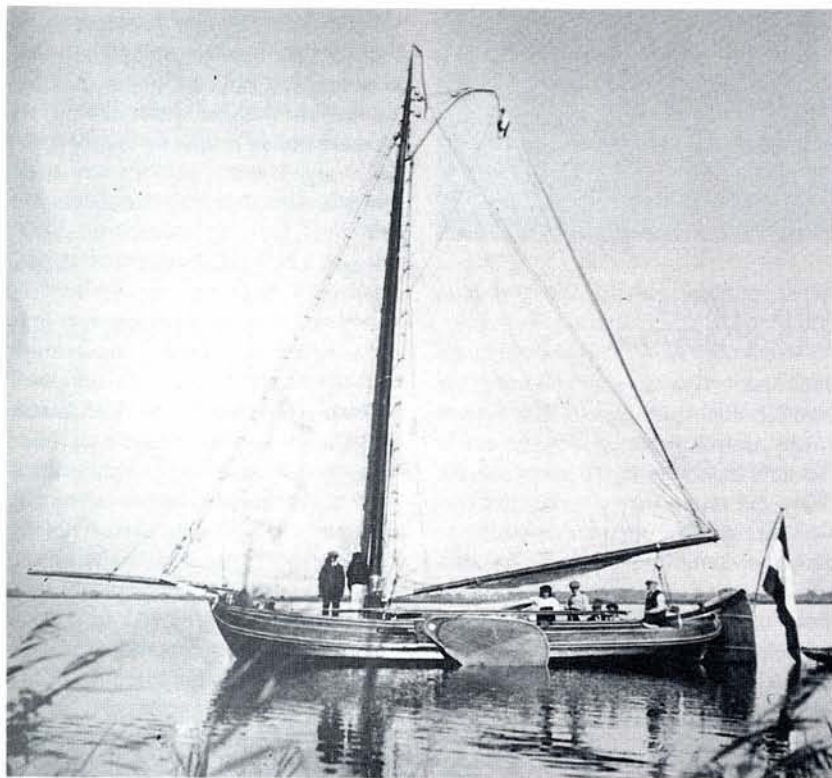


De mythe van de *Stavo*

In publikaties duikt de Stavo steeds weer op en wordt dan aangeprezen als de laatste Dordtse boeier. Reden genoeg om wat meer aandacht aan dit schip te besteden.

W. VAN
ZIJDERVELD



De Stavo bij bijna windstil weer. Bron: Fries Scheepvaartmuseum, Sneek.

Vele, waarschijnlijk tientallen jaren, was dit schip een van de weinige, zo niet de laatste overnaadse boeier die nog in de vaart was. Dat was niet in de contreien waar dit type thuis hoort: de provincies Holland, maar in Friesland, waar het schip generaties lang in het bezit was van de Friese adellijke familie Van Eysinga.

Niet moegestreden, maar door een regelrechte rituele moord werd zij tenslotte om zeep geholpen.

Waarschijnlijk was het schip sinds circa 1790 eigendom van de familie Van Eysinga. Waarop dat jaartal is gebaseerd weet of vermeldt echter niemand. Toch zou dat jaartal wel eens waar kunnen zijn. Jhr. C. van Eysinga heeft hiervoor de volgende hypothese.

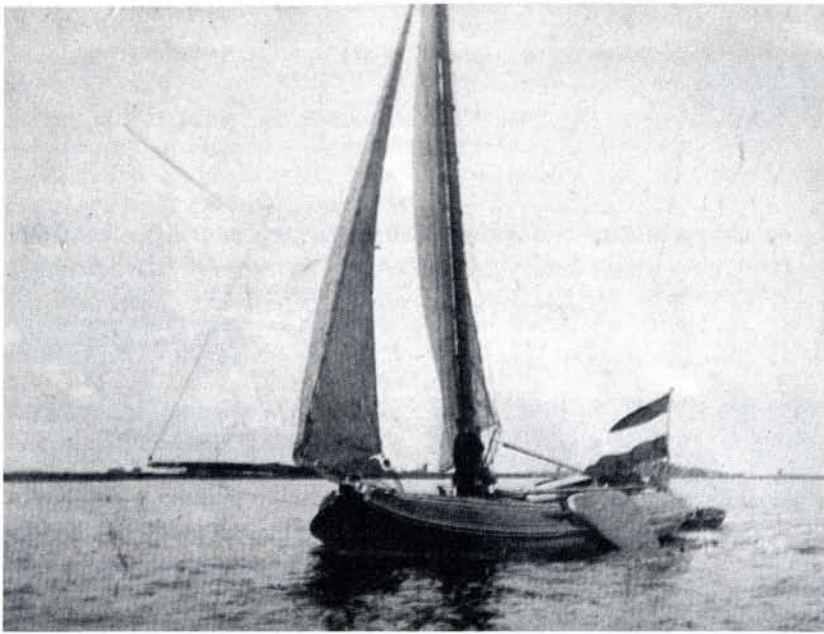
DE EIGENAARS

In die tijd overleed Schelte H.R. van Eysinga, een voorvader van hem. Hij was voor Friesland lid van de Admiraliteit van Amsterdam en moest uit hoofde van zijn functie vaak van Friesland over de Zuiderzee naar Amsterdam varen. Hij deed dat met een jacht dat, volgens een prent van Pieter Idses Portier, een naar achter hoog oplopende zeeg had. Het lijkt veel op een 17de-eeuws speeljacht. Waarschijnlijk was het schip daarom in circa 1790 al oud en is het door zijn zoon, die te Langweer op Osinga-State woonde, ergens in die tijd vervangen door de *Stavo*. Tijdens de ruimerige jaren 1790-1795 die vooraf gingen aan de stichting van de Bataafse Republiek, en zeker in en na 1795 vervielen ook dat soort baantjes. Om die reden of uit voorzorg heeft hij

misschien voor eigen gebruik binnen Friesland een kleiner schip geprefereerd en toen de *Stavo* aangekocht. Hoe dan ook, het blijven gissingen. Vast staat in ieder geval dat Jonkheer Mr. Frans Julius Johan van Eysinga (1818-1901) het schip al in 1855 in zijn bezit had. Tot aan zijn overlijden in 1901 bleef hij eigenaar van de *Stavo*. Deze Jhr. Frans van Eysinga was een invloedrijk man. Hij was raadsheer van het Gerechtshof van Leeuwarden, Minister van Staat, voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal, kamerheer in bijzondere dienst van de Koning, enz.

Zijn zoon, W. van Eysinga, erfde het schip. Hij werd enkele jaren daarna echter ongeneeslijk ziek. In 1909 neemt Jonkheer Mr. Cornelis van Eysinga (1847-1930) de *Stavo* over uit de boedel van zijn overleden broer. Deze Cornelis zou later de *Stavo* laten slopen. Waarom? Dat zat al besloten in het karakter van deze vriendelijke man die zeer op de *Stavo* was gesteld en wordt een stuk duidelijker als we weten hoe hij handelde ten tijde van de verwerving van de *Stavo*.

Hij was toen zelf in het bezit van de *Standfries*, een overdekte boeier van 10 ton, dus kleiner dan de *Stavo*. Jhr. Cornelis van Eysinga vond twee schepen uiteraard wel wat te veel en besloot daarom de *Standfries* te verkopen. Hij had echter hart voor zijn schip en wilde er zeker van zijn dat de *Standfries* in goede handen kwam en niet zou worden verwaarloosd of verruïneerd. Toen hij een koper had gevonden wilde hij ook heel zeker zijn van zijn zaak. De aspirant-koper moest een dag met hem uit zeilen om te tonen dat hij een volleerd zeiler was en goed met het schip overweg kon. Bovendien moest hij Van Eysinga zijn kasboek ter inzage geven om aan te tonen dat hij voldoende geld bezat om de *Standfries* ook echt te kunnen onderhouden.



De Stavo onder zeil met een zwakke bries. Opvallend zijn het sterk invallende boeisel en het schuin staande zwaard. Bron: Fries Scheepvaartmuseum, Sneek.

DE JEUGDJAREN VAN DE STAVO

Het is helaas niet bekend, ondanks het uitgebreid familiearchief, waar, wanneer en door wie het schip is gebouwd. Te oordelen naar de vorm (zover als bekend) stamt de *Stavo* uit het midden of de tweede helft van de 18de eeuw. Er is echter ook een bron die de ouderdom op 150 à 200 jaar schat. De *Stavo* zou dan gebouwd moeten zijn tussen 1720 en 1770. We zullen het maar houden op ergens in het midden van de 18de eeuw.

Het oudst bekende document is een kwitantie uit 1810 voor levering van een Riga-grenen balk waaruit de mast moest worden gemaakt. Andere oude documenten schijnen in het familiearchief, dat deels wordt bewaard in het Rijksarchief te Leeuwarden, niet aanwezig te zijn.

Volgens de overlevering zou het schip ook zeereizen hebben gemaakt. Het zou in de Napoleontische tijd met vluchtelingen (de zogenaamde Engelandvaarders) de Noordzee zijn overgestoken.

De grootvader van Cornelis van Eysinga had als grietman in Wommels geresideerd en gebruikte de *Stavo* om zijn bezittingen in Langweer te bezoeken. (Een grietman was een bestuurder en rechter van een bepaald gebied.)

Spiegeljacht van Jonkheer S.H.R. Rooda van Eysinga, binnenvarend bij de Zijlroede te Lemmer. Gewassen pen- en penseeltekening door Pieter Idserds Portier (1698-1781).

EEN EERSTE KENNISMAKING

De *Stavo* was zwaar gebouwd en maakte een stoere, zelfs een beetje logge indruk. Schippers, de echte kenners dus, konden de lijnen van de *Stavo* echter wel waarderen, evenals de vaareigenschappen van het schip. Het was een prima zeiler die op diep water en bij harde wind hoger aan de wind kon varen dan de Friese boeiers, toenmalige jachten en goed getuigde skûtsjes. Of dat altijd het geval was

valt te betwijfelen, maar dat het een goede zeiler was, is zeker.

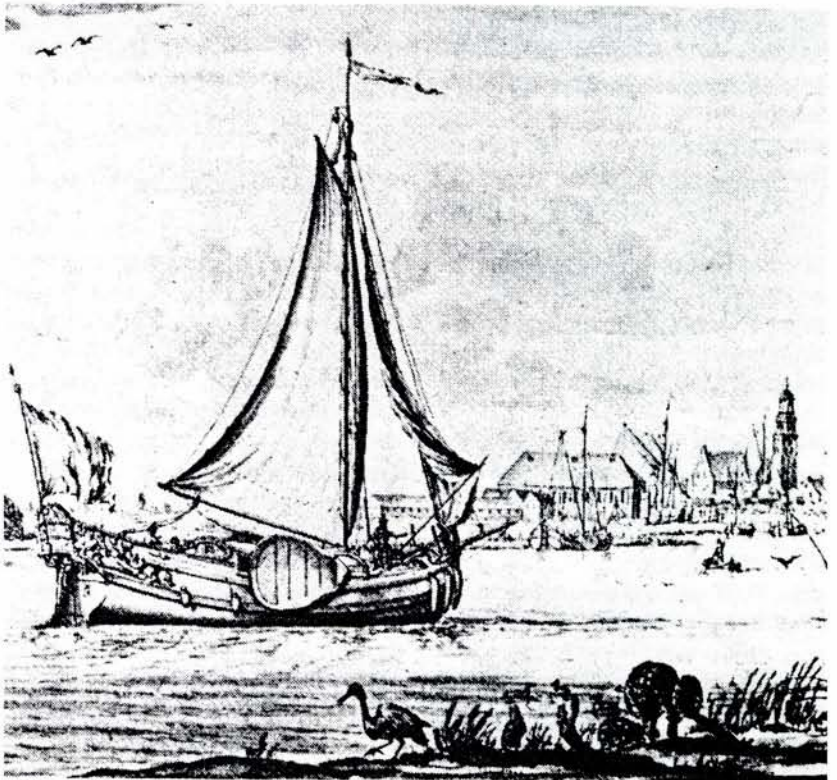
De thuishaven van de *Stavo* was, zeker de laatste tientallen jaren, Leeuwarden.

DE NAAM STAVO

Volgens een legende regeerde ruim 300 jaar voor onze jaartelling in India, in het gebied van de Ganges, Koning Adel. Deze was een afstammeling van Sem, de oudste zoon van Noach.

Gedwongen door overbevolking en een daardoor dreigende hongersnood verliet een groot aantal mensen in 300 schepen het land, onder aanvoering van Friso, Saxo en Bruno, de drie zonen van Koning Adel. Na veel omzwervingen kwamen uiteindelijk slechts 24 schepen aan in het toen beboste en onbewoonde deel van Nederland dat nu Friesland heet. Hier werd een nederzetting gesticht en ook werd er een mooie tempel gebouwd, die gewijd was aan de dienst van de (Indiase) oppergod Stavo. Deze nederzetting groeide later uit tot het stadje Stavoren.

De *Stavo* is dus genoemd naar een Indiase Oppergod. Dit verklaart



De negerkop, getooid met tulband, die vooral als versiering van de helmstok dienst deed. Bron: „Voor de Wind” van H. Voordewind. Foto bestuur van het Fries Genootschap.

misschien dat de kop op de helmstok een tulband draagt maar nog niet waarom de kop die van een neger is. Misschien wist de beeldhouwer wel niet hoe een Indiër eruit zag. (We leefden toen nog in de 18de eeuw!) Het is in ieder geval een buitenlands type geworden. Zou de kop dan toch de oppergod Stavo voorstellen? We kunnen er alleen maar naar gissen. Het is ook heel goed mogelijk dat de *Stavo* een andere naam had toen het schip nog geen eigendom van de familie Van Eysinga was. Volgens zeggen schijnt in die tijd een negerkop op een helmstok wel meer voor te komen.

DE AFMETINGEN

Van de afmetingen van de *Stavo* is weinig bekend. Volgens H. Voordewind, de zoon van de laatste schipper, had hij een lengte van 13 m over de stevens en een diepgang achter van „bijna 4 voet”. Dit zal dus circa 1,10 m zijn geweest.

Aan de hand van foto's komt men echter op een lengte van 11,50 à 12 meter, waarbij de lengte van de personen op het schip als maatstaf dient. In de „Registers van de Patentschuldigen” uit Leeuwarden zijn de meetbrieven van de *Stavo* vermeld. Het schip staat daar te boek als „overdekte boeyer, 14 ton”. De uitgiftedata en volgnummers van de in Leeuwarden uitgegeven meetbrieven zijn:

18 mei 1855, no. 26
28 april 1860, no. 153
12 juni 1865, no. 26
21 juni 1871, no. 25.

Helaas blijken deze meetbrieven noch bij de Scheepsmetingsdienst in Groningen, noch bij die in Den Haag aanwezig te zijn. Ook bij het Rijks- en het Gemeentearchief te Leeuwarden konden deze stukken niet worden achterhaald. Dat is jammer, want ze vermelden ook de lengte, breedte en holte van het opgemeten schip.

DE CONSTRUCTIE

Door zijn relatief grote lengte was het een ruim schip, zeker in vergelijking met de meeste jachtboeiers die 8 à 9 m lang waren. Hij was overnaads



gebouwd en mede daardoor zeer zwaar en robuust. De eikehouten gangen waren met dikke bouten aan de zware inhouten bevestigd, het vlak was 5 cm dik en de lange kielbalk was gemaakt van een gaaf stuk eikehout. Hij had een berghout dat buiten de rompgangen veel en buiten het boeisel maar weinig uitstak. Het boeisel liep vrij schuin naar binnen en liep in het voorschip smal uit. Van de onderwaterromp is helaas niet veel bekend.

De gangen waren dikker dan gebruikelijk was voor Friese boeiers. De mensen van de werf waar de boeier altijd voor onderhoud naartoe ging, Lutzen de Roos aan de „Negen” (het Vliet) te Leeuwarden, hadden knap veel moeite om de boegen (gangen in kop en kont) te buigen. In feite was er op het kleine werfje maar één man die dit kon! Om de goede vorm te krijgen werden de boegen uiteraard gebrand. Dat was ook voor de Friese boeiers nodig, maar voor de dikkere boegen van de *Stavo* duurde het branden veel langer en was ook veel meer brandriet nodig.

Bovendien waren ze in Friesland gewend aan de gladde karveelbouw. De gangen hiervan waren bij reparatie gemakkelijker pas te maken dan die bij de overnaadse bouw van de *Stavo*.

VORM EN INDELING

De *Stavo* had een enigszins overhangende boeg met aan weerszijden van de voorstevens een beretand met een gebeeldhouwd, zwaar verguld zee-



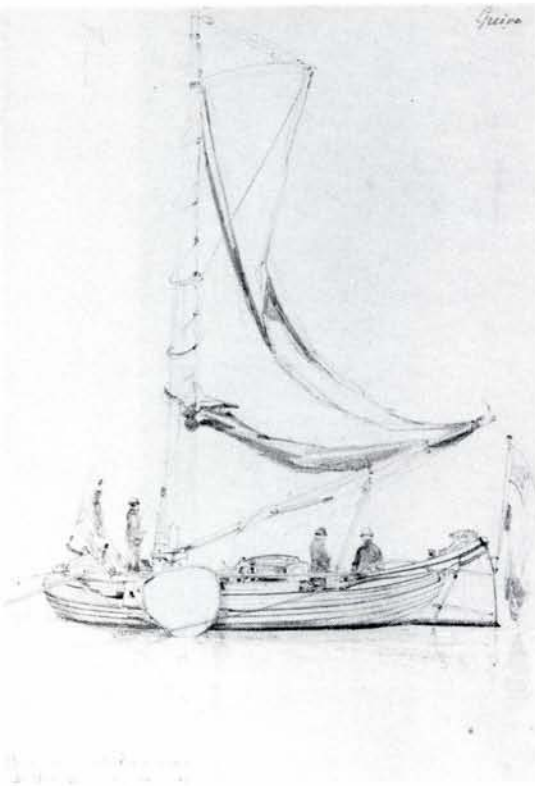
Deze foto geeft een goed idee van de grootte van de Stavo en van de geringe zee, vooral achter. Bron: Fries Scheepvaartmuseum, Sneek.

wezen. Vlak daarachter, op het voordek, bevond zich een mooi bewerkte en vergulde bedelaarsbalk.

Het vooronder was bereikbaar via een luik. Midscheeps was een kajuit (roef) met ernaast brede gangboorden en erachter een ruime kuip (stuurstoel). Twee eiken, getraliede deurtjes, voorzien van koperen scharnieren, sloten en kruk, gaven toegang tot de kajuit. Door raampjes in de deuren en in de zijwanden van de kap kon het daglicht in de roef komen.

Het achterschip had niet veel zee en was mooi geveegd. Door dit laatste liet de *Stavo* het water gemakkelijk los en sleepte geen zog achter zich aan.

Het brede roer had een mooi bewerkte helmstok met daarop, vlak bij de eveneens mooi versierde roerklik, de reeds genoemde negerkop met



De Stavo getekend door J.C. Greive op 10 augustus 1881. Bron: NHSM Inv. no. A. 2054 (6).

In pasteltekening uitgevoerd, voegde J.C. Greive er een bemanningslid aan toe. Foto: D. Kramer.

Regentes Emma en de twaalfjarige koningin Wilhelmina zouden in dat jaar aan boord van de *Stavo* de zeilwedstrijden in Sneek bijwonen en men voelde zich verplicht om de koninklijke gasten wat meer comfort te bieden. De banken in kuip en roef werden belegd met rood fluwelen kussens en beide vloeren werden belegd met een mooi tapijt. Voor de kleine koningin werd zelfs een met tapijt bekleed bankje in de kuip gemaakt.

Helaas, op de dag van de wedstrijd was het ruw en regenachtig weer, zodat de koninklijke gasten en hun gevolg wel veel binnen zullen hebben gezeten. Bovendien was het water voor de hoge gasten te ruw om te varen.



Op 6 augustus 1881 organiseerde de vereniging Oostergoo op het Pikmeer bij Grouw een hardzeilwedstrijd. Links vaart de Stavo en rechts de Friese boeier Friesland. Zo te zien ligt de Stavo achter. De fok wordt bak gehouden en ze gaat kennelijk door de wind. Pastel door J.C. Greive. Bron: coll. Jhr. van Eysinga, St. Nicolaasga. Foto: D. Kramer.

zwaar vergulde tulband en dito medaillon op zijn borst.

De *Stavo* was, ondanks sommige rijk versierde onderdelen, toch beslist geen luxueus ingericht jacht.

DE INRICHTING

In het vooronder werden alle bootmansartikelen, zoals de zeilen en het touwwerk, opgeborgen. Dat gebeurde in de grote zeilkooi om ze zoveel mogelijk droog te houden. Er stond ook een groot fornuis dat werd gestookt met turf of kolen.

De inrichting van de roef was aanvankelijk sober, om niet te zeggen primitief. De betimmering was van eikenhout en werd in het begin van de 20ste eeuw al antiek gevonden. De betimmering zal dus vrij oud zijn geweest en misschien wel uit de beginperiode van de boeier hebben gestamd.

Langs beide langswanden bevond zich een lange en brede zitbank, die niet bepaald comfortabele zitplaatsen bood, maar wel goed als ruime slaapbank kon dienen.

De verdere inrichting bestond uit een praktische schrijftafel met daar boven een petroleum-hanglamp, een fraai gebeeldhouwde glazenkast en een antieke, met beeldhouwwerk versierde klok.

In 1892 werd de inrichting verfraaid.

Wat door de komst van de koninklijke gasten niet wijzigde, waren de sanitaire voorzieningen. Hoe die dan waren? Wel, het drinkwater werd met een koperen emmertje uit een eikenhouten vat geput, dat in de kuip onder een bank was opgeborgen, en voor wassen werd met een puts het vaarwater gebruikt; dat toen meestal nog schoon was. Dit was toentertijd in de binnenvaart heel gewoon. Ook normaal was, dat het buitenboordwater als toilet werd gebruikt en zo was het dus ook op de *Stavo*.

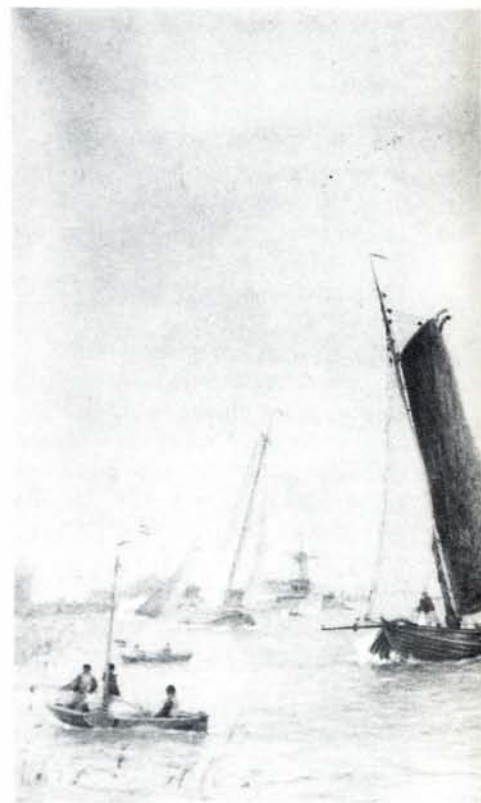
TUIGAGE

De *Stavo* had een ongestaagde mast. Bij zwaar weer „boog hij soms als een riet”, maar hij bleef heel. Om de horizontale krachten op te vangen was de mastkoker daarom zwaar uitgevoerd.

De *Stavo* had een bezaantuig met gebogen gaffel en een korte botteloef. Of dit altijd zo is geweest, kon niet worden nagegaan.

Het zetten van de zeilen was zwaar werk, maar als de zeilen eenmaal stonden, had men er een makkie aan.

Rond de mast was voldoende werkruimte en het ontbreken van zij- en bakstagen gaf veel vrijheid bij het zetten en neerhalen van de zeilen.



ZEIL- EN VAAREIGENSCHAPPEN

We weten al dat de *Stavo* een snelle zeiler was. Het was een gemakkelijk te varen schip dat licht op z'n roer lag. Het was zeer koersvast. Het schip had nooit de neiging uit zichzelf op te loeven en dat is bij boeiers wel eens anders! Er zijn Friese boeiers, maar gelukkig niet allemaal, die erg wreed op het roer zijn.

Bij veel wind en stevige golven was de *Stavo* in z'n element en voer dan als een tierelier. De *Stavo* was ook een droog schip. Buizen deed hij zo goed als niet en het voordek bleef altijd kurkdroog. Alleen de onderste punt van de fok werd soms nat. Ook dat is een verschil met Friese boeiers die vaak buiswater overnemen. Bij het droog blijven zal ook het zware en relatief ver uitstekende berghout wel een belangrijke rol hebben gespeeld. Bij harde wind kon de *Stavo* ook behoorlijk scheef gaan. Het water stond dan in het gangboord, soms zo hoog, dat het de raampjes van de roef bereikte. Ook de kop van het lijzwaard

verdween dan zo goed als geheel onder water.

EEN SNELLE REIS VAN DE STAVO

In een boekje, waarin de dochter van Jhr. Mr. F.J.J. van Eysinga familiegegevens heeft opgeschreven, komt het volgende verhaal voor over haar vier broers, die in circa 1857 op de toenmalige Zuiderzee een zeiltocht maakten met hun vader (Jonkheer Frans), de altijd aanwezige huisknecht Pieter en de schipper.

„Papa herinnert zich met erge storm gezeild te hebben met de vier broers, toen nog kleine jongens. Het stormde zoo op zee dat Papa de vier broers in Kampen aan wal bracht doch zelve met de schipper de boeier naar Lemmer trachtte te brengen, 't geen gelukte en toen Papa aan de Wetering voor de brug kwam, kwam er juist het rijuig aan waarin de vier broers met Pieter zaten, die uit Kampen kwam rijden.”

(De „Wetering voor de brug” is bij de Oude Schouw.)

KONINKLIJK BEZOEK

In 1892 hebben regentes Emma en de jonge koningin Wilhelmina aan boord van de *Stavo* de „hardzeilpartij te Sneek” bijgewoond. Ze werden daar ontvangen door o.a. de heer en mevrouw Van Eysinga. Mevrouw bood haar „bouquetten” aan, terwijl Jhr. Frans, geheel in stijl met de toenmalige gebruiken, het volgende, door hem zelf gemaakte gedicht voorlas:

Aan mijn boeyer Stavo

*Mijn ouwe Stavo, welk een eer
Mag U nog wedervaren.
Heft op Uw top en toon U fier
Al zijt ge oud van jaren.*

*Mijn ouwe Stavo, trouwe vriend.
Wie had het durven denken
Dat dit zoo schoon en heuglijk feest
U zooveel eer zou schenken.*

*Twee koninginnen aan Uw boord.
't Is haast niet te gelooven
O! Kondt ge spreken, 'k weet gij riept
Gij riept - Oranje Boven!*

Tijdens het bezoek droeg Jonkheer Frans niet een mooi pak of ambtskostuum dat hoorde bij een van zijn hoge functies, maar een eenvoudige zeiljeker met de bestuurspet van de Zeilvereniging Oostergoo. Dat vond hij meer passen in zijn rol van schipper en beschermheer van de organiserende zeilvereniging Oostergoo. Dit on-protocolaire gedrag werd van hem zonder meer geaccepteerd.

SCHIPPER VOORDEWIND KNAPT DE STAVO OP

De *Stavo* „leefde” in een tijd dat jachteigenaren meestal niet zelf voeren, maar dit overlieten aan een schipper. Ook het onderhoud werd toen door de schipper gedaan. Zo ging het ook met de *Stavo*.

In 1880 werd Tjerk Voordewind schipper op deze overnaadse boeier, wat hij 43 jaar zou blijven.

Wat hij aantrof was een schip dat zonder liefde was onderhouden. Of dat aan de voorganger van Voordewind lag of aan Jonkheer Frans van





De Stavo op haar sterfbed. Mast en zwaarden zijn al afgenomen. De middelste, hoog staande man, is schipper Tj. Voordewind. Geheel links staat zijn zoon H. Voordewind met naast hem Lutzen de Boer. Links van Tj. V. staan Sytse de Roos en twee hellingknechts. Bron: Jaarboekje 1972, Fries Scheepvaartmuseum, Sneek.

Eysinga, de toenmalige eigenaar, is niet bekend, maar wel zeker is dat het onderhoud vrij goedkoop en snel moet zijn gepleegd. Men had heel simpel een voorraad groene verf gekocht en hiermee het schip, de bomen, de haken en rondhouten een „opknapbeurt” gegeven. Alleen de mast was de dans ontsprongen.

Dit lot was de boeier keer op keer ten deel gevallen, zodat er een lekkere dikke korst op het hout zat. De korst was zo dik, dat veel van het houtsnijwerk vrijwel geheel was verdwenen onder de beschermende laag.

Ook het vooronder had zo'n groene behandeling gekregen. Om toch nog wat contrast te krijgen, waren de wanden, de vloer, het meubilair en het plafond met een dikke laag bruine verf bedekt. Onder de vloeren was men al vele jaren niet geweest. Hier lag een duimdikke laag vuil!

Het kostte Voordewind bijna twee zomers en winters voor hij alle oude verfresten had verwijderd. Maar het resultaat mocht worden gezien! Onder de verflaag, die zo hard als glas bleek te zijn, had het eikehout niets geleden en kwam er prachtig blank onder vandaan. Ook het houtsnijwerk kwam, na moeizaam en geduldig

peuteren, ongeschonden onder de bikkelharde laag te voorschijn.

Alleen het ijzerwerk had de behandeling niet overleefd en bleek onder de verflaag te veel verroest en verteerd te zijn om nog langer veilig dienst te kunnen doen.

Jonkheer Van Eysinga, die zag wat een moeite Voordewind zich had getroost om het schip op te knappen, liet zich ook niet onbetuigd. Hij liet de *Stavo* door vaklui in de verf zetten, het houtsnijwerk werd verguld, het ijzerwerk vernieuwd, de antieke blokken die aan vervanging toe waren werden nagemaakt en de bekende zeilmaker Tsjerk Molenaar uit Grouw leverde de nieuwe zeilen.

Het is niet te verwonderen dat schipper Voordewind het schip tot in de puntjes onderhield. Het koperwerk was altijd gepoetst en het ijzerwerk, zoals het stevenbeslag, de botteloef, de boomijzers, de zwaanhals, de overloop, enz. waren altijd zilverblank geschuurd. De *Stavo* was en bleef een lust voor het oog.

DE SLOOP

Mei 1923. De kinderloze, bijna 80-jarige Jhr. Mr. Cornelis van Eysinga, die jarenlang met de *Stavo* had gevaren, begon zich daar nu te oud voor te voelen. Hij was erg aan het schip gehecht en hij wilde voorkomen dat het mooie, goed onderhouden en gave schip na zijn overlijden een minder zorgzame eigenaar kreeg en tenslotte roemloos en rottend aan zijn eind zou komen.

Bovendien wilde hij absoluut niet dat het schip in vreemde handen kwam. Zou hij indertijd minder prettige ervaringen hebben gehad met de *Standfries*? Helaas was hij de enige in de familie die iets voor het schip voelde.

Deze overwegingen deden hem besluiten om de *Stavo*, die waarschijnlijk circa 130 jaar familiebezit was geweest, doch zelf veel ouder was, dan maar te laten slopen. Toen hij dat besluit eenmaal had genomen, moest het ook maar snel gebeuren. Smeebeden van schipper Voordewind konden daar niets meer aan veranderen. Een paar dagen later zat de

Stavo al bij Lutze de Roos te Leeuwarden op de helling en begonnen de mannen, die vroeger met zoveel liefde het schip hadden gerepareerd, het nu te slopen. Ook schipper Voordewind moest meehelpen. Had het onverwachte bericht van de sloop hen al verbijsterd, het daadwerkelijk moeten meehelpen met het vermoorden van het schip moet deze mensen wel veel pijn hebben gedaan.

Het slopen kostte een week en was, door de solide constructie van de *Stavo*, een zware klus.

DE LAATSTE HERINNERINGEN AAN DE STAVO

Wat overbleef was een stapel brandhout, de 12 m lange kielbalk en een aantal relikwieën. Bij Jhr. Mr. C. van Eysinga kwamen terecht: de helmstok met negerkop, de kluisborden, de bedelaarsbalk en de klok.

Bij schipper Voordewind: de kajuitdeurtjes (die hij verwerkte in een boekenkast), het glazenkastje, de mastwortel, het anker, beide groot-schootblokken, het koperen emmertje en dito doofpot, een groot en een klein kompas, een houten tabakspot, een ijzeren asbak en diverse ijzeren onderdelen.

Op de klok en wat onderdelen na, is alles uiteindelijk terecht gekomen bij Het Friesch Scheepvaartmuseum te Sneek.

Zover bekend is er, behalve deze voorwerpen, een paar foto's en ongetwijfeld wat vermeldingen in wedstrijdverslagen, verder niets over van de eens zo trotse *Stavo*.

Bij de overhaaste sloop is ook de kans niet aangegrepen om het schip op te meten en in tekening te brengen. Van de vorm en de afmetingen van het schip is dus bitter weinig bekend.

Behoud van dit unieke schip blijkt wel overwogen te zijn, want H. Voordewind, de zoon van de schipper, die gedurende zo'n 30 jaar veel op de *Stavo* vertoefde, schrijft op bladzijde 23 van „Voor de Wind”: „Het is erg jammer dat dit mooie, antieke en steeds zo goed onderhouden vaartuig niet in zijn geheel een plaats gekregen heeft in het Scheepvaartmuseum in

Tekening van het model van de Dordtse boeier die zich bevindt in het Nederlands Scheepvaart Museum te Amsterdam. Tekening gemaakt door J.L. van den Broek, gepubliceerd in *De Waterkampioen*, nr. 4, 1968.

Reconstructie van de boeier *Stavo*, gemaakt aan de hand van foto's. De vorm van het onderwaterschip is echter aangenomen, evenals de breedte.

Amsterdam. De financiële bezwaren bleken te groot te zijn en het was bovendien ook niet gemakkelijk daarvoor een schip van dergelijke afmetingen voldoende en geschikte plaatsruimte te krijgen en het Zuidoerzeemuseum in Enkhuizen... bestond in die dagen nog niet." Het Amsterdamse museum zat toen nog in de De Lairesestraat, midden in de stad!

DE STAVO, EEN DORDTSE BOEIER?

In alle publikaties die de laatste tientallen jaren zijn verschenen en waarin de *Stavo* werd genoemd, wordt ze stevast als Dordtse boeier bestempeld. Laatstelijk nog in „Dichter bij Dordt...“.

Waarschijnlijk zijn de auteurs door auteur H. Voordewind en z'n kopiïsten op het verkeerde been gezet.

Volgens H. Voordewind was het model van de *Stavo* namelijk „in vorm en onderdelen volkomen gelijk” en „tot in details gelijkend aan het model van de Dordtse boeier, dat zich in het Scheepvaart Museum te Amsterdam bevindt”.

Hier kunnen we echter grote vraagtekens bij zetten. De verschillen zijn namelijk nogal opvallend. De *Stavo* was beslist langer, had een uitstekend berghout, een lagere kop, achter bijna geen zeeg, een ongestaagde mast, een botteloef (alhoewel die er later kan zijn opgezet), enz. Allemaal kenmerken die erop wijzen dat we hier niet met een Dordtse boeier van doen hebben.

Voordewind vermeldt ook dat de boeier „vermoedelijk in Dordt gebouwd is” en geeft hiermee ook zelf aan dat het helemaal niet zeker is dat de *Stavo* een Dordtse boeier was.

Er is nog een andere aanwijzing dat de *Stavo* geen Dordtse boeier was. De Amsterdamse kunstenaar J.C. Greive, die bekend staat om de natuurgetrouwe weergave van de door hem getekende schepen en ook goed op de hoogte moet zijn geweest met de verschillende typen, heeft in augustus 1881 de *Stavo* getekend. Op de tekening schrijft hij: „Stavo, Zaanl.boeier v/d heer Eysinga”.



Ook het feit dat het model van de Zaanse boeier in het Nederlandse Scheepvaart Museum te Amsterdam een berghout heeft en het (uit dezelfde tijd stammende) model van de Dordtse boeier niet, pleit ervoor dat de *Stavo* een Zaanse boeier is. Ook zullen de handelscontacten met Noord-Holland intensiever zijn geweest dan met Dordrecht, wat de veronderstelling alleen nog maar waarschijnlijker maakt.

Nog een argument is een artikel uit *De Waterkampioen* van 1928, dus 5 jaar na de sloop, waarin over de *Stavo* staat: „'t Was overnaadsch gebouwd en had een paviljoendek, in 't model zat er iets in van een oude rivieraak, doch het is vrij zeker van Zaanse afkomst”.

Alle bij elkaar genomen kunnen we concluderen dat de *Stavo* zeker geen Dordtse boeier was, maar waarschijnlijk een Zaanse. Jammer voor de Dordtenaren, maar het is niet anders!

Waarschijnlijk is het misverstand ontstaan door de treffende gelijkenis die Voordewind dacht te zien tussen de *Stavo*, en het model van de Dordtse boeier. Sindsdien bleef de mythe de ronde doen, zoals onlangs nog in *De Dordtenaar* van 5 maart 1991 en zal waarschijnlijk nog lang blijven bestaan!

WAS DE STAVO DE LAATSTE OVERNAADSE BOEIER?

Algemeen is in alle mij bekende pu-

blikaties vermeld dat de *Stavo* de laatste overnaadse boeier was. In *De Waterkampioen* van 27 juli 1928 staat echter: „In Friesland is thans nog een boeier, geheel van 't zelfde maaksel, doch veel kleiner. Daar dit scheepje zeker eenige tijd verwaarloosd is geweest, is het in de witte verf gezet. Gedurende de oorlogsjaren (1914-'18), toen meer oude schuiten, die ergens in een achteraf slootje vergeten lagen voor 't voetlicht werden gehaald en opgekalefaterd, is ook dit boeiertje van ergens komen opdiken.”

Zou de *Stavo* dan toch niet de laatste overnaadse boeier zijn geweest? Wie weet er meer van? Graag een briefje aan de redactie!

Literatuur

J. Bouwman. „Dichter bij Dordt...”, oude binnenvaart onder zeil. Landelijke Vereniging tot Behoud van het Zeiland Bedrijfsvaartuig, Dordrecht, 1991.

J.L. van den Broek. „De Dordtse boeier in tekening gebracht”. *Waterkampioen* nr. 4, 1968.
W. Dolk. „Vaartuigen tot vermaak. Plezierschepen van Leeuwarden, 1838-1894”. *Jaarboek 1985 van het Fries Scheepvaart Museum en Oudheidkamer Sneek*.

W. Dijkstra. „Uit Friesland's Volksleven van vroeger en later”, 1e deel uitg. A. Bruijs. Leeuwarden, 1895/96.

Jhr. C. van Eysinga. persoonlijk archief en mededelingen.
Het Friesch Scheepvaartmuseum, jaarboekje 1972.

Mr. Dr. T. Huitema. „Ronde- en platbodemjachten”, P.N. van Kampen, Amsterdam, 1977.
F. Jorissen. „Spelevaart en Watersport in Dordt”, Riedel's Uitgeverij, BV, Dordrecht, 1976.

L.V.. *De Waterkampioen*, 2e jaargang nr. 82, 27 juli 1928, blz. 575 e.v.

H. Voordewind. „Voor de Wind, een schipspersoon vertelt”, D.A. Daamen's Uitg.Mij., N.V., 's-Gravenhage, 1951.

H. Voordewind. „De *Stavo*”, Clubboekje Leeuwarder Watersport, 1965.

H. Voordewind. „Nogmaals de beroemde *Stavo*”, idem, 1966.