



***Honderd jaar schepen  
en veertig jaar motoren***

*Gedenkboek, uitgegeven bij het jubileum van  
D. en Jch. Boot n.v. Alphen aan den Rijn - 1951*



*Philippus Boot (1824—1902),  
grondlegger van het bedrijf en  
Grietje Boot - Hoogveen,  
die haar man bij de administratie  
en de leiding van het bedrijf  
ter zijde stond.*

*Honderd jaar schepen en veertig jaar motoren*

## **Voorwoord**

*Bij het honderdjarig bestaan van ons bedrijf herdenken wij met dankbare waardering:*

*Philippus Boot, de eenvoudige scheepmaker, die de grondslag voor de zaak gelegd heeft;*

*Dirk Boot, die het bedrijf met grote ondernemingsgeest en wilskracht heeft omhoog gestuwd;*

*Gerrit Boot, die de werf De Vooruitgang voortreffelijk heeft geleid;*

*Johannes Boot, wiens betekenis voor de motorenfabriek moeilijk overschat kan worden.*

*De nagedachtenis van deze overledenen menen wij niet beter te kunnen eren dan door de uitgave van dit gedenkboek bij gelegenheid van het honderdjarig bestaan. In tekst en foto's en grafieken wordt hierin de ontwikkeling van het bedrijf geschetst van het kleine begin tot wat het nu geworden is, niet in de laatste plaats door hun arbeid.*

*Door de bekwaamheid en de noeste ijver van het voorgeslacht is — onder hoger zegen — het bedrijf gegroeid en stevig gefundeerd. Het is voor ons een voorrecht op die vaste grondslag te mogen voortbouwen, maar tevens beseffen wij de verantwoordelijkheid, die een belangrijke erfenis aan haar beheerders oplegt.*

*Deze verantwoordelijkheid heeft ons doen overwegen of wij niet tot nieuwe uitbreidingen moeten overgaan, nu het bedrijf volledig is bezet en de mogelijkheden tot verdere expansie niet ontbreken. Er zou namelijk een nieuwe fabriek gesticht kunnen worden op een terrein, reeds geruime tijd*

*geleden voor dit doel aangekocht. Wij achten ons tot deze uitbreiding feitelijk verplicht jegens degenen, die zijn heengegaan, daar wij beseffen dat stilstand achteruitgang is.*

*De zware financiële lasten, die de overheid het bedrijfsleven oplegt, maken het verwezenlijken van deze plannen echter vooralsnog onmogelijk.*

*Daar wij thans van uitbreiding moeten afzien, hopen wij ons met des te meer ijver toe te leggen op de innerlijke versterking van de bedrijven door een naarstig streven naar verdere verbetering der organisatie en voortgaande specialisatie. En niet tevreden met de goede naam, die onze producten reeds verkregen hebben, zullen wij alles doen wat in ons vermogen is om de service aan onze afnemers nog verder uit te breiden en de kwaliteit van ons fabrikaat nog hoger op te voeren.*

*Een woord van hartelijke dank richten wij tot het personeel, van hoog tot laag, dat met voorbeeldige trouw en toewijding de belangen van de zaak heeft gediend.*

*Een woord van waardering komt tevens toe aan de leveranciers van grondstoffen en de fabrikanten van halffabrikaten.*

*En — last but not least — richten wij woorden van dank en erkentelijkheid tot onze klanten in binnen- en buitenland, van wie velen reeds een lange reeks van jaren hun vertrouwen aan onze firma geschonken hebben. Met blijdschap mogen wij getuigen dat onze betrekkingen met verreweg de meesten van hen — wij denken hierbij in het bijzonder aan de reders en schippers, die wel de grootste groep der klanten vormen — niet alleen zakelijk correct waren, maar dat er dikwijls ook die sfeer van onderlinge vriendschap heerste, kenmerkend voor de mannen van de vaart.*

*In het voetspoor van degenen, die zijn heengegaan, treden wij met moed en met vertrouwen het nieuwe tijdperk in.*

**Directie D. en Joh. Boot n.v.**

*Alphen aan den Rijn, 24 Mei 1951.*

## ***De afkomst van het geslacht Boot***

Nomen est omen, zegt een Latijns spreekwoord. De naam is een teken.

De naam *Boot* is sinds honderd jaar een teken bij een goed deel van het varend volk van Nederland, in het bijzonder bij de mannen van de binnenvaart, de kustvaart en de visserij. Ieder verbindt haar met een scheepswerf, met scheepswerven. Want er zijn vijf werven *Boot*. In Delft is er een, in Leiden en Woubrugge eveneens, en in Alphen aan den Rijn zijn er wel twee. En stuk voor stuk zijn deze werven eigendom van een familie *Boot* en worden zij geleid door mannen, die de naam *Boot* dragen. Uit één stam zijn de scheepsbouwmeesters *Boot* te Delft, Woubrugge, Alphen aan den Rijn en Leiden gesproten, en elk der takken van deze stam was zo rijk aan zonen, dat al deze scheepswerven ruim een eeuw of haast een eeuw, of — zoals die te Alphen aan den Rijn — thans op de kop af honderd jaar geleid zijn door de stichters en hun zonen en zoonszonen, nu reeds tot in de vierde generatie.

Dat de naam *Boot* kenmerkend is voor het ambacht van zijn dragers zal niemand tegenspreken. Op hun werven zijn zoveel roeiboten, zeilboten, stoomboten en vooral motorboten gebouwd, dat er geen betere naam dan *Boot* zou te bedenken zijn.

Toch is de naam *Boot* door dit geslacht niet aangenomen, omdat het boten bouwde of op een andere manier — hetzij door scheepvaart of door visserij — met boten had te maken. De familie heette al *Boot*, toen haar leden nog volop landman waren en de naam is dan ook niet van enig vaartuig afgeleid doch zeer waarschijnlijk van een mand of ton, waarin voorheen turf werd vervoerd. Men noemde zo'n ton *bod*, *budde* of *botte*, ook wel *both*, *bothe* of *booth* en deze laatste vorm komt al heel dicht bij de naam *Boot*, die omstreeks het midden van de zeventiende eeuw werd aangenomen door *Jan Jansz*, een boerenzoon, te Oudshoorn wonende. Dit dorp, thans het meest westelijke deel van de gemeente Alphen aan den Rijn, is dus de bakermat van de familie *Boot* en *Jan Jansz* is de stamvader.

*Boeren en  
verveners.*

De Landman.  
Eerst gesaaid, Dan gemaaid.

*De landman.*



Tezamen met zijn broer Pieter heeft Jan gebruik gemaakt van de toestemming, in 1639 door het bestuur van het Hoogheemraadschap Rijnland verleend om „te maken slooten ende daeruit te slagturven onder Jacobs-  
woude”. In 1643 kochten zij een perceel veenland op de grens van Jacobs-  
woude en Oudshoorn, waarvan de broers gedurende elf jaar turf gestoken hebben. In deze periode heeft Jan de naam *Boot* aangenomen.

Driehonderd jaar geleden mat men zich een nieuwe achternaam gemakkelijker aan dan tegenwoordig. Er was geen burgerlijke stand. De koster of de dominee, die de kerkelijke registers bijhield, eiste niet de opgave van een vaste achternaam. Hij had in dit geval de jonge Jan ingeschreven als zoon van Jan Pietersz. en Lijsbeth Jansdr. De achternamen werden gewoonlijk in de wandeling gegeven, min of meer als bijnaam, om al de Jannen, Pieten en Klazen van elkaar te onderscheiden. Zo droegen de

vader en grootvader van Jan, die boeren waren en *in het veld* woonden, de naam In 't Velt. Broer Pieter hield die naam, maar er zullen zoveel Jannen geweest zijn, die allemaal in het veld woonden, dat Jan de naam Boot gekregen heeft, waarbij in het midden blijven mag of hij die zelf koos, dan wel of zijn omgeving hem zo genoemd heeft naar de booth, waarmee hij turf mat.

Behalve dat de broers verveners werden, bleven zij ook boeren en klaarblijkelijk waren zij in goeden doen, want nadat zij in 1643 het veenland gekocht hadden, waarvan we melding maakten, werden zij in 1645 eigenaar van een boerenwoning met 22 morgen land voor de som van 22.325 gulden, een voor die tijd zeer aanzienlijk bedrag. De laatste van de vier termijnen van de koopsom werd in Juni 1647 prompt betaald aan de vroegere bezitter, de griffier Abraham Omnia, heer van Graveslout.

*De Veender.*  
*'t Is ongesien, Doch't kan geschien*



*De veender.*



De boer-vervener Jan Boot heeft zich ook kunnen wijden aan de publieke zaak. Van Augustus 1650 tot Mei 1652 was hij schepen te Oudshoorn.

Het geslacht is voortgeplant door de jongste zoon van de eerste Jan Boot, weer een *Jan*. Van hem is weinig anders bekend dan dat hij boer was in de buurtschap Veldhuizen onder Oudshoorn.

Van diens zoon *Dirk* valt iets meer te zeggen. Hij was ook boer, maar een met handelsgeest. De grond waarop hij werkte, kocht en verkocht hij een en andermaal en daartoe leende hij geld van anderen. Hij woonde eerst op de Aardijk en later in de Ridderbuurt te Oudshoorn. Van 1680—1681 was hij „zetter van de bede” (schatte der belastingen). In 1681 is hij op vrij jeugdige leeftijd overleden. Zijn kinderen waren nog zeer jong en zijn weduwe kon het omvangrijke boerenbedrijf waarschijnlijk niet beheren; het land ging grotendeels in andere handen over en het vermogen schijnt teloor te zijn gegaan.

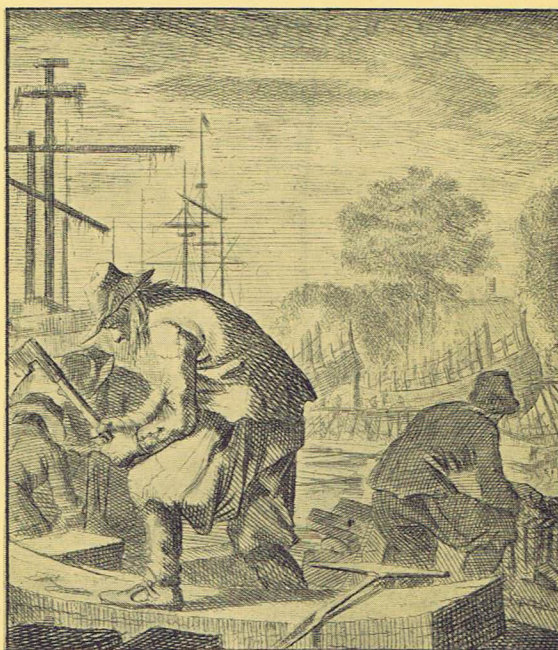
De derde *Jan Boot*, in 1674 geboren en dus bij de dood van zijn vader pas zeven jaar, moest van de grond af beginnen en hij deed dit als vervener, daarmee het bedrijf van zijn grootvader, de eerste Jan Boot, weer opvattende.

Van de eerste jaren der achttiende eeuw af kocht hij telkens percelen veenland in de Grote Polder onder Oudshoorn, groef daar turf en verkocht vervolgens de percelen weer als uitgegraven veen of water. In 1737 was de vervening van deze polder vrijwel afgelopen en op 63-jarige leeftijd werd de veenbaas nog eens veehouder. 8 Maart van dat jaar kocht hij een stuk hooiland en op 9 Mei een boerenwoning met schuur en zomerhuis in de Ridderbuurt. De koopprijs van het boerderijtje wordt om de curiositeit vermeld. Hij bedroeg: negenhonderd gulden, een gouden dukaat als speldengeld, en daarbij. . . . een half vat bier en een zootje vis!

*Arbeiders.* De zoon van Jan Boot III, die het geslacht heeft voortgezet, *Huijgh Jansz Boot*, heeft het niet breed gehad. Hij was vermoedelijk los arbeider, want in de rekeningen der Nederlands Hervormde Kerk van Oudshoorn uit de jaren 1739—1753 vindt men zijn naam herhaaldelijk bij uitgavenpostjes voor: het schoonmaken van de kerk, het uitbaggeren van een sloot, het maken van hekwerk, het herstel van de weg vóór de kerk enzovoort. Met zulke karweitjes kon hij de monden thuis blijkbaar niet openhouden, want

*De sloopstimmerman.*

*De Scheeps timmerman.  
Myd Sanden klip, Met's leevensSchip.*



zijn vrouw ging uit werken. Blijkens een post in de kerkerekening heeft zij in 1749 het kerkgebouw mee schoongemaakt.

Een broer van Huijgh, Dirk, bracht het er beter af. Hij was een welgestelde boer in de Ridderbuurt, die tussen 1738 en 1770 verschillende functies in waterschaps- en kerkbesturen heeft bekleed, o.m. als molenmeester, heemraad, kerkmeester en armmeester. Doch van hem stamt het huidige geslacht Boot niet af.

Behalve Dirk moet de gehele familie min of meer in verval zijn geraakt, want jonggestorven kinderen Boot van verschillende ouders zijn in die tijd „Pro Deo”, dat is „van de armen” begraven.

Huijgh's zoon *Pieter*, geboren in 1751 te Oudshoorn en aldaar overleden

in 1820, werd stamhouder. In de Franse tijd werd hij als „ouvrier” vermeld; hij was dus arbeider evenals zijn vader.

In 1788 werd *Jacobus Pot Boot* geboren, zo genoemd naar een oom, Jacobus Pot, die predikant was te Oudshoorn. Jacobus Pot Boot was het achtste van de negen kinderen van Pieter en hij werd pluimgraaf.

Het beroep was minder weids dan de klank zou kunnen doen vermoeden. Zijn taak was op de buitenplaats „Rijnoord” te Oudshoorn, destijds bewoond door de freule Van Poelien van Nuland, het pluimvee te verzorgen, een eenvoudige arbeid, die hem en zijn talrijk gezin geen ruim bestaan geschonken heeft.

*Scheepsbouwers.*

Bij de zoons van Jacobus Pot Boot en diens tweede vrouw, Sophia Steijnis, zien wij het geslacht een merkwaardige om- en opzwaai maken.

Drie van hun negen zoons zijn zeer jong gestorven en één kwam als jongen van zeventien jaar te overlijden. Van de overige vijf is niet één arbeider gebleven, zoals hun vader, groot- en overgrootvader. Ook is niet één teruggekeerd tot het voorvaderlijk beroep van boer of vervener. Alle vijf zijn ambachtsman geworden en terwijl zij, zoons van arme ouders, uiteraard als knecht begonnen, hebben zij het allen tot patroon gebracht. Twee werden timmermansbaas, de een te Woubrugge, de ander te Oudshoorn; drie werden scheepsbouwer, stichters van de werven, in de aanvang van dit hoofdstuk genoemd.

Het is niet gemakkelijk deze plotselinge en massale zwenking te verklaren. Volgens de overlevering zou de freule Van Poelien van Nuland, de patrones van Jacobus Pot Boot, haar pluimgraaf geadviseerd hebben zijn zoons een vak te laten leren en hem steun hebben verleend, maar er moet toch wat in de knapen gezeten hebben, waardoor zij allen zo opmerkelijk slaagden. Misschien hebben de jongens van moederszijde een technische begaafdheid geërfd; de vader van Sophia, Wolter Steijnis, was hoefsmid te Papendrecht. De ondernemingsgeest, die de zoons van Jacobus Pot Boot bezielde, kan zijn geërfd van de ondernemende boeren en verveners Jan Boot I, Dirk Boot en Jan Boot III uit de 17de en 18de eeuw. Dat drie van de vijf als vak de scheepsbouw kozen, zal hieraan zijn te danken, dat niet ver van de ouderlijke woning, aan de overzijde van de Rijn, een scheepswerf was, toen eigendom van Wouterus van den Berk, thans

van De Vries Lentsch, waar zij, als pekjongens begonnen, tot goede vaklui zijn gevormd.

De eerste, die zich als zelfstandig scheepsbouwer heeft gevestigd, was *Wouter*, geboren in 1820. In 1847 nam hij een scheepswerf over, genaamd De Dageraad, gelegen te Woubrugge, die zich ontwikkeld heeft tot een werf waar in hoofdzaak loggers en trawlers voor de Noordzeevervisserij worden gebouwd. In 1880 is Wouter als eigenaar van de werf opgevolgd door zijn enige zoon *Jacobus*. Bij het vijftigjarig bestaan van de zaak in 1897 ging de leiding over op diens zoon *Wouter Adrianus*. In 1916 is de onderneming omgezet in een naamloze vennootschap onder leiding van *Wouter Adrianus*, als directeur, en zijn broer *Hendrik Jacobus*. Toen de

*Tak  
Woubrugge.*

*Een beurtschip uit de 19de eeuw. Zulke schepen werden gebouwd, toen de zoons van Jacobus Pot Boot scheepstimmerlieden werden.*



werf honderd jaar bestond, in 1947, is weer een nieuwe directie opgetreden, bestaande uit Jacobus Hendrik Boot Wzn en Theo Jacobus Boot Hzn.

*Delftse tak.* Een andere zoon van Jacobus Pot Boot, *Hendrik*, geboren 1818, verhuisde in 1850 van Oudshoorn naar Abtsregt bij Delft, doch was toen nog scheepsmakersknecht. In 1856 heeft hij een scheepswerf opgericht in de buurtschap Vrijenban onder de gemeente Delft. Als eigenaar en leider van deze werf is hij opgevolgd door zijn zoons Jacobus (geboren 1852) en Cornelis (geboren 1857). Jacobus, die kinderloos was, trok zich in 1900 uit de zaken terug, waarna Cornelis het bedrijf tot 1916 alleen heeft voortgezet. In dat jaar werden zijn beide zoons, Willem (geboren 1890) en Hendrik (geboren 1893) in de firma opgenomen. Sinds 1921, toen hun vader uit het bedrijf trad, leidden deze tezamen de werf. In de naam der firma leeft de herinnering aan haar stichter voort. Zij luidt: Scheepswerf Vrijenban firma H. Boot en Zonen.

*Leidse tak.* De derde scheepsbouwer uit het geslacht Boot was *Philippus*, geboren 1824. Uit het werfje aan de Gouwsluis te Alphen, dat hij in 1851 kocht, zijn de bedrijven gegroeid, over welke dit gedenkboek handelt en over hun grondlegger wordt straks uitvoerig gehandeld.

Op deze plaats dient vermeld dat twee zonen van Philippus, *Jacobus* en *Pieter* (hun namen worden straks ook nog genoemd), het bedrijf van hun vader hebben verlaten en leiders zijn geworden van een werf te Leiderdorp.

Deze werf, gesticht in 1877, was de Scheepsbouwerij De Waard, zo genoemd naar de Waard, waarin zij was gelegen (schuin tegenover de huidige Spanjaardsbrug).

Sinds 1893 heerste er grote bedrijvigheid op de werf van de Gebroeders Boot, vooral doordat veel postschuiten tot motorboten werden verbouwd. De drukte werd nog groter na 1900, toen men motorboten voor België ging bouwen. Omdat het terrein van De Waard voor uitbreiding niet geschikt was, werd in 1903 een stuk grond gekocht aan de Zijl onder de stad Leiden, waarop een tweede werf, De Hoop genaamd, gesticht werd. De werf De Waard bleef daarnaast bestaan tot 1913, in welk jaar zij

verdwijnen moest, omdat het Rijn- en Schiekanaal gegraven werd. Het gehele bedrijf is toen overgebracht naar het terrein van De Hoop, waar overvloedig ruimte was voor uitbreiding. In de jaren vóór de eerste wereldoorlog was er een gestaag toenemende bedrijvigheid. 1912 staat met een productie van 58 schepen nog altijd aan de top.

Jacobus Boot trad in 1913 uit de firma om opgevolgd te worden door zijn zoon Philippus (geboren 1878).

Pieter Boot is niet minder dan 62 jaar aan het bedrijf verbonden geweest, van 1884 tot 1920 als firmant en daarna als commissaris van de Naamloze Vennootschap Scheepsbouw- en Reparatiewerf De Hoop, voorheen Gebroeders Boot waarin de firma was omgezet. Tot 1946, toen hij op 85-jarige leeftijd stierf, heeft hij het commissariaat vervuld.

Directeuren van de N.V. werden in 1920 de eerder genoemde Philippus Boot Jacz. en Pieter Boot Pieterszoon, geboren 1890. Deze laatste is thans nog, en enig, directeur, nadat Philippus op 1 Januari 1947 als directeur is afgetreden.

Van de derde generatie zijn werkzaam in het bedrijf, Jacobus, zoon van Philippus, en Pieter en Johan Willem, zoons van Pieter Pieterszoon.

De families Boot te Delft en Leiden behoren tot de Gereformeerde Kerken; die te Woubrugge en Alphen aan den Rijn tot de Nederlands Hervormde Kerk.

## ***Alphen aan den Rijn***

De oorsprong van Alphen aan den Rijn heeft lang in het duister gelegen. Oude kroniekschrijvers vermoedden wel dat het dorp zijn naam te danken had aan Albiniana, een Romeinse sterkte aan de Rijn, doch W. C. M. Regt, die als archivaris van Alphen aan den Rijn een nauwgezette studie van de streek gemaakt heeft, twijfelde er aan.

Sinds Juni 1950 bestaat er echter zekerheid. De oude kroniekschrijvers, zij mogen dan op gissingen zijn afgegaan of niet, hebben het bij het rechte eind gehad. Alphen is inderdaad het oude Albiniana.

Opravingen, verricht onder leiding van professor Van Giffen, hoofd van het biologisch-archeologisch instituut te Groningen en van dr Nelson, leraar aan het Christelijk Lyceum te Alphen aan den Rijn, hebben aangetoond dat op de plaats, waar nu Alphen aan den Rijn ligt, en nog wel in het hart van de gemeente het Castellum Albiniana, het kasteel van de witte rivier (zo werd de Rijn genoemd door de Romeinen) heeft gestaan.

Zelfs kon nauwkeurig worden vastgesteld dat het kasteel in zijn eerste vorm gebouwd moet zijn in de jaren 43—50 na Christus, dat het verwoest is bij de opstand der Germanen onder Claudius Civilis in 70, en dat het is herbouwd, misschien zelfs meer dan eens, in de eerstvolgende eeuwen. Zó duidelijk hebben voor de oudheidkundigen, die de taal van aardlagen, funderingsresten en scherven van aardewerk verstaan, de stenen gesproken.

Of er vóór de bouw van het kasteel reeds mensen te Alphen woonden, is niet bewezen. Het kan wel zijn, want de Romeinen bouwden soms hun sterkten bij bestaande inheemse nederzettingen. In elk geval mag worden aangenomen dat zich onder de bescherming van het kasteel een nederzetting heeft ontwikkeld. Want de Oude Rijn, destijds *de* Rijn, omdat de andere monden er nog niet waren, was niet alleen belangrijk in strategisch opzicht, wjl hij behoorde tot de uiterste frontieren van het Romeinse Rijk en hier de oorlogsvloten tegen de Britten en de Boven-Germanen werden uitgerust, de rivier werd ook druk bevaren door koopvaarders, afkomstig

uit Engeland, Spanje en Frankrijk en zelfs wel uit de landen van de Middellandse Zee, die handel dreven met Neder-Germanië, van welk gebied Keulen de hoofdstad en voornaamste markt was. Ook na het vertrek van de Romeinen uit ons land was er scheepvaart op de Rijn. Willibrord, de grote zendeling, die het Christendom geplant heeft in de lage landen, kwam van Engeland te Katwijk binnen en is langs de Oude Rijn naar Utrecht gevaren, en hij volgde daarbij de gewone handelsweg. Het is bijna ondenkbaar dat wel de andere Romeinse vestigingen: Colonia (Keulen), Noviomagum (Nijmegen) en Ultrajecta (Utrecht) hebben geprofiteerd van de handel en scheepvaart op de Rijn en Albiniana (Alphen) niet.

Wat er in oude tijden aan welvaart en cultuur geweest is aan de benedenloop van de Oude Rijn is evenwel verdwenen, nadat in de elfde en twaalfde eeuw de Rijnmond bij Katwijk verstopt geraakte. De Oude Rijn was sedertdien geen grote vaarweg meer en wat nog erger was: het Rijnwater kon in lange tijd geen nieuwe weg naar zee vinden en herschiep door vele en zware overstromingen de gehele Rijnstreek in een bijna onbewoonbaar oord van plassen en moerassen.

*Oude  
cultuur  
verdronken.*

De graven van Holland, die sinds het midden van de twaalfde eeuw over Rijnland heersten, hebben geprobeerd de streek van de overlast van het water te verlossen, maar zij deden dit door de ellende een ander op de hals te schuiven. Ze legden een dam in de Rijn aan de uiterste oostgrens van hun gebied, bij Zwammerdam.

Zo werden de overstromingen in het Rijnland wat minder erg, maar kwam het land ten Oosten van de dam natuurlijk des te erger in de knoei. Dat land behoorde tot het bisdom Utrecht en er volgde groot kabaal tussen bisschop en graaf, in welke twist de keizer van het Duitse rijk als leenheer werd gemoeid. De keizer gelastte dat de dam moest worden opgeruimd, maar de Hollandse graaf, toen reeds een tamelijk onafhankelijk heer, trok zich daar niets van aan; de dam bleef en de twisten duurden voort.

Pas omstreeks 1250 gingen graaf en bisschop samenwerken. Holland en 't Sticht hebben gemeenschappelijk de Hoge Rijndijk op de linkeroever van de Rijn gelegd. Ook werden er afvoerwegen voor het overtollige water gemaakt: naar het Noorden de Heimanswetering die via de meren



afwatering gaf op het IJ; naar het Zuiden een verbinding tussen de Rijn en het oude riviertje de Gouwe, waardoor het water kon afvloeien naar de Hollandsche IJsel en verder naar de monden van de Maas.

Toen deze werken werden uitgevoerd, bestond het plaatsje *Alphen* reeds. De veronderstelling is niet te gewaagd dat de ruïnes van het Romeinse kasteel een vluchtheuvel hebben gevormd in het halfverdronken land en dat op deze grondslag de eerste huizen zijn gebouwd. Dat de naam Alphen een vervorming is van het oude Albiniana ligt voor de hand.

Het zou later van groot belang voor Alphen blijken dat het lag juist tussen de nieuwe waterwegen van de Oude Rijn naar Noord en Zuid, doch aanvankelijk hadden de kanalen geen andere betekenis dan dat de ergste overlast van het water werd bezworen. De voorheen zeer armelijke omstandigheden van de bewoners werden geleidelijk beter, toen in de 15de, 16de en 17de eeuw verscheiden meren en moerassen in Rijnland, en ook in de omgeving van Alphen, door inpoldering tot bruikbaar weiland werden gemaakt. Het boerenbedrijf ging zich ontwikkelen.

Naast de veeteelt werd, gaandeweg op groter schaal, de veenderij beoefend. Dit hing samen met de groei der steden. Haarlem, Leiden en

*Zo was Alphen in de Gouden Eeuw. De Rijn „woelde en krioelde” van allerhande uitheemse en inlandse schepen.*

14



*T. Blayfuit del & Tacit.*

ALPHEN.

Gouda werden groot, later gevolgd en eindelijk voorbij gestreefd door Rotterdam en vooral door Amsterdam. Deze steden hadden voor huisbrand en voor industrie steeds meer brandstof nodig, en daar er weinig hout in Holland was en in 't geheel geen steenkool, was turf de brandstof, die gegraven werd in het veenland, ook bij Alphen. Het geslacht In 't Velt - Boot heeft deze ontwikkeling volledig meegemaakt; wij zagen hen zich in de onmiddellijke omgeving van Alphen zowel met de veehouderij als met het turfsteken generen.

Enige industrie was er te Alphen reeds in de 16de eeuw. In tegenstelling tot de veenderij, waarin goed geld verdiend werd, bracht deze echter slechts geringe baten. Het was huisnijverheid ten dienste van de Leidse lakenfabrikanten; de lonen waren uiterst karig. Ze werd voornamelijk als seizoenarbeid beoefend in een tijd van het jaar als er in het veen geen werk was.

In 1514, toen Alphen het van de drie genoemde bronnen van inkomsten moest hebben, waren er 83 haardsteden. De gemiddelde grootte van een gezin in die tijd op vijf personen stellende moet de bevolking uit ongeveer vierhonderd zielen hebben bestaan.

Een krachtige vooruitgang kwam er in de 16de eeuw en deze was hieraan te danken dat Alphen aan de Oude Rijn lag, tussen de straks genoemde kanalen: de Gouwe en de Heimanswetering. Deze kanalen, destijds gemaakt voor waterlozing, werden namelijk door verbreding en verdieping voor de scheepvaart bruikbaar gemaakt. Zo ontstond een scheepvaartverbinding, aan de ene kant met de Hollandsche IJsel en de Maas, aan de andere zijde met het IJ.

*Knooppunt  
van verkeer.*

De machtige heren van Gouda en Haarlem hebben de opkomst van Alphen sterk bevorderd doordat zij al de vrachtvaart tussen Noord en Zuid dwongen door hun steden te gaan. Dat was natuurlijk ten eigen profijte, maar het gevolg was dat er geen schip van de Maas naar het IJ kon varen dan door de Gouwe en de Heimanswetering en dus langs Alphen. Bij de sterk toenemende handelsbeweging in de 17de en 18de eeuw heeft Alphen zeer van dit verkeer geprofiteerd.

Doch niet alleen het waterverkeer Noord-Zuid, ook dat van het Oosten naar het Westen ging voor een zeer groot deel door Alphen, sedert in

1664 de steden Utrecht, Woerden en Leiden gezamenlijk een jaagpad langs de Oude Rijn aanlegden en jaagschuiten en postdiensten instelden. Zo werd Alphen een belangrijk knooppunt en kon in 1714 een reiziger misschien met enige overdrijving, schrijven dat de Oude Rijn „woelde en krioelde van duizenden Friese, Zeeuwse, Vlaamse, uitheemse en inlandse schepen”.

Alphen genoot echter niet alleen de lusten van zo'n knooppunt, het onder- vond er ook de lasten van. In oorlogstijd was het een strategisch punt, want wie Alphen had en in 't bijzonder de Gouwsluis, door welke de scheepvaart moest passeren, beheerste de verbindingen in Holland. Er is dan ook dikwijls heftig om de sluis gevochten.

In 1425 hebben hier de Hoekse ridders van Jacoba van Beieren twee veldslagen tegen de Kabeljauwsen geleverd en gewonnen; het waren de laatste overwinningen, die de gravin in haar korte, avontuurlijke en tragische geschiedenis behaald heeft. In 1574, vóór het beleg van Leiden, lag in de schans bij de Gouwsluis Engels krijgsvolk, dat opdracht had de Spanjaarden te keren, maar daarin niet geslaagd is. In 1672 was de schans bezet door Leidse burgers, die de inval van de Fransen moesten tegenhouden; zij hadden meer succes dan honderd jaar daarvoor de Engelse soldaten.

Van het strijdrumoer om de Gouwsluis hadden de Alphenaren telkens veel te lijden. Vooral in 1574 was de ellende groot. De Spaanse soldaten hielden zeer ruw huis en de bevolking vluchtte voor hun geweld naar het ontoegankelijke Rietveld. Deze verschrikkingen hebben gevolgen gehad, die tot op heden toe in Alphen zichtbaar zijn. Vóór het beleg van Leiden was Alphen rooms-katholiek, ofschoon de hervorming wel in de omgeving doorgedrongen was. (In Jacobswoude werd een van de eerste hagepreken in Noord-Nederland gehouden en de kerk van Aarlanderveen ging in 1573 naar de hervormden over.) De vlucht naar het Rietveld en het uiterst primitieve leven daar brachten een ommekeer te weeg. Eerst waren er verwildering en ongeloof, maar daarna kreeg het Calvinisme vat op de bevolking en deze richting is nóg toonaangevend in het dorp.

De familie Boot behoorde van de 17de tot de 19de eeuw tot de Nederlands Hervormde gemeente van Oudshoorn. Omstreeks het midden van de 19de eeuw is deze gemeente van rechtzinnig vrijzinnig geworden, maar



*'t Huys Langeroode, één van de veertig weelderige buitenplaatsen, die in de achttiende eeuw te Alphen aan den Rijn bestonden.*

juist vóór deze overgang had de gehele familie Oudshoorn verlaten en was de Alphense tak lid geworden van de Hervormde gemeente van Alphen, die rechtzinnig is gebleven ook nadat bij afscheiding en doleantie een aantal gereformeerden waren heengegaan. Verschillende leden van de familie Boot hebben de Hervormde Kerk in Alphen gediend als ouderling, diaken of notabel.

Het is niet algemeen bekend dat in de gouden eeuw, behalve de boorden van Amstel en Vecht ook die van de Oude Rijn bij de patriciërs gezocht waren als zomerverblijf. Zoals de grote Amsterdamse kooplui aan de Amstel en de Vecht hun buitenplaatsen bouwden, zo deden dat de rijke Leidenaars en Hagensaars aan de Oude Rijn. In de achttiende eeuw was de Rijn zelfs ook bij de Utrechtenaren en Amsterdammers in trek. Toen stonden er op het grondgebied van de huidige gemeente Alphen aan den Rijn niet minder dan veertig buitenplaatsen, gebouwd in weelderige laatrenaissance en rococo-stijl, omringd door grote tuinen met theekoepeltjes en rechte, strakke paden, waarin de tuinlieden hun snoeilust botvierden op heggen en berceautjes, en struiken fatsoeneerden tot groene leeuwen, arenden en pauwen. Een van die buitens was Rijnoord van de familie



*Toen de eerste motorenfabriek gebouwd werd, had Alphen nog een landelijk karakter.*

Van Poelien van Nuland, waar we Jacob Pot Boot in de betrekking van pluimgraaf hebben ontmoet.

De drukte op de Rijn is in de 19de eeuw sterk achteruitgegaan. Het monopolie van Gouda en Haarlem was reeds lang gebroken, zodat de vaart Zuid-Noord ook andere wegen kiezen kon, en in het begin van de 19de eeuw werd de Amstel bevaarbaar gemaakt. Toen ging het verkeer van de Monden van de Maas op Amsterdam niet meer door Alphen. Bij de Gouwsluis bleef echter grote drukte heersen, want daarlangs voer alles wat uit het Zuiden kwam en naar de hoofdstad moest door het Aarkanaal naar de Amstel. Het Aarkanaal was in die tijd een van de drukst bevaren waterwegen van ons land, totdat het in 1892 de vlag moest strijken voor het toen geopende Merwedekanaal. Sindsdien gaat het grote verkeer noch dóór, noch lãngs Alphen. De kleine vaart is evenwel nog steeds belangrijk.

*Opkomst  
der  
industrie.*

Bij het kwijnen van handel en scheepvaart heeft de nijverheid zich aanzienlijk uitgebreid. Steenfabrieken en pannembakkerijen, reeds bestaande

in 1600, werden groter. Nadat de Rijnklei, die een goede grondstof was geweest voor deze industrie, verbruikt was, zijn de tichelwerken achteruitgegaan, maar de dakpannenbakkerijen hebben zich gehandhaafd en voor de steenfabrieken is de cementindustrie in de plaats gekomen, die thans een van de voornaamste onderdelen van de bouwmaterialennijverheid vormt.

Daarnaast zijn te Alphen een belangrijke papierverwerkende industrie en tal van kleinere industrieën opgekomen.

En eindelijk heeft het oude scheepstimmerbedrijf, dat als vanzelf gegroeid was in dit knooppunt van scheepvaart, zich ontwikkeld tot een aanzienlijke metaalindustrie, op dit ogenblik bestaande uit: de jachtwerf van De Vries Lentsch; de werf De Dageraad van de Woubrugse tak van de familie Boot (deze werf ligt nog juist op het grondgebied van de gemeente Alphen aan den Rijn); de scheepswerven De Vooruitgang en De Industrie en de motorenfabriek De Industrie, alle drie eigendom van de naamloze vennootschap D. en Joh. Boot, waarover wij straks nader zullen schrijven.

Hoe overwegend industrieel de vroeger landelijke dorpen Alphen en Oudshoorn zijn geworden, blijkt uit een statistiek van 1947, betrekking hebbende op de gemeente Alphen aan den Rijn, tot welke op 1 Januari 1918 de dorpen Alphen, Oudshoorn en Aarlanderveen verenigd zijn.

Van alle personen, die een beroep uitoefenden, waren toen werkzaam:

in de industrie .....	46 %	in de landbouw .....	14 %
bij handel en verkeer ...	14½ %	in andere beroepen .....	25½ %

De gunstige ontwikkeling van de nijverheid te Alphen aan den Rijn had drie voornaamste oorzaken:

- a. zijn ligging in het hart van Holland, op korte afstand van alle grote steden;
- b. de goede verbindingen te water met Amsterdam en Rotterdam;
- c. de aanwezigheid van een talrijke en arbeidzame bevolking.

De tweede opgesomde factor is in het bijzonder voor de ontwikkeling van de metaalindustrie van grote betekenis geweest.

De laatste factor is gunstig beïnvloed door het relatief hoge geboortecijfer, dat Alphen aan den Rijn steeds heeft gehad. Tot aan 1900 stond daar een relatief hoog sterftecijfer tegenover; typhus kwam vrij veelvuldig

voor; maar sinds in het genoemde jaar de waterleiding kwam, is het sterftecijfer gedaald en gelijk geworden aan dat in het Rijk, terwijl het geboortecijfer steeds hoger is gebleven dan het gemiddelde voor Nederland. Zo steeg de bevolking van Alphen aan den Rijn snel (tussen 1880 en 1945 met 130 percent) en was er voor de groeiende industrie altijd een goede toevoer van jeugdige arbeidskrachten. Zelden behoefden arbeiders van buiten te worden aangetrokken behalve dan een enkele maal voor gespecialiseerd werk.

Pas na de tweede wereldoorlog is enige kentering ontstaan. De bevolkingspyramide van 1947 had een iets minder brede basis dan die van 1930 en 1920 (dit betekent: er waren niet zoveel kinderen in verhouding tot de hogere leeftijden) en de woningnood was oorzaak dat arbeiders van buiten zich moeilijk te Alphen konden vestigen. Bij het geringere aanbod van personeel hadden toen de scheepswerven zeer veel moeite arbeiders te krijgen. Om werknemers van buiten te kunnen aantrekken heeft de Stichting Pensioenfonds van D. en Joh. Boot n.v. in 1949 een aantal duplex-woningen laten bouwen.

Overigens kon de industrie, wanneer er in Alphen aan den Rijn meer arbeiders nodig waren dan de gemeente op kon leveren, vrij gemakkelijk personeel krijgen uit de dorpen in de omgeving, waar het geboortecijfer eveneens hoog is en het boerenbedrijf de aanwas der bevolking niet opnemen kan.

Verschillende gegevens voor de voorgaande bladzijden zijn ontleend aan een sociografische studie over Alphen aan den Rijn, afkomstig van het Economisch-Technologisch Instituut voor Zuid-Holland en gepubliceerd in 1949.



De industriële ontwikkeling heeft het dorpsbeeld niet verrijkt. Met zijn boerenhoeven, zijn met iepen beplante dijken en zijn kronkelende Rijn, waarop alle soorten schepen zeilden, was Alphen eens een schilderachtig dorp, en met zijn fraaie buitenplaatsen was het zelfs een lustoord.

