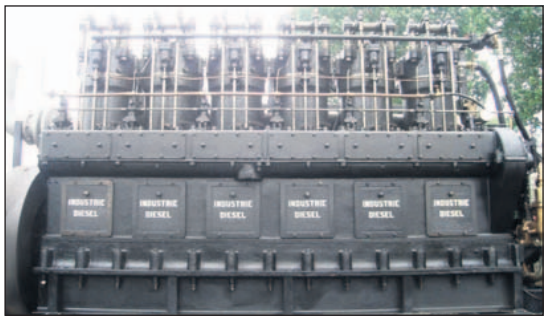
Nostalgie ten top op Industrie-motorendag in Alphen aan den Rijn

De Bugatti onder de scheepsmotoren

Volwassen mannen die staan te huilen bij het geluid van een echte Industrie. Nostalgie ten top afgelopen zaterdag in Alphen: aan de Rijnhaven werd een grootscheepse ode aan het illustere Hollandse merk scheepsmotoren van weleer gebracht. Industrie produceerde motoren van 1910 tot 1976. Anno 2008 draaien nog altijd tal van Industrie-motoren in binnenschepen, sleepboten en opduwers. Tot in Engeland en Frankrijk aan toe.



• *Een van de topstukken: de zescilinder 6VD6A, goed voor 300 pk en 330 omwentelingen per minuut. Dit orgel van vernuft is inmiddels een waar collectors item geworden (en wisselde naar verluidt onlangs nog voor 9000 euro van eigenaar). (Foto Peter Voskuil)*

Het zegt alles over het onverwoestbare product van weleer; uitermate gebruiks- en onderhoudsvriendelijk, zuinig in verbruik en oerdegelijk. Gooi er op tijd smeerolie in, vergeet het koelwater niet en zorg dat de boel in de winter niet kapot vriest en ze zijn niet kapot te krijgen. Maar het mooiste, het allermooiste aan een Industrie is nog altijd dat ploffende geluid, uit duizenden herkenbaar: alsof je de toeren kunt tellen.

'Het gewicht van de motoren liep steeds verder uit de klauw'

Kortom, wat de Bugatti is voor sommige autofreaks, is de Industrie voor liefhebbers van scheepsdiesels. Er is één verschil: waar Bugatti het toonbeeld van Italiaanse exclusiviteit is, blinkt Industrie uit in onverwoestbare eenvoud. De passie is er echter niet minder om.

Doktershulp

Neem nou Wim Biemans. De Waalwijker 'die oranje bloed door de aderen heeft stromen' (het logo van de Industriefabriek is oranje, vandaar) kocht eerst een Industrie en bouwde er daarna een schip omheen. Als motor koos Biemans voor de 3VD6A (de 3 staat voor driecilinder en de letters VD staan voor Viertakt Diesel) uit 1939, goed voor 330 omwentelingen per minuut, motornummer 3144. Biemans, in een poging zijn liefde voor de Industrie te verklaren: 'Ik heb niets met elektronica, een auto bijvoorbeeld doet mij niets. Maar als je ziet hoe vernuftig dit in elkaar is gezet, daar kan ik enorm van genieten. Puur vakmanschap.'

Pronkstuk van de Abelforte is de machinekamer. Wie een blik naar binnen werpt, vergaapt zich. Alles blinkt, alles glimt in de originele kleuren en is helemaal in nieuwstaat gereviseerd. De machine loopt als een naaimachine, alsof-ie zo uit de fabriek komt. Van de grond kun je er overigens niet eten: je zou je als gast opgelaten voelen, want het is er veel te netjes voor. Elk kruimeltje dat per ongeluk blijft liggen zou akelig opvallen. Kennissen en vrienden spreken Biemans er regelmatig op aan. 'Rij jij 's even naar een dokter, joh', zeggen ze dan met een knipoog. 'Ben je wel helemaal goed?' Biemans zelf geeft grif toe dat hij een afwijking heeft, maar zolang hij ongevaarlijk blijft voor zijn omgeving zul je hem niet bij een dokter zien. Liever werkt hij aan zijn website waar alles, maar dan ook alles over de historie van de Industrie-motoren te vinden is (www.abelforte.nl).

