

Deze transcriptie is voor zover mogelijk naar de letter gemaakt door Gerard ten Cate (nov. dec. 2018).

Correspondentie tussen de heren:

C.J.W. van Waning en E. Romkema (1947 – 1953)

E. Romkema en C.J.W. van Waning (1947 – 1953)

E. Romkema en H. Halbertsma (1953)

Fotokopieën zijn me ter beschikking gesteld door Jeanette Tigchelaar van het Fries Scheepvaartmuseum uit Sneek. Ze zijn onderdeel van het fysieke Stamboekarchief dat daar in het depot ligt. In januari 2019 hebben Jan Eissens en Gerard ten Cate onderzoek gedaan in dit archief.

Om een en ander goed toegankelijk te maken zullen de brieven bewerkt moeten worden. Met name geldt dit voor de brieven van de heer E. Romkema. Zijn schrijfstijl is waarschijnlijk zijn spreekstijl geweest of omgekeerd. Verder heeft hij een aantal Friese zinnen geciteerd. Hiervan kan ik moeilijk beoordelen of ik ze goed heb overgenomen. Het handschrift gecombineerd met mijn kennis van het Fries was soms een te grote belemmering om de juiste transcriptie te maken. Misschien moet één en ander nog een vervolg bewerking ondergaan.

Wat volgt zijn de "ruwe" teksten. Een deel van de beschikbare brieven zijn handgeschreven, een deel zijn getypt. Mogelijk zijn deze laatste al eerdere transcripties.

=====

Brief Romkema aan Van Waning (handgeschreven)

Joure, december 1947.

Weledele Heer,

Met genoegen beantwoord ik uw vragen vervat in het schrijven 30 nov jl. als volgt.
Eeltje Holtrop van der Zee geboren 12 september 1823 in IJlst. Zoon van Sietze Tjeerd van der Zee en Klaske Holtrop.
Eeltje Holtrop van der Zee overleden 12 januari 1901 te Joure.
Auke van der Zee geboren 13 januari 1854 te IJlst overleden 3 maart 1939 te Joure.

De beide bruggen zijn: Tolhuisbrug en Boterstraatbrug.

Een Amsterdamse voet was 28.3 cm.

Dat met het bootje van de Prinsentuin is zeer waarschijnlijk in 1898 geweest en dat is niet in de winter geweest met de Engelsche.

Wel heeft het samengehangen met het Koninginnebezoek, want ik meen mij te kunnen herinneren dat het plan was, dat Koningin Wilhelmina er even mee zou varen, als het weer gunstig was geweest. Maar het weer was niet heel mooi en toen ging het niet door.

Hopende met bovenstaande inlichtingen aan uw verzoek voldaan te hebben, tekenen wij ons met de meeste

Hoogachting

E. Romkema

NB. Als ik U op de een of andere manier van dienst kan zijn, ook al gaat dit of dat ook buiten dit alles om, dan ben ik ten allen tijde als 't in mijn vermogen is, daartoe bereid.

Brief Romkema aan Van Waning (**handgeschreven**)

Joure, 3 september 1952.

Aan de Weled. Heer C.J.W. van Waning Kapt. ter Zee b.d.
Bilthoven

Nadat ik de lijst de gebouwde boeiers en jachten, door mijn grootvader, van u gekregen, nog eens heb nagezien wil ik u nog even als volgt berichten.

Ik meen in het door ons gevoerde mondeling gesprek de opmerking te hebben gemaakt, dat de "Constanter" niet voor Hopperus Buma is gemaakt, maar zo goed als zeker voor Tromp van Woudsend. Dan heb ik met U gesproken over die boeier voor K.A. Wassenaar te Hilversum gebouwd.

De eerste, dat was de "Semper Idem" dat is dan zeer zeker de zelfde die dan zou liggen in Grouw bij Wester.

Wij hebben deze boeier later op de werf gehad voor een kleine reparatie, ik zelf ben hem wezen halen van de Lemmer met een sleepboot. Er was toen een Belg als schipper op en de eigenaar was iemand uit Dordrecht. De tweede boeier voor Wassenaar heette "Wilhelmina". Die boeier is afgebouwd voor de advocaat Bakker uit Amsterdam, want K.A. Wassenaar ging gedurende de bouw failliet. Waar dat schip is beland weet ik niet maar wel meen ik met zekerheid te kunnen zeggen dat dit schip in eigendom is geweest van een Antwerpenaar en later in Engelse handen is overgegaan. Dat was dus dat mooie trotse schip waar ik van sprak.

Ook de Semper Idem moet in zijn klasse een bijzonder mooie boeier zijn geweest. Mooier dan "de Sperwer". De Semper Idem heette later "Friso" dat komt uit want toen de Dortenaar hem had heette die boeier Friso. Ik heb in huis een boek "Prinsenhof" daar staan ook foto's van boeiers in o.a. een boeier van de eigenaar Hepkema uit Leeuwarden. Die boeier de "Tjet Rixt" was, meen ik wel te weten door mijn grootvader zijn grootvader te IJlst gebouwd. Voor ???? deel ligt in 't grijs verleden, maar van mijn oom had ik het *dat* ik u nu meedeel. Ik weet niet waar dat schip nu thuis hoort. Dan weet ik ten slotte van een boeier gebouwd van een zekere heer Van Kampen uit Amsterdam die had een verkooplokaal. De boeier heette waarschijnlijk Catharina Elisabeth. En van een boeier gebouwd voor een Jhr. Eisinga. Van deze beide weet ik niet waar ze zijn beland. Het dek van de Maartje zal bij de vertimmering wel zó zijn gemaakt als het is.

Inmiddels
Hoogachtend
E. Romkema

C.J.W. van Waning (**getypt**)
Bilthoven, 5 september
Ruysdaelplein 10

Zeer geachte heer Romkema,

Uw brief van 3 september deed mij werkelijk bijzonder veel genoegen, vooral ook omdat U de moeite nam, de lijst van boeiers en jachten, gebouwd door Uw grootvader nog eens goed te bestuderen en uit Uw herinnering aan te vullen.

Na ons gesprek en mijn bezoek met "Maartje" aan Friesland, heb ik de nieuw verkregen gegevens nog eens op een nieuwe lijst verzameld, waarvan ik een exemplaar bij sluit.

Deze lijst zond ik eveneens aan "De waterkampioen" ter publicatie met een mooie foto van Uw grootvader. U zult hieruit zien, dat in mijn "noot" bij de "Tjet Rixt" reeds staat, "mogelijk werd zij wel te IJlst gebouwd op de werf van Eeltje (Tjeertes) Holtrop, de grootvader van Eeltsjebaes".

Deze veronderstelling van mij vindt nu bevestiging in hetgeen Uw oom Auke omtrent de bouw van deze oudste der nog bestaande boeiers mededeelde. De eigenaar was in Juli nog de Heer J.T.M. Hepkema te Leeuwarden, doch ik hoorde zeggen, dat het schip inmiddels naar Steenwijk zou zijn verkocht.

Nu zou het interessant zijn te weten of Uw betovergrootvader Eeltje T. Holtrop in 1852, toen de "Tjet Rixt" gebouwd werd - althans nieuwe spanten kreeg - nog leefde en nog werkte als scheepsbouwer te IJlst.