*Van  
lustoord tot  
fabrieks-  
plaats.*

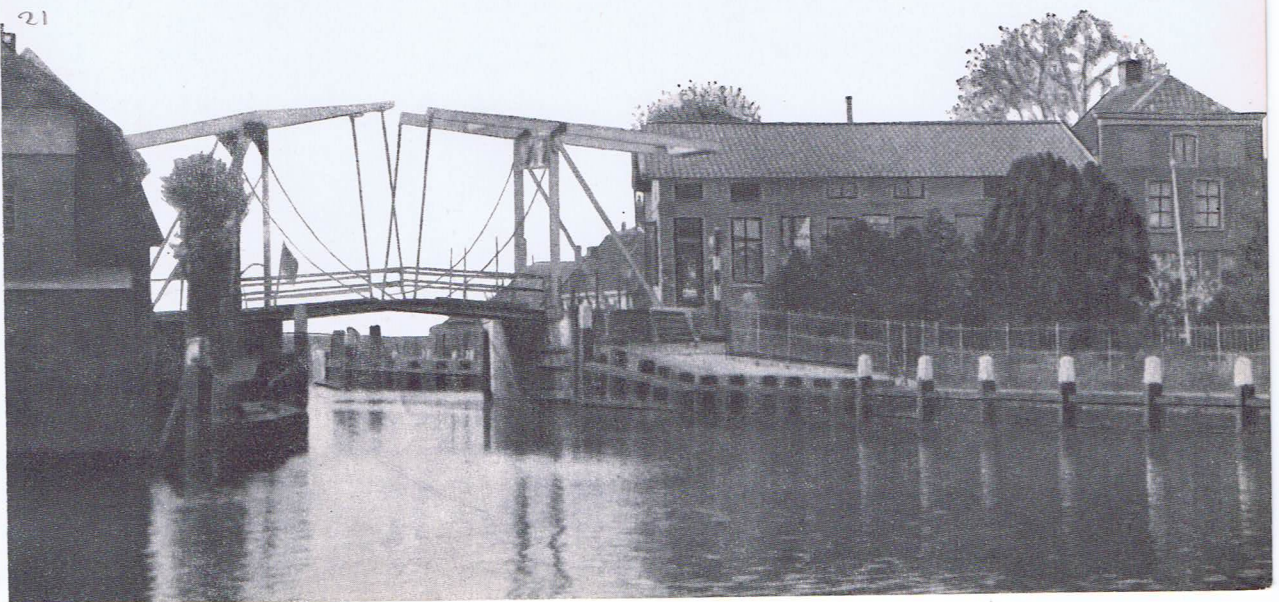
Doch in de tijd toen er zeer druk gebouwd werd: fabrieken, woningen en winkels voor de snel groeiende bevolking, is weinig aandacht geschonken aan het aanzien van het dorp. De Rijn oevers zijn thans geheel bezet met een afschuwelijke lintbebouwing. Wie in het dorp wandelt kan de rivier niet vinden en wie op de Rijn vaart, kijkt altijd tegen weinig fraaie achtergevels aan. De voornaamste winkelstraten zijn zeer nauw en de Rijnbrug in het midden van het dorp is meer een verkeersstop dan een verkeersader.

Dat Alphen weer een lustoord worden zal, is niet waarschijnlijk, hoewel het in 1949 groots opgezette vogelpark Avifauna, dat onverwacht midden tussen de fabrieken is verzezen, herinneringen aan de oude buitenplaatsen met hun grote tuinen en vele vogels wekt, en veel toeristen trekt. Het is voor Alphen aan den Rijn met zijn vruchtbare bevolking ook veel meer profijtelijk dat er fabrieken zijn dan buitenplaatsen. Doch voor een fabrieksplaats komt het er wel op aan of het er goed werken, goed wonen en goed leren is.

Wat dat leren betreft: naast lagere-, ulo- en huishoudscholen heeft Alphen aan den Rijn een Lyceum en ook een lagere Landbouwschool. Het was echter een opmerkelijke lacune dat een zo sterk op de industrie gerichte plaats tot voor heel korte tijd geen ambachtsschool bezat. Twee avondtekenscholen waren de enige gelegenheid voor opleiding van de jeugdige fabrieksarbeiders, en ofschoon deze inrichtingen, de een

*De oude Gouwsluise bruggen.*

21





uitgaande van de Maatschappij tot Nut van 't Algemeen en de andere van de Marthastichting, in haar soort goed zijn, was er bepaald behoefte aan een ambachtsschool. De samenwerkende besturen van de christelijke scholen hebben het vorige jaar het initiatief genomen tot de stichting van een ambachtsschool en deze is in September 1950 geopend.

Wat het wonen aangaat: de laatste tijd is meer dan vroeger aandacht geschonken aan Alphen aan den Rijn als woongemeente. Het systeem van lintbebouwing is verlaten, deels gedwongen omdat er aan de Rijn geen huis meer tussen kon, maar ook omdat men oog gekregen heeft voor de lelijkheid en het ongerief van een bebouwing, die de rivier verstopt. Er wordt thans zowel ten Noorden als ten Zuiden van de Rijn een kom gevormd. Het royaal opgezette nieuwe raadhuis vormt de kern van een ruim aangelegde middenstands- en villabuurt met redelijk plantsoen. Als eens een goede verbinding tussen de beide zijden van de Rijn gereed zal zijn, zal het een lust zijn om te wonen in Alphen aan den Rijn.

En of het er goed werken is? Wel, de ontwikkeling van de industrie en de arbeidsvrede, die in de gemeente heerst en uiterst zelden is verstoord, leveren daarvan het bewijs!

*Een houten binnenvaarttuig uit de tijd van Philippus Boot.*

22



## ***De grondlegger van het bedrijf***

De derde scheepsbouwer uit het geslacht Boot, *Philippus*, op pagina 10 terloops genoemd, verdient thans ruimer aandacht, want hij is de grondlegger van de bedrijven te Alphen aan den Rijn.

Geboren in de pluimgraafswoning op het buiten „Rijnoord” en evenals zijn broers opgeleid op de werf van Van den Berk, heeft hij op 27-jarige leeftijd die bakermat van de scheepsbouwers Boot verlaten, om van knecht eigen baas te worden, een dag voordat hij was getrouwd met Grietje Hoogeveen, de dochter van een metselaar te Aarlanderveen.

Op 24 Mei 1851 kocht Philippus een scheepswerfje in 't Steekt, nabij Gouwsluis, dat in 1819 was opgericht door Frank van Vliet en toen behoorde aan diens weduwe. In September 1851 betrok het jonge paar de woning op de werf; het betekende een verhuizing van Oudshoorn, ten Westen van Alphen, naar de uiterste Oostrand van het dorp. Natuurlijk lag de werf aan de Oude Rijn.

Het was een bescheiden werfje; Philippus begon met vier à vijf knechts en de werf was slechts voor houtbouw ingericht. IJzeren schepen werden honderd jaar geleden in Nederland nog bijna niet gebouwd en zeker niet op een dorpswerfje. De gereedschappen waren dissels en breeuwhamer, trek- en handzaag, lepel- en fretboor. Boven een smeulend vuurtje werden de planken voor de sloopshuid verhit en met water bevochtigd om ze krom te kunnen trekken. Vertinde en koperen spijkers dienden voor het spijkeren van de boorden. Over de werf klonk altijd de doffe klop der breeuwers, die het uitgesponnen breeuwwerk tussen de naden dreven, zweefden de pittige geuren van bruine teer, die op de sloopshuiden uitgestreken werd, en pek, en rook men de zurige lucht van goed gewaterd hout.

Philippus was een uitstekend vakman, maar zijn schoolse kennis was gering. Hij kon wel lezen, maar niet schrijven. Kwitanties tekende hij met een kruisje. Hierin ligt een aanwijzing dat Jacobus Pot Boot zijn jongens

weinig of niet naar school heeft laten gaan; de bruin zal dat niet hebben kunnen trekken. In het grote gezin moesten de kinderen al heel vroeg mee de kost verdienen. Als echte „selfmade men” hebben al zijn jongens zich omhoog gewerkt. In de scheepsbouw naar de wijze waarop Philippus, en ongetwijfeld ook zijn broers, deze beoefend hebben, kwam het trouwens niet zozeer op algemene ontwikkeling als wel op praktische ervaring, goede kijk en ijver aan. Alles ging op het oog naar mallen en modellen; op tekening werkte men in die tijd niet. Het vak werd al werkende geleerd. Enige administratie moest natuurlijk wel gevoerd worden, vooral toen het werfje groter werd. In dit opzicht is Philippus' vrouw zijn rechterhand geweest. Deze, een pienter wijfje, dat goed lezen en schrijven had geleerd, heeft voor haar man de boekhouding gevoerd (het zal wel in een opschrijfboekje zijn geweest) en ze had ook bij de leiding van de werf een stem in het kapittel.

Gouwsluis was in die tijd een tamelijk eenzaam oord. De bebouwing van Alphen strekte zich nog lang niet tot aan de sluis uit en de werf lag midden in de weiden. Voor een scheepswerf was het evenwel een uitgezochte plaats. Vlak bij de sluis, die de Gouwe met de Rijn verbindt en bijna recht tegenover het Aarkanaal, was er volop gelegenheid tot contact met de schippers, die in de sluis schutten. Toch had Philippus aanvankelijk meer te doen met boeren dan met schippers. Hij bouwde meest schouwen, platboomde vaartuigen, waarmee de boeren in dit waterland naar hun landerijen voeren. In iets grotere afmeting werden ze ook wel voor de kleine binnenvaart gebruikt. Met dit soort schouwen zijn in 1574 Louis Boisot en zijn Watergeuzen over het verdronken Rijnland naar Leiden gevaren om de belegerde stad te ontzetten en aan de hongerende bevolking brood te brengen.

Vette en magere jaren hebben elkander afgewisseld bij Philippus. Eens heeft hij wegens slapte een baggerbok (een schuit om in de Rijn te baggeren) op de verkoop gebouwd, die hij met verlies van de hand heeft moeten doen. Maar in de meeste jaren verdiende hij een goed stuk brood en onder zijn leiding is de werf flink vooruit gegaan. Het personeel nam toe van vier tot twintig man; er kwamen twee houten langshellingen van elk dertig meter; de timmerloods besloeg 120 vierkante meter.

Met zijn broer Wouter uit Woubrugge werkte Philippus samen in deze zin

dat zij tezamen naar de Kinderdijk reisden, om op de grote werven daar brokken van krommers te kopen. Dit was afval van de bouw van zeeschepen, maar voor de kleine schuiten, die de beide broers op hun werfjes bouwden, zeer bruikbaar materiaal.

Philippus en Grietje hadden vijf kinderen: twee dochters en drie zoons, en deze laatsten kozen allen het ambacht van hun vader en legden ook een gelijke ondernemingsgeest aan de dag als Philippus en zijn broers. Men vraagt zich echter af of de verhouding tussen vader en zoons volkomen harmonisch is geweest, want het heeft een haar gescheeld of de werf was in vreemde handen overgegaan, terwijl Philippus' zoons in andere plaatsen werven hadden gesticht.

*Vader en  
zoons.*

De oudste zoon, *Jacobus* (geboren 1854) stichtte in 1877 een werf te Leiderdorp, waarover op pagina 10 geschreven is. De tweede, *Dirk* (geboren 1859), werd in 1880 eigenaar van een werfje te Zoeterwoude-

*De werf bij de Gouwsluis lag ver buiten de bebouwde kom van Alphen temidden van de weilanden.*

25



Rijndijk. De jongste *Pieter* (geboren 1861) was bestemd de werf van zijn vader over te nemen. Nadat hij zijn opleiding aan de Kinderdijk, belangrijk centrum van de scheepsbouw, had voltooid, kwam hij echter niet op vaders werf, doch werd compagnon van zijn oudste broer te Leiderdorp. Dit was in 1884.

De onmiddellijke oorzaak, waarom Pieter zijn vader in de steek liet voor zijn broer, was deze dat hij aan de Kinderdijk de ijzeren scheepsbouw had leren kennen en deze nu in het eigen bedrijf wilde toepassen, terwijl zijn vader geen ijzer op de werf duldde. Broer Jacobus daarentegen wilde graag van hout op ijzer overgaan; hij nam zijn broer met vreugde in de zaak op en aanstonds begonnen zij met de bouw van ijzeren schepen, tot bloei van de werf te Leiderdorp.

De afkeer van het ijzer was bij een oude werfbaas niet zo vreemd. Er waren in die tijd veel meer scheepsbouwers, die geen ijzer wilden zien, ten eerste omdat zij heilig overtuigd waren dat een aanvaring of een stranding bij ijzeren schepen de grootste rampen tengevolge hebben zou — want hout drijft en ijzer zinkt! — en ten tweede omdat zij de vuile roesttroep en het lawaai van het klinken op hun rustige en nette werven niet gedoogden. De ondergrond van hun verzet

was conservatisme, dat niet alleen in hùn tijd werd gevonden bij ouderen, die jongeren nieuwe wegen zien bewandelen.

Maar er was een zekere tragiek in de situatie, toen de vader, ouder wordend, alleen bleef op de werf, verlaten van zijn zonen. Of heeft de invloed van moeder Grietje misschien ook tot de verwijdering bijgedragen? Deze was niet alleen pienter, maar ook scherp. Toen er eens een kwestie was met de familie Boot, waarin de kerkeraad betrokken werd, zei de dominee: „Met Philippus zal het wel schikken, maar er zijn ook een Grietje en een Sophietje.” (De laatste was een van de twee dochters.)

*Sophietje.*



De opmerking verraadt dat moeder en dochter niet gemakkelijk waren. Philippus heeft, toen hij de zestig gepasseerd was en de last van het bedrijf te zwaar ging drukken op zijn schouders, pogingen gedaan de werf te verkopen, maar hij heeft geen gegadigden kunnen vinden, in staat en genegen de koopprijs te betalen. Alleen aan die omstandigheden is het te danken dat de werf voor de familie Boot behouden is gebleven. Toen Philippus zijn werf niet aan vreemden kwijt kon, heeft hij haar overgedaan aan Dirk, zijn tweede zoon. In 1887 heeft deze het bedrijf overgenomen, nadat hij zijn (kleinere) werf te Zoeterwoude had verkocht.

Philippus Boot betrok als rentenier een woning aan de Prins Hendrikstraat te Alphen. Zijn tegenzin tegen ijzeren schepen heeft hij nooit afgelegd. Sinds Dirk de ijzerbouw ter hand nam — hij deed het zeer spoedig nadat hij zich aan de Gouwsluis gevestigd had — heeft de vader nooit meer een voet op de werf willen zetten, evenmin als op de scheepswerf van zijn zoons in Leiderdorp. Uit deze stugheid moet men echter niet afleiden dat Philippus onhandelbaar was. „Hij was een goed man,” is van hem getuigd. Van 1886 tot 1894 heeft hij de Nederlands Hervormde Kerk in Alphen als ouderling gediend. Op 24 Augustus 1902 is Philippus overleden; zijn vrouw twee jaar later, namelijk 21 Mei 1904.



*Dirk Boot (1859—1922), onder wiens leiding de kleine werf uitgroeide tot twee scheepswerven en een motorenfabriek, en zijn echtgenote Gerrarda Jongeneel.*

### **Dirk Boot**

*Dirk Boot* de opvolger van Philippus als eigenaar van de werf bij de Gouwsluis, werd geboren 1 Maart 1859 en trouwde op 1 Maart 1883 te Koudekerk met Gerrarda Jongeneel, dochter van de opzichter en timmerman Johannes Jongeneel, aldaar. Toen zij op 20 November 1887 per schuit van Zoeterwoude naar Alphen verhuisden om zich op vaders werf te vestigen en de ouderlijke woning te betrekken, hadden zij drie kinderen, Philippus, Johannes en Jacobus, waarvan de jongste drie weken oud was.

Dirk pakte de zaken energiek aan. We zagen reeds dat hij zich aan zijn vaders vooroordeel tegen de ijzerbouw niet stoorde. Hij bouwde ook schepen van grotere afmeting dan Philippus ooit gemaakt had. Niet de boeren, doch de schippers werden zijn voornaamste klanten. In 1890, amper twee jaar nadat de werf onder zijn leiding was gekomen, bouwde hij reeds een ijzeren tjalkschip, in 1891 alweer een, in 1892 een boeier,

in 1893 zelfs een schoener, en in 1897 kondigde zich een nieuwe tijd aan, toen Dirk Boot van zijn werf een motorboot te water liet.

Dirk had langer school gelopen dan zijn vader. Hij kon met de Nederlandse taal behoorlijk overweg, al schreef hij haar niet feilloos. In scheepsbouwkundig tekenen was hij niet geheel onbedreven. Maar hij was toch allereerst en door en door een man van de praktijk. Op de werf stak hij de handen uit de mouwen. Op de spantenvloer zette hij de maten uit. Pons-, knip- en boormachine kon hij bedienen en als het nodig was, werkte hij ook als klinker. Doch vooral kon hij laten werken. Van de vroege morgen tot de late avond was zijn korte, stevige figuur op de werf te vinden; zijn scherp oog zag alles; zijn ijzeren wil zette de arbeiders en straks ook zijn zonen aan.

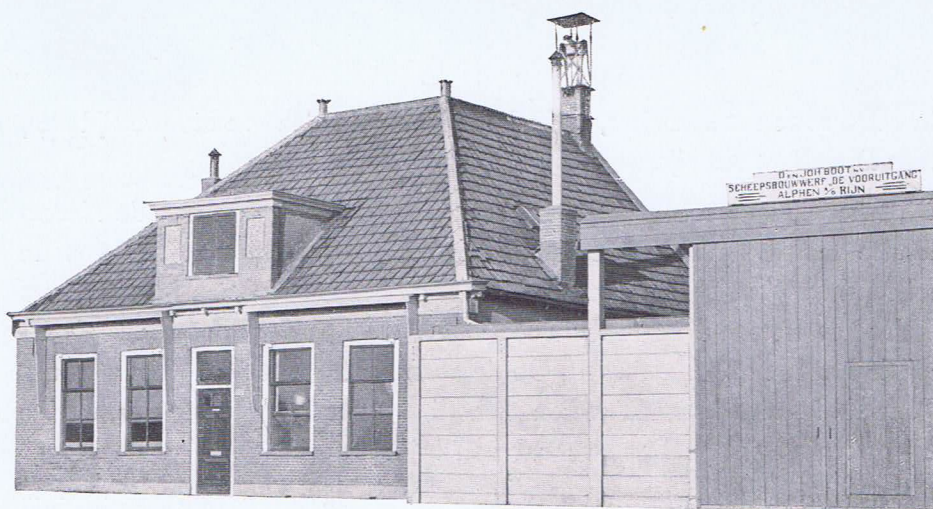
Behalve een uitstekend werfbaas was Dirk een handig koopman, die met scherp inzicht en beleid zijn materiaal inkocht en mooie orders binnen wist te halen. Aan het administratieve werk had hij — hoe ijverig in ieder ander opzicht ook — een broertje dood. Hij vond het verloren tijd aan een bureau te zitten; hij had er ook geen geduld voor. Zijn boekhouding was hoogst eenvoudig. Met een potloodje becijferde hij aan het eind van het jaar wat hij verdiend had.

Naarmate de zaak groeide, werd het moeilijker om tegelijkertijd het werk op de werf te leiden en de commerciële kant van het bedrijf te behartigen. In 1898 — het personeel telde toen veertig man — heeft hij

29  
*Scheepsbouw uit het laatst van de 19de eeuw. Een boegscheepje van 60 ton, één van de eerste ijzeren schepen door Dirk Boot gebouwd.*







*De woning op de werf, eerst bewoond door Philippus, daarna door Dirk Boot met zijn groot gezin, en later gebruikt als kantoor, is onlangs afgebroken.*

Jelle Camminga, een der bekwaamste arbeiders van zijn broers te Leiderdorp, in dienst genomen en hem de leiding van het werk op de werf opgedragen. Toen Camminga werfbaas werd, kreeg Dirk Boot de handen vrij om er op uit te gaan. Hij zocht de schippers en de reders op te Amsterdam en Rotterdam. Vooral uit Noordholland haalde hij in die tijd heel wat orders en hij heeft eraan gedacht de werf te verplaatsen naar de Zaan; het is er niet van gekomen.

*Acht zonen.* Dirk Boot en Gerrarda Jongeneel genoten in hun huwelijk rijke kindergesegen. Bij de drie zonen die zij reeds hadden vóór zij aan de Gouwsluis

*Dirk Boot en Gerrarda Jongeneel temidden van hun kinderen in 1907, toen sommigen reeds in het bedrijf werkten, anderen school liepen en de jongsten nog in de kinderschoenen stonden. Op de achterste rij van links naar rechts: Philippus, Pieter en rechts van hun vader Gerrit, Jacobus en Johannes. Op de voorste rij Willem, Grietje, Gerrardus, aan moeders schoot Gerritje Ingetje en daarnaast Dirk Jr.*

30



kwamen wonen, werden hun nog vijf andere zonen en twee dochters geboren. De woning bij de werf was op een groot gezin berekend: ze had een paar flinke kamers, een ruime keuken en een nog ruimere zolder, die best van pas kwam als slaapstee voor de jongens. Toen het gezin zó uitdijde, werd het huis echter toch te klein. In 1908 is een nieuw groot huis betrokken aan de Stationstraat, ofschoon omstreeks die tijd, doordat er kinderen gingen trouwen, de ergste ruimtenood reeds was geleden.

Met zijn acht jongens zat Dirk Boot allerminst verlegen. Hij kon er verscheidene in zijn bedrijf gebruiken en met zijn vaderlijk gezag, dat hij terdege gelden liet, heeft hij ze in de zaak gehaald op de tijd, die hij verkoos, en gezet op de plaats, die hij voor hen bestemd had.

De oudste, *Philippus*, geboren 1884, moest op 15-jarige leeftijd, toen hij de vervolklassen der Christelijke school te Alphen, waar voortgezet onderwijs gegeven werd, doorlopen had, aan het werk om het vak grondig te leren, eerst op de eigen werf, later ook op andere scheepswerven.

De derde zoon, *Jacobus*, geboren 1887, die administratieve aanleg bleek te hebben, werd reeds met veertien jaar van school gehaald en aanstonds aangesteld als boekhouder, een weidse titel voor zeer eenvoudig werk. Hij kwam aan vaders lessenaar te zitten, waarin twee laatjes waren: één voor de binnenkomende rekeningen en het andere voor diezelfde rekeningen, nadat ze betaald waren. Jacobus heeft van zijn vaders primitieve administratie iets gemaakt dat op een boekhouding geleek, en Dirk was bevrijd van een last, die hem grijze haren dreigde te bezorgen.

Ook *Gerrit* de vierde zoon, geboren 1889, kwam

*De vijf zonen van Dirk Boot.  
die hun vader in het bedrijf  
opvolgden.*



*Philippus Boot.*



*Johannes Boot.*



*Jacobus Boot.*



*Gerrit Boot.*



*Willem Boot.*

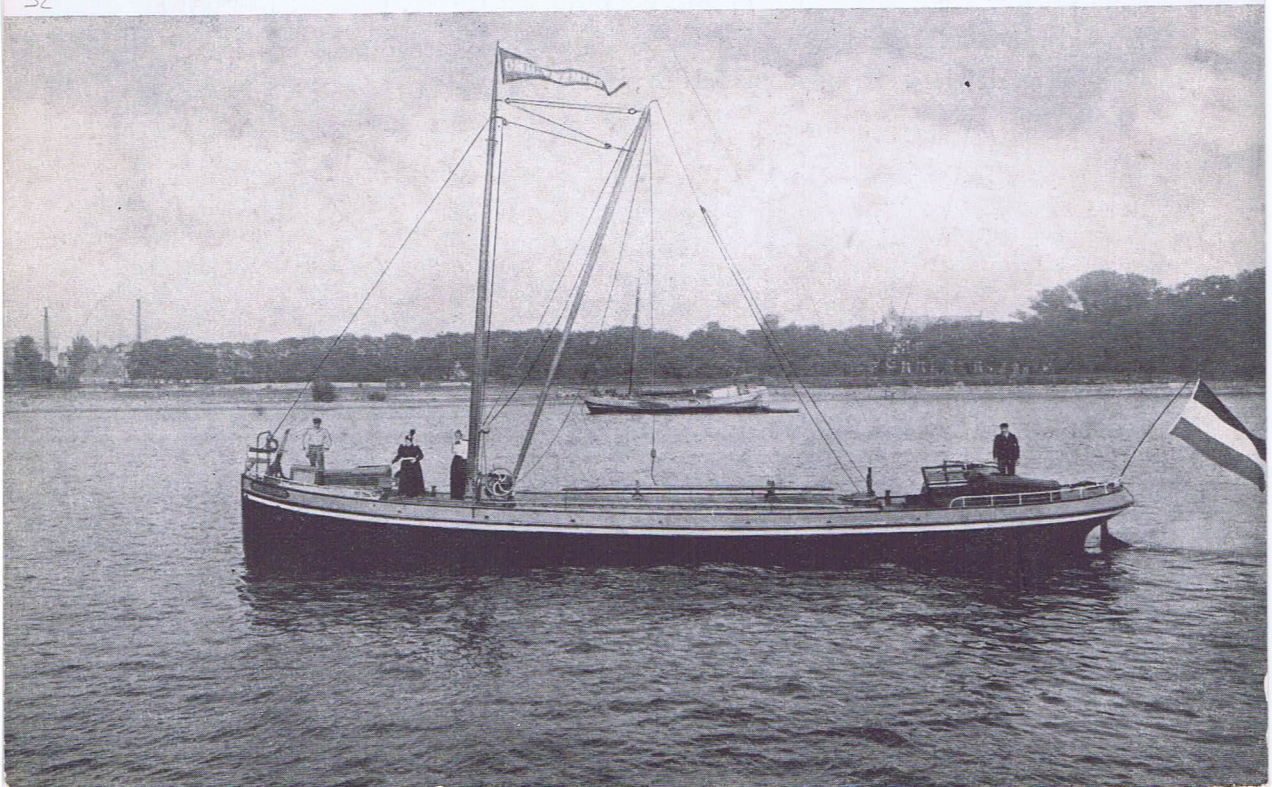
op de werf. Hij had de handelsaanleg van zijn vader en ging weldra met hem op reis om orders aan te brengen.

Over de tweede zoon, *Johannes*, geboren 1886, hebben we tot dusver gezweven. Hij kwam ook in de zaak, maar op latere leeftijd dan de genoemde broers. Vader Dirk had bij deze zoon een technische knobbel ontdekt en heeft hem laten leren. Nadat Johannes de ambachtsschool te Leiden had afgelopen, zond zijn vader hem naar het Rheinische Technicum te Bingen in Duitsland. Dirk Boot had met deze studie van zijn tweede zoon een duidelijk doel. Hij voorzag wat de motor zou gaan betekenen voor de scheepvaart. De eerste motorboot, die hij in 1897 had gebouwd, was door een *ander* van een motor voorzien; Dirk Boot wilde straks zèlf de motoren voor zijn schepen bouwen en Johannes moest in staat zijn de leiding te nemen bij die fabricage. Als „Duits ingenieur” is Johannes uit Bingen in het vaderland teruggekomen en na nog enkele jaren van praktijk in verschillende Nederlandse fabrieken heeft hij de motorenfabriek opgericht. Doch dat komt in het volgende hoofdstuk nader aan de orde.

Nadat vier zonen in de zaak geplaatst of ervoor bestemd waren, mocht de vijfde zelf kiezen wat hij worden wilde. Het was *Pieter*, geboren 1892; hij koos de studie in de medicijnen en is arts geworden.

Nummer zes, *Willem* geboren 1896, kwam op de werf, nadat hij de M.T.S.

*In de eerste jaren van de 20ste eeuw liepen verscheidene motorboten voor de binnenvaart van stapel.*



te Dordrecht had doorlopen; in zijn tijd hoefde men voor de middelbaar technische studie niet meer naar Duitsland.

De zevende zoon, *Dirk*, geboren 1898, richtte een eigen, ofschoon aanverwant bedrijf op, namelijk een vaartuigenverhuurderij en oliehandel, gevestigd te Alphen aan den Rijn.

De jongste zoon, *Gerrardus*, geboren 1901, heeft gestudeerd aan de Handelshogeschool te Rotterdam en is na voltooiing van die studie een korte tijd hoofdboekhouder van de N.V. D. en Joh. Boot geweest. Naderhand heeft hij het bedrijf verlaten en thans is hij directeur-eigenaar van een steengasfabriek te Twello.

Uit hetgeen wij schreven over zijn leiding van het bedrijf en over de manier, waarop hij ieder van zijn zonen een plaats gaf, valt reeds een en ander op te maken over de persoonlijkheid van Dirk Boot. Hij was een man met een ver vooruitziende blik, die precies wist wat hij wilde en die deze wil wist door te zetten ook. Gemakkelijk was hij niet, noch voor zijn arbeiders, noch voor zijn kinderen, noch voor zichzelf. Hij was kordaat en energiek en hij woekerde met zijn tijd. Een opmerkelijk voorbeeld van dit uitbuiten van zijn tijd vonden we in een toespraak, die hij heeft gehouden bij het huwelijk van zijn oudste en zijn tweede zoon. Dezelfde toespraak, die hij hield op de bruiloft van Philip, diende ook voor die van Johan; alleen de namen zijn veranderd!

De inhoud van deze toespraak is ook overigens kenmerkend voor de man, die ze uitsprak. Wij citeren enkele zinnen:

„. . . . zij voor u de (huwelijks)reis een gelukkige en gezegende reis. Dit kan, dit zal het zijn als gij beiden op het midden der baren, al mogen er dan al eens stormen over u heen gaan, het oog gericht houdt op het Kompas, dat aan boord van elk schip behoort te zijn, namelijk Gods Woord. Wanneer gij u tezamen daaraan houdt, dat Woord in moeilijke dagen waar God u beiden voor moge bewaren, raadpleegt, dan kan het niet anders of gij landt in veilige haven . . . .”

Daar hebt ge Dirk Boot: een man die altijd dacht in schepen, én een gelóvig man.





*Een van de eerste buitenlandse orders: een barkas voor Zuid-Amerika, afgeleverd in 1904.*

*Vooruit-  
gang.*

De werf werd geleidelijk uitgebreid. Telkens kwam er een naastliggend perceeltje bij. In 1907 was de oppervlakte van de werf gestegen tot 3500 m<sup>2</sup>, de loodsruimte tot 950 m<sup>2</sup>; er waren honderd arbeiders. De groei van het bedrijf had Dirk Boot uitgedrukt in de naam, die hij in 1900 aan de werf gaf: De Vooruitgang.

Na 1907 was er geen ruimte meer voor uitbreiding op de linkeroever van de Rijn; de werf zat ingeklemd tussen andere bedrijven. Doch er was meer ruimte nodig en Dirk Boot sloeg zijn oog op de overkant van de rivier. Recht tegenover De Vooruitgang was ruimte in overvloed. Hij vroeg aan het gemeentebestuur van Aarlanderveen, waartoe dat deel van de rechteroever van de Rijn behoorde, vergunning er een werf te stichten.

Het mocht. . . . mits de werf ten minste vijf meter achter het jaagpad, dat op die oever langs de Rijn liep, werd geplaatst, en mits er langs de werf aan de zijde van het jaagpad een schutting werd gezet. Zonder die schutting zouden namelijk . . . . de paarden op het jaagpad aan het schrikken raken!

Zulke voorwaarden kon Dirk Boot natuurlijk niet aanvaarden. Wat heeft men aan een scheepswerf, achter een schutting weggestopt en door die schutting en een jaagpad gescheiden van het water, waarin de schepen

van stapel moeten lopen? Hij ging in beroep bij de Kroon; het beroep werd verworpen. Zolang men op de rechteroever van de Rijn een jaagpad wilde houden, was het inderdaad bezwaarlijk er een werf te stichten.

Toen verdere uitbreiding van De Vooruitgang onmogelijk bleek, heeft Dirk Boot in 1908 van de firma D. Mijs & Co. een scheepswerf in het dorp gekocht, die speciaal voor reparatiewerk bestemd werd en die de naam kreeg De Industrie.

*Werf De Industrie.*

De oudste zoon Philippus, toen vier en twintig jaar, werd met de leiding van de tweede werf belast.

Philip had een goede leerschool gehad bij vader Dirk op De Vooruitgang en op enkele andere werven, waar hij ook met reparatiewerk bekend geworden was. De werf van Mijs was echter zeer verouderd. Er was een dwarshelling, maar dit was een ouderwetse goothelling. De schepen werden niet op sleden opgetrokken; men trok aan kettingen, die onder het schip doorliepen en met domphouten aan de scheepsromp bevestigd werden. En alles ging met handkracht, zodat het gehele werfpersonnel

*De werf De Industrie heeft het aanzien van een echte reparatiewerf: schepen op de helling en bij de helling om te worden opgekalefaterd. Op de achtergrond nieuwbouw.*

35



in de weer moest komen om aan de handlieren te draaien, wanneer er een schip op de helling werd gehaald. Het werk was zwaar en zeer tijdrovend; men had de handen meer dan vol om op één dag twee schepen van omstreeks honderd ton op en af te krijgen. En het te water laten was niet alleen moeilijk, maar ook gevaarlijk. Bij het afgaan moesten de schepen namelijk opnieuw van domphouten worden voorzien. Met de lieren liet men ze zakken tot ongeveer de waterkant, en als er dan tekenen waren dat het schip wel verder glijden zou, werden de domphouten op hoop van zegen overboord gegooid. Tweemaal bleef voor Philip de zegen uit. Eens met een houten tjalk, maar toen liep het goed af, want het schip schoof toch te water. De tweede maal betrof het een clipper, die helemaal scheef op de helling kwam te zitten. Het ijzeren schip zat stevig in elkaar en is na veel gezwoeg goed in de Rijn gekomen; als het een houten schip geweest was, zouden de gevolgen ernstig zijn geweest.

De moeite en het verdriet van de ouderwetse helling deden Philip van meetaf uitzien naar een moderne dwarshelling, maar daar was veel geld voor nodig en de middelen waren niet onmiddellijk voorhanden. In 1912 was het zover. Voor f 30.000 werd de bouw van een betonnen dwarshelling van zestig meter aanbesteed waarbij de schepen op sleepwagens konden worden opgehaald en afgelaten, en dat ging machinaal. Een Industrie-ruwoliemotor van 30 pk deed voortaan het werk van de arbeiders aan de handlieren. In 1913 was de werf gemoderniseerd.

Niet uitsluitend voor reparaties werd de werf De Industrie gebruikt. Ook nieuwe schepen werden er gebouwd, zeer gaarne zelfs, want ofschoon een reparatiewerf voor de stabiliteit van het bedrijf zeer nuttig is gebleken — in tijden van malaise, die de zeer conjunctuurgevoelige scheepsbouw telkens weer ondervindt, is er op een reparatiewerf toch altijd wat te doen — lucratief is een reparatiehelling niet. Zij vraagt veel aan onderhoud en

*Een Harderwijkse visschuit, op de werf De Industrie gebouwd, vaart uit ter visvangst.*





*In de jaren 1904—1915 zijn in groten getale rijnaken gebouwd voor Nederlandse en voor Duitse rekening.*

vergt telkens onvoorziene uitgaven, terwijl de meevallers zeldzaam zijn. Voor het bezighouden van de arbeiders was de reparatiewerf in die eerste jaren evenwel niet nodig. Hoe groot de bedrijvigheid was, blijkt duidelijk uit de grafiek van de gebouwde schepen, opgenomen op pagina 89. Van ruim 2000 ton in 1908 steeg de tonnenmaat der afgeleverde schepen elk jaar met grote sprongen, totdat in 1912 het fraaie record van bijna 16.000 ton bereikt werd. Om niet een té schoon beeld te scheppen dient hierbij vermeld te worden dat van deze 16.000 ton er 10.000 bestond uit sleepschepen, een scheepstype van veel waterverplaatsing bij betrekkelijk lage kosten. Sleepboten, vissersschepen en zeeschepen, die in latere perioden werden gebouwd, waren in tonnage minder groot, maar vorderden meer arbeid en materiaal en brachten hogere prijzen op. Maar florissant waren de zaken zeker.



*Eerste  
wereld-  
oorlog.*

Op 1 Augustus 1914 barstte onverwacht de eerste wereldoorlog uit.

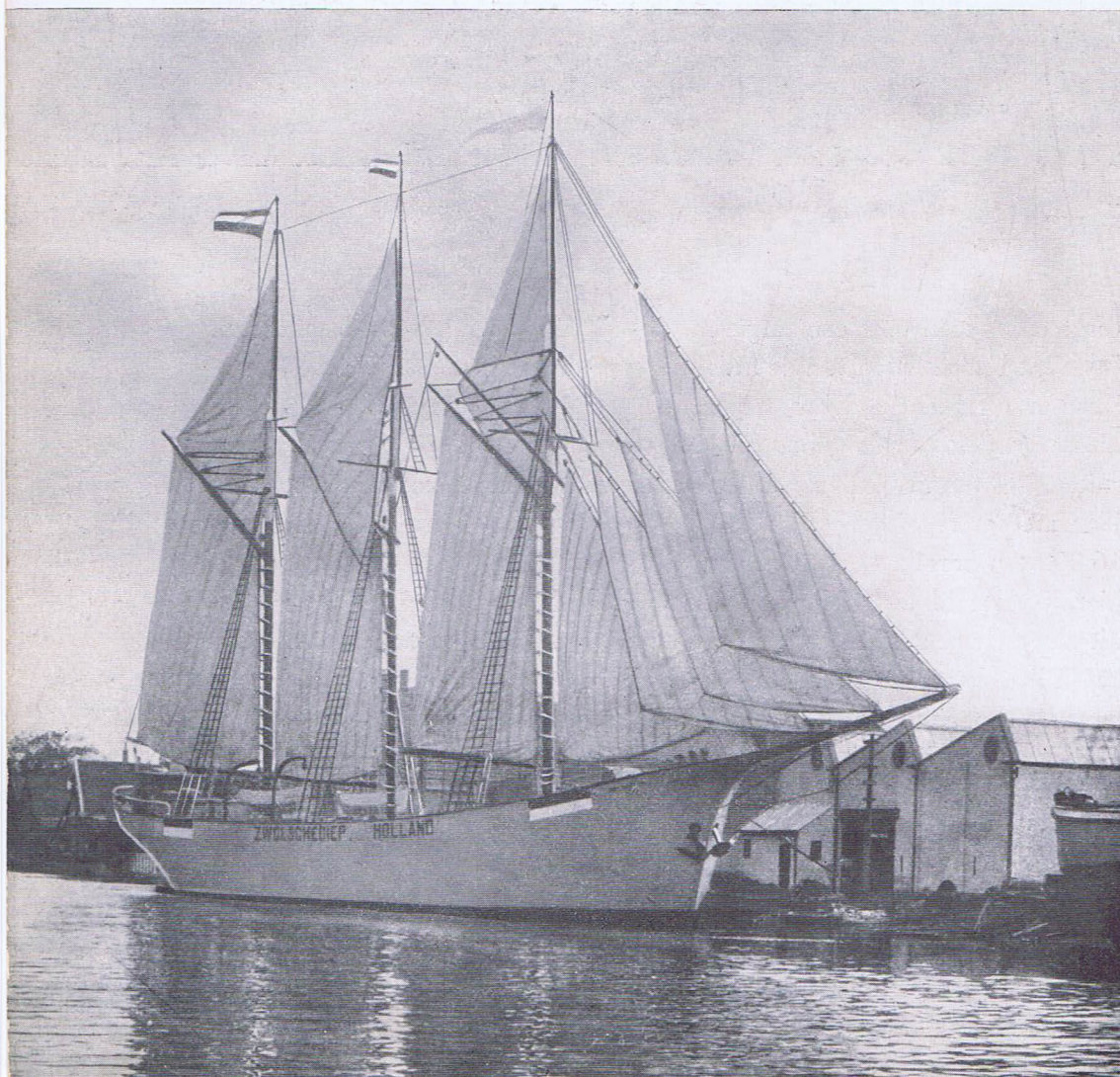
Het gaf een schok in het bedrijf. Vijf van de acht zonen van Dirk Boot moesten onder de wapens komen, en onder hen Johannes en Jacobus, die evenals Philippus leidende posities hadden. Ook een belangrijk deel van het personeel werd in militaire dienst geroepen.