Mislukt type

De Industrie-motorendag werd eerder al in 1999 en 2003 gehouden, maar de opkomst dit jaar sloeg alles. Naar schatting 2000 tot 3000 mensen kwamen op het dagje Hollands Glorie-van-weleer af voor een kijkje op één van de vijftig schepen of bij de tien draaiende motoren op de kade. In totaal was er 6391 pk aanwezig aan draaiend vermogen.

Voor oud-personeel van de Industrie had het evenement het karakter van een reünie. Alphenaar Johannes Boot begon de productie van de eerste motor in 1910 met één personeelslid. Het eenmanszaakje groeide al snel uit tot een fabriek die vooral in de jaren dertig, vijftig en zestig hoogtijdagen kende. Willem Koppe, oud-monteur van 1950 tot 1975 denkt dat vooral het personeel het bedrijf zo uniek maakte: stuk voor stuk absolute vakmensen. 'Je kwam er binnen als schooljongen en als je dat wilde werd je helemaal opgeleid tot op en top vakman.'

Eind jaren zeventig stokte de productie. De scheepsnieuwbouw stagneerde en tegelijkertijd nam de concurrentie uit het buitenland enorm toe. Ook mislukte de ontwikkeling van een nieuw type motoren. Een massaontslag volgde (150 personeelsleden), wat destijds in Alphen aan den Rijn veel beroering bracht.

Volgens Johan Boot, kleinzoon van de oprichter en zaterdag aanwezig, liep het gewicht van de motoren naarmate meer vermogen werd gevraagd steeds verder uit de klauw. Het laatste mislukte type woog maar liefst acht ton. 'Dat gewicht gaat allemaal ten koste van de vracht uiteindelijk', aldus Boot, 'dus voor vrachtschepen werd liever een wat snellere, lichtere motor gezocht.'

Zelf was hij nooit werkzaam bij Industrie, zijn vader Laurens was er wel directeur. Tot zijn genoegen heeft Boot gemerkt dat het industriële erfgoed van zijn familie de laatste jaren aan een tweede leven is begonnen. 'Het is de nostalgie ten top', zegt hij. 'Een Industrie is tegenwoordig een echt collectors item. De prijzen blijven ook stijgen.'

En zo stonden ze daar in Alphen, zaterdag, de liefhebbers. Naast hun orgeltjes van vernuft waarop het zo makkelijk pianospelen is. Mannen met oliespuiten in hun hand. Geen zuiger die vastliep, maar in plaats daarvan de monotone eenvoud van schijnbaar eeuwig op- en neergaande stoterstangen. Natuurlijk, je moet er een tik van een stoterstang voor hebben meegekregen, maar het geluid van een echte Industrie is wel degelijk rock, reggae en Bach ineen.

www.industrie-motor.nl

DIE GOEDE OUDE TIJD

Maasbracht in de jaren zestig van de vorige eeuw gefotografeerd vanuit de lucht. Schepen zover het oog reikt. Toen was Maasbracht nog de grootste binnenhaven van het land. Veel lege schepen betekende in de regel: lange wachttijden op de beurs. Drie tot vier weken staan op een reisje van tachtig ton kwam voor in de jaren vijftig. Schippers moesten soms voor steun aankloppen bij de gemeente Maasbracht. Na verloop van tijd moesten ze dan voor circa 45 gulden in de week werken in de plantsoenendienst. (Archieffoto Harry de Groot)

Wagenborg haalt tjalk overgrootvader terug

DELFZIJL

Bij Koninklijke Niestern Sander in Delfzijl lagen ze in april even gezusterlijk naast elkaar, de oudste en de jongste schepen van de Wagenborgvloot. De jongste is de in aanbouw zijnde Loireborg (122,10 x 14,40 meter) van 7350 ton laadvermogen die begin juli in de vaart komt, de oudste de in 1908 gebouwde tjalk Liberté.

