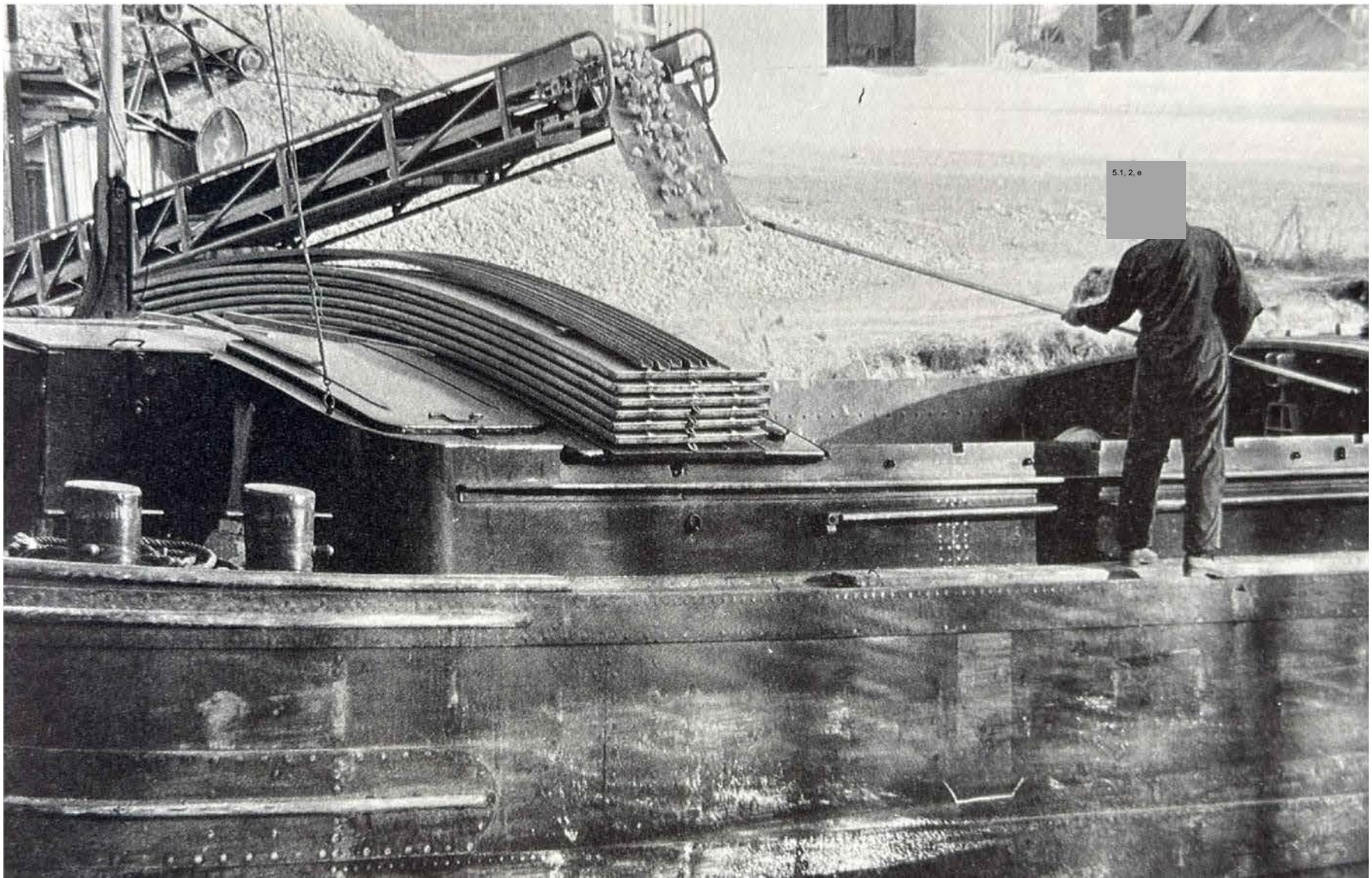
Het Behoud van de Quinta: Een Historisch Schip van Culturele en Maritieme Waarde



Gebouwd in 1959 in Puttershoek, Nederland, is de *Quinta* een uitzonderlijk voorbeeld van de naoorlogse Nederlandse scheepsbouw en maritiem erfgoed. Met een lengte van 38,83 meter is het schip meer dan zestig jaar opmerkelijk origineel gebleven, waarbij het zijn unieke karakter en technische integriteit heeft behouden.



De *Quinta* heeft een bewogen verleden, met name in Amsterdam, waar zij regelmatig kolen vervoerde vanaf de Ertskade—haar voormalige en toekomstige thuishaven—naar bestemmingen in heel Frankrijk. Deze route vormde een essentieel onderdeel van haar werkzame leven en weerspiegelde zowel de economische als logistieke geschiedenis van de Nederlandse binnenvaart.



KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

N

MEETBRIEF

VOOR

BINNENVAARTUIGEN

Overeenkomst van Genève van 15 februari 1966

Meting overeenkomstig artikel 4 van de bijlage van de overeenkomst

(Binnenvaartuig bestemd voor het vervoer van goederen)

Scheepsmeting no. 17-I

72.C72F-0406



Oorspronkelijk bevond zich in het hart van het schip een zeldzame vijfcilinder “Langzaam Loper” motor, een klassieker van Nederlandse ingenieurskunst. In het Duits staat dit motortype bekend als een *Bhoonkeller*, en het wordt steeds zeldzamer. Uiteindelijk werd deze motor vervangen door een economischere en betrouwbaardere Nederlandse Daf-motor. Ondanks deze wijziging blijft de *Quinta* een belangrijk levend artefact van de Europese binnenvaartgeschiedenis. Haar structuur, ontwerp en voortdurende gebruik vormen een tastbare verbinding met het werkende erfgoed van de regionale waterwegen, terwijl de motorwissel de pragmatische aanpassingen weerspiegelt die generaties schippers hebben moeten maken.



(12) **Afmetingen van het schip voor het passeren van kunstwerken.**

a.	Lengte	38,83 m
b.	Breedte	5,06 m
c.	Diepgang bij de grootste inzinking	2,38 m
d.	Hoogte boven water tot het vlak van ledige diepgang	4,53 m

Opmerkingen:

Noot: Indien het vaartuig is teniet gegaan dan moet hie[illegible] 5.1, 2, e [illegible]s worden gegeven aan de Hoofdinspecteur voor de Scheepsmeting, postbus 5817, [illegible] Rijswijk, onder bijvoeging van de meetbrief (zo mogelijk).

OMSCHRIJVING VAN HET VAARTUIG

(13) Soort van vaartuig MOTORVRACHTSCHIP

(14) Materiaal:

a. Van de romp STAAL.

b. Van de bovenbouwen (dekhuizen) *) STAAL.

c. Van de luiken *) Aluminium

(15) Nadere gegevens over de bouw MET DEK, MET ÉÉN LAADRUIM.

(16) Werf van aanbouw FA. V/D Sluis te: Putterdoek.

(17) Bouwjaar 26 September 1959.

(18) **Grootste lengte van de romp** 5.1, 2, e [illegible] m

(19) **Grootste breedte van de romp** 5,06 m

(20) Aard, identificatiemerken en vermogen van het voortstuwingswerktuig*) Dieselmotor "DAF", type DKT 1160, No. E 33216, 230 ~~KW~~/PK

(21) Gemiddelde inzinking van het ledige schip in zoetwater 46 cm

22 **Maximum laadvermogen (in tonnen), in zoetwater** 354,314
(verplaatsing in m³) (dichtheid: 1)

(23) Vertikale afstand van het vlak van de grootste toegelaten diepgang tot het dek c.q. gangboord:

a. Op het midden van de lengte van de romp 14 cm

b. Op het laagste punt van het dek c.q. gangboord **) — cm

*) Slechts in te vullen indien bovenbouw of luiken of een voortstuwingswerktuig aanwezig zijn.
**) Slechts in te vullen indien dit punt zich niet op de helft van de lengte bevindt.

GEWICHTEN AAN BOORD DIE BEHOREN BIJ DE LEDIGE INZINKING

(24) Plaats en omschrijving van de vaste ballast *) —

(25) Werktuigen, ketels, pijpleidingen of andere installaties die water, olie of andere vloeistoffen, welke nodig zijn voor de goede werking ervan, bevatten *) —

26 Bij benadering vastgesteld gewicht van het water dat met de gebruikelijke middelen niet uit het ruim kan worden verwijderd *) —

27 Uitrusting:

a) Omschrijving en bij benadering vastgesteld gewicht van de ankers en de ankerkettingen 5.1, 2, [illegible]

b) Bij benadering vastgesteld gewicht van andere verplaatsbare uitrusting en reservedelen 530 kg

c) Bij benadering vastgesteld gewicht van het meubilair 1000 kg

d) Bij benadering vastgesteld gewicht van de aan boord zijnde reddingboot of reddingboten 170 kg

Proviand:

a) Bij benadering vastgesteld gewicht van het zoetwater 1800 kg

b) Bij benadering vastgesteld gewicht van de andere proviand 150 kg

*) Slechts in te vullen indien er vaste ballast aanwezig is (of werktuigen, of water in het ruim).

IJKMERKEN

(28) Het vlak van de grootste toegelaten diepgang wordt aan weerszijden van het vaartuig aangegeven door *) DRIE ~~Gecoaltseerde lijnen. Ingebeitelde lijnen. Platen.~~

Merken v.h. vooreinde v.h. vaartuig afgerekend.	Bakboord (L) 1 (voor)	2	3	4	Stuurboord (R) 1 (voor)	2	3	4
(29) **Horizontale afstanden in m.**								
a) Van de vertikale lijn v. h. voorste merk tot het vooreinde v.h. vaartuig.	6,94				6,94			
b) Tussen vertikale lijnen v.d. merken onderling.	12,00	12,00			12,00	12,00		
c) Van de vertikale lijn v.h. achterste merk tot het achtereinde v.h. vaartuig.			7,89				7,89	
(30) **Vertikale afstand ter plaatse van ieder ijkmerk in cm:**								
a) Tussen het merk en het dek c.q. gangboord.	21	14	53		21	14	53	
b) Tussen het merk en het vlak parallel aan het vlak v.d. grootste diepgang waarboven het schip niet gemeten wordt waterdicht te zijn.		50				50		
c) Tussen het merk en het vlak van ledige inzinking.	212	192	172		212	192	172	
d) Tussen het vlak van ledige inzinking en de onderkant v.h. vaartuig.	26	46	66		26	46	66	
e) Tussen het merk en de onderkant v.h. vaartuig (som v.h. onder c. en d. ingevulde).	238	238	238		238	238	238	

Noot. De ijkplaten of de ijkmerken op de zijden van het vaartuig moeten door de schipper steeds duidelijk zichtbaar worden onderhouden. Bij gebreke hiervan wordt de meetbrief niet erkend.

*) Doorhalen wat niet van toepassing is.

METINGSMERKEN

31 Ter aanvulling van de plaatsing bij de ijkmerken, wordt het meetmerk ook aangebracht op het achterschip AAN BB-ZIJDE HOEDER WERF TSOF.

1,20 m uit hekplaat, 1,00 m uit lengteas, 1,00 m boven dek.

32 Een ijkschaal is niet *) aangebracht onder elk ijkmerk.

I. Meting volgens artikel 4 van de bijlage van de Overeenkomst (vaartuig, bestemd voor het vervoer van goederen).

(33) Toename van de verplaatsing van het vaartuig per centimeter gemiddelde inzinking te beginnen bij het vlak:

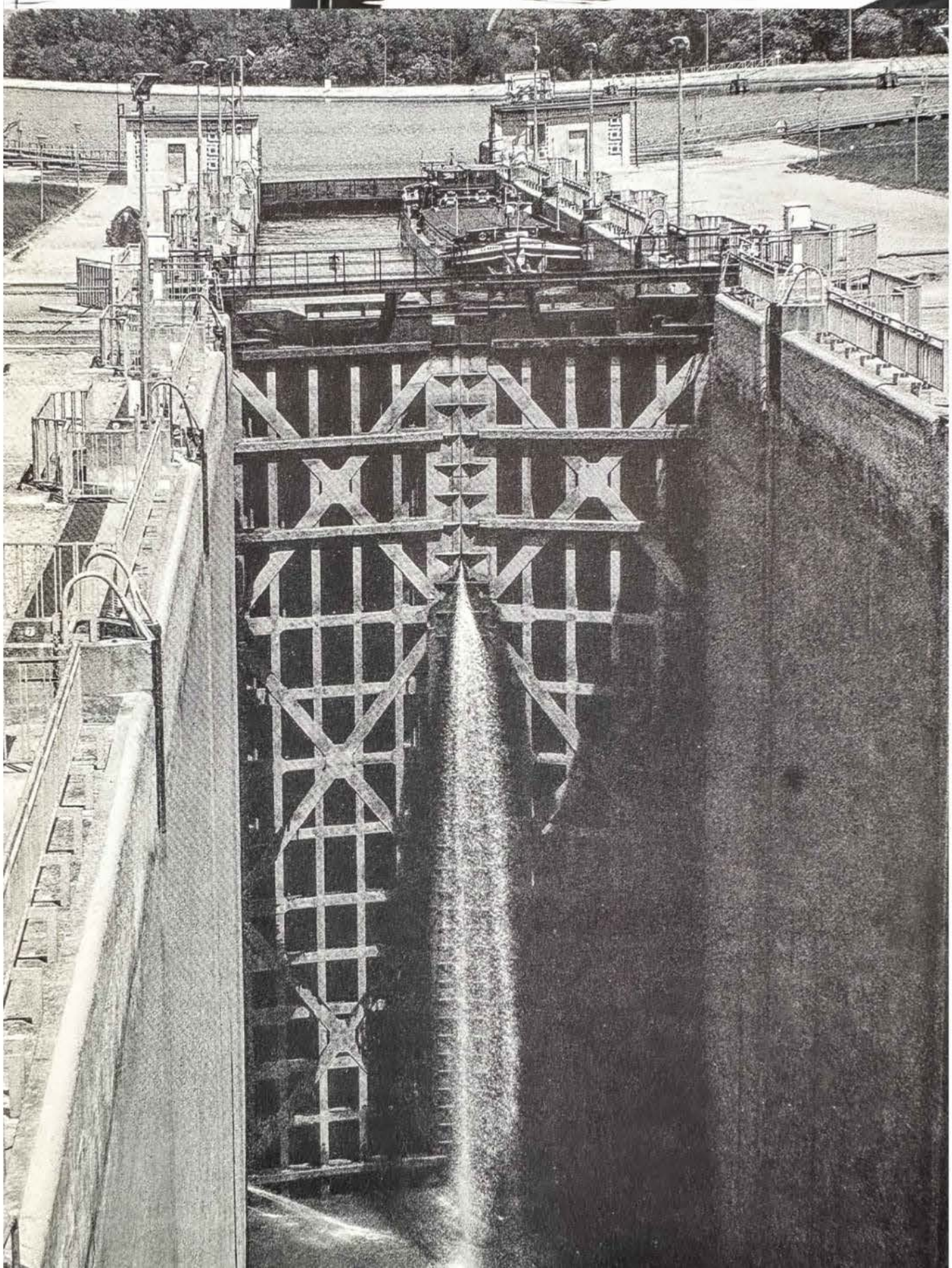
1. Van inzinking van het ledige vaartuig in zoetwater

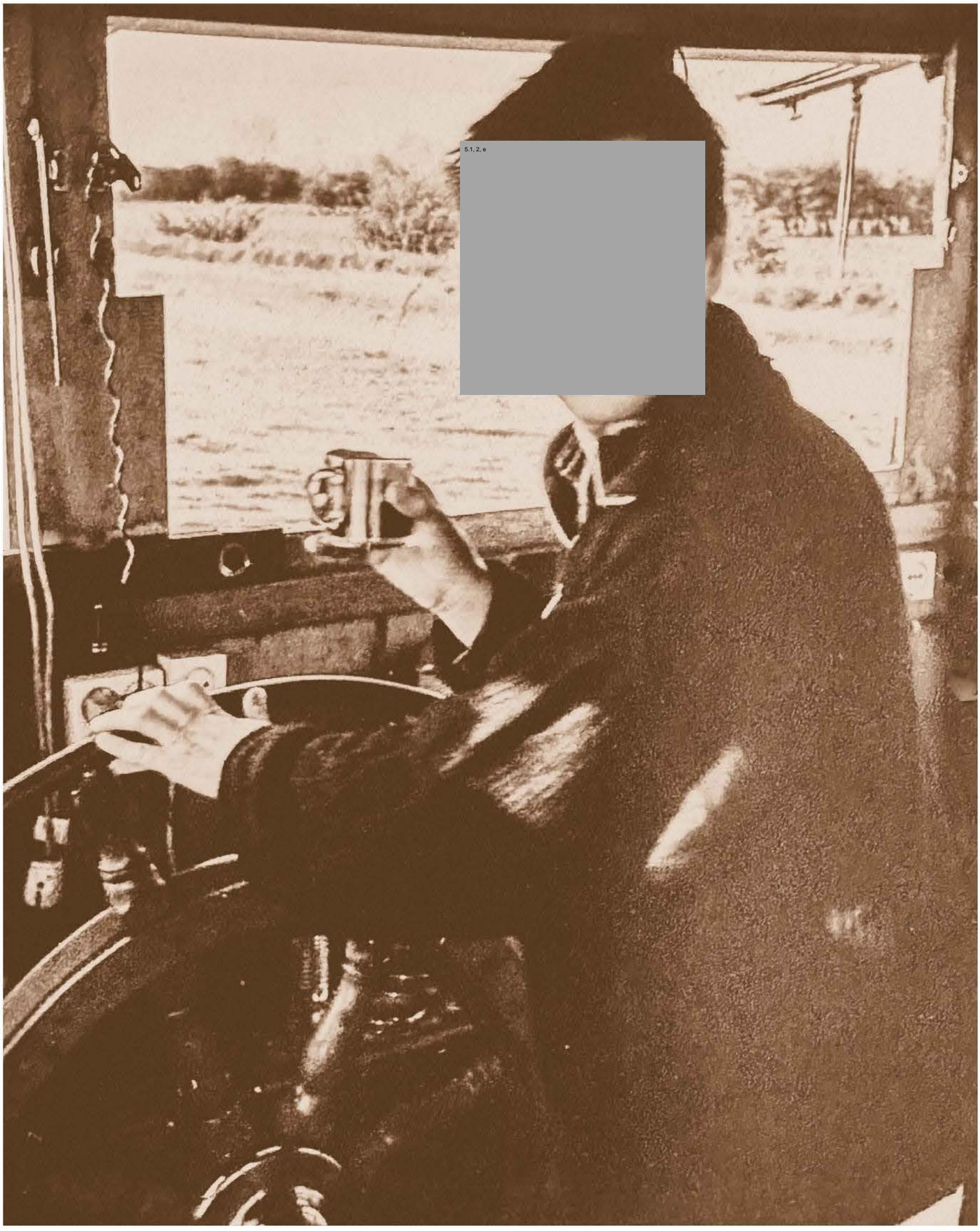
Gemiddelde inzinking in cm	Daarbij behorende verplaatsing in m³	Gemiddelde inzinking in cm	Daarbij behorende verplaatsing in m³	Gemiddelde inzinking in cm	Daarbij behorende verplaatsing in m³	Gemiddelde inzinking in cm	Daarbij behorende verplaatsing in m³	Gemiddelde inzinking in cm
1	1503	11	19 523	21	39 180			
2	3 546	12	21 312	22	39 238			
3	5 390	13	23 102	23	41 035			
4	7 095	14	24 891	24	42 889			
5	8 867	15	26 681	25	44 690			
6	10 640	16	28 470	26	46 462			
7	12 498	17	30 259	27	48 244			
8	14 287	18	32 049	28	50 043			
9	15 960	19	33 868	29	51 843			
10	17 734	20	35 628	30	53 662			

*) Doorhalen indien ijkschalen zijn aangebracht.

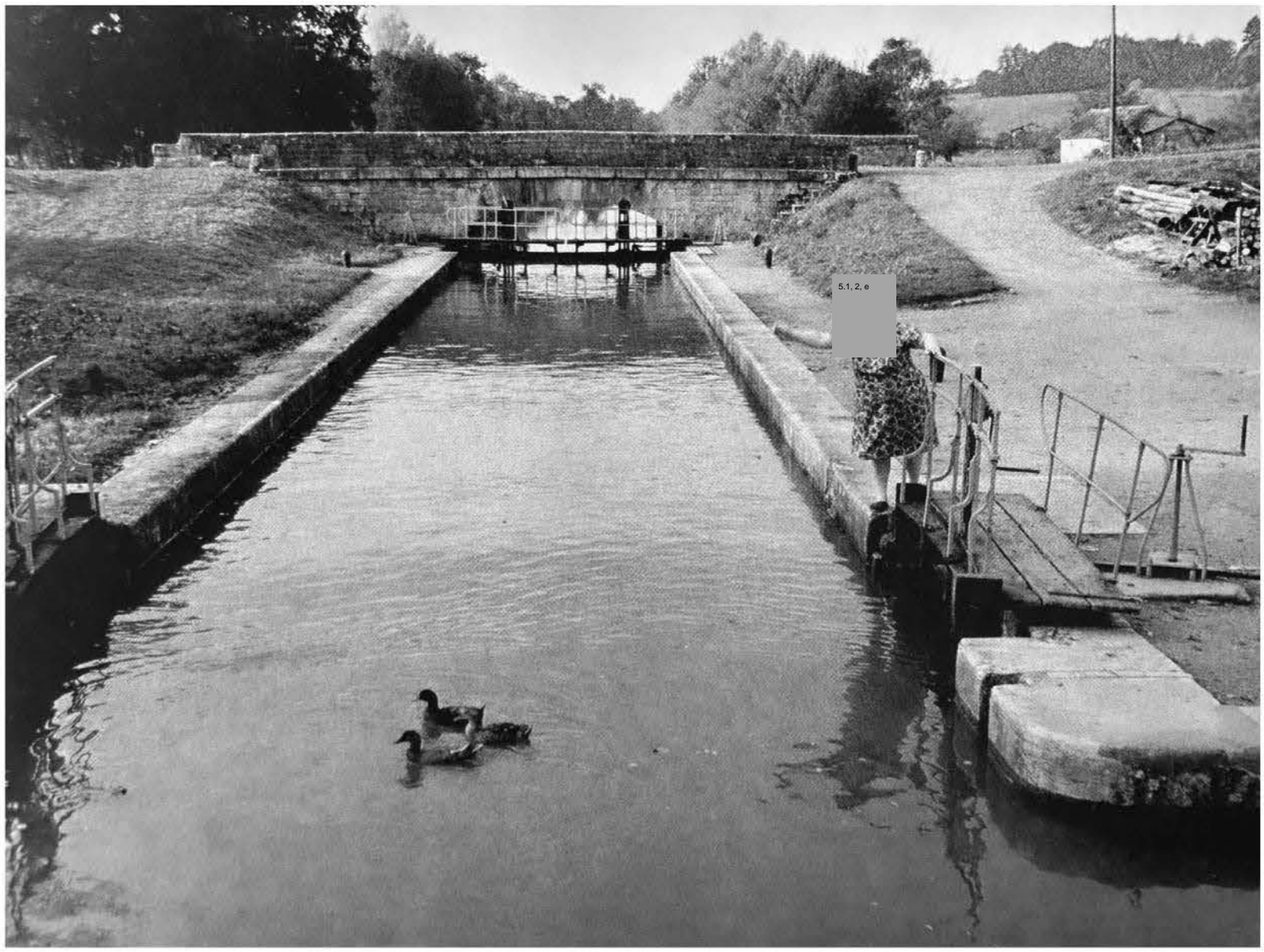
Gemiddelde inzinking in cm	Daarbij behorende verplaatsing in m³	Gemiddelde inzinking in cm	Daarbij behorende verplaatsing in m³	Gemiddelde inzinking in cm	Daarbij behorende verplaatsing in m³	Gemiddelde inzinking in cm	Daarbij behorende verplaatsing in m³	Gemiddelde inzinking in cm
31	55 464	51	91 821	71	128 498			
32	57 274	52	93 657	72	130 342			
33	59 089	53	95 480	73	132 186			
34	60 902	54	97 310	74	134 029			
35	62 715	55	99 139	75	135 873			
36	64 529	56	100 969	76	137 716			
37	66 340	57	102 798	77	139 560			
38	68 152	58	104 628	78	141 404			
39	69 966	59	106 457	79	143 249			
40	71 778	60	108 287	80	145 092			
41	73 593	61	110 123	81	146 942			
42	75 420	62	111 960	82	148 792			
43	77 247	63	113 797	83	150 643			
44	79 075	64	115 634	84	152 493			
45	80 886	65	117 471	85	154 344			
46	82 706	66	119 309	86	156 194			
47	84 527	67	121 144	87	158 044			
48	86 349	68	122 981	88	159 895			
49	88 170	69	124 818	89	161 745			
50	89 992	70	126 655	90	163 596			


5.1, 2, e
5.1, 2, e

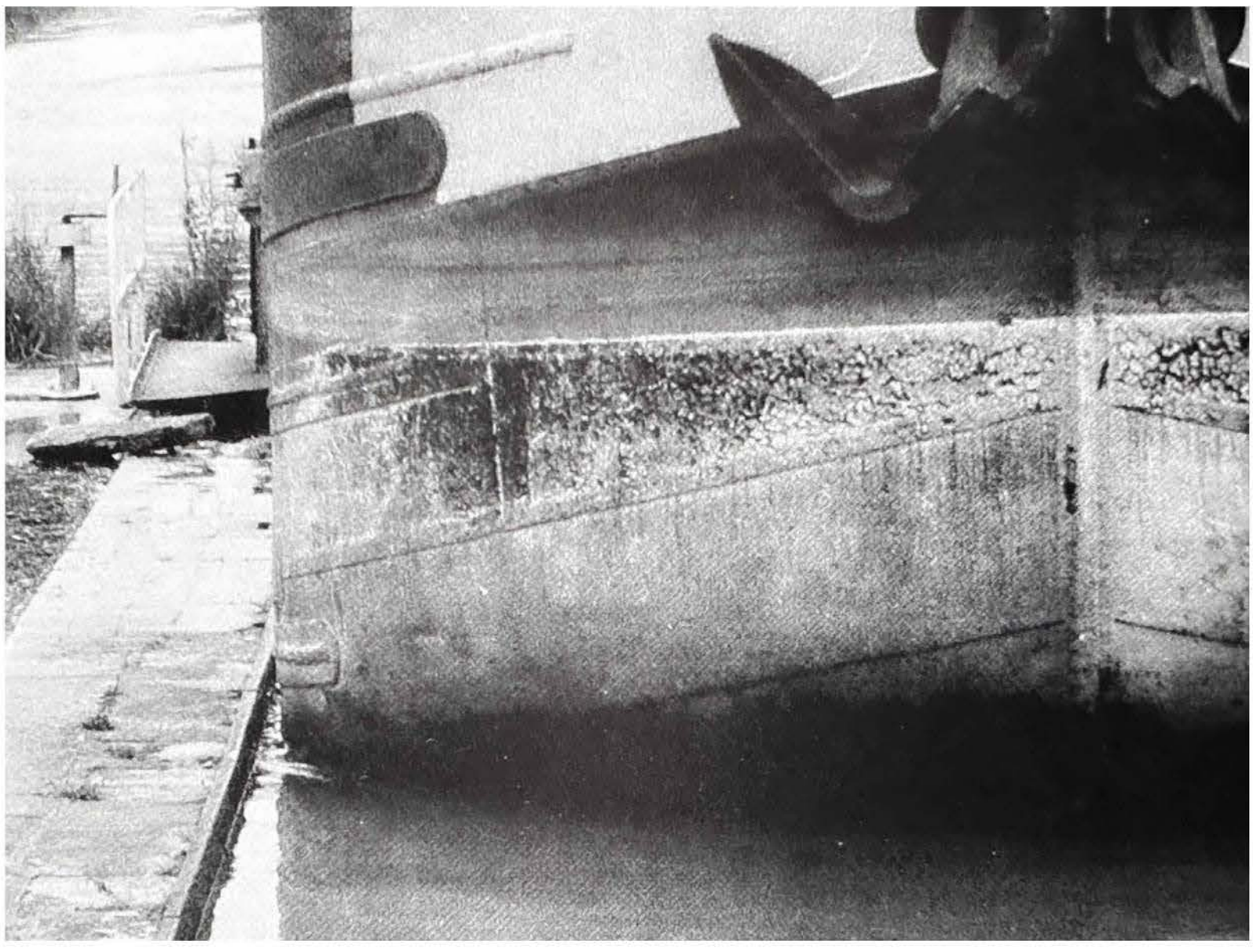




De Spits kwam in handen van haar eigenaar, Theo, onder aangrijpende omstandigheden. In 1986, na een tragisch ongeval waarbij zijn vierde schip zonk, werd Theo door een meelevende makelaar geïnformeerd over een recent overleden schipper die een schip bezat met de naam *Freddy*, vernoemd naar zijn zoon met een beperking. Het schip lag in Sas van Gent, op de grens van België en Nederland. Theo kocht het schip in 1987 en herdoopte het tot *Quinta*, waarmee hij het symboliseerde als zijn vijfde en meest betekenisvolle schip.



Haar vaarroutes brachten haar vaak over belangrijke waterwegen zoals de Seine en de Rhône, waar ze ladingen vervoerde zoals ijzer, staal en kunstmest, en terugkeerde met graansoorten zoals gerst en mout.



Theo's maritieme reis begon bescheiden met een woonboot in Nijmegen. Nadat hij zijn droom om actief te varen had waargemaakt, kocht hij zijn eerste vrachtschip en ontdekte tot zijn verbazing dat het een vergunning had voor vrachtvervoer. Deze ontdekking veranderde zijn leven—hij had nu een manier om te reizen, varen en zijn brood te verdienen.

Gedurende de jaren 1980 en 1990 voer de *Quinta* regelmatig vanuit Amsterdam, vooral vanaf het Oosterdok, voor het Centraal Station. Theo voer vaak naar Frankrijk—veelal naar Parijs, Reims, Lyon, Arles en Avignon—waar hij vracht vervoerde en soms vrienden meenam op de lange zomertochten, die tot 18 dagen konden duren. Deze reizen werden een kenmerk van de duurzame bruikbaarheid en charme van de *Quinta*.



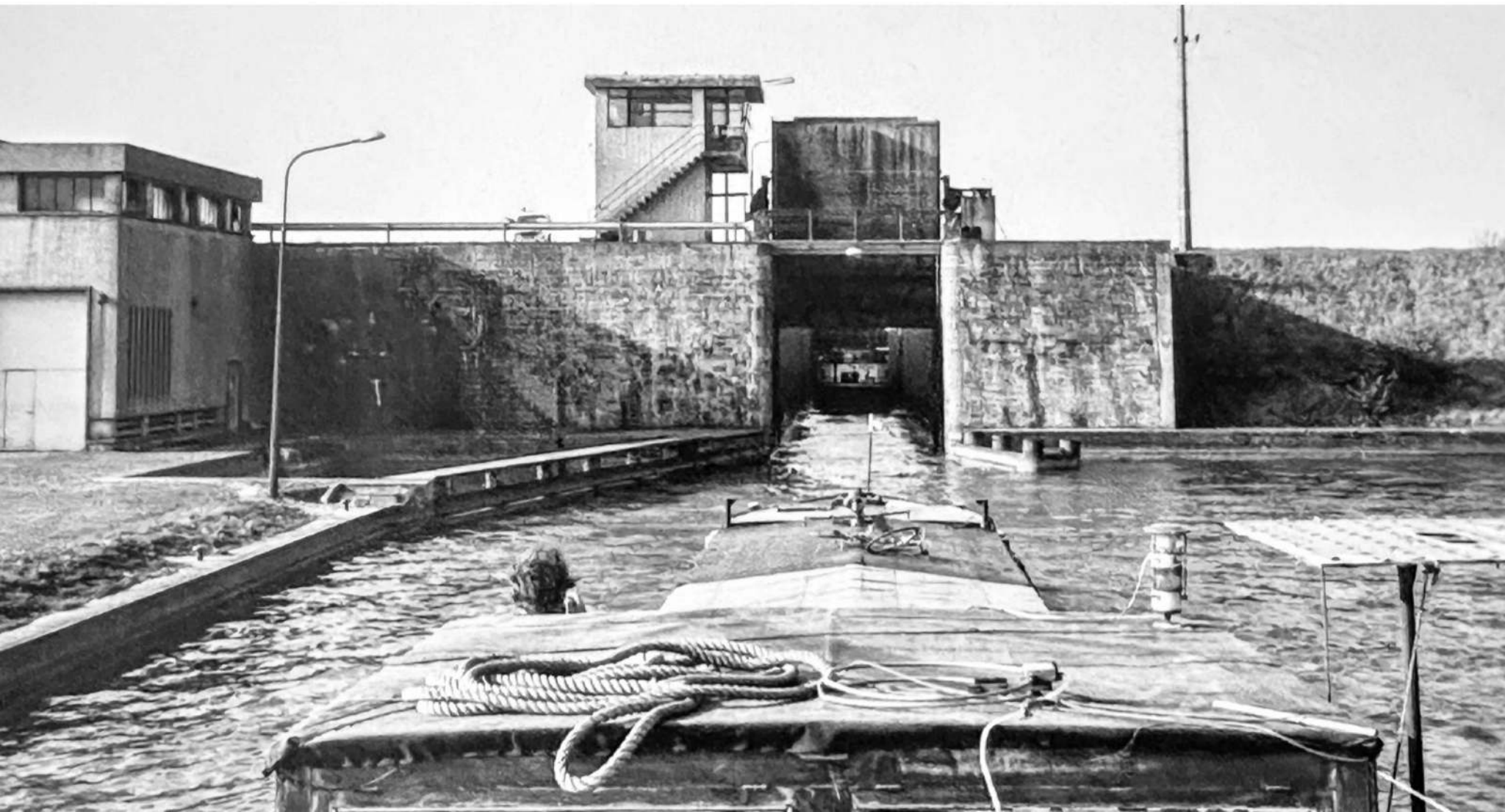


Het schip verkeert nog steeds in vrijwel originele staat. De enige structurele aanpassingen waren praktisch van aard: Theo installeerde een stalen dubbele bodem om te voorkomen dat graan zich ophoopte in kieren, en verhoogde de den om de capaciteit voor het vervoer van diervoeder te vergroten—tot een minimum van 250 ton.



In 1999 maakte Theo geleidelijk de overstap van vrachtvervoer naar rondvaarten, waarbij hij als schipper van rondvaartboten werkte en de *Quinta* als zijn woning en passie bleef onderhouden. Toen wijzigingen in de regelgeving hem in 2007 dwongen het Oosterdok te verlaten, verkreeg hij een ligplaats aan de Javakade onder de Oude Schippersregeling, een speciale bepaling voor gepensioneerde schippers, die hem toestond daar te blijven tot 2025. Gedurende deze periode onderhield hij zelfstandig zijn ligplaats, inclusief voorzieningen zoals water, riolering en gas.

De *Quinta* is niet zomaar een schip—het is een drager van geschiedenis, herinnering en vakmanschap. Het behoud van haar volledige oorspronkelijke lengte van 38,83 meter is cruciaal, omdat inkorting haar structurele integriteit, vrachtcapaciteit en historische waarde zou aantasten. Elke meter vertelt een verhaal—van de dagen dat ze kolen vervoerde van de Ertskade naar Frankrijk, tot haar stille aanwezigheid in de moderne Amsterdamse haven





Om deze redenen verzoeken wij de commissie met respect om de culturele en historische waarde van de *Quinta* te erkennen en haar volledige oorspronkelijke lengte te behouden.

