

Friese jacht Aeolus 1894



Gerard ten Cate

Inhoudsopgave

Addenda, Errata, achtergronden 2011 - 2018.....	3
Om te beginnen.....	3
Feiten.....	4
2016 Twijfel	6
Kijken en bekijken.....	6
Onduidelijkheden	9
Addenda	10
Interpretatie	12
Werfboeken Van der Zee	13
Voorlopige Conclusie 2016.....	14
2017.....	17
November 2017.....	17
2018.....	19
Snijwerk	21
Opmeten.....	24
Tenslotte.....	24
Bronnen	26
Bijlage	29
Tekst Hoofdstuk 2.10 Aeolus uit Ouder Zeilend Hout.....	29

Addenda, Errata, achtergronden 2011 - 2018

Na Ouder Zeilend hout, hoofdstuk 2.10 "Aeolus", nieuwe-, andere inzichten

Omdat de historie van voor 1976 (nog)geheel onopgehelderd is, laten wij een toeschrijving ten gunste van een van beide mogelijkheden liever achterwege. (Dr Ir J.Vermeer, Het Friese jacht blz.76).

Om te beginnen

In het boek "het Friese jacht" beschrijft Dr Ir J. Vermeer in 1992 de "Aeolus" op de bladzijden 185, 186 en 187. Veel van de bladruimte wordt ingenomen door een paar foto's. Ten opzichte van alle andere beschreven schepen is de heer Vermeer hier erg beperkt. Vrijwel iedere informatie over het scheepje ontbreekt. De heer Vermeer heeft alle maten van de Aeolus genomen zoals hij alle andere ronde jachten heeft gemeten.^{(zie het meetschema in "het Friese jacht" op de bladzijden 282 en 283).}

De heer Vermeer begint met zijn relaas over de Aeolus op bladzijde 76 in paragraaf 9.1.2. :

"..... Omstreeks 1976 dook namelijk een aanvankelijk naamloos jacht op met dezelfde afmeting, 5,30 meter. Dit jacht door haar huidige eigenaar Aeolus gedoopt, heeft verschillende kenmerken met de andere jachten van Van der Zee gemeen, maar ook met die van Jan Visser. Omdat de historie van voor 1976 (nog)geheel onopgehelderd is, laten wij een toeschrijving ten gunste van een van beide mogelijkheden liever achterwege. "

"In tabel 7 (paragraaf 8.2) komt een jacht voor, waarvan de herkomst onbekend is en dat wij niet met vrij grote zekerheid durven toeschrijven aan een van de in deze publicatie behandelde werven. De kenmerken die het vertoont, hebben te veel tegenstrijdigheden voor een pertinente toeschrijving; daarom bespreken wij het hier apart."

"..... het jacht Aeolus heeft verschillende kenmerken gemeen met de jachten gebouwd door Eeltje Holtrop van der Zee, maar ook met die van Jan Visser, te weten: Een gepiekte (cq V-vormige)bodem, schuin staande boeisels en fraai snijwerk op boeisels, kluisborden, beretanden, bedel- en hennebalk, waarbij met name de veelpuntige sterren op de kluisborden moeten worden genoemd. Bijzonder opvallend is het snijwerk op de bedelbalk, dat frappante gelijkenis vertoont met dat op dezelfde plaats bij de Jouster jachten "Argo", "Hou Moed" en "Neptunus". Dit zou pleiten voor het ontstaan op de Jouster werf. In paragraaf 9.1.2 hebben wij reeds geopperd, dat de "Aeolus" de na 1928 verdwenen "Topper II" zou kunnen zijn"

"Daar staat tegenover, dat de zeeg gering is, doordat zowel de kop als de achtersteven relatief laag zijn. Bovendien valt de achtersteven veel sterker dan bij enig jacht van Van der Zee voorkomt. Deze kenmerken vinden wij juist bij de jachten van Visser terug . Gezien de tegenstrijdigheden en zolang er niet meer over de historie van dit jacht is achterhaald, kan over de bouwer geen pertinente uitspraak worden gedaan".

Van de Topper II is in 2017 een foto teruggevonden. Dit scheepje heeft voor zover zichtbaar meer trekken van de Njord uit 1867 dan van de Aeolus.



Topper II (foto geschat tussen 1925 en 1930).

Met hetgeen hij in zijn boek *Het Friese jacht* heeft geschreven ligt er wel een verkapte opdracht van de heer Vermeer om de geschiedenis van dit scheepje uit te gaan zoeken.

In 2011 is er door ondergetekende uitgebreid onderzoek gedaan de ronde jachten die op het Paterswoldsemeer hebben gevaren en die, die er door Jan Visser gebouwd zijn. Met de inschrijving in het Stamboek en vingerwijzingen van de heer Vermeer in zijn boek *“Het Friese jacht”* is er door mij intensief gezocht naar sporen uit het verleden van de Aeolus. De Aeolus is in een apart hoofdstuk (2.10) opgenomen in het digitale boek *“Ouder Zeilend Hout”*. Er is veel informatie teruggevonden. De oudste datum van het gevonden materiaal is te dateren na 1945. Van een eerdere datum is er tot 2016 toe, niets gevonden.

In dit hoofdstuk zijn er de nodige argumenten opgevoerd waarom de Aeolus aan Visser toe te schrijven kan zijn. Nergens is er een sluitend bewijs gevonden dat dit werkelijk het geval is.

Feiten

Na het onderzoek naar het verleden van de Aeolus in 2010 en de publicatie van *Ouder Zeilend Hout* zijn er tot dan toe onbekende foto's teruggevonden. In 2010 heb ik de Aeolus op haar ligplaats in Krimpen aan de Lek uitgebreid gefotografeerd. Hein Tabink was op dat moment zo'n veertig jaar eigenaar. Er zijn eerdere oud eigenaren teruggevonden en geïnterviewd.

In 2012, een jaar na het verschijnen van *“Ouder Zeilend Hout”*, werd ik gebeld door Hein Tabink met het verzoek het eigendom van het scheepje van hem over te nemen. Op dat moment was hij ongeneeslijk ziek. In november 2012 heb ik haar van haar ligplaats opgehaald en op een trailer meegenomen naar Zuidlaren. Bij de overdracht werd me bezworen dat ik veel verborgen gebreken aan zou treffen. Dit bleek waar te zijn.



Foto GtC. 2 november 2012 Aeolus tijdens het takelen in Krimpen aan de Lek. Het roer heeft dezelfde kleur als de romp. Het is echter gemaakt van grenenhout. De weegklok op de kraan gaf 900 kilo aan voor de romp met vlonders, roer, botteloef, giek, buitenboordmotor en dekkleed. Op 3 november 2012 heeft de Aeolus onderweg van Krimpen aan de Lek naar Zuidlaren op de beurs Klassieke Schepen in Enkhuizen gestaan.

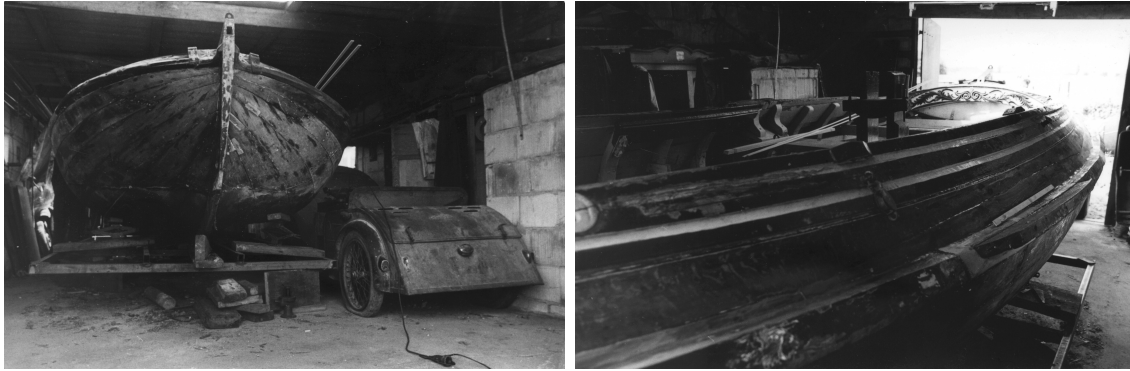


Foto Robin van Son, Makkum 4 november 2012

Een paar dagen voor het overlijden van Hein Tabink ontving ik van hem nog een envelop met foto's en brieven waar nog nooit kennis van was genomen, en die door Hein Tabink verloren waren gewaand. Noch voor het boek "het Friese jacht" noch voor het boek "Ouder Zeilend Hout" was dit materiaal beschikbaar. Op de oude foto's is een veel ronder, veel gezeegder scheepje te zien, veel minder gestrekt dan ze nu is en anders dan de heer Vermeer haar gezien en bekeken heeft. Foto's van een ongerestaureerde -, en van een gerestaureerde Aeolus in 1983. Haar oorspronkelijke vorm werd zichtbaar. Mooier. Helaas zijn van de tientallen foto's er maar een paar geschikt voor publicatie. De meeste zijn te weinig scherp.

In een brief van de heer Vermeer aan Hein Tabink schrijft de heer Vermeer dat hij denkt dat het gerechtigd is de Aeolus toe te schrijven aan Jan Visser uit Paterswolde. Met deze scheepsbouwer als geestelijke vader is de Aeolus toen in de schepenlijst van het Stamboek opgenomen met plaquettenummer 1445.

Ondanks dat ik het scheepje opgenomen heb in mijn boek Ouder Zeilend Hout bestond bij mij een spoor van twijfel over de herkomst.



2016 Twijfel

Tot 2016 heb ik steeds aangenomen dat de Aeolus een scheepje was dat door Jan Visser gebouwd was. Haar relatief vlakke kop en achterschip geven haar een wat gestrekte vorm, passend bij hetgeen we van de werf van Visser kennen. De sterk vallende boeisels passen bij het varen op het ondiepe water van het Paterswoldsemeer. Hierbij passen eveneens de relatief lange zwaarden. Immers ze moeten wel lang zijn om bij zulke extreem vallende boeisels voldoende effect te hebben..... Het scheepje heeft een 11 centimeter hoge kielbalk die achter bij de scheg duidelijk dieper is dan bij de voorsteven. Hiermee wijkt ze af van alle andere ronde jachten.

Mijn werkelijke twijfel kwam toen in tijdens de jaarvergadering van Oostergoo in juni 2016 naast de Twa Sisters van Siebe Haagsma stond. Het snijwerk van Visser ziet er anders uit. De diepte waarop gesneden is en de vormen die gebruikt werden zijn anders. Het snijwerk van Visser is minder expressief, minder perfectionistisch. Het snijwerk van de Aeolus is als dat van de Twa Sisters. De fjouer acht Twa Sisters in gebouwd op de werf van Van der Zee in Joure (1888).

