

De Friese scheepsbouw en scheepvaart

L. Kamminga.



Reconstructiemodel van een in 1962 bij de verbreding van de Weser, ontdekt koggeschip. Afdruk: Focke-Museum, Bremen.

Inleiding.

Een volledige beschrijving van de geschiedenis van de Friese scheepsbouw zal nimmer mogelijk zijn. Daarvoor zijn in de loop der eeuwen te veel gegevens verloren gegaan. Het beeld is tot aan de 1e eeuw erg onsamenhangend, daarna is er wat meer een rode draad in te ontdekken.

Echter ook dan zijn er nog zoveel hiaten, dat ons verhaal niet volledig kan zijn en waarschijnlijk nooit kan worden. Wij hebben getracht de Friese scheepsbouw en de Friese scheepvaart ook van de economische en sociale kant te bekijken, een gezichtshoek die tot nu toe veelal gemist werd. Begon de scheepsbouw in de Friese steden? In de 16e eeuw vinden wij de eerste namen van scheepsbouwers. Zij oefenden hun beroep uit in de steden:

BOLSWARD.

1539 Reyn Scutmaker.

1539 Albert Schuytmaker.

DOKKUM.

1579 Poppe Doedes Schuytemaecker.

1585 Teacke Teackesz.

FRANEKER.

1539 Jan Willems.

1549 Sybren Sybolt.

1593 Jacob Goslix.

1560 Tiaerdt Tyalcke.

HARLINGEN.

1588 Wytse Tjebbes.

LEEWARDEN.

1540 Syrck Everts.

1541 Lieuwe Jasz.

1545 Merck Wopkes.

1591 Tonis Geerts (op Scilkampen)

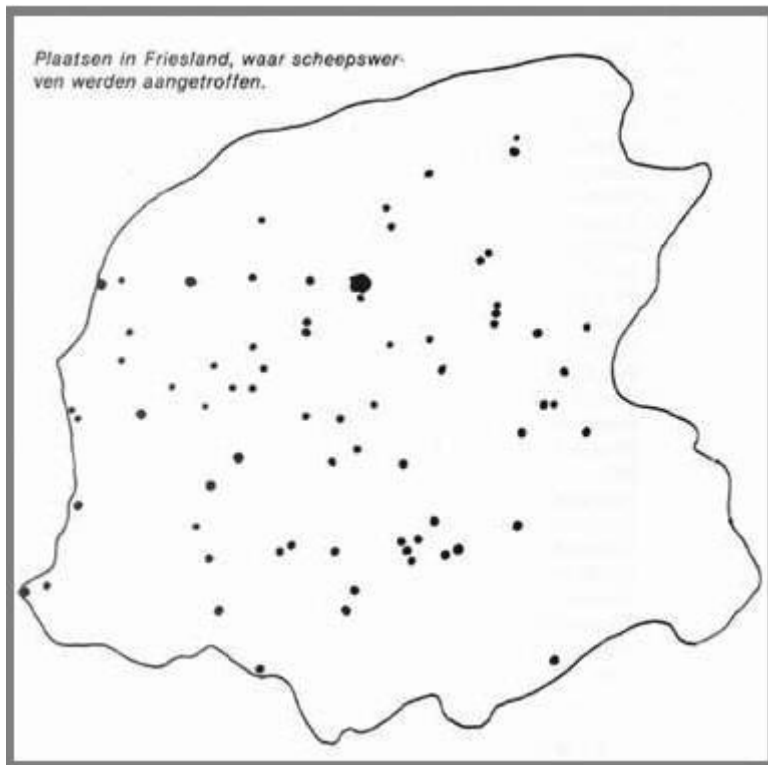
SNEEK.

1561 Freerck Pieters.

1572 Sipcke Hottey Zn.

IJLST.

1543 Heyne Remixzoon.



Ook elders in Friesland zal wel scheepsbouw geweest zijn, maar de gegevens ontbreken. In dit waterrijke land zonder goede begaanbare wegen was er overal behoefte aan schepen, in welke vorm dan ook. Boeren in waterrijke gebieden bouwden vaak hun eigen bootjes en pramen, die ze voor hun werk nodig hadden. Zo ontstonden nevenbedrijfjes, die uit konden groeien tot een werf van meer dan regionale betekenis. Een voorbeeld van zo'n ontwikkeling toont ons scheepsbouwer Wietze Sipkes Zwat.

Als boer, die z'n eigen schouwen en pramen bouwt begonnen koopt hij in 1804 samen met Joh. Tjallings Wijma, een helling tegenover de Seinpolle te Grouw. Nadrukkelijk moet worden vastgesteld, dat de grote scheepsbouw zoals die enkele eeuwen in de Zaanstreek kon bloeien, in Friesland onbekend was, ook al zijn er in Harlingen, Workum, IJlst, Woudsend en nog enkele plaatsen zeegaande schepen gebouwd voor de zogenaamde kleine vaart.

In genoemde plaatsen was de scheepsbouw vaak een van de voornaamste bronnen van economische bedrijvigheid. Er waren veel schuitlemmakers, hellingbazen en andere baasjes. Er waren echter maar weinigen, die het predicaat 'Scheepsbouwmeester' konden voeren.

Volgens S. Haagsma, liep in 1589 in Harlingen voor het eerst een zeegaand schip van stapel. Tot op dat tijdstip werden de schepen bestemd voor de zich ontwikkelende zeehandel - elders gebouwd. De scheepsbouw voor de binnenvaart kan overigens ook niet groot geweest zijn gezien de gebrekkige staat van de waterwegen. Pas in de 16e eeuw werd deze iets beter.

Staveren dreef al in de 12e eeuw handel met de Oostzeelanden en beconcurrerde Bremen in zijn handel op Noorwegen. In 1385 werd Staveren lid van de Hanze. In 1557 hoorde een derde deel van de Friese Sontvaarders in Staveren thuis. Het Middeleeuwse schip was het koggeschip, een type dat nog in oude stadswapens is terug te vinden (o.a. in het wapen van Harderwijk (1280), Danzig (1400) en Lübeck (1280))

Het enige gawe koggeschip is gevonden bij de riviermonding van de Weser. Het bevindt zich nu in het Focke Museum te Bremen. Of er ooit in Friesland een koggeschip is gebouwd, is niet bekend. In de geschiedschrijving waren scheepvaart en handel belangrijker dan de scheepsbouw. Het kan geen toeval zijn dat dr Joh. Faber in zijn dissertatie 'Drie eeuwen Friesland', de economische en sociale ontwikkeling van 1500 tot 1800 beschrijvende, geen woord wijdt aan de scheepsbouw. Toch waren er scheepsbouwers en zijn er schepen gebouwd.

Ontwikkeling in de 17e en 18e eeuw.

De scheepsbouw werd beoefend in de navolgende steden en dorpen:

Aalsum (bij Dokkum)	Franeker	Molkwerum
Aengwiriden (Heerensloot)	Gorredijk	Noordwolde
Akkrum	Grouw	Oldeboorn
Arum	Harkema Opeinde	Oosterend
Beers	Harlingen	Oosterl ittens
Bergum	Heeg	Oostermeer
Bergumerdam	Heerenveen	Rien
Berlikum	Heerenwal	Ritsumazijl
Birdaard	Hidaard	Rohel
Bolsward	Huizum	Rottevalle
Boornbergum	Idsegahuizen	Sloten
Boornzwaag	Irnsom	Sneek
Bovenknijpe	St. Johannesga	Staveren
Britswerd	Joure	Stiens (a.d. Dokkumer
Burgwerd	Knijpe	Ee).
Dokkum	Langweer	Suameer
Drachten	Leeuwarden	Terband
Drachtstervallaat	Lemmer	Terbandsterschans
Dronrijp	Veenwoudsterwal	Wommels
Terhorne	Warga	Workum
Terzool	Wartena	Woudsend
Tjalleberd	Wiel (onder Beers)	Wijns
Ureterp	Witmarsum	IJlst
Veenwouden	Makkum	
Eernewoude	Midlum	

Deze plaatsnamen ontleenden wij o.a. aan de zogenaamde 'Doos van Keikes', een verzameling van namen van vroegere scheepsbouwers, aanwezig in het Rijksarchief. Ook verder is van deze bron gebruik gemaakt.

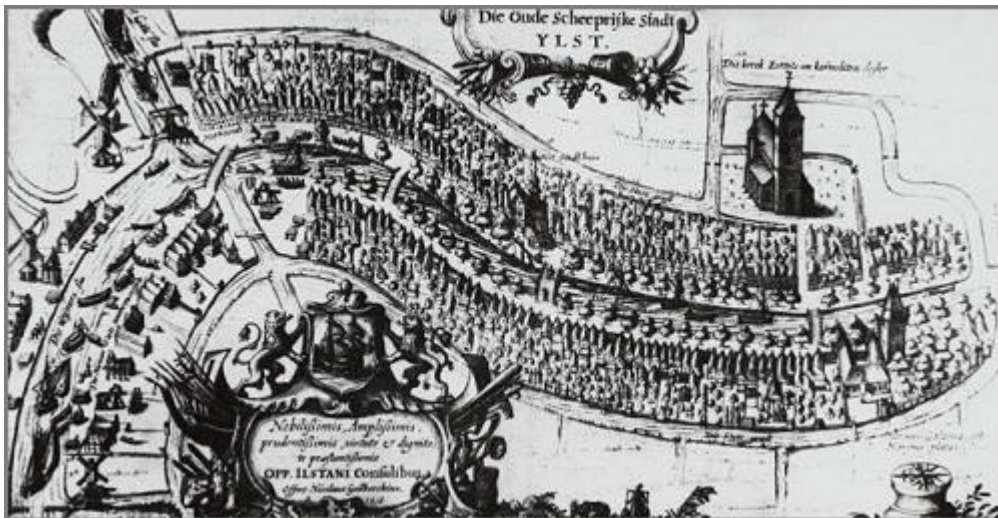
In het jaarboek van het Fries Scheepvaart Museum 1963 doet W.H. Keikes opgave van Sneeker Schuytmakers van 1561 tot 1766.

Over de ontwikkeling in de 17e en de 18e eeuw zijn een groot aantal incidentele gegevens bekend. Wat er over de scheepsbouw te Workum bekend is geworden is te vinden in het boek 'De Stêd Warkum'. De gegevens over Makkum vindt men in 'Geakunde Wûnseradiel'. Ook is er een publicatie over Berlikum (snikken) in 'Skiednis fan Menameradiel'. Verder is er de Stads- en Dorpskroniek van dr Wumkes, die een groot aantal bijzondere tewaterlatingen vermeldt.

Een verhaal is daar moeilijk van te maken; een willekeurig voorbeeld: '30 january 1747, de scheepsbouw van smakken, jachten, schuiten, pramen en andere vaartuigen is te IJlst meer bloeiend dan in enige andere Friesche stad. Elken dag het gansche jaar door wordt één afgeleverd'.

Bekend is, dat er in IJlst in de 18e en 19e eeuw een familie Croles de scheepsbouw beoefende en in latere jaren de familie Zwolsman. Over dit laatste geslacht, oorspronkelijk afkomstig uit Makkum, zijn meer gegevens bekend geworden.

Daar het archief van de familie Tromp bewaard is gebleven zal over de scheepsbouw te Woudsend en over de Friesche Kofschip Reederij (1839-1849) aldaar, meer te schrijven zijn. Gegevens over de scheepsbouw te Workum komen uit het Kingma-archief. Economisch gezien was de scheepvaart voor Friesland veel belangrijker dan de scheepsbouw.



'Die Oude Scheeprijke Stadt IJlst' naar een plattegrond door Nicolaus Geelkerckius uit 1616.

De Friese Handelsvloot.

Tot goed begrip en voor de samenhang van het verhaal is een stukje geschiedenis over de Friese koopvaardij van belang (Halbertsma, Jaarboek Fries Scheepvaart Museum 1960).

'Reeds in het jaar 1325 zijn er Hindeloper schippers die handel drijven met Engeland en die varen op Great Yarmouth. Hun schepen met namen als de 'Godeyr' van Hugo de Hindeloper, met rogge, planken en vaten geladen en de 'Gronewald', die met pek, planken, riemen, talk en as bevracht is. De optimistische 'Blitheleven' heeft planken, ijzer, gerst en hout in. In 1344 arriveren weer Hindeloper houtvaarders in de haven van New Castie en Tyne: de 'Holigost', de 'Godesfrende' en de 'Rijsenberghe'.

Terwijl Koning Edward III van Engeland in 1367 in oorlog is met Schotland verleent hij aan de kooplieden Hugo Brouwnessone van Hindelopen en Tydeman Atkynson van Staveren vrijgeleide bij het vervoeren van wol, leer en andere koopwaar naar Calais, mits zij geen contrabanda (koren, paarden of wapentuig) naar Schotland brengen.

Temidden van en met de overige Hanzesteden profiteert Hindelopen in 1370 van een verbond met Albricht van Zweden. Vanwege de in de oorlog tegen de Denen bewezen diensten aan de Zweedse vorst mochten zowel Amsterdam als Hindelopen aldaar een eigen handelskantoor oprichten en een voogd aanstellen om de eigen rechtszaken af te doen.

Deze bedrijvigheden zijn geen toevalligheden en de toekenning van het praedicaat 'randgemeente van Amsterdam' aan Hindelopen was niet overdreven. In de 17e eeuw was er zomers driemaal daags een verbinding tussen Hindelopen en Amsterdam.

Wie geïnteresseerd is in de Friese scheepvaart in de late middeleeuwen verwijzen wij volledigheidshalve naar het gedegen artikel van drs Berkenvelder.

Opmerkelijk zijn de berekeningen van het aantal doorvaarten door de Sont die een blik werpen op het aantal Fries schippers tussen de jaren 1497 en 1783.

Dit overzicht is overgenomen uit een artikel van drs S. Faber in It Beaken (jrg. XXI no.5, september 1959). Hij geeft daarbij een uitvoerige beschouwing en wijst er zeer terecht op, dat het aantal doorvaarten niets zegt over het aantal schepen dat aan de Sontvaart deelnam. Eén schip kan gemakkelijk vier doorvaarten in één jaar gemaakt hebben.

Het aantal vaarten kan worden berekend door het aantal doorvaarten, heen en terug, door twee te delen. De woonplaats van de schipper wordt tevens genoemd. Daaruit mogen geen conclusies getrokken worden omtrent de woonplaats van de reder, noch die van de kooplieden, noch die van het scheepsvolk. Van de Hindeloper scheepvaart is het bekend dat de Amsterdamse reders daarin een grote rol speelden; voor een groot deel bezaten zij ook de scheepsparten.

Interessant in dit overzicht is dat Staveren tot 1650 het leeuwenaandeel van de doorvaarten voor zijn rekening neemt en dat daarna de hegemonie door Hindelopen wordt overgenomen.

De Friese koopvaart in de 16e eeuw en vooral ook in de 17e eeuw, richtte zich hoofdzakelijk op de Oostzee.

De handel met de Oostzeelanden werd destijds de moeder van alle negotiën genoemd. Op Noorwegen werd een drukke houtvaart en een levendige handel in pik en teer onderhouden.

De handel op de Witte Zee was sinds het midden van de 16e eeuw in handen van de Engelsen. In 1577 verscheen het eerste Nederlandse schip op de Dwina.

Op grond van het feit, dat in 1608 ook de Harlinger handelssluizen van Gerrit Aekema en Jelle Jacobs Tempelaar, deelnamen aan de oprichting van de 'Compagnie tot den handel om het Noorden', ook genoemd de 'Moscovietvoerders', mag men aannemen dat zo niet vroeger doch in elk geval toen, Friese schepen naar de Witte Zee hun steven gingen richten.

In de 17e eeuw was Nederland de grote importeur en koopvaarder van Europa. Het gehele werelddeel werd door de Nederlandse koopman van goederen uit Oost en West voorzien. Volgens Haagsma bleef de eigenlijke koopvaardij een bij uitstek nationaal middel van bestaan uitmaken, dat goede winsten opleverde.

Hier in Friesland strookte dit meer met de praktische Friese zin dan het landbouwbedrijf dat nog in opkomst was en slechts een matig bestaan opleverde, mede daar de uitvoer naar Engeland nog niet op gang was gekomen.

Met het afnemen van het bloeitijdperk van de Republiek had ook een kentering plaats op het gebied van de handel. Tegen het einde van de 17e eeuw en vooral in het begin van de 18e eeuw werd het onze kooplieden duidelijk, dat de handel niet meer alleen via Nederland geschiedde, maar andere wegen begon te nemen.

Nederland was zowel op het gebied van de handel als van de zeevaart zijn tijd een eeuw vooruit geweest. Nu werd Nederland ingehaald door andere Europese mogendheden. De Nederlandse koopvaardij had echter een goede naam en werd daardoor de vrachtvaarder van Europa.

