



„Buiten de zeilvaart is er nog nooit een echte schipper geboren”

Tekst: S. J. van der Molen

Foto's: Paul Vogt

**Marchienus de Jonge heeft in 55 jaar
een vloot van scheepsmodellen gebouwd**

*„Ik ben er nooit veel beter van geworden.
Een kistje sigaren, dat bleef er van over.
Voor het model van de Friese boeier
„Frisia”, dat nu in Alphen aan de Rijn
staat en dat een compleet ingerichte
kajuit bezit, beurde ik in 1933 helemaal
f 75,-. En daar moest toen nog
f 40,- voor materiaal af. Maar ik
heb het ook nooit om het geld gedaan.
Schrijf maar op: 90 percent was liefde en
zin om een skipke te bouwen dat naar
mijn eigen kop was”.*

*Een deel van De Jonges modellenvloot in
het Fries Scheepvaart Museum te Sneek.
Op de voorgrond de Friese boeier de (Zytse)
Friso ex Semper Idem uit 1890 (model uit
1962). Daarachter ligt de boeier Frisia
(1933, met compleet ingerichte kajuit).*

Marchienus (bij bekenden: Chienus) de Jonge zit op zijn praatstoel in zijn huis aan de Kleine Beer in Lemmer, waar hij sinds kort met zijn vrouw woont na nogal eens te zijn verhuisd nadat zij Enkhuizen hadden verlaten. „Hij is hier al zeven pond aangekomen en met zijn hart is het ook weer in orde”, zegt mevrouw de Jonge dankbaar en opgewekt. Beiden maken nog een jeugdige indruk en daarmee is geheel in overeenstemming, dat op het naambordje te lezen staat: „Marchienus en Sietske de Jonge.”

Toch was het op 26 februari j.l. 74 jaar geleden dat Marchienus in Harlingen geboren werd aan boord van een 80 ton metende Groninger tjalk, De Vrouw Antje. Het schip is al lang ter ziele, maar wie in het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen komt, kan daar het model bewonderen van deze binnenvaarder, waarmee vader De Jonge - in Veendam geboren en getrouwd met een schippersdochter uit het Friese Wolsum (bij Bolsward) - turf uit de Drentse Zuidoosthoek haalde om die zelf in de stad te verkopen. Marchienus heeft dat model eigenhandig gebouwd en dat er „Sneek” op staat komt doordat de de Jonges later die stad als domicilie hadden gekozen. Daar gingen zij in 1922 ook wonen: „vader kon zich vanwege zijn reumatiek op het schip niet meer redden en moeder, die al dertien keer geopeerd was, was ook niet veel meer, als is ze toch nog 91 geworden met een makkie”.

In datzelfde Sneek, waar Marchienus in de jaren '30 een avondtekenschool bezocht, in het bouwvak heeft gewerkt, in de jachtbouw en de jachtverhuur heeft gezeten en zeven jaar ook brugwachter was - grotendeels op de Pöllebrug, „een mooi rustig brugje, waar ik in het huisje veel tijd had voor mijn liefhebberij” - eert het Fries Scheepvaart Museum zijn oud-medewerker deze zomer met een tentoonstelling van zijn scheepsmodellen. De Jonge en zijn vrouw waren van 1947 tot en met 1949 bij dit museum werkzaam. Hij draagt het dan ook een warm



„Wie met lijn begint valt in bouwpakketten en dat is niets voor mij”.

hart toe en hoewel hij eigenlijk al besloten had nu geen modellen meer te bouwen, heeft hij zich toch nog verplicht een model van een „ielbûs” (palingbuis: scheepje, waarmee de Friese palinghandelaars uit Gaastmeer, Heeg en Wor-

kum de paling van Engeland afhaalden bij de schippers in de noordelijke provinciën en Oost-Friesland) te bouwen. Directeur Ten Hoeve gooide bij de opening van de expositie ook nog een balletje op over een Fries „skûtsje”, maar de Jonge houdt die boot af: „Ten Hoeve moet één keer ophouden”. Maar mevrouw de Jonge knipoogt en lacht: „hij kan toch niet stilzitten.”

Nu was stilzitten ook geen gewoonte op de zeilschepen en zeker niet op de Vrouw Antje. Want in 1914 werden zijn oudste broers opgeroepen en een derde broer moest in 1915 in dienst en zo kon de 12-jarige Chienus zich al „een volslagen schipperknecht” noemen op zijn vaders tjalk: „in 'e line, op 'e boom en als het kon op de zeilen, want een knecht kon er niet af.” Tot zijn 18de jaar duurde dat leven aan boord. Toen verkocht vader de Jonge de Antje voor f 300,- met zeil en treil aan een oom, die het schip uit Sneek ophaalde, het in Nij-Beets vol turf liet gooien en met die 70 ton naar Amsterdam voer. Daar werd de tjalk van vier verschillende schotten voorzien, vanwege de verschillende soorten brand-



Het kloeke model van het 18de eeuwse kofschip LODEWIJK WARTNA, in 1949 gebouwd naar een voorbeeld in het Nederlands Historisch Scheepvaart Museum.

stof, en diende het schip als legger in de gracht. „Hij het syn end nog haald in Edam, meen ik”.