Kijken en bekijken

Bestudering van het snijwerk op nu nog bekende schepen gebouwd door Eeltje en Auke van der Zee laat zien dat hun snijwerk gemaakt tussen 1883 (Aurelia) en 1921 (Jannetje) vaak tot in detail gelijkenis vertoond. Bedelbalken, hennebalken, beretanden, kluisborden en lofwerk op de boeisels zijn alle steeds met dezelfde graad van perfectie en expressie uitgevoerd. Qua afmetingen aangepast op de plaats waar het wordt toegepast. Oudere schepen van de Jouster werf hebben anders vormgegeven snijwerk. Uit overlevering weten we dat Auke van der Zee een bekwaam houtsnijder was en dat hij lange tijd zelf het snijwerk voor hun schepen verzorgde.

Wanneer je, zoals ik, en paar jaar dagelijks naar een scheepje zoals de Aeolus kunt kijken, ga je steeds meer details zien. Zichtbaar is dat zowel voor- als achtersteven weg gezakt zijn. Het boeisel is voor een groot deel nog origineel, en het snijwerk en biezen stroken niet meer ter hoogte van de bedelbalk en hennebalk. De bovenkant van de achtersteven moet zelfs zo'n 7 centimeter naar voren en opzij naar stuurboord worden teruggebracht. De voorsteven is centimeters voorover en naar stuurboord gezakt. De kielbalk is doorgezakt en niet meer recht.

Wanneer stevens in de oude posities teruggezet kunnen worden, dan ontstaat er automatisch een scheepje dat weer veel mooiere ronde vormen krijgt. Het argument dat de heer Vermeer gebruikt

over de helling van de achterstevan komt dan in een ander daglicht te staan. De stevens worden daarmee "Van der Zee". De stevens zijn zelfs zodanig uitgezakt dat haar lengte groter geworden is. Naar schatting is ze bij de eerste te water lating ongeveer zeventien centimeter korter geweest dan ze nu is. De lengte die de heer Vermeer gemeten heeft, 5.30 meter, is niet oorspronkelijk. In 2018 is ze nog verder uitgezakt en meet je 5,34 meter.

Robin van Son kwam met een vingerwijzing om in de richting van Van der Zee te gaan zoeken. Hij heeft foto's van de Aeolus naast foto's van de Aleide Anna, Jannetje, Frisia en de Neptunus gelegd. Van der Zee schepen. Van deze schepen waren foto's vanuit een zelfde positie beschikbaar als bij foto's die van de Aeolus genomen zijn. De gelijkenissen zijn dan ineens treffend.



links Aeolus, rechts Twa Sisters



links Neptunus , rechts Aeolus



links Aleide Anna, rechts Aeolus (hier valt het weggezakte achterschip op)



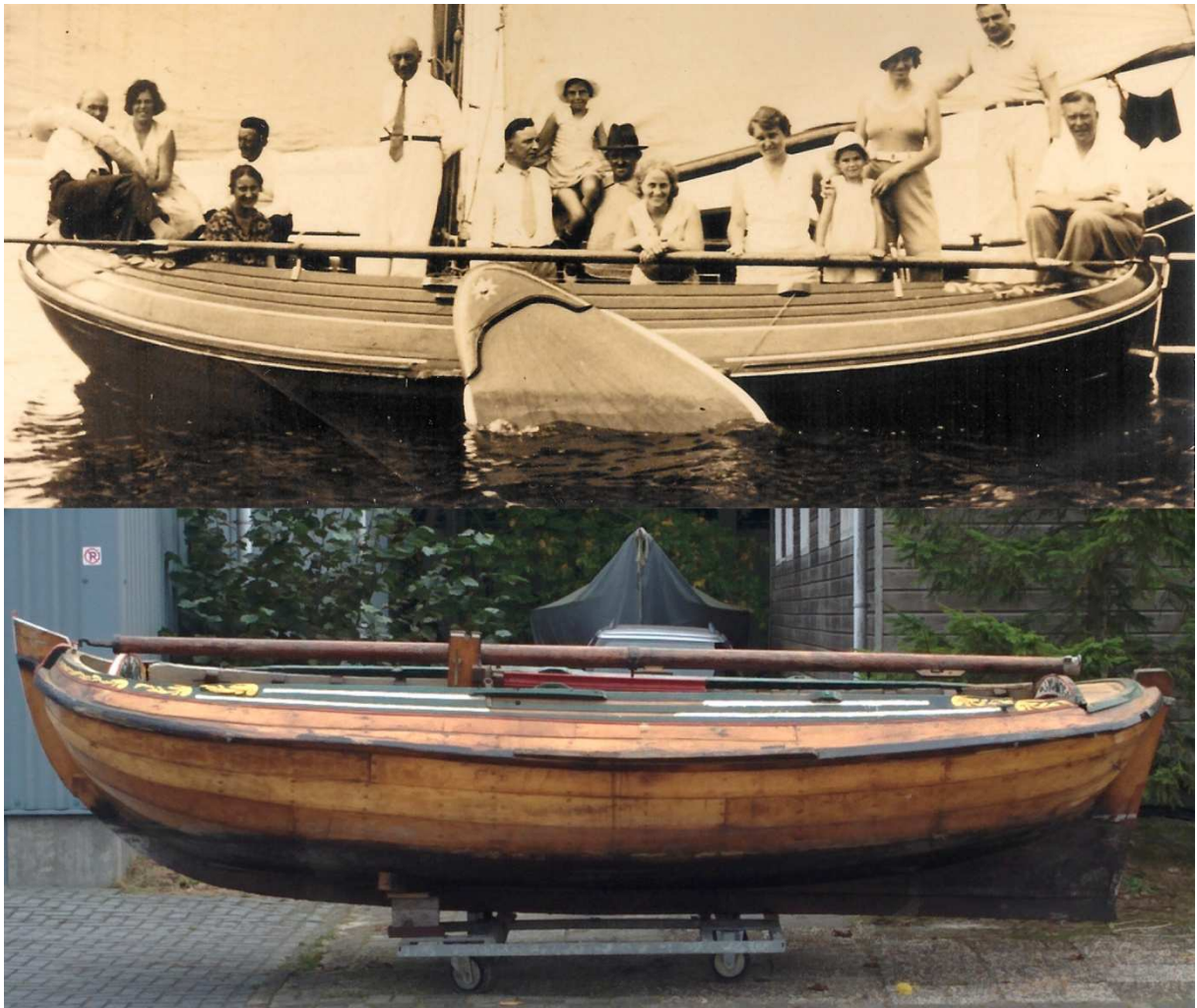
links Aleide Anna, rechts Aeolus (hier valt het weggezakte voorschip op)



Jannetje versus Aeolus. Let op de gelijkenis van het stevenprofiel en het stevenbeslag. De manier waarop het berghout is geconstueerd en vormgegeven is identiek. Bij het Fries jacht Murkjen (Lantinga 1902) kom je een soortgelijke constructie tegen, maar de uitvoering is zwaarder). De scheepjes zijn qua constructie gebouwd als tjotter. Het berghout vult de hoek tussen boeisel en berghoutgang op.



Roer en achterschip Jannetje. Inzet roerkop met origineel roerbeslag Aeolus.



Frisia boven Aeolus onder. Let op gelijkenis oa. schildpadblok op boeisel en kantellat boven de zwaardbout.

Onduidelijkheden

Nog niet volledig te plaatsen is het volgende: de enorme helling van het boeisel, de heel lange botteloef die origineel lijkt te zijn, maar een afwijkende vormgeving heeft en de extreem lange giek. Deze is bijna zo lang als de boot zelf. Het tuig is laag. Er zijn geen schepen bekend waar de hellingshoek van het boeisel zo extreem is als die bij de Aeolus. Zowel Visser als van der Zee hebben een groter dan gebruikelijke valling van het boeisel toegepast, maar van geen schip is dit te vergelijken met dat van de Aeolus. Dat van de Frisia (1876 van der Zee) komt in de buurt. De lengte van de zwaarden is groter dan gebruikelijk. Is dit een aanpassing om onder het zeilen voldoende zwaard te kunnen steken? Zijn botteloef, giek en de helling van het boeisel in verband te brengen met het zeilen van wedstrijden? Is het heel schuine boeisel om water buiten te houden, zijn botteloef en giek restanten van een oud wedstrijd tuig? Of is er gewoon geëxperimenteerd?

Addenda

1. Kort na het verschijnen van het boek *Ouder Zeilend Hout*, ontdekte Robin van Son onderstaande foto.



Aeolus foto Hein Tabink. Hier is nog veel origineel hout, zijn nog oorspronkelijke vormen, constructie details en de boeiselschuimte te zien.

Een verloren gewaande foto gemaakt door Hein Tabink. Hij had deze foto gemaakt toen hij de boot had gekocht. De foto is toen rondgestuurd naar mensen die mogelijk iets over de geschiedenis van het scheepje konden vertellen. Het heeft toen niets opgeleverd. Na de presentatie van het boek "*Ouder Zeilend Hout*" werd deze foto door Robin van Son gevonden op de digitale beeldbank van Nederland maritiem.

Wat aan deze foto opvalt is de van latten gemaakte bank die dan nog is de boot aanwezig is. Het heeft een vorm die je bij door Visser gebouwde boten tegen komt. In 2016 zitten dergelijke banken onder andere in de in 1912 door Visser gebouwde *Hoû Moed* (Houmoed) en de door Visser gebruikte motorrondvaartboot *Neptunus* die nog altijd op het Paterswoldsemeer rondvaart.



banken in de scherpe zeilboot *Hoû Moed* (GtC)

2. Hein Tabink (15 november 1948) is op 17 augustus 2013 overleden. Op een herdenkingskaart die bij zijn uitvaart werd uitgedeeld staat de volgende tekst:

Hein groeide op als middelste zoon van ons gezin van zeven kinderen. Onze broer was een durfal, sportief en reislustig, school kon hem minder boeien. Hij was meer van de praktijk.

Zijn grote passie voor techniek bracht hem na de HTS, richting werktuigbouw, in de scheepsbouw, bij onder meer Boele en later IHC. Zijn liefde voor boten vertaalde zich

ook naar zijn eigen Fries Jachtje Aeolus, dat hij helemaal restaureerde en bijna 35 jaar heeft gekoesterd. Ambachtelijk werk waar hij helemaal in kon opgaan.

Het was zo mooi dat hij de laatste jaren de liefde van zijn leven vond in Kumiko en met haar naar Santiago de Compostella heeft gelopen, gereisd en geskied. Zij was ook voor de familie een aanwinst. Vooral in deze laatste moeilijke fase was ze een grote steun voor Hein en voor ons.

Als mens was Hein zo bescheiden en wars van ieder uiterlijk vertoon, hechtte geen waarde aan materiële zaken maar alleen aan mensen en de grotere waarden van het leven. Zijn zorg voor anderen stond daarbij voorop, ook al bracht hem dat veel zorg en spanning. Zichzelf stelde hij altijd op het tweede plan, tot en met de laatste fase van zijn leven.....”