Het dagboek van uw grootvader (deel 1 van de werfboeken) begint in september 1848 te IJlst en die aantekeningen zijn ook reeds door hem ondertekend, hetgeen doet vermoeden dat hij toen reeds de leiding had op de werf te IJlst. Weet U hieromtrent iets naders?

Uw mededeling over de eerste werkelijke eigenaar van de "Constanter" is eveneens juist. Pag. 206 van deel II vermeldt hieromtrent:

"Het jacht van de Heer Minnema Buma

"Lang 28 voet - in 1877 afgeleverd den 13 Juny. Dit jacht bovengenoemd later afgemaakt voor den Heer W.A. Tromp.

Slechts door Uw mededeling weet ik, dat de 1e boeier van K.A. Wassenaar, thans "Friso" oorspronkelijk "Semper Idem" heette. Het is zonde, dat dit schip zo blijft liggen, louter door halsstarrigheid van de eigenaar.

De tweede boeier "Wilhelmina", gebouwd in 1891, in opdracht van K.A. Wassenaar, werd dus afgemaakt voor Mr. W. Bakker Gzn, advocaat te Amsterdam.

Uit het gedenkboek van de zeilvereniging "Het IJ" 1885 - 1925 (door Ernst Crone) weet ik, dat deze "Wilhelmina" in 1891 voor het eerst deel nam aan de zeilwedstrijden van dat jaar in Amsterdam.

In 1903 behoorde zij nog aan den Heer Bakker. In 1911 is een boeier "Wilhelmina" van die grootte, eigendom Kapt. ter Zee De Visser, volgens een foto van dat jaar liep op dit schip het gangboord (waring?) door naast de stuurstoel tot het achterschot, waardoor de stuurstoel dus smaller werd. Kan dit uitkomen?

In het jachtregister 1924 vinden we vermeld, een boeier, gebouwd door Holtrop van der Zee, lang 14 meter, breed 4 meter, toen genaamd "Bato", eigenaar Y. Feenstra, Schellingwoude bij Amsterdam. Vermoedelijk is dit hetzelfde schip.

Volgens de Heer E.J. Kuipers, geboortig uit Leeuwarden, eigenaar van de ex "Hou Moed" van Mr. Lebret (thans genaamd "De Roode Leeuw") laveerde de "Bato" alleen op haar fok van de jachthaven in Amsterdam naar de Oranje-sluizen. (Maartje laveert ook heel aardig alleen op haar fok). Na 1924 zou zij dan verkocht zijn naar Antwerpen en daarna naar Engeland.

De boeier "Catharina Elisabeth", gebouwd in 1888 door J.Th.C. van Campen te Amsterdam, vond ik behalve in deel II van de werfboeken, pag. 78 vermeld in het bovengenoemde gedenkboek van "Het IJ", doch alleen bij de wedstrijden van 1888. De door U genoemde naam klopt dus ook.

Een boeier, gebouwd voor Jhr. Van Eysinga, vond ik niet in de werfboeken, doch inderdaad bezaten leden van die familie eertijds behalve de "Stavo", ook de door Uw grootvader gebouwde boeier "Stanfries". Ik weet echter niet voor wie en wanneer deze eens zo vermaarde boeier is gebouwd. Zij moet o.a. hebben toebehoord aan een notaris A. Faber (1924) en aan Dr. Bouma van Heerenveen. Zij was lang 7.80 m., breed 2.40 m. In 1946 is zij het laatst gezien, vrijwel als wrak bij de scheepsmakelaar Hestefeld in Amsterdam, door de Heer Voordewind.

Wanneer U hiertoe deze winter gelegenheid mocht vinden, zoudt U dan eens in het werfboek, dat U nog bezit, willen opschrijven welke boeiers en jachten na 1894 zijn gebouwd door Uw grootvader en Oom? Liefst met dezelfde gegevens als in mijn "lijsten" vermeld?

Tenslotte nog een verzoek, zoudt U bij gelegenheid eens een omschrijving of schets kunnen geven van de hierbij gevoegde scheepsbouwbenamingen, die ik in de werfboeken vond en waarvan de betekenis mij vaak niet geheel duidelijk is.

De groeiende belangstelling voor het levenswerk van Uw familie moet U toch goed doen. Juist de medewerking van de weinige mensen, zoals U, die de beide scheepsbouwmeesters Van der Zee goed gekend hebben, is voor een goed onderzoek van grote betekenis.

Ik ben U dan ook zeer dankbaar voor Uw hulp en verblijf met vriendelijke groeten gaarne,

Joure, 26 september 1952 (**handgeschreven, met doorhalingen en kanttekeningen**)

Aan? Den Heer?

C.J.W. van Waning
Ruysdaalplein 10 Bilthoven

????? correspondentie d.d. 5 sept j.l. kwam in mijn bezit en na inzage van dezelve heb ik, daar het weer nu heden slecht is en uitermate geschikt voor zoo iets, de eer u als volgt mede te deelen".

U wenscht mijn mening te horen betreffende de boeier 'Tjet Rixt' of Eeltje Teadses Holtrop nog leefde toen de "Tjet Rixt" werd gebouwd.

Het is mij niet mogelijk dat met zekerheid te zeggen. In de eerste plaats was dat al 28 jaar voor mijn geboorte, ten tweede: ik heb van horen en zeggen alleen in mijn geheugen overgehouden, dat die boeier door de grootvader van mijn grootvader werd gebouwd. Bovendien is die boeier nooit bij ons in reparatie geweest, een enkele keer kwam dit schip gedurende een zeilweek of dag op de Joure. Hadden wij de "Tjet Rixt" eens gehad aan de werf voor een vertimmering, dan waren de tongen waarschijnlijk wel eens los gekomen na het hoe en het wat van dat schip.

Dan heeft u het over het dagboek van mijn grootvader, dat begint, schrijft u in September 1848 te IJlst. Ik weet dit er alleen van, dat mijn grootvaders grootvader dus v.n E.T. Holtrop een jacht of boot bouwde voor A. Tjitses van der Ley veehouder te Boornzwaag bij Langweer. En dat door het maken en afleveren mijn grootvader E.H. vd Zee gedurende die bouw kennis heeft gekregen met Wietske Aukes Rinkema, zijn latere vrouw. Eeltje Holtrop van der Zee en Wietske Aukes Rinkema getrouwd te IJlst 30 sept 1849. Anne Tj vd Leij was haar stiefvader. Ik weet dit zoo goed omdat wij dat Jacht elk terugkerend jaar op de werf kregen. Als eigenaren zijn mij bekend Tjitse van der Ley en later Bouwe *Douks*_Dijkstra. Laatstgenoemde heeft het verkocht aan een botenverhuurder, ik meen in Amsterdam, waarschijnlijk door de intrede van de motorboot voor het boerenbedrijf.

Als U derhalve zoudt kunnen zien wanneer dat jacht is gemaakt maar dat zal wel niet want mijn grootvader was toen nog niet getrouwd. Wel weet ik, dat ze, als jongelui op een werf in IJlst zijn begonnen, want de drie kinderen zijn allen in IJlst geboren.

Van de "Wilhelmina" schrijft u dat het gangboord of ook waring genoemd, doorliep tot het achterschot, dat kan uitkomen omdat dit schip grotere afmetingen, de latere "Olga" en "Almeri" hadden dat ook. Eveneens hadden dat de "Noord Holland", waterstaatsschip te Hoorn en de "Jan Spanjaard" gestationeerd bij het loodswezen te Nieuwediep.

