

# BOKKEPOOT

nummer 232 • september 2018

## Pakschuit *Nooit Gedacht*

Techniek  
Houd de bilge schoon

Reünie  
Erfgoedmanifestatie Leiden

  
het Historisch  
Bedrijfsvaartuig



Peter Beckmann met de schalen voor de cilindermantel  
Foto Hans Boshuyer

Nooit Gedacht, maar toch verkregen

# De restauratie van de pakschuit *Nooit Gedacht*

*Het is een uniek schip, de motorpakschuit Nooit Gedacht. Uniek om zijn uiterlijk: zo zagen de pakschuiten eruit, die het vervoer van goederen (en soms passagiers) tussen steden verzorgden in de tijd van de trekvaart. Ook uniek om zijn motor: een liggende Van Rennes, de eerste verbrandingsmotor voor mobiel gebruik op de internationale markt, een Nederlands ontwerp (patent Brussel 1891) en in Nederland geproduceerd. Maar ook uniek om zijn restauratiegeschiedenis. Dat verhaal vertellen we hier.*

Auteur Peter Jansen

Hans Boshuyer fietste als twaalfjarige jongen langs het rijtje woonarken aan de Zuiderstraat, bij de Oostpoort in Delft. Toen al was hem die rare kop opgevallen, die buiten een arkje uitstak. *Mon Désir* heette het woonbootje. Veel later, toen Hans met zijn stichting Waterwerk diverse evenementen met schepen organiseerde, sloeg de stadsvernieuwing toe in dit deel van Delft. Alles moest geamoveerd, ook die woonarkjes. Hans schreef in 2003 een brief aan de gemeente dat deze vier scheepjes niet zomaar gesloopt mochten worden. Ze waren een toonbeeld van het vroegere vrachtvervoer. Als antwoord kreeg hij het aanbod om ze dan maar op te kopen, voor honderd gulden per stuk. Hij kocht de pakschuit. De andere drie zijn gesloopt.

## Op de kant

De Zuid-Hollandse Waterdagen in 2004 draaiden om het schip, dat Hans op de Hooikade op de kant had laten zetten. Daar werd de opbouw eraf gesloopt, zodat het casco de blikvanger werd. Bart Vermeer en Hein Sommer kwamen kijken. Ze vonden het schip zeker een restauratie waard. Zo is Hein erbij betrokken gebleven. Met zijn stichting Waterwerk kon Hans wat fondsen aanschrijven, wat net genoeg geld opleverde om het schip van de Hooikade naar een grasveldje naast een glashandel aan de Scheepmakerij te verplaatsen. Daar liep Peter Beckmann toevallig langs om zijn

hond uit te laten. Peter had een klein aannemingsbedrijf, had vroeger gecharterd en restaureerde oude auto's en motorfietsen. Peter werd echt enthousiast toen hij zag dat er een fundatie van een liggende scheepsmotor in zat, waarover later meer.

Het schip moest na enige tijd weg bij de glashandel, maar varen durfde Hans er niet mee, zo slecht was het onderwaterschip. Hij mocht bij scheepswerf Bocxe in Delft op het terrein komen staan, waar het schip tijdelijk gedubbeld is. Toen het bleef drijven moest het weer naar een andere plek. Zo heeft het een aantal jaren bij de scouting gelegen, bij het Kruithuis aan de Schie. Er was geen geld, dus er kon niet aan gewerkt worden.

Dankzij het nog aanwezige meetnummer was inmiddels gebleken dat de pakschuit in 1904 was gebouwd bij Van Dam in Overschie voor Schram in Schiedam en rond 1916 was verkocht aan Van der Well in Delft. Kortom: lokale wortels.