Zowel bloei als terugval van de wereldhandel werd in Amsterdam altijd direct gevoeld. Invloeden op Friesland waren er steeds, maar minder direct. Friesland putte zijn voordelen uit de wereldhandel vooral uit het leveren van mankracht voor de schepen.

Opmerkelijk is het grote aantal Friezen, zowel van het platteland als uit de steden, dat in die tijd, maar ook later, in verschillende rangen veel op Hollandse, vooral Amsterdamse schepen voer of bij de Oost-Indische Compagnie in dienst was. Ook aan de oorlogsvloot leverde Friesland menig koene zeevaarder.

Bracht de zeevaart aan Friesland een zekere welvaart, enorme rijkdommen gelijk de grote handelaren in Holland zich vergaarden, werden hier niet gevonden.

De teruggang van de wereldhandel werd daarom in Friesland minder rechtstreeks en daarom in mindere mate gevoeld dan in Holland en Zeeland; wat men niet had kon men ook niet verliezen. Frieslands eigen zeehandel en vrachtvaart bewoog zich binnen veel nauwere grenzen en bepaalde zich in hoofdzaak tot de Oostzee, Noorwegen, Rusland, Denemarken, Hamburg en Bremen, ook tot Engeland, Frankrijk, Spanje en de Middellandse Zee en tenslotte bij uitzondering tot West Indië. Hout, ijzer, koper, hennep, teer en pik, de koopwaar uit het Noorden waren de grondstoffen die andere negotiën, zoals de scheepsbouw mogelijk maakten.

De Friese koopvaardij bleef van betekenis, ook toen men in Friesland de toenemende teruggang van de wereldhandel in Holland ging voelen. Dit blijkt ook uit de oprichting van, meestal onderlinge verzekeringsmaatschappijen tussen reders, schippers en kooplieden, zoals te Staveren (1746), Makkum (± 1750), Sneek (1748) en de uitbreiding of oprichting van nieuwe rederijen te Joure, Heerenveen, Leeuwarden, Franeker en Bolsward.

Een gunstige factor was dat de Friese Zuidwesthoek altijd goed zeevolk leverde, zodat in de equipage op de schepen gemakkelijk kon worden voorzien en bovendien kwam er enige bloei op de Friese scheepshellingen, waaronder enige kanthellingen waren. Bouwen onderhoud van de koopvaardij schepen die vanuit Friesland voeren, eisten niet alleen scheepstimmerwerven, maar ook houtzaagmolens, zeilmakerijen, lijnbanen, ankersmederijen en leerlooierijen.

De vaart naar de Oostzee bloeide sterk op toen door de oorlog tussen Algiers en Marokko de Barbariische Kapers het risico van de zeevaart naar de Middellandse Zee te groot maakten. Staveren had het voorrecht om in de Sont, te Elsenör voorrang te hebben bij de tolheffing omdat de varenslieden uit deze stad het eerst de vaart door de Sont hadden gevonden.

Hindelopen telde in 1615 al ongeveer honderd grootschippers en bijna honderd jaar lang bleef hier de koopvaardij in bloei. In 1703 werd het aantal Hindeloper zeeschepen, voornamelijk fluiten, op meer dan honderd geschat. In datzelfde jaar kreeg de Hindeloper vloot een geweldige deuk toen op 3 december 23 schepen die op de rede van de stad voor anker lagen, tijdens een hevige storm van hun ankers sloegen en bij Ferwoude en Zurich op de kust liepen. Dit betekende niet het einde van de Hindeloper vloot, zoals veel later zal blijken.

In 1760 lagen te Lemmer op de rede, klaar voor de uitvaart, 31 galjoten en koffen, waarvan 15 met bestemming Frankrijk. De totale Friese koopvaardijvloot werd geschat op 600 zeeschepen. Hiervan hoorden 100 koffen en 45 smakken thuis op Ameland.

Was de grootschipper thuis en had hij nog geen vracht, dan hing in Woudsend en Heeg, maar ook wel in andere plaatsen, een ankert je aan de gevel. Het gebeurde ook dat de grootschipper na lossing niet dadelijk retourvracht had en dan op avontuur van haven naar haven zeilde. Door goede beverenheid en zuinige exploitatie leverde de vaart dan toch nog goede resultaten op.



Scheepshelling aan de Ee te Woudsend omstreeks 1750 naar een tekening door Pieter Idserdts Portier.

Men moet door vorenstaande toch geen al te al geen hoge dunk krijgen van de eigenlijke Friese handel. Van de koopvaarders voeren er maar enkele op Friese havens. Vooral de uitvoer uit Friesland had weinig te betekenen. Men zeilde wel in ballast uit, al werden ook dakpannen en Friese steen vervoerd, of tegels en haring.

De thuisvracht was meestal hout uit Noorwegen, wijn en zout uit het Zuiden, rogge, tarwe en gerst uit de Oostzeehavens. De vrachtlonen waren sterk aan schommelingen onderhevig. Er werd wel f. 58,-- voor een last betaald, maar ook wel f. 9,--. Voor een vat wijn van Bordeaux naar Nederland is wel eens f. 5,-- betaald.

Enkele voorbeelden van schepen die op Friese havens voeren waren in 1753: Wytze Foekes Vliegendehondt van Wartena met de 'Ry Lodewikus Wartena', Freerk Christiaans met de 'Nieuwe Vreede' en Sicke Rinses met de smak 'Petri'. Met hun schepen brachten ze hout naar Leeuwarden. Hier hoorden de schepen ook thuis.

De schepen werden hoofdzakelijk gebouwd op 'parten' - aandelen zou men tegenwoordig zeggen - die voor de boekhouder de grondslag leverden voor de winst (verlies)-deling. Niet altijd waren bij het doorklieven van de wateren in het Noorden, de elementen onze Oostzeevaarders gunstig gezind. Wanneer in de lange herfstnachten de storm in het Kattegat loeide en de vuren van de eilanden Anholt en Lessoë door een dikke grijze nevel aan het oog onttrokken waren, placht de Pfarrer van Anholt te bidden dat de voorbijvarende Hollandse schepen op zijn eiland mochten stranden ten profijte van de arme ingezetenen!

De toestand van de Nederlandse Koopvaardijvloot na de Franse bezetting (1795-1814) was niet fraai en dientengevolge was ook de toestand in de scheepsbouw uitgesproken slecht, ook in Friesland. In de scheepsbouwvak was men in de 18e eeuw achter geraakt. Men had teveel aan de bestaande modellen vastgehouden en de toestand van de zeegaten en de grootte van de sluizen maakten dat alleen schepen konden worden gebouwd die een zekere grootte en diepgang niet overschreden.

Aan de techniek van de scheepsbouw, waarin de kracht van de buitenlanders lag - de Fransen waren de eersten die het scheepsteken in voerden - besteedde men hier onvoldoende aandacht. Een uitzondering hierop was de Fries Folkert Nicolaas van Loon (1775-1840), die zich in Friesland en daarbuiten buitengewoon heeft beijverd om de scheepsbouw in betere banen te leiden.

Hier in Friesland bestond geen verschil tussen de scheepsbouwer en zijn knecht, evenmin als elders trouwens. Het handwerk stond op een zeer hoog peil maar ondanks dit feit kwam de Nederlandse scheepsbouwer al sedert lang niet meer in aanmerking voor buitenlandse orders.

Dit was een weinig eervolle toestand voor ons land dat voorheen half Europa van schepen voorzag.

Dat de scheepvaart in Friesland belangrijk was blijkt ook uit gegevens van de genealoog A.S. Roorda. Uit het Quotisatiekohier van 1749 blijkt dat er te Joure 52 schippers waren, 3 oudschippers, 4 turfschippers, 3 vissers en 24 schippersknechten. Met hun huishoudingen maakten ze een kwart van de bevolking uit. Het beeld van Joure zou representatief kunnen zijn voor de hele Zuidwesthoek, dit blijkt uit een soortgelijk onderzoek door Roorda, gedaan in IJst, waar 37% van de bevolking afhankelijk was van de scheepvaart. Ook in Staveren was dit 37% en in Sloten 31%.

Wat de scheepsbouw in IJst betreft: er waren 9 scheepstimmerlieden (bazen?) en 19 skûtmakkersfeinten. De bedrijfjes moeten dus wel klein geweest zijn. Landelijk zag de Koopvaardijvloot er in 1783 als volgt uit (volgens Van Hogendorp: Bijdragen tot de huishouding van den Staat, E. van Konijnenburg pag. 54 deel I).

In Holland en Friesland hoorden thuis: 50 fluitschepen van 400, 450 of 500 lasten, varende op de Oostzee, Noorwegen, Frankrijk en Spanje.

30 fluitschepen van 230 tot 250 lasten

18 fluitschepen van 160 tot 180 lasten, varende op Archangel, Middellandse Zee en West-Indië, vroeger ook gebruikt voor de Groenlandsvaart.

16 katschepen van 160 tot 180 lasten.

80 hoekers en galjoetschepen waarvan 13 van 300 tot 350 lasten

18 van 240 tot 280 lasten

12 van 200 tot 220 lasten

13 van 160 tot 180 lasten

20 van 100 tot 150 lasten, varende op Archangel, Oost- en West-Indië en de Middellandse Zee.

120 galjoets, hoekers en koffen van 100 tot 150 lasten.

80 fregatten, snauwen en brigantijnen, waarvan 10 van 150 tot 200 lasten

50 van 100 tot 140 lasten

20 van 70 tot 90 lasten.

5 hekbootschepen van 200 tot 300 lasten.

140 hoekers, fregatten, snauwen

en brigantijnen variërende van 60 tot 300 lasten.

40 schepen varende op Oost- en West-Indië. 150 koffen en smakschepen van 50 tot 70 lasten.

90 koffen en galjoetschepen van 70 tot 100 lasten.

Totaal 819 schepen;

daarbij komen nog 30 schepen in Groningen thuishorende van 50 tot 70 lasten en de Friese vloot bestaande uit:

Leeuwarden 20 kof- en smakschepen van 50 tot 100 lasten.

Harlingen 9 schepen van 100 tot 150 lasten, 1 schip van 180 lasten 3 schepen van 200 tot 300 lasten.

Makkum 14 schepen van 60 tot 100 lasten

Workum 2 schepen van 60 tot 70 lasten, 24 schepen van 80 tot 100 lasten, 23 schepen van 100 lasten en meer.

Bolsward, Woudsend, Drijlst, Dokkum, Sneek, Grouwsloten (bedoeld als Grouw en Sloten) enz. samen: 30 schepen van 50 tot 70 lasten

40 schepen van 70 tot 100 lasten

50 schepen van 100 lasten en meer.

Lemmer 40 schepen van 50 tot 100 lasten en meer.

Op een totaal van 1105 schepen had de Friese vloot, met zijn 256 schepen of 23% van het totaal, een belangrijk aandeel. Wat tonnage betreft lag dit percentage uiteraard lager. Op de Friese schepen voeren Friese schippers, maar die waren bovendien te vinden op de Hollandse handelsvloot en ook op de oorlogsvloot.

Een voorbeeld dat Friese schippers hun schepen buiten Friesland lieten bouwen is te vinden bij S. Lootsma (Economisch Historisch Jaarboek deel XXI - De Zeevaart van Hindelopen in de 17e en 18e eeuw). De fabelachtige omvang van de Zaanse scheepsbouw in die eeuwen mag als bekend worden verondersteld. In de Chronyk van Medemblik vermeldt Dirk Burger, dat hij in juni 1708 te Zaandam op de hellingen 306! nieuwe schepen had geteld. Volgens een ander, Jac. Honig, telde men 'in de banne van Oost-en West Zaandam' meer dan vijftig scheepshellingen, die soms met dubbele ploegen werkten.

Lootsma geeft een opsomming van schepen voor Friese rekening in Zaandam gebouwd. Het uitvoerige onderzoek vermeldt: datum en jaar, naam van de scheepsbouwer (grootscheepmaker), naam van de opdrachtgever (meestal de schipper), bouwjaar, naam en soort van het schip. Een uittreksel geeft het volgende beeld:

Van 1652 tot 1692 17 schepen, hoofdzakelijk smakken en fluiten, variëren in lengte van 54 voet tot 108 voet, voor opdrachtgevers uit Hindelopen (4), Koudum (2), Warns (1), Workum (2), Staveren (1), Harlingen (1), Mackum (1), Ameland (2), Gaast (1), de rest uit Vrieslandt.

Jaar 1715 45 schepen, hoofdzakelijk fluiten, de meeste ruim 130 voeten, overwegend voor Hindeloper schippers of opdrachtgevers.

Jaar 1716 13 schepen, vooral fluiten, gemiddeld 130 voet, eveneens overwegend voor Hindeloper schippers.

Jaren 1745-1790 37 schepen, ook weer fluiten, nu gemiddeld 140 voet, ook weer meestal voor Hindeloper rekening'.

Lootsma vermeldt: 'de familieband die vooral in doopsgezinde kring zo sterk was, zal er toe hebben bijgedragen dat het contact tussen het stamhuis in Zuid-West-Friesland en de bloedverwant die zich in de Zaanstreek vestigde, lang bewaard bleef. Naast de reeds vóór het midden van de 17e eeuw ontstane beroemdheid van de Zaanse 'meesters grootscheepsmaeckers' zal het vooral de eerdergenoemde intensieve aanraking met de Zuidwesthoek van Friesland zijn geweest die zoveel grootschippers aldaar de bouw van hun schepen deed aanbesteden op Zaanse werven.

In het overzicht van Lootsma valt nog iets op: in de jaren van omstreeks 1650 tot omstreeks 1790 werd de lengte van de fluitschepen groter, en wel van ongeveer 108 voet tot 140 voet of bijna 40 meter.

Enkele Friese grootschippers waren trouwens niet zo gauw tevreden en er waren daarom enkele die tot in Lübeck opdracht gaven tot de bouw van een zeegaand schip, meestal een driemast galjoot. Eén hiervan was de galjoot de 'Tiberius en Isaack', gevoerd door Jelle Baernt(d)s van Warga onder boekhouderschap van H. Bolman en 'De jonge Stefanus' gevoerd door Corn. P. Ruym onder boekhouderschap van P.L. van der Meulen; beide schepen hadden Leeuwarden als thuishaven, doch in 1761 resp. in 1762 'uitgehaald' in Lübeck.

Jaren hiervóór was al door Hylke Jansz (Kingma), grootschipper en reder te Workum en later scheepsbouwer, een schip volgens eigen aanwijzingen uitgehaald in Lübeck (De Stêd Warkum, pag. 144 e.v.).

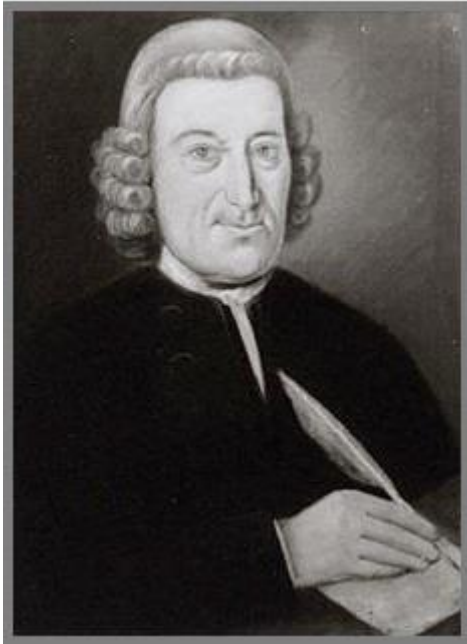


Foto van: wikipedia.org Hylke Jans Kingma (1708-1782) Hylke Jans Kingma in Workum en Makkum, bezat een scheepswerf en een touwslagerij en was daarnaast actief in de Oostzeehandel. Verder was hij boekhouder van een aantal partenrederijen. De tuigage die zijn touwslagerij produceerde, werd voor een belangrijk deel gebruikt op de schepen die hij liet bouwen en uitreedde.

Uiteraard kwam ook het omgekeerde voor. Er zijn voorbeelden van opdrachten voor Friese scheepsbouwers van buiten de provincie. Op de werf van Age Hylkes Tromp, scheepsbouwer en reder te Woudsend, werd in 1782 een kofschip gebouwd.

Het was 'De Voorzigtigheid', lang over de stevens 89 voet, wijd op zijn buitenwerk 23 voet en hol op zijn uitwatering 11 voet. De opdracht kwam van schipper en mede-reder Olfert Jansz, afkomstig van Doormerzijl in Oostfriesland.

Een belangrijke tak van de Amsterdamse handel, namelijk die op de Oostzee, werd in de 18e eeuw voor een groot deel gedreven met schepen onder Friese kapiteins. Dit blijkt ook uit een onderzoek, dat P. Dekker heeft gepubliceerd in *It Beaken*, tijdschrift van de Fryske Akademy 39e jrg. no. 5/6 1977. Van de 892 Oostzeevaarders die in 1731 in Amsterdam binnenvoeren hadden 527, bijna 60%, een schipper afkomstig van het Friese vasteland of van de Friese eilanden.