Van een boeier gebouwd in 1924 lang 14 meter is mij niets bekend. Om die streek al een ijzeren boeier voor Bernhardt te Zandvoort. Na mijn diensttijd (1900) zijn er behalve de "Olga" en "Almeri" geen houten boeiers meer gebouwd.

Dan moet er nog een boeier zijn gebouwd voor en of later boord hebbende aan een mijnheer Hopperus Buma eertijds burgemeester te Wommels in Friesland. De tegenwoordige burgemeester Hopperus Buma te Drachten is er een zoon van. Deze boeier hebben wi eens een keer onder handen gehad voor een flinke operatie. Dat is na 1900 geweest.

Ik heb van horen en zeggen dat Oud Commissaris Voordewind die boeier nu in zijn bezit heeft. Het was in zijn model een afwijking van andere boeiers. De voorsteven meen ik mij te herinneren hing veel meer.

1. Stoothouten rond en om de laatste en bovenste boegen van vóór en achterschip (stuizen)
2. Waterlijst Is eerste opstaande stuk hout achter de mast, dus't begin van de roef, van de kajuit of het ruim.
3. Vooreind afstand voorkant voorsteven tot waterlijst
4. Achtereind afstand van achterkant achtersteven tot de waterlijst
5. Dekzeilbalk Bij het zeilwerk (zware dekbalk ter hoogte van)
6. Waring Gangboord, ook wel legwaring genoemd
8. Reiswaring of Rijswaring Opstaande kanthout aan de binnenkant van het gangboord dus zijkant van kajuit roef of ruim in het Hollandsch is het Dennenboom.
9. Scheergang huidgang boven het berghout
10. Scheerstokken boven het voordek uitstekende geleidebalken in het middenvoordek waar de van onderuit strijkende mast doorgaat, (~~met een bovendeck strijkende mast heb je ze niet~~) bij een boeier uitgebogen en vormt dan de rand van het voorluik.
11. Mannings of Mannetjes nl. die stukken met snijwerk naast kluisborden (worden ook wel beretanden genoemd.
12. Beretanden
13. Slemphout (Goed) zoals het er staat.
14. Slapers hoekstukken onder het voordek boven tegen de inhouten en oplangen aan ter bevestiging van de dekbalken die werden ingekeept of ingelaten in de slapers immers anders zouden de dekbalken aan de buitenkant te zien zijn geweest. De slapers werden bevestigd aan de inhouten en oplangers en de dekbalken weer aan de slapers. De slapers liepen niet tot aan de voorsteven, maar zoo ongeveer tot waar de stoothouten ophielden. Meestal niet precies op dezelfde plaats om de sterkte te bevorderen.
15. Buikdelling buikdenning lossebeplanking boven de leggers van het vlak
16. Balkwegering hetzelfde als voor de mast eigenlijk nl. achter de mast vanaf het zeilwerk tot een eind naar achter waar de meeste ronding begint. Het hout aan de binnenkant tegen de inhoutenen oplangers onder het gangboord.
17. Deek dat is bij een vischaak de bovenkant van de beun of bun waar men op loopt
18. Boegen zal waarschijnlijk boeyen mee worden bedoeld
19. Teen Dit is een stuk hout dat gelegd werd van de voorsteven tot waar de stapel begon of ophield bij achtersteven waar de stapel begon bij de voorsteven waar die ophield.
20. Voorband stuk hout waarin bevestigd werden de voorsteven en (gedeeltelijk) de stoothouten en de bovenste boegen en het dek. (Een zeer geconstrueerd stuk) ik heb het wel eens horen noemen "het examenstuk".

21. en Achterband
22. Kantbord (Goed zoals het er staat. Betimmering? Aan de binnenzijde van de stuurstoel.
23. Belegstukken Stukken hout vanaf de band (resp naar achter of naar voren) komen plat te liggen boven de scheergangen. Op de scheergangen rust de waring. De opgezette kanten boven de scheergangen.
24. Schandeksel boven op het boeisel van apparte? Booten
25. Kolwijn Ook wel zaadhout, in de midden langs over de leggers heen van voor naar achter, de mastkoker krijgt er ook plaats en steun van.
- . Stuizen onbekend misschien wel stoothouten
- . Dennenboom al eerder genoemd. 't Zelfde als rijswaring
26. Schilbankstuk Opstaande stukken tegen de band aan boven op de band. Eerst krijgen we dus de bovenband waar de kluisborden op zitten dan tegen de bovenband aan komen de schilbankstukken kan ook wel zijn schilbandstukken. Over de slemphouten nog dit: Misschien worden hier ook wel de stoothouten mee bedoeld.
- Hiermee hoop ik aan uw verzoek te hebben voldaan.

Hoogachtend E.Romkema

Afschrift (getypt)

Joure, 19 October 1952

Aan de Hoog Edel Gestrenge Heer
C.J.W. van Waning
Bilthoven Ruijsdaelplein 19

Hoogedel Gestrenge Heer.

Naar aanleiding van uw schrijven dd. 7 oktober j.l. heb ik de eer de vragen die u daarin aan mij stelt als volgt te beantwoorden.

Zoals ook in de copie is vermeld is de "Olga"gebouwd in 1910 en de "Almeri" is een jaar later gebouwd. U vraagt mij dit: n.l. welke boeiers en jachten na 1894 door Auke Holtrop van der Zee zijn gebouwd.

Mijn grootvader E.H. vd Zee is evenwel in 1900 overleden dus dan moet dat eigenlijk zijn na 1900. Dus dat zijn dan in de 1^e plaats de Olga en Almeri. De Jan Spanjaard is in 1897 of 1898 gebouwd door mijn grootvader voor het loodswezen te Den Helder of Niewediep. Dat was nog weer een hele ervaring weet ik nog wel mij te herinneren na een hele periode van werkloosheid.

In die zelfde tijd moest ook Terschelling een dergelijk schip hebben. Maar wat deed de overheid in Den Haag? In laten schrijven, geen 2 of 3 tal uitnodigen, ieder had er recht op. De tekenaars moesten maar zorgen dat er een boeier kwam van 18 m lengte. Ik herinner mij dat allemaal, dat dit voortkwam van de soc. kamerleden. Zelfs om als voorbeeld te noemen zei de heer Van Loon (de tekenaar van het schip) dat de inktpotten in ministeries moesten worden aanbesteed. Dit ter illustrering. U zult misschien zeggen de tekenaar Van Loon is de Jan Spanjaard dan naar die tekening gebouwd. Integendeel, er was wel een blauwdruk van, maar het schip is geheel op het oog gebouwd, enkel de lengte, breedte en holte was van te voren opgegeven.

Op een teleurstelling is dat uitgelopen. Voor ons als bouwers en voor Ingenieur H. te Terschelling of Harlingen, die er alles al had opgezet dat het schip bij ons zou worden gebouwd. De bouw werd toegewezen aan een scheepsbouwer in Z.Holland. Ik meen Papendrecht. Halverwege de bouw moest de romp worden afgebroken en één van de Gebr. De Boer van de Lemmer werd aangezocht om verder te helpen voltooiën. Wat zoiets voor mijn Grootvader betekende, dat zult u zich kunnen indenken, als men de zeventig is gepasseerd. U begrijpt het zonder verder commentaar.

