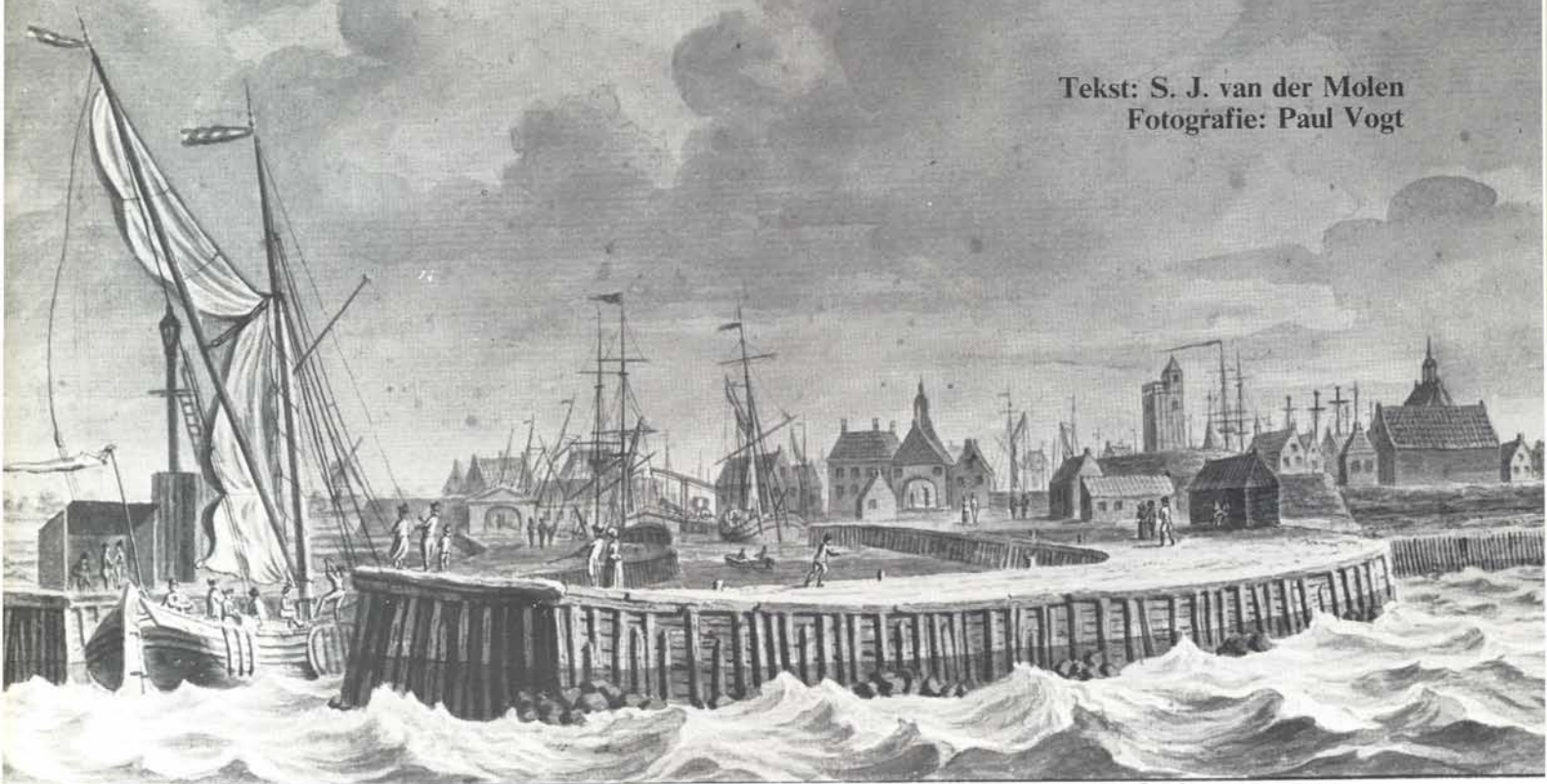


„Folkert Nicolaas van Loon was een genie”