3. Op 2 september 2013 is Sybren Kingma Boltjes, eigenaar van het door Eeltje Holtrop van der Zee gebouwde Friese jacht Njord, bij de Aeolus wezen kijken. De Njord is sinds 1890 eigendom van zijn familie. De Njord mag als origineel worden beschouwd. De geschiedenis van haar is generaties achter elkaar goed gedocumenteerd. Er zijn geen aanwijzingen dat er wezenlijke veranderingen aan het schip zijn aangebracht. Volgens Sybren is de Njord zwaarder gebouwd dan de Aeolus. Verder is alle ijzerwerk zwaarder gemaakt dan bij de Njord. Zijn indruk was dat de Aeolus niet gebouwd was door Van der Zee.

(De Njord valt buiten de genoemde periode 1883 -1920).

4. In oktober 2016 is er uitgebreid met Siebe Haagsma gecorrespondeerd over de Aeolus. Siebe is eigenaar van de Twa Sisters. Een fjouer acht gebouwd door Van der Zee, en eveneens al generaties (sinds 1897) eigendom van dezelfde familie.



foto GtC Op deze foto is het bandstuk te zien zoals bij de Jannetje, het koperwerk is als bij de Frisia, de gilling lijn is als bij meerdere Van der Zee schepen, inhouten in de boeg zijn identiek met andere Van der Zee schepen, de spantafstand en de leggerafstand is als bij Van der Zee. Het snijwerk is Van der Zee. De beretanden zijn als bij de Frisia. De bedelbalk en hennebalk komen bij meerdere Van der Zee schepen voor gebouwd tussen 1883 en 1920. Het verloop van de gangen is Van der Zee. Het overgebleven koperwerk op roer en zwaarden is Van der Zee.

Op bovenstaande foto reageerde hij als volgt:

“Dat schreeuwt me tegemoet: van der Zee. Snijwerk op bedelbalk identiek aan De Twa Sisters, dat zware stuk hout tegen de voorsteven, onder de bedelbalk, idem. Koperbeslag lijkt me ook identiek, maar is nog wel heel dik. Dat van mij is al voor de helft weggepoetst”.

(De Twa Sisters valt binnen de periode 1883-1920). Een constatering die haaks staat op die van Sybren Kingma Boltjes. Wel verklaarbaar.

5. Zoals hiervoor geschreven kwam Robin van Son in Oktober 2016 nog met een aantal vingerwijzingen naar Van der Zee. Helaas is het zo dat er weinig origineel hout meer in en bij het scheepje aanwezig is. Het bovendeeel van het boeisel, en inhouten in het voorschip en snijwerk lijken nog origineel te zijn. Al het overige hout is van een jongere datum. Op het binnen boeisel zitten nog kenmerkende klosjes waarop de fokkeloet gezet kan worden. (Even als bij de Twa Sisters). (Hein Tabink heeft altijd oorspronkelijk hout van voor de restauratie bewaard. Dit materiaal zou nog worden overgedragen. Zijn erven hebben dit materiaal helaas vernietigd. Alle spanten zijn van recente datum en lichter uitgevoerd dan je bij Van der Zee mag verwachten).

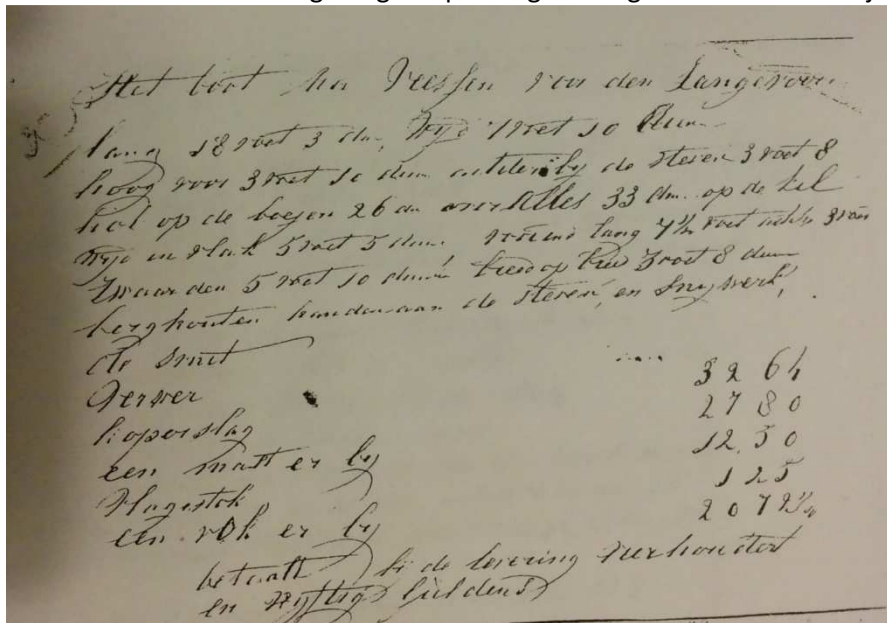
Interpretatie

Inmiddels zijn er meerdere argumenten die voor Van der Zee pleiten dan op het moment dat de heer Vermeer zijn onderzoek deed. Wanneer je het snijwerk als uitgangspunt neemt voor een mogelijke datering, dan moet ze gebouwd zijn tussen 1883 en 1921. Misschien dat het bouwjaar dat op een oude polis staat, 1896, meer juist is dan je in eerste instantie zou verwachten, al ga ik er op voorhand nog steeds van uit dat dit slechts een indicatie is.

Werfboeken Van der Zee

Zoals hiervoor geschreven lijkt het gerechtvaardigd om te gaan zoeken in de jaren tussen 1883 en 1921. In de bewaard gebleven werfboeken van Van der Zee komt een scheepje voor dat in 1892, 1893 of 1894 is gebouwd en voldoet aan de gegevens van de Aeolus. Het exacte bouwjaar staat er niet bij. (De notitie er voor is van 1892, de notitie erna van 1894). Er zijn twee werfboeken waarin het scheepje beschreven is met verschillende handschriften. Het schip dat direct er na wordt beschreven is de boeier Friso, het huidige Statenjacht van de provincie Friesland. Bij dit schip staat het jaartal 1894 vermeld.

1. In boek nummer 3 blz 250 staat een omschrijving, gespecificeerd met bedragen. De leesbaarheid vraagt enige inspanning. Is het genoteerd door Eeltje Holtrop van der Zee?

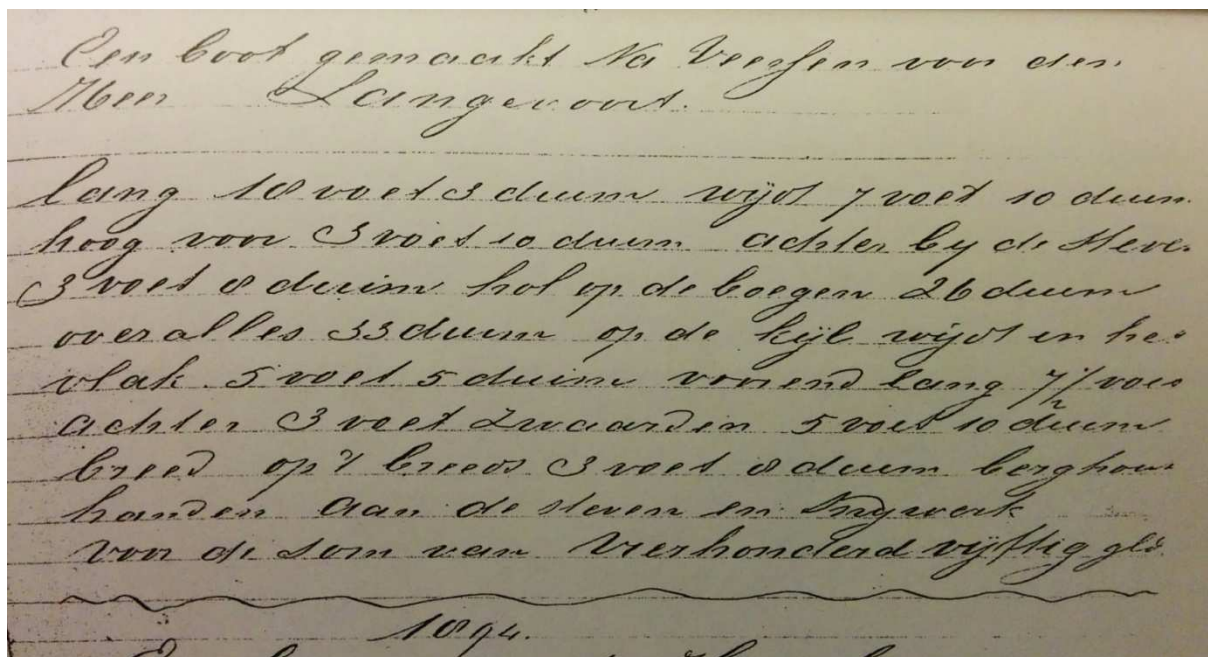


Het boot na V????? voor den Langevoor, lang 18 voet 3 duim, wijd 7 voet 10 duim. Hoog voor 3 voet 10 duim achter bij de steven 3 voet 8 hol op de boegen 26 duim over alles 33 duim op de kiel wijd in vlak 5 voet 5 duim, voerend lang 7½ voet achter 3 voet. Zwaarden 5 voet 10 duim breed op breed 3 voet 8 duim berghouten handen aan de steven, en snijwerk,

de smit	...
verver	32,64
koperslag	27,80
een mast erbij	12,50
vlagestok	1,25
een vok erbij	20,72½

betaalt bij de levering vierhondert en vijftig Guldens

2. De tweede vermelding staat in boek nr.17 op bladzijde 42. Genoteerd door Auke van der Zee? Het handschrift is anders dan van de eerste..



Een boot gemaakt Na ver????en voor den heer Langevoort

Lang 18 voet 3 duim wijdt 7 voet 10 duim. Hoog voor 3 voet 10 duim achter bij de steven 3 voet 8 duim hol op de boegen 26 duim over alles 33 duim op de kiel wijdt en het vlak 5 voet 5 duim voerend lang $7\frac{1}{2}$ voet achter 3 voet zwaarden 5 voet 10 duim breed op't breedts 3 voet 8 duim. Berghout handen aan de steven en snijwerk voor de som van vierhonderd vijftig gld.

-----1894-----

Voorlopige Conclusie 2016

Met zekerheid kun je zeggen dat ze korter is geweest dan de 5.34 meter die ze nu meet. Met een voorlopige schatting zou ze oorspronkelijk zo'n 5.20 meter (18 voet 4 duim) geweest moeten zijn (5.17m wanneer je de door Van der Zee genoteerde maten omrekent). In de werfboeken van Van der Zee zou ze dan als "boot" van ongeveer achttien voet voor moeten komen. De boot voor de heer Langevoort komt hier voor in aanmerking.

