

SCHEEPSWERF RIJNVIS

DE WERF AAN 'T SLOOD

Dirk Johannus Rijnvis was de eerste van het geslacht Rijnvis, die verbonden was aan de scheepswerf aan de Alteveerstraat. In 1951 werd deze werf opgeheven. De werf was toen inmiddels eigendom van zijn zoon Cornelis Hermannus sr. De gemeente Hoogeveen had Rijnvis zijn vergunning niet verlengd om de scheepswerf verder te exploiteren. De reden was geluidsoverlast voor een school in de directe omgeving. Het klinken maakte een enorme herrie. Ook het lassen werd als hinderlijk licht beschouwd. Rijnvis besloot de werf op te heffen en naar Australië te emigreren. Twee zoons, die inmiddels getrouwd waren, bleven achter in Nederland, de rest van het gezin vertrok naar Australië. De werf aan de Alteveerstraat had een lange geschiedenis. Bekend is dat Roelof Kort in 1774 op deze locatie een scheepswerf had. In 1845 runde Jan Fernhout het bedrijf. Zo volgden in 1891 Jan Kip en in 1894 Eikelboom en Rijnvis hem op. Eikelboom was toen de man met geld en Rijnvis de man met vakkennis. Zij huurden de werf van weduwe Fernhout. In 1909 gingen Eikelboom en Rijnvis uit elkaar. Ze hadden meningsverschil over het model schip dat de werf zou gaan bouwen vertelt de nu 86-jarige kleinzoon, Cornelis Hermannus jr, van Dirk Johannes Rijnvis. Eikelboom wilde het oude praammodel bouwen, Rijnvis dacht aan een moderner type.

EUREKA

Aan het Noordsche Opgaande begon grootvader Rijnvis, na de scheiding, de werf Eureka. Hij was van oorsprong afkomstig uit Hoogezand. Op een scheepswerf in Foxhol had hij stalen coasters leren bouwen. De werf Eureka was eenvoudig van opzet. Er was geen helling die afliep in het water. De schepen die men bouwde lagen op lange dwarsbalken. Als het schip te water moest, werden de balken in de groene zeep gezet. Door het uiteinde van de balk op te lichten begon het schip te schuiven en belandde uiteindelijk in het water. Dirk Johannes haalde een goed rendement uit zijn werf Eureka. Dat betekende dat hij vakkennis had en nu ook financiële middelen.

**De Luxe Motor van Fictorie
gebouwd op de
scheepswerf van Rijnvis plm
1925**



ALTEVEER

In 1920 werd de werf aan het Slood, zoals de Alteveerstraat in de volksmond werd genoemd, publiekelijk geveild. Dirk Johannes was in staat de werf te kopen en Eikelboom niet. De werf werd compleet met gereedschap en inventaris verkocht. Hier kon Rijnvis grotere schepen bouwen want dit was een goede scheepshelling. Bekend is dat in 1922 de 'Hoogeveen' van stapel liep. Dat was een zogenaamde 'luke motor'. Dit type schip was het eerste model dat als motorschip werd gebouwd. De opdrachtgever was Goverts een Hoogeveense beurtschipperen noemde het schip 'Hoogeveen'. Zijn collega Veldman liet precies zo'n schip bouwen en heette later "Drenthe". Voor eigen rekening bouwde Rijnvis een derde schip. Goverts en Veldman onderhielden een beurtdienst op Amsterdam. Was de 'Hoogeveen' in Amsterdam, dan lag de 'Drenthe' in Hoogeveen. Op de Zuiderzee kwamen ze elkaar tegen. Aanvankelijk had de 'Drenthe' een andere naam. Genoemd naar een burgemeester. Deze had in de oorlog niet zo'n goede reputatie opgebouwd en daarom werd het schip omgedoopt tot 'Drenthe'. Verschillende werven bouwden zelfde types schepen. Toch was er in details de werf herkenbaar. Bouwde men op andere werven een luke motor met een rechte steven, bij Rijnvis zat er op een meter van de waterlijn een knik. Boven de bergplaat op het achterschip stond bij Rijnvis het boord rechtop, andere werven lieten het schuin naar binnen lopen. De schepen van Rijnvis kenmerkten zich door een goede zeewaardigheid. Bekend is dat schipper Jan Hartman uit Hasselt de 'Drenthe' overnam. Hij noemde het schip 'Breezand' en voer er mee op Hamburg, Daarvoor moest hij door de Duitse bocht. Het schip is er nog steeds. Inmiddels is het vaartuig weer teruggebracht in de originele staat en heet nu 'Jan van Bommel'. Mijn grootvader leverde het schip compleet af vertelt Cornelis Hermannus Rijnvis jr verder. De scheepstimmerman timmerde de roef en het vooronder in.

Ook plaatste men zelf de motor. Meestal kwam er een 'Brons' uit Appingedam of een 'Timmen' uit Meppel in te staan. De laatste was een zogenaamde gloeikopmotor. Je moest de kop van de motor met een gasbrander roodgloeiend maken voordat de 'kar' gestart kon worden. Cornelis Hermannus sr. zag de scheepvaart veranderen. Hij voorspelde: 'kleine schepen hebben geen toekomst'. De opkomst van de vrachtwagen en de betere wegen bedreigen de kleine schepen. Naast nieuwbouwschepen werden er daarom ook schepen verlengd. Men probeerde de vrachtwagen voor te blijven. De verlenging was meestal ongeveer 5,70 meter. Een plaat ijzer was 6,00 meter lang, dus geen afval. Ook pullebokken werden er gebouwd. Een steeds weerkerende bezigheid was het onderhoudswerk aan de schepen. Schoonmaken onder de waterlijn en teren. Voor de verzekering moesten de schepen periodiek gekeurd worden. Als een bepaald deel niet meer de vereiste dikte had moest er een nieuwe plaat ijzer in worden gezet. Het meest onderhevig aan slijtage waren de kimmen, de ronding tussen het boord, de zijkant, en het vlak, de onderkant van het schip. Op ondiepe kanalen schuurde dat door het zand. In 1940 nam Cornelis Hermannus Rijnvis jr. de werf over van zijn vader. Niet een gelukkig moment om een bedrijf over te nemen. Cornelis Hermannus jr. Rijnvis was toen 11 jaar. Ze woonden in het grote huis naast de werf.

BEDRIJVIGHEID AN 'T SLOOD

Er waren veel bedrijven aan de Alteveerstraat herinnert C.H. Rijnvis jr zich. Aan de 'smalle' kant stond het huis met de duivengaten, daar woonde Otten, ook een beurtvaarder. Later is dit bedrijf uitgegroeid in Otten Transport. Even verder woonde Jan Compagner, hij maakte o.a. lijkisten en was aannemer. Het volgende bedrijf was de werf. Aan de andere kant van de werfbrug woonde weduwe Kuik. De diaconie had haar aan een kruidenierswinkeltje geholpen. Maar in de oorlog met al die bonnen liep het op niets uit. Dan na een rij huizen kwam je bij Robaard en de Jonge, de houthandel. De Robaardstraat bestond nog niet. Het was een wijk. Aan de andere kant van de wijk stond de Landbouwersbank. Aan de overkant, dus de brede kant, had Visscher zijn schildersbedrijf. Daarnaast bakkerij Piefers. Met zijn grote schoorsteen stak de Melkfabriek boven alles uit. Jan Jonkman zat daar weer naast zijn kruidenierswinkel. Hij produceerde zelf limonade en 'Joke puddingpoeder.' Zijn buurman was Boer de wagenmaker. Hij maakte wagenwielen en karren. Verderop zat Klooster de smid, dichtbij de Franse School. Bij Klooster, de smid, konden de boeren hun paard laten beslaan en allerlei smeedwerk laten uitvoeren. Ook kon je er voor een nieuwe kachel terecht. Benjamins, daarnaast, was fietsenmaker. Na een rijtje woonhuizen had Zwartsenberg zijn kunstmesthandel. Er volgde dan een rij huizen. Hilberdink was schoenmaker, daarnaast verkocht hij ook schoenen. Achter het winkelpand was een zaaltje, 'Zaal Hilberdink', dat kon voor allerlei activiteiten gehuurd worden. De N.N.K. had een grote loods iets achteruit staan. Hierin waren kunstmest en veevoeders opgeslagen. Even verder woonde Stoter hij was schilder. Bavinck had een winkel in vogelvoer. Dan stond er het gebouw van de Werkliedenvereniging. Daaraan grensde het pand waar Jan de Boer vanaf het potschip zijn winkel begon. Tussen haakjes dat potschip heb ik willen kopen vertelt Rijnvis jr. Ik wilde er een woonschip van maken. We konden het niet eens worden over de prijs. Kapper Hindriks zat weer naast Jan de Boer. Hindriks is tragisch aan zijn eind gekomen. Terwijl het vroom dat het kraakte zat hij blootshoofds achter op een motorfiets van Assen naar Hoogeveen. Zijn hersenen bevroren, hij overleefde het niet. Op de hoek van de Alteveerstraat – Schutstraat zat bakkerij Hagendoorn. Ik kan me nog herinneren dat dit pand werd gebouwd, verteld Rijnvis

TRANSPORTBEDRIJF

Na de oorlog startte Cornelis Hermannus jr. een transportdienst op Groningen. Hij kocht een Chevrolet vrachtwagen. Toen de Kruisbrug van de Schutstraat eens geopend was stonden er auto's voor te wachten. Cornelis Hermannus nam de bocht te krap. Hij reed een uithangbord bij Hagendoorn van de gevel. De beschadigde steen is anno 2015 nog zichtbaar.

DRIE BEDRIJVEN ?

Mijn ouders hadden eigenlijk drie bedrijven: de scheepswerf, een beurtdienst en het Leger des Heils. Ik kan me niet heugen dat mijn ouders ooit een avond thuis waren. Cornelis Hermannus jr. werd elektricien. Hij werkte op de werf en later op de blikfabriek. Hij verdiende daar f. 15,00 per maand. Dat zinde vader Rijnvis niet. (de directeur van de fabriek was namelijk niet zijn vriend) ' Ik heb liever dat je niets doet als bijrijder op onze vrachtwagen dan dat je daar blijft werken', zei vader Rijnvis. 'Je krijgt bij mij hetzelfde loon.' Dus werd junior bijrijder op de Chevrolet en daarna chauffeur. Uiteindelijk werd het transportbedrijf verkocht aan Hartman (dit bedrijf bestaat nog). De werf werd opgeheven, het grootste deel van de familie emigreerde. Cornelis Hermannus jr. ging bij de spoorwegen werken als elektricien. Hij werd overgeplaatst naar Haarlem. Daar was een grote werkplaats voor treinonderhoud. Daar heeft hij tot aan zijn pensionering gewerkt.

Albert Wolting Hoogeveen 12 febr. 2015