Tekst: S. J. van der Molen
Fotografie: Paul Vogt



(Enkele overwegingen bij de herdruk van zijn geschriften)

„Van Loon was een genie en heeft den alouden roem der Friezen, in het vak van wis- en werktuigkunde, nieuwen luister bijgezet. In een der voornaamste vakken van kennis en kunst, waarbij ons Vaderland het meeste belang heeft, zijn toch door hem uitvindingen gedaan en verbeteringen aangebragt, welke, als trappen ter vervolmaking, zijn aanweezen nog lang zullen overleven, en de vereering van tijdgenoot en nageslacht dienen.”
Wopke Eekhoff (1841)

Het is al weer enkele decennia geleden dat ik kennismaakte met de beide geschriften die Folkert Nicolaas van Loon

ons heeft nagelaten en waarvan de pas verschenen herdruk – als uitgave van Lykele Jansma te Buitenpost en De Boer

Gezicht op de (Noorder)haven te Harlingen in 1781, toen Folkert Nicolaas van Loon daar zijn jongensjaren beleefde. (Prentenkabinet Friesch Museum te Leeuwarden)

Maritiem te Haarlem – een aangename aanleiding is om na zoveel jaar in dit tijdschrift aan persoon en werk op het terrein van de scheepsbouw en met name de zeilvaart de aandacht te schenken die de auteur alleszins verdient. Toen ik in het begin van de jaren 50 zijn werk bestudeerde – in de Stedelijke Bibliotheek te Leeuwarden bleek een exemplaar aanwezig van zijn zeldzaam geworden *Handleiding tot den burgerlijken scheepsbouw*, met een atlas waarin twintig platen, uit 1838 – zag ik mij al spoedig genoodzaakt in de *Leeu-*

warder *Courant* het voor Van Loon op te nemen. Aanleiding was het feit dat de overigens door mij zeer gewaardeerde heer C. J. W. van Waning, ter gelegenheid van de eerste onvolprezen dag der ronde en platbodemjachten, op 4 juli 1953 onder grote belangstelling te Grouw gehouden, een inleiding hield, waarin hij verklaarde de indruk te hebben dat deze Van Loon geen Fries was, maar uit de omgeving van Dordrecht kwam. Aan dit vermoeden knoopte hij de veronderstelling vast, dat op deze wijze de bouw der Friese ronde schepen in de vorige eeuw als het ware Hollandse invloed had ondergaan.

„Constructeur”

Dat zou op zichzelf niet betreurenswaardig zijn geweest, maar Van Loon kwam helemaal niet uit het westen des lands, doch uit Harlingen. Het gevolg was dat ik in hetzelfde dagblad, waaraan ik toen als redacteur verbonden was, een artikel publiceerde waarin het doopzeel van deze interessante figuur met zijn vele uitvindingen en zijn baanbrekende beschouwingen werd gelicht. Dat was des te gemakkelijker, omdat de Leeuwarder archivaris Wopke Eekhoff, in dezelfde krant en wel op 2 maart 1841, naar aanleiding van Van Loons overlijden te Leeuwarden op 13 december 1840, een uitvoerig levensbericht had bijgedragen.

Wat Eekhoff niet vermeldde, maar wat bij informatie bij het stedelijk archief aan het licht kwam, is dat Van Loon bij de volkstelling van 1839 als beroep „constructeur” had opgegeven. Merkwaardigerwijze reageerde de heer Van Waning niet op dit artikel, maar wel stuurde hij mij, zij het eerst op 27 januari 1964, een brief, waarin hij naar aanleiding van zijn onderzoek aangaande de „Boeier van Rijnland” verklaarde zich nog steeds bezig te houden met Van Loon en alsnog terugkwam op zijn spreekbeurt in de tuin van het Grouwster Theehuis op die gedenkwaardige dag der rondeljachten in 1953. Uit zijn opmerking zal blijken dat het niet ongepast geacht moet worden uit genoemde brief het een en ander te citeren.