In die zelfde tijdperiode zijn er ook nog een paar open jachten gebouwd. Eén ervan was voor de waterstaat onder de rook van Amsterdam en ik meen dat dit jacht ook al om werkverval op de koop was gebouwd en dat de naam was "Flecke Jouwer". Het andere ook op de koop heette naar mij "Eeltje" en is verkocht met heel veel moeite en ik meen van voor 900 gulden aan een bootverhuurder Helder te Paterswolde.

Na 1914 hebben wij 2 tjotters afgeleverd aan een mijnheer van Staveren uit Den Haag en een aan Jhr de Beaufort te Bussum of Soest, in ieder geval in die buurt.

Het laatste door mijn oom gebouwde jacht is geweest voor den heer E. Haagsma te Sloten (Fr.). Dit jacht was wat meer gepiekt dan andere voorgangers. U doet de opmerking als zou Auke niet zoo geniaal zijn geweest zijn dan zijn vader Eeltjebaas. Toch ben ik dat niet met U eens. Ook oom Auke was een meester in zijn vak, want zijn niet de Olga en Almeri een paar prachtschepen? Voor 2 jaar terug kwam hierbij mij mijnheer Buisman van Zwartsluis en ik zag dat jacht en ik zag dat tegelijk met dat van Sloten van mijnheer Haagsma. Toen vond ook ik dat het jacht van Buisman er verre mee doorging. Maar toen was mijn oom ook al een goede 70er. En ik weet nog wel dat grootvader zeide bij het bouwen van de "Jan Spanjaard": "Ik kin it net mear goed sjen". Nu hemelt u wel de boeiers erg op. Maar heeft u wel eens gedacht aan de Eng. Aalaken? De bouw en bouwwijze deed heus niet onder voor de boeiers. Vier en zestig voet en werkschepen!!! Zes aalaken heeft Eeltjebaas gebouwd. Het vlak was 4 duim dik eikenhout (10 cm). En dat branden? Geen kleinigheid! Men begon om 12 uur 's nachts en als de plank of boeg 12 uur vm. de volgende dag de 'bocht' had, dan ging het goed. Ook grootmoeder was er bij behulpzaam, waarschijnlijk 't meest met koffie, hoewel ze misschien als 't nodig was ook een hand uitstak en dat kon ze ook als het moest.

Onder de plank heet vuur, boven hete warmwater dweilen. Schepen als uit één stuk hout. Vóór in de kop de leggers tegen aan bevoerd, en 2 loze stevens over de leggers heen aan St. en aan Ba.boord. Ze waren zo sterk, daar is een verhaal van als volgt: Een aak lag met de punt van de voorstevens onder een hulpbrug over de Theems. De brug gaf krimp. De aak won het. Ik kan mij nog herinneren dat de "Visserij" is gebouwd, ik was een jongen toen. Op later leeftijd weet ik nog wel van reparaties aan een aalaak die op de Theems een aanvaring had gehad. Geen schip kon het tegen een aalaak klaren bij stormweer. Wat ging daar een zwaar hout aan een aalaak b.v. die band voor in de kop. Ze hadden een vaste mast met hoepen aan de zeilen. Ook dat ging te niet en voorbij. Er kwamen vele brieven uit Engeland om zulk een schip. Maar 't was altijd het geld dat het struikelblok was.

Over onze ijzeren gebouwde schepen herinner ik me ook de "Nettie" voor de torpedisten van Den Briel. Ik heb er later nooit wat van gehoord. Hier in Joure is nog een zekere R. Walma. Voor diens vader maakten wij een ijzeren aardappelscheepje. Genoemde heer R. Walma spreekt met weinig minder bewondering dan u over het product door ons aan hun geleverd. U moet hem maar eens een keer horen vertellen over de glorievolle reizen in zó en zóóveel uren van boven Dokkum naar Joure heen en terug. Maar ook dat is alweer voorbij. De motor kondigt zijn entree aan. Het scheepje is verkocht en nu: Spijt?! Och eigenlijk heimwee. Het zeilen zit in het bloed. Ook hebben we pramen gemaakt die er uit liepen in model niet alleen, maar in 't bijzonder om het vluggere varen. Wat oom Auke zijn kwaliteiten betreft als vakman, neen, hij was niet minder. Informeert U maar eens in Eernewoude bij de Toerings en Westers en

breng dan eens ter sprake de visschersboten van 16 voet. Een staaltje: Mijn oom Auke zei eens tegen de werkers die met hem die boten maakten ('t was in de slappe tijd): maak maar en 4 à 5 visschersboten. Ze zagen er eerst tegen op maar dar was om 't model waar de schoen wrong. Eigenlijk dan toe maar. Nu was er één bij die door oom A. was gestrookt. Toen de 1^{ste} de beste visscherman kwam kon hij uitzoeken en hij prefereerde die van Aukom gestrookt.

Ten slotte nog dit. E. Teadses Holtrop's lijfspreuk moet zijn geweest "Myn each is myn rij" en "Als ik letter spûkje, dan spûkje ik yn é branherne"

Inmiddels Hoogachtend
w.g. E. Romkema

(vervolg)

Naderhand is mij nog iets te binnen geschoten. Er blijkt mij uit uw schrijven dat het moeilijkheden oplevert om de "Tjet Rixt" met juistheid vast te stellen als het schip door Eeltje Teartses Holtrop gebouwd. Kan het volgende ook nog van nut zijn? De heer Halbertsma te Amersfoort heeft van mij foto's in bruikleen gehad indertijd. Er was er één bij van een boeier met een lange wimpel aan de mast. Ik meende toen wel eens gehoord te hebben, dat dit schip behoorde aan een Haarsma de With en dat het een zeer oude boeier was.

Om terug te komen op Eeltjebaes en zijn zoon Auke. Auke was meestal in de kleine schuur werkzaam met de kleinere boten en grootvader in de groote schuur met groter en zwaarder werk. Elk van hun had dan zijn favorieten bij zich, of wel die om de leeftijd of omgeschiktheid het best bij hun werk pasten. Zoo dus maakte Oom Auke ook buiten visschersboten, ook sprietboten. Deze sprietboten waren de boten voor de boeren. Eén ervan de "Gysbert Japix" behoorde indertijd aan de veehouder Oene Mulder te Langweer. Ik zelf heb het bootje er wel mee heen gebracht als het weer was opgeknapt en gepotlood vóór een wedstrijd. Deze "Gysbert Japix" heeft over de 100 prijzen gewonnen o.a. nog een grote gouden van H.M. Koningin Wilhelmina. Waar het nu uithangt weet ik niet, misschien wel bij een verhuurder in Leeuwarden. V.l. jaar meen ik, heeft er van dit roemruchte bootje nog een stuk in de Heerenveensche Courant gestaan. Dan was er destijds ook een tjotter die alle eerste prijzen won. De 1^{ste} eigenaar was Rosier, bakker te Warga. Latere jaren was deze tjotter het eigendom van Doede van Troostwijk te Hilversum. Eén dezer tjotters bestaat nog in volle glorie. De tegenwoordige eigenaar is de veehouder Jan Haagsma te Workum. De tjotter is gebouwd voor de heer Wiecher Sippes Visser te Gaastmeer. Deze tjotter hoor en zie ik wel, is nog in goede handen en 't is het waard ook. Al is het enkel maar om het materiaal dat er aan zit. Een enkele keer zie ik deze tjotter op hardzeilpartijen, b.v. langweer en Sneek.