Als 'staalijzeren dektjalk zonder roef' werd dit voor de zeevaart gebouwde schip van honderd ton in 1908 in opdracht van Egbert Wagenborg bij Gebr. Niestern & Co. te Farmsum op stapel gezet. Op 2 augustus van dat jaar kwam deze 21,35 meter lange en 4,55 meter brede tjalk onder gezag van kapitein Engelsman in de vaart. Zo'n 75 jaar geleden werd ze omgebouwd tot woonschip, maar de laatste decennia maakte zij deel uit van de chartervloot van Muiden. De achterkleinzonen van Egbert Wagenborg, Egbert Vuursteen en Rob Wagenborg, die samen de directie van Koninklijke Wagenborg vormen, hebben dit laatste nog in de vaart zijnde schip van hun overgrootvader zowel voor de familie als het bedrijf kunnen behouden. De tjalk was eigendom van de begin dit jaar overleden Willem Grift, die er de laatste dertig jaar voor zorgde dat ze haar historische uitstraling behield.

De Liberté krijgt haar onderkomen in het hoofdkantoor van Wagenborg in het oude arsenaal, het enige overblijfsel van de uit 1591 daterende oude vesting van Delfzijl. Vanwege kantooruitbreiding zal de voormalige munitiekamer een museaal karakter krijgen en deel gaan uitmaken van het kantorencomplex. (HZ)

• *Wagenborg's oudste en jongste… (Foto Henk Zuur)*

Gouda Waterstad

GOUDA

Het evenement Gouda Waterstad vindt van 24 tot en met 27 juli plaats. Hoogtepunt is de jaarlijkse reünie van 170 historische bedrijfsvaartuigen. Er zijn rondvaarten op oude schepen, demonstraties van laden, lossen en nautische ambachten, een nautische markt op de kades en tentoonstellingen over de betekenis van water voor Gouda en driedimensionale beelden over de oude binnenvaart. Er is ook volop muziek met shantykoren, een grachtenconcert, een koffieconcert en een groot jubileumconcert, ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van Croda (Uniqema)

www.goudseglorie.nl

Baggerfestival Sliedrecht trekt 180.000 bezoekers

SLIEDRECHT

Het Baggerfestival in Sliedrecht heeft afgelopen weekeinde 180.000 bezoekers getrokken. Dat is geen record, of toch wel een beetje, volgens coördinator Cojan Mookhoek: 'Het zijn er net zoveel als twee jaar geleden, maar toen was er Te land, ter zee en in de lucht dat extra veel publiek trok. Ik ben tevreden met het aantal bezoekers.'

Dat was ook de politie, die met extra manschappen op de been was. Er waren wat kleine ongeregeldheden. Publiekstrekkers waren Krezip en Jeroen van den Boom. Floortje Smit, verliezend finalist van de talentenshow Idols III in 2006, verving de afgehaakte Jamai. Ook Tilburger Adje (Paul de Leeuw) had veel bekijks.

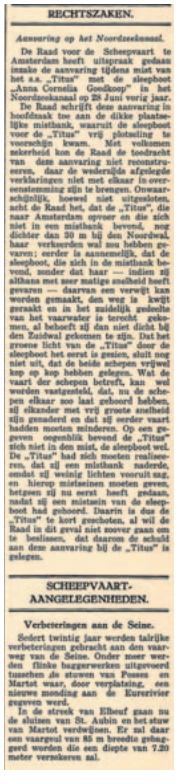
Voor de bedrijven waren er extra mogelijkheden om de sector te presenteren, zoals gebruikelijk bij IHC. Nieuw was de waterconferentie. Daar sprak onder anderen Adriaan Geuze, directeur van West 8 en brein achter 'Hollands-oog, Happy Island'. Zijn primeur omvat een reeks eilanden voor de Nederlandse en Vlaamse kust. 'Deze eilandjes zijn volgens mij om een aantal redenen nodig. Ze beschermen niet alleen de kustlijn bij storm, ze creëren ook een interessante ecologische zone tussen de eilanden en de oorspronkelijke kustlijn.'

Geuze benadrukte dat met name het grootste eiland van het plan - Happy Island - veel kansen biedt. Nederlanders kunnen op dit eiland goedkoop grond kopen. 'De realisatie is afhankelijk van innovaties in onder meer de baggerindustrie. Dit plan is groots en gedurfd, maar niet onrealistisch.'

