

Concurrerend bouwen in hout

De schepen van IJlst

In 1854 telde het kleine IJlst maar liefst zes bezige scheepswerven, maar in 1910 was dat aantal gereduceerd tot twee, Lantinga en Croles. Beide zijn zeer bekende namen in de klassieke schepen wereld. Croles richtte zich op ijzer en staal, maar Lantinga bleef sierlijke houten jachten bouwen tegen een zeer concurrerende prijs. Hoe deed hij dat?

Door: **Elisabeth Spits** Foto's: **Theo Kampa**,

Tekeningen: **Martijn Perdijk**



Vooran het Fries jacht *Joris*, een Lantinga uit 1885, daarachter de *Constanter van Van der Zee* (1877) tijdens de SSRP-reunie in juli. Foto: Klaas Wiersma



Afgelopen zomer, in juli, verzamelden zich in IJlst zo'n twintig boeiers, Friese jachten, tjotters, plus een Lemsteraak en een tjalk. Allemaal vanaf halverwege de negentiende eeuw tot aan de Tweede Wereldoorlog gebouwd op een van de IJlster scheepswerven. Aanleiding voor de bijeenkomst was het eeuwfeest van de Friese jachten *De Vliegende Hollander* en *Willemijntje* in 2020. Dit was dus een uitgestelde verjaardagspartij en misschien juist daarom wel extra feestelijk. De tweede reden voor deze reünie was dat de eigenaren van de bij Lantinga gebouwde jachten het hoog tijd vonden om eens meer aandacht te schenken aan de in hun ogen ondergewaardeerde vader en zoon Lantinga. Om die reden was ook Martijn Perdijk van de werf "Wind en Water" uitgenodigd, die vele Lantinga's onder handen heeft gehad en mooie voorbeelden kan geven van de verschillende werkwijzen van Lantinga en andere houtbouwers. Maar allereerst iets over de oorsprong van de scheepsbouw in IJlst.

Bloei

IJlst was al in de dertiende eeuw een plaats van betekenis en dat kwam door de ligging aan de rivier de Geeuw die uitkwam op de nabijgelegen Middellzee. Het belang van de plaats werd in 1268 bevestigd door het verlenen van stadsrechten. Nadat de Middellzee in de veertiende eeuw verzandde nam de betekenis van IJlst wel af, maar de stad kon zich toch handhaven en tot in de twintigste eeuw zijn scheepsbouw en bijbehorende houthandel in IJlst aanwezig gebleven. De Franse tijd betekende aanvankelijk de nekslag voor de scheepsbouw, maar in de negentiende eeuw kwam de bouw van beurtschepen, turfschepen en allerlei vaartuigen voor boeren toch

links: *De Lytse Bever* uit 1820 onderging in 200 jaar meerdere metamorfoses: beurtschip, huurjacht, met kajuit een boeier en sinds 2015 weer open jacht.

rechts: *De pasgebouwde boeier Catharina* in 1904 op de helling van Lantinga aan de Uilenburg in IJlst.

onder: *De werf van Jelle Jelles Croles* rond 1885. (IJlstofoto's uit de collectie van E. Hekman)

weer op gang. IJlst telde in 1854 alweer zes scheepstimmerwerven, waar beurt- en kofscheepjes, visaken en pramen van stapel liepen. Tegen het einde van de eeuw liep de vraag naar scheepsruimte terug en in 1910 zijn er nog maar twee scheepsbouwers over: de traditionele houtbouwwerf Lantinga en Croles, die eind negentiende eeuw op ijzer- en staalbouw was overgestapt.

Bouwen voor de zeilsport

Het bouwen van jachten die uitsluitend in de vrije tijd werden gebruikt, was bij deze werven ondergeschikt aan de bouw van bedrijfsvaartuigen. Meedeinend met de economische ups en downs was de belangstelling voor de pleziervaart altijd aanschommelingen onderhevig geweest na de allereerste pleziervaart-hype van de zeventiende eeuw. Rond het midden van de negentiende eeuw leefde die weer op. Het traditionele rond- of platbodemjacht had ondertussen concurrentie gekregen van de moderne midzwaard- en kieljachten. Voor de ondiepe Friese meren waren deze echter niet zo geschikt en daar bleven de platbodems nog lange tijd populair.

Het oudst nog varende jachtje, de *Lytse Bever*, in 1820 gebouwd als beurtscheepje, liep ook in IJlst van stapel en wel bij de 'timmershuur' van Eeltje Teadzes Holtrop. Na zijn overlijden in 1848 werd het bedrijf gekocht door de buurman, houthandelaar Melis Oppedijk. Maar

Eeltje Teadzes' kleinzoon Eeltje Holtrop van der Zee nam het timmerbedrijf over, hoewel hij dus niet de eigenaar van het complex werd. Dat beviel hem slecht en in 1856 verhuist hij naar Joure waar hij zich zelfstandig vestigt. De *Lytse Bever* en de ook in IJlst gebouwde boeier *Tjet Rixt* (1843/1848) zijn de enige twee die we nog op het water kunnen tegenkomen en waarvan Holtrop zeker de bouwer was; de tjotter *Stêdflecht* (1840) ligt op het droge en de andere schepen zijn verdwenen. Het Fries jacht *De Vriendschap* (1832) wordt ook aan Eeltje Teadzes Holtrop gelieerd, omdat het overeenkomsten vertoont met de *Lytse Bever*, maar zeker is dit niet.

Van hout naar ijzer

Op de werf van Croles/Zwolsman (ca. 1775-1920) zijn slechts enkele jachten op stapel gezet. De werf kreeg vooral landelijke bekendheid met de bouw van onder andere kofschepen, jaagschuiten, beurtschepen en tjalken. Met de uitbreiding van de werf in 1895 wijzigde Croles de bedrijfsvoering van houtbouw naar ijzerbouw. Naast grotere (motor) schepen tot 500 ton, liepen er ook nog steeds skûtsjes van stapel.

In 1911 nam Evert Zwolsman uit Makkum het complex over. Zijn broer Klaas kwam een paar jaar later naar IJlst. Zij bouwden er tot 1920



Bij Lantinga gebouwde tjotters en Friese jachten afgemeerd aan de wal waar ze ooit van stapel liepen.

verscheidene vrachtschepen voor de binnenvaart en enkele visaken. Maar de zaken en de samenwerking tussen de broers gingen moeizaam en in 1920 is de werf opgeheven. Een deel van het terrein maakte plaats voor de houthandel van Sybolt Okke de Vries; het andere deel kwam in handen van de Gebr. Bakker die daar nog steeds gevestigd zijn onder de naam Technisch Bedrijf Bakker IJlst. Toch zijn er wel een paar jachten van Croles/Zwolsman bekend. Uit de houtbouwtijd zijn dat de tjotter *De Jonge Pieter*, die verloren is gegaan, het Fries jacht *Maria* (nu *Wytske*) en de boeier *Noordster*, eveneens niet meer bestaand. Van de ijzeren en stalen schepen is meer bekend. In de schepenlijst van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodem Jachten (SSRP) vinden we twee tot jacht verbouwde Lemsteraken en tien tot jacht verbouwde



LEGGERS UIT PLASTHOUIT LANTINGA

LEGGERS UIT PLASTHOUIT V/D ZEE



boven: Deze twee jachten zijn in 1920 bij Lantinga gebouwd, maar het onderwaterschip is heel verschillend: de *Willemitjje* plat en *De Vliegende Hollander*, links, is rond.

linksonder: De *Hommel* is een goed voorbeeld van brede gangen die opgedeeld zijn. Lantinga heeft met slechts vier grote planken een heel sierlijk schip gebouwd. Zie ook hoe de brede gangen voorzien werden van een zwart lijntje zodat het leek of er sprake was van het dubbele aantal gangen.

tekeningen rechtsboven: Bij Lantinga lopen de leggers met een puntje tegen de kim aan, bij andere bouwers zit er vaak nog een langer oplopende voet aan. Dit laatste kost meer hout en dus geld.



links en boven: Zeilspant van het Fries jacht *Argo*, in 1895 gebouwd door Van der Zee. De passerkant is volgens de methode Lantinga en Wester aangebracht, terwijl het schip zeker bij Van der Zee is gebouwd. Wester heeft het schip in de jaren 1950 gerestaureerd en volgde zijn eigen methode. Moet de volgende restaurator dit handhaven of de methode Van der Zee terugbrengen?

skûtsjes. Bekend is dat er tussen 1895 en 1911 in ieder geval 61 ijzeren/stalen tjalken en skûtsjes op de werf zijn gebouwd. Een deel hiervan leidt een tweede of zelfs derde leven als pleziervaartuig, zoals de 11,40 meter lange tjalk *Oerdracht*, in 1901 gebouwd als beurtschip tussen Stavoren en Sneek. Blikvanger tijdens Schepen van IJlst was ook het 16 m lange Lemsteraakjacht *Witte Walvis* dat in 1901 bij Croles van stapel liep en dat sindsdien maar liefst 15 keer van eigenaar verwisselde (zie over de bijzondere historie van deze aak ook SdZ 2020.8).

Drie generaties Lantinga

Otte Lantinga (1815-1901) kwam in IJlst als leerling scheepstimmerman te werken bij de werf van Nijdam. Enige tijd later nam hij de werf over en kwam ook zijn oudste zoon Lolke (1844-1923) in het bedrijf, die later zijn vader opvolgde. Lolke Lantinga had in de hoogtijda-

ren. Onderhoud, reparatie en de bouw van bedrijfsvaartuigen, bleef hun *core business*. Aan het einde van de negentiende eeuw nam door toenemende welvaart de beoefening van de watersport sterk toe. De Lantinga's hebben van de stijgende vraag naar jachten goed kunnen profiteren en bouwden een zekere reputatie op. Door hun efficiënte werkwijze werd de prijs laag gehouden en was de opdrachtportefeuille voor jachten in de eerste decennia van de twintigste eeuw goed gevuld, ook met klanten van buiten Friesland.

Typisch Lantinga

Het is voor de eigenaren en restauratoren van de houten jachten jammer dat er uit de eerste hand weinig bekend is over de werkwijzen van de verschillende houtbouwers. Tijdens restauraties bij werven als Wester, Van der Meulen, Piersma en Perdijk komen wel de typische eigenschappen van de ver-

tinga als formidabele scheepsbouwers: 'Zij bouwden hun schepen van soms niet meer dan vier brede gangen en wisten hiermee toch een mooie scheepsvorm te maken. Sommige zijn onder water heel plat, kijk naar de *Wille-mijntje* (1920) en *De Rode Leeuw* (1915), andere zijn vanaf de kielbalk v-vormig zoals de *Joris* (ca. 1885) en *De Vlieghende Hollander* (1920). Opvallend is dat dit verschil bestaat bij schepen die in dezelfde periode zijn gebouwd.' 'Niet de arbeidsuren waren duur', vertelt Perdijk, 'maar het materiaal, het hout wel. Daarom pasten ze de bouw aan het beschikbare hout aan, in plaats van het hout te verzagen op de gewenste maat. Ik ontdekte bijvoorbeeld dat de huidgangen aan weerszijden van de kielbalk soms verschillend in breedte zijn. Het verschil is veroorzaakt door het hout dat Lantinga beschikbaar had. Dus als de bakboordgang 30 cm is, kan de stuurboordgang zomaar een centimeter of tien breder zijn.



boven: De *Bestevaer* (vooraan), het laatste Fries jacht van Feike Lantinga uit 1953, en de *Joris* (ca. 1885).

rechts: De *Tsjibbe Gearts* uit 1919 (met het zeilnr. van de *Leonora*) tijdens de Stamboek-reünie in juli.



gen zo'n vijf man personeel in dienst en dan was er ook nog werk voor een aantal leerlingen. Feike, de derde generatie Lantinga (1882-1960) zou de werf in 1953 voorgoed sluiten. De hoogtijdagen waren toen wel voorbij, zoals blijkt uit de kleine bemanning van de werf. Die bestond naast Feike namelijk nog maar uit één knecht. De vraag naar houten schepen was voorbij.

Otte, Lolke en Feike waren primair bouwers van werkbotten voor bedrijven en boeren in Friesland. Ook verhuurden ze pramen aan boeren om hooi, mest en vee te vervoer-

schillende werven te voorschijn. De laatste heeft in de afgelopen decennia jachten van verschillende werven onder ogen gekregen, van Eeltje Holtrop van der Zee, van Wester, van Brandsma, van Wildschut en natuurlijk ook van Lantinga. Ter gelegenheid van de reünie Schepen van IJlst, was Martijn Perdijk uitgenodigd om te vertellen wat hem aan de bouwwijze van Lantinga is opgevallen:

'Vader en zoon Lantinga hadden hun eigen "handschrift", waaraan hun schepen nog altijd te herkennen zijn. Over het algemeen zijn het stoere schepen met een forse zeeg en met weinig houtsnijwerk en versieringen. Dit hangt samen met het feit dat ze gebouwd werden in een tijd, waarin modernere scheepstypes, zoals de BM, goedkoper geproduceerd werden.' Perdijk typeert Lolke en Feike Lan-

Toen ik dat in de gaten had, ben ik andere onderdelen ook eens gaan vergelijken. En wat blijkt, de schepen van Lantinga zijn niet altijd symmetrisch. Voor het oog zijn deze verschillen niet waarneembaar en bij een restauratie hou ik de maten aan zoals ik het aantref. Je moet het niet beter of mooier willen maken dan de bouwer, is mijn uitgangspunt; als je dat wel doet, verander je een schip teveel. Dat de kwaliteit van de Lantinga-schepen niet minder is blijkt wel, want ze kunnen in de wedstrijden goed meekomen en ze zijn nog mooi om te zien ook.'

Masten naar voren

Een ander opvallend Lantinga-kenmerk, door Perdijk bevestigd, is dat de masten over het algemeen vrij ver naar voren staan. 'Voor de

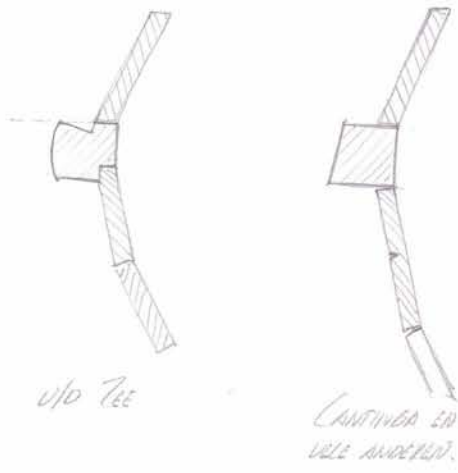


scher ingesteld dan vader en zoon Van der Zee. Perdijk vervolgt: 'Let eens op de brede huidgangen van bijvoorbeeld de *Hommel* (1918), *Tsjibbe Gearts* (1919) en *Willemijntje* (1920), die werden visueel smaller gemaakt door middel van een smal zwart streepje. Lantinga deed dat door het maken van een kleine zaagsnede van een paar millimeter die hij vulde met pek. Tegenwoordig moeten we ook op tijd en geld letten en doen we dit nog iets simpeler door de teer te vervangen door zwarte verf. Daarna lak erover en het blijft jaren goed zitten, mits je je schip goed in de lak houdt!'

Ook aan de binnenkant van de romp ging Lantinga kostenbesparend aan het werk. De leggers (ook wel ligger genoemd, de balk die deel uitmaakt van het spant, ES) maakte hij niet langer dan strikt noodzakelijk. Bij Lantinga lopen de leggers met een puntje tegen de kim aan, bij andere bouwers zoals Van der Zee zit er vaak nog een langer oplopende voet aan. Dit laatste kost hoogte en hierdoor kun je misschien twee leggers uit een plank halen en met de Lantingamethode wel vier (zie de tekening op de pagina hiervoor).

Ook in de afwerking van de leggers en spanten koos Lantinga voor een praktische aanpak. In de balken is als decoratie met een kromme passerpunt (vandaar de naam passerkant, ES) een lijntje ingekerfd. Lantinga en ook Wester deden dat alleen op de delen die je ziet. Van der Zee deed het zelfs onder de dekdelen! De randen van de leggers werden door Van der Zee over de gehele lengte met een spookschaaf schuin afgeschaafd; Lantinga vond het genoeg de rand minder scherp te maken door het een beetje rond te maken.' Het zijn zaken waardoor Lantinga goedkoper kon werken.

BERGHOUT CONSTRUCTIE



De houten scheepsbouwloods aan de Uilenburg met naastgelegen woonhuis van Lolke en Feike Lantinga zijn een schaarse herinnering aan de IJlster scheepsbouw. In het gras is de 'suggestie' van een scheepshelling neergelegd.

links: Het stoere uiterlijk van de Lantinga schepen wordt benadrukt door het stevig uitgevoerde berghout.

achttiende-eeuwse, ronde schepen. In verhouding tot de lengte waren ze veel smaller dan de latere ronde plezierjachten, die vanaf circa 1850 zijn gebouwd, zoals bijvoorbeeld de *Constanter* (1877, door Holtrop van der Zee, Joure) Mogelijk dat de relatieve smalle werd ingegeven door de breedte van de kleine vaartjes die naar de boerderijen liepen.'

Pragmatische scheepsbouw

Holtrop van der Zee heeft in de loop van de tijd zijn schepen tot een vrijwel perfecte vorm ontwikkeld: smalle huidgangen en tot in de puntjes gedetailleerd. De keerzijde van zijn werkwijze was dat de prijs voor zo'n schip wel erg opliep. Met als gevolg dat vanaf circa 1920 steeds meer klanten bij andere werven terecht kwamen omdat het prijsverschil wel erg groot werd. De *Aleida Anna*, een fjouweracht tjotter van bijna vijf meter uit 1916 van Van der Zee, is in 1916 gebouwd voor 1405 gulden; Lantinga maakte in die jaren dergelijke schepjes voor de helft van de prijs. Vader en zoon Lantinga waren wat prakti-

Bouwloods

De deelnemers van Schepen van IJlst luisterden aandachtig naar Perdijks ervaringen in de oude scheepsbouwloods van Lantinga aan de Uilenburg. Perdijk eindigde zijn verhaal met een tekening van twee berghouten. Hij vermoedt dat Van der Zee de berghouten bij-schaafde om de perfecte lijn te bereiken. Dat kon pas gebeuren nadat het schip de kleine scheepsbouwloods had verlaten en hij dus op afstand de lijn ervan goed kon bekijken.

De tekening maakt ook in een oogopslag duidelijk waardoor de Lantinga-schepen zo stoer ogen. Perdijk benadrukt dat de werkwijze van Lantinga, bouwen met weinig huidgangen, zeker niet makkelijker is dan het bouwen van een schip met veel huidgangen, zoals Van der Zee dat deed. 'Met beide methodes kun je een sierlijk gelijnd schip bouwen.' Uiteraard waren alle aanwezigen eigenaren het daarmee volmondig eens! &

vrachtscheepjes was dit noodzakelijk, om zoveel mogelijk laadruimte achter de mast te hebben. Voor de plezierjachten van Lantinga was een ruime kuip ook makkelijk en bleef men aan boord slapen, dan ging er een tent over de giek. Vanaf de jaren 1950 werd sommigen dit toch te oncomfortabel en lieten ze op de Friese jachten een kajuit zetten. *Lytse Bever* is daar een goed voorbeeld van. Het in 1820 gebouwde bedrijfsvaartuig vervoerde ooit lijnkoeken van de molens naar de boeren en heeft nog alle kenmerken van de oude,