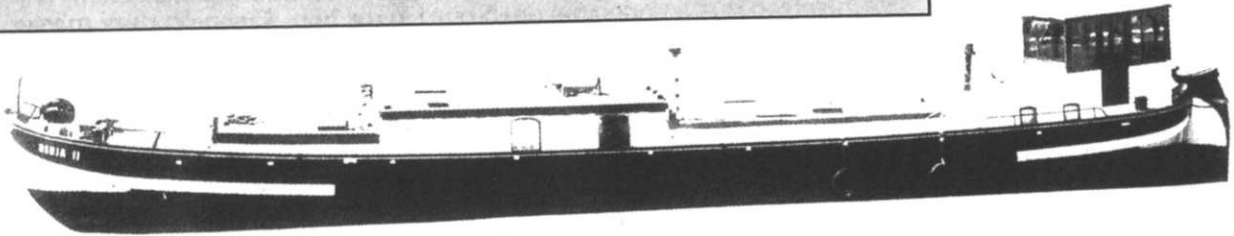


# De Hagenaars



**Het scheepstype Hagenaar zou zijn naam aan een brug in de binnenstad van Den Haag te danken hebben. Dat blijkt discutabel. Een verhaal over schuivende maten, Wagenbruggers en andere Hagenaars tussen 1885 en 1925.**

**TEKST & FOTO'S: FRANK BOS EN MARTIN WIJBENGA**

**H**agenaars behoren tot de familie der hevelaken en werden vooral op de rivieren gebruikt. Wanneer de Hagenaar is ontstaan als apart type is niet duidelijk. Een nazaat van de werf Hendriks in Dordrecht claimt het ontwerp, ergens rond 1875.

Hagenaars zouden speciaal bedoeld zijn om vracht te vervoeren van de rivier, naar de in die tijd snelgroeïende steden. De lading heeft vooral bestaan uit bouwmaterialen en steenkool.

Hagenaars zijn oorspronkelijk in hout gebouwd. Bekend is het Hazenbergmodel, genaamd Berend, nagebouwd van een tekening uit 1885. De heer Sopers, schrijver van het standaardwerk 'Schepen die verdwijnen' uit 1941, heeft een iets afwijkend model Hagenaar getekend. Zijn Hagenaar was 17,20 m lang, zonder zwaarden 4,25 m breed, met een holte van 1,20 m (de afstand tussen de bodem en het gangboord).

De Berend was iets langer, namelijk 20,98 m en smaller, 3,98 m. En met een grotere holte: 1,80 m. Berend lijkt sprekend op de in ijzer gebouwde Hagenaars.

De romp van een 'echte Hagenaar' zou maximaal 24 m lang en 4,17 m breed zijn en leeg zou de Hagenaar onder een brug van 2,40 m hoog kunnen. Deze maat Hagenaar werd tot 1909 gebouwd. Ons verhaal gaat vooral over de hevela-

ken die van ongeveer 1885 tot 1925 in ijzer gebouwd zijn. Het is anno 1997 gangbaar om hevelaken met een lengte groter dan 18,00 m en met hetzelfde model als de 'echte Hagenaar', ook Hagenaar te noemen.

## Den Haag.

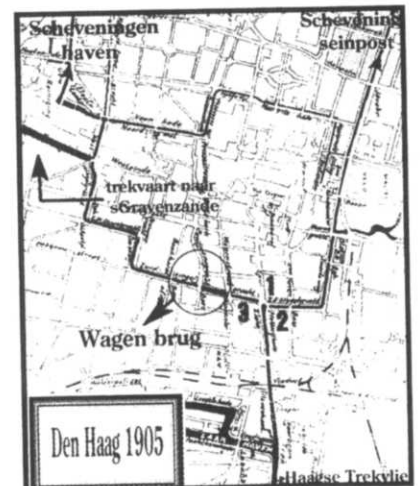
Het dorp Den Haag aan de duinen, omgeven door moerasveengebieden vervulde al in de 14de eeuw een rol in het landsbestuur. Over water was dit dorp te bereiken via allerlei stroompjes in het veengebied. Den Haag was een onversterkte plek: er waren geen grachten en muren om de vergaderplaats van 'de Hof van Holland' te verdedigen. In 1619 kwam een vestinggracht gereed, die een gebied omsloot dat tot 1847 groot genoeg was om alle activiteiten onder te brengen. Tegelijkertijd kreeg Den Haag een groot aantal grachten binnen de vestinggracht, die als haven dienst deden. De vestinggracht bestaat heden ten dage nog, maar is niet meer overal bevaarbaar. De grachten die de oudste haven in Den Haag vormden, zijn vanaf 1825 gedempt; vooral tussen 1853 en 1903.

Tot voor kort was Den Haag bereikbaar via twee grotere kanalen: De Trekvaart naar 's-Gravenzande en de Haagse Trekvliet. In 1881 kwamen 12.333 schepen via de Trekvaart van 's-Gravenzande en

30.842 schepen via de Haagse Trekvliet de stad binnen. Houten en ijzeren Hagenaars konden de stad vanaf de rivieren alleen via de route Delfshaven, Delft en de Haagse Trekvliet bereiken. Deze route had rond 1885 geen belemmeringen voor Hagenaars. Maar dat is anders geweest.

## Haagpoort in Delft.

Al in de late-middeleeuwen was Delft bereikbaar met grote schepen. Delft was ommuurd en had een vestinggracht met ophaalbruggen. Je kon met een groot schip aan de noordkant van de stad komen, bij de Haagpoort. Op de plek van de huidige Lepelbrug in de Delftsche



Hagenaars van voor 1898 en na 1915 zijn zeldzaam, heeft u een dergelijk schip of aanvullende informatie? Vraagt u zich af of u op een Hagenaar woont? Bel of schrijf naar de Landelijke Woonboten Organisatie, Sectie Kop en Kont (SKK), postbus 8192 - 3503 RD, Utrecht. Telefoon en fax 030-2967698.

Vliet naar Den Haag werd een prachtige vaste boogbrug gebouwd. Alle soorten schepen die onder de vaste brug bij de Haagpoort in Delft konden komen zouden als eerste "Hagenaars" zijn genoemd.

### haagse havens 1885-1925.

Den Haag groeide na 1847 uit zijn vestinggrachtengordel. Het Hollands Spoor stond fonkelnieuw midden in de weilanden. De Schilderswijk kwam tussen het station en de vestinggracht als eerste industrie- en arbeiderswijk. In 1898 begon men achter het station met de aanleg van de Laakhaven, opnieuw midden in de weilanden. De stad werd zo via de Haagse Trekvliet bereikbaar voor schepen tot 65 m lang, 7,50 m breed, 2,40 m diep, met een laadvermogen van ongeveer 750 ton.

De Haagse Trekvliet gaat over in het Zieken, dat aansluit op de vestinggrachten. In 1885 kon je vanuit het Zieken drie kanten op met je schip:

eerste was rechtuit het Spui in, het oudste havengebied in de stad zelf. Het Spui was in die tijd al afgesloten door een vaste brug en bovendien al voor het grootste deel gedempt. Een Hagenaar kon er vermoedelijk niet komen. Al in 1700 werden grotere schepen in de vestinggracht gelost aan de Bierkade. Een schip van 70 ton was in die tijd groot. Het Spui is in 1903 gedempt.

Rechtsaf kon je tot de Seinpost in Scheveningen varen. Er werd daar veel gebouwd en vervoer van baksteen was de specialiteit van Hagenaars. Door een scherpe bocht konden schepen niet langer dan 24 m zijn, de laatste vaste brug was 5,60 m breed en met 1,80 diepgang en met 2,35 hoogte kon je vastlopen. Daardoor kon een Ha-

genaars van ongeveer 120 ton bij Seinpost komen.

Linksaf kwam je op een vaarweg die eindigde bij de Scheveningse haven en die verbinding had met de Trekvaart naar 's-Gravenzande (de huidige Loosduinseweg). Belangrijke industrieën lagen aan het begin van deze route.

Het eerste stuk tot aan de Wagenbrug grensde aan de Bierkade en was breed, er lagen altijd veel schepen. Na de Wagenbrug werd het vaarwater smaller. Een 'echte' Hagenaar (24 m lang en 4,17 m breed) kon net door de Wagenbrug, die in 1885 volgens sommige bronnen niet breder zou zijn dan 4,175 m en niet hoger dan 2,40 m. De diepgang van het vaarwater lag rond de 1,80 m.

### De Wagenbrug

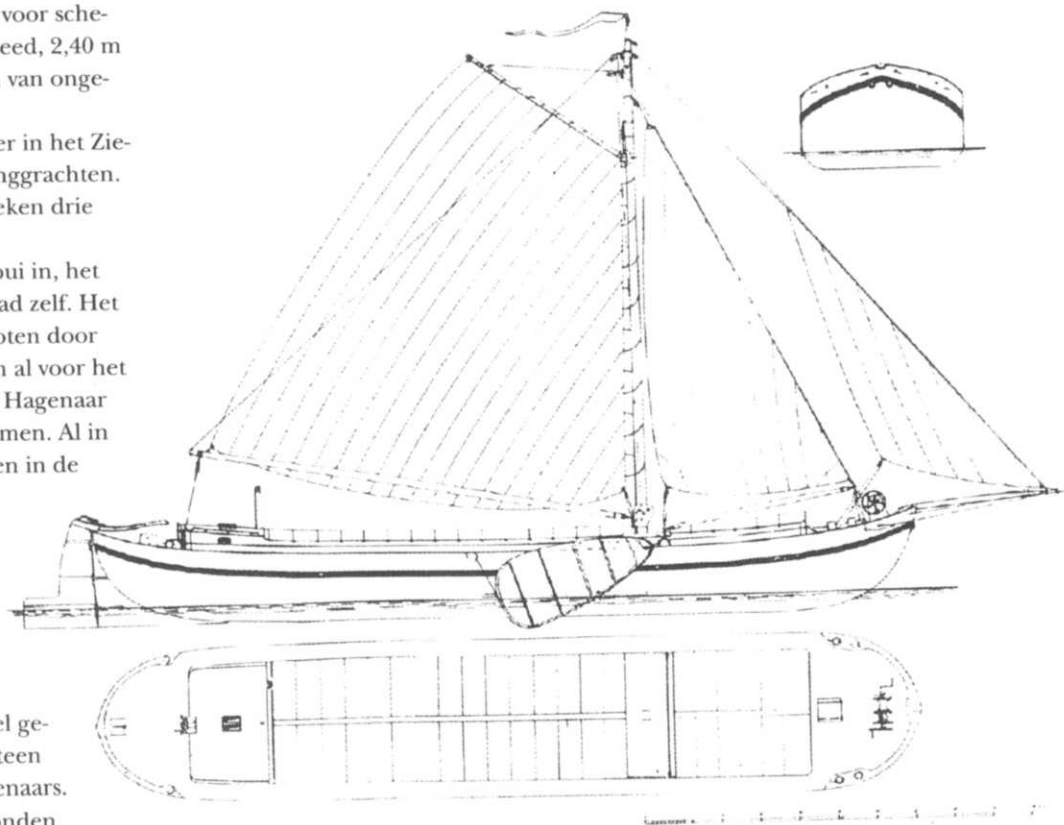
De Wagenbrug ligt sinds de aanleg van de vestinggracht aan de toen belangrijke weg naar Delft. Als vestingbrug was hij ophaalbaar en dat bleef hij zeker tot 1850. In 1874 is de Wagenbrug een hoge, steile vaste stenen brug waar de paardentramexploitant over klaagt. Om de brug over te komen met de paardentram moest op het Wagenplein

permanent een extra paard klaar staan. Dat werd dan bijgespannen om de brug te nemen en daarna weer losgemaakt.

De stenen Wagenbrug had ook voor de scheepvaart een ernstige ontwerpfout.

De houten ophaalbrug stond haaks op de gracht. De brede stenenbrug lag haaks op de weg en die liep scheef over het water. De opening aan de Bierkade zat redelijk in het midden. De opening aan de Dunne Bierkade kwam vlakbij de kant uit. Schepen liepen klem tussen de Dunne Bierkade en de Wagenbrug om de hoek te kunnen nemen. Die hoek had invloed op de lengte en de breedte van een schip. Hoe smaller het schip, hoe langer het kon wezen.

De breedte van de brug konden we niet met zekerheid achterhalen. Op een bouwtekening van 1905 wordt een breedte van 4,32 m aangegeven. In de bijbehorende beschrijving wordt een doorvaartwijdte van 4,175 m genoemd. Het verschil tussen de werkelijke breedte en de toegestane doorvaartbreedte is gangbaar en bedraagt ongeveer 15 centimeter. Tussen 1823 en 1876 zijn in Nederland diverse kanalen gegraven die bruggen en sluizen hadden van 4,30 m



HAGENAAR.

Teekening Scheepswerf J. Hendriks, Dodewaard.



*Met de motor kwam ook een stuurhut*

breed, zoals bijvoorbeeld het Apeldoornskanaal. In 1922 werd de Wagenbrug grondig verbouwd en de doorvaart weer gewoon in het verlengde van het vaarwater aangehouden. De breedte van de brug is dan zeker 5 meter.

### **Hevelaken**

Het scheepstype Hagenaar behoort tot de hevelaken. Dit zijn schepen met een vlakke bodem, die overgaat in een ronde kop. De bodemplaat die omhoog loopt en overgaat in die ronde kop, wordt 'heve' genoemd. Er is geen voorstevenbalk. Het roer hangt aan de achterstevan, die onderdeel van de rompconstructie is, of buiten op de heveplaat is aangebracht. Aan de voorkant is een Hagenaar niet van andere typen hevelaken te onderscheiden, essentieel is de achterkant. De romp heeft een vloeiende lijn naar achter en heeft boven de stootrand geen knik zoals bij een Hasselteraak. Ze werden als zeilschip ontworpen en zo ingericht dat ze leeg onder een brug van 2,40 m hoog door konden. Daarvoor was de ankerlier vaak geheel of gedeeltelijk wegklapbaar en de mastkoker, de den en de roef laag. De roef was voor die tijd riant doordat het schip een grote holte van ongeveer 1,60 m had. De 2,40 m hoogtemaat was voor de meeste steden

nog te veel. In het centrum van Amsterdam bijvoorbeeld zijn de bruggen tussen de 2.00 m en 2,20 m hoog. Om leeg uit zo'n stad te kunnen vertrekken, hadden de Hagenaars een kraan in de bodem. Men liet zijn schip gedeeltelijk vol water lopen en voer dan onder de lage bruggen door. Als het even kon probeerde je dat als schipper natuurlijk te voorkomen. Om 20 centimeter te zakken was ongeveer 20 ton water nodig en zoveel water met de handpomp lozen was een hoop werk.

Ook in de breedte waren sommige Hagenaars aan te passen. De zwaarden, zwaardklampen en schildpadblokken om het zwaard op te halen konden weggehaald worden. Zonder beide zwaarden was het schip tussen de 25 en 30 centimeter smaller.

Eind 19de eeuw hebben enkele scheepsbouwers de Wagenbrug gebruikt om een scheepstype te onderscheiden: een hevelaak die door de Wagenbrug kon werd Hagenaar genoemd. Eenzelfde model dat breder was, en dat niet door de Wagenbrug kon werd Binnenstadter genoemd. Omdat de Wagenbrug in de bouwperiode van de Hagenaars verschillende keren is verbouwd en ook verbreed is, is dat een moeilijk criterium. Overigens is het lastig te bewijzen dat de Wagenbrug als naamgever voor de Hagenaar heeft gefungeerd. Scheepstypen als tjalken, kraken, ijsselaken en katwijkers werden soms speciaal gebouwd om onder de Wagenbrug door te kunnen. Die schepen werden geen Hagenaars maar Wagenbruggers genoemd. Na de verbouwing in 1922 was de brug 5 m breed en konden op die route schepen tot 26 m lang varen.

De langste Hagenaars/hevelaken waren 30 m en konden niet verder varen dan het Zieken. Rond 1910 lag dat met de fors gegroeide stad al aardig centraal.

Zoals al gezegd werden Hagenaars veel gebruikt voor het vervoer van baksteen van de steenfabrieken langs de rivieren naar de stad. Eerst ging dat zeilend, vanaf de jaren '20 ook op de motor. Vaak waren dat kleine motoren, van niet meer dan 10 pk. Opmerkelijk is, dat



*Klaplier*

er, voor zo ver bekend, nooit Hagenaars in Den Haag zijn gebouwd. Bekende bouwers waren Hendriks in Dodewaard, Ruitenbergh in Waspik, Woensink in Nijmegen, v.d. Werf in Doesburg en Boot in Leiderdorp. Ook opmerkelijk is dat het scheepstype Hagenaar onder vele andere namen bekend stond. Niet alleen werden Hagenaars ook wel Binnenstadter genoemd, ook werden ze aangeduid met Dodewaarder Hagenaar, Dodewaardse aak, Hevelaak, Wagenaar en ijzeren zeilschip.

In het spraakgebruik bleef het begrip Hagenaar niet alleen in de middeleeuwen verbonden met de mogelijkheid om met een schip van een willekeurig scheepstype Den Haag te bereiken. Ook in de 20ste eeuw was het gangbaar elk schip dat Den Haag kon bereiken Hagenaar te noemen. Dergelijke schepen waren veel groter dan het door ons beschreven scheepstype Hagenaar, die maximaal 180 ton was. In de Wegwijzer voor de binnenscheepvaart van 1953 werd vol trots een schip van 853 ton vermeld; de grootste 'Hagenaar' die Den Haag had bereikt.

*Met dank aan boekhandel Hilgersom/Navigare, scheepvaartmuseum Amsterdam voor het overnemen van de illustratie.*



*Wagenbrug rond 1900; niet de hoogte maar de hoek was het probleem*