Deze publicatie is een belangrijke bijdrage voor de Friese scheepvaart. In het kader van dit artikel kunnen we er niet dieper op ingaan. Daarnaast geeft de schrijver echter enkele opmerkelijke mededelingen over de toen gebruikte scheepstypen.

Na vastgesteld te hebben, dat de Hindeloper schippers voornamelijk hout vervoerden voor Amsterdamse opdrachtgevers, blijkt dat naast de fluitschepen voornamelijk katschepen werden gebruikt die uitermate geschikt bleken voor het houtvervoer. De 'kat' was een soort fluit met steile steven en een hoekige vorm. Op het dek was geen hut, wel was er een vooronder. Het achterschip had een kajuit onder de overloop. Het schip had drie korte masten zonder mars.

Volgens Dekker: 'als er bij deze houtvaarders over een 'fluit' werd gesproken zal veelal de 'kat' bedoeld zijn'. Een uitvoerige beschrijving van katschepen is te vinden bij J. van Beylen in *Schepen van de Nederlanden* op pag. 109 e.v. Een tekening van een katschip of houthaalder is te vinden bij G. Groenewegen Katern E, plaat 10.

De beurtvaart.

De bouw van binnenvaartuigen was wel de voornaamste bezigheid van Friese scheepsbouwers, daarna kwam, vooral in de kustplaatsen Makkum, Workum en Lemmer de bouw van de vissersvaartuigen.



Scheepshelling te IJlst omstreeks 1785 naar een tekening van H. Tavenier. Prentenkabinet Fries Museum. www.friesscheepvaartmuseum.nl

Er waren een aantal werfjes die zich uitsluitend bezighielden met het onderhoud van de houten schepen. De binnen beurtvaart was wat minder conjunctuurgevoelig. Het onderhoud van deze schepen vormde misschien geen betere, maar wel een vastere basis voor de inkomsten.

Zowel de geregeld beurtvaart als het ongeregelde vervoer was in deze provincie de belangrijkste vervoersmogelijkheid voor zowel personen, goederen als ook vee. Uit de aard en de omvang van deze binnenbeurtvaart valt wel ongeveer de grote omvang van de bouw van binnenschepen af te leiden. In 1855 was Leeuwarden het vrijdagse (markt-) doel van niet minder dan 152 Friese beurtvaartdiensten.

Tot in de twintiger jaren bezochten op vrijdag wel 250 diverse vaartuigen, waaronder stoom- en motorboten, de stad Leeuwarden. De plaatselijke beurtman was een belangrijk man, ook al omdat hij vertrouwensopdrachten kreeg naar de stad.

De stad Sneek had volgens Eelco Napjes omstreeks 1800 zo'n 44 geregelde beurtvaartdiensten, ondermeer op Harlingen, Leeuwarden, Dokkum, Groningen, Appingedam, Winschoten, Zwolle, Deventer, Rotterdam, Schiedam, Amsterdam, Hoorn, Enkhuzen.

Iedere dinsdagavond zeilde er een schip met vee van Sneek naar Amsterdam. De beurtvaart was aan een octrooi gebonden, waarin stringente bepalingen omtrent prijzen waren opgenomen met fikse boetebepalingen voor het geval er niet aan de voorwaarden werd voldaan.

Binnen deze beurtvaart vormden de trekschuiten weer een apart hoofdstuk. Hoofdzakelijk ingericht voor personenvervoer en getrokken door een paard, kwam de eerste trekschuit op 29 maart 1646 van Harlingen naar Leeuwarden. Voor deze nieuwe en eerste dienst waren twaalf schuiten gebouwd op diverse werven. De Leeuwarders liepen tot aan Deinum om dit nieuwe vaartuig te zien. Op deze Pinksterdag was het een proefvaart. Op 24 april werd de dienst officieel voor het publiek opengesteld.

Het vereischte octrooi werd verkregen en de trekweg van Harlingen naar Leeuwarden, de eerste in Friesland, ter lengte van vijf uren gaans, was in het voorjaar van 1646 gereed.

De proefvaart had met uitmuntend gevolg den 29^{en} Maart 1646 plaats, zoodat den 24^{en} April d.a.v. met den geregelden dienst kon worden aangevangen.

De beschrijving dezer proefvaart, waarvan de herinnering is bewaard gebleven in eene incriptie op een zilveren „trouwkistje”, thans in het bezit van den beheerder van het Jurrien Claasenfonds, den heer W. A. C. Fontein te Scheveningen, luidt aldus:

„Class Jurriens Fontein heeft getrouwt 1646, den 30 Maert opt Raethuis tot Harlingen, Antie Reiners Jeddema; hi heeft haer van Leuwerden met de eerste trekschuit gehaelt den 29 Maert, een Paesdach, eer dat de treckschepen noch aen 't varen waren, alsoo de Magestraet van Harlingen hem de trekschuit leende en selfs de peerden daartoe keurde. Het was doen uitermaten moi weder, en alsoo noit in Frislaunt geen trekschuit was geweest, was de trekweg van Leuwerden tot Deinum als met menschen besait.

Dit kistje heeft hi haer op trouw gegeven”.

* * *

Leeuwarder courant 1910

Een eenvoudige taak was het niet geweest om tot deze dienst te komen. Al in 1640 had het stadsbestuur van Harlingen een voorstel gedaan aan Leeuwarden om tussen beide steden een trekweg aan te leggen, om het personenvervoer met trekschuiten beter te regelen. Daarvóór immers was men met zeilschepen op de wind aangewezen, die tegen of er helemaal niet kon zijn en dan kon men beter gaan lopen. Eerder was al eens een poging gewaagd met een wagenveer, maar deze affaire was ter ziele gegaan door wangedrag van de heren koetsiers op de bok. Toen de ambtelijke molens in Leeuwarden en Harlingen op gang gekomen waren bleek, dat het vaarwater veel te ondiep was.

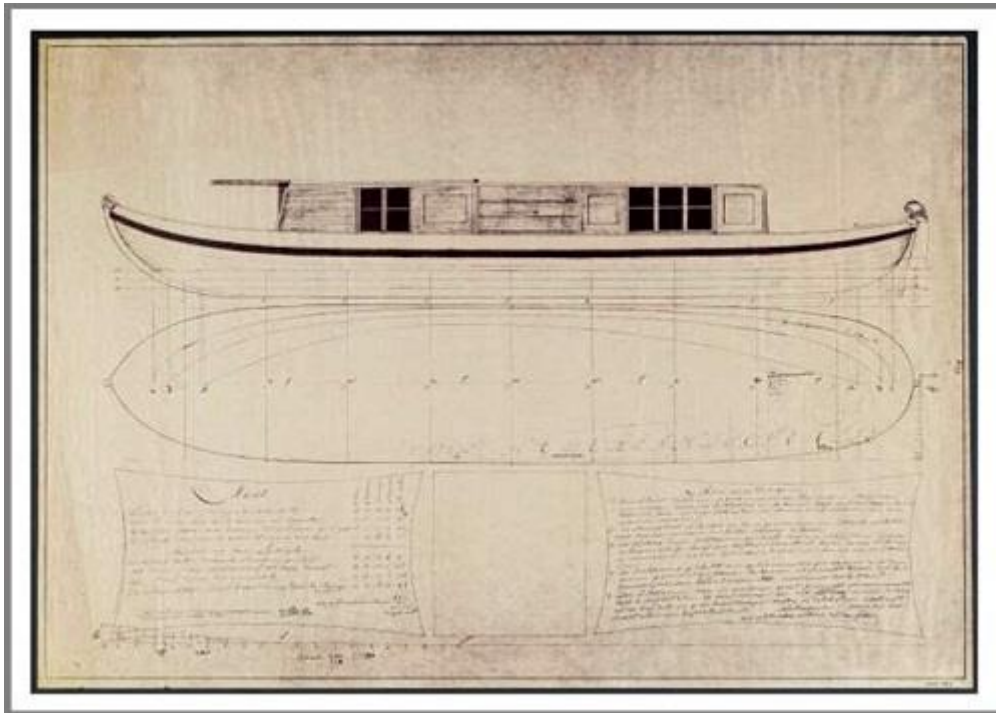
De vaart moest dus eerst uitgediept worden, dan het jaagpad opgehoogd en van een puinlaag voorzien, tenslotte moest er dan nog een sloot gegraven worden tussen het jaagpad en de naastgelegen weilanden.

Naast het bouwen van 12 trekschuiten moesten er paarden gekocht worden en stallen gebouwd. In die dagen werd deze trekschuit beschouwd als een wereldwonder, paardenkracht vervangt windkracht!

Daarna ging de ontwikkeling in snel tempo. De Staten van Friesland verleenden octrooien voor de aanleg van trekwegen aan Dokkum (1647), Bolsward (1652) en Sneek (1662), alle op Leeuwarden. Dokkum kreeg bovendien 10 jaar later met een jaagpad verbinding met Groningen, zodat de Leeuwarders én naar Dokkum én naar Groningen konden komen, althans met de trekschuit.

In een reglement voor de Hallumer trekweg uit 1775 vonden we vermeld, dat de schippers moesten zorgen voor twee goede en 'bekwaame Trekschepen en een Snik'. Daartoe zullen zij ook twee eveneens 'bekwaame Paarden' moeten aankopen. Wanneer de heren eigenaren van de trekweg vinden, dat de trekschepen of de snik te oud worden - over de paarden wordt niet gerept - moeten de schippers voor eigen rekening nieuwe vaartuigen laten bouwen.

Ging men buiten Friesland dan was de fiscus paraat en niet mals, hetgeen uit het volgende Placaat van 6 mei 1774 moge blijken: En zal deeze tot ieders narigt worden gepubliceert en geaffigeert, daar men gewoon is publicatie en affixie te doen. Aldus geresolveert ende gearresteert op het Landschaps-huis binnen Leeuwarden den 6 May 1774.



Bestek en tekening voor de bouw van een trekschuit door Folkert Nicolaas van Loon (1775-1840). Ottema-Kingma-Stichting. www.friesscheepvaartmuseum.nl

I. J. DE SCHEPPER, VT.

Ter Ordonnantie van Hun Ed. Mog. H. W. v. PLETTENBERG.

6 mei 1774.

PLACAAT.

Behelzende eene nieuwe Ordonnantie op het Passagegeld.

De Staaten van Vriesland allen den geenen, die deezen zullen zien of hooren leezen, salut; doen te weten: Dat wy, na examinatie van de Concept- Ordonnantie op het Passagegeld, door de Heeren van de Commissie der Financien voorgedragen, met voorkennis van Zyne Doorlugtigste Hoogheid, hebben goedgevonden te maaken het volgende nieuwe Reglement op dat Middel.

Art. I. Yder Persoon in een ordinaris Veerschip of Beurtman, het zy afgehuurt of anders, gelyk mede yder Persoon met een afgehuurt Rydtuig of Postwagen buiten de Provincie vertrekkende, zal betalen t' elkens

.....

0-3-0

II. By het uitvoeren van Vee en andere bezwaarde Waaren buiten de Provincie, zal t' elkens betaalt worden van yder Paard twee jaaren en daar boven oud.

.....

0-10-0

Van yder Enterpaard of Veulen.

.....

0-6-0

Van yder Koe, Queen, Bulle en Os twee jaaren of daar boven oud.

.....

0-8-0

Van een Hokling, Schaap of gemest.

.....

0-3-0

Van een ongemest Kalf.

.....

0-2-0

Van een Varken.

.....

0-4-0

Van een Bigge of Lam tusschen Ligtmis en St. Jacob.

.....

0-2-0

En die gedenkt enig Vee uit te voeren, zal dezelve alvorens ten Collecte moeten aangeven, deeze belasting betalen, en daar van een Blanche neemen om aan de Opsigters vertoond te worden.

III. Van een Schip, lang over Steven vyftig voeten en daar onder, (Scheepstimmermans Maat) over Steven gemeten, en geladen met zwaare Turven Baggelaar, zal betaalt worden.

.....

2-0-0

Dog langer als vyftig voeten.

.....

3-0-0

Van een Schip van vyftig voeten en daar onder, geladen met Schaape of Duive Mest.

.....

80-0-0

Dog langer dan 50 voeten.

.....

120-0-0

Zullende die geene, die Schaape of Duive Mest uitvoeren, zonder dezelfde ten Collecte aan te geeven, en het Passagegeld te betalen, niet alleen verbeuren de voorschreven Mest en Schip, maar ook vervallen in eene boete van vyf hondert Guldens voor yder Vragt, te verdeelen tusschen den Officier of Magistraat die de Calange doet, den Aanbrenger en de Armen der plaatze, zonder dat over de boete eenige Compositie zal mogen worden gemaakt.

IV. Ingevalle de Eygenaars de Ladinge absent, onbekent of niet solvent mogten zijn, zal de Schipper die den uitvoer doet of heeft gedaan, voor de boete aansprakelyk zyn, en zal de voorschreven boete plaats hebben, zoo wel voor die geene, welke op de daad worden betrapt, als die binnen een jaar daar na, daar van worden overtuigd.

V. Indien de Uitvoerders overmogende zyn de boete te voldoen, zullen dezelve door 't Geregte daar zy zyn aqterhaald, met Informatien worden overgezonden aan het Collegie der Heeren Gedeputeerden, om door het zelve Collegie, met Bannissement in 't Tughuis voor den tyd van drie jaaren gestraft te worden.

VI. En die eenig Vee of andere Waaren, Articul 11 en 111 belast, gedenkt uit te voeren, zal dezelve alvorens ten Collecte moeten aangeven, deeze belasting betalen, en daar van neemen een Blanche, om aan de Opsiqters vertoond te worden.

VII. Alle welke betalingen zoo wel plaatze zullen hebben nopens het Buitenlandsche by doorvoert, als omtrent het Binnenlandsche by den uitvoert.

VIII. Van deeze belastingen blyven vry Zyne Doorlugtigste Hoogheid den Heere Erf Stadhouder, en allen den geenen, die direct aan hoogst dezelves Huis behoren.

De ordinaris Veerschippers en Voerlieden, die passagiers, Vee of andere Waaren buiten de Provincie brengen, zoo voor hunne Personen als Knegts.

De Paarden, die tot de Rydtuigen van Particulieren en Voerlieden behoren.

Alle Personen, Vee en andere Waaren, deeze belasting subject zonder onderscheid, welke door de Schippers uit oorzaak van kwaad Weeder, of om nodige Levensmiddelen te haalen, genoodzaakt waaren geweest in een van de Havenen deezer Provincie binnen te loopen.

Al het Vee, dat door de Ingezetenen om te verweyden, of dat van Buitenlanders in de weyde hebben aangenomen gehad, buiten de Provincie wordt gebragt.

En alle Gemene Soldaten, Matrosen en Armen Liedien, die geen Vragt betalen.

IX. By aldien een Schip, met eenige deezer Waaren geladen, een Zeehaven uitvaart, met intentie om wederom een ander haven in deeze Provincie met dezelve last binnen te vaaren, zal niet te min op de Haven van den uitvaart het Passagegeld moeten betalen en een Blanche neemen, dog zal op vertoonde Blanche aan den Collecteur der plaatze van den invaart het betaalde wederom terug ontvangen.

X. Die weigeragtig is deezen Impost te betalen, of dezelve zoekt te fraudeeren, zal 't elkens (exempt nog thans de Schepen met Schaapen of Duiven Mest geladen, waar omtrent Art. 111 is voorzien) vervallen in de boete van het twintigvoud van 't beloop van den Impost, dien hy weigert te betalen of zoekt te fraudeeren, en alzoo yder geweigerde of gefraudeerde Stuiver met een Gulden te boeten; boven welks de Beesten en andere deezen Impost subjecte Waaren wel niet zullen worden geconfisqueert, maar evenwel voor de boete en alle te vallene Kosten weezen verbonden en Executabel.

XI. De Calange dies zal koomen aan den Officier en Magistraat der plaatze van de Overtredinge, om daar over de plano en zonder forme van Proces Regt te spreken.

XII. De boete zal egaal verdeelt worden, tusschen den Officier en Aanbrenger, uitgezondert het geval van Art. III reeds vermeld.

XIII. De Collecteurs van dit Middel, zullen door de Grietslieden en Magistraten worden aangesteld.

XIV. Voor Collectgeld zal worden gevalideert een Stuiver van de Gulden, onder de hondert Guldens ontvangst, een halve Stuiver van het meerdere, waarvan de Collecteur de eene, en de Opsigters de plaatze te zaamen de andere helfte zullen genieten.

XV. De Opsigters zullen gehouden zijn, eene nette aantekening van het geene zy dagelyks ontvangen te houden, en de ontvangene Penningen alle avonden aan de Collecteurs moeten bezorgen, dewelke ook van den ontvangst een nauwkeurig Boek zullen houden.

XVI. De Collecteurs zullen den ontvang van yder drie maanden, binnen drie weeken na de Expiratie dies, aan 't Comptoir van den Ontvanger Generaal der Losse Renthen bezorgen, en daar te boven een Staat van dien aan den Commis van 't District behandigen, om door denzelven verders na behoren verzonden te worden.

Aldus geresolveert ende gearresteert op het Landschaps-huis binnen Leeuwarden den 6 May 1774.

I. J. DE SCHEPPER, VT.

Ter Ordonnantie van Hun. Ed. Mog. H. W. v. PLETTEN BERG.

Hh PUBLICATIE



Fries Scheepvaart Museum: Het veerschip van Sneek op Rotterdam op de helling van Asselman, aan de ingang van het Zomerrak, tegenover de monding van de Oudvaart, omstreeks 1885. Aan de overzijde van het Zomerrak de oliemolen van Kok, op de achtergrond, aan de Oudvaart, de oliemolen van Kingma.

Terug naar de schepen en scheepsbouwers.

Dankzij de verzamelwoede van wijlen notaris Ottema te Leeuwarden (bibliotheek Ottema-Kingma-Stichting) zijn er over een aantal plaatsen meer gegevens bekend wat betreft schepen en bouwers. Ondermeer is dit het geval in Joure. Joure was vermaard om de bouw van Friese Kofschepen, vroeger coffe genoemd. De stichter van de werf zal Geert Gerryts geweest zijn, overleden in 1807, opgevolgd door zijn zoon Simon Geerts (1762-1835), die weer werd opgevolgd door Hette Simon Geerts (overleden 1856), terwijl de laatste in dit geslacht was Jitte Simon Geerts (1803-1882), Jittebaas, vermoedelijk ook een zoon van Simon.

Het vermoeden bestaat, dat Jittebaas een dochter had die gehuwd was met een Van der Zee, waardoor Eeltsje Holtrop van der Zee de helling kon overnemen in 1857. Hij werd beroemd door de bouw van fraaie boeiers en Friese jachten. Er bestaat een lange lijst van eigenaren van voornamelijk kofschepen door G. Gerryts en diens zonen gebouwd:

1780 Lieske Murks, een Cof.

1780 P.L. Cath eender, Klaas Klases de Jong eender.

1783 Lubbert Sanders, Heere Johs. Borger, Coene Jans Cornelis.

1784 P.L. Cath.

1786 Klaas Klases de Jong, Wytze Gerbens, Coene Jans Cornelis.

Deze lijst loopt door tot het jaar 1805, totaal bevattende ruim 40, voornamelijk kofschepen. Daarna is er een hiaat tussen de jaren 1805 en 1813 met uitzondering van het jaar 1810, hetgeen een afspiegeling is van de tijd waarin de scheepvaart was lamgelegd en tot binnenvaart beperkt werd door de Franse bezetting.

Volgens Keikes levert 'Symen Geerts, meester sloopstimmerman, woonagtig op de Joure voornoemd aan de heer Klaas Tholen, woonagtig te Embden en aan medereders een koffescheeps-hol genaamd 'De jonge Albert', gevoerd door de capitein P.S. Tanger, nieuw van de Bijl van de werf van genoemde Comparant uitgehaald lang over steven agt en negentig voet en hol op zijn uitwatering 12% voet, voor de somma 13.362 gulden en 6 stuivers'.



D^e Notaris HENDRIK PESMA te Harlingen, presentiert publyk by Stryk-geld te verkopen: 1. Een nieuw gebouwd KOFFESCHEEPS-HOL, tegenwoordig in 't water leggende in de Zuhriaaven binnen voorl. Stad; zynde genotigzaam geheel afgetimmerd en beschooten, exempt de Sweerden, Luywagens, Broadpitt, Knechten en Klampen &c., zoo als het zelve alle dagen door de Liefhebbers kan werden bezien; weezende lang over Steven 73 en een tweede voet, wyd op zyn Berkhout 20 en een vierde voet buitenwerk, en hol van de boventant van de uitwatering tot de onderkant van de kiel 9 en een vierde voet, alle Amsterdanner voeten.

LC: 1768....voorbeeld krantenbericht.

Daarnaast werden in hetzelfde jaar nog een tjalkschip aan een schipper in Wildervank en aan schipper Joost Atzes een veerschip geleverd, bestemd voor de beurtvaart tussen Joure en Harlingen.

Van 1814 tot 1818 werd er weer ieder jaar een Coffe gebouwd. Wumkes vermeldt: 'op 7 augustus 1827 loopt te Joure het kofschip 'Minerva' van stapel, 340 ton, van de sloopstimmerman Symen Geerts en zoon. Sedert 1825 waren daar 8 koffen en 3 tjalken gebouwd'.

Dit schip 'Minerva' vonden we niet terug in het openluchtscheepsregister bestaande uit 50 plankjes buiten op de hellingschuur. Er kan echter best eens een plankje zijn zoekgeraakt.



'Openlucht-Scheepsregister' bij de Jouster helling.

In de loop van de 1ge eeuw kreeg de werf de naam 'De Vigilante', hetgeen de waakzaamheid betekent. Volgens Halbertsma (Sneker Nieuwsblad, 6 november 1953) zag het openlucht scheepsregister er als volgt uit (enkele toelichtingen van onze kant):

1825 De Harmonie

1827 Aurora, Geertrui, Gezina

1828 Tietje Tromp

1829 De Jonge Gerbrand

1830 De Jonkvrouw Anna Maria

1833 De Jonge Jacob

1834 De Zeevaart, De Jonge Jacob van Amsterdam

1838 Anna

1839 Libau

1840 Johanna Vitringa (Kapt. H. Erewijns Boswijk, gebouwd voor rekening van de heer Koumans Smeding te Leeuwarden, een nieuwe kiel gelegd voor een bodem, ter grootte van 150 ton, onder directie van hetzelfde handelshuis).

1841 Arend Elza

1844 De Flecke Joure

1847 De Drie Aurelia's

1849 Jonkvrouw Geertrui

1850 De Vreede

1854 Sliedrecht

Hierna is het enige jaren stil. In 1857 neemt Eeltje Holtrop van der Zee afkomstig van IJlst, de werf over, d.w.z. hij huurt de werf van Jhr. Vegelin van Claerbergen. Het openluchtregister begint dan pas weer met:

1884 De Goede Bedoeling, Twee Broeders, Wieger Wiegers Visser, Standfries.

1885 Noord Holland, Almeri, Charlotte, De Schelde, De Sperwer.

1887 Visscherij

1894 Friso

1897 Jan Spanjaard (volgens Wumkes was deze boot een loodskotter voor de marine).

1903 Elisabeth Margaretha, Semper Idem, Prins Hendrik, De Elisabeth.

1906 Standfries, Stella, Anna.

1910 HNYTO (Nitsjewo, destijds een bekend boeiertje) Olga, Goede Verwachting.

DE JONK...
ANNA MARIA 1850
DE JONGE JACOB 1835
DE ZEEVAART 1854
DE JONGE JACOB VAN AMSTERDAM 1834
DE ANNA...
LIEBAU 1839
JOHANNA VITRINCA 1840
AREND ELZA 1841
DE FLECKE JOYWER 1844
DE DRIE AURELIA'S 1847
JONKVROUW GEERTRUIJ 1849
DE VREEDE 1850
SLIEDRECHT 1854
DE GOEDE BEDOELING
TWEË BROEDERS
WIEGER WIEGERS VISSEB
STANDFRIES
NOORDHOLLAND
ALMERI
Chandeliers
DE SCHELDE
DE SPERWEIJES
VISSCHERIJ
DE FRISO 1894
JAN SPANJAARD 1897
ELIZABETH MARGARETHA
SEMPER IDEM
PRINS HENDRIK
DE ELIZABETH 1903
STANDFRIES
STELLA
ANNA 1906
HНЧЕГО
OLGA 1910
GOEDE VERWACHTING



Personeel van Holtrop van der Zee.

Er zijn veel meer schepen gebouwd, maar alleen de mooiste werden op een plankje in het register opgenomen. De werf van Eeltje en Aukebaas is elders uitvoerig besproken.

In 1781 werden in Woudsend op de werf van Age Hylkes Tromp niet minder dan 7 koffen gebouwd voor prijzen die variëren van 18.000 tot 26.000 gulden per schip. Men hoeft geen econoom te zijn om vast te stellen dat dergelijke scheepswerven met hun aanverwante bedrijven sterk hebben bijgedragen tot de bloei van een dorp of streek. Woudsend was, evenals Joure, een centrum van scheepsbouw voor de z.g. kleine vaart. Enkele voorbeelden:

1782 De Kofschepen 'De Voorzigtigheid', lang over steven 89 voet (reeds genoemd) en de 'Vrouw Deliana Maria', lang 108 voet.

1786 Kofschip 'Manmoedige Yraa', lang 102 voet, kosten f 26.000,-

1788 Kofschip 'De Getrouwigheid'. Het redersscedul vermeldt dit schip als galjoetschip. Berkentijn Kofschip 'De Vrijheid'.

Dan was er daarnaast een groot scala van binnenschepen in vele soorten en typen, gebouwd onder allerlei iets-zeggende maar ook vaak nietszeggende namen. Een kleine bloemlezing: praamholt, schuif, schuifschip, schuytescheepshol, coffescheepshol, hekschuifschepshol, aek, gaffelsmak, gaffeltjalk, hecschuif, heeringschuif, keagschip, sprietschip, skûtschip, tsjalkschip, turfschip en zo zullen er nog wel meer namen zijn. Het is een onmogelijke taak om te vermelden wie wie is en wat wat.

Zoals we reeds vermeldden was men voor de grootte van de schepen aangewezen op de grootte van de sluisen.

De grootte kon maximaal 200 last = 400 ton hebben bedragen of daaromtrent. Daarbij was Harlingen een uitzondering. Tot 1795 was de Admiraliteitswerf daar gevestigd, waardoor er meer mogelijkheden waren (maar ook weer niet zoveel meer; zie het artikel Schepen van de Friese Admiraliteit).

Vergelijken we het vorenstaande met de tegenwoordige tijd dan valt het op dat de huidige bouwer van kustvaarders met dezelfde problemen zit als zijn kollege 200 jaar geleden.

De achteruitgang van de Friese zeevloot was in de periode 1860 tot 1910 aanzienlijk. Zoals we verder zullen zien ging de bouw van zeegaande schepen tegelijk snel achteruit.

In het jaarverslag van het Fries Scheepvaart Museum 1961 (artikel van E.W. Petrejus) is een uitvoerig overzicht van deze achteruitgang gepubliceerd. Een en ander is vooral ontleend aan de zogenaamde 'boekjes van Sweys'. Waren er in 1860 nog 68 rederijen verspreid over Friesland met 129 schepen, in 1910 resteerden er nog maar 9 met 9 schepen. De grootste klappen in deze halve eeuw vielen in die plaatsen waar de meeste rederijen gevestigd waren, zoals in Harlingen waar in 1860 21 rederijen waren te vinden met 66 schepen met een totale tonnage van 10.915 ton. De vloot bestond uit 3 fregatten, 1 bark, 4 brikken, 7 schoeners en schoenerbrikken, 50 galjoten en koffen en 1 smak.

In 1910 waren er nog 3 rederijen met 4 schepen, namelijk 1 smak, 2 stoomboten en 1 ijzeren tjalk. Schiermonnikoog telde in 1860 nog 19 rederijen met 19 schepen en in 1890 was er geen enkele meer.

De ontwikkeling in de 19e eeuw.

Politieke gebeurtenissen tegen het einde der 18e eeuw, de Franse overheersing, het continentale stelsel, deden de scheepvaart te gronde gaan. In de scheepsbouw kwam een tijdperk van stilstand. Vele werven verdwenen voorgoed. Na 1814 kwamen handel, scheepvaart en nijverheid maar moeilijk op gang. De scheepsbouw had bovendien gebrek aan vakbekwaam personeel en er was geen hout, geen ijzer, koper of hennep. De regering bedacht allerlei maatregelen om verbetering te brengen, ook ten behoeve van de scheepsbouw.

Bij een Wet van 14 maart 1819 (Staatsblad no 12) werd bepaald dat voortaan Nederlandse zeebrieven alleen zouden worden uitgereikt aan in Nederland gebouwde schepen. De scheepvaart had echter ook behoefte aan steun, in welke vorm dan ook, evenals de handel, vandaar dat deze wet, hoe goed ook bedoeld, soms een averechtse uitwerking had. Tot de 19e eeuw ontbreken ten enemale de gegevens omtrent de aard en de omvang van de totale Friese scheepsbouw en van andere takken van nijverheid.

In de vorige eeuw werd dit anders, er kwamen statistieken. Moeten de tegenwoordige statistieken al met de nodige voorzichtigheid gelezen worden, dit geldt helemaal voor de statistieken uit de 19e eeuw. De eerste opgave betreffende de 'industrie' in Friesland vinden we in de Provinciale Opgave van fabrieken en trafijken uit de jaren 1813-1819, waarvan er maar 1 exemplaar bestaat in handschrift.

Uit dit overzicht blijkt dat er op 31 december 1819 in Friesland 101 scheepswerven waren met in totaal 257 arbeidsplaatsen. Overwegend klein-bedrijf dus, waaruit echter enkele uitschieters voorkwamen met meer dan alleen regionale of lokale betekenis.

De spreiding over de provincie was als volgt, de steden:

Leeuwarden	6
Bolsward	2
Franeker	4
Dokkum	4
Harlingen	5
Sloten	3
Workum	5
IJlst	5

Totaal 34 scheepswerven in 8 van de 11 steden. Om onbegrijpelijke redenen worden Sneek, Stavereen en Hindelopen niet vermeld.

De verdere spreiding over de provincie was als volgt:

Achtkarspelen	2
Dantumadeel	3
Tietjerksteradeel	3
Smallingerland	2
Rauwerderhem	1

Wonseradeel	2
Wymbritseradeel	5
Idaarderadeel	8
Utingeradeel	9
Aengwiriden	4
Doniawerstal	1
Haskerland	8
Schoterland	7
Lemsterland	7
Gaasterland	1
Opsterland	2
W. Stellingwerf	2

Wat het aantal scheepswerven betreft staat de provincie Friesland dus ver bovenaan met 101, gevolgd door de provincie Groningen met 74 en de provincie Noord-Holland met 57 werven.

Wat het aantal arbeidsplaatsen betreft staat de provincie Noordholland bovenaan met 417 (gemiddeld 7,5 per werf) gevolgd door Friesland met 257 (gemiddeld 2,5 per werf).

Was het voorheen al zo dat de grootste schepen in Noord en Zuid-Holland werden gebouwd, deze tendens zal zich in deze eeuwen de volgende nog verder voortzetten.

Uit het onderzoek van de jaren 1813-1819 blijkt dat de Friese scheepsbouwers als mogelijkheden tot verbetering opgaven: 'afschaffing of grote matiging van het regt, tonnegeld* genaamd, waarbij de rijtuigen evenzeer als de schepen voor hunne last mogten betalen, meerdere voorregten toe te kennen aan inlandse vaartuigen boven vreemden; gelijkstelling van patent voor sloopstimmerlieden met huistimmerlieden; inkomende regten te verhogen op buitenlands vervaardigd sloopstuig'.

* Tonnegeld is belasting geheven van schepen in evenredigheid met hun tonnemaat om in de kosten van de betonning te voorzien, wordt ook wel baken- of vuurgeld genoemd.

Verder wordt genoemd: 'het verhogen van de vrachtlonen voor de schippers en in een enkel geval het uitdiepen van de vaarwegen'. De hele bedrijfstak bevindt zich zoals toen werd genoemd 'in kwijnende toestand' en er 'kwijnen mede' de touwslagerijen, de zeilmakerijen, mastenmakerijen en de blokmakerijen.

In de steden dus 34 scheepswerven, daarbuiten 67 of totaal 101, waarin 218 volwassenen werkzaam waren en 39 jongeren, samen 257 arbeidskrachten.

Inderdaad geen spectaculaire zaak, maar gaan we deze cijfers vergelijken met de rest van Nederland dan zien we overal hetzelfde beeld.

De provincie Friesland slaat ten opzichte van de andere provincies niet eens een slecht figuur:

Provincie	Scheepswerven	Arbeiders
Noord Brabant	16	45
Limburg	1	-
Gelderland	3	19
Zuid Holland	36	176
Noord Holland	57	429
Zeeland	10	81
Utrecht	31	89
Friesland	101	257
Overijssel	38	96
Groningen	74	167
Drenthe	14	52

Toch bleef Friesland zijn aandeel leveren in de aanbouw van zeegaande schepen. In de jaren tussen 1813 en 1828 werden in Amsterdam 24 schepen gebouwd van gemiddeld 200 last (= ongeveer 400 ton), Rotterdam 13, in Kapelle a/d IJssel 2, in Antwerpen 27, in Dordrecht 6 en in Harlingen 10 (Oderwald pag. 43).