Hij daagde de baggerindustrie uit met plannen te komen. Volgens Geuze is er in Nederland capaciteit en kennis genoeg om dergelijke projecten te realiseren. (JCK)

Schuttevaer
70 jaar geleden

Uit Weekblad Schuttevaer van 18 juni mei 1938



RECHTSZAKEN.

Aanvaring op het Noordzeekanaal.

De Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam heeft uitspraak gedaan inzake de aanvaring tijdens mist van het s.s. „Titus" met de sleepboot „Anna Cornelia Goudkoop" in het Noordzeekanaal op 28 Juni vorig jaar.

De Raad schrijft deze aanvaring in hoofdzaak toe aan de dikke plaatselijke misthank, waaruit de sleepboot voor de „Titus" vrij plotseling te voorschijn kwam. Met volkomen zekerheid kon de Raad de toedracht van deze aanvaring niet reconstrueren, daar de wederzijds afgelegde verklaringen niet met elkaar in overeenstemming zijn te brengen. Onwaarschijnlijk, hoewel niet uitgesloten, achtt de Raad het, dat de „Titus", die naar Amsterdam opvoer en die zich niet in een misthank bevond, nog dichter dan 50 m bij den Noordwal, haar verkeerden wal zou hebben gevaren; eerder is aannemelijk, dat de sleepboot, die zich in de misthank bevond, zonder dat haar — indien zij althans met zeer matige snelheid heeft gevaren — daarvan een verwijt kan worden gemaakt, den weg in kwijt geraakt en in het middelijk gedeelte van het vaarwater is terecht gekomen, al behoeft zij dan niet dicht bij den Zuidwal gekomen te zijn. Dat het groene licht van de „Titus" door de sleepboot het eerst is gezien, sluit nog niet uit, dat de beide schepen vrijwel kop op kop hebben gelegen. Wat de vaart der schepen betreft, kan wel worden vastgesteld, dat, nu de schepen elkaar zoo laat gehoord hebben, zij elkander met vrij groote snelheid zijn genaderd en dat zij eerder vaart hadden moeten minderen. Op een gegeven oogenblik bevond de „Titus" zich niet in den mist, de sleepboot wel. De „Titus" had zich moeten realiseren, dat zij een misthank naderde, omdat zij weinig lichten vooruit zag, en hierop misteenen moeten geven, hetgeen zij nu eerst heeft gedaan, nadat zij een mistsein van de sleepboot had gehoord. Daarin is dus de „Titus" te kort geschoten, al wil de Raad in dit geval niet zoover gaan om te beslissen, dat daarom de schuld aan deze aanvaring bij de „Titus" is gelegen.

SCHEEPVAART-AANGELEGENHEDEN.

Verbeteringen aan de Seine.

Sedert twintig jaar werden tairijke verbeteringen gebracht aan den vaarweg van de Seine. Onder meer werden flinke baggerwerken uitgevoerd tusschen de stuwen van Posses en Martot waar, door verplaatsing, een nieuwe meuding aan de Eurerivier gegraven werd.

In de stroek van Elbeuf gaan nu de sluizen van St. Aubin en het stuw van Martot verdwijnen. Er zal daar een vaargeul van 85 m breedte gebaggerd worden die een diepte van 7.20 meter verzekeren zal.

Eeuwen geleden werden er al wedstrijden gezeild met de vele kleine rond- en platbodem werkscheepjes. Vaak gehuurd door plaatselijke notabelen, werd op zondag om het hardst gezeild. Een enkele rijkaard of vorst kon zich zelfs een eigen boeier permitteren. In Friesland zetten de skûtsjeschippers het huisraad voor een dag op de kant en zeilden een wedstrijd. Het prijzengeld was een welkome aanvulling op de magere verdiensten van het dagelijkse vrachtvaren.

