

Beschrijving van de culturele waarde van de Hagenaar de Hoop, op stapel gezet in 1908 bij de scheepsbouwers gebroeders Stofberg te Mijdrecht.

Onderscheidingswimpel "Varend Monument®"



Varende Monumenten zijn herkenbaar aan de speciale onderscheidingswimpel



Deze beschrijving is opgesteld in opdracht van het stichtingsbestuur tot behartiging van de belangen van de zeeverkennergroep de Argonauten en het stichtingsbestuur tot in standhouding van het varend monument de Hoop. De Hoop is per 01-12-2005 als varend monument geregistreerd onder nummer 1253 in het Nationaal Register Varende Monumenten na beoordeling door de behoudsorganisatie: Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig. (LVBHB).

Definitief: 09-11-2021. Versie 14.

Verantwoording:

Bij de beschrijving van de culturele waarde van de Hagenaar de Hoop is gebruik gemaakt van “ Een waardestellend kader voor het mobiele erfgoed, de uitgave 30 juni 2005”. Dit waardestellend kader is ontwikkeld door het ICN en de RDMZ in opdracht van de staatssecretaris van cultuur mevrouw Medy van der Laan. Op 30 juni 2005 heeft zij in het bestuurlijk overleg met provincies en gemeenten deze versie beschikbaar gesteld voor algemeen gebruik.

Het waardestellend kader wordt door het Ministerie van OCW aanbevolen om te gebruiken voor de beschrijving en de toetsing van de culturele waarde uit het mobiele erfgoed.

ICN : Instituut Collectie Nederland. (020 – 305 4673)

RDMZ : Rijks Dienst voor de Monumenten Zorg. (030 – 69 83 211)

CIME : Centrum voor Industrieel en Mobiel Erfgoed. (0320 - 292 315).

Conclusie:

Minder dan 1 % van de bij het Nationaal Register van Varende Monumenten ingeschreven vaartuigen is een Hagenaar.

Mede gelet op de gaafheid van het ensemble stuurhut, roef en romp is de Hoop een zeldzaam exemplaar in zijn soort. De culturele waarde is groot. Daarbij is ook de sociale betekenis van dit schip van groot belang.

Het behoud van dit schip wettigt de tot nu toe verrichte grote inspanningen, en verdient voor de toekomst alle steun.

Doel:

Het doel van deze beschrijving is om mogelijke subsidiegevers inzicht te geven in de culturele waarde van de Hagenaar de Hoop en het belang van de instandhouding van de Hagenaar de Hoop. Het waarde stellend kader is hierbij een heldere richtlijn gebleken.

Vragen:

Bij vragen over de beschrijving van de culturele waarde van de Hagenaar de Hoop kunt u zich wenden tot de secretaris van de Stichting Hagenaar-de Hoop.

Hans Stoutjesdijk
Kleinpolderplein 7
3042 CE Rotterdam
Tel: 010-5118144
e-mail: j.a.stoutjesdijk@upcmail.nl.

Zie ook de website: www.hagenaar-dehoop.nl.

Inleiding:

Bij de beschrijving van de culturele waarde van de Hagenaar de Hoop volgen we de indeling zoals die is opgenomen in “ Een waardestellend kader voor het mobile erfgoed, projectdocument waarde stellend kader en ‘etalage’.

Deel 1: beschrijving van de betekenis van de Hagenaar de Hoop.

Bij de beschrijving maken we gebruik van de volgende invalshoeken:

- Historische betekenis waarbij we onder meer stilstaan bij de wetenschappelijke en/of vaktechnische betekenis van de Hoop en de sociaal-economische betekenis.
- Esthetische betekenis
- Sociale en actuele betekenis

Deel 2: beschrijving van de vergelijkende criteria.

Bij deze beschrijving staan we stil bij:

- Representativiteit of representatiewaarde
- Herkomst
- Zeldzaamheid
- Staat van het object, compleetheid, authenticiteit, materiële integriteit
- Presentatiepotentieel
- Ensemble
- Documentatie
- Kennis

Deel 3: Het behoud van de culturele waarde.

Bij deze beschrijving staan we stil bij dat gene wat al is uitgevoerd als onderdeel van het restauratieplan en het beheerplan.

Deel 1: beschrijving van de betekenis van de Hagenaar de Hoop.

