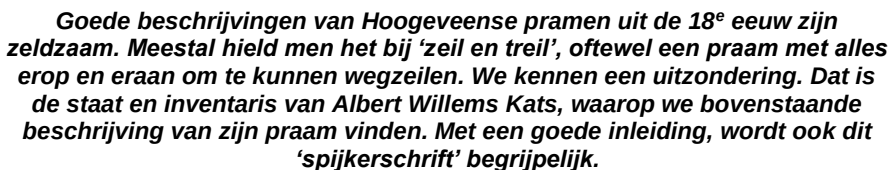


©Albert Metselaar, 2018 albertmetselaar@home.nl



Albert Willems Kats of Cats was geboren in 1738 als zoon van Willem Hendriks Kats en Lammigje Lensen. Hij trouwde met Grietje Pieters Kleine, geboren in 1733,

dochter van Peter Peters Kleine en Marrijgjen Jurriens Kamman. Grietjes zuster Heiltje was getrouwd met Jan Hendriks Otten. Dat waren mijn voorouders, zodat Albert Willems Cats een oom is, met een heleboel keer 'achter' en 'oud' ervoor. Albert Willems Kats werd begraven op vrijdag 31 januari 1777. Grietje was al eerder overleden. Die werd begraven op 21 februari 1772. Ze hadden twee kinderen, Jan (gedoopt 4 september 1763) en Willem (gedoopt 28 september 1760). Jan was ook al jong overleden. Willem Alberts Kats was dus alleen over, toen zijn vader overleed. Hij was minderjarig en werd onmiddellijk onder voogdij gesteld. Dat gebeurde al op 27 januari 1777, de dag van Alberts overlijden of de dag erop. Schulte H.J. Carsten van Zuidwolder-Hoogeveen beëdigde de hoofdmombers (Jurrien Jacobs) en de andere mombers (Willem Jacobs, Claas Pieters en Jan Hendriks Otten), die vervolgens nog diezelfde dag tot inventarisatie van woning, goederen, baten en schulden overgingen. Zo snel was alles al geregeld, en zoveel was schijnbaar al voor zijn overlijden geregeld, dat het lijkt alsof men dat aan zag komen. Alsof hij stierf na een slepende ziekte. We weten het niet, we kunnen het slechts vermoeden. We lezen in de stukken van de schulte:

Inventaris des boedels door wijlen Albert Willems Cats nagelaten.

Vaste goederen.

Het huis van drie woningen, door de overledene zelf, juffrouw van Neck en Jan Arends Boer bewoond, met schuur en hof.

Een klinke veen op de Derde Wijk in Buntingen Grote Blok, zuidkant.

Een Klinke op de zuidkant van de Achtste Wijk in Buntingen Grote Blok.

Tilbare goederen.

1 dreg.

1 nieuw dek.

1 hele halve en 1 voorlast dekken.

1 steng.

1 lange boom.

2 korte bomen.

1 haak.

6 gangen.

2 schoorstenen.

1 treematje.

1 vaatje.

Een ongeboeide praam met enig goed, te wezen:

1 teerkwast.

1 oude dito.

2 voorlast stukjes.

2 halve gangen.

2 hoofdbreden.

1 pomp.

1 schoottouwje.

1 voorval met een beslagen blok.

1 bezaan.

3 hangertjes in de praam gehangen, nu in Jan Arends Boers huis.

Er was meer in huis. We ronden er uiteindelijk mee af. We richten ons eerst op de praam. Een ongeboeide praam, was een open praam zonder hoog opgezette zij-kanten. Daardoor kon er minder lading worden vervoerd dan op een geboeide praam. In de Hoogeveense situatie was het vaak al genoeg, want vanwege de beperkte waterstand en een diepgang van maximaal 2 ½ voet, kon een praam toch niet meer vervoeren. Ook een ongeboeide praam kon twee dagwerk turf aan boord hebben. Veel van de in inventarissen gevonden pramen waren ongeboeid.