Op de werf van Van der Zee werden meerdere maatvoeringen gehanteerd (zie werfboeken). Bij de boot van Langevoort zijn duimen en voeten gegeven. Met de voet wordt de Amsterdamse voet bedoeld. Deze voet was verdeeld in 11 duimen. Een Amsterdamse voet is 28,31centimeter. Verder kom je de el en de palm tegen en werd de meter en de centimeter gebruikt.

1 (Amsterdamse) voet is 28,31 centimeter. 1 (Amsterdamse)duim is $\frac{1}{11}$ (Amsterdamse)voet is 2.57 centimeter (afgerond).

$18 \text{ voet } 3 \text{ duim} = (18 \times 28.31 \text{ cm}) + (3 \times 2.57 \text{ cm}) = 509.58 \text{ cm} + 7.71 \text{ cm} = 517.29 \text{ cm} (5.17 \text{ m})$

$7 \text{ voet } 10 \text{ duim} = (7 \times 28.31 \text{ cm}) + (10 \times 2.57 \text{ cm}) = 198.17 \text{ cm} + 25.7 \text{ cm} = 223.87 \text{ cm} (2.24 \text{ m})$

Er van uitgaande dat de meetgegevens van de Van der Zee's kloppen, en dat de Aeolus de boot van Langevoort is, dan zal de oorspronkelijke lengte 17 centimeter korter zijn geweest dan de 5.34 meter van nu. (Een dergelijk maatverschil kwam ook voor bij de tjotter Hilda van Martijn Perdijk. Hij heeft dit bij restauratie weer gecorrigeerd. De constructie van de rondeljachten maakt het uitzakken mogelijk).

Van de werf van Van der Zee is bekend dat Auke zelf borg stond voor veel (alle?)snijwerk .*Citaat (1956) mevrouw Petersen Romkema: "Oom Auke was zeer bekwaam in houtsnijwerk. Hij maakte prachtige grote kasten van teakhout, die bijzonder fijn waren uitgesneden. Ook het maken van de leeuwtjes op het roer van de boeiers was zijn werk". (Stamboekmonografie blz. 453)*

Van alle bij het Stamboek ingeschreven Van der Zee schepen komt een zelfde soort snijwerk voor bij schepen die tussen 1883 (Aurelia) en 1921 (Jannetje) zijn gebouwd. Het snijwerk van de Twa Sisters (1888) toont misschien wel de grootste overeenkomst. Het snijwerk op de Aeolus is past hier naadloos bij. (zie verder hoofdstuk "snijwerk")



Bedelbalk van het in 1895 gebouwde Friese jacht Argo (foto GtC)

De heer Vermeer beargumenteerd in zijn boek het Friese Jacht dat de achterover hellende achtersteven een verwijzing naar Visser is. Zichtbaar is dat de achtersteven is weggezakt. Er zit een knik ter hoogte van de hennebalk. Aan stuurboord is een verschil / sprong van zeven centimeter meetbaar. De kielbalk is eveneens weggezakt. Wanneer dit bij een restauratie gecorrigeerd wordt, zal de achtersteven automatisch veel steiler komen te staan. Dit impliceert dat dit haar lengte zal beïnvloeden. Ze wordt daarmee korter en "hoger".

Er moet onderzocht worden of de maten die Van der Zee bij "de boot" van Langevoort noemt overeenkomt met werkelijke maten van de Aeolus. Eveneens zal de Aeolus opgemeten moeten worden opdat er digitaal mogelijk de oorspronkelijke lijnen herleid zullen kunnen worden. Deze kunnen vervolgens als leidraad gebruikt worden bij een restauratie. De gevleugelde uitspraak van Eeltje Holtrop van der Zee, "Myn each is myn rij" zal hier losgelaten moeten worden.

Vanwege de dubbele vermelding in de werfboeken, lijkt het gerechtvaardigd te veronderstellen dat de boot van Langevoort gebouwd is in de periode waarin de dagelijkse leiding van de werf over ging van Eeltje naar Auke. In de werfboeken komt staat een aantekening dat Eeltje in 1893 met pre?penioen ging. Wanneer de boot van Langevoort inderdaad de Aeolus is, is Auke dan haar geestelijke vader?

Vóór Van der Zee pleit het snijwerk en details in het over gebleven oude houtwerk. Het fijne boeisel naast de voorsteven en de opbouw van zandstrook en gangen. Oorspronkelijke moet ze elegant zijn

geweest. Eleganter dan ze nu (2018) is. Alle nog aanwezige koperwerk lijkt origineel en lijkt te zijn zoals je het bij andere Van der Zee schepen ziet. Zowel aan de boot zelf als op de zwaardkoppen en het roer. Het messing is dik (2mm) en nauwelijks weggepoetst.

Tegen Van der Zee pleit het ijzerwerk zoals botteloef met bijbehorende stangen , taatsoplegging van de mast en het lummelbeslag. Dit is oud, maar niet zoals gebruikelijk bij Van der Zee.

Of mast, giek, botteloef en tuig oorspronkelijk bij het schip horen? Ik waag het te betwijfelen.

Omdat ze uitgezakt is, moet er geprobeerd worden haar werkelijke vorm te reconstrueren. Digitale tekenprogramma's kunnen hier heel behulpzaam bij zijn.

2017



foto's GtC

Tijdens de Hiswa in 2017 stond de Aeolus op de stand van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten. Op de banner die gemaakt was stond centraal de vraag: “Een Van der Zee of ... toch geen Van der Zee? Wat denkt U?” De antwoorden uit het publiek waren wisselend, maar de teneur was vooral dat ze gerestaureerd zou moeten worden.

Vervolgens is ze in september 2017 gescand. Deze scans gaan gebruikt worden om zo goed mogelijke reconstructie tekeningen te maken.



foto GtC

November 2017

Tijdens een bezoekje van Klaas Havenga (eigenaar van het Friese jacht Dageraat) en zijn zoon Thomas hebben we mijn bevindingen tot dat moment besproken. In de werfboeken van Van der Zee was de plaatsnaam Veessen niet duidelijk leesbaar. Deze plaatsnaam was al gesuggereerd door Dirk Huizinga, maar er was nog niet op gezocht. Klaas Havenga heeft tekstgedeeltes in de werfboeken van Van der Zee vergeleken en kwam met het bevestigende oordeel dat er inderdaad Veessen was geschreven. (De dubbele “s” werd aan het eind van de 19^e eeuw op een eigen manier vorm gegeven. De tweede “s” werd dan als een soort “g” geschreven)

Veessen is een dorpje ten zuiden van Hattem aan de IJssel. De familienaam Langevoort komt oorspronkelijk uit deze omgeving.

Mijn impulsieve reactie op Klaas Havenga zijn oordeel was om eens te kijken of er een website van een historische vereniging in Veessen bestond. De score was positief en de derde foto die getoond werd was er één van een Fries jacht zeilend op de Hank, voor de molen van Veessen. De gelijkenis met de Aeolus was treffend.

Via de streekarchivaris en vrijwillig molenaar Uit Veessen, Gerrit Kouwenhoven kreeg ik de bewuste foto in een hoge resolutie toe gemaald. De foto is genomen voor 1905. Er is in dat jaar naast de molen een bouwwerk opgericht, dat op de foto nog niet te zien is.



Foto genomen voor 1905 op de Hank voor Veessen.

Jan Langevoort (29-3-1858 tot 4-6-1924) was molenaar in Veessen. Gerrit Kouwenhoven heeft het volgende over Jan Langevoorten zijn molen beschreven in de *Geschiedenis van de Mölle van Bats te Veessen 1779 – 2010*.

Over deze molenaar Jan Langevoort, "de vriend van de wind", is de volgende anekdote genoteerd door een Veessenaar, die later zijn herinneringen aan zijn jongensjaren in het begin van de 20^{ste} eeuw opschreef. "Wat was 't dan een apatte gebeurtenis as 't mooje jach Lubertha van de mulder onder de aoverkapping vedan kwamp. As de blanke fokke en 't zeil ehees'n word'n en die mooje boot as 'n lichte meeuwe aover Hank en lessel gleeed. Eigenlek de trots van 't hele darp, want 't raek'n iederiene as 't jach naor buut'n gunk. Een omstander vroeg de mulder: "t Weejt toch niet te hard?" dan lach'n de vriend van de wind: 'Wat praot iej toch van weej'n. Aj de vinger in de luch steek en 't vel krult oe op tut an de ellebaoge, dan weejt 't pas. Wuule trekt 't wiede lokkende waater op, edreev'm deur de wind en 't hele darp zal weet'n wat de Lubertha kan. Door kuj mee wenn'n door kuj mee keer'n en laveer'n, iej

kunt er mee in een pispot keer'n” Een andere uitspraak van hem die hij deed als hij van anderen de opmerking kreeg dat het wel erg hard met de molen ging was: “der brek niks dan holt en iezet”. Het is niet altijd goed gegaan, want een keer heeft hij de koningspil aan stukken gedraaid.”

Met deze informatie lijkt het zeer te verdedigen dat de boot die de heren Van der Zee leverden aan *Langevoort na Veessen* hetzelfde scheepje is als het Friese jacht op de foto. Temeer omdat deze tot in detail gelijkenis heeft met de *Aeolus*.

2018

Blijft natuurlijk altijd de vraag of *Lubertha* de werkelijke naam van het scheepje was. Immers er is sprake van een overlevering. In januari 2018 kwam weer Klaas Havenga met een krantenartikel van 28 september 1897 uit de Provinciale Overijsselsche en Zwolsche Courant waarin een verslag van een zeilwedstrijd staat gehouden bij het Katerveer bij Zwolle. De *Lubert(h)a van Langevoort* vaart er mee. Om een indruk te geven van de sfeer volgt hier het volledige krantenartikel.

Uit: Provinciale Overijsselsche en Zwolsche Courant 28 september 1897

Zeilwedstrijd

Het was gisteren morgen reeds een gezellige drukte op den Veerweg en aan het Katerveer. De jachten en kleinere bootjes die “s middags aan den wedstrijd zouden deelnemen werden door de rijk gepavoiseerde sleepboot Anna naar de sluis gesleept en daar gezamenlijk geschut. Het groote aantal beloofde wat voor de middag, maar de wind lokte menige bezorgde opmerking uit, hij blies juist den IJssel af. Gelukkig wakkerde hij iets aan en schoot tevens wat uit, zoodat tegen den middag het opzeilen niet meer met zooveel bezwaren gepaard ging. Het weer was toen uitstekend.