## Toonbeeld van de beurtvaart

Hans ging met een tijdelijke verenigingswerkgroep, waarin ook Bart en Hein zaten, naar Parijs om het tjalkje *Nooit Volmaakt* op te meten en te beschrijven. Daar is het prachtige *Schetsboek Nooit Volmaakt* uit voort gekomen, gepresenteerd bij het dertigjarig bestaan van de LVBHB. Tijdens de lange



Met 1 pk voor het schip · Foto Carla van Geenen



Deze foto van een andere motorpakschuit, Schiedam-Delft, was zeer nuttig bij het restaureren van onder andere de verticale opstaande houten luiken  
Bron Maritiem Museum Rotterdam

rit kwam vanzelfsprekend de *Nooit Gedacht* ter sprake en de onmogelijkheid om het schip te restaureren. Bart raadde toen aan om Pieter Blussé in te schakelen. Pieter had zich met zijn onstuitbare wilskracht al sterk gemaakt voor verschillende restauratieprojecten, zoals de schoener *Oosterschelde* en de stevenaak *Helena*. De onooglijke pakschuit, 'een platte bak', sprak hem niet aan. Totdat hij het boek *Barges & Capitalism* uit 1981 van de Amerikaanse hoogleraar Jan de

Vries onder ogen kreeg, dat het grote belang van het vervoer per trekschuit voor de Nederlandse economie beschreef. Toen vond Pieter een handvat om fondsen te interesseren voor dit schip, als toonbeeld van de beurtvaart, de trekvaart en de vroege motorisering van de binnenvaart. Pieter stelde twee voorwaarden. Ten eerste moest er een nieuwe stichting worden opgericht, specifiek voor dit schip. En ten tweede moest er een 100%-restauratie gedaan worden, dus moest er weer een liggende scheepsmotor in komen.

### Vele fondsen

Het bestuur van de stichting Pakschuit Nooit Gedacht, opgericht in 2006, werd gevormd door Hans (voorzitter), Pieter Blussé (secretaris), Van Hartingsveldt en Riehl (penningmeesters), aangevuld met de leden Peter Beckmann, Boudewijn de Haas (lid van de LVBHB-werkgroep Tuigerij en Documentatie), Paul Bonnet, Niek Hogeland en Rob Leurink. Er kwam ook een comité van aanbeveling, met onder andere Henk Dessens (conservator Scheepvaartmuseum Amsterdam), Jan Franssen (commissaris van de Koningin Zuid-Holland), Aat van der Giessen (voorzitter LVBHB), Wilma Verver (burgemeester van Schiedam) en Ronald Waterman (lid Provinciale Staten Zuid-Holland). Pieter Blussé benaderde succesvol vele fondsen. Zonder hem zou de restauratie er nooit gekomen zijn! In totaal heeft hij € 300.000,- weten binnen te halen.

Bij het opvragen van offertes van scheepsrestaurateurs stelde Pieter als harde voorwaarde dat er geen kosten voor meerwerk geaccepteerd zouden worden. Daarop haakte alleen scheepswerf Bocxe niet af. De restauratie startte daar in 2007. Omdat al het ijzerwerk geklonken moest worden, schoven zij Rob Berk naar voren, een zzp-er die 'wel wat kon klinken'. Hij bleek een geweldig vakman, die vaak al snel wist hoe iets moest zitten, waar Hans en Hein avonden op hadden zitten puzzelen.

## Speurtochten

Hans Boshuyer maakte samen met Hein Sommer het restauratieplan. Dat vergde heel veel zoekwerk, documenten opdregen uit allerlei archieven en bestudering van oude foto's. Heel veel puzzelwerk hadden ze aan de opstaande luiken in de zijden. Duidelijk was dat ze apart uitgenomen konden worden, om bij dat deel van de lading te kunnen. Maar hoe die constructie in elkaar zat, was moeilijk te ontdekken, want de foto's toonden telkens alleen de buitenkant van het schip. Door de klinknagelsporen met fotomateriaal te combineren, werd de constructie uiteindelijk duidelijk.