1.1 De historische betekenis.

Algemeen

De geschiedenis van de Hagenaar, Wagenbrugger.

Zoveel waters, zoveel schepen wordt er wel gezegd. Aangezien sommige vaarwaters problemen met zich mee brachten, zijn veel aparte scheepstypen ontstaan. Zo ook de Hagenaar, een rivierschip dat je in het hartje van onze grote steden kon terugvinden. Daar loste het zijn lading, vaak stenen van de steenfabrieken aan de bovenloop van onze rivieren.

Bouwmaterialen waren in grote hoeveelheden nodig voor de snelle groei van de steden aan het einde van de negentiende eeuw. Voor de uitbreiding van Den Haag werden er speciale eisen aan de schepen gesteld. Er was de beruchte drempel bij de gasfabriek aan de Trekvliet, een ijzeren balk op 1,45 meter diepte Delfslands peil. Dan was er nog de Wagenbrug, 'n vaste brug die men moest passeren om in het hartje van de stad te komen. De breedte, de hoogte én de ruimte voor de brug bepaalden de maximale maten van de Hagenaar, te weten een lengte van 26 meter en een breedte van 4,15 meter.

De houten Hagenaar was overboordig gebouwd. In voor- en achterschip versmalden de boorden en liepen zij met de heve van het vlak uit in een klos, enigszins als bij de vlet. Deze houten aken hadden een korte mast met schietende steng, d.w.z. deze steng kon men langs de mast laten zakken, waardoor obstakels als spoorbruggen zonder verdere problemen gepasseerd konden worden.

Toen ze in ijzer gebouwd werden, veranderden ze aanzienlijk van vorm. Van hoekig werden ze rond en glad. Ze kregen die kenmerkende kop die we bij alle ijzeren aken terugvinden. Het achterschip van de Hagenaar is sterk geveegd. Het boeisel loopt rondom in de lijn met de romp. De bovenkant van de helmstok, de bovenkant van de mastkoker en bovenpunt van de steven lagen in één lijn om onder de Wagenbrug door te kunnen. Daartoe moest dan ook nog het bovenstuk van de anker en strijklieper omklapbaar zijn. Veel onderdelen zoals zwaarden, strijklampen en schildpadblokken van de zwaardlieren waren vaak wegneembaar. Daardoor konden nog enkele centimeters gewonnen worden, wat een belangrijke ruimte winst opleverde. Als de bouwmaterialen gelost waren, veelal de IJsselsteentjes, lag het schip uiteraard ruim een meter hoger op het water. In het vlak van het schip bevond zich een kraan die met een stang van het dek opengezet kon worden voor het inlaten van buitenboordwater, zodat voortbomend en jagend ook op de terug weg de lage bruggen genomen konden worden. Buiten de stad begon de hele verbouwing in omgekeerde volgorde en werd met handlenspomp het laadruim van ballastwater ontdaan. Toentertijd een vertrouwd straatbeeld. Bij de al genoemde maten van 26 bij 4,15 meter verplaatste het schip ongeveer 100 ton.

Hagenaars waren echte rivierschepen: licht gebouwd en bijzonder geschikt om tegen de stroom op te zeilen. Voor grootwater als de Zuiderzee en de Zeeuwse stromen waren ze minder geschikt. Het tuig bestond uit een grootzeil met rechte gaffel, fok en eventueel een kluiver. De meeste ijzeren Hagenaars zijn gebouwd tussen 1905 en 1915.

Toen het Laak havencomplex gereed kwam, verdween de behoefte van het scheepsverkeer om in de binnenstad te komen. Grotere Hagenaars werden gebouwd tot ongeveer 180 ton. Kleinere schepen die aan de maten van de Wagenbrug gebonden waren, werden wel "Wagenbruggers" genoemd.

De Hagenaar de Hoop in het bijzonder.

De Hagenaar de Hoop is gebouwd in Mijdrecht en is een echte Wagenbrugger en heeft een ligplaats in het riviertje de Rotte. Clubhuis voor de jongere tak van de zeeverkennergroep de Argonauten. In de nieuwe wijk Ommoord was geen plaats voor een clubhuis, tevens de ontwikkeling zoals onder 1.3 beschreven, leidde dit tot de aankoop in december 1969. Zie de foto van Hagenaar de Hoop in het riviertje de Rotte op het voorblad.

1.2 Esthetische betekenis.

Niet alleen liggend in de Rotte, maar vooral ook tijdens vaartochten naar bijvoorbeeld de Friese meren, heeft de Hoop altijd veel bekijks. Veel mensen waarderen het om zo'n historisch schip in gebruik te zien, en we hebben dan ook regelmatig bezoekers. De combinatie van gebruik als onderkomen voor een zeeverkennergroep zonder al te veel concessies te hebben gedaan aan het uiterlijk van het schip wordt als zeer positief ervaren. Wanneer historische havenplaatsen worden aangedaan, dan past het schip prima in het 'decor' en komt het klassieke uiterlijk extra tot zijn recht. Ook het motorgeluid is authentiek, af en toe wordt er vanaf de wal enthousiast geroepen dat de motor een Lister moet zijn.

1.3 Sociale of actuele betekenis.

De Hagenaar de Hoop doet thans dienst als wachtschip bij een zeeverkennergroep in Rotterdam. Door de ontwikkelingen in het jeugdwerk van de laatste decennia en de ontwikkelingen in de recreatie tav het kamperen, was een schip als de Hagenaar ideaal om mee rond te trekken als varend kamphuis.

Op de volgende bladzijden treffen we enige foto's aan als illustratie bij het varend kamphuis, dit als ondersteuning van de sociale betekenis.





De geringe diepgang en kruiplijn van 2.40 m maken het schip uitermate geschikt voor gebruik bij een zeeverkennergroep.



Bereikbaarheid van de kleinste meren is gegarandeerd. Het schip biedt de mogelijkheid voor opleiding en training van jonge mensen 7 - 17 jaar. Tevens wordt de liefde voor het behoud van het historisch schip bijgebracht. Het jaarlijks onderhoud wordt dan ook met veel zorg door de verkenners uitgevoerd. Hier snijdt het mens aan twee kanten. Gebruik en behoud.



Deel 2: beschrijving van de vergelijkende criteria.

Representativiteit of representatiewaarde.

IJKwaarde, Symboolwaarde, Schakelwaarde

1. Het schip is ouder dan 50 jaar, we willen het schip als Monument / Historisch schip bewaren zoals het in 1948-1955 voer op de Nederlandse wateren, een verlengde motor Hagenaar met stuurhut.
2. Het schip vaart onder de Nederlandse vlag en heeft een permanente ligplaats op een Nederlandse Rivier, de Rotte bij Terbregge, Rotterdam.
3. De Hagenaar en later Motor Hagenaar is bepalend geweest op de Nederlandse wateren. Deze aak (Hevenaak of Hevelaak) bracht, o.a. Nederlandse bakstenen geproduceerd in de uiterwaarden van de IJssel (de IJsselsteentjes) naar Den Haag, voor de woningbouw rond 1900 in den Haag.

Herkomst. (culturele biografie)

De Hagenaar de Hoop is gebouwd te Mijdrecht, door de toenmalige scheepswerf Stofberg.

Welke gegevens zijn over de aanbouw bekend:

Bouwtekening : niet bekend.
Bestek : niet bekend.
Te naam stelling : maart 1909 (bijlage A)
Foto's : Er zijn geen foto's van de aanbouw bekend.
Meetbrief : Nee, niet de oorspronkelijke van de bouw. Bijgevoegd (bijlage B) is de meetbrief uit 1958 die vervallen is bij de hermeting in 1970. Het tonnage ging in 1970 van 102 ton naar 20 ton.

Anders:

- a) Geschiedenis van Hagenaar De Hoop als opgetekend door E van Zwieten na gesprekken met een familielid van de tweede eigenaar (bijlage C). Deze geschiedenis moest worden bijgesteld. Gedurende ons onderzoek naar de herkomst komen nieuwe feiten aan het licht.
- b) Advertentie serie uit het weekblad Schuttevaer, van 1907 tot 1909, waarin het schip te koop wordt aangeboden tijdens de bouwperiode (bijlage D).
- c) Artikel uit Spiegel der Zeilvaart over scheepswerf Stofberg. 17^e jaargang nr. 7 september 1993. O.a. met werf bouwlijst (bijlage E).
- d) Een kopie van een bestek van soortgelijk schip van zelfde afmetingen uit de zelfde periode, 1903 (bijlage F). De tekeningen van dit schip zijn ook in ons bezit maar niet in deze uitgave opgenomen.

Zeldzaamheid.

Tijdens de viering van 100 jaar Laakhaven in 2004 in de Den Haag, tevens de jaarlijkse bijeenkomst van de LVBHB bleek de Hoop een van de weinige Hagenaars te zijn. Dit zelfde beeld werd verkregen tijdens de Groninger welvaart in 2005.

In het Nationaal Register Varende Monumenten zijn per 01-01-2006 2430 schepen geregistreerd waarvan 24 Hagenaars. (Bron FONV). Deze cijfers bevestigen het beeld verkregen bij de jaarlijkse bijeenkomst van de LVBHB.

Staat van het object, compleetheid, a-historische authenticiteit.

De Romp:

Geklonken. Lengte 23,90 meter, breedte 4.14 meter, grootste huidige diepgang bij 19,8 ton (54 + 26=) 80 cm. Zie meetbrief van 1958. Huidige kruiphoogte met stuurhut ca 3,7 meter zonder stuurhut ca 2,40 meter .

Verlengd in 1933 van 20,90 meter naar 23,90 meter bij de werf Hazar te Hardinxveld. De verlenging is aan de binnenzijde goed te zien, klinknagels niet gesleten, het koproer is vervallen de bedien as van het koproer is nog zichtbaar, de kast van het koproer is nog zichtbaar in het ruim. Zo ook de fundatie van de laadmast.

De indeling is van voor naar achter, een vooronder, een schot, ruim, schot motorkamer, roefje een halfdek boven de motorkamer en schroefas ruimte, en het achteronder met schroefas- gland en holle scheg.

In de romp zitten 4 kluisgaten, 1 ankerketting koker, voor 4 bolders en op eenderde lengte aan weerszijde van de romp een kleine bolder, achter 2 enkele bolders

Het Roer:

Stalen roer, holle constructie(luchtkast) met aftap prop. Roerkoning via enkelvoudige haakse tandwiel overbrenging naar horizontale as door de stuurhut heen naar de stuurstand-tandwiel kastje in de stuurhut. Roer hangt met twee pennen in twee stalen putten aan de scheg.

Grootste hoogte roerblad is 1.5 meter kleinste hoogte is 1.20 meter.

Zwaarden

Niet meer aanwezig, vervallen

De Opbouw:

Mastdek afmeting 3,21 meter vanaf de plecht, Er is 1 anker-, tevens verhaallier, een kleine mastkoker, aan weerskanten van de mastkoker een erf, de gangboorden zijn 44 cm breed, de denneboom 45 cm hoog, de railing bestaat uit gesmede scepters van ca 15 cm hoogte die een railing pijp ondersteunen. Aan uiteinden is de railing naar de romp gebogen en vast geklonken.

Zetboorden zijn niet aanwezig, toevoegsels; naamboord boven de roef koekkoek, twee liertjes voor bijbootje en anker boei. De houten luikenkap oorspronkelijk 50 luiken nu 36 luiken nog aanwezig waarvan 9 zijn aangepast (lichtkoepel of noodluik). Deel van de luikenkap is vervangen door een stalen dekje zelfde vorm en afmetingen.

Het Voordek:

Twee dubbele bolders met verhaal/ ankerlier. Een naar voren open klappend luik (scharnieren aan voorkant) van staal naar het vooronder. Aan BB en SB een erf, de bedieningsas van het vervallen koproer naast/in het luik van het vooronder en een simpele mastkoker met mast voor vlagvoering en navigatie verlichting, toplicht. Kistluik uitwip niet meer aanwezig die is dicht gelast

Het Achterdek:

Horizontale roer as loopt over het achterdek, twee enkelvoudige bolders aan bb en sb. Railing met vlaggenstok houder in de midscheeps. Een niet meer te openen luikje vierkant met patrijspoortje plat op het dek. Heklicht dient met beugel aan de achterzijde van de stuurhut te worden opgehangen.

De Luikenkap:

Totale lengte 14,65 meter, waarvan nu nog 10,20 meter van houten luiken is voorzien, de overige 4,45 meter is van staal. De denneboom is 15,90 lang en 0,43 hoog.

De Roef:

Voor:

BB voor is er een deurtje naar machinekamer, midden voor een schouw met stookgat afgedekt met hout schouw is voorzien van grijs gemarmerd natuursteen. SB voor een open boeken kastje en een onderkast met twee openslaande deuren.

Stuurboord

Onder het gangboordkastjes en een uitgebouwd kastje met open slaande deuren en schuif deurtjes van glas. Er is een rechthoekig buitenraam met afgeronde bovenhoeken.

Achter

In het midden een schuifdeurtje naar het achter onder

Aan bakboord een trapje naar de stuurhut afgesloten door een klapluikje, het trapje is weg te halen. Portret van de koningin aan achterschot

Bakboord

Een zitbank met kastjes voorzien van schuifdeurtjes eronder, de zitting is weg te nemen, boven de zitting in het rugleuning deel, onder het gangboord kleine enkele kastje met scharnierende deurtjes.

Er is een rechthoekig buitenraam met afgeronde bovenhoeken

Plafond

Midden een aan tweekanten open te klappen houten koekkoek met aan de bovenkant horizontale ruitjes. Het plafond is wit met plaat betimmerd.

De Stuurhut:

Voor

Drie ramen waarvan de middelste gedeeld is in twee-en en bovenste deel daarvan is open klapbaar. Aan buiten zijde een zonneklep,

Aan voorschot binnenzijde hangt een afneembaar boekenplankje BB aan de voorkant het ingangsluikje naar de roef, luik is open klapbaar scharnieren aan de voorkant twee deurtjes onder het luik scharnieren naar de stuurhut toe.

Bakboord- en Stuurboordzijde

Identiek gespiegeld, voorzien van schuifdeur uit een stuk met een raam, de zijkant bestaat uit twee demontabele delen elk voorzien van een raam waartussen de schuifdeur zit.

Achterzijde

Schot bestaat uit een deel met twee ramen langs het achterschot is een bankkist aan de binnen zijde van de stuurhut, zitvlak kan er af waaronder een tandwiel overbrenging tbv het roer zit en een tweetal opslag vakken, de horizontale stuur as loopt door de stuurhut heen over de vloer naar de stuurstand midscheeps voor. Er is een houten stuurrad diameter Ca 90 cm.

Dak

Bestaande uit drie schotten/ dakdelen op twee U- U-vormige dragers (tevens regengootjes) gelegen.

Buitenzijde groen, binnen zijde wit, (kunststof)met bouten/pennen aan de schotten bevestigd.

De Motor:

4 Cilinder 4 slag 40 Pk Lister JP 7 bouwjaar 1943, kleur donkergroen, Bosch brandstof pompje aangehangen koelwaterpomp met wierpot buitenboord watergekoeld. Brandstof toevoer dmv zwaarte kracht uit brandstof tank aan SB.

Jaar van inbouw nog niet bekend.

Direct achter het ruim schot met in het schot een stalen deur aan BB.

Midscheeps ingebouwd schroefas loopt onder het roefje door.

Cilinder no. 4 deels onder de schouw van het roefje.

De Machinekamer:

Breedte hele breedte van het schip, aan stuurboord een kunststof brandstoftank, BB voor een deur, BB achter een wegneembaar trapje naar de roef, ernaast een kastje, aan bb onder het gangboord een schakel kastje.

Plaats uitlaat midscheeps achterzijde Machinekamer, aan BB een luikje met patrijspoort, luikje kan open. Aan BB een lucht-happer/ventilatie koker.

Bouwjaar Machinekamer onbekend.

Het Interieur achteronder:

Niet meer aanwezig, van foto's is bekend dat er aan SB een dubbele bedstede was met een la er onder. Schroefas gland met vetpot aanwezig. Van achteronder naar roefje is een schuifdeur en een opstapje, het achteronder ligt lager dan het roefje. Er is een luikje met rond poortje op het achterschip voor licht voorziening.

Het Interieur ruim:

Aan voorzijde ruim is een kastenwandje met schuif en klapdeuren getimmerd, de wanden in de kasten, de scheepshuid, is niet betimmerd, aan BB en SB in de kast twee staande cilindrische drinkwatertanks, de laadmast fundatie en de koproer kast zijn zichtbaar en het voor aanvaringsschot.

De wanden van het ruim zijn niet betimmerd, her en der een haak bevestigd om een kooi in te hangen, tussen de bodem spanten is beton ballast gestort, de beton vloer is afgestroken met een Bolidit kunststof. Tussen stringer en huid is een betonnen rand gestort.

In achterste drie meter van het ruim is een houten schot geplaatst om een kombuis te creëren.

Voor dit schot zit aan SB een ingang luik met trap van dek naar ruim en aan BB een onderwater toilet met twee buitenboord afsluiters.

BB voor is een nooduitgang met een stalen nood trapje gemonteerd. De deuren van ruim kombuis machinekamer roefje liggen in elkaars verlengde.

Het Interieur vooronder:

Onder het toegangsluik zit een wegneembaar 4 trede trapje, met aan BB daarvan de bedien as van het koproer. BB en SB is een simpele bedstede getimmerd, met er onder een lade en een open ruimte. Het vooronder is voorzien van een houten vloer met losse planken, waaronder de spanten te zien zijn. Midvoor zit een kettingbak van hout. De ankerkluis loopt door het voor onder.

Het Laad en losgerei:

Er heeft een periode een laadboom opgestaan van wanneer tot wanneer is nog onbekend.

Presentatiepotentieel

Het schip is gebouwd voor het gebruik als zeilend vrachtschip gedekt met luiken, later is het schip verlengd en voorzien van stuurhut, motor en koproer.

De periode welke het schip als monument vertegenwoordigt, is de periode van 1948 tot en met 1955, dan is het schip als motorvrachtschip gedekt met luiken gebruikt. Het schip heeft dienst gedaan als vrachtschip tot 1970.

Ensemble

Een schip kan een varend monument worden als het ouder is dan vijftig jaar en een Nederlandse ligplaats heeft of onder Nederlandse vlag vaart. Voorts moet het meer dan vijftig jaar geleden beeldbepalend op de Nederlandse wateren zijn geweest of typerend binnen de ontwikkeling van de Nederlandse scheepsbouw. Op 2 november 2005 is een aanvraag ingediend bij de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig t.b.v. de inschrijving in het register van varende monumenten. De aanvraag is in behandeling genomen en de twee beoordelaars hebben medio november 2005 De Hoop bezocht en aan een inspectie onderworpen. Per 01-12-2005 heeft definitieve registratie plaatsgevonden. de Hoop ingedeeld is ingedeeld in categorie A. Het ensemble stuurhut, roef en romp borgen het monumentale karakter van het schip.

Categorie	Status	Omschrijving	Rode diesel
A1	Geheel monumentaal	Alle drie onderdelen van het schip bevinden zich in een staat die overeenkomt met het oorspronkelijk gebruik, de bouwwijze en het uiterlijk van het scheepstype.	toegestaan
A2	Voldoende monumentaal	Alle drie onderdelen van het schip bevinden zich minstens in een staat waarbij uiterlijk en relatie met het oorspronkelijk gebruik van dat scheepstype is behouden.	toegestaan
A3	Beperkt monumentaal	Alle drie onderdelen van het schip bevinden zich minstens in een staat waarbij herkenbaarheid en uiterlijk van dat scheepstype en het oorspronkelijk gebruik in grote lijnen is behouden.	toegestaan
B	In potentie monumentaal	Tenminste de romp van het schip bevindt zich in een staat waarbij de herkenbaarheid met het oorspronkelijk gebruik en uiterlijk van dat scheepstype geen geweld is aangedaan. Voor het schip is een restauratieplan aanwezig dat ten minste voldoet aan de eisen van categorie A3	toegestaan
C	Niet monumentaal	Hierin zijn de overige schepen opgenomen die niet voldoen aan de voorgaande categorieën.	niet toegestaan

Bron bovenstaande tabel: Douane, Handboek Accijns

Kennis

Jaar **Wijziging en Bijzonderheid**

- 1908 Op stapel bij de werf gebroeders Stofberg vooreigen rekening.
- 1909 april 1909 tewaterlating en oplevering aan Schipper Looff wonende te Willigen Langerak. Zie meetbrief van 24 april 1958 en copie te naam stelling. Het schip krijgt de naam Spera in Deo.
- 19?? Schipper Arie Blom Lambertuszoon wordt de nieuwe schipper eigenaar.
- 1914 Op 18 mei 1914 verklaart Arie Blom Lambertszoon schipper gedomicilieerd te Herwijnen dat hij eigenaar is van het staal hevelaakschip Spera in Deo gebrand 223 Utr 1909 , dat hij de naam van het schip heeft veranderd en het schip de naam Johanna heeft gegeven.
- 19?? Schipper Blom verkoopt het schip aan Jan van der Dussen??
- 19?? Het schip krijgt de naam de Hoop.
- 1923 Op 27 december 1923 wordt Schipper Jan van der Dussen??? de nieuwe eigenaar.
- 1928 De Hoop krijgt zijn huidige brandmerk, Schipper Jan van der Dussen verklaart de eigenaar te zijn.
- 1930 Gewijzigd, voorzien van hulpmotor door familie van der Dussen innovatie bedrijfsvoering ABC 7 pk hulpmotor.(zie nota bijlage, nadat in 1925 een nieuw zeil was aangeschaft). De hulpmotor is door schipper van der Dussen gekocht, ingebouwd door Smederij C van Vliet. Zie ook de foto uit 1931



- 1933 Het schip wordt verlengd, bij de werf van Hazer in Hardinxveld (in opdracht van Jan van der Dussen). Kosten Fl 500,00. Verlenging van de romp, capaciteit vergroting. Lengte van 20,90 naar 23,90 meter. Tonnage van 88,9 naar 102 ton. Zie meetbrief uit 1958 waarin de herijking in 1933 is opgetekend.(zie ook ter illustratie charterparty uit 1946)

1934 Helmstok vervangen door stuurwerk (zie nota)



1948 Houten demontabele stuurhut komt er op te staan, voor betere bedrijfsvoering.

19?? Laadboom geplaatst, voor 1951 zie onderstaande foto uit 1951



1951? Zeiltuig is er al van af wanneer? , zwaarden nog aanwezig tot 1962.

1952 Inbouw van 30 PK Gulner motor Voor schipper van der Dussen door Machine fabriek J A de Waal

1958 Een Lister is al geplaatst in de Hoop. 40 pk 4 cilinder JP 7 Lister (1943 Durseley fabrieken) door familie vd Dussen.zie ook de vervallen meetbrief uit 1958.



Foto van de Hoop uit 1961

1960 De schipper Jan van der Dussen overlijdt. Zijn vrouw en Johnnie worden op een volgend de nieuwe eigenaren. De zoon van Jan, Johnnie vaart tot 1962 samen met zijn moeder de Hoop. Van 1962 tot 1965 vaart Johnnie met zijn vrouw Cora, de Hoop. Als huwelijks cadeau wordt de roef her ingericht in de huidige status.

1962 Houten roer vervangen door stalen roer.(door familie vd Dussen)

1962 Koproer wordt geplaatst. Innovatie, arbeid besparend. De zijzwaarden worden verwijderd. (Bron Freek Kamst.)

1964 Vormgeving huidige roef.

1965 Op 15 juli 1965 wordt Schipper de Evert de Boer geboren 24 maart 1909 de nieuwe eigenaar. Freek Kamst (de latere eigenaar van de Hoop) treedt in dienst bij Evert de Boer.

1965 Voor de koop van de Hoop door Evert de Boer wordt de laadboom verwijderd. (zie foto uit 1961).

1968 De Hoop is in 1968 uit het roergelopen . Het koproer was daarna krom. De reparatie was te duur. Freek Kamst heet het roer laten verwijderen.

1966 Op 23 februari 1966 wordt Mevrouw Sietje Westdijk geboren 11 december 1926 de nieuwe eigenaar van de Hoop. Haar zoon Freek Kamst gaat als schipper op de Hoop varen. De krukas van de Lister waarvan sprake is in de vervallen meetbrief uit 1958 is tijdens de vaart gebroken. Freek Kamst plaats een andere Lister. Ook van deze motor breekt de krukas.

- 1967 dhr F.I.van Veen wonende en bedrijfhouder in Delfshaven plaatst de huidige Lister
- 1969 Op 7 maart 1969 wordt schipper Freek Kamst, geboren 29 januari 1947, de nieuwe eigenaar.
- 1969 Op 23 december kopen de Argonauten het schip van schipper Freek Kamst
- 1970 In het ruim wordt een kombuis en toilet geplaatst en vaste ballast aangebracht ca 10 ton beton en enkele kasten.
Enkele lichtkoepels in de luikenkap aangebracht en een deel van de luikdeksels vervangen door een stalen kap uit een stuk, ten behoeve van gebruik als vereniging onderkomen. Over de luiken komt een pressening en een schijn lattendek. Extra drinkwatertanks worden aangebracht twee voor en een achter. Bun van het koproer wordt dicht gelast
- 1996 Bovenrand van de denneboom wordt plaatselijk opgelast, reparatie van rot metaal tussen geklonken delen. (IHC Sliedrecht)
- 2000 Extra hand railing aangebracht, brandstof tanks vervangen.
- 2004 Uitlaatsysteem lekvrij gemaakt en thermisch geïsoleerd.(Bocxe)
Stuurhut vervangen door kopie naar origineel, (fa Olijslager Stellendam)
houten dakpanelen ook naar origineel maar van een kunststof
- 2005 Varend monument.
- 2009 Certificaat van onderzoek is verkregen na een hellingbeurt bij Scheepswerf Bocxe.
- 2016 Certificaat van onderzoek is verlengd voor zeven jaar tijdens een hellingbeurt bij Scheepswerf Bocxe.

Veranderingen en restauraties na 1970 zijn in eigen beheer gedaan of door scheepswerf De Hoop in Overschie, Scheepswerf IHC te Sliedrecht, of door Scheepswerf Bocxe te Delft.

Deel 3 : Het behoud van de culturele waarde.

3.1 Naar welk tijdstip

De vermotorde zeilhagenaar; De motor, Machinekamer, Stuurhut, Roefje, liertjes, Vooronder en grote delen van Ruim en Achteronder zijn esthetisch en constructief voor een groot deel origineel in de staat van 1948-1955. Hiernaar streven we om dit beeld te behouden

3.2 Welk uiterlijk van het schip behoort bij dit tijdstip.

Uiterlijk schip: Ankerlier, Demontabel kraantje, Erf BB/ SB Vooronder met 1 simpele kooi voor knecht, luikenkap rustend op de (onverhoogde) dennenboom met demontabel liertje voor bijbootje, het beenhakker bijbootje, navigatie lichtmastje voor, machine kamer luikje en ventilatie kokers en schoorsteen, roefje met koekoek en poorten en ventilatie kokers. Naamboord, de demontabele stuurhut, boordverlichting bakken BB en SB, het originele roef interieur (trouw cadeau aan het echtpaar door familie gegeven) en het originele stuurhut interieur. Zie nadere omschrijving en foto's waaronder 1 varende in de Rotterdamse haven ca 195?. Het behoud van het ruim interieur en de luikenkap zoals die nu is, dwz luiken indien slecht, opnieuw naar voorbeeld laten maken. Streven is bij reparatie, verbetering met duurzame materialen naar het tijdsbeeld van 1948-1955 terug te keren.

3.3 Welke documenten /foto's bevatten gegevens over het uiterlijk van het schip?

1. Foto van het Schip varende in de Rotterdamse haven.
2. Familie album foto's van familie van der Dussen.
3. Mondelinge historie via nazaten van de familie van der Dussen

3.4 Welke informatie is gebruikt bij het ontbreken van specifieke gegevens over het schip?

1. Mondelinge informatie van voormalige gebruiker familie vd Dussen.
2. Schriftelijke informatie van Freek Kamst.
3. Aankoop papieren.
4. Bestekken en tekeningen van Hagenaars van vergelijkbare afmetingen, gebouwd in dezelfde tijd.
5. Foto's van andere Hagenaars.
6. Boekje Scheepstypologieen , De Boer Maritiem.
7. Scheepsrestauratie , De Boer Maritiem.
8. Brochure bij de Expositie klaar om te wenden MMPH, binnenvaart onder zeil 1988-1989
9. Publicaties als de Bulletin en de Bokkepoet.
10. Een speciaal artikel gewijd aan de werf Stofberg in het blad Spiegel der Zeilvaart.

3.5 Het restauratieplan

Het doel daarbij is het schip zo origineel mogelijk te houden. Er is restauratie plan opgesteld en uitgevoerd. De stuurhut is vervangen door een origineel kopie. Bolders voor en achter vervangen door een origineel kopie en van de dennenboom is de bovenrand van de dennenboom in zijn geheel vervangen. De luikenkap is in 2007 vervangen.