

Betreft: Pieterrella Jacoba  
Dossier:  
Datum: 25-12-2012  
Auteur: Hein Sommer en Peter Faber

(fotonummers tussen tekst in vette cijfers)

## Algemeen

Type: paviljoenschuit  
Eigenaar A. Mourik  
Achterwater 6, 3024 RD Rotterdam  
ariemourik @live.nl  
datum schouw 1 -12- 2012 Hein Sommer en Peter Faber

## Gegevens over het schip

meetbrief R6547N (dit nog controleren, lijkt nummer van ander schip)  
Pieterrella Jacoba  
motorzeiltjalk  
gebouwd: werf onbekend te Capelle aan de IJssel  
bouwjaar 1901  
afmetingen 15,48 x 4,31 m

oude meetbrief R5324N d.d. 29-10-1921  
Hoop op beter  
A. Korsten Rotterdam  
15,91 x 4,29 m  
45,484 ton

kadasternummer 21017 BR 1993

verkoopacte (in bezit van de huidige eigenaar) d.d. 31-12-1940  
verkoper Jonker te Overschie  
koper Roelof van Veen , L. de Collignystraat 36, Rotterdam

## Scheepswerf

Het schip vertoont een aantal kenmerken die duiden op de werf Kalkman te Capelle aan de IJssel. Deze kenmerken zijn o.a. de algehele rompvorm, het verloop van de berghouten en de vorm van de voorsteven. De plaats van aanbouw wordt bij andere scheepsmetingen ook wel aangeduid als Kralingseveer of Kralingen.

De werf A.Kalkman en zonen is officieel opgericht door Anthony Kalkman . Karakteristiek voor de werf waren de paviljoenschuiten, veelal voor beurtschippers rond de Zuidhollandse eilanden. Vanwege hun mooie vorm werden sommige van de schepen ook wel aangeduid als paviljoenjacht. Tot nu toe zijn ruim een tiental van deze schepen teruggevonden. Deze schuiten hebben een wisselende compleetheid in historische kenmerken. Al met al is het mogelijk om werfkenmerken te herkennen.

## Romp

De romp is in een fraaie ongeschonden staat. Merkwaardig is wel het verschil tussen de twee meetbrieven in gemeten lengte. **01** De romp geeft geen enkele aanwijzing dat de lengte van het schip is aangepast. **02** Ook zijn er geen sporen van een botteloef, die eventueel tot de lengte van het schip zou kunnen worden gerekend. Wel aangepast is de huid van het onderwaterschip, deze is vervangen.

Op de romp zijn aan de buitenkant sporen zichtbaar. Hiervan worden er enkele hier behandeld.

## Voorsteven

In het vaste deel van de voorsteven zit bovenin een rond en een vierkant gat.

### **03,04**

Het ronde gat is voor de beugel van het onderste blok van de strijktalie, het vierkante voor de steun van de boegspriet. De bout door de voorsteven van deze steun was vierkant om hem in verticale stand te houden. Hij werd van SB naar BB door de steven gestoken, waarna hij opgesloten werd met een spie (gezien op een zusterschip).

Bovenop de steven zit een losse stevenpunt. Deze punt is thans een gelaste doos **05-07**, waarbij het beslag is van de originele houten punt overgezet op de deze doos. Zowel het beslag als de vorm van de stevenpunt komen exact overeen met de punt van een zusterschip dat nog wel de houten punt bezit. De stevenpunt heeft aan de onderkant een pen waarmee hij op de voorsteven geschoven wordt. Aan de voorkant zit onderaan een oog om hem met een horizontale pen te fixeren op de vaste steven. Deze horizontale pen is dus een borgpen en geen scharnier waarom de steven naar voren gedraaid kan worden ("z.g. klapsteven").

## Kluisborden

Naast de voorsteven zitten gegoten kluisboorden, ook weer een werfkenmerk. Daarnaast berentanden die thans bestaan uit een gelaste doos, maar waarvan de vorm niet noemenswaard zal afwijken van het houten origineel. De berghouten zijn ter plekke van de berentanden iets ingenomen, een kenmerk van Kalkman.

## Boegspriet

Buitengewoon merkwaardig is dat er geen bevestigingen voor zijstagen voor een boegspriet zijn teruggevonden, terwijl het kluisbord aan SB wel de benodigde

uitholling heeft. Ook de steun van het achtereind van een boegspriet naar het dek is niet teruggevonden (er zou nog beter naar gezocht kunnen worden). Dit suggereert dat het schip geen boegspriet gehad heeft, maar dat zou wel gek zijn, een boegspriet was standaard op dit soort schepen.

## **Berghouten**

Waar de boeghouten (in Noord-Nederland stuizen genaamd) overgaan in de bergplaat in de zij van het schip, moeten de brede boeghouten overgaan in de dikte van de bergplaat. **01** Kalkman loste dit op onder het laatste stukje bergplaat een eikenhouten wig te monteren. Bij de Pieterella Jacoba is dit thans dichtgelast, wel zijn de doorgaande bouten nog te herkennen.

## **Achterstevan**

Op de achterstevan is nog een werfkenmerk te herkennen, namelijk de **08** balkopbouten waarmee de vingerlingen op de achterstevan zijn gemonteerd.

## **Voordek**

Het voordek bestaat uit lange-ruitplaat, wat gezien het bouwjaar 1901 nog wel kan. **09**

## **Ankerlier**

Het vermoeden bestaat dat het schip in het begin een ankerrol had. Onderdeks zijn de gaten van de voormalige nagels te zien van de hoeklijntjes waartussen de wangen aan dek stonden. Aan de binnenkant van de steven zou bovendecks een houten blok gezeten moeten hebben, met de pallen voor het braadspil. Hier zijn geen sporen van overgebleven. De huidige ankerlier is niet origineel. Dit is een klaplier (deelbare ankerlier), afkomstig van een Hagenaar en door de huidige eigenaar geplaatst.

Opzij van de ankerlier aan bb zit een dichtgeklonken gat in het dek. Hier stond een doorvoer om de ankerketting met de hand af te voeren naar een opslagruimte onderdeks. **10**

## **David**

Eveneens aan bakboord is een modern toegevoegde david te vinden, bedoeld om het anker overboord te brengen. Zo'n hulpmiddel wordt doorgaans op de schuiten van Kalkman niet aangetroffen.

## **Bolders**

De bolders zijn op het schanddeksel geplaatst. Dit schanddeksel is grotendeels vernieuwd in gelaste vorm. **11** Bij de vernieuwing is dit schanddeksel naar het achterschip toe verlengd ten opzichte van de oorspronkelijke situatie. Ter plekke van de bolders wordt het schanddeksel door twee strippen ondersteund. Eertijds liepen ze waarschijnlijk verticaal naar het dek, nu zijn ze gebogen en tegen de huid gelast.

## Vooronderklep

De vooronderingang maakt deel uit van het luik van de uitwip voor het contragewicht van de mast. **12,13** Voor het vooronderluik loopt de uitwip nog een klein stukje naar voren toe door. Tussen het vooronderluik en de mast is het uitwipluik vervangen door een gelast gedeelte, waardoor dit een geheel is geworden met het vooronderluik. Vroeger bestond het deksel van de uitwip waarschijnlijk uit meerdere delen. Aan weerszijden van het vooronderluik zit een oogje aan dek. Dit was bedoeld voor de beugel die aan één kant ingehaakt kon worden en aan de andere kant met een gat over het oogje heen viel ten behoeve van een hangslot. Een omslachtige constructie, overblijfsel van de houtbouw.

## Mastkoker

In de mastkoker zit een gelast schotje waardoor regenwater niet meer in het schip kan komen. De oorspronkelijke constructie is hier onduidelijk.

De mastkoker is grotendeels origineel en heeft unieke kenmerken. De wangen zijn van boven cirkelvormig afgerond en rondom loopt een hoeklijn. **14,15** De tussenruimte binnen het hoeklijn is opgevuld met hout, maar anders dan bij andere mastkokers zit het hout aan de binnenkant van de koker en de ijzeren platen aan de buitenkant. Ook de achterwand van de koker is van binnen gevoerd met hout. Ook dit zou origineel zijn. Aan de buitenkant is een ring opgelast ter plekke van de mastbout. Ook op de zijkant zitten enkele afgeslepen plekken. Mogelijk hebben hier vroeger houten (halve) klampen gezeten, ten behoeve van de vallen. Aan de achterkant zit een zwaar hoeklijn dat in de breedterichting van het schip rond gebogen is, met in het midden een gat voor de lummel. Dit hoeklijn zit vastgelast, een beetje hoger dan de originele plek waar het geklonken zat. Ongetwijfeld is dit gedaan vanwege de verhoging van de den bij de ombouw tot recreatieschip. De oorspronkelijke vorm en constructie van de knecht zijn onduidelijk. Los in het schip ligt een ijzeren plaatje met een gat, waar de lummelbout vroeger in rustte, een teken dat de knecht vroeger van hout was. Onder de knecht zit een flink stuk ingekankerde plaat die doet vermoeden dat hier hout tegen de koker heeft  
**16**  
gezetten.

## Pompkoker

Naast de koker, aan sb, zit een dichtgelast gat van de pomp. Vroeger zal hier een houten stop in hebben gepast, voorzien van een ijzeren dekseltje. **17**

## Dirk

Nog iets verder naar sb zit een stevig oog op een plaat aan dek geklonken. Dit zal wel de bevestiging van de dirk zijn.

## Overloop van de fok

Los bij het schip zijn de voormalige steunen voor de overloop van de fok. Dit waren twee zware smeedijzeren steunen die elk met vier nagels stevig op het dek stonden. **18-21** De oorspronkelijke gaten in het dek zijn met blinde nagels dicht gemaakt. Waarschijnlijk stond aan bb de steun met het oog, waaraan de overloop vast zat met een dito oog (dus niet losmaakbaar). Aan sb de steun met een bus in de lengterichting van het schip. De overloop kon hier van achter naar voren in gestoken worden met een naar voren uitstekende pen. De bus zorgt er voor dat de overloop niet op het dek zakt. De overloop kan geborgd worden met een verticale spie aan de voorzijde van de bus. Dit is in ieder geval de standaard constructie op kleine zuidelijke schepen. De overloop is niet meer bij het schip aanwezig.

## Middenschip

Hier vinden we de gangboorden en het laadhoofd. De oude den is afgesneden boven het hoeklijn, de nieuwe opbouw is geplaatst over dit hoeklijn heen. Dit is een jachtenopbouw met ramen en een rondlopend stalen dak.

## Zwaardophanging

Speciale aandacht verdient de bevestiging van de zwaarden. De zwaardbout liep boven het potdeksel, in een soort uitholling van het boeisel. **26, 27** Het hoeklijn van het potdeksel volgt deze uitholling. Het lijkt er op dat de zwaardbout uiteindelijk vast zat aan een zware steun aan dek aan de binnenzijde van het boeisel. Aan boord bevinden zich namelijk twee zware steunen, die ooit met vier zware nagels aan het schip bevestigd waren. Waarschijnlijk passen die steunen op de plek waar nu blinde nagels in het dek zitten. Hoe de zwaardbout vastzat aan zijn deksteun is onduidelijk. **22-25**

Overige sporen van de zwaardbevestiging zijn de ingekankerde plekken waar de schildpadblokken zaten, van hetzelfde model als op een ander Kalkmanscheepje aangetroffen. **28, 29** Verder zit er vlak achter de zwaardbout een zware plaat geklonken die een eindje boven dek uitsteekt. Kennelijk was deze bedoeld om naar binnen kantelen van de zwaarden te voorkomen. Vlak voor het schildpadblok vinden we nog een ingekankerde plek waar vroeger een balkje zat dat naar onder toe schuin naar voren stak. **28** Dit was bedoeld om de zwaarden vrij van de scheepshuid te houden. Tenslotte zijn voor de zwaardbouten de indrukken te zien van de langgerekte aanvaringsklampen die met twee bouten vastzaten en een uitsparing hadden waar ze om de achterste putting grepen. **26** De zwaarden zelf ontbreken.

## Bakstagen

Vlak achter de schildpadblokken zitten de bakstag-puttingen, met aan bakboord aan de binnenkant van het boeisel nog een uitgesmede kikker ter bevestiging van het bakstag. **30,31** Daar weer achter langwerpige gaten die niet bedoeld kunnen zijn voor de zwaardlopers; deze zouden hiervoor een rare bocht moeten maken. De echte doorvoeren voor de zwaardloper zitten verder naar achteren. Aan stuurboord vinden we binnen boord een vertikaal rolletje dat de functie gehad zou kunnen hebben van geleiding van de bakstagtalie, als deze naar achter loopt

naar een zwaardlier met een bakstagrol. Mogelijk is dit een latere uitvoering van het bakstag.

## Achterdek

Het achterdek en het paviljoen zijn compleet verdwenen. Toen de huidige eigenaar het schip kocht, groeide hier een boom. Nu bevindt zich achter de opbouw van het ruim een grote kuip. De spanten, voorzien van nagelgaten, laten zien waar eertijds het paviljoen eindigde. **32** Een laatste overblijfsel van het paviljoen zijn de ovale gietijzeren patrijspooten aan weerszijden van de achtersteven, gewoon voor de schuiten van Kalkman.

## Achterbolders

De bolders zijn hier klauwbolders die tegen de huid aan geklonken zijn, identiek aan bolders die op een zusterschip zijn aangetroffen.

## Zwaardtalie

Detail is nog een nagelgat aan de achterzijde van de bolders in de huid, vlak voor het oorspronkelijke paviljoen. Waarschijnlijk zat hier buitenop een oog voor het achterste blok van de zwaardtalie.

Het lijkt er dus op dat in de eerste fase zowel de zwaarden als de bakstagen met blokken bediend werden en dat beide later door een lier vervangen zijn.

## Roer

Het roer is een ijzeren gelaste doos. De vorm is niet de speciale vorm van de werf van Kalkman, maar is wel passend bij het schip. **08** De helmstok is mede ten gevolge van de nieuwe inrichting anders van vorm en mist het sierlijke verloop die hoort bij paviljoenschuiten.

## Tuigage

De tuigage ontbreekt. Een onderdeel dat nog bestaat is de helft van de lummelbout. **33, 34** Verder is er een ring met 2 ogen, wellicht de achterste ring op de giek. **35**

## Kleuren buitenom

Het boeisel is wit, de kop en kont havannabruin, evenals de binnenkant van het boeisel. Deze kleuren zijn traditioneel en kunnen in theorie zelfs overeenkomen met de oude situatie op dit schip. Het dek is modern grijs, de opbouw wit. Een aantal hoeklijnen aan dek zijn signaalrood, wat wel meer gezien wordt in ouderwetse schipperskringen. Het kan echter geen kleurstelling uit de begintijd zijn, rond 1900 was er degelijk en goedkoop rood net voorhanden.

## Vooronder

De intimmering van het vooronder is een historisch waardevol onderdeel van het schip. **36, 37** Voor intimmeringen bestaat helaas de regel: eens weg, voorgoed weg. Want als het houtwerk te slecht wordt of als er behoefte is aan meer ruimte,



komt er meestal een andere inrichting voor in de plaats. Zelfs als gepoogd wordt om het oude uiterlijk te behouden, zal de constructie geheel anders zijn.

Aan sb is de gehele betimmering behouden, evenals aan de voorkant over de breedte van het schip. Aan bb is ruimte gemaakt voor een generator.

Voor in het midden staat een schouw voor een kachel, voorzien van gesneden consoles. **38-44** Waarschijnlijk waren schouwen in een vooronder op dit soort schepen gebruikelijk, tegenwoordig zijn ze uiterst zeldzaam. Aan bb daarnaast een kastdeurtje en daarachter een open ruimte. In het dek hierboven zat voorheen de doorvoer van de ankerketting. **45-47** Wellicht is het hele kastje gebruikt als kettingbak, via het deurtje kon je ketting stouwen. Een wat kleinere ruimte voor de ketting had ook wel kunnen volstaan. Aan sb naast de schouw een dito deurtje met daarachter kastruimte. Van hieruit is ook de ruimte bereikbaar tussen de achterkant van de schouw en de voorsteven, waar plankjes liggen om spullen op te zetten. **48, 49**

Tegen beide kastjes aan bevindt zich een bank, een logische indeling, onder de bank loopt het vlak omhoog.

De bank zet zich voort aan sb in de zij. Boven de bank zit hier eerst vooraan een kastje met één deur, daarna een kast met een dubbele deur. Beide kastjes hebben een plafond.

**50**

**51**

In de achterwand van het vooronder zit in het midden een deur om het contragewicht door te laten. **52-56** Op die deur zitten houten klossen bij wijze van trap. Deze klossen hebben een vorm die ook op een zusterschip is aangetroffen. Blijkbaar dezelfde timmerman. Om slijtage tegen te gaan zijn de klossen voorzien van een stukje ruitenplaat.

Tussen deze deur en het kastenwandje aan sb zit een deur, om vanuit het vooronder het ruim te kunnen bereiken. Dit soort deuren komen niet vaak voor. De ruimte voorin het ruim, onder het voordek, werd nog wel eens gebruikt voor opslag van stophout, touwen e.d. en dit verklaart wellicht de aanwezigheid van de deur. Voor de deur is nog een wegneembaar bankje aangebracht, dat aansluit op de overige banken.

## Ruim

Het ruim is verbouwd tot verblijfsruimte. Volgens inlichten van de eigenaar waren de zijwanden vroeger voorzien van een houten bekleding. Veel van deze scheepjes vervoerden aardappelen van de Zuidhollandse eilanden naar Rotterdam. Een houten wand houdt de vorst uit de aardappelen, anders worden ze glazig.

## Paviljoenintimmering

Achter in het schip ontbreekt de hele inrichting.

## Kleuren

In het vooronder is de oude kleurstelling behouden. Kenmerkend is de roze kleur, het z.g. appelbloesem, dat in oude bestekken regelmatig wordt genoemd.

Omdat er geen enkel ander schip bekend is, waarop deze kleur nog te zien is, is het verzoek om uiterst zorgvuldig met het vooronder om te gegaan. Advies is om bij eventueel overschilderen stukjes intimmering over te slaan, en bij vervanging van houtwerk stukjes met oude verfresten te bewaren.

Onderstaande codes zijn verkregen met de Sikkens waaier (ACC-systeem).

Kastenfront en plafond: appelbloesem C0-25-45, wellicht een beetje lichter. Deze kleur is waarschijnlijk te verkrijgen door een ijzeroxide, b.v. Persiaans rood te vermengen met wit.

Profieltjes rond het paneel van de deuren: iets donkerder roze. Voor deze kleur mengt men hetzelfde pigment aan met wat minder wit. **57**

Schouw: dof zwart

Binnenkant kastdeurtjes: blauwgroen tussen Q0-20-30 en Q0-20-40 **50,51,46**

Banken: middel tot donker bruin C8-20-20, misschien iets "doffer"

Trap: tussen de traptreden in is met hetzelfde bruin een looper geschilderd. **53-56**

In een oudere versie was deze baan tussen de treden in bochtig naar buiten geschilderd.

## **Bijlage : enkele maten**

lummelbout : dik op het smalste gedeelte vierkant 4,0 cm  
gat in de lummelbout diameter 12 mm

overloopsteun: de verticale steun is dik vierkant 35 mm

zwaardbevestiging aan dek: materiaal dik 20 mm  
voet 65 mm breed  
totale hoogte 100 mm  
tussen de wangen 45 mm  
diameter ogen 23 mm