In Amerika gebeurde rond 1850 iets dergelijks. De roeiers in New York zeilden dagelijks om het hardst om het eerst de binnenkomende zeeschepen te paaien. Ze gebruikten korte, platte midzwaardbootjes met een enorm cat- of sloeptuig. De ballast van zandzakken en de mast konden snel worden verplaatst. Deze centerboards of sandbaggers zeilden razendsnel, maar enig comfort of verblijf ontbrak. In 1846 kwam de eerste naar Nederland. Op het IJ werden in die dagen zeilwedstrijden gehouden met houten kotters en een enkele schoener. Prins Hendrik deed mee met zijn kotterjacht Paerel. Maar door hun flinke diepgang waren deze prachtige schepen minder geschikt voor de Nederlandse wateren.

De drie rijke Amerikaanse broers Stevens gingen experimenteren met de snelle loodsschoeners, ondersteund door scheepsbouwkundige George Steers. Zij staken in 1851 met hun schoener America de oceaan over om rond het eiland Wight een wedstrijd te zeilen tegen Engelse schepen, die zij verpletterend versloegen en verbluft achterlieten. Een aantal jaren later werd de America Cup voor het eerst gezeild. Het is het begin van een duidelijke scheiding tussen beroeps- en pleziervaart. Rijke industriëlen gingen snelle jachten bouwen, iedereen kent wel de J-klassers.

• *De Branikruiser Joannathan gefotografeerd in 1965. Ze was toen eigendom van Wim Kuijs en Dirk Schotvanger en voer als Bounty.*

DE ERFENIS Deel 350

Deze serie belicht wekelijks een representante van het Nederlandse varende erfgoed. We gebruiken daarbij het register voor varende monumenten als leidraad. Dus we schrijven over schepen, die als monument zijn erkend of waarvan de eigenaar pogingen daartoe doet. Wie geïnteresseerd is om mee te doen aan deze serie, kan dat kenbaar maken aan de redactie via tel.: 0570-665525 of email redactie@schuttevaer.nl.

Branikruiser Joannathan

Tekst en foto's Hajo Olij

Toerjachten

Hier in Nederland bleef de zeilsport tot 1900 een elitair gebeuren, maar dat begon langzaam te veranderen. Bij het wedstrijdzeilen ontstonden de eerste eenheidsklassen, zoals de twaalfvoets jol en de Regenboog. Dankzij de eenvoudige lattenbouw-ontwerpen van kapper Bulthuis uit Bergum, kwam een doorbraak. Zijn BM en later de zestien kwadraat konden goedkoop door handige klussers zelf worden gebouwd. Er kwamen nu ook toerjachten op de markt, vaak one off of in kleine series. Bekend ontwerpers hier waren N. Bernard, J.P.G. Thiebout, G.A. Kroes, H.C.A. van Kampen, natuurlijk de gebroeders De Vries Lentsch, H.W. de Voogt, E.G. van der Stadt en baron van Hoevell. Vaak prachtige, originele zeiljachten van hout en ijzer, nu gekoesterd door de leden van de Vereniging Klassiek Scherpe Jachten. Vanaf 1960 kwam door het gebruik van polyester echte seriebouw op gang, na 1970 gedomineerd door import uit het buitenland: Bavaria, Jeanneau en Friendship.

Bakdek zeiljachtje

In 1929 ontwierp Ir. J. Loeff uit Loosdrecht de Branikruiser.

• *Houtsnijwerk in de kuip: het wapen van Friesland met Neptunus en meermin.*

• *Rino Zonneveld in de kajuit. Links de wandschildering, voor in de tafel het laatje voor het tafelzilver.*

Een bakdek zeiljachtje, nog geen acht meter lang, voor een gezin van vier personen, geschikt voor Zuiderzee en Zeeuwse stromen, maar ook de ondiepe Loosdrechtse plassen. Staal, geklonken op ronde spanten met een dooskiel, gevuld met ponsdoppen en specie. Rambonnet's Handels Compagnie uit Bussum liet de Rotterdamse scheepswerf Tans er gelijk vijf bouwen. Geen dure scheepjes: prijs ongeveer 3500 gulden. Bakdek, dus geen gangboorden, meer ruimte binnen en een mooi vrij bovendek. Eerder toegepast bij salonmotorkruisers, maar ook al in Engeland bij kleine, houten S-spant jachten.