*Wanneer te 1 uur een zeilwedstrijd een aanvang neemt, komt het grootste deel van het publiek gewoonlijk te twee uur half drie op het terrein en kan dan natuurlijk niet wijs worden uit al die zeilende bootjes die het op de IJssel ziet. Het werkelijk volgen van de wedstrijden, het moet erkend, wordt dan ook slechts door weinigen gedaan. Gelukkig dat de aanblik van den IJssel bij zulke gelegenheden op zichzelf reeds een uurtje aan het Katerveer overwaard is. Het was gisteren middag een vroolijk door elkander krioelen groote en kleine witte zeilen. En als een reus tusschen een troep kleintjes schoot telkens de Freya, het jacht van den heer F. van der Biesen, voorbij het Veer. Trouwens hoewel kleiner van afmetingen trok ook de Tjandi algemeen de aandacht. Later op den middag, bij het einde der wedstrijden kwam de yawl Trilby van den heer Th. Van Heemstede Obelt uit Amsterdam den IJssel opzeilen. Vreemde vaartuigen waren er, behalve de *Luberta* uit *Veessen*, overigens niet. Een drietal Kamper booten, die voor het ringzeilen stonden ingeschreven, waren blijkbaar door den ongunstigen wind 's ochtends verhinderd op tijd aan het Veer te zijn. Nu en dan pagaaide ook een jongmensch op waterschoenen voorbij.*

Te kwart over één werd het sein van afvaart gegeven voor den wedstrijd voor getuigde schippersbooten. Een viertal booten namen er aan deel: 1. Anna, M. van der Biesen te Zwolle, 2. Valk, M. Kurpershoek te Frankhuis, 3. Sloep, Spruit te Zwolle 4. Emma, Jansen,

Zwolle. De Emma was reeds terstond voor, maar toen de Anna bij het opzeilen den lage wal hield, terwijl de anderen midden op de rivier of meer aan de Geldersche zijde waren, haalde zij in en was bij de tweede ronde voor. De Emma ging haar voorbeeld volgen, haalde haar verlies in en kwam met een flinken voorsprong één aan. De prijzen waren in kunstvoorwerpen of in geld naar keuze.

Inmiddels was men ook met het ringzeilen begonnen. Het is uit Zaandam dat deze soort zeilwedstrijd naar Zwolle is overgebracht en de ringen en wat er meer bij hoorde, zijn door de Zaanlandsche zeilvereeniging welwillend aan de Zwolsche zustervereniging geleend.

Ringzeilen is eigenlijk niets anders dan het bekende ringsteken, maar nu in een boot en met een stok, die aan de boeg is vastgemaakt, zoodat het geheel op vaardigheid van den stuurman aankomt.

Om de beurt gingen de deelnemende vaartuigen van een stroomopwaarts gelegen boei af. Juist boven en onder het veer bevonden zich een tweetal ringen. Op een drijvende plank stond een stok en daarop stond de ring, die een halve meter hoog, doch slechts ruim een halve decimeter breed was. Achtereenvolgens moest getracht worden deze beide ringen te steken; daarna werd gekeerd en moest tegen de stroom in den zelfde manoeuvre herhaald worden. Werd een ring gestoken bij het stroomop zeilen, dan gold hij voor twee punten, bij het stroomaf zeilen voor drie, omdat bij snelleren gang het mikken natuurlijk moeilijker werd. Was de ene boot gereed, dan kwam de tweede enz., en dit werd tweemaal gedaan.

De uitslag was als volgt: Meta Sofie, J.D. Reinders te Zwolle, 13 punten: Eclair, W.A. van Laer Cz., K.Husseliak en E.J. Tjeenk Willink te Zwolle, 12 punten: Mathilda, W.Wind en W. van Raalte te Zwolle, 11 punten: Agnice, G.A. Dassen te Zwolle, 7 punten: Luberta, J.Langevoort te Veessen, 7 punten: Tjandi, G.Bruins te Zwolle, 0 punten. Het geringe succes van dit laatste vaartuig was voor een deel te wijten aan den veel snelleren gang en aan den hoogen boeg.

Tusschen het zeilen door, en dientengevolge slechts door zeer weinigen opgemerkt, had het ringroeien plaats. De booten hiervoor waren bemand door een roeier en stuurman. Drie ploegen namen er aan deel, waarvan J. Thiebout jr. en M. van der Biezen met 5 punten wonnen.

De jury bestond uit de heeren: P.N.J. Letie, mr. W.C. Lohman, Van der Moelen (Kampen), J.H. Pauw, en J. Warner (starter).

Het feest werd 's avonds voortgezet met een "kunstavond", en zo vreemd het ons nu valt in een verslag van een zeilfeest over "kunst" te moeten spreken, zoo vreemd zal het zeker gisteren menigeen, en vooral de deelnemers aan den wedstrijd, zijn gevallen, als inleiding tot een bal naar ernstige, zelfs heel ernstige muziek te moeten luisteren. Een Aufforderung zum Tanz was het zeker niet.

Het heeft de drie executanten, de heeren Paul Rigeligi (Berlijn), Victor Schwarz (Weenen), viool, en Jozef Lange (München), klavier, echter niet ontbroken aan bewijzen van waardeering. De verschillende nummers lokten veel applaus uit. De heer Schwarz speelde heel

verdienselijk de bekende Ballade et Polonaise van Vieuxtemps; tegen de technische moeilijkheden, die Rhapsodie hongroise I van Hauser opleverde, was hij echter geenszins opgewassen. De heer Rigelini heeft een stem, die vooral in de lagere tonen aangenaam klinkt, en met zijn zes liederen had hij veel succes. De Variationen A-dar van Mozart werden door den heer Lange goed gespeeld, maar Een publiek dat wacht op een prijsuitdeeling en een bal zucht onwillekeurig bij iedere nieuwe variatie.

De heer W.C. Lohman voerde, bij verhindering van den president, de heer Van Gorkum, het woord bij de prijsuitdeeling, en bij de inleiding daartoe droeg hij o.a. er op aan om als donateur de Zwolsche Roei- en Zeilvereeniging te steunen. Het zou jammer zijn als in een stad als Zwolle, zoo uitstekend er voor gelegen, de watersport zou ondergaan. Daarna reikte hij met een toepasselijk woord aan de winnaars de prijzen uit.

De zaal was vrij goed bezet geweest, maar thans gingen er velen heen. Met een 50tal paren werd het bal geopend, dat vervolgens onder leiding van den heer Hazelhorst plaats had, maar al heel spoedig dunde het aantal, zoodat het bal te half een was afgelopen.

Wanneer de IJssel voor jouw deur stroomt, kan ik me voorstellen dat je daar gaat zeilen. Helemaal wanneer de meren op afstand liggen en er weinig alternatief vervoer is zoals dat aan het eind van de 19^e eeuw was. Wanneer je wel een mooi scheepje wilt hebben, dan kan ik me voorstellen dat je bij een werf als Van der Zee een dergelijk scheepje besteld. Bedenk dat een molenaar aan het eind van de 19^e eeuw iemand "in goede doen" was. Een molenaar was iemand met economisch aanzien.

Misschien ligt in het vaargebied, de IJssel, ook de verklaring voor de erg schuine stand van de boeisels. Immers wanneer deze ver naar binnen vallen, kan de boot meer helling maken voordat er water naar binnen komt. Een veiligheidsaspect?

De Aeolus is een scheepje dat we qua vorm en afmetingen van Van der Zee tot nu (2018) toe niet kenden. Het onderwaterschip lijkt op dat van de tjotter Twa Sisters. Curieus is dat de Hou Moed, eveneens in 1894 op de werf van Van der Zee gebouwd ook een kielbalk heeft. Is dit toeval?

Snijwerk

Zoals eerder aangegeven was het snijwerk van de Aeolus voor mij aanleiding om gericht te gaan zoeken in de richting van de werf van Van der Zee in Joure. De Aeolus heeft aan de binnenzijde een bedelbalk en hennebalk. Aan de buitenzijde bij de voorsteven kluisborden en beretanden. Op het boeisel aan SB en BB heeft het voor drie krullen die aansluiten op de ingeschaafde biezen. In het achterschip twee. Boven de sierkrullen is het boeisel afgedekt met geprofileerd messing.

Een leeuw op het roer ontbreekt. Deze is wel te zien op foto genomen op de Hank bij Veessen en op een foto toen de heer van Mansum eigenaar was. De foto's zijn onvoldoende scherp om hier een goed beeld over te vormen.

Ik ken geen andere tjotter of Fries jacht die toegeschreven is aan een andere bouwer die snijwerk heeft met dezelfde vormtaal. Het snijwerk op de Aeolus komt overeen met dat wat je ziet op andere schepen van Van der Zee gebouwd na 1883.

Afgaande op de overleveringen van mevrouw Petersen-Romkema lijkt het dat er vanuit gegaan mag worden dat het snijwerk op de schepen zeker na 1883 gesneden is door Auke van der Zee. De overeenkomsten zijn groot. Het snijwerk is sprekend en evenwichtig en welgevormd. Het is gedetailleerd en driedimensionaal.

Het snijwerk op de verschillende Van der Zee bedel- en hennebalken is niet identiek, wel gelijkvormig. Immers geen schip is gelijk en de individuele maatvoering moet daarom anders zijn. Logisch dat het snijwerk allemaal detailverschillen laat zien. Maar de opzet is overal gelijk. Eveneens gelijk is de onderste bie die in alle bedel- en hennebalken is gesneden. Deze bie lijkt in hetzelfde vlak te liggen dan de bovenste. De bovenste heeft hetzelfde niveau als de meest uitstekende delen van het snijwerk. De onderste ligt dieper dan het laagste niveau van het snijwerk. Dit is zo gedaan dat het niet in het oog springt. Het is gecontroleerd bij de, Twa Sisters, Argo en het boeiermodel Stanfries.



Links: De BB zijde van de bedelbalk van de Aeolus aan de onderzijde gefotografeerd. De bovenste dunne rode lijn is de kraal aan de bovenzijde. Duidelijk is te zien dat de onderste rode kraal in een ander vlak ligt dan de eerste. Rechts: De bedelbalk in het midden aan de onderzijde gefotografeerd. Duidelijk is te zien dat het snijwerk (groen) hoger ligt dan de onderste rode kraal.



Boven: Bedelbalk onder: Hennebalk

De krullen op het boeisel hebben een uit de krul lopende tak langs de bovenrand.



2x beretand en kluisbord van de Aeolus. De stervorm is vaak gekopieerd ook Visser gebruikte deze vorm. Op de oudere ronde jachten van Van der Zee werd op de kluisborden vaak een soort bloemvorm in meerdere variëteiten gesneden.

De eerder genoemde scheepsbouwers Visser gebruikten zoals bekend de Eeltje, nu Argo, als voorbeeld voor hun ronde jachten. Het snijwerk hebben ze eveneens gekopieerd, maar heel duidelijk hebben ze er hun eigen vorm aan gegeven. Qua contouren zijn er overeenkomsten, maar daar waar het de afwerking betreft helemaal niet.



Links de bedelbalk van de Poseidon het centrale deel is bijna vlak zonder niveau verschil gesneden. Afgekeken van Van der Zee maar veel minder weelderig. Rechts een hoek van de hennebalk van de Prinses Juliana.

Bij de schepen van Lantinga ontbrak het snijwerk vaak. Latere eigenaren voegden dan vaak op persoonlijke titel snijwerk toe.

De boven- en beneden bies komen in het snijwerk van vrijwel alle ronde jachten op de een of andere manier voor, maar liggen altijd in hetzelfde vlak.

