

## BESCHRIJVING VAN DE NUT EN NOCHT

In tekening gebracht door dr ir J. Vermeer, 1976/80

### Inleiding

Ronde jachten zonder roef, die overigens een aantal kenmerken met de boeier gemeen hebben – zoals berg-hout, kluisborden en beretanden, een smal roer e.d. – worden door-gaans met de benaming 'fries jacht' aangeduid. In het hoofdstuk 'Het Friese Jacht' van het boek Ronde en Platbodemjachten betoogt C.J.W. van Waning, dat het '... minder gemakkelij is uit te maken of men met een tjotter dan wel met een jacht te doen heeft. Een scherpe grens tus-sen Fries jacht en tjotter is moeilij

te trekken'. De bovengenoemde ken-merken komen namelijk niet altijd gelijktijdig voor. Toch zal men een stoer schip als 'it Koekeboat' van Langweer met een lengte van ruim 6 meter niet als een tjotter willen beti-telen, al ontbreken dan de kluisbor-den en beretanden en heeft het een breed roer met klik. Dit hangt natuur-lijk samen met het feit dat de eerste eigenaar het gedeeltelij als een be-drijfsvaartuig voor het vervoer van veekoeken van zijn fabriek in Lang-weer naar de afnemers wilde gebrui-ken en aan een werkschip overbodi-ge luxe niet nodig achtte. De naam

NUT EN NOCHT duidt erop dat het schip ook als pleziervaartuig was be-doeld, welke functie, na de opkomst van de vrachtauto in de twintiger ja-ren, al gauw de overhand zal hebben gekregen. In de bouwbeschrijving zal blijken, dat bepaalde details aan de oorspronkelijke bedoeling van de op-drachtgever herinneren, namelijk om een onder alle weersomstandighe-den handzaam vrachtschip ter be-schikking te hebben.

*De NUT EN NOCHT op 6 augustus 1960 in de Langweerder Vaart tussen de ROE-LAND en de JANSJE MARIA.*



Het jacht werd door Feike Lantinga te IJlst gebouwd en in 1908 (volgens een mededeling van de heer W.T. van der Leij) afgeleverd met '... 2 masten, 2 zeilen, 2 fokken, 2 stel zwaarden (de winterzwaarden met zwaardere beslagen: ijs!); bij het wintertuig en bij het zomertuig werd voor beide een giek, een gaffel en een fokkeuitzetter geleverd; verder nog een uitneembare 'koekenkist' gedekt met luikjes, langs deze kist aan iedere kant een loopplank en twee kistbanken voor de zomer. Alles voor de prijs van f 800,—!

#### Hoofdafmetingen

Lengte over de stevens	6,35 m
Grootste breedte, inclusief de berghouten	2,75 m
Diepgang	0,43 m
Zeiloppervlak, grootzeil + fok	34,0 m <sup>2</sup>

#### De tekeningen

Bij deze beschrijving zijn verkleinde reproducties afgebeeld van door de auteur vervaardigde tekeningen die het schip weergeven op één tiende van de ware grootte. Alleen het zeilplan is oorspronkelijk getekend op een schaal van 1 : 20. De tekeningen zijn verzameld op vier bladen, die hier als de figuren 1 t/m 4 zijn opgenomen.

Figuur 1 laat de lijnentekeningen zien; van boven naar beneden zijn afgebeeld: spanten, lange lijnen en waterlijnen.

Figuur 2 geeft twee constructietekeningen. De bovenste toont het schip van boven gezien, gedeeltelijk in aanzicht, gedeeltelijk doorgesneden over de huid direct onder het berg-

hout. De onderste tekening is een verticale doorsnede over de stevens en de kielgang.

Figuur 3 geeft buitenaanzichten van voor- en achterschip en een zijaanzicht, alsook twee halve verticale dwarsdoorsneden, die genomen zijn op de plaatsen die in figuur 2 met pijlen zijn aangegeven. De rechter helft van deze tekening is een dwarsdoorsnede vlak achter de doft met aanzicht in voorwaartse richting, de linker helft is een doorsnede vlak voor de stuurbank met aanzicht naar achteren.

Figuur 4 geeft het zeilplan.

#### Lijnen en verhoudingen

De opmetingen die ten behoeve van het lijnenplan zijn uitgevoerd op de manier zoals beschreven in een vroeger artikel van de hand van de auteur over de tjotter *Albert en Nelly (1)*. De spanten zijn opgemeten op regelmatige afstanden van 40 cm langs de kiel vanaf een loodlijn neergelaten vanuit het achterste punt van de achterstevens. Zoals in figuur 1 is te zien is ongeveer in de midscheeps een drietal spanten weggelaten terwille van de duidelijkheid. De afstanden tussen de lange lijnen bedragen 20 cm en tussen de waterlijnen 15 cm.

Bij nadere beschouwing valt op dat de lijnen overall een harmonisch vloeiend verloop vertonen. Nergens is stilstand. Het vlak is breed; de ronde kimmen liggen betrekkelijk ver naar buiten, wat wijst op een relatief grote vormstabiliteit. De grootste breedte gemeten op de huid onder het berghout bedraagt 5/12 van de lengte over de stevens. De plaats waar deze grootste breedte is gelegen bevindt zich op een afstand van

af de voorstevens gelijk aan die grootste breedte, dus eveneens op 5/12 van de lengte. Het voorschip kan dus door een vierkant van 2,65 m omschreven worden.

De mast staat vrij wat voorlijker dan bij andere jachten. Volgens de heer Van der Leij, die wij reeds eerder aanhaalden '... is dit gebeurd om meer laadruimte te krijgen'.

#### Constructie

De doorsnedetekeningen laten de traditionele constructies zien. De huid bestaat uit zes gangen en een kielgang. De dikte van de huidgangen bedraagt ca 2,5 cm. Een kielbalk is niet aanwezig. De kielgang, ca 3 cm dik en midscheeps ongeveer 21 cm breed, is over een lengte van ca 75 cm ingelaten in de voorstevens en loopt onder de scheg door tot aan het achtereinde van de achterstevens. De scheg is bij de teen 14 cm dik, de achterstevens 7 cm. De bovenste 4 gangen zijn in de beide stevens ingelaten. De vijfde en zesde gang, die samen het vlak vormen, zijn zeer breed, vooral de vijfde gang (2). Op de tekening van de voor- en achteraanzichten is te zien dat de vijfde gang niet doorloopt tot aan de stevens.

Het schip is gebouwd op 23 liggers en 16 paar spanten en oplangers. De afstand hart op hart bedraagt in de kuip ruim 28 cm (1 Amsterdamse voet), in het voorschip iets minder, ca 25 cm. De spanten zijn ruim 6 cm dik, de oplangers 5,5 cm. De dikte van de liggers bedraagt ongeveer 7 cm evenals die van de zeilwerkspanten. Zowel in voor- en achterschip zijn 3 zware bandstukken aangebracht. De voorstevens is bovenaan 26 cm breed en verloopt in dikte van 11 tot 7,5 cm.

Het berghout meet op de breedste plaats ongeveer 11 cm. Naar de Stevens toe neemt de breedte af, tot 5 cm bij de achterstevan, tot 7,5 cm bij de voorstevan. Kluisborden, beretanen en slemphouten ontbreken.

Zoals de lengtedoorsnede in figuur 3 laat zien is het zeilwerk buitengewoon zwaar uitgevoerd: het mastspoor, dat de ruimte tussen de zeilwerkspannen opvult, is 20 cm dik en 17 cm hoog, terwijl de voorste zeilwerkspan in het midden van het vlak over een lengte van 1,30 m versterkt is door een 15 cm dikke en 16 cm hoge ligger. De mastkokerwangen zijn 7 cm breed, de tussenruimte is 18,5 cm. De 37 cm brede doft is uit 2 delen samengesteld, respectievelijk 8 en 4,5 cm dik, die met bouten aan elkaar zijn verbonden. Ook de mastkokerwangen zijn door middel van zware bouten aan de doft verbonden. De mast rust met een taatsoplegging bovenop de kokerwangen.

De boeisel is, zoals bij alle grotere jachten, gedubbeld en afgedekt met een 5,5 cm breed potdeksel. Daar waar de zwaarden zijn opgehangen zijn de boeisel aan de binnenkant versterkt met een 4,5 cm dikke klamp, terwijl zich aan de buitenzijde nog een 32 cm brede kopklamp bevindt.

Het lage voordek is geheel vlak en bestaat voor het grootste deel uit losse luiken; het middelste luik is voorzien van een valring en kan afzonderlijk worden weggenomen voor het strijken van de mast. Waar de bandstukken aansluiten bij het binnenboeisel staat de bedelbalk boogvormig over het voordek. De hennebalk vormt de afsluiting van het achterhuisje. De stuurbank is 40 cm breed; de bergruimte hieronder is door middel van een schuifluik toegankelijk.

In de inleiding kwam reeds ter sprake dat de inrichting van de kuip oorspronkelijk kon worden aangepast aan de bestemming tot 'nut' of tot 'nocht'. Voor het vervoer van veekoeven van de fabriek in Langweer naar de boeren in de omgeving diende de uitneembare koevenkist met aan weerszijden een loopplank; voor pleziervaart des zomers konden twee kistbanken worden aangebracht.

#### *Verdere inrichting*

Het roer is breed als bij een tjotter; de houtdikte bedraagt ca 3 cm. De klik is 18 cm hoog en 80 cm breed. De houten helmstok is voorzien van een gleuf waarmee hij over de klik heen gelegd wordt.

De zwaarden zijn praktisch vlak. De lengte bedraagt 213 cm, de breedte 122 cm, de dikte ruim 3 cm. De verhouding van lengte tot breedte is exact gelijk aan die van het 'zwaard van een binnenschip', afgebeeld in het hoofdstuk 'Het schip en zijn onderdelen' van het boek *Ronde en Platbodemjachten*. De 6 cm dikke, bol afgewerkte, zwaardkop is buitenom beslagen met bladkoper. De zwaarden zijn opgehangen aan slotbouten dwars door het boeisel. De draaipunten kunnen ter verbetering van de trim zo nodig in de lengterichting van het schip worden verplaatst, doordat voor de zwaardbouten drie gaten aanwezig zijn. De buitenkanten van de strijklampen lopen evenwijdig met de middenlijn van het schip.

De ijzeren botteloef is betrekkelijk kort en steekt slechts 60 cm voor de voorstevan uit. Ter bevestiging is een dunner gedeelte door een rechthoekig gat door het bovenende van de voorstevan gestoken en met een

splitpen geborgd. Een waterstag en boegstagen ontbreken.

#### *Het zeilplan*

De lengte van de mast, van de onderkant van de voet tot de top bij de vleugel, bedraagt 10,35 m. Het gedeelte tussen het draaipunt en de hommer is 8,20 m. De rechthoekige voet, 17,5 x 18,5 cm, beneden het draaipunt is 1,15 m. De top van de mast is 1 m lang. Bovenop de top bevindt zich het vleugelhekje met de rode vleugel. Verder draagt de top twee hanepoten, de bovenste voor het kraanlijnblok, de onderste voor het blok van het grootzeilval. De voorstag is vast bevestigd aan het voorste oog op de botteloef en loopt door een blok dat opgehangen is aan de mastring boven de hommer.

De totale oppervlakte van grootzeil plus fok bedraagt 34 m<sup>2</sup>, verdeeld als volgt: fok 10 m<sup>2</sup>, grootzeil 24 m<sup>2</sup>. Opvallend is dat de fok naar verhouding kleiner is dan bij de meeste andere ronde jachten: de verhouding fok tot grootzeil is 1 : 2,4, in plaats van 1 : 2. Dat hangt samen met de voorkeur voor een goede plaatsing van de mast (zoals we zagen om een grotere laadruimte te krijgen, maar ook met de betrekkelijke korte botteloef. Daardoor is de fok opvallend hoog en smal. Dit geldt, in mindere mate, ook voor het grootzeil, dat door middel van twee bindreven telkens ca 15% verkleind kan worden. Verder zijn nog aanwezig een middelfok en een stormfok.

De gaffel is 1,90 m lang; de giek meet 4,45 m bij een grootste diameter van 12,5 cm. De grootschoot loopt door zware tweeschijfsblokken met buitenbeslag.

Het grootzeil is met 6 rakbanden, voorzien van kralen, aan de mast bevestigd. Het wordt gehesen met een enkele val. De fok is met leuvers aan

de voorstag verbonden. De fokkeschoten zijn dubbel geschoren door een dubbel fokkeschootblok. Vallen en andere lijnen worden op de knecht belegd met behulp van korvij-nagels en op twee halve klampen aan iedere zijde van de mastkoker.

#### Afwerking

Het berghout is zwartgeverfd, evenals het bovenste gedeelte van het boeisel, waarin twee rode biezen waarvan de onderste doorloopt van voorsteven tot achtersteven. Het zwarte gedeelte is afgezet met een witgeverfd kraal. Houtsnijwerk ontbreekt. Versieringen op roerklik en bedelbalk in de vorm van bladertakken zijn in groene verf aangebracht op een witte ondergrond.

De masttop is zwart. Het ijzerwerk is verzinkt of met aluminiumverf behandeld. Verder is alles buitenom blank gelakt.

#### Samenvatting

In de bouwbeschrijving vallen de navolgende typische kenmerken op die kennelijk samenhangen met de eisen die aan een bedrijfsschip moeten worden gesteld met het oog op een gemakkelijke bediening:

1. De betrekkelijk voorlijk staande mast geeft met het brede vlak een grote laadruimte.
2. Het brede vlak met de vrij ver naar buiten liggende kimmen geeft een stijf schip dat langer vol tuig kan voeren.
3. Dit laatste wordt nog bevorderd doordat het totale zeiloppervlak, 34 m<sup>2</sup>, in verhouding tot de afmetingen van het schip wat kleiner is dan bij de meeste andere ronde jachten.

4. Door de korte botteloef en de betrekkelijk korte giek zijn de uiteinden, fokkehals en schoothoek van het grootzeil, gemakkelijk bereikbaar.

Al met al is de NUT EN NOCHT een opvallend rond jacht dat onder zijn soortgenoten een bijna unieke plaats inneemt. Het is te hopen dat toekomstige eigenaren het karakteristieke van dit schip zullen weten te behouden.

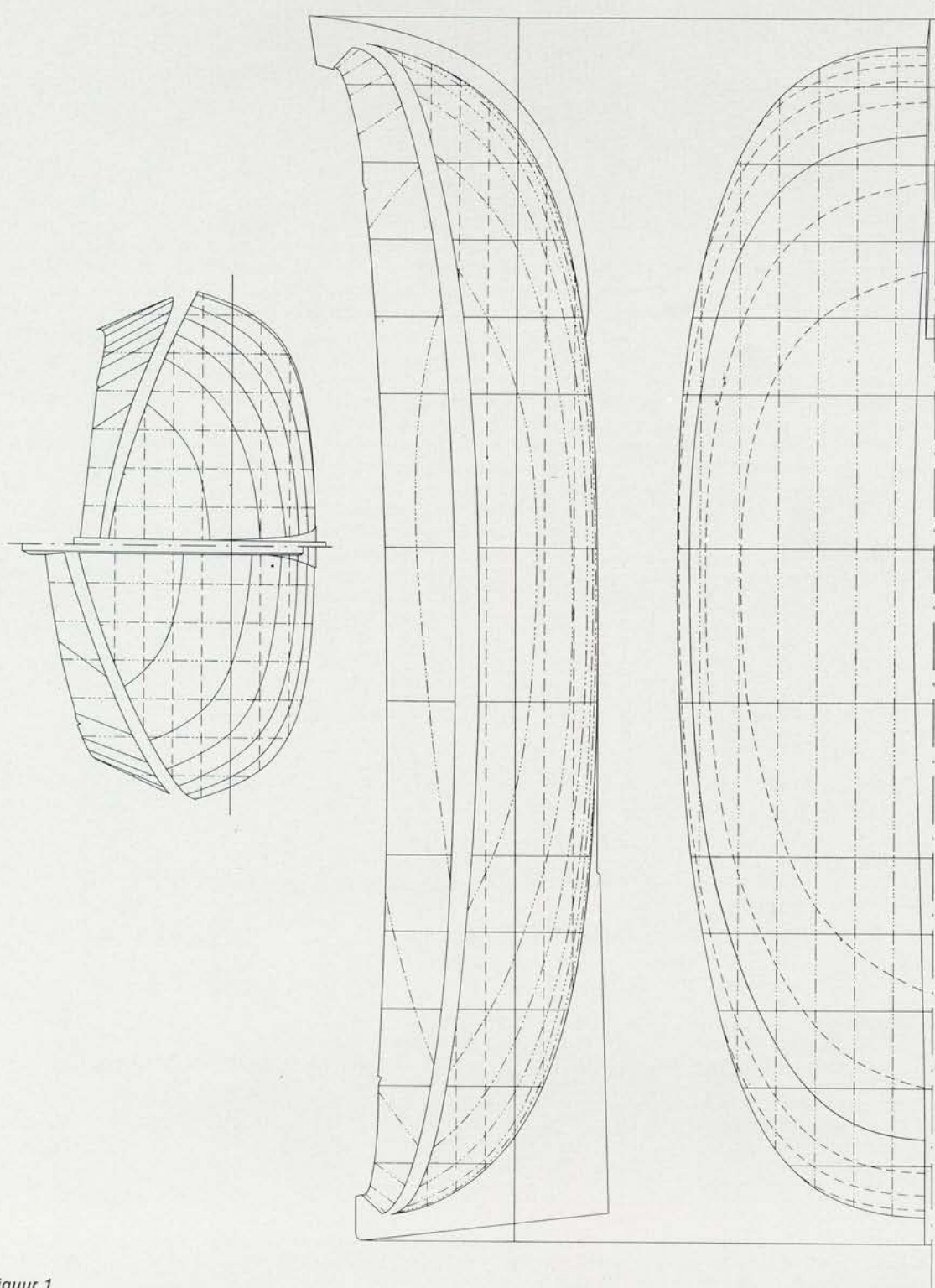
#### De voornaamste afmetingen

Lengte over de stevens	6,35 m
overhang voor	0,42 m
overhang achter	0,09 m
lengte op de waterlijn	5,84 m
grootste breedte over de berghouten	2,75 m
idem buitenkant huid	2,65 m
holte achter de doft	1,07 m
diepgang	0,43 m
vrijboord	0,65 m
mast, totale lengte	10,35 m
beneden het draaipunt	1,15 m
toplengte	1,00 m
vierkant	0,185 x 0,175 m
giek, lengte	4,45 m
grootste diameter	0,125 m
gaffel, lengte incl. klauw	1,90 m
zeiloppervlak, totaal	34,00 m <sup>2</sup>
grootzeil	24,00 m <sup>2</sup>
fok	10,00 m <sup>2</sup>
zwaarden, hoogte	2,13 m
breedte	1,22 m
dikte	0,03 m
roer, totale hoogte	1,57 m
dikte	0,03 m

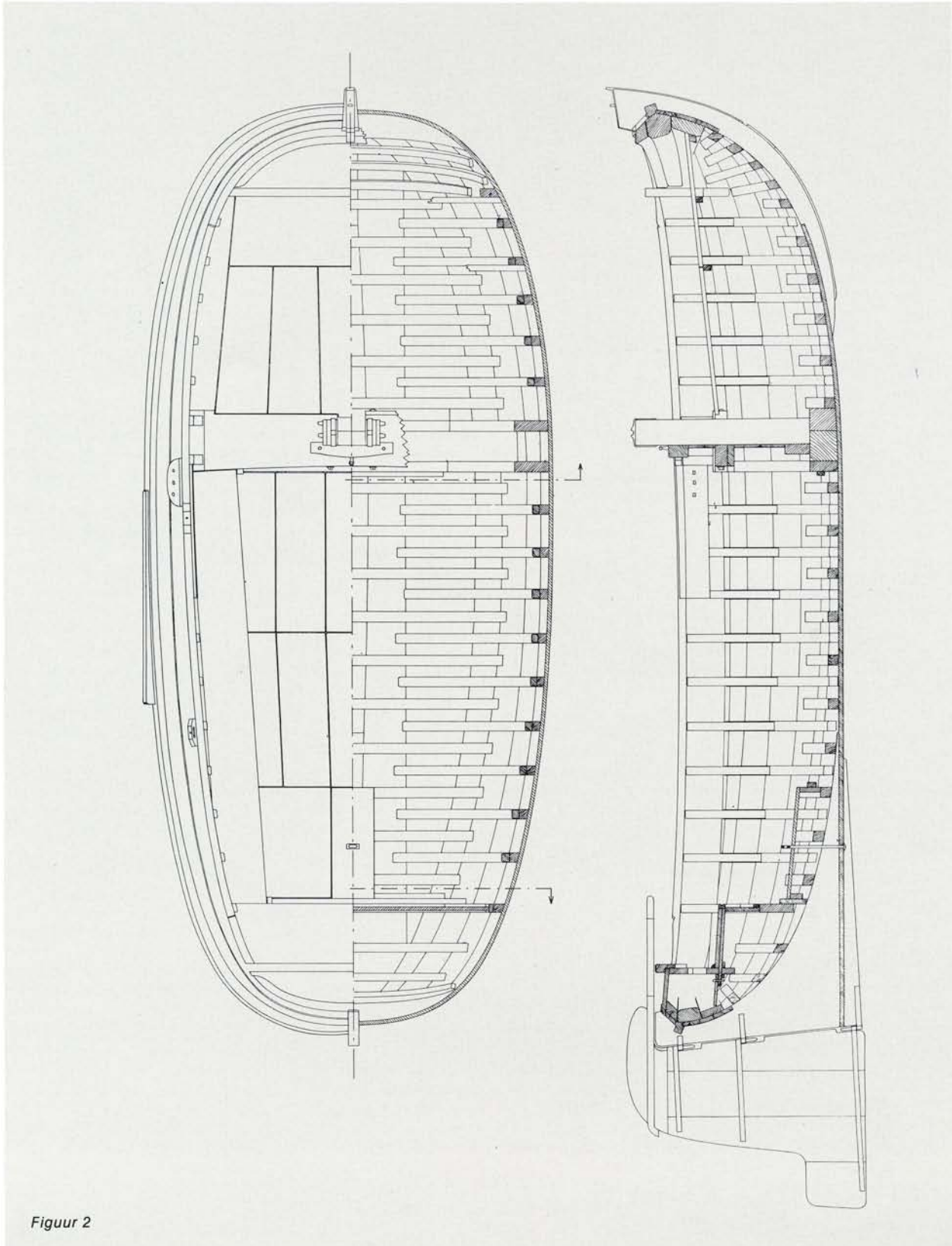
Arnhem, maart 1981      J. Vermeer

#### Noten:

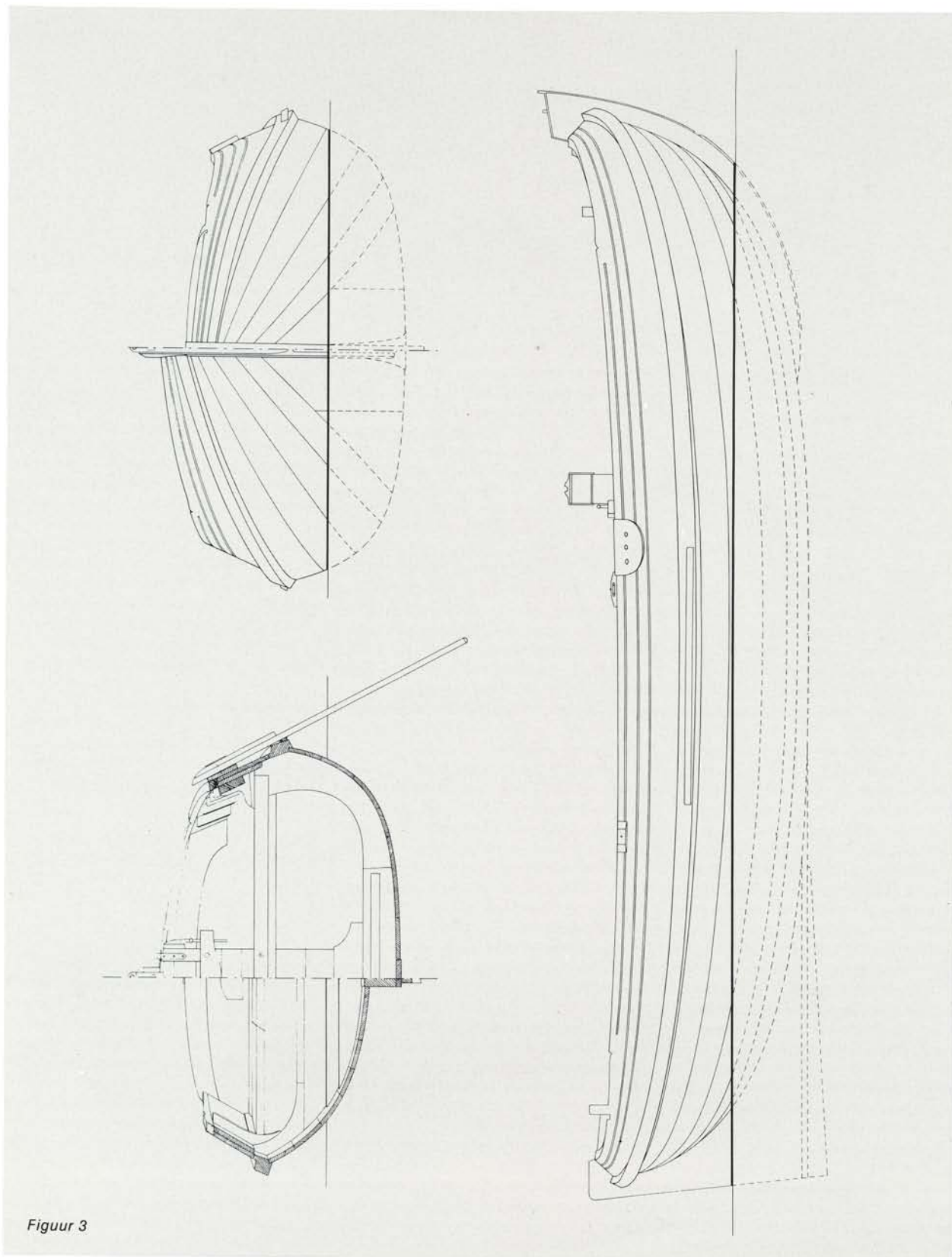
1. Jaarboek 1973 en 1974 van het Fries Scheepvaartmuseum, p. 74 e.v. tevens opgenomen in de serie publikaties van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodem-jachten, p. 30 e.v.
2. De mogelijkheid bestaat dat deze gang in werkelijkheid uit twee delen bestaat. Bij de opmeting kon echter geen naad worden vastgesteld.



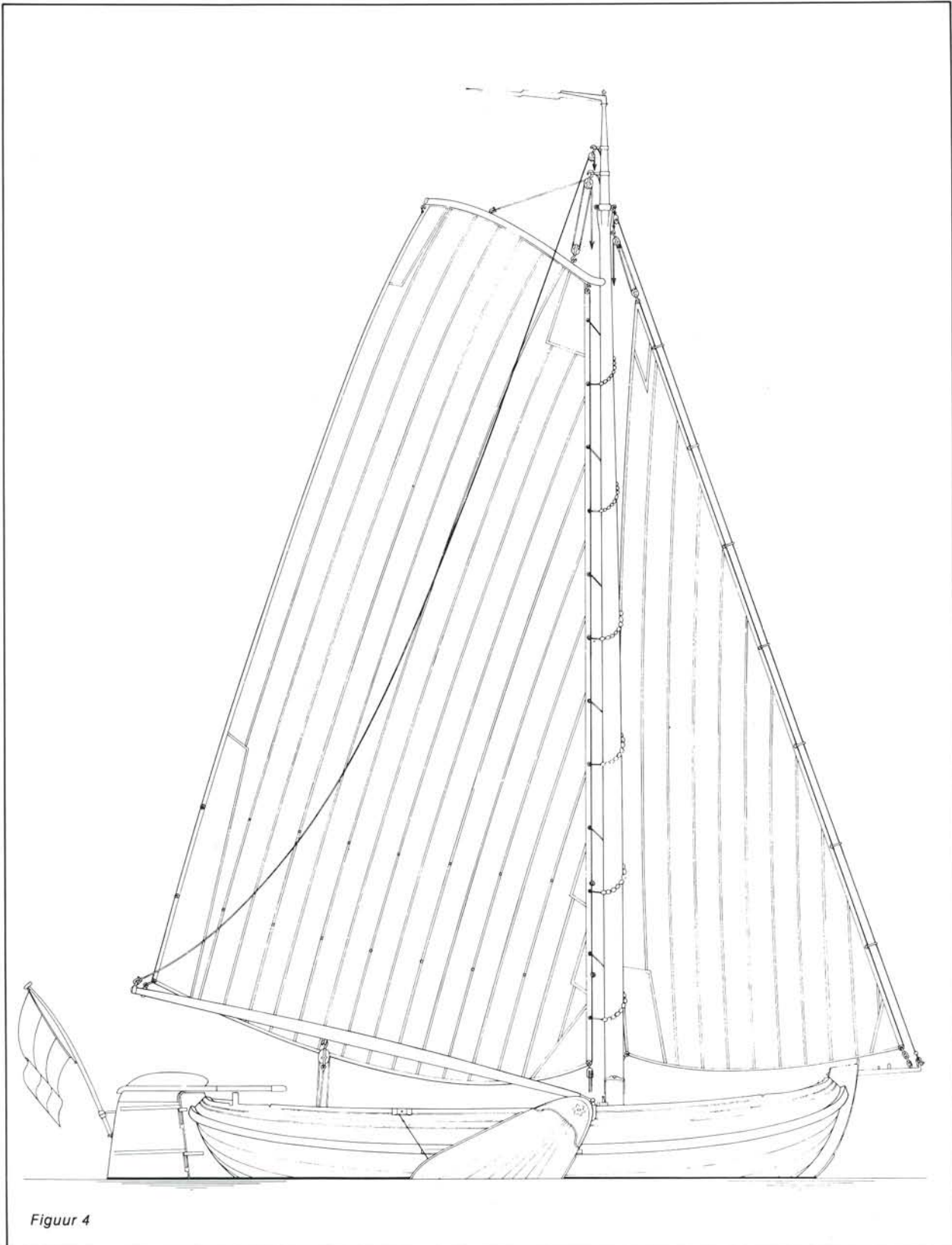
Figuur 1



Figuur 2



Figuur 3





Nu de NUT EN NOCHT door dr ir Vermeer is opgemeten en getekend en de resultaten van zijn werk in dit jaarboek gepubliceerd worden, wil ik als oud-eigenaar trachten de geschiedenis van dit schip te beschrijven.

Dat zou ik kunnen doen door de bouwkosten te vermelden en een lijst van opeenvolgende eigenaars samen te stellen. Ik kan het echter ook uitgebreider doen door te vertellen *waarom* het jacht gebouwd werd en *waarom* het gebouwd is zoals de tekeningen aangeven. Een leek zal mijns inziens de tekeningen wel normaal vinden, doch een deskundige (ik denk dan bijvoorbeeld aan een vroegere helling-baas) zal, bij grondige bestudering van dit alles, toch wel bijzondere niet-gangbare maten ontdekken.

Ik heb ook gemeend veel wat niet direct van toepassing is op de NUT EN NOCHT maar op de watersport in het algemeen hier toch te moeten mededelen.

Mijn overgrootvader, Tjalling Siebrandus van der Leij, werd in 1824 benoemd tot secretaris van de Grietenij Doniawerstal en tot notaris in het arrondissement Sneek, met standplaats Langweer. Pas getrouwd, vertrok hij met zijn vrouw Tjeerdje Walles Oppedijk uit IJlst naar Langweer. Uit dit huwelijk werd het volgend jaar een zoontje geboren; helaas, de moeder stierf in het kraambed.

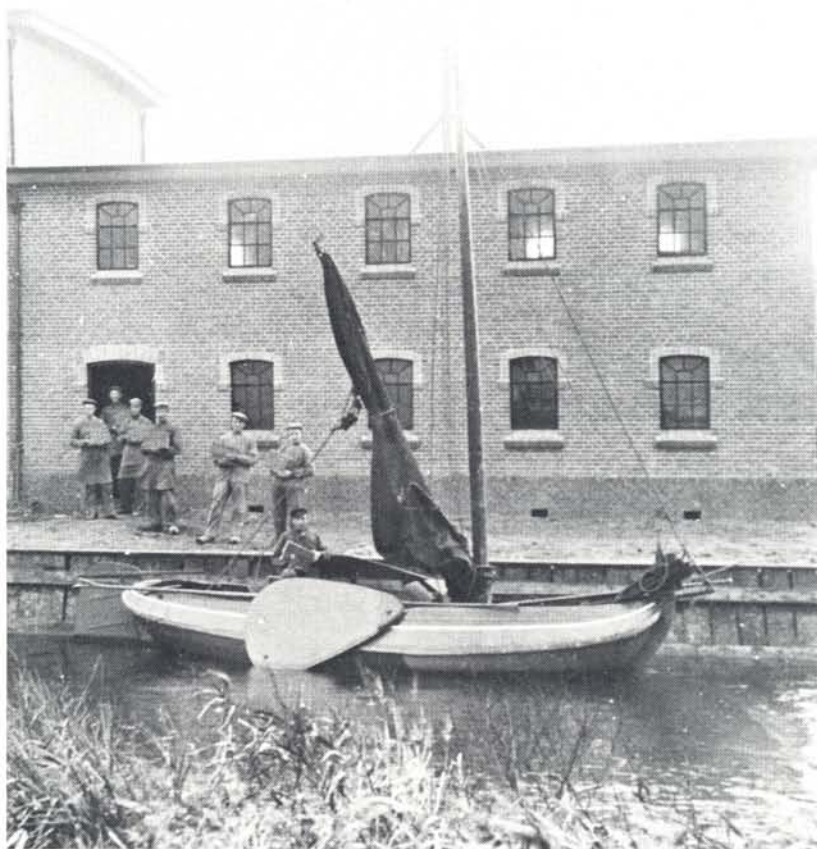
In 1828 hertrouwde hij met Trijntje Freerks de Jong, een boerendochter uit Teroele. Van wegen had men toen nog geen weet en de verbinding tussen de naast elkaar gelegen dorpen was per 'bilwagen' door de landerijen of via het water en toen de trouwdag was aangebroken werd de bruid dan ook met een fries jacht van huis gehaald om zo in haar nieuwe woonplaats aan te komen. Achter op het

roer van dit 'trouw-jacht' was een plankje (50 x 27 cm) bevestigd en dit plankje was aan beide kanten als volgt beschreven:

*'t Is weijnig konst vlak voor de windt bij  
Lieflijk weer en stille stromen  
te regt te komen  
Maar als men zig geslinderd vindt  
door onweer en verwoede orcanen  
Dan komt er zeemaanschap te pas  
Om Weegen tot behoud te banen*

en aan de andere kant:

*De drie Eijgenaren van dit scheepje  
van  
vermaak en Genoegen, Bewijzen  
hunne  
hulde benevens desselfs vrouwen  
aan Hunnen mede Eijgenaar en vrind  
T.S. van der Leij, Tans Bruijdegom  
En Hunne vriendin T.F. de Jong  
desselfs Bruijd.  
Twee harten smelten In Elkaar  
Tot een tot een tot een.*



De naam van dit jachtje (lang 5.30 m) was DE SNELHEID en op de bedelbalk waren twee steigerende paarden uitgesneden.

Een foto van dit jacht, genomen in 1907, liggende voor de toen pas gebouwde olieslagerij te Langweer, vindt men hierbij afgebeeld. Bedoeld plankje is nog in mijn bezit en versiert mijn werkkamer. Vermoedelijk hebben de 'mede-eijgenaren' en hunne vrouwen de zeiltocht Langweer – Teroele en terug, en dan vermeerderd met de bruid, meegemaakt. Alles heb ik in 't werk gesteld om te kunnen ontdekken wie de 'mede-eijgenaren' zijn geweest, docht het is mij niet gelukt hun namen op te sporen.

Nog steeds weet men in onze provincie niet precies of de wedstrijdzeilsport het eerst werd beoefend of de toerzeilsport; wanneer men met de eerstgenoemde sport is begonnen, kan men vaststellen aan de hand van oude verslagen van gehouden wedstrijden, doch vaststaande gegevens over het begin van het toerzeilen zijn er, naar ik meen, niet. Dat er hier in 1828 gesproken wordt over 'een scheepje van vermaak en genoegen' bewijst mijns inziens dat in dat jaar in Langweer de toersport al min of meer werd uitgeoefend.

Vóór ik nu weer verder ga met mijn verhaal over de NUT EN NOCHT, moet ik eerst toch nog iets uit de levensloop van mijn overgrootvader vertellen. Tot zijn bezittingen behoorde ook de vroeger wijd en zijd beken-

---

*De Snelheid in 1907 voor de olieslagerij. De op de foto staande personeelsleden zijn van links naar rechts: Schelte Everts Visser, Theunis Speelman, Hotze Jans de Jong, Wiebe Speelman, Atte Douma, Theunis Vlieger en in het jacht de schipper Geert Dijkstra.*

de, nu nog bestaande, grote boerenplaats Koevorderhuis met de daarnaast staande herberg, in de wandeling 'het kroegje' genoemd, staande aan het vaarwater de Nieuwe Weg, nu een onderdeel van het Prinses Margrietkanaal. Om misverstand te voorkomen meen ik hier te moeten mededelen, dat laatstgenoemd pand in 1908 is afgebroken en 'het kroegje' had dus niets uit te staan met de daar nu staande waterherberg.

Wanneer notaris (zo werd hij in de familie steeds genoemd) de eigenaar van dit alles is geworden, is mij niet bekend. Wel is mij bekend dat hij toen ter tijd ook in granen handelde. Een fluwelen geldzak, welke door een knecht werd gedragen, en een koperen zak-bascule, met welke beide attributen hij de graanmarkt bezocht, zijn nog in mijn bezit.

Ook heb ik van hem nog een oude graanmaat: ¼ mudde of 25 kop. Deze maat is door een groot toeval bij ons in huis teruggevonden en toen ik deze maat weer zag, herinnerde ik mij plotseling dat zij vroeger bij mijn grootmoeder op zolder stond! Ik heb toen de Dienst van het IJkwezen-Oudheidskamer gevraagd deze maat eens te bekijken. Aan dit verzoek werd voldaan en de ambtenaar was uitermate verbaasd dat een dergelijke oude maat nog in particulier bezit was!

Het hierop voorkomend teken, werd herkend als het merk van de ijker J.G. Krol. Deze werd in 1820 te Sneek als ijker aangesteld en deze functie heeft hij tot zijn dood, december 1836, bekleed. De eerste achter het merk van de ijker voorkomende letter is de hoofdletter E, welke letter het jaar 1824 aangeeft; in dat jaar is dus de maat voor het eerst geijkt.

Notaris had al spoedig in de poldermolen een pletterij laten aanbrengen en, vol initiatief, gaf hij in 1850 de be-

kende molenbouwer Johannes A. Bokma uit Workum de opdracht in de bestaande molen ook nog een 'olie-werk' aan te brengen en dus werd hij ook olieslager!

De Koevorder olie- en watermolen stond aan de Nieuwe Weg ca 250 m. ten noorden van de boerenplaats. In de molen werd lijnzaad en raapzaad verwerkt; met uitzondering van de gefabriceerde olie moesten de eindproducten tenslotte op de boerderijen verschijnen. In 1850 was hij alleen-eigenaar van DE SNELHEID en dit jacht kwam toen bij de zaak. Vanaf 1850 tot 1924 heeft dit jacht (uitgezonderd 's zomers) door de zuidwesthoek van de provincie met lijnkoeken gezworven en het is dan ook geen wonder dat dit jacht overal bekend stond als 't koekeboat'!

Nog wel moet hier worden vermeld dat het onder het dorp Langweer behorend gehucht Koevorderhuis alleen over water was te bereiken; deze toestand duurde tot 1940.

Notaris is in 1868 overleden en de molen met de zaak kwamen toen aan mijn grootvader Wiebrandus Tjeerd van der Leij; zijn opvolger was mijn vader Dirk van der Leij. Vóór laatstgenoemde eigenaar werd, huurde hij molen en zaak. Vader en zoon kregen later ongenoegen: de jongeman wilde de stoom hebben en de vader wilde hier niet aan. Echter in 1893 werd er achter de molen een machinekamer gebouwd; de firma Koelstra uit Balk monteerde daarin een gebruikte ketel en machine, afkomstig van de familie Wumkes uit Joure, welke tot die tijd dit alles gebruikte in haar stoom-garensponnerij.

In 1906 werd de stoomketel afgekeurd; de tijden waren toen al min of meer aan het veranderen en het leek mijn vader niet goed toe om nog eens weer een nieuwe stoomketel op het Koevorderhuis te plaatsen. In Langweer werd aan de haven een



*De Nut en Nocht in 1961 bij Goïngarijp.*

nieuwe olieslagerij gebouwd. Het vervoer der koeken ging nog steeds via het water; de zaken waren uitgebreid en DE SNELHEID moest hulp hebben. Ik herinner mij nog heel goed dat Feike Lantinga op een zaterdagmorgen met een pas gebouwd jacht aan de fabriek verscheen. Echter, dit jacht werd afgekeurd: de ruimte achter de mast was te klein om voldoende vracht te kunnen vervoeren. Wel werd toen opdracht gegeven een ander jacht te bouwen met de gewenste maten en dit jacht werd in 1908 geleverd.

Daar mijn vader dit jacht ook 's zomers wilde gebruiken werden alle onderdelen in duplo geleverd: twee masten, gieken, gaffels, twee tuigen, met dus ook een dubbel stel vallen en schoten, twee stel zwaarden, enz. Ook werd er een kist bijgeleverd, afgesloten met luikjes en daarop een

waterdicht kleed. De kist paste precies tussen de mast en de 'bollestâl'. Er kon ca 2.250 kg koek worden gestuwd. En hiervoor heeft mijn vader destijds achthonderd gulden aan Lantinga betaald.

Doordat de mast wat voorlijker stond dan normaal, lag het jacht wat 'wreed' op het roer. En uit de tekeningen blijkt ook dat de ruimte tussen de mastkokers 'wangen' omstreeks 4 cm groter was dan bij dergelijke jachten, welke enkel voor de pleziervaart werden gebruikt. Ook was de 'mastbank' veel zwaarder dan normaal: het kwam er aanmerkelijk meer op aan 's winters te varen met een vracht van 2.250 kg dan enkel 's zomers zonder vracht.

De toepasselijke naam NUT EN NOCHT werd gekozen: 's winters NUT en 's zomers NOCHT. In 1923 heb ik de zaak met de beide jachten van mijn vader overgenomen, het vervoer ging toen nog steeds over water. In 1924 kocht ik mijn eerste vrachtauto en hoorde het vervoer

over water tot het verleden.

Van de familie Lankhorst uit Sneek kocht mijn vader een gebruikte mast, giek, gaffel en hardzeiltuig voor f 100,—; dit alles werd dan bij deelname aan zeilwedstrijden gebruikt; er moesten dan ook nog aan beide kanten van de mastkoker planken worden ingevoegd!

In 1909 won de NUT EN NOCHT te Langweer, bij de wedstrijden ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de zeilvereniging, de tweede prijs; Lijkles uit Grouw was toen de prijswinnaar.

Ook later deed de NUT EN NOCHT aan wedstrijden mee; een prijs werd ook wel eens behaald, doch we kunnen dit jacht niet bestempelen als een heel snel jacht; de bouwwijze was hier debet aan.

Als schipper fungeerde Geert Dijkstra; in 1908 had hij al langer dan 20 jaar in DE SNELHEID als schipper gevaren; zijn opvolger werd Marten Ulbes de Vries. Hij werd in 1924 chauffeur op de vrachtauto; lange jaren is hij nog aan ons bedrijf verbonden geweest als schipper van de NUT EN NOCHT bij tochten met kinderen en logées!

De SNELHEID is door mij omstreeks 1930 verkocht (opbrengst f 90,—). Met de NUT EN NOCHT hebben wij met onze kinderen, familieleden en kennissen nog jaren met veel genoegen gezeild. Echter, de kinderen gingen uit huis of kregen het te druk, de boot werd voor ons beiden te groot en de NUT EN NOCHT werd verkocht aan de heer Ch. Fekkers, leraar te Amsterdam; na enkele jaren verkocht hij de boot aan de tegenwoordige eigenaar de heer Heslinga te Voorburg.

Langweer is nog steeds de thuishaven.

W.T. van der Ley Zuidlaren, herfst 1981.