

Zaterdag 10 september

Open Monumentendag 2011

Varend erfgoed




gemeente Goes

 25 jaar Open Monumentendag

www.goes.nl

Varend erfgoed

Binnen de gemeente Goes zijn er 22 schepen die tot het varende erfgoed behoren. Veel van deze schepen zijn of worden gerestaureerd en krijgen een andere bestemming.



<<

Frans Naerebout

Elf schepen liggen in de museumhaven aan de Houtkade te Goes. De eigenaren van deze schepen zijn verenigd in de 'Schippersvereniging Houthaven Goes'. Daarnaast is er de 'Stichting Traditioneel Varen Zeeland' waarin vier schepen zijn ondergebracht.

Er is een grote verscheidenheid aan scheepstypen. Van het merendeel van deze schepen zijn veel gegevens bekend.

Het is deze groep van schepen die deel neemt aan de Open Monumentendag. De meeste schepen zijn op deze dag te bezoeken.

In deze themabijlage is, naast een foto van ieder schip een korte beschrijving opgenomen.

Verscholen tussen beplanting en bebouwing ligt aan de A. Joachimikade in Goes jachthaven De Werf. De jachthaven heeft een lange historie

achter de rug die getraceerd kan worden tot de middeleeuwen. In de loop der tijd veranderde het gebruik en de bestemming, waardoor de haven tot in deze tijd bewaard kon blijven. In 2009 werden de kaden van de werf en het werfhuisje aangewezen als beschermd monument. Jachthaven de Werf is op monumentendag te bezoeken.

Het maritieme erfgoed past - hoewel wat de schepen betreft niet gesproken kan worden van "oud gebouw" maar wel van "oud gebouwd"- uitstekend bij het onderwerp van de Open Monumentendag 2011. In deze themabijlage laten we u graag kennismaken met dit onderdeel van het maritieme erfgoed van Goes.



▲ De Werf vogelvlucht 1975

Historische achtergrond van de Jachthaven 'De Werf'.

In de middeleeuwen had Goes een havenfunctie voor laders en lossers van velerlei goederen. Dat varieerde van handel in agrarische producten, visserij en bier tot lakenhandel. Later komt daar de zoutindustrie bij die alle economische activiteiten overvleugelt, een periode van grote bloei voor de stad. We mogen er vanuit gaan dat voor al die activiteiten scheepsbouw en reparatie plaats vond.

De jachthaven 'De Werf' ligt op een bijzondere en historische plek die in het verleden al een werffunctie had. Door de ligging van de stad ten opzichte van de Oosterschelde had de haven een langgerekte vorm. Het havengebied ten noorden van de Sint Maartensbrug had geen kademuren maar schuin aflopende hellingen, die werden 'zaten' genoemd. Bij laag water konden schepen hierop droog vallen en konden eenvoudig reparaties worden verricht.

Vooraf in het laatste kwart van de vijftiende eeuw waren er verschillende scheepstimmerlieden in Goes actief. We weten dat in 1570 de scheepstimmerman Evert Janszoon een schip op stapel had staan.

Zeventiende en achttiende eeuw.

Door de economische wederopbouw van de stad die vanaf 1600 plaats had werd het schippersgilde van Goes sterk uitgebreid. Dit zal ook een toename hebben betekend van de activiteiten voor de scheepstimmerlieden. Er was regelmatig toezicht op de staat van onderhoud van de schepen, die aan diverse eisen moesten voldoen. De vaart naar en van Goes werd gemakkelijker door het rechte trekken van de haven in 1650. Aan de nieuwe haven werden twee nieuwe scheepshellingen aangelegd, de ene werd in exploitatie gegeven aan Claes Janssen den Ael aan de oostzijde, de andere aan Ingel Abrahamssen. Deze hellingen bevonden zich ten noorden van de latere Van der Goeskade en Albert Joachimikade.



1650, detail scheepswerf
aan de oostzijde van de haven

<<



>>

1740, 6 is de dubbele
oliemolen, 13 is de
scheepstimmerwerf

Aan de oostkant was dit de inham die zich ten noorden van het bolwerk aan de Albert Joachimikade bevond. De helling aan de westkant kon nog niet nader worden gelokaliseerd. De oostelijke helling bleef in de achttiende eeuw in gebruik. Hij komt voor op de kaart van Goes door Hattinga uit ca. 1750.