Om werkelijk een kunsthistorische beschouwing te kunnen geven over het snijwerk op de Van der Zee schepen zal nog eens een uitgebreid onderzoek moeten worden gedaan.



Links: krullen op het boeisel van de Aeolus met duidelijk zichtbaar een tak ontspruitend aan de krul die onder het messing langs de boeiselrand zoals je bij Van der Zee schepen ziet (oa. Jannetje, Twa Sisters). Rechts de eenvoudiger, minder expressieve, krullen bij de Prinses Juliana (Visser 1911) de bovenste "Van der Zee tak" ontbreekt.

Opmeten

In 2017 hebben we de Aeolus gescand om haar ongerestaureerde vorm vast te leggen. Dit digitale document moet in een later stadium gebruikt worden voor een reconstructie van haar oorspronkelijke vorm. Deze werkwijze is anders dan gebruikelijk. Restauraties worden over het algemeen gedaan met de vaardigheid van een scheepsbouwer die de restauratie uitvoert.

In het digitale tijdperk waarin we in 2018 leven, lijkt het logisch dat de data die met een scan verzameld zijn ook digitaal te verwerken. Technisch is dit geen probleem. Praktisch levert het wel problemen op. De aanschaf van de scanner is er één, vervolgens zijn de benodigde software pakketten kostbaar en makkelijk beschikbaar. Daarna heb je kennis nodig om alles te bewerken.

Wanneer je deze hard- en software professioneel tot je beschikking hebt, dan is de haalbaarheid veel groter dan wanneer dat in je vrije tijd bij elkaar moet vergaren.

Mogelijk dat een traditionele opmeting met daarna een vertaling naar een tekeningen set, sneller werkt en uiteindelijk voordeliger is.

In 2018 maakt Robin van Son een digitale reconstructie die als basis moet gaan dienen voor een toekomstige restauratie. Om weer te kunnen varen zal een volledige restauratie nodig zijn. Hierover zijn wel al gesprekken gevoerd, maar concrete plannen zijn er begin 2018 nog niet.

Tenslotte

Ik denk met deze overwegingen aangetoond te hebben wat de heer Vermeer al voorzichtig suggereerde, al schreef hij het in zijn correspondentie anders aan Hein Tabink. De Aeolus lijkt toegeschreven te mogen worden aan de werf van Van der Zee in Joure. Wie de scheepsbouwmeester is geweest? Mag het op naam van Auke worden gezet? In de werfboeken staat aangegeven dat Eeltje op dat moment met pensioen was, of was het werkpensioen?

Blijkbaar was 1894 een productief jaar voor de jachtbouw bij Van der Zee. Er werden maar liefst vier jachten gebouwd: De Triton, de Hou Moed, de Lubertha en de boeier Friso. De kielbalk die zowel de Hou Moed als de Aeolus hebben, kom je bij andere Friese jachten niet tegen.

De Aeolus is een scheepje dat we qua vorm en afmetingen van Van der Zee tot nu (2018) toe niet kenden. Het onderwaterschip lijkt op dat van de tjotter Twa Sisters.

Het lijstje met personalia kan nu als volgt worden samengesteld:

Aeolus

Bouwjaar 1894

Bouwer: Van der Zee Joure

Stamboeknummer 1445 (plaquette is niet meer bij de boot aanwezig)

Afmetingen 5.34 m x 2.36 m

Zeiloppervlak 24,4 m²

ex Lubertha , ex Ree

Tot u toe bekende eigenaren Aeolus:

1894	-	Jan Langevoort te Veessen (Lubertha)
ca.1955	-	Dr. E.G. Duurtsema oogarts te Beverwijk (Ree).
ca.1958	-	de heer J.H.H. Obertop te Wormerveer (verz.bedrag Hfl.4000,-)
	- 1974	de heer W.H.J. van Mansum te Rotterdam (verz.bedrag Hfl.6000,-)
1974	- 2012	de heer H. Tabink te Ridderkerk (Aeolus)
2012	-	Gerard ten Cate te Zuidlaren (Aeolus)

Bronnen

In de paar jaar vlak voor de oprichting van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten heeft de heer C.J. van Waning de belangstelling voor, in eerste instantie, ronde jachten levend gemaakt. Zelf was hij eigenaar geworden van de boeier Maartje en hij wilde de herkomst en geschiedenis van zijn eigen schip weten. Zijn speurtocht heeft hij treffend beschreven in de Stamboekmonografie "De onverwachte gevolgen van een ondoordacht idee". Het eerste waar hij bij zijn zoektocht (ca. 1953) zo ongeveer tegen aan liep was de werf van Eeltje Holtrop en Auke van der Zee. Beide heren waren op dat moment al lang overleden. Een van de weinigen die uit eigen ervaring kon vertellen over deze werf was Eeltje Romkema. Kleinzoon van Eeltje en neef van Auke Van der Zee. Van zijn hand zijn brieven bewaard gebleven die "uit de eerste hand" verhalen over de Jouster werf. Helaas is hij als bron niet heel lang bruikbaar geweest. Hij overleed op 25 september 1953. Brieven en tekeningen van hem zijn bewaard gebleven.

(Vrijwel) alle onderzoek dat naar de scheepsbouwers Van der Zee uit Joure is gedaan, is "uit de tweede hand". Meestal met de werfboeken van Van der Zee als geschreven bron om op terug te vallen. De meeste beschrijvingen zijn heel feitelijk en gekoppeld aan een individueel schip.

- ***Facsimile uitgave 1994** 17x Werfboeken van de werf van Van der Zee in IJlst en Joure
- ***Vracht- en Vissersschepen van Eetjebaas en Aukebaas** door U.E.E. Vroom isbn 90-228-1879-9
uitgave De Boer Maritiem
- ***Stamboekmonografie** "De onverwachte gevolgen van een ondoordacht idee" door C.J. van Waning
- ***Stamboekmonografie** "De Fjouwerachten van Eeltje Holtrop van der Zee en Auke van der Zee" door E.G. Duyvis
- ***Stamboekmonografie** "Beschrijving van de tjotter Albert en Nelly" door Dr Ir J. Vermeer
- ***Stamboekmonografie** "De Friese Boeier Constanter 1877-1977" door H.G. van Slooten
- ***Stamboekmonografie** "Constanter semper constans" door H.G. van Slooten
- ***Stamboekmonografie** "Argo" door T.Huitema
- ***Stamboekmonografie** "De geschiedenis van de visaak Dophijn" door H.G. van Slooten
- ***Stamboekmonografie** "Het sierbootje Aurelia" door H.G. van Slooten
- ***Stamboekmonografie** "Het Friese jacht Mercurius" door H.G. van Slooten
- ***Stamboekmonografie** "Eeltje Holtrop van der Zee en zijn familie" door H.G. van Slooten
- ***Stamboekmonografie** "Kenmerken van de Friese jachten gebouwd door Jan Visser - Paterswolde" door J. Vermeer

- *Waterkampioen** Jrg 1939 In memoriam Auke van der Zee
Jrg 1961 De oude werf op 'e Jouwer door C.J. van Waning
- *Ouder Zeilend Hout** 2011 door Gerard ten Cate
- * Het Friese jacht** door Dr Ir J. Vermeer 1992 uitgave Hedeby Leeuwarden
- * Tjotters en Boatsjes** door Dr Ir J. Vermeer 1997 uitgave Hedeby Leeuwarden
- * Boeiers** door Dr Ir J. Vermeer 2004 uitgave De Alk en Heijnen Alkmaar
- *De boeier Friso** door Rienk Wegener Sleeswijk en Arend Jan Wijnsma 1994 uitgave Hedeby
ISBN 90-74541-05-4
- *Albatros** door H.G. van Slooten 1971 present uitgave voor gasten Philips Drachten
- *Het statenjacht Friso** door H.G. van Slooten en A.J. Wijnsma uitgave Provinciaal Bestuur van Friesland
- *De Lytse Bever** Peter Tolsma 2008 uitgave De Alk en Heijnen Alkmaar
- *Gudsekop** In 1908 een scheepje gebouwd 1974 uitgave VCJC
- *Aebelina** De doem van eer J.Prins, P.Herrema, A.Veldboom en K.Jansma 2009 uitgave Penn
- *de Flecke Jouwer** (her)doop uitgave Stichting Het Fries Jacht
- *Nederlands Jachtregister 1924/25** uitgave ANWB 1925 inclusief Supplement
- *Voor de Wind** H. Voordewind 1951 D.A. Daamen's Uitgeversmaatschappij 's Gravenhage
- *150 jaar Fries Jacht Njord** Sybren Kingma Boltjes en Klaas Smit 2017 uitgave S.O. Kingma Boltjes
ISBN/EAN 978-90-824232-1-1

www.heerderhistorischevereniging.nl

www.ssrp.nl

www.delpher.nl

www.spanvis.nl

www.friesscheepvaartmuseum.nl

Zonder bijdragen van de volgende mensen had ik dit stuk niet kunnen schrijven:

Hein Tabink †, Gerrit Kouwenhoven, Heerder Historische vereniging, Dirk Huizinga, Jan Eissens, Klaas Havenga, Rienus Zwaneveld, Robin van Son, Martijn Perdijk, Elisabeth Spits, Jeanette Tigchelaar, Jaap Bernhard, Alexander de Vos

=====

Bijlage

Tekst Hoofdstuk 2.10 Aeolus uit Ouder Zeilend Hout

Hoofdstuk 2. 10 Aeolus

Bouwjaar onbekend (volgens polis en overlevering 1896)

Bouwer: vermoedelijk Visser Paterwolde

Stamboeknummer 1445

Afmetingen 5.30 m x 2.36 m

Zeiloppervlak 24,4 m²

ex Ree

Tot u toe bekende eigenaren Aeolus:

ca.1955 - Dr. E.G. Duurtsema oogarts te Beverwijk.

ca.1958 - de heer J.H.H. Obertop te Wormerveer (verz.bedrag Hfl.4000,-)

- 1974 de heer W.H.J. van Mansum te Rotterdam (verz.bedrag Hfl.6000,-)

1974 - de heer H. Tabink te Ridderkerk

Aeolus:

In de schepenlijst van 2011 van het stamboek staat bij de Aeolus genoemd dat ze bij Visser gebouwd is in 1904 als Zeeleeuw. De Aeolus staat in het Stamboek voor Ronde- en Platbodemjachten ingeschreven sinds 1989. De Stamboekplaquette zit niet (zicht)baar in het schip.

De heer Vermeer beschrijft in zijn boek "Het Friese jacht" de "Aeolus" op de bladzijden 186 en 187. Hij is erg voorzichtig met het aangeven wat de oorsprong van de Aeolus is. Als mogelijkheden geeft hij zowel Van der Zee uit Joure als Visser uit Paterswolde, zonder er verder een uitspraak over te doen. Hij geeft met argumenten aan waarom het zowel bij de ene als bij de andere werf gebouwd zou kunnen zijn. Hij legt niet de link tussen de Nelly en de Aeolus.

