



Flecke Jouwer ZEILT

Eind mei ging onder een enorme belangstelling de *Flecke Jouwer* te water bij Pier Piersma. Maar wat wil je als de eigenaar een stichting is met tien “bootdelers” die veel vrienden en familie op de been weten te brengen. Daarnaast is het ook nog een Fries jacht met een bijzondere historie, waarvan Gerard ten Cate uit de doeken doet hoe het opgemeten en op tekening werd gezet

Door Gerard ten Cate Zeilfoto's Jikkie Cats

In 1962 kwam er een varend wrak binnen op de werf van Van der Meulen. Een rond jacht met kajuit dat in het blik was gezet. Er was weinig van haar geschiedenis bekend. Ze heette *Maria*. De herbouw startte in 1963 op de toen nieuwe werf van Van der Meulen in Sneek. Het scheepje werd daarbij verrassend genoeg in tweeën gezaagd. Vervolgens zijn voor- en achterschip ongeveer een halve meter uit elkaar geplaatst en tijdens een totale renovatie weer aan elkaar gebouwd. Bij de tewaterlating in 1963 kreeg de 7,51 meter lange boeier de nieuwe naam *Vrouwe Maria*. In deze hoedanigheid heeft ze tot 2015 ongewijzigd gevaren. Ze is met zorg onderhouden. Vermeer heeft haar beschreven in zijn boek *De Boeier* op de bladzijden 347 t/m 350. Zijn slotopmerking bij de beschrijving van dit schip citeer ik hierna letterlijk:

'Door de verlenging met een halve meter is dit een zeer slank schip geworden. Het oorspronkelijke open jacht moet ongeveer zeven meter lang zijn geweest, overeenkomende met de grootste Friese jachten van Eeltje Holtrop van der Zee. Dat deze ook de bouwer zou zijn geweest blijft speculatief. De constructie met gepiekte bodem en veel smalle gangen zou daarop kunnen wijzen. Met alle voorbehoud zou dit het grote jacht "De Flecke Jouwer" geweest kunnen zijn dat in 1895 werd gebouwd en in 1896 werd verkocht aan Rijkswaterstaat, dienstkring Schellingwoude, en waarover Eeltje Romkema, kleinzoon van Eeltjebaas, melding maakt in een brief aan de heer Van Waning. In de bewaard gebleven werfboeken van Van der Zee komt dit jacht niet voor. Een foto uit 1918 van "De Flecke Jouwer" op het Buiten-IJ, geschonken door de heer Q.A. van de Linde te Hoek (Z.VI.), zoon van de toenmalige bakenmeester, bevindt zich in het Fries Scheepvaartmuseum in Sneek.'

Op de bladzijden 427 en 428 in de appendix van zijn boek *De Boeier* beschrijft Vermeer de *Flecke Jouwer*. In navolging van Vermeer hebben haar huidige eigenaren haar de *Flecke Jouwer* genoemd.

Opmeten voor de stichting

In het weekend van 31 oktober 2015 hebben Robin van Son en auteur van dit artikel het Friese jacht *Vrouwe Maria*, ex-*Maria* met stamboeknummer 293 opgemeten. Zij stond op de werf van Pier Piersma waar het schip verbouwd werd van boeier naar Fries jacht. Zo'n opmeting is bedoeld als document waarin de vorm van het schip is vastgelegd. Robin van Son heeft als jachtarchitect alle data digitaal verzameld. Aan de hand van de opmeting zijn er lijnenplannen en aanzichttekeningen gemaakt. Met behulp van de verzamelde data heeft Robin een passend zeilplan bij het schip getekend.



boven: Het Fries jacht *Flecke Jouwer* was door werfbaas Eeltje Holtrop van der Zee voor eigen rekening gebouwd en werd aan Rijkswaterstaat verkocht. Na die periode verdween het schip "van de radar". (foto: Het Fries Scheepvaartmuseum)

onder: In 1960 ging de toen nog kortere *Maria* over in handen van de familie De Korver. Er stond al wel een roef op

Een groep van tien zeilvrienden (zie de portretten bij dit artikel) heeft zich in 2014 verenigd in "De Stichting tot Behoud van het Fries jacht". Deze heren waren op zoek naar een van oorsprong groot Fries jacht dat ze weer in volle glorie op de Friese wateren zouden kunnen brengen. De boeier *Vrouwe Maria* bood daartoe een uitgelezen kans.

De terugverbouw van boeier naar Fries jacht werd uitgevoerd door Pier Piersma in Heeg. De lengte zoals ze die in 1963 heeft gekregen is echter gehandhaafd gebleven. Omdat ze als boeier was opgebouwd, met gangboorden en kajuit, was door de verlenging van het schip, de zeeglijn van het boeisel in het middenstuk relatief recht. Bij een Fries jacht is dit meestal meer gezeegd. Bij Pier Piersma zijn een aantal belangrijke aanpassingen gedaan, buiten het verwijderen van de kajuit, het meest in het oog springende onderdeel.



BOOTDELEN OM ERFGOED TE BEHOUDEN

Jan Pieter Witsen Elias

'Ik ben absoluut een zeiler maar lang niet zo fanatiek als wedstrijdzeiler. Het doel, het behoud van Fries erfgoed, spreekt mij aan: ik ben geboren in Leeuwarden, hoewel ik nu in Bussum woon. Als jurist bij Ziggo mag ik mij ook bij onze Stichting bezig houden met juridische zaken. En verder zit ik in de commissie die zich bezig houdt met de inventaris, zoals daar zijn de borrelglazen. En natuurlijk zijn onze bijeenkomsten ook een hoop geouwehoer, in de positieve zin des woords!'



Marc Diepstraten

'Mijn vrouw is zeilinstructrice geweest en die is de fanatieke van ons twee. We zijn weliswaar geen Friezen, maar Geert de Jong ken ik al heel lang en die heeft mij erbij betrokken. We wonen in Wassenaar, maar hebben een huis in Friesland. We hebben te maken met tijdgebrek en dan is dit project ideaal. Mijn vrouw verheugt zich er nu al op met de *Flecke Jouwer* te varen en ik kijk uit naar de wedstrijden bij KZV Oostergoo.'

Bij de verbouw tot boeier in 1963 is alle hout in en aan het schip vervangen. Al het zichtbare hout lijkt van een goede kwaliteit te zijn en er is geen oorspronkelijk hout meer aanwezig. Alle spanten moeten uit 1963 stammen. Ongetwijfeld zijn ze zwaar genoeg (2"), maar je zou ze een duim zwaarder verwachten. Het zeilwerk liet de Stichting, die opereert onder



Bart Maats

'Dit is een heel sociale manier om met een schip bezig te zijn. Het groepsproces is wat 't juist zo leuk maakt. Ik heb er al heel veel van geleerd, want als Pier Piersma eenmaal gaat vertellen... Ook heb ik veel lol gehad in het uitpluizen van de historie van dit schip, ik ben in archieven geweest en heb de dochter van de laatste eigenaar gesproken. We hebben nog niet alles compleet, maar ik raak er steeds meer van overtuigd dat dit de *Flecke Jouwer* van Eeltjebaas wel móet zijn. Ik ben huisarts in Gorredijk, en overigens ook geregeld scheepsarts op de *Eendracht*.'



Arjen de Jong

Vanuit mijn functies in de automotive sector heb ik altijd zeilprojecten ondersteund, zoals de Regenboogklasse en de Yngling met het BMW Nationaal Jeugdzeilplan. Na de Yngling zocht ik nog een leuk project. Als voorzitter van de Stichting tot Behoud van het Friese jacht ben ik vooral bezig met stimuleren en voortduwen. Maar de passie voor het Friese erfgoed ontstond al in de jaren '50 toen ik als kind boeiers en Friese jachten zag zeilen. In 2012/13 gingen we al op zoek naar een geschikt jacht en nu is het eindelijk zover.'

de bezielende leiding van Arjen de Jong, een gedreven wedstrijdzeiler, wel zwaarder uitvoeren door Piersma. De mastkokerconstructie is nu zwaar (verbreed) en de positie ervan veranderd ten opzichte van de situatie zoals die was bij de boeier *Vrouw Maria*. Het doft



Boeier wordt vernieuwd en verlengd

In de grote schuur van de scheepswerf bij de zee in de buurt van de Molen van de *Stichting tot Behoud van het Friese jacht* wordt de oude boeier *Maria* van de zee naar de werf van de Stichting overgebracht. Hij zal 7,50 meter lang worden bij een breedte van 3 meter. Het wordt een verlenging van 1,50 meter. Het is het eerste vlotje dat ooit is overgebracht, een operatie die bij een boeier altijd naar een vlotje met een steiger is overgebracht. Het boeier is een afgevoerde jacht die voorheen in de zee was. Het is nu in de werf van de Stichting tot Behoud van het Friese jacht. Het is het eerste vlotje dat ooit is overgebracht, een operatie die bij een boeier altijd naar een vlotje met een steiger is overgebracht.



De *domineeschip Maria* op de vlot-dak van de Werf van de *Stichting tot Behoud van het Friese jacht*. Het is het eerste vlotje dat ooit is overgebracht, een operatie die bij een boeier altijd naar een vlotje met een steiger is overgebracht.

... dat er nu ook een steiger is met de boeier. Boeier van de vlot van de vlot-dak van de Werf van de *Stichting tot Behoud van het Friese jacht*. Het is het eerste vlotje dat ooit is overgebracht, een operatie die bij een boeier altijd naar een vlotje met een steiger is overgebracht. Het is het eerste vlotje dat ooit is overgebracht, een operatie die bij een boeier altijd naar een vlotje met een steiger is overgebracht.

lag hoog, juist onder het dek. Het mastdoft ligt nu lager en iets meer naar achteren. Ongeveer op de hoogte van het berghout, zoals bij de meeste Friese jachten het geval is. De motor is verplaatst naar een plek ongeveer 40 cm achter mastkoker meer bij het zwaartepunt van het schip. Het toilet met doorvoeren in het voorschip is verwijderd. De inrichting en uitrusting is geworden zoals gebruikelijk bij een Fries jacht. Alle vlonders, banken en dek-delen kunnen uit het schip genomen worden.

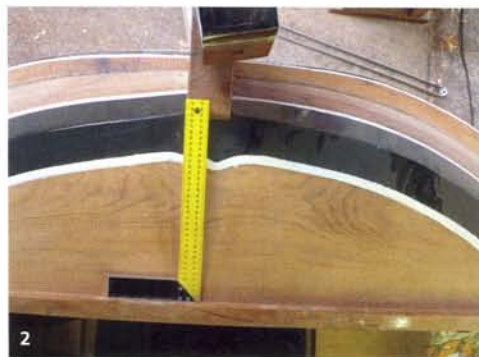
Zwaarden en zeilplan

De *Vrouw Maria* was als boeier makkelijk te herkennen aan haar smalle zwaarden. Het lijkt een soort tussenvorm tussen de zeezwaarden en de ronde Friese zwaarden. Op de oudst bekende foto's (ca. 1955) zijn deze smalle zwaarden te zien. De nieuwe zwaar-

boven: In 1962 was het doorzagen van de *Maria* krantennieuws. Het was voor het eerst dat een houten boeier verlengd werd. Ook was er toen al de suggestie dat het hier om de *Flecke Jouwer* van Van der Zee moest gaan

boven midden: De *Vrouw Maria* in de loods van Piersma. Opbouw en mastkoker zijn al verwijderd

den zijn breder en ronder geworden, meer in overeenstemming met wat tegenwoordig gangbaar is op soortgelijke schepen. Bij de transformatie van boeier naar Fries jacht moest het volledige tuig worden aangepast. Bij een vergadering van de Stichting stelde Robin van Son vervolgens een gewetensvraag: 'Willen jullie een historisch verantwoord tuig? Of een snel tuig?' Het (half-ironische) antwoord van Arjen de Jong was: 'We willen een historisch verantwoord snel tuig.' En dat betekent dus dat er sprake is van



1 Er is begonnen met de meting. Het meetlint ligt op de vloer, aan de Stevens hangt een schietlood. Het laserlicht wordt gebruikt om het jacht recht te zetten • 2 Detailmeting bij de achterstevens • 3 Meten bij het achterschip • 4 De *Vrouw Maria* was redelijk goed, dus kon het vervangen van houtwerk beperkt blijven. Wel werd het achterhuis weer dat van een Fries jacht

een meer *high aspect* vorm, inclusief hogere mast. De oude mast, de zeilen en de giek, (gemaakt voor een boeier) waren dus niet meer passend. De overloop voor de groot-schoot zat bevestigd op het achterdek en is verwijderd. Bij een Fries jacht hoort deze achter, midden op de kuipvloer aan te grijpen. Het aangrijppunt op de giek kan voor het midden ervan liggen. De krachten die optreden zijn dan echter groter dan in de oude situatie. Aan een nieuwe giek worden derhalve andere eisen gesteld dan aan de oude. De uitvoering moet zwaarder zijn.

Al het beslag dat bij de *Vrouwe Maria* zat was ooit al eens vervangen door roestvrij staal. Oorspronkelijk ijzer beslag, al dan niet gegalvaniseerd is niet meer aanwezig. De helmstok vormt hierop een uitzondering. Deze is oud, van staal, maar het is onduidelijk of deze origineel is. Wel origineel lijken de gegoten messing scepters. Deze tonen grote gelijkenis met de scepters, die op het Friese jacht *Frisia* gemonteerd zijn.

De opmeting

Bij de opmeting troffen we een Fries jacht aan, waarvan de hoofdvormen klopten. De constructie van het schip was stijf. Spanten, leggers, oplangers, mastdoft, achterhuisen bedelbalk zaten op hun plaats. Maar details zoals biezen, strijklampen en snijwerk ontbraken

nog. Met behulp van instrumenten hebben we het schip waterpas gezet. De zichtbare, oorspronkelijke waterlijn was hiervoor onze referentie. Met een schietlood controleerden we of de stevens verticaal stonden. Alle data hebben we met schietlood, meetstok en meetlint genomen. Iedere meting is genoteerd op een van te voren bepaald schema.

Het eerste dat gemeten wordt is de lengte over de stevens en de lengte van de waterlijn. Om de werkelijke lengte te bepalen laat je een schietlood van de voorstevens en achterstevens naar beneden hangen. Met een lang metalen (maatvast) meetlint kun je dan op de grond de werkelijke lengte bepalen. Je meet dus de projectie van de lengte. Het meetlint blijft gedurende het hele meetproces op dezelfde plek op de grond liggen.

Markante punten

Op de buitenzijde van de huid wordt vervolgens gemeten:

- de langsdoorsnede door het hart van het schip. Hieruit volgen de stevenprofielen van voor- en achterstevens en een aantal lengtematen (totale lengte en lengte waterlijn).
- een reeks spantdoorsneden op gelijke onderlinge afstanden. In het voor en achterschip vanwege de sterke kromming van de huid een aantal tussensecties op een halve afstand. Telkens gemeten op de (rubber)



5 Detail van de werkzaamheden die op de werf werden uitgevoerd. Hier de nieuwe oplangers
 • 6 Mastkoker en zeilwerk werden verzwaaard voor een vergroot tuig • 7 Pier Piersma maakte nieuwe banken met paneeltjes die ook gemakkelijk weggehaald kunnen worden • 8 Het nieuwe tuig vereiste nieuwe rondhouten, hier de gelamineerde gaffel in aanbouw



Fokke van der Meulen

'Samen met Arjen de Jong heb ik dit project bekookstofd. We wilden Fries varend erfgoed behouden, gingen kijken bij een eerste jacht maar dat voldeed niet aan onze plannen, al hebben we toen wel meteen een "business plan" geschreven. We wilden dat het project gedragen werd door leden uit verschillende leeftijdsgroepen; veertigers, vijftigers en zestigers. We benaderden mensen uit vrienden- en zakenkringen. De leden van de stichting zijn geen vriendenclub, maar ze hebben wel iets met elkaar gemeen. En ze gaan nu samen het schip beleven.'



Jelle Romijn

'Het origineel maken van de *Flecke Jouwer* vind ik geweldig leuk. En als je dat met tien man doet, speelt de factor tijd een andere rol dan wanneer je er alleen voor staat. Samen met Paul Harms ben ik met mijn 48 jaar de jongste; met mijn kinderen vaar ik ook nog met een Zestienkwadraat. Ik heb altijd gezeild en ging altijd naar Friesland. Met Arjen de Jong ben ik voor de verkoop naar de vorige eigenaar van het jacht gegaan, de heer Splinter. Ik ben Land Rover en Jaguar dealer in Den Haag en het was bij mij om de hoek.'

naad tussen twee gangen.

- in voor- en achterschip evenwijdig aan het vlak dat door de stevens loopt, een aanvullende meting gedaan om de rondingen beter te kunnen bepalen.

Een dwarsdoorsnede wordt haaks op de hart-



Geert de Jong

'Voor mij komen er drie dingen samen in dit project: de historische component - samen met Bart zoek ik de geschiedenis uit - de gezelligheid en de liefde voor Friesland. Als ik als kind bij mijn pake en beppe logeerde en uitkeek over het water, dan vroeg ik mij al af: wat vaart daar eigenlijk. In het verleden heb ik een Friendship 26 gehad en later een poly-Valk en nu een sloepje, maar ik hoop echt veel te gaan varen met vrienden op dit Friese jacht.'

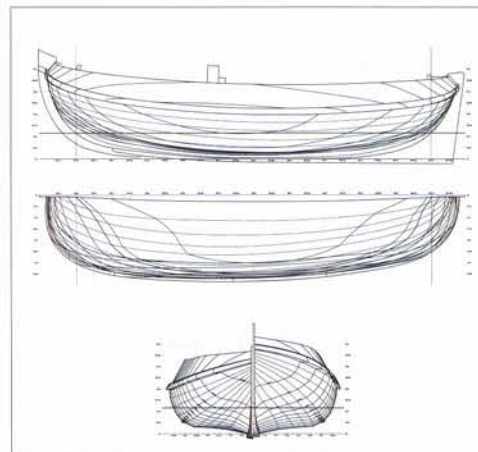
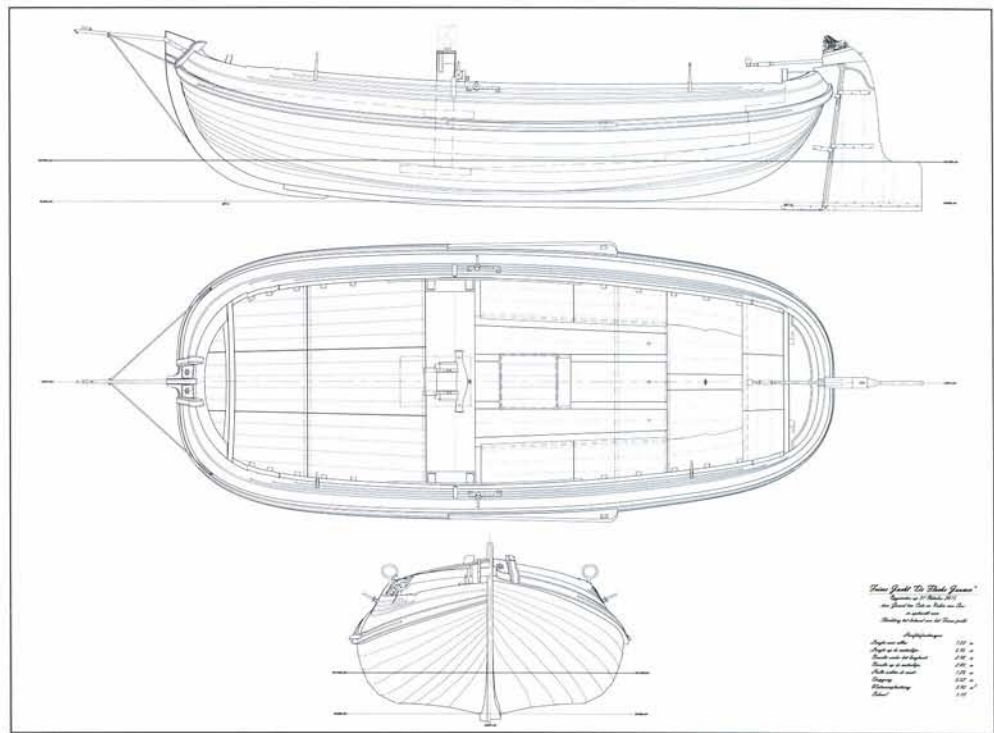


Paul Harms

'Als wij er niet meer zijn, dan is dit Friese jacht er nog wel, dankzij ons. Dat klinkt bijna sentimenteel maar het is toch een mooie gedachte? Juist omdat ik zolang in het buitenland heb gewoond, zie ik de waarde van dit cultuurgoed. Zelf ben ik bootjesgek en heb ik een Luca Brenta en een Van de Stadt, inderdaad héél wat anders. Ik zit in de commissie die zich bezighoudt met de tuigage en kijk nu al uit naar de wedstrijdsjes die we gaan zeilen.'

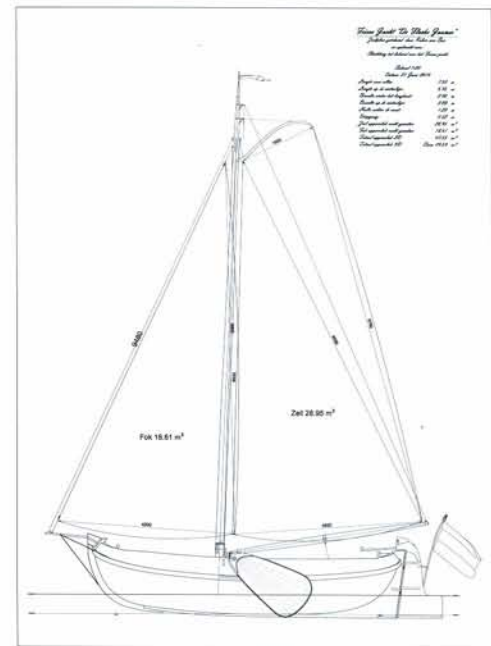
lijn gemeten. In een dwarsdoorsnede zitten voldoende markante punten die ten opzichte van de hartlijn en het waterpas vlak te meten zijn. Zo kan iedere naad tussen de gangen gemeten worden. Op deze manier tekent iedere spantdoorsnede zich af.

Ook binnenin het schip is gemeten en wel: de plaats van de bedelbalk en de helling ervan; de plaats van het zeilwerk (mastspoor, doft en maskoker) en plaats en afmetingen van achterbank, hennebalk en achterhuis. Dicht



boven groot: Tekeningen van de aanzichten
 onder: Het lijnenplan

rechts: Het nieuwe zeilplan, met een grootzeil van bijna 29 m² en een fok van 18 m²



tegen de stevens is de huid vrijwel niet te meten. De gangen staan daar over het algemeen bijna haaks op de hartlijn. Om extra punten in het verloop van de huid te hebben voor een juiste weergave van de langs- en waterlijnen is het verstandig op een tevoren bepaalde maat (circa 25 cm) parallel aan de hartlijn reproduceerbare metingen te doen.

Tekeningen maken

Zo werden in een meetsessie alle noodzakelijke data verzameld om het schip op tekening te kunnen zetten. Robin van Son heeft alle verzamelde maten ingevoerd in een tekenprogramma op de computer. De eerste lijn

die je bij het maken van een lijnentekening zet, is de waterlijn. Deze lijn is altijd horizontaal, waterpas. De constructiewaterlijn. Daarnaast geef je aan op welke posities je de spantdoorsnedes gemeten hebt. Je kunt vanaf dit moment systematisch alle data in de tekening gaan zetten. Wanneer je de punten verbindt, ontstaan curven die het Fries jacht van deze opmeting vormen. In eerste instantie ontstaat een stelsel van lijnen gebaseerd op het verloop van de huidgangen. Immers, je hebt telkens gemeten op een plek waar de ene gang over gaat in de andere. De lijnen zijn dan nog niet vloeiend en moeten nog gestrookt worden.

Uiteindelijk ontstaat er een aantal tekeningen. De eerste tekening die ontstaat is een lijnentekening waarin waterlijnen, langslijnen en dwarsdoorsneden te zien zijn. Later ontstaan hieruit de aanzichtstekeningen. Hierin kun je het zijaanzicht, het bovenaanzicht en voor- en achteraanzicht herkennen. Met deze tekeningen ligt de vorm van het schip vast.

Dwarsdoorsnede tekeningen zijn als het ware spantentekeningen; de langdoorsnede tekeningen dienen om zichtbaar te maken hoe de vorm van het schip is. Bij een waterlijn kan iedereen zich wel iets voorstellen. De meest belangrijke is de constructiewaterlijn (Cwl). Dit is de werkelijke waterlijn die je ziet wanneer het schip in het water ligt.

Het plan met waterlijnen, langdoorsneden en dwarsdoorsneden, moet zo op elkaar afgestemd zijn dat alle lijnen strokend zijn en dat ze elkaar snijden op de plek waar ze in de tekening geprojecteerd zijn. Het resultaat van het meetwerk is hiernaast te bewonderen.

Historie bij het schip

We weten dat de boeier *Vrouw Maria* in 1963 een lange historie met zich meedroeg. Tot nog toe was hiervan (nog) weinig bekend. De

Stichting tot Behoud van het Fries Jacht heeft er zoveel mogelijk aan gedaan om die historie boven water te krijgen en had zelfs twee leden die "belast" waren met het uitzoeken ervan. Dat is het voordeel van een schip in eigendom van bootdelers: ook de tijd die je aan een schip besteedt kan ver- en gedeeld worden. Iedereen kan een deel op zich nemen.

Met alle beschikbare kennis is er gestreefd het van oorsprong Friese jacht weer Fries jacht te laten zijn. Wanneer de hypothese van de heer Vermeer klopt, dan is deze restauratie weloverwogen in de geest van Eeltje van der Zee uitgevoerd.

Na de opmeting is een vorm van het groot-spant naar voren gekomen die je alleen bij schepen van Van der Zee ziet. (De vorm van de bodem, de stand van de zandstrook, de daarnaast liggende drie bodemgangen en de kimgangen). Maar zoals tijdens de dooplechtigheid werd verkondigd ontbreekt er hier en daar nog een hoofdstuk in de historie. Graag willen de eigenaren meer weten over de geschiedenis van het schip tussen 1895 en 1950. Iedereen die hiervan iets weet te vertellen wordt uitgenodigd om contact op te nemen via www.hetfriesjacht.nl 🐦



Werfbaas Pier Piersma

Tijdens de dooplechtigheid van de verbouwde en gerenoveerde *Flecke Jouwer* werd werfbaas Pier Piersma extra in het zonnetje gezet, vanwege de vijftig jaar die hij al werkzaam is. Pier verrichtte aan het schip ruim twintig jaar geleden al herstelwerkzaamheden. Toen werd bijvoorbeeld de motor opnieuw in de - toen nog - boeier ingebouwd. Voorafgaand aan dit project had Pier geroepen dat dit wel eens zijn laatste grote kunststuk zou kunnen zijn, maar daarop kwam hij tijdens de doop toch weer terug. 'Er zijn nog wel een paar mooie projecten die ik onder handen wil nemen...'