

SCHUYT-PRAETJE

Secretariaat HHB

A. de Keiser • Ockenburghstraat 196 • 2553 SJ Den Haag

Tel.: 070 3910411 • E-mail: haagsehavens@hetnet.nl

Schuyt-Praetje nr.1

maart 2006

VAN DE VOORZITTER

Wim Bloemberg

Verrassende ontwikkelingen in de Laakhaven.
Tot onze grote vreugde stemde de gemeenteraad in 2005 in met plannen van wethouder Pieter van Woensel om het gebied Laakhaven-West niet alleen voor bedrijven, maar ook voor woningen te bestemmen. En wat gebeurde in het prille begin van 2006? Hetzelfde voor de Petroleumhaven: ook daar een combinatie van wonen en werken in plaats van alleen maar werken.
Goed nieuws voor onze stichting en voor de schippers die graag een ligplaats in de Laakhaven zouden willen hebben.



Plattegrond Laakhaven, 1903

Hoe de Laakhaven en zijn omgeving winnen aan glans als historische schepen de oevers van deze haven verrijken, hebben we kunnen zien tijdens de Laakhavenfestivals van 2005, 2004 en voorgaande jaren. De geschiedenis van de haven en van de binnenscheepvaart werd zichtbaar voor de ogen van de vele tienduizenden deelnemers aan deze festivals.

Mooi gerestaureerde historische schepen aan de kaden van de Laakhaven zijn niet alleen een lust voor het oog, maar dragen ook bij aan de opwaardering van de hele wijk door de recreatieve uitstraling en voorkomen van vandalisme.

Dat zijn de zaken waar het ons om gaat. Havenmeester De Roo heeft wel eens gezegd dat wat hem betreft de hele Laakhaven een historische haven zou kunnen zijn. Daar zijn wij het in elk geval van harte mee eens. En daarom zijn we ook in gesprek met wethouder Stolte over het zogenaamde Sierkangas om daar een beginnetje mee te maken. De gebroeders Meeuwisse doen mee. De steigers in dit stukje van de Laakhaven, naast de Leegwaterbrug en het Vestiagebouw, waren ooit voor hen bestemd. Wie had dat een jaar geleden gedacht?

SCHUYT-PRAETJE NR 1

Cees de Kler

Bij het 'ter perse' gaan van het eerste bulletin van de HHB steken we gelijk maar van wal met een column onder deze naam.

In de komende Schuyt-praetjes van de HHB hoop ik u te boeien met korte verhaaltjes uit het varende verleden. Schuitenpraetjes zoals ze vroeger inderdaad werden verteld en gedrukt.

Want waar komt nu dat begrip 'Schuyt-praetje' of 'Schuytepraet' vandaan?

In "Als men met de Trekschuiten van Delf den Hage inkomt..", de vermaarde publicatie van de SHIE, over de oude haven van Den Haag, wordt de geschiedenis van de trekschuit uit de doeken gedaan. Daarin komt ter sprake dat eeuwenlang vrijwel alle rangen en standen van dit openbaar vervoer gebruik maakten. Zie: www.shie.nl/publicaties

Op de doorgaans lange tochten werd door de reizigers in de roef heel wat afgepraat. Over koetjes en kalfjes ongetwijfeld, maar ook over politieke of religieuze kwesties. Op een goed moment ging men die discussies tussen de reizigers uitgeven en werden het een soort columns van in druk verschenen oraties tussen meer of minder bekende personages. Het Haags Gemeente Archief bewaart een serie originele schuitenpraetjes, zoals een 'Eenvoudigh Schuyt-Praetje, tusschen een Haegenaer en een Rotterdammer: van saecken die daer onlangs voorgevallen zijn.' Het alleen al in handen hebben van dit uit 1672 stammende geschriftje is een 'historische sensatie' op zichzelf. In een volgend bulletin van de HHB hoop ik u iets van die toenmalige saecken te onthullen...



Bestuur HHB tijdens
101 jaar Binnenhavens Den Haag

SCHIPPER VAN MS. MIRO

Ron Groenewegen

Als je eenmaal enthousiast bent geworden voor oude schepen, ben je gewoonlijk niet meer te stoppen. Toen de redactie van Schuyt-Practje mij vroeg om iets voor de eerste editie te schrijven, was ik dan ook zeer vereerd en heb meteen de pen ter hand genomen. Inmiddels al weer acht jaar geleden be kroop mij het gevoel dat ik, net als vrienden van mij, een nieuwe weg moest inslaan. In navolging van hun idee besloot ook ik naar een schip te gaan uitkijken. Dat kwam niet zomaar uit de lucht vallen, nee, een schip vertegenwoordigt een groots gevoel van vrijheid en ik was toe om mij van de beklemmende maatschappij iets los te maken. Aldus geschiedde: ik vond uiteindelijk, na een jaar zoeken, een schip dat grotendeels aan mijn verwachtingen voldeed. Een type Luxe Motor, dat vrijwel vaarklaar was, en dus geen al te grote technische ingrepen verlangde. Het schip kwam, na een rustperiode van enkele jaren, eigenlijk zo uit de vaart. Een bijzonder schip, want het was een cementtankertje. Ja een kleintje naar hedendaagse maatstaven, want het kon 131 ton vervoeren. In begin jaren '60 was het tot tankschip verbouwd en had sindsdien vele jaren goede dienst bewezen. Maar nu ging het dan toch over in particuliere handen.