Ook voor de motor moest een speurtocht gehouden worden. Het schip is in 1904 gebouwd bij scheepswerf Van Dam in Overschie. Samen met twee Delftse ingenieurs, die afkomstig waren van Machinefabriek Reineveld en de Overschiese Motorenfabriek hadden opgericht, heeft Van Dam een eigen liggende scheepsmotor gebouwd. Maar deze motor was een kopie van de Van Rennes zuiggas petroleummotor! Er zijn waarschijnlijk maar weinig liggende Van Dams gebouwd, maar nu nog varen er schepen rond met een staande motor van de Overschiese motorenfabriek. Vermoedelijk is het schip afgeleverd met een 14 pk Van Dam zuiggas petroleummotor, maar die zoektocht heeft niets opgeleverd.

Maar: waren er nog wel liggende Van Rennessen? Op zoek naar een Van Rennes werd het hele land doorkruist. Verrassend was dat de liggende Van Rennes een gewild verzamelobject was, waar vermogens voor betaald werden. Toen de moed al bijna opgegeven was, benaderde Hans Henk Dessens van het Scheepvaartmuseum met de vraag of hij iets anders wist. Hij meldde doodleuk dat ze een Van Rennes in het depot hadden staan. Het Kromhout in Amsterdam had er drie: een 12 pk uit eind negentiende eeuw, een 20 pk uit 1904, en een incomplete 20 pk ook uit 1904. Deze laatste was overgedaan aan het Scheepvaartmuseum in Amsterdam en stond daar dus in het



V.l.n.r. Hans Boshuyer, Peter Beckmann, Boudewijn de Haas · Foto Peter Jansen

depot. In 2008, toen de restauratie van het schip al aardig vorderde, lukte het om de 20 pk van het museum over te nemen onder de voorwaarde dat de motor in een schip geplaatst zou worden. Nu kwam Peter Beckmann erg van pas. Hij had al ervaring met Kromhout gloeikopmotoren en had wel gevoel voor deze motor met gloeibuis-ontsteking. Een gloeikop hoeft 'alleen maar' twintig minuten voor het starten met een vlam verhit te worden, maar een petroleummotor kan zijn ontstekingswarmte niet zelf opbrengen. De gloeibuis moet voortdurend door een brander heet gestookt worden.

De Van Rennes-motor ligt dwars in het schip, zodat de krukas, met twee grote vliegwielen, in lijn met de schroefas staat. Bij de restauratie is het luik tussen motorkamer en ruim aan de grootte van de motor aangepast.

## Jaagmast

De *Nooit Gedacht* is uitgerust met een jaagmast en dat is historisch verklaarbaar om twee redenen. Voor de meeste schippers was een motor 'moderne nieuwigheid'. Vroege motoren waren technisch niet altijd betrouwbaar en ervaren motordrijvers waren schaars. Een

tweede reden is dat Hoogheemraadschappen weigerden toestemming te geven om met een motorschip op hun boezemwateren te varen. Zij vreesden beschadiging van de oevers door golfslag. In Delfland bijvoorbeeld werden de eerste motorvaartvergunningen pas in 1912 verstrekt. Tot een vergunning was verkregen, was een jaagmast nog noodzakelijk.

Ook het jaagmastje vergde zoekwerk: hoe lang en hoe dik moest het worden? Maar vooral: hoe moest het beslag bovenop eruitzien? Door minutieus oude foto's van pakschuiten te bestuderen, kwamen ze erachter. Bovenop zit een rechtopstaande ring. Daar ging de jaaglijn gemakkelijk doorheen. Die lijn werd vastgemaakt aan een kikker op het roefdak. Het jaagmastje werd zo alleen op druk belast. Het kon dus best slank zijn, want er hoefde niet een heel paard aan te kunnen hangen. Kikkers hadden ze niet gemaakt op het roefdak, maar Gudo Jansen maakte niet van echt te onderscheiden exemplaren, naar voorbeeld op oude foto's.

