

DEEL 2 VAN 'OOIT WAREN ER DRIE GOEDE MUIDENSE SCHEEPSWERVEN'

Bouw van motorboten en plezierjachten

In deel 1 werd vermeld dat Adriaan Schouten directeur was geworden van de N.V. Scheepsbouwmijs. voorheen firma H. Schouten. Het zat hem mee, want het zeilschip werd juist in die tijd vervangen door het motorschip, zodat de (vissers)vloot moest worden vernieuwd.

Dat kwam vooral door de mid-dendrukmotor of gloeikopmotor. De gloeikopmotor liep op petroleum en nam weinig ruimte in. In 1913 werden 34 schepen met zo'n motor afgeleverd. Ook tijdens de Eerste Wereldoorlog ging de productie door. Dit leverde voor Muiden veel werkgelegenheid op. Intussen ging men verder met moderniseren. Er werd een overdekte sleephelling gebouwd, elektriciteit deed zijn intrede en er werd naar steeds nauwkeuriger tekeningen gewerkt. Niet alleen vrachtschepen liepen van de helling, maar ook plezierschepen en reddingsboten.

Jachtbouw

Adriaan Schouten trad in 1932 af en werd opgevolgd door A. Storm. Storm was geen onbekende op het gebied van de scheepsbouw, want hij kwam van het Alkmaarse Scheepsbouwbedrijf Nicolaas Witsen. Helaas was het wereldwijd crisistijd. Aan vissersschepen was bovendien bijna geen behoefte meer, doordat de Afsluitdijk gereed was gekomen en de schepen dus niet meer de zee op konden. Een lichtpunt was echter dat het IJsselmeer door de Afsluitdijk gemakkelijker te bevaren was, waardoor de watersport opkwam. De firma Schouten liet een grote productieloods bouwen, die ook als winterberging kon worden gebruikt, en ging nu ook plezierjachten bouwen. Ook de kleinere scheepswerven Dolman en Kok aan de Westzeedijk waren al tot jachtbouw overgegaan.

Oorlog

Het laatste schip dat vlak voor de Tweede Wereldoorlog gebouwd



■ De Prins Hendrik uit 1951.

werd, was een rondvaartboot-casco voor Rederij Plas te Amsterdam. Tijdens de oorlog werden onder meer 2 lichters van 245 ton gebouwd voor de Duitse rederij Hansa. Het verhaal gaat dat de bouw hiervan werd gesaboteerd. Dit blijkt uit de bouwtijd van 4 jaar: van 1941 tot en met 1944. Er is een brief uit 1942, waarin de Innenschiffahrt Berufsgenossenschaft uit Magdeburg hierover inlichtingen vraagt. De Duitsers deden hun uiterste best om ar-

Robuuste schepen maakten plaats voor sierlijke jachten

beiders voor de Duitse industrie te krijgen, ze sloten bijvoorbeeld kleine bedrijven. Waarschijnlijk heeft Storm in zijn antwoord op die vraag zijn bedrijf op papier groter laten lijken dan het in feite was, om zo zijn mensen in Muiden aan het werk te kunnen houden. Toch moest ook Schouten mensen afstaan. Eind 1944 was er geen elektriciteit meer en haalden de Duitsers alle onderdelen en onbewerkte materialen weg.

Na de oorlog

De eerste opdracht na de oorlog was een serie van 5 sleepboten, elk voorzien van een 4 cilinder Stork dieselmotor. Ze waren bestemd voor de Billiton Maatschap-



■ De productieloods/winterstalling in de jaren dertig.



■ Werf Van der Vliet.

pij in toenmalig Nederlands-Indië. De firma Schouten leverde ook reddingsboten. De NZHRM bestelde er drie bij Schouten. De

eerste was de Zeemanshoop, een schip van vloeistaal, dat door waterdichte afdelingen onzinkbaar was en een Kromhout gloeikopmotor had. De reddingsboot Prins Hendrik werd in 1951 door koningin Wilhelmina te water gelaten. In 1960 volgde de reddingsboot Carlot, een zichzelf oprichtende reddingsboot met gesloten bovenbrug.

Sluiting

Storm verliet in 1955 de firma Schouten, zijn opvolger was de heer J. Vonk, die weer werd opgevolgd door G.J. ter Horst. In 1979 zag directeur Ter Horst geen mo-

gelijkheid meer om het bedrijf voort te zetten. Hij nam het besluit om Scheepswerf Schouten per 1 januari 1980 te sluiten, 350 jaar na de oprichting. De firma's Kok en Dolman waren al eerder gestopt.

In januari 1982 begon het bedrijf Van der Vliet Maritiem pleziervaartuigen en watersportbenodigdheden te verkopen. Eigenaar Ad van der Vliet nam met dit jonge bedrijf de plaats in van firma Schouten. Dit betekende dat er niet langer robuuste schepen, maar alleen nog sierlijke jachten gebouwd werden. Van der Vliet sloot de werf in 1993 en trachtte er woningen te laten bouwen. Toen dit niet lukte, verkocht hij het terrein.

In een persbericht van 2007 stond dat er overeenstemming was tussen de Gemeente Muiden en de nieuwe eigenaar van het Schoutenterrein, ook bekend als het Van der Vlieterrein, over het ontwikkelen van nieuwe woningen op het terrein van de vroegere scheepswerf. Deze ontwikkeling is anno 2021 nog steeds gaande.

Ayla Blüm

Bronnen:

- Villa Amuda: oktober 1999.

- Villa Amuda: maart 2008.

- Archief HKSM



■ De Carlot uit 1960.

UIT DE FOTOCOLLECTIE VAN HET STREEKARCHIEF

www.gooienvlechthistorisch.nl 035 207 09 99 Cattenhagestraat 8, Naarden



Wielerronde van Naarden

Tijdens de start van een wielerronde in 1960 op het industrieterrein van Naarden toont Janus Beekvelt zijn 'komische' fiets terwijl op de achtergrond de voorbereidingen voor de ronde in volle gang zijn. Janus trok veel bekijks tijdens de drukbezochte wielerdagen door een aantal rondjes op zijn eigen ingenieus gefabriceerde fiets te rijden.

FOTO EN TEKST: GEMEENTEARCHIEF GOOISE MEREN EN HUIZEN



■ De Schoutenwerf in 2018.