En nu zal ik dan maar eindigen, hoewel ik dan weer een moment geleefd heb in mijn kinderjaren, in mijn jeugd zoo vrij en blij. Eerst als knaapje toen knaap en jongeling en beginsporen legde in en bij het scheepsbouwvak. Ik zie mij nog in de geest bij de pikpot en zie mij "spikerpenstekken" (spijkerpensteken). Op later leeftijd na 24 jaar de ijzeren schepen. Maar het mooie van het vak en het werk was er af. Helemaal er af. Sic transit Gloria!

Ook het mensdome was veranderd.

Hoogachtend
w.g. E. Romkema

P.S. na 1900 zijn er ook nog drie houten mosselaken voor Bruinisse gebouwd door oom Auke en één ijzeren. Toen Grootvader nog leefde was dat steeds zijn wensch, direct na zijn dood werd er een besteld. Tot groot genoegen zijn ze afgeleverd.

=====
C.J.W. van Waning Concept (**getypt**)

Bilthoven, 9 november 1952
Ruysdaelplein 10
"De Roef"

Aan den Heer E.Romkema te Grouw

Zeer Geachte Heer Romkema,

Uw brief van 19 oktober is reeds enige tijd in mijn bezit. De reden dat ik U niet eerder dankte voor deze zeer bijzondere bijdrage tot de historie is, dat ik zoveel reacties kreeg op mijn artikel in de "Waterkampioen", dat ik nog geen tijd vond voor een gedegen antwoord. Eerst wilde ik de schrijvers beantwoorden, die de wens uitspraken de boeier "Friso" ex "Semper Idem" voor eigen rekening te restaureren.

Er waren natuurlijk liefhebbers bij die eigenlijk niet wisten wat de reparatie van een dergelijke boeier betekent en welke goede vakmanschap hiervoor wordt vereist. Er zijn echter ook enkelen, die ik wel als serieuze gegadigden beschouw. De eigenaar de heer K. van Leuven te Amsterdam wil het schip alleen verkopen aan iemand, waarvan hij vertrouwt dat hij het schip waard is.

Wij moeten echter nog afwachten wat van deze onderhandelingen terecht komt. Ik kreeg ook een aardige brief van de heer W.L. van Walbeek, Den Haag, die deze "Friso" ex "Semper Idem" van 1908-1918 in eigendom had.

Ook de zoon van de schipper (boeierknecht) die +/-1900 met deze "Friso" zeilde in de tijd, dat de Heer G.W. Lans eigenaar was, was een roerende getuigenis van de onuitwisbare herinnering, welke dit werkstuk van uw grootvader bij de kenners achterliet.

Een scheepsbouwer Paans van de Moerdijk, die in zijn jeugd het jacht "Hou Moed" van de heer Lebret nabouwde en na vele jaren deze copie terugkocht, is een mooie getuigenis. De heer Paans bracht een bezoek aan het graf van uw grootvader en vraagt zich sindsdien af, waarom geen gedenkteken werd opgericht op de laatste rustplaats van deze grote scheepsbouwmeester, die hij als vakman zo bewondert.

Dit kunnen "wij Hollanders" moeilijk doen, het initiatief behoort uit te gaan van de Friezen zelf. Dit meende ook de Heer Ir. J.W. Albarda, oud-minister en lid van de Raad van State, die zich altijd en als oud-eigenaar van mijn boeier "Maartje" bijzonder voor de oude boeiers blijft interesseren.

Uit alle brieven blijkt wel, dat de belangstelling voor deze mooie schepen groeiende is, merkwaardigerwijs kwam uit Friesland zelf nog geen enkele reactie, wel bv.3 brieven uit Antwerpen! En nu Uw eigen brief:

Het liefst zou ik Uw brief in zijn geheel willen publiceren onder uw eigen naam in de "Waterkampioen". Ik wil hier zo mogelijk deze week met de hoofdredacteur Ir. J. Loeff over spreken, doch moet natuurlijk in de eerste plaats Uw toestemming hebben.

C.J.W. van Waning (**getypt**)

Bilthoven, 18 November 1952.
Ruysdaelplein 10

"De Roef"

Zeer Geachte Heer Romkema,

Ik wachtte even met de verzending van mijn brief tot ik in Amsterdam was geweest. In de eerste plaats bezocht ik de hoofdredacteur van de Waterkampioen, de heer Ir. J. Loeff.

Deze raadde mij aan een tweede artikel te schrijven, als vervolg op dat van October en hierin de reacties op dit artikel te verwerken en mede Uw brief, wanneer U dit althans goed vindt. U ontvangt dan van mij het honorarium voor deze bijdrage.

Verder bracht ik een bezoek aan het Nederlands Historisch scheepvaart Museum te Amsterdam, waarvan de directeur een oud-collega en vriend van mij is (oud-kapitein t.zee G.A. Cox). Deze toonde mij ook de Handleiding tot de Burgerlijke Scheepsbouw met 20 platen van J.N. van Loon van 1838, waarvan in de bijlage van deze brief meer staat vermeldt.

Nu schreef U in Uw brief van 19 October eveneens over een tekenaar Van Loon, die in 1898 een tekening (blauwdruk) voor de "Jan Spanjaard" maakte voor het Ministerie van Marine (Loodswezen).

Natuurlijk moet dit een veel jongere Van Loon zijn geweest als de man, die in 1824 oa. de tekening maakte voor het door Uw betovergrootvader gebouwde "Zeejacht van 's-Graveland". Dit "zeejacht" was in model een grote 12m. lange boeier.

Heeft U ooit van deze oudere Heer J.N. van Loon gehoord uit de tijd van uw betovergrootvader? Van deze oudere Van Loon bevinden zich in verschillende musea ook originele scheepstekeningen. Het is helemaal geen schande wanneer Uw betovergrootvader toen in Friesland nog onbekende scheepstypen naar zijn tekeningen bouwde. Het strekt hem zelfs tot eer en stempelt hem als een even bekwaam als vooruitstrevend scheepsbouwer, een eer die deze oude heer Van Loon hem ook onverhopen toezwaait, in zijn boek.

Blijft nog de vraag, wie was de tekenaar van de "Jan Spanjaard", wiens tekening door Uw grootvader niet werd gevolgd. Heette deze toevallig eveneens Van Loon??

Voor Uw grootvader was boeiers ed. schepen bouwen iets heel gewoons. Hij kende de bouw uit de uitstekende leerschool van zijn grootvader en bovendien was hij wellicht nog meer een man met eigen originele scheepsbouwersgaven en eigen nieuwe ideeën. Ik zie in Uw grootvader vooral de man die de houten scheepsbouw in Friesland tot de hoogste trap van ontwikkeling bracht en het Friesche boeiertype een onmiskenbaar persoonlijk karakter gaf. Hoe meer ik van dit merkwaardige scheepsbouwersgeslacht hoor en lees, hoe meer het mij boeit en ik hoop daarom vooral dat U mij zult willen helpen met Uw persoonlijke herinneringen om het beeld zo volledig en zuiver mogelijk te kunnen vormen.

U hiervoor nogmaals en opnieuw bij voorbaat dankend, verblijf ik gaarne met vriendelijke groeten,

Joure 23 nov. 1952 (**handgeschreven**)

Aan de Hoog Edel Gestrenge Heer
C.J.W. van Waning
Kapt. ter Zee (b.d.)
Ruysdaelplein 10
Bilthoven

Hoog Edel Gest. Heer!

Met Uw brief van 9 nov. Jl. hier bij mij liggende, heb ik de eer U als volgt te antwoorden. In de 1^{ste} plaats over de 3 photo's.

Op de voorplecht zag ik direct iets dat anders was. Dat kwam ook uit in het begeleidend schrijven. Overigens kan ik niet mijn afdoende mening zeggen omtrent de herkomst van het type. Het meest betrouwbare bewijs is wel de piek, als men de tjotter van voren en van achteren op de waterlijn ziet. Daaraan waagden de andere scheepsbouwers zich niet. Datzelfde had ook het Grouwster beurtschip van Pekema. Vandaar dan ook dat een boeyerbezitter datzelfde veerschip wenschte te willen inruilen voor zijn boeier. In zijn glorie-tijd won dit veerschip vele 1^{ste} prijzen. Het snijwerk komt mij wel bekend voor. Anders. Ondertussen kwamen er nog twee tjotters in mijn herinnering. In de 1^{ste} plaats uit Uw laatste schrijven noemt U de naam van D. vd. Sluis te Akkrum. Inderdaad, wat de één niet weet, weet de ander. In mijn denkvermogen schiet mij met iets anders, ook dit te binnen. Inderdaad, ook voor de genoemde D. vd. Sluis heeft grootvader Eeltsjebaes een 4 el 80 tjottergebouwd en de doopnaam was "Triton".

Ik zelf heb deze tjotter 's winters wel opgehaald en voorjaar teruggebracht, als de tjotter zoo lang werd opgeborgen en een nieuw aanzijn? Gegeven. Tijdens de bouw van de tjotter kwamen de zoons af en toe eens kijken en hadden toen al fietsen. Ze waren dan nog bezweet en ik hoor het nog zeggen, je zult ??? een bekleuming krijgen ze van dat fietsen". Want ze kwamen dan in de kille grote schuur. Enfijn vader was dokter Nu nog over de andere tjotter die mij in herinnering kwam. De doopnaam kan ik niet opdiepen, doch wel de latere naam. Ze heette later "Albert en Nelly" en was in bezit van een smeeroliehandelaar Kuperus te Sneek. Zeer waarschijnlijk was de doopnaam ook "Albert en Nelly" want de tjotter gemaakt voor K.A. Wassenaar te Hilversum is dientengevolge iets ouder dan de boeier "Friso" ex "Semper Idem". En ik meen mij te herinneren, dat die mijnheer Wassenaar een dochttertje en een zoontje hadden met die naam. Voorts in mijn herinnering dat een mijnheer Ten Kate ook te Sneek ook eigenaar is geweest en een mijnheer Pytersen eveneens te Sneek. Van ?? Kuperus weet ik nog "t volgende: Ook deze man, ik meen dat hij nogal vrijdenkersideeën had, was eens op en top bewonderaar evenals uw persoon voor de buitengewone scheepsbouw-gaven van Grootvader Eeltsjebaas. Ze zijn in Den Haag zoo mild en goedgeefs met lintjes geven, maar ik kan mij niet begrijpen waarom ze zulke genieën niet zo'n ding op de borst spelden. In dien geest liet hij zich dan wel eens uit. Nog komt mij nog een tjotter in mijn herinnering die gemaakt is voor een zekere Hoogkerk, ook een bakker en ook in Warga of Wartena. Deze tjotter moet lang zijn geweest 5 meter, iets langer dan die van Rosier. Later heb ik daar nooit weer van gehoord, nog van wie later eigenaar was. Ook weet ik van geen winteropberging, noch van reparaties. Van een zekere Robijn uit het Heidenschap bij Workum weet ik van overlevering, dat deze Robijn een boot (misschien een tjotter) bij Grootvader liet maken, maar hij kon er geen prijs mee winnen en was daardoor ontstemd. Grootvader stelde hem voor hem een nieuwe te maken en nam de eerste van hem met dichte beurs over. Dat gebeurde en bij de eerste de beste wedstrijd won Eeltsjebaas met de eerste boot de eerste prijs. Zoiets in diezelfde geest gebeurde ook in het eerst met de "Sperwer". Grootvader kreeg er een klacht over per brief. Hij trok naar Amsterdam en daar zag hij, dat volgens de opvatting van een beurtschipper het moest geballast worden achterin. M.a.w. achterover moest liggen. Grootvader zag dat dadelijk en zei: Als dat zoo moest, dan had ik hem wel zoo gemaakt. Het werd direct veranderd en met gevolg dat Eeltsjebaes 't schip stuurde en de prijs won. Later heeft hij als

amateur stuurman, ik meen in 1895, op 't Snekermeer de zilveren medaille die de 1^{ste} prijs voor de stuurman was, gewonnen. Deze medaille is mijn bezit. Hij was dus bouwer en ook schipper. Over de Engelsche Aalaken heb ik het gehad in het vorig schrijven. Die door Grootvader gebouwd heetten: de Vrouw Djieuke (Djoeke), Stânfries, Wieger Wiegers Visser, Sippe Visser, Visserij en dan moet er nog een aak zijn geweest, maar op dit sluit weet ik de naam niet. Wat u schrijft dat Grootvader een contract had met de Visser's of deelgenoot in hun bedrijf, dit was voor mij een openbaring waar ik onkundig van was. Maar dan moet er ook een notarieel geschreven stuk hebben bestaan. Wat is ?? uwe mening? De Stânfries is in een plotseling opgestoken storm vergaan met man en muis. Volgens overlevering zou de bemanning niet op tijd de bundeksels hebben kunnen skalken? De naam van den schipper was de Jong. Ik kan mij nog dat streu? scheepsvolk herinneren. Voor mij de kleine jongen, hadden ze dan wel wat meegenomen uit Londen. Op een keer 2 man aan het zagen, één boven en één onder, dat waren dan Hessel en Tiede?? Of Thomas en Geart. Aan de kraanzaag. Zoo'n kraanzaag werden de zware eiken stukken mee doorgezaagd, soms recht, soms ook krom, meestal krom. Ik zie in het werfboek ook van een boeier gebouwd voor den heer Vos van Dordrecht, 45 voet lang in 1860 afgeleverd, en in 1873 een boeier van 37 voet voor den heer Buma te Leeuwarden. In 1878 een boeier voor de Rijkswaterstaat te Hoorn lang 64 voet, schipper was de heer Nooitgedacht omstreeks 1913 is deze boeier gesloopt, toen was de naam van de schipper P.Bootsma, het schip heette "Noord Holland". Ik vond het jammer dat dit schip moest worden gesloopt. Het was onder Ir. De Block van Kuffeler. IN beginsel werd gesproken over een belangrijke vertimmering, maar de nieuwe tijd eischte een motorjacht en van ijzer. De reparatiekosten kwamen te hoog. Zoo werd besloten en toch had dit schip, (een prachtschip), op de één of andere manier bewaard kunnen blijven, evengoed als "de Jan Spanjaard". In elk geval was er toen nog meer kans voor het geschikte hout en geschoolde vaklieden. Nogmaals, het had niet tegenstaande een belangrijke vertimmering, voor het nageslacht bewaard kunnen zijn gebleven. De nieuwe motorboot werd bij Boot te Leiderdorp gebouwd. In 1898 is de "Jan Spanjaard" gebouwd, schipper de heer Wijn. (voor het loodswezen te Nieuwediep. In 1898 een Lemsteraak voor visser Pieter Poepjes, van hout, ik vermoed, dat die nog bestaat. Een houten aak voor Willem Zult te Enkhuizen 32 voet lang. Een eiken botter voor Liekle Poepjes te Lemmer misschien dat die ook nog bestaat. 46,5 voet lang.

