

# Van beurtschip tot boeier

GERBEN GROENHOF \*



Met de komst van de trein en de stoomboot verdwenen de zeilende beurtschepen langzaam maar zeker naar de achtergrond. In een aantal gevallen werden de afgedankte scheepjes geschikt gemaakt voor de recreatievaart. De luikenkap verdween en ervoor in de plaats kwam een sierlijke kajuit. Bij wedstrijden werden deze “omgetimmerde” beurtvaarders ingedeeld in de klasse van de boeiers. Met hun ronde vormen leken het ook net boeiers en ze waren snel. In de jaren 1910 tot 1913 won zo'n nieuwe boeier, de Enterprise met schipper Douwe Hoekstra in deze wat diffuse boeierklasse veel prijzen. Dit tot ongenoegen van de bezitters van de traditionele “Friese” boeiers zoals de Njord, de Friesland, de Mimi en de Constanter.

Douwe Hoekstra was een ondernemer uit Kolderwolde. Geboren in 1872. Hij beheerde er een groot logement dat zijn vader in 1864 had laten bouwen. In hetzelfde pand had hij een kruidenierswinkel en een fouragehandel.

Vanaf ongeveer 1880 had vader Hoekstra en later ook zijn enige zoon een beurtdienst op Sneek. In 1920 begon Douwe een busmaatschappij, die in 1940 – gedwongen door de Duitse bezetting – met andere maatschappijtjes zou fuseren tot de bekende Zuidwesthoek. Klein detail, maar niet onbelangrijk, Douwe Hoekstra is mijn grootvader.

In het jaarboek van het Fries Scheepvaart Museum uit 1995 geeft Wiggert Amsterdam, beurtschipper uit Hindeloopen een beeld van de beurtschipperij zo rond 1900. Hij vertelt over zijn collega's in de Zuidwesthoek en noemt ook Douwe Hoekstra uit Kolderwolde. Amsterdam schrijft dat er rond de eeuwwisseling veel houten beurtschepen een “ijzeren huid” kregen en dat er nieuwe, ijzeren (staal) schepen werden gebouwd van ongeveer 10 meter bij Jelle Croles in IJlst en Age Wildschut in Gaastmeer. En, in het kader van dit artikel belangrijk, er zijn volgens Amsterdam zelfs twee tot boeier verbouwd. De kans is vrij groot, dat een van die twee verbouwde schepen de beurtvaarder van Douwe Hoekstra was.

## ZEILWEDSTRIJDEN

De beurtschippers uit de Zuidwesthoek voeren vooral op Sneek. Daar was een weekmarkt en na 1885 reed er een trein. Veel van deze beurtschippers deden tijdens de zomermaanden mee aan zeilwedstrijden, waar soms een mooi prijsje viel te verdienen. In de bewaard gebleven uitslagenlijsten komt meerdere malen de naam Douwe Hoekstra voor. Op 10 september 1891 voor de eerste keer. Douwe is nog net achttien jaar oud en hij vaart onder de naam van zijn vader. Die is al een tijdje ziek en zal kort daarop overlijden. Douwe doet mee met een wedstrijd voor kleine beurtschepen op het Grootte Gaastmeer bij Workum, ter gelegenheid van het 40 jarig bestaan van de Workumer zeilvereniging. Het Gaast- en Zandmeer was niet zo ver van huis. Douwe wint de eerste prijs met de Hoop op Zegen. Een jaar later (1892) wordt op 20 juni op het Sneekermeer



Het pand van de familie Hoekstra.

een wedstrijd gevaren waarin de Hoop op Zegen ook weer van de partij is. Medestrijder en concurrent in deze jaren is het beurtschip Dorp Grouw van schipper Wybe Peekema. Van dit schip is in 2009 in Eernewoude een replica gebouwd die weer vaart onder de oude naam Aebelina. Een paar jaar is Douwe Hoekstra steeds van de partij in de klasse van de beurtschepen.