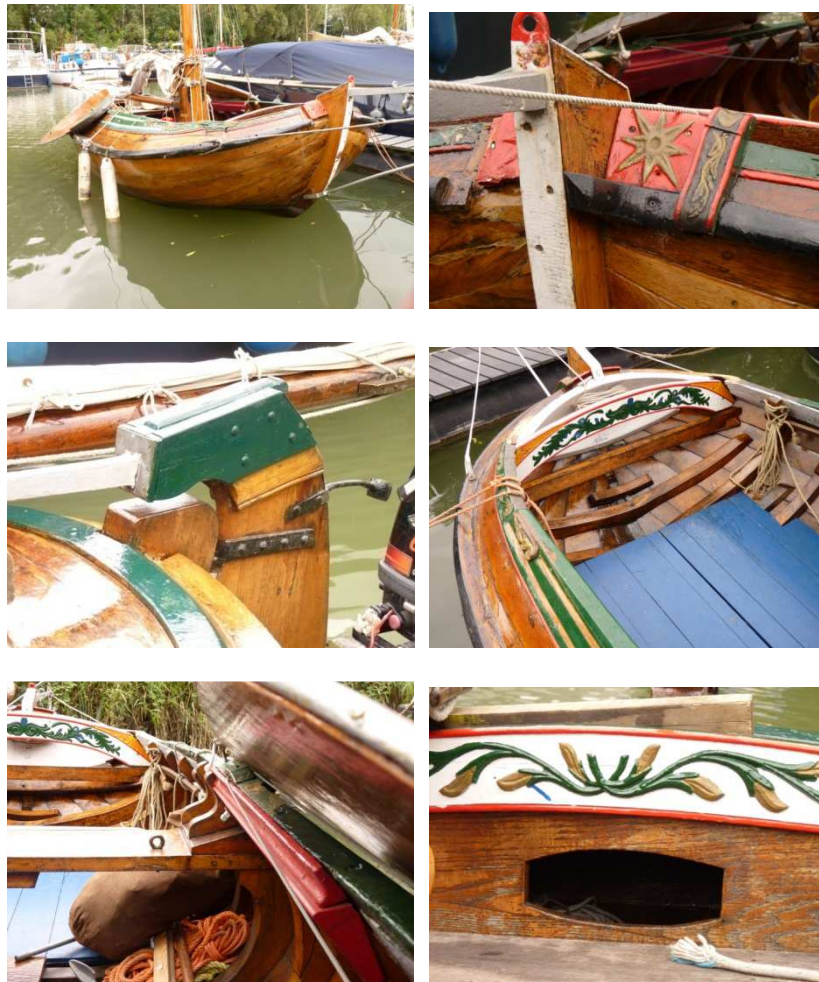
Op basis van de observatie van de heer Vermeer, is de Aeolus opgenomen in het Stamboek oorspronkelijk als de "Zeeleeuwin", gebouwd door Visser. De Aeolus komt echter duidelijk niet overeen met de Zeeleeuwin zoals die op foto's staat afgebeeld. Dit schip is zwaarder, de Aeolus eleganter. Wel heeft ze onmiskenbare trekken die bij de door Visser gebouwde jachten voorkomen. Het voorschip heeft een grote gelijkenis met dat van de Stânfries die ook in 1917 gebouwd is.

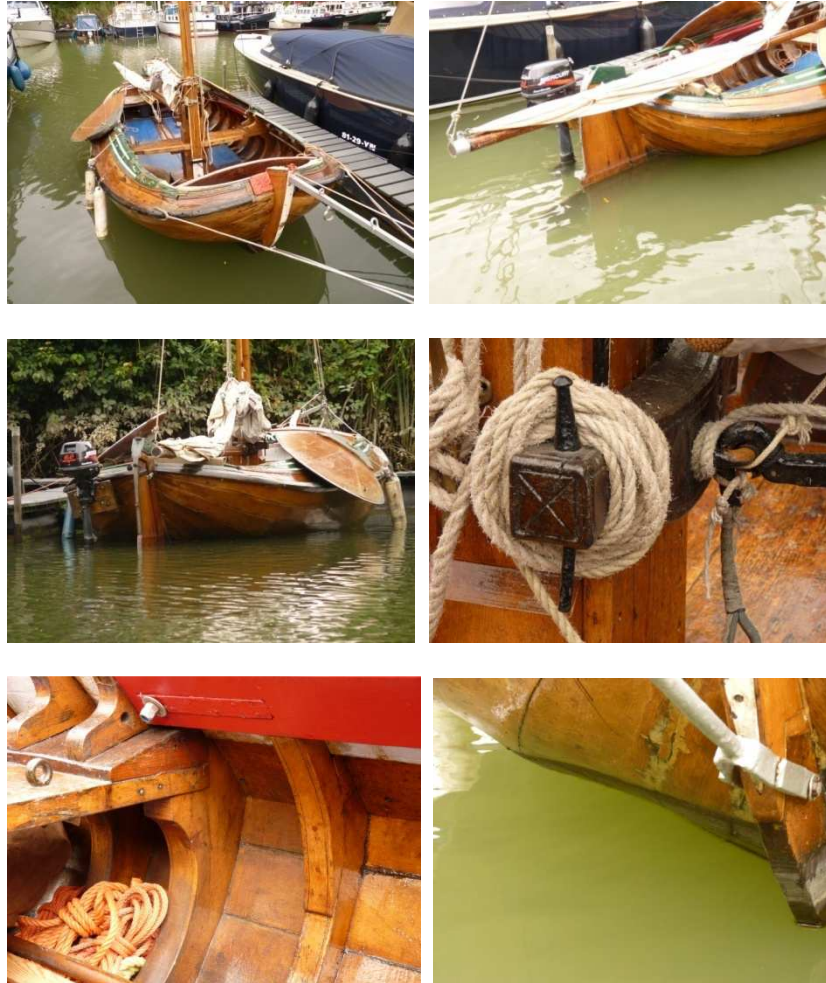
Op 2 oktober 2010 heb ik de Aeolus bekeken. Op basis van bekende gegevens uit het verleden, en de opmetingen die de heer Vermeer gedaan heeft, was ik de mening toegedaan dat de Nelly en de Aeolus wel eens een en hetzelfde schip zouden kunnen zijn. Hoewel foto's erg vertekend kunnen zijn door verschillende lenskwaliteiten, lensspecificaties en posities van waaruit de foto's genomen zijn, kan wel geconcludeerd worden, dat de details zoals de vorm en de verhouding van het snijwerk op het boeisel gelijkenis tonen.

Echter: Er zijn verschillen. (oa. ijzerwerk en proporties).

De eenvoudigste manier om te laten zien hoe de Aeolus er uit ziet is het tonen van foto's. De foto's zijn toen genomen op haar ligplaats.

12 x Foto GtC. 2010 Aeolus





Met beperkte historische gegevens die de heer Tabink, de huidige eigenaar van de Aeolus, van het schip heeft heb ik een aantal eerdere eigenaren terug kunnen vinden. De weg terug langs eigenaren uit het verleden is nog niet sluitend. In chronologische volgorde een weergave van mijn speurtocht:

Dr. E.G.Duurtsema Beverwijk (midden 50er jaren).

Binnen de familie Duurtsema is een opeenvolgende reeks van boten "Ree" genoemd. Ook dit scheepje gaven ze deze naam. Het komt van het commando: "Klaar om te wenden....ree." Of deze naam ook werkelijk op het scheepje heeft gestaan is niet meer met zekerheid te zeggen. Oogarts Duurtsema is ongeveer drie jaar eigenaar geweest zonder te kunnen zeilen. Hij heeft nooit de tijd kunnen vinden om zich de kunst eigen te maken. Zijn praktijk slokte hem teveel op. Zijn kinderen zeilden er wel mee. Ze had een ligplaats bij de Wilgenhoek aan het Alkmaardermeer. Later kregen ze een Vrijheid.

Zijn zoon, B.Duurtsema, kan zich nog goed herinneren met de "tjotter" te hebben gezeild. In zijn herinnering zeilde het scheepje goed. Het was wat wreed op het roer. De romp was wit met groen geschilderd, de zwaarden waren gelakt. Het zware katoenen tuig had geen zeilnummer.

De restauratie uit 1951 zoals op de polis van Obertop staat vermeld is, is waarschijnlijk door een eerdere eigenaar uitgevoerd. De heer B. Duurtsema kon zich hier niets van herinneren, en veronderstelde dat dit gebeurd was voordat de familie Duurtsema eigenaar was. Wel wist hij te vertellen dat de kielbalk niet al te best was. Van een patiënt uit de praktijk had vader Duurtsema vernomen dat er voor de conservering wolmanzout gebruikt moest worden, dit werd aangeschaft bij een werf in Amsterdam. Het werd gebruikt zonder beschermende middelen. Gele handen en armen waren wekenlang het gevolg.

Omdat mij bij de Aeolus een aantal dingen waren opgevallen, heb ik nagevraagd bij zowel de heren Obertop en Duurtsema. Een in het oogspringend verschil tussen de foto's van 1917 van de Nelly en de Aeolus in 2010 is het verschil in botteloef. Eerst met beslag om de voorsteven, en nu door de voorsteven zoals bij een tjotter. De heer Duurtsema was stellig in zijn overtuiging dat het beslag om de voorsteven zat.

Dit laatste kan betekenen dat de botteloef ergens tussen 1955 en 1974 is veranderd.

J.H.H. Obertop (jaren rond 1958)



Coll. Obertop. Op het Zwet. De fok wordt halverwege de botteloef gevoerd.

De heer Obertop zeilde met zijn gezin met het scheepje. Het werd gebruikt als moederschip. De kinderen zeilden met Pluisjes. Nadien kocht hij voor dit doel een Ijselaak. Veel groter en met veel meer ruimte. In 2010 vaart de inmiddels 95 jarige heer Obertop nog altijd. Nu met een motorsloep.

Wanneer hij "de tjotter" kocht is niet meer duidelijk. Het scheepje lag in de jaren kort na de oorlog te koop bij Jachthaven Weromeri aan het Zwet bij Wormer. Oogarts Duurtsema uit Beverwijk had het daar te koop liggen.

Zelf was de heer Obertop eigenaar van een (lijn)oliekoekenfabriek / (lijn)olieslagerij op de plek waar de oliemolen De Oranjeboom had gestaan aan het Kalf bij Zaandam. Het vaargebied was Noord-Holland. Voornamelijk het Alkmaardermeer. Er werd onder een tent in de boot geslapen.

Hoewel het al zo'n vijftig jaar geleden is dat de heer Obertop eigenaar was, kan hij zich nog wel het nodige herinneren van het scheepje. Zo kon hij me bevestigen dat ze tjotter werd genoemd. Ze voer naamloos rond evenals bij de familie Van Mansum die haar ook geen naam had gegeven. Ze werd goed onderhouden, was wit geverfd, en het blanke lakwerk was goed onderhouden. Ze had een voordek waar op gelegen kon worden en banken waar spullen in op konden worden geborgen.