In 1901 een houten mosselaak 42 voor de mosselvisser Jumelet te Bruinisse. Een idem voor de heer Verspoor Witte te Bruinisse in 1902. In 1906 een idem voor de visser Vijverberg. In 1915 heeft oom Auke voor de Rijkswaterstaat Zeeburgerdijk Amsterdam een houten boot lang 4.80 m gemaakt. In 1916 een tjotter (4.80) voor Jhr. Q. van Swinderen Loosdrecht. In 1916 een idem voor de heer van Staveren (Den Haag) 1904-1905 een ijzeren lemmeraak voor Oane? Poepjes, (bestaat geloof ik nog) er moet een motor ingebouwd zijn en hoort nu aan de Gebr Lankhorst te Sneek of Heeg, in elk geval overbekend. In 1907 een ijzeren boeier voor de heer C. Bastet Amsterdam lang 45 voet. Dit was eigenlijk een lemmeraak model. In 1909 een ijzeren middenzwaard jacht voor de heer C van de Jong (Douwe Egberts) lang 10 meter later is dit jacht 2 à 1.50 meter verlengd. Van deze mijnheer de Jong, nu ruim 80, ik meen 82 of 83, dat deze mijnheer op een middag met het jacht "Eeltje" of "Flecke Joure" uit zeilen ging met Grootvader de heer de Jong huurde dan het jacht. Grootvader stuurde dan. Ik zelf was er ook bij: het was enorm broeierig weer en windstil, met tenslotte een dreigende onweer bui. Opeens viel er een verraderlijke wind op het water achter ons. Doch daardoor ook op onze hoede. Het jacht lag ineens zo plat, dat de bovenste reefgaten lagen op het water. Alhoewel Grootvader al een goede zeventiger was bleef hij kalm, en had alles goed in de gaten. Zelfs nog zóó, dat hij met zijn linkerhand een pakje Portorico tabak greep, want het dreigde klets nat te worden. Mijnheer de Jong vertelde mij na jaren nog, dat zijn persoon op dat moment meer aan zijn leven had gedacht, in tegenstelling met mijn Grootvaders zorg voor een pakje Portorico tabak. Hij vond de situatie nog altijd van zoo'n bijzonderen aard, daar moest nou iemand een mooie tekening van hebben kunnen maken voor een reclame? Plaat. Later heeft dezelfde mijnheer, vele jaren nadien een scherp kieljacht laten maken bij Oom Auke. Het bestaat nog, er is later een ingebouwde motor

ingeplaatst. U vraagt naar het bouwjaar de "Eeltje" dat zal misschien 1899 of een paar jaren eerder zijn geweest.

Nu ik aan het schrijven ben, er is iets met de zwaarden van een aak door een wagenmaker op de Lemmer uitgevonden n.l. dit: Deze man hij droeg de naam Gerrit Wierda vond uit, dat aakzwaarden aan de buitenkant gedeeltelijk hol moesten worden, er moest een emmer water in de holte kunnen blijven staan. De voorkant van het zwaard moest dik blijven, op de manier ongeveer als de vleugel van een vogel. Dan, waar hij de lucht klieft, is de vleugel dikst. Voordien werden de zwaarden gewoon afgeplat. Er werd beredeneerd, dat het schip daardoor beter aan de loef zou liggen.

Er was geen lieve vader of moederen aan aldus moesten zóó de zwaarden in den vervolge. Gaarne wil ik u nog enkele jeugtherinneringen meedeelen. Het is dan dat ik u schrijf over het gereedschap, het voornaamste was wel de bijl (een grote en een kleine) en niet te vergeten de distel of in het friesch de tjoksel. Merkwaardig wat men daarmee kon doen, die er vaardig mee was. Men kon er in gebogen houding mee tjokseljen, maar men kon hem ook onder de rechterarm nemen en met de linkerhand het te bewerken stuk hout vast houden. Het was een lust daarmee te werken. Maar een verradelijk stuk evengoed, want hij had het op het dijbeen gemunt. Het was zaak om klompen aan te hebben, want sloeg men in schoen of pantoffel, dan was het eigen schuld, want men was meestal gewaarschuwd. Dan was er de schrappasser. De werklieden hadden er twee, een grote en een kleine. Ook onmisbaar. Dan was elk man voorzien van een zweep in de rechterbroek op dij. 1x Duimen stonden er op aangegeven met koperen spijkertjes in een stukje donkerrood hout, ik meen dat men het "paardevleesch" noemde. Op het ene eind zat er een stukje koper in daar stonden ook de duimen op. Het geheel met het koper was lang 1 ½ Am voet. Je kon er mee zwaaien? Bv. zagen en dan in schuine richting. Ook gebruikte men het om bij het inzetten van een nieuwe boeg er de rietjes in te steken op volgorde. De nieuwe boeg werd gesloerd?, d.w.z. hij stond uitgestippeld op de sloerboeg?.

Er komt mij nog iets in gedachte, dat ik eens de naam hoorde noemen van het of ?? z.g.n klameijzer. Het was een oude scheepstimmerknecht die van de koffenbouw? Nog wist te vertellen. Dat klameijzer gebruikten ze om naderhand het breeuwwerk verder dieper in de naden te drijven. Twee man waren daar dan mee bezig. Een man sloeg en de ander hield het ijzer vast. De Photo van de zeilende boeier met lange wimpel heb ik van de heer Halbertsma mee terug ontvangen. Aukebaas heeft ook nog een bootje gemaakt voor de Landbouwtentoonstelling te Leeuwarden. Er is nog een zilveren medaille van. Het bootje werd daar ook verkocht. Was dat niet gebeurd, dan had de commissie het aangekocht voor de verloting. In het werfboek staat ook nog van een schip gemaakt in 1870 voor een schipper Groenhof te Sloten (Fr). De zoon van die vertelde mij eenige jaren geleden ervan. Jimm Pake zei: hij seil fleane" an 't kaem ek al.??? "Hij fleach!" Zie je, dat doe je dan nog eens goed. Ze hebben geen monument op hun graf maar hun werken volgen hen. In mijn herinnering zie ik ook nog die fraaie hektjalken. Ik zie nog de drie Damstra's, Evert, Klaas en Andreas Damstra. Waar zit je nog? Jonge Andreas? Zoon van Klaas. Ik heb met je gespeeld als jongentjes onder elkaar. Andreas sr. Was ongehuwd. Lange en vele jaren voer hij met zijn knecht Auke. Totdat eindelijk Auke ging trouwen. Ze waren toen net aan de werf om te kalefateren. De schipper ? Damstra was de morgen van die dag zo zenuwachtig om dat z'n Auke ging trouwen, dat hij met scheren zich zo wondde, dat zijn hagelwit Engelsch hemd onder de bloedvlekken kwam te zitten. Zo was in die tijd de verstandhoud tusschen baas en knecht. Ik herinner mij nog dat tijdens het bouwen van het jacht "Eeltje" een der uitnemendste knechten vertrok naar Den Haag voor een baan in een groot hotel. Grootvaderen hij schreiden allebei. Er was op dat moment geen andere uitkomst voor de man. Die boeier voor het Rijk voor Terschelling was mijn Grootvader bij de neus weggekaapt. Ik zie het nog die twee grote mensen zo aandoenlijk doende. Tenslotte schiet mij meteen ook nog een aardige anekdote te binnen van de sprietboten.