De heer Van Waning schreef mij onder meer:

„Dat ik over deze Hollandse invloed op zijn werk iets buiten de tekst van mijn voordracht in de open lucht (...) gezegd zal hebben, is wel waarschijnlijk. Dat ik in verband hiermede gezegd zou hebben, dat F. N. van Loon „geen Fries was”, kan eenvoudig niet waar zijn, om de eenvoudige reden dat ik blijkens mijn aantekeningen van die tijd toen reeds zeer goed wist wie F. N. van Loon was en waar hij geboren was.” Daarna bracht hij een artikel van de Friese genealoog R. S. Roorda uit 1959 betreffende de voorouders van Van Loon ter sprake en gewaagde van „een wel zeer onverdiende veeg uit de pan” – de heer Roorda trok inderdaad niet zuinig van leer – om te besluiten: „Dit slechts te Uwer informatie en hoogstens ter rectificatie wanneer het zo eens te pas mocht komen.” Wel, na zoveel jaren wordt bedoelde rectificatie hierbij dan eindelijk gepubliceerd. Het gaat er tenslotte niet om wie gelijk had – de spreker of de toehoorders – het gaat er om wie Folkert Nicolaas van Loon was.

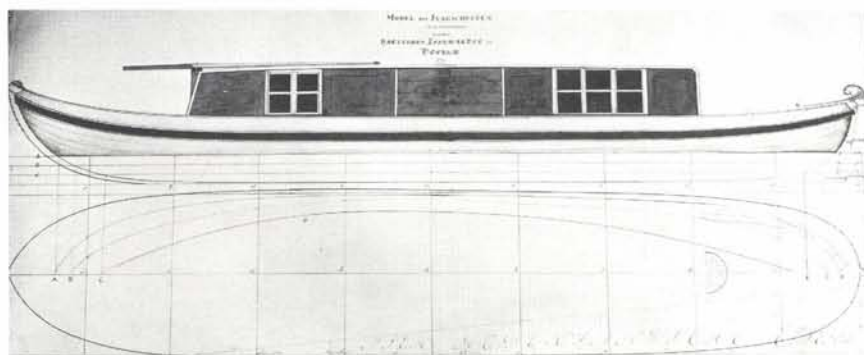
Voor de beantwoording van deze vraag heeft wijlen de heer Roorda in zijn *Genealogie-Van Loon* belangrijk materiaal aangedragen. Het heeft geen zin hier alle voorzaten van het „genie” (Eekhoff) ten tonele te voeren. Maar voor een beter begrip van de persoonlijkheid van Van Loon met een zowel wiskundige en technische als een artistieke inslag is het toch niet onaardig te vermelden dat Roorda niet alleen terecht kwam bij notaris Jan van Loon, die in 1579 burger van Leeuwarden werd, maar dat tot Folkert Nicolaas’ voorouders ook behoorde de bouwmeester van het fraaie renaissance-

stadhuis van Bolsward, de zich „kistemaker” noemende Jacob Gysberts (1579-1655), overigens ook de vader van de vermaarde dichter Gysbert Japicx. Kunstzinnige voorouders had hij dus wel.

Hij werd op 6 december 1775 te Harlingen geboren als zoon van Nicolaas A. van Loon, die advocaat, notaris, exploitant van een houtzaagmolen en hout-handelaar was, en diens vrouw, Tryntje Folkerts Schellingwou. „Onze” Van Loon was dus wat zijn roepnaam betreft genoemd naar zijn grootvader aan moeders zijde. Eekhoff heeft in genoemd artikel zijn leven correct en vrij uitvoerig beschreven. Toch kon in de onlangs verschenen reprint van de *Handleiding* een levensbericht worden opgenomen, dat niet alleen op Eekhoff berust, maar dat de vrucht is mede van eigen onderzoek door de heer W. F. Broos, te Haarlem. Hij heeft zich echter moeten beperken tot de hoofdzaken en ik kan dan ook tot mijn genoegen meedelen, dat eerlang van zijn hand een uitvoerige biografie van F. N. van Loon zal verschijnen: de persoon in kwestie verdient dat zeker en de heer Broos beschikt reeds over het nodige materiaal.