>>

Ca. 1770, rechts de inham die scheepswerf is



Negentiende en twintigste eeuw



▲ 1820, detail haven.

Toenemende aanslibbing maakte de Goese haven in de loop van de achttiende eeuw steeds moeilijker bevaarbaar.

Toen in 1809 de Wilhelminapolder tot stand kwam was de aannemer verplicht een kanaal vanaf Goes naar de Oosterschelde te graven, met aan het noordelijke uiteinde een sluis. Grote bouwkundige gebreken verhinderden zo'n tien jaar het gebruik van de sluis, waardoor scheepvaart van en naar Goes nauwelijks mogelijk was. Alleen met dood tij konden schepen het Goese Sas binnenvaren. Op het nog bevaarbare deel van de Schenge werd een vaarroute afgebakend, zodat schepen zo dicht mogelijk bij Goes konden komen. Met paard en wagen konden dan goederen naar de stad worden vervoerd.

Jannis Ossewaarde, sluiswachter op Ter Lucht, en Janis Koole, schipper te 's-Heer Arendskerke, werden in 1814 belast met het afbakenen van de vaarroute op de Schenge. In ruil daarvoor mochten ze bakengeld innen van de schepen die de Schenge binnenliepen. Pas vanaf 1819 ging de sluis functioneren. Scheepstimmerman Gillis Welle had jaren tevoren een scheepswerf aan de haven gehad. Nu kon hij dit ambacht weer oppakken. In 1820 verzocht hij om vrijstelling van de belasting op houtwaren, en ook op de schutgelden voor de schepen die zijn werf wilden aandoen. Het stadsbestuur ging alleen op zijn tweede verzoek in. Blijkbaar verliep de werf in de jaren daarna. In 1841 verzocht Franciscus Cornelis van Hoof toestemming om een scheepswerf te mogen beginnen aan het noordelijke uiteinde van de Albert Joachimikade. Daarnaast verzocht ook hij vrijstelling van belasting op houtwaren en ook voor de schutgelden.

De zijtak van de haven waaraan de werf zou komen te liggen heette het Molengat naar de dubbele oliemolen van Harinck die daar stond.

Van Hoof deed eerst uitsluitend reparatiewerk zoals 'califaten, branden en breeuwen'. Later zou hij ook roeiboten, hoogarsen en dergelijke gaan bouwen. Zijn pacht liep negen jaar. Tot omstreeks 1900 bleef de werf bestaan; diverse scheepstimmerlieden waren hierbij betrokken. In 1864 werd hier een nieuw tjalkschip gebouwd, terwijl in 1866 een nieuw schip op stapel stond. Voor het overige verrichtte men op de werf reparatiewerkzaamheden.



<<

1869, meekrapfabrieken en
meestoven staan rond het
werfterrein



<<

1920, uitbreidingsplan



Het werfterrein dat ongebruikt lag werd in 1917 verkocht aan Pieter van der Hoeff. Twaalf jaar later werd het geheel verkocht aan J.A.A. Fransen van de Putte. Hij huurde in 1931 de zijarm van de haven van de gemeente. De heer Fransen van de Putte had toestemming om op die plaats een scheepstimmerwerf te handhaven en ligplaatsen voor schepen te maken op voorwaarde dat de zijarm beschikbaar zou blijven als zwaaiikom.



<<
Werfhuysje



⚡ Werkplaats van de jachthaven

Dit is in feite het begin van de jachthaven die later De Werf zou gaan heten. In 1954 kregen stichting Jachthaven De Werf en watersportvereniging De Werf van de gemeente Goes toestemming om het terrein uit te breiden. Naar tegenwoordige begrippen is 'De Werf' een kleine jachthaven met veel karakter. De combinatie van kleinschaligheid en de groene aankleding met veel volwassen beplanting en bomen aangevuld met passende bebouwing zorgen voor een weldadige intieme sfeer.

Op de werf staat een werfhuisje met originele ramen dat vroeger een woonbestemming had.

Daarnaast is er een eenvoudige houten zwarte schuur gebouwd die goed in het geheel past en gebruikt wordt als werkplaats.