'We hadden sinds 1985 een mooi gelijnd, houten zeilsloepje, de Bodo, uit Noorwegen. Twee masten met emmerzeiltjes', vertelt Rino Zonneveld. 'We wilden wat meer comfort en betere zeileigenschappen. In juli 1993 ontdekte mijn broer een leuk jachtje in een loods van jachthaven Laamens in Akersloot. Ze stond al vier jaar droog, de eigenaar wilde haar klaarmaken voor een tocht naar Engeland. Maar met enige aandrang kon Ruud deze Branikruiser kopen. Ze heette Jutter. We gingen op zoek naar haar geschiedenis. Waarschijnlijk is ze gebouwd bij De Vries Lentsch, in opdracht van een heer uit Warnssum en afgebouwd en getuigd door de firma G. Baay in Loosdrecht. In de kajuit zitten nog steeds twee schilderingen met Pruisisch blauw in de stijl van de tegels van Tichelaar uit Makkum. Op één is het Pikmeer te zien. In 1932 werd ze gekocht door kapitein Koningstein en lag in Spaarndam. In de oorlog werd ze daar begraven om aan de Duitsers te ontkomen. Er stond toen een tweecilinder Albin in. In 1955 werd K. Koningstein jr. de eigenaar, zijn zoon, zou je zeggen en kwam de Jutter naar Akersloot. In 1959 werd L. Laamens de eigenaar. In 1963 kochten Wim Kuijs en Dirk Schotvanger het jachtje, twee vrienden en heel jong Castricum heeft als opstapper met hun meegezeild. De naam werd Bounty. Vanaf 1968 nam J. van den Bogaard haar mee naar Uitgeest. Tot 1986, toen haalde G. Laamens haar weer naar Akersloot en noemde haar weer Jutter. In 1993 kocht mijn broer Ruud haar en vanaf 1996 is het schip van ons samen. We noemden haar Joannathan. Onze zuster Joanna overleed en ook dankzij haar spaarcentjes konden we de Jutter kopen en we vinden allebei het boek van Jonathan Livingstone Seagul prachtig. Er zat toen al een Volvo Penta C23 benzinemotor in.'

Naaidoosje

'We hebben tot nu toe kunnen achterhalen dat er in totaal acht Branikruisers zijn gebouwd, zes bij scheepswerf Tans, één bij werf De Waal in Broek op Langedijk en de onze dus in Loosdrecht. Waarschijnlijk varen er nu nog zes rond. We wilden haar zoveel mogelijk in oorspronkelijk staat houden. In 2000 kreeg ik kopieën van de oorspronkelijke tekeningen. Het interieur is van eikenhout, de rugleuningen van sofa en kooi zijn van gevlochten bamboe, het aanrechtje zou weer granito moeten worden. De eerste eigenaar liet fraai houtsnijwerk maken. Het oorspronkelijke staande koperen kompas kan ik helaas niet van een eerdere eigenaar terugkopen, wel heb ik weer het beschilderde naaidoosje uit 1929 aan boord.'

De Joannathan valt direct op in een jachthaven tussen al het wit polyester. Klein en laag, door het bakdek binnen verrassend ruim. Houten boegspriet en helmhout, oregon rondhouten en de beschutte achterkuip, luiken en schuurlijsten van teak. 'Met een gewicht van drie ton is het geen licht schip, bij windkracht 3 begint ze te lopen, bij 4 zeilt ze lekker. Bij 6 gaat er een rif in het grootzeil en sla ik de stormfok aan. Mijn broer Ruud en ik hebben altijd samen gezeild, helaas is hij nu ernstig ziek. Dat is de reden dat we haar nu te koop aanbieden.'

Scheepsgegevens

Branikruiser Joannathan. Gebouwd in 1929 bij De Vries Lentsch in Loosdrecht. Lengte over alles: 7,75 meter. Breedte: 2,48 meter. Diepgang: 0,95 meter. Gewicht: 2,85 ton. Tuigage: grootzeil 23 m2, fok I 6,25 m2, fok II 3,85 m2. Motor: tweecilinder Volvo Penta C23, benzine, 16 pk.

Mocht iemand nog onderdelen, een oud blok van een Volvo Penta C 23 hebben of meer weten over Branikruisers: zonnevld@wanadoo.nl.