

VAN DER MEULEN SCHUITMAKERS BIJ SNEEK

De oudste houtbouwwerf van Friesland

De geschiedenis van het Friese ronde schip valt niet los te denken van het geslacht van „skûtmakkers” van der Meulen, dat al anderhalve eeuw schepen bouwt in Sneek en omgeving. Deze familie zet daarmee letterlijk de traditie voort van beroemde bouwers als vader en zoon Holtrop van der Zee, ten dele zelfs van hun werf te Joure. Vóór de openlegging van allerlei gebieden in de Friese merenstreek door bus en auto ging het vervoer voornamelijk over water en beschikte iedere boerderij over een of meer platte schepen, waarmee de koeien of de zuivel naar elders gebracht werden. Die pramen konden nauwelijks gemist worden en daarom zeilde de scheepmaker naar de boeren in hun met zwanen bekroonde hofsteden.

De naam ‘van der meulen’ was een aanduiding voor de personen die op de molen van Oudehaske woonden en één daarvan was de knecht Douwe Jelles (1768-1808), die met de molenaarsdochter Lolke Tjeerds ‘van der meulen’ trouwde. Zij kregen een zoon Tjeerd

door Bert Mesland

Douwes, die omstreeks 1812 zijn herkomst tot achternaam kreeg. Deze scheepstimmerman (1804 – na 1867) trouwde in 1835 met Klaaske Hendriks van der Meer in Langweer, waar Tjeerd Douwes op dat moment werkte. Op een gegeven ogenblik verhuisden zij naar Terkaple op de „Skûtmakkerspolle” („op de Polle”), waarmee het onrustige bestaan van reizende schuitmaker ten einde kwam.

Tjeerd Douwes oefende voordien zijn beroep uit met behulp van een praam, waarmee hij zeilend, bomend of jagend

zijn klanten – de boeren – langs ging om in één of twee dagen hun boot te repareren. Hij had behalve zijn gereedschap een zware houten goot en een vierschijfstakel aan boord om daarmee met behulp van de boer en zijn knechten de schuit voor reparatie aan wal te krijgen. De kunst van improviseren zal een belangrijke rol hebben gespeeld, maar daarmee groeide ook het vakmanschap.

Op de Polle kwam zoon Hendrik Tjeerds bij zijn vader in de leer, en dat gebeurde natuurlijk al heel jong. Deze Hendrik (1836-voor 1901) trouwde in 1867 met Trijntje Johannes Huitema en kreeg bij haar een zoon Johannes. Van Hendrik is bekend dat op de Polle niet alleen aan onderhouds- en reparatiewerk werd gedaan, maar dat er ook een watermolen werd geëxploiteerd. Hij zet-



Johan van der Meulen aan het roer van de Staverse jol die nu ook verhuurd wordt aan liefhebbers. Een prima mogelijkheid om zo voor een of meer weken kennis te maken met de zeileigenschappen van dit scheepstype.

te zijn zoon Johannes Hendriks op een eigen werf te Broek bij Joure, waar hij meer mogelijkheden vermoedde dan in het idyllische Terkaple bij de Poelen. Hij beleefde echter niet meer de opgang van zijn zoon, evenmin als diens huwelijk in 1901. Johannes Hendriks (1872-1958) trouwde toen met Wypke Zijlstra en kreeg de zonen Tjeerd en Johan. Vader Johannes was een kundig man en bouwde ook nieuw. Van de helling gleden behalve pramen ook boten („boatsjes”) en visaakjes, maar het grote twijfelpunt van die tijd: Hout of staal? verhinderde toch dat het bedrijf tot grote bloei kwam. De motor maakte het zeilen overbodig en het land werd steeds meer voor het landvervoer opengelegd. Een scheepsbouwer in hout die overging op staal kon daarmee een aantal traditionele klanten gevoelig op de tenen staan!

Hoe dan ook besloot Johannes Hendriks uit te zien naar een groter bedrijf dat mogelijkwijs ook voor staalbouw geschikt was.

Zoon Tjeerd herinnert zich nog dat zijn vader steeds meer zin kreeg in de verlaten werf van Eeltje en Auke van der Zee in Joure. Ze voeren er bij het teer halen bij de gasfabriek vaak langs. De werf van het oude grietmangeslacht Vegelin van Claerbergen lag er stil bij sinds de bejaarde Auke er het bijltje bij neer had gelegd. De oude baas woonde er nog wel, maar na zijn dood in 1939 besloot de familie Vegelin de werf te veilen. Vader Johannes kon er helaas niet aankomen, maar kon van de nieuwe eigenaar De Jong van Douwe Egberts te Joure wél de werf huren. De helling te Broek werd verkocht en alleen Tjeerd Johannes' jonge gezin bleef er wonen.

Tjeerd was in 1908 geboren en al op zijn twaalfde bij zijn vader in dienst, die ook van hem weer een kundig scheepsbouwer maakte. Hij huwde in 1934 Geertje

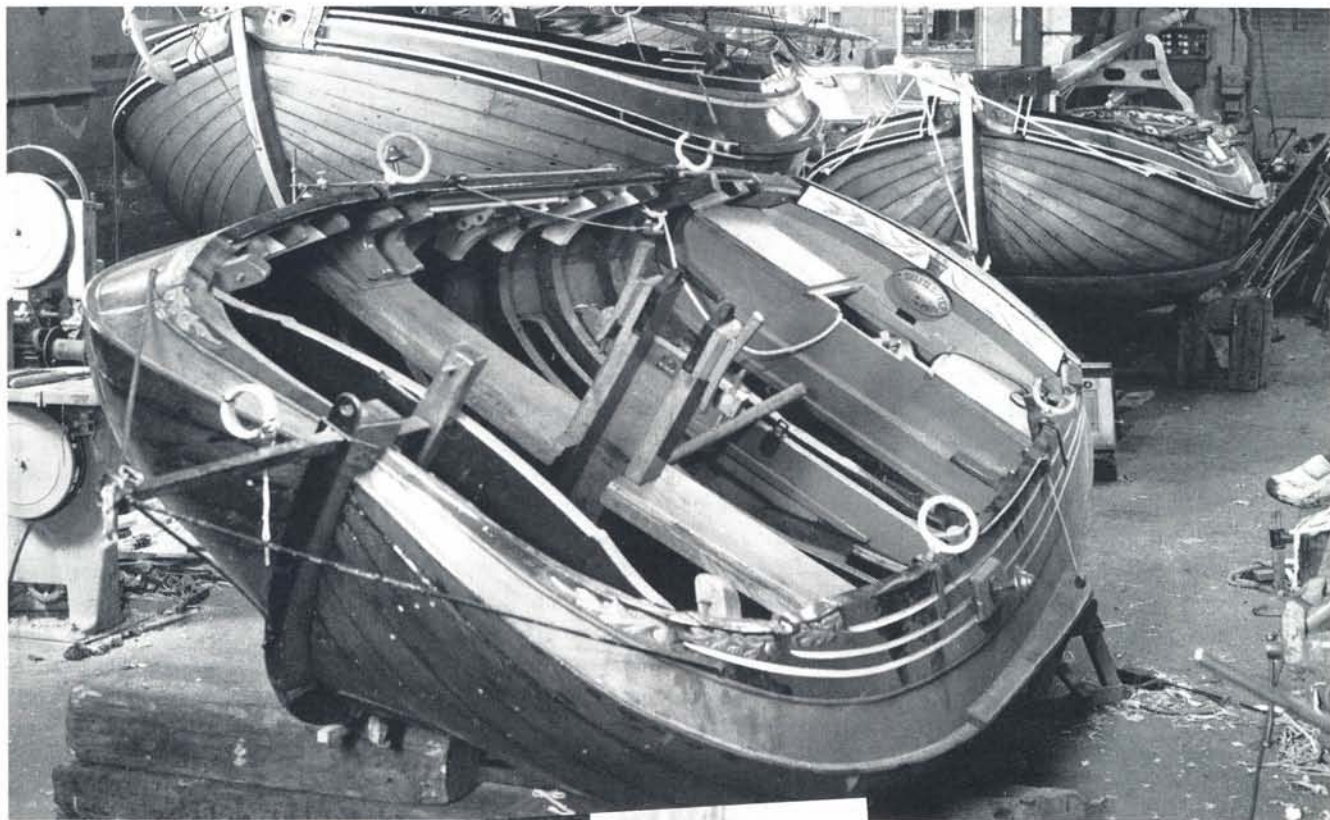
van der Zwaag, die hem twee zonen schonk, Johannes en Hendrik. Hun grootvader was bij de verhuizing in 1940 echter reeds op gevorderde leeftijd, en daarom betrok hij zijn kinderen meer en meer bij de gang van zaken „op de Jouwer”. Bovendien was het oorlogstijd en de aanvoer van goed hout stagneerde. Zelfs werden er op dieptepunten van die tijd met scheepsmakersgereedschap en lepelboren wel klompen gemaakt. Na de oorlog begonnen de experimenten met nieuwe bouwmaterialen en -methoden voor schepen en zei men dat de houtbouw nu wel helemaal bekeken was. Maar toen ook begon de groei van de watersport als nooit tevoren, en niet alleen als gevolg van een snel aansterkende economie maar ook van meer vrije tijd. En daarop speelden de broers Tjeerd en Johan handig in, waarbij Tjeerd de houtbouw met nieuwe inzichten beoefende en Johan ook het lak- en schilderwerk voor zijn rekening nam. Na 1945 begonnen zij aldus aan een serie grote B.M.-jachten en na 1950

waagden zij zich aan de nieuwe Vrijheidsklasse, waarbij hun wedstrijdzeilen als ervaring goed van pas kwam. Met hun zelfgebouwde boten toonden zij aan dat zij goed waren voor eerste prijzen tijdens Sneek- en andere weken, zodat hun kwaliteit en snelheid bekend werden tot ver buiten Friesland. Zij bouwden voorts een snel maar al gauw te kostbaar Draakjacht, terwijl de werf ook boten in de verhuur had voor de talrijke binnen- en buitenlandse toerzeilers.

De oude droom van grote houten schepen van vroeger scheen voorgoed voorbij, maar het bloed kruipt waar het niet gaan kan. De negentiende eeuw geldt als de museum-eeuw, waarin bewaard werd wat er nog van sloop en verval over was, maar voor schepen gold dat nog niet. Doch na de oorlog kwam ook het gevoel voor oude scheepmakerskunst terug, en dat werd hoog tijd. Van

Jachtwerf Joh. van der Meulen & zn. b.v., aan de Selfhelpweg te Sneek.





Naast nieuwbouw verzorgt Van der Meulen van veel jachten het dagelijks onderhoud.



overall kwamen liefhebbers aanzetten met oude pronkstukken die nodig gerepareerd moesten worden. Al gauw vonden velen de weg naar Van der Meulen in Joure op de oude werf tegenover de Herema-state, en Tjeerd en zijn zonen begonnen met vreugde aan een eervolle taak. Opnieuw werden zwaarden hol gedisseld en eiken delen met vocht en brandend riet op boegkromming gebrand.

Een aantal van die restauratieprojecten mogen hier wel de revue passeren, omdat ze mede een stukje scheepvaartgeschiedenis weergeven. Zo werden voor een uurloon van geen drie kwartjes per uur opgeknapt en herbouwd de boeier *Tsjeardbaes* (1905), de boeier *Vrouw Maria* (?), het Friese jacht *Jansje Maria* (1940), de tjotter *Albert en Nelly* (1892), de pluut *Pimpernel* (1950), het boeiertje *Aurelia* (1883), de botter *Dui-*

tendief (?), de hoogaars *Banjaard* (?), de tjotter *Gouwzee* (1922), de Friese jachten *De roode leeuw* (?), *Nautilus* (1918) en *Willemijntje* (1920), de boeier *Eeltje* (ex-*Malle Geval*) en de tjotter *Elisabeth* (1929). Een paar interessante gevallen dienen apart aandacht te krijgen.

De eerste restauratieopdracht kwam van de thans oud-gezagvoerder Van Waning, die in de winter van 1951-1952 zijn oude boeier *Maartje* van 1892 in herstel gaf. In de winter daarop volgde de herbouw van een, kunsthistorisch gezien, uniek schip, de *Eudia* van de grote kunstschilder Willem Tholen, waarmee deze in Nederland rondtrok en dat hem tot atelier en woning diende. Deze Enkhuizer bol was als vissersschip gebouwd, maar door Tholen op de helling gekocht. Mr. Huitema trof het in een Gronings slootje aan als een hopeeloos wrak, maar kreeg toch een oude schipper zover het naar Tjeerd van der Meulen in Joure te varen, zij het met voortdurend natte voeten. Door de weduwe Tholen-De Ranitz en door middel

van een lijst van 1903 van de zeilvereniging „Het IJ” werd de identiteit van Tholens schip erkend.

De mooiste restauratie was echter die van het oudste schip van Nederland, de *lytse*(kleine) *Bever* van 1820, gebouwd door de grootvader van Eeltje Holtrop van der Zee met dezelfde naam en door Dr. Diesch ter restauratie aangeboden in 1960. Het schip was een beurtvaarder met mooie lijnen en had als kenteken een bever die geheel in het roer was uitgewerkt. Naar mijn mening toont een behangselschildering in het Sneeks scheepvaartmuseum het scheepje in zijn oude glorie ergens tussen Eernewoude en Leeuwarden. Dit museum toont trouwens meer prachtige zaken, zoals het interieur door Lion Cachet van de grootste boeier (18,20 m) *Almere* van 1912, fraaie „wildsjitters” voor de eendejacht enzovoort.

De boeier *Tsjeardbaes* kwam als naamloze boeier in droevige toestand aan bij de werf en werd na volledige herbouw naar scheepsbouwer Tjeerd van der Meulen gedoopt, die door deze en zovele andere restauraties de ere naam „Tsjeardbaes” wel verdiend heeft. Vanwege al die stukjes oude glorie werd hij bij zijn 50-jarig scheepsbouwerschap geridderd en zorgden herinneringsalbums namens de Stichting Ronde- en Platbodemjachten voor een boeiende terugblik. Speciaal de foto's laten zien wat er gepresteerd is.

Allerlei schepen uit het Stamboek zijn nog niet genoemd, zoals de tjotter *Bestevaer*, het Friese jacht *Neptunus* (1918) en het Friese statenjacht *Friso* (1894), dat nog steeds bij Van der Meulen onderhouden wordt, maar de lijst is reeds lang genoeg. De huidige scheepsbouwer op een andere werf dan in Joure is Johannes van der Meulen, die vanaf de schoolbanken bij vader Tjeerd aan de gang ging en wel in 1950. De werf te Joure werd de werf aan de Woudvaart te Sneek in 1963 en het polyester deed meer en meer zijn intrede. Wat het staal voor houtbouwers was, werd nu de kunststof voor polyester boten, maar de vooruitgang was niet tegen te houden en de gemakzucht ten aanzien van onderhoud evenmin. Wat zou de toekomst brengen, nu het grote restau-

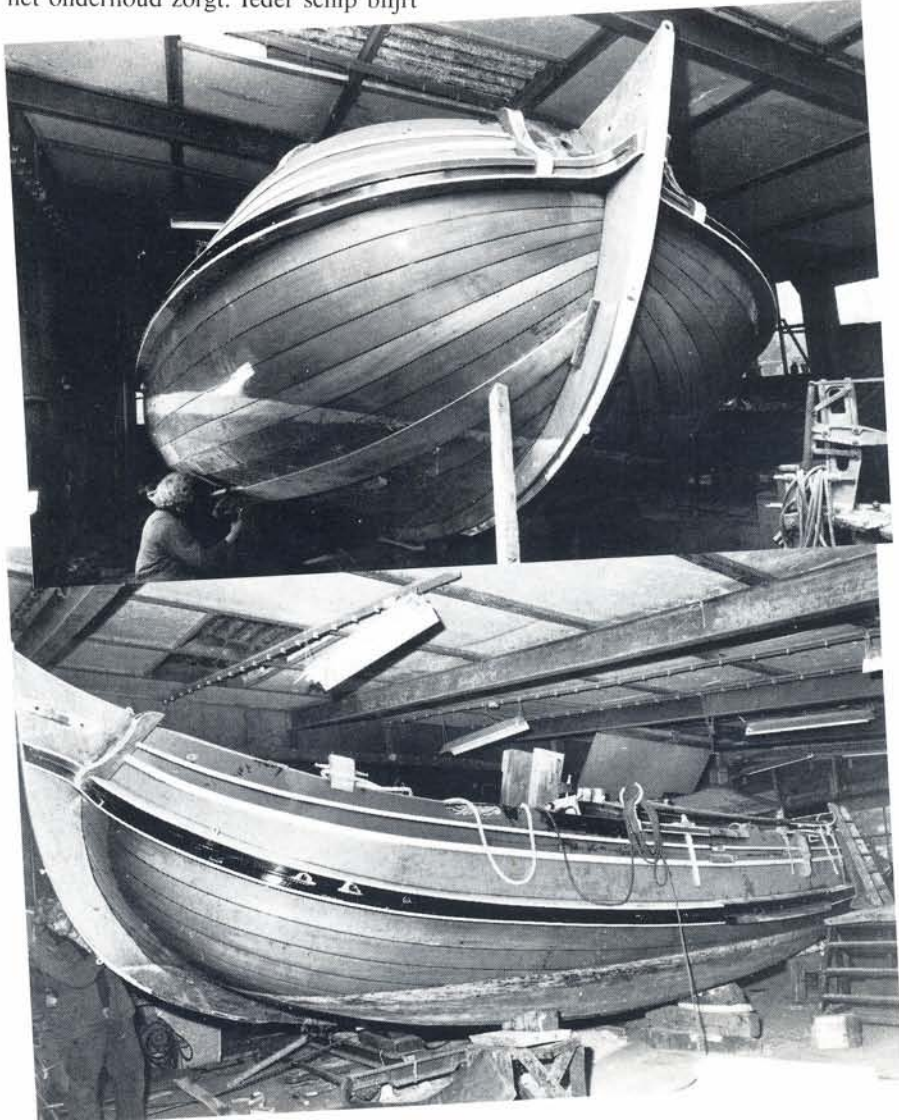
ratieaanbod wat minderde? Door toeval kwam men op het idee om de oude Friese schouw te gaan bouwen, want een klant wilde een ondiepe boot voor het Koevordermeer en daarna wilde zijn buurman er ook een. Toen vader Tjeerd in 1971 de werf verliet, was de schouw een succesvol type geworden op alle Nederlandse wateren.

De werf aan de Woudvaart was oorspronkelijk het terrein van de dakpanfabriek Van der Heij, maar in 1889 stichtte Berend Barkmeijer uit Zuidhorn er een scheepswerf. In 1906 vertrokken zijn kinderen weer naar Zuidhorn, maar verder valt over de geschiedenis van de werf niet veel meer mee te delen. De werf werd voortdurend uitgebreid en heeft thans een grote helling voor (woon)schepen van ruim 30 m, een haven en twee grote schiphuizen van een 65 m, naast de eigenlijke werf. In de huizen kunnen een 45 ronde- en platbodemjachten overwinteren, waarbij Johannes van der Meulen in overleg en samenwerking met de eigenaren voor het onderhoud zorgt. Ieder schip blijft

toch iets eigens, en die band komt vooral tot uiting tijdens de jaarlijkse reünie van bezitters van oude en nieuwe schepen.

De schouw als vaderlands type wordt door Johannes van der Meulen en zijn medewerkers naar voorbeeld van zijn voorvaders op het oog gebouwd, want alleen de lengte en breedte staan vast. Trouwens, ook op de grafsteen van Eeltsjebaes staat als lijfspreuk: „Myn each is myn rij”, wat betekent dat zijn oog zijn duimstok was. Eerst werden er open zeilschouwen gebouwd, daarna kwam er voor de mast een dekje op en thans is ook de stoere zeeschouw met kajuit een vertrouwde verschijning op de Nederlandse kustwateren. De schouwen worden gebouwd van kromgegroeid Frans eikehout, waarvan delen van drie centimeter dikte worden gebruikt. Onder de waterlijn wordt alles stofdroog op

Sinds 1981 mag Joh. van der Meulen de onderhouds- en restauratiewerkzaamheden aan het Provinciaal Statenjacht Friso uitvoeren.



de oude manier gebreeuwd, zodat er alleen hemelwater in de boot kan komen. Boven de waterlijn worden de huidnaden uitgefraisd en gevuld met rubber. Het eikehout wordt roestvrij op de spanten genageld en afgedopt. Alle beslag is van gevalvaniseerd ijzer, doch roer en zwaarden worden met geel koper afgewerkt. Lak met flessegroen of Benarolie voltooien het stoere schip. Vader Tjeerd prijst de zeileigenschappen die het mogelijk maken om met stijve bries op het IJsselmeer te zeilen.

Staverse Jollen

Maar een Van der Meulen-jol kan nog meer! Want ook Staverse jollen en echt Friese tjotters behoren weer tot het regelmatige handwerk, al komen hier oude vaardigheden als „boegbranden” en werken met lijmtangen de moeilijkheden verzwaren. Heeg kan Sneek niet naar de kroon steken!

Onder geen enkele voorwaarde zou Johannes van der Meulen zijn restauratie-arbeid willen opgeven, getuige het totale

Bij het vakkundig restaureren van ronde en platbodemjachten is het een voortdurend passen en meten.

herstel van de Friese boeier *Sylnocht* van 1917. Het wrak lag op de bodem van een vaart in Giethoorn en werd eerst gedeeltelijk gerestaureerd, tot het van eigenaar wisselde en in 1982 een grondige beurt kreeg. Het schip werd dan ook met veel officiële belangstelling te water gelaten en aan eigenaar Vochteloo overgedragen. Sinds 1981 is Johannes opgedragen het Friese statenjacht *Friso* te onderhouden, een schip dat al van 1894 in de vaart is geweest, maar waarvan de afgelopen winter de kielbalk werd vernieuwd. Deze bestaat uit een massief eiken balk van ongeveer 9 m lengte en 30 cm breedte, naar achteren en voren verjongd tot op stevendikte en met een dikte van 12 cm. Dit was nog de originele kielbalk. De nieuw aan te brengen kielbalk moest nauwkeurig tussen de bestaande vlakdelen worden gemaakt om een goed waterdicht geheel te verkrijgen. Tevens werden bij deze zelfde onderhoudsbeurt een aantal gangen in het achterschip vernieuwd, en ook deze werkzaamheden werden vakkundig uitgevoerd.

Al bouwt Van der Meulen eiken motorschouwen, het zijn toch de zeilschouwen, Staverse jollen en tjotters die hij het

liefst van zijn helling ziet glijden. Ze zeilen met witte of bruine zeilen op wateren van geringe diepte, en vooral in Duitsland begint men te ontdekken wat die Hollandse schepen vóór hebben op kiel-schepen. Op de Oostzee van Lübeck tot Flensburg en tussen de Deense eilanden of in de Duitse Bocht vertonen zich de Nederlandse rond- en platbodemjachten, waaronder Van der Meulen-schouwen met Duitse eigenaren. Om die reden richt Johan ook zijn blik op de exposities in Düsseldorf of Hamburg, zonder de eigen Hiswa te vergeten, waar ook de koningin al eens naar zijn gerestaureerde schepen en schouwen en jollen kwam kijken. Het is dan ook geen wonder dat zijn vertegenwoordiger in Münster zelf een enthousiast bezitter van een achtmeter zeeschouw is, zodat hij zijn klanten in Duitsland deskundig verslag kan doen.

Een apart evenement in de nazomer is de reünie van bezitters ronde- en platbodemjachten uit het hele land, die vaak in de weekenden bezig zijn om hun boot over te varen om maar niets van „'t Skouspul” te missen.

Natuurlijk blijft de vraag naar producten van een oud scheepmakersambacht bestaan, al doet de huidige recessie er geen goed aan. De nieuwbouw in de watersport blijkt overal te stagneren en er is een groot aanbod van gebruikte schepen, maar Johan van der Meulen vertrouwt erop dat hij als ambachtelijk scheepsbouwer de stagnatie wel te boven komt. Hij vult de bouw van schouwen, Staverse jollen, tjotters enzovoort aan met onderhoudsbeurten op de grootste helling van Sneek, restauraties van houten schepen, verhuur van grote en ruime schouwen en dergelijke. Al zegt hij niet veel, hij weet dat hij als afstameling van een scheepsbouwersgeslacht zijn naam Van der Meulen heeft op te houden. De tijd dat er één schouw per maand van stapel liep, is voorbij, maar „it âlde ambachtswurk” van de „skûtmakkers út Snits” zal blijven bestaan, zelfs als de economie iedere zee te hoog gaat! „Wij varen over zee, God, breng ons een goede ree,” las ik in het Sneekse scheepvaartmuseum. En dat is een mooie wens tot slot.