Op de werven werd weinig uitgevoerd in het najaar van 1914 en dat kwam niet alleen doordat er zoveel werkkrachten aan het bedrijf onttrokken waren, maar ook omdat de grote drukte plotseling in een even grote slapte was veranderd. In de verwarring en onzekerheid van de overrompelende oorlogstoestand kwam er geen enkele bestelling binnen.

Doch de conjunctuur veranderde opnieuw zeer snel. Nederland bleef

*In de eerste wereldoorlog zijn op De Vooruitgang voor het eerst zeeschepen gebouwd. Deze schoener was een der eerste zeeschepen van de werven Boot en tevens een der laatste zeilschepen van Nederland. Het schip ligt achter de motorenfabriek voor inbouw van de Industrie-hulpmotor.*

38





*De mobilisatie tijdens de eerste wereldoorlog trof zowel het gezin als het personeel van Dirk Boot. Op de foto zijn zonen in uniform. Van links naar rechts, staande: Jacobus, Dirk, Willem; zittend: Pieter, Johannes, Huib Jongenburger (schoonzoon) en Gerrit.*

buiten het conflict en een Hollands zeeschip, dat de gevaren van de mijnevelden en van de Duitse onderzeeërs durfde te trotseren, kon elke vrachtprijs maken, die zijn reder maar bedingen wilde; een vissersschip, dat er in slaagde een ruim vol vis uit de Noordzee te halen, zag zijn vangst met goud betaald. De vissers en zeelui trotseerden de gevaren. Er kwam een sterke vraag naar zeeschepen, die nog verder steeg naarmate er meer schepen vergingen.

Tot dusver had Dirk Boot zich uitsluitend op de bouw van rijn- en binnenschepen toegelegd. Ook de schoener van 1892 zal een binnenschip geweest zijn; hij was besteld door een schipper uit Vreeswijk. Er waren op De Vooruitgang clippers gebouwd, maar daarbij moet men niet denken aan de windhonden van de oceanen, die de „woolraces” hielden tussen Australië en Londen. De clippers van Boot waren voor de binnenwateren en de Zeeuwse stromen; de Zuiderzee was de grootste plas, die zij bevoeren. Aan de bouw van zeeschepen kwam vóór 1914 een provinciale werf niet toe, en aan loggers en trawlers helemaal niet; daarvoor waren speciale werven in de nabijheid van de vissersplaatsen.

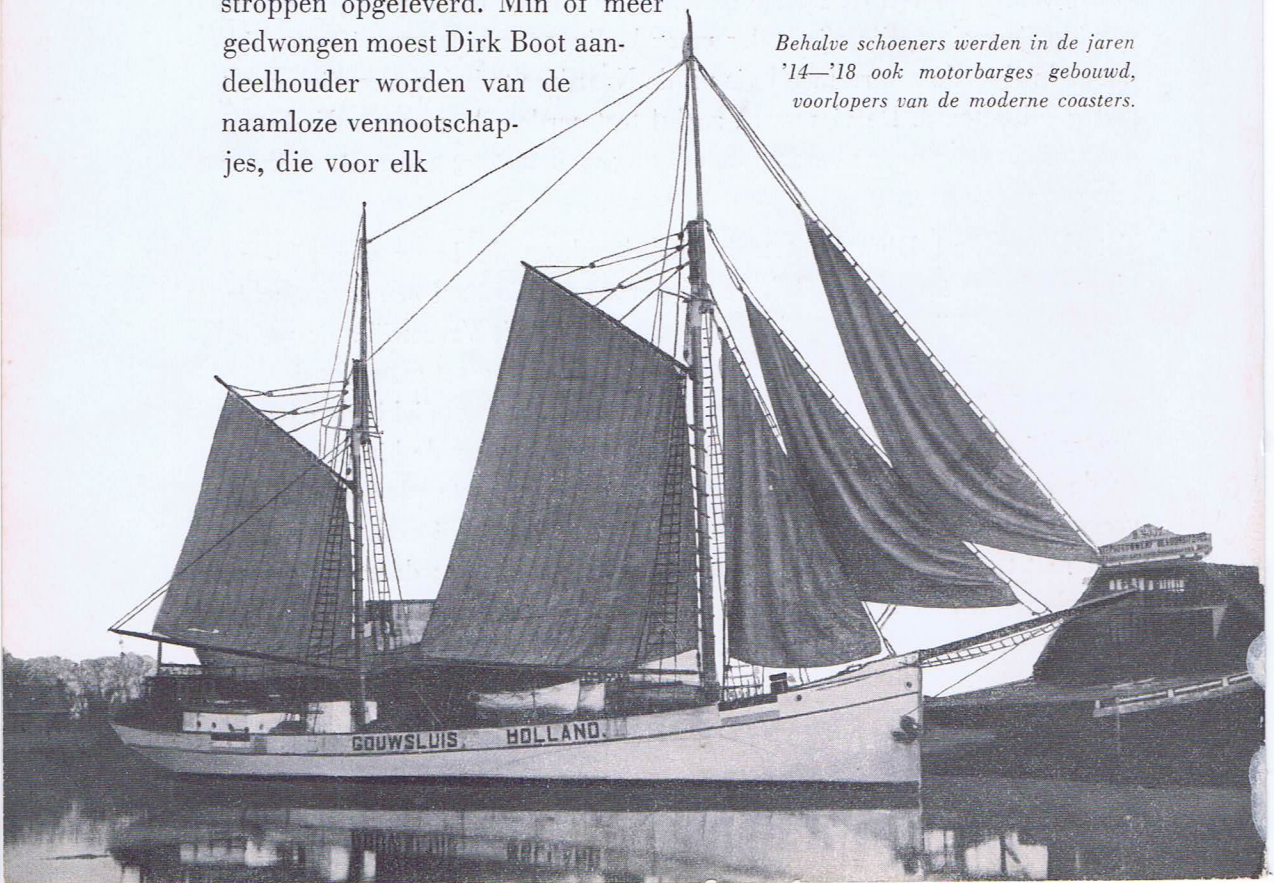
*Zeeschepen.* In deze oorlog waren echter de grote werven met orders voor zeeschepen overladen en konden de loggerwerven het werk lang niet aan. Elke werf kon orders krijgen voor ieder type schip en Dirk Boot heeft deze kans gegrepen om meester te worden op een terrein, waarop voordien geen kans was om te komen.

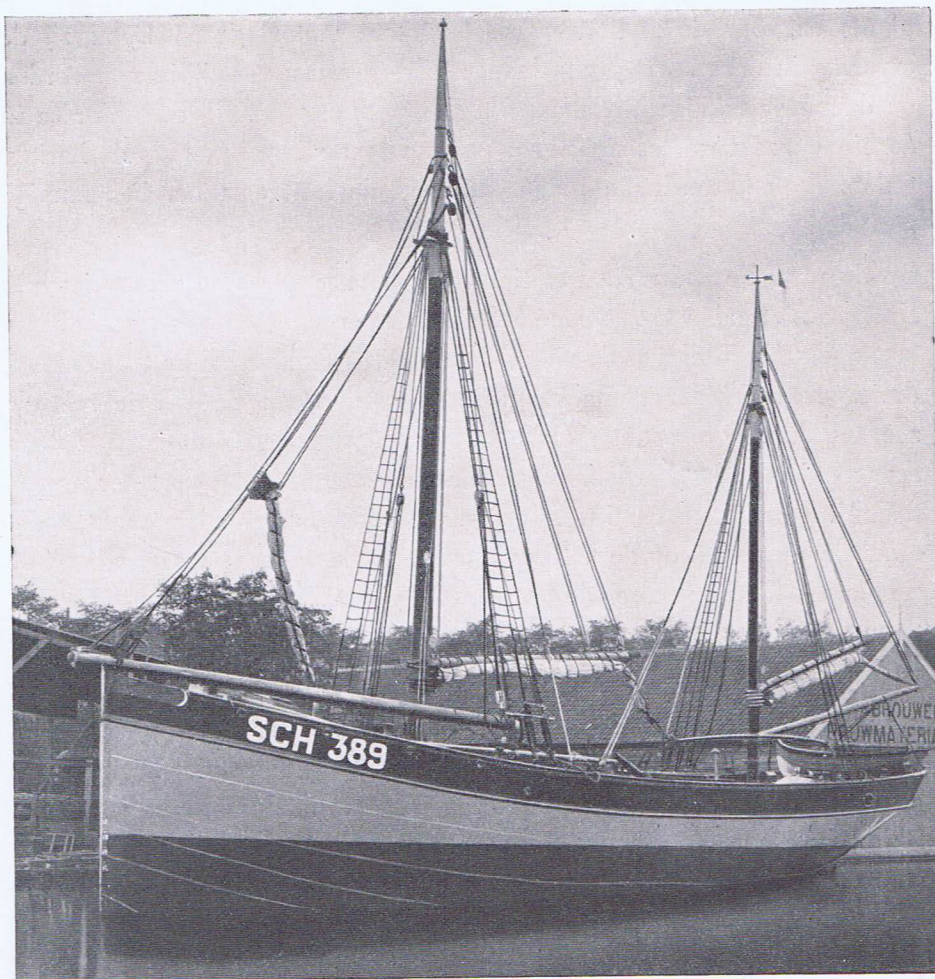
In 1916 werden de eerste bestellingen op vissersschepen uitgevoerd; in 1917 werd het eerste zeeschip afgeleverd. En ofschoon in dat jaar de bedrijvigheid geremd werd door gebrek aan materiaal, in 1918 kwam er, ondanks alle bezwaren van de oorlog, opnieuw een opgaande lijn en in 1919 zette zich de vooruitgang voort.

Ranke zeilloggers zijn in deze jaren zowel op de werf De Industrie als op De Vooruitgang gebouwd en ook sierlijke driemastschoeners, waarvan er een naar Griekenland verkocht werd. In deze fraai getuigde schepen flikkerde voor het allerlaatst de glorie van de zeiltijd op, al waren de schoeners niet volledig op de zeilen aangewezen, want zij hadden Industrie-hulpmotoren. Daarnaast werden forse zeevrachtboten gebouwd, zelfs een van 700 registerton; dit was het grootste zeegaande schip dat ooit van de werven De Vooruitgang en De Industrie te water is gelaten.

De wilde bouw van deze oorlogsjaren heeft naast rijke winsten ook grote stroppen opgeleverd. Min of meer gedwongen moest Dirk Boot aandeelhouder worden van de naamloze vennootschapjes, die voor elk

*Behalve schoeners werden in de jaren '14-'18 ook motorbarges gebouwd, voorlopers van de moderne coasters.*





*Van de werf De Industrie zijn in de eerste wereldoorlog een aantal zeilloggers te water gelaten.*

schip werden opgericht en toen kort na de oorlog een ernstige malaise abrupt een einde maakte aan de grote bloei der zeevaart, bezweken vele dezer rederijtjes. De gevolgen daarvan voor de firma Boot zullen wij straks ontwaren.

Een blijvend resultaat van de oorlog was dat de firma Boot ervaring had gekregen in de bouw van zeeschepen en dat er relaties waren gelegd met de reders. Na de eerste wereldoorlog is de bouw van binnenschepen zeker niet verwaarloosd, maar de zeeschepen zijn niet weer los gelaten. Als kustvaartuigen kwamen voor de schoeners moderne coasters in de

plaats en voor de zeilloggers veel grotere motorloggers. Dank zij de ervaring in deze oorlog opgedaan, zijn de werven veelzijdiger geworden en daardoor minder kwetsbaar voor de conjunctuur. Bij een malaise in de binnenvaart was er soms vraag naar vissersschepen, en als de haringreders geen bestellingen plaatsten, deed de kustvaart het in sommige perioden wel.

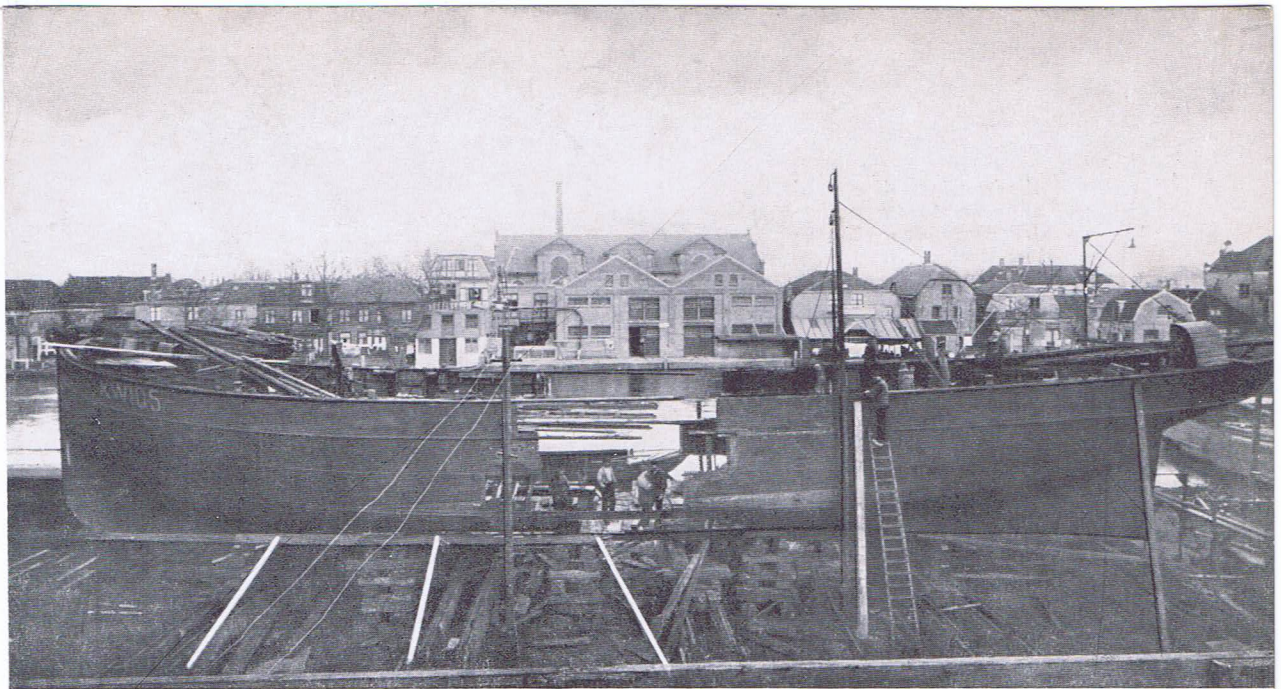
Op de werf De Industrie was tijdens de oorlog zeer veel reparatiewerk. Het was niet enkel het gewone kalefateren; er kwamen ook verscheidene oorlogsslachtoffers aan de werf, door mijnen of kanonvuur toegetakeld, die weer vaarklaar gemaakt moesten worden, en de relatie met de zeevaart bracht mee dat grotere en zwaardere schepen dan vroeger gerepareerd moesten worden. Dit maakte alras een nieuwe verbetering van de helling nodig. In 1916 werd een geheel nieuw waterbed gemaakt, zodat zwaardere schepen op de helling konden worden gebracht. Later is bij de tien bestaande nog een elfde baan met sleepwagen en lier gevoegd, zodat thans schepen tot een lengte van ruim 65 meter kunnen worden opgehaald.

De administratie, die in April 1902 door de veertienjarige Jacobus met veel goede wil, maar uiteraard verre van volmaakt was opgezet — al was het een sprong vooruit bij het opschrijfboekje van vader Dirk — was allengs verbeterd en werd in de oorlogsjaren op moderne leest geschoeid. De dubbele boekhouding werd ingevoerd en een aparte rekening geopend voor elk schip, opdat de kostprijs van en de winst of het verlies op iedere bestelling nauwkeurig becijferd konden worden.

*Dirk Boot  
treedt terug.*

Midden in de oorlogstijd, in 1916, heeft Dirk Boot zich uit de zaken teruggetrokken. Hij was zeven en vijftig jaar.

De hitte van de dag en de koude van de nacht had hij gedragen. Want al was onder zijn leiding het bedrijf voorspoedig gegroeid, het werk had van hem, vooral toen zijn zoons nog jonger waren, de uiterste krachtsinspanning gevergd, en het was hem ook niet onafgebroken voor de wind gegaan. Eens heeft hij wegens slapte drie sleepschepen voor eigen risico gebouwd, die hij met verlies van de hand heeft moeten doen. Ernstige depressies had hij echter niet beleefd; een tijd van slapte duurde op zijn hoogst een jaar, en zelfs de schok van de oorlog had zijn onderneming niet geschaad, maar op de duur vooruit gebracht. Door harde arbeid en

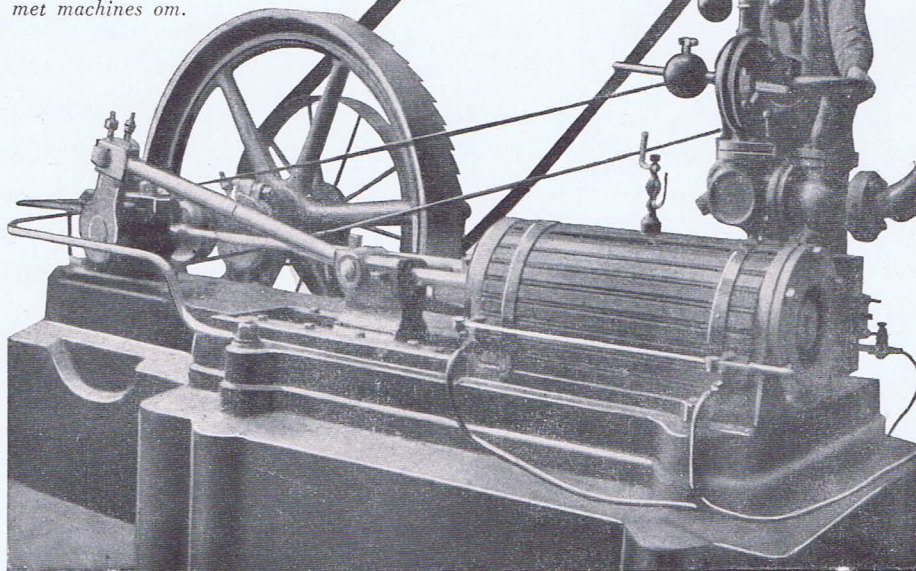


*Een grote reparatie op de werf De Industrie. Een haringlogger wordt verlengd door er een stuk tussen te zetten.*

goede koopmanschap was onder zijn leiding het bescheiden bedrijf van zijn vader geworden tot een voor Alphen grote onderneming. Met vertrouwen kon hij thans de zaken aan zijn zonen overlaten. Na een welbesteed leven, waarin hij ook de gemeente Alphen als raadslid vele jaren had gediend, was thans de tijd gekomen om te rusten. Alleen voor de kerk bleef hij nog werkzaam. Het ambt van ouderling der Nederlands Hervormde gemeente te Alphen aan den Rijn, waartoe hij in 1914 was gekozen, heeft hij vervuld tot aan zijn dood op 17 Juli 1922; zijn vrouw stierf vijf jaar later, op 30 Juni 1927.

Sinds 1916 werden de zaken door de zonen voortgezet. Philippus stond aan het hoofd van de scheepswerf De Industrie; Jacobus en Gerrit leidden samen De Vooruitgang; Johannes had de leiding van de motorenfabriek, die in 1910 was opgericht. Tot dusver hebben wij over die fabriek gezwezen; het wordt tijd dat wij ons met haar wording en ontwikkeling bezig houden.

*Als jeugdig leerling van de  
ambachtsschool te Leiden ging  
Johannes Boot reeds graag  
met machines om.*



### ***Wording en ontwikkeling van de motorenfabriek***

In een vorig hoofdstuk hebben we gezien dat de idee van een motorenfabriek van Dirk Boot is uitgegaan. Hij heeft zijn zoon Johannes voor de motorenfabricage bestemd; hij koos de scholen, die deze daartoe zou bezoeken. Maar het is er ver vandaan dat Johannes slechts een willig of zelfs willoos werktuig van zijn vader is geweest. De loopbaan, die zijn vader voor hem heeft bestemd, was tegelijk zijn hartewens. Toen hij op de ambachtsschool te Leiden was, vond hij het fijn als hij wat prutsen mocht aan de stoommachine, die daar stond. Vol trots heeft hij als knaap zich daarbij laten fotograferen.

Tegelijk met de ambachtsschool bezocht Johannes in Leiden ook de Mathesis S.G., teneinde meer kennis van wiskunde op te steken dan het kleine beetje, dat daarvan op de ambachtsschool werd onderwezen. Hij behaalde de diploma's van beide scholen tegelijkertijd, namelijk in April 1903.

Onmiddellijk daarna werd hij leerling van het Rheinische Technicum te Bingen, een inrichting met onze Middelbaar Technische scholen, die toen nog niet bestonden, vergelijkbaar. Er waren behalve Johan nog enkele Nederlanders op deze Duitse school. October 1905 was hij afgestudeerd.

Op de theoretische opleiding volgde een praktische scholing. Van 20 November 1905 tot 20 Februari 1907 was Johan werkzaam op de Kromhoutmotorenfabriek te Amsterdam, waar Jan Goedkoop juist een petroleummotor had uitgevonden, die op een internationale betrouwbaarheidswedstrijd voor motorboten te Southampton de eerste prijs gewonnen had. De eerste series van deze motoren heeft Johannes Boot mee gebouwd. Bij Kromhout was toen bedrijfsleider de Franse ingenieur E. Drouard, een bekwaam constructeur en uitstekend organisator, die de motorenproductie organiseerde naar de methoden der massa-fabricage in de auto-industrie, waarin hij werkzaam was geweest. Drouard onderwees de arbeiders in het gebruik van micrometers en voerde de registratie van de proefstandresultaten voor iedere motor in. Aan de leiding van deze Fransman heeft Johannes veel te danken gehad.

Doch toen hij in Februari 1907 de fabriek te Amsterdam verliet, achtte hij zich nog niet bekwaam om zelf een motorenfabriek te beginnen. Een jaar heeft hij gewerkt in de Noord-Nederlandse Machinefabriek te Winschoten en daarna nog anderhalf jaar bij de Arnhemse Stoomsleephelling Maatschappij. In zijn Arnhemse tijd was Johannes meest op de tekenkamer werkzaam, doch hij stond ook vier maanden aan de draaibank en deed vijf weken dienst als tweede machinist op een sleepboot, die op Duitsland voer.

Augustus 1909 kwam Johannes in Alphen terug en begon hij met het opzetten van de fabriek. De voorbereidingen namen een jaar in beslag, in welke tijd hij zich o.m. nog heeft bezig gehouden met de bouw van enkele stalen bruggen onder Noordwijkerhout en Hazerswoude.

Het eerste fabriekje, gebouwd op het terrein van de werf De Industrie, dat f 4000 had gekost, werd op 12 September 1910 geopend. Johannes Boot stond aan het hoofd; zijn personeel bestond uit . . . één man, de achttienjarige J. C. Terlouw aangenomen als „monteur-bankwerker en voor verder voorkomende werkzaamheden” tegen een uurloon van 20 cent.

*Klein begin.*



Als naam van de fabriek werd, naar de werf, waarop zij was verzezen, De Industrie gekozen.

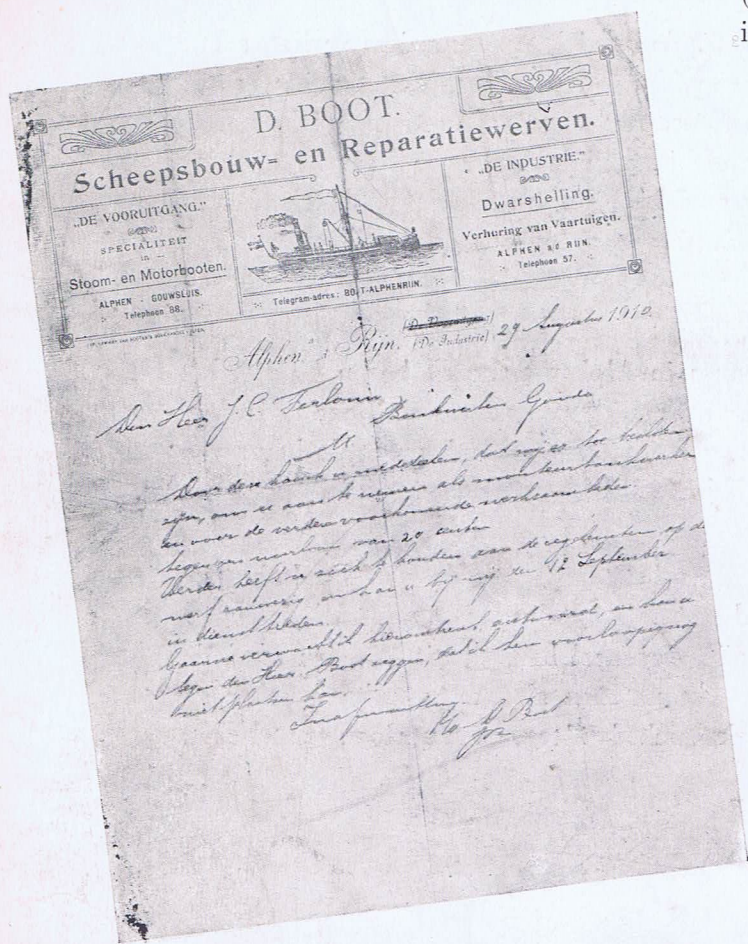
Zoals iedere constructeur in die tijd van de kinderziekten der motoren hebben ook Johannes en zijn helper heel wat proeven zien mislukken. Veel hoofdbreken en ook vrij wat geld heeft het gekost om een motor te maken, die niet alleen aan de gang te krijgen was, maar ook bleef lopen. Doch zij speelden het klaar. In het beurtschip van de firma Braat & Co (thans F. M. Carsjens) te Alphen kwam de eerste Industriemotor te staan. Het was een lastige machine, waaraan dikwijls wat mankeerde, maar die kwaal hadden alle motoren van die tijd. Johannes wist de defecten telkens te verhelpen en vele jaren heeft deze motor het beurtschip voortgestuwd van Alphen aan den Rijn naar Rotterdam en weer terug.

Op de Eerste Nederlandse Tentoonstelling op Scheepvaartgebied (Entos), in de zomer van 1913 te Amsterdam gehouden, zijn de Industriemotoren voor het eerst geëxposeerd. Johannes had er een stand, en bovendien lag

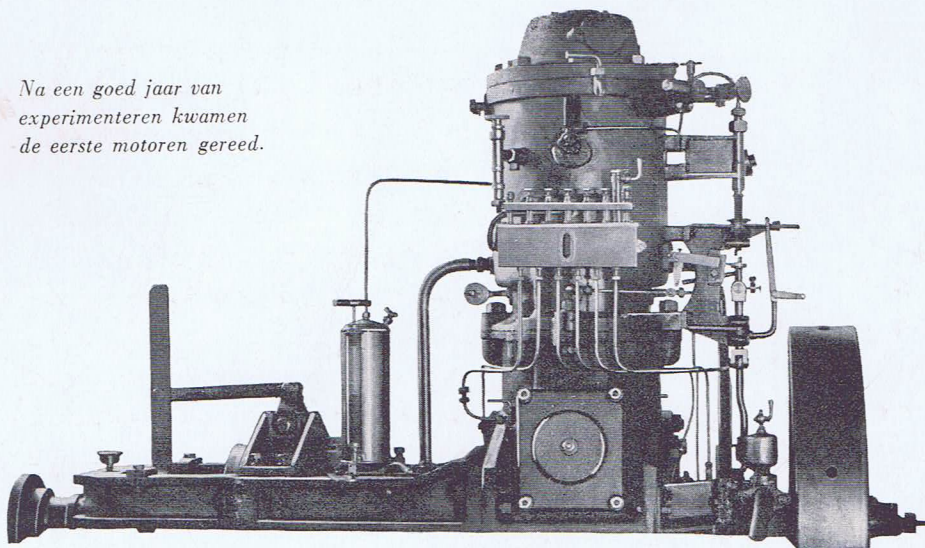
in de tentoonstellingshaven (die later de Six-jachthaven is geworden) een sierlijk en keurig afgewerkt vrachtmotorschip, gebouwd op de werf De Vooruitgang, waarin een tweecilinder Industriemotor van 60 pk stond. Dit motorschip is verkocht aan de rederij De IJssel te Gouda.

Het bleef dat jaar waarlijk niet bij exposeren. In 1913 zijn motoren gebouwd tot een totaalcapaciteit van 500 pk.

De aanstelling van J. C. Terlouw wordt beschouwd als het begin van de motorenfabricage.



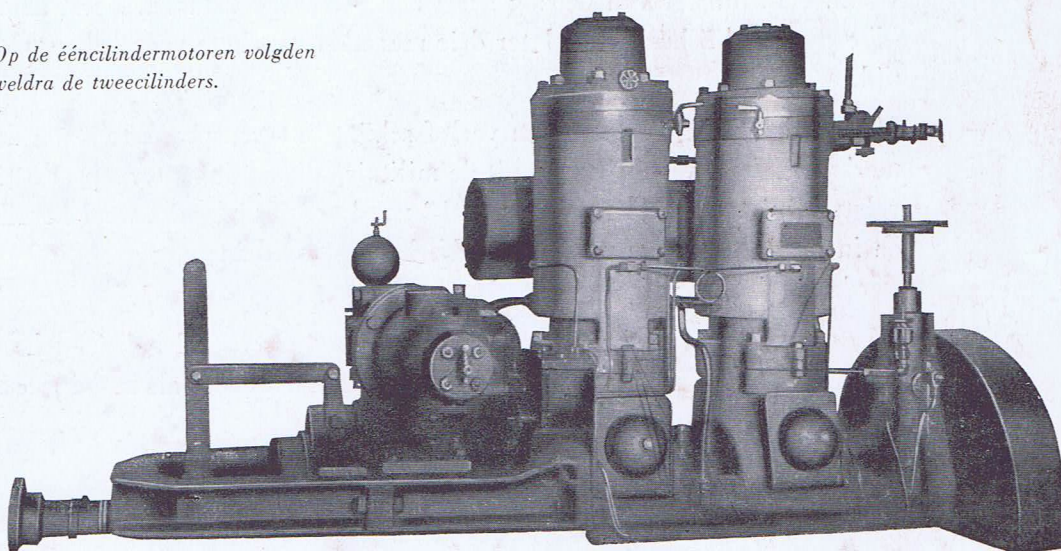
*Na een goed jaar van  
experimenteren kwamen  
de eerste motoren gereed.*

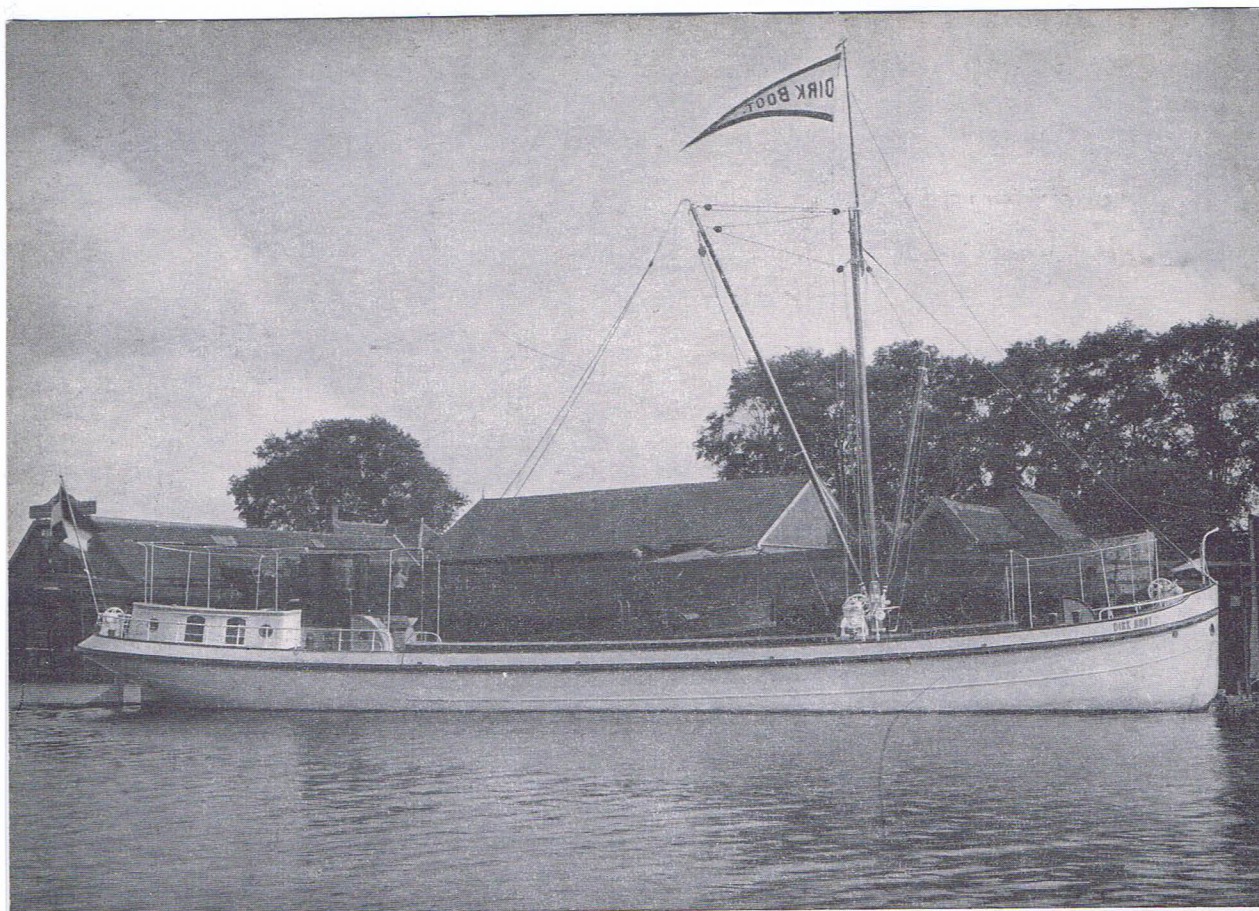


De oorlog van 1914 was in het begin voor de motorenfabriek even funest als voor de werven: geen personeel en geen orders. Ook Johannes Boot moest als soldaat opkomen. Hij was hoofdstoomwerktuigkundige der 2e klas op het pantserfort Harssens te Den Helder.

Lang is hij niet in dienst geweest. In 1915 was hij druk aan het requesteren om verlof en in zijn requesten wist hij vele argumenten aan te voeren. In een der brieven werd gezegd dat de werkmeester (blijkbaar Terlouw) „geregeld lijdende is aan reumatiek” en hij (Johannes) dus „onmisbaar en onvervangbaar”. In een andere brief betoogde hij dat als hij geen verlof kreeg „de vijftig arbeiders van de motorenfabriek brodeloos zouden worden” en weldra ook „de vijf en zeventig arbeiders van de werven op

*Op de éencilindermotoren volgden  
weldra de tweecilinders.*





*Op de Eerste Nederlandse Tentoonstelling op Scheepvaartgebied (ENTOS), in 1913 te Amsterdam gehouden, was dit motorschip, voorzien van een der eerste Industriemotoren, geëxposeerd.*

straat zouden staan". Doch behalve deze „ontzettende werkloosheid” zou zijn afwezigheid ook „grote achteruitgang geven aan de solide naam en bekendheid der Industriemotoren”. Op grond van een en ander drong hij er met klem bij Zijne Excellentie op aan het gevraagde verlof te verlenen. De Minister van Oorlog heeft aan zijn wens voldaan. Eerst kreeg hij een maand zakenverlof, later drie maanden, tenslotte voor onbepaalde tijd.

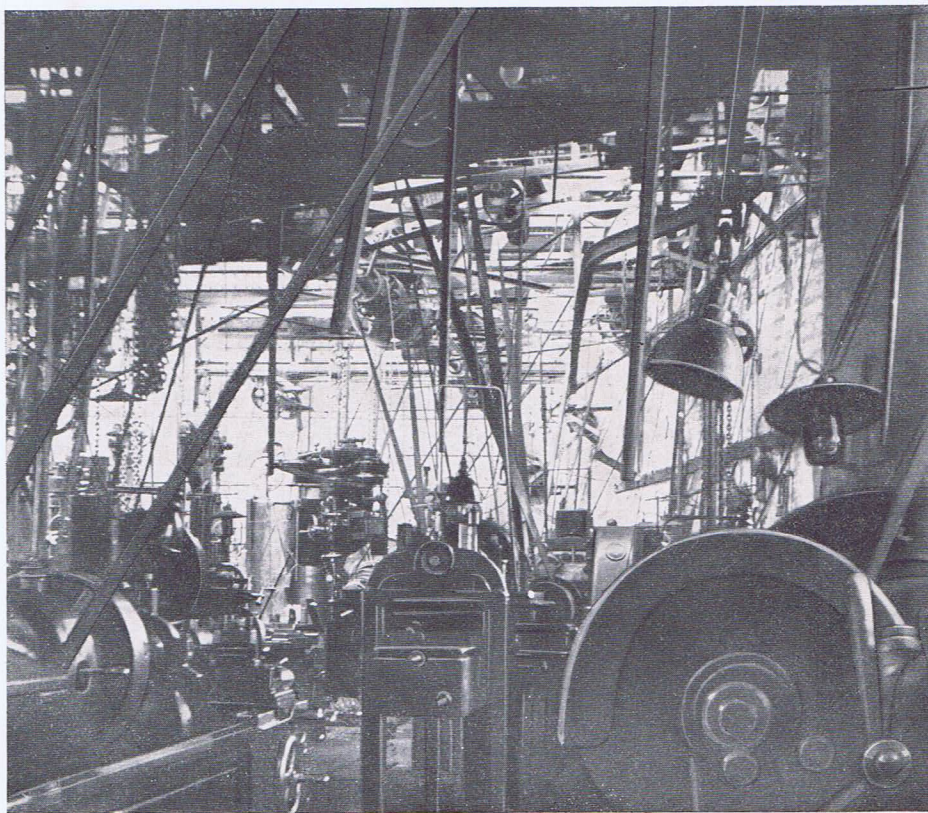
Met de dringende vertogen om verlof schijnt in tegenspraak te staan dat na de terugkeer van Johannes uit de militaire dienst de motorenproductie volstrekt niet steeg. Het peil van 1913 werd voorshands niet weer bereikt en in 1917 kromp de productie zelfs beangstigend in; nog geen 200 pk werden in dat jaar afgeleverd.

De oorzaak lag, behalve in gebrek aan materiaal, vooral ook in gebrek aan brandstof voor motoren. Olie was toen al even schaars als in de tweede

wereldoorlog. De mannen van De Industrie hebben alles geprobeerd om de motoren inplaats van op petroleum op steenkoolgas te laten lopen, doch zij kregen geen ander resultaat dan hevige knallen, die de omgeving der fabriek in rep en roer brachten. Noch zij, noch constructeurs van andere fabrieken zijn er destijds in geslaagd een tweetaktmotor op generatorgas bedrijfszeker te laten werken. Pas in de tweede wereldoorlog zou dat lukken.