***Winters tafereel. Het Hoekje, net ten westen van de dokterswoning, ±1925.
Een ongeboeide open praam ligt berijpt aan de wal.***

Om het onderweg een beetje uit te kunnen houden, had de praam de mogelijkheid om in een vooronder te kunnen slapen en eten. De twee schoorstenen, wijzen op een vuurplaat aan boord, waarop eenvoudig kon worden gekookt. Vuurplaten waren veelal niet meer dan enige dicht tegen elkaar gelegde tegels, binnen een houten raamwerk, zodat het schip zelf niet werd aangetast. Er zijn er in scheepswrakken vele gevonden. De schoorstenen voerden de rook af. Het vaatje werd direct voorafgaand aan de beide teerkwasten genoemd. Het zal hier om een vaatje teer zijn gegaan, niet om een vaatje voor proviand. Met de teer werd het hout onderhouden. Je zou ook een breeuwhamer en een breeuwbeitel verwachten, om de kieren tussen de planken dicht te kunnen maken met een zachte substantie. Lagen die misschien niet meer aan boord, toen de inventaris werd opgemaakt? Er was wel een 'haak'. Dat kan van alles zijn. Er werd onder meer een haak gebruikt om de kieren tussen de planken schoon te krabben, en ze dan opnieuw te breeuwen. Daarna kon de teer erover. Wanneer er toch teveel water aan boord was, kon het er met de pomp uit worden gepompt. Om regenwater buiten te houden, en de turf droog, werd gebruik gemaakt van dekkleden. We zien op de lijst een nieuw dek (kleed) en twee dekkleden onder de noemers '1 hele halve en 1 voorlast dekken'.

Een schoot is een touw waarmee de benedenhoek van een zeil naar achteren getrokken en vastgemaakt kan worden. Het 'schoottouwje' werd wel in de inventaris genoemd, ander touw niet specifiek. Een 'beslagen blok' is een met ijzer versterkt houten verbindingsstuk, waar touwen doorheen lopen. Een zeil kan worden gehesen met touw, dat door dat blok loopt. Het touw, door de hijsconstructie, noemde men een val. Hier staat 'voorval'. Dat kan wijzen op het mechaniek voor het hijsen van een driehoekig zeil, voor de mast. Het zeil achter de mast heette de bezaan. Ook die staat in de lijst. We stellen ons de praam van Albert Willems Kats voor als een praam voor 2 dagwerk turf, die op het Meppeler Diep en lange, rechte delen van de Hoogeveense Vaart, kon worden gezeild met twee zeilen. Maar dan missen we wel de mast, terwijl de steng – rondhout om de mast te verlengen – wel werd genoemd. Cornelius Warmels (1862-1927) ging rond 1925 op pad voor Albert ten Heuvel, om hem te ondersteunen bij een boek, en diepte bij zichzelf en bij derden herinneringen. In een brief van 13 april 1925 bracht hij onder andere de herinneringen van Bart Leijssenaar (1832-1927) naar voren. We lezen: *"Te Meppel, aan de Knijpe, ging alles aan de wal. Mast, zeilen, hutten, ankerkettingen, alles wat maar lichter kon, tot de zwaarden toe."* Dit om het schip lichter te maken, makkelijk-er te kunnen varen in een ondiepe vaart, en omdat men vanwege de vele bruggen en verlaten toch niet goed kon zeilen in de vaart.

Dit zou ook een verklaring zijn voor dat er zaken niet zijn beschreven op de inventarislijst. Albert Willems Kats had alleen thuis liggen, wat hij meenam naar het veen, om daar te kunnen laden. Er kan echter ook materiaal van de praam af zijn gehaald, verkocht, of uitgeleend, voordat de inventaris werd opgemaakt. We zien op foto's van later datum wel pramen met zeil, maar dat was een andere vaart.....



***Zeilende praam bij de Willemskade.
Zo zeilde ook de praam van Kats.
Als het vaarwater dat toestond.***

Ankers had men in de Hoogeveense Vaart en de vele wijken niet nodig. De schepen werden aan de wal vastgelegd met een paaltje of een korte ijzeren pen. De dreg op de lijst kan ook als zodanig zijn gebruikt. Een dreg heeft meerdere rondlopende uiteinden, zodat er altijd twee de grond raken, als je hem aan een touw van je afgooit. Dat is ook het principe van het katanker, dat sinds de 17^e eeuw ook wel werd gebruikt. Een anker met 1 enkele klauw, die in de grond werd geduwd, zodat het schip aan de wal bleef liggen.

Om het te kunnen laden, waren er planken nodig. Ze heten hier 'gangen', en ze waren er in diverse maten. Ook de 'hoofdbreden' waren planken. Men liep over de planken bij het laden en lossen van het schip. De planken lagen op de dekkleden, opdat die stevig bleven liggen. De 'hoofdbreden' waren planken om over te lopen, als het schip leeg was. Ze werden dan op de zijanten van het ruim gelegd, van voor naar achter. Omdat er veelal niet gezeild kon worden, waren er bomen aan boord. Rondhout om het schip af te duwen, door af te zetten op de bodem van de vaart. Wanneer men daarbij op de lading turf stond, stond men op het 'treematje' – de mat om te betreden. In dat geval duwde de schipper met een lange boom.

De inventarislijst geeft al met al een beeld, waarin we de turfpraam herkennen, zoals die via de oude verhalen tot ons komt. Maar dat heeft ook zijn valkuilen. Want hoe zag de praam er van zichzelf uit? De kleine Hoogeveense praam, zoals we de kennen van oude foto's, is beschreven en getekend, zoals die werd bekeken en opgemeten in 1931 te 's Hertogenbosch. Het ging om de in 1905 in Hoogeveen gebouwde 'Fortuna'. De praam was ingeschreven in de registers als No. 480N, groot 32,5 ton. We vinden de praam terug in 'Schepen die verdwijnen' van Sopers, en het al aangehaalde boek van Schutte. De tekeningen tonen de praam, zoals hij geweest moest zijn, want tussentijds was hij al verbouwd tot woonschip en kunst-atelier. De tonnage is opmerkelijk. Hierdoor zouden we al wakker moeten worden. Dit heet wel kleine Hoogeveense praam, maar dit was niet de marktpraam van 2 dagwerk. Dit was niet de standaardpraam die het gros van de Hoogeveense turf naar de markt in Zwartsluis, de kalkovens en de IJsselsteden bracht.

Hoe algemeen dat 2-dagwerks-type was, ook nog in de eerste jaren na de verbreding en verdieping van de Hoogeveense Vaart, wordt ons duidelijk gemaakt in het Statistisch jaarboekje voor het Koninkrijk der Nederlanden van 1855. Dit meldde: *"Tussen sluis no. 1 te Meppel en no. 6 te Hoogeveen zijn in 1854 afgevaren 1748 schepen inhoudende 35024 tonnen, en uit Meppel behalve 1501 kleine ongemeten vaartuigen, 2993, metende 72086 tonnen"*. De schepen die vanaf Hoogeveen voeren hadden – doorberekend - een gemiddelde lading van 20,04 ton. Dat houdt in dat de praam op de Hoogeveense Vaart nog steeds zelden groter was dan de oude praam van 2 dagwerk. De praam van Hoogeveen was op de kanalen zo sterk vertegenwoordigd, dat die van elders in Zwartsluis in de minderheid was. In het schoolboek *'Nederland en zijne overzeesche bezittingen voor school en huis'* uit 1865 lezen we over Zwartsluis: *"In 1861 werden hier 2900 pramen turf van Hoogeveen en 500 van Smilde aangebracht"*. Bijna 6x zoveel pramen van 2 dagwerk uit Hoogeveen, dan pramen uit Smilde, daar in en rond Zwartsluis. We weten nu hoe belangrijk hij was, maar hoe zag hij er precies uit?



Het katanker van de praam NR 43, in het museumdepot van het NISA te Le-lystad. In dat zelfde depot ligt ook een aardewerken bord en een kookpotje op drie pootjes. Dit kon op een vloertje van tegeltjes kon worden gezet. Turf of brandhout zorgden voor vuur, en vlamden veilig op tegeltjes. Ook enkele tegeltjes werden in het wrak gevonden. Een baardmankruik en een vaatje we-zen met de driepoot op de meegenomen proviand. Overigens is van het vaatje al-leen het kraantje ge-vonden. Er was ook een stukje pijpesteeel aanwezig. De schip-per rookte blijkbaar. Het driepotige potje werd ook gebruikt in brons en ijzer. Bor-den en kommetjes werden in deze pe-riode ook vervaar-digd in tin.

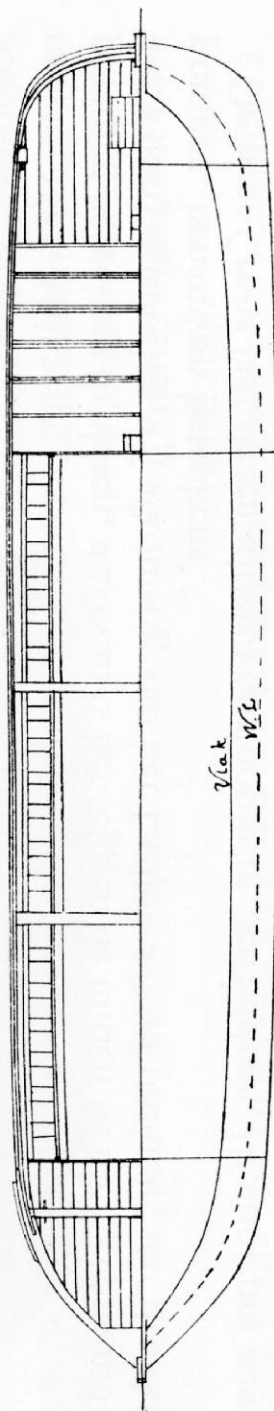
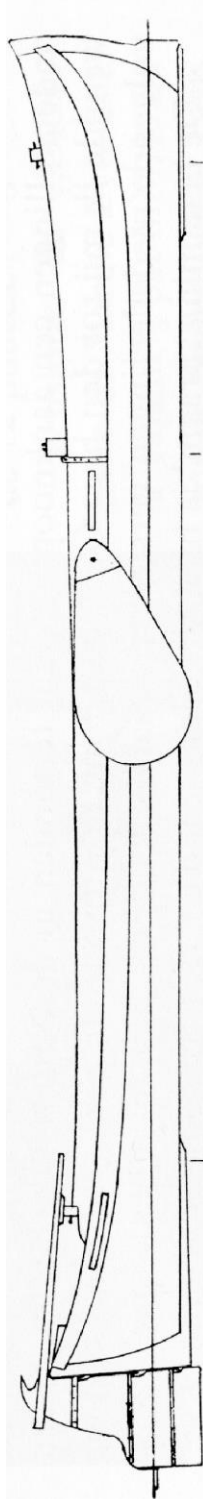
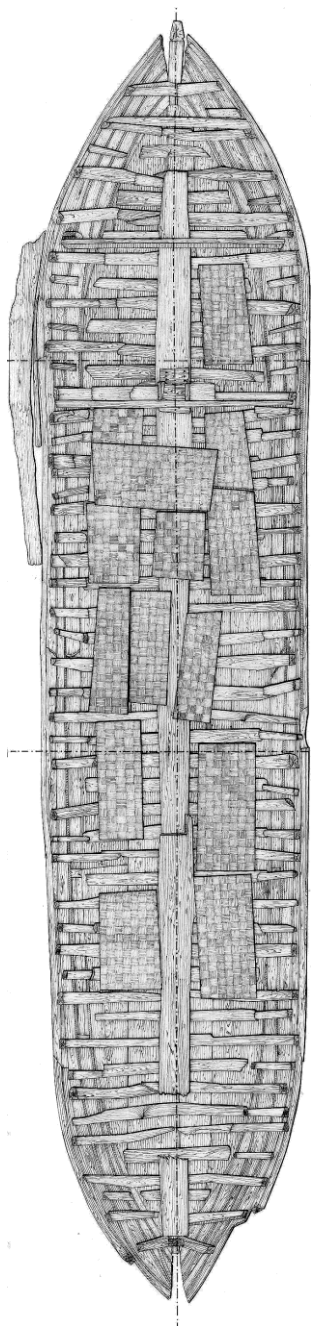




Zeker is nu in ieder geval dat de kleine Hoogeveense praam uit de literatuur over de oude binnenvaart, NIET de 2-dagwerk-praam is, en daarmee NIET de praam waar Hoogeveen mee groot is geworden. De kleine praam die in 1931 werd gemeten, was de laatste versie van een pramenfamilie, die in de 17^e eeuw begon met de praam van 1 dagwerk, later nog vermeld als brandschuit. De brandschuit is nog tot in het begin van de 20^e eeuw in gebruik gebleven. We kennen hem van foto's. De tussenvorm, toentertijd al verdwenen, was hoogst waarschijnlijk de praam, zoals die in 1948 in de polder werd gevonden. Hij is vernoemd naar het kavel waarop hij werd gevonden, scheepswrak NR 43. De Hoogeveense 2-dagwerk-praam was gelijk aan de praam uit Nordhorn. Dat ook scheepswrak NR 43 uit Nordhorn kwam zien we aan de lading.

De lading van de praam is nauwkeurig beschreven. Het ging om licht gekleurde zandsteen, waarschijnlijk Bentheimer zandsteen. Iedere soort zandsteen heeft zijn eigen soortelijk gewicht. Bentheimer zandsteen heeft een gewicht van 2,62. Het dossier van de opgraving bevat een verslag van 14 opgemeten blokken zandsteen, met een gezamenlijke inhoud van 5.311.514 cm³, oftewel ietsje meer dan 5,3 m³. De rekensom is vervolgens nooit gemaakt. Ook G.D. van der Heide, de verslaglegger was al benieuwd naar het totaalgewicht, maar miste informatie over het soortelijk gewicht. Zo is het tonnage van deze praam formeel nooit vastgesteld. Rekening houden met het aangegeven soortelijk gewicht, betrokken van de steengroeven in Bentheim, komen we op een totaal gewicht van 13.916.166,68 gram, is iets meer dan 13,9 ton. We kunnen gemakshalve aannemen dat het schip niet op zijn uiterste beladen was, want dan zou je de oversteek over de Zuiderzee niet wagen. Dat er sprake was van Bentheimer zandsteen, was eveneens een inschatting van G.D. van der heide. Gerrit van der Heide (1915-2006) was sinds 1946 assistent van professor Van Giffen van de Rijksuniversiteit Groningen. Van der Heide was belast met de scheepsarcheologie, en stond aan de basis van de collectie van de latere scheepsarcheologische musea te Ketelhaven en Lelystad. Informatie uit zijn dossier van de NR 43 werd beschikbaar gesteld door de huidige beheerders, via drs. Laura Koehler, scheepsarcheoloog bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. De koppeling via de Bentheimer zandsteen aan de pramen van Nordhorn werd gelegd door drs. G.J. Schutte. Dat die Nordhornse praam volop aanwezig was in Hoogeveen, kwam naar boven door eigen onderzoek. Zo lijkt het kringetje rond te zijn, maar dan moet de praam wel door de oude Hoogeveense Vaart hebben kunnen varen.....

De diepgang van die vaart – zo blijkt uit de notulen van de Compagnie van 5000 Morgen – was niet groter dan 2 ½ voet. Dat was de diepte, waarop de peilbalk werd gelegd, waar pramen beladen en wel overheen moesten varen. De breedte van de vaart werd bepaald door de breedte van de 'kunstwerken', de verlaten, een oud type schutsluis. In een tarieflijst van het Krakeelse Schut werd in 1859 opgemerkt dat de oude sluis, voor de verbeteringen, een breedte had van 3 el 93, oftewel 3 meter en 93 centimeter. Dat was de breedte waar alle schepen door konden die ook door de oude Hoogeveense Vaart van voor 1852 konden varen, oftewel, dat zal ook de breedte zijn geweest van de verlaten in die vaart.



De opgegraven en uitgetekende praam NR 43 en de kleine Hoogeveense praam, in 1931 getekend in 's Hertogenbosch.

We zetten de maten van de NR 43 en de kleine praam uit 's Hertogenbosch uit 1931 eens naast elkaar, en zien:

Gegevens	NR 43	Kleine Praam
Lengte	16,4 m	17,35 m
Breedte	3,54 m	3,52 m
Hol	1,10 m	1,5 m
Tonnage	Minstens 13,9	32,5 ton

De praam van 1931 zou gemakkelijk door de verlaten van de Hoogeveense Vaart van voor 1852 kunnen varen. Er was aan beide zijden nog 20 centimeter speling. Hij zou alleen problemen hebben bij de afvaart, als hij maximaal belast zou zijn. De 32,5 ton laadvermogen werd niet verkregen door verlengen en verbreden van de praam, maar door meer diepgang. Hij zou vast blijven zitten op de peilbalk, ingesteld op 2 ½ voet, of met voor zijn doen te weinig lading af moeten varen. De praam uit Nordhorn, de NR 43, paste niet alleen goed door de verlaten, hij had tevens een diepgang, waardoor hij goed was aangepast op de vaart. Door een hoeveelheid turf van 2 dagwerk te laden, zou hij dieper liggen dan bij de 13,9 ton aan Bentheimer zandsteen. De lading zandsteen was bedoeld om de golfslag van de Zuiderzee te weerstaan, eventueel bij opstekende wind. Op het kalme water van de Hoogeveense Vaart en het Meppeler Diep kon hij dieper liggen, zonder dat dit problemen opleverde. Kortom, de NR 43 had in zijn dagen zondermeer turf kunnen laden op het Hoogeveen. Dat betekent niet dat dit DE praam was, zoals DE praam van 2 dagwerk er altijd uitzag. Er waren kleine variaties. In processtukken van de Etstoel van Drenthe werd zelfs opgemerkt dat de pramen besteld werden aan de hand van een bestek, maar dat ze er uiteindelijk vaak wat van afweken. Maar als we een beeld willen hebben van de praam van 2 dagwerk, de marktpraam uit het Duitse Nordhorn, die volop werd verkocht op het Hoogeveen, dan hebben we met de NR 43 een goed voorbeeld voor handen.

Er is echter nog een andere hobbel te nemen, in onze zoektocht. Als we de laat-17^e eeuwse praam NR 43 naast die van het begin van de 20^e eeuw zien, dan is het eerste wat opvalt: de andere vorm van de boeg. Gerrit Jan Schutte, de bekende auteur op het gebied van de oude binnenvaart, had in zijn vele gesprekken met oude schippers en scheepsbouwers ook de vormgeving van de schepen doorgesproken. Zo hoorde hij van Meppeler schippers, dat de bekende ronde kop van de Hoogeveense pramen een variatie was, die was ontstaan in de 19^e eeuw, toen men meer aan boord ging wonen. De ronde voorkant zorgde voor meer woonruimte en woongemak, voor zover je daar van kunt spreken. Je kon de kachel ook wat beter wegwerken, tegen de voorkant aanzetten. De conclusie kan dan ook zijn dat de in 1931 beschreven praam met een ronde kop en 32,5 ton laadvermogen,

een 19^e eeuwse variant was, zowel wat betreft tonnage als die ronde kop. Voor de standaard marktpraam van 2 dagwerk van het Hoogeveen uit de 18^e en de 19^e eeuw, moeten we uitgaan van een praam met een in een punt toelopende voorsteven, was de conclusie van een gesprek met Schutte (d.d. 30-3-2016). Ook de diepgang verschilde. De kleine praam van het begin van de 20^e eeuw had zo'n grote diepgang, dat hij niet beladen en wel door de oude Hoogeveense Vaart had gekund. De balk lag op 2 ½ voet, de praam was blijven steken. De laatste versie was een praam voor drie dagwerk turf. Ook valt op dat de laatste versie luiken over het ruim had. We hebben feitelijk te maken met twee verschillende schepen, en onderlinge verwantschap, waarbij de NR 43 te zien is als de vader/moeder van de praam zoals die in 1931 werd uitgetekend. De oudste variatie was maar 1 dagwerk groot. Iedere praam was goed aangepast aan de omstandigheden uit zijn eigen tijd. De kleine praam verdween, omdat de aanpassing zover ging, dat er alleen nog maar grote pramen winstgevend bevaren konden worden. Deze conclusie heeft nogal wat consequenties voor de modellen die we in musea zien. Het model met de rondlopende voorkant, kunnen we niet meer neerzetten als een voorbeeld van een algemeen voorkomende 2 dagwerks-marktpraam. Het was het niet schip, dat Hoogeveen groot maakte. Het blijft echter een waardevol object voor een beschrijving van de eindfase van de turfvaart. We weten echter tevens dat tot in die eindfase de oude praam van 2 dagwerk nog werd gebouwd en gebruikt, naast deze grotere 3-dagwerk-praam. In de jaarverslagen van de gemeente Hoogeveen wordt over 1898 vermeld dat er dat jaar een onoverdekte praam van 24 ton in aanbouw was. De laatste vermelding in deze jaarverslagen van een 2-dagwerks-praam.

De praam van vader Kats had onlangs nog reparaties moeten ondergaan. Bij de inventarisatie werd opgemerkt: '*Arend Winkel te goede timmerloon*'. Arend had in het Haagje een werf, hij was scheepstimmerman. Veel werk op de Hoogeveense scheepswerven bestond uit reparatie en onderhoud. Tot voordeel van de boedel werd opgemerkt: "*Bij Jan Asjes restant kooppenningen van een praam maart 1776, 1777, 1778, 1779 verschreven 50 gulden f 200,-,-. (....) Bij Klaas Pieters restant praampenningen maart 1777, 1778 en 1779 f 148,-,- (....) Bij Arend Coerts Winkel restant brandschuit f 16,-,-*". Dit betekent dat vader Albert Willems Kats nog drie andere vaartuigen in zijn bezit heeft gehad, OF dat hij daarin handelde. Het ging om afbetalingen van twee pramen en een restant tegoed van een brandschuit. Dit was te veel tonnage voor het afvoeren van de turf van het eigen kleine stukje turfgraverij. Het zou mogelijk zijn dat hij een kleine vloot heeft bezeten, en actief in turf handelde, waarbij hij schippers voor zich heeft laten varen, maar dat kennen we (nog) niet uit die dagen. Voor de hand ligt te veronderstellen dat ook Albert Willems Kats een van de praammakelaars van Hoogeveen was. Of, zoals zovelen in die dagen, diverse bronnen van inkomsten had. Beetje turf laten varen, beetje verdienen aan de turf van het eigen veld, wat moestuin of bouwgrond erbij, en in dit geval zo nu en dan ook een praam verhandelen. In dat geval kunnen we ervan uit gaan dat ook de praam bij Albert Willems Kats aan de wal een praam uit Nordhorn was, omdat we buiten Nordhorn om nog geen andere plaats van herkomst van de ingekochte pramen hebben gevonden.

16 ½ was de jonge Willem Alberts Kats, toen hij alleen kwam te staan. Geen ouders meer, broer overleden. Hoe verder? De hoofdmomber, Jurrien Jacobs, gritter en koopman, zal zich over Willem hebben ontfermd. Deze hoofdmomber woonde volgens het haardstedenregister van 1784 ook al in het grote pand van de familie Kats. Verder is Willem uit beeld gebleven. We vinden ook geen dopen waarbij hij als vader is ingeschreven. Zeker is dat hij zijn draai op het Hoogeveen niet goed kon vinden. Willem verkocht een klinkje veen voor f 196,8,4 aan Egbert Harms Veldman. Het werd gemeld voor de 40^e penning – een vorm van belasting – op de rekendag van 19 januari 1790. Jurrien Jacobs, de hoofdmomber, kocht van Willem een huis en hof, voor het voor die dagen grote bedrag van f 1450,-. Dat werd vermeld op de rekendag van de 40^e penning van 1 februari 1791. De belasting ging enige tijd achteraf. Willem Cats had het veen en de ouderlijke woning verkocht. Hij is daar niet rijk van gaan leven, noch heeft hij het geïnvesteerd in een andere woning. Waarschijnlijk heeft hij er schulden mee voldaan. Vervolgens is hij uit Nederland vertrokken. De 29-jarige Willem Kats trad op 12 mei 1790 in dienst bij de VOC als matroos. Hij voer vanaf Rammekens af met het schip de *Barbe-stein*. Het schip kwam op 7 december 1790 aan in Batavia. Hij overleed op 19 februari 1791 in Azië.

***Van het scheepswrak NR 43 zijn gedetailleerde tekeningen gemaakt.
Omdat de praam nog relatief gaaf terug
werd gevonden,
Is hij bruikbaar voor het herbouwen van
een praam,
zoals de Hoogeveeners die gebruikten bij
het varen naar de turfmarkt.***

***In het Maritiem Museum Rotterdam
bevindt zich een volmodel van een
Hoogeveense praam uit 1927. Het gaat om
een schaalmodel, dat omgerekend staat
voor een praam met een lengte van 20,79
meter, en een breedte van 4,41 meter.
Ook hier gaat het dus duidelijk om een
praam uit de 19^e eeuw. Men sprak van een
open- of een overdekte praam. Ze waren
vaak tussen de 50 en de 80 tonnen groot,
en dat kon nog flink oplopen. Het model
laat mooi zien dat er planken langs de
zijanten van het lege ruim werden gelegd,
zodat de schipper zonder probleem van
voor tot achter over zijn schip kon lopen.***

Met dank aan drs. G.J.Schutten, voor het meedenken rondom de Hoogeveense 2-dagwerks-praam.

Met dank aan Mevr. Drs. L.Koehler, Specialist Maritieme Materialen van de Rijksdienst voor



het Cultureel Erfgoed, voor het meedenken en beschikbaar stellen van archeologische informatie.