## Bijzondere motor

De Van Rennes-motor heeft tal van bijzonderheden. Voluit maakt hij



De liggende Van Rennes met op de voorgrond de grote wielen van de keerkoppeling · Foto Berthel Kolthof



Van Rennes in vol bedrijf · Foto Mike Visser

tweehonderd toeren. Om het toerental te regelen is er een *Hit&Miss*-regelaar ingebouwd: een schuif tussen nokkenas en tuimelaar zorgt ervoor dat de uitlaatklep even open blijft staan, terwijl tegelijkertijd de brandstoftoevoer afgesloten wordt. De motor mist dus één of meer werkslagen, waardoor het toerental zakt. Dergelijke regelaars bestonden overigens al in het stoomtijdperk. Deze schuif wordt bediend door een gouverneuras voorzien van een glijstuk en contra-gewichten.

Bijzonder is ook het drijfstanglager, waarmee de bewegende drijfstang aan de heen en weergaande zuiger is bevestigd. Tegenwoordig gaat er een pen door de zuiger, waarmee de drijfstang (piston) niet alleen zijn bewegingen kan maken, maar zich ook zijdelings kan zetten, zodat het in lijn met het drijfstanglager zit. In de Van Rennes motor zit geen pistonpen, maar een kogelgewricht. Dat is

van buitenaf demonteerbaar, wat gezien de slijtage regelmatig nodig was, maar heeft als nadeel dat het niet zichzelf uitlijnt. Een aandachtspunt dus. Ook bijzonder is de keerkoppeling. Het Scheepvaartmuseum had deze niet, dus moest er speciaal naar gezocht worden. Paul Bonnet kende Auke Boom, die contact heeft gelegd met Machinefabriek Kramer. Op zolder stond een prachtig exemplaar. De verkoop was natuurlijk onbespreekbaar.

Het heeft heel wat bezoekjes gekost voordat Kramer bereid was tot verkoop! Paul heeft flink meegeholpen met de inbouw. Naderhand was Kramer er trots op om zijn keerkoppeling werkend in een schip te zien. De keerkoppeling bestaat uit twee grote wielen, die uit elkaar bewogen kunnen worden om de drijfriem aan te spannen voor de vooruit. Als de twee wielen koud tegen elkaar aan geduwd worden, draait de schroef ach-

## Een werkende zuiggas petroleummotor in een schip

teruit. Voor het verstellen van de wielen staat op de roef een horizontaal jacht-wiel. In zo'n tien seconden is van vooruit tot achteruit te schakelen.

### Vakkundige reparaties

De mantel van de waterkoeling bleek doorgeroest. Voor de hand liggend was de cilinderkop los te bouten en een nieuwe pijp van zo'n vijftig centimeter doorsnede te monteren. Maar Peter ontraadde het, omdat op alle andere afdichtingsvlakken putcorrosie te zien was en het lostrekken van de kop forse schade zou kunnen veroorzaken. Die mantel is heel vakkundig door de firma Van Nobelen uit Delft vernieuwd, door hem in zes schalen in het werk op te bouwen en in te lassen. Dit kunstwerkje was al eens gedaan op de *Voorwaarts* van het Maritiem Museum in Rotterdam. Over enige jaren moet de kop toch los, want er begint wat lekwater in de verbrandingsruimte te komen. Dan wordt de gelaste mantel vervangen door een pijp, zoals het origineel zat. Waarschijnlijk zal dan ook een nieuwe cilinder gedraaid moeten worden en een nieuwe cilinderkop worden gegoten.

Toen de motor gedemonteerd werd om in de machinekamer weer op te bouwen, bleek dat er geen zuigerveren meer in de zuiger zaten. Het bedrijf Wedam uit Goor heeft de groeven in de zuiger opnieuw uitgedraaid en passende zuigerveren gemaakt. Het schip had wel een schroefastunnel, maar schroefas, glands, schroef en stuwdruklager moesten aangekocht worden, dan wel nieuw gemaakt. Bij het proefdraaien bleek al snel dat de hoofdlagers versleten waren. Van Nobelen draaide nieuwe, van brons. Maar bij montage bleek dat de lagerhuizen ovaal waren geworden door het klappen

van de motor. De bronzen lagers werden zo goed en zo kwaad als het kon opgestopt, maar na twee jaar moest er toch fors worden ingegrepen: de motor werd gedemonteerd en de krukas met de twee hoofdlagers werd in lijn opgesteld bij een Rotterdams freesbedrijf. Zo konden de lagerhuizen weer zuiver uitgefreesd worden, waardoor de (opnieuw vervaardigde) bronzen lagerschalen perfect pasten. In 2016 bleek dat van het krukpenlager (*big-end*) de gietijzeren buitenschalen gebroken waren en de babbitt-lagervoering versleten. Peter heeft zelf nieuwe (bronzen) buitenlagers gedraaid bij Kramer. Dat vergde creatief draaiwerk, want de krukpen had in de loop der tijd een diabolovorm gekregen!

### Verstopte startmotor

Totdat de motor bedrijfsklaar en ingebouwd was, is er meer dan tweeduizend uur werk in gaan zitten. Een motor uit 1904 is niet onder alle omstandigheden betrouwbaar en alles bij elkaar duurt alleen het starten al zo'n twintig minuten. Na voorverwarmen werd vroeger met de hand gestart door aan de spaken het vliegwiel rond te draaien. Oude schippers waarschuwden voor de daaraan verbonden gevaren, want er is vaak iets misgegaan. Om deze redenen en in samenspraak met de Scheepvaartinspectie is een 100 V, 25 kW electromotor ingebouwd, die met een kettingoverbrenging is verbonden met de centrale schroefas. Er is een 96 V, 230 Ah accubatterij ingebouwd, waarmee circa twee uur gevaren kan worden als de Van Rennes uitvalt. Maar het bijzondere is dat met deze elektromotor de Van Rennes ook gestart kan worden! De keerkoppeling moet dan wel in zijn werk staan, dat is dus een aandachtspunt. Een en ander is dusdanig weggewerkt dat

zelfs een schipper uit 1904 het niet zou opmerken.

Dankzij het werk van een flink aantal vrijwilligers was het in september 2009 zover dat de *Nooit Gedacht* officieel in gebruik kon worden gesteld door de commissaris van de Koningin, in aanwezigheid van de nazaten van beide vroegere eigenaren. Natuurlijk was dit niet het einde van het werk. Voortschrijdend inzicht, keuringseisen en het onderhoud eisten nog vele uren.

Een laatste aanpassing komt voort uit de CBB/CvO-keuring voor een 'open rondvaartboot met meer dan 14 passagiers': open vuur in de machinekamer is verboden, maar deze motor heeft voortdurend open vuur van de petroleumbrander nodig. De oplossing is gevonden in een automatische brandblusinstallatie. Dat kostte wel € 7000,-.

### Vaartochten

Delft ligt op een knooppunt van in de Gouden Eeuw aangelegde trekvaarten, die in een hernieuwde belangstelling staan. Met de *Nooit Gedacht* worden vaartochten in de wijde omgeving van Delft gehouden met aandacht voor historische aspecten van het schip, het vaarwater en de omgeving. Daarmee worden de jaarlijks noodzakelijke eigen inkomsten opgebracht. Zelfs is recent weer gevaren met een echt jaagpaard.

Zo is een uniek schip op een unieke wijze behouden voor ons en het nageslacht, dankzij de geïnteresseerde blik van een zestienjarige en de inzet en vasthoudendheid van veel scheepsliefhebbers. Bovendien zijn als resultaat van de restauratie de benodigde technische kennis en vaardigheden bewaard gebleven.