Om dit belangrijke stukje maritiem erfgoed te bewaren is in 2009 besloten de kaden van de werf en het werfhuisje aan te wijzen als beschermd monument.

Varend erfgoed

De Vrouw Maatje

De Vrouw Maatje is in opdracht van de familie Bouwens in 1898 als zeilschip in Martenshoek in Groningen gebouwd. Te water gelaten in 1899. Het schip heeft van 1899-1953 als zeilschip gevaren in de Zeeuwse en Zuid Hollandse stromen. Bruinisse was de thuishaven.

Na 1953 is er een motor in het schip geplaatst.

In 1962 werd het schip verkocht en verbouwd tot recreatievaartuig. In 1998 is begonnen met de renovatie van het schip. De houten opbouw over het ruim is vervangen door een stalen den en houten luikenkappen. Het doel van de renovatie is het schip weer in zo origineel mogelijke staat terug te brengen.



De Vrouw Maatje



▲ Vrouw Aaltje

Vrouw Aaltje

Vrouw Aaltje is een Friese zeiltjalk, een Langedijker skûtsje, in 1904 gebouwd bij Van der Werff in Drachten.


Het schip heeft vroeger met aardappelen gevaren uit de streek rondom Dokkum en later ook van Goeree-Overflakkee naar Antwerpen. Vroeger had het schip alleen maar een klein roefje en een luikenkap. Naderhand is het schip voor de pleziervaart verbouwd en zijn het roefje en de luikenkap verdwenen. Het heeft nu een ruime kuip met zitbanken en een nagenoeg nieuw interieur.

Elisabeth ('Betje')

De Elisabeth is in 1907 gebouwd op de scheepswerf van Jan Francis de Klerk te Hontenisse, een voormalig veerschip dat in het begin van de twintigste eeuw een veerdienst heeft onderhouden tussen Veere en Kamperland. In 2007 is zij gerestaureerd naar haar oorspronkelijke vorm. Bij de bouw is gekozen voor het type Zeeuwse Schouw met een afwijkende achterkant om de zeileigenschappen te verbeteren en het comfort te verhogen.

Dit was belangrijk voor de functie die het schip zou krijgen. Het schip wordt nu ingezet voor de recreatievaart.



Elisabeth ('Betje') 

Hoop Op Zegen

'Hoop Op Zegen' is een Friese tjalk. Het schip is in 1912 gebouwd op de werf van Barkmeijer.



Hoop Op Zegen 



>>
Avontuur

Avontuur

De klipper Avontuur is in 1914 gebouwd bij de Gebr. Geleyns aan de Roodevaart bij Moerdijk. Het schip is oorspronkelijk gebouwd voor het vervoer van dijkverzwaringsmaterialen, zoals basaltsteen. Het voer in de Deltawateren en langs de kust. Bij vloed liep het schip het strand op en bij eb werd het met het eigen materiaal gelost op boerenkarren. Bij opkomend water werd het schip door het eigen anker weer in dieper water getrokken. Een van de ankerkettingen is 80 meter lang. Omdat deze zwaar gebouwde schepen veel steen vervoerden werden ze wel 'steenbonken' genoemd. Later is er ook met andere ladingen gevaren.

De Avontuur werd in 1944 in Zeeuws-Vlaanderen door het terugtrekkende Duitse leger tot zinken gebracht door in het ruim een landmijn tot ontploffing te brengen. Begin 1945 is het schip gelicht en weer vaarklaar gemaakt.

In 1982 is in Goes de Stichting Zeilvaart Goes opgericht, met o.a. als doelstelling het restaureren en in de vaart houden van Zeeuwse scheepstypen. Met medewerking van het ministerie van Verkeer en Waterstaat kwam de stichting in het bezit van het schip dat toen 'Da Capo' heette. In mei 1983 arriveerde het schip in Goes. Het kreeg weer zijn oorspronkelijke naam Avontuur. De rest van de restauratie is gedaan met medewerking van een groot aantal vrijwilligers. Om het schip in stand te houden en te onderhouden wordt er met passagiers gevaren.

De Slenk

Het schip is gebouwd in 1914 op de scheepswerf Vooruit te Enkhuizen in opdracht van de 'oesterbaron' C.D. Klos te Yerseke onder de naam 'De Slenk'.