Voor het volgende ontleen ik gedeeltelijk het een en ander aan de inleiding van de heer Broos. Als kind – zo lezen wij daar – verloor Folkert na elkaar zijn beide ouders en zeven jaar oud was hij al wees. Hij werd eerst ondergebracht bij ds. B. Jongsma, te Peins, waar hij tien

Ontwerp van Van Loon van een jaagschuit in de trekveerdiensten tussen Harlingen, Leeuwarden en Dokkum, in 1828 (Stedelijke Kunstverzameling Leeuwarden)





De houtzaagmolen van F. N. van Loon aan het Rak van Ongemak te Irnsum, afkomstig uit Harlingen, inmiddels gesloopt. (naar foto in bezit van de heer W. F. Broos te Haarlem)

jaar bleef. Toen al ging zijn voorkeur uit naar de zeilsport, terwijl hij zich ook als opgroeiende jongen veel bezighield met het tekenen van schepen en het bouwen van modellen. In 1793 verhuisde hij naar Leeuwarden, waar hij op een houtzaagmolen kennis verwierf omtrent de praktische verwerking van en de handel in hout, teneinde later de hem door zijn vader nagelaten houtzaagmolen te Harlingen te kunnen exploiteren. Als gevolg van de Franse overheersing – ik meen overigens begrepen te hebben, dat de doopsgezinde Van Loon tot de patriotische partij behoorde – moest hij naar ander werk uitkijken. En zo werd hij in 1797 aangesteld tot secretaris van Rauwerderhem, welke functie hij later zou verwisselen met die van ontvanger en controleur der directe belastingen in dezelfde grietenij (gemeente) om zich tenslotte als maire (burgemeester) van Rauwerderhem te zien benoemd.

Na de Franse tijd behield Van Loon, als zovele andere ex-patriotten, zijn ambtelijke betrekking, eerst als schout en daarna als eerste assessor van de grietenijraad van Rauwerderhem. Tevens bleef hij controleur bij de administratie der belastingen in het gebied Sneek, om die functie na 1822 te ruilen met het controlegebied Dokkum. Uit deze be-

trekking werd hij in 1825 eervol ontslagen en op (een klein) pensioen gesteld. Hij woonde al die jaren merendeels in Irnsum en zal het na zijn 50ste hebben kunnen stellen zonder een vast salaris doordat hij buiten zijn ambt een exportbedrijf in boter en kaas op Engeland dreef en ook een handel in vure- en grenhout begon nadat hij de houtzaagmolen uit Harlingen naar Irnsum had laten overbrengen. Een afbeelding van deze verdwenen molen is bewaard gebleven. Misschien heeft ook een rol gespeeld – al zwijgt Broos daarover – zijn tweede huwelijk met Juliana Anna van Coulon, de dochter van de Leeuwarder burgemeester, en als zodanig uit een patricische familie, waaraan nog het monumentale Coulonhuis in de Friese hoofdstad herinnert. Bovendien was Van Loon ook actief op het gebied van de scheepsbouw, misschien mogen we zeggen de scheepsbouwkunst.

Hydrodynamica

Hij was niet alleen een hartstochtelijk zeiler en als gevolg daarvan een schipper en stuurman met veel praktische ervaring, hij speurde ook lange jaren naar de beginselen van wat in onze tijd aerodynamica en hydrodynamica worden genoemd, welke namen hij niet kende, maar met welke begrippen hij zich al vroeg vertrouwd had gemaakt. En zoals een vogel de vorm van het vliegtuig heeft bepaald, zo ontleende hij in zijn in 1838 verschenen *Handleiding tot den burger-*