Luxe Motor Miro (de Weerriben, NW Overijssel)

Veel ervaring had ik niet, maar ik was wel handig, en dat is toch wel een vereiste om aan een schip te beginnen. Eerst het grove metaalwerk laten doen, op een werf en bij een scheepsconstructiebedrijf. Zo waren de tanks er uit gehaald, maar met behoud van de vormen, en toch een stalen dek met een korte luikenkap gerealiseerd. Het uiterlijk van het schip moest de kenmerken van vroeger behouden, en mocht toch iets van de levensloop gaan bevatten. Daarna was het tijd voor het interieur. Vele ideeën en tekeningen later maakte ik een aanvang met de constructie binnen. Watertanks, sanitaire leidingen, CV enz, kregen een plaats. Forse isolatie en houten betimmering maakten er al gauw een bruikbare doos van. Met de afwerking is het nu van binnen ook een luxe motor geworden. Het schip houdt het midden tussen riant vakantievaartuig en beknopte permanente woonruimte. Mijn ideaal is stukken dichterbij gekomen. Mede door de ontwikkelingen in het ligplaatsenbeleid lijkt het nu een haalbare kaart om in Den Haag, mijn geboorteplaats, een plekje te vinden in de te realiseren Historische Binnenhaven.

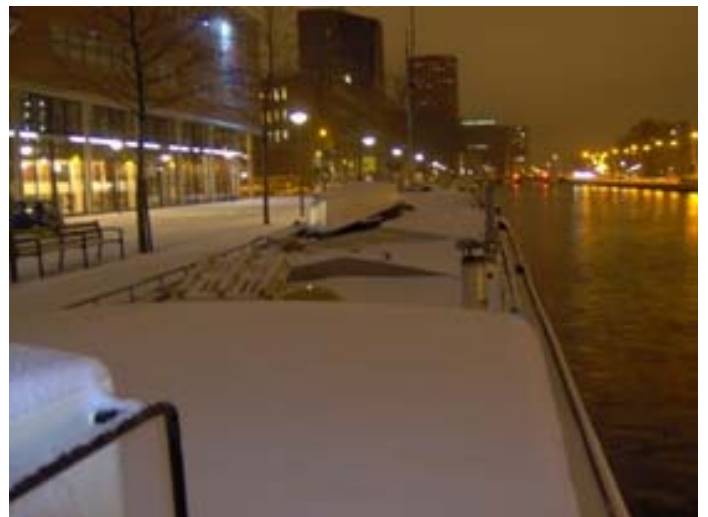
Inmiddels heb ik afgemeerd in Den Haag, om aan de belangstelling voor deze schepen enige houvast te bieden en mijn steentje te kunnen bijdragen om deze haven tot een succes te maken.



MS. Miro, afgemeerd in het Sierkangvat (Verheeskade), Den Haag

Geschiedenis MS. Miro:

Gebouwd in Ruischerbrug (Groningen) in 1922 kwam het schip in de vaart waarbij het, voor zover bekend, diverse droge lading vervoer. De werf is reeds in 1923 in andere handen overgegaan waarna het vervolg onduidelijk is geworden, maar het schip was er! Eerst in begin jaren '50, zo blijkt uit de meetbrief, zijn er aanpassingen aan het schip uitgevoerd. Het is geklonken verlengd, van ruim 25 meter naar ruim 29 meter, en op zo'n mooie manier, dat je het eigenlijk niet ziet. Begin jaren '60 is er een theehut op geplaatst, een voorroef, en tussenin 4 tanks van 33 ton laadvermogen. Met een compressor erbij ontstond een zelflossend cementtankschip, en het heeft frequent gedurende bijna 30 jaren gevaren in de zuidelijke delen van Nederland. Door schaalvergroting werd het schip onrendabel en de eigenaar besloot de exploitatie te stoppen. Het schip heeft enkele jaren te koop gelegen, maar door onbekende oorzaak heeft het gewacht tot ik het kocht.



30 december 2005:

De Miro en de Verheeskade bedekt onder een dikke laag sneeuw.

DE HAAGSE TREKVLJET

Cees de Kler

Voor de schippers staat "De Vaert naer Delfft" van oudsher te boek als binnenvaartverbinding van en naar Den Haag. Toch is het niet de oudste vaarroute naar het achterland. In de vroege middeleeuwen al was het mogelijk om vanaf het Spui via het stroompje de Schenk naar Voorburg te varen en verder het achterland te bereiken. In die tijd was er reeds een waterweg tussen Delft en Leiden en in de jaren 1344-1345 werd een aftakking naar Den Haag gegraven: de Haagse Trekvljet. De kosten werden gedeeld door hof en dorp, oftewel de Graaf van Holland en het dorp Die Haghe. Bij het verblijf voor de melaatsen; het Leprooshuis, gelegen aan het toepasselijke 'Zieken', vloeide de Trekvljet in het Spui. Het ging behoren tot het gebied van de Delflandse boezem en zou aldus onderdeel vormen van de gehele waterhuishouding in het Westland.



De Trekvljet in de 19^e eeuw met rechts de machinefabriek van Enthoven en links een kraan aan het Zieken.

Het Spui vormde, zoals de naam zegt, de afwatering van de grachten rondom het Binnenhof; het in de tweede helft van de 13^e eeuw door graaf Willem II gebouwde kasteel. De hofvijver ernaast werd gevoed door de uit de duinen bij Segbroek ontspringende Haagse Beek. Ofschoon er op deze wijze dus een stromende verbinding was ontstaan, heeft de beoogde waterversing van de grachten via de Trekvljet weinig effect gehad. Er was te weinig stroming, mede door de heersende windrichting. Maar de Haagse Trekvljet werd wel een vitale schakel voor de binnenvaart. Over de historie tot aan de huidige dag en wellicht in de nabije toekomst weer tot in de Petroleumhaven een volgende keer meer.



De Trekvljet loopt uit tot in de vm Petroleumhaven. De HHB blijft ijveren voor de inrichting van een historisch havenensemble op deze locatie.

SECRETARIAAT

Abraham de Keiser

Zoals uit het stuk van Cees de Kler naar voren is gekomen, zal ons Schuyt-Praetje gebruikt gaan worden om korte en bondige verhaaltjes onder belangstellenden te verspreiden. Deze korte, bondige verhaaltjes zullen natuurlijk in het teken staan van havens, schepen, schippers en het (maritiem) erfgoed, maar ook zullen zij gaan over de laatste ontwikkelingen m.b.t. de realisatie van een historische haven in Den Haag. Het Schuytpraetje zal in de meeste gevallen digitaal (e-mail) onder haar belangstellenden worden verspreid.

Belangstellenden zijn onze donateurs, onze schippers, die t.z.t. met hun schip in Den Haag willen komen liggen, maar ook overheidsinstanties en een ieder ander die, op wat voor manier dan ook, een relatie heeft met de Stichting Haagse Historische Binnenhavens (HHB).

Ron Groenewegen heeft in dit Praetje al de spits afgebeten door een kort verhaal over zichzelf en zijn prachtige Groningse Luxe Motor, de 'Miro', te vertellen. Het lijkt ons een goed idee om de schippers in het Schuyt-Praetje aan het woord te laten. Voor de volgende Schuyt-Praetjes willen we dan ook de schippers, welke belangstelling hebben getoond met hun historische schepen voor een ligplaats in een nog op te richten museumhaven in Den Haag, uitnodigen om een stukje, vergezeld van enkele foto's, over zichzelf en hun schepen in relatie tot de HHB te schrijven.

Uw reacties en eventuele inzendingen kunt u sturen naar het secretariaat van de HHB, zoals bovenaan dit Schuyt-Praetje vermeld.

Het volgende Schuyt-Praetje zal medio juni verschijnen.

Colofon

Schuyt-Praetje is de nieuwsbrief van de Stichting Haagse Historische Binnenhavens (HHB) en is bedoeld om in korte en bondige verhalen informatie te verstrekken aan haar belangstellenden m.b.t. havens, schepen, schippers, het (maritiem) erfgoed en de (laatste) ontwikkelingen in de realisatie van een museumhaven in Den Haag. Ze wordt bij voorkeur digitaal (e-mail) onder haar belangstellenden verspreid. Belangstellenden zijn donateurs en schippers, die t.z.t. met hun schip in Den Haag willen komen liggen, maar ook overheidsinstanties en een ieder ander die, op wat voor manier dan ook, een relatie heeft met de HHB.

Steunt u het initiatief van de Stichting Haagse Historische Binnenhavens, word dan donateur door overmaking van:

€ 10,- voor particulieren

€ 50,- voor organisaties

o.v.v. naam en adres op rekeningnummer 62.27.83.181 ten name van de Stichting Haagse Historische Binnenhavens te Den Haag.

Voor vragen, reacties en inzendingen kunt u contact opnemen met het secretariaat van de HHB.