De Slenk heeft voor verschillende firma's tot 1963 voor de oestervisserij gevaren. In 1963 is het schip gemoderniseerd met de bedoeling het weer voor de oestervisserij dienst te laten doen. Door de strenge winter van 1963 kreeg de oestervisserij een geweldige klap. Daardoor was De Slenk overbodig geworden. Hierna is het schip voornamelijk als wachtschip ingezet om stroperij tegen te gaan.



>>

De Slenk



De Hoop [^]
_^

De Hoop

Schipper Lambertus Cornelis Maasbach liet in 1915 het ijzeren klipperschip 'De Hoop' bouwen voor zijn jongste zoon Gradus Theodorus bij de werf 'Boot te Vrijenban' te Delft. De Hoop werd gebouwd volgens een bouwtekening uit 1892. Aan de hand van deze tekening zijn in de loop van de jaren tientallen klippers gebouwd. Op 20 mei 1915 werd de kiel van 'De Hoop' gelegd. Op 7 oktober werd het schip te water gelaten. Indertijd vervoerde het kolen, zand en grind. Tegenwoordig is het ingericht als zeilend passagiersschip. Waarbij het voormalige vrachtruim is omgebouwd tot luxe accommodatie. Het biedt plaats aan 36 personen tijdens dagtochten en bij meerdaagse tochten is er slaapegelegenheid voor 20 personen.



Geep 

Geep

De Geep, een sleepboot, is in 1920 gebouwd op een tot op heden onbekende werf in Alkmaar. In 1921 werd het schip aangekocht door de Rijkspolitie op de Jaarbeurs te Utrecht. Hierop werd het schip RP XIV genoemd en gestationeerd te Krimpen aan de Lek. Het schip is ondermeer gestationeerd geweest in Mook, Tiel, Vreeswijk en Nijmegen.

Na verkoop via de dienst der domeinen is onduidelijk wat er met het schip is gebeurd. In 1973 is nog een meetbrief afgegeven die aangeeft dat het dan als peilvaartuig in gebruik is.

Oester

De Oester is van het type mosselkotter en is in 1924 gebouwd op de werf 'De Noordster' te Groningen. Het kreeg de naam 'Vrouw Anna'. In 1925 werd het schip verkocht aan Izaak Willemse, oesterhandelaar te Yerseke, die de naam wijzigde in Cornelia. In 1948 werd het schip opnieuw verkocht en kreeg het zijn huidige naam 'Oester'. In de jaren tachtig werd het schip verlengd tot 24 meter. In 2002 ging het schip over naar de huidige eigenaar P. Launspach.



De Oester

De Nieuwe Zorg

Meer dan honderd jaar geleden voeren in Zeeland vele houten vissersboten. Het meest bekend waren de hoogaars, de hengst en de Zeeuwse schouw, zeilschepen van tien tot veertien meter, onder andere in gebruik bij de mossel- en oestervangst.

Deze sloopstypen stammen al uit de zestiende eeuw en tot op de dag van vandaag zijn door liefhebbers hoogaarzen en hengsten in de vaart gehouden. Maar de Zeeuwse schouw, een nog ouder en iets eenvoudiger sloopstypen, werd na 1950 niet of nauwelijks meer in de Zeeuwse wateren gezien. Ze werden niet meer aangepast en van een motor voorzien.

De Nieuwe Zorg is gebouwd in 1924, bij sloopswerf 'Moed en Trouw' te Paal (Zeeland) van de familie Verras. Het had als thuishaven Philippine. Het is daar ingezet voor de mosselvangst tot na de tweede wereldoorlog. Daarna heeft het een kajuit en een motor gekregen en bij een aantal opeenvolgende eigenaren in Nederland als jacht dienst gedaan tot het jaar 2000.

Daarna is het sloop in verval geraakt. Het zou als brandhout zijn geëindigd als het niet bij toeval terecht was gekomen in Zeeland waar de Nieuwe Zorg werd herkend door een liefhebber van oude sloepen. Er is een stichting opgericht om deze laatste Zeeuwse schouw te restaureren naar de oorspronkelijke staat van 1924.