Deze jaren van geringe afzet zijn echter terdege benut voor de ontwikkeling van de Industriemotor. Johan Boot kreeg een wetenschappelijk gevormd man naast zich, de Belgische ingenieur G. Dumont, die als soldaat van het Belgische leger in ons land geïnterneerd was. Dumont kon met de arbeiders niet altijd even vredig samenwerken. Hij was niet al te tactisch en nogal kort aangebonden en het personeel van de motoren-

*Voorjaar 1917 was het in de motorenfabriek zo vol dat naar meer ruimte moest worden omgezien.*



fabriek was in die tijd niet aan veel tucht gewend. Een arbeider, die door monsieur Dumont terechtgewezen werd, heeft wel eens het schraapstaal tegen hem opgeheven — ofschoon nooit toegeslagen! — en in de winter is hij wel eens het mikpunt geweest van een bent sneeuwballengooiers. Johannes Boot moest dan de gemoederen weer sussen. Als technicus was Dumont echter een bekwaam man, die goed researchwerk heeft gedaan. Een gelukkige verbetering, door hem tot stand gebracht, was de vervanging van de glijdlagers, die in het begin watergekoeld waren en nogal enige moeite gaven, door kogellagers.

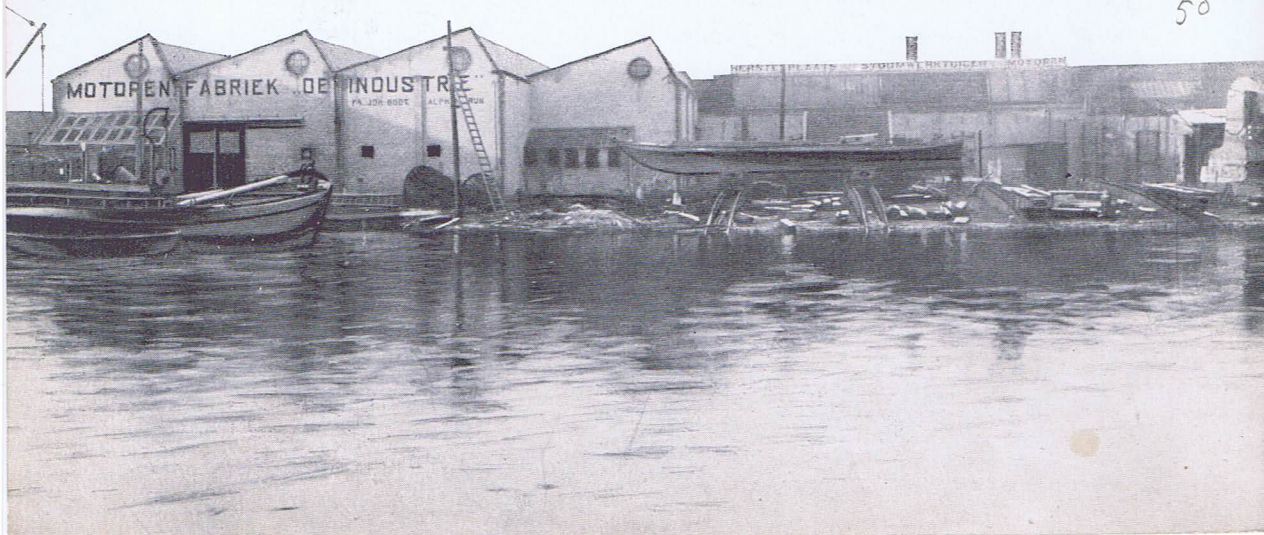
*De tweede motorenfabriek.*

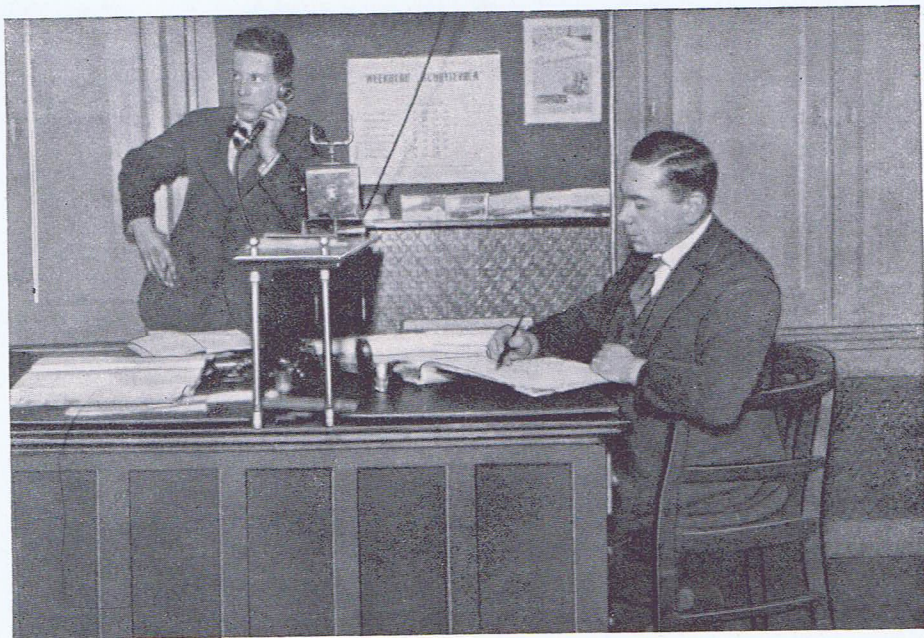
Het wekt enige verwondering dat in het jaar van de laagste productie, 1917, het fabrieksterrein met 700 m<sup>2</sup> werd uitgebreid en de tweede motorenfabriek verrezen is, een gebouw dat f 50.000 heeft gekost. Voorzag Johannes dat er weldra betere tijden zouden komen en dat het researchwerk dan goede vruchten dragen zou? Waarschijnlijk wel. Maar er was in de oorlogsjaren geen gebrek aan werk, al bouwde men dan ook niet veel motoren. Van de regering werden opdrachten ontvangen voor de vervaardiging van buizen voor granaten ten behoeve van het Nederlandse leger. Ook werden in samenwerking met de scheepswerf De Industrie landbouwwerktuigen gefabriceerd, die tijdens de oorlog uit het buitenland niet te bekomen waren. Bij de opening van de tweede motorenfabriek bestond het personeel uit 28 man.

In het moeilijke laatste oorlogsjaar, 1918, zien wij een opmerkelijke stijging van de motorenproductie: de totaalcapaciteit der afgeleverde machines bedroeg 800 pk.

In 1919, onmiddellijk na de oorlog, zijn voor het eerst motoren naar het

*De tweede motorenfabriek van de Rijnzijde gezien. In het midden de eerste motorenfabriek. Geheel rechts de scheepswerf De Industrie.*



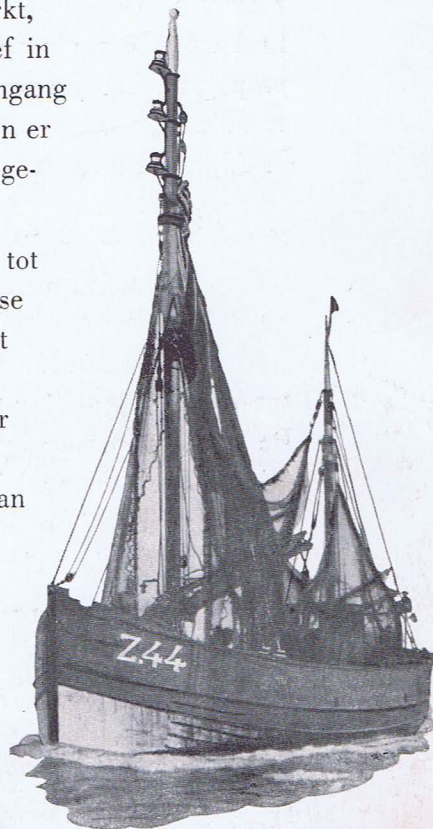


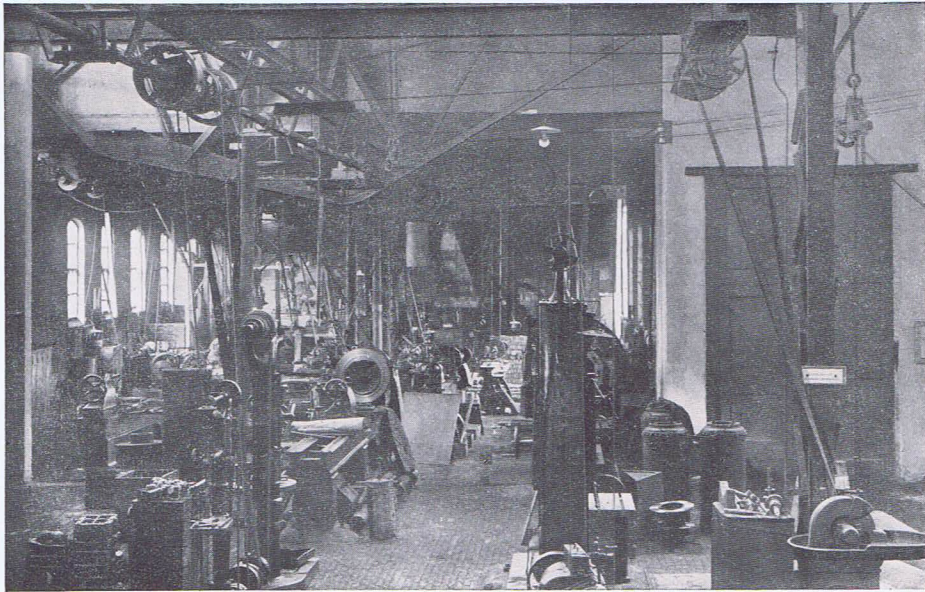
*De administratie van de motorenfabriek in 1918. Rechts op de foto M. van der Neut, thans hoofdboekhouder van D. en Joh. Boot N.V.*

buitenland geleverd. Niet minder dan de helft van de productie was in dat jaar voor de export bestemd. Vaste voet had de Industriemotor toen echter nog niet gekregen op de buitenlandse markt, want de export was in 1920 veel geringer en bleef in de jaren '21, '22 en '23 geheel achterwege. Met ingang van 1924 is de uitvoer hervat en sinds dat jaar zijn er geregeld Industriemotoren naar het buitenland gegaan, dikwijls in een belangrijke hoeveelheid.

België is een goede en vaste klant geworden; tot heden toe is gemiddeld tien procent der jaarlijkse productie naar dat land gegaan. Deze vaste afzet naar België is mede te danken aan de zeer goede persoonlijke relaties tussen de vertegenwoordiger van de fabriek in Antwerpen, Andries Lever, en Johan Boot, betrekkingen, die later zijn overgegaan

*België is altijd een goede afnemer geweest van Industriemotoren. In 1919 werd deze kotter uit Zeebrugge van een motor voorzien.*

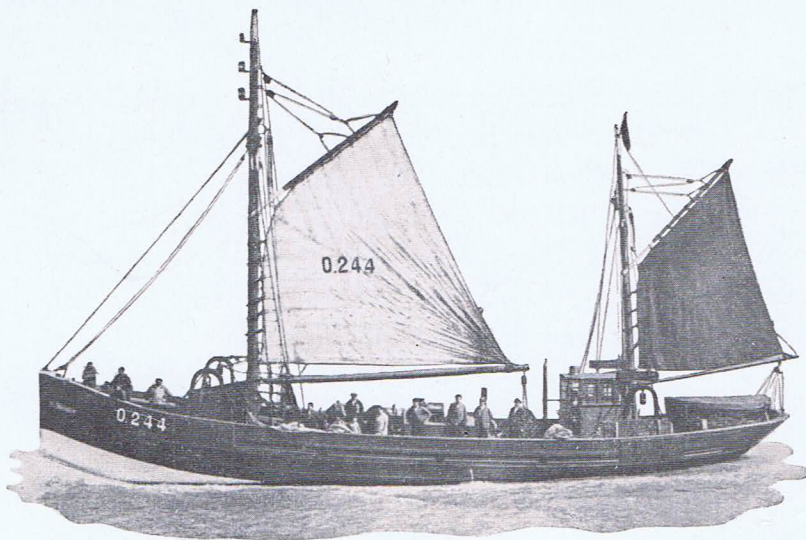




*Een kijkje in de tweede fabriek.*

op de heer J. A. Lever Andr.zn en de huidige directie. Naast België nam in sommige jaren Frankrijk zeer veel af en verder werd geëxporteerd naar Engeland, Duitsland, Italië, Turkije, Polen, Indonesië en de Franse koloniën.

In 1926 zijn pogingen gedaan om afzet te vinden in Amerika. Enkele propagandaboekjes werden met dat doel gedrukt en verspreid. In een van die boekjes waren plaatjes opgenomen van de ouderwetse ophaalbrug in Alphen en van een molen, waarvan met grote vrijmoedigheid werd verteld, dat de grote schilder Rembrandt daar in 1606 geboren was. Het was niet waar. Rembrandt is wel in 1606 op een molen geboren (te Leiden) maar het plaatje was een foto van een willekeurige molen ergens uit Zuid-Holland. De illustraties waren natuurlijk minder opgenomen om de Amerikanen in Nederlandse cultuurgeschiedenis te onderwijzen als wel om hun belangstelling te lokken, en dat werd ook volmondig toegegeven. De plaatjes waren afgedrukt „because we are aware that our American friends are interested in such matters”. Het eigenlijke doel was om via Rembrandt en zijn molen de belangstelling van de Amerikaanse vrienden te richten op de Industriemotoren, die met een reeks van argumenten werden aangeprezen, en om hen te bewegen motoren te bestellen. Of de



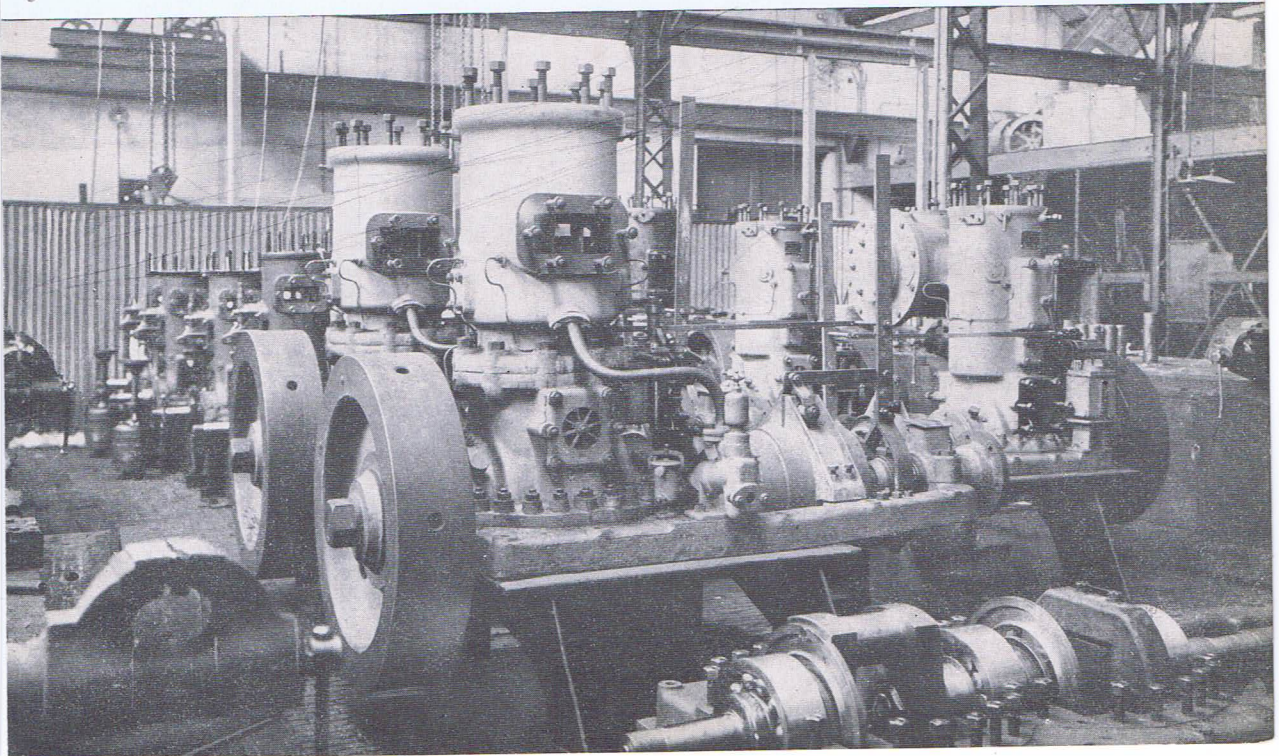
*Een vissersvaartuig uit Ostende met een Industriemotor.*

interesse voor Rembrandt is gewekt is onbekend; voor de Industriemotoren echter niet: er zijn geen orders uit Amerika gekomen.

De crisis van 1921, die de firma Boot in grote moeilijkheden bracht — wij zullen het daar nog over hebben — heeft de productie van de motorenfabriek allerm minst geremd. Van 1920 af was er een ononderbroken en zeer regelmatige stijging en in 1928 werd de vraag naar motoren zo groot dat men er niet aan kon voldoen; ook de tweede motorenfabriek was te klein geworden.

53

*Er werd omstreeks 1920 reeds in serie gebouwd.*



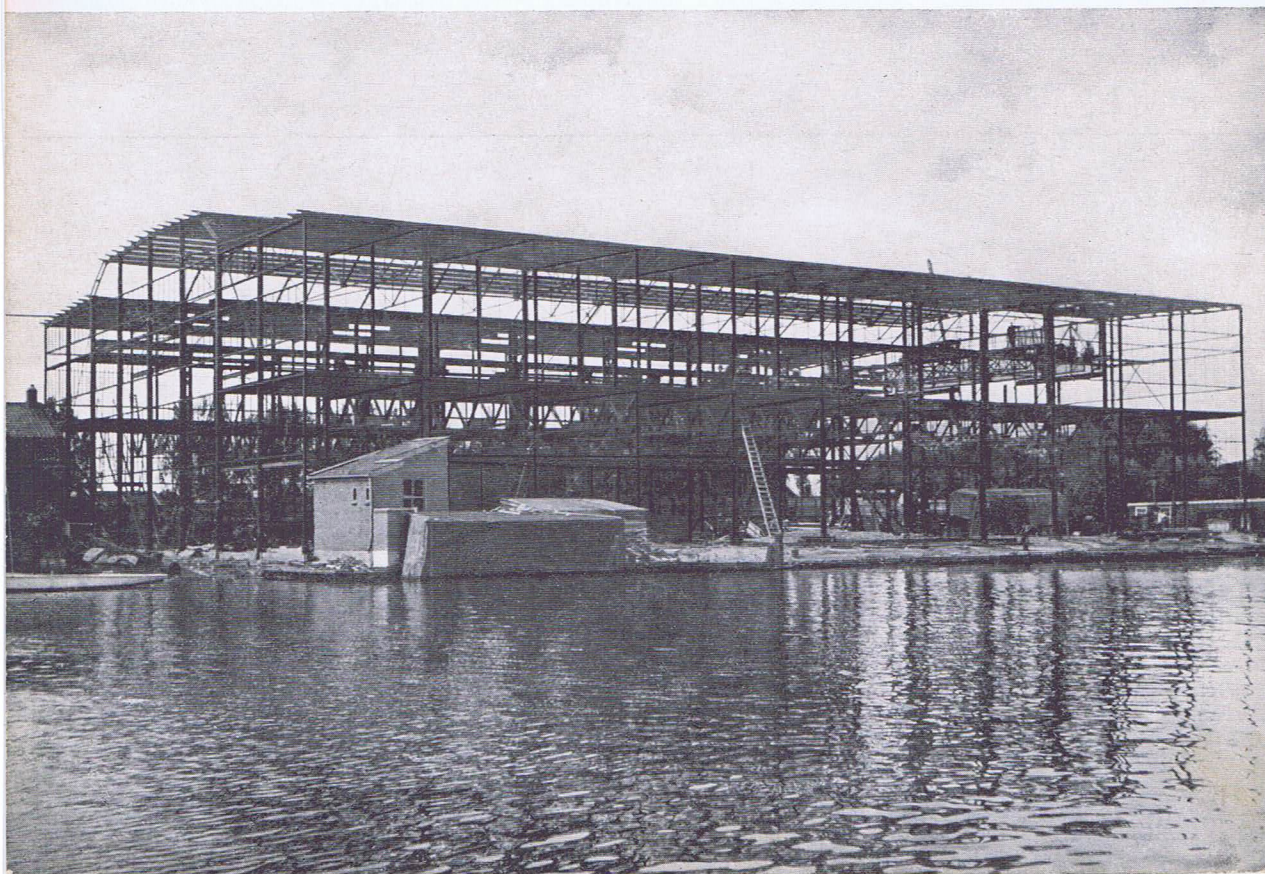


Tot deze tijd was Johannes Boot de enige leider der motorenfabriek geweest. Begonnen met „per order D. Boot, J. B.” (ondertekening van de brief, waarbij Terlouw als eerste arbeider werd aangenomen), dreef hij weldra de zaken onder eigen naam, echter niet omdat vader Dirk zijn zoon zomaar op eigen wieken vliegen liet — daar was Dirk Boot de man niet naar — doch opdat bij een mogelijk falen van het experiment met de motorenfabriek de naam van Dirk Boot als scheepsbouwer niet zou worden geschaad. In 1921 werden de fabriek en de werven opgenomen in de toen opgerichte naamloze vennootschap D. en Joh. Boot. Dat de naam van Johannes als enige van de zonen naast die van vader Dirk vermeld werd, was thans niet meer uit vrees voor een mislukking met de motoren — want de naam van de Industriemotor was reeds gevestigd — maar om uitdrukking te geven aan het belang dat de motorenfabriek naast de werven vertegenwoordigde.

In 1928 liet de gezondheid van Johannes veel te wensen over en was het werk zeer overstelpend. Daarom werd zijn oudste broer, Philippus, tot dusver leider van de scheepswerf De Industrie, benoemd tot mededirecteur van de motorenfabriek.

*In 1930 was de tweede motorenfabriek te klein geworden. De derde fabriek in aanbouw.*

54



Het eerste werk van de versterkte directie is geweest plannen te maken voor een nieuwe, de derde, motorenfabriek. Het gebouw van 1917 was bij een tot het twintigvoudige gestegen productie veel te klein geworden. En thans wilde men grootscheeps uitbreiden. Op het terrein van de scheepswerf De Industrie was daar geen ruimte voor. Men heeft toen ernstig overwogen de fabriek te verplaatsen naar een dorp bezuiden Gouda, maar het gemak dat er zat in de nabuurschap van de scheepswerven, deed de directie besluiten te Alphen aan den Rijn te blijven. Een nieuw terrein werd aangekocht, gelegen aan de Gouwsluise weg, tussen de beide scheepswerven in. De bouw van de derde motorenfabriek werd in 1929 aanbesteed voor de som van f 200.000 en in 1930 was het gebouw gereed.

*De derde  
motoren-  
fabriek.*

In dit gebouw is de motorenfabriek bij het honderdjarig bestaan der firma Boot gehuisvest.

Het is een fors pand. Kantoren en tekenkamers beslaan drie verdiepingen tot een hoogte van tien meter. De fabriekshal is zestien meter hoog. De vloeroppervlakte van het geheel is 4000 m<sup>2</sup>. (Ter vergelijking diene dat het vloeroppervlak van de tweede fabriek 800 m<sup>2</sup> bedroeg en dat van de eerste fabriek 230 m<sup>2</sup>.) Evenals de kantoren is ook de fabriekshal centraal verwarmd. De fabriek werd met moderne machines uitstekend toegerust. Bij de opening bestond het personeel uit 130 man, terwijl er kort daarna 150 arbeiders, gedeeltelijk in twee ploegen, werkten.

1930 is een recordjaar geweest voor de productie van de motorenfabriek. De totaalcapaciteit der afgeleverde motoren bedroeg 5800 pk.

Het glorieuze jaar 1930 is een geschikt moment om de geschiedenis van de motorenfabriek te onderbreken. De werven vragen nu weer onze aandacht.

## *Van crisis tot crisis*

Wij hebben de werven verlaten in de jaren van de eerste wereldoorlog, toen schip na schip van altijd groter charter te water werd gelaten en de orders binnenstroomden in een veel hoger tempo dan men ze uitvoeren kon.

Deze „boom” in de scheepsbouw hield in de eerste twee jaren na de oorlog onverminderd aan. Er waren zoveel schepen naar de bodem van de zee gejaagd; er was, nadat de vaart weer vrij geworden was, zo'n sterke vraag naar scheepsruimte, en de rederijen zaten door de hoge inkomsten van de oorlogsjaren zo ruim in het geld, dat zij de werven bestormden om schepen. De lonen waren hoog, de materialen peperduur; desniettemin waren de winsten ruim, want de verkoopprijzen van de schepen waren buitensporig.

Plotseling kwam aan de overspannen bloei een eind. In 1921 stortten de grondstoffenmarkten in. De prijs van het ijzer duikelde van 80 op 20 cent per kilo. Voor tal van scheepswerven is deze crisis fataal geworden. Doordat het vele jaren achtereen en tot op het moment der crisis toe noodzakelijk was geweest om zich te dekken door voorraad en voorkoop van materiaal, zaten vele werven met zeer duur, meest Amerikaans, ijzer. Ook de firma Boot had voorraden en contracten, die plotseling zware stroppen bleken. IJzer, dat van Amerikaanse firma's nog vóór de prijsval was gekocht, moest tegen de hoge prijzen worden aanvaard en betaald, en hiervoor waren geen liquide middelen aanwezig, want het vermogen van de familie Boot zat, behalve in de werven en de fabriek, voor een belangrijk deel vast bij de cliënten. De gewoonte dat scheepsbouwers tegelijk credietgevers plegen te zijn van hun klanten, wreekte zich in dit kritieke jaar. Deels was crediet verschaft als tweede hypotheek, waarvoor geen genoegzaam onderpand meer aanwezig was; voor een ander deel waren de leden der familie Boot aandeelhouders in de kleine rederijen, in oorlogstijd gesticht, waarvan reeds melding is gemaakt. In geen van beide gevallen kon het geld worden los gemaakt. Men was aangewezen op bankcrediet. De schuld bij de Rotterdamse Bankvereniging steeg onrustbarend

en op een kwade dag in 1922 zegde de bank het crediet op. Toen raakte de zaak in zeer grote moeilijkheden.

De heer Jetse Spreij, houthandelaar te Alphen aan den Rijn, is redder in de nood geworden. Tussen de familie Spreij en de familie Boot bestond een vriendschappelijke relatie. Dirk Boot en hij waren jaren samen ouderling geweest en in 1921 waren de banden nauwer aangehaald doordat Jacobus Boot trouwde met Maartje Spreij, een broersdochter van de houtkoopman. Maar de reële zakenman Spreij zou wellicht niet zo vaardig in de bres gesprongen zijn, als hij niet de overtuiging had gehad dat het bedrijf der firma Boot weliswaar in financiële moeilijkheden verkeerde, maar innerlijk gezond was en derhalve zijn steun ten volle waard.

*Redder  
in de nood.*

De beide werven en de motorenfabriek werden ingebracht in een naamloze vennootschap: „N.V. Scheepsbouwerven en motorenfabriek De Vooruitgang en De Industrie voorheen de firma's D. en Joh. Boot.” Deze onhanteerbaar lange naam is later ingekort tot: „D. en Joh. Boot N.V.”

Het aandelenkapitaal bedroeg aanvankelijk f 300.000, dat geheel geplaatst en volgestort werd. Dirk Boot bracht (vlak voor zijn dood) f 170.000 in (waarvan f 120.000 in aandelen en de rest in obligaties); zijn zoons tezamen f 80.000; de heer Jetse Spreij stortte f 25.000 en enkele verwanten der familie Boot samen f 75.000. De som, die de heer Spreij en de anderen inbrachten, was in verhouding tot het aandeel der

*Het bouwen van een binnenschip ging snel in de jaren twintig. Binnen een half jaar na het tekenen van het contract had de aflevering plaats. Zie de data op het bord voor de mast.*

57



familie Boot dus niet eens zo heel belangrijk, doch de naam Spreij, die in de financiële wereld een goede klank had, deed nog meer dan het geld. Het crediet van de zaak was hersteld. De buitenwereld hoorde van de crisis pas toen deze al was opgelost.

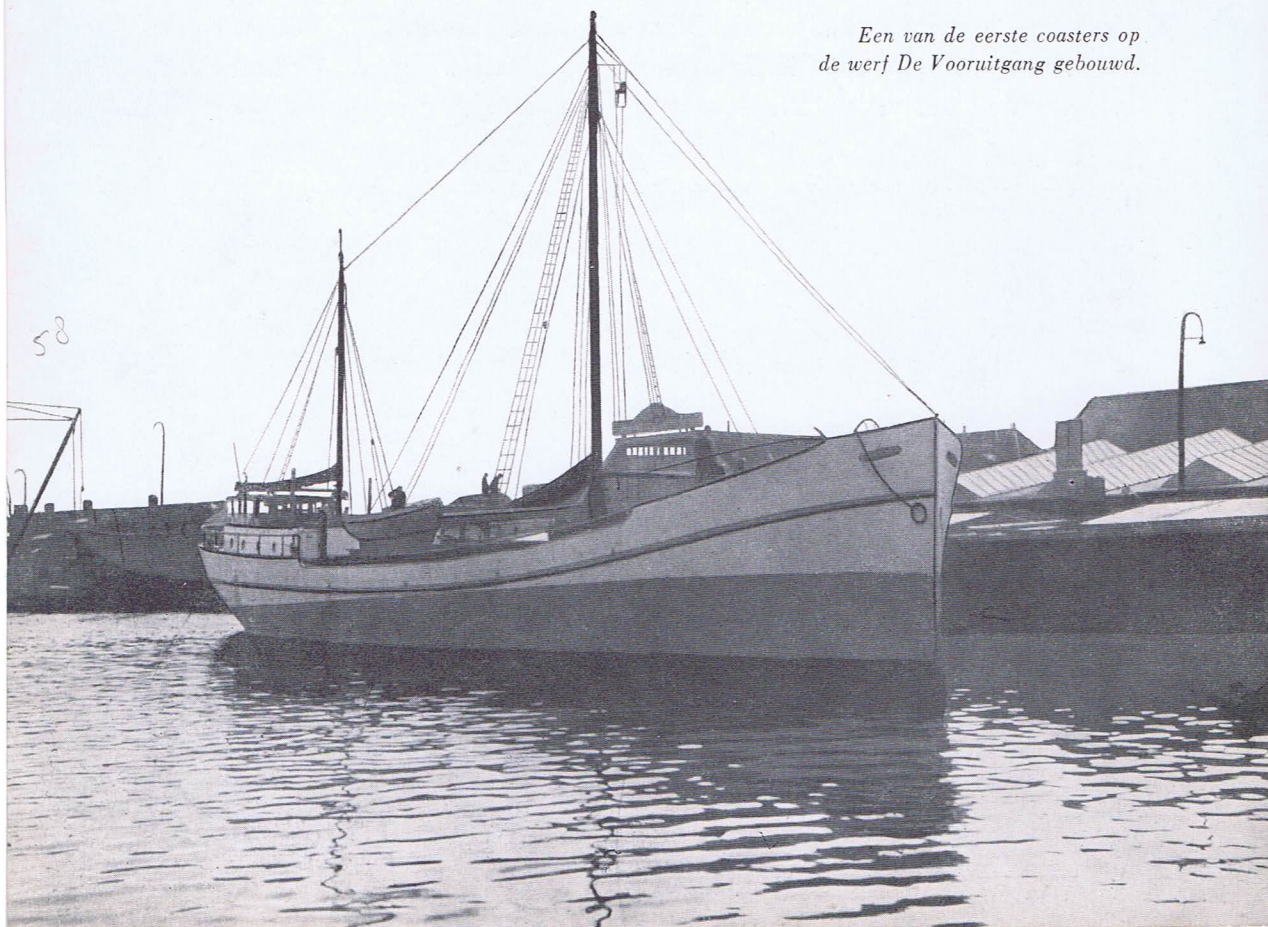
Intern was een straffe bezuiniging noodzakelijk. De lonen werden verlaagd; de directeuren moesten genoegen nemen met een klein salaris. Personeel werd er echter niet ontslagen.

*Nieuwe  
bloei.*

De gunstige ontwikkeling van de motorenfabriek ging intussen door en in 1925 begon ook voor de werven een tijd van nieuwe bloei. De Rijn- en binnenvaart herstelden zich en vroegen om nieuwe schepen. In de tweede helft van de jaren twintig is een groot aantal rijnkaken gebouwd en ook veel motorboten voor het vervoer van zand en grind. Van de contacten met visserij en kustvaart, in de oorlogsjaren gelegd, werd geprofiteerd. Er kwamen enkele orders op loggers en kustvaartuigen. In 1925 liep van de werf De Vooruitgang de eerste moderne coaster te water. De nieuwbouw van zee- en vissersschepen bleef in deze jaren evenwel beperkt.

Wel had de reparatiewerf De Industrie het druk met het verlengen van

*Een van de eerste coasters op  
de werf De Vooruitgang gebouwd.*





*Reparatiewerf en motorenfabriek waren in de jaren twintig volop met werk bezet.*

zeilloggers, die met motoren moesten worden uitgerust en nieuwe laadruimte nodig hadden, nu een deel daarvan verloren ging aan de machinekamer. De schepen werden om zo te zeggen middendoor gesneden. Daarna werden er een stuk kiel, een stel spanten en een aantal huidplaten tussen gezet. Vier tot vijf meter langer dan ze er op gekomen waren, verlieten de schepen de helling.

In deze drukke tijd kwam, nadat Philippus naar de motorenfabriek was gegaan, Jacobus Boot aan het hoofd van de scheepswerf De Industrie te staan. Hij was de vroegere administrateur, die echter de boekhouding reeds eerder aan anderen had overgedragen en de laatste jaren samen met zijn broer Gerrit de scheepswerf De Vooruitgang had bestuurd.

Op 11 November 1930 liep het duizendste schip van de werven Boot van stapel. Het was een dekschuit voor de vaartuigenverhuurderij Dirk Boot Jr, de zevende zoon van Dirk Boot Sr, die — gelijk vermeld — dit bedrijf te Alphen aan den Rijn gesticht had. Het gedenkwaardige feit verliep met stille trom. Men was onder de indruk van de nieuwe en nu zeer diepe economische depressie, die in Amerika was begonnen en in de Nederlandse metaalindustrie haar invloed reeds geducht liet gelden. Blijkbaar bestond

er bij de directie vrees dat deze crisis het eigen bedrijf ook weldra treffen zou.

Voorlopig werd die vrees beschaamd. In 1931 steeg het personeel der beide werven tot het ongekende getal van 200 man, terwijl de motorenfabriek daarnaast nog 150 man aan het werk had. Dit was vooral te danken aan een mooie bestelling op 22 spitsen met motoren, die een der directeuren in Frankrijk had weten los te krijgen. Deze order gaf werk voor enkele jaren in een tijd toen vele andere werven weinig op stapel hadden staan.

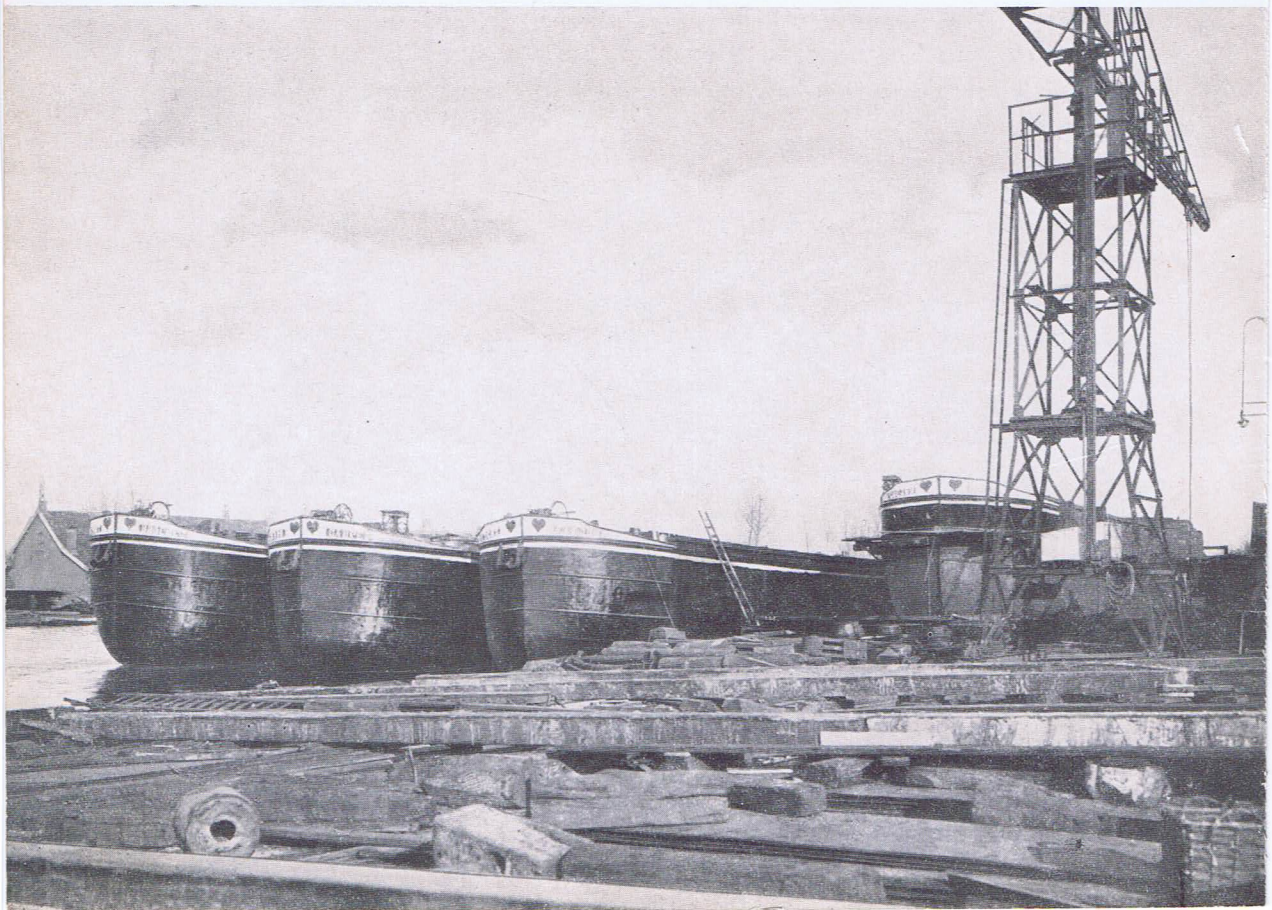
*De crisis  
der jaren  
dertig.*

In 1931 trof het bedrijf een zware slag door het plotseling overlijden van Gerrit Boot. Hij was jarenlang op De Vooruitgang de rechterhand van zijn vader geweest en na diens uittreden uit de zaken de energieke leider van deze werf geworden, eerst samen met Jacobus, de laatste tijd alleen. Wat stuwkracht, organisatietalent en koopmansgeest betreft, was hij uit hetzelfde hout gesneden als Dirk Boot Sr.