Ze is verkocht via een jachthaven in Westknollendam.

Bij de spaarzame documenten die nog bij de Aeolus aan wezig zijn, zit nog een polis uit 1957 van "De Nederlanden van 1845" op naam van de heer J.H.H. Obertop te Wormerveer. Verzekerd is een tjotter zonder naam. Als bijzonderheid staat vermeld dat er een restauratie in 1951 heeft plaatsgevonden.

Als bouwjaar staat 1896 aangegeven. De heer Obertop bevestigde dat dit jaartal achterin de boot stond bij het roer. Ongetwijfeld op de slotplaat onder de hennebalk.

W.H.J. van Mansum (jaren rond 1965 tot 1974)

De kleindochter van de heer Van Mansum, de eigenaar vóór de heer Tabink, schreef de volgende herinneringen aan het scheepje in 2010 op:

Karin Henken:

Allereerst is de boot geschonken door de textielvereniging aan mijn grootvader Dhr. W. van Mansum. Leuk cadeau, maar zelf heeft hij er zelden mee gevaren. Dat deden de kinderen en kleinkinderen.



Coll. Van Mansum Gepaviseerd bij de overdracht aan de heer Van Mansum.

Mijn broer, toen een knaap net terug van de zeilschool is eens met zwaar weer op de Bergse Achterplas gaan zeilen, samen met mijn vader en de nu nog levende tante. Ze hebben toen TE scherp aan de wind gezeten en de mast is overboord gekiept, dit tot woede van mijn grootvader die zijn "speeltje" in puin zag. Het "gangboord" moest deels vervangen en heeft, volgens de overlevering, best een hoop geld gekost.

Na verloop van tijd werd het noodzakelijk om delen van de bodem te laten vervangen. De enige die in mijn vaders ogen de nodige kennis bezat, woonde aan de Zaan.

In alle vroegte zijn we (ik mocht als ukkie mee) vertrokken, mijn vader, mijn tante en ik. Helemaal gemotord en bij het vallen van de avond zijn we bij de sluis van Amsterdam aangekomen. Steenkoud heb ik het gehad!

Die sluiswachter was niet blij dat wij zo laat nog wilden sluizen.

We zijn het IJ opgevaren en mijn tante en ik moesten ieder op een van de zwaarden gaan zitten voor de uitkijk ik zag een schaduw heeeeel groot maar ik moest me niet aanstellen, ik hoor het hem nog zeggen.

Twee tellen later klonk er een enorme scheepstoeter en zijn we de luchtinhammen van de IJ-tunnel ingevaren, in gevlucht. Het bleek dat er een cruiseschip binnenkwam en hij ons op de radar kwijt was. Het voer natuurlijk erg langzaam vandaar dat ik het niet had zien bewegen..... We hebben ruim een uur in de inham gelegen en dat enorm kolos is voorbij gekomen toren hoog , gezien vanuit het notendopje waarin wij zaten.

We zijn de Zaan opgevaren, dat was de eerste keer dat ik het daar zag vanaf het water en de werf waar we ons moesten melden was dicht, mijn vader pisnijdig. Die heeft de beste man opgezocht en wij moesten de boot

klaarmaken om te vertrekken. Toen zijn we met het openbaar vervoer (toen vanuit Zaandam een hele onderneming en als kind nog NOOIT gedaan) weer naar Rotterdam gegaan. Deze tocht hebben we, in mijn beleving 2-3 keer gedaan, mijn tante zegt 4x maar dat dacht ik niet.

Wel ben ik ook meegegaan om het schip naar de IJssel (ZH) te varen, weinig sensatie voor een zeilertje als ik in de dop. Wel machtig om de parksluizen uit te komen het grote water van de Waterweg op te komen, maar ach... en weer met het openbaar vervoer terug naar Hillegersberg.....

Ik kan me een zomertocht herinneren over alle plassen van Zuid-Holland, een waanzinnige vakantie, maar de boot was open dus slapen was niet echt een pretje. We lieten hem liggen om dan een paar dagen later weer verder te trekken.

De geur van de boot is iets wat ik me wel goed kan herinneren, een teerlucht, een muffige teerlucht.

De heer Van Mansum was in de naoorlogse jaren voorzitter van de Nederlandse Textielvereniging en heeft het scheepje gekregen bij het terugtreden uit zijn functie als voorzitter. De vaartochten die zijn kleindochter mevrouw Henken beschrijft zijn tussen 1965 en 1970 geweest.



Coll. Van Mansum. De bijzondere roerversiering was los en afneembaar. Deze is verloren gegaan. De foto is genomen bij de Bergse Voorplas waar de familie van Mansum woonde. Van deze foto bestaat ook nog een kleuren afdruk waar helaas de randen af zijn gesneden.

H. Tabink 1974 - heden

De huidige eigenaar de heer Tabink is al zo'n 40 jaar eigenaar. Als Rotterdams scholier fietste hij dagelijks langs de Rotte en zag er een verwaarloosd wit geverfd scheepje liggen. Na verloop van tijd begon het hem intrigeren en is hij op zoek gegaan naar de plek waar het in de scheepvaartgeschiedenis geplaatst zou moeten worden. Hij had geen kennis van dergelijke scheepjes. Op het moment dat hem duidelijk werd wat het voor type was, heeft hij de toenmalige eigenaar benaderd of die het wilde verkopen. Niet gehinderd door

enige vorm van voorkennis heeft hij het gekocht en weer vaarbaar gemaakt. Altijd heeft hij er mee op de rivieren in de omgeving van Rotterdam en Dordrecht gevaren. Na er een aantal jaren mee gevaren te hebben is de heer Tabink in contact gekomen met een sloepenbouwer uit Purmerend. De Aeolus is er op een vrachtwagen heen gebracht. Samen hebben ze haar gerestaureerd. Het aanwezige snijwerk hebben ze laten zitten. Alle markante en waardevol geachte stukken oorspronkelijk hout van deze restauratie zijn bewaard. Origineel is volgens de heer Tabink de constructie en het snij- en ijzerwerk. Slechts een keer, is hij met de Aeolus op een Stamboekreünie in Dordrecht geweest.

In de jaren hiervoor is niet met zekerheid te zeggen in welke jaren de families Duurtsema, Obertop en Van Mansum eigenaar waren. Wel is het zeker dat deze volgorde van eigenaren juist is.

Bevindingen:

Ze heeft in haar bestaan te veel meegemaakt om haar in alle details te kunnen duiden. Een meegerestaureerde deuk aan bakboord zijde voor het mastdoft verradt nog een aan- cq. overvaring met een binnenschip in het verleden, onbekend wanneer. Zijn toen de voorsteven en botteloef beschadigd en vervangen? Met zekerheid heeft ze drie keer een grote reparatie of restauratie ondergaan. In 1951 voordat Duurtsema eigenaar was, daarna toen Van Mansum eigenaar was en ook in 1983 heeft de heer Tabink dit gedaan. Van Mansum en Tabink, beiden uit Rotterdam, zijn voor de reparaties teruggegaan naar Noord-Holland.

De Aeolus, zoals ik haar gezien heb, heeft een aantal opvallende dingen die ik zal proberen op te sommen:

De Aeolus heeft een mooi sprekende voorsteven die naar de waterlijn toe verjongd is.

- *Ze heeft een gepiekt voorschip dat "op" het water ligt.*
- *Ze heeft een opvallend erg lange botteloef, die door de voorsteven gestoken is als bij een tjotter. De stagen zitten met gaffels om de steven en het berghout. Deze constructie lijkt niet oorspronkelijk en is niet te herkennen op de foto uit 1917.*
- *Haar constructie is als een tjotter met opgeschroefd berghout. Deze constructie is overgenomen van de situatie zoals die was toen de heer Tabink haar kocht.*
- *Ze is heel stabiel wanneer je aan boord stapt. (Als bij de Poseidon)*
- *Ze is sterk V-vormig op het grootspant.*
- *Alle snijwerk lijkt als bij de andere Visser jachten.*
- *Het roer is als dat van de Poseidon. Het helmhout is afgezaagd en in de roerkop vastgezet. Er is geen roerversiering.*
- *De boeisels vallen erg ver naar binnen.*
- *De giek steekt erg ver achter het roer uit. Zover dat je de giek boven de wal moet trekken om het grootzeil er vanaf te nemen.*

- *Het schootbeslag op de giek zit ver achter het aangrijppunt onder in de boot.*
- *Het voorschip is open.*
- *Een achterbank ontbreekt.*
- *De achtersteven is erg zwaar uitgevoerd.*

Gezien haar constructie moet ze gekwalificeerd worden als tjotter met berghout. Haar voorkomen is als een Fries jacht. Er is een berghout met slemphouten, beretanden en kluisborden. Aan de hand van de foto's die ik in oktober 2010 maakte, oordeelde Pier Piersma dat de piek in het voorschip net zo ligt als die bij de Stânfries. Hiermee bevestigde hij mijn primaire oordeel. Om tot een werkelijke vergelijking te kunnen komen zouden beide schepen eens naast elkaar gelegd moeten worden. Het is heel verleidelijk om trekjes van het ene schip in het andere te willen zien. Een poging om een en ander te visualiseren:



Links het achterschip van de Aeolus versus achterschip Poseidon rechts. Beide gefotografeerd in 2010. GtC.



Links het voorschip van de Aeolus naast het voorschip van de Stânfries rechts. Beide gefotografeerd in 2010. GtC.



links Bedelbalk Aeolus rechts Bedelbalk Prinses Juliana.



links krullen BB achter op Aeolus, rechts krullen SB achter Prinses Juliana

Natuurlijk zouden naast deze foto's ook gelijkwaardige foto's van andere ronde jachten geplaatst moeten worden. Om me zoveel mogelijk tot Visser te beperken heb ik er voor gekozen dit niet te doen. Bij schepen van andere bouwers ziet het er anders uit, terwijl hier overduidelijke gelijkenis is.

Helaas is de foto uit de Watersport, de enige bekende foto van de Nelly met zichtbare details uit het verleden. Er zijn overeenkomsten, maar de verschillen zijn net zo zeer aanwezig. De Aeolus lijkt vooral platter te zijn en minder zeeg te hebben.

De kop en het profiel van de voorsteven zijn gelijk, de botteloef lijkt even lang te zijn, maar is heel anders gevormd. Ook lijkt de giek erg ver uit te steken. De opbouw van het snijwerk lijkt gelijk te zijn, maar het aantal ingeschaafde biezen in het boeisel lijkt anders. Misschien dat een oorspronkelijk potdeksel bij een restauratie niet is teruggeplaatst. De helling van het boeisel lijkt gelijk. Het profiel van het berghout lijkt identiek, maar op de foto van de Nelly lijkt het zwaarder uitgevoerd. Mogelijk dat er een witte bies langs het berghