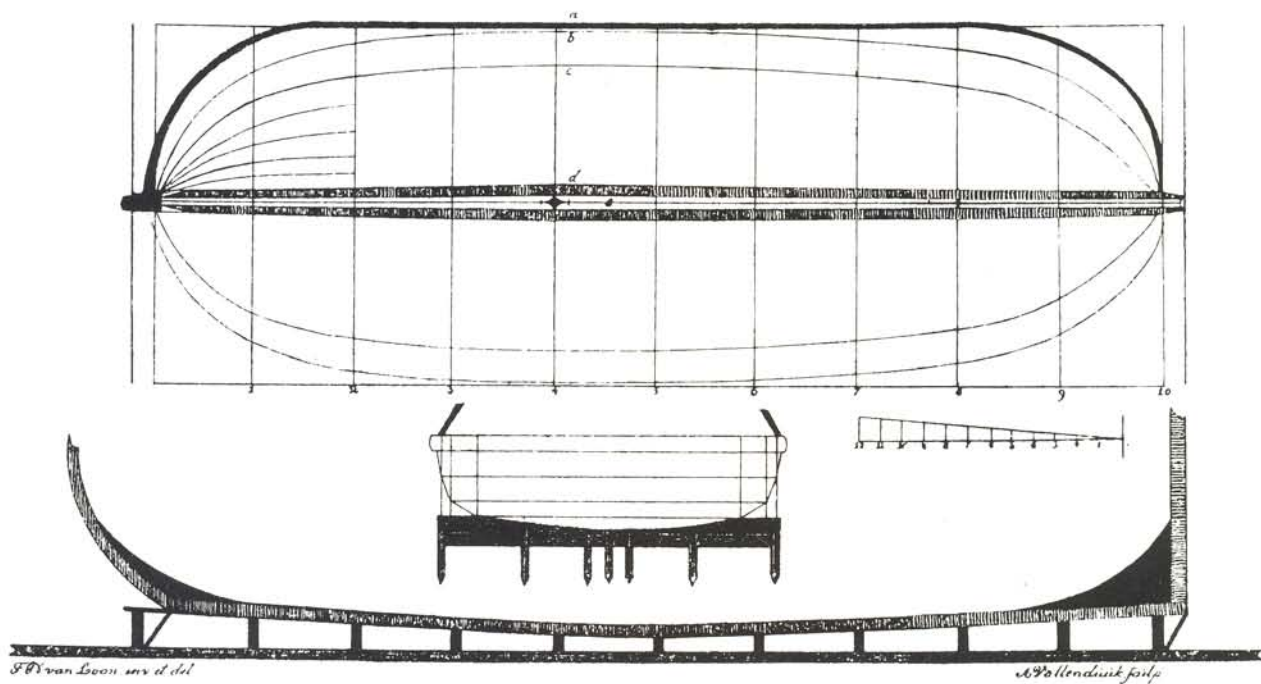


F. N. van Loon

F.N. VAN LOON (1775-1840)

EEN VERGETEN FRIESE SCHEEPSONTWERPER

W.F. BROOS



Lijntekening van Van Loon's eigen jacht 'Mercurius', gebouwd in 1816 te Terhorne.

De bekende Leeuwarder stadsarchivaris Wopke Eekhoff beschreef in een 'Levensschets' zijn tijdgenoot en vriend Folkert Nicolaas van Loon kort na diens dood in 1840 als: *'een Genie, die den alouden roem der Friezen, in het vak van Wis- en Werktuigkunde, nieuwen luister heeft bijgezet.'*

Nu was men in Eekhoff's tijd gauwer dan thans geneigd zich in proza en dichtwerk in ietwat overdreven lofuitingen uit te drukken. Wij hebben daarom de bekende 'Van Dale' op de betekenis van het begrip 'genie' nageslagen, om te zien in hoeverre de inhoud van dat woord strookt met het beeld dat wij ons van de scheepsontwerper Van Loon hadden gevormd in de loop van het onderzoek naar diens leven en werken.

Van Dale dan verstaat onder een genie iemand met een buitengewone begaafdheid en oorspronkelijkheid van geest.

Welnu, dat de in feite ongestudeerde Van Loon zich door zijn onderzoekingen en uitvindingen op het gebied van de scheepsbouw- en werktuigkunde heeft laten kennen als van nature ongewoon vernuftig, en als een analytische geest met een geheel eigen zelfstandige denktant, hopen wij in het hierna volgende uit te laten komen.

Het was o.m. ook Eekhoff's 'Levensschets' over Van Loon, die ons zette op het spoor, dat leidde naar zeer verspreide archieven, waar herinneringen aan hem bewaard bleken te zijn in de vorm van beschrijvingen, tekeningen en correspondentie. Het voornaamste van zijn werk is overigens te vinden in enkele door hem geschreven uitvoerige verhandelingen waarin hij op een persoonlijke manier zijn opmerkelijke scheeps-

bouwkundige vindingen verklaart en toelicht.

Een onlangs tevoorschijn gekomen persoonlijk aantekenboek, waarin hij van ongeveer zijn 20ste jaar af tot aan zijn 50ste vrij regelmatig de voornaamste feiten en resultaten omtrent zijn zaken en relaties vastlegde en waaraan hij meermalen ook zijn gedachten en jeugdwederbaren placht toe te vertrouwen, stelde ons in staat om ook van de mens Folkert van Loon en van zijn levensloop een wat nauwkeuriger beeld te vormen. 1)

Het geslacht Van Loon

Het voorgeslacht van Folkert van Loon zou volgens overlevering afstammen van oude Luikse adel. Een lid daarvan zou in het begin van de 16e eeuw als aanvoerder van een vendel krijgslieden in Friesland zijn gekomen en zich daar hebben gevestigd. 2) Gronden voor deze vage veronderstelling zijn echter nimmer aangetoond.

Wel is zeker dat in 1579 als burger van de stad Leeuwarden werd ingeschreven Jan van Loon, het beroep uitoefenende van notaris en procureur-postulant. De herkomst van deze nieuwe verkrijger van de Leeuwarder burgerrechten wordt in de stukken niet vermeld, zodat aan te nemen is dat deze Jan van Loon al geruime tijd vóór 1579 in Leeuwarden woonachtig is geweest.

Omstreeks 1620 vertrok één van de zoons van Jan van Loon naar het Overijsselse. Van diens nakomelingen verbleven enkele generaties o.m. in Meppel, Oldemarkt en Kuinre. Aan het eind van de 18e eeuw kwam een vertegenwoordiger van de Overijsselse Van Loon's naar

Friesland terug, om zich in het noordwestelijke deel van die provincie, nl. Het Bildt, te vestigen. Bij de nakomelingen van deze (Overijsselse) Van Loon ontstonden in de 19e eeuw de familienamen Glastra van Loon, Potter van Loon en Swartte van Loon.

De overige in Friesland geboren nakomelingen van Jan van Loon, de Friese tak genoemd, hielden zich zonder uitzondering aan de geslachtsnaam Van Loon. Onder de leden hiervan treffen we in de 18e eeuw veel juristen aan. Wellicht mede door verzwagering met families uit de kringen der hogere bestuursambtenaren kregen zij toegang tot de ambten van grietman, secretaris, e.d. Vooral in Hindeloopen kwamen de Van Loon's langs die weg tot aanzien. Zo treffen we daar in de 2e helft van de 18e eeuw aan een Adrianus van Loon als burgemeester en een Adrianus Arnoldus van Loon als secretaris en ontvanger der boelgoeden.

Folkert's jeugd en leerjaren (1775-1796)

Folkert was de oudste zoon van Nicolaas van Loon.

Deze, een predikantszoon uit Achlum, had rechten gestudeerd aan de Franeker Hogeschool en was na beëindiging van zijn studie in Harlingen een praktijk begonnen als notaris-advokaat.

In januari 1775 trouwde hij daar het Harlinger meisje Trijntje Folkertsdr Schellingwouw en op 6 december van datzelfde jaar werd hun eerste zoon Folkert geboren.

Of nu de notaris- en advocatenpraktijk van Nicolaas van Loon minder goed liep, dan wel dat Nicolaas



door de winsten in de houthandel werd aangetrokken, feit is dat toen Folkert 5 jaar was, zijn vader eigenaar/exploitant werd van de Harlinger houtzaagmolen 'De Noordsche Hengst', gekocht van zijn zwager, de (hout)koopman Allard Scheltinga, eveneens te Harlingen woonachtig. Slechts enkele jaren zou Nicolaas de exploitatie van deze zagerij an-

nex houthandel voeren. Reeds in april 1784 stierf hij. Folkert was toen dus 8 jaar oud.

Door het overlijden van hun vader waren Folkert en zijn bijna twee jaar jongere broertje Arnoldus wezen geworden, want vijf jaar eerder was hun moeder al gestorven. Weliswaar bracht het verlies van de vader voor de beide wezen geen gel-

Gezicht vanaf het noorder havenhoofd op de Zuiderhaven en het gebouw van de Friese Admiraliteit te Harlingen (1787). Gravure van J.A. Campion (18e eeuwse graveur en uitgever te Parijs) naar een tekening van N. Baur (1767-1820).

Koll. H.G. van Slooten, Leeuwarden.
Foto Dikken & Hulsinga

delijke zorgen met zich mee en werd bij testamentaire beschikking aansonds in de voortgang van het houtbedrijf en in de opvoeding der kinderen voorzien door de aanwijzing van een zes-tal voogden, allen naaste familieleden van de beide ouders, maar de zinsnede, waarmee de oudergeworden Folkert ergens in zijn eerder vermelde dagboek zijn vaders dood memoreert, is veelzeggend, als hij schrijft:

... alstoen verlooren Ik en mijn eenige broeder Arnoldus onzen Vader, en met hem alles. . . .

Van de zes naaste verwanten aan wie Nicolaas van Loon in zijn testament het beheer van zijn nalatenschap en de voogdij over zijn kinderen gedurende hun minderjarigheid had opgedragen, waren er drie (w.o. zijn zwager Allard Scheltinga) speciaal aangewezen om het beheer en de administratie van het nagelaten ouderlijk vermogen te voeren.

Dat Allard Scheltinga van dit drietal deel uitmaakte, is niet verwonderlijk, als men bedenkt dat deze in Harlingen woonde en tot voor weinig jaren de houtzagerij van zijn overleden zwager zelf als eigenaar had geëxploiteerd.

Uit sommige op Allard Scheltinga betrekking hebbende aantekeningen in het dagboek van Folkert blijkt echter, dat deze als zaakvoerder/administrateur van de boedel ernstig gefaald heeft, al worden de aard en omvang van dat falen door

de dagboekschrijver niet in fineses beschreven.

Hoe het de ouderloze Folkert als knaap en jongeling is vergaan, daar

*Harlingen en naaste omgeving op de 'Nieuwe Caert van Friesland' (1739), waarop de houtzaagmolen 'De Noord-sche Hengst' is aangegeven (x).
Universiteits Bibliotheek, Leiden.*

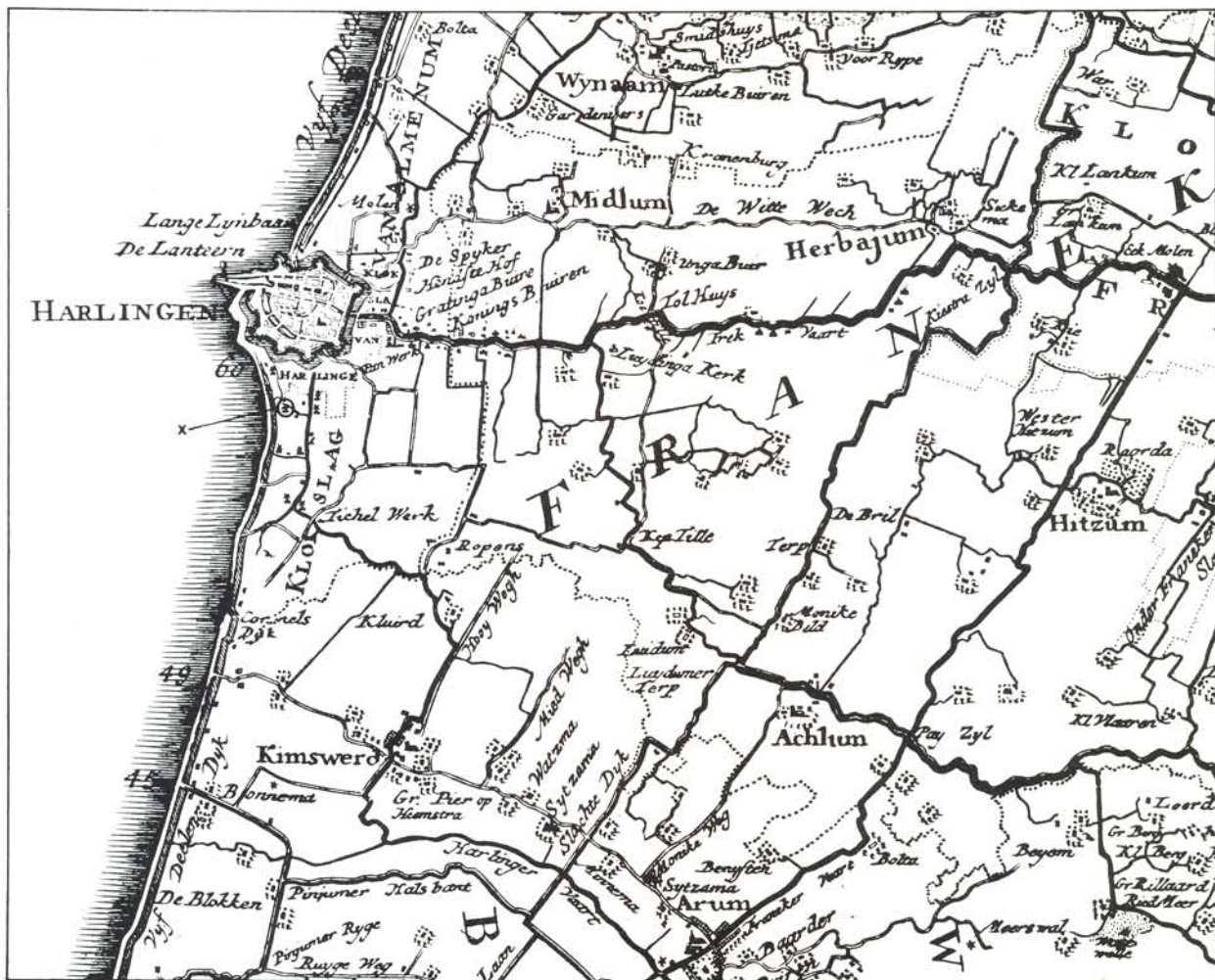
Foto Dikken & Hulsinga

over verstrekt zijn latere dagboek ons een aantal, soms tekenende, informaties.

Afzonderlijke dagboekfragmenten, naar tijdsvolgorde gekombineerd, geven in grote trekken het volgende beeld:

Aanvankelijk bleven de beide broertjes in het ouderlijk huis wonen onder de dagelijkse hoede van

hun tante Anna, een jongere onge-trouwde zuster van hun vader, die al sinds hun moeders dood de huis-houding had waargenomen. Maar toen deze Anna van Loon in 1786 in het huwelijk trad met de Harlinger burgemeester Bouwe Fontein, raakten Folkert en Arnoldus van elkaar gescheiden. Arnoldus ging met zijn tante mee naar huize Fontein ten-einde zijn lessen aan de Latijnse



School te kunnen blijven 'frequenten', terwijl Folkert (toen 10 jaar oud) 'ter verdere opvoeding en onderwijzing' door zijn voogden werd ondergebracht in het gezin van de Peinser predikant Benedictus Jongma.

Dominee's echtgenote, Geertruida Heshusius, was afkomstig uit Hindeloopen, waar Folkert's oudoom en medevoogd Adrianus van Loon burgemeester was. Vermoedelijk is het een bepaalde relatie geweest tussen de Hindelooper families Heshusius en Van Loon, die de keus op het Peinser predikantsgezin heeft doen vallen.

Folkert heeft zijn domicilie bijna zeven jaar in het dorp Peins (bij Franeker) gehad. Gedurende die tijd ontving hij van zijn gastheer huisondericht in geschiedenis en talen, waaronder het latijn.

Of deze lessen bij Folkert veel hebben uitgericht moet betwijfeld worden. De reden daarvan kan zijn geweest, dat hij minder aanleg had voor talen en dat zijn belangstelling anders gericht was. Volgens overlevering althans was Folkert in zijn Harlinger jeugd jaren veel op en bij zijn vaders molen te vinden, meestal bezig met het snijden en bewerken van hout tot sloopachtige voorwerpen om die te beproeven op hun drijfvermogen in het water van de molenvaart.

Verder schijnt uit deze jeugdhobby in de Peinser jaren zijn liefhebberij te zijn voortgekomen, om – al naargelang het voorwerp van zijn belangstelling – van hout allerlei kleine werktuigen te vervaardigen, als ook om bepaalde scheepsmodellen te tekenen en te bouwen.

Zijn veelvuldige familiebezoeken aan Harlingen en Hindeloopen, beide in die tijd drukke havenplaatsen met bedrijven op het gebied van de

bouw van schepen en sloopsonderdelen, zullen hem waarschijnlijk meer dan eens inspirerende indrukken hebben opgeleverd.

Ook het zeilen werd een geliefde en veel beoefende bezigheid van de opgroeiende Folkert, nadat hij in kennis was gekomen met de zeilbootbezitter Pier Sjoukes, die boekhouder en zaakwaarnemer was op de Zweinser bezittingen van jonker Eduard Marius van Beijma. Zijn relatie met Pier Sjoukes zou in de jaren daarna uitgroeien tot een vriendschap voor het leven.

Toch schijnt hij in zijn latere leven met weinig voldoening op zijn Pein-

ser periode te hebben teruggezien. Dat kan opgemaakt worden uit een korte toevoeging aan een brief die hij in 1818 (dus als 43-jarige) richtte aan de Nederlandsche Huishoudelijke Maatschappij te Haarlem over de strekking van het (eerste) door hem geschreven boek 'Beschouwing van den Nederlandschen Scheepsbouw met betrekking tot Deszelfs Zeilaadje'. 3)

Gezicht op het dorp Peins eind 18e eeuw. Gravure van K.F. Bendorp (1736-1814) naar een tekening van J. Bulthuis (1750-1801).

Prentenkabinet Fries Museum.

Foto Fries Museum



Ter nadere aanduiding van zijn persoon en schrijverschap vermeldde hij in die toevoeging heel in het kort enkele levensbijzonderheden en drukte zijn gevoelens over de in Peins doorgebrachte jaren uit met de bittere woorden:

'sedert zijn 7e jaar van Ouders berooft, door Voogden bestoolen, en gedurende zijn latijnse lessen en opvoeding verwaarloost. . . .'

Aan zijn verblijf ten huize van dominee Jongsma kwam vrij onverwachts een einde, toen deze in 1793 naar elders buiten Friesland werd beroepen. Folkert was toen 17 en zijn voogden oordeelden blijkbaar dat zijn algemene opvoeding wel voltooid was en dat hij met het oog op later toe was aan een meer praktische vorming.

Op den duur was hij nl. bestemd de leiding van de door zijn vader nagelaten houtzagerij annex houthandel op zich te nemen, daar zijn jongere broer Arnoldus talen en wijsbegeerte studeerde en voor de handel minder geschikt werd geacht.

Op aanwijzing van zijn voogd Ids Idserda (oud-mederechter van Baarderadeel) vertrekt Folkert in de zomer van 1793 naar Leeuwarden om daar zijn intrek te nemen bij de koopman Wijtze Sijbrands, die op Het Vliet een houtzagerij dreef annex houthandel. Bij zijn Leeuwarder principaal en leermeester bleek hij al binnen korte tijd zeer op zijn plaats te zijn. Alles wijst erop dat hij een serieuze leerling was, die zich de zaken vlot eigen wist te maken. Dat verklaart wellicht dat zijn patroon na twee jaren geen leergeld, waarvoor jaarlijks een bedrag van f 100,— was afgesproken, meer wenste te ontvangen.

Nu kan men zich voorstellen dat naarmate Folkert meer thuisraakte

in de zaken van zijn patroon, ook zijn belangstelling en gedachten zijn uitgegaan naar het houtbedrijf van wijlen zijn vader, dat voor hun rekening geëxploiteerd werd door zijn oom Allard Scheltinga.

Het ligt dan ook voor de hand dat hij in die tijd geen gelegenheid verzuimde om de ouderlijke houtzagerij en zijn oom Scheltinga te bezoeken, teneinde over de gang van zaken te worden ingelicht.

Wanneer hierover is gesproken kan alleen gegist worden, daar het bekende dagboek daarover zwijgt. Feit is echter dan Folkert in de loop van 1795 al tot de overtuiging was gekomen dat inlichtingen omtrent de stand en het beheer van het ouderlijk houtbedrijf alleen langs gerechtelijke weg verkregen zouden kunnen worden, want in dat jaar diende hij bij het Hof van Friesland het verzoek in hem als minderjarige toestemming te verlenen voortaan zelf het beheer van de ouderlijke nalenschap te voeren.

Op 17 december 1795 wees het Hof het gevraagde toe door hem in dezen 'veniam aetatis' te verlenen. 4)

Hierdoor zouden overigens de moeilijkheden met oom Scheltinga nog niet zijn opgelost. In een dagboek-aantekening uit 1805 legt Folkert uit dat hij in 1795 – mede op aandrang van zijn oom en mede-voogd Adrianus van Loon te Amsterdam – het verzoek tot handlichting bij het Hof vooral had ingediend, om langs die weg zijn voogd Allard Scheltinga er toe te dwingen eindelijk eens rekening en verantwoording af te leggen van zijn toen al langer dan tien jaar durende éénmansbeheer.

Dat Folkert in 1805 (dus 10 jaar na de beheersovername) nóg steeds wachtte op de eindafrekening, blijkt uit het vervolg van dezelfde dag-

boek-aantekening, waarin hij verzucht:

' . . . teneinde te bereiken eene eidelijke Liquiditeit met Oom Allard Scheltinga, welke nog desnietgeenstaande in geen 10 Jaaren geschied is. . . .'

Overigens zou de 20-jarige Folkert aan het einde van hetzelfde jaar waarin hij zijn handelingsbevoegdheid verwierf, nog een belangrijke stap doen in de richting van zijn volwassenwording.

Op 27 december 1795 trad hij nl. in het huwelijk met de 21-jarige Hiske Dirks (Stedehouder) uit Dronrijp, die hij al in zijn Peinser periode had leren kennen.

Hiskes vader was boer op 'Wobbe State' onder Dronrijp en op die boerderij werd met een groot gezelschap de bruiloft gevierd, nadat 's middags in de kerk te Schingen het huwelijk was voltrokken door dominee Arnoldus Bentheim. Het feest duurde twee dagen en twee nachten.

Een tekenende bijzonderheid daarbij vonden we in Folkert's dagboek-aantekening over het bruiloftsfeest waar hij schrijft, dat van de familie van zijn kant alleen aanwezig waren zijn tante Anna van Loon met haar man Bouwe Fontein, maar ook zijn 'waardige vriend' Pier Sjoukes. Begin januari 1796 vertrok het jonge paar per veerschip naar Leeuwarden om daar zijn intrek te nemen in een woning aan de Noordkant van Het Vliet.

Folkert had zich inmiddels in het bedrijf van Wijtze Sijbrands ontwikkeld tot rechterhand van zijn patroon en voerde o.m. diens bedrijfsadministratie. Hijzelf zal dan ook als eerste gemerkt hebben dat de houthandel steeds minder floreerde sedert de jonge Bataafse Republiek

– door haar verbondenheid met Frankrijk – in een voortdurende toestand van indirecte oorlogsvoering verkeerde. Mede daardoor was de buitenlandse aanvoer van hout uit de Oostzeelanden gaan stagneren.

Ook de Vlietster houtzagerij verloor in deze tijd gaandeweg aan omzet, zodat Folkert het zwerk zag drijven

Kaartfragment van Irnsum in de Atlas Eekhoff. Gemeentekaart van Rauwerderhem (1849).
Gem. Archief, Leeuwarden.

Foto Piter Doele

en het voor zichzelf geraden vond naar een andere betrekking uit te zien.

Folkert van Loon, ambtenaar en koopman te Irnsum (1797-1822)

In augustus 1796 solliciteerde hij naar de functie van grietnij-secretaris in Rauwerderhem. Spoedig zou blijken dat hij zich daarmee in een waar wespenest van politieke tegenstellingen had begeven. De functie was nl. vakant geworden doordat de zittende secretaris zijn ontslag had aangebo-

den, nadat hij geweigerd had een verklaring van afkeer van het stadhouderschap te tekenen. Na zijn aftreden begonnen evenwel zijn plaatselijke aanhangers te ageren tegen de benoeming van een vervanger. Een en ander had tot gevolg dat de bevolking over de benoeming van een nieuwe secretaris hevig verdeeld raakte, totdat tenslotte het z.g. boven de partijen staande Interim Gerecht werd belast met de aanwijzing uit de sollicitanten van een nieuwe funktionaris.

Uit sommige op deze aanwijzing betrekking hebbende stukken zou gebleken zijn dat de rechter in dezen



beïnvloed zou zijn door een politiek-machtige voorspraak ten gunste van Folkert van Loon. 5) Wat daarvan geweest zij, in maart 1797 werd hij officieel in de omstreden functie benoemd, zulks met ingang van 15 april daaraanvolgende.

In het voorjaar van 1797 verhuizen Folkert en zijn vrouw Hiske naar Rauwerderhem, waar ze zich als woonplaats Irnsum kiezen. Het lijkt nauwelijks twijfel dat die keuze te maken had met Folkert's voorkeur voor het zeilen. Irnsum was aan een belangrijk vaarwater gelegen met velerlei verbindingen en bood daardoor mogelijkheden welke in de hoofdplaats Rauwerd tevergeefs gezocht werden.

Ook in een ander opzicht zou de juistheid van deze woonkeuze maar al te gauw blijken.

De in bestuurlijke zaken geheel onervaren Folkert kreeg in zijn nieuwe betrekking van Grietenij-secretaris, annex Ontvanger der Boelgoeden en Ontvanger der Reëlen, aanstonds te maken met een tegen hem gerichte ondergrondse agitatie van de aanhangers van de afgetreden funktionaris. Zijn positie als nieuweling zal dan ook een weinig benijdenswaardige zijn geweest.

Ruim een jaar zou Folkert zijn post in Rauwerderhem bekleden. In verband met wat door Folkert een omenteling in de Provinciale regering werd genoemd, moest hij – en met hem het gehele grietenijbestuur – op gezag van de burgers Johan Semler en Daniël Andreae n.l. het veld ruimen, om plaats te maken voor de vroegere secretaris W. Nauta, die in zijn oude ambt werd hersteld. Als reden voor zijn ontslag werden aangevoerd zijn onkunde van zaken en een verkeerde administratie. Bij het laatste werd zelfs gesuggereerd dat Folkert zich aan

valsheid in geschrifte zou hebben schuldig gemaakt.

Iets daarvan vernemen wij in een brief, die hij op 20 nov. 1798 schreef aan zijn boezemvriend Pier Sjoukes, waarin we lezen:

'... dus ik communiceer UE dat ik geen meer Secretaris van Rauwerderhem ben, en vraag niet naar de reden van die veranderige, maar vergenoeg UE met te considereeren dat, dat geval meede dienstbaar is, om het getal der gebeurtenissen te vergrooten, in den Nationalen Schaakel der Dingen, welke tijdeling van gedaante verwisseld.

Mijn bestaan heb ik seedert dien direct gezogt in Negotie van Boter en Kaas voor eigen rekening op Speculatie, en in Commissie, en als ik eerder dat met eenig vooruitzicht hadde kunnen onderneemen, nooit had men mijn naam onder Amptenaaren hooren noemen....' 6)

Folkert was dus niet verslagen aan de kant blijven zitten maar aan-

stonds een eigen handel begonnen in zuivelprodukten. En dat was nog maar een eerste begin, want in het jaar daarop werden hij en zijn broer Arnoldus het er over eens de ouderlijke houtzaagmolen van Harlingen naar Irnsum te doen overbrengen. In het voorjaar van 1800 ving de Leeuwarder molenbouwer Frans Beenders Schaafsma aan met het metselen van de fundamenten op een terrein aan de oever van de Boorne en in de herfst daarop kwam de wederopbouw gereed. Bij de feestelijke inwerkingstelling op 1 oktober 1800 werd de fraaie deels vernieuwde houtzaagmolen herdoopt met de alleszeggende naam 'De Twee Gebroeders'. In zijn dagboek schreef Folkert over deze gebeurtenis het volgende:

De houtzaagmolen 'De Twee Gebroeders', zoals deze omstreeks 1900 het dorpsbeeld van Irnsum bepaalde.

Foto i.b.v. S.J. v.d. Goot, Irnsum.

Fotoreproductie Piter Doele



'...en wij waren De Eerste October voor de Eerste maal aanschouwers zijner beweging, en zagen op een nieuwe Plaats, en in een nieuwen Oord van balken planken zaagen. Meer dan 100 Jaaren is deeze zaagmolen in onze Familie geweest. So bij mijn Eijgen Vader, en Moeders vader, en Grootvader, waarvan de bijzondere aantekeningen berusten bij Oom Allard Scheltinga....'.

Folkert's zaken, tot dan toe bestaande uit de in enkele jaren tot bloei gebrachte boter- en kaashandel, werden uitgebreid met de exploitatie van de houtzaagmolen en een met zijn broer voor gezamenlijke rekening te voeren handel in vuren- en grenehout. Blijkbaar hebben de resultaten van een en ander in de jaren daarna weinig te wensen overgelaten, te oordelen althans naar wat we in het bekende dagboek lezen over Folkert's bouwactiviteiten gedurende de jaren 1800 tot 1804, voornamelijk om in de behoefte aan opslagruimte te voorzien.

Zijn aantekeningen daarover wijzen o.m. uit dat hij aan het eind van 1803, buiten zijn halve aandeel in de zaagmolen, bezitter was van drie ruime pakhuizen, een nieuwgebouwd woonhuis voor zichzelf, benevens een schiphuis, terwijl hij daarnaast nog eigenaar was van een royaal (vermoedelijk zeewaardig) zeiljacht.

Bovendien zou hij 1816 te Terhorne nog een groter schip voor eigen gebruik laten bouwen, nl. de volledig zeewaardige 'Mercurius', dat een lengte had van 48 voet, bij een grootste breedte (over de berghouten) van 15 voet. Voor die tijd stellig niet minder dan een vorstelijk bezit.

Uit dit alles blijkt duidelijk dat het hem zeer voor de wind was gegaan,

sinds hij in 1798 op een zo oneervolle wijze uit zijn ambtelijke functie van grietenij-secretaris was gestoten.

Reeds omstreeks 1803 exporteerde hij belangrijke hoeveelheden boter en kaas naar Engeland. In een in 1818 door hem geschreven brief, waarin de brieveschrijver enkele van zijn levensbijzonderheden weergeeft, lezen we:

'...vormde zich zelve uit nieltige beginselen tot de grootste kaas en aardewerkgrossier op Engeland, maakte daarmee fortuin.... 7)

Folkert's handel in aardewerk zal waarschijnlijk hieruit hebben bestaan, dat hij met zijn schip vol boter (en/of kaas) naar Engeland voer om er geladen met aardewerk mee terug te reizen. Vermoedelijk zal deze aardewerkimport als sluikehandel bedreven zijn. Maar hoe dat ook geweest zij, in Friesland heeft hij voor zijn Engelse aardewerk onder de welgestelde families grage afnemers gevonden, zodat ook deze handel hem wel geen windeieren zal hebben gelegd.

Aldus gevrijwaard van geldzorgen en baas over zijn eigen tijd was het hem dan eindelijk gegeven zich tussen de bedrijven door naar hartelust te wijden aan zijn – al in de jongensjaren gegroeide – hartstocht voor het zeilen. Zo ontbrak hij dan ook op vrijwel geen enkele zeilwedstrijd in Friesland en maar heel zelden keerde hij van zo'n feestdag anders dan als overwinnaar terug.

Folkert die zijn schip nagenoeg dagelijks bevoer, hetzij voor transport van zijn handelswaaren, dan wel als partikulier middel van vervoer, leerde het zeil en het roer, onder verschillende omstandigheden van wind en water, op den duur zo nauwkeurig aanvoelen, dat hij zich wel-

haast met zijn schip vereenzelvigde.

Door zijn kennis omtrent zeilen en schepen zal hij zich ook nauw verbonden hebben gevoeld met de schipperij in het algemeen. De ligging van zijn zagerij aan de Boorne, toen een van de hoofdvaarwaters in de verbinding van Friesland via de Zuiderzee met het Westen en met de Waddenzee, zal er verder toe hebben bijgedragen dat hij de binnenvaarders tussen Amsterdam en Emden vrijwel allen bij naam en bij naam kende, alsmede de bijzonderheden van hun schepen.

Voorts kwam hij door zijn houthandel veelvuldig in aanraking met afnemers die bij de bouw van schepen betrokken waren, zoals werfeigenaren die het grenehout voor masten en huidbeplanking van grotere vrachtschepen van hem betrokken. Met hen kon hij lange gesprekken voeren over de bouwwijze van dat soort vaartuigen.

Het was hem nl. al vroeg opgevallen dat bij de bouw van de gewone vrachtschepen voor de binnenvaart als regel weinig of geen aandacht werd besteed aan zaken als bezielbaarheid en zeilsnelheid van het schip, factoren waaraan bij de bouw van bijv. wedstrijd- en plezierjachten de hoogste prioriteit placht te worden gegeven.

Hoe langer Folkert bij dit verschijnsel stilstond, des te stelliger zijn konklusie, dat de bestaande praktijk bij de bouw van gebruiksschepen voor de binnenvaart herziening behoefde, daar op de desbetreffende werven zonder uitzondering alleen gebouwd werd op inhoud en drijfvermogen.

De hoofdlijnen en verhoudingen vond de scheepsmaker aan de hand van een aantal traditionele vaste

mallen en voor de rest was het door de praktijk gevormde gevoel en oog van de werfmeester het enige richtsnoer waarnaar de bouw zich voltrok.

De aflopende schepen lieten weliswaar als regel aan stevigheid en gelijkheid weinig te wensen over, maar bleken in de praktijk heel vaak moeilijk te bevaren, zodra de vaaromstandigheden maar even van de normale afweken. Dat laatste ondervonden met name de z.g. binnenvrachers, die vaak ook de Zuiderzee en de Waddenzee te bevaren hadden en die juist op dat soort routes zoveel meer gediend zouden zijn met een snelle zeiler, soepel op het roer.

Aanvankelijk zonder het zelf te beseffen had hij met deze konstatering precies de vinger gelegd op het wezenlijke gebrek, dat onze nationale scheepsbouw eens fataal was geworden, nadat zij tot ongeveer het midden van de 17e eeuw in Europa een vooraanstaande plaats had ingenomen, ja, zelfs had uitgebonden boven die van het bij uitstek zeevarende Engeland. Dat de Hollandse scheepsbouw rond 1700 al nauwelijks meer meetelde, komt o.m. treffend naar voren in een uitspraak van de bekende Czaar Peter van Rusland, die zich in 1697/1698 in hoogst eigen persoon was komen overtuigen van de werkwijze in onze scheepsbouw door zich in het vak sloopstimmerman te bekwamen op werven te Zaandam en Amsterdam.

Hoewel hij achteraf blijk gaf veel waardering te hebben voor het daar geleerde, was hij overigens van oordeel, dat:

'die Hollanders die volkommenheit van de bouwkunst op de geometrische wijze niet en hebben...' 8) En dat was ook de reden waarom hij

na Holland Engeland bezocht om daar zijn studie af te maken.

Terwijl in ons land gedurende de hele 18e eeuw op scheepsbouwgebied zo goed als niets veranderde en alles vrijwel bij het oude bleef, ontwikkelde zich in Frankrijk en Engeland een bouwwijze die meer gebaseerd was op de beschikbare kennis omtrent de verschillende factoren welke tot de bouw van schepen geacht werden in betrekking te staan.

Door middel van wiskundige berekeningen trachtte men daar de invloed van al deze factoren in vorm, verhouding en afmeting van het schip en zijn onderdelen tot uitdrukking te brengen. En de uitkomsten van die nieuwe bouwwijze waren zodanig dat de Hollandse achterstand op scheepsbouwgebied op de duur schrijnend merkbaar werd.

Zo moesten rond 1720 door de Amsterdamse Landswerf twee Engelse scheepsbouwmeesters (Bentam en Davis) worden aangetrokken voor de vernieuwing van onze oorlogsvloot, om ervan verzekerd te kunnen zijn dat de manoeuvreerbaarheid en snelheid van onze oorlogsschepen die van Engeland (onze traditionele vijand ter zee) tenminste zouden evenaren. 9)

Dat de kwaliteit van de Nederlandse scheepsbouw zich in de 19e eeuw ten slotte wist te herstellen en zelfs opnieuw tot bloei kon geraken, is wel in de eerste plaats te danken geweest aan de stimulerende maatregelen, uitgevaardigd door Koning Willem I. Onder meer door een stelsel van scheepsbouwpremies gelukte het zelfs de konstruktieve krachten onder onze scheepsbouwers tot opmerkelijke prestaties te inspireren.

Daarnaast heeft ook de in 1824 op-

gerichte Nederlandsche Handel Maatschappij in het belang van de overzeese handel er zeer veel toe bijgedragen om de scheepsbouw hier te lande weer aan hoge internationale maatstaven te laten voldoen.

Bij dit alles gold echter wel de beperking, dat de aldus bewerkstelligde grondslagvernieuwing in de Nederlandse scheepsbouw in de praktijk alleen maar zijn toepassing vond op de werven voor de bouw van grotere zeilschepen, bestemd voor de grote handelsvaart en de Marine.

Geen van de toenmalige scheepsontwerpers, van het slag als Glavimans en Soetermeer, lijkt althans ooit ingeschakeld te zijn geweest bij de bouw van andere schepen dan die voor de grote zeezeilvaart. De bouw van de kleinere zeilschepen voor de binnenvaart en de kustvaart (w.o. de vissersschepen) bleef bijgevolg onveranderd afhankelijk van de scheepsbouwer in de regio, die de van oudsher overgeleverde bouwwijze in praktijk bleef brengen, eenvoudig omdat hij niet over een betere methode beschikte, noch bij machte was zich daarover inzicht te verwerven.

Aldus in grote trekken de stand van zaken op scheepsbouwgebied in ons land, ongeveer zoals ook Folkert van Loon die in de loop van zijn Irnsumer jaren moet hebben geregistreerd aan de hand van zijn eigen ervaringen en de gesprekken met scheepsbouwers en schippers onder zijn relaties.

Inmiddels had Folkert, aanvankelijk uit pure liefhebberij, zich al meer dan eens gebogen over de vraag, welke andere factoren dan zeilvoering en zeilpunt nu wel medebepalend zouden kunnen zijn voor de optimale zeilsnelheid en wendbaar-

heid van zijn eigen jacht. Zelf schipper in de praktijk en zeilkunstbeoefenaar pur sang, had hij bijv. al vroeg ervaren dat de bewegingsweerstand welke de scheepsromp in het water ondervindt, niet alleen afhankelijk kan zijn van de oppervlaktestructuur van de scheepshuid, maar dat daarbij ook de waterverplaatsende vorm van het scheepslichaam een belangrijke rol speelde.

Gedreven door een directe belangstelling werd hij op den duur zelfs min of meer bezeten door de wens de samenhang te begrijpen die er volgens hem moest bestaan tussen de vorm en de afmetingen van een schip enerzijds en de zeilsnelheid resp. de wendbaarheid ervan anderzijds. Begrijpen in die zin, dat hij die samenhang in een vaste formule zou weten uit te drukken.

Het speuren naar een exakt antwoord op deze vraag heeft hem in zijn Insumer jaren voortdurend bezig gehouden. Dat blijkt bijv. uit wat Van Loon daarover zegt in zijn eerst gepubliceerde werkje (1820). Echter doordat zakelijke beslommeringen en allerlei in zijn persoonlijke leven ingrijpende voorvallen en gebeurtenissen in deze periode ook vaak en langdurig beslag op hem legden, heeft hij de met zijn onderzoek verband houdende proeven en experimenten slechts bij tussenpozen ten uitvoer kunnen brengen.

Zo werd Folkert in de eerste jaren na 1800 in zijn huiselijk leven zwaar getroffen door het overlijden in januari 1804 van zijn vrouw Hiske, nauwelijks 30 jaar oud, nadat een goed jaar daarvoor zijn vereerde hartsvriend Pier Sjoukes na een lang ziekbed in Franeker gestorven was. Zonder kinderen moet hij deze verliezen als een eenzame beproe-

ving hebben ondergaan.

Maar voor hem ging het leven door. In 1806 wordt Folkert – ter compensatie van zijn gedwongen ontslag als gemeentesecretaris in 1798 – de functie toegewezen van commissaris, belast met de voorbereiding van een nieuwe grondbelasting in de gemeenten Rauwerdhem, Baarderadeel en Idaerderadeel.

Nu hij in verband met die werkzaamheden vaak van huis moet, ruilt hij zijn woning bij de molen met die van zijn zwager Pieter Stedehouder, die als halve mede-eigenaar/exploitant van de houtzagerij nl. ook in Insum woonde. Zwager Pieter zal dus sindsdien de dagelijkse leiding in de molen hebben gehad.

Inmiddels had hij kennis gekregen aan de 18-jarige dochter Jelliana van de Leeuwarder burgemeester Carel Willem Coulon, met wie hij in maar 1807 zijn tweede huwelijk sluit. Zijn huiselijk leven komt nu weer in geregelder banen, ook mede doordat hij – wellicht i.v.m. het in november 1806 door Napoleon uitgevaardigde Continentaal Stelsel – zijn handelsvaarten op Engeland, die deels het karakter van smokkelhandel droegen, geheel had opgegeven. Hierdoor kreeg hij meer tijd beschikbaar voor zijn scheepsbouwkundige onderzoekingen. Waarschijnlijk heeft hij in deze periode verscheidene bezoeken afgelegd aan scheepswerven elders in het land.

In eerste instantie had Van Loon voor dat onderzoek al kennis genomen van de voorhanden zijnde scheepsbouwkundige werken die hij maar had kunnen vinden. Daarover vernemen wij het een en ander in de inleiding van zijn eerste, rond 1816 samengestelde, werkje waarin hij o.m. schreef:

'Uitgebreide verhandelingen, fraaije meetkundige bestekken, en geheele werken zijn er in ons Vaderland voorhanden, welke het zamenstel en den algemeenen vorm van het Schip den min ervaren Timmerman leeren kunnen; weinige van het groot getal onzer Scheepsbouwers echter kunnen dezelve verstaan, aangezien de meeste de teekenkunst en de kunstnamen niet geleerd hebben....'

En verderop:

'Ik heb weinige lessen in de aanwezige bouwregelen over het platgebodemd schip gevonden; de meeste dienen voor de vervaardiging van scherpe en groote schepen, dat inderdaad jammer is....'

Met dat laatste gaf Van Loon feitelijk te kennen dat hij in de bestudeerde geschriften voor zijn doel niets bruikbaar was tegengekomen. Tijdens zijn bezoeken aan praktiserende scheepsbouwers, bij wie hij de gebruikte bouwmethoden nauwlettend met de verkregen resultaten vergeleek, zal hij geleidelijk tot de slotsom zijn gekomen dat er voor hem niets anders restte dan zelf de experimentele weg te gaan bewandelen. Daartoe had hij zich evenwel in de eerste plaats te bekwamen in het tekenen en ontwerpen van de door hem te beproeven modellen. Dat de in zijn jongelingsjaren opgedane ervaring op dat terrein hem daarbij van pas kwam is wel duidelijk. Toch heeft deze fase zeer veel van Folkert's geduld en doorzettingsvermogen gevraagd.

Daar kwam nog bij dat in financieel opzicht de jaren 1808 en 1809 minder gunstig zijn verlopen. Blijkens een aantekening in een brief verloor hij door mislukte handelskansen *'meer dan 50.000 gulden, de zure*

vrugt van 14 Jaaren harde vlijt'. 10) Uit de halve exploitatie van de zagerij, met daarbij de inkomsten van zijn ambtelijke functie, kon Folkert zich overigens nog zeer behoorlijk bedruipen.

In een brief uit 1810 aan de heer Van Beijma schrijft hij daarover het volgende:

'Mijne Bezittingen en Zaaken staan sints Ik voor 3 Jaaren de gevaarlijke Zeehandel vaarwel zeijde soals Ik UwEd bij eerste occasie zal doen zien in weerwil van de tijd zeer wel; mijne genomen praecautien en schikkingen waardoor mijn inkomen de nodige Uitgaven ten minste 1/3 overtreft, doen een gezegende Uitwerking sints ik met mijne Jeugdige Egtgenote hier in alle orde leef. . . .' 11)

Ook het feit dat Folkert en zijn jonge echtgenote in maart 1809 een voor dat doel nieuwgebouwde woning in Irnsum betrekken, duidt niet op gebrek aan middelen, al blijft het denkbaar dat deze woning uit de bruidsschat van Jelliana Anna Coulon bekostigd werd.

In de loop van hetzelfde jaar wordt ook hun eersteling, een dochter, geboren. Zij is de eerste van de acht kinderen die zij zouden krijgen.

Het jaar 1810 zette voor Folkert wel zeer tragisch in. Toen hij op de eerste dag van dat jaar zijn in Amsterdam wonende broer Arnoldus wilde bezoeken, trof hij die dood op bed liggend aan.

Zijn dagboekantekeningen hierover getuigen van een diepe beroering. Er heeft tussen de universitair opgeleide Arnoldus (hij was – na de hogescholen te Franeker en Amsterdam te hebben bezocht – in 1802 te Halle (Did.) gepromoveerd tot Art. Lib. Magister et Philos. Doctor) en zijn alleen praktisch gevorm-

de oudere broer Folkert een warme genegenheid bestaan, alsook een ervaren van geestelijke verwantschap. In die richting wijst ook hun beider lidmaatschap van de Amsterdamse Vrijmetselaarsloge La Bien Aimeé. Het gemeenschappelijk logebezoek zal er ongetwijfeld toe hebben bijgedragen dat de broers elkaar geregeld ontmoetten en dan ook hun zakelijke belangen bespraken. Zonder twijfel zal Arnoldus, met zijn meerdere kennis van talen en bronnen, bij die gelegenheden zijn broer menigmaal met nuttige wenken en verwijzingen hebben bijgestaan. Folkert moest nu alleen verder.

De ambtelijke werkzaamheden, waarmee Folkert in 1806 was belast voor wat betreft de gemeenten Baarderadeel, Idaarderadeel en Rauwerderhem, kwamen in de loop van 1810 gereed. Daarmee eindigde zijn functie als commissaris. In aansluiting daarop volgde direct daarna zijn benoeming tot Ontvanger der grondbelasting in een 10-tal gemeenten in het arrondissement Sneek, zodat hij in de overheids-sfeer werkzaam bleef. Zelfs werd hij in 1811 daarnaast nog aangesteld als Maire van Rauwerderhem. Van laatstgenoemde functie werd hij ontheven toen in 1813 aan de Franse overheersing een einde kwam. Op verzoek bleef hij het ambt van Schout in Rauwerderhem waarnemen. Toen in 1816 de definitieve grietenijbesturen werden ingesteld, werd hij weer Schout-af, maar tegelijk aangewezen om als 1e Assessor deel uit te gaan maken van de nieuwe grietenijraad van Rauwerderhem.

Tegelijk met de Franse overheersing eindigde in 1813 ook het in 1806 door Napoleon ingestelde

Continentaal Stelsel. Daardoor vielen de belemmeringen voor de handel met het buitenland weg en nog hetzelfde jaar hervatte Folkert zijn handel op Engeland.

Blijkens zijn eerste boek benutte hij zijn (in 1813) hernieuwde handelsreizen naar Engeland veelvuldig om daar diverse scheepswerven te bezoeken, om de Engelse bouwmethoden beter te leren kennen. Daaruit valt op te maken, dat hij zijn studie omtrent een meer effectieve bouw van schepen voor de binnenvaart in 1813 nog niet had afgerond.

Dat laatste was echter drie jaar later wel het geval. In de loop van 1816 was het door hem als 'Mercurius' gedoopte (platbodem) zeiljacht op een werfje in het nabij Irnsum gelegen waterdorp Terhorne van stapel gelopen en bij diverse proefvaarten bleek dit schip in hoge mate aan de door de ontwerper gestelde verwachtingen te voldoen.

Deze 'Mercurius' (13,6 m lang en 4,25 m breed, bedoeld als voorbeeld van een handelsscheepje) heeft voor hem dan ook gefungeerd als de definitieve proef op de som, nadat hij het door hem ontdekte bouwprincipe (het 'Loeflijnprincipe') al in ettelijke experimenten had beproefd en in zijn praktisch effect als positief had bevonden.

De weg langs welke de niet wiskundig onderlegde Van Loon tot deze opmerkelijke vinding is gekomen, getuigt op zijn minst van 's mans oorspronkelijkheid en van een scherp waarnemingsvermogen.

Als zeilliefhebber bij uitstek moet hij uiteraard een feeling hebben ontwikkeld voor de krachten en invloeden van de natuurelementen wind en water. Evenzeer zal hij daarnaast oog en aandacht hebben gehad voor de dierenwereld boven en in het water, de vogels en de vissen,

welke evenals de zeiler van wind en water afhankelijk zijn bij hun voortbeweging.

De volgende stap moet zijn geweest dat hij van de snelst zich voortbewegende vissen en vogels exemplaren ving om ze te kunnen onderzoeken, speciaal op de belijning van hun lichamen. Zo weten we dat hij voor dat onderzoek van de vissen de snoek heeft uitgekozen, maar van welke vogel hij zich heeft bediend, valt niet met zekerheid op te maken. Een vage aanduiding wijst evenwel in de richting van de zeemeeuw.

Na veel geëxperimenteer ontdekte hij tenslotte bij meting van zijn onderzoekdieren, dat de lijn van de grootste lichaamsomvang een vaste plaats inneemt in verhouding tot de totale lengte van het lichaam, de z.g. sferoïdale omvangslijn.

De aldus gevonden belijning probeerde hij vervolgens in precies dezelfde verhoudingen na te bootsen op nauwkeurig op schaal door hem vervaardigde scheepsmodellen, waarna hij het verkregen resultaat aandachtig beproefde op het ruime water onder de meest mogelijk gevarieerde omstandigheden.

Het wil ons voorkomen dat Van Loon met deze wijze van onderzoek aan de hand van voorbeelden uit de levende natuur (vogels en vissen) en van kleine schaalmodellen van schepen, zijn tijd ver vooruit was. Hetgeen hij in dit verband in zijn eerste boek (1820) bij wijze van stelling poneerde, nl.: 'Uit de proeven, met kleine schepen genomen, kan men over de grootere oordelen', was in zijn tijd nl. nog een ongeken- de noviteit. Als vermoedelijk eerste na Van Loon zou William Froude (1810-1879), ingenieur bij de Engelse Admiraliteit, pas in 1868 te Torquay iets dergelijks ondernemen, door voor zijn wetenschappelijk

scheepsbouwkundig onderzoek, betrekking hebbende op de weerstand bij de voortstuwing van stoomschepen, gebruik te maken van sleep-tanks 12). Zelfs toen nog stond men algemeen skeptisch tegenover proefnemingen met schaalmodellen.

Van Loon's proefnemingen resulteerden dan ten slotte in de vaststelling van de z.g. Loeflijn als vaste bouwformule, volgens welke bij het schip een bepaalde drijfspiegel wordt verkregen, waarbij het de minst mogelijke weerstand onder- vindt. De Loeflijn, een denkbeeldige horizontale lijn op de scheepsrump tussen de kiel en de waterspiegel, bevond zich in Van Loon's konse- ptie iets beneden de geladen lastlijn. Deze lijn was opgebouwd uit twee met de opening naar elkaar toege- keerde halve ellipsen, met hun leng- temiddellijnen in elkaars verlengde, lopende respectievelijk van de voor- steven tot het grootspant (op 4/10 van de totale scheepslengte) en van de achtersteven tot het grootspant. De aldus gekonstrueerde vorm had Van Loon afgeleid van die van het snoeklichaam. Zo noemde hij op en- kele van zijn bewaard gebleven scheepstekeningen de Loeflijn: 'het grondbeginsel der Snelheid volgens de Visch'.

Ook in zijn laatst geschreven boek (1838) beveelt Van Loon zijn Loe- flijnprincipe aan als de best denk- bare bouwmethode voor elk type schip, waar hij schrijft:

'...Deze spheroïde omvangslijn, voor den vorm der lengte beneden water, is door mij, na onderscheide- ne proefnemingen, gekozen als de beste, welke ik vinden kon, om aan het scheepsligchaam, van welke ka- liber ook, de meest mogelijke ligt- beweegbaarheid te geven. De mid- delen, door mij aangewend, om te

onderzoeken, of ook eene andere lijn daartoe beter diende, zijn te me- nigvuldig geweest, om bij dezen op te noemen....'

Intussen verliepen in de jaren na 1813 Folkert's handelszaken min- der voorspoedig. Op zich is dat mis- schien niet eens zo zeer te verwon- deren, als men bedenkt dat hij in de- ze periode – behalve dat hij gros- sier in boter en kaas en exploitant van een houtzagerij annex houthan- del was – ook nog ambtelijke funk- ties te vervullen had, als belasting- ontvanger, schout en gemeente- raadslid (1e assessor) en daardoor zijn aandacht wellicht teveel moest verdelen.

Bovendien lijkt hij waarschijnlijk juist in deze jaren zeer veel tijd te hebben besteed aan zijn scheeps- bouwkundige onderzoekingen en aan het beschrijven van de resulta- ten daarvan. Verder zal de bouw van zijn schip 'Mercurius' in 1815/1816 hebben meegebracht, dat Folkert wekenlang veel op de werf in Ter- horne kwam, om persoonlijk de no- dige aanwijzingen te geven (of mee te werken) voor het leggen van de kiel en het opzetten van de romp naar zijn strikte formules.

Hoe dan ook, op iets langere duur raakte Van Loon's grossierderij in boter en kaas zodanig in de versuk- keling, dat hij enkele jaren later moest besluiten die handel te beëindigen en zich uitsluitend op zijn zagerij en houthandel toe te leg- gen.

In de loop van het jaar 1820 ver- kocht Folkert althans enkele pan- den in IJnsum, welke hij tot dan voor de opslag van boter en kaas in ge- bruik had gehad. Met de opbrengst daarvan kocht hij van zijn zwager Pieter Stedehouder diens halve aan- deel in de houtzaagmolen. (Indertijd had Folkert's broer Arnoldus nl. zijn

aandeel in de molen verkocht aan Pieter Stedehouder, die als zijn molenbaas de dagelijkse leiding van de zagerij voerde).

Voortaan zou dus de volledige opbrengst van de molenexploitatie aan hem ten goede komen. Uit die opbrengst, vermeerderd met zijn ambtelijke inkomsten, hoopte hij zijn huishouding (van 9 monden, inkl. een meid voor dag en nacht en een interne molenaarsknecht, die tevens fungeerde als dekknecht op zijn jacht 'Mercurius') te kunnen onderhouden, zo blijkt uit zijn dagboek.

Tussen al deze beslommeringen door had Folkert blijkbaar kans ge-

zien zijn konklusies uit zijn scheepsbouwkundige proefnemingen van de afgelopen jaren voor zichzelf te beschrijven en daardoor vast te leggen.

Toen eind november 1818 de Huis houdelijke Maatschappij 13) te Haarlem per advertentie een prijsvraag uitschreef voor ideeën ter verbetering van de scheepvaart, maakt Van Loon aanstonds van de gelegenheid gebruik door zijn gereed liggende verhandeling onder de titel: 'Beschouwing van den Nederlandschen Scheepsbouw met betrekking tot Deszelfs Zeilaadje' bij de genoemde Maatschappij in te zenden.

Van datzelfde jaar dateert ook de korrespondentie die hij gevoerd heeft met de toenmalige Inspekteur van het Loodswezen, Jhr H.J. Ortt (mede-oprichter van de Noord- en Zuid Hollandsche Redding Maatschappij in 1824) over een door hem samengesteld ontwerp voor een nieuw type zeil- en roeireddingboot,

De beruchte dam met verlaat te Leidschendam, waarvan de doorvaartwijdte en -hoogte gedurende enkele eeuwen de afmetingen van de binnenschepen bepaalde. Ets van P.C. la Fargue (1729-1782) circa 1780.

*Rijksmuseum 'Ned. Scheepv. Museum'.
Foto Ver. N.H.S.M.*



als tegenhanger van de toen bekende Engelse Greathead-reddingboot. 14)

Hoewel Jhr Ortt in zijn redaktie daarop blijk gaf aan Van Loon's vinding de voorkeur te geven, is er om ons onbekende reden nooit iets van gekomen die vinding hier in de praktijk te brengen.

De inzending van zijn 'Beschouwing' op de prijsvraag van de Huis-houdelijke Maatschappij werd in de loop van 1820 met het hoogst denkbare succes bekroond. Van Loon werd nl. de eer waardig gekeurd om te worden onderscheiden met de Zilveren Medaille van de Maatschappij, met daarnaast de uitreiking van een premie van tien dukaten en de vrijheid om de bekroonde verhandeling in gedrukte vorm uit te geven.

Met de verschijning in 1820 van zijn studie in gedrukte vorm benut Van Loon de gelegenheid om de verantwoordelijke autoriteiten te wijzen op de aanwezigheid van belemmerende obstakels in sommige vaarwegen, welke volgens hem de verbetering van de scheepsbouw in de weg staan. Als voorbeelden daarvan noemt hij de stenen bogen te Groningen en die te Harlingen en het sluisencomplex te Leidschendam, vanwege hun beperkte doorvaarhoogte en -breedte.

Onder de talrijke positieve reacties van erkenning voor zijn vinding bereikte hem nog de vererende opdracht van de 'Heeren van Zaandam' om voor hun rekening een ontwerp te maken voor een 3-mast kof volgens zijn gepropageerde Loeflijnprincipe. Het daarna naar Van Loon's ontwerp gebouwde kofschip werd door de reders/eigenaren ingezet voor de houtvaart op Riga. 15) Het zeilschip had een laadvermogen van ca. 200

Last en blijkt in de praktijk volledig aan de gestelde eisen te hebben voldaan. Zo zelfs dat hij in 1828 van deze reders de opdracht ontving een tweede schip van hetzelfde type te ontwerpen.

Het tegelijk met het ontwerp door Van Loon vervaardigde schaalmodel van dit 3-mast kofschip schijnt in 1825 te bezichtigen te zijn geweest op de Haarlemse tentoonstelling. Dat blijkt uit een aantekening op de desbetreffende (nog bestaande) ontwerptekening, luidende:

'was in model op de tentoonstelling te Haarlem in 1820 16), dit model is te Londen gestolen op de reis naar the Royal Society, benevens fraaije instrumenten'.

Kennelijk is hij dus door de voornamelijk Royal Society 17) te Londen uitgenodigd geweest om ook daar kennis te laten nemen van zijn vermaard geworden vinding. In welk jaar deze Londense spreekbeurt plaats heeft gehad, hebben we niet kunnen nagaan. De bijeenkomsten van The Royal Society plachten meestal op initiatief van de voorzitter persoonlijk te worden gehouden, hadden een streng besloten karakter en werden als regel niet in de notulen vastgelegd.

In 1820 heeft Van Loon ook nog deelgenomen aan de Eerste Nijverheidstentoonstelling te Gent in België. Bij die gelegenheid verwierf hij de Bronzen Medaille voor het door hem ingezonden schaalmodel van een overdekte reddingboot. 18)

Leek deze tijd dus eindelijk gunstige perspectieven te openen voor wat betreft de verwerkelijking van zijn scheepsbouwkundige ideeën, in ander opzicht werden hij en zijn gezin in dezelfde jaren door het lot zwaar op de proef gesteld. Zo waren

tussen 1818 en 1820 Folkert's Engelse handelszaken definitief in het slop geraakt.

Maar niet alleen met zijn exporthandel naar Engeland liep het verkeerd, door allerlei oorzaken verliep ook zijn houthandel. En alsof de daaruit voortspruitende zakelijke zorgen nog niet erg genoeg waren, werden Folkert en zijn vrouw in januari van 1820 tot overmaat getroffen door de dood van hun 9-jarige zoon Nicolaas Arnoldus.

De jongen ging school op een instituut te Vollenhove, waar hij na een ziekbed van maar enkele dagen het slachtoffer werd van een kwaadaardige infectie.

Wij lezen in Van Loon's dagboek het roerende verslag van zijn reis over ijs naar Vollenhove, waarvandaan hij en een metgezel het lijkje in de barre winter per slede met veel moeite naar Insum vervoerden, waar het een dag later begraven werd. 19)

'Eene verscheurende droefheid welke ons nog niet verlaten heeft en die alle beschrijving te boven gaat veroving ons hoogste genoeg op aarde, dat ons na vele, sware, slagen noch overig was. . . .'

aldus schreef Folkert op 8 augustus van dat jaar in zijn dagboek.

Zakelijke rampspoed achtervolgde hem in de jaren twintig. Dit blijkt duidelijk bij het lezen van de vele verzuchtingen van de schrijver in zijn dagboekantekeningen uit die periode. Daaruit vernemen we bijv. dat hij, om zijn schuldeisers te kunnen voldoen, genoopt wordt zijn van moederszijde voorouderlijke houtzaagmolen 'De Twee Gebroeders' van de hand te doen. Dit gebeurde op 20 april 1822 bij openbare verkoping door de Grouwster notaris Cannegieter. In zijn dagboek schrijft Folkert daarover het volgende:

'Tegenloop van Handelszaken noodzaakte mij van deze schoone aanleg met een diepgewond hart en betraand oog aftezien. Hoe veel sweet en bloed en goed het aan mij gekost heeft om in weerwil der gelede Zeeschaden deze fabriek voor mijne kinderen gangbaar te houden met handel in greene en vuure houtwaren is God alleen bekend. Des werelds goed, is Ebbe en Vloed'. 20)

Van dat moment af vormde Van Loon's traktement als belastingontvanger (de officiële titel was: Controleur) dus de enige bron van inkomsten voor het gezin, al is het niet ondenkbaar dat er van de zijde van zijn tweede vrouw enig kapitaal was ingebracht.

In verband met een reorganisatie bij de Belastingdienst werd in 1822 aan Van Loon als werkgebied de Controle Gorredijk toegewezen, welk rayon zich uitstreckte over de grietenijen Opsterland, Smallingerland en Stellingwerf-Oosteinde. Hij en één van zijn kollega's kregen op hun verzoek evenwel toestemming met elkaar van standplaats te mogen ruilen, waardoor Van Loon zich te Dokkum kon vestigen.

Toen verkocht hij al zijn overgebleven vastigheden in Irnsum en kocht met de opbrengst daarvan in Dokkum de voormalige burgemeesterswoning, waarin hij zich in februari van 1823 met zijn gezin vestigde, nadat hij ook zijn Irnsumer schiphuis en tuinhuis daarheen had laten overbrengen.

Maar ook daar bleven geldzorgen hem achtervolgen. Hij kon nl. met de opbrengst van zijn houtzaagmolen in 1822 niet al zijn schulden aflossen. In elk geval had in de loop van 1823 een aantal niet-voldane schuldeisers beslag laten leggen op de helft van zijn traktement als

Controleur der Belastingen.

Van Loon onderging dat als een vernedering en bezon zich op een mogelijkheid om aan die beslaglegging een einde te maken.

De uiteindelijk op initiatief van hemzèlf tot stand gekomen feitelijke oplossing van het probleem heeft hieruit bestaan, dat hij op grond van zijn lichamelijke toestand ongeschikt werd verklaard zijn functie uit te oefenen en daarom vervroegd uit de Dienst werd ontslagen per medio februari 1825, zulks onder gelijktijdige toekenning van een pensioen van f 462,— 's jaars. 21)

Aangezien pensioen zich niet leent voor beslaglegging, was dat probleem van de baan. Daarnaast beoogde hij zijn inkomsten op peil te brengen met de opbrengst van een door hem te vestigen bureau voor scheepsarchitectuur. Voor dat laatste besloot hij zich te vestigen in zijn geboortestad Harlingen, waar hij zich voor dat doel een woning kocht aan de Noorderhaven. Op 1 april 1825 verhuisde hij naar het nieuwe adres.

Folkert van Loon, scheepsarchitect te Harlingen resp. te Leeuwarden (1825-1840)

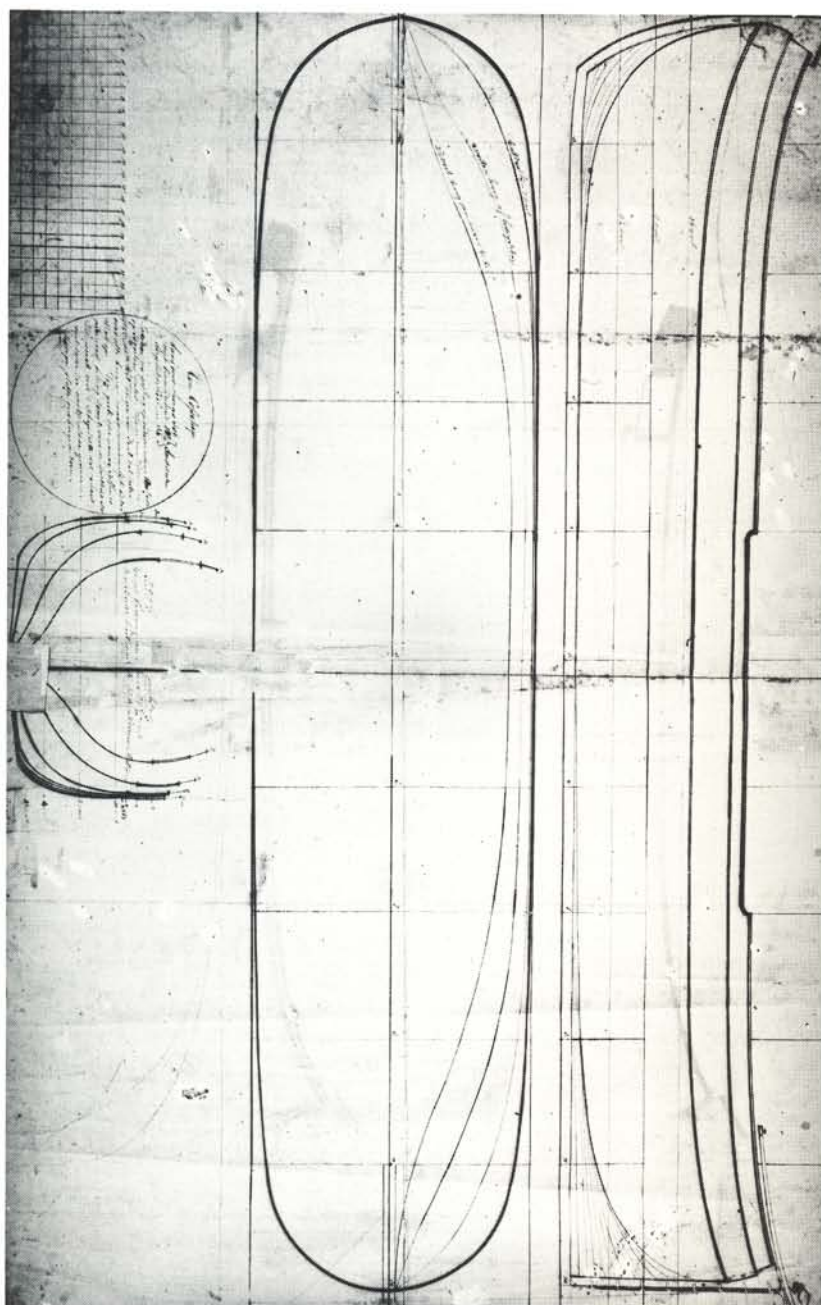
Uit het feit dat Van Loon na het eerste jaar van zijn vestiging als scheepsarchitect zijn sedert 1795 regelmatig bijgehouden dagboek op een gegeven ogenblik definitief beëindigt, valt wellicht af te leiden, dat zijn nieuwe beroep dan vrijwel volledig beslag op zijn tijd heeft gelegd.

Dat lijkt ons overigens ook wel verklaarbaar, als we nagaan wat zijn werk als scheepsontwerper zo al met zich meebracht en dat hij dat werk geheel alleen had na te komen.

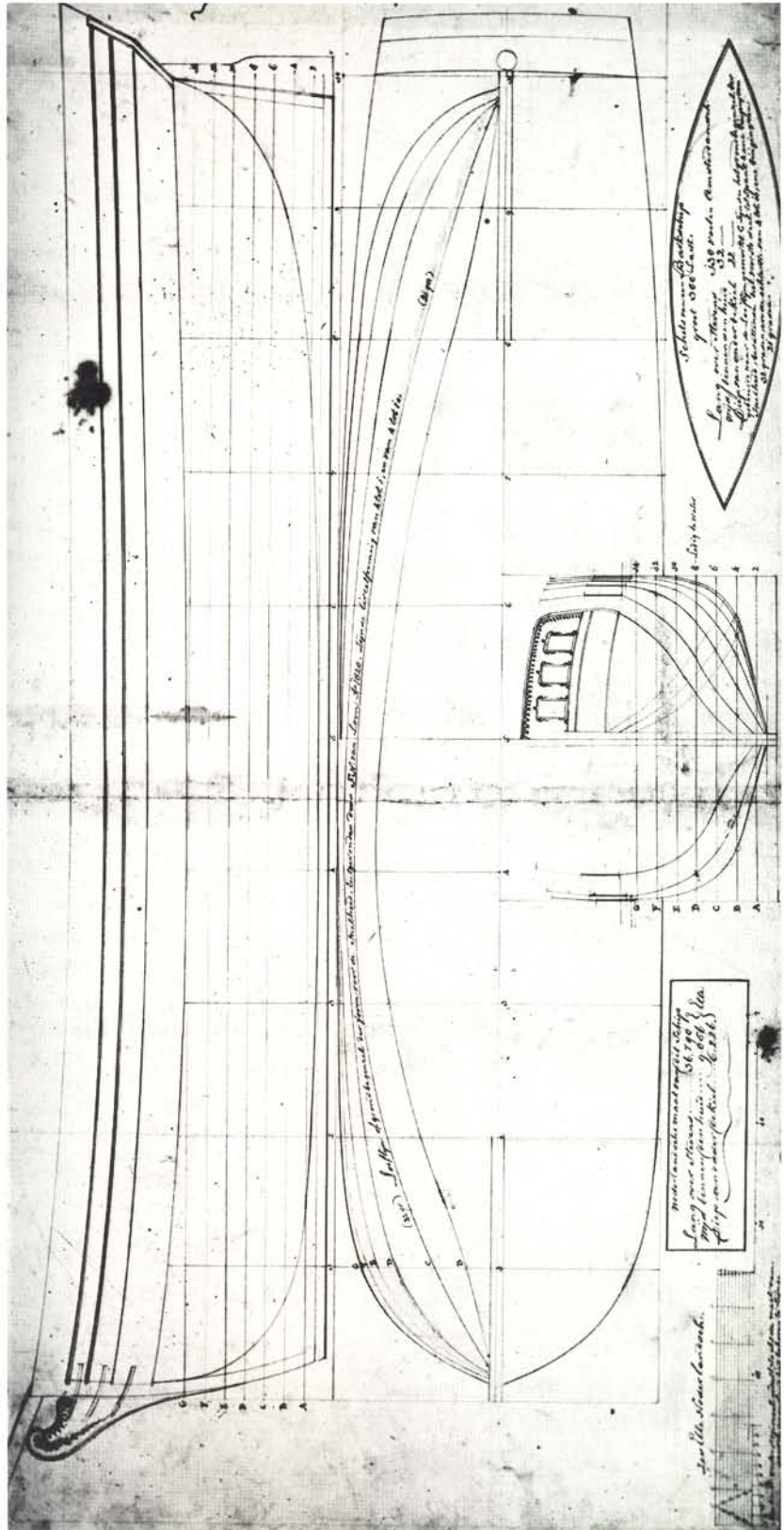
De in (over het gehele land verspreide) provinciale- en rijksarchieven bewaard gebleven correspondentie van en aan Van Loon laat ons zien, dat hij als ontwerper van allerlei typen van schepen, behalve in Friesland, veel (misschien wel de meeste) opdrachten heeft gehad uit het Westen des lands. Elke opdracht hield voor hem o.m. in, dat er veel gereisd moest worden naar de opdrachtgever en naar de werf waar later het ontworpen vaartuig gebouwd werd. Als architect was hij van een opdracht eerst gekwet, wanneer het schip van stapel was gelopen en zijn proefvaart(en) met goed gevolg had afgelegd. En voor elk van zijn veelvuldige inspektiebezoeken (per eigen jacht) aan een werf elders in het land, moet Van Loon vaak wel dagen lang van huis zijn geweest.

De eerste opdracht welke hij als gevestigd scheepsarchitect in 1825 kreeg aangeboden, was waarschijnlijk die voor het ontwerpen van een schip volgens zijn loeflijn-principe voor de bekende scheepsbouwer Fop Smit te Alblasterdam. 22) Merkwaardig genoeg betrof deze eerste opdracht niet een zeilschip, maar een raderstoomschip, dat Fop Smit, samen met zijn broer Jan, te bouwen had voor de gezamenlijke beurtschippers van Nijmegen om te worden ingezet op de beurtdienst Rotterdam-Nijmegen v.v.

In het najaar van 1825 kwam deze raderstoomboot, 'Neerlandsch Koningin' gedoopt, gereed en arriveerde op 31 oktober van dat jaar te Rotterdam voor de proefvaart, die daags daarna op 1 november plaats vond en een ware triomftocht werd. Bijzonder geïmponeerd door dit resultaat van Van Loon's kunde was – zoals later zou blijken – ook de grondvester en technisch directeur



Ontwerp van een kofschip door F.N. van
Loon. Ongedateerd.
Fries Scheepvaart Museum.
Foto Obbema



Schets van een barkschip, groot 300
Last door F.N. van Loon. Onge-dateerd.
Ottema-Kingma Stichting, Leeuwarden.
Foto R.O.B. Amersfoort

Ontwerp van een snelle en vastliggende roeisloop voor kapitein Van Straaten door F.N. van Loon. 1825. Rijksmuseum 'Ned. Scheepv. Museum'. Foto Ver. N.H.S.M.

van de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (welke later zou uitgroeien tot de nu bekende werf Wilton-Feijenoord), Gerard Moritz Röntgen, die in die tijd juist pogingen in het werk stelde om het monopolie voor de stoomvaart op de binnenwateren aan de N.S.M. toegewezen te krijgen. Jaren later zou Röntgen's bewondering voor Van Loon nog van beslissende invloed zijn op de totstandkoming van z'n tweede boek, waarin deze zijn scheepsbouwkundige kennis en proefondervindelijke ervaringen op dat gebied uitvoerig voor het nageslacht heeft vastgelegd. Het schrijven van een dergelijk werk was echter voor Van Loon allerminst aan de orde in deze tijd. Voorlopig zou hij nog te maken krijgen met het probleem, dat men op de werven voor de bouw van de (kleinere) binnenschepen moeilijk overweg kon met de bestektekeningen van de ontworpen scheepsmodellen volgens zijn Loeflijn-principe. Dat laatste zal zelfs nog wel enige bezwaren hebben opgeleverd bij de bouw in 1825 van het door hem voor Jhr Van Weede ontworpen jacht (het later bekend geworden 'Zeejagt van 's-Graveland') op de werf van Eeltje Teadzes Holtrop te IJlst. 23) Het zou ons dan ook niet verwonderen dat Van Loon bij de bouw van een dergelijk schip zich vaker dan anders op de werf vertoonde om aanwijzing te kunnen geven hoe de in de bouwtekening gestelde vorm en maten in de praktijk verwerkt moesten worden. Overigens zal hij juist hierdoor hebben leren begrijpen, waar precies voor de kleine scheepsbouwers uit de provincie de

moeilijkheid zat als ze van een tekening af moesten werken, gewend als ze waren te werken met de vaste bouwmodellen voor de van oudsher overgeleverde scheepsmodellen.

Om aan de praktische bezwaren tegen zijn ontwerptekeningen tegemoet te komen is hij dan ook gaan zoeken naar een aangepaste wijze van scheepstekenen en ook daarin slaagde hij ten slotte, aan de hand nl. van door hem bedachte verstelbare tekenlijnen of -mallen.

Het scheepsbouwen naar een tekening hoefde voortaan ook op de kleinere werven geen onoverkomelijke bezwaren meer op te leveren.

Om aan het door hem gelanceerde Loeflijn-principe grotere bekendheid te geven, nam hij in 1825 deel aan de Tweede Nijverheidstentoonstelling te Haarlem. Zijn inzending werd daar weliswaar onderscheiden met een zilveren medaille 24), maar boekte naar het oordeel van de inzender, niet het door hem verwachte succes.

Hoewel Van Loon dus in zijn eerste jaar als scheepsarchitect ongetwijfeld veel werk te verzetten heeft gehad, bleven de financiële uitkomsten van deze beginperiode blijkbaar beneden de verwachting. Dat valt op te maken uit de dagboek aantekening van 5 maart 1826 (met welke aantekening hij zijn sedert 1795 aangehouden dagboek dan definitief besluit!), waarin hij zijn levensveranderingen in 1825 de revue laat passeren en dan besluit met:

'... doch het eerste Jaar dat nu bijna voorbij is, is mij zeer gebrekkig gevallen. Nieuwe zaken hebben nieuwe swarigheden....'

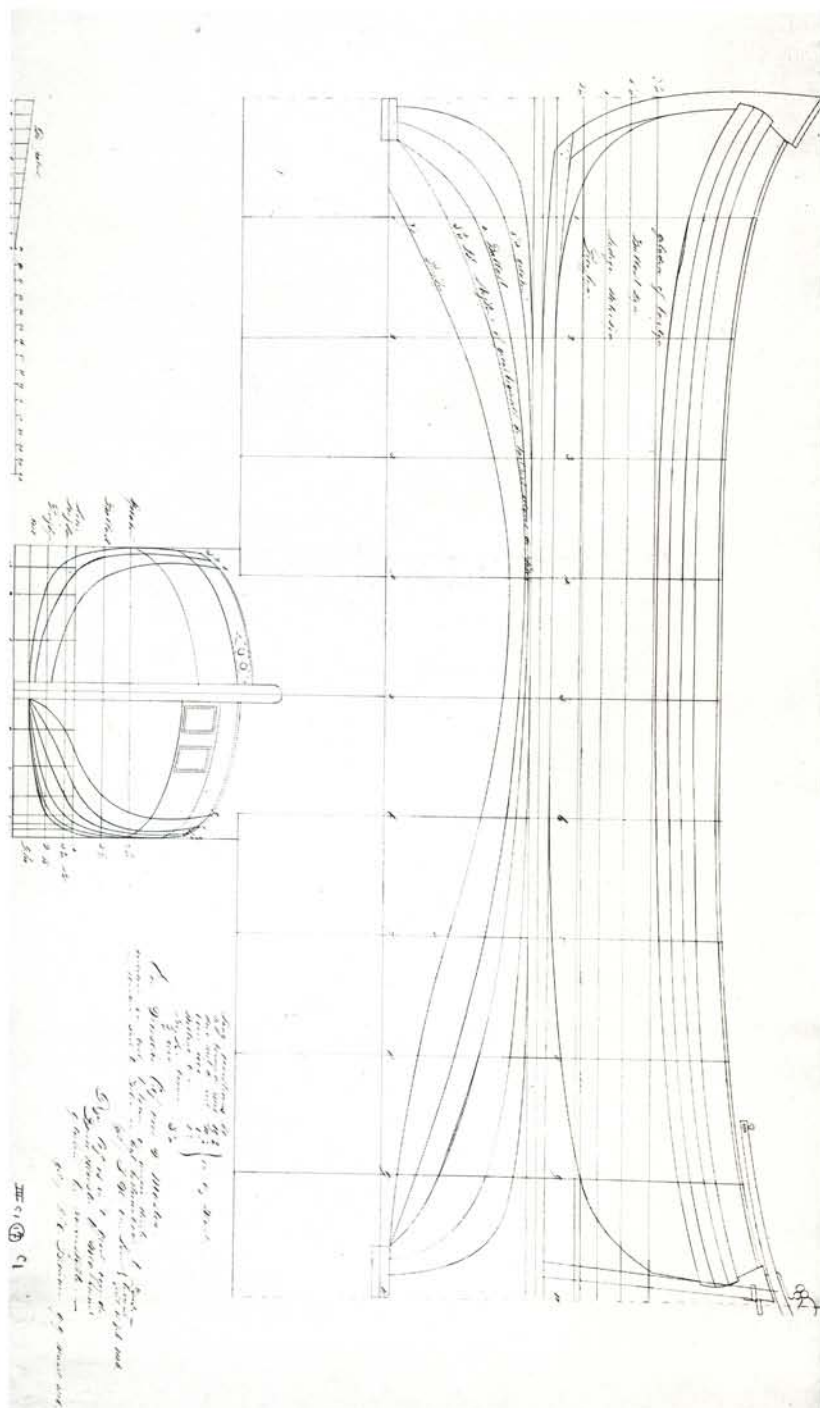
Op zoek naar mogelijk nieuwe werkopdrachten richtte hij zich in het

voorjaar van 1826 schriftelijk tot de Gouverneur van Friesland, om zijn diensten als Architect in den Scheepsbouw aan te bieden, zoals voor de bouw van de categorie van rijksvaartuigen, welke buiten de marinewerven om aan particuliere werven placht te worden uitbesteed, dan wel, om als ambulante constructeur bij de Marine de leiding van de bouw van de kleinere schepen op zich te nemen. 25)

Deze brief had in die zin resultaat, dat hem, bijna een jaar nadien, werd gevraagd een ontwerp te maken voor een snelzeilend en goed wendbaar loodsvaartuig, dat bestemd zou worden voor de beloodsing van zeeschepen via de Texelse reede naar de ingang van het in 1824 geopende Noord-Hollands kanaal (destijds fungerend als hoofdtoegang naar de Amsterdamse haven). 26)

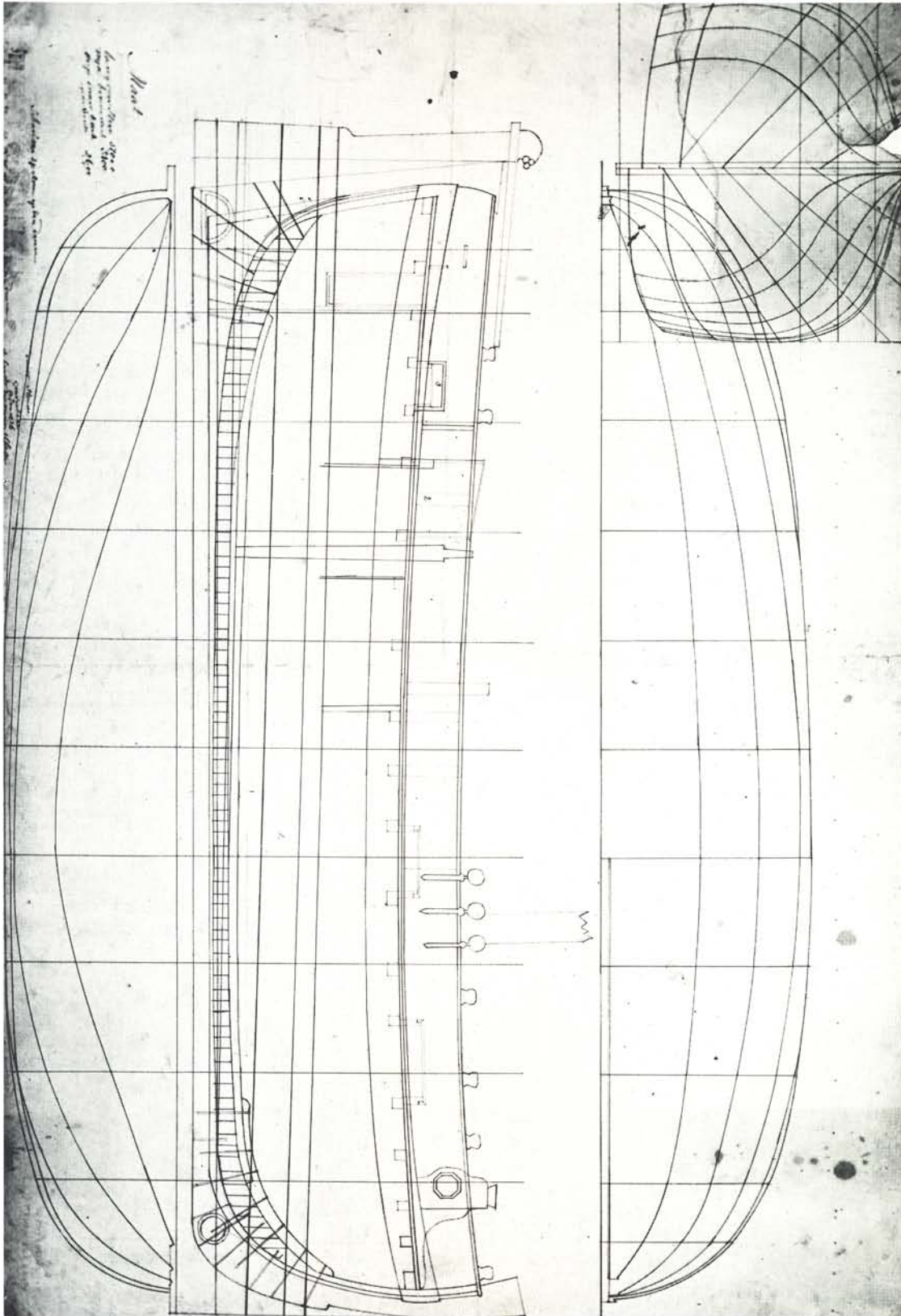
Na uiterst moeizaam verkregen overeenstemming met de dienstvoerende marinekonstrukteur (Schuyt) en de Texelse loodskommissaris (Duinker) omtrent de afmetingen, diepgang en inrichting van de door hem ontworpen loodschuit, kwam de bouw op de Landswerf te Medemblik ten slotte in december van 1827 gereed. 27) Nadat de daarna gehouden proefvaarten niet anders dan succesvol verlopen waren, zou men verwachten dat Van Loon nadien regelmatig als adviseur/konstrukteur door zijn opdrachtgevers zou worden geraadpleegd.

Het tegendeel was echter het geval. Een zekere gereserveerdheid van de desbetreffende marinetechnici was hem van het begin af opgevallen. Ook het feit dat geen van de onder het Noordelijk Departement van het Loodswezen ressorterende distrikten na 1827 ooit weer van zijn



► Ontwerp van een driemast-kof van 200 Last door F.N. van Loon. 1826. Dit ontwerp betreft waarschijnlijk het tweede schip voor de Heeren van Zaandam. Rijksmuseum 'Ned. Scheepv. Museum'. Foto Ver. N.H.S.M.

Ontwerp van een Friese 2-mast kof voor de scheepsbouwer H.O. Brouwer aan de N. Zijlroede te Makkum door F.N. van Loon. 1826. Rijksmuseum 'Ned. Scheepv. Museum'. Foto Ver. N.H.S.M.



*Ontwerp van een loodsschuit door F.N. van Loon. 1836.
Ottema-Kingma Stichting, Leeuwarden.
Foto R.O.B. Amersfoort*

diensten gebruik heeft gemaakt, is tekenend voor de tegenwerking, welke hij van die zijde heeft onderzonden.

Dat Van Loon overigens wel heeft begrepen, dat die voor hem schadelijke tegenwerking op weinig anders berustte dan op kleinschalige concurrentievrees van de zijde van enkele heren Constructeurs der Marine, laat hij uitkomen in een brief van 16 september 1836, gericht aan de eerder door ons genoemde Gerard Röntgen, in antwoord op diens suggestie aan Van Loon om zijn scheepsbouwkundige kennis ten nutte van de scheepsbouw in het algemeen op schrift te stellen. 28) Het desbetreffende fragment uit die brief luidt als volgt:

'Ik durf mij met mijn aanbod en voorstel wegens den burgerlijken Scheepsbouw aan Zijne Majesteit onzen Koning niet vervoegen, omdat Zijne Majesteit vrij zeker zoals mijne mededeling voor Jaaren bejegend is, het advies van de Heeren Constructeurs der Marine zouw doen vragen, bijwelke Heeren ik contrarie wind zouw ontmoeten, omdat door mijne nieuwe Tekeningmethode, en instrumenten, welke minder tijd nemen, het miraculeuze om ene zuivere Scheepstekening waaraan grote Snelheid vereenigt is, daar te stellen, wellicht wat minder in aanzien bleef, als zo vele menschen die konden maken, behalve dat mijne vernuft en vindingkracht zouw kunnen vooruit komen'.

In het Zuidelijk Departement van het Loodswezen (gebied bezuiden de Maasmond) bleek nog wel erken-

ning voor Van Loon's verdiensten als scheepsontwerper te bestaan. In 1831 werd hij vanuit Dordrecht aangezocht voor het toezicht op de bouw van een door hem te ontwerpen loodskotter, welke opdracht nog in hetzelfde jaar werd gerealiseerd. Dit schip, dat later bekend werd als Rijks Loodsschuit No 4, voerde een éénmast bezaantuig en werd vermoedelijk gebouwd op de werf van Jan Schouten te Dordrecht. 29)

Bij deze eerste bestelling uit die hoek zou het overigens niet blijven, want in de jaren 1834 tot en met 1837 bleven soortgelijke Marineopdrachten bij Van Loon binnenkomen. Zo leidde hij in 1834/35 voor de Marine de bouw van vier door hem ontworpen loodskotters, waarvan er twee gebouwd werden op de werf van Gebr. Hoogendijk te Capelle a/d IJssel en de andere twee bij Jan Schouten te Dordrecht. 30) Vervolgens verzorgde hij voor dezelfde instantie in 1836 de bouw van nog eens twee loodsschuiten van hetzelfde type, zij het een el langer dan de vier eerder gebouwde. 31)

In 1837 ten slotte ontving hij van dezelfde opdrachtgevers het verzoek twee loodsschuiten te bouwen van precies hetzelfde type als door hem in 1831 ontworpen voor het distrikt Maas en Goedereede. 32) Met de gereedkoming in 1838 van deze laatst bestelde schepen (gebouwd te Vlaardingen, hoogstwaarschijnlijk op de werf 's Lands Welvaren') mocht Van Loon derhalve – zij het vrij laat – toch nog het genoegen smaken zijn kwaliteiten als scheepsontwerper in Marinekringen volledig erkend te zien.

Overigens had hij juist in 1837 besloten voor verdere Marine-

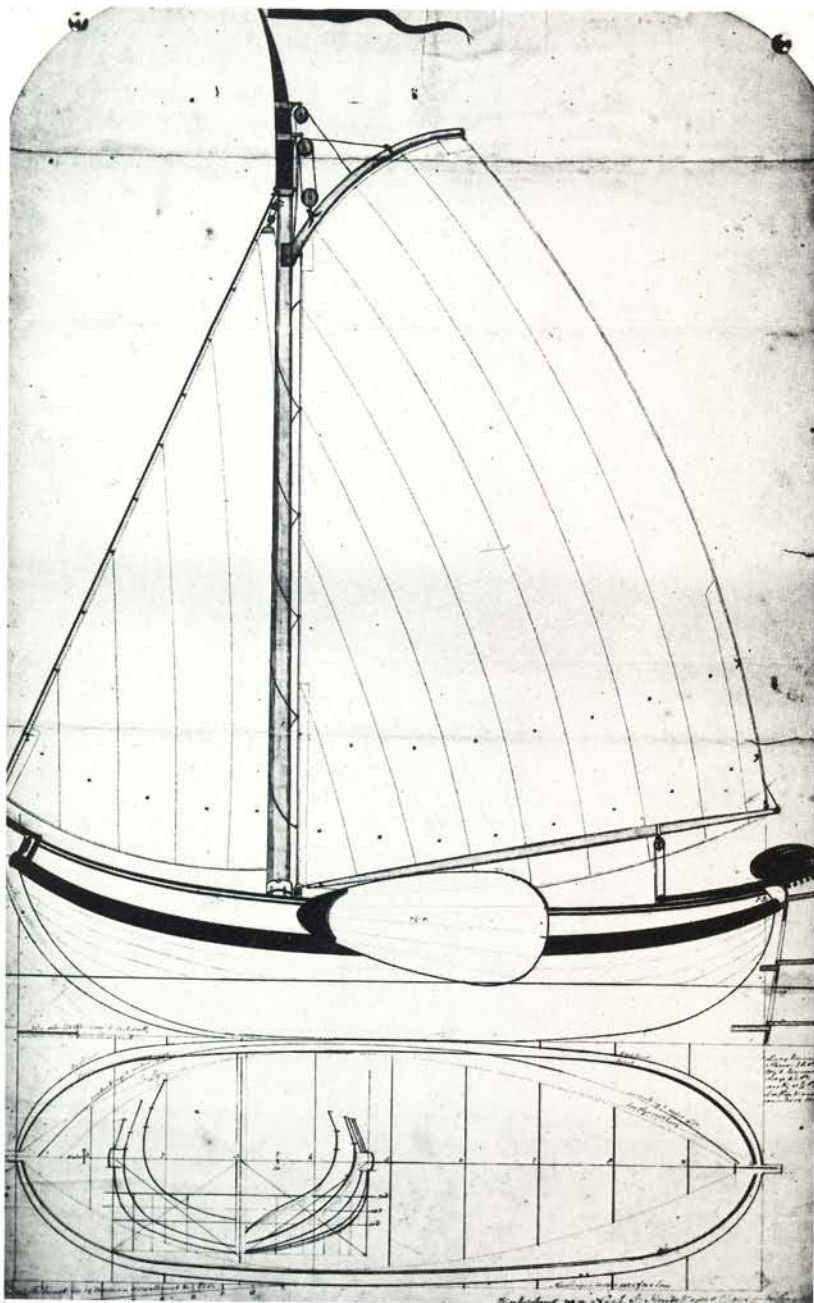
opdrachten te bedanken, aangezien het vele reizen naar het verre Zuid-Holland ('dat akelige Holland' verzuchtte Folkert eens in een kattedelletje aan zijn vriend Eekhoff) hem zwaar ging vallen en te veel van zijn tijd vergde. 33) Hoezeer in deze jaren zijn dagelijks bestaan door die opdrachten werd beheerst, alsook de wijze waarop hij placht te reizen wanneer zijn overkomst gewenst was, daarvan kregen wij een indruk bij het lezen van een brief uit 1837 aan zijn Leeuwarder vriend Eekhoff, waarin hij schrijft:

'...Ik verwacht alle posten bevel tot mijn vertrek na den Haag en Delft, en Vlaardingen, en ben iedere dag gereed; zodat wanneer 't geluk eens wilde dat Ik deze week kon en moest heen gaan, dan Zeil Ik geheel alleen met een beste oude Knecht derwaards met al mijn teken, en instrument gereedschappen bij mij, en dan bied Ik U een plaats aan in mijn Schuit, vaar dan maar diep gerust met mij, Ik ben zoveel mansch als een Vlielanders Zeeloots, dog reis op mijn gemak vooral op Zee, daar volg Ik eene eigene wijze, altijd bij dag, en in nabijheid van havens die mij alle bekend zijn....' 34)

Zoals Van Loon zich, zoveel jaren achtereen en op de hem eigen ambitieuze wijze, van die voor hem 'excentrische' Zuid-Hollandse opdrachten heeft gekweten, was dat in zijn omstandigheden en voor die tijd waarlijk een uitzonderlijke eenmansprestatie.

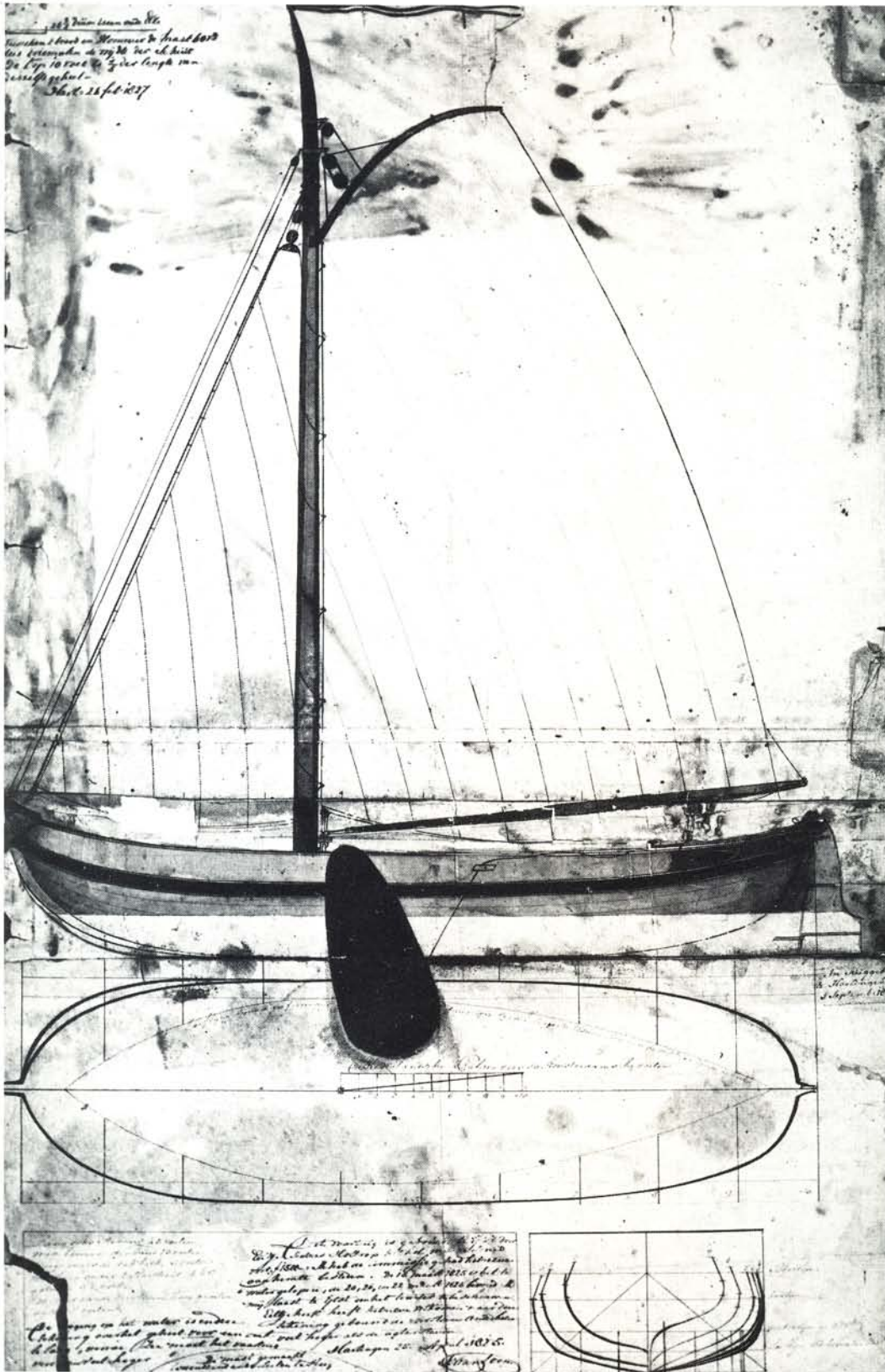
En dat spreekt nog eens te meer als daarbij in aanmerking wordt genomen wat hij daarnaast en er tussendoor in zijn naaste Friese omgeving nog aan taken heeft verwerkt, zowel voor derden als voor eigen persoonlijke doelstellingen.

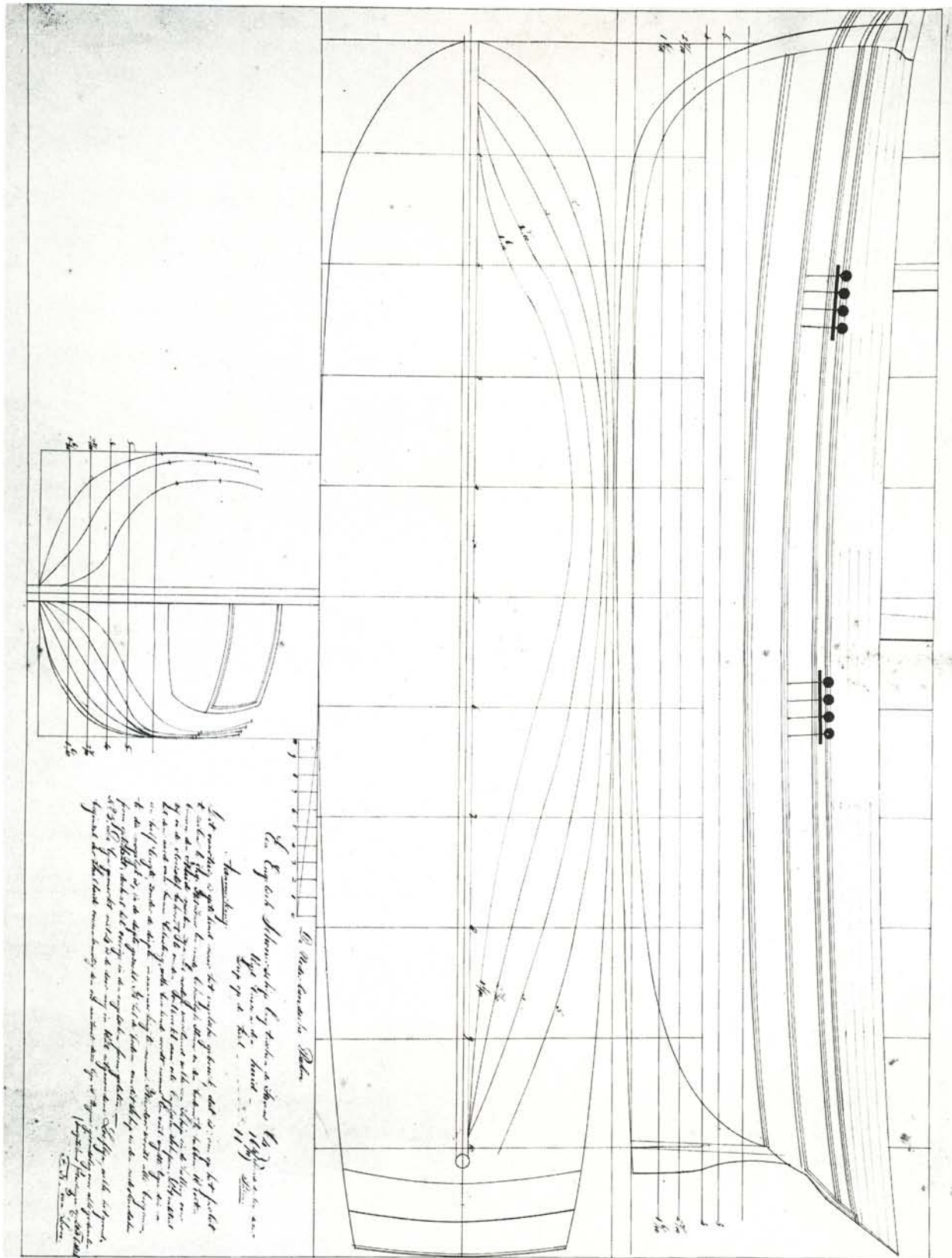
Van die laatst bedoelde activiteiten – althans voorzover wij die hebben



► Zeil- en lijnenplan van de boeier voor de heer Bienema te Oudeschoot door F.N. van Loon. 1825. Deze boeier stond later model voor de inspektieboeier 'De Waakzaamheid' van het Hoogheemraadschap van Rijnland te Leiden in 1832.
Ottema-Kingma Stichting, Leeuwarden.
Foto R.O.B. Amersfoort

Zeil- en lijnenplan van de visschuit voor neef Jan Huidekoper te Harlingen door F.N. van Loon. 1825.
Ottema-Kingma Stichting, Leeuwarden.
Foto R.O.B. Amersfoort





Ontwerp van een Engelse schoener door F.N. van Loon, 1826. Volgens dit ontwerp zijn waarschijnlijk twee schepen gebouwd te Ipswicht aan de Engelse oostkust.

Rijksmuseum 'Ned. Scheepv. Museum'. Foto Ver. N.H.S.M.

kunnen achterhalen uit brieven en/of andere dokumenten – geven wij in het hierna volgende een beknopt chronologisch overzicht.

Nadat hij in 1825 voor Jhr Van Weede een jacht had laten bouwen op de IJlster werf van Eeltje T. Holtrop, was hij daarna ook nog vrijwel het hele jaar 1826 regelmatig op die werf te vinden in verband met de door hem geleide bouw van ten eerste een ontworpen visschuit voor zijn Harlinger neef Jan Huidekoper.

Daarop volgde nog een boeier, van ca. 7 m lengte volgens zijn ontwerp, voor de heer Bienema 35) van Oudeschoot (de ontwerptekening van laatstbedoelde boeier is bewaard

gebleven en bevindt zich thans in de kollektie van de Ottema-Kingma Stichting te Leeuwarden). Voor dezelfde Bienema, die als vervener rond Heerenveen en Joure uitgestrekte veencomplexen exploiteerde, konstrueerde Van Loon in deze tijd bovendien een turfpersmachine, voor die tijd helemaal een novum.

In de beide daarop volgende jaren was hij betrokken bij de bouw van twee schoeners naar zijn ontwerp op een werf in Ipswich aan de Engelse Oostkust. Een bijzonderheid van deze schepen was tevens dat ze werden uitgerust met een nieuwe vinding, de gegroefde scheepskiel. De aan weerszijden van de kiel horizontaal aangebracht groeven hadden tot doel de kieloppervlakte te vergroten ter verhoging van de weerstand tegen het afdrijven van het schip bij zijwind (de z.g. wraak).

Deze vinding paste hij ook toe bij de zeilkotter, welke hij in 1828 te Har-

lingen (vermoedelijk op de werf Alta) liet bouwen voor baron Van Tuyl van Serooskerken van IJzendoorn te Hillegom, voor pleziervaart op de Haarlemmermeer.

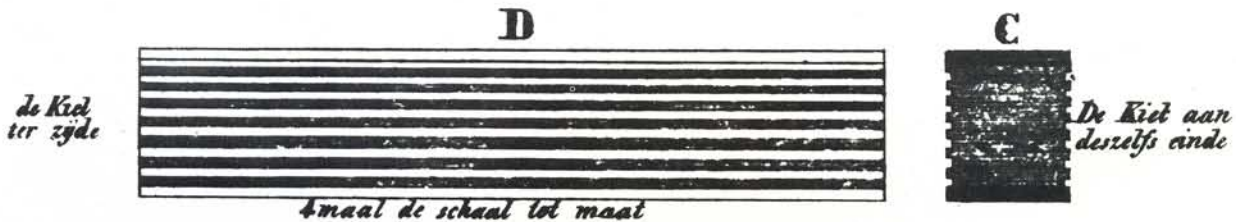
Deze kotter had nog een novum, namelijk de ovale scheepsmast, ook weer naar Folkert's konsept de weerstand verminderend en dus de zeilsnelheid bevorderend.

Van deze zeilkotter maakte Van Loon destijds een compleet model op schaal, dat bewaard is gebleven en door het Rijksmuseum in bruikleen werd afgestaan aan het Fries Scheepvaartmuseum te Sneek.

Bij ons onderzoek terzake kwamen wij tevens tot de ontdekking dat van deze zeilkotter (ook genoemd als:

De gegroefde scheepskiel, welke door Van Loon in 1826 voor het eerst werd toegepast bij twee Engelse schoeners, gebouwd te Ipswicht (Γ). Afgebeeld op plaat 4 van de platenatlas behorende bij de 'Handleiding tot den Burgelijken Scheepsbouw'.

Foto Dikken & Hulsinga



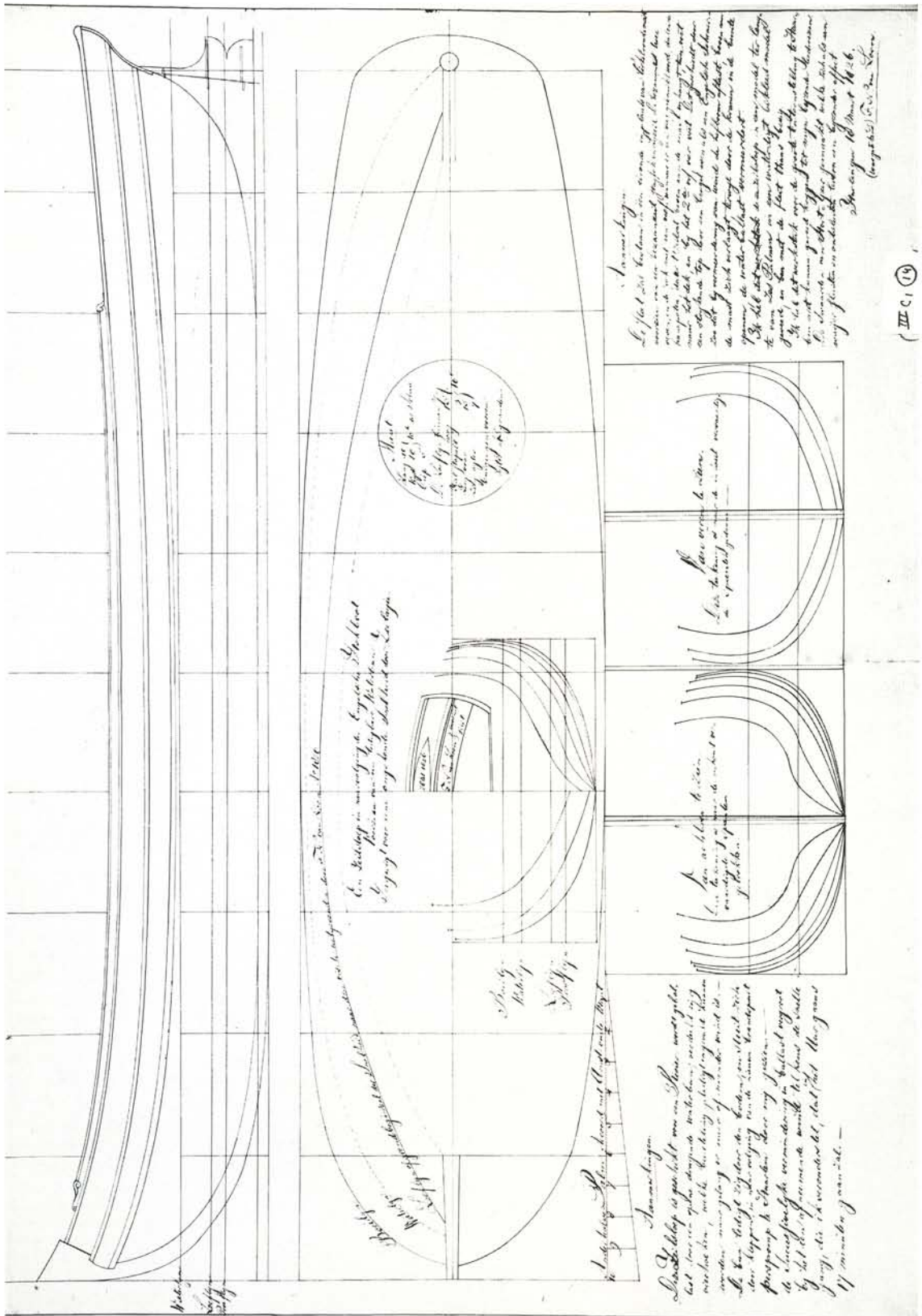


► *Ontwerp van een zeilsloep in navolging van de Engelse hekboot en voorzien van een ledigbare waterbun door F.N. van Loon. 1826.*

*Rijksmuseum 'Ned. Scheepv. Museum'.
Foto Ver. N.H.S.M.*

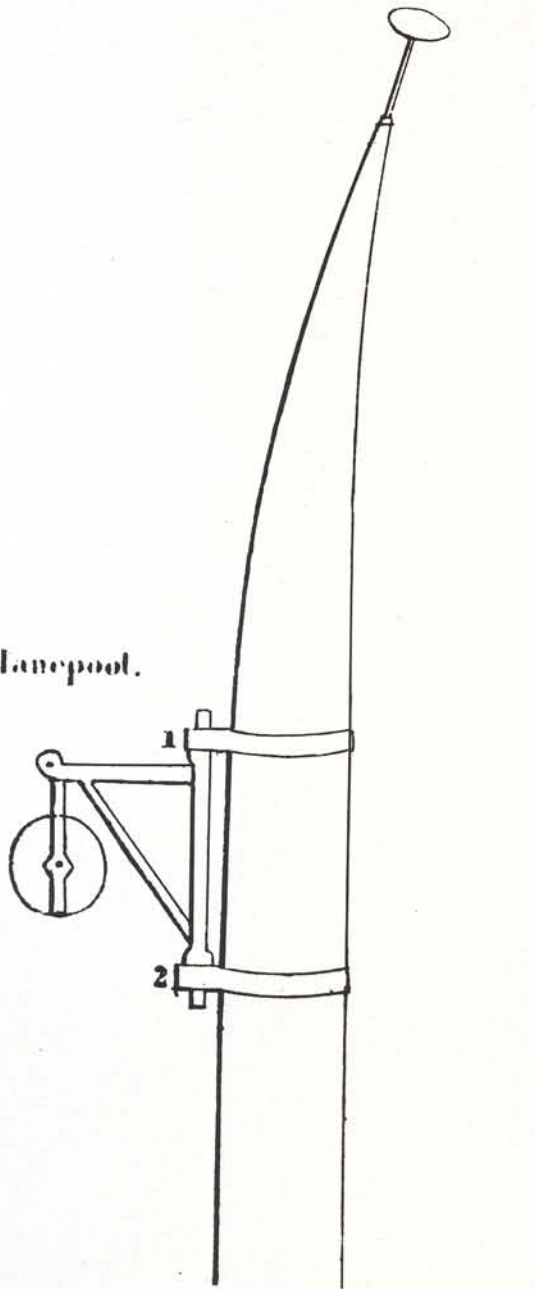
Model van de zeilsloep voor baron Van Tuyl van Serooskerken van IJzendoorn, welke door Van Loon zelf vervaardigd is. Hierop is de gegroefde scheepskiel duidelijk zichtbaar. Marine Catalogus 1858. no. 688.

*Fries Scheepvaart Museum.
Foto Rijksmuseum St.*



(III c. 18)

De draaijende Hanepoot.



zeilsloep) nog de voorontwerptekening bewaard is gebleven, welke tekening te vinden is in het Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaart Museum' te Amsterdam. Blijkens een daarop voorkomend opschrift heeft Van Loon bij dit ontwerp de z.g. Engelse hekboot gevolgd.

In het najaar van 1827 had Folkert bij de Huishoudelijke Maatschappij te Haarlem onder het motto 'Experientia Lumen Ingenie' weer enkele van zijn bedachte scheepsbouwkundige nieuwigheden ter beoordeling ingezonden, t.w. de hierboven al genoemde ovale scheepsmast, de draaijende hanepoot (ijzeren uithouder, te bevestigen aan de top van de mast voor de ophanging van blokken van vallen) en als derde, de verstelbare tekenlinealen.

De reactie van de Maatschappij, in de loop van 1828, omvatte deze keer een diskwalificatie, aangezien men van oordeel was dat de ingezonden zaken eerder verbeteringen van bestaande onderdelen inhielden, dan dat men kon spreken van oorspronkelijke uitvindingen. 36) Dit achtte men met name te gelden voor de draaijende hanepoot en de verstelbare tekenlinealen, terwijl men de ovale scheepsmast uitsluitend van nut achtte voor kleine vaartuigen.

Eveneens in deze tijd werd Van Loon door de Friese Staten betrokken bij de van hogerhand bevolen verbetering van de inrichting der in Friesland varende trekschuiten. 37) In verband hiermee werden in 1828 vier nieuwe trekschuiten naar zijn

De draaijende hanepoot, Van Loon's vinding uit 1828. Afgebeeld op plaat 15 van de platenatlas behorende bij de 'Handleiding tot den Burgelijken Scheepsbouw'
Foto Dikken & Hulsinga

Model van een ellipsvormige mast voor een binnenvaartuig, welke door Van Loon zelf vervaardigd is volgens zijn conceptie. Marine Catalogus 1858. no. 146.

Rijksmuseum, Amsterdam.

Foto Rijksmuseum St.

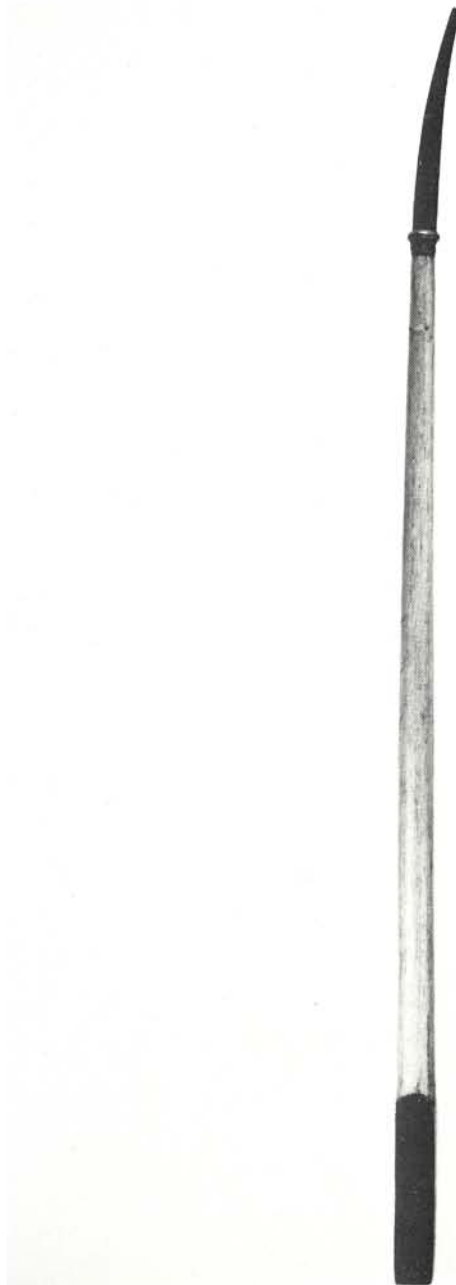
ontwerp gebouwd op de werf van de Gebr. Ypes aan Het Vliet te Franeker, terwijl in de daarop volgende jaren op die werf nog meer van dat type onder zijn toezicht gebouwd moeten zijn.

Het was ook in 1828, dat hij aan de Kanselier van de Orde van de Nederlandsche Leeuw te Brussel het verzoek richtte om in de klasse van Broeders van de Orde te worden toegelaten. 38)

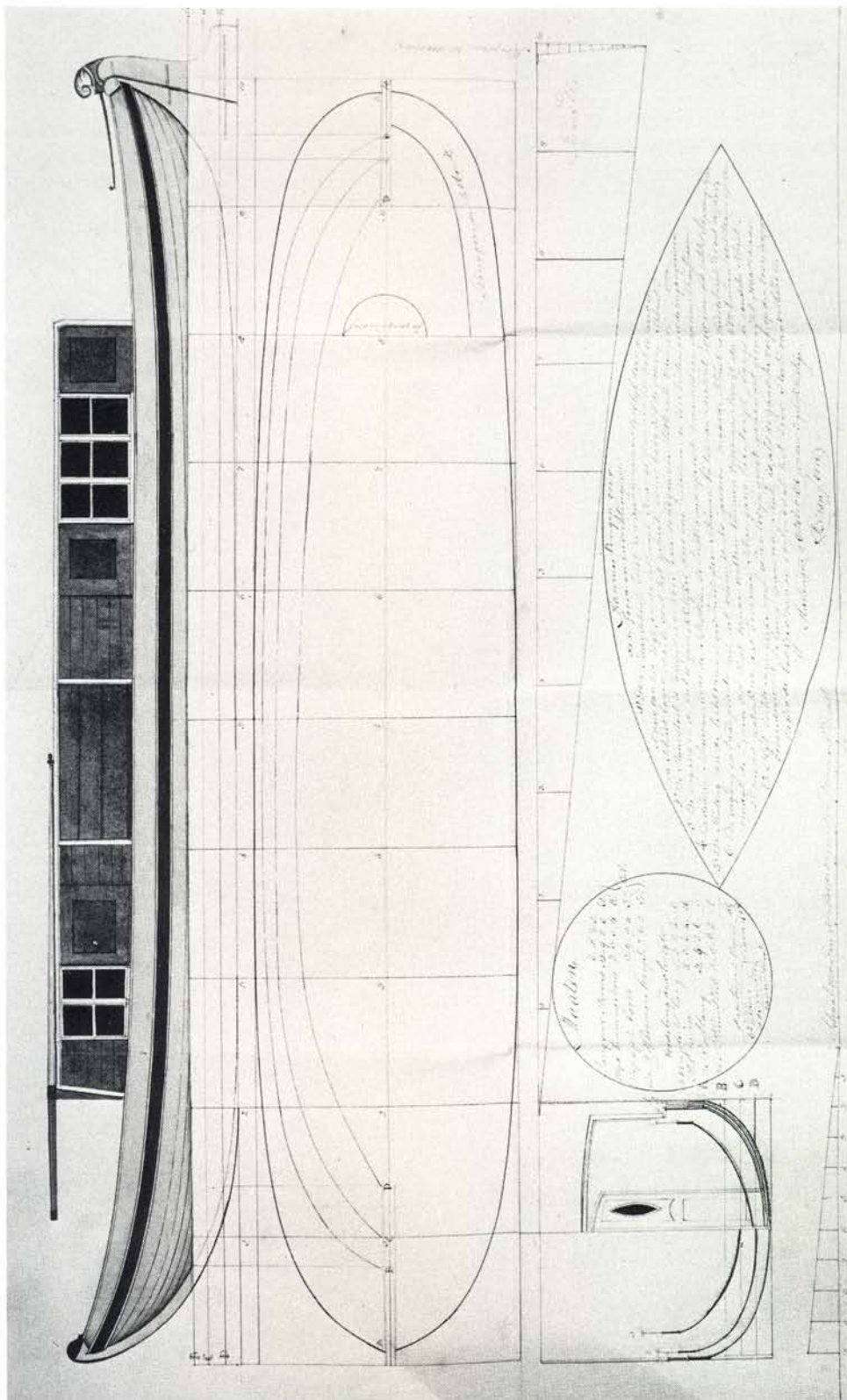
De Orde van de Nederlandsche Leeuw, in 1815 gesticht door Koning Willem I als civiele orde van verdienste, kent een klasse van Broeders wegens uitstekende daden van vaderlandsliefde, bijzondere plichtsbetrachting of buitengewone bekwaamheid in wetenschappen en kunsten. Broeders ontvingen een jaargeld van f 200,—.

Op het eerste gezicht lijkt Van Loon's verzoek om toelating tot de Orde gezien te kunnen worden als een uiting van zijn behoefte aan erkenning door de Overheid van zijn verdiensten als scheepsbouwkundig architect, die met zijn uitvinding belangrijk had bijgedragen tot verbetering van de scheepsbouw en daarmee het landsbelang had gediend.

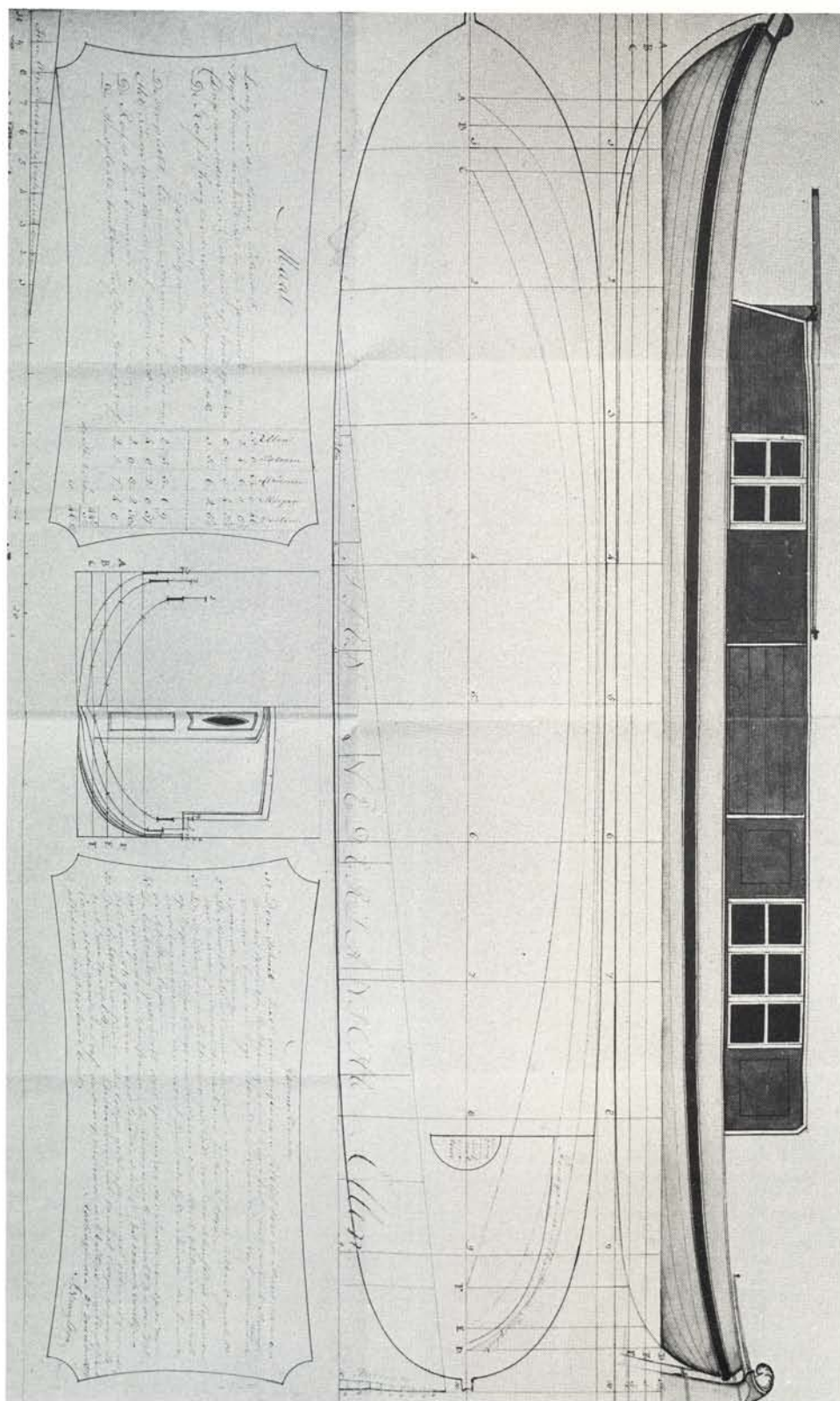
Maar omdat hij met zijn grote en bezwaarlijke huishouding in deze periode financieel krap moet hebben gezeten (in korrespondentie uit deze tijd laat hij zich in dit verband meewarig uit over zijn ambtelijk



◀ Ontwerp van een trek-
schuit door F.N. van Loon.
1828. Van dit type zijn er
vele gebouwd op de werf
van Gebr. Ypes te Frane-
ker.
Ottema-Kingma Stichting,
Leeuwarden.
Foto R.O.B. Amersfoort



Ontwerp van een trek-
schuit door F.N. van
Loon. Gedateerd 9 okt.
1828, waarvan er drie ge-
bouwd zijn.
Rijksarchief Friesland
(archief Prov. Bestuur)
Foto: Dikken & Hulsinga



Ontwerp van een trekschuit door F.N. van Loon. Gedateerd 2 dec. 1828. Rijksarchief Friesland (archief Prov. Bestuur). Foto: Dikken & Hulsinga

z'n ontwerpen bij voorkeur liet uitvoeren.

Hoewel hij in de loop van datzelfde jaar i.v.m. de eerste uit de reeks van z'n Zuid-Hollandse opdrachten al vele reizen naar Dordrecht had moeten ondernemen, werkte hij in 1831/32 ook nog een 2-tal partikuliere opdrachten uit, welke resulteerden in het ontwerpen en bouwen (op de IJlster werf van Eeltje T. Holtrop) van respectievelijk een jacht voor de heer Van Harderwijk uit Amersfoort en een z.g. vissloep voor Jhr Anno Reint van Andringa de Kempenaer 42), grietman van Rauwerdhem en wonend te Oranjewoud.

Tezelfdertijd stond Van Loon in briefwisseling met het Hoogheemraadschap van Rijnland over de bouw van een inspektieboeier voor dit Waterschap. Ook dit schip, naar vorm overeenkomende met de in 1826 voor de heer Bienema te Oudeschoot ontworpen boeier, werd bij Holtrop in IJlst gebouwd. De tewaterlating ervan vond in 1833 plaats. 43)

Uit de bovenbedoelde briefwisseling met het Hoogheemraadschap blijkt dat hij in die tijd nog een opdracht in behandeling had genomen van een regeringsinstantie van het vorstendom Hannover, voor het ontwerpen en bouwen van twee jaagschuiten. Bedoelde opdracht schijnt omstreeks 1836 te zijn uitgebreid met die voor nog eens twee jaagschuiten.

Alle vier de hierbedoelde schepen werden gebouwd op de eerder genoemde werf Ypes te Franeker.

Daarnaast was hij in 1833 gereedgekomen met het ontwerp van een door hem als steigermachine betiteld werktuig, waarvoor hij in dat jaar patent aanvroeg op naam van zijn zoon Carel Willem.

Behoudens een summiere omschrij-

ving hebben wij in de schaarse correspondentie hierover, omtrent het ontwerp geen nadere bijzonderheden kunnen vinden. 44) We nemen aan dat deze machine bedoeld was, de bouw van de grotere (hogere) schepen te vergemakkelijken door het optrekken van bouwsteigers overbodig te maken.

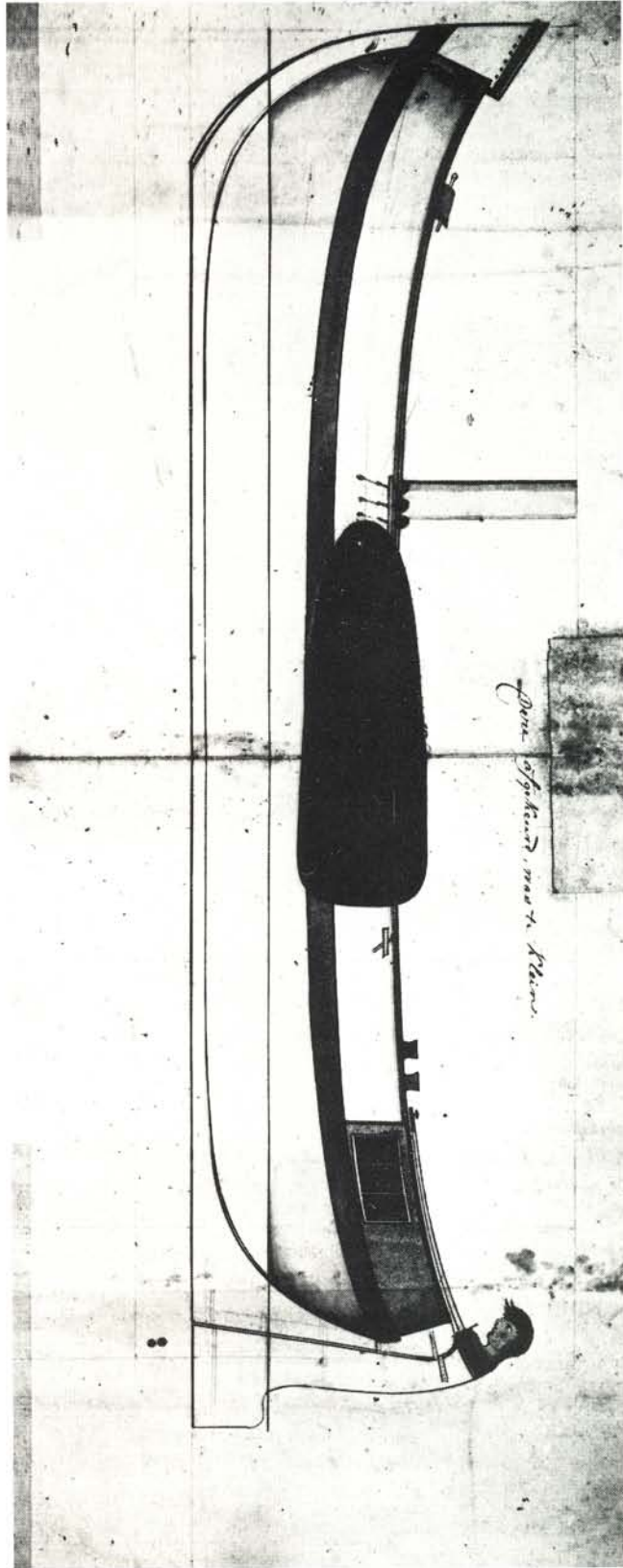
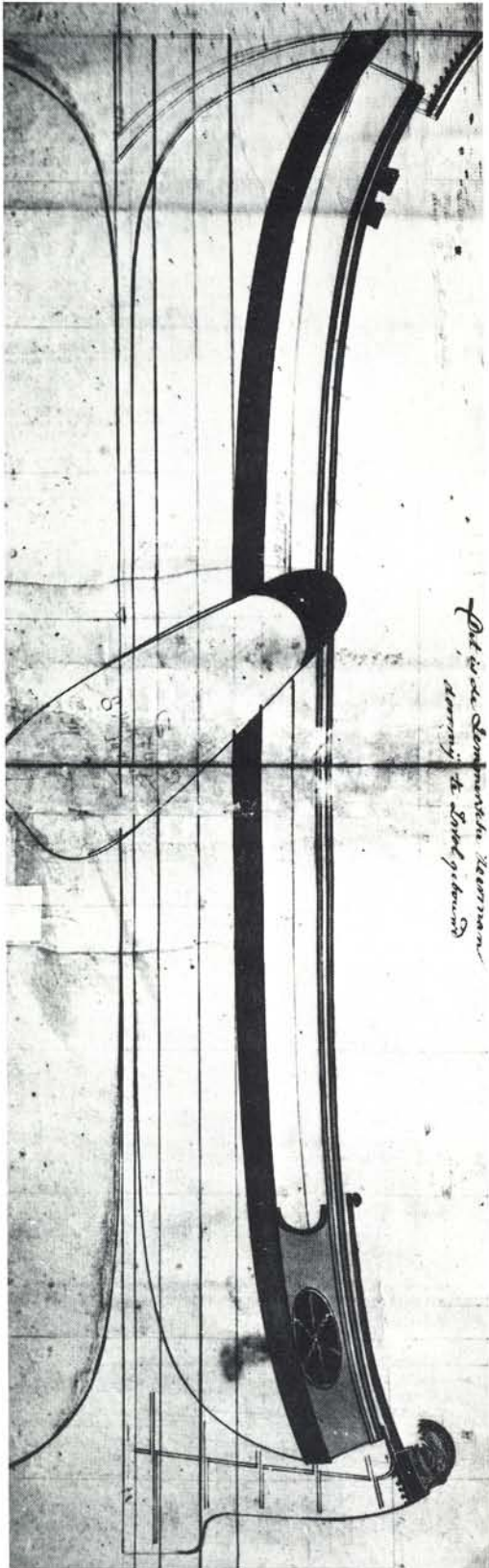
Blijkbaar heeft Van Loon, tussen de bedrijven door van al deze veel ver-

nuft vragende werkzaamheden, ook nog kans gezien zich in meer algemene onderwerpen te verdiepen. Uit de verslagen van de bijeenkomsten van het te Leeuwarden gevestigde Natuurkundig Genootschap blijkt althans dat hij in de jaren na 1834 tenminste drie voordrachten heeft

*Model van een Lemmer beurtman.
Mar. Museum 'Prins Hendrik'.*

Foto Mar. Museum 'Prins Hendrik'





Afgekeurde en definitieve ontwerp van de Lemmerse Veerman door F.N. van Loon. Ongedateerd.

Fries Scheepvaart Museum.

Foto Obbema

gehouden voor de leden van dat Genootschap, met als onderwerpen: 'De natuurlijke gesteldheid van Friesland' (1836), 'De verbetering der burgerlijke bedrijven door het kunstwezen' (1839) en 'Ebbe en Vloed' (1839). 45)

Daarmee zijn we overigens aangeland in de periode, dat Van Loon meer en meer belangstelling kreeg van de landelijke topfiguren in de Nederlandse scheepsbouw, onder wie de al eerder door ons genoemde Gerard Moritz Röntgen een voornaam rol speelde.

Röntgen kende de Friese scheepsontwerper bijzonder goed van diens vele bezoeken aan de door hem (Röntgen) bestuurde werf en machinefabriek op het eiland Feijenoord. Uit verschillende bronnen blijkt dat de beide mannen over en weer groot respect hadden voor elkaars kundigheden op scheepsbouwgebied. Zo schreef Röntgen, in zijn kwaliteit van Adviseur van het Departement van Nationale Nijverheid, eens aan de directeur van dat Departement over Van Loon:

'Hij (Van Loon) bezit kundigheden en talenten, welke door het Gouvernement verdienden aangekweekt te worden'. 46)

Daarbij moet Röntgen zich gerealiseerd hebben dat ook Folkert van Loon niet het eeuwige leven had en dat met diens dood tegelijk veel kennis voor de gemeenschap verloren zou gaan.

Uit dat besef moet de brief van 16 september 1836 zijn voortgekomen, waarin Röntgen aan Van Loon het verzoek richt diens scheepsbouw-

kundige kennis binnen niet te lange tijd zo volledig mogelijk op schrift te stellen. 47)

Na aanvankelijke tegenwerkingen van Van Loon (zie het briefcitaat op blz. 193) stemde deze uiteindelijk toe, onder voorwaarde dat hij voor dat doel een evenredige geldelijke tegemoetkoming zou ontvangen van de Overheid.

Röntgen's verdere bemoeiingen in dezen hebben er vervolgens toe geleid, dat bij Kon. Besluit no. 47 van 31 juli 1837 aan Folkert van Loon een subsidie van f 1000,— werd toegekend uit het Fonds tot Aanmoediging der Nationale Nijverheid, terwijl het Fonds tegelijk intekende op 25 exemplaren van het uit te geven boekwerk.

Vrijwel onmiddellijk na ontvangst van deze officiële aanmoediging en terwijl de door hem geleide werkzaamheden i.v.m. de bouw van twee loodsschepen te Vlaardingen nog in volle gang waren, zette Van Loon zich in om met het samenstellen van zijn boek onder de titel 'Handleiding tot den Burgerlijken Scheepsbouw' een begin te maken. Voorlopig had hij zich daartussendoor ook nog bezig te houden met de bouw van een 3-mastgaljoot 48), welke te Zwolle op stapel was gezet, maar voor het overige zou hij tot bijna 15 maanden daarna zo goed als doorlopend bezet zijn met het beschrijven en in-tekening-brengen van zijn opmerkelijke scheepsbouwkundige denkbeelden.

Daarbij kwamen nog de reizen naar de steendrukker H.J. Backer te Dordrecht die het drukken van de sloopstekeningen verzorgde en de drukker H. Brandenburgh te Wokum, die met het drukken en uitgeven van het boek belast werd.

Het boek kwam in oktober 1838 gereed en verscheen in drie delen,

waarvan het derde deel bestond uit een platenatlas met 20 tekeningen.

Behalve diverse blijken van goedkeuring aan het adres van de schrijver, bereikte deze in de loop van 1839 nog een extra bewijs van waardering in de vorm van een aanvullende subsidie van f 400,— uit het Octrooifonds. 49)

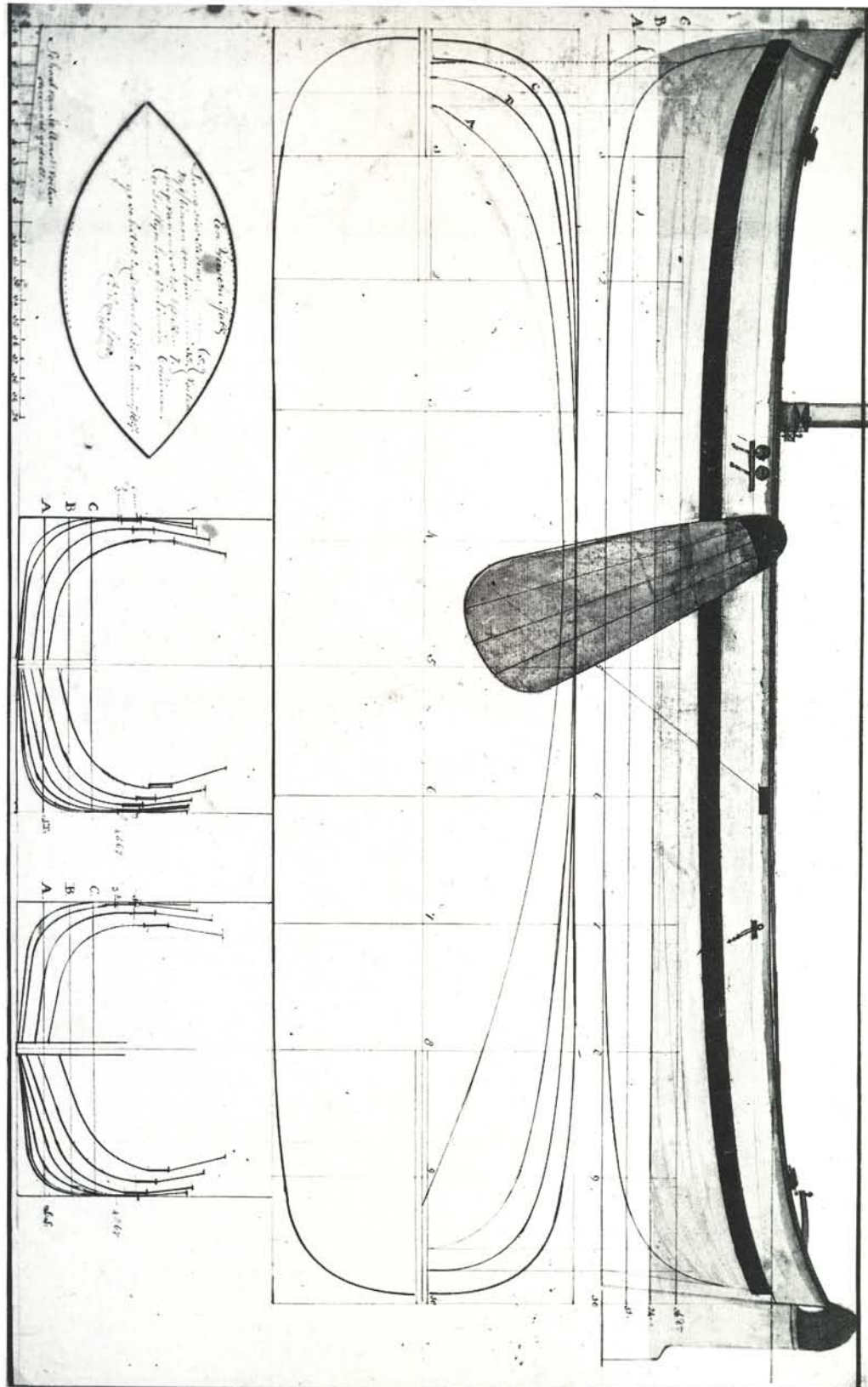
Al tijdens het schrijven van zijn 'Handleiding' had hij te kennen gegeven voor verdere Marineopdrachten te bedanken. Dat blijkt ook uit de inhoud van een brief van 31 januari 1838 aan zijn vriend Eekhoff:

'...Platen, plannen en werk wensch ik U te toonen. Ik zit er aan de oren toe in begraven. 't gaat toch goed maar met moeite. Voor alle landscheepsbouw heb ik bedankt. Ik blijf hier, dat basta. Voor een zo groot gezin als 't mijne heeft een voor tien swaar ploegen'. 50)

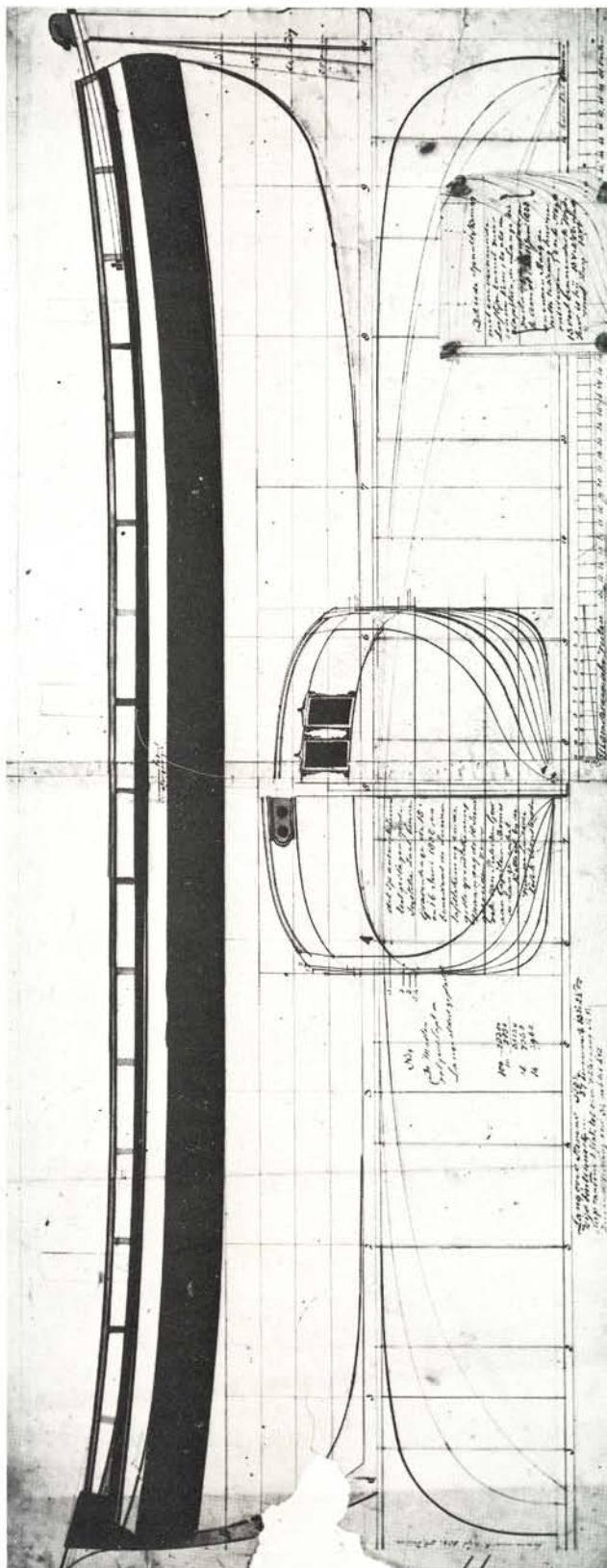
Het dagenlang onderweg zijn met zijn schip 'Mercurius' werd hem blijkbaar teveel. Nadat hij zijn boek voltooid had, hield hij zich nog uitsluitend bezig met het maken van tekeningen en bestekken van schepen, die onder zijn supervisie op werven in Friesland werden gebouwd.

Ook heeft hij in die tijd nog een ontwerp gemaakt voor een nieuwe pont voor de verbinding op Oude Schouw bij Irnsum. Deze is evenwel nimmer uitgevoerd, aangezien inmiddels nader besloten was tot een vaste brugverbinding, welke in 1840 verwerkelijk werd. 51)

Is actief lid hield Van Loon nog in 1839 tot tweemaal toe een lezing voor het Natuurkundig Genootschap, terwijl hij in het jaar daarop



◀ *Ontwerp voor een Friese tjalk door F.N. van Loon. 1837.
Ottema-Kingma Stichting, Leeuwarden.
Foto R.O.B. Amersfoort*



*Ontwerp voor een drie-mast galjoet voor kapitein Thomas de Lange te Amsterdam door F.N. van Loon. 1838. Deze galjoet werd te Zwolle gebouwd op de werf van Pieter van Goor.
Ottema-Kingma Stichting, Leeuwarden.
Foto R.O.B. Amersfoort*

◀ *Ontwerp van een tjalk voor een schipper te Woudsend. Deze tjalk is evenwel nooit gebouwd getuige het opschrift: 'Te vergeefs ontworpen door onbeschoutheid van den Schipper. Dit is 't gewone loon voor een kunstwerker. 20 maart 1840'.*

Ottema-Kingma Stichting, Leeuwarden.
Foto R.O.B. Amersfoort

voor zijn lidmaatschap bedankte om gezondheidsredenen. Een algehele afmatting en een lichamelijke verzwakking hadden in korte tijd een eind gemaakt aan de vele werkzaamheden van – zoals hij in Friesland veelal werd aangeduid – 'de lange man van IJrsum'. 52)

Gelukkig voor hemzelf heeft hij niet lang onder zijn lichamelijke aftakeling behoeven te lijden. Een week na zijn 65ste verjaardag kwam in de vroege ochtenduren van de 13e december 1840 nog vrij onverwacht het einde.

Hiermede hebben we dan getracht een enigszins afgerond beeld te geven van de man, die – zonder daartoe een bepaalde opleiding te hebben gehad – zichzelf tot op een ongekende hoogte inzicht wist te verschaffen omtrent enkele belangrijke facetten van de scheepsbouwkunde. Inzichten, die nog steeds – want allermintst achterhaald – medebepalend zijn zowel voor de hedendaagse scheepsbouw in het algemeen, als in het bijzonder voor de bouw van moderne zeilschepen, en wel speciaal de ronde- en platbodemjachten.

De eigentijdse betekenis van Fol-

Een eigen aantekening van Van Loon in een exemplaar van de 'Handleiding tot den Burgelijken Scheepsbouw'.

Stedelijke Bibliotheek, Leeuwarden.
Foto Dikken & Hulsinga

Dit Werk Kan niet
als voor 25- Compleet
worden geleverd, Wordt
niet en commissie versom
maer is alleen bij een
auteur te bekomen.

Wegens de daarin uitgeleg
de eenvoudige wyse van
in Schip te tekenen voor
en bouwd, En wegens de
aangebrengde goed aantegeking
wordt meestmogelijke snelheid
dit Werk bij geheel eenig.

Door het zelve in de operatieve
staats te kenscholen in te toeven
leurt het doel vanden auteur
het groot nut der Maatschappij
kunnen worden bereikt.

Aantt. van den Schryver zeeven.

kert van Loon is wellicht mede deze geweest, dat hij de toenmalige, in hun overgeleverde bouwmethoden vastgeroeste, scheepsbouwers in de provincie weer werkbewust heeft gemaakt. Het ligt voor de hand dat dit wel in het bijzonder heeft gegolden voor die werven, welke hij uitkoos voor het uitvoeren van zijn in-

Gezicht op het buitenverblijf 'Vaartzicht' te Huizum met enkele jachten, waaronder de boeier 'Dolphijn'. Schets van J.C. Greive (1837-1891) 24 augustus 1881. Koll. J.C. Hopperus Buma, Amersfoort. Foto Paul Jansen

ventieve ontwerpen.

De latere roem die uitging van de scheepswerf van de bekende Eeltsjebaas te IJlst en diens kleinzoon Eeltje Holtrop van der Zee te Joure 53), is zeer waarschijnlijk te danken aan de omstandigheid dat indertijd Van Loon persoonlijk zijn stempel heeft kunnen drukken op de op deze werf ontwikkelde werkwijze van de werfbaas en zijn timmerlieden. Het persoonlijke enthousiasme van de ontwerper moet daar in de loop van de samenwerkingsjaren mede de uitvoerders hebben aangestoken.

Dat is dan ook de reden dat we geneigd zijn te stellen, dat de talrijke schepen, welke in de tweede helft van de 19e eeuw en de eerste decennia van deze eeuw op de Jouster werf van stapel zijn gelopen en waarvan er nog vele fraai exemplaren tot in onze tijd varende zijn gebleven 54), in overdrachtelijke zin wellicht gezien kunnen worden als evenzovele geesteskinderen in concrete vorm van het vernuft van Folkert Nicolaas van Loon.



NOTEN:

- 1) Hoewel dit aantekenboek in het vervolg van dit artikel als dagboek wordt aangeduid, is het eigenlijk een memoriaal waarin bepaalde belangrijke gebeurtenissen door Van Loon werden opgetekend.
- 2) Roorda blz. 3.
- 3) Archief Ned. Mij. voor Nijverheid en Handel no. 107(12) Gemeentearchief Haarlem.
- 4) Archief Hof van Friesland BBB1. Rijksarchief Friesland.
- 5) Archief Intermediair Administratief Bestuur van Friesland BRF 270 rood, sub RAU. Rijksarchief Friesland.
- 6) Fam. archief Van Beijma thoe Kingma no. 319/1264. Rijksarchief Friesland.
- 7) Zie noot 3.
- 8) Lekkerkerker blz. 3.
- 9) Blussé van Oud-Alblas blz. 121.
- 10) Zie noot 3.
- 11) Fam. archief Van Beijma thoe Kingma no. 319/277. Rijksarchief Friesland.
- 12) Dirkwager blz. 29.
- 13) De Huishoudelijke Maatschappij, thans nog bestaande onder de naam: Nederlandse Maatschappij voor Handel en Nijverheid, was ten tijde van Van Loon's inzending de voortzetting van de in 1777 opgerichte: Oeconomische Tak van de Hollandsche Maatschappij van Wetenschappen te Haarlem, welke zich ten doel stelde de vervallen nijverheid in de Republiek te verheffen. De Huishoudelijke Maatschappij was landelijk georganiseerd in departementen en de afgevaardigden uit de departementen kozen op de jaarlijkse algemene vergadering uit hun midden de hoofdbestuurders van de Maatschappij, directeuren genaamd. De aldus benoemde directeuren splitsten zich in vijf afzonderlijke commissies, die zich elk hadden in te zetten voor de belangen van een der nijverheidssectoren: landbouw, koophandel en koloniën, handwerken en fabrieken, werktuigkunde en scheikunde, alsmede zeevaart en visserij. Jaarlijks werd door elk dezer commissies een voorstel tot een op haar sektor betrekking hebbende prijsvraag ingediend ter behandeling op de algemene vergadering. De beoordeling van de binnengekomen inzendingen voor bekroning, afkeuring of aanhouding, toekenning van een premie en eventuele aanwijzing voor uitgave in druk, behoorde eveneens tot de taak van de algemene vergadering. (Econ. Hist. Jaarboek XI 1925).
- 14) Zie noot 3.
- 15) Zie de aantekening van Van Loon op de tekening van de mastgaljoet voor de Heeren van Zaandam. Afbeelding blz. 183.
- 16) Van Loon doelt hier op de tentoonstelling van 1825. In 1820 is er nl. in Haarlem geen Nijverheidstentoonstelling gehouden.
- 17) The Royal Society, voluit genaamd: The Royal Society of London for Improving Natural Knowledge, werd opgericht in 1660 en is thans het oudste bestaande wetenschappelijke genootschap ter wereld. De doelstelling van haar oprichting was het bevorderen van de natuurwetenschappen, inzonderheid die van wis- en natuurkunde, door middel van onderzoek, publikatie, het houden van bijeenkomsten en het toekennen van prijzen en onderscheidingen aan personen die zich op dit gebied verdienstelijk hadden gemaakt. De leden (fellows) van de Society zijn personen die zich op wetenschappelijk gebied hebben onderscheiden. Uit hun midden zijn 22 leden belast met het dagelijks bestuur (Council), die ten hoogste twee jaar hiervan deel uitmaken. De toetreding als 'Society-fellow' geschiedt jaarlijks op voordracht en aanbeveling van tenminste zes leden. In de loop der eeuwen is het werkterrein van de Society verbreed en ondersteunt zij thans o.a. wetenschappelijke expedities, medisch en technologisch onderzoek (waaronder energieonderzoek), wetenschappelijke publikaties, onderwijs en studiereizen. Al deze activiteiten worden bekostigd uit diverse fondsen, gevormd uit schenkingen en legaten, terwijl daarnaast de Engelse Staat de Society subsidieert en aan bepaalde projecten een extra bijdrage geeft.
- 18) Wumkes blz. 94.
- 19) Het graf werd later afgedekt met een steen, welke we bij ons laatste bezoek te Irnsum aantreffen als deel uitmakende van de vloer van het baarhuisje op het kerkhof aan de Wijde Steeg aldaar. Op deze steen staan als grafschrift de beginstrofen uit het gedicht 'De Ouderdom' van Rheyvis Feith. Blijkens zijn dagboek was Van Loon namelijk zelf niet in staat geweest een dergelijk grafschrift samen te stellen, hoewel hij zich veel bezig placht te houden met het maken van rijm- en dichtwerken omtrent gebeurtenissen die hem persoonlijk hadden getroffen. (Zie o.m. pamflet no. 25030 en 25050. Kon. Bibliotheek 's Gravenhage).
- 20) De molen 'De Twee Gebroeders', in 1822 door Folkert van Loon als houtzaagmolen verkocht, werd in het laatst van de 19e eeuw omgebouwd tot oliemolen en heeft als zodanig het dorpsbeeld van Irnsum bepaald tot 1915. In mei van dat jaar werd de molen door brand totaal verwoest.

- 21) De lichamelijke ongeschiktheid zou zijn voortgekomen uit een operatief ingrijpen, dat Folkert in de zomer van 1822 onder primitieve omstandigheden in zijn Irnsumer woning had moeten ondergaan i.v.m. een liesbreuk, welke hij eerder bij één van zijn werkbezoeken had opgelopen.
- 22) Van Loon 'Handleiding' blz. 119 en inlichting van de heer L. Smit te Alblasserdam.
- 23) Dit jacht was genaamd 'De Volhouwer'. Huitema blz. 64 en Jaarboek Fries Scheepvaart Museum 1973 en 1974 blz. 9-13.
- 24) De onderscheiden inzending betrof in dit geval hoogstwaarschijnlijk het model van de in 1820 voor de 'Heeren van Zaandam' ontworpen 3-mastgaljoet, waarvan de ontwerp-tekening thans berust in de kollektie van de Ottema-Kingma Stichting te Leeuwarden.
- 25) Archief van de Gouverneur van Friesland, Verbaal 25 juli 1826 no. 4D. Rijksarchief Friesland.
- 26) 'Noordhollands Kanaal' Maritieme Encyclopedie.
- 27) Ministerie van Marine, Archief Loodswezen 2e Afdeling. A. Inspektie Noord. Omslag no. 27 en 28. Algemeen Rijksarchief 's Gravenhage.
- 28) Archief Nat. Nijverheid exhibita 20 september 1836 no. 3. Algemeen Rijksarchief 's Gravenhage.
- 29) Van Loon 'Handleiding' blz. 138/139 en Kwartaal & Tekens van Dordrecht 1979 no. 4 blz. 18. (Kwartaalblad Gem. Archiefdienst Dordrecht).
- 30) Zie noot 29.
- 31) Van Loon 'Handleiding' blz. 138.
- 32) Van Loon 'Handleiding' blz. 139.
- 33) Brievenkollektie Eekhoff no. 9245 Hs en 9246 Hs. Provinciale Bibliotheek van Friesland / Buma Bibliotheek Leeuwarden.
- 34) Zie noot 33.
- 35) Fokke Bienema, geb. Dantumawoude 16 jan. 1790, lid Grietenijraad van Schoterland, lid Prov. en Gedeput. Staten van Friesland, overleden te Oudeschoot, Heremastate, 3 dec. 1832, tr. Zweins (Franekeerdeel) 20 aug. 1810 Amelia Wiskje de Swart, geb. ald. 26 juli 1790, overleden te Oudeschoot, het Veenwijk, 26 okt. 1829, dr. van Isaac de Swart en Martha Kinnema van Glinstra. (Ned. Leeuw 1938, blz. 68).
- 36) Archief Ned. Mij. voor Nijverheid en Handel no. 120-121(10). Gemeentearchief Haarlem.
- 37) Archief van de Gouverneur van Friesland, Besluit no. 1535 1 maart 1827 rubriek index 40. Rijksarchief Friesland.
- 38) Archief Ministerie van Binnenlandse Zaken, afdeling Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen, exhibitum 11 september 1828, no. 107a.
- 39) Archief Staatssekretarie, Kon. Apostille 14 oktober 1828, no. 32. Algemeen Rijksarchief 's Gravenhage.
- 40) Van Loon 'Handleiding' blz. 53 en schriftelijke inlichting van de Gem. Archiefdienst Zwolle. Tot dan had het Grietenijbestuur van Lemsterland steeds geweigerd een vergunning af te geven voor een stoombootverbinding op Amsterdam, aangezien gevreesd werd daarmee de bestaande beurtvaardersschippers brodeloos te maken. Teneinde de ijverars voor het in de vaart brengen van een stoomboot de wind uit de zeilen te nemen, had men kennelijk Van Loon gevraagd een snelzeilend beurtschip te ontwerpen, opdat de duur van de overtocht per zeilschip niet langer een motief zou kunnen zijn een stoombootverbinding te verlangen. (Archief Ged. Staten van Friesland 1814-1918, Resolutie 16 juni 1825 no. 10 met bijlagen. Rijksarchief Friesland). Hij is in die opgave wel geslaagd, aangezien de twee voor dat doel gebouwde beurtschepen destijds om hun snelle vaart vermaard waren.
- 41) Van Loon 'Handleiding' blz. 21.
- 42) Onno Reint van Andringa de Kempenaer, geb. 1 juli 1806, Grietman van Lemsterland en later van Rauwerderhem (1830-1837), overleden te Neuahr (Dld.) 8 aug. 1868, tr. 18 nov. 1829 Rigtje Johanna Gosliga, geb. 19 nov. 1802, overleden 20 sept. 1850, dr. van Mr Petrus Gosliga en Johanna Schaap en weduwe van Mr Adrianus Heringa Cats. (vgl. Jhr Mr H. Baerdts van Sminia, 'Naamlijst van de Grietmannen, Leeuwarden 1851).
- 43) Archief Hoogheemraadschap van Rijnland no. 843. Hoogheemraadschap van Rijnland Leiden.
- 44) Archief Nat. Nijverheid Inv. no. 468, aantekeningen no. 798, 957, 1693, 1956 en 2219. Algemeen Rijksarchief 's Gravenhage.
- 45) Archief Natuurkundig Genootschap. Gemeentearchief Leeuwarden.
- 46) Archief Nat. Nijverheid exhibita 26 september 1836 no. 5. Algemeen Rijksarchief 's Gravenhage.
- 47) Zie noot 28.
- 48) De verschillen tussen een galjoet en een kof zijn zeer subtiel, waardoor beide scheepstypen vaak met elkaar worden verward. Dit valt ook op te maken uit omschrijvingen en kenmerken van deze schepen, welke door eigentijdse auteurs zijn ge-

geven en vaak niet overeenstemmen met vaststellingen op scheepsmodellen en afbeeldingen. Niettemin zou een galjoot een slanker, eleganter schip zijn geweest dan de kof en dus sneller. Het draagvermogen schommelde tussen de 160 en 500 ton, terwijl die van de kof tussen de 100 en 300 ton bedroeg.

- 49) Archief Staatssekretarie, Kon. Besluit no. 38 van 1 oktober 1839. Algemeen Rijksarchief 's Gravenhage.
- 50) Zie noot 33.
- 51) Eekhoff 'Levensschets' blz. 5 en Hellema blz. 251.
- 52) Eekhoff 'Levensschets' blz. 5.
- 53) Tot aan zijn dood op 28 maart 1848 was Eeltje Teadzies Holtrop scheepsbouwmeester te IJlst. Daarna werd de werf voortgezet door zijn kleinzoon Eeltje Holtrop van der Zee (geb. IJlst 12 sept. 1823, overleden Joure 12 jan. 1901), die de werf op 12 mei 1857 verplaatste van IJlst naar Joure, alwaar de werf van de fam. Geerts werd overgenomen. Dit blijkt uit de werfboeken van Eeltje Holtrop van der Zee, welke thans berusten in de bibliotheek van de Ottema-Kingma Stichting te Leeuwarden. Zijn eerste post te IJlst noteerde hij op 17 sept. 1848 en die te Joure op 12 mei 1857.
- 53) Voorbeelden daarvan zijn o.m.: het jacht 'Dolphijn', naar zijn model een visaak, in 1868 gebouwd voor Mr Jan Minnema Buma te Leeuwarden, thans in bezit van de heer W.H. Stofberg te Leimuiden, de boeier 'Constanter', in 1877 gebouwd voor Wigle Ages Tromp te Woudsend, thans al jaren in het bezit van de familie Halbertsma te Grouw.

BRONNEN:

LITERATUUR:

Hellema, D.W., 'Kroniek van een Friese boer', uitgegeven door H. Algra, Leeuwarden 1978.

Baerdt van Sminia, Jhr Mr H., 'Naamlijst van de Grietmannen', Leeuwarden 1851.

Beem, C. van, 'Een Fries amateurscheepsbouwer die een vakman werd', Leeuwarder Courant, 8 november 1947.

Boer, M.G. de, 'Leven en bedrijf van Gerhard Moritz Roentgen', Rotterdam 1923.

Blussé van Oud-Alblas, Mr A., 'De geschiedenis van het clipperschip', Amsterdam 1972.

Crone, G.C.E., 'Nederlandse jachten, binnenschepen, visschersvaartuigen en daarmee verwante kleine zeeschepen 1650-1900', Amsterdam 1926.

Eekhoff, W., 'Levensschets van F.N. van Loon', Leeuwarden 1841.

Eekhoff, W., 'Beknopte geschiedenis van Friesland', Leeuwarden 1851.

Fockema Andrea, Mr S.J. en Drs Th.J. Meijer, 'Album Studiosorum Academiae Franekerensis (1585-1811 en 1816-1844)', Franeker 1968.

Dirkzwager, Dr Ir J.M., 'Dr B.J. Tideman 1834-1883, grondlegger van de moderne scheepsbouw in Nederland', Leiden 1970.

Halbertsma, Drs H.H., 'Folkert Nicolaas van Loon (1775-1840) Een geniaal scheepsbouwer', Sneker Nieuwsblad, 7 en 14 november 1957.

Huitema, Mr Dr T. e.a., 'Ronde en platbodemjachten', Amsterdam 1970.

Homan, G.H., 'Nederland in de Napoleontische Tijd 1795-1815', Haarlem 1978.

Leeuwen, J. van, 'Naamlijst van de Notarissen in de provincie Friesland van 1606 tot 1850', Leeuwarden 1850.

Lekkerkerker, Drs T., 'Hout en Schepen', Leiden 1941.

Loon, F.N. van, 'Beschouwing van den Nederlandschen Scheepsbouw met be-

trekking tot Deszelfs Zeilaadje', Haarlem 1820.

Loon, F.N. van, 'Handleiding tot den Burgelijken Scheepsbouw', Workum 1838.

Maritieme Encyclopedie deel 2 (Bussum 1970), deel 4 (Bussum 1971) en deel 5 (Bussum 1972).

Meijer, Drs Th.J., 'Album Promotorum Academiae Franekerensis (1591-1811)', Franeker 1972.

Molen, S.J. van der, 'De scheepsbouwer F.N. van Loon was een Fries; en een genie, getuigde Eekhoff', Leeuwarder Courant 31 juli 1953.

Obreen, J.M., 'Catalogus der verzameling van modellen van het Departement van Marine', 's Gravenhage 1858.

Peterejus, E.W., 'Nederlandse zeilschepen in de negentiende eeuw', Bussum 1975.

Romein, T.A., 'Naamlijst der Predikanten', Leeuwarden 1886.

Roorda, R.S., 'De Van Loon's', Leeuwarden 1959.

Voorbeijtel Cannenburg, W., 'Beschrijvende catalogus der scheepsmodellen en scheepsbouwkundige teekeningen 1600-1900', Amsterdam 1943.

Waning, C.J.W. van, 'Stamboek van Friese ronde jachten', De Waterkampioen 1953, blz. 230-233.

Wumkes, Dr G.A., 'Stads- en dorpskroniek van Friesland (1800-1900)', Leeuwarden 1934.

ARCHIVALIA

Algemeen Rijksarchief, 's Gravenhage.
 archief Ministerie van Buitenlandse Zaken (Afd. Nationale Nijverheid).
 archief Ministerie van Binnenlandse Zaken (Afd. Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen).
 archief Ministerie van Marine (Afd. Loodswezen).
 archief Staatssekretarie Koning Willem I.

Rijksarchief in Friesland.

Hof van Friesland BBB 1 / CCC 9.
Rechterlijk archief Harlingen 07.
Fam. archief Van Beijma thoe Kingma no. 319.
Notariële archieven no. 46.011, 46.017 en 120.009.
Archief van de Gouverneur van Friesland 1825-1828.
Archief Ged. Staten van Friesland 1814-1918.
Memoires van Successie 1840/1841.

Gemeentearchief Haarlem.

archief Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel.

Gemeentearchief Leeuwarden.

archief Natuurkundig Genootschap.

Hoogheemraadschap van Rijnland, Leiden.

archief no. 843 (betr. inspectieboeier 'De Waakzaamheid').

PERSONEN/INSTANTIES DIE INFORMATIES VERSTREKTEN

Belastingmuseum Prof Dr van der Poel, Rotterdam.

Fries Scheepvaart Museum, Sneek.

Gemeentearchieven te Zwolle, Dordrecht en van de Westfriesche Gemeenten te Hoorn.

Gemeentemuseum Museum Mr Simon van Gijn, Dordrecht.

Koninklijke Bibliotheek, 's Gravenhage.

Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam.

Ottema-Kingma Stichting, Leeuwarden.

Provinciale Bibliotheek van Friesland / Buma Bibliotheek Leeuwarden.

The Royal Society, Londen (E).

Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaart Museum', Amsterdam.

Rijksmuseum, Amsterdam.

Mevr. M. Robert-Kramer, Haarlem (eigenares memoriaal F.N. van Loon).

Dhr S.J. van der Molen, Leeuwarden.

Dhr. S. van der Goot, Irnsum.

Drs Ph.H. Breuker, Bozum.

Dhr L. Smit, Alblasterdam.

Dhr F. de Boer, 's Gravenhage.

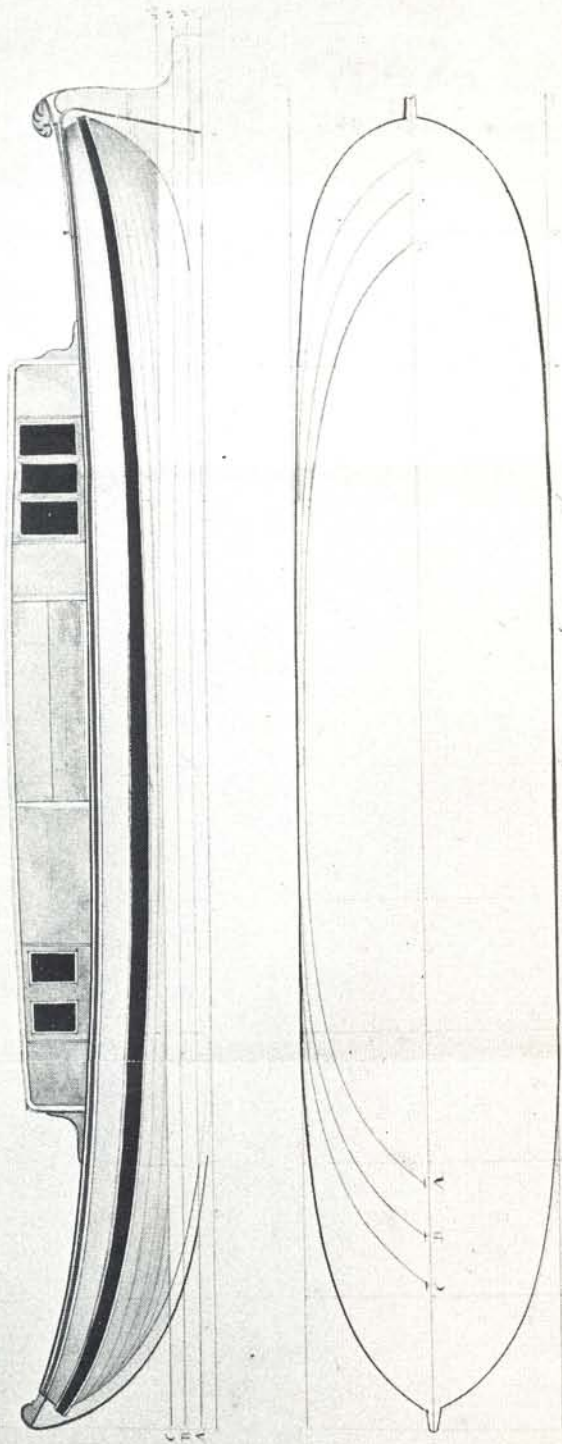
Dr Mr H.F.W. Luiking, Naarden.

Dhr H.G. van Slooten, Leeuwarden.

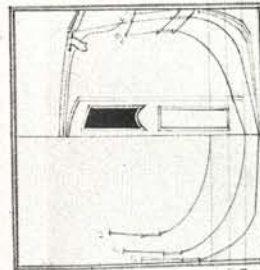
Dhr D.J. van der Meer, Roordahuizum.

Ontwerp van een trekschuit door F.N van Loon. 1827.

Rijksarchief Friesland (archief Prov. Bestuur) Foto: Dikken & Hulsinga



Handwritten text in Dutch, likely a description or specification of the ship's hull design.



Handwritten text in Dutch, likely a description or specification of the detail shown in the drawing.

Maten voor 't Scheep

Langte van 't scheep	42.00	0.00
Breedte van 't scheep	12.00	0.00
Diepte van 't scheep	4.00	0.00
Langte van 't dek	39.00	0.00
Breedte van 't dek	11.00	0.00
Diepte van 't dek	3.50	0.00
Langte van 't dek	36.00	0.00
Breedte van 't dek	10.00	0.00
Diepte van 't dek	3.00	0.00
Langte van 't dek	33.00	0.00
Breedte van 't dek	9.00	0.00
Diepte van 't dek	2.50	0.00
Langte van 't dek	30.00	0.00
Breedte van 't dek	8.00	0.00
Diepte van 't dek	2.00	0.00
Langte van 't dek	27.00	0.00
Breedte van 't dek	7.00	0.00
Diepte van 't dek	1.50	0.00
Langte van 't dek	24.00	0.00
Breedte van 't dek	6.00	0.00
Diepte van 't dek	1.00	0.00
Langte van 't dek	21.00	0.00
Breedte van 't dek	5.00	0.00
Diepte van 't dek	0.50	0.00