Ik heb U al in de vorige brief verteld van de "Gysbert Japix". Welnu die won eigenlijk opgelegd de 1^{ste} prijs. Op een keer zat ook een andere mededinger op het droge om geteerd en daarna gepotlood te worden, het vlak dan vanzelf. Er kwam juist iemand om de boot te halen. "Hajo dat guod?? al?" zo riep mijn oom Auke aan zijn moeder. Ha meizen kom ik der mei. De man kwam

even in de keuken onderwijl om een kop koffie of thee. "Zie zo", werd tegen hem gezegd, nu winnen jelui de prijs, want het goed zit erop. En inderdaad, zo kwam het uit ook. En wat zeiden later de bemanning van de Gysbert Japix? Dat guod wol wy ek op us skou hjei! Dat goed willen wij er ook op hebben. ik heb het gehad over de zwaarden, maar de skeg van een rond schip werd ook hol gemaakt op deze wijze: **[tekening]** dan hield het water zoo was de opvatting.

De mosselaken moesten een vierkant gat in de achterstevan hebben, ik meen om de stroom. Wist U dat het houten ding dat gebruikt werd voor het Anker op een houten schip de naam van "Doe Jat"??? had

De Semper Idem is gebouwd in 1890. Een schip lang 52 vt voor schipper Lutinga te Nieuwediep. In 1891 een boeier voor K.A. Wassenaar. Die heette later "Wilhelmina", onder de latere eigenaar Bakker Adv. te Amsterdam. In de 60er jaren een tjalk van 72 vt voor A.J. de Jong Drachten.

Toen ik een jong maatje was van 15,16 jaar maakte Oom Auke met één knecht en een jongen, (die was ik) en dan ook wel eens een andere die op 't werk kwam wel nu ze maakten aldus een visschersboot van 16 voet in één week.

Kant en klaar en in de teer, maar van 's morgens 5 tot NM8 en zaterdags tot 7 uur. Doch in voorjaar en zomer vanzelfs. Nu ben ik dan zoo uitgepraat, en van mijn kant, vind ik bereid mijn toestemming te geven voor een bijdrage in de "Waterkampioen" zooals U mij dat voorstelt in uw vorige brief.

Inmiddels Hoogachtend, E. Romkema

Op de Photo komen berghouten voor, dan is het een jacht, geen tjotter is de lengte toch 4.80?

Bilthoven 11 december 1952 (**handgeschreven**)

Aan den heer E. Romkema

Zeer Geachte heer Romkema.

Uw brief van 23 november bevat weer zoveel voor mij nieuwe gezichtspunten, dat ik bij alle drukte van de laatste weken nog geen gelegenheid vond om alles behoorlijk na te gaan met de andere leden van de commissie.

Over enkele punten kan ik echter reeds iets zeggen.

De notariële acte van 2 april 1881 waarin de vennootschap werd aangegaan van uw grootvader met de firma "tot het drijven van handel in paling en visch" tusschen Eeltje Holtrop van der Zee en onder de firma W en A Visserzonen te Heeg, vond ik in origineel schrift in één der werfboeken. Zij behoort m.i thuis bij de erfgenamen en al zal hij thans wel geen geldelijke waarde meer vertegenwoordigen daar deze vennootschap mogelijk later ontbonden werd.

Extract (**handgeschreven**)

31 december 1952

Aan den heer E. Romkema

Te Joure

ZG heer Romkema

- 1 Bedankt voor brief 23/11 en
- 2 Over de bouw van de Albert en Nelly (later Marnocht) gebouwd tusschen 1884 -'90 voor K.A. Wassenaar te Hilversum geen aantekening gevonden in de werfboeken

- 3 Wat U echter meer zal interesseren is het feit dat ik inderdaad bij de werfboeken een onderhandsche acte vond waarbij Eeltje Holtrop van der Zee, Siemen Jan Visser zeilmaker te Lemmer, AJ en AB Visser te Heeg op 2 april 1881 van het kantongerecht te Sneek een vennootschap aangaan tot het drijven van handel in paling visch, zowel buiten als binnenlands onder de firma W en A Visser Zonen te Heeg.
In deze firma werden ingebracht 5 zeeschepen (palingaken) Friesland - Drie Gebroeders - Eendracht - Hoop - Heeg elk groot 41-45 ton
2 Zuiderzeeschepen Harmonie (44 ton) en Flevo (37 ton)
5 schepen varende binnen Friesland Albion (14ton) Phoenix (8ton) 1 praam en 1 schouw 2 liggers 20 vischkaren enige drijvers en tenslotte eene fraaie beker met zilver van waarde f60,-

nb. Zou deze beker wellicht een geschenk zijn geweest van de "City of London" als dank voor de hulp door deze oude firma geboden tijdens de grote brand van Londen (...)

Ik besprak met de heer Herre Halbertsma, dat deze acte eigenlijk familiebezit behoorde te blijven al zal zij vermoedelijk geen effectieve waarde meer vertegenwoordigen.
Uit historisch oogpunt is zij echter eveneens merkwaardig. Mede omdat alle namen van de aalaken door uw grootvader gebouwd er in worden genoemd. U moet nu maar eens schrijven of u die acte zelf wilt bewaren of haar in bruikleen wilt laten bij het Friese Scheepvaartmuseum, evenals de werfboeken die u immers ook in bruikleen afstond (oorspronkelijk aan notaris N. Ottema?)

=====

Joure, 4 juni 1953 (**handgeschreven**)

Den Weled. Heer
H. Halbertsma
Zuidersingel 69b Amersfoort

WH.

Wij zijn na uw vertrek in de namiddag direct aan het zoeken gegaan en hebben de kwitantie gevonden,ontvanger van de grafruimten. Wij sluiten deze kwitantie hierbij in. Het schoot mij later ook nog te binnen van iets betreffende een deelgenootschap van grootvader Eeltsjebaes in het visscherijbedrijf van de palinghandelde Vissers te Heeg. Mijnheer van Waning berichtte mij hierover in een brief, volgens hem had hij dat contract gevonden in een der oude boeken.

Hij vroeg mij in die brief of ik daarvan wist. Helaas moet ik bekennen dat ik daarvan onkundig was. Hij vroeg mij oa. of ik er prijs op stelde het stuk in mijn bezit te hebben. Als U denkt dat het voor mij geen waarde heeft dan dacht ik zoo van het Scheepvaartmuseum in Sneek in bruikleen te geven op die manier dan als het andere te voren afgestane.

Met de meeste Hoogachting
E Romkema A360
Joure

=====