat de oorzaken zijn geweest van de teruggang van de werf valt moeilijk te achterhalen.

Een nieuwe eigenaar

J.J. de Poorter, van beroep koopman, reder en cargadoor te Rotterdam "enig lid der te Rotterdam gevestigde Vennootschap onder de firmanaam Jos de Poorter" had ook nog de twijfelachtige eer de bijnaam "Jos de Dief" te hebben.

Jos de Poorter was voor f 50.000,- eigenaar geworden van de scheepswerf "De Liesbosch", met alle roerende en onroerende goederen welke aarde- en nagelvast zijn. De losse gereedschappen en overige inventaris waren door vader en zoon Van Rees naar hun scheepswerf te Sliedrecht gebracht. Jos de Poorter pakte de zaken gelijk groots aan. Hij liet o.a. de oude, houten scheepsbouwloods slopen en daar een stenen loods voor in de plaats zetten van 60 x 20 meter. De smederij werd vernieuwd met een werkvloer van 20 x 20 m en een timmerloods werd opgetrokken van 20 x 15 m, beide voorzien van de voor die tijd meest moderne machines. Tot de uitbreidingen behoorde verder nog een schilderswerkplaats en een modern schaftlokaal.

In mei 1919 werd overgegaan tot de aankoop van 12 ha. grond om o.a. een nieuwe haven met dwarshelling te bouwen. Die uitbreiding was nodig, omdat de werf een overvolle orderportefeuille had, vooral voor nieuwbouw van baggermateriaal, lichters en tankschepen waar de werf in gespecialiseerd was; er werd echter ook nog gerepareerd.

De nieuw aan te leggen berghaven kreeg een breedte van 150 m en een lengte van 80 m, de daarin geprojecteerde elektrisch aangedreven

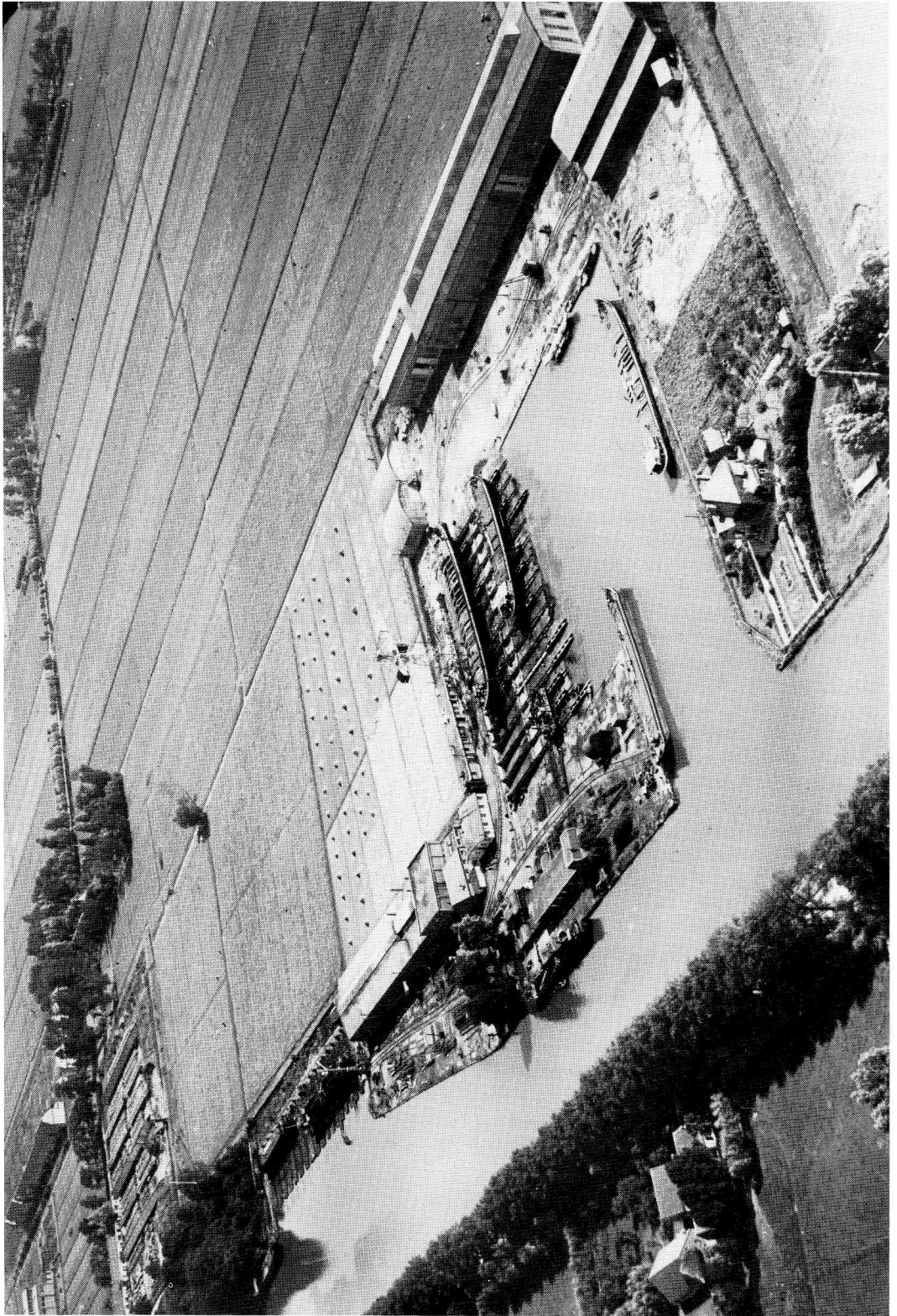
sleephelling kreeg een voor die tijd ongekeerde breedte van 110 meter.

Aannemer van dit grote stuk werk was A.P. , Koen uit Hardinxveld. Hij kreeg vooral met de bouw van de helling veel tegenslag te verwerken. De slappe bodem maakte omvangrijk heiwerk noodzakelijk. In januari 1920 wordt een begin gemaakt met de bouw van de machinefabriek, het vloeroppervlak bedraagt 100 x 30 m; in mei volgt de bouw van de draaijerij met een werkvloer van 20 x 30 m. Direct daarna worden de bankwerkerij of montagehal gebouwd met de afmeting 15 x 30 m en een loods voor de opslag van motoren van 20 x 39 m. Aan het eind van datzelfde jaar volgen in de bouwreeks nog een ketelmakerij en een modelmakerij.

Het is nog steeds 1920 als op de kraanbaan, parallel aan de nieuwe helling, twee grote stoomkranen en een elektrisch aangedreven torenkraan worden geïnstalleerd. Het eerste schip dat gebouwd is op de nieuwe helling wordt met goed gevolg op 18 september 1920 te water gelaten. Het is het SS Folmina, een zeeschip met een laadvermogen van 1880 ton. De lengte bedroeg 70.10 m, de breedte 10.36 m. De holte midscheeps was 4.88 m hoog en onder het verhoogde dek 5.88 m. Het schip was in recordtijd gebouwd: de kiel was gelegd op 12 januari 1920, twee weken later volgde de dubbele bodem en na vier weken stond het schip in de spanten. De voortstuwning van de Folmina werd gele

Luchtfoto gemaakt in 1923 door K.L.M. Aerocarto van De Liesbosch.

Linksboven ziet u de eerste betonnen huizen op Hoograven. Daaronder ziet u het tasveld van de steenfabriek De Liesbosch. U ziet de helling aan de Vaartserijn en rechtsonder ziet u vaag tussen de bomen de schoorsteen met gemaal en machinistenwoning van het stoomgemaal "Volharding". Door de aanleg van het Amsterdamrijnkanaal werd door een verandering in de waterhuishouding dit gemaal overbodig. Op de plaats waar het gemaal heeft gestaan, werd het toeleidingskanaal naar de put gegraven. Niet ver van die plaats werd het bronzen zwaard naar boven gehaald. Links van het gemaal ziet u de directeurswoning, die dhr. Akkerman had laten bouwen. Bekijk u deze foto eens rustig, dan zal u tot de slotsom komen "wat is er toch veel veranderd in die tijd".



verd door een 700 i.p.k. Triple expansie stoommachine met oppervlakte-condensatie meteen vlampijpketel van 1980 vierkante voet verwarmend oppervlak met geforceerde trek. Het schip was bestemd voor de algemene vrachtaart en was gebouwd volgens de hoogste klasse van Lloyd reg. A I. en bestemd voor de Holland Gulf Stoomboot Mij. te Rotterdam.

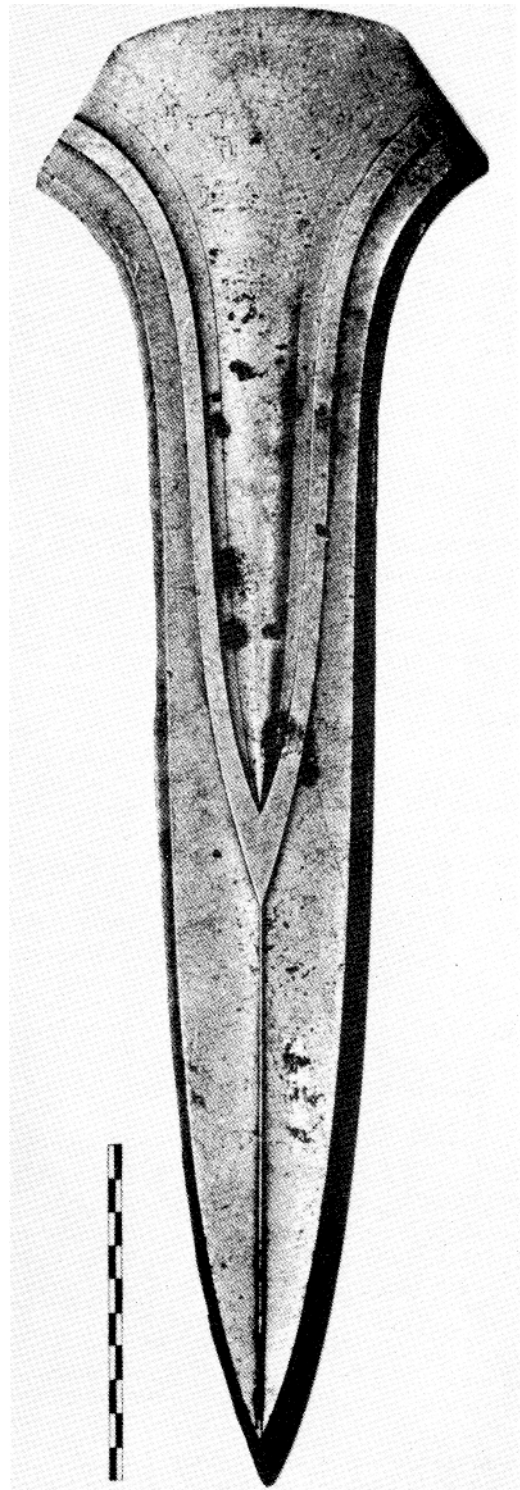
Na de Folmina volgde, voor Italiaanse rekening, de nieuwbouw van de zeesleepboot Roma. Voor het motorvrachtschip Maria, met een netto laadvermogen van 3000 ton, werd daarna de kiel gelegd. Het reikt te ver om hier alle nieuwbouw/verbouw en gerepareerde zee- en rivierschepen te vermelden, maar het is een indrukwekkende reeks. Duidelijk blijkt daaruit ook dat het bouwen van tankschepen een specialiteit van de werf is. De vraag naar scheepsruimte was, na het beëindigen van de Eerste Wereldoorlog bijzonder groot. De werf maakte dan ook een explosieve groei door, er moesten veel werklieden worden aangetrokken om aan de opdrachten te kunnen voldoen.

In 1921 verkoopt Jos de Poorter aan zichzelf in zijn hoedanigheid van directeur van de te Rotterdam gevestigde NV Holland Gulf Stoomboot Mij. "De Liesbosch".

In de bloeiperiode werkten onder Jos de Poorter 600 mensen. Niet allemaal kwamen zij uit Utrecht en omgeving. Arie onder de Linden, werkmansbaas, kreeg van Jos de Poorter de opdracht naar zijn geboortestreek te gaan en daar vakbekwame scheepsbouwers te werven.

Bij o.a. de Firma Jonker en Stans, een scheepswerf aan de 'Noord' werden verscheidene ervaren krachten 'weggeplukt'. De belofte van 'wat meer geld' en 'een nieuw huis' was voor de meesten verleidelijk genoeg om 'ja' te zeggen. Om een paar namen te noemen: Dirk Verbaan, Lucas van der Linden, Wim Buitendijk, Henk en Wout Plezier, Arie van de Pad en Jan Streefkerk.

Het bronzen zwaard, dat De Liesbosch "altijd boven het hoofd hing".



Belofte maakt schuld, de nieuwe huizen moesten er komen. Daartoe werd in overleg met de gemeente Jutphaas en de Woningbouwvereniging St. Joseph een lokatie aangevonden (Huis de Geer) waarop 39 arbeiderswoningen zouden worden gebouwd. Daarvan waren er 20 bestemd voor arbeiders van "De Liesbosch".

Technisch directeur van de werf was D.L.J. Akkerman, scheepsbouwkundige. Hij was een sociaal voelend mens en tijdens zijn directeurschap spaarde hij kosten noch moeite om, voor hen die dat wilden, lessen en cursussen te geven. De arbeiders kregen zo de gelegenheid wat bij te leren in hun vak.

In 1919 kocht Akkerman naast de werf een stuk grond, waarop hij een villa liet bouwen.) In 1922 trad er enige slapt op in de scheepsbouw, wat inhield dat ook op "De Liesbosch" ontslagen vielen voor 30 arbeiders. Directeur Akkerman, die het niet eens was met de wijze waarop een en ander van 'bovenaf' geregeld en gedictieerd werd, nam op 22 oktober zijn ontslag en vertrok naar Rotterdam.

Zijn opvolger werd de heer Verschoof. Hij kwam in dienst in een tijd, dat de bloeiperiode van de werf al weer voorbij was. De activiteiten in de scheepsbouw liepen langzaam maar zeker steeds verder terug. Met de regelmaat van de klok werd er in het gehele land bij de werven personeel ontslagen.

Directeur Verschoof vertrok, na hem kwam de heer Van Helden in dienst. De bedrijfsresultaten liepen steeds verder terug en De Poorter overwoog de werf van de hand te doen, maar Van Helden stelde De Poorter voor de werf aan hem te verhuren. De huurovereenkomst wordt in 1928 getekend, ingewijden voorspellen dat dit avontuur op een fiasco zal uitlopen. Van Helden dacht de werf draaiende te kunnen houden als hij zich meer zou toeleggen op constructiewerkzaamheden. Hij schreef in op de bouw van een spoorbrug in de buurt van Waardenburg. Vanwege de scherpe prijs werd hem het werk gegund. Het gezegde: "schoenmaker blijf bij je leest" gold ook hier weer overduidelijk. Veel onvoorziene omstandigheden en een veel te scherpe calculatie waren er de oorzaak van dat de bouw een mislukking werd. Op bijna dezelfde wijze verging het de aanbesteding van de bouw van twee spoor

wegloodsen te Haarlem, een opdracht van de Spoorwegen. Het betrof een constructie waarin ongeveer 500 ton ijzer verwerkt moest worden. Eén van de voorwaarden van de Spoorwegen was dat daarvoor gekeurd ijzer gebruikt werd. Van Helden gokte er op dat het met ongekeurd ijzer ook wel kon, prijstechnisch gaf hem dat voordelen bij de aanschaf.

Ook dit avontuur liep op alle fronten mis. De Firma Montan uit Den Haag, leverancier van ijzer en staal kreeg toen van de Spoorwegen de opdracht het karwei af te maken. Na nog een paar van dit soort grappen kon Van Helden zijn bedrijfsvoering staken en werd failliet verklaard.

Van enige activiteit op de werf was rond 1930 geen sprake meer.

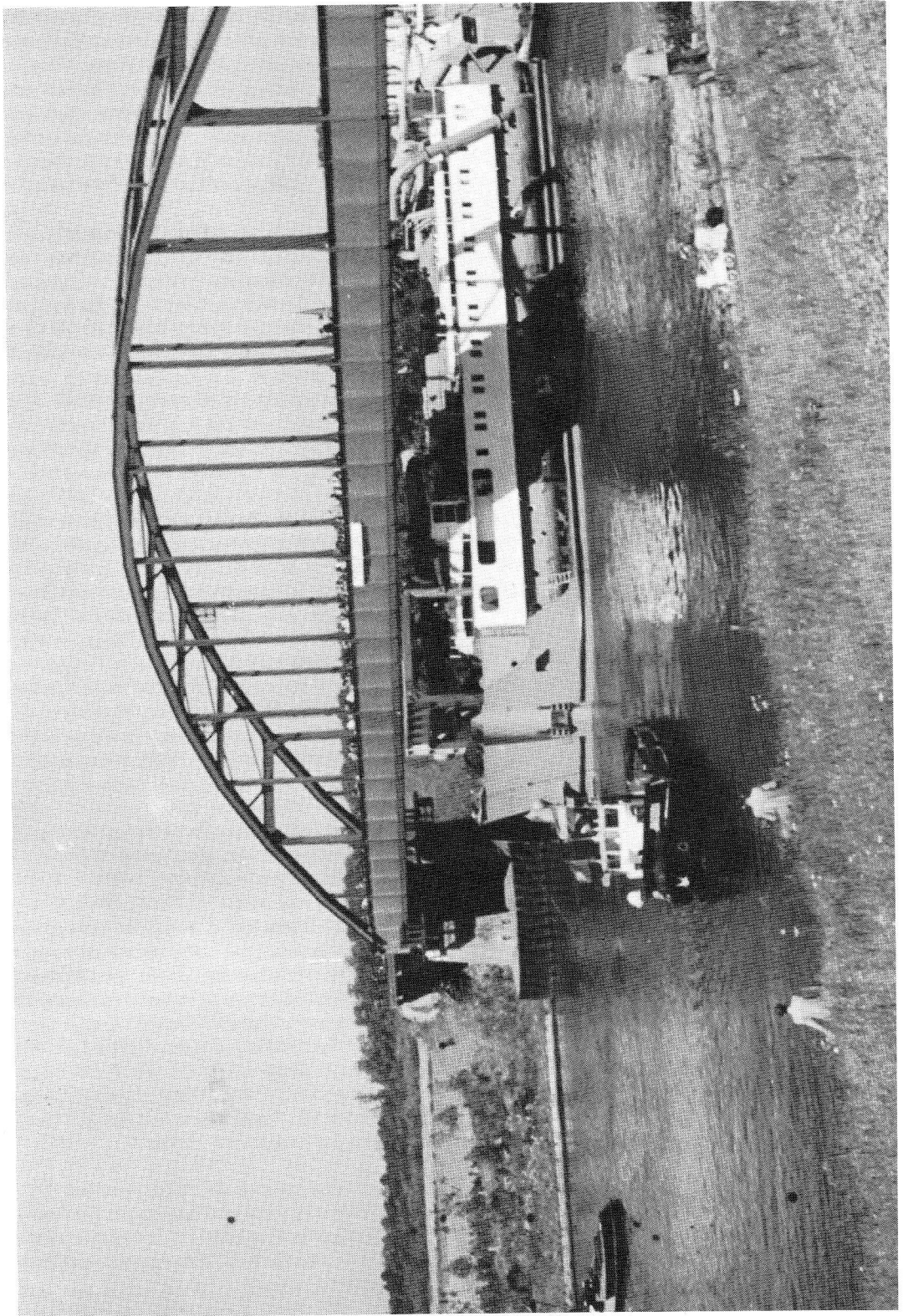
Eind 1932 werd aan een zekere Fikkers de nieuwe helling, gebouwd in 1920, verhuurd.

Deze vestigde daar een eenmansbedrijfje voor het repareren van schepen. Inmiddels was door een zoon van De Poorter, Jan, directeur in het bedrijf van zijn vader, een opdracht verstrekt aan makelaardij Osnabrugge en Rijke tot verkoop van scheepswerf en machinefabriek "De Liesbosch". Van regeringswege was er een commissie in het leven geroepen, die de opdracht meekreeg de scheepsbouwindustrie weer gezond te maken. In het kort kwam het er op neer, dat er driftig gesaneerd moest worden.

De Commissie stuurde ook een afgevaardigde naar Jutphaas om de situatie op "De Liesbosch" te beoordelen. Hij trof een bar verlaten oord aan met een werf middenin het weiland en geen fatsoenlijke weg daar naar toe. Volgens deskundigen is toen verzaakt, na een dergelijk troosteloze aanblik, de werf te doen ontmantelen. Maar er gebeurde niets en de werf bleef als werf beschikbaar. In 1932 verkoopt De Poorter stukken grond, die eigenlijk bedoeld waren voor eventuele uitbreiding van de werf. Door deze verkopen loopt het totale grondoppervlak van het complex terug naar ongeveer 10 ha.

Met uitzondering van de helling die tot 1935 aan Fikkers was verhuurd, verkoopt De Poorter in 1933 het gehele Liesbosch-complex voor f 50.300, - aan de N.V. Amsterdamsche Ballast Maatschappij.

Het was Alphonsus Franciscus de Vilder, di-



recteur van de A.B.M., die 'brood' zag in de werf.

Als bedrijfsleider op "De Liesbosch" wordt H. van Varik aangesteld om de zaken weer te ordenen na de crisisperiode.

In 1935 wordt de helling weer aan het complex toegevoegd en is de werf compleet. Twee jaar later, in 1937 is er nieuwbouw mogelijk en wordt er weer grond aangekocht. Het totale grondoppervlak van de werf wordt daardoor ruim 15 ha. groot.

De toenmalige A.B.M.-directie (C.F. en A.F. de Vilder en Ir. A. Meyers) zagen in de aankoop van de "Liesboschwerf" de mogelijkheid tot bundeling van verspreide bedrijfstakken, waardoor met grotere efficiëntie gewerkt kon worden. In die tijd bezat de A.B.M. al reparatiewerkplaatsen van bescheiden omvang te IJmuiden en Amsterdam-Noord. De A.B.M. begon zich ook steeds meer in de "natte" aannemerij te begeven⁹⁾ en de twee hellingen werden van groot belang geacht voor het bedrijf.)

In 1940 wordt een betonnen brug over de Vletsloot aan de Liesboschweg gelegd nabij de steenfabriek "De Liesbosch". Daarmee was een bescheiden begin gemaakt met het ontsluiten van de werf, want de kronkelweg die toegang gaf tot de werf, verdiende niet bepaald de schoonheidsprijs. Maar het was in ieder geval beter dan het door iedereen verwenste pontje over de Vaartserijn⁹⁾ dat door de aanleg van de weg en de brug kon worden afgedankt.

De Tweede Wereldoorlog is inmiddels uitge-

broken, maar in 1942 kan er toch nog begonnen worden met de bouw van de zandzuiger "Jutphaas". In die periode was er schaarste aan ijzer en staal, het casco werd dan ook bijna geheel vervaardigd uit platen van 1 mz. U begrijpt er zaten heel wat klinknagels in dat schip.

De bouw van de profielzuiger "Utrecht" volgde in 1943, die net als de "Jutphaas" naar eigen ontwerp werd gebouwd. Daarna ligt het bedrijf in verband met de oorlogshandelingen nagenoeg stil.

In 1946-47 wordt het toeleidingskanaal naar de put gegraven⁹⁾ en de berghaven wordt vergroot. Het baggerwerk wordt uitgevoerd met eigen materiaal en mensen. Uitvoerder is Gerrit van der Wiel; molenbaas Giel Smidt graaft met zijn baggermolen Friesland II het nieuwe toeleidingskanaal ten zuiden van de villa vanaf de Vaartserijn naar de put. Tijdens die graafwerkzaamheden haalt Smidt in één van de baggeremmers een bronzen zwaard naar boven. C-⁹⁾een oog hebbend voor oudheidkundige bodemvondsten gaf hij dit zwaard aan de toenmalige bedrijfsleider van "De Liesbosch", die het thuis aan de wand hing. Het zwaard heeft daar 24 jaar gehangen tot men er achter kwam dat het wel eens wat bijzonders zou kunnen zijn. Het R.O.B. werd ingeschakeld om de herkomst van het zwaard te onderzoeken⁹⁾.

De aanleg van het Amsterdamrijnkanaal, in 1937 in volle gang, betekende voor de "Liesboschwerf" een beperking in eventuele vergroting van drijvend materiaal. Kon men voor die tijd door een mooi recht kanaal naar Vreeswijk varen, nu werd men geconfronteerd met de Noorder- en de Zuidersluis gelegen aan beide oevers van het kanaal. Misschien dat men toendertijd deze beperking niet als zodanig heeft ervaren, maar met de schaalvergroting, die na de jaren '50 in de scheepvaart en baggersector doorzette, heeft "De Liesbosch" daarvan toch veel last ondervonden.¹⁰⁾

De villa

De villa in 1919 in opdracht van de heer Akkerman gebouwd, werd in 1920 opgeleverd. Na zijn vertrek in 1922 verkocht Akkerman de woning met bijbehorende grond aan Jos de Poorter. Toen in begin jaren'30 de werf werd gesloten, kocht Gerardus Johannes van Rooyen, meubelfabrikant te IJsselstein, in

De cutterzuiger "Queen of Holland" onder de Over-eindsebrug te Jutphaas, in het Lekkanaal. Spudpalenbok en brughuis plus schoorsteen waren gedemonteerd, daarna was de zuiger geballast om onder de brug door te kunnen. Met de buik dik door de modder en onder de brug met enkele centimeters speling, moesten er vele paardekrachten aan te pas komen om de zuiger onder de brug door te trekken. Op 23 juni 1959 vertrok de zuiger na zeeklaar te zijn gemaakt vanuit IJmuiden achter de zeesleepboot Elbe naar het eiland Aruba.

1933 het huis en de grond voor f 5.450, -. Op 7 februari 1947 overleed de heer Van Rooyen. Zijn erven verkochten het huis in mei 1949 voor f 18.000, - aan de A.B.M.") Op 3 november van dat zelfde jaar werd het huis aangeboden aan N.J. de Waard om daar zonder kosten te wonen in verband met bewezen diensten. Het huis was voor één gezin veel te groot, het werd gesplitst en aangepast voor bewoning door 2 gezinnen. De bovenwoning werd 19 jaar het domein van de familie De Waard. De benedenwoning is verhuurd geweest aan de families Van den Heuvel, Zijtsel en Wezemer. Als laatste woonde Brouwer er korte tijd. Begin jaren '70 is het huis gesloopt om ruimte te maken voor uitbreiding van de haven.

De ballastwerf

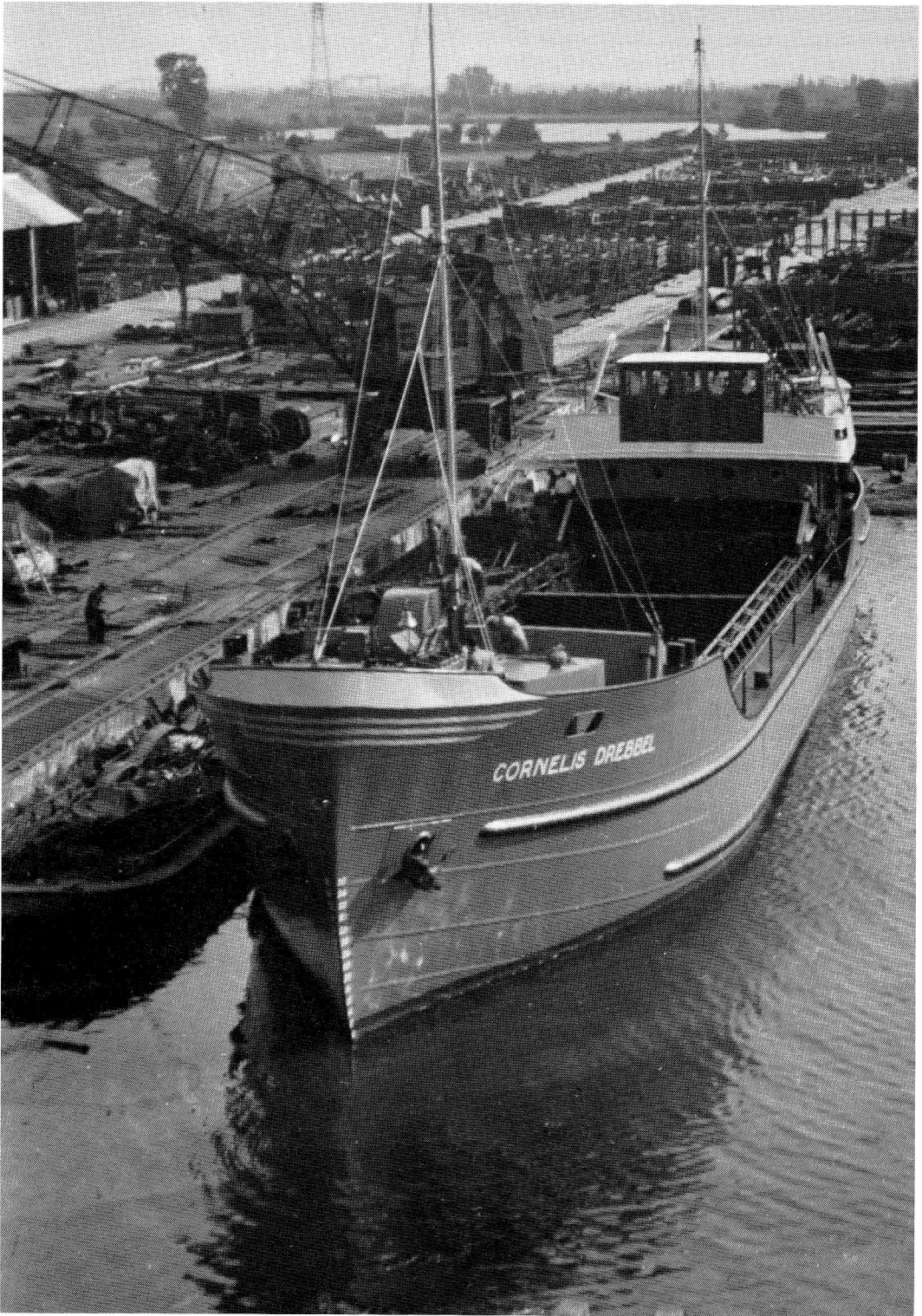
Na de oorlog werden zoals overal in het land de armen uit de mouwen gestoken. Ook voor "De Liesbosch" braken er drukke tijden aan. De baggermolen Port Said wordt gebouwd en vele elevator- en hopperbakken volgen, alles onder supervisie van J. Tjebbes. In 1949 komt de bedrijfsleiding in handen van H.A. Ankerna en N. Zijtsel²⁾ Henk Ankerna, als scheepsbouwer een oude rot in het vak, bestuurdde de praktische kant van de werf, terwijl Nico Zijtsel de cijfers en de papierwinkel voor zijn rekening nam. Een bekende uitspraak van de laatste was altijd: "het moet kloppen". Veel machines en apparatuur werden aangeschaft of vervangen en de hellingbanen werden verlengd, ook kwam er een nieuwe smederij. Op 7 mei 1955 werd het nieuwe kantoor in gebruik genomen, waardoor het oude, hangarachtige gebouw voor andere doeleinden kon worden gebruikt. Twee jaar later is men volop met de nieuwbouw bezig van de grote hellingloods langs de Vaartserijn. De bouw van de beton- en spanbetonfabriek op het voormalig opslagterrein vond eveneens in 1957 plaats.

"De Liesbosch" heeft in die periode ca. 270 mannen in dienst en een klein aantal vrouwen. Voor een deel van hen worden er op het dorp Jutphaas elf nieuwe woningen gebouwd. Door de inzet van het Liesbosch-personeel zijn vele soorten schepen gebouwd of verbouwd, niet alleen voor de A.B.M. zelf maar ook voor derden, waaronder vele voor buitenlandse rekening. Om wat namen van zuigers en schepen uit die tijd te noemen: Boulogne

III (1951), de onderlosser Cornelis Drebber (1953), de slib- en steekhopperzuiger Alphons/Frans (1955), de drijvende heibokkrachtpatser met een hefvermogen van 80 ton (1955), de baggermolen de Kronos (1956), de motorhoppers Cornelis Tromp en IJmond (1956), deze werden in onderdelen vanuit Engeland met kustvaarders aangevoerd, en de Queen of Holland, de als bouwnummer 49 bekend staande cutterzuiger. Gezien zijn afmetingen vroeg men zich af hoe de zuiger de werf moest verlaten. ¹³⁾

Halverwege de jaren '70 bevindt de gehele Nederlandse scheepsbouw zich in een diep dal. Er wordt een beleidscommissie in het leven geroepen waarin naast werkgevers en vakbonden ook de overheid vanwege haar financiële inbreng zitting heeft. Die bewuste commissie heeft de scheepsbouwverven grofweg in vijf groepen verdeeld. Groep één zijn de werven waar super- en grote tankers worden gebouwd alsmede bulkcarriers. Groep drie bestaat uit werven, waar het baggermateriaal wordt gebouwd. Gespreksleider en rapporteur van deze groep is oud-minister H. Langman. In zijn visie komt het er in zijn voorstel "in hoofdlijnen" op neer dat de grote I.H.C.-werven blijven bestaan, maar de twee niet tot de I.H.C.-groep behorende werven De Liesbosch en de Holland te Hardinxveld moeten sluiten. Eén van de redenen die Langman noemt, is de ongunstige ligging van beide werven ten opzichte van die rond Kinderdijk en Sliedrecht. Naar aanleiding van het Langman-rapport komen er uiteraard vragen. De Raad van Bestuur van Ballast Nedam zo blijkt uit een schriftelijk antwoord heeft eind 1977 de beleidscommissie een brief geschreven. Daarin staat dat Ballast Nedam er niets voor voelt de werf te sluiten, omdat er wel degelijk emplooi is voor de werf. De afdelingen van F.N.V. en P.v.d.A. uit Nieuwegein stellen vragen in het belang van de ca. 250 personeelsleden en de werkgelegenheid die er mee gemoeid is. Th. van de Brink, directeur van de "Liesboschwerf" antwoordt desgevraagd: "er bestaat geen reden tot sluiting, het bedrijf is kerngezond".

In september 1985 moet, zo blijkt uit een rapport van de Raad van Bestuur van Ballast Nedam, de werf zo spoedig mogelijk inkrimpen van 200 naar 130 arbeidsplaatsen. Personeel en vakbonden worden ingelicht. Als deze



De motorhopper "Cornelis Drebbel" klaar voor vertrek (1953).

U ziet de oude stoomkraan en in de verte de put en het opslagterrein, waar nu de betonfabriek op staat.

inkrimping wordt doorgevoerd, is een dreigende sluiting voorkomen, mede dank zij de inzet van H. de Vries, lid van de Raad van Bestuur. Een voorwaarde is wel dat de werf een order uit Saoedi-Arabië verwerft voor de levering van staalconstructies die nodig zijn voor een groot bouwproject. Die order zou voor anderhalf tot twee jaar voor meer dan de helft van het werf personeel werk verschaffen. Districtbestuurder H. Wijninga van het F.N.V. maakt aan het adres van Ballast Nedam de opmerking "dat het personeel de wrange vruchten plukt van het twee jaar geleden (1983) slecht gevoerde beleid". Het plan wordt werkelijkheid en ruim 70 personeelsleden kunnen naar ander werk gaan zoeken. De werf gaat in afgeslankte vorm verder.

Begin mei 1988 begint het bijna voltallige personeel van Liesbosch-staal een wilde staking. Reden daarvan is dat de Raad van Bestuur van Ballast Nedam voornemens is de werf in het najaar van 1989 te sluiten. Volgens de directie had de werf een verlies geleden van twee miljoen gulden, terwijl er op een half miljoen was gerekend. Als verdere toelichting op dit besluit werd verklaard: we hebben de laatste tien jaar vele mogelijkheden onderzocht om het bedrijf te kunnen voortzetten, het is ons echter niet gelukt en het is voor een directie niet leuk om een bedrijf te sluiten. De lopende orders worden afgewerkt, voor het personeel wordt een regeling getroffen. Wat dat ook moge wezen.

Het zwaard dat "De Liesbosch" altijd al boven het hoofd hing, is nu echt gevallen.

Nawoord

Dit was een artikel waarin met grote stappen de geschiedenis van "De Liesbosch" is beschreven. Veel zaken hebben niet de aandacht gehad die ze verdienen. Gezien de hoeveelheid materiaal, waaronder heel veel foto's, zal de Historische Kring onderzoeken of het haalbaar is de wetenswaardigheden van de Liesboschwerf in boekvorm uit te geven.

Reacties kunt u richten aan de werkgroep publiciteit van de Historische Kring.

Bronvermelding

Gem. Archief Nieuwegein, oud archief Jutphaas.
Kadaster Utrecht.
Archief Scheepswerf en Machinefabriek De Liesbosch. Afd. Burgerzaken Gem. Nieuwegein. Afd. Burgerbevolking Gem. Smilde.
Div. jaargangen Utrecht in Woord en Beeld (1930-1933).
Utrechtse Courant, bijeengebracht door J. Schut (1900-1940),,
Div. nummers v.h. maandblad De Pijler v.m. huisorgaan van de A.B.M.
Rapport herstructurering baggersector groep 3 door H. Langman.
Div. krantenartikelen uit het U.N., periode 1976-1989. Div. nummers weekblad Schuttevaer. Jubileumboek A.B.M. 1930.

Noten

- 1 "Van buitenplaats tot steenbakkerij", Cronyck de Geyn 10e jaargang no. 3, de geschiedenis van het buitenhuis en steenfabriek "De Liesbosch".
- 2 Honderd jaar geleden voeren er nog ruim honderd grote of Overijsselse pramen. Met deze pramen werd turf uit de venen van Drente en Overijssel naar Holland vervoerd. Grote pramen waren 22 m lang en konden ongeveer 100 ton laden.
De kleine of marktpraam, varieerde in grootte van 24 tot 36 ton, de zgn. boeierpraam met 42 tot 80 ton lastvermogen voer vooral op de grote rivieren.
- 3 Cornelis Marrinus van Rees, geb. 26-11-1860, overleden 30-6-1921, was gehuwd met Cornelia Theeuw, geb. 18-1-1862, overleden 10-10-1954. Zij kregen 16 kinderen. In 1875 begon Cornelis M. van Rees een scheepswerf te Sliedrecht, de bakermat van de baggeraars. Zijn zoon Wouter, gehuwd met Aagje Adriaantje Maat kwam na zijn "Liesbosch"-jaren terug op de ouderlijke werf te Sliedrecht. Van de vier kinderen die Wouter en Aagje kregen, werd hun enige zoon, vernoemd naar zijn grootvader, de opvolger van het bedrijf. C.M. van Rees heeft in 1978 de werf aan de I.H.C. verkocht.
- 4 De bouwvraag voor de villa werd 2 juni 1919 verstrekt. Ontwerper en bouwer was A.J. van Bentum, bouwkundige en aannemer te Jutphaas.
- 5 In 1936 kon de A.B.M. de al bestaande baggervloot sterk uitbreiden, doordat men het baggermateriaal van de firma A. Bos Pzn. te Dordrecht overnam.
- 6 De oude helling die in 1904 in opdracht van de gebr. Fernhout was aangelegd, moest worden afgebroken i.v.m. de aanleg van de rijksweg en viaduct over de Vaartserijn. Met deze werkzaamheden is midden jaren '30 begonnen.
- 7 Achter het rijtje huisjes waar o.a. de Fam. Loendersloot en Bruinink woonden, was het "pontgat". Het pontje diende om het personeel over de Vaartserijn op de werf te zetten.
- 8 Hier wordt bedoeld de Ballastput. Deze put is ontstaan door de zandwinning t.b.v. de aanleg van de rijkswegen ten zuiden van Utrecht eind jaren '30.
- 9 R.O.B. staat voor Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek te Amersfoort. Het zwaard dateert uit de middenbronstijd en behoort qua type tot een kleine groep van zwaarden, die omstreeks 1200-1100 vóór Christus in Bretagne zijn gemaakt. Het is geen zwaard in de krijgshaftige betekenis van het woord, maar het vermoeden bestaat dat het gebruikt werd ter gelegenheid van ceremonies.
- 10 In begin jaren '80 heeft men in het toeleidingskanaal naar de put ter hoogte van de betonfabriek een sluis gemaakt om de "grotere" schepen van en naar de werf te krijgen. Aanleiding hiertoe was het verbouwen van de Paul Krugerbrug van een beweegbare naar een vaste brug. Dit had weer te maken met de aanleg van de tramrail. Na een bezwaarprocedure van "De Liesbosch", werd de werf voor 4,5 miljoen subsidie verleend t.b.v. de aanleg van de sluis. Dit geld werd opgebracht door de stad Utrecht, Rijkswaterstaat en Nederlandse Spoorwegen.
- 11 De bewoners van de villa (fam. Van Rooyen) hadden geen recht van overweg via de werf, om de openbare weg te bereiken. De villa met grond lag als een soort enclave tussen de eigendommen van de werf. Dhr. De Vilder had dhr. Van Rooyen diverse keren gevraagd, of hij huis en grond niet aan de werf wilde verkopen. Maar Van Rooyen wilde niet verkopen, waardoor er de nodige spanning tussen beide heren ontstond. Tijdens een hernieuwde poging van De Vilder om zaken

te doen, liepen de emoties hoog op, waarop De Vilder tegen Van Rooyen zei: "Ik wacht wel tot je kapot bent". Het heeft tot mei 1949 geduurd, voordat de akte van verkoop bij de notaris kon worden ondertekend.

12 Dhr. H. Ankerna (bijnaam: die lange), geb. 9-1-1898, overleden 23-2-1989, was in 1939 bij de toenmalige A.B.M. in dienst gekomen als scheepsbouwkundige. Vóór die tijd was hij samen met zijn zwager Jan Loendersloot, geb. 7-9-1904, overleden 3-5-1948, als scheepsbouwkundig tekenaar werkzaam op de scheepswerf "Vertrouwen", de buurwerf van "De Liesbosch". Vóór 1921, toen Gerrit Cornelis de Groot de werf van Plaisier kocht, droeg deze werf de naam "Citadel".

Het was vroeger de gerechtsplaats van de stad Utrecht, met als bijnaam Engelenburg; dieven, moordenaars en ander gespuis werden hier opgehangen. De Groot "trok" Henk Ankerna en Jan Loendersloot aan als mensen van het vak. Toen in 1936 de werf "Vertrouwen" in het geprojecteerde kanaalvlak van het aan te leggen Amsterdamrijnkanaal bleek te liggen, moest de werf verdwijnen.

13 Enkele afmetingen van de cutterzuiger "Queen of Holland":
lengte over alles inclusief ladder 86,24 m
breedte over het geheel 15,22 m
holte 4,50 m en de diepgang bedrijfsklaar ongeveer 3,65 m.

Met dank aan de hier onderstaande personen

Fam. H. Ankerna, Hilversum. Fam. J. Loendersloot-van Maanen, Utrecht. Fam. A.J. Loendersloot, Nieuwegein. Fam. D. Verbaan, Nieuwegein. Fam. J. van Bommel, Utrecht. Fam. A. de Kruif, Nieuwegein. Dhr. Th. van de Brink, Nieuwegein. Dhr. E. Muller, Bunnik. Dhr. F. van Rooyen, Doorwerth. Dhr. L. van der Linden, Nieuwegein. Dhr. A. van Rees, Nieuwegein. Dhr. J. Huyskes, Bussum. Dhr. P. Versteeg, Nieuwegein.

MONUMENT IN BEELD



Het Prins Hendrik Internaat voor schipperskinderen.

Bij het ter perse gaan van deze Cronyck trekken donkere wolken zich samen boven het karakteristie

ke gebouw van het Vreeswijkse Prins Hendrik Internaat voor schipperskinderen. Een aantal jaren geleden al heeft de Historische Kring Nieuwegein zich ingespannen om het pand te behouden door aan te dringen op spoedige restauratie. Instemmend is toen door de Kring gereageerd op plannen om onder meer ateliers voor kunstenaars in het gebouw onder te brengen. Helaas ... bezwaarschriften tegen de plannen werden gehonoreerd en sindsdien staat het gebouw te verpauperen. Hopelijk wordt (of is) er nog een oplossing gevonden om het schippersinternaat voor Vreeswijk te behouden.

A. W.M. Hofstee en J. Schut hebben de historie van de Prins Hendrikschool en dus ook van het internaat, beschreven in het Cronyck de Geyn van januari 1985. In 1913 kon het bestuur van de "Vereeniging tot stichting en instandhouding van een school met den Bijbel voor Schipperskinderen, gevestigd te Vreeswijk" mededelen in een ledenvergadering, dat de Rijksoverheid een subsidie wilde verstrekken in de stichtingskosten van het schoolgebouw en het internaat ter grootte van 75% van de stichtingskosten. De begrote stichtingskosten, inclusief grondaankoop, bedroegen f 62.480,-. In juli 1914 werd met de bouw begonnen. Op 28 augustus 1915 kwam Prins Hendrik naar Vreeswijk om het naar hem genoemde schoolgebouw en internaat te openen. Al bij die opening telde de school 94 leerlingen. Het hoogste leerlingental werd bereikt in 1971, toen 288 leerlingen aan de school studeerden. In 1985 is een nieuw internaatsgebouw in gebruik genomen. Het historische pand uit 1915 kwam toen leeg te staan en eigenlijk is daarna de aftakeling begonnen.