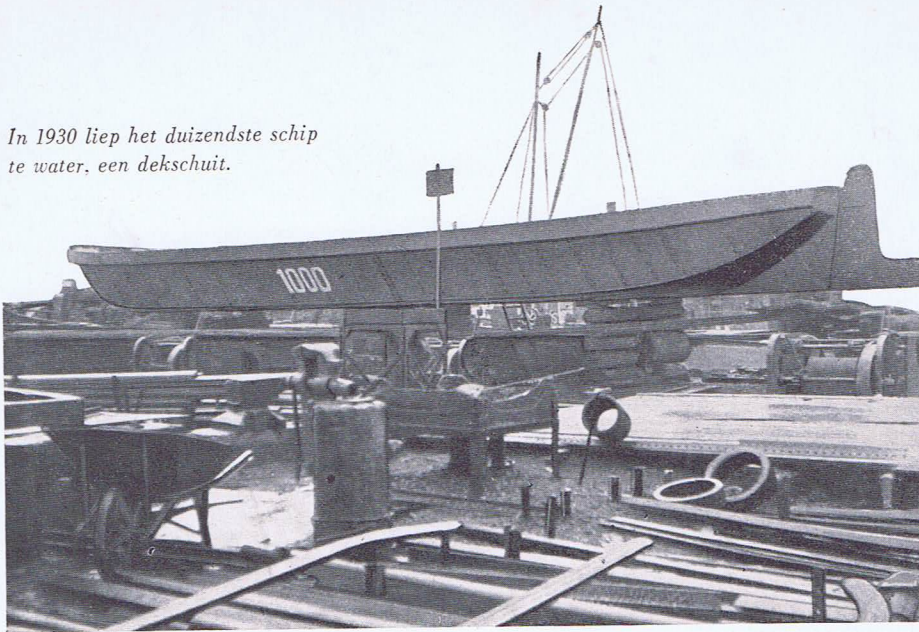
Als directeur van De Vooruitgang werd Gerrit opgevolgd door Willem.

*Omstreeks 1930, toen er in de Nederlandse scheepsbouw reeds malaise heerste, gaf de bouw van 22 Franse motorspitsen op De Vooruitgang volop werk.*

60



*In 1930 liep het duizendste schip  
te water, een dekschuit.*



Deze kwam in een zware tijd aan het roer. De franc devalueerde, waardoor geen nieuwe leveranties aan Frankrijk mogelijk waren. Nadat de Franse orders waren afgeleverd, raakte de werf leeg. Op De *Vooruitgang* werd het *achteruitgang*. In 1934 moest het werk op de werf volledig worden stilgelegd.

Willem werd toen tijdelijk overgeplaatst van De *Vooruitgang* naar de werf De *Industrie* en met hem enkele van de beste vaklui onder het personeel. Op een reparatiewerf bleef altijd wat te doen, ofschoon ook daar het personeel moest worden ingekrompen en de verdiensten zuinig waren.

Ook de motorenfabriek werd getroffen door deze crisis en... daar was bovendien wat anders aan de hand.



## ***Van middeldruk- naar dieselmotor***

De Industrie vervaardigde tot 1931 middeldruk-tweetaktmotoren. Dit type was vooral gekozen om de eenvoud in constructie en bediening. Een motor, hoofdzakelijk bestemd voor kleinere schepen, waarop niet steeds volleerde machinisten varen, moest gemakkelijk te bedienen zijn, ook door lieden die weinig verstand van machines hebben. Een simpele motor, weinig onderhoud vergende en altijd bedrijfszeker, dat was dé motor voor binnenvaart, kustvaart en visserij, en aan deze eisen voldeed de middeldruk-tweetakt-Industriemotor in hoge mate.

Maar hij had enkele schaduwzijden. Ten eerste was vóórverwarming nodig en in de tweede plaats was het brandstofverbruik van de middeldruk-motor hoger dan van de dieselmotor, die in de jaren twintig in Duitsland snelle opgang had gemaakt.

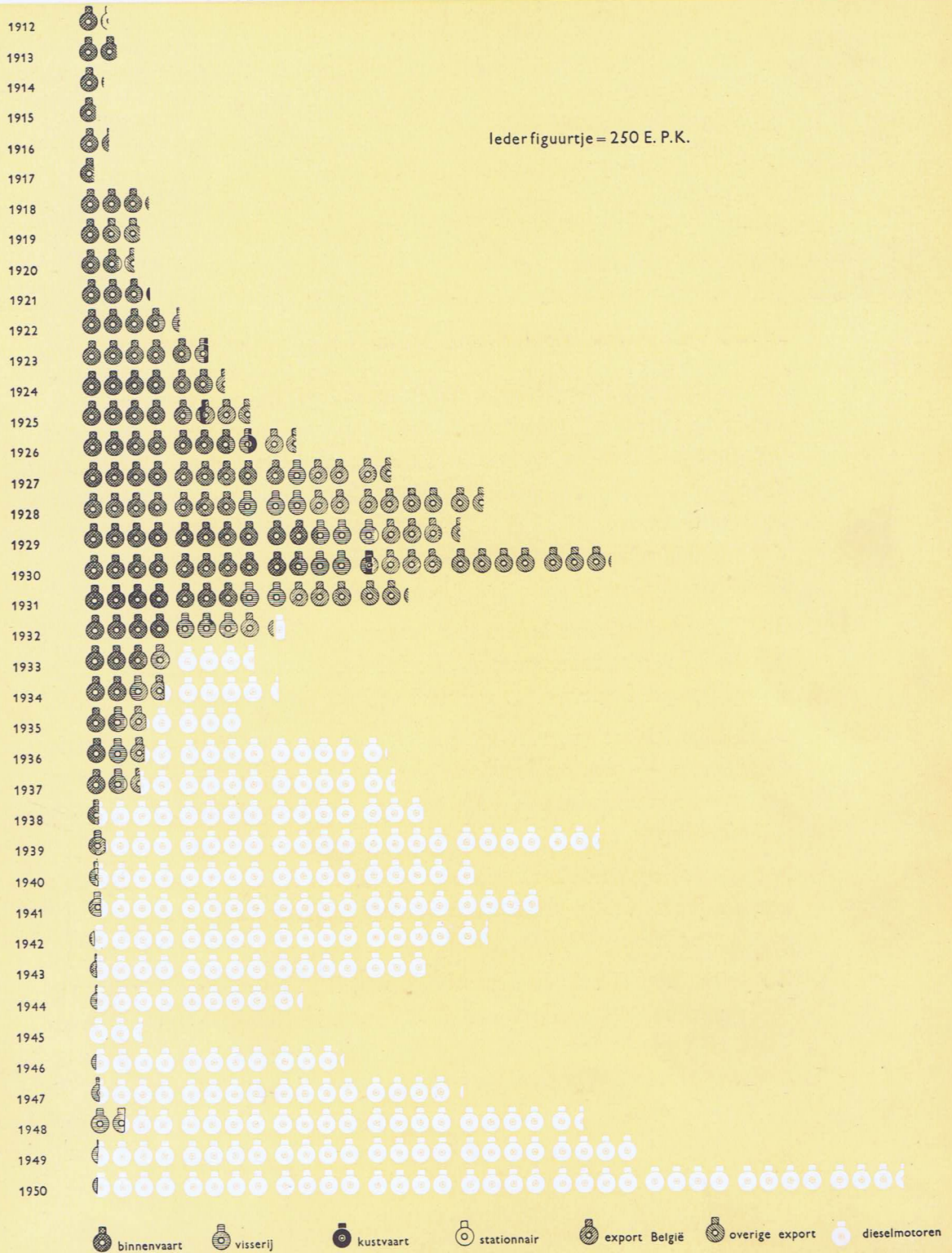
In haar propaganda vatte de Industriemotorenfabriek de voordelen van de dieselmotor wel in het oog, maar zij plaatste er tegenover dat de aanschaffingskosten van de middeldruk-motor veel lager waren en de behandeling veel eenvoudiger dan die van de toenmalige dieselmotoren. Voor scheepsgebruik beval zij daarom de middeldruk-tweetaktmotor zeer klemmend aan.

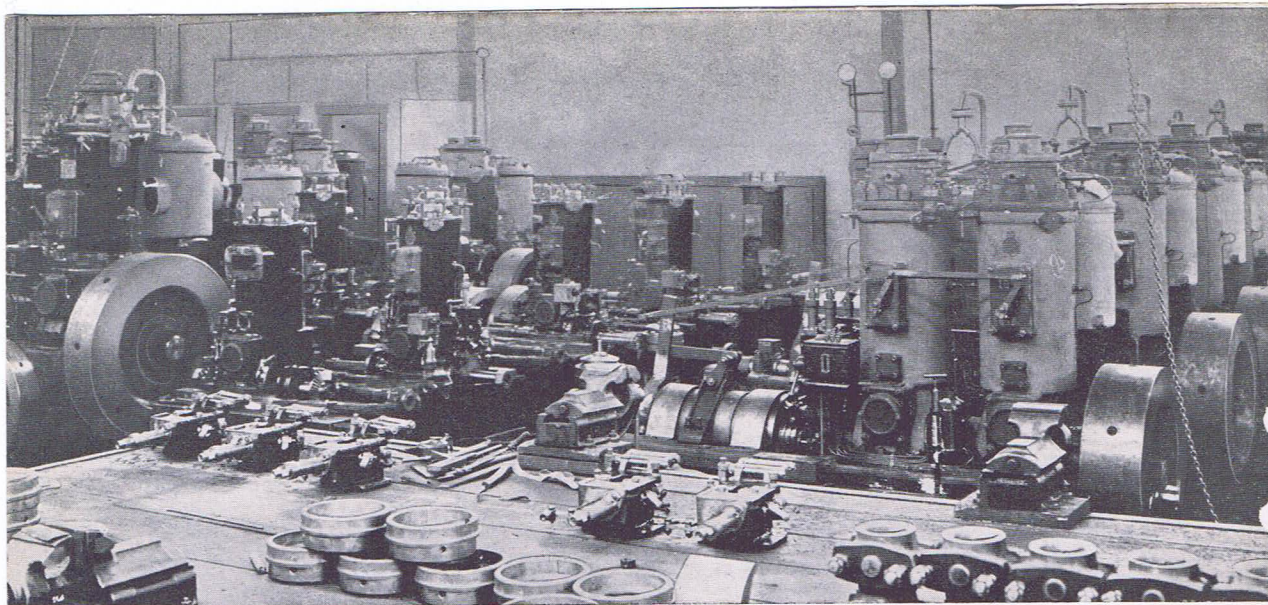
De afzet bewees dat er voorshands geen reden was de motor van het oude type te verlaten. In Duitsland mocht de diesel het veld veroveren, in Nederland verkoos men middeldruk, zoals men dat in de Scandinavische landen thans nog wel doet.

Naar voortgaande verbetering van dit type werd uiteraard gestreefd. Het systeem van kogellagers voor de krukaslagering, reeds vroeg aanvaard en best bevallen, werd nog verbeterd door een nieuw soort rollagers, afkomstig uit de beroemde Zweedse kogellagerfabrieken S.K.F.

Intussen werd echter de ontwikkeling van de dieselmotor nauwlettend gevolgd, inzonderheid door de nieuwe bedrijfsingenieur O. Schlimbach, een zeer bekwaam werktuigkundige uit Düsseldorf, die in November 1920 in dienst getreden was, nadat ingenieur Dumont kort na het einde van de eerste wereldoorlog naar zijn vaderland was teruggekeerd.

## Productie van Industrie tweetakt middeldrukmotoren





*Een van de laatste series middeldrukmotoren in montage in de derde fabriek (1931).*

Omstreeks 1930 begreep men dat de aanvankelijk bestreden dieselmotor het op de duur toch winnen zou en van toen af heeft ingenieur Schlimbach het uiterste gedaan om een motor te construeren, die voldeed aan de eisen, door de Industrie altijd met klem gesteld: bedrijfszeker en zeer eenvoudig in constructie en bediening. Hij ging hierbij over van het tweetaktsysteem der middeldrukmotoren op het duurdere doch betere viertaktsysteem van de compressorloze diesel.

In 1932 was de nieuwe Industriemotor gereed. Middeldrukmotoren werden daarna bijna niet meer gemaakt, de fabricage van diesels had op ruime schaal kunnen beginnen... wanneer er bestellingen op gekomen waren!

Doch deze bleven uit, niet uit gebrek aan vertrouwen in de Industriedieselmotor — wat de kwaliteit aangaat was hij aanstonds een groot succes —, maar omdat in die tijd motoren niet verkoopbaar waren, net zo min als schepen.

In tegenstelling tot de korte crisis van 1921 trof de economische depressie van de jaren dertig de motorenfabriek geducht en wel op een zeer ongelegen tijd.

De grote fabriek aan de Gouwsluise weg met haar prachtig park van moderne machines was pas voltooid. De productiemogelijkheden waren aanzienlijk groter dan tevoren, en men kon een motor maken, waaraan kostbaar researchwerk was besteed en waarvan hoge verwachtingen gekeesterd werden.

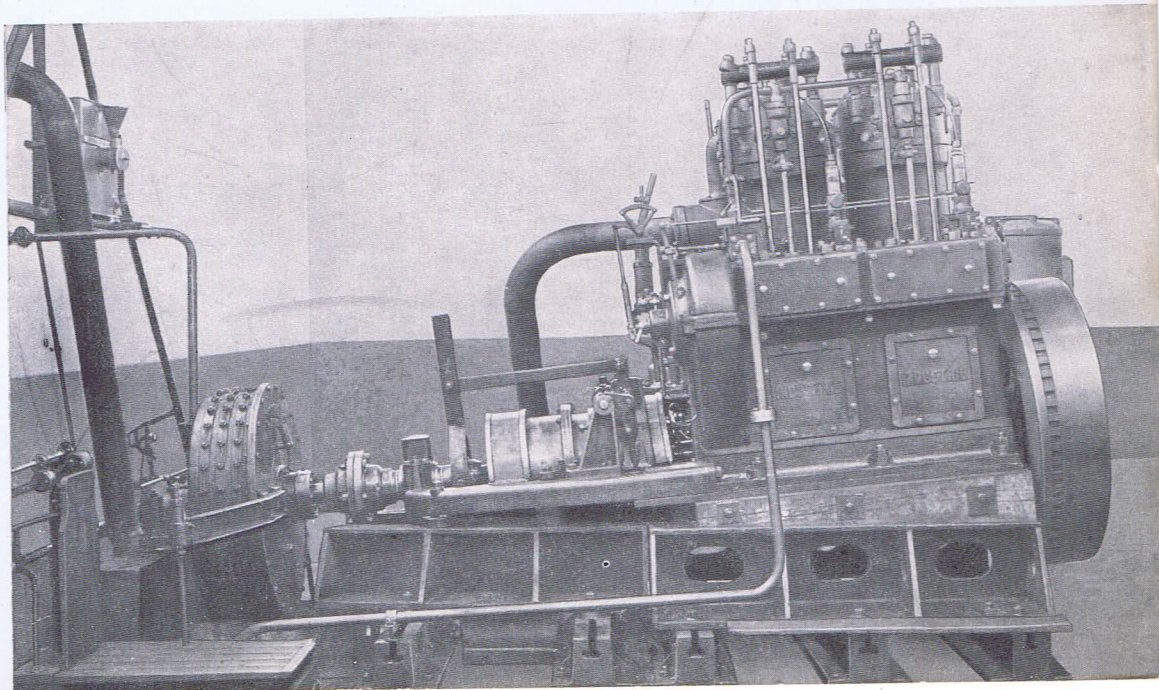
Door gebrek aan orders werd evenwel in 1932 nauwelijks een derde deel geproduceerd van hetgeen in 1930 afgeleverd was, in 1933 kromp de bedrijvigheid nog verder in, en in 1935 werd slechts tot een capaciteit van 1750 pk geproduceerd, 4000 pk *minder* dan in 1930. De tweede fabriek was meer dan groot genoeg geweest om deze productie te bereiken. Het tweeploegenstelsel werd opgeheven; alleen in dagdienst werd er nog gewerkt door een aanzienlijk ingekrompen personeel.

In 1936 kenterde het getij opnieuw. De devaluatie van de gulden, waarnaar, nadat alle anderen landen hun munt hadden verzwakt, door de Nederlandse industrie met ongeduld was uitgezien, maakte de concurrentie met het buitenland weer mogelijk. Daarbij kwam dat de conjunctuurgolf haar dieptepunt had gepasseerd. Als derde factor deden de schaduwen van de tweede wereldoorlog de vraag naar scheepsruimte, en bijgevolg ook die naar scheepsmotoren, krachtig stijgen. 1936 gaf een verdubbeling der productie in vergelijking bij het voorafgaande jaar te zien en in de volgende jaren was er telkens weer een ferme stijging. Met 5650 pk aan afgeleverde motoren stond 1939 vlak bij het topjaar 1930.

Van meet af zijn in hoofdzaak *scheepsmotoren* gemaakt. Voor stationnaire oliemotoren was in Nederland geen grote afzet. In de eerste jaren zijn enkele motoren geleverd aan middenstandsbedrijven, maar deze prefereerden later voor hun kleine machines elektrische drijfkracht, die weldra overal beschikbaar was. Belangrijke stationnaire installaties zijn

*In 1932 begon de fabricage van dieselmotoren. Eén van de eerste op de proefstand, schuin geplaatst opdat hij straks in het schip ook in deze stand goed kan werken.*

*Kentering.*



65

echter zowel in de jongste tijd als voorheen geleverd aan waterschapsbesturen; voor poldergemalen blijken dieselmotoren dikwijls meer geschikt dan elektrische aandrijving.

Mocht het overgrote deel van de Industriemotoren van het begin af voor schepen zijn bestemd, er is in de jaren dertig een opmerkelijke verandering gekomen in het *type* schepen, waarin de motoren werden geplaatst.

Voorheen waren het bijna uitsluitend *binnenschepen*. Wel werden van 1921 af enkele motoren in vissersschepen en kustvaartuigen geplaatst, maar de binnenvaart bleef hoofdzaak. Ook van de Industriemotoren, voor het buitenland bestemd, kwam het overgrote deel terecht in binnenschepen.

Na 1936 is het zwaartepunt verlegd van het binnenwater naar de *zee*. In het genoemde jaar nam de *visserij* meer af dan de binnenvaart en daarnaast werden allengs meer motoren geleverd voor de *kustvaart*. In 1939 werd deze laatste de beste klant en met uitzondering van enkele oorlogsjaren zijn sedertdien de leveranties aan kustvaart en visserij aanzienlijker geweest dan die voor de binnenvaart. Met deze wending van de binnenwateren naar de zee ging een stijging van het vermogen der machines gepaard. Terwijl in 1930 het gemiddeld vermogen der motoren 46 pk was, was dit in 1949 156 pk.

In 1939 was de derde fabriek „full employed”. De forse uitbreiding van 1930 bleek achteraf toch niet té fors te zijn geweest. Want ook voor 1940 was de order-portefeuille goed gevuld.

Op 30 Juni 1939 vroeg ingenieur O. Schlimbach ontslag om weer naar Duitsland te kunnen repatriëren. Bijna negentien jaar had hij tot volle tevredenheid van de directie en ook tot zijn eigen kennelijke voldoening zijn beste krachten aan de motorenfabriek gegeven. Bij zijn vertrek heeft de directie niet nagelaten haar dankbaarheid te tonen voor de vele uitnemende diensten, die hij aan de fabriek bewezen had.

De functie van bedrijfsingenieur behoeft niet voor de derde maal aan een buitenlander te worden opgedragen. Een Nederlander, een *Boot* was nu beschikbaar: *Dirk*, zoon van Johannes Boot, die aan de Technische Hogeschool de ingenieurstitel had behaald, werd technisch leider in de motorenfabriek.

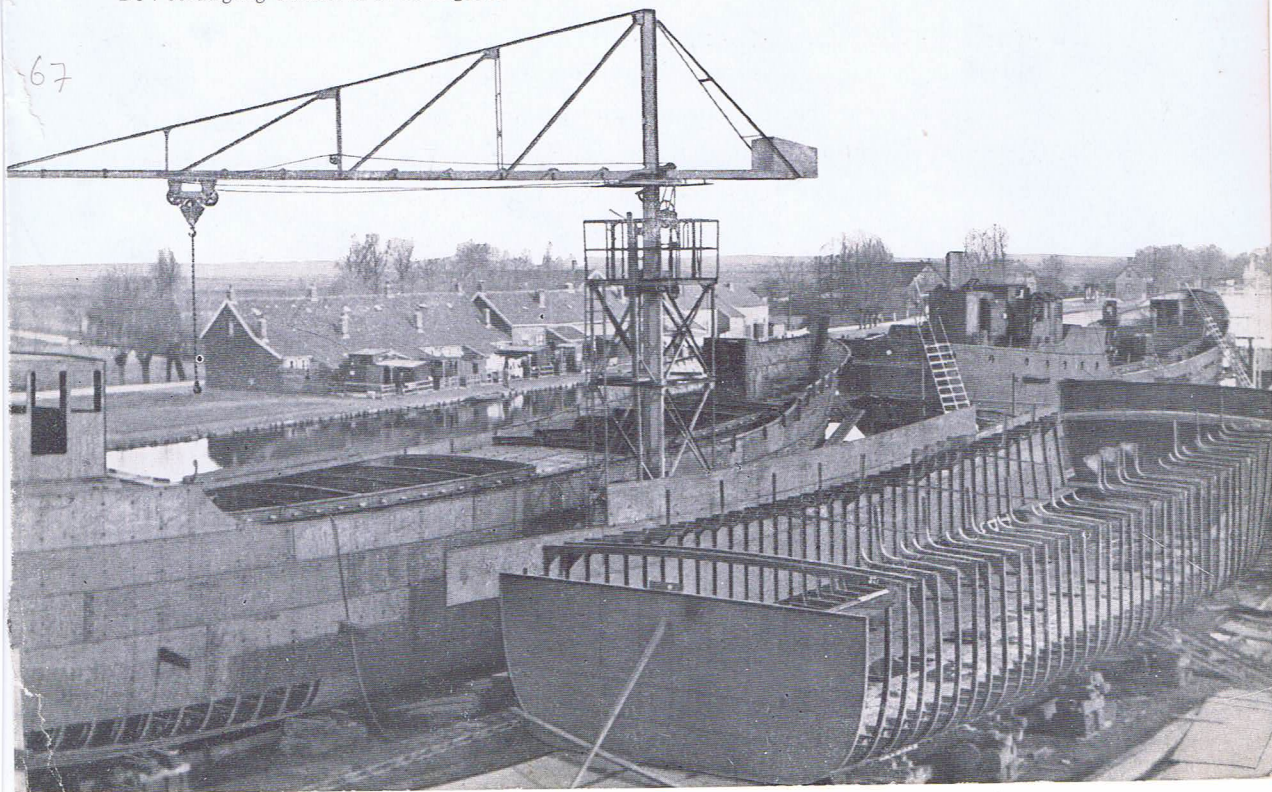
De gang van zaken op de werven was na 1935 niet ongelijk aan die in

de motorenfabriek. De Vooruitgang kwam weer in bedrijf en was weldra goed bezet. Ook bij de scheepsbouw, evenals bij de motorenfabricage, was het zwaartepunt geheel verlegd van de binnen- naar de zeevaart. Het aantal gebouwde binnenschepen was gering in vergelijking tot de jaren vóór de crisis. Loggers, trawlers en vooral coasters werden er echter vele gebouwd; bij series werden deze laatste op stapel gezet.

De Vooruitgang had ervaring in seriebouw. Hij was reeds toegepast bij rijnkaken en bij de Franse spitsen van 1930. De coasters, zwaarder en ingewikkelder van bouw, vergden aanzienlijk meer werk, zowel van de constructie-afdeling als van de timmerwerkplaats voor het logies van kapitein en bemanning, want deze laatste is op een coaster talrijker dan op een binnenschip en een kapitein-eigenaar van een kustvaartuig pleegt zekere eisen te stellen voor de woonruimte van hem en zijn gezin.

Wanneer in de grafiek op pagina 89 de kolommen voor 1938—1940 gering van hoogte blijven in vergelijking bij die van 1912 en 1930, mag niet vergeten worden dat toen rijnkasten en spitsen de tonnage snel omhoog joegen, terwijl thans loggers en coasters de arbeid veel en de kosten hoog maakten ofschoon de tonnenmaat betrekkelijk bescheiden bleef. Erkend zij echter dat De Vooruitgang een bloei als onder Dirk en Gerrit Boot na het overlijden van de laatste niet weer heeft beleefd.

*In de jaren vóór de tweede wereldoorlog was er sterke vraag naar coasters. Op de werf De Vooruitgang werden ze in serie gebouwd.*



## ***De tweede wereldoorlog***

De tweede wereldoorlog kwam niet onverwacht, zoals de eerste. Het bedrijfsleven was er op voorbereid, ook te Alphen aan den Rijn. September 1939 gaf een veel minder grote schok dan Augustus 1914; de bedrijvigheid op de werven en in de motorenfabriek werd niet geschaad. In 1939 was de productie hoog en voor 1940 was de order-portefeuille van de werven goed gevuld, onder meer door een bestelling op tien tankschepen voor het vervoer van olie, die, zoals bijna alle schepen, in deze tijd op De Vooruitgang en De Industrie gebouwd, voorzien moesten worden van Industriemotoren. Deze order, door een Hollandse relatie aangebracht, bleek na de inval van de Duitsers in ons land voor Duitsland bestemd te zijn.

Na Mei 1940, toen Nederland bezet gebied geworden was, kwam er wel enige teruggang, maar ernstig was deze niet. Duitsland had veel te grote belangen bij de Nederlandse industrie en in het bijzonder bij onze scheepsbouw en motorenfabricage om deze ernstige hindernissen in de weg te leggen. Het werd alleen de moeilijkheid ervoor te zorgen dat de werven en de fabriek de Nederlandse belangen bleven dienen en geen instrumenten werden van de Duitse oorlogvoering.

68

*Een motorsleepboot met anthraciet gestookt.*



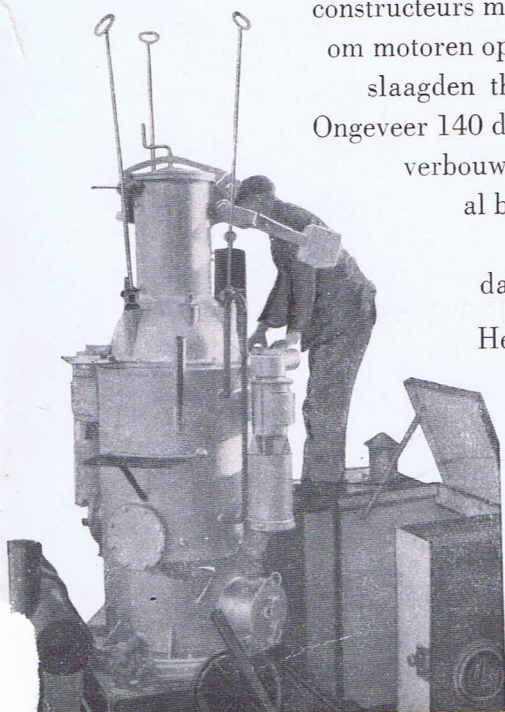


*Een bestelling op een aantal motorlichters voor het vervoer van olie, in 1939 ontvangen, is in de eerste jaren van de tweede wereldoorlog uitgevoerd.*

De tankschepen, die op stapel stonden, moesten worden voltooid. Er kwam nog een gedwongen order van vijf schepen van hetzelfde type bij, zodat er in totaal vijftien tankers zijn gebouwd. Van Nederlandse zijde werden verscheidene grote sleepboten besteld, waarvan er sommige, nadat ze gereed waren, door de Duitsers opgevorderd zijn.

De acute olienood, die ontstond onmiddellijk nadat door de Duitse bezetting de overzeese verbindingen waren afgesneden, deed de constructeurs met ijver en volharding zoeken naar middelen om motoren op steenkoolgas te laten lopen. Deze pogingen slaagden thans beter dan in de eerste wereldoorlog. Ongeveer 140 diesel- en middeldrukmotoren zijn met succes verbouwd op generatorgasbedrijf met olie-ontsteking, al bleef het stoken met anthraciet ook een noodvoorziening en klaagde menig motordrijver dat zijn machine elk uur een andere kuur had. Het is vermeldenswaard dat in de oorlogsjaren

*In de tweede wereldoorlog kon in plaats van olie, steenkool als brandstof voor dieselmotoren worden gebruikt. Een gasgenerator wordt gemonteerd.*





1941 en 1942 nog vrij veel voor de visserij gebouwd is en dat er in 1942 en 1943 export naar België was.

Weldra kwamen de bezetters en hun handlangers, de N.S.B.-ers, zich met de zaken van de firma Boot bemoeien.

Tegen hun pogingen om de nationaal-socialistische ideologie ingang te doen vinden in het bedrijf is door patroons en arbeiders eendrachtig lijdelijk verzet geboden. Het Arbeidsfront werd een wassen neus; de arbeidsappèls, een enkele maal gehouden, werden een dwaze vertoning.

Dat de firmanten bij de nationaal-socialistische machthebbers niet in een goede reuk stonden, bleek o.m. op 13 Juli 1942, toen Jacobus Boot van zijn bed werd gelicht en als gijzelaar naar Haaren gebracht. Hij is na verloop van tijd gezond teruggekeerd, en de pogingen tot nationaal-socialistische beïnvloeding van directie en personeel zijn geluwd en eindelijk stop gezet; het hielp toch niet.

Een ander chapter vormen de bemoeiingen van de Duitsers met de productie der bedrijven. Voor een „Verwalter” (een Duitse beheerder), is de N.V. gespaard gebleven, maar er kwam wel „Bau-Aufsicht”, klaarblijkelijk omdat de bezetters twijfelden of de Duitse belangen wel genoeg behartigd werden. De man, die hiermee was belast, was niet onschappelijk; hij kon er in komen dat de Nederlanders zich niet het vuur uit de sloffen liepen voor hun onderdrukkers en liet zich zelden zien. Een ondergeschikte Duitse opzichter wandelde echter als dwarskijker geregeld in de fabriek en op de werven rond en was soms heel lastig.

De firma Boot heeft het als een Nederlands belang beschouwd haar arbeiders zoveel mogelijk in de eigen bedrijven aan het werk te houden, opdat zij niet naar Duitsland zouden worden gedeporteerd om daar in de oorlogsindustrie te werken, en zij is in dit streven redelijk geslaagd. Slechts weinig arbeiders zijn in Duitsland beland.

Aan de andere kant moest zij er natuurlijk voor waken dat haar eigen bedrijf niet een onderdeel werd van de Duitse oorlogsindustrie, hetgeen zeker het geval geweest zou zijn als er Duitse oorlogsschepen waren gebouwd.

In een moeilijk parket geraakte de motorenfabriek door een Duits bevel om motoren voor „Flugbetriebsschiffe” van de Duitse marine te reviseren.

De directie heeft gewaagd of zij deze order accepteren mocht. Tenslotte heeft ze haar aanvaard, omdat „Flugbetriebsschiffe” reddingsboten waren voor het oppikken van in zee gevallen Duitse en geallieerde vliegers.

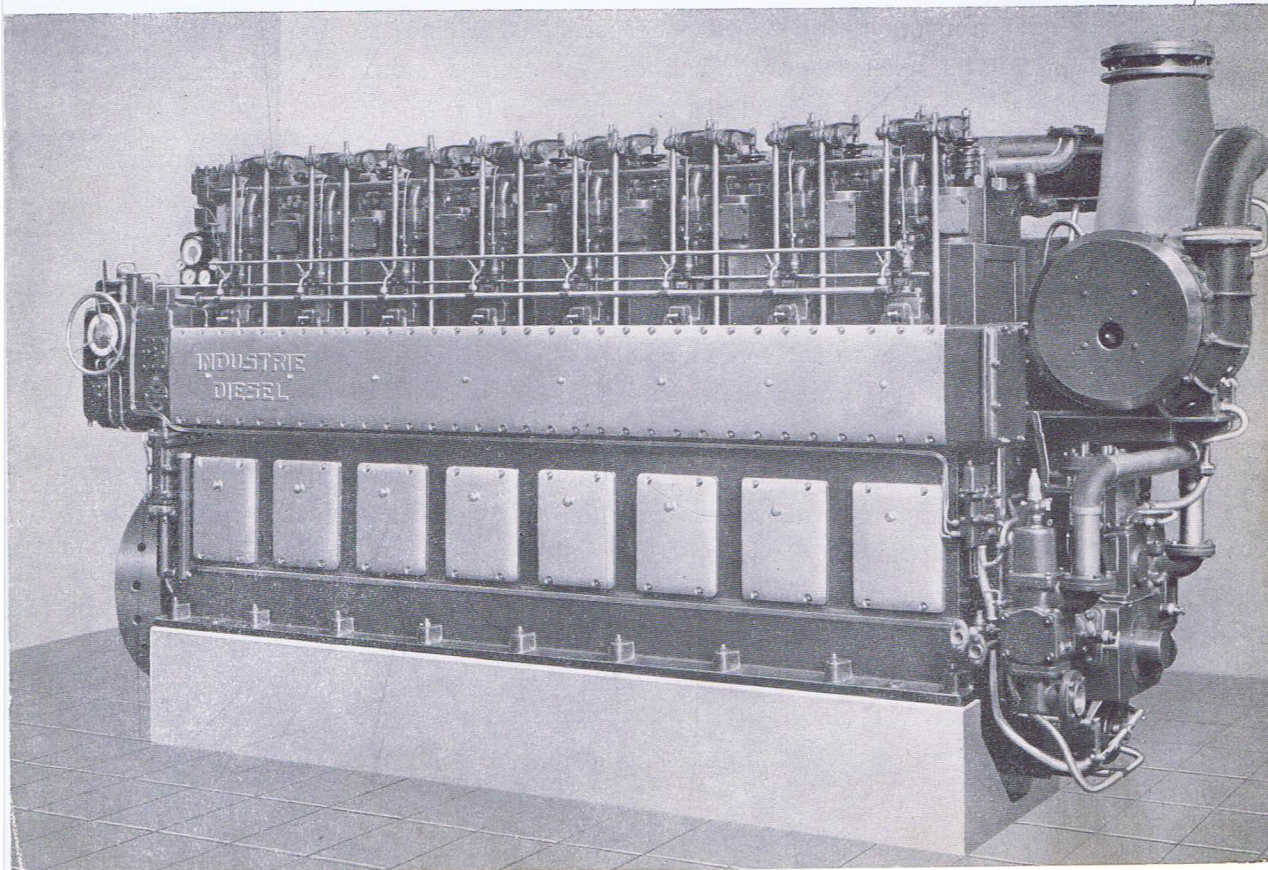
Het was toen 1944; de Nederlanders hadden de kunst van het „haast u langzaam voor de Duitsers” goed geleerd en deze kunst is niet zonder succes in praktijk gebracht bij de uitvoering van de genoemde opdracht. Slechts twee motoren van gering vermogen zijn revisie-klaar gekomen en afgeleverd, en dat op zulk een wijze dat kort na de aflevering een zeer verbolgen Duitser aan de fabriek verscheen. „Sie haben sabotiert!” riep hij uit. De afgeleverde motoren bevonden zich te Hamburg om . . . opnieuw gereviseerd te worden. Zo „perfect” hadden de Hollandse monteurs te Alphen aan den Rijn voor de Duitsers gewerkt.

Inmiddels werd het „Dolle Dinsdag”. Het „Bau-Aufsicht” was de kluts kwijt, gelijk het gros der Duitsers. Alle onderhanden zijnde of nog te reviseren motoren voor de „Flugbetriebsschiffe” werden weggehaald. Men heeft er nimmer meer iets van gehoord.

De oorlogsjaren zijn door de technische staf van de motorenfabriek goed besteed aan researchwerk. Verschillende verbeteringen voor de dieselmotor

*Nieuwste uitvoering van een direct-omkeerbare Industrie scheepsdieselmotor voorzien van drukvulling volgens het Büchi-systeem. Deze motor ontwikkelt 800 E.P.K. per 350 omw. per minuut.*

71



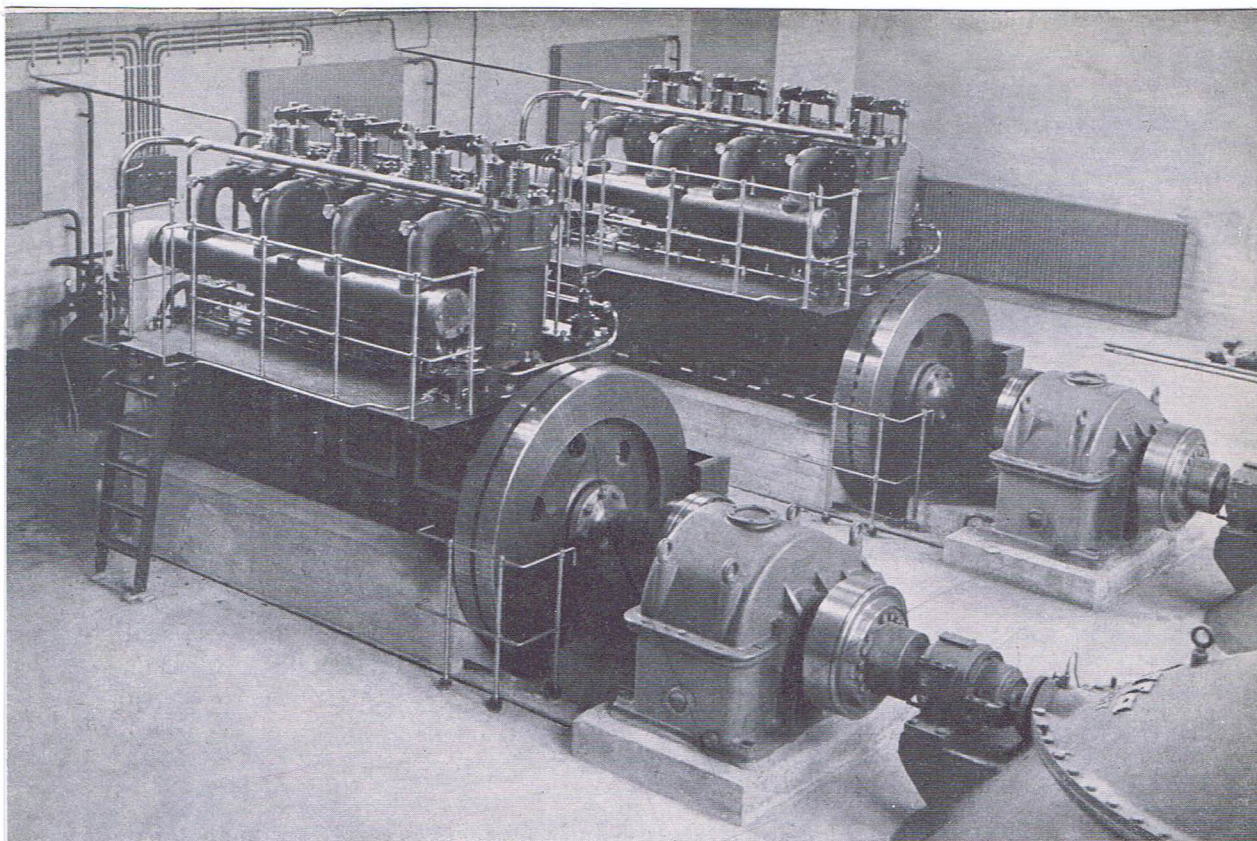
werden gevonden. Een van de belangrijkste was een nieuw omkeersysteem voor het manoeuvreren met de motor van vooruit op achteruit of stop. De omkering van de motordraairichting is zodanig geconstrueerd dat met één handbeweging alle tussenfasen elkander automatisch in de juiste orde opvolgen.

Van luchtbombardementen hebben de werven en de fabriek weinig te lijden gehad; deze zijn nooit opzettelijk beschoten, doch op De Vooruitgang heeft men benauwde ogenblikken beleefd, toen er in November 1944 een luchtaanval plaats greep nabij het terrein van de werf en de projectielen uit de boordkanonnen van een Spitfire over de werf vlogen en betonnen schuttingen doorzeefden. Gelukkig waren er geen persoonlijke ongelukken; ook was de schade niet groot.

Naarmate de oorlog langer duurde, werd het stiller, zowel op de werven als in de fabriek. In 1943 zijn nog enkele sleepboten gereed gekomen, maar in 1944 werd geen schip afgeleverd. Voor het eerst sedert Philippus Boot in 1851 zijn werf begon, liep er in een vol jaar niets van stapel.

In de winter 1944—'45 is weinig geproduceerd, ofschoon de motorenfabriek en de reparatiewerf De Industrie, ook toen de electriciteitsvoorziening uitviel, bleven draaien op eigen stroom, opgewekt door gasgeneratoren. Er is toen veel meer *gedemonteerd* dan *gemonteerd*. De Duitsers waren namelijk in deze wanhoopsperiode van hun oorlog op grote schaal bezig met het leegroven van de Nederlandse fabrieken, teneinde de machines naar Duitsland weg te voeren of ze te vernietigen.

Bij Boot was men de vijand voor. Een belangrijk deel der machines van de motorenfabriek en ook motoren, gereed of in montage, werden uit elkaar gehaald en in twaalf schepen geladen, die niet naar Duitsland voeren, maar onderdoken in stille vaarten of afgelegen plassen tussen riet en biezten, waar ze onttrokken waren aan het loerend oog der rovers. Deze schepen hebben daar veilig verborgen gelegen tot de bevrijding, behalve één, vol met machines dat door de Duitsers is ontdekt en met zijn lading in beslag genomen, ofschoon het prachtig verscholen lag in een groot bos van hoog opgaand riet op de Westeinder plas. Het zou nooit gevonden zijn, wanneer verraders de vijand niet de weg gewezen hadden. Ook in de woning van een der heren Boot zijn bij een huiszoeking electromotoren en andere machines in beslag genomen.



*Twee Industrie-dieselmotoren in het gemaal te Ravenswaaij.*

Van de honger, die zwaar geweest is in het Westen in de winter 1944—1945, hebben de gezinnen van directeuren en arbeiders van de firma Boot minder geleden dan de bevolking van de grote steden. In gasolie was een ruilmiddel beschikbaar, waarvoor men wel eens enig voedsel krijgen kon. Haringreders, wier loggers gerepareerd werden, hielpen gaarne aan wat haring en wat zout. De binnenschippers, vliegende kraaien die ze zijn, zaten ook niet zonder eten en betaalden hun hellingkosten soms gedeeltelijk in natura. Een Industriemotor, staande in een poldergemaal, is voor het personeel op een eigenaardige manier een bron geworden om de ergste nood te lenigen. Dit kwam zo: als brandstof voor die motor was naast een heel klein beetje gasolie alleen teerolie beschikbaar en daarop kon de machinist van het gemaal de motor niet laten werken. Toch moest het gemaal draaien, want de polder dreigde onder water te lopen. Monteurs van de motorenfabriek De Industrie zijn toen enkele weken dag en nacht op het gemaal geweest om de motor draaiende te houden en dat is gelukt, ofschoon de slechte brandstof zeer veel moeilijkheden gaf. De boeren, dankbaar dat hun polder droog bleef, gaven gaarne wat tarwe,

peulvruchten, boter en kaas. Ook uit de Wieringermeer zijn in die winter levensmiddelen gehaald. Een motorboot maakte een paar tochten naar het Noorden en kwam dan thuis met een lading voedsel, deels voor het personeel der firma Boot, deels voor de burgerij van Alphen aan den Rijn bestemd. Deze douceurtjes maakten het waarlijk geen vetpot bij de arbeiders; schraalhans bleef keukenmeester. Maar ze hielpen mee om de honger buiten de deur te houden.

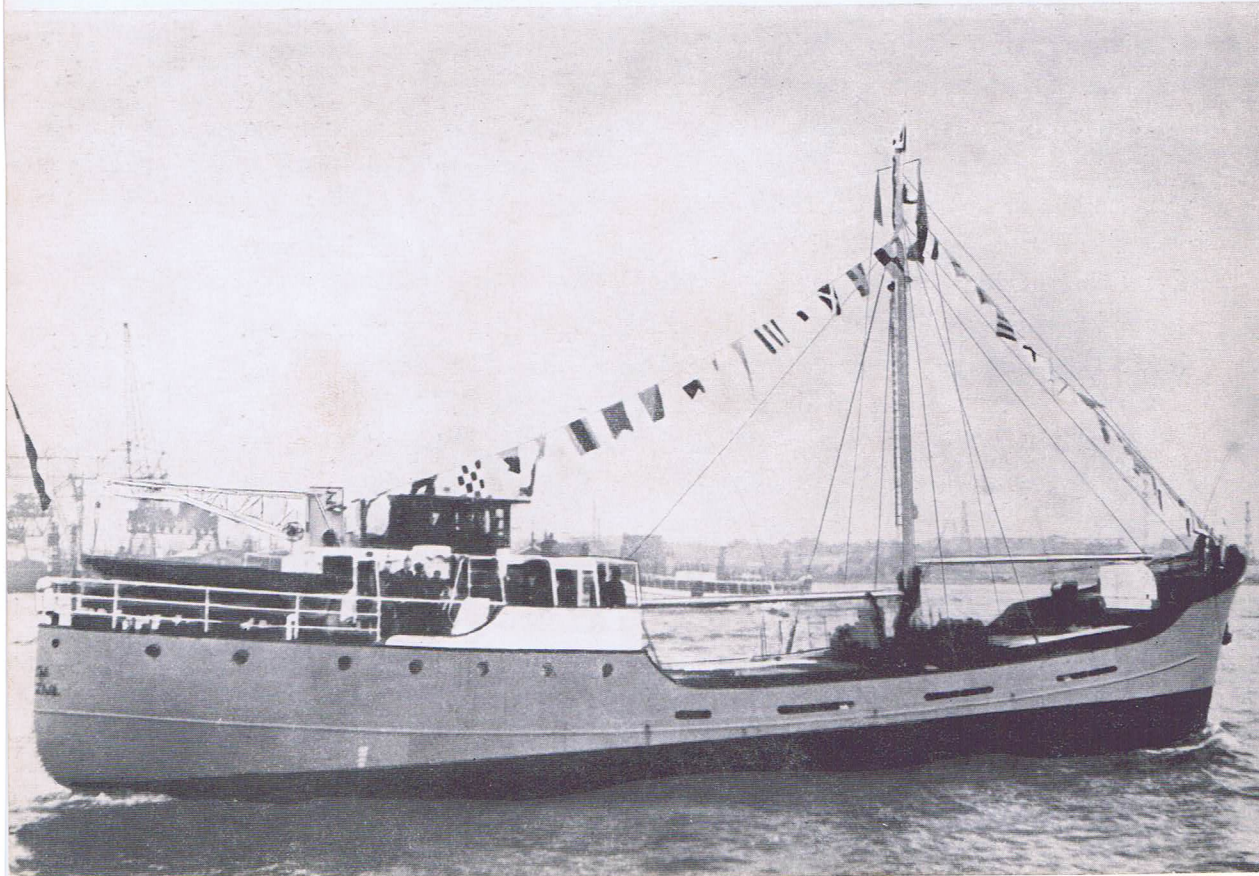
*Oorlogs-  
prestaties  
van  
Industrie-  
motoren.*

Twee coasters van de werf De Vooruitgang zijn door de Duitsers tot hun dienst gevorderd, maar daar staat tegenover dat zeven coasters, op dezelfde werf gebouwd, de gehele oorlog in dienst van de geallieerden gevaren hebben. Van deze laatste hebben er twee, de Hilda en de Amazone deelgenomen aan de beroemde evacuatie van het Engelse leger uit Duinkerken in Juni 1940. Een derde, de Fiducia, maakte deel uit van de geallieerde invasievloot, die in Juni 1944 het Kanaal overstak en de landing in Normandië volbracht.

Het aantal coasters, voorzien van Industriemotoren, dat aan de ene of de andere zijde aan de oorlog heeft deelgenomen, bedraagt 35. Hiervan

*De coaster Hilda, die meegewerkt heeft aan de evacuatie van het Engelse leger uit Duinkerken.*

74



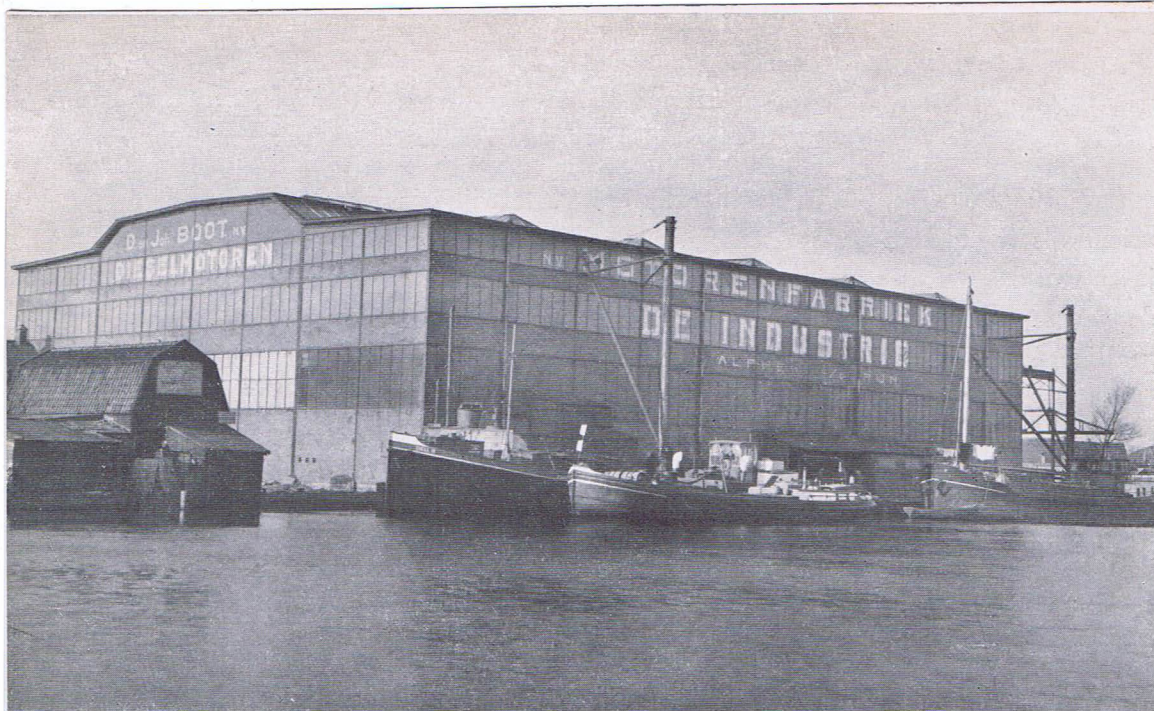
voeren 16 in Duitse, 18 in geallieerde dienst, terwijl één zowel door vriend als vijand is gebruikt. Deze laatste was de Baltic, die in de eerste jaren van de oorlog onder Duits bevel in de Middellandse Zee voer voor de bevoorrading van Rommel's woestijnleger en bij de landing van de geallieerden in Noord-Afrika beschadigd in een haven aangetroffen werd. De Nederlandse regering te Londen heeft het schip laten repareren en weer in de vaart gebracht.

Van de 44 Nederlandse coasters, die bij Duinkerken zulk prachtig werk geleverd hebben, waren meerdere voorzien van Industriemotoren en van de 43 Nederlandse kustvaartuigen, die het invasieleger mede naar Normandië overbrachten, werden eveneens verschillende door Industriemotoren voortgestuwd.

De Nederlandse coasters hebben in Engeland zwaar oorlogswerk verricht. Van de motoren werd vaak het uiterste gevergd en de behandeling in de Engelse convooidiensten was dikwijls ruw, terwijl er van revisie, daar de fabrieken die de motoren gebouwd hadden, onbereikbaar waren, niet veel terecht kwam.

Na de oorlog zijn zeer loffelijke getuigenissen omtrent de Industriemotoren uit Engeland gekomen. Voortreffelijk hebben ze zich gehouden onder uitermate ongunstige omstandigheden. Zij lieten de gebruikers nimmer in de steek en hadden hoogst zelden reparatie nodig. Het ingespannen streven van de motorenfabriek De Industrie om een sterke, bedrijfszekere en zeer gemakkelijk te bedienen motor te leveren, boekte in de oorlog uitnemende resultaten.

De coasters met Industriemotoren, die in Engelse dienst geweest zijn, zijn na de oorlog alle met vlag en wimpel thuisgevaaren; niet één werd er vermist. Van de coasters in Duitse dienst zijn tijdens de oorlog twee verloren gegaan, terwijl een derde te Wilhelmshafen als wrak teruggevonden is. De overige waren bij het einde van de oorlog in Nederland of zijn opgehaald uit Duitse, Franse en Noorse havens, waar ze in veelal zwaar beschadigde toestand waren teruggevonden.



*De derde motorenfabriek aan de Gouwsluise weg.*

## ***De motorenfabriek sinds de bevrijding***

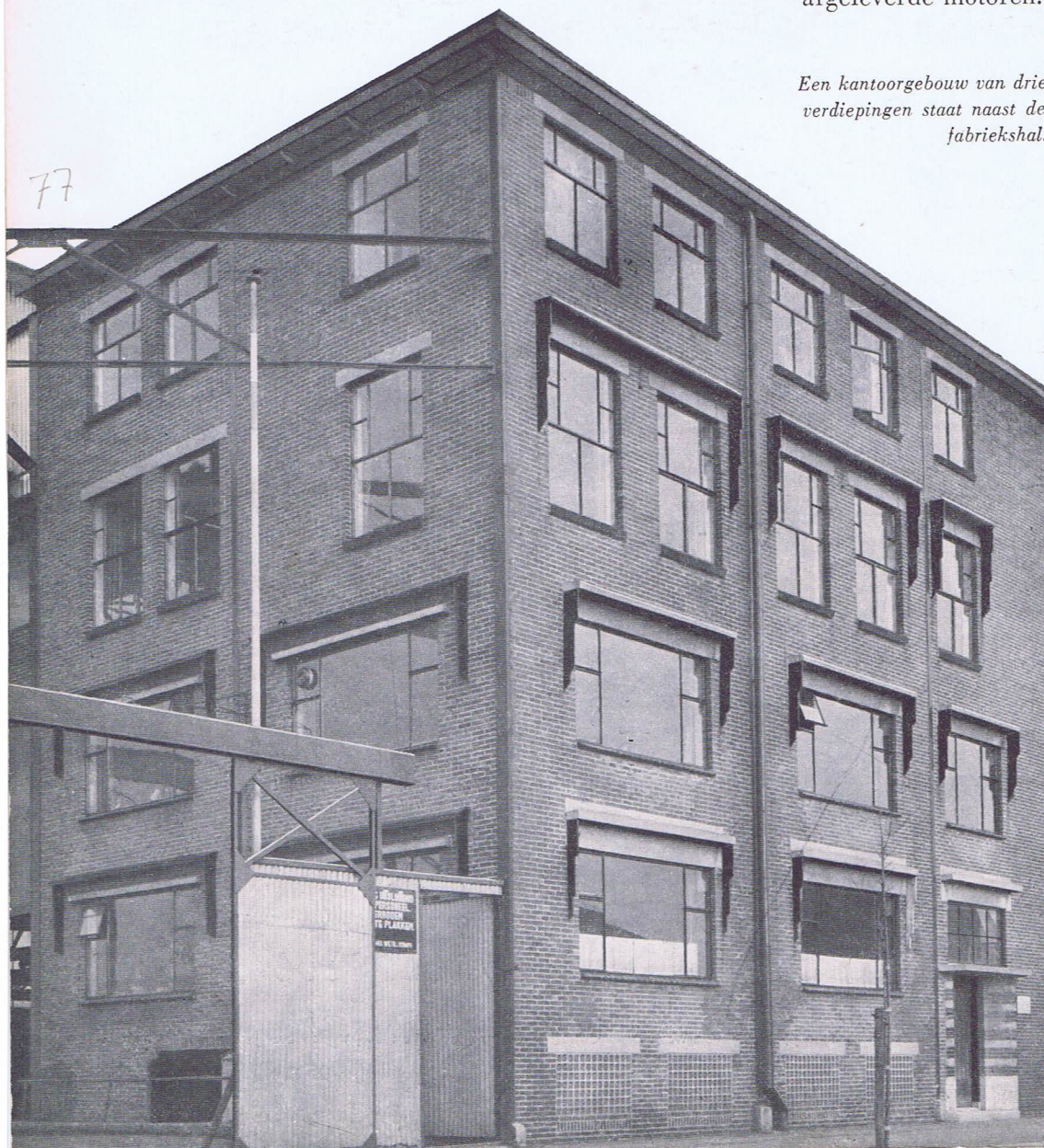
Na de bevrijding van westelijk Nederland in Mei 1945 werd het werk in de motorenfabriek met bekwame spoed hervat. Grond- en brandstoffen waren uiterst schaars, maar de bouw van scheepsmachines genoot voorrang, omdat de regering het als een nationaal belang beschouwde onze door de oorlog gedecimeerde vloot zo spoedig mogelijk weer op te bouwen.

Aanvankelijk was men zwaar gehandicapt door het gehavende machinepark. De ondergedoken machines werden echter haastig weer in de fabriek teruggebracht en bedrijfsklaar gemaakt, terwijl tevens met voortvarendheid gestreefd werd naar terugvordering van het geroofde. Zeventig procent van de gestolen machines is teruggekregen; daarnaast is een aantal Duitse machines (in hoofdzaak draaibanken) uit de herstelbetaling aangekocht.

In de statistiek van de afgeleverde motoren maakt 1945 een uitermate slecht figuur. Met amper 600 pk blijft het ver beneden de voorafgaande oorlogsjaren. Dit cijfer van afgeleverde motoren geeft echter de graad van de bedrijvigheid in het eerste vredesjaar niet zuiver weer. Een stroom van

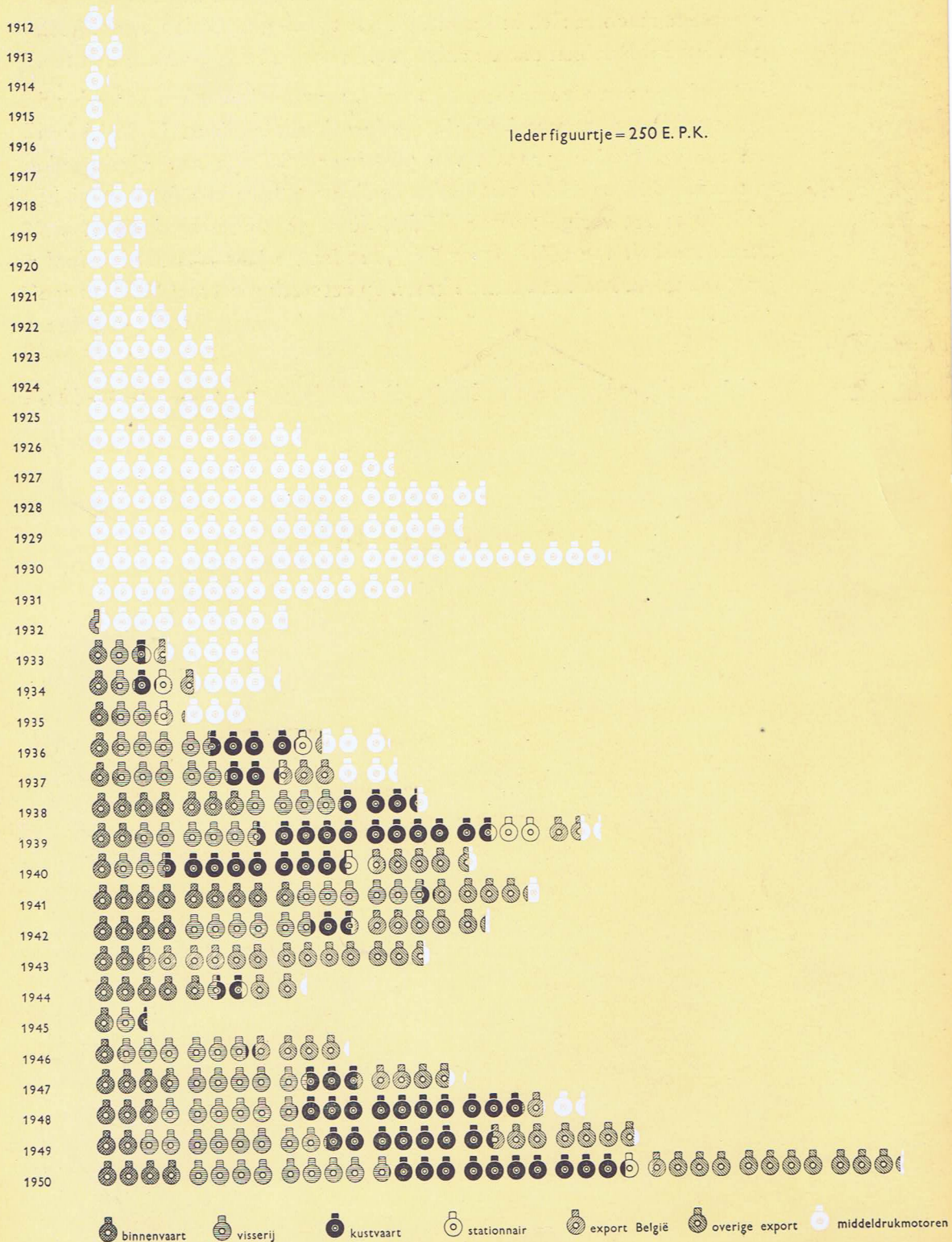
reparatie-orders is vlak na de oorlog uitgevoerd. Want de machines van de coasters mochten zich in Engeland bij het oorlogswerk dan nog zo goed gehouden hebben, aan een duchtige revisie waren ze thans meer dan toe. De fabricage van nieuwe motoren werd intussen ook met kracht ter hand genomen. Daarvoor was 1945 in hoofdzaak aanloopjaar. In 1946 kon een sprong worden gemaakt van 600 naar 2800 pk aan afgeleverde motoren. 1947 en 1948 vertoonden opnieuw telkens een forse stijging; in 1949 is het vorige topjaar (1930: 5800 pk) overschreden met een totaalcapaciteit van 6000 pk en 1950, het laatste jaar vóór het honderdjarig jubileum, heeft een schone kroon op het werk gezet met 8800 pk aan afgeleverde motoren.

*Een kantoorgebouw van drie verdiepingen staat naast de fabriekshal.*





# Productie van Industrie viertakt dieselmotoren



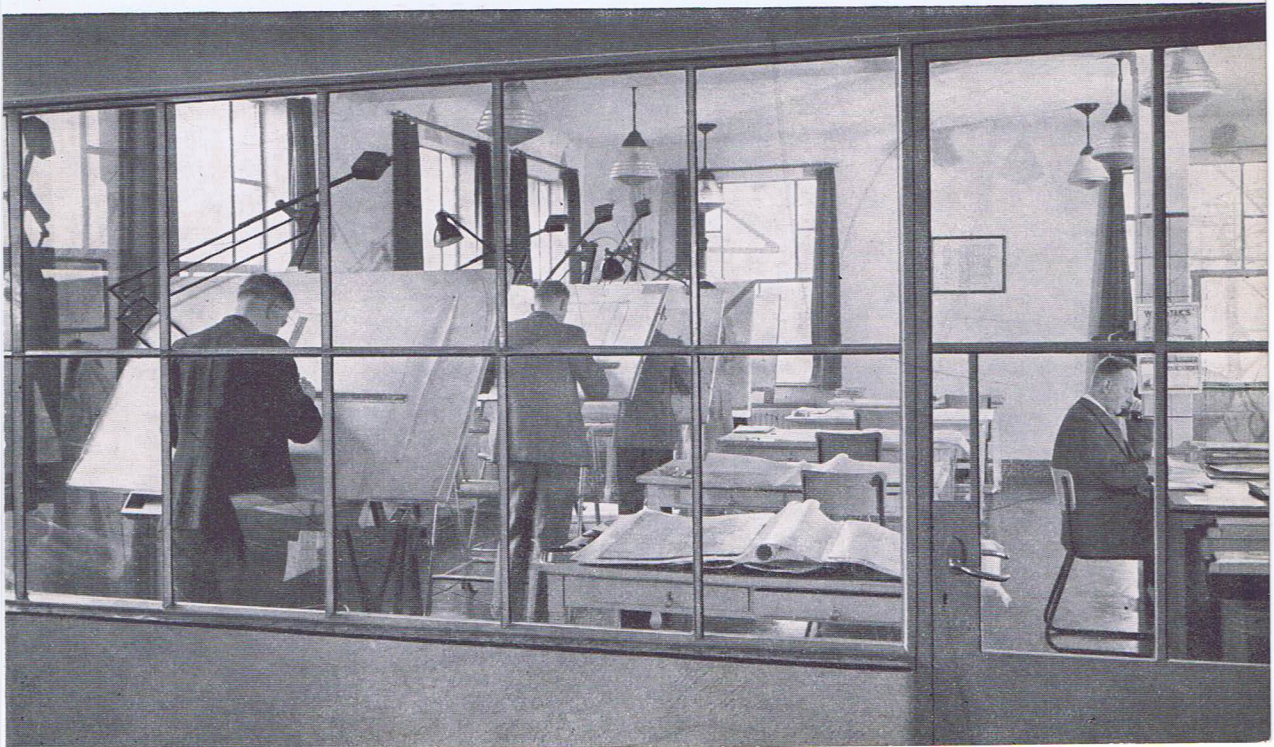
70



*De boekhouding van de motorenfabriek.*

Sinds de oorlog overtreft de motorenfabriek de beide werven in belangrijkheid. Haar vlucht werd groter dan Dirk Boot die zich had kunnen denken, toen hij de fabriek oprichtte. Hij wilde een motorenfabriek, opdat hij in de schepen, die hij op zijn werven bouwde, eigen machines kon plaatsen, en in de eerste jaren van het bestaan van de motorenfabriek gingen inderdaad bijna alle motoren naar schepen, op de werven De Vooruitgang en De Industrie gebouwd. Doch reeds vóór de tweede wereldoorlog werden vele motoren geleverd voor schepen van andere, vooral Groningse,

79  
*Tekenkamer van de motorenfabriek.*



werven afkomstig. In de cijfers die wij gaven over de dienst der coasters tijdens deze oorlog kwam dat scherp uit. Van de 35 coasters met Industriebmotoren, die aan de oorlog hebben deelgenomen, waren er slechts 9 te Alphen aan den Rijn gebouwd.

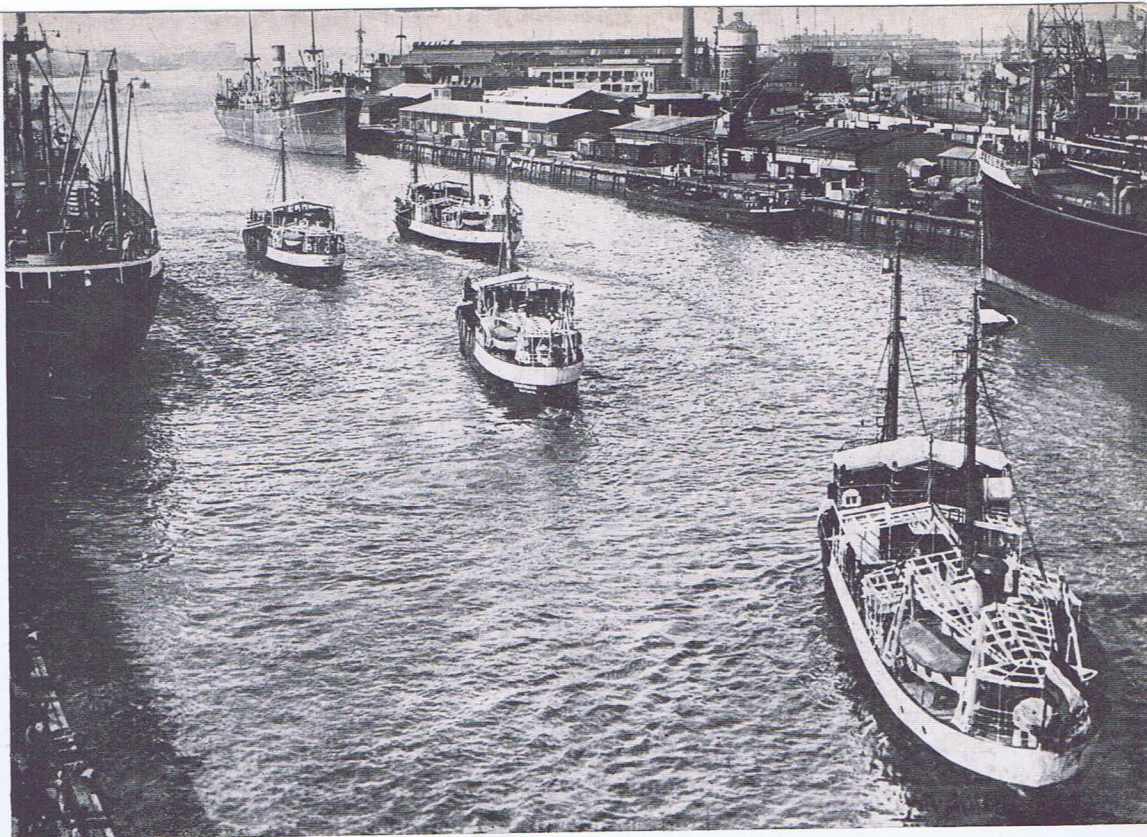
Na de oorlog heeft deze ontwikkeling zich voortgezet. Hiermede hangt samen een gewijzigde verhouding van de motorenfabriek tot de werven. De leiding van de motorenfabriek is zelfstandig geworden, en ofschoon haar relatie met de leiding van de scheepswerven uitstekend is, zijn beide toch scherp van elkaar gescheiden en onderhoudt de directie der motorenfabriek even nauwe en hartelijke betrekkingen met tal van andere werven, die ook schepen bouwen, waarin Industriebmotoren worden geplaatst.

Er is natuurlijk wel eens een concurrentiestrijd gevoerd met andere motorenfabrieken in binnen- en buitenland, en er is nóg concurrentie, maar samenwerking is er ook. De Kromhout-motorenfabriek te Amsterdam, de Bronsmotorenfabriek te Appingedam, de motorenfabriek Bolnes te Bolnes en de motorenfabriek De Industrie hebben gezamenlijk in 1949 een nieuwe motorenfabriek gesticht te Harderwijk onder de naam Samofa (samenwerkende motorenfabrieken). In deze fabriek worden kleine

*De stapelloop van de Mascotte, gebouwd bij Gebroeders Suurmeyer te Foxhol en voorzien van een Industriebmotor, werd bijgewoond door H.M. Koningin Juliana en Z.K.H. Prins Bernhard (beiden achter de auto).*

80





*De Koninklijke Paketvaart Maatschappij heeft in 1946—'47 tien coasters, alle voorzien van Industriemotoren, op eigen kracht naar Indonesië laten varen. Deze zijn bestemd voor het onderhouden van de verbindingen in de Archipel. Het eerste convooi van vier coasters vertrekt uit Rotterdam.*

motoren vervaardigd, van 10 tot 20 pk, die op schepen als hulpmotoren dienst doen (voor lieren, ankerspillen, stroomopwekking etc.) en verder gebruikt worden voor de voortstuwing van kleine vaartuigen, in locomotiefjes en voor betonmolens. De fabriek is ingesteld op de fabricage van ongeveer duizend motoren per jaar, doch kan aanzienlijk worden uitgebreid.

Kort vóór het jubileum ter gelegenheid waarvan dit gedenkboek verschijnt, zijn er belangrijke mutaties gekomen in de leiding der motorenfabriek.

*De vierde generatie.*



*Het tweede convooi van zes coasters na aankomst in Tandjong Priok.*



*Dirk Boot Joh.zn.*

*Lourens Boot Joh.zn.*

*Petrus Johannes Boot Ph.zn.*

*De vierde generatie  
in de leiding van  
het bedrijf.*

Op 30 November 1949 overleed de oprichter en directeur Johannes Boot op 63-jarige leeftijd. Een week voor zijn dood stond hij nog midden in het zakenleven. Op de beurs te Rotterdam werd hij getroffen door een lichte hartaanval, die na een week gevolgd werd door een zwaardere en deze laatste maakte een einde aan zijn leven. Hij was de tweede zoon van Dirk Boot, die midden uit zijn arbeid weggeroepen werd. Maar anders dan bij Gerrit, van wie bij zijn plotselinge dood nog zeer veel werd verwacht, was voor Johannes het einde van die arbeid in het zicht. Tot aan het honderdjarig jubileum had hij nog willen werken, om zich dan terug te trekken uit de zaken.

Per 1 Juli 1950 is Philippus, de oudste zoon van Dirk Boot afgetreden als directeur der motorenfabriek wegens het bereiken van de 65-jarige leeftijd. Op deze leeftijd hebben namelijk zowel directeuren als arbeiders niet alleen recht op pensioen, maar ook de plicht het werk neer te leggen. Als adviseur heeft Philip thans nog enige bemoeienis met het bedrijf.

De plaatsen van de heengegane directeuren zijn ingenomen door hun zonen en daarmee is de vierde generatie Boot aan het roer gekomen.

Het zijn:

*Dirk*, zoon van Johannes, geboren 12 October 1913, van wie reeds is vermeld dat hij na zijn studie aan de Technische Hogeschool bedrijfsingenieur geworden is. Thans is hij de leider van de ontwikkelingsafdeling voor

nieuwe producten en van de verkoopafdelingen: export (met inbegrip van België), stationnaire installaties en kustvaart;

*Lourens*, zoon van Johannes, geboren 4 October 1915, na zijn studie aan de M.T.S. te Haarlem en na twee en een half jaar gewerkt te hebben als assistent-bedrijfsleider in de Machinefabriek „Jaffa” te Utrecht, in de fabriek gekomen, en thans leider van de productie, van de reparaties en van de verkoopafdeling voor de binnenvaart. Hij bezoekt geregeld de beurs te Rotterdam;

*Petrus Johannes*, zoon van Philippus geboren 2 Juli 1916, die een praktische opleiding in het bedrijf genoten heeft en thans staat aan het hoofd van de verkoopafdeling visserij en de afdeling inkoop materialen. Hij bezoekt de beurs te Amsterdam en ook de visserijhavens.

Belangrijke besluiten, de motorenfabriek betreffende, worden door de directie collectief genomen.

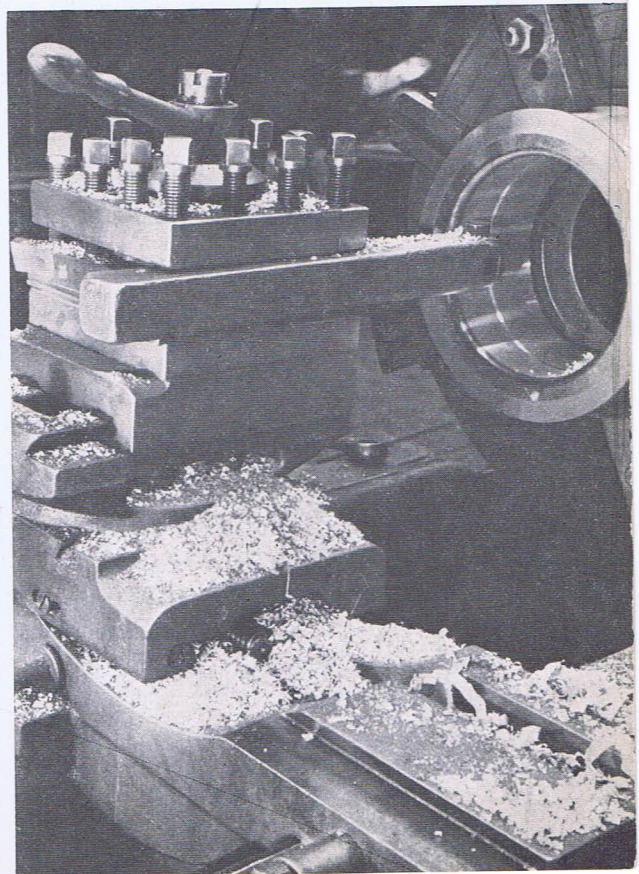
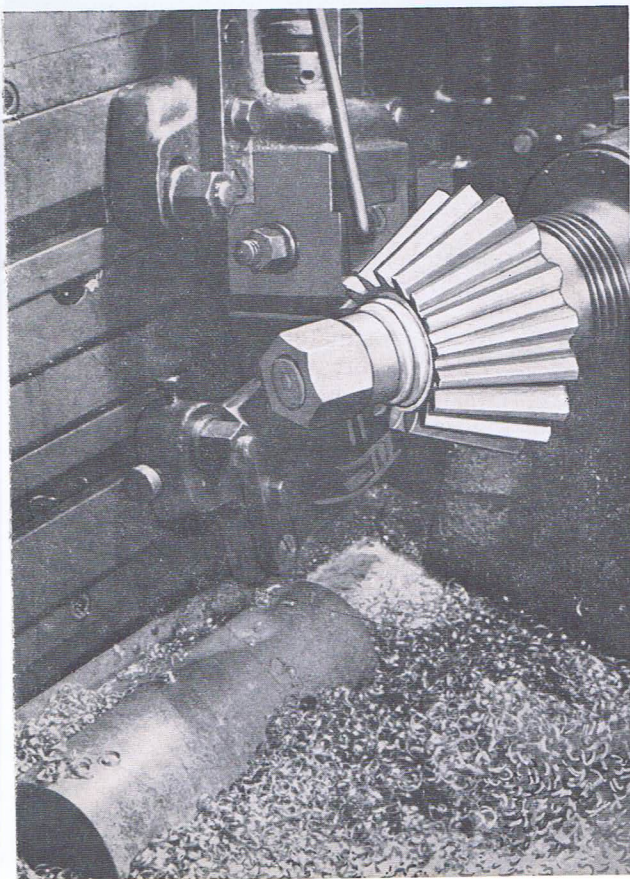
Bij het honderdjarig jubileum is de motorenfabriek in vol bedrijf en het personeel talrijker dan ooit. In de fabriek werken ruim 200 arbeiders,

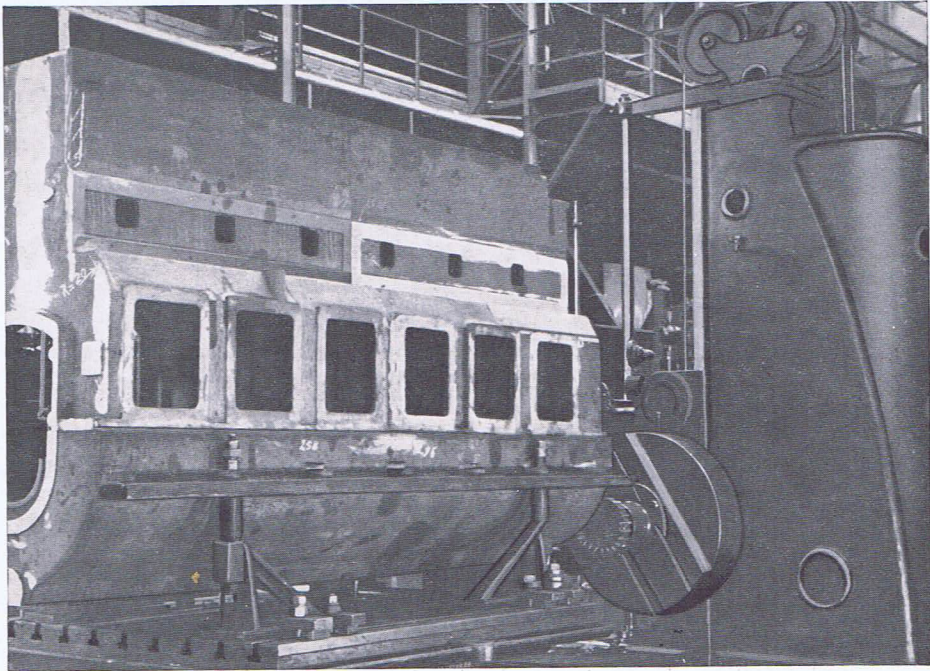
*Fabricage en afzet van motoren.*

*Enkele grepen uit de fabricage van motoren:  
De tandwielen moeten zuiver van afmeting zijn.*

*De lagerschalen worden uitgedraaid.*

83





*Bewerkingen van onder- en bovencarter van een nieuw type Industrie-dieselmotor.*

gedeeltelijk in twee en drie ploegen, en voorts zijn er op tekenkamer en kantoor 25 man technisch en administratief personeel.

In de grote fabriekshal is dag en nacht alles leven en beweging. De machines dreunen er en de vonken spatten rond. In de draaibanken wordt het zwarte ijzer blank als zilver en glanst het pas gedraaide brons als goud. En onder de menigvuldige bewerkingen, die de ruwe brokken ijzer en staal op hun ommegang door het machinepark en de montage-afdeling ondergaan, worden zij tot levende machines. Alras herkent men het carter en de cilinders. Straks worden krukas, drijfstangen en zuigers er aan bevestigd. Zo groeit de motor. En waar het oog ook wat wil hebben komen er, behalve bankwerkers en monteurs, ook schilders aan te pas, die de motor plamuren en verven.

Er is bij de fabricage en montage betrekkelijk grof werk, maar ook precisiewerk, waarbij het aankomt op het honderdste deel van een millimeter.

Wanneer de motor geheel gereed is, wordt hij opgehesen en op de proefstand neergezet, om daar eerst in te lopen en dan te worden onderworpen aan de zwaarste belasting, die een scheepsmotor in storm en noodweer of

bij ijsgang op een ruwe zee zou kunnen krijgen te verduren. Pas als hij al die proeven heeft doorstaan en gebleken is dat hij het voorgeschreven aantal paardekrachten ruimschoots kan ontwikkelen, mag een Industriemotor de fabriek verlaten.

Geen mens kan alles zelf doen. Ook een motorenfabriek is aangewezen op samenwerking met fabrieken van grondstoffen en halffabrikaten. De voornaamste vaste leveranciers van De Industrie zijn:

voor gietijzer de Zuid-Nederlandse IJzergieterij der firma Asselbergs te Bergen op Zoom;

voor perlietisch gietijzer de Machinefabriek Reineveld N.V. te Delft;

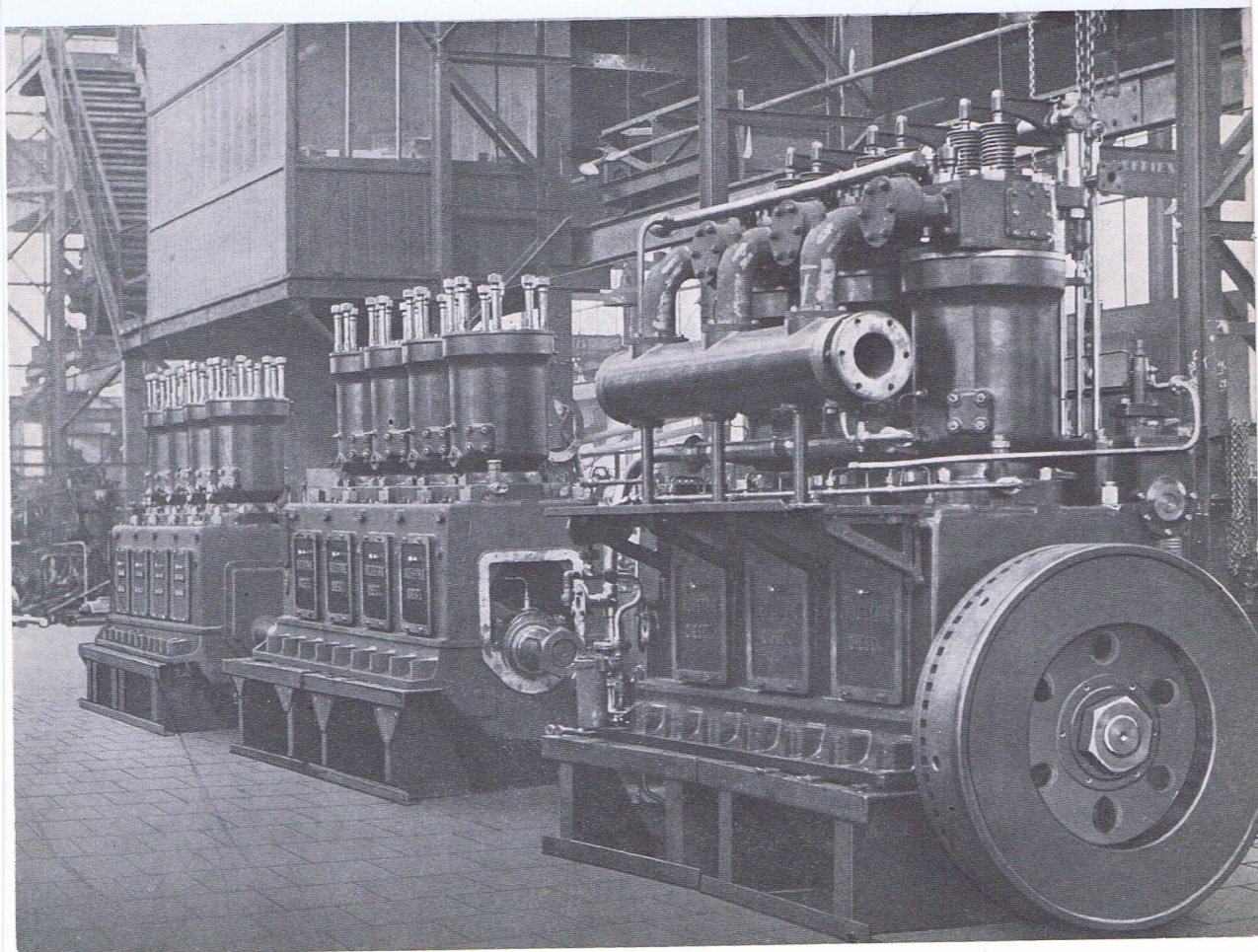
voor gietstaal de Nederlandse Staalfabrieken voorheen J. M. de Muinck Keizer N.V. te Utrecht;

voor brons Chr. van Dongen's Metaalgieterijen te Helmond;

voor brons en appendages G. Dikkers & Co N.V. te Hengelo.

*Als alle onderdelen gereed zijn, worden de motoren gemonteerd. Op de foto een driecilinder en twee viercilindermotoren van het VD-type in montage.*

85







*Het m.s. Terschelling waarin een 800 pk Industrie-scheepsdieselmotor (zie pag. 71) werd geplaatst.*

Nadat de productie van de motoren is besproken, dient iets gezegd over de wijze, waarop ze worden aan de man gebracht. Reeds is — in het verband der werven — gesproken over oude en dikwijls hartelijke relaties met reders en schippers. Dit geldt ook voor de motorenfabriek met deze uitbreiding dat haar directie ook even vriendschappelijke als zakelijke betrekkingen onderhoudt met onderscheiden scheepswerven, niet enkel met de zuster- (of beter: moeder-) ondernemingen te Alphen aan den Rijn of met andere werven Boot in Zuid-Holland, doch met scheepswerven overal in het land en vooral met de talrijke scheepswerven in de provincie Groningen. Kort voor dit jubileum werd de grootste Industrie-scheepsdieselmotor die gemaakt is, een machine van 800 pk, geplaatst in een der grootste voor Nederlandse rekening in Groningen gebouwde coasters.

Voor het aanknopen en onderhouden van relaties overal in het land en ook

daarbuiten, zijn vertegenwoordigers onmisbaar. Wij hebben reeds gesproken over de heren Lever (vader en zoon) te Antwerpen, die de geregelde afzet van Industriemotoren naar België zeer bevorderd hebben. Ook kennen de lezers reeds J. C. Terlouw, de eerste assistent in de motorenfabriek, thans filiaalhouder te Rotterdam. Een zeer actief vertegenwoordiger is geweest van 1912—1927 J. Kamminga te Groningen.

De huidige vertegenwoordigers en filiaalhouders zijn:

Amsterdam: Gebroeders Smit, Baarsjesweg 244-245.

Antwerpen: J. A. Lever, Wapenstraat 15.

Breskens: C. P. A. Reynhoudt, Nijverheidsstraat 11.

Bruinisse: L. Padmos.

Djakarta: Javastaal Stokvis N.V.

Hoogezand: G. te Velde & Zoon, „Welgelegen”.

Ierseke: W. Bakker.

Leeuwarden: W. van Leeuwen, Nieuwe kade 70.

Rotterdam: J. C. Terlouw, Haringvliet 12.

87

### Personeel van de motorenfabriek per 1 Dec. 1950

dienstjaren



Ieder figuurtje = 10 man

In de groep 0-5 dienstjaren (♣+♠) zijn de personen met meer dan 5 dienstjaren (♠) inbegrepen, enz.

## ***De scheepswerven sedert 1945***

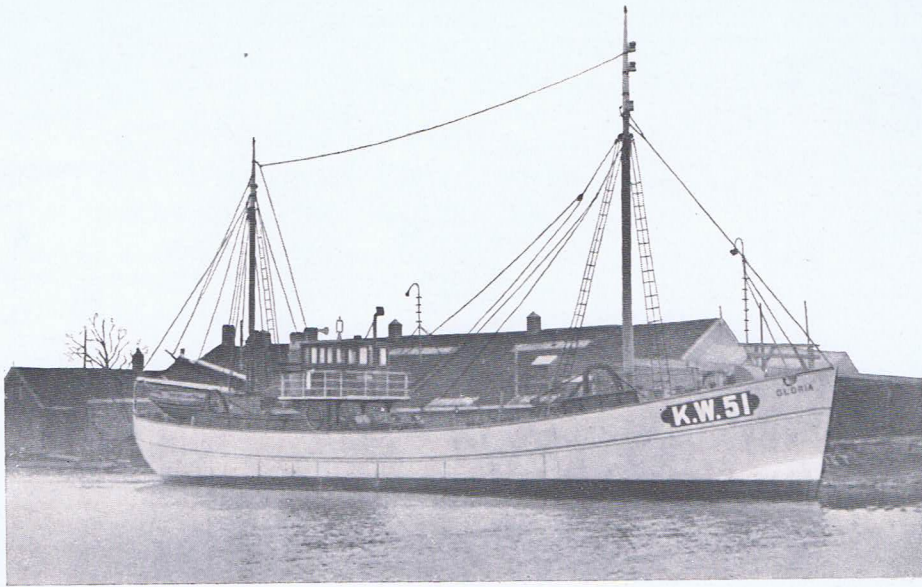
De scheepswerven verkeerden na het einde van de tweede wereldoorlog in gelijke omstandigheden als de motorenfabriek. Er was een sterke vraag naar schepen en nog meer naar scheepsreparaties, maar er was een even groot gebrek aan materiaal en men zat zeer onthand met drijfkracht, want vlak na de bevrijding werkten de elektrische centrales niet. Om op gang te kunnen komen, zijn er op beide werven Industriemotoren geplaatst — ruwe olie was er onmiddellijk na de komst der geallieerde legers volop te krijgen — en deze hebben in de moeilijke eerste maanden de machines gedreven. Op de werf De Vooruitgang werd de motor gekoppeld aan een elektrische dynamo; op de werf De Industrie verving de dieselmotor de oude gasmotor, voor welke thans geen anthraciet meer was te krijgen; hij kon gemakkelijk gekoppeld worden aan het bestaande drijfwerk. Met medewerking der regering kwam er ook spoedig ijzer en weldra waren beide werven volop in bedrijf.

Wanneer de grafieken van afgeleverde schepen voor 1945 en 1946 lage cijfers geven, dan ligt dat, behalve aan het feit dat er veel reparaties zijn verricht, ook hieraan dat er een aanlooptijd vereist was om goed op gang te komen en tevens aan de omstandigheid dat schepen, die in het ene jaar voor het grootste deel gebouwd werden, pas in het volgende jaar als afgeleverd in de grafiek konden worden opgenomen.

Over de situatie van heden volgen hier enkele gegevens aangaande beide werven.

*Werf  
De Vooruit-  
gang.*

De werf De Vooruitgang werkt momenteel met een personeel van bijna 100 man. Met bewustheid wordt gestreefd naar de bouw van de meest verscheiden scheepstypen, omdat een stabiele bezetting van de werf daardoor het best gewaarborgd wordt geacht. Gespecialiseerde werven fluctueren al te zeer met een bepaalde tak van scheepvaart. Ze zijn nu eens overdruk bezet en liggen dan weer leeg. De Vooruitgang heeft coasters in serie gebouwd, maar ze onderhoudt even gaarne de relaties met de



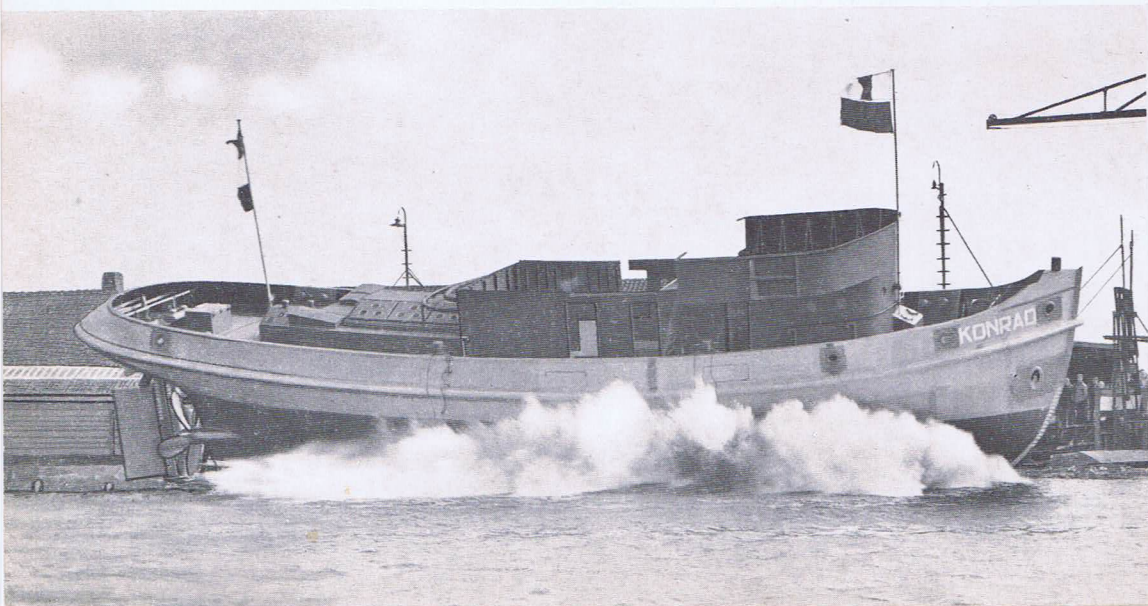
*De logger K.W. 51, in 1938 op de werf De Vooruitgang gebouwd, is in de winter 1939—1940, waarschijnlijk door het stoten op een mijn, met man en muis vergaan.*

visserij, die in de eerste wereldoorlog reeds gelegd zijn. Loggers zijn gebouwd voor Katwijk, Vlaardingen en Scheveningen; trawlers voor IJmuiden; Noordzeebotters voor Goeree, Den Helder, Texel en Urk; kottertjes voor de visserij op het IJselmeer zijn geleverd aan Enkhuizen, Volendam en Marken; en onderscheiden typen vissersschepen voor de Zeeuwse wateren aan Bruinisse, Ierseke en Breskens.

En dan is daar de oeroude, maar nog altijd levendige relatie met de binnenvaart. De clippers, tjalken en paviljoensschepen zijn verdwenen van het bouwprogramma, maar nieuwere typen van vrachtschepen kwamen daarvoor in de plaats, zowel voor beurtdiensten als voor de wilde vaart

89

*Een van de sleepboten, in 1949 voor Poolse rekening gebouwd, loopt van stapel.*

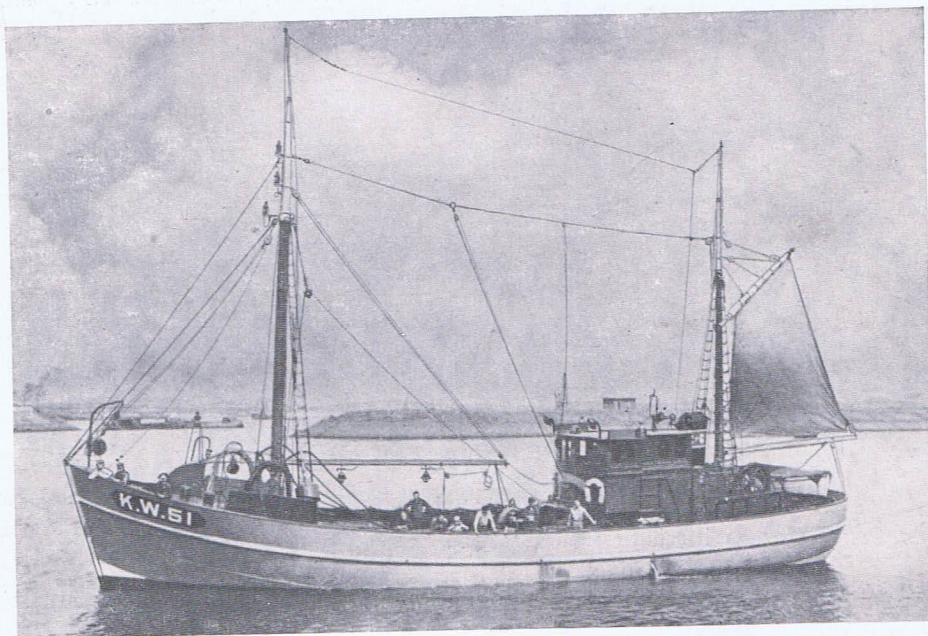


## Productie van de werven (exclusief reparatiewerkzaamheden)



bestemd. Dekschuiten, aken en baggerbakken zijn altijd door gebouwd in een belangrijk aantal.

De vraag naar sleepschepen was de laatste twintig jaar gering, maar sleepboten zijn er des te meer gebouwd, ook na de laatste oorlog. In 1950 werden enkele forse sleepboten voor Polen afgeleverd, waaruit men ziet dat de leveringen naar het buitenland hervat zijn. Een opmerkelijke opdracht was die voor enige patrouilleboten voor de zeepolitie in Indonesië. De bestelling kwam in 1949 via het Nederlandse Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen, de aflevering geschiedde in 1950 aan de Verenigde Staten van Indonesië, omdat inmiddels de soevereiniteit was overgedragen.



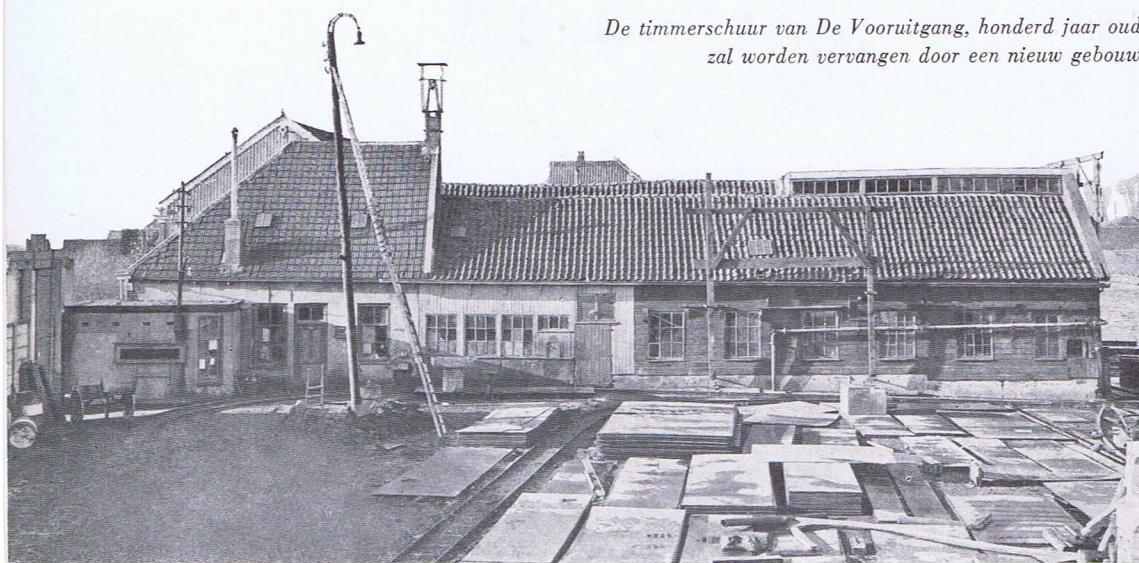
*In 1947 was er een nieuwe K.W. 51 in de vaart, weer gebouwd op de werf De Vooruitgang en van een Industriemotor voorzien.*

Tot 1949 zaten het administratieve personeel en de tekenaars van De Vooruitgang in het oude woonhuis der familie Boot, waarin Philippus en Dirk Boot vele jaren hebben gewoond. In October 1949 zijn echter nieuwe kantoren en tekenkamers in gebruik genomen, die in uiterlijk en inrichting veel overeenkomst vertonen met het kantoorgebouw van de motorenfabriek.

Het vroegere woonhuis is kort geleden afgebroken, maar de oude timmerschuur van Philippus Boot, aan het woonhuis grenzend, dient nog steeds het oorspronkelijke doel, al is ze aanzienlijk vergroot en al zijn de kraan- en trekzagen en de oude lepelboren vervangen door electrisch gedreven boormachines en lint- en cirkelzagen.

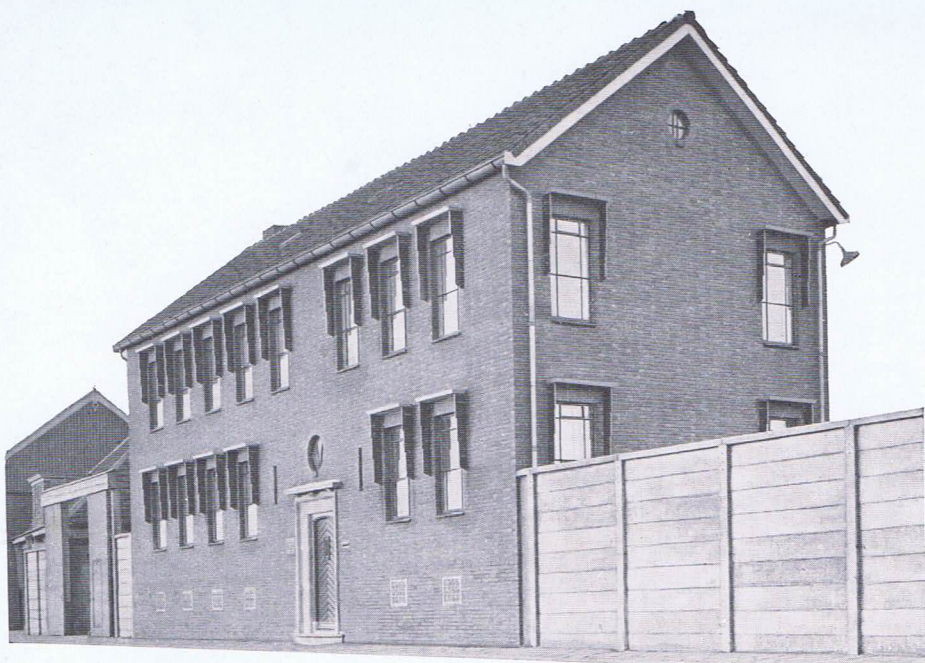
Aan de andere zijde van de werf is de ijzerloods met de smederij, waar de pons-, knip- en ijzerboormachine staan en de lasapparaten zijn. Daar ligt ook de spantenvloer, waarop de spanten en boorden, de steven en het hekstuk van een te bouwen schip op ware grootte worden uitgetekend.

*De timmerschuur van De Vooruitgang, honderd jaar oud, zal worden vervangen door een nieuw gebouw.*



En tussen deze beide is de werf.

Daar wordt op een dwars- of langshelling van het nieuw te bouwen schip „de kiel gelegd”, zoals men dat nog altijd noemt, al hebben de meeste schepen tegenwoordig geen kiel meer, maar slechts een bodemplaats. Daar rijzen de ijzeren spanten omhoog, veel schraler dan de ribben van de houten schepen vroeger waren, maar eens zo sterk. Reeds in de spanten, maar duidelijker als boeg en hek zijn aangebracht, tekent zich de vorm af van het te bouwen schip: een sleepschip lang en breed en diep, om vooral veel te kunnen laden; een logger stoer en stevig, tegen een ruwe zee bestand; patrouilleboten rank en scherp teneinde een hoge vaart te kunnen lopen.

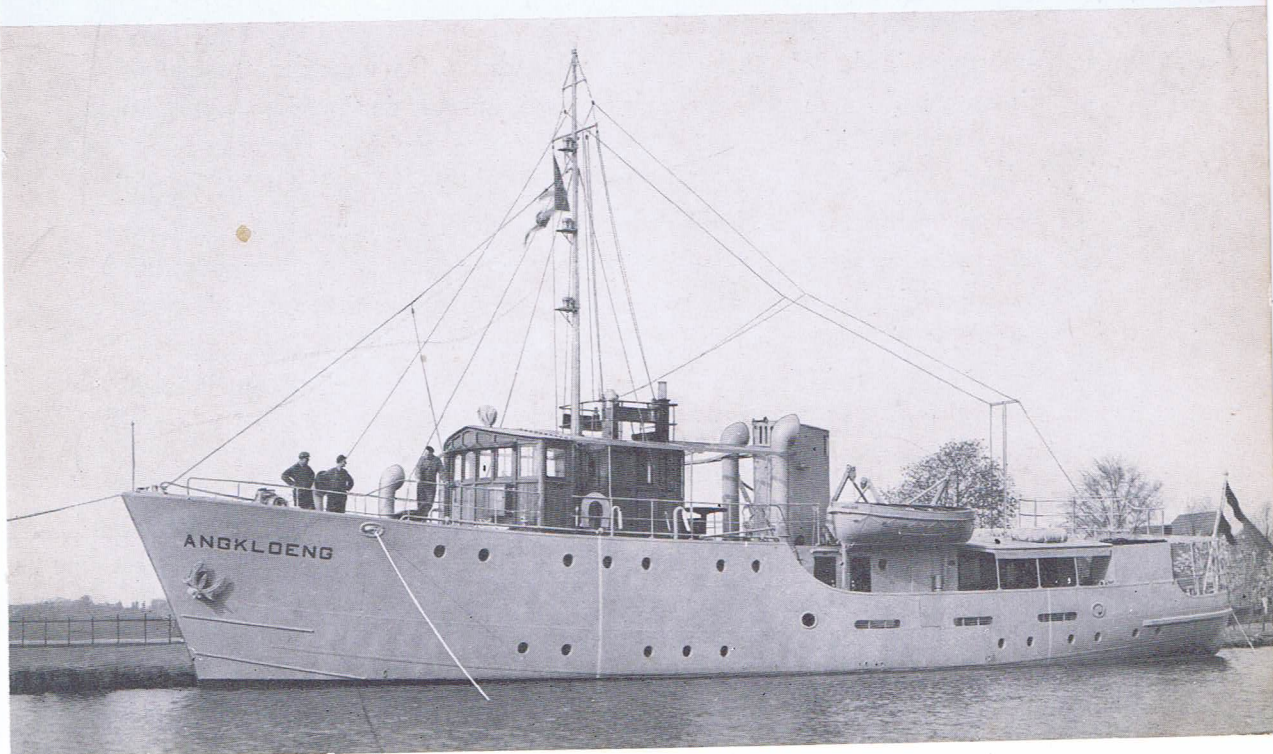


*Het nieuwe kantoorgebouw van de werf De Vooruitgang.*

En als men de sierlijke lijnen van een electrisch gelaste steven en de vloeiende zeeg van een modern schip beziet, dan treft het de beschouwer dat het ruwe en harde vak van de scheepsbouwmeester toch schoonheids-elementen heeft. Die schoonheid was er vroeger aan de schoeners en de clippers en ze is er bij de allernieuwste schepen weer.

*Een van de patrouilleboten, afgeleverd aan Indonesië.*

93





De rustige scheepstimmerwerf van Philippus Boot is vol lawaai geworden, sinds Dirk de ijzerbouw toepassen ging. Een ware heksenketel werd het toen de pneumatische revolver-klinkhamers in gebruik kwamen. Als in die tijd een serie schepen in aanbouw was en een dozijn klinkers tegelijk hun revolverhamers lieten knetteren, verging horen en zien een mens. De laatste jaren is het weer wat rustiger geworden op de werf, omdat het elektrisch lassen het klinken voor een deel heeft vervangen.

*Werk De  
Industrie.*

Op de reparatiewerf De Industrie hebben de pneumatische klinkhamers, die op De Vooruitgang zoveel leven brachten in de brouwerij, lange tijd niet mogen ratelen, ofschoon men er daar eigenlijk ook niet buiten kon. Een aanvraag om pneumatisch te mogen klinken is bij het gemeentebestuur ingediend, maar ze werd afgewezen op grond van de Hinderwet, nadat een aantal van de omwonenden, waaronder de voorzitter der Kamer van Koophandel te Leiden, bezwaren hadden ingebracht, omdat zij rustverstoring duchtten. Enkele jaren later is opnieuw een verzoek ingediend, want de exploitatiemogelijkheid van de werf werd ernstig bedreigd, nu men met de hand moest blijven klinken, waarbij een ploeg van vier man nodig was, terwijl men bij pneumatisch klinken met een ploeg van drie man kon volstaan, die bovendien aanzienlijk sneller werken kon. Maar weer werd de vergunning geweigerd, waarbij in het midden blijven mag of de toenmalige burgemeester met overgrote ijver heeft gewaakt voor de rust van zijn dorpelingen, dan wel of hij, die veel met de landbouw op had, te weinig oog had voor de belangen van de industrie. In vele andere gemeenten ratelden de pneumatische hamers wel op werven die, evenals De Industrie, in de bebouwde kom gelegen waren. Ondanks deze teleurstellingen hield de directie onverdroten vol. In een derde adres werd, op gezag van een hoogleraar in de geluidssterkte aan de Technische Hogeschool te Delft, wiens advies gevraagd was, aangevoerd dat het geluid van de pneumatische klinkhamers wel hinderlijk zou zijn voor degenen die tegenover de werf woonden, maar voor de andere omwonenden niet zozeer. Ook dit verzoek werd echter, evenals het vorige, tot in hoogste instantie afgewezen op grond van de Hinderwet van 1874. Toen het zover was, brak de tweede wereldoorlog uit en sedert is, speciaal op de werf De Industrie het klinken in zulk een mate vervangen door elektrisch lassen dat de kwestie haar scherpe kanten heeft verloren.



*In 1950 zijn twee coasters, gebouwd op de werf De Vooruitgang, en twee coasters, gebouwd op de werf Stapel te Spaarndam, alle vier bestemd voor de Koninklijke Paketvaart Maatschappij, en voorzien van Industriemotoren per Modjokerto naar Indonesië verscheept. Op de foto: twee kustvaartuigen worden met een bok op het dek van de oceaanstomer gezet.*

Gedurende de tweede wereldoorlog heeft De Industrie geprofiteerd van de zuiggasbedrijfsmotor van 100 pk, die reeds in 1918 was aangeschaft. Gebouwd voor gasgeneratorbedrijf draaide deze motor op anthraciet, die tijdens de bezetting in voldoende hoeveelheid beschikbaar werd gesteld. Toen Alphen aan den Rijn in het voorjaar van 1945 geheel verstoken was van elektrische stroom, snorde de gasmotor lustig en hield hij niet alleen de machines aan de gang, maar voorzag hij ook het bedrijf van licht, want er was een eigen elektrische installatie van 110 volt.

Na de oorlog waren zowel de motor als de lichtinstallatie versleten en in het vertrouwen dat zich voorshands geen nieuwe calamiteiten als tijdens de tweede wereldoorlog zullen voordoen, is in 1947 besloten de oude inrichting op te ruimen en voortaan elektrische stroom te betrekken van het gemeentelijk electriciteitsbedrijf. Dit betekende een verandering op grote schaal. Alle drijfwerk en riemen werden opgeruimd en bij iedere pons-, knip-, buig- en boormachine kwam een electromotor.

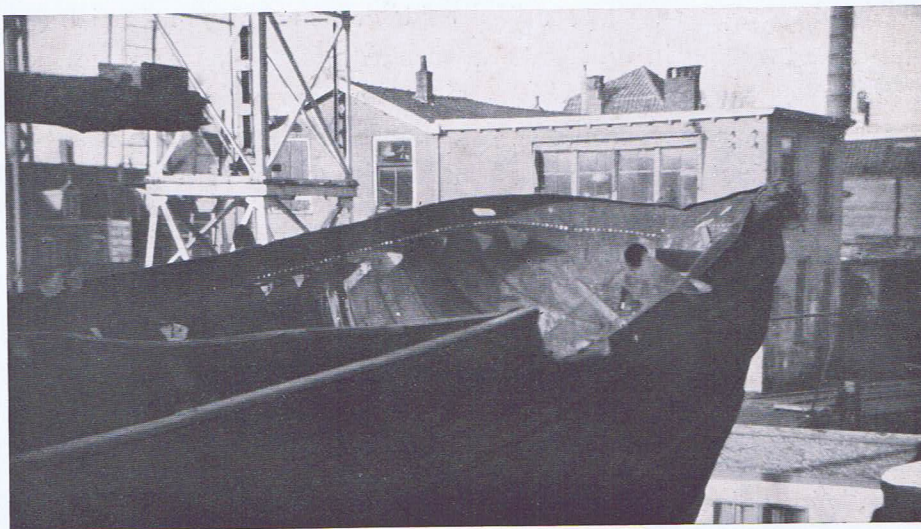
Er zijn in de laatste jaren op deze werf ook andere belangrijke vernieuwingen aangebracht. De gebouwen van de tweede motorenfabriek, die in 1930 bij de scheepswerf werden getrokken, zijn na de oorlog verbeterd en vernieuwd. Ten behoeve van het personeel zijn gemaakt: een goedschaftlokaal, een was- en kleedkamer en een douche-inrichting. Zowel de timmerloods als de eet-, bad- en kleedgelegenheden hebben centrale verwarming. Moderne machines zijn geplaatst in de werkplaatsen van de ijzerwerkers, timmerlieden en smeden.

In de eerste jaren na de oorlog, toen er zoveel oorlogsschade hersteld en zoveel uitgestelde reparaties ingehaald moesten worden, was de werf zeer druk bezet en ook in het jubileumjaar is ze „fully employed”; er werken 65 man.

In 1948 stonden eens tegelijkertijd drie schepen op de dwarshelling; onderaan een motorlogger, die met 8 $\frac{1}{2}$  meter werd verlengd, daarboven een motorschip, dat een geheel nieuw achterschip moest krijgen; en hoog boven op de helling een Rijnvrachtboot, die van een nieuw voorschip werd voorzien.

Uit deze opsomming blijkt tevens hoe veelomvattend de reparaties, die op de werf De Industrie worden uitgevoerd, vaak zijn. Natuurlijk komen

*Nooit kwamen aan de werf De Industrie zulke wrakken voor reparatie als na de tweede wereldoorlog. Twee Zeeuwse mosselkotters, als een hoop verroest en verwrongen ijzer aan de werf gekomen, zijn weer tot zeewaardige schepen gemaakt.*





*In 1949 zijn op de werf De Industrie twee moderne motorloggers gebouwd voor een Scheveningse rederij.*

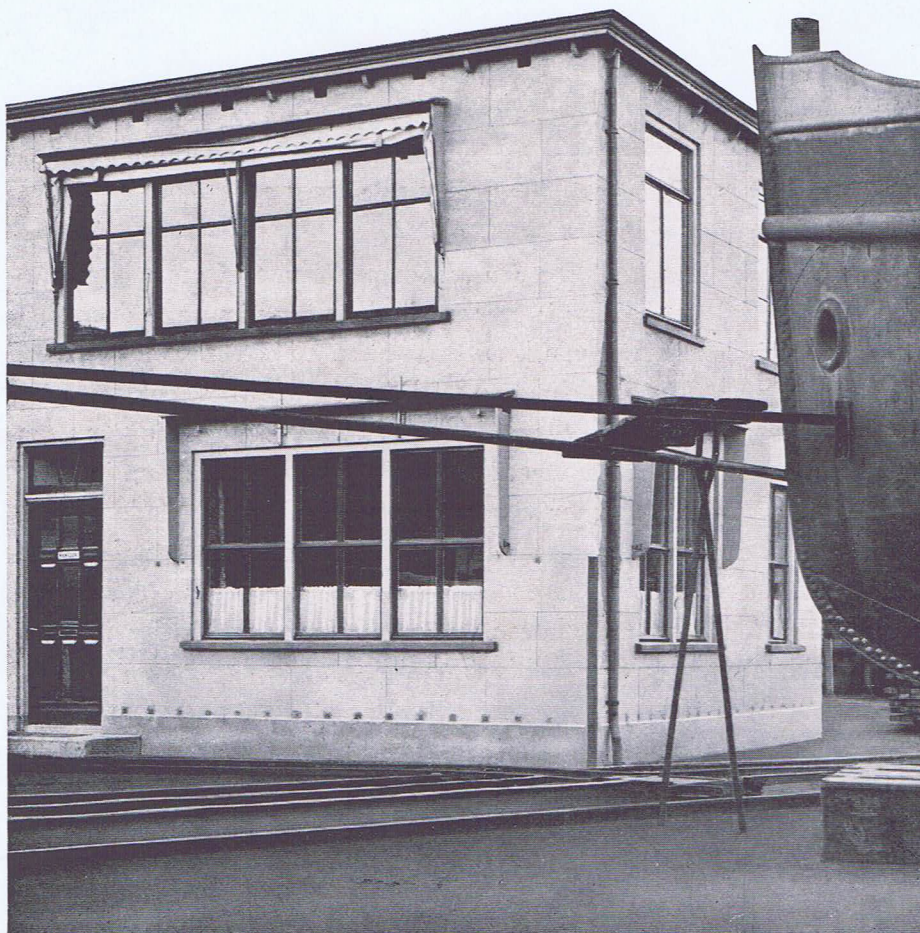
er ook wel schepen enkel voor een schoonmaakbeurt of om een enkele huidplaat, die bij een botsing is gescheurd, door een nieuwe te doen vervangen. Dan is het karwei van krabben, verven en een nieuwe plaat inzetten spoedig afgelopen. Maar de werf De Industrie voert ook wat men in de aannemerswereld zou noemen „complete verbouwingen” uit en soms maakt ze van een oud karkas een nieuw schip. Dat gebeurde o.m. in 1946 met de wrakken van een paar vissersschepen. De Duitsers hadden deze schuiten tijdens de oorlog ergens in de Zeeuwse stromen met bommen vernield en laten zinken. Na de oorlog werden ze gelicht. Als hopen verwrongen ijzer kwamen ze boven water. Het is onbegrijpelijk dat men zulke wrakken nog van de Schelde naar de Rijn heeft kunnen slepen en toen ze voor de werf kwamen, scheen het uitgesloten dat daarvan ooit wat goeds gemaakt zou kunnen worden. Maar de mannen van de reparatiewerf hebben de wrakken onder handen genomen en als zeewaardige en pronte schepen hebben ze de werf verlaten.

De werf De Industrie heeft het aanzien van een echte reparatiewerf, al zijn er in vroeger en later tijd ook nieuwe schepen gebouwd van aller-

hande typen. Veel meer dan bij De Vooruitgang liggen hier altijd verscheidene schepen voor de wal, gedeukt, geblutst en roestig na zeer lang zwerven of na een lelijk accident, of met helrode vlekken van menie als ze onderhanden zijn. En op die schepen gaat het schippersleven doorgaans zijn gewone gang. De schoorsteen van het roefje rookt, de schippersvrouw staat aan de was; een tjalk, hoog op de helling, vlagt met rood baai en witte lakens. Een bont vertier heerst altijd op de reparatiewerf.

Anders dan in de motorenfabriek, waar, zoals we gezien hebben, de directie thans gevormd wordt door de vierde generatie, staan de scheeps-

*Het kantoorgebouw van de reparatiewerf De Industrie.*

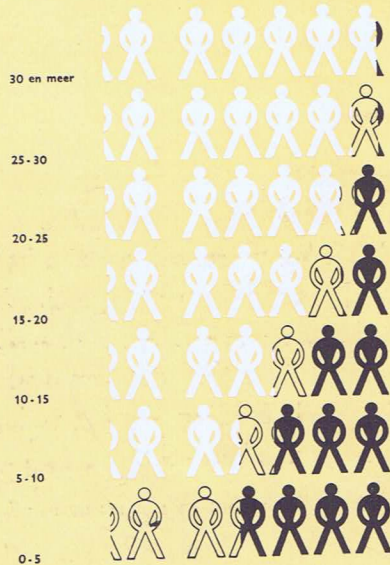


**Personeel  
van de werven  
per 1 Dec. 1950**

Ieder figuurtje = 10 man

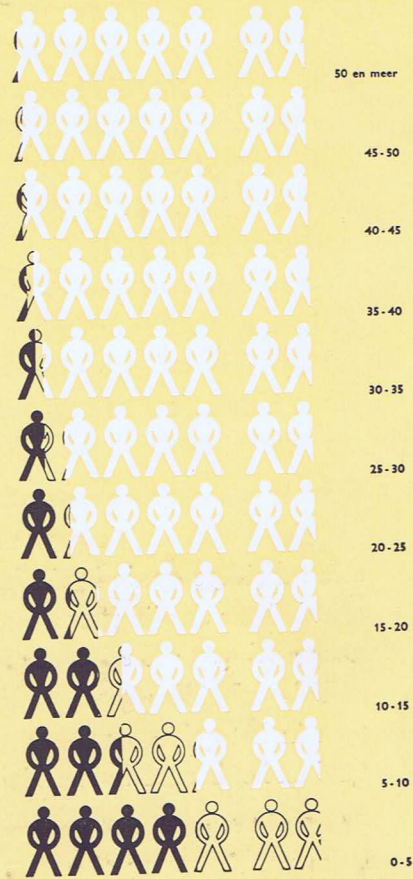
**Werf De Vooruitgang**

dienstjaren



**Werf De Industrie**

dienstjaren



In de groep 0-5 dienstjaren (0-5) zijn de personen met meer dan 5 dienstjaren (5) inbegrepen, enz.

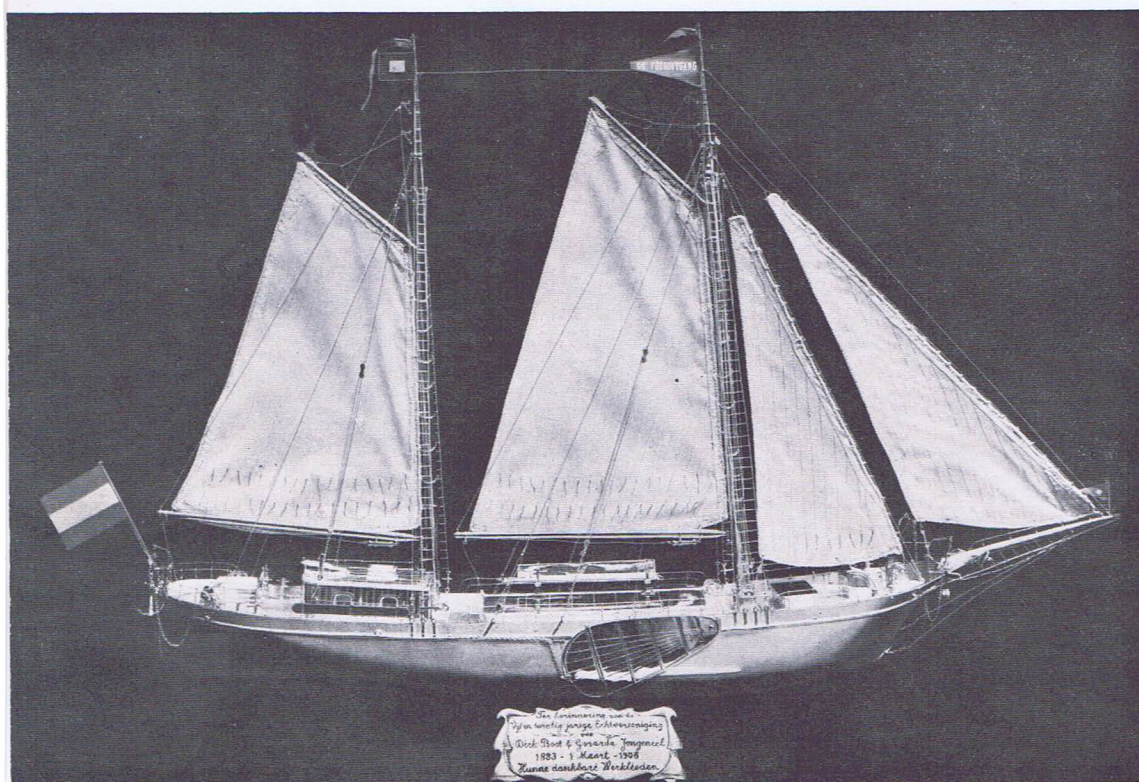
werven bij het honderdjarig jubileum nog onder leiding van kleinzoons van Philippus Boot. Van 1929 af tot heden voert op de werf De Industrie Jacobus Boot de teugels, en van 1931 tot vandaag staat op De Vooruitgang Willem Boot aan het hoofd.

## ***Sociale zaken***

Het zou al te idyllisch zijn, wanneer er in een volle eeuw nooit wrijving was geweest tussen de directie en het personeel. Van Dirk Boot hebben we reeds gezegd dat hij niet gemakkelijk was voor zijn arbeiders, evenmin als voor zijn kinderen en voor zichzelf. Toch heersten er in zijn bedrijf, in overeenstemming met de tijd, zekere patriarchale verhoudingen. Zo was het vaste regel dat zijn vrouw, wanneer er een kindje was geboren in het gezin van een der arbeiders, een groot krentenbrood bij de kraamvrouw liet bezorgen. Het gebruik kon niet zo goed bestendig blijven, toen het patroonsgezin het woonhuis op de werf verliet en het personeel in aantal groeide.

Ook hield Dirk Boot ervan dat grote gebeurtenissen in zijn familie werden meegevierd door het personeel. Bij zijn zilveren huwelijk in 1908 zijn alle arbeiders op de bruiloft geweest en heeft het personeel van zijn kant aan de baas en zijn vrouw het zilveren model van een clipper ten geschenke aangeboden. Ook de bruiloften van verschillende van Dirks zoons zijn met de arbeiders gevierd. Een echt personeelsfeest was dat van 1947, toen in het gebouw van de Marthastichting de bevrijding van het vaderland en het herstel van fabriek en werven vrolijk zijn herdacht.

*Bij gelegenheid van hun zilveren huwelijk in 1908 ontvingen Dirk Boot en zijn vrouw van het personeel het model van een clipper in zilver.*





*Slotstuk van de personeel-avond op 2 Januari 1947.*

Uitstapjes met het personeel zijn in de laatste jaren af en toe gemaakt, maar bij de firma Boot was dit geen nieuwigheid van na de oorlog. Reeds in de zomer van 1900 maakte Dirk Boot met zijn arbeiders per stoomboot „Stad Woerden” een pleziertocht naar Amsterdam, waarbij een muziekcorps de vrolijkheid aan boord vermeerderde.

Doch het heeft ook wel eens gespannen. Toen de vakbeweging opkwam, waren de patroons van het nut en de wenselijkheid daarvan niet aanstonds overtuigd. Trouwens, een deel der arbeiders zag in de vakbeweging toentertijd ook meer een oorlogsinstrument dan een orgaan om door overleg tot goede sociale verhoudingen te komen. Het wederzijdse misverstand is in de loop der jaren overwonnen. Bijna alle arbeiders zijn nu georganiseerd en wel in de Uniebonden, die in de Stichting van de Arbeid en de Sociaal-Economische Raad met de ondernemers samenwerken. Van de communistische E.V.C. is men in Alphen blijkbaar niet gediend.

Er mogen dan al eens spanningen zijn geweest, in de regel konden de kwesties in der minne worden opgelost. Slechts eenmaal is in het bedrijf gestaakt, namelijk in 1920, toen een wilde stakingskoorts in het gehele land en over de gehele wereld woedde. Na enkele weken werd de arbeid weer hervat. In 1936, toen de economische crisis tot telkens nieuwe bezuinigingen en loonsverlagingen had gedwongen, heeft een nieuwe staking bedreigd, maar deze keer kwam er tijdig een minnelijke schikking tot stand. Dat er zulk een goede vrede heerste in het bedrijf is stellig voor een belangrijk deel te danken aan de rustige, aan alle buitensporigheid



gespeende geest der Alphense bevolking, uit wier midden het gros van het personeel is voortgekomen.

Van de sociale voorzieningen dient het pensioenfonds vermeld te worden, dat in 1941 is gesticht. Enige pensioenvoorziening was er tevoren ook geweest, doch het fondsje dat daarvoor bestond, is door de crisis van de jaren dertig weggevaagd. In de Stichting Pensioenfonds is de zaak op stevige grondslag gevestigd, toen de directie bij de oprichting een bedrag van f 100.000 stortte. De arbeiders zijn thans verzekerd van een premievrij pensioen bij het bereiken van de 65-jarige leeftijd. Het bestuur van de stichting bestaat uit: de directie, een vertegenwoordiging uit het personeel van beide werven en de motorenfabriek en een financieel adviseur.

Het aantal employé's met een lange staat van dienst is veel te groot om hen hier allen te vermelden. Slechts enkele namen worden genoemd voor elk der takken van het bedrijf.

Twee van degenen, die het langst bij de firma Boot gewerkt hebben, zijn H. de Korte, in dienst getreden op 1 Augustus 1900, wiens gouden jubileum in 1950 op de scheepswerf De Industrie gevierd is en J. Groenendijk, die op 17 Februari 1951 hetzelfde jubileum herdacht. Op de scheepswerf De Vooruitgang heeft Jelle Camminga de functie van werfbaas op loffelijke wijze vervuld van 1898 tot 1914. Van 1915 totdat in 1934 de werf werd stil gelegd, was werfbaas A. A. Boerefijn. Toen enkele jaren later het werk op De Vooruitgang werd hervat, trad J. van der Vlist als werfbaas op en thans vervult hij deze functie nog. Op de scheepswerf De Industrie is B. C. M. Werther van 1916 af werfbaas; niet alleen op reparatiewerk, doch ook op nieuwbouw heeft hij een bijzonder goede kijk.

J. C. Terlouw, die in 1910 als eerste en enige arbeider Johannes Boot in de motorenfabriek terzijde stond, was van 1920 tot 1924 werkmeester in de montage-afdeling en de bankwerkerij. Toen Terlouw naar Rotterdam ging, werd hij opgevolgd als werkmeester door B. Landaal, die reeds geruime tijd in de motorenfabriek werkzaam was en deze nieuwe functie tot heden toe vervult. In Februari 1951 herdacht hij zijn 40-jarig dienstjubileum. Werkmeester voor de afdeling draaijerij werd in 1919 J. M. van der Valk; in 1950 ging deze post over op zijn zoon P. van der Valk, terwijl de vader werd bevorderd tot de nieuwe functie van bedrijfschef voor de gehele fabriek.

Tenslotte zij genoemd een man, die noch bij de scheepswerven, noch bij de motorenfabriek is onder te brengen, omdat hij bij het gehele bedrijf behoort, namelijk de hoofdboekhouder M. van der Neut. In 1910 kwam hij als jongste bediende op het kantoor en in het begin blonk hij zo weinig uit dat na een half jaar Dirk Boot tot vader Van der Neut zei: „Ik geloof dat het nooit wat met de jongen wordt; hij moet maar weg.” Maar de jonge Van der Neut is gebleven en het is wél wat geworden. Toen Gerrardus Boot, de jongste zoon van Dirk, die enige tijd hoofdboekhouder was, het bedrijf verliet, nam Van der Neut het werk van deze alumnus van de Rotterdamse Handelshogeschool over. Dat was een hele aanpak voor een man, die al zijn kennis door zelfstudie had verworven. Doch Van der Neut is voortreffelijk geslaagd, naar werd getuigd op 1 April 1950, toen hij zijn veertigjarig jubileum vierde.

Een oude en vaste traditie bij de firma Boot is dat de patroons iedere Dinsdagavond vergaderen. Dirk Boot heeft deze gewoonte ingesteld, toen hij in 1908 van de woning op de werf verhuisde naar de Stationsstraat. Elke Dinsdagavond kwamen daar de zoons bij vader op bezoek om de zaken te bespreken. Na het verscheiden van Dirk Boot hebben de broers het gebruik der Dinsdagse directievergaderingen voortgezet door in vaste volgorde iedere week nu bij deze en dan bij die samen te komen. Thans wordt de traditie mede onderhouden door de leden van de vierde generatie, die lid van de directie zijn, en er moet heel wat gebeuren eer iemand op het appèl ontbreekt of de vergadering wordt verzet.

*Een  
traditie.*

De gewichtige zaken de vennootschap betreffende worden hier besproken en behalve de huidige leden der directie is ook steeds present Philippus Boot, adviseur sinds hij geen directeur meer is, die in overeenstemming met zijn status na zijn pensionnering een adviserende stem heeft. Doch er hoeft niet vaak gestemd te worden; daarvoor is de verstandhouding tussen de directeuren onderling te goed; ook de oudere en de jongere generaties kunnen het uitstekend met elkander vinden. En niet minder aangenaam zijn de betrekkingen met de enige commissaris der vennootschap, de heer Leendert Spreij, die in Juli 1936 zijn vader, de heer Jetse Spreij, heeft opgevolgd. Hij verschijnt op de commissarisvergaderingen, die eens per maand gehouden worden.



*Vlak voor het van stapel lopen. De werfvlag, de maatschappijvlag en de nationale vlag zijn gehesen.*

## **Besluit**

Wij zijn aan het einde gekomen van ons overzicht over honderd jaar schepen en veertig jaar motoren te Alphen aan den Rijn.

Van de aartsvader Jacob wordt verhaald dat hij, die arm uit zijn land was weggetrokken, bij zijn terugkeer tot twee legers was geworden.

Philippus Boot, die als pekjongen begon en van scheepsmakersknecht baas werd op het werfje aan de Gouwsluis, zou, als hij thans zijn ogen opslaan kon, van drie, vier legers kunnen spreken. Het kleine werfje voor boerenschuiten is uitgegroeid tot twee scheepswerven en een motorenfabriek. En daarbij komt nog de scheepswerf te Leiden, door Philippus' oudste en jongste zoon gesticht.

Er zijn tijden van voor- en tegenspoed geweest,  
— wij hebben ze gereleveerd. Maar door  
goede en kwade tijden heen is het bedrijf  
omhooggestreefd en thans staat het naar  
menselijke berekening op vaste basis.

*Gratie op een scheepswerf!  
Het is niet altijd enkel ijzer, staal  
en roest op De Vooruitgang.  
Bij een tewaterlating zijn er vrouwen,  
kinderen en bloemen.*



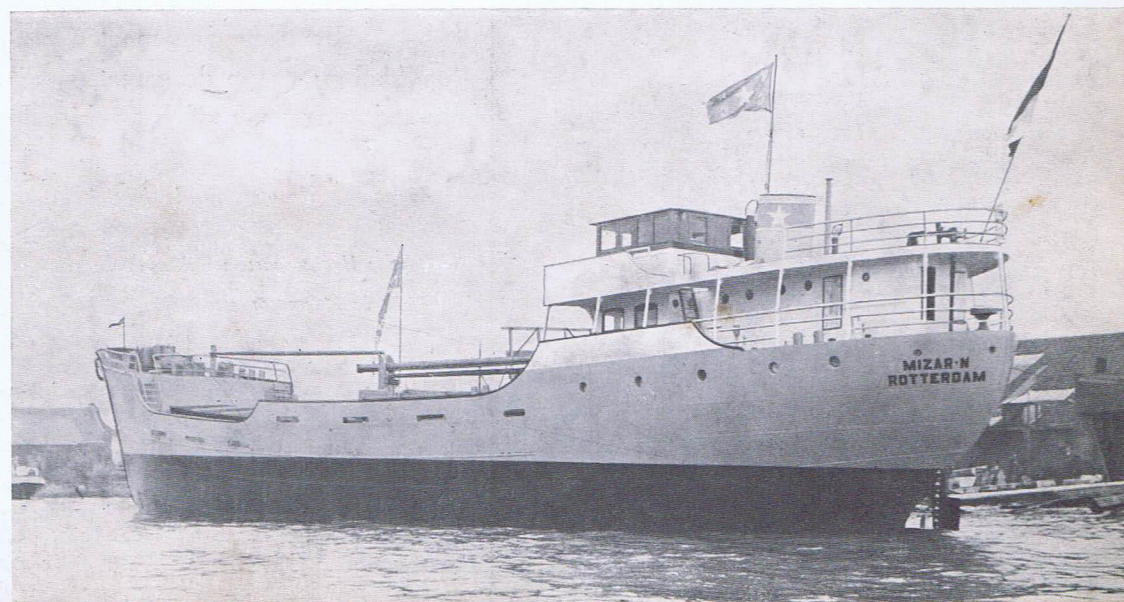
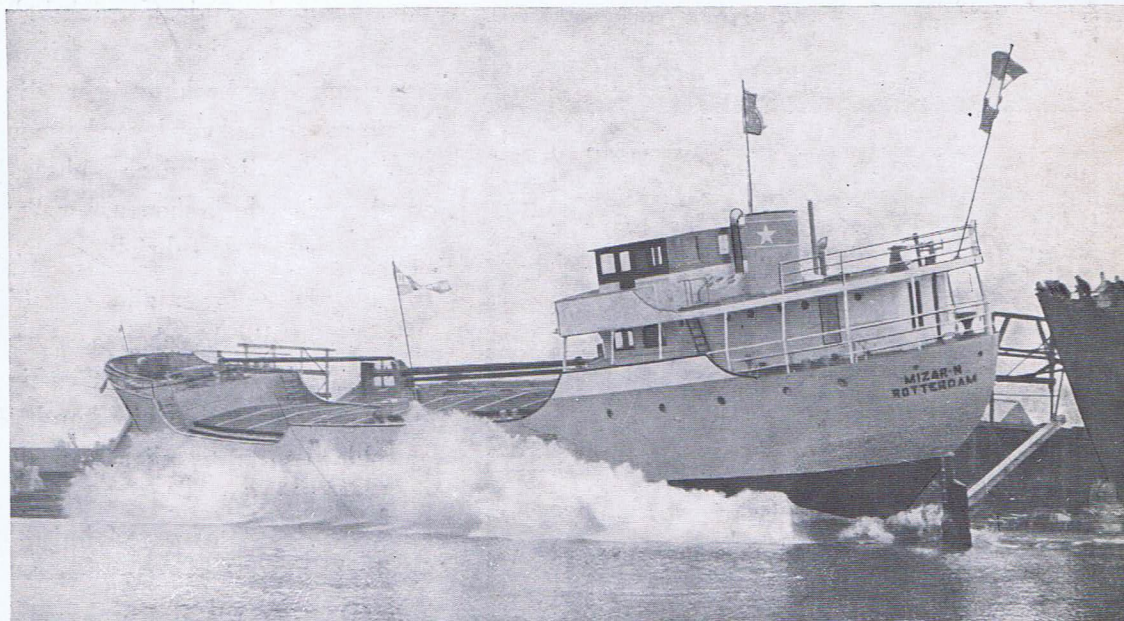
Op De Vooruitgang groeien uit kielplaat en geraamte, onder het geratel van de klinkers en de sissende steekvlammen der lassers de casco's, die, kaal en roestig nog, de vlag op krijgen en van de werf te water gaan. En liggend in de Oude Rijn worden ze geverfd, getuigd en ingetimmerd, en zo gemaakt tot schepen die, al is hun schoonheid een andere dan die van de clippers en schoeners uit de zeiltijd, in boeg en zeeg en tuig toch stijl vertonen.

Voor de scheepswerf De Industrie liggen vermoeide en kreupele zwervers,

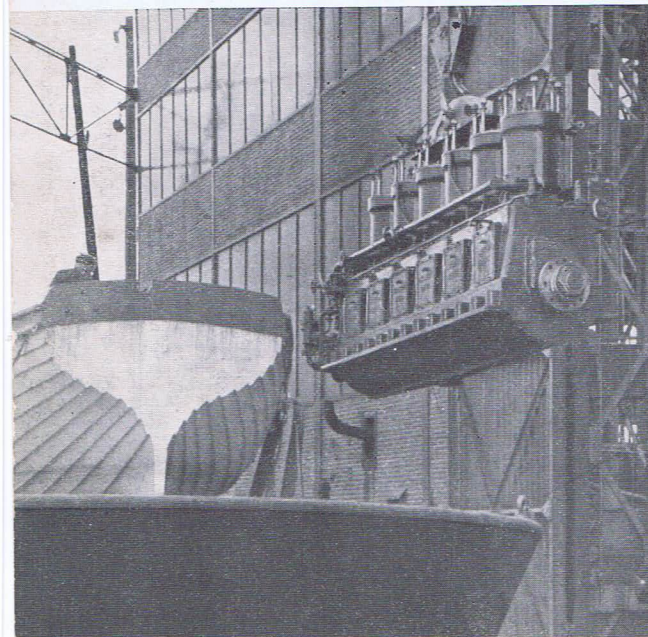
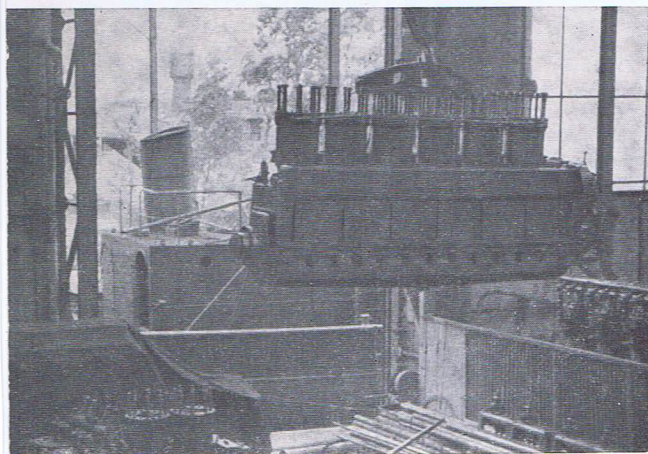
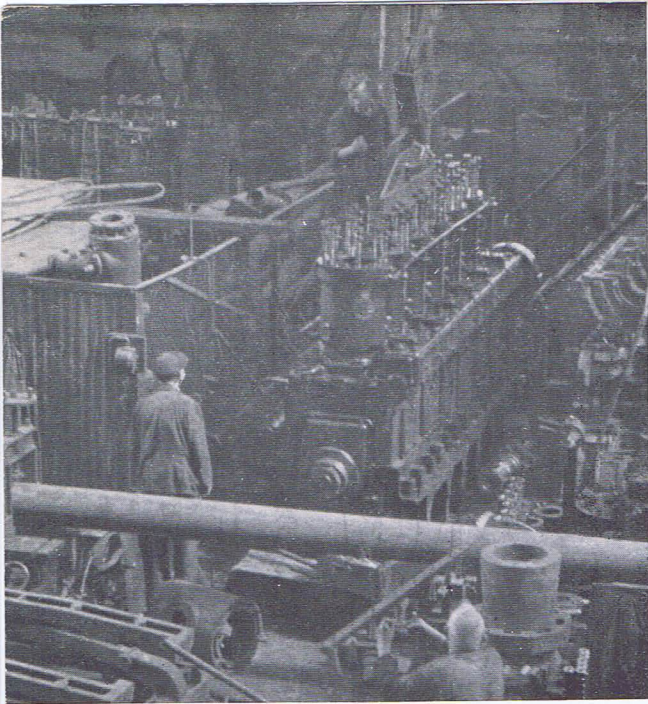
*Boven: Hoog spat het schuim op als het schip dwars te water gaat.*

*Onder: De Mizar-N is in zijn element.*

105



105



geknauwd door het zware werk en versleten op hun verre tochten. De dokter van De Industrie weet raad voor zijn patiënten; hij opereert ze als een bekwaam chirurg. Als ze de reparatiewerf verlaten, zijn hun wonden weer genezen en, fris geverfd, gaan ze er als verjongd opnieuw op uit.

In de motorenfabriek groeien op hun gang door de fabriekshal, komend van rechts en zwaaiend naar links, de brokken ijzer, die op de proefstand van leven kunnen druisen, en die daarna gehesen worden in de schepen, welke wachten achter de fabriek.

En als de motoren zijn gesteld dan stuwen die de schepen voort. Op de Oude Rijn gaat het rustig aan, want de smalle rivier kan het geweld van de techniek van de moderne tijd niet recht verdragen, maar op de Waterweg of buitengaats, bewijst de motor wat hij kan. Daar wordt de proefvaart gehouden, waarbij de machines hun volle vermogen moeten ontwikkelen; en op de gemeten mijl wordt nagegaan of het schip de

*Zó gaat een motor uit de fabriek in het schip:*

*Boven: Het gevaarte wordt omhoog gehesen.*

*Midden: De motor zweeft naar de uitgang.*

*Onder: Tussen muur en dek.*

snelheid loopt die is gecontracteerd. Bij Boot heeft het daaraan nog nimmer gemankeerd. Het ging doorgaans nog wel wat harder dan in het contract was overeengekomen. Nadat gebleken is dat schip en motor voldoen aan de gestelde eisen, wordt de werfvlag gestreken en gaat die van de rederij in top ten teken dat het schip is overgedragen. En dan wordt er geklonken op een behouden vaart.

Het feest is snel voorbij. Reders en scheepsbouwers huldigen beiden de opvatting dat er gewerkt moet worden. De pavoiseervlaggen gaan omlaag, het overbodig volk van boord. Het schip aanvaardt zijn eerste reis.

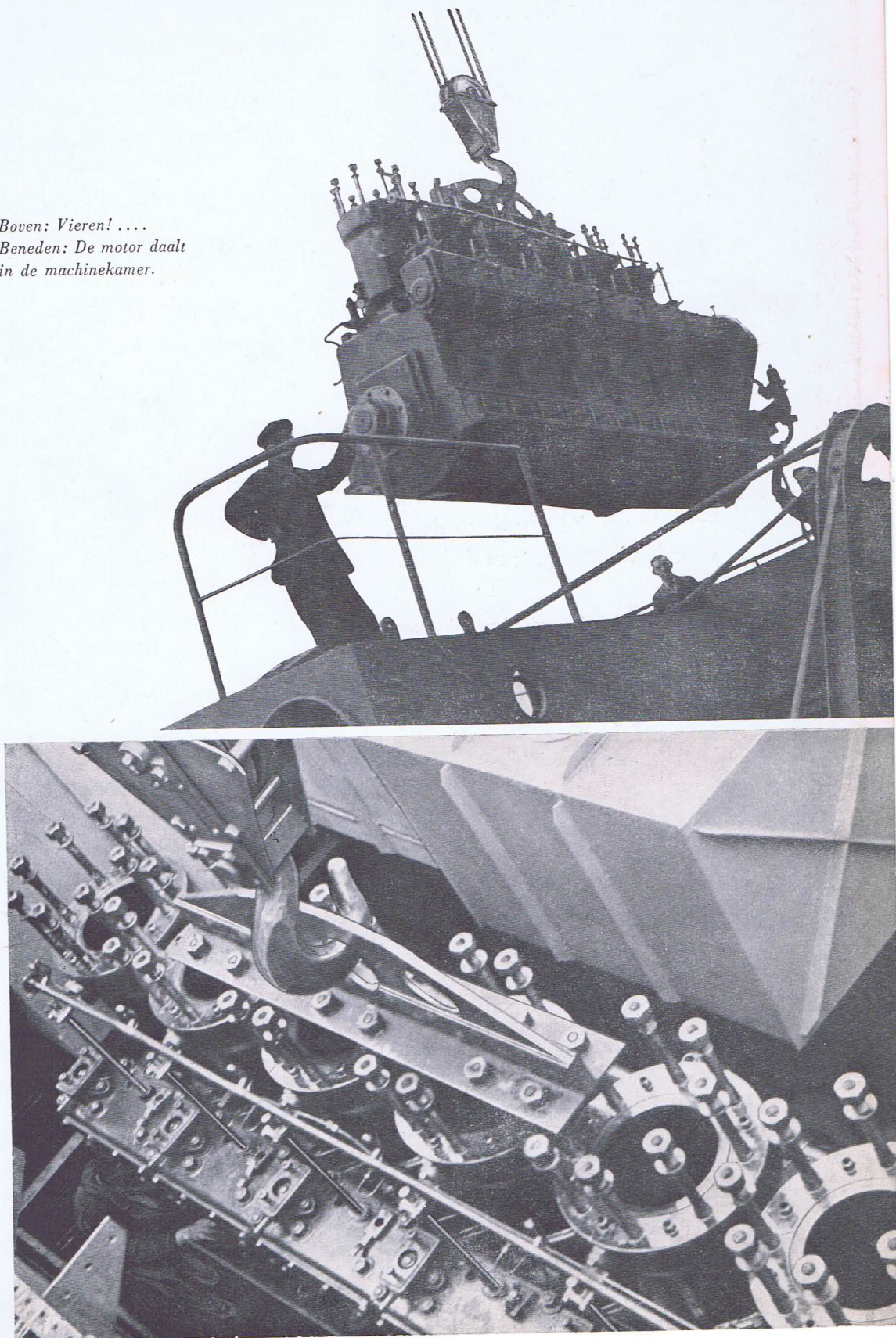
De loggers varen uit naar de Shetlands, naar Doggersbank of naar het Kanaal, al naar de haring trekt. De trawlers jagen op vis tot in de buurt van IJsland en de Noordkaap. De coasters azen op vracht voor alle havens van de Oostzee af tot aan de Zwarte Zee. De sleepboten en Rijnschepen varen de rivieren op, tot aan de Alpen in het hartje van Europa toe. De binnenschepen zwerven op alle grote en kleine wateren van het waterrijke Nederland. En de Industriemotoren in de buiken van die schepen draaien onverdroten. Ze stuwen ze door zware zeeën in de golf van Biscaje en voor de Noorse kust; ze drijven ze door het ijs in de Oostzee of tegen een

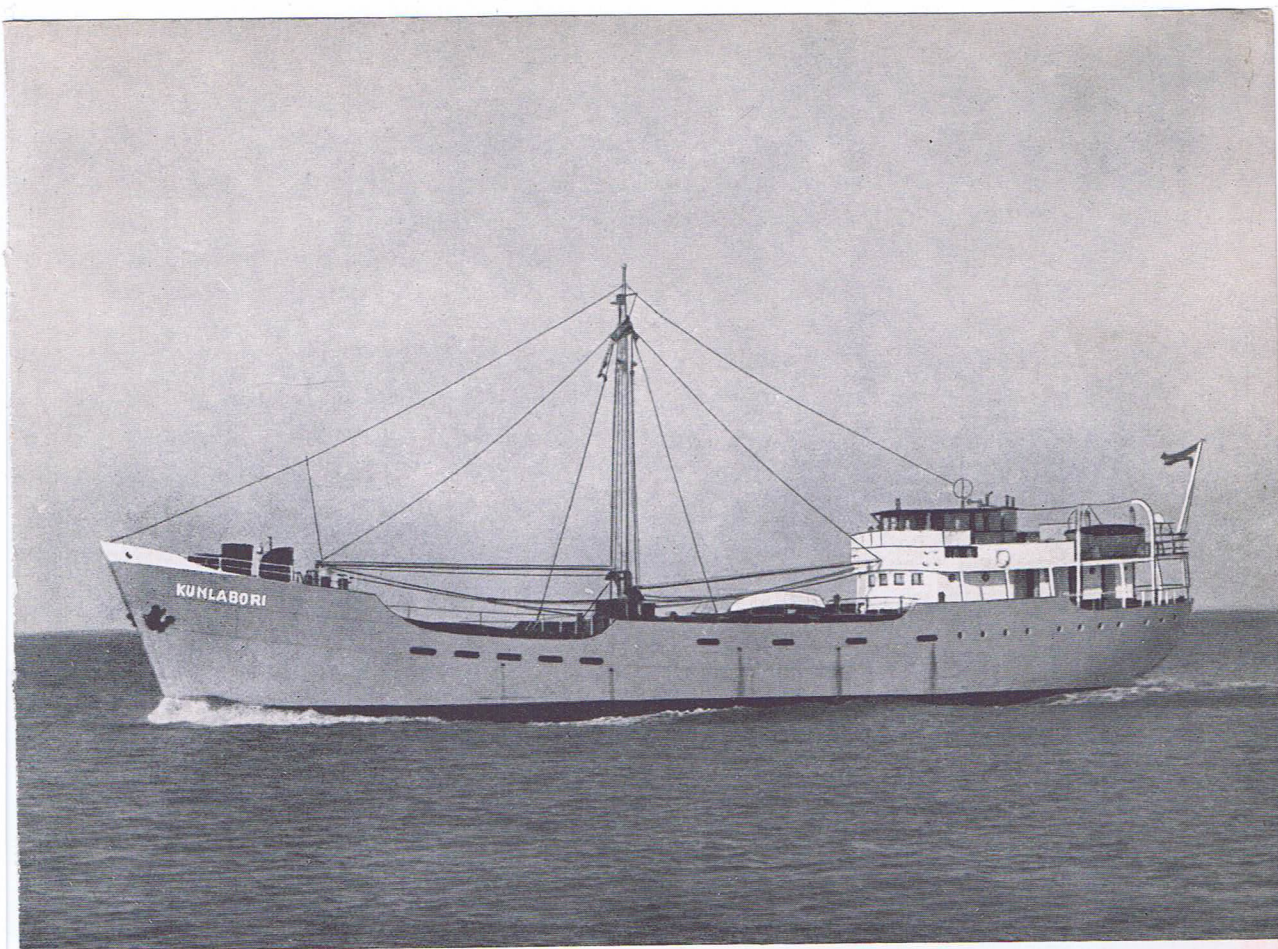
*En dáár vaart de logger, gedreven door een Industriemotor!*

107



*Boven: Vieren! . . . .  
Beneden: De motor daalt  
in de machinekamer.*





*Een coaster gebouwd op een der Groningse werven naar zee gaand. Dit schip is voorzien van een Industrie scheeps-diesel voortstuwingsinstallatie.*

felle stroom op in de buurt van Bazel. Ze hebben de schepen wel gebracht naar Zuid-Oost-Azië en naar het Verre Westen. En ze brengen schip en volk weer veilig thuis, hoever de reis ook is geweest.

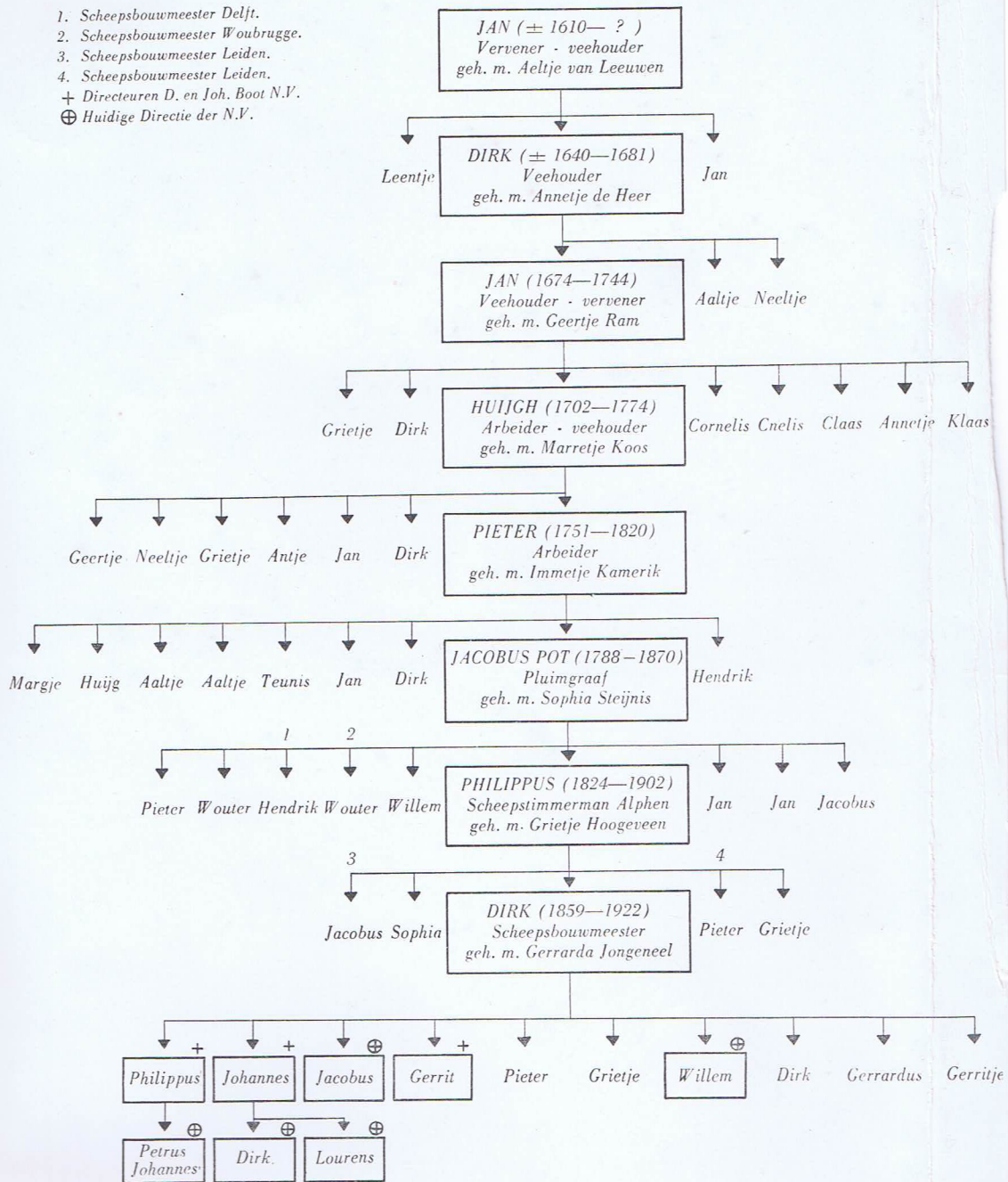
Tot drie legers geworden.... Met vreugde en dankbaarheid wordt het te Alphen aan den Rijn na honderd jaar herdacht.





# Genealogische tabel van het geslacht Boot

- 1. Scheepsbouwmeester Delft.
- 2. Scheepsbouwmeester Woubrugge.
- 3. Scheepsbouwmeester Leiden.
- 4. Scheepsbouwmeester Leiden.
- + Directeuren D. en Joh. Boot N.V.
- ⊕ Huidige Directie der N.V.



Dit gedenkboek is geschreven door K. Norel naar historische gegevens, in hoofdzaak verschaft door J. W. van Zwieten. De grafische verzorging is van W. van der Mark. Het is gedrukt op de persen en gebonden ter binderij van N. Samsom n.v. te Alphen aan den Rijn.

Van de oplaag zijn 475 exemplaren genummerd van 1 t/m 475.

Dit exemplaar is nummer

419



VERENIGING DE MOTORSLIEPBOOT