

## HET FRIESE MAATKASTJE

L. Kamminga

Het is opvallend hoe weinig er van dit scheepstype, een ijzeren binnenschip uit de eerste helft van deze eeuw, bekend is. Hier en daar vaart er nog wel een schip van het zogenaamde 'kastje'-type. Geen enkel exemplaar bleef bewaard in originele staat en uiteraard ook niet als zeilschip. Het woord 'Friese Maat' zegt het al, het schip was gebonden aan een bepaalde lengtemaat. Het woord 'kastje' is een soortnaam. Er bestond bijvoorbeeld ook een Rijnkast. De 'Kempenaar' (lengte 50 m, breedte 6.60 m) zou ook tot het kasttype gerekend kunnen worden.

Waar zijn de voorschriften voor de maat te vinden? Drie reglementen zijn voor ons van belang, ze zijn alle drie aanwezig in het Provinciaal Archief van Friesland:

I 'Het Provinciaal Huishoudelijke Reglement van Politie' van 13 november 1900.

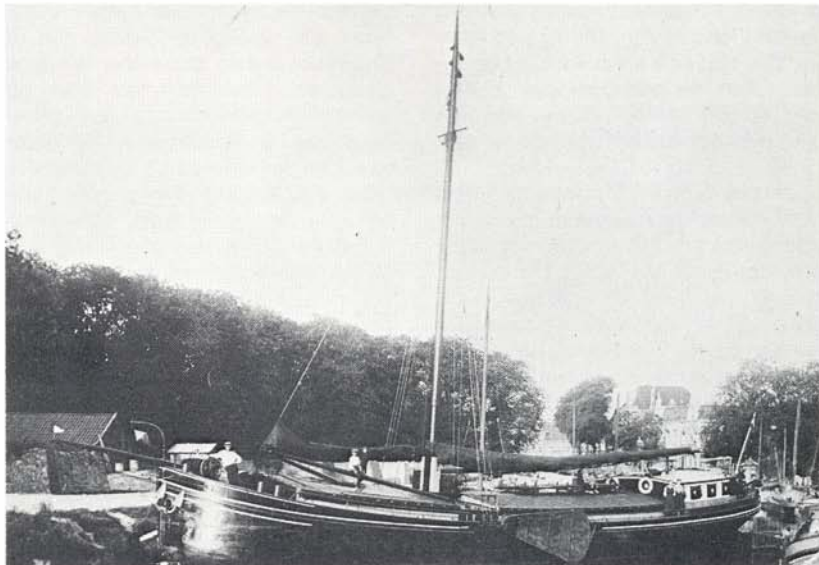
II 'Het Provinciaal Reglement', eveneens van 13 november 1900, betreffende de 'Staat van Waterstaatswerken in onderhoud en beheer bij de Provincie Friesland'.

III 'Het Provinciaal Huishoudelijke Reglement van 16 november 1904.

In I wordt in paragraaf 4, artikel 23 bepaald: Het is verboden gebruik te maken van een vaart met een vaartuig van grotere diepgang of van grotere afmetingen dan naar de bepalingen van Gedeputeerde Staten voor die vaart geoorloofd is . . . . .'

In II vindende onder A van 1 t/m 67 een uitvoerige opgave van vaarwaters, bruggen en andere kunstwerken, in eigendom en onderhoud bij de Provincie. Deze lijst van Friese wateren is bijzonder interessant, omdat er vele niet of nauwelijks meer bestaan. In een ander verband komen we hier later op terug.

Onder B vinden we een 'Staat van maxima van diepgang welke de vaartuigen mogen hebben in de vaar-



waters bij de Provincie Friesland in beheer'. Uitvoerig wordt voor iedere waterweg de toegestane diepgang van schepen opgegeven, bijvoorbeeld op de grotere vaarwegen maximaal 1.90 m onder Fries zomerpeil, op de kleinere vaarwegen maximaal 1.80 m, en geleidelijk neemt dan de diepgang af van 1.50 m, 1.30 m, 1.20 m, 1.10 m tot 1 m onder Fries zomerpeil. In aanmerking nemende vroeger voorkomende grote verschillen in waterstand, was deze verordening wel erg minitueus. Een stringente naleving van de bepalingen zal wel erg moeilijk geweest zijn.

Onder C vinden we dan de voor ons artikel belangrijke verordening: 'Staat van de maxima der afmetingen welke de stoom- en motorvaartuigen mogen hebben die in de Provincie Friesland varen'. De maximaal toegestane lengte blijkt 31.50 te zijn, de breedte 5.40 m. In minder belangrijke vaarwaters worden deze afmetingen geleidelijk kleiner. Onder D vinden we dan: 'Staat van de maximum

De 'Hoop en Vertrouwen', gebouwd in 1914 op de werf van J. Barkmeijer te Brilltil (Gr.) voor rekening van schipper-eigenaar Johannes Alta. Lengte 31.5 m. en breedte 6.12 m. Diepgang 1.95 m. Groot 226 ton. De foto werd genomen in het Reitdiep te Groningen nabij de Plantsoenbrug.

Op het schip de familie Alta. Achterop schipper Alta en zijn vrouw. Voor de roef twee dochters, op de bomenbak een zoon en dochtertje, op het voorschip bij de bokkepoten twee zoonjes en voor bij de ankerlier de oudste zoon. De thuishaven van het schip was Amsterdam.

Foto: Obbema

lengte welke de vaartuigen mogen hebben'.

De verordeningen van de jaren 1900 en 1904 staan natuurlijk niet op zichzelf. Er zijn vele daarvoor en daarna geweest, al of niet gewijzigd of aangevuld. Voor de stoom- of motorvaartuigen werd de lengte én de breedte vastgelegd, voor de zeilschepen alleen de maximale lengte van 31.50 m. Dit komt overeen met de uitslag van ons onderzoek. De breed-

te van de Friese Maatkastjes blijkt erg verschillend te zijn. De meeste kastjes zijn dan ook als zeilschip begonnen. Aan de oud-schipper J. Alta danken we een fraaie foto van een origineel Fries Maatkastje onder zeil.

In de Maritieme Encyclopedie wordt het Friese Maatkastje niet genoemd. Veel gegevens zijn er in de literatuur ook niet over te vinden. De meeste kregen we door mondelinge overlevering. In de inleiding van 'De laatste Echte Schippers' van Hylke Speerstra maakt H. Bruins Slot melding van het Friese Maatkastje. Op pagina 105 noemt hij als maten 31,5 m en 6 m. Dit laatste is niet juist.

*Zwaar beladen Fries Maatkastje onder zeil, gebouwd in 1913 te IJlst bij de Gebroeders Zwolsman. De naam van de werf werd niet opgegeven, maar die van Zwolsman was de enige ijzerwerf in die jaren te IJlst. Eigenaar sinds 1926 de familie Schreuder. Lengte 31,5 m. en breedte 6,20 m. Met zeil 246 ton.*

*Foto: Obbema*

De breedte was niet voorgeschreven. Naar alle waarschijnlijkheid zijn er ongeveer zestig stuks van dit type gebouwd, uitsluitend van ijzer, op werven in geheel Nederland, uiteraard ook in Friesland en in ieder geval bij de Gebroeders Zwolsman te IJlst. Het model is waarschijnlijk afgeleid van de Rijnkast, een sleepschip, dat echter veel groter was. Het Maatkastje is dus zeker geen specifieke Fries model.

Zoals vermeld, was de maximale lengte 31,5 m, maar de lengte van 30,5 m kwam ook vaak voor in verband met de lengte van de sluis te Staveren. Schepen van 31,5 m konden daar wel passeren maar dan moesten ze schuin door de sluis met de kop naar bakboord en de kont naar stuurboord of andersom. De sluis was 32 m lang en ogenschijnlijk voldoende van lengte voor schepen van 31,5 m, maar dit was niet het geval. Sluisdeuren vormen immers daar waar ze samenkomen een hoek. De breedte van meer dan 6 m, de volle

kop en kont maakten manoeuvres soms erg moeilijk. Was de breedte voor de zeilschepen niet beperkt, grotere afmetingen dan 6.20 m kwamen praktisch niet voor. De verhouding tussen lengte en breedte zou anders verstoord worden.

De bouwjaren van de Friese maatkastjes lagen zo tussen de jaren 1910 en 1930. Kenmerkend voor het schip was de volle steilsteven, niet al te veel geveegd. Het was een drager maar geen grote berger. Anders gezegd: een schip beter geschikt voor zware lading dan voor lichte volumineuze goederen. Het Friese Maatkastje is met en zonder volledige tuigage gebouwd. In de bouwjaren leefden we al in het tijdperk van de overgang van zeil- naar sleep- of motorschip. Toch hadden de sleepschepen ook toen toch allemaal wel een hulptuig aan boord, aangezien ze alle een mast en giek hadden om te kunnen lossen; zo waren er schepen met en zonder zwaarden. De tonnenmaat varieerde van  $\pm 210$  tot  $\pm 260$  ton, afhankelijk van de breedte. Een origineel Fries Maatkastje zal er wel niet meer zijn. De schepen waren in verband met hun breedte geschikt voor verlenging. Mede in verband met de verbetering van de vaarwegen in Friesland en elders zal dit gebeurd zijn, vooral in de jaren na 1950. De bepaling voor de maximale lengte kon toen vervallen.

In 'Schuttevaer' van 8 april 1966 deed de heer Jelle Hazenberg een oproep om hem gegevens toe te zenden over binnenschepen, waaronder ook het Friese Maatkastje. De heer Hazenberg, nu gepensioneerd, was als modelbouwer verbonden aan het Maritiem Museum Prins Hendrick te Rotterdam. Hij deelde mij mede, dat de oproep alleen een goede foto opleverde. Die bevindt zich nu in het Museum te Rotterdam. Uit zijn herinnering wist hij nog te vertellen dat



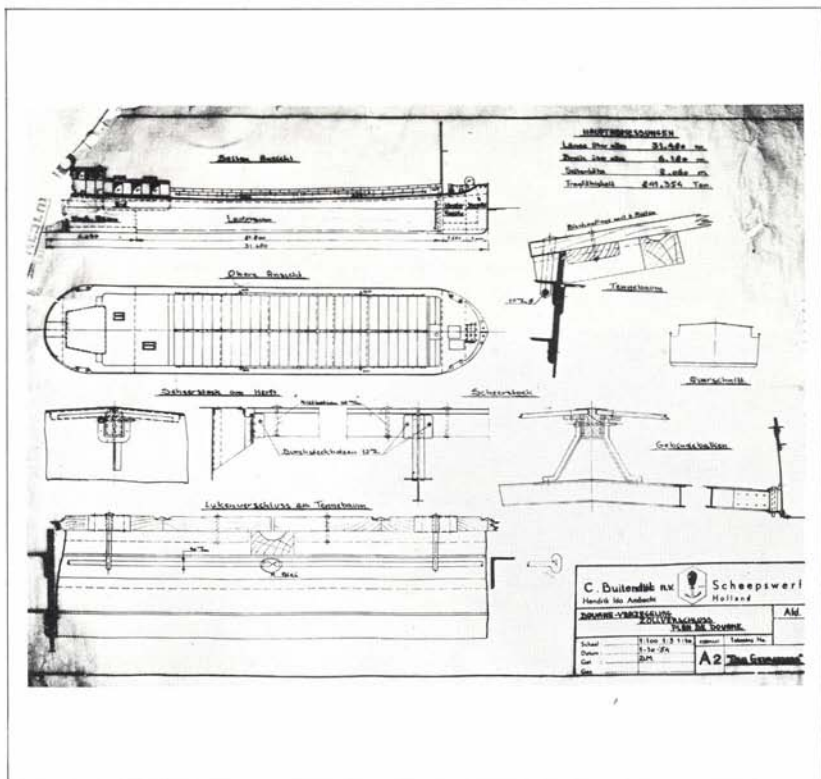
er in 1956 in de Parkhaven te Rotterdam een schip lag van het kasttype, alleen veel groter. De toen 70-jarige schipper vertelde dat zijn schip het grootste vaartuig van dat type was, dat voor de zeilvaart werd gebouwd. De lengte van het schip was 42 m. Bij het artikel in Schuttevaer was een goede foto geplaatst van een Fries Maatkastje onder zeil met een vlakke wind. Het is de 'Catharina' uit Vlissingen.

### De Drentse fok

In de drie hiervoor genoemde verordeningen vinden we meer interessante bepalingen, één gaat over de Drentse fok, waar alleen oudere beroepsschippers wel van gehoord hebben. De oorsprong moeten we in de provincie Drente zoeken. De politievoorordeningen hadden hier, evenals elders, ten doel de veiligheid in de vaarwaters te bevorderen. Omdat een zeilschip geen rem heeft, was het op een aantal turfroutes verboden met een volledig zeil te varen. Zo werden tevens de wallen beschermd.

Nu is een schip niet gemakkelijk te besturen, wanneer alleen op de fok gezeild wordt. Het schip wordt dan lijdigerig. Het wordt loefgierig wanneer slechts op het grootzeil gezeild wordt. Alleen wanneer de wind erg ruim of helemaal achter is vallen de bezwaren weg.

Een oplossing geeft het verkleinen van het grootzeil. De schippers in Drente trokken de fok achter de mast op en met in de top een rechte korte gaffel. Dit werd in een reglement vastgelegd. Zo ontstond de uitdrukking Drentse fok, die ook buiten Drente algemeen werd aanvaard, ook in het Friese huishoudelijk reglement van politie I, artikel 22: 'Het is verboden op het kanaal boven sluis II te Drachten tot aan de Kolonievvaart



te zeilen anders dan alleen met de Drentse fok, van boven ten hoogste 75 cm. breed of alleen met het grootzeil in de gei'. In latere jaren bleek die fok toch niet te voldoen en groeide het uit tot een verkleind grootzeil met rechte gaffel, die los van de mast, dus zonder bek, mocht worden gebruikt. Aan die rechte gaffel zat een ketting want hij mocht slechts via één blok worden opgehesen. In de 'Staat van Waterstaatswerken' (verordening II) wordt onder 58 b 'Het kanaal boven het Buurtster verlaat (sluis III) te Drachten tot aan de Kolonievvaart op de grens van Friesland en Drente' een uitloper van het Drentse Kanalengebied genoemd.

Tekening van hetzelfde Friese maatkastje (gebouwd in 1913 te IJlst). Na de ombouw tot motorschip in 1939 daalde het laadvermogen van 246 ton tot 241 ton. De tekening is van 1954 toen het schip werd voorzien van een nieuw luikenplan. Dit werd een zogenaamde Friese kap, die op een verhoogde den werd aangebracht en die tevens een douaneverzegeling kreeg. Kenmerk van een Friese kap is, dat de luiken over de breedte van het schip in tweeën zijn verdeeld en zijn voorzien van scheerstok en kapdeksel.