Toen Chienus 18 jaar was, maakte hij zijn eerste model. Dat was in 1922 en mirabile dictu bestaat dat model niet alleen nog en is het ook op de expositie te zien, maar het werd al in 1947 eigendom van het museum, doordat de heer J. van der Weij de paviljoentjalk „Fortuna” bij de opening aan het F.S.M. schonk. Zoals bekend heeft een paviljoentjalk geen roef, maar een verhoogd achterdek, „paviljoen” genoemd. Het dek ligt achter de luikenkap gelijk met de bovenkant van het boeisel.

„In die Fortuna heb ik duizend uren werk zitten”, herinnert de bouwer zich na 55 jaar nog. „Maar ik had toen wel al verschillende scheepjes gemaakt, al was dat niet meer dan jongenswerk. De Fortuna was mijn eerste echte model. Toen had ik dat al: als ik een mooi schip zag, moest ik dat maken. Op het oog. Ja, alle modellen heb ik praktisch op het oog gemaakt. Tekeningen had ik niet nodig. Ik wist immers heel goed hoe een schip er uitzag? Ik was er toch in geboren? Ik kende alle verbindingen.”

Als ik vraag, of het juist is, dat de Jonge, zoals men zegt, wel 90 modellen heeft gemaakt, reageert hij: „De mensen zeggen en schrijven zoveel. Maar om de 50 zal het toch wel lopen. En ik zou niet weten hoeveel tijd daarin is gaan zitten. Die 1000 uren van de Fortuna heb ik onthouden, maar verder weet ik het niet. Ja, mijn laatste model, vorig jaar in Baarn gemaakt, dat kostte negen maanden. Nee, geen hele dagen. Ik begon na het middageten en dan werkte ik door tot een uur of tien, half elf 's avonds. Ik heb nog nooit op een zaterdagmiddag met mijn vrouw boodschappen gedaan. Ze liet mij altijd naar mijn schuur of mijn zolder gaan en heeft nooit aanmerkingen gemaakt (in zijn Harlinger-Fries zegt de Jonge letterlijk: „se is der nooit over fallen”)

De tentoonstelling in Sneek geeft uiteraard niet meer dan een keuze uit de werkstukken van deze modellenbouwer pur sang. Van voor en in Wereldoorlog II dateren de al genoemde Fortuna, de dito Frisia, drie zeilschouwen en een 16 m², ook wel grote BM-er genoemd, ontwik-



keld uit de BM-klasse en gebouwd met latten volgens een vinding in de jaren '30 van H. Bulthuis in Bergum. In zijn Sneeker jaren heeft de Jonge heel wat kleine en grote modellen gebouwd, zoals de tentoonstelling laat zien. Daar is het uit 1946 daterende grote, fraai gedetailleerde en versierde model van het Friese Statenjacht, in de 18de eeuw gebruikt voor reizen van hoogwaardigheidsbekleders, eigendom van de provincie Friesland die in haar Jouster boeier Friso, zoals bekend, ook een hedendaags Statenjacht bezit, zij het geen admiraliteitsjacht meer zoals vóór 1795.

Dit opvallende model wordt in de vitrine gezelschap gehouden door het kofschip Lodewijk Wartna, dat de Jonge in 1949 voor een Fries bedrijf vervaardigde, toen een der firmanten de leeftijd der zeer sterken had bereikt. Het betreffende bedrijf was twee eeuwen geleden gestart met zo'n kof (zoals bekend een tweemast-kustvaarder, in de 18de eeuw in Friesland veel gebouwd en voor de handel op de Oostzee, Skandinavië, Frankrijk, de Middellandse zee gebruikt met

Het in 1977 gebouwde twee meter lange model van de WB 17, de palingaak DE STAD WORKUM, De Jonges nieuwste werkstuk.

een minimum aan „folk”). Natuurlijk kon dit model niet uit eigen aanschouwing en herinnering worden gebouwd, maar diende hier een exemplaar in het Nederlands Historisch Scheepvaart Museum te Amsterdam tot voorbeeld.

Het laatste model dat de Jonge voltooide en waarvan hierboven al sprake was, is tevens de jongste aanwinst van het Sneeker Museum. Het is dat van de palingaak DE STAD WORKUM, die naar zijn roerversiering (een klaverdrie) ook wel de „klaveraak” werd genoemd. Voor rekening van de Workumer palinghandelaar Rintsje Visser werd het schip in 1855 gebouwd. Na later in handen te zijn geweest van respectievelijk Jan Haagsma en Auke Lankhorst werd deze snelle zeiler in 1932 voor f 300, overgedragen aan de bekende firma W. en A. Visser te Heeg. Varen was er toen niet meer bij:



„Voor negentig procent is het liefde. Ik heb het nooit om het geld gedaan”.

Detail van de WB 17, dat laat zien welk een minutieuze modelbouwer De Jonge is.

het schip dat als de laatste vertegenwoordiger gold van een type dat het midden hield tussen een kof en een loodsrinkeelaar, werd in gebruik genomen als legger op de vaste ligplaats van de Friese „eelships” op de Theems voor Custom-house te Londen.

De Jonge was al met de bouw van het model bezig, toen het museum te Sneek ervan hoorde. Het bestuur vond de Ottema-Kingma-Stichting te Leeuwarden bereid het model aan te kopen en het als „jubileumverrassing” in bruikleen af te staan. Door zijn grote afmetingen, zijn robuuste vormen, zijn sprekende details trekt dit meesterstuk terecht de aandacht van de velen die de expositie - die met DE STAD WORKUM als het ware de rij opent - bezoeken. Men moet grote bewondering hebben voor de werkkraft van de toen 73 jarige, van wie dit model wel als zijn opus magnum mag gelden.

Zoals gezegd: de (19) modellen op deze expositie vormen slechts een keuze uit

het vele werk van de Jonge. Van de ronde en platbodems vallen te noemen de Friese boeier (Lytse) Friso, ex Semper Idem, in 1890 door Eeltsje Holtrop van der Zee te Joure gebouwd (het model in 1962 gemaakt); het Friese jacht Antje, in 1973 voor zijn dochter gemaakt en genoemd dus naar de ouderlijke tjalk; een Fries jacht uit 1952, waarvoor de in 1868 door Eeltsjebaas gebouwde Mercurius min of meer als voorbeeld heeft gediend; drie zeilschouwen (1942 en 1944, hiervoor genoemd); een Friese aardappelsnik (goede vrachtzeiler op smalle Friese binnenwateren met zijn sterk vallende balksteven, spitse kop, volle kont en brede zwaarden); een in 1947 vervaardigd model van een haring- of zeeboot, die werd geboomd en die in gebruik was bij de haringvisserij aan de noordelijke Friese Waddenkust totdat in 1932 de Afsluitdijk een einde maakte aan de komst van de haring.

Volledigheidshalve moeten ook genoemd worden de Regenboog Pieterke (1948), de Pampus Boecanier (1948), de 22m Maria Machteld uit 1948, een Valk uit datzelfde jaar en een in 1973 gebouwde BM-er: het bekende open bootje met kiel van de al genoemde ontwerper H. Bulthuis, die zoals de catalogus terecht vermeldt „met zijn ontwerp een revolutie in de jachtbouw teweegbracht en een belangrijke bijdrage leverde aan de demokratisering van de watersport.” Deze modellen van scherpe jachten en jachtjes laten weer een andere kant van het kunnen en de kunst van de Jonge zien, wiens hart overigens het meeste uitgaat naar de ronde jachten en de platbodems.

Toen hem dan ook in 1949 werd meegeedeeld dat hij maar moest solliciteren om als modellenbouwer bij het Zuiderzeemuseum van zijn hobby zijn werk te kunnen maken, greep hij die mogelijkheid uiteraard met beide handen aan, nog afgezien van de meerdere verdiensten en de aanstelling als rijksambtenaar. Wie echter zou menen, dat dit museum wel vol zal staan met modellen van de Jonge, vergist zich schromelijk. Er zijn inderdaad in Enkhuizen twee modellen van zijn hand, maar hij maakte ze in zijn vrije tijd. In dienst van het museum werd wel gebruik gemaakt van zijn schippersprak-



Het achterschip van het grote model van het 18de eeuwse Friese Admiraliteits- of Statenjacht, dat de provincie Friesland in 1946 verwierf.

tijk, zijn kennis van oude schepen als adviseur, keurder en ophaler van aankopen voor de museumvloot en niet te vergeten zijn kwaliteiten als restaurateur. Hij vertelt:

„Ik heb de Sperwer nieuw opgebouwd; die was helemaal verprutst door de laatste Engelse eigenaar. Ik heb een nieuwe

Staverse jol gebouwd, een nieuwe haringboot, de Urker ijsvlet voor de helft vernieuwd, de snikke tot over de berg-houten nieuw gemaakt om maar te zwijgen van de talloze masten, gieken, gaffels, boegsprietten, zwaarden en roeren enz. Maar daarvoor was ik niet aangenaam. Ik zou modellen bouwen, maar daar is mij in die twintig jaar nooit de gelegenheid voor geboden.” Triest vindt de Jonge het ook, dat hij heeft moeten meehelpen schepen waaraan hij zelf gewerkt had om ze te behouden, ook weer te slopen, toen het in de praktijk onmogelijk bleek de schepen van het Zuiderzeemuseum vóór de wal in alle seizoenen in het water te laten liggen. De directie was in dit opzicht veel te optimistisch geweest. Pas toen zo ongeveer de halve vloot aan oude schepen was gesloopt, kregen de overblijvende vaartuigen, waaronder de boeier Sperwer, een „eeuwige” ligplaats in de nieuwe schepenhul: geen ideale oplossing, maar wel de enige mogelijkheid om ze voor het nageslacht te bewaren.

In 1969 verliet de Jonge het museum. Zijn modellen op de tentoonstelling laten zien, dat hij toen niet met de handen in de schoot ging zitten. In Nijland, Emmeloord en Baarn waar het echtpaar na zijn vertrek uit de haringstad heeft gewoond voordat beiden in de Lemmer hun laatste anker uitwierpen, zijn nieuwe werkstukken tot stand gekomen, niet minder kundig en nauwgezet gemaakt dan de oudere modellen. En allemaal met dezelfde gro-

te kennis van zaken, benijdenswaardige handvaardigheid en inderdaad grote liefde voor de oude zeilvaart. Vindt de Jonge het verdwijnen van die zeilvaart - afgezien van de huidige recreatieve herleving - een verlies? Het antwoord luidt: „Een verschrikkelijk verlies! Buiten de zeilvaart is er nog nooit een echte schipper geboren. In de zeilvaart ben je pas helemaal schipper. Zo'n motor die brengt je er wel, maar ik heb pas in mijn laatste plezierboot een motor gehad en dat was ook nog een buitenboordmotor. Ik wou dat motorgeronk niet „an myn kop hewe”. Het was een houten reddingsloep van een Finse vrachtboot en ik roeide hem in drie dagen van de werf in Hendrik Ido Ambacht naar Enkhuizen. Er was wel een Oceaanuigje bij voor als-ie dienst moest doen op zee, maar ik heb er een kajuitjachtje van gemaakt en het spijt mij nóg, dat ik dat mooie scheepje in 1973 verkocht heb, vooral nu wij hier in Lemmer wonen.”

Zoals gezegd: wie de Jonges modellen wil zien, moet in het Fries Scheepvaart Museum aan het Kleinzand 12 te Sneek zijn. De expositie is daar nog de hele maand september open. Als men dat doet, zal blijken dat de catalogus niet overdrijft als we lezen: „De modellen onderscheiden zich door hun fijne detaillering en dikwijls exacte weergave van de oorspronkelijke schepen.” En dat kan bepaald niet van alle modellen, zelfs niet in sommige van onze musea, worden getuigd.

Hoe bouwt de Jonge een model?

„Ik gebruik het liefst Slavonisch eiken, meubelhout dus. Voor de dekken kun je geen eikehout gebruiken en daar neem ik dan grenehout voor. Ik begin altijd met de stevens. Als ik die klaar heb, dan heb ik tevens de holte van het schip.

En ik móét de stevens eerst maken om de zeeg in het schip op zijn holte te kunnen bepalen. Die werkwijze is al een heel oude mode. Ik zet de stevens op en dan kan ik de zeeg erin brengen voor de berghouten. Dan heb ik meteen steun voor de inhouten en de oplangers. Bij die berghouten moeten eerst allemaal hulplatjes worden gebruikt en daarna kunnen pas de inhouten erin en de oplangers. De inhouten gaan er op het oog in volgens het beloop van het schip. Bakboord en stuurboord zijn gelijk, maar alle andere inhouten verschillen („for-

rinne” - letterlijk: verlopen - zegt de bouwer in het Fries dat hij en zijn uit Bakkeveen afkomstige vrouw steeds met elkaar spreken) totdat je het bepaalde model van anderen krijgt. Als die „ribbekast” klaar is, kun je met het aftimmeren beginnen. Dan kunnen de huidgangen („bügen”) er in. Je hebt vlakplanken, kimplanken, bügen, de gearen, de tilling achterin (het „weglopen”) en voor al dat werk gebruik ik gewoon timmergereedschap, maar wel het kleinste dat er is. Ook het fijnste deeltje van het model spijker ik. Er komt geen druppel lijm aan te pas. Wie met lijm begint, vervalt in de bouwpakketten en dat is niets voor mij. Dit is het dan zowat. Nou ja, ik zou nog allerlei bijzonderheden kunnen vertellen, maar dan kan eigenlijk alleen als je ook kunt zien hoe je een model in al zijn onderdelen bouwt.”