lijken scheepsbouw vergelijkende gegevens vooral aan de vissen, maar ook wel aan de vogels: „De verdeeling in 10 heb ik ontleend aan de snoek. De zalm, de haring en zeer vele, ja de meeste visschen welke ik ken, zijn alle door 10 het best deelbaar; de zeemeeuw, die een zeer snelle vogel is, benevens vele andere, die de lucht klieven, hebben de meeste wijdte, zoowel als de visschen, binnen de staart op 4/10 hunner lengte. Ik heb het punt van de meeste wijdte dikwijls verplaatst, om te onderzoeken, of het ligter beweegbaar zoude zijn in de Vloeistof, en dat punt ook door een zekere gelijkmatige lengte als vergroot, met eenen stilstand van lijnregt; doch ben telkens, zoo als ik heb aangemerkt, op deze maat teruggekomen.”

Om kort te gaan, Van Loons benadering van de scheepsbouw kan zonder meer wetenschappelijk worden genoemd. Daarbij had hij geen kritiek op – integendeel: niets dan lof voor – de scheepsbouw die zich bezighield met de grote schepen die de oceanen bevoeren of met de wijze waarop schepen voor de Nederlandse marine werden gebouwd op grond van metingen, berekeningen, tekeningen, ontwerpen, enz. Onvrede had hij met de „amateuristische” manier waarop destijds in ons land dikwijls binnenschepen werden gebouwd. Zijn streven was nu daarop gericht dat ook bij deze bouw de principes werden aangehouden zoals die golden voor grote schepen, hetzij handels- of oorlogsbodems.

Om Broos nog even het woord te geven: „Het streven van Folkert van Loon naar een theoretische formulering resulteerde ten slotte in de uitvinding van de zogenaamde Loeflijn: een lijn, gelegen tussen de kiel van het schip en het watervlak. Deze lijn werd gevonden iets beneden de geladen lastlijn en was opgebouwd uit twee halve ellipsen, lopende respectievelijk van de voorsteven tot het grootspant (op ca 4/10 van de lengte) en van het grootspant tot aan de achtersteven.”

Nog vóór zijn pensionering schreef hij zijn eerste verhandeling: *Beschouwing van den Nederlandschen Scheepsbouw met betrekking tot Deszelfs Zeilaadje*. De Huishoudelijke Maatschappij te Haar-

lem eerde hem er voor met de toekenning van de zilveren medaille en tien gouden dukaten. Ook werd het manuscript in 1820 in boekvorm uitgegeven door de Wed. A. Loosjes aldaar. Het zou achttien jaar duren voor het tweede werk van zijn hand het licht zag: de al even genoemde *Handleiding tot den burgerlijken scheepsbouw*, dat in 1838 bij H. Brandenburg, te Workum, werd gedrukt. Op het titelblad staat vermeld dat het geschrift „ontworpen” werd „ten gevolge van het goedgeunstige besluit van Zijne Majesteit den Koning, van den 31 Julij 1837, No 47”. Blijkbaar was hem voor de uitgave of voor het onderzoek een subsidie verleend. Beide geschriften hangen duidelijk samen met zijn wens „als liefhebber van het zeilen en de zamenstelling van een schip” door een zelf gevonden tekenwijze en tekeninstrumenten een methode te ontwikkelen „waardoor aan elk schip de eigenschappen kunnen worden gegeven van buitengewoon snel te zeilen over alle boegen, ligt van bestuur te zijn, en eene geringen diepgang te hebben.” Een vernieuwing van het Nederlandse binnenschip dus.