<<

De Nieuwe Zorg



Sara Lena



Sara Lena

De koter is gebouwd in 1927 bij de werf Welgelegen in Harlingen als tweemast zeilkoter met hulpvermogen. Het schip was de eerste stalen koter die daar werd gebouwd. Het gaat om een overgangstype tussen zeilende koters en motorkoters. Het casco heeft de vorm van een zeillogger.

Het schip is gebouwd voor het transport van paling van Denemarken naar Nederland en later voor de visvangst op de Noordzee. In 1967 is de koter herdoopt in SARA LENA, de namen van twee dochters van de toenmalige schipper. Sinds 2000 is het schip in gebruik als charterschip voor dagtochten met 25 personen. Het schip heeft onder de verschillende visserijnummers en namen gevaren.



▲ Frans Naerebout

Frans Naerebout

Het vrachtschip Frans Naerebout is gebouwd in 1927 op de werf van A. Pannevis te Alphen aan de Rijn. De lengte is 31,2 meter, de breedte 5,37 meter. Het schip heeft als beurtvaartschip tussen 1935 en 1958 dienst gedaan op de lijn Goes-Rotterdam. Daarna werd het tot 1986 als algemeen vrachtschip gebruikt en is in dat jaar aangekocht en aangepast tot kokkeljager.

In 2004 is de Y 108, zoals het schip toen heette, door de Stichting Frans Naerebout aangekocht om te worden gerestaureerd naar de toestand van 1935 als beurtvaarderschip.

Jans-B

Het schip is in 1929 gebouwd op de werf van J. van Dam. De laatste decennia is het schip ingezet voor het vervoer van stukgoederen, staalproducten, veevoeders, granen en anderen soorten droge lading, voornamelijk in Nederland en België. Het schip is enige tientallen jaren geleden aangekocht door de heer A.C. Vermeij. Het schip heeft nooit bijtende stoffen en chemicaliën geladen, en is daardoor nog in een zeer goede staat. Het vlak is nog geheel uit 1929, evenals de kimmen en het verdere staalwerk.



▲ Jans-B



Jorinda 

Jorinda

De Jorinda, type Amsterdammertje, is gebouwd tijdens de Tweede Wereldoorlog op de werf van Rene de Winter in België. In de oorlogsjaren werden de ijzeren platen voor de sleepboot gesneden, maar nog niet in elkaar gezet.

De onderdelen van het schip lagen in deze tijd verdeeld in een loods van werf 'De Winter'. Een paar dagen nadat de oorlog voorbij was, werd het schip in elkaar geniet en werd in 1945 te water gelaten. Het schip voer vele jaren als zogenaamde riviersleepboot op de Belgische kanalen en rivieren. Later werd het verkocht aan een Rotterdamse familie, die het in de haven van Rotterdam als directie-vaartuig gebruikte.

Sinds 1992 heeft het schip de Museumhaven Goes als thuishaven. Daar is het schip helemaal gerenoveerd en met alle moderne technieken uitgerust. Sindsdien wordt het schip voortdurend verder uitgebouwd, onderhouden en verbeterd.

Morgenster

De Morgenster is van het type 'klipper' en is in 1901 gebouwd in het Belgische Temse. Het vervoerde lange tijd graan voor de bierbrouwerijen in België en noord Frankrijk. Tot 1936 heeft het als zeilschip gevaren. In dat jaar is het gemotoriseerd. In 1987 is een begin gemaakt met de verbouwing tot zeilcharterschip en nu wordt er gevaren met passagiers en groepen. De Morgenster is 25 meter lang, heeft een breedte van 5 meter, een diepgang van 1,20 en een zeiloppervlakte van 155 m².



▲ Morgenster



Hoop Op Zegen,

<<

September 2011

UITGAVE Comité Open Monumentendag
en afdeling Communicatie

ONTWERP GEMEENTESTIJL Designagain BNO, Middelburg

PRODUCTIE Bureau Grafimedia gemeente Goes

FOTOGRAFIE/ILLUSTRATIES Gemeentearchief Goes,
Schippervereniging Houthaven Goes, Stichting
Traditioneel Varen Zeeland en Rinus de Regt



MIX
Papier van
verantwoorde herkomst
FSC® C103686

Stadskantoor
M.A. de Ruijterlaan 2
4461 GE Goes

Postadres
Postbus 2118
4460 MC Goes

T (0113) 249 600
E stadskantoor@goes.nl
www.goes.nl