In Joure gaan Symen Geerts en Zoon stug door met het bouwen van kofschepen. Acht kofschepen worden er gebouwd in de jaren 1825-1827, van 150 tot 360 ton, bovendien nog 3 tjalken.

Den Procr. E. DE VRIES. gedenkt publiek te Verkopen, op Maandag den 11 January 1808, 's nademiddags 2 uur by de Beschryvinge, en 's avonds 5 uur by de finale Palmflag, ten huize van *Johannis Wynsma*. Castelein in het Wapen van Haskerland op de Joure: Een hegt en wel bezeild TJALKSCHIP, lang 72, wyd 17 en hoi op zyn Uitwatering 7½ Voet, in den Jaare 1801 Nieuw van de Werf van *Geert Gerrits en Zoon*, op de Joure Uitgehaald, en zuiks met Zeil en Treil, staand en lopend Wand, Ankers en Touw, zo en in dier voegen, als laatst uit 's Lands Dienst van de Waal is gekomen, en by de Helling van *Symen Geerts*, Mr. Scheepstimmerman op de Joure is liggende; intusfchen uit de Hand te Koop van de Eigenaar *Gerben Aukes* in de Oudehaske, en by genoemden Scheepstimmerbaas en den Actuaris op de Joure.

Een jaar daarvoor geeft de Nederlandse Scheepsrederij te Amsterdam opdracht aan dezelfde werf voor de bouw van een kof, genaamd 'Nederland' van ongeveer 300 ton (kapitein J. Sipkes). Genoemde rederij liet in 18266 schepen aanbesteden buiten Friesland. De meeste waren groter dan 400 last. Deze konden niet in Friesland worden gebouwd.

Op de voormalige Admiraliteitswerf te Harlingen werkt de familie Alta. De Alta's waren afkomstig van Workum waar ze in 1817 hun scheepshelling te koop aanboden. Dit was de thans gerestaureerde werf De Hoop van Ulbe Zwolsman. In 1819 liep van de werf van Alta een schoener: kofschip te water van ongeveer 200 lasten voor Amsterdamse rekening, gevoerd bij Kapt. Wigle Swart, 'bestemd voor de vaart op de West Indiën, dit schip is zoo snelzeilend, dat hetselve in 25 dagen te Suriname gearriveerd is' (Leeuwarder. Courant 16-3-1820).



Scheepshelling 'De Hoop' van Ulbe Zwolsman te Workum, in het begin van de 20e eeuw. Fries Scheepvaart Museum.

Op 16 maart 1820 liep van dezelfde werf, voor rekening van de heren Barend Visser en Zoon een kofschip te water. (Fries Scheepvaart Museum jaarverslag 1961). De Alta's maakten apart reclame voor hun werf vanwege de ruime zeesluizen.

De ondergeteekenden, na het afsterven van hunnen wijlen Vader, *Johannes Dirks Alta*, in leven Scheepstimmerbaas te Harlingen, overgenomen hebbende de SCHEEPSTIMMER · AFFAIRES van gedachten hunnen wijlen Vader, en alzoo van voornemens zijnde om dezelve op hunne namen voort te zetten, hebben gemeed het publiek daarvan te moeten doen kennis geven, zoo als zij de eer hebben te doen mits deze, en hetzelfde verzekeren dat het op eene allezins prompte en civiele bediening kan staat maken, waarmede zij ondergeteekenden dan ook zich in de gunst van elk belanghebbende aanbevelen. Te wijl zij niet afkunnen bij deze een ieder op het vriendelijkste te bedanken voor de gunst en het vertrouwen, eene reeks van jaren gedurende, aan hunnen wijlen Vader, zoo in het nieuw bouwen als ook in het herstellen van Schepen, voor buiten en binnenlandsche Scheepvaart, van allerhande grootte, gebezigd, geschonken, en ten slotte alle Scheepsreedeers moeten herinneren aan de tot den bouw van nieuwe Schepen, zoo zeer geschikte gelegenheid op hunne Scheepstimmerwerf, boven die van andere plaatsen in de provincie Vriesland, alwaar men aan de ruimte van nauwere Zeesluizen gebonden is. **DIRK JOHANNES ALTA.**
Harlingen, den 6 September 1834. **LIEUWE JOHANNES ALTA.**

In een advertentie in de Leeuwarder Courant van 1834 staat: 'Dirk Johannes en Lieuwe Johannes Alta te Harlingen maken bekend dat zij na het afsterven van hun vader wijlen Johannes Dirks Alta (overleden op 8 augustus 1834, 57 jaar oud) in leven scheepstimmerman te Harlingen, overgenomen hebben de scheepswerf en alzo voornemens zijn deze op hun naam voort te zetten. Hun scheepswerf is te verkiezen boven die in andere plaatsen van Friesland waar men niet zulke ruime zeesluizen heeft'.

Maar nu de ruimere zeesluizen. Hierbij moet een groot vraagteken gezet worden. De Alta's immers namen in 1816 de werf over van het Ministerie van Marine. De werf van de vroegere Friese Admiraliteit heeft altijd aan open water gelegen, d.w.z. in directe verbinding met de zee; dat is nu nog het geval met de huidige werf van 'Welgelegen'. Op oude kaarten is een sluis bij de Zuiderhaven niet te vinden, hoogstens een soort keerdam of keersluis, die er vandaag de dag nog is, zij het in een moderne versie na de uitvoering van het Deltaplan.

Door het ontbreken van sluizen was er in Harlingen als zeehaven aanzienlijk meer handel en industrie dan elders, zoals ook overduidelijk blijkt uit 'Over den Staat en het Beheer van de provincie Vriesland, uitgebracht door den Heere Gouverneur in de Vergadering der Provinciale Staten, gehouden te Leeuwarden op dinsdag den 3 July 1827' (Leeuwarder Courant van vrijdag 6 juli 1827).

Hieruit hebben we het belangrijkste, economische deel gelicht, waardoor enig idee verkregen wordt omtrent de Friese handel en nijverheid in die jaren:

'De producten van den Vrieschen Landbouw vinden steeds den ruimsten aftrek, en leveren aan den handel belangrijke bronnen van welvaart op. De uitvoer van Boter, Kaas, Vlas en Haver is in het afgelopen jaar weder aanzienlijk geweest; zonder de reeds vermelde omstandigheden, zouden vermoedelijk de uitvoer van Boter, die van het jaar 1825 overtroffen hebben.

Intusschen zijn in 1826 alleen te Harlingen 144.918 vierendeels en 22.012 achtsten Boter, meerendeels naar Boter, meerendeels naar Londen, uitgevoerd.

De Vriesche Kaas, alhoewel door de hoge regten in Engeland, een minder voordelige tak van handel opleverende, heeft echter in uitvoer toegenomen.

Aanzienlijke quantiteiten Vlas, en een menigte ladingen Haver, zijn, vooral van Harlingen, naar Londen, Huil, Newcastle, en andere Britsche Havens, afgescheept. In het algemeen levert de handel, die te Harlingen gedreven wordt, de aangenaamste vooruitzichten van welvaart voor die Stad op; - hare handelsbetrekkingen breiden zich steeds uit; - in het jaar 1826 zijn aldaar 451 schepen uit zee binnengekomen, en 493 uitgezeld. De handel in Oostzee- en Noorsch Hout, welke tak een voornaam deel van welvaart uitmaakt, neemt toe, en verschaft aan vele handen het noodige werk.

De ondervinding doet zien, dat vele gebruikers van gezaagd hout, welke voormaals elders termarkt gingen, thans hunne behoeften te Harlingen inkoopten. Deze handel heeft tevens een gunstige invloed op de Houtzaagmolens, die steeds een ruim vertier ondervinden.

In het jaar 1826 zijn, buiten enige ladingen Pek, Teer, Hennep, enz, te Harlingen direct uit zee binnengelopen, 54 schepen met ladingen Oostzeesch Hout en 192 schepen met ladingen Noorsch Hout, hetwelk vorige jaren aanmerkelijk overtreft, wanneer men daarvan het jaar 1825 uitzondert, als wanneer, uit hoofde der toen plaats gehad hebbende omstandigheden meer Paal hout is aangevoerd.

In 1825 was de handel en vaart met Kliphout uit Liverpool, waarmede de uitvoer van Schors naar die plaats in verband stond, vrij belangrijk; - de bepalingen, door het Engelsche Gouvernement, in het begin 1826, ten nadeele van onze Nederlandsche Scheepvaart daargesteld, hebben deze handel bijna niet doen loopen; zoo dat, in laatst genoemd jaar, de aanvoer van dit artikel zich meerendeels bepaald heeft tot eenige ladingen Fransch Zout en Engelsch Klipzout, over Hamburg aangebragt. In Groenland- en Straat Davids Visscherij Societeit, te Harlingen gevestigd is, in het afgelopen jaar, eene ongunstige vangst, ten deel gevallen.

Van de vier uitgeruste Schepen, zijn slechts twee met ruim 100 quardeelen Robbe-spek binnengekomen; terwijl één uit Straat Davids ledig is geretourneerd, en het nieuw gebouwde Schip Harlingen, in de maand Augustus, in Straat Davids, op 72 graden, van IJsbergen omringd, nog gezien, aldaar verloren gegaan is; men blijft hoop voeden, dat de Equipage gered zal zijn.

De Scheepsbouw, die belangrijke tak van welvaart, welke aan vele standen in de Maatschappij hare voordelen meedeelt, bloeit algemeen in deze Provincie, en neemt, met name te Harlingen, aan de Lemmer, in de Joure en te Grouw, zeer toe.

Zonder van andere te gewagen, zal ik hier slechts aanhalen, dat, behalven drie Schepen voor de West-Indische Vaart, in 1824, op de voormalige Werf der Marine te Harlingen gebouwd, later aldaar eenige Koopvaarders en één Schip voor de Groenland-en Straatdavids-Visscherij-Societeit getimmerd zijn; terwijl in het vorige jaar een Kofschip geheel is afgebouwd, en drie groote Koopvaarders op stapel gezet zijn, welke welhaast afgebouwd kunnen worden'.

Elders in de provincie blijft het toch in hoofdzaak bij de bouw van kofschepen: 26 April 1840, gebouwd op de werf van Simon Geerts en Zoon te Joure loopt het kofschip 'De Johanna Vitringa', kapt. H. Erewijns Boswijk, te water.

Ook Grouw was meer dan plaatselijk bekend inzake de bouw van kofschepen: 27 July 1840, het kofschip 'Groot Lankum' loopt van de werf Sjollema te Grouw. Kapitein is de Weerd. Dit kofschip was heel bijzonder. In theatrale bewoordingen wijdt de Leeuwarder Courant er een beschouwing aan:

Friese Scheepsbouw.

Onder andere voortbrengselen van onze herlevende Scheepsbouw, welke in latere jaren, over het geheel, ten aanzien der gedaantegeving voor eene meerdere bevalligheid, en vooral voor eene betere bezeildheid zoo ongemeen veel veranderd is, hetwelk de aandacht van Heeren Reeders, Zee-Kapiteins en Bouwmeesters wezenlijk waardig is.

Het Kofschip Groot Lankum, -Zie afdruk- gevoerd zullende worden door Kapitein De Weerd, gebouwd voor de Heeren Barend Visser en Zoon, door Sjollema, ligt thans aldaar te water. Dit schip is van eene moderne vlakgestrookte Zuid-Hollandsche gedaante, boven water over alle kanten in eene sierlijke gelijkmatige buiging, volgens de leiding der teekenkunst gebouwd.

En wat nu het voornaamste van 't geheel is, beneden water bezit het eene zuivere verschelving van den vlakke bodem, welke de grootste snelheid, en loefkracht bij den wind op, en een ligt bestuur over alle boegen eigenaardig meebrengt. Menig koopvaardijschip wordt, bij gemis van deze gedaante, den lager wal genaderd en op 't strand geworpen, terwijl dit schip in staat is er af te zeilen. Dit watergebouw verstrekt den jeugdigen Bouwmeester tot eer: mogt de verdienste den kunstijver beloonen!

Maar helaas te dikwijls wordt voor een lompe hoekige dwarsdrijver met een wanschapene piek, dezelfde som betaald, als voor een schip dat aan de vereischten en zijne bestemming volkomen beantwoord. -Veel nering is voor goed werk de natuurlijke belooning, maar ook die, wordt dezen Bouwmeester betwist, door een binnensluis, welke sinds een halve eeuw nutteloos te eng is, om groote Koffen en Galjoten, welke meest gevraagd worden, voor als nog te Grouw te kunnen bouwen'.

Kentering.

Omstreeks 1850-1860 bleef er vraag naar schepen, maar de behoefte aan grote schepen ging blijken en dit betekende, dat de hegemonie van de Friese scheepsbouw voor de kleine vaart werd overgenomen door de provincie Groningen. Allerlei gebeurtenissen, zoals de Pruisische-Deense oorlog van 1848, het Vrijhandelsstelsel van 1849 en de Krimoorlog van 1845-1856, waren mede oorzaak, dat er een opleving kwam in de scheepsbouw en scheepvaart.

In Friesland werd deze tak van nijverheid helaas een aflopende zaak. Het is moeilijk om exact de oorzaken aan te wijzen, want evenals overal elders, gaat het hier om een complex van oorzaken, Feit blijft het, dat niet alleen de zeesluizen maar ook de binnensluizen te klein bleken om grotere schepen te kunnen bouwen. Bovendien hielden de Friese scheepsbouwers vast aan de houten bouw.

De Provinciale Verslagen spreken in deze duidelijke taal:

In 1854 afgebouwd: 13 zeeschepen.

te Harlingen 1 schoenerschip 218 ton

te Lemmer

1 schoenerschip 150 ton

1 galjoetschip 70 ton

4 tjalken, samen 200 last

te Nijehaske 5 schepen, samen 417 ton

In 1855 afgebouwd: 8 schepen.

te Harlingen 1 schoenerschip 170 ton

1 tjalk 80 ton

te Lemmer

1 schoenerschip 249 ton

1 galjoot kof 64 last

1 brik 164 ton

1 ligtervaartuig 100 ton

1 tjalkschip 100 ton

te Leeuwarden 1 kofschip 53 last

In 1856 afgebouwd 12 zeeschepen

te Harlingen 1 schoenerschip 186 ton

te Lemmer 1 schoenerkof 157 ton

te Woudsend 2 tjalkschepen 80 en 84 ton

te Joure 1 schoenerbrik 264 ton

3 tjalkschepen 100 tot 106 ton

te Nijehaske 4 tjalkschepen 64 tot 84 ton

In 1857 afgebouwd: 3 zeeschepen

te Harlingen 1 brikship 295 ton

te Lemmer 1 hektjalkschip 76 ton

te Heeg 1 tjalkschip 90 ton

In 1858 afgebouwd: 6 zeeschepen

te Harlingen 1 barkschip 750 ton (genaamd Friesland)

te Lemmer 1 tjalk 62 ton

te Heeg 1 tjalk 69 ton

te Nijehaske 3 tjalken 62 tot 105 ton

In 1859 afgebouwd - geen zeeschepen.

In 1860 afgebouwd - geen zeeschepen.

In de jaren hierna is er nog wel scheepsbouw, maar van geringe omvang, behoudens een enkele uitschieter en dan als regel te Harlingen.

In 1864 werd te Harlingen de Campagne-klipperbrik 'De Engel' te water gelaten voor een rederij te Krommenie. Dat schip mat 238 ton. Op de Hollandse werven werden toen reeds schepen van 500 tot 1000 ton gebouwd. Voornamelijk brikken en fregatten.

Met de geringe omvang wordt ook bedoeld de grootte van de schepen. Zo worden in het jaar 1863 te Heeg 22 vaartuigen afgeleverd in grootte variërende van 6 tot 26 ton. In hetzelfde jaar worden in IJlst nog 8 schepen gebouwd van 14 tot 91 ton, en 7 vaartuigen tesamen 34 ton en bovendien nog 47 bootjes.

De provincie Groningen nam dus na het midden van de vorige eeuw de taak van Friesland over. In 1857 werden er op de Groninger werven 157 houten schepen gebouwd met een gemiddelde grootte van 160 ton. Er waren toen ongeveer 100 werven. Het eerste ijzeren schip loopt daar reeds in 1858 van stapel, terwijl in de jaren 1880 het ijzeren schip het houten al heeft verdrongen. In Friesland begon deze ontwikkeling veel later, om niet te zeggen te laat. De Friese scheepsbouwers hebben te lang vastgehouden aan de traditionele houten bouw. Ze konden moeilijk afzien van de glorie van het fraaie houten zeilschip.

Ze hadden liefde voor hun vak en waren verknocht aan hout. Er hebben zich drama's afgespeeld in vele scheepsbouwersfamilies; strijd van zoons tegen hun vaders, die geen ijzeren schepen wilden bouwen, ze 'willen geen roesttroep op hun werf'.

In 1860 werden in Nederland 89 zeeschepen gebouwd voor de kleine vaart met een laadvermogen van 12.512 ton. De provincie Groningen bouwde hiervan 70 stuks, d.i. 78% van het totale aantal en 93% van het totale laadvermogen, echter nog geen kwart van de totale tonnage van de gehele Nederlandse vloot. Terwijl de scheepvaart bloeide in Groningen leverde Friesland slechts een bescheiden bijdrage.

De situatie was volgens een opgave van 1859 in de scheepsbouw en in aanverwante bedrijven aldus:

In totaal dus:

119 scheepswerven met 415 arbeiders

39 touwslagerijen met 167 arbeiders

37 zeilmakerijen met 98 arbeiders

23 mast-pompmakerijen met 56 arbeiders.

Gezien in het totale beeld van de Friese nijverheid nog steeds een belangrijke faktor. Friesland had verder weinig industrieën. Om enkele van de voornaamste te noemen:

40 leerlooierijen met 93 arbeiders

23 pannembakkerijen met 400 arbeiders (seizoenbedrijf)

25 steenbakkerijen met 700 arbeiders (idem)

84 cichoreidrogerijen met 350 arbeiders (idem)

Provinciaal gezien bleef de scheepsbouw een belangrijke zaak, ook al omdat hier eerst in 1827 serieus begonnen werd met de aanleg van straatwegen; veel transporten en veel reizen gingen per boot.

De stoomschepen.

De opkomst van het stoomschip in de negentiende eeuw moet ook nog even worden geschetst. Op 10 mei 1816 arriveerde te Rotterdam het eerste stoomschip, de 'Defiance' (Uitdaging), afkomstig uit Engeland.



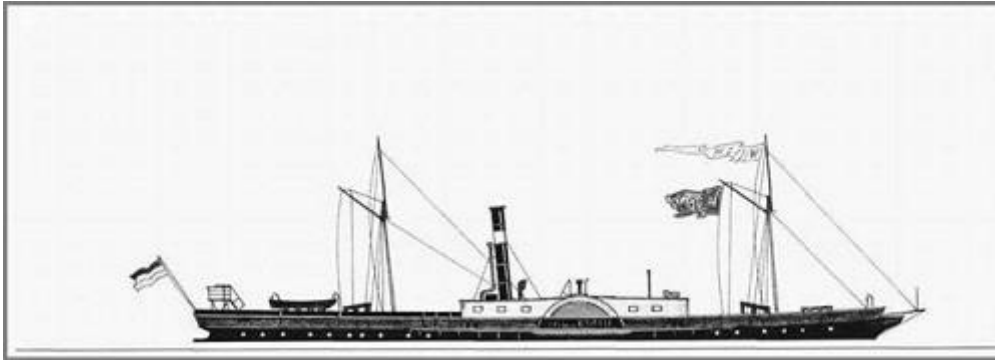
Op 22 mei 1819 was de Savannah het eerste stoomschip dat de oversteek over de Atlantische Oceaan maakte. Drie jaar eerder had Amsterdam al kennis gemaakt met dit nieuwe vervoersmiddel. Op dit schilderij is het allereerste stoomschip op het IJ te zien. Als onderdeel van een promotiereis bezocht het Engelse stoomschip The Defiance in september 1816 de haven van Amsterdam. Koning Willem I en zijn familie kwamen er speciaal voor naar de hoofdstad. Amsterdam had echter geen belangstelling voor een lijndienst met dit Engelse vaartuig. Ook Rotterdam, waar kapitein en eigenaar William Wagnel eerder in mei zijn schip vertoonde, had geen interesse. Het succes van de dag was vooral het bezoek van de koning, dat ook door Baur op dit schilderij breed werd uitgemeten. Bron ahm.adlibsoft.com

De eerste stoomboot die de Friese wateren bevoer kwam op 18 juli 1841 te Skilkampen bij Leeuwarden aan, onder overweldigende belangstelling van de bevolking - dat wel. Deze boot was bestemd voor de dienst Sneek-Joure-Lemmer.

Het verhaal over de stoomboot kan niet compleet zijn. Enkele feiten: In 1866 deed stoom zijn intrede in de Harlingersloot.

In dat jaar waren er drie zeegaande ijzeren radarstoomboten, namelijk de 'Stad Harlingen', de 'Willem III' en de 'Friesland'. 18 September 1868, de nieuwe schroefstoomboot 'Tjerk Hiddes', groot 30 ton, ondernemer J. Lijbering, heeft een proefreis gemaakt tussen Dokkum en Leeuwarden. De duur van de tocht 'slechts' 2 uren en 20 minuten.

15 Maart 1870, 'binnenkort komt er een tweede stoomboot van Sneek Friesland naar Akkrum. Zesmaal daags zal er dan gelegenheid zijn om het Staatsspoor te bereiken!'



WILLEM III, 1865

Provincie	jaar 1819 aantal werven	1858 werven	1874 werven	1906 werven	aantal arbeiders
Groningen	74	99	87	40	749
Friesland	101	119	122	22	207
Drenthe	14	18	17	7	63
Overijssel	38	27	34	23	308
Gelderland	3	8	18	22	870
Utrecht	31	26	20	28	137
Noordholland	57	103	93	99	4138
Zuidholland	36	205	174	137	9621
Zeeland	10	10	13	17	1488
Noordbrabant	16	24	22	17	484
Limburg	0	3	9	1	5
TOTAAL	380	642	609	423	18070



Personeel van de scheepswerf Gebroeders De Boer in Lemmer in 1911.

Wij schreven het reeds, statistieken moeten met een korreltje zout genomen worden, nijverheidsstatistieken in het bijzonder. Wij hebben lang tegen die 22 werven uit 1906 aan zitten kijken: honderd minder dan de telling 32 jaar daarvoor. Dat kon niet en het was ook niet zo!

Volgens een telling door de Staatscommissie voor de Binnenschipperij waren in het jaar 1910 nog 105 scheepswerven met 575 arbeiders in Friesland: 3,1% van het totale aantal arbeiders landelijk.

Wij hebben het vermoeden dat Everwijn alleen aandacht heeft geschonken aan de grotere werven met bijvoorbeeld meer dan 10 man personeel.

Uit het overzicht bleek wel dat er in Friesland in meer dan een eeuw niet zoveel veranderde in deze bedrijfstak.

De industriële groei kwam in het Westen. Daar had het fraaie houten zeilschip allang afgedaan. De eerdergenoemde Staatscommissie geeft over de scheepswerven in Nederland nog meer gegevens. Van de 105 scheepswerven in Friesland zijn er 35 uitsluitend voor reparatie en 40 uitsluitend voor nieuwbouw, de rest doet aan beide. Er worden jaarlijks gemiddeld een 156 schepen gebouwd en uitsluitend voor de binnenvaart en er werken in totaal 453 volslagen werklieden en 122 leerlingen.

De gemiddelde verdienste per week bedraagt resp. f 7,85 en f 1.2,60. De lonen variëren overigens van f 6,- tot f 14,- per week en voor de leerlingen van f 1,- tot f 4,80 per week.

Vergelijken wij deze bedragen met de Hollandse werven dan zijn de lonen daar gemiddeld f 11,37 per week voor Noord Holland en voor Zuid Holland gemiddeld f 10,12 per week, waarin ook weer grote variatie, b.v. van f 8,- tot f 17,- per week in Noord Holland. Dit verschil in beloning vond zijn oorzaak in het gebruik van ijzer in plaats van hout. Bij de vroegere houten scheepsbouw moest elke sloopstimmerman een bepaalde vakman zijn; voor de bouw van ijzeren schepen kunnen ongeschoolden onder leiding van een voorman werken.

In 1910 waren er in Friesland slechts 10 scheepswerven met 10 of meer arbeiders: Franeker (Draaisma en Brandsma), 3 werven met 50 arbeiders; Leeuwarden (V.d. Werf, Schilkampen), 1 werf met 45 arbeiders; Lemmer (Gebr. de Boer), 1 werf met 40 arbeiders; Makkum (Alkema en Zwolsman), 2 werven met 50 arbeiders; Warga (V.d. Werft), 1 werf met 10 arbeiders; Workum (Ulbe Zwolsman), 1 werf met 10 arbeiders; IJlst (Croles, later Evert en Klaas Zwolsman), 1 werf met 20 arbeiders.

De aanverwante bedrijfstakken vertonen ook een geleidelijke dalende tendens, er zijn dan ook nog in Friesland:

16 handelaren in scheepsbenodigdheden

23 touwslagerijen

25 zeilmakerijen

30 mast- en blokmakerijen, met in totaal 93 arbeiders. In hoofdzaak zijn deze bedrijven dus kleine bedrijfjes of éénmanszaakjes.

De ontwikkeling in de scheepsbouw komt omstreeks 1900 definitief tot een doorbraak. De stoomvaart en het ijzeren schip beleven een volledige opgang. Het tijdperk van de oceaanreuzen breekt aan, de tijd van de 60.000 tonners. Tegelijk komt de miljoenenemigratie op gang uit Europa naar de Nieuwe Wereld. Na de daling in de tweede helft van de 19e eeuw komt er nu in de scheepsbouw een opleving:

Op 31 december 1901 was er in aanbouw op de Nederlandse werven 33.700 bruto-register-ton.

Jaar Bruto-register-ton.	1915 406.045
1911 128.400	1916 442.110
1912 158.050	1917 429.560
1913 172.000	1918 477.850 (het ijzer wordt krap)
1914 185.170	1919 740.695

Daarnaast werden voor Nederlandse rekening op buitenlandse werven gebouwd:

31/12/1901	103.600	1917
37.400	1914	36.000
1911	74.500	1918
127.000	1915	0
1912	85.700	1919
155.110	1916	277.000
1913	74.000	

In dit laatste jaar was de Nederlandse capaciteit op de werven geheel benut. De scheepsbouw in Friesland had hier geen aandeel aan, alleen werd een enkel schip voor de kustvaart gebouwd in de oorlogsjaren. Alle scheepsbouw speelde zich af op de Hollandse werven, in Zeeland (Kon.Mij. de Schelde had 2000 man personeel) en in Groningen (vooral kustvaart).

Had in de tweede helft van de 18e eeuw Friesland het grootste aandeel in de kustvaart rederij, 100 jaar later is dit overgenomen door de provincie Groningen en de Groninger kustvaart werd in de 20e eeuw een begrip. Pas omstreeks 1950 herleefde de zeescheepsbouw in Friesland (Makkum, Harlingen, Franeker, Warga, Kootstertille en Lemmer).

De kustvaart heeft nimmer een stoom periode gekend, teveel laadvermogen zou in beslag genomen zijn door de machine en zijn bunkers. Via de gloeikopmotor kwam de dieselmotor; de hulpzeilen verdwenen snel.

Wanneer het eerste ijzeren schip in Friesland van stapel liep is niet bekend. De bouw begon omstreeks 1900, nog maar heel traag. Bij de Friesche Maatschappij tot Onderlinge Verzekering van schepen te Heerenveen (opgericht in 1837), die uiteraard oorspronkelijk houten schepen in haar verzekering had opgenomen, begint met eerst in 1902 onderscheid te maken tussen houten en ijzeren schepen. Het onderstaande illustreert overduidelijk de afname van de houten scheepsbouw en de opkomst van de ijzeren of stalen schepen:

Na 1917 wordt er bij deze verzekeringsmaatschappij geen onderscheid meer gemaakt en worden de weinige overgebleven houten schepen niet meer apart vermeld. De vraag blijft of in de totale cijfers ook al niet een tendens zit van het opkomende weg- en railvervoer. De 438 schepen van 1906 zijn in 1917 gedaald tot 345 schepen.

Zoals reeds vermeld kwam er een grote opleving in de Nederlandse scheepsbouw in de oorlogsjaren van 1914 tot 1918.- Nederland was neutraal en wie het lef had om te varen, daarbij het geluk had niet op een mijn te stoten of door een duikboot te worden getorpedeerd, kon grote winsten maken.

Uit overlevering is bekend, dat een zeilschoener met motorvermogen met ietwat geluk binnen twee jaar 'boven water' gevaren kon worden. Aan 'Het Nederlandsche Zeewezen' hebben wij de volgende gegevens ontleend: In het jaar 1914 vindt een tewaterlating plaats bij A. Wildschut te Gaastmeer, van een klipperschip van 160 ton.

In het jaar 1915 krijgen de Gebr. Zwolsman in IJlst opdracht voor een motervrachtsboot voor buitenlandse rekening; de kiel wordt gelegd voor een stoomsleeperboot en een sleepkaen (een sleepvrachtschip van 400 á 500 ton). In 1918 wordt de werf aanzienlijk uitgebreid en geëlektrificeerd.

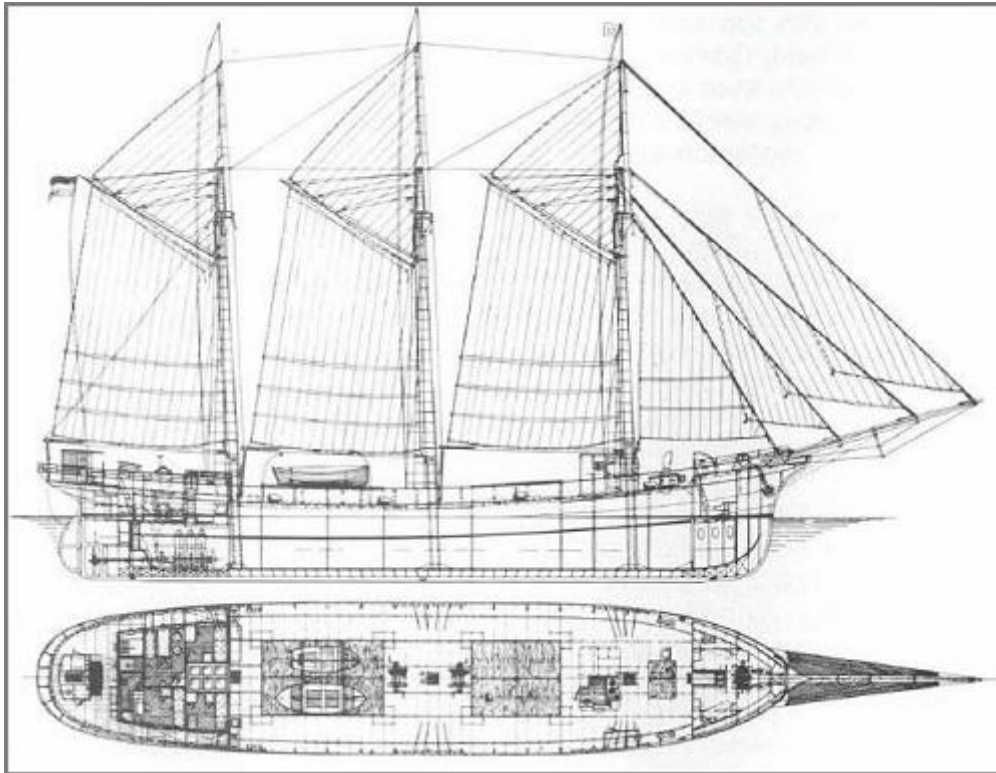
Er zijn vier hellingen voor schepen tot 500 ton. Er werken nu 33 man en op het einde van het jaar is er nog een vrachtschip in aanbouw van 375 bruto-register-ton, laadvermogen 530 ton, voor rekening van de Stoomvaart Maatschappij Neerlandia. Een foto van dit schip, een tweemastschoener met motorvermogen, genaamd 'Grana' is te vinden in het boekje IJlst 1268-1968.

In Lemmer op de werf van de Gebr. de Boer is in 1915 een stoomsleeperboot in aanbouwen in 1916 een motorlogger en een zeilharinglogger, in opdracht van de Maatschappij 'IJsland' te IJmuiden.

In 1918 wordt een drie-mast-zeilschoener gebouwd met een laadvermogen van 400 ton (afmetingen 32 x 7.40 x 3.20) met een motor van 120 PK voor rekening van de Zeevaart Maatschappij Groningen.



Dit is een foto van de enige Driemast-zeilschoener, door Gebr. De Boer, gebouwd in ca. 1916/18. Hij was ook meteen de snelste zeiler van IJmuiden. Het was midden in de Eerste Wereldoorlog, vandaar dat met grote letters "Holland" op de stuur- en bakboordzijde staat geschilderd.



Driemast-zeilschoener, gebouwd bij de Gebroeders De Boer te Lemmer.
Fries Scheepvaart Museum.

Deze werf kreeg grote bekendheid door de bouw van Lemster aken, als visserschip of als luxe jacht. Stichter van de werf was Pier de Boer, geboren te Woudsend in 1837. Hij vestigde zich op 5 maart 1876 te Lemmer.

In datzelfde jaar bouwde hij zijn eerste houten Lemsteraak volgens eigen ontwerp. In 1903 werd de werf door zijn vier zonen overgenomen: Hendrik, Harmen, Dirk en Klaas. In de crisisjaren van de scheepsbouw zijn de drie oudste broers van de werf gestapt en bleef Dirk alleen over.

Diens zoon Ary werd de laatste eigenaar. Hij kreeg wereldvermaardheid als ontwerper van het Koninklijk jacht 'De Groene Draeck'.

In Workum is in het jaar 1916 het stoomschip 'Lilian Spliethoff' in aanbouw, 500 ton groot. Hier hebben wij dan de uitzondering die de regel bevestigt, immers de kustvaart heeft de stoomperiode overgeslagen. Dit schip heeft blijkbaar toch niet zo voldaan, in 1919 werd het namelijk door de reder J.T. Spliethoff naar Frankrijk verkocht. In 1917 zijn er nog twee schepen gebouwd, één van 500 ton voor de rederij Schaap te Groningen en een schip van 440 ton genaamd 'Westerschelde'. Dit waren weer motorschepen en in 1919 wordt er weer een stoomschip gebouwd genaamd 'Wielinga'. In 'De Stêd Warkum' kunt U meer over de scheepsbouw in Workum vinden, ook foto's van bovengenoemde schepen.



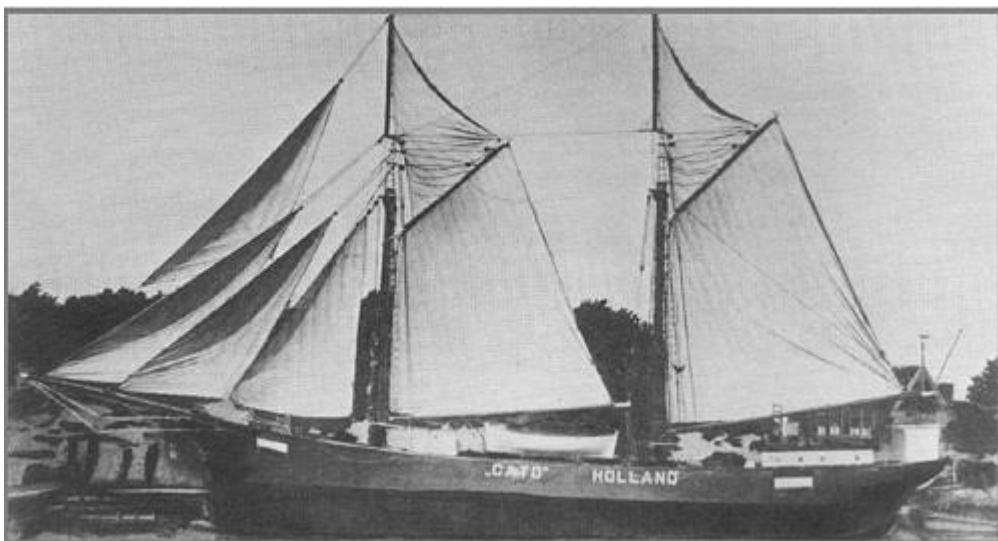
De kustvaarder "Lilian Spliethoff" in aanbouw op de werf van Ulbe Zwolsman te Workum in 1916. Fries Scheepvaart Museum.

In Franeker is in 1917 een motorschoener gebouwd van 250 ton, door R. Brandsma en Zn. Zie www.skutsjehistorie.nl In Harlingen is in 1917 een twee-mast-zeilschoener in aanbouw van 275 ton voor de Zeevaart Maatschappij Groningen bij de werf J. Vos en Zn. Voor dezelfde rederij bouwt scheepswerf Welgelegen eveneens een motorschoener van 325 ton.

In Leeuwarden is in 1917 een tweemast- zeilschoener in aanbouw van 325 ton op de werf Tjibbele A. v.d. Werf op Schilkampen. Zie www.skutsjehistorie.nl De motorzeilschoener genaamd 'Cato' is voor rekening van de N.V. Scheepvaartmaatschappij Caland te Rotterdam.

Volgens mededeling van de bouwer is dit schip op z'n eerste reis vergaan toen het in een mijnenveld terecht kwam. Over de verliezen in de oorlog zijn geen volledige gegevens bekend.

Maar tot en met 30 november 1916 zijn er 95 schepen gezonken, 37 beschadigd en 39 schepen gestrand; hierbij verloren 447 zeelieden het leven.



Tweemast-zeilschoener met motorvermogen 'Cato' in 1917 gebouwd op de werf van Tjibbele A. van der Werf op Schilkampen bij Leeuwarden. F.S.M.

Tenslotte is er in Dokkum bij Barkmeijer en Zn in 1918 een motorschoener van 250 ton gebouwd. Zie www.skutsjehistorie.nl

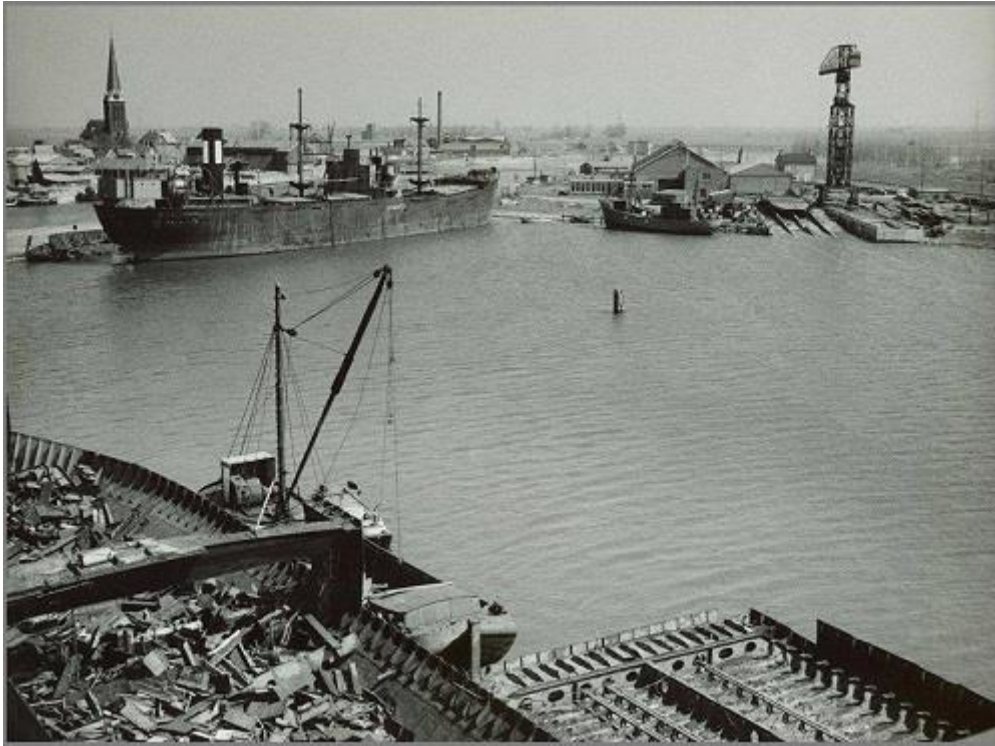
Dit is de hele productie van zeegaande schepen in de jaren 1914-1918 in Friesland. Van weinig betekenis op het totale landelijke tonnage, maar voor de lokale werkgelegenheid toch van belang. De Friese werven waren weer aangewezen op de binnenvaart en de vissersschepen, echter het wegvervoer kwam langzamerhand opzetten.

In de twintiger jaren kwam de crisis in de Friese scheepsbouw. Wij zagen hoe in Lemmer de drie gebroeders De Boer hun heil ergens anders gingen zoeken. Ook bij de Zwolmsmans en vele andere werven ging het zo.

Uit het rapport van de Staatscommissie van 1905 vermelden wij de volgende bijzonderheden uit Friesland: 'Over de havens De buitenhaven van Lemmer zou tot aan de mond van remmingswerken moeten worden voorzien. Men klaagde, dat het verboden is in de buitenhaven ligplaats te nemen, zulks in verband met het grote aantal schepen, dat vaak in de nauwe Lemsterrijn, wacht op gelegenheid tot uitvaren en zodoende de passage in die binnenhaven zou bemoeilijken.'



Binnenhaven, Lemmer 1898.



Scheepswerf Friesland 1960, op de achtergrond is Lemmer te zien.



De haven van Stavoren: Eén schipper achtte de havenrichting ongunstig voor het binnenlopen bij harde zuidwestenwind.



De haven van Workum: Deze haven ware naar het oordeel van één schipper in te richten als zeer nodige vluchthaven op het traject Enkhuizen-Harlingen. Daartoe moet echter een bank vóór de haven worden opgeruimd en aan de noordzijde moet een flinke dam met bocht worden aangelegd.



De haven van Harlingen

Eén schipper was van oordeel, dat het niet aangaat dat een schip vóór deze haven in zee moet blijven liggen wanneer een zeeschip naar zee vertrekt. Het binnenvaren wordt dan door het hijsen van een rode vlag verboden. Het zeeschip zou beter kunnen wachten.

Een andere schipper klaagde over de inrichting en de ligging van de haven zelf. Bij westenwind kan men de haven haast niet verlaten. Verbetering zou te bereiken zijn door het maken van een opening in de zogenaamde Nieuwe Haven bij de Steenen Man, waardoor gelegenheid tot uitzeilen ontstaat en de haven diep blijft'.



De waterwegen in Friesland.

De enquêtes hierover zijn zeer uitvoerig. Enkele belangrijke punten zijn: 'De schippers zijn algemeen van mening, dat de toestand van de waterwegen in Friesland slecht is. Dat komt omdat er tegenstrijdige belangen zijn. De boeren hebben 's zomers behoefte aan water voor hun landerijen, hetgeen onttrokken wordt aan de vaarten en kanalen. De schippers derven dan hun nodige vaardiepte. Soms wordt 2 decimeter minder diepgang toegelaten dan die welke is voorgeschreven. Dit is te zien in de sluis te Lemmer, waar een balk is aangebracht om de diepgang te controleren'.

Verder is er een scala van klachten: onvoldoende beheer, onderhoud en politietoezicht in het algemeen onvoldoende breedte, diepte, gebrekkige richting van de vaarwateren; de wallen kalven af door te snel varende stoomboten; de jaagpaden zijn te gering in aantal en verkeren in een slechte toestand; er wordt gevraagd of het bij de schipperij beruchte Rak van Ongemak bij Irnsum ook verlegd kan worden van Irnsum recht naar Oude Schouw; of de vaargeul door het Sneekermeer vrij gehouden kan worden voor de beroepsvaart en zo gaat het maar door. De bochten in de Scharsterrijn (de Zijpen en het Zandrak) moeten worden weggenomen; de vaargeul door het Tjeukemeer is te smal; de sluis bij Terhorne is bij Oostenwind 'niet te nemen'; de spoorbrug bij Grouw is te lang dicht; ook bij Oude Schouw moet men te lang wachten; bij de schutsluis te Staveren hebben de schippers last van het afstromen; één brug bij Sneek is zo nauw, dat een schipper zijn zwaarden van het schip moet verwijderen om naar het Sneekermeer te kunnen varen.

In Nederland onderscheidt men 5 soorten vaarwegen, namelijk:

- a. Hoofdrivieren en zeegaten
- b. Kanalen in de regel ook bevaren door zeeschepen
- c. Hoofdvaarwegen voor de grote binnenvaart.
- d. Hoofdvaarwegen voor de kleine binnenvaart
- e. Kleinere scheepvaartwegen.

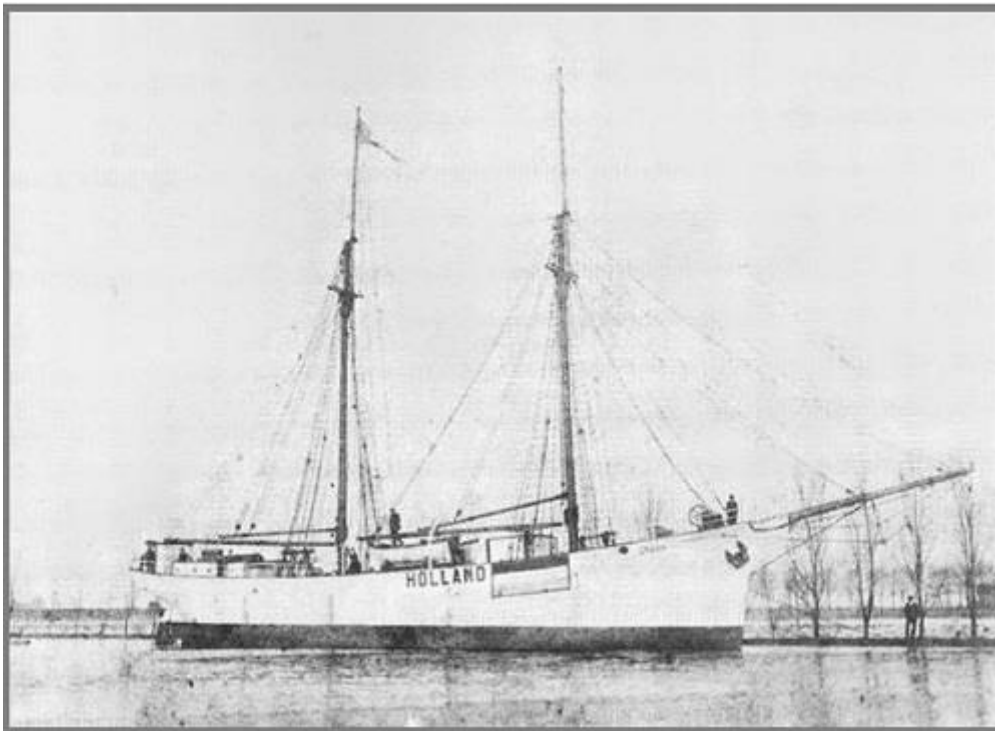
In Friesland vallen onder c.:

1. Het kanaal van Nieuwezijlen over Leeuwarden naar Harlingen
2. Het vaarwater van Groningen naar Lemmer
3. Het vaarwater van het Oudhof naar Staveren
4. De vaart van Terhorne naar Heerenveen.

Onder groep d. (als regel max. 60 ton) vallen:

1. De vaart van Heerenveen naar de Drentsche Hoofdvaart
2. De vaart van Leeuwarden over het Woudmansdiep naar Grouw.

Alle andere kanalen en vaarten in Friesland, en dat waren er heel wat, behoorden tot groep e. Ze waren van ondergeschikt belang.



Tweemast-zeilschoener met motorvermogen 'Grana', in 1918 gebouwd op de werf van Willem Zwolsman te IJlst. Fries Scheepvaart Museum.

Welke schepen voeren er door Friesland?

In 1911 bedroeg het aantal binnenschepen in de provincie Friesland 2.170. Het aantal typen en soorten was bijzonder groot. Dit gold ook voor de vissersschepen, waaronder enkele specifiek Friese. Er bestond een grote spraakverwarring bij de benoeming van de schepen. Een bij Ulbe Zwolsman in Workum gebouwd schip voor Wieringer rekening heette prompt na aflevering een Wieringer Aak.

Een mooi voorbeeld van deze spraakverwarring was de benaming Hoogaars, niet bepaald een Fries schip. Er bestonden vele soorten zoals de Oost-Duivelandse hoogaars, de platte Duivelandse, de Lemmerse, de Zeeuws-Vlaamse en de Kinderdijkse hoogaars.

Tjalken.

Bij de overgang van houten op ijzeren schepen is het tjalkmodel behouden gebleven. Tjalken werden gebouwd in de grootte van 20 tot 200 ton, tot de grotere behoorden de zeetjalken. Tjalken voeren overal in Nederland, maar ze werden in hoofdzaak in de Noordelijke provincies gebouwd.

Voor de riviervaart waren ze minder doelmatig, omdat ze moeilijk tegen de stroom in waren te slepen. Het sleeploon voor een geladen tjalkschip van Rotterdam naar Duisburg was ongeveer f 0,50 per last hoger dan voor een klipperschip.

Klippers.

In 1911 worden klippers door de Staatscommissie de zeilschepen van de toekomst genoemd. De eerste, voor de binnenvaart gebouwd, werden uitsluitend in de Rijnvaart gebruikt. Later ziet men ze overal varen. Op iedere werf van enige betekenis worden ze gebouwd. De grootte loopt erg ver uiteen, van 50 tot 500 ton. In Friesland is men gebonden aan een lengtemaat van 31,50 meter maximaal, met een daaraan aangepaste breedte. De grotere klippers worden hier dus niet gebouwd.

Klippers zeilden sneller dan tjalken. De grootste waren bovendien met twee masten getuigd. Bij de bouw was snelheid een eerste eis, daarom werd ook, evenals bij zeeschepen, het piekmodel toegepast, d.w.z. het onderschip liep bij de achtersteven scherp op. Bij tjalken is het achterschip meer gebogen, daardoor wordt het kielwater onstuimiger en is het roer minder vast. Immers, door het piekmodel kan het water vrij naar het roer stromen, waardoor het kielwater minder kolkt; het kielwater is dan zogenaamd lamgeslagen. Ook door toepassing van een andere stuurinrichting worden de klippers beter bestuurbaar en beter manoeuvreerbaar. Het logies of de woning was als regel boven op het achterschip aangebracht.

Klipperaken.

De klipperaak was een overgangsvorm tussen het oude aakmodel en het nieuwe klipperschip. De kop is die van een klipper, het achterschip is dat van de vroegere houten aak.

Daarom wordt bij dit type, anders dan bij de klipper, de aloude helmstok gebruikt en geen stuurrad of wiel. Klipperaken werden het meeste gebouwd in de kop van Overijssel, in Zwartsluis, Hasselt, Meppel en Hoogeveen. Ze werden veel gebezigd voor turfvervoer. In het noorden waren ze dus een bekend verschijning. De grootte varieerde van 100 tot 170 ton.

Dan waren er nog de Heven- op Hevelaken, Hagenaars, Hasselter aken, Staatsietjalken, paviljoentjalken, allemaal schepen die niet of nagenoeg niet in Friesland werden gebouwd. In opkomst waren de Spits, de Kempenaar, het Friese Maatkastje.

Vermeldenswaard is dat de koftjalken uitstierven. Ze onderscheidden zich van de gewone tjalken door de dubbelbrede berg houten, hierdoor kregen ze een ietwat zeegaand aanzien.

De kleine schepen voor de binnenvaart.

Wij noemen er enkele, bijvoorbeeld de kleine- of boeierpramen, hoofdzakelijk in Drenthe of Overijssel gebouwd, gebezigd voor turfvervoer naar de Overijssel met als retourvracht als regel grint. Dan zijn er de zandschuiten, zonder logies en tuigage, veelal gebruikt in de provincies Utrecht en Overijssel; de Groninger praam, een overgang tussen de tjalk en de Hoogeveense praam, 50 á 60 ton groot en de bolpraam, 20 tot 80 ton groot. De beide laatste typen komen hoofdzakelijk voor in de provincie Groningen evenals de Tasken of schuitjes 60 tot 100 ton groot, veel gelijkend op de tjalken en zo zijn er nog meer te noemen.

Wat Friesland betreft, het overgrote deel van de binnenschepen bestaat uit de tjalk- of roefscheepjes (skûtsjes), meestal niet groter dan 20 à 30 ton, een enkele maal oplopend tot 70 ton. Ze werden vóór alles gebezigd voor vervoer van terpgrond, mest, turf en landbouwproducten. Hun diepgang was als regel niet meer dan 3% tot 5 voet, dit in verband met de toen geringe diepgang van de Friese binnenwateren.

Er is één werf in Friesland beroemd geworden vanwege zijn skûtsjes, dit is de voormalige werf van de Gebr. Roorda, onder leiding van Bauke Roorda, te Drachten. Hij bouwde skûtsjes met een piek in het achterschip. Nog steeds bewijzen deze schepen tot de snelste te behoren bij het jaarlijkse skûtsjesilen.

Verder waren er nog de bokken, open vaartuigen, veelal gebruikt in de veenderijen in de drie noordelijke provincies. De grootte varieerde van 8 tot 12 ton. Ze werden ook door landbouwers gebruikt, evenals de pramen, die een rond voor- en achterschip hadden.

Een bijzonder type in Friesland was de snik, niet te verwarren met de snikken en jaagschuiten, die elders in den lande gebouwd zijn. De Friese snik hoorde speciaal thuis in het Noordwesten van de provincie. Ze zijn in hoofdzaak gebouwd door Van Manen in Berlikum, uitsluitend van hout, maar ook wel in Franeker, maar daar van ijzer.

Dan is er in het begin van deze eeuw de opkomst van de motorboot, het kleine scheepje, dat bij de beurtvaart goede diensten deed. In 1910 waren er in Friesland een 50 stuks van deze scheepjes.

Onder scheepvaartrechten worden verstaan de sluis- en havengelden, tol, brug- en kanaalgelden. Ze betekenen met name voor de schippers uit het Noorden van het land een aanzienlijke verzwarende van de lasten. Per provincie of gebied waardoor, varieerden de kosten aanzienlijk.

Een enkel voorbeeld (1910): een schip van 105 ton, varende van Rotterdam naar Sappemeer met graan, hoefde tot Lemmer niets te betalen (!), maar dan begon het:

Lemmer 2% cent per ton	f 2,62½	Bergumerdam	f 0,57½
Scharsterbrug	f 1,10	Schuilenburg	f 0,57½
Terhorne	f 0,32½	Kootstertille	f 0,05
Irnsom	f 0,57½	Blauw-Verlaat	f 0,57½
Brug Vogeljacht (Fonejacht)	f 0,15	Stroobos en 3 vlg bruggen	f 0,20

Gaarkeuken	f 1,05	Brug Foxhol	f 0,60
Brug Gaarkeuken	f 0,05	Sluis Martenshoek	f 10,50
Noordhorner tolhek	f 0,10	_____	
6 bruggen vóór Groningen	f 0,30	Totaal	f 20,50
Groningersluis	f 1,15		

De grote vaarwegen in het westen van het land waren bij het Rijk in beheer en onderhoud, daardoor waren ze vrij van scheepvaartrechten. In Friesland, maar ook wel in andere provincies waren de waterwegen in onderhoud bij de provincie, de gemeenten en soms zelfs bij particulieren en die wilden allen geld zien.

Op dit gebied heerst er nog steeds een grote variatie in de provincie Friesland.

Een schip van 161 ton van Lemmer naar Groningen betaalde f 14,42 en een schip van dezelfde grootte van Groningen naar Harlingen f 11,67½.

Een algemene klacht van de schippers is altijd geweest dat er bruggelden geheven werden, terwijl de brug alleen het landverkeer dient; het kanaal was er eerder dan de brug!

Het aantal schippers in Friesland bedroeg in 1910 2.170. Hiermee stond Friesland op de tweede plaats achter Zuid Holland met 2847 schippers.

De gemiddelde tonnenmaat in Nederland was 85. Friesland stond hier op de tiende plaats met een gemiddelde van 42 ton. De totale tonnenmaat was hier 91.169; landelijk werd hiermee de 6e plaats bereikt. Er waren verder nog 668 schippersknechten en 652 gezinsleden, die werk van een schippersknecht verrichtten.

De dertiger- of crisisjaren.

De teruggang in de binnenscheepvaart, trouwens ook in de zeevaart, begon reeds in de twintiger jaren. Daar kwamen toen, zonder enige kans op herstel, de crisisjaren nog eens overheen. Het verhaal moet dus in mineur eindigen. De economische positie van de particuliere binnenschipper was uitermate slecht. Uitvoerig worden we hierover geïnformeerd door een rapport van Van der Sleen, oud-adj. Rijksinspecteur voor de Binnenscheepvaart. De volgende feiten spreken voor zich:

Van der Sleen geeft een groot aantal directe en indirecte oorzaken aan van de slechte economische positie van de binnenschipperij. Zijn gegevens vergelijkt hij met het verslag van de eerdergenoemde Staatscommissie uit 1905. Het blijkt, dat er sedertdien niet zoveel is verbeterd is, meer zelfs verslechterd, doordat de Noordelijke schipperij zwaarder belast is door sluis- en bruggelden etc. dan elders in den lande.

Verschillende gemeentelijke armbesturen weigeren aan hulpbehoevende schippers steun te verlenen, terwijl diezelfde gemeentebesturen hoge lasten leggen op het schippersbedrijf.

Op de begroting van de provincie Friesland voor 1930 is gerekend op inkomsten uit kanaal-, brug- en sluisgelden groot f 342.000,-. In 1914 was dit bedrag f 112.302,50 zodat het 16 jaar later driemaal zoveel is. Voor de gemeente Leeuwarden zijn deze bedragen resp. f 52.000,- en f 15.350,-, ook ruim driemaal zo hoog. Wat er dan voor andere gemeentelijke-, waterschaps- en andere heffingen nog bijkomt is niet te schatten.

Daartegenover treft men in het Noorden weinig Rijkswaterwegen en kunstwerken aan welke vrij zijn van tol, die uit de algemene kas worden onderhouden, van de belastingcenten van de schippers uit het Noorden.

De Staatscommissie van 1905 concludeert: de hoofdvaarwegen voor de binnenschipperij in Nederland verkeren in bevredigende toestand, met uitzondering in de provincies Friesland en Groningen.

Van der Sleen komt in 1930 tot de dezelfde conclusie. In zijn rapport is een mededeling opmerkelijk: 'Zo is er naar Leeuwarden toe, voor grote schepen wel tienmaal zoveel vracht als vanaf Leeuwarden. Voor de kleine schepen is het juist andersom'.

Een voorzichtige conclusie zou kunnen zijn, dat de kleine beurtvaarder meer concurrentie ondervond van de vrachtauto, toen nog regionaal verkeer, terwijl de grotere schepen last ondervonden van de Spoorwegen, die door de regering gesteund werden door 50% reductie (later 30%) op het vervoer van landbouwproducten.

Uit vorenstaande kan ook de conclusie getrokken worden, dat het met de scheepsbouwers evenmin florissant gesteld was. Rijk geworden Friese scheepsbouwers bestaan trouwens niet. Een aantal week uit naar de luxe jachtbouw en kon daarin een goede boterham verdienen.

Een aantal zeilmakers ging mee. Maar in beide branches zijn ettelijke geruisloos verdwenen.

GERAADPLEEGDE EN AANBEVOLEN LITERATUUR

L. KAMMINGA.

In de tekst hebben we reeds meerdere bronnen vermeld als dit direct op het daar vermelde betrekking had. Verder werd de navolgende literatuur geraadpleegd. Voor meer informatie wordt deze aanbevolen.

Nicolaas Witsen - Aeloude hedendaegsche Scheepsbouw en bestier - Amsterdam 1671.

Cornelis van IJk- De Nederlandsche Scheeps-bouw-konst opengesteld Amsterdam 1697.

G. Groenewegen-Verscheidene soorten van Hollandse vaartuigen - Rotterdam 1786-1806.

Ir E. van Konijnenburg- De Scheepsbouw vanaf zijn oorsprong - Brussel 1905.

Mr J.C.A. Everwijn- Beschrijving van handel en nijverheid en Nederland - 's Gravenhage 1912.

Jaarverslagen Fries Scheepvaart Museum te Sneek - jaren 1951-1968

P. Verhoog- De ontwikkeling van onze Scheepvaart en havens - Amsterdam 1960.

Jhr Mr J.C. de Jonge- Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen - Haarlem 1869.

G.C.E. Crone- Nederlandsche Binnenschepen - Amsterdam 1944.

A. Boersma- Kustvaart, ontwikkelingen in enkele decennia - Amsterdam 1954.

Staat der Werken tot verbetering van de algemene afstroming van het Boezemwater en de Scheepvaart in de provincie Friesland: 1827-1858, 1860-1862, 1863-1865.

Verslag der Staatscommissie ingesteld bij Koninklijk Besluit van 4 mei 1905 tot het nagaan van de toestand waarin het Binnenschipperij verkeert. Met XXVII Bijlagen - 's-Gravenhage 1911.

Kap. J. Oderwald - Het Nederlandsche Zeilschip vanaf 1800 - Amsterdam 1939.

Encyclopedie van Friesland - Amsterdam - Brussel 1958.

Statistieken van de Nederlandse Nijverheid uit de 1e helft van de 19e eeuw. Dr J.J. Brugmans - 's Gravenhage 1956.

T.L. Mollema- Het verband tussen de kleine zeevaart en de binnenvaart in historisch licht - Groningen 1933.

Verslagen van den Heer Staatsraad Gouverneur en van de Heeren Gedeputeerde Staten in de provincie Friesland (1840-1875).

Staat van Nederlandsche Fabrieken volgens de Verslagen der Gemeenten. Uitg. Nederlandsche Maatschappij ter Bevordering van de Nijverheid - Haarlem 1859.

Ir L. Leclerc- De laatste Nederlandse Zeilschepen - Utrecht 1966.

M. Seghers en R. de Bock- Schepen op de Schelde - Antwerpen 1960.

Stads- en Dorpskroniek van Friesland. Deel I 1700-1800, Deel II 1800-1900. Dr G.A. Wumkes - Leeuwarden 1930.

Heinrich Winter- Een Hollandse tweedekker. Vertaling L.M. Akveld - Amsterdam z.j.

De Nederlandse Kustvaart I en slot in 'De Onderneming' jaargang 11 no. 26 en in idem jaargang 1912 (1962) no. 2.

Het Nederlandsche Zeewezen, jaargangen 1914, 1915, 1916, 1917, 1918, 1919. Mr

S.J. Fockema Andreae en G. Bakker - IJlst 1268-1968. Uitg. A.J. Osinga B.V., Boalsert 1968.

L. Kamminga- Schuttevaer 19 november 1965 77e jaargang - pag. 7, Friesche Scheepsbouw Vereniging viert halve Eeuwfeest.

Idem-Willem Zwolsman- Scheepsbouwer in Makkum, Schuttevaer 18 februari 1966, pag. 6.

Idem-Scheepsbouwers Alkema, Makkum-Schuttevaer 18 maart 1966, pag. 6.

Idem - Scheepswerf Langenberg, Leeuwarden - Waterkampioen 14 december 1966 no. 1187.

Idem - Scheepsbouw in 'Skiednis fan Menameradiel', Fryske Akademy no. 427, Leeuwarden 1972.

Idem-Schepen van de Friese Admiraliteit.

Miedema Pers 1973, Leeuwarden.

Idem - Het Scheepsbouwersgeslacht Zwolsman in Friesland. Waterkampioen no. 1152, 23 juni 1965.

Idem- Redersboek 1766-1782 te Workum, Jaarverslag Fries Scheepvaart Museum 1962, pag. 47.

Idem - Bijdrage Economische Geschiedenis Friese Scheepsbouw, financiële gegevens uit Redersboeken. Idem 1963.

Idem - Piipster Skûtsjes - Werf Gebr. Roorda, Drachten, Waterkampioen no. 1129, 8 juli 1964.

Idem - Acht Piipster Skûtsjes (genealogie)

Waterkamp. 27 okt. 1965, no. 1161. F.L. Diekerhoff- De oorlogsvloot in de 17e eeuw - Bussum 1967.

U.E.E. Vroom: Vracht- en Visserschepen gebouwd door Eeltje en Auke Holtrop van der Zee. Uit het peperhuis 3e serie, oktober 1968, Zuiderzeemuseum, Enkhuizen.

Mr dr T. Huitema e.a.- Ronde- en Platbodemjachten - Amsterdam 1962.

F.N. van Loon - Handleiding tot den burgerlijken Scheepsbouw - Workum 1938.

Ir J.J. Loeft- Oog in 't Zeil. 300 Jaar geschiedenis van de Pleziervaart in Nederland - Amsterdam 1972.

Het College 'Zeemansvoorzorg' te Harlingen 1851-1931 - Harlingen z.j.

Or H.J. Keuning- De Nederlandsche Zeescheepvaart - Gorichem 1944.

S. Haagsma- Een en ander over Frieslands Zeewezen, Vrije Fries, deel XVII - Leeuwarden 1895.

M. v.d. Steen, oud adj. Rijks inspecteur voor de Binnenschipperij te Leeuwarden-De Economische Positie onder Particuliere Binnenschippers - Leeuwarden 1930.

T. Bijlsma- Fan Lytse Hazze ta greate Jouwer - Joure 1966.

L. Kamminga- Bijdrage tot de geschiedenis van de Scheepsbouwnijverheid in Workum in 'De Stêd Warkum', pag. 114 e.v. - Bolsward 1967. (Uitg. Fryske Akademy).

L. Kamminga: De Scheepsbouw te Makkum in: 'Geakunde Wûnseradiel', pag. 337 e.v. Bolsward 1969 (Uitg. Fryske Akademy).

De Noodakelijkheid van een Departement van Marine te Harlingen betoogd - Harlingen 1802.

Ver. 'Oud Harlingen': Harlingen mien Stadsje - Harlingen 1970.

J. van Beylen: Schepen van de Nederlanden, van de late middeleeuwen tot het einde 17e eeuw - Amsterdam 1970.

Economisch Historisch Jaarboek deel 21, jaargang 1940, De geschiedenis van de Friese Mij tot Onderlinge Verzekering van schepen te Heerenveen opgericht 29 december 1887.

P. Dekker: Friese Schippers op de Amsterdamse Oostzeevaart in 1731 - It Beaken 3ge jr.gong no. 5/61977, pag. 229.

Zeven eeuwen relaties Amsterdam en Friesland - It Baeken 37e jr.gong no. 3. 1975.