Ook uitvinder

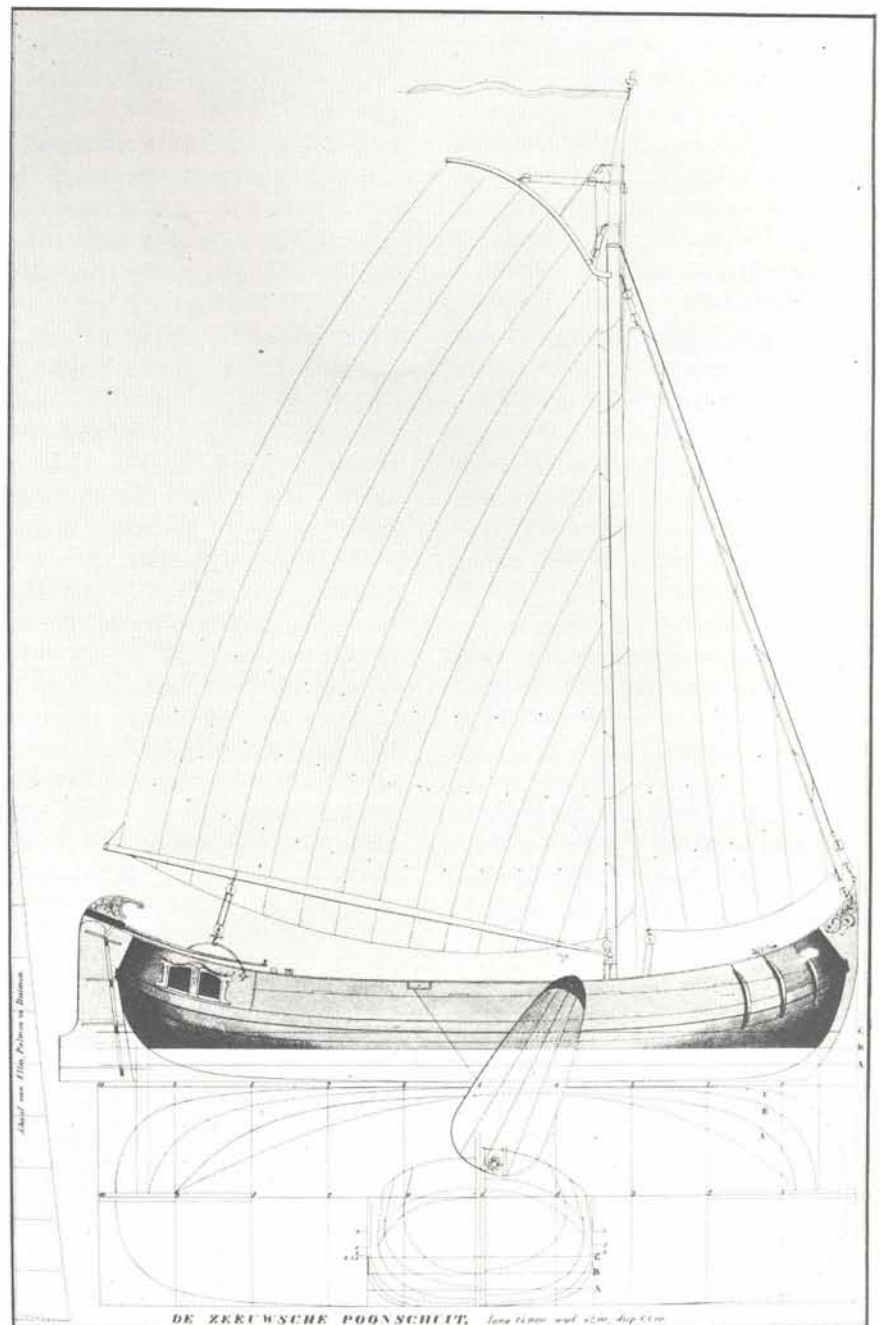
Die vernieuwing blijkt niet alleen uit zijn beide theorieboeken. Van Loon heeft ook heel wat praktische zaken op het terrein van de scheepsbouw uitgevonden. Zoals daar zijn: de draaiende hanepoot, het doorgehouden scheerhout, de holle zwaardklamp, de gegroefde scheepskiel en de ovale scheepsmast. Op een iets verder verwijderd gebied lagen zijn ontwerpen voor een turfpersmachine en een steigermachine. Ook maakte hij een model voor een nieuwe pont over het water bij de Alde Skou in de straatweg Heerenveen-Leeuwarden onder Irnsum (waar hij immers woonde), kreeg hij op een grote tentoonstelling in 1821 in Gent een medaille voor zijn model voor een overdekte reddingboot „welke naar het oordeel van deskundigen de bekende vaartuigen van die soort overtreft” (persbericht van 5 september 1821) en behaalde hij in 1830 op een expositie in Brussel veel eer met zijn „beweegbare tekenlinialen”, zijn „klem-

werkbank voor timmerliede” en zijn model voor „een onzinkbare jol”.

Van Loon had dan ook regelrechte contacten met scheepsbouwers. Bij de zes ontwerpen van zijn hand die destijds werden aangetroffen in de nagelaten boedel van de scheepsbouwer Eeltsje Holtrop van der Zee te IJlst was er een voor een „skûtsje” (tjalkje) met „een roef als van een boeier” en bestemd voor Woudsend, waarbij de maker teleurgesteld had aangetekend: „Te vergeefs

ontworpen voor [door?] onbeschoftheid van den schipper. Dit is 't gewone loon voor een kunstwerker.” Toch zijn wel degelijk schepen naar zijn tekeningen gebouwd, zoals twee snelzeilende beurtschepen tussen Lemmer en Amsterdam (resp. te Zwolle en te Lemmer uitgehaald), een „zeejagt van 's Graveland” (IJlst, 1825), „meerboeijers van

„*De Zeeuwsche poonschuit*”, uit *Van Loons Handleiding tot den burgerlijken Scheepsbouw (1838)*



Rijnland" (voor baron Tuil van Serooskerken van IJzendoorn), een driemastkof voor Zaandam, een loodsvaartuig („De Maasstroom”), dat in 1828 op de Rijks Marinewerf te Medemblik werd gebouwd, een in 1831 ontworpen vlotgaand loodsschip voor de Maas en Goedereede (gebouwd te Dordrecht), terwijl hij onder meer het toezicht had bij de bouw van zes loodskotters te Dordt en Capelle aan de IJssel (1835-'36). Niet zonder reden schreef Eekhoff dat hij in verband met deze opdrachten „herhaalde en moeitevolle reizen met zijn jagt naar het zuidelijk gedeelte van Holland" moest maken, terwijl hij al niet zo jong meer was.

En dichter

Was Van Loon onder de scheepsbouwers een „kunstwerker”, zoals hij zichzelf dus wel noemde, hij moet in letterkundig opzicht al evenzeer een kunstenaar zijn geweest, getuige het feit dat hij ook gedichten schreef. Hij zou er vele in handschrift hebben nagelaten – zijn ze al even raadselachtig verdwenen als enige van zijn tekeningen die tot voor weinige jaren in een verzameling te Leeuwarden aanwezig waren, maar inmiddels spoorloos zijn geworden – terwijl er enkele werden gedrukt. Dat zijn een lijkzang op een jong gestorven vriend, een „ter gedachtenis” bij de dood van Regnerus Livius van Andringa de Kempenaar (Arnhem, 1813) en een gelegenheidsgedicht, waarvan ik de tekst niet heb kunnen ontdekken en dat verscheen „Ter gedachtenis van de redding van drie schipbreukelingen op Urk”, in 1821. Een veelzijdig man dus, die bovendien een manuscript naliet waarin hij zijn persoonlijke lotgevallen beschreef – onder meer een operatie zonder verdoving! – en waarop onlangs, dankzij de goede zorgen van directeur Ten Hoeve van het Fries Scheepvaartmuseum, in het westen des lands bij nazaten de hand kon worden gelegd.

Zal elke belangstellende in de geschiedenis van de Nederlandse scheepsbouw en zeilvaart alleen al om het bovenstaande – hoe beknopt ook weergegeven – zonder twijfel met genoegen de verschijning van de herdruk van Van Loons oeuvre



Op spanten gebouwd, palmhouten model van een zeilsloop. Ontworpen en gebouwd naar F. N. van Loon. (Fries Scheepvaartmuseum te Sneek)

begroeten, beide werken bevatten ook tal van gegevens over thans grotendeels tot het verleden behorende scheepstypen, die de auteur uit eigen aanschouwing en ondervinding kende. Het is natuurlijk even zoeken, want een register ontbreekt – dat zou een serieuze studiosus voor zichzelf moeten aanleggen – maar om één voorbeeld aan te halen: de schrijver van „een schokkergeschiedenis” in dit tijdschrift (4e jrg. nr. 2, mei 1980) zou er profijt van hebben gehad als hij de *Beschouwingen van den Nederlandschen scheepsbouw*, uit 1820 dus, had kunnen raadplegen en wel in het bijzonder de bladzijden 12-14.

Lof voor schokker

Daar spreekt Van Loon namelijk over de „Urker of Volendammer Visschuit”, die in gedaante van alle andere schepen sterk afweek, niet het minst door „de hellende voor-, de hangende achterstevens aan dewelke de boegen insgelijks in hellende en hangende rigtingen zijn aangebracht”. Hij prijst onder meer: „De aandruk van de kortgaande golven [van de Zuiderzee, v.d.M.], in plaats van hunne vlakke boorden over te storten, ligt het vaartuig altoos op. Tegen den wind op laverende verwekt de scherp te zamen gerevene, hangende voorstevens een kloving in de aanvallende baar, welks

tuimelende top door de boegen wordt teruggeworpen op eene wijze, welke bij stormweder als de benedenbogt van elke golf den grond schuurt en daardoor boven eene brandstorting geeft, verwondering baart.”

Niet alleen is dit een staaltje van zijn beeldende schrijftrant, hij vermeldt ook de aantallen schokkers – want daar gaat het over – in 1812. Namelijk: Elburg 5, Schokland 70, Harderwijk 34, Urk 60, Bunschoten 34, 't Gooi 60, Vollenhove 16, Kuinre 16, Dürkendam 10, Vollandam 70, Marken 30, Hoorn 8, Edam 4 en Hinlopen 3. Dat is in het geheel 438 schepen. Dat het inderdaad de schokker betrof – zo genoemd omdat Schokland er blijkbaar de meeste van had? – blijkt uit de mededeling: „Behalve deze worden er nog een aantal gevonden te Wierum, Paezens, Zoltkamp, Schiermonnikoog, Ameland, Terschelling, Vlie en Texel, zoodat men niet te veel rekent, als men stelt, dat er 500 stuks aanwezig zijn.” In die tijd hadden de genoemde plaatsen aan de Waddenkust inderdaad schokkers, die (zoals wij in een vorig artikel gezien hebben) daar „aken” werden genoemd, zodat, ook als meer algemene aanduiding, „vischschuiten” zou doen twijfelen, het vast staat dat Van Loon dit (immers vóór 1800 al bestaande) type heeft bedoeld.

Maar eveneens vindt men mededelingen in beide publikaties over: de Texelse Lighter alias Zwolsche Kaag, de Groningerlander Tjalk, het Blokzijlder Jagt, de Meppelsche Praam, de Zeeuwsche Poon, om een kleine greep te doen. Een uitvoerige beschrijving bij de twintig platen in de portefeuille heeft betrekking op niet minder dan 26 schepen uit zijn tijd: van roeisloep tot schoener, van beurtschipper tot vishoeker, van hektjalk tot Boskooper boot, van poon tot barge, van gaffeltjalk tot Groninger kof, van fregat tot loodschuit, enz. Terwijl de Nieuwe tijd zich al aankondigde in plaat 17: „de stoomboot van Rotterdam op Nijmegen”. Voor een deel betreft het opmetingen van bestaande schepen, voor een ander deel eigen ontwerpen. Met elkaar vormen zij een even interessant als helder beeld van wat anderhalve eeuw geleden allemaal onze wateren bevoer!