

## De schrik van de Kaag

Elizabeth den Hartog en Dirk Jaap Noordam

'De schrik van de Kaag' noemde Adam de Groot zichzelf, vanwege de hoge snelheid waarmee hij met zijn sleepboten de Kagerplassen bevoer. Zo vertrouwd was hij met de wateren in en rond Leiden dat hij zelfs bij dichte mist feilloos de weg wist te vinden en de snelheid van het schip niet hoefde aan te passen. Ieder boompje, iedere struik was hem bekend. Maar Adam de Groot was dan ook van jongs af aan met het schippersvak opgegroeid. Zelf begon de jongen al op elfjarige leeftijd met het transport van binnenschepen met de vlet Amja I, die niet zozeer sleepte als wel duwde. Adam, de oudste van vijf broers, moest dus al vroeg aan de slag, ondanks de leerplichtwet die in 1901 was ingesteld om kinderarbeid tegen te gaan en die het doel had te bevorderen dat kinderen van zes tot twaalf jaar behoorlijk lager onderwijs zouden genieten. Er is nog een foto uit die tijd, met Adam voorin de Amja I met de Zijlpoort op de achtergrond. De sleepboot Amja was vernoemd naar de vier oudste jongens van het gezin: Adam, Marinus, Jan en Albert. Al was het maar een kleine boot, met een 8 pk motor, toch is er met die capaciteit zo'n twintig jaar gevaren: het vermogen van het bootje was toereikend om de Katwijkse kotters te slepen. In 1941 werd de motor vervangen door een krachtiger 20 pk motor. Maar toen de schepen steeds groter werden, moest er uiteindelijk naar een groter formaat schip worden omgezien met een groter sleepvermogen. De Amja II, die omstreeks 1954 in gebruik kwam, had een 24-28 pk motor, die later werd vervangen door een 80 pk motor. De laatste sleepboot was de Kees; deze had een nog zwaardere motor, 240 pk; deze werd omstreeks 1978 tot een duwboot omgebouwd.

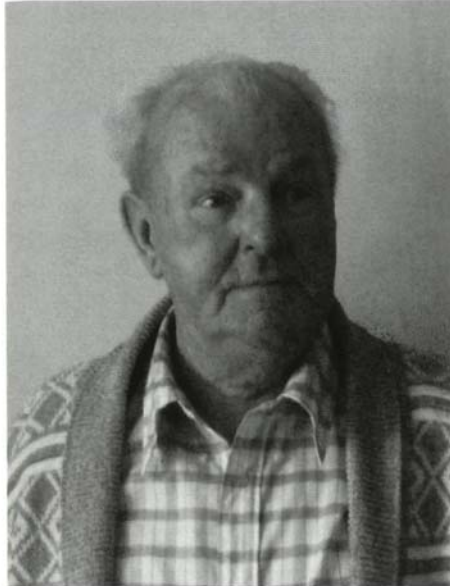
### De periode 1934-1959: in dienst van vader

Adam de Groot, die in 1923 in Amsterdam werd geboren, stamt uit een echte schippersfamilie. In 1915 liet zijn gelijknamige grootvader een aak bouwen, die dienst deed voor de binnenvaart. Op een gegeven moment zette hij een handel op in brandstoffen en turf, langs de Oude Vest in Leiden. Daarvoor werd niet de

---

Elizabeth den Hartog is kunsthistorica.

Dirk Jaap Noordam is historicus.



*Schipper Adam de Groot, 'de schrik van de Kaag'.*

aaak gebruikt, maar een Neckar-schip dat ooit gebouwd was om de rivier de Neckar te bevaren. Dit schip lag aangemeerd ter hoogte van de Pauwbrug tegenover de Katholieke Meisjesschool. Vanaf dit schip werd niet alleen handel gedreven, er werd ook gewoon op gewoond. Behalve het schip had grootvader ook een pakhuis aan de Oude Vest, ter hoogte van de Oostdwarsgracht. Dit bedrijf werd in eerste instantie overgenomen door zijn jongste zoon Cor, en toen Cor er in 1938 mee ophield door diens broer Jan (Johannes).

Jan had ondertussen een eigen handel opgezet met de zeiltjalk waarop Adam in 1923 te Amsterdam werd geboren. In 1934 vestigde Jan zich in Leiden, langs de Zijlsingel. Vanaf het zeilschip 'de Hoop' handelde Jan in turf, briketten, eierkolen, cokes en antraciet, en zoals in die tijd gebruikelijk was, hielpen de vijf jongens mee in het bedrijf van hun vader. Dat betekende dat ze altijd roetmoppen hadden, vol kolenstof zaten. De kolenhandel was de voornaamste inkomstenbron van de familie en het slepen van schepen, waarmee Adam vanaf zijn elfde jaar werd belast, was bijzaak.

Adam bleef lange tijd in dienst van zijn vader, die aanvankelijk was aangesloten bij een sleepvaartcentrale die vanuit de haven werd bestierd door de heer Troost. Deze directeur kreeg de opdrachten binnen en verdeelde ze dan onder de aangesloten schippers, zoals De Groot, Oude Knijf, Beers en Berends. Via de centra-

le werd in de loop der tijd een soort vaste-klantendienst opgebouwd, maar schippers van de te slepen boten namen op een gegeven moment zelf rechtstreeks contact op met De Groot. Dat gaf frictie met de centrale en daarop stapte De Groot nog voor de Tweede Wereldoorlog uit de sleepdienstcentrale en ging op eigen houtje verder. Een probleem was dat niet, want sommige klanten waren bereid een transport een dag of twee uit te stellen om maar met De Groot te kunnen varen. Bovendien kon hij, dankzij zijn vrije opdrachten, ook werk krijgen.

De verantwoordelijkheid voor het slepen van het bedrijf De Groot lag geheel bij Adam, die per sleepbeurt, waarvoor hij de enige op het schip was, *f* 5,15 in de wacht sleepte. In een goede week werd er zelfs tot *f* 45 verdiend en dat was mooi meegenomen, want in de jaren dertig had men het niet breed. Er werd vooral gevaren op Valkenburg, waar een kalkbranderij was, en op Katwijk, waar zich de kalkzandsteenfabriek van Van Herwaarden bevond, die later naar Hillegom is verhuisd. In het ene geval bestond de vracht uit schelpen, in het andere geval uit cement of kolen. Aan veevervoer deed De Groot niet. Dat werd gedaan door firma's als Windhorst en De Landbouw uit Uithoorn. Die vertrokken 's ochtends vroeg en haalden overal het vee op om het naar de markt te brengen. Een vaste klant van de sleepdienst van De Groot was Klink uit Brielle, die met zijn zeilklipper de Presalutes twee keer per maand volgeladen met schelpen vanuit Zeeland naar Valkenburg voer. De klipper van Klink kwam met de sleepdienst Haarlemmermeer NV van Rotterdam naar Leiden en arriveerde daar meestal rond een uur of vier in de middag. Vader De Groot werd dan gebeld of hij het schip naar Valkenburg kon brengen. Die klus werd geklaard door Adam, die daar meestal tot een uur of tien 's avonds mee in de weer was. Niet alleen was het spannend, er was ook veel eer aan te behalen, want slepen was echt vakmanschap. Het slepen was bovendien verre te verkiezen boven het gesjouw met kolen.

Om in Valkenburg en Katwijk te komen, voer men door de binnenstad van Leiden. Dat kostte nogal wat tijd, omdat er in Leiden verscheidene bruggen genomen moesten worden: de Schrijversbrug, Havenbrug, Pauwbrug, Jan Vossenbrug, dan was er nog een klapbrug ter hoogte van de Lakenhal, de Turfmarktbrug, Blauwpoortsbrug, Rijnzichtbrug en buiten het centrum de Vinkbrug, Spoorbrug en Haagsche Schouwbrug. Iedere brug had een brugwachter en het kon soms wel een kwartier duren eer men de brug gepasseerd was. Als men Leiden eenmaal uit was, kon je met een beetje geluk in vijf kwartier in Katwijk of Valkenburg zijn. Maar ook na Leiden waren er verschillende bruggen van rijk of provincie.



*De Amja I met de jongens van De Groot voor de Zijlpoort.*

### **De Tweede Wereldoorlog**

De oorlogsjaren verliepen voor het gezin De Groot zonder noemenswaardige problemen. De jongens hoefden niet in dienst omdat ze bij het bedrijf van vader nodig waren en daar kwam bij dat de Duitsers schippers niet konden missen vanwege het vervoer van bouwmaterialen voor de aanleg van de *Atlantikwall*. Wat er in de gesleepte schepen zat, kon De Groot niet zoveel schelen. Hij sleepte alleen maar, dat was zijn boterham. Helemaal op het eind van de oorlog ging het toch bijna mis. Dat was op Dolle Dinsdag. De Amja I en een schip dat juist werd gesleept werden door de Duitsers gevorderd en Adam kreeg opdracht naar Voorschoten te varen en daar veertien auto's van de *Wehrmacht* op te halen die zonder benzine stonden. De auto's moesten naar Alkmaar worden gebracht en wel direct. Maar het was zondag en op zondag weigerde De Groot dienst te doen. Werken op zondag, dat hoorde niet. Dus werd er op maandag gevaren. Op

maandagavond kwamen De Groot, zijn schippersknecht en een Duitser aan in Spaarndam waar men helemaal niet blij was met dit transport, omdat men vreesde voor beschietingen door de Engelsen. Op dinsdag ging het verder via de Zaan richting Alkmaar, maar in Alkmaar kwamen ze nooit aan, want plots verschenen er dertien Engelse jagers boven hun hoofd en die hebben het hele transport in puin geschoten, de auto's en ook de boten. De drie opvarenden hadden nog net tijd om zich in het riet langs de oever te verschuilen, maar de Duitser overleefde het niet. Berooid en zonder schip is De Groot toen teruggelopen tot aan het dichtstbijzijnde station en uiteindelijk is de Amja I door Ballast uit Amsterdam met een grote bok opgehaald. Na reparatie ging het schip nog jaren mee.

#### **De periode bij Van Hoeken**

Hoewel Adam voor zijn vader werkte, sleepte hij vanaf de jaren vijftig ook wel eens voor Pieter van Hoeken, die in Leiden een bijzonder winstgevende houthandel had. Van Hoeken was dan ook zeer vermogend. Deze firma, de Gebroeders van Hoeken, werd gesticht door Jasper Jakobus van Hoeken (1844-1911) en Petrus Johannes van Hoeken (1846-1926), wier vader Adrianus Jacobus scheepstimmerman was. Het was een groot bedrijf waar wel driehonderd man werkzaam waren. In de tijd dat Adam de Groot voor Van Hoeken werkte, was A.J. van Hoeken, de zoon van Pieter van Hoeken, de bedrijfsleider.

Uit deze periode zijn twee logboeken van de Kees bewaard, waarin door de verschillende schippers die voor Van Hoeken hout en schuiten vervoerden, verslag wordt gedaan van de reis. Als alles in orde was, werd het verslag voorzien van een paraaf. Meestal tekende A.J. van Hoeken, alleen als er problemen waren geweest en A.J. geen verantwoordelijkheid wilde nemen, tekende P. van Hoeken.

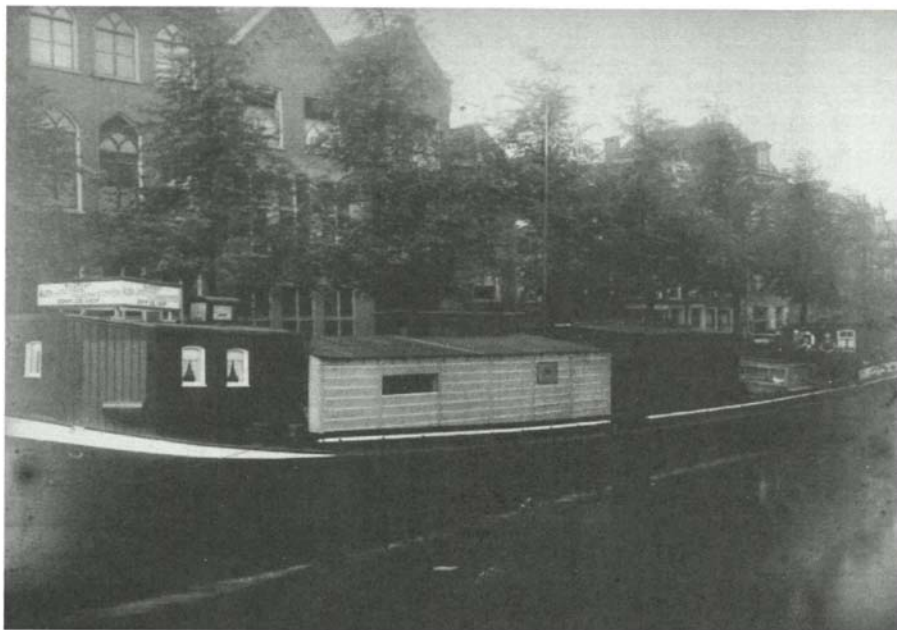
De Kees werd in 1929 bij Van der Beldt in West Graftdijk gebouwd. De scheepswerf 'Voorwaarts' van Van der Beldt was in 1921 gesticht en heeft bestaan tot 1987. De Kees was een fraaie Amsterdamse sleepboot. Amsterdamse sleepboten hebben een roef (woning) aan de voorzijde, daarachter zit de machinekamer, dan komt de stuurhut en het achterdek is voor de touwen en de beting. De beting bestaat uit twee zware verticale buizen of balken, die door het dek steken en onderin het schip via een fundatie aan de kiel zijn verankerd, met aan de bovenzijde een dwarsstuk om de touwen aan vast te zetten. Wat een Amsterdamse sleepboot anders maakt dan andere is de stuurhut. Op de eerste plaats is deze inklapbaar, in verband met de vele bruggen in Amsterdam. Op de tweede plaats staat deze achterop het schip, vlakbij de beting. Bij een Rotter-

damse sleepboot zit de stuurhut bijvoorbeeld meer voor op het schip. Het verschil is duidelijk. Vanuit de stuurhut kan bij een Amsterdammer ook de beting in de gaten worden gehouden en is er dus alleen een schipper nodig, bij een Rotterdammer zijn altijd twee mannen nodig, één voor de stuurhut, één voor de touwen. In de praktijk waren er op een Amsterdammer ook vaak twee. Alleen een eigenaar mocht zowel de touwen als de stuurhut bedienen; was het schip geen eigendom, dan waren twee mannen verplicht.

Het eerste logboek loopt van 7 september 1956 tot 13 september 1961 en daaruit blijkt dat er met de Kees gemiddeld zo'n vier keer per maand gevaren wordt voor Van Hoeken. Een enkele keer wordt ook de Amja II ingehuurd. Logboek II loopt van 1961 tot 1965: in deze tijd zijn de gevaren bestemmingen wat diverser dan in de tijd ervoor.

Over het algemeen gaat het om geregelde transporten van Leiden naar de Amsterdamse Minervahaven of de houthaven. Het traject ging via de Kaag, de ringvaart van de Haarlemmermeer, de Schipholbrug, de Nieuwe Meerplas en brug, naar Amsterdam, waar dertien bruggen moesten worden gepasseerd. Vandaag de dag grenst de noordwestzijde van de Minervahaven aan het bedrijventerrein Houthavens. Dit terrein dankt zijn naam aan drie havens, te weten: de Oude Houthaven aan de Van Diemenstraat, de Houthaven aan de Gevleweg en de Nieuwe Houthaven langs de Danzigerkade. Vanaf de late 19de eeuw breidde de houthaven zich enorm uit, vooral langs de Tasmanstraat en de Spaarndammerdijk. Was de Amsterdamse houthaven van oorsprong een stapelhaven, in later tijd nam de transitohandel een grote vlucht en werd het hout direct van de zeeschepen op binnenvaartschepen of op treinen en vrachtwagens overgeladen. De schepen werden echter steeds groter en daarom sloegen vanaf de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw schepen hun last steeds vaker al in het westelijk havengebied over op kleinere vaartuigen. Dit leidde tot het inrichten van de huidige binnenvaarthaven in de Oude Houthaven.

In de regel werd er met lege bakken naar Amsterdam gevaren. Het hout werd in Amsterdam direct van de zeeschepen op de bakken geladen. Dat gebeurde door medewerkers van de firma Oud-Haarlem, die in Amsterdam aan de houthaven gevestigd was, in de buurt van de Tasmanstraat tegenover DSM. Deze firma was een soort overslagbedrijf. Als de bakken geladen werden, dan werd het hout bedekt met dekkleden zodat het niet nat werd. Vervolgens gingen de volle bakken terug naar Leiden.



*Grootvaders Neckar-schip in de Oude Vest, met aan boord de broers Cor en Jan de Groot.*

Het waren lange dagen; in alle vroegte werd vaak op pad gegaan en meestal waren de mannen niet voor de avond thuis en geregeld pas na middernacht.

*1-12-56*

*Amsterdam*

*Vertrokken 8.30 Aankomst Oud Haarlem 9.- Vertrek Minervahaven 10,30*

*Veel oponthoud in de stad (veel scheepvaart, spertijd). Aankomst Nieuwe Meer 14.45. 17.30 zaten we in dikke mist. Schipper A. de Groot, dekknecht H. Beckkruidt. Schuitvoerders Blok, Mieremet, Jongman en W. Sip. 7 uur niet verder gegaan alles stop gezet schuiten gemeerd en met de bus naar huis +/- 9 uur gegaan.*

*25-7-1957*

*smiddags om 1,30 met de trein naar A'dam. Waren om 3 u aan boord van de sleepboot.*

*Naar Oud Haarlem gevaren, en papieren gehaald.*

*Bakken gekoppeld en Dekkleden geteld. Was er een zoek, later tocht [sic!] gevonden.*

*Zijn om 5 u vertrokken met 3 bakken no 16-17-19. Alles goed verlopen en waren om 1,20 aan de zaak. Bakken gemeerd aan het keizerrijk en naar huis 2 uur. A. de Groot. Bemanning: A. de Groot, N. Barends, H. Arnoldus, A. Vervoorn, H. Terpstra.*

De dekschuiten (bakken) waarmee onder Van Hoeken gevaren werd, waren genummerd van 11 t/m 20 en hadden een verschillend laadvermogen dat varieerde tussen de 107 en 115 ton. Dat was lastig en daarom rekende Adam ongeveer 112 ton per schuit. Soms werden er huurschuiten toegevoegd. Deze waren kleiner en konden dus minder lading meenemen.

Op de boot is steeds een kapitein of stuurman aanwezig, soms een dekknecht en per schuit is er steeds een schuitvoerder. Veel in de logboeken voorkomende namen zijn Jonker, Koos Kluivers, Jonkman, Mieremet, Blok en Nol Barends. Met deze laatste maakte Adam de meeste reizen. Nol zorgde voor koffie aan boord en maakte ook brood klaar voor de mannen. Warm eten was er niet aan boord. Als men een paar dagen weg was van huis, dan at men soms aan land, wat weer problemen gaf bij thuiskomst omdat de penningmeester dat niet zonder meer wilde vergoeden. Adam kon echter wel een potje breken bij Pieter van Hoeken en deze maakte er nooit een probleem van en zo kwam alles uiteindelijk toch goed.

De dekschuiten, twee tot vier à vijf stuks, werden aan elkaar gekoppeld en dan ging de sleep op pad. De sleepboot met vier bakken erachter was 115 meter lang. De belangrijkste taak van de schuitvoerders was de touwen te laten vieren wanneer de sleep door de bocht moest. De rest van de tijd hadden ze niet veel te doen. Meestal gingen de mannen onder het dekzeil liggen, want het was vaak bar koud. Gezelligheid was er ook al niet, want de schuiten waren vaak zo hoog gestapeld dat je moeilijk van de ene op de andere schuit kon komen. Dat was een gevaarlijke klimpartij en mocht er iets gebeuren, dan kostte het veel te veel tijd om op tijd weer terug te zijn om de touwen te bedienen.

De Groot omschrijft Van Hoeken als een heerser en een kapitalist, maar kon het desondanks goed met hem vinden. Van Hoeken kwam op een dag met het voorstel dat Adam een oliehandel zou moeten beginnen. Zo geschiedde: in 1959 ging De Groot bij zijn vader weg om directeur te worden van de NV Olie en Huisbrandcentrale A. de Groot. Directeur noemde hij zich echter nooit; hij was en bleef voor zijn klanten gewoon 'Adam'. Het bedrijf was gevestigd op een hoek van het terrein van Van Hoeken. Het was hard werken, zo hard dat zijn broek na





*De Kees bij houthandel Van Hoeken, 1969.*

drie jaar van zijn kont viel, zoals hij het formuleerde, maar het loonde wel. In 1962-1963 had hij al een omzet van 1,3 miljoen liter. In deze periode was er minder tijd voor het sleepwerk. In de winter was Adam bezig met zijn brandstofbedrijf. Voor slepen was toen gemiddeld misschien maar twee maal in de maand tijd. In de zomer werd er minder brandstof verkocht en was er weer tijd om wat vaker uit slepen te gaan. Daar komt bij dat er juist in de zomer veel te slepen was, niet zozeer hout, maar ook kotters, die in de regel in de zomer werden opgeknapt, en woonschepen. Toch was het gemiddeld niet meer dan vier maal in de maand.

In 1967 stopte Van Hoeken met het bedrijf. De Groot had inmiddels de nodige aandelen in zijn bezit en nam het over. Ook kocht hij van Van Hoeken de al genoemde Kees.

### **Een sleepboot is geen straaljager**

Het logboek meldt natuurlijk of een vaart goed verlopen was of niet. Vooral het weer speelde daarbij een rol; storm, slecht weer, mist, vast ijs. Vooral de februari-maand van 1959 moet koud zijn geweest, want dan is er sprake van dikke mist en ijs in de ringvaart en op de Kaag. Met slecht weer konden er bovendien minder bakken op sleep genomen worden.

Bruggen zorgden soms voor veel oponthoud. In het logboek van de Kees wordt daarvan regelmatig melding gemaakt. Op 16 november 1961 bijvoorbeeld:

*In de stad zeer veel oponthoud, terwijl er geen scheepvaart was. Voor een brug een uur gelegen met noch twee schepen. de brugwachter was bij de brug want er kwam uit tegenovergestelde richting scheepvaart aan. toen dat er door was ging de brug dicht en is de Brugwachter waarschijnlijk naar huis gegaan. ik heb nog geblazen met de hoorn maar dat hooren zij niet met een mond hoorn. Wij liggen nu voor de Brug bij de veiling en het is nu 23,20, dit is halverwege in de stad.*

*Later bleek dat de Bruggewachters ons hebben laten liggen en drie bruggen terug eerst weer anderen schepen zijn gaan halen van tegenovergestelde richting. dat heeft geduurt tot 0,15 u. Terwijl ze ons direct mee had kunnen nemen. Zo heeft de vaart door de stad 5 u geduurd, normaal 2,5 u. Wij waren om 0,2 u in de sluis en om 7.00 u in Leiden. Bakken in de rijng gemeerd daar ik om 8 uur bij een olieklant moet zijn.*

5-7-63

*Om 5 u aan boord Motor klaargemaakt en vertrokken.*

*Waren om 9.15 in de NM sluis en om 11 u Oud Haarlem 24 Dekkleden in magazijn gebracht en om 11,40 gaan koppelen.*

*Ik heb AJ [Van Hoeken] gebelt maar die was niet op kantoor. Tijdens het bellen werd de verbinding verbroken. Even later moest ik aan de telefoon komen. Toen was de heer PS aan de lijn. die ging nogal te keer dat wij om 5 u vertrokken waren en pas om 11 u bij Oud Haarlem waren. Geachte Heer van Hoeken u denkt toch niet dat het een straaljager is die in de korst mogelijke tijd op zijn plaats van bestemming is.*

1/11/63

*In de stad veel oponthoud. We hebben voor 1 brug van 21 tot 23 u gelegen voor de rest was het elke brug liggen tot de bruggewachter er was. Ik geloof dat ze een langzaamaan actie deden. want dit is toch wel heel erg. Het wordt tijd dat er een brief aan B en W van A'dam gestuurd word of daar niet iets aan gedaan kan worden.*

Heel lastig was natuurlijk de spertijd in Amsterdam. Daar bleven de bruggen tussen 4 uur 's middags en 8 uur 's avonds gesloten in verband met de avondspits. In de ochtend speelde dat probleem niet, omdat de bakken dan niet beladen

waren en men gewoon onder de bruggen door kon varen. Het was dus zaak om te proberen om voor 4 uur de stad uit te zijn, anders was er gegarandeerd 4 uur oponthoud.

Om op één dag op en neer te kunnen, werd 's ochtends in alle vroegte vertrokken met de lege bakken, zo rond 5 à 6 uur. Als alles goed ging was men om 10 uur in de houthaven van Amsterdam. Dan moesten de bakken worden opgeladen, gekoppeld en van dekkleden voorzien. Op de terugweg was de sleep dus veel zwaarder en bovendien moesten nu alle bruggen open. Lukte het om voor spertijd door Amsterdam te komen, dan was men rond 10 uur weer in Leiden. Lukte dat niet, dan werd het ver na middernacht of ging men naar huis, om de sleep de volgende dag voort te zetten.

De vertragingen waren lang niet altijd aan het weer, aan de brugwachters of aan verkeersdrukte te wijten. Soms deed de motor het niet en moest de sleepboot zelf op sleep. Soms waren de bakken te breed, wat moeite gaf met manoeuvreren en dat kostte veel tijd. De sleep was dan ook gehouden aan een bepaalde lengte. Op 5 april 1962 kreeg De Groot in Amsterdam te horen dat de sleep te lang was, *daar je in de stad maar 60 m lengte mag varen. Wij waren 130 m en dat ik toch wel een beetje buiten mijn boekje ging. het is namelijk zo dat de gemeten verordening voorschrijft 60 meter gekoppelde sleep achter de boot.* Een te lange sleep maakte het manoeuvreren bovendien niet gemakkelijker: *vijf bakken is wel een beetje veel vooral als de windt achter is dan kun je als je moet stoppen de sleep niet houden en kom je dwars door de vaart te liggen met alle gevolgen dat de boel onklaar loopt.* Het kwam geregeld voor dat de bak slecht geladen was, zodat de bemanning van de schuit niet bij het roer kon en de schuit onbestuurbaar was of dat een deel van de lading overboord viel als de sleep plotseling moest stoppen. Vertraging trad ook op omdat de schuiten niet altijd geladen waren als de sleepboot kwam.

Eénmaal is er sprake van een drenkeling, een jongeman die last had van duizelingen en aldus te water raakte. En ongelukken lagen natuurlijk in een klein hoekje. Een schuit zit snel ergens tegenaan.

*23/5/1960*

*6 uur met de trein naar A'dam. 7,45 aan boord alles klaar gemaakt en naar Oud Haarlem gevaren. Papieren gehaald en 18 dekkleden uit magazijn weer aan boord gehaald daar er nog niets afgedekt was. Zijn om 16 u gaan varen en waren om 11 uur in de Houthaven. begin van de stad ging alles goed. waren om 12,30 bij de brug*

*aan de Overtoom. en moesten een uur wachten tot 13,30 daar zij dan zaterdag niet draaien. Toen wij om 13.30 weer gingen varen en voor de Zijlbrug kwamen, moesten wij stoppen voor vaart uit tegenovergestelde richting. Voordat wij stopten heb ik drie korte stoten op de hoorn gegeven ten teken dat ik achteruit aan het draaien was. er kwamen drie schepen aan de eerste twee ging alles goed, maar de derde kon er niet meer langs daar mijn 3 bak en 4 bak over waaide. Aan de overkant lag een BM een moterscheepje. Doordat het schip van tegenovergestelde richting toch door kwam zetten kwam hij tegen onze 3e en 4e bak terecht en kreeg een duw en kwam zo tegen de BM aan. Waardoor hij is gekraakt volgens de eigenaar die ons, in de ringvaart bij Schiphol aanhieldt. Ik heb er niets van gezien. K vld Meer en N. Barends Jonkman Hans Bal wel. Ik heb de namen opgegeven van ons, en gezecht dat hij moest invooreen wie die schipper was. Er was veel wind.*

6/7/62

*Met de Kees in opdracht v Koster voor de Firma Rietveld Heibedrijf naar Zoeterwoude om een Heibak naar het Rapenburg te brengen. ik was om 9,45 aan boord. motor klaargemaakt en gaan varen. was om 10.15 bij de opslagplaats van Rietveld. bak achter de Kees met een paar palen en via de Nieuwe vaart naar de Wattesingel daar.*

*Toen we bij de Trekvluit bij de Brug waren en noch een Boot lengte van de brug ging de brug open. voor tegenvaart. Ik gaf één stoot op de Hoorn als waarschuwing en zag dat de brugwachter tegen de schipper van tegenovergestelde richting een teken met zijn handen gaf dat hij moest wachten dus ik voer door want toen was de brug nog maar half open. Toen ik door de brug kwam lag het MS Jozina schuin in de vaart. hij had 1 stoot op de Hoorn gegeven ten [teken] dat hij naar zijn goede wal zou gaan. dit wou schijnbaar niet lukken want: de Jozina kwam wel naar me toe. Ik was inmiddels langzij de Jozina. Kreeg een stoot en sloeg tegen een ander schip dat daar gemeerd lag. de Hijbak kreeg ook een flinke duw en kwam vooruit precies met een slag tegen het schip de Harlie die daar gemeerd lag en sloeg een scheur in de Kop. aan stuurboord zeide. De schipper van de Jozina kwam uit de stuurhut en zei tegen de vrouw van de Harlie schipper Knol denk er om er zit een gat in de kop. anders varen ze door. dit was op mij bedoeld. ik heb de Kees met sleep langzei de Harlie gemeerd en zei tegen de vrouw van de harlie ik zal even naam en adres van de Jozina vragen want die was al weer door gevaren. Toen ik bij de bruggewachter kwam en vroeg of hij de Jozina voor de brug kon houden zei hij dat ik zelf maar naar de volgende brug (Lammerenbrug) moest gaan. dit heb ik gedaan maar die stond ook al open. Toen de Jozina in de brug*



*De Kees regelt het treinverkeer.*

*kwam en ik vroeg of hij zijn adres achter wilde laten zei hij wat wil je er mee. ik zei dat het goed was maar als hij niet kwam dat ik de Wilhelmusbrug zou bellen om hem er voor te houden. Toen kwam hij aan de wal en vroeg wat ik van plan was, en begon weer te beledigen met als wat mooi was van je bent een boer en zulke mensen hooren niet op een sleepboot en sterf enz. enz.*

*Hij zou wel even naar de brugwachter gaan. Ik ben ook bij de bruggwachter geweest en vroeg of hij mij of de tegenligger een sein had gegeven om te stoppen.*

*Hij zij ik heb de sleepboot met sleep niet gezien. Volgens mij wel. ik vroeg waarom hij geen roode vlag had. Toen zei hij wij hebben hier niets – geen vlag geen lichten.*

*Ik heb de naam van de tegenligger dat is schipper M. van Lingen schip Jozina. Oudekerk a/d Rijn is verzekerd bij Oranje Groningen... schipper die aangevaren is H. Knol schip Harlie liggende trekvluit voor de brug. Het is ongeveer 11 u gebeurt. Verder waren er nog twee man van Rietveld aan boord op de Heibak, als getuigen voor mij.*



*De Kees als duwboot.*

### **Met de Katwijkse kotters door Leiden**

Begin jaren zestig begon Adam de Groot met het vervoeren van Katwijkse kotters. Deze gingen als casco naar West Grafdijk of Zaandam, waar ze werden opgebouwd en van machines voorzien. Via het Spaarne in Haarlem, de Haarlemmerringvaart en de Kaag, waar men bleef overnachten, ging het de volgende dag naar Katwijk. De tocht ging dwars door Leiden. Aanvankelijk was dat niet zo'n probleem, maar naarmate de kotters groter werden – en dat gebeurde in de jaren zestig in een razend tempo – kwam het steeds vaker voor dat de kotters vast kwamen te zitten in de bagger van de ondiepe grachten in Leiden. Met die situatie maakte het gemeentebestuur korte metten, zeker toen een sleep twaalf uur kwam vast te zitten tussen de haven en de Schrijversbrug. De kotters staken in deze tijd namelijk 3,5 meter in het water en in de binnenwateren mocht dat maar 2,5 meter zijn. Vandaar dat het verplicht werd gesteld de schepen tijdens het slepen van achteren op te lichten. Dat gebeurde met een bok, een reusachtig gevaarte dat achter de kotter werd geplaatst en dat het schip uit het water lichtte. De sleep werd zo wel steeds groter. Achter de bok kwam een sleepboot, die stuurde; voor de kotter kwam een sleepboot die de zaak op sleep nam.

Om langs de brug te komen werd er op volle vaart op af gevaren om te voorkomen dat het schip langs de kant zou vastlopen. Eén keer, omstreeks 1964, ging dat goed mis, bij de spoorbrug in Leiden. De Groot had de breedste kotter uit zijn loopbaan op sleep. Hem was verteld dat het schip 6,60 meter breed was, maar dat bleek de binnenmaat te zijn. De werkelijke breedte was 6,75 meter. Veel ruimte om te manoeuvreren bestond er niet en zo werd het schip dus met volle vaart in de kant van de brug geramd. De kotter was nauwelijks los te krijgen en het spoorverkeer tussen Leiden en Utrecht lag uren lang plat.

Tot 1970 sleepte men door de binnenstad van Leiden. Op 9 augustus van dat jaar berichtte *De Nieuwe Leidse Courant* hoe op die dag de laatste vaart door Leiden werd gemaakt. Toen kwam noodzakelijkerwijs het accent op andere soorten slepen te liggen. In de jaren zeventig ging het vooral om het slepen van kraanschepen die grond vervoerden ten behoeve van dijkverzwaring.

Omstreeks 1978 hield het slepen op en werd de Kees, zoals vermeld, een duwboot. Adam vond het slepen, dat hij vanaf 1934 had gedaan, echter veel leuker dan duwen. Hij hield het nog tien jaar vol, tot hij op 65-jarige leeftijd het bedrijf voor gezien hield. 'De schrik van de Kaag' verkoos een bestaan aan de wal.

### **Besluit**

Schippers hadden weliswaar een vaste ligplaats, maar waren toch nu eens hier, dan weer daar. Daarom vielen ze onder de woonwagenwet. Omdat ze niet deelnamen aan het geregelde leven in een wijk, stonden ze overal buiten. Schippersvolk werd volgens Adam niet al te hoog aangeslagen, het stond op één lijn met zigeuners en ander zwerfvolk. In de oorlog veranderde dat. Toen had men aardappelen nodig en brandstof en dat was bij de schippers wel te halen en in de winkel niet meer. Maar ook al werd hij door velen beschouwd als een soort woonwagenbewoner, toch had De Groot veel plezier in het werk dat hij meer dan veertig jaar verrichtte. Vooral het slepen van de Katwijkse kotters deed hem veel genoegen. Bovendien was het beeld dat men van hem had niet zo negatief. De Kagerplassen waren een geliefd reisdoel in de weekeinden en op die dagen deed De Groot het rustig aan. Plezierscheepjes legden graag aan in de nabijheid van de Amja of de Kees, omdat dat zo veilig was. Het weer kon omslaan door een plotselinge storm uit zee, en De Groot kon dan helpen veilig weer aan wal te komen. Een schipper zal immers nooit een schip in nood laten verkeren. Hoewel Adam best nog eens een sleeptocht zou willen maken, is het twijfelachtig of dat nog zal

gebeuren. Ook al is hij nog in bezit van het groot vaarbewijs, de Kees is niet SI (Scheepvaart Inspectie)-gekeurd. Sinds 2000 mag het schip slechts als plezierboot gebruikt worden, en zelfs daarvoor was een ontheffing vereist, omdat alles wat er op en aan een sleepboot hoort te zitten op een plezierboot niet thuishoort. Verwijdering zou echter betekenen dat het hele schip gesloopt zou moeten worden. Maar al vaart Adam dan niet zelf, het bloed kruipt waar het niet gaan kan. De huidige schipper op de Kees is zijn kleinzoon Mark (die spijtig liet weten dat hij eigenlijk Adam had moeten heten). Wanneer Mark met de Kees door Leiden vaart, dan heeft hij nog altijd profijt van het feit dat zijn grootvader de brugwachters jarenlang van een fikse fooi voorzag om de wachttijd te bekorten. 'De schrik van de Kaag' is dus niet vergeten.

Voor dit verhaal werd Adam de Groot twee maal geïnterviewd, op 3 februari 2005 en op 24 maart 2005. Deze twee keer was Adam vergezeld van zijn zoon Jan en kleinzoon Mark. Daarnaast is gebruikgemaakt van de logboeken van de Kees.