



# *oud nieuws*

Uitgegeven door de historische vereniging van Krimpen aan de Lek 'Crempene'

Nr. 27, januari 2022

Beste Crempenaren,

In de eerste nieuwsbrief van dit jaar past in ieder geval een Nieuwjaarswens. Wij wensen u dan ook een gelukkig en vooral gezond jaar toe, met minder coronazorgen en lockdowns.

Vanaf 2010 zijn wij begonnen met de uitgave van Oud Nieuws, aanvankelijk onregelmatig, maar sinds 2018 verscheen het blad 3 maal per jaar.

Daar Oud Nieuws, naar is gebleken, in een behoefte voorziet, zeker in een periode waarin ledenbijeenkomsten noodgedwongen moesten vervallen, hebben wij besloten in het vervolg 4 keer per jaar met een uitgave te komen.

Op het moment van schrijven van dit voorwoord bevinden we ons opnieuw in een lockdown en is het doorgaan van de voorjaarsvergadering nog niet zeker. Toch moet verloren al verloren, gaan wij wel een datum vaststellen voor april.

In deze nieuwsbrief vindt u het tweede deel van de geschiedenis van J&K Smit, geschreven door Willem Eerland. Door ons is daar nog een stukje over één van de havens op het terrein van de scheepswerf, waar de activiteiten rond 1980 zijn gestopt, aan toegevoegd.

Al jaren lang worden plannen gemaakt voor de ontwikkeling van dit braakliggende gebied. We hebben diverse projectontwikkelaars zien komen en gaan en allen zonder resultaat. Gedurende die hele periode hebben wij bij de eigenaar, de projectontwikkelaar en de gemeente gepleit om zoveel mogelijk rekening te houden met de historische waarde van dit 'voor Krimpen' unieke riviergebonden gebied. Momenteel zijn nieuwe plannen weer volop in discussie. Wij blijven die discussie volgen en waar nodig ons standpunt naar voren brengen.

Voor nu veel leesplezier toegewenst en wie weet tot april.

Namens het bestuur,  
Voorzitter Hans Dekker

Onderstaande tekst is overgenomen uit Spiegel der Zee, 2020/2 (met toestemming van Willem Eerland)

## **De werf van J&K Smit te Krimpen aan de Lek, deel 2**

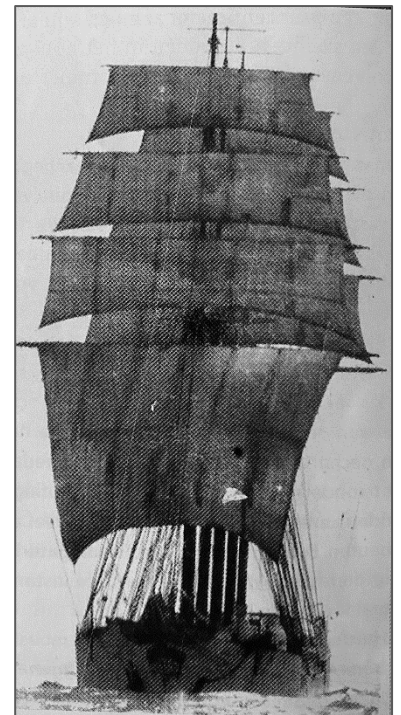
*In deel 1 over de werf van J&K Smit te Krimpen aan de Lek was te lezen dat Wim de Bruijn en schrijver dezes een rondleiding over de voormalige werf van Jan en Kees Smit kregen van Ries de Jong en Gijs Vonk. Toen we de allerlaatste restanten van de eens zo florissante werf bekeken was dat voor ons een aanleiding om een dieper in de geschiedenis duiken.*

Door **Willem Eerland m.m.v. Wim de Bruijn**



De directie van J&K was inmiddels uitgebreid met Jan's zoon Hendrik. Maar de ontwikkeling van het baggermateriaal wordt voornamelijk aan diens zoon Frits toegeschreven. Werd in Krimpen aan de Lek in 1870 de eerste baggermolen, *Hollands Diep*, gebouwd, na 1878 kon J&K Smit in Kinderdijk de orders voor baggerschepen amper aan, met name sinds de succesvolle bouw van de *Adam I* en *Adam II* voor Bos en Kalis. Deze schepen werden onder meer ingezet om de Nieuwe waterweg op diepte te houden. Medeverantwortelijk voor de roem van de Krimpense werf was de Rederij Pieter van der Hoog. Pieter was, nadat zijn moeder een extra dikke kont in zijn broek had genaaid om hem een beetje weerbaar te maken voor het ruige zeevolk, al op zijn twaalfde jaar naar zee gegaan, De boerenzoon bezocht in de wintermaanden, thuis in Krimpen aan de Lek, de Zeevaarkundige School van Meester Hoorweg. De school stond goed bekend en mede door de uitstekende lessen wist de ambitieuze Pieter in zestien jaar tijd op te klimmen van dekzwabber tot kapitein van de bark *Bastiaan Pot*. En daar bleef het niet bij, want vijf jaar later werd hij, in 1872, benoemd tot walkapitein bij zijn baas, de reder A.J. van Santen. Van der Hoog had zich in de kijker gespeeld van zijn patroon en waarschijnlijk ook van de aandeelhouders, niet alleen door vanaf scheepsjongen door te groeien tot gezagvoerder, maar ook door zijn baas - als hij dat nodig vond - ongezouten van replik te dienen. We weten dit, omdat een groot aantal brieven bewaard is gebleven.

Toen Van Santen in 1877 overleed, werd Van der Hoog benoemd tot boekhouder van de rederij. Hij breidde zijn vloot uit door van Fop Smit het fregat *Lichtstraal* over te nemen en bij Rijkee in Rotterdam een nieuw schip de *Amicitia* te bestellen.





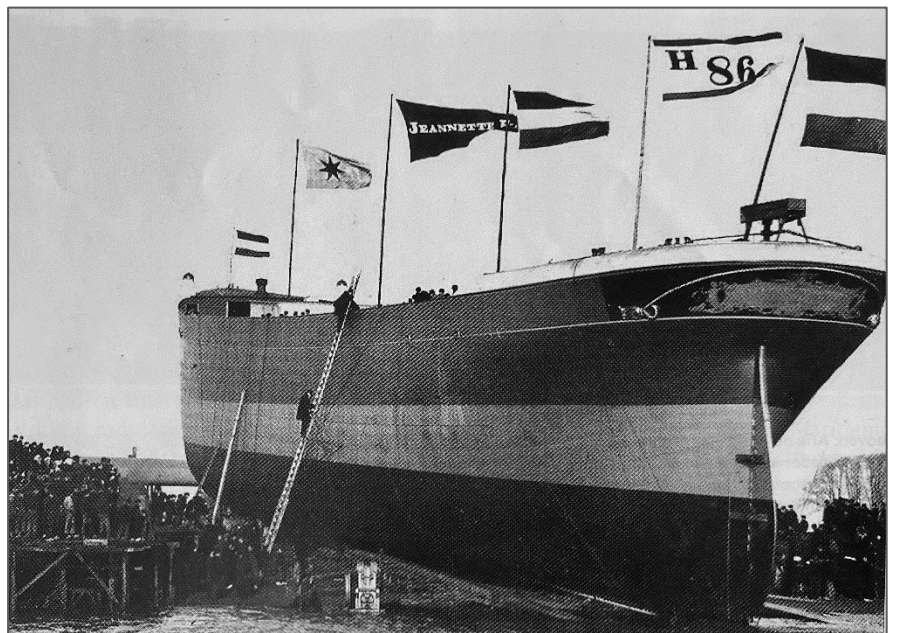
Wat misschien nog belangrijker voor de werf van J&K Smit zou worden, was het feit dat Pieter van der Hoog een huis had laten bouwen recht tegenover de werf. Het kan natuurlijk niet anders of de burens kwamen regelmatig bij elkaar over de vloer, al was het maar uit hoofde van hun aandeelhouderschap of parten in de verschillende schepen van de Reederij Van der Hoog. Hoe het ook zij, er volgde vanaf dat moment een reeks nieuwbouwschepen die allen werden gebouwd in Krimpen.

De werf was langzamerhand overgegaan op ijzer en de schepen werden dan ook steeds zwaarder. In

1885 bestelde Van der Hoog de ijzeren bark *Krimpen aan de Lek* van 1078 ton en al een jaar later de *Anna Aleida* van 1364 ton, in 1890 de *Geertruida Gerarda I* en in 1892 de *Martina Johanna* (genoemd naar Pieters tweede vrouw). Het is zeer waarschijnlijk dat de langshelling, waarvan Ries en Gijs ons de laatste resten toonden, toen is gebouwd.

### ***De laatste grote zeilschepen***

Hoewel er steeds meer stoomschepen werden gebouwd, bleef Van der Hoog toch van mening dat grotere zeilschepen, met makkelijk te hanteren kleinere zeilen, vooral op de langere routes exploitabel zouden blijven. Hij stond daarin niet alleen, want ook grotere reders als Laeisz van de Flying P line, F.A. Vinnen & Co en de Franse A.D. Bordes met zijn vloot schitterende grijze drie en viermastbarken, waren deze mening toegedaan. Zij maakten in toenemende mate gebruik van sleepboten, die de grote barken tot buiten Het Kanaal brachten en er waren inmiddels praktische lieren ontworpen die de



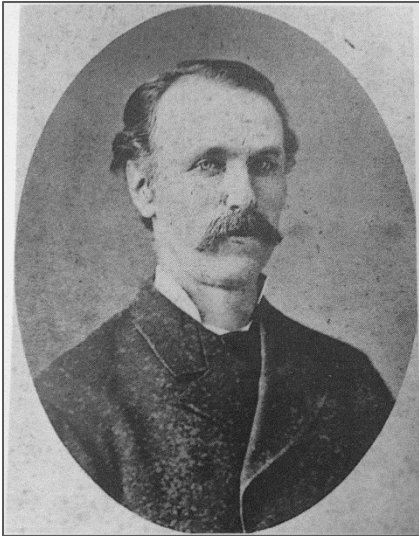
zeilbehandeling aanzienlijk vereenvoudigden. Zo werd, door de Schotse kapitein Jarvis, een lier ontwikkeld waarmee één of twee man de zeilen konden brassen wat voor die tijd met de gehele wacht moest gebeuren. Hoe het ook zij, Pieter van der Hoog gaf in 1891 opdracht tot de bouw van een viermast bark bij J&K Smit. Het schip zou een draagvermogen krijgen van 3250 ton en een bruto tonnenregistermaat van 2231 ton. Op dat moment zou het niet alleen de enige viermaster van ons land worden, maar tevens het grootste schip. Op 30 november 1892 werd de bark *Jeannette Françoise* gedoopt, vernoemd naar de schoondochter van Jan Smit. Een jaar later kwam zij in de vaart onder bevel van kapitein Bleeker. De toeleveringsbedrijven uit het dorp voeren er wel bij. Van bijvoorbeeld een blokmaker die de meer dan zeventienhonderd benodigde blokken leverde, tot aan de lijnbaan voor de kilometers touw en zelfs de kakenbakker die er werk van had. Nog een saillant detail is dat de gehele tewaterlating werd gefilmd. De



titel luid: *Het van stapel lopen van het viermast Barkschip Geertruida Gerarda gebouwd op de werf v/ Heeren J. &K. Smit, Krimpen a/d. Lek.*

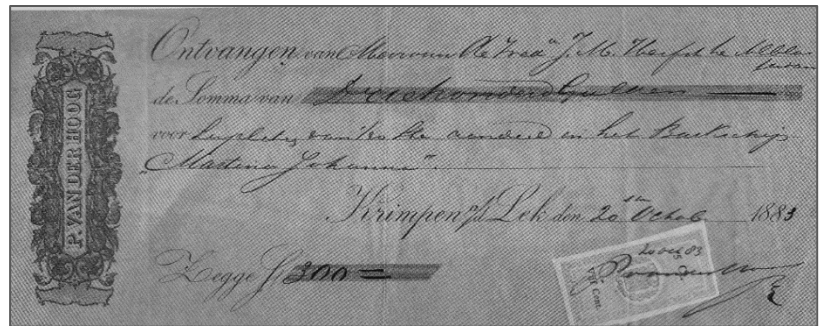
Zaterdag na de tewaterlating ging het personeel van de werf op de Lekboot naar Rotterdam om de vertoning van de film in het casino bij te wonen. Hierna werden er op de werf nog wat kleinere zeilschepen gebouwd, waaronder driemastschoener *Krijger*.

### ***Van der Hoog bleef volharden***



Van der Hoog verloor in de jaren 1902/1903 een groot deel van zijn vloot, maar bleef volharden in zijn geloof in de zeilvaart. In 1902 bestelde hij wederom een viermast bark bij J&K Smit. Een nog grotere dan de vorige. Deze *Geertruida Gerarda* kreeg in tegenstelling tot haar kleinere zus wel dubbele bramzeilen. Op 19 november 1904 ging het schip te water, wederom onder zeer grote belangstelling van beide zijden van de rivier. Er word nu nog verteld dat het 85 meter lange schip zo veel snelheid had, dat zij aan de andere kant van de rivier, bij de werf van Joost Pot, in de oever liep. Kapitein Van der Hoog, zoals de Krimpenaren hem noemden, heeft echter niet lang kunnen genieten van het nieuwe schip,

want hij stierf op 4 september 1906. Het boekhouderschap van de rederij kwam in handen van Cornelis J. Lels te Rotterdam, waarna de vloot enkele jaren later is verkocht.



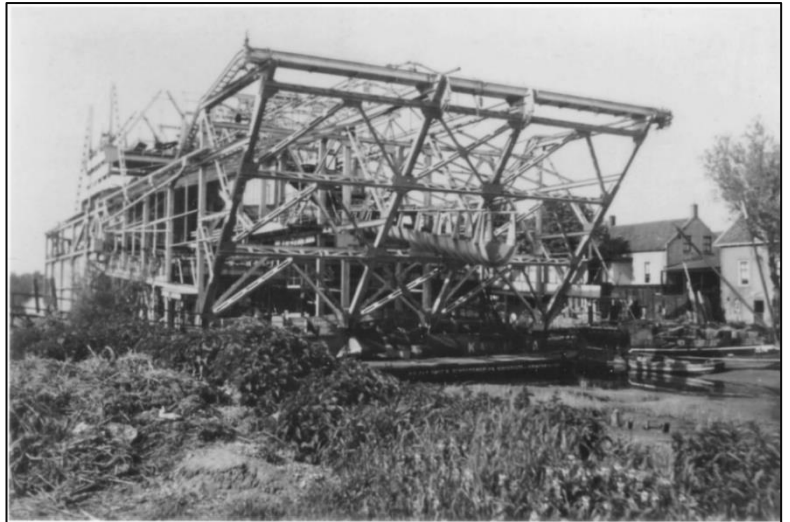
## **Werk van hoogstaand baggermateriaal**

In 1906 was J&K Smit ook een nieuwe werf gestart aan de noordkant van L. Smit in Kinderdijk. Men had ruimte nodig voor de aantrekkende baggerwerkzaamheden. Een van de oprichters, Kees Smit overleed in 1910, een jaar later gevolgd door zijn broer Jan. De directie was toen al in handen van een van de zoons, Kornelis Gerardus.

In 1936 besloot een aantal werven, waaronder J&K Smit, om een samenwerkingsovereenkomst aan te gaan voor baggermateriaal. De werven die tekenden waren Gusto, J&K Smit, L. Smit en Verschure. Werf de Klop en Conrad volgden nog geen maand later.

De samenwerking wierp zijn vruchten af, want al korte tijd later volgde een order uit Rusland voor twaalf zelf varende stoombaggermolens. Ook de ontwikkeling van een zandpomp werd gezamenlijk aangepakt. Rond die tijd kreeg J&K Smit ook de opdracht voor een aantal tinbaggermolens voor Nederlands-Indië.

De tinbaggermolens werden gebouwd in Kinderdijk. De bekendste van allen was de *Karimata*. De baggermolen was 75 meter lang en had een maximale baggerdiepte van 30 meter. Voordat zij naar Nederlands-Indië werd gesleept, lag zij geruime tijd in een van de havens van de Krimpense werf afgemeerd.



Sindsdien wordt de haven steevast aangeduid als Karimatagat. Maar de *Karimata* kreeg ook landelijke bekendheid, omdat men haar in de zomer van 1938 liet proefbaggeren boven Vlieland en Terschelling. Men hoopte het goud van de *Lutin*, het zeilschip dat daar in 1799 was vergaan, te kunnen bergen. Het resultaat was, naast koperen spijkers, munten en wat kogels, slechts één goudstaaf.

## **Zeeslepers en hopperzuigers**

De schepen die bij het uitbreken van de oorlog onder handen waren, werden gevorderd door de bezetter, maar waar het werf personeel kon traineren, werd dat niet nagelaten.

Op 24 december 1943 volgde, door bovengenoemde scheepswerven, de oprichting van de IHC (Industriële Handels Combinatie). In deze tijd was de werkgelegenheid op de werf in Krimpen helemaal stilgevallen.

Na de oorlog werd de grote kraan overgebracht naar Kinderdijk. Deze werf zou na de oorlog floreren door de bouw van een aantal zeeslepers (de allerbekendste is de *Zwarte Zee*) en hopperzuigers.



De werf in Krimpen legde zich steeds meer toe op de verwerking van aluminium. Hiertoe werd door Smit in 1951 de onderneming AVI (Aluminium Verwerkende Industrie) opgericht. Als onderdeel van het



Amerikaanse hulpprogramma werden in 1953 nog twee mijnenvegers van de Dokkumklasse gebouwd. Verder werden stuurhuizen (bijvoorbeeld voor de *Zwarte Zee*) en enkele politieboden gebouwd. Op het laatst werden er alleen nog aluminium speeltoestellen vervaardigd en tussen 1970 en 1980 raakte de werf zijn industriële functie kwijt.

De grote loods zou nog lang gebruikt worden door leden van de watersportvereniging voor opslag en onderhoud van hun jachten.

Het enige dat nu nog rest zijn de drie havens de fundatie van de langshelling, de spantenvloer, waar de vele aluminium spanten voor de hele serie mijnenvegers waren gebogen en de pijlers van de kraanbaan. De loodsen zijn inmiddels gesloopt.



Het zou mooi zijn als de planontwikkelaars de Gemeente Krimpenerwaard zouden besluiten om op zijn minst de fundatie van de helling te laten bestaan als industrieel erfgoed. Een robuust monument dat ons kan blijven herinneren aan de bijzondere rol die Krimpen aan de Lek in de Nederlandse Maritieme geschiedenis heeft gespeeld door de twee viermasten en de werf van Jan en Kees Smit.

**Bronnen:**

*\*IHC Smit Kinderdijk*

*\*Historische vereniging Crempene Krimpen aan de Lek*

*\*Nieuwe Rotterdamse Courant*

*\*Nederlands Handelsblad*

*\*Honderd jaar scheepsbouw aan Noord en Lek dhr. Ries de Jong en dhr. Gijs Vonk*

*\*Spiegel der Zeilvaart. 1986.10, 1987.10, 1888.1 en 1888.3*

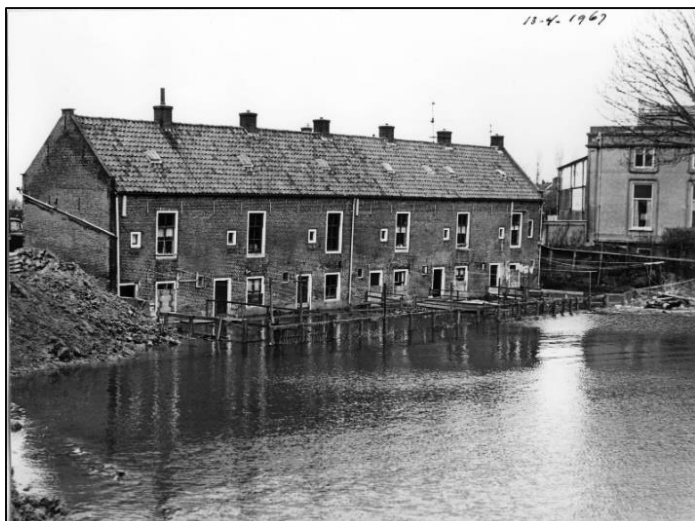
**Karimatagat aan de Rijdsijk** door Elsa Moerkerken

De naam Karimatagat voor deze haven is ontstaan door het afmeren van de grote tinbaggermolen 'Karimata' tussen oktober 1938 tot juli 1939. Het schip was bij J&K Smit te Kinderdijk gebouwd voor de Billiton Tinmaatschappij om tin te baggeren in Banka, Nederlands Indië. Na het proefbaggeren in de buurt van Terschelling kon het niet direct vertrekken naar Indonesië. De oceaan was in de winter te ruw en niet geschikt voor vervoer van de baggermolen. De Karimata werd op 21 juli 1939 naar Billiton verslept door de sleepboot Roode Zee.

*In het Nationaal Baggermuseum in Sliedrecht is een model te zien van het baggerschip.*

Vóór 1854 waren er rijshoutlanden en een smalle haven, een 'gat' genoemd. Eeuwen geleden was daar een dijkdoorbraak met als gevolg de vorming van een waal binnendijks. De waal is in 1970 gedempt voor de bouw van een bedrijfspand.

Het 'gat' is eeuwenlang gebruikt als loswal voor allerlei goederen o.a. kolen, die werden gelost bij Nobel. Tot 1780 was het ook nog de aanlegplaats van een roeiveer en een zeilend wagenveer naar Kinderdijk.



Aan de andere kant was de dwarshelling van J&K Smit. De dwarshellingen in Krimpen aan de Lek zijn in de oorlogsjaren gesloopt. De scheepsbouw werd verplaatst naar Kinderdijk. Maar de haven, het gat is gebleven.

In de jaren 60 is er een dijkverhoging uitgevoerd, waarvoor 6 bedrijfswoningen van J&K Smit moesten worden afgebroken. Dat veranderde het aanzicht op de haven. Bij deze dijkverhoging werden de omliggende panden en schuren afgebroken (Bezemer, Vermeer, Nobel) maar het café werd opgevijseld. Achter het café in de haven, in het Karimatagat lagen houten roeiboten. Die kon

je voor 50 cent een hele middag huren. Om te gaan vissen of met vrienden en vriendinnen naar het "Hopie" te roeien en daar op het strandje te zonnen en te zwemmen.

Ook was er de ligplaats voor de reserve veerpont van de veerdienst Krimpen aan de Lek-Kinderdijk.



De dijkversterking in 2015 heeft de haven helemaal veranderd, het café is afgebroken. Nu is het Karimatagat de thuishaven voor het historische paviljoenschap De Zeldenrust. Na de laatste dijkversterking in 2015 is er een informatiebord geplaatst.

Filmbeelden over de Karimata en het gebied zijn te zien op youtube

Terug Naar Toen afl. Krimpen aan de Lek over de scheepsbouw (werf J&K Smit en rederij v.d. Hoog).

RTV Krimpenerwaard <https://youtu.be/c7rjKl18kSg>

De tewaterlating van de Karimata en het verslepen naar Terschelling "polygoon" (1938)

[www.youtube.com/watch?v=NmWu8zcfTd0](http://www.youtube.com/watch?v=NmWu8zcfTd0)

Fragmenten van Karimata Baggermolen (1938) en familiebeelden

[www.youtube.com/watch?v=rmUu58hrSnA](http://www.youtube.com/watch?v=rmUu58hrSnA)



## Mededelingen:

- Voor de Raboclub Support zijn er 41 stemmen uitgebracht op onze vereniging, de opbrengst is € 298,73. Als extra prijs uit het Rad van Fortuin kregen we ook nog een bedrag van € 500,-.  
Bedankt iedereen voor uw stem en ook de **Rabobank Hollandse IJssel** bedankt voor deze financiële bijdrage.
- Een nieuwe expositie in de bibliotheek, in de HOP. Van **januari tot eind maart** is de expositie Hoe was het ook al weer? te zien. Dit is een expositie over het oude winkelcentrum 't Carillon. Er is de laatste jaren veel veranderd in het centrum van Krimpen aan de Lek. Ook het winkelcentrum heeft een metamorfose ondergaan. Zelfs de naam is gewijzigd in 'De Markt van Krimpen'.
- Het Streekarchief is op gestart met een gloednieuw project op het crowdsourcingsplatform Vele Handen. Meer dan 143.000 scans van de aktes van de burgerlijke stand van 23 (voormalige) gemeentes uit Midden-Holland uit de periode 1811-1950 moeten gekoppeld worden aan reeds bestaande indexen, zodat meteen de juiste akte wordt getoond wanneer u een persoon opzoekt op onze website. Voor deze taak zijn ze op zoek naar heel veel vrijwilligers. Houdt u van geschiedenis en van puzzelen? En zoekt u een nuttig tijdverdrijf? Dan bent u de juiste Match! Zie info [www.samh.nl/velehanden](http://www.samh.nl/velehanden).
- Algemene ledenvergadering in april 2022

### COLOFON

Oud Nieuws wordt uitgegeven door de historische vereniging van Krimpen aan de Lek 'Crempene'

Redactie en opmaak: Gijs en Elsa Moerkerken

Correctoren: Jan Kees Wepster, Bert van den Herik

Secretariaat: Annetje Ockerstraat 19  
2931 PJ Krimpen aan de Lek

Tel: 0180-523769

e-mail: [crempene@ziggo.nl](mailto:crempene@ziggo.nl)

website:

[www.historischeverenigingcrempene.nl](http://www.historischeverenigingcrempene.nl)

facebook: [www.facebook.com/historischeverenigingcrempene](https://www.facebook.com/historischeverenigingcrempene)



Foto uit 1963 gemaakt door Riet Visser-Bouter