Na 1895 wordt het stil. Geen Hoekstra meer te bekennen op het Friese wedstrijdwater, maar uit een bericht in de Leeuwarder Courant weten we dat Douwe Hoekstra nog wel degelijk actief is in de beurtschipperij. In 1905 worden er in Sneek uit zijn beurtschip kievitseieren gestolen! Uit de inventarisakte uit 1892 die is opgemaakt ter gelegenheid van het overlijden van Douwe's vader, wordt duidelijk hoe het zit. Daar wordt melding gemaakt van de aanwezigheid van een beurtschip en een schiphuis. Als de boedelscheiding in 1906 daadwerkelijk plaats vindt, wordt er geen melding gemaakt van het beurtschip. Dat zal in tussenliggende jaren zijn verkocht. Het nieuwe beurtschip, dat al op Sneek vaart, wordt niet opgenomen in de boedelinventaris omdat het na het overlijden van vader Hoekstra is gebouwd. In 1906 (29 aug.) is Douwe Hoekstra weer van de partij bij een zeilwedstrijd op het Sneekermeer. Ook neemt hij in dat jaar weer deel aan een wedstrijd voor beurtschepen op het Gaastmeer en wint daar de eerste prijs. Op de uitslagenlijst is de naam van het schip helaas onleesbaar, maar

op 19 september van datzelfde jaar is Douwe met zijn beurtschip in Grouw en wint daar de derde prijs. Nu is de naam wel duidelijk leesbaar: De Twee Gebroeders. De naam van het schip verwijst naar zijn twee zonen Durk en Anne, geboren in 1903 en 1905. Alles wijst er dus op dat er rond 1900 een ander schip is aangeschaft, waarschijnlijk een nieuwbouw. Dat is ook wat Wiggert Amsterdam meldt (zie hiervoor), ook al noemt hij geen namen. Zeker is wel dat bij Wildschut in Gaastmeer een aantal van dit soort scheepjes is gebouwd.



Douwe Hoekstra in 1895.



Eén van de medailles die Douwe Hoekstra won.

In augustus 1907 zeilt Douwe een wedstrijd in Sneek. Er doen in zijn klasse zeven beurtschepen mee. Hij wint de derde prijs. Nu met de Drie Gebroeders. Zoon Tjerk is op 3 juli 1907 geboren. Hij is de derde zoon. De verandering van de naam is dus duidelijk te herleiden tot de drie broers Hoekstra: Durk, Anne en Tjerk. De verf zal spreekwoordelijk nog nat zijn geweest, want ruim een maand na de geboorte van Tjerk vaart Douwe met de nieuwe naam.

Dan – na het seizoen 1907 – wordt het weer stil. De naam van het schip noch van de schipper komt in 1908 op de deelnemerslijsten voor. Het schip is van de aardbodem verdwenen, tenminste zo lijkt het. Tot 1909, want daar is Douwe Hoekstra weer. Hij doet mee met de hardzeildag in Sneek. Hij zeilt echter niet meer met een beurtschip, maar met een boeier: de Enterprise!

#### ENTERPRISE

Wat is er gebeurd? Helaas zijn er geen aktes van verkoop of iets dergelijks gevonden. De verklaring blijft dus enigszins speculatief, maar uit de volgende berichten valt toch wel wat af te leiden. In 1903 vermeldt de Leeuwarder Courant dat Pieter Heinsius uit Stavoren en J. Loynes uit Wroxham vanuit Stavoren acht kotters en een boeier exploiteren voor de verhuur aan onder andere Engelse toeristen die met de trein naar Stavoren komen om er een vakantie door te brengen op de Friese wateren. Met de vroegtijdige dood in 1907 van Heinsius komt daar een einde aan, want zijn erfgenamen verkopen de

huurvloot. De familie van Lykle de Boer uit Stavoren neemt een deel over en Lykle zelf wordt schipper op de kotter Claudia, onderdeel van Heinsius' vloot. In 1908 koopt Lykle de Boer de beurtvaarder van Douwe Hoekstra. Hij vertimmer het schip tot boeier en geeft het een nieuwe naam: Enterprise. Geen naam die Hoekstra zal hebben bedacht lijkt mij. Die kwam niet verder dan Twee of Drie Gebroeders. Uit advertenties in De Kampioen, het ledenblad van de ANWB, blijkt inderdaad dat de Enterprise is toegevoegd aan de huurvloot die vanuit Stavoren de Friese wateren en de Zuiderzee bevaart.

#### 1910

**Stavoren, 3 Juni.** De zeilsport is begonnen. Verschillende hier gestationeerde jachten en boeiers als de „Henriëtte“ de „Enterprise“ en de „Friesland“, maakten reeds hunne eerste reizen, zoowel met Engelschen als met Hollanders.  
Behalve de Friesche meren is ook de Zuiderzee bevaaren.

Het bericht uit de Kampioen van 1910.

Of de heren het voor de verkoop hebben afgesproken weet ik niet, maar vast staat wel dat Douwe Hoekstra in 1909 met diezelfde Enterprise meedoet aan een zeilwedstrijd, nu voor boeiers. Een jaar later – 1910 – staat eigenaar Lykle de Boer zelf aan het roer tijdens de jaarlijkse wedstrijd van zeilvereniging Frisia in Grou. Douwe Hoekstra is bemanningslid, getuige de medaille die hij bij die wedstrijd wint. In datzelfde jaar wordt er op 14 juli ter gelegenheid van de Jaarlijkse vergadering van de Algemene Nederlandse Aannemersbond een wedstrijd gehouden op het Sneekermeer. Nu is de beurt weer aan Douwe Hoekstra. Hij staat met de Enterprise op de lijst van deelnemende schepen. Een maand later wordt Hardzeildag gehouden en op de Enterprise staat Lykle de Boer aan het roer. Hij wint.

Kennelijk is Hoekstra toch de betere zeiler van de twee want in de jaren die volgen is Douwe Hoekstra steeds de schipper en hij is met de “boeier” Enterprise vrijwel onverslaanbaar.

De boeiereigenaren uit Friesland, zien het met lede ogen aan. Als Hoekstra blijft winnen zal de animo voor het de traditionele boeierzeilen weer snel afnemen, zo is de vrees.



#### DISCUSSIE

In eerste instantie worden maatregelen bedacht die de strijd wat gelijkwaardiger maken, maar veel helpt dat niet. Zo wordt er een regel ingevoerd dat beroepsschippers niet meer aan het roer mogen tijdens de wedstrijd en de boeiers krijgen een correctie op de gevaren tijd. De boeiereigenaren maakten altijd al gebruik van beroepsschippers. In de zomermaanden voeren de voornamelijk families met hun boeiers over de Friese meren. Aan boord de vaste schipper en een maat die al het werk deden en in het kielzog een luxe volgboot met voldoende slaapplekken voor de opvarenden. Een paar keer per jaar hielden ze onderlinge wedstrijden en verdeelden de prijzen: mooie medailles van het koninklijk huis en allerlei zilveren voorwerpen. Aan het roer zat stevast de beroepsschipper. De eigenaar haalde de prijs op. Aan die praktijk wil men nu een einde maken. Hoekstra was immers ook een beroepsschipper! In de reglementen wordt

opgenomen dat beroepsschippers niet meer aan het roer mogen zitten. Met die regel zijn ze echter nog niet van Douwe Hoekstra af, want er wordt vastgesteld dat hij in 1912 en voorgaande jaren geen beurtschipper meer is!

Op 15 juli 1912 komt het bestuur van de Sneker zeilvereniging bijeen bij logement Rijkkema. Aanwezig zijn o.a. P.C. Andreae, rechter in Sneek, J.G. Hibma, directeur van een kaas- en roomboterfabriek in Sneek, en A. ten Cate, bankier. Bijna alle heren van dit bestuur hebben een boeier. Voorzitter Andreae stelt de brief van notaris Tadema aan de orde waarin deze het volgende vraagt: "of de Enterprise onder de klasse gestuurd door liefhebber toegelaten wordt". Het bestuur komt tot de conclusie dat "Hoekstra niet meer schipper van beroep is en niet zelf het schip bevaart als het aan vreemden verhuurd is, hier wel als stuurman zal worden toegelaten".

Hardzeildag 1912, De boeiers Njord, Enterprise, Constanter en Albatros op het Sneekermeer.

Een advertentie uit de Kampioen waarin de Enterprise wordt genoemd.

De heer Lykle de Boer, te Stavoren, heeft ter beschikking: No. 1 „de Claudia”, 31 ton, lengte 15.10, breedte 4.20, diepgang 1 M., lengte salon 3.45, waarin 4 bedden, een kleerenkast en W C; dan twee hutten, lengte 2 meter, waarin ieder 1 dubbel bed, de lengte der keuken is 4 meter. Zij wordt bevaren door schipper, kok en knecht; de prijs per week met inbegrip van bemanning is f 145.

No. 2. De boeier „Enterprise”, 14 ton, lengte

10 meter, breedte 2.90, waarin een salon, lengte 3.85 M., waarin 4 bedden, een kleerenkast en W C; de lengte der keuken is 2.80. Deze wordt bevaren door schipper en knecht, tevens kok; huurprijs per week f 96. In deze jachten zijn aanwezig alle bedbenoedigheden, tafellinnen en keukengereedschap.

No. 3. Een jol voor dagtochten voor zee en binnenwateren. Prijs met schipper f 8 per dag.

Op deze prijzen hebben leden van den A. N. W. B. bij aanmelding aan het Hoofdconsulaat 10 % korting.

In 1913 wint de Enterprise met Douwe Hoekstra aan het roer voor de derde keer de wedstrijd op het Sneekmeer en daarmee ook de wisselprijs, een zilveren boeier gemaakt en aangeboden door de firma Tulleners uit Sneek, plus een eremedaille van Z.K.H. Prins Hendrik. De overige boeierzeilers willen hem nu echt uit de wedstrijden en op vergaderingen in Sneek is Douwe Hoekstra en de “omgetimmerde boeier” nog een paar keer onderwerp van gesprek geweest.

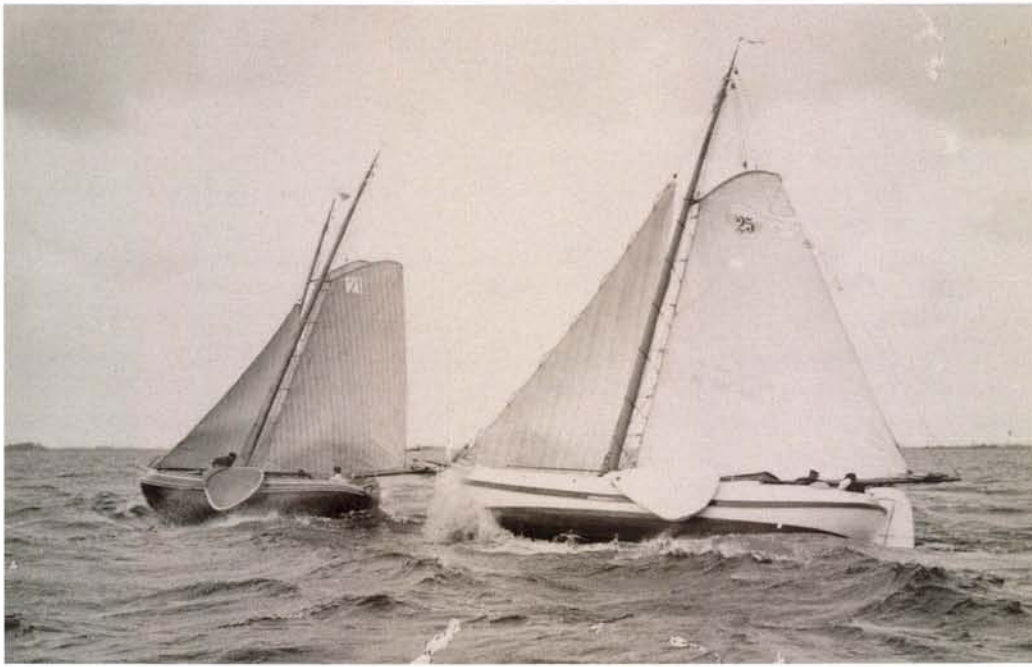
In september 1913 komt de kwestie voor de laatste keer aan de orde. Nu de oude wisselprijs definitief naar Kolderwolde is verhuisd, komt er uiteraard een nieuwe wisselprijs, de Delibeker. Siebren Boltjes, eertijds advocaat en vanaf 1907 notaris te Leeuwarden vraagt het woord. Boltjes is eigenaar van de Njord, een 9.90 meter lange

boeier gebouwd in 1910. Hij heeft eigenlijk drie vragen: “of de Kolderwolder boeier ook voor de Deliprijs in aanmerking komt (1), verder of de schippers ook als stuurman in den wedstrijd mogen optreden (2) en of in 't vervolg steeds oude veerschepen die als boeier omgetimmerd zijn in de boeierklasse toegelaten zullen worden”(3).

Het antwoord van de voorzitter luidt dat de Enterprise geen recht op de Deliprijs zal hebben. Aan de Koninklijke (bedoeld wordt de KZVS) zal de vraag worden voorgelegd wat men onder een boeier verstaat. In de brief wordt de onvrede van de boeiereigenaren goed verwoord. In de gelederen van de zeilverenigingen komt de discussie over wat nu precies



De boeier Njord van de familie Boltjes.



De boeiers Constanter (links) en Enterprise (rechts) in mei 1912. Van de Albatros is alleen de mast zichtbaar.

een boeier is, goed op gang. Uiteraard zal - vele jaren later - in onze familie het idee zijn ontstaan dat men het vooral gemunt had op Douwe Hoekstra. Maar uit alle stukken blijkt dat het snelle schip geen boeier was en daarom terecht wordt uitgesloten.

Douwe Hoekstra geniet de twijfelachtige eer dat hij door zijn overwinningen die discussie mede op gang heeft gebracht, want al snel na deze vergadering komt er een regelement waarin wordt bepaald welke eisen men aan een boeier mag stellen.

In 1914 worden er geen zeilwedstrijden georganiseerd in verband met het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog. Als gevolg van die oor-

log droogt de stroom huurders uit Engeland en andere buitenlanden op en Lykle de Boer stopt met de verhuur.

#### LAATSTE BEDRIJF

Op 28 juni 1915 worden in het logement van Willem Veldman te Stavoren door notaris Cornelis Tjebbes uit Workum de huurschepen verkocht. De Enterprise wordt gekocht door de Rotterdamse havenbaron Frans Swarttouw voor fl. 975,00. Douwe Hoekstra is niet de verkoper, maar Age Wildschut en Lykle de Boer. Daarmee wordt nog eens onderstreept dat Douwe Hoekstra zijn wedstrijden won in een geleend schip dat doorging voor een boeier. De Enterprise verdween definitief van Friese het wedstrijdtoneel.

---

#### \* OVER DE AUTEUR

Gerben Groenhof (1948) studeerde Geschiedenis aan de Rijksuniversiteit Groningen, en specialiseerde zich in maritieme geschiedenis. Hij was van 1988 tot 2005 conservator van het Fries Landbouwmuseum.