

Hoofdstuk 2.5 Prinses Juliana (110 RC)

bouwjaar 1909
 bouwer J. Visser te Paterswolde
 afmetingen 7.45m x 2.90m
 stamboeknummer 65
 ex. Johan Willem Friso

Bekende eigenaren:

1909 - 1925? W. Visser te Paterswolde
 1932 - 1938 J. Brouwer (liet kajuit plaatsen bij Visser)
 1938 - 1950 ? (J.W. Friso)
1950 - 1952 G. Baaij Amsterdam / Watergraafsmeer
 1952 - 1956 Ir. J. van der Linden te Amsterdam (Johan Willem Friso)
 1956 - 1988 Familie Fransen te Meppel (Johan Willem Friso)
 1988 - 1998 De heer J. de Jong te Sybrandaburen
 1998 - 2001 Jachtwerf van der Meulen Sneek
 2001 - 2010 de heer F. Jaarsma te Emmeloord (2003 Prinses Juliana, 2004 te water gelaten)
 2010 - de heer A. Kanon te Emmeloord

Het cursief gedrukte is anders dan bekend was.

In het Nederlandsch Jachtregister 1924/25 staat ze vermeld als tjotter.



Het schip op de voorgrond "Voorwaarts" (Visser 1911) daarachter "Prinses Juliana" (1909 Visser). Deze Ansicht werd zowel in kleur als zwart/wit uitgegeven rond 1920. Scan Ansicht GTC.

De geboorte van Prinses Juliana was er de aanleiding toe om dit schip deze naam te geven. Opvallend aan dit schip is de grote lengte (7.45 mtr.) over de stevens. Het is hiermee het grootste bestaande oude Friese jacht. De steile en stompe steven maken het schip zeer herkenbaar.

In het clubblad van de zeilvereniging DTP uit circa 1950 heeft “een ouder lid” een terugblik geschreven over de “tjotters” op het Paterswoldsemeer. De Prinses Juliana speelt er een prominente rol in:

De tijden veranderen en wij met hen.....

Is er werkelijk zoveel veranderd in die kleine veertig jaar zeilen die er achter ons liggen?

Ja en nee Het geweldige panorama op Groningen is onveranderd gebleven, de wind waait nog altijd even hard of zacht, het water draagt onze scheepjes nog net zo als 35 jaar geleden en toch De mooie tjotters zijn verdwenen. Niet iedereen van de tegenwoordige zeilers weet dat de Firma's Visser en Helder vroeger in het bezit waren van een stel tjotters zó mooi en zo groot, dat als er de traditionele wedstrijd om de “Tjotterschotel” was en je zag deze schepen met vol tuig bij een harde bries, je er stil van werd.

Gewoonlijk dagelijks werden de tjotters gebruikt voor het varen met dagjesmensen. De tjotters waren de voorlopers van de tegenwoordige motorboten. Zo dagelijks was er vaak niet zoveel moois aan te zien, volgepropt met soms 50 tot 70 mensen, zwaar afgereefd, omdat het dagjespubliek nu eenmaal niet te “schuin” wilde gaan, voeren ze hun rondje. Toen als nu was “varen, varen over de baren” het lied dat ieder dagjesmens schijnt te moeten zingen als hij aan boord van een boot stapt.

Ik herinner mij een wedstrijd om de ”Tjotterschotel” dat ik mee was aan boord van de Juliana. Het woei behoorlijk hard, het was “kerelswerk”. Onze kapitein die een kunstbeen had en de grootste moeite had om zijn zeilschoot baas te blijven, had het eind van de schoot om zijn kunstbeen geslagen, om minder te houden te hebben. Zoals het in dergelijke omstandigheden natuurlijk altijd gaat, er kwam een vlaag, geen kleintje ook en de Juliana ging over de kant. Het boeisel kwam onder water kwam en stromen water liepen in het schip.

De kapitein kon niet laten vieren. Been en zeilschoot kwamen klem tegen het onderste blok te zitten en hoewel we de fok als een razende lieten klapperen en als apen op de hoge kant kropen, de boot liep vol!

Gelukkig speelde zich dit drama af aan de zanderige en ondiepe oostkant van het meer. Zo ongeveer waar het huisje van v.d. Zee nu staat. De boot bleef op het zand gedrukt half omgeslagen liggen, en richtte zich weer op nadat de vlaag voorbij was. Dat was het eind van de wedstrijd. Er stond teveel water in de boot om door te zeilen.

Successievelijk verdwenen de mooie tjotters van het toneel. Eén werd er naar het Zuidlaardermeer verkocht aan de heer Tinga, een tweede werd omgebouwd tot boeier voor “kapitein” Mulder, een derde de grootste, werd verbouwd tot boeier voor de heer Brouwer en hiermee was het tijdperk van de platbodems voor Paterswolde afgesloten.

.....

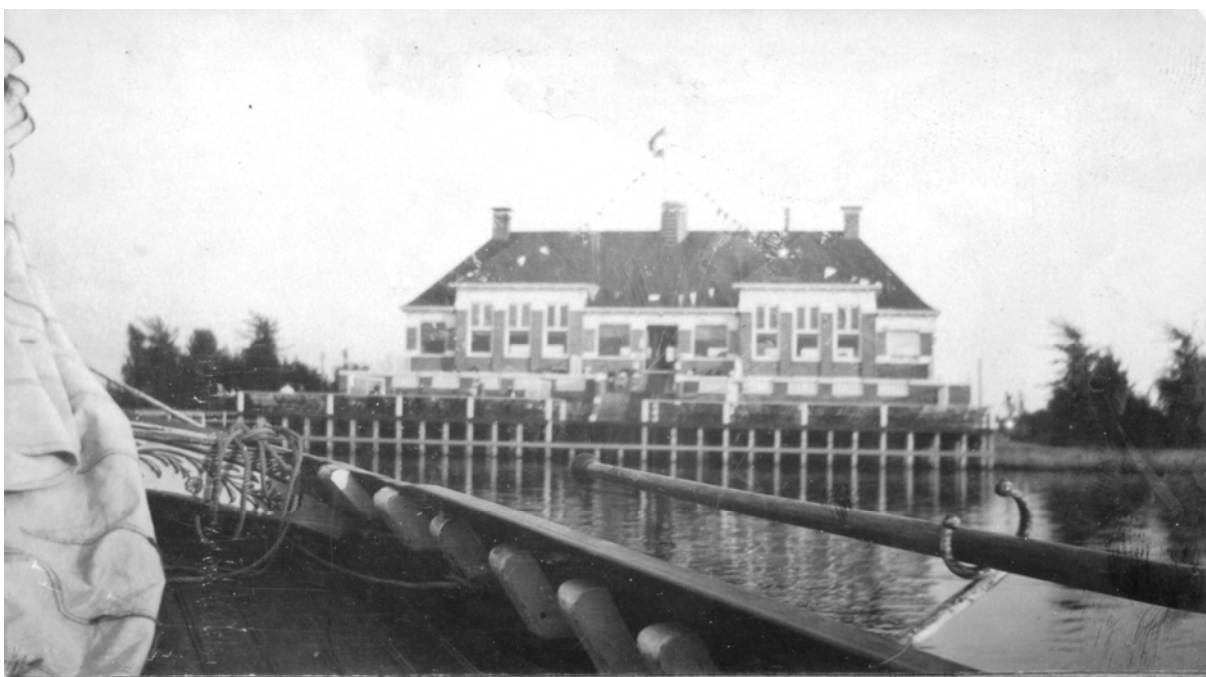
Wie de stuurman met het kunstbeen was, zal vermoedelijk wel altijd onduidelijk blijven. Er waren toen tenminste twee DTP leden die een kunstbeen hadden.

Ook met de heel grote kajuit, die ze jaren lang gedragen heeft, was ze zeer herkenbaar. Als enig rond jacht had ze een kajuit, die doorliep tot voor de mast.

Oud schoenerkapitein Brouwer liet in de dertigerjaren van de twintigste eeuw de kajuit plaatsen. Ook is toen het zeilplan veranderd. De mast werd verder naar voren geplaatst en de botteloef werd ingekort. Volgens een overlevering wenste Brouwer een kajuit waar hij voor de mast” kon staan te pissen”. Brouwer zal wel geen lange man geweest zijn. Inmiddels is de kajuit verwijderd en vaart ze weer rond in haar oorspronkelijke hoedanigheid als Fries jacht.



De kuip zoals ze er oorspronkelijk uitzag met gewelfde zitbanken en de kuip in 2004. De banken zoals op de oude foto kom je nu nog tegen op de oude nog varende Visser motorboot Neptunus. Met pet Joris Brouwer. Coll. Jaarsma.



coll. Levert Foto Kramer. Het clubhuis gezien vanuit de Prinses Juliana.

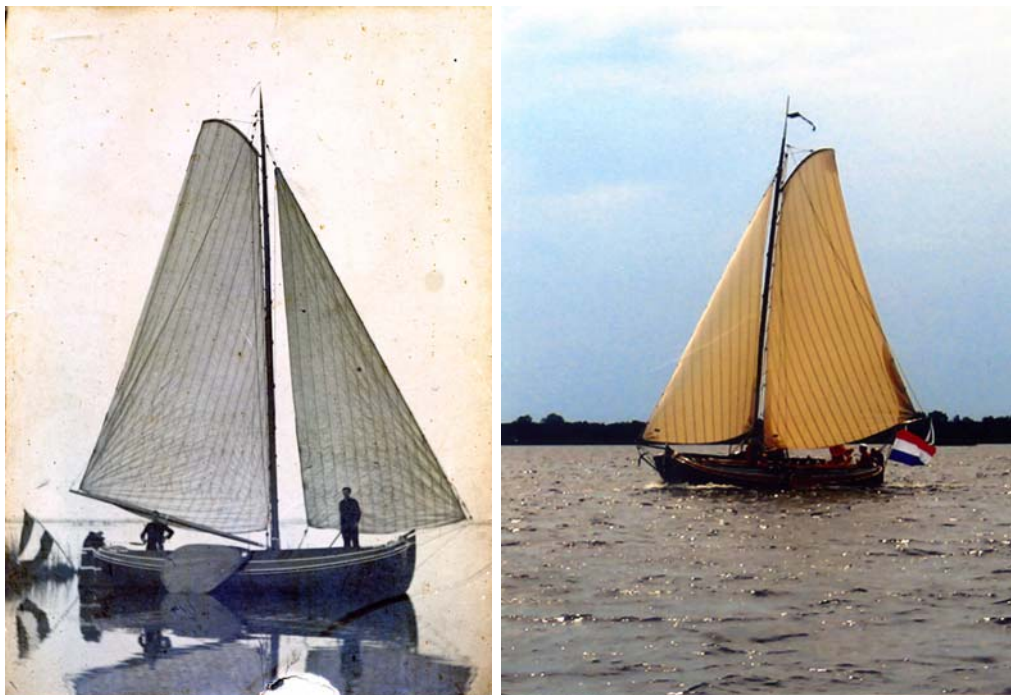
Dat er af en toe met grote groepen gevaren werd is te zien op de volgende foto. Van dergelijke foto's bestaan er meer. Op deze zijn er meer dan 40 mensen aan boord. Zoals hiervoor beschreven werd er dan ook nog gezeild. Het leverde in ieder geval bijzondere foto's op.



Foto ca. 1915. Op het roer Gerlof Visser, tegen de giek Andries Visser, 2^e van rechts met pet Hendrik Visser coll.Jaarsma.

In 1999 lag het schip bij inschrijving te koop bij jachtwerf van der Meulen in Sneek. Ze verkeerde in slechte staat. Veel rot hout en schimmel zaten in het schip. De ergste plekken waren weggestopt achter blik en beton. De vorige eigenaar, de heer Jaarsma heeft haar toen gekocht. Hij was de hoogste inschrijver. Na het bereiken van de VUT leeftijd heeft hij het plan opgevat om dit jacht terug te brengen in haar oude hoedanigheid als Fries jacht. Met de situatie zoals hij die aantrof, is zijn doel vooral geweest om de vorm te conserveren en problemen zoals inwateren te voorkomen. Zijn kennis als vliegtuigbouwkundige heeft hij gebruikt om het geheel zo stijf mogelijk te krijgen. Zelf kwalificeert hij zijn werk niet als restauratie, maar als renovatie. Wiep Visser heeft aangegeven dat het voordek oorspronkelijk zo laag lag dat je de zeilen er net onder op kon bergen. Na het verwijderen van de kajuit is het voordek hoger als oorspronkelijk geplaatst. Toen het dek en kajuit verwijderd waren, kwam het onderste deel van de bedelbalk weer te voorschijn. De bedelbalk die er nu in zit bestaat uit dit oude deel en een gereconstrueerd nieuw deel. Het overige snijwerk is hierop aangepast.

Met het verwijderen van het dek en gangboorden kon ook weer een niet originele verhoging van het boeisel weggehaald worden. Bij de verbouw tot boeier was de mast naar voren verplaatst. Bij de restauratie die de heer Jaarsma in eigen beheer gedaan heeft, was de oorspronkelijke positie ervan niet meer te reconstrueren. Met behulp van gemiddelden van de opmetingen die de heer Vermeer gedaan heeft, en publiceerde in zijn boek "Het Friese jacht", is de huidige plek van de mast bepaald. Er is voor gekozen om de kortere "boeier" mast te laten bestaan. Het huidige tuig is dan ook kleiner dan het oorspronkelijke uit 1909. Foto's getuigen hiervan. In de huidige situatie is de botteloeff wel weer verlengd tot een meter. De verbouw heeft drie jaar geduurd. De dek- en mastconstructie is zodanig gemaakt dat er een stijf en afwaterend geheel ontstond opdat het schip weer zo lang "vooruit" kan.



Oude foto: Foto Vonk neg.nr. 1935-36 achterin Jan Visser op voordek Andries Visser 1909
Foto rechts mw. Kielstra 2004 Coll.Jaarsma

Het schip is goed alleen te zeilen, het ligt goed op het roer. Uit de tijd dat ze als boeier rond voer stamt nog de overloop over het helmhout. Dit zorgt er zeker voor dat het grootzeil makkelijker aangehaald kan worden als bij de meeste andere Friese jachten, die het aangrijppunt van de grootschoot ongeveer in het midden van de giek hebben. Wat op de beide bovenstaande foto's verder opvalt zijn de wanten als ondersteuning van de mast. Dit is niet gebruikelijk. De heer Jaarsma heeft er voor gekozen een loefbijter op de voorsteven onder water te plaatsen. Dit vergroot de koersvastheid.

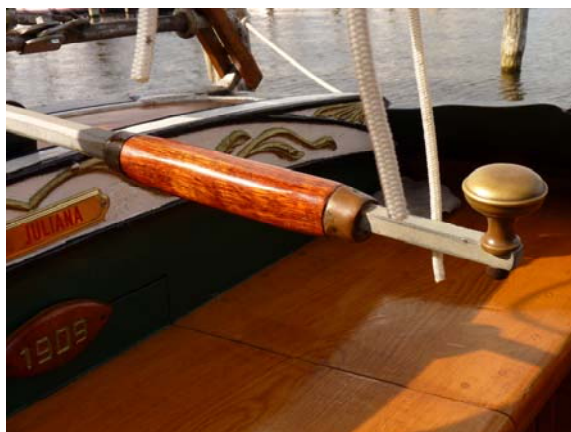


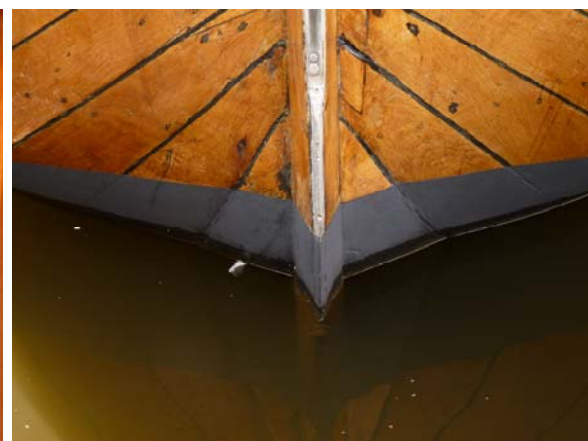
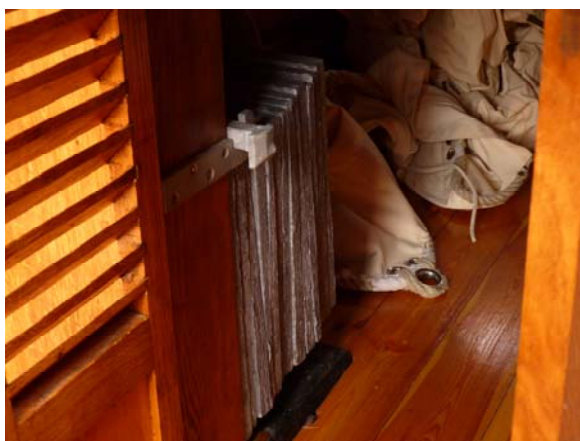
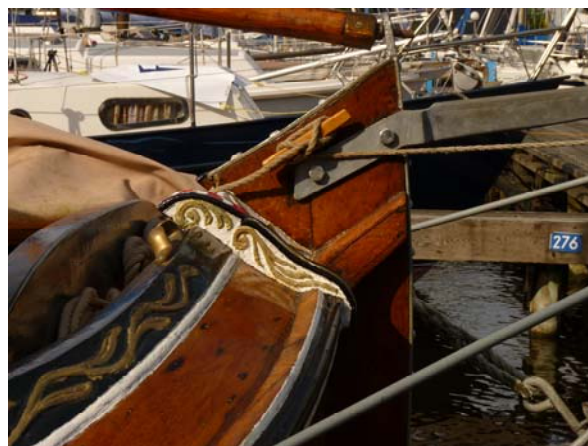
Prinses Juliana 2004 tegen de wal in Blokzijl. Coll.Jaarsma

De eerste indruk die de Prinses Juliana geeft is die van een enorm schip. Stabiel en groot. Oude foto's met daarop groepen van 40 mensen aan boord van dit schip laten dit zien. Het schip ademt nog altijd haar verleden, ondanks haar eerste verbouwing tot boeier en sinds 2003 haar transformatie wederom tot Fries jacht. De kleurkeuze, de wijze waarop ze buitenom in de lak is gezet, de keuze van het doek waarvan de zeilen gemaakt zijn, en de sfeer in de stuurkuip ademen het verleden. Er is afgeweken van het veel voorkomende gebruik van bladgoud waarmee het snijwerk en de leeuw vaak is afgewerkt. De leeuw is op een erg charmante manier gepolychromeerd. Het lofwerk op het boeisel is met goudbrons geschilderd op een manier die bij het karakter van het schip past.

Ondanks alle verbouwingen zijn de meeste relevante details van het schip uit 1909 nog steeds terug te vinden. Opvallend is haar terugvallende voorsteven.

In correspondentie tussen de heren Vermeer en Jaarsma na de hernieuwde tewaterlating benadrukt de heer Vermeer nogmaals de gelijkenis van de "Prinses Juliana" met de schepen die door Van der Zee in Joure gebouwd zijn.





10x foto GTC Augustus 2010 te Lemmer

Bij de oudste, summiere, Stamboekbeschrijvingen, staat ze genoemd als Jan Willem Friso met een lengte van 7.60 mtr. Met tussen haakjes heel klein geschreven “verknoeid tot boeier”. Een weinig aan duidelijkheid te wensen overlatende kanttekening, die echter aan het genoegen van de verschillende eigenaren geen afbreuk zal hebben gedaan.



Foto Robin van Son 1999 op de werf van Van der Meulen in Sneek voor de transformatie door van de heer Jaarsma.

In het septembernummer van de Spiegel der Zeilvaart van 2010 staat ze wederom te koop aangeboden bij jachtwerf Van der Meulen in Sneek. De leeftijd van de eigenaar, en de inspanning die het kost om het schip in goede conditie te houden zijn er de reden van dat ze weer te koop wordt aangeboden.

Deze advertentie was voor de heer Gerben Baaij (1929) reden erop te reageren. Hij herkende het schip van zijn vader uit 1950. In dat jaar kocht Gerben Baaij (1898-1988) de J.W. Friso. (Blijkbaar werd de naam niet volledig uitgeschreven, en kom je daarom in stamboeknotities ook Jan in plaats van Johan tegen). Gerben Baaij genoot inde jaren voor de oorlog bekendheid als bouwer van snelle motorboten in Amsterdam. Na de oorlog verkocht hij jachtlakken, en bezocht in die functie jachtwerven in heel Nederland. Bij een werf in Kortenhoef, (vermoedelijk “De Wijde Blick”) vond hij het schip. Hij is ongeveer twee jaar eigenaar geweest. Het was zijn gewoonte voor eigen gebruik een boot met achterstallig onderhoud te kopen, op te knappen en daarna weer te verkopen. De motor hing in een bun in de kuip.



J. W. Friso ca.1950 coll. G.Baaij Op het voordek Betty Baaij (1934-1968) aan het roer Gerben Baaij (1929).

Dr. Ir J. Vermeer beschrijft haar in “het Friese jacht” en in “de Boeier”. In het laatste boek beschrijft hij de transformatie van boeier naar Fries jacht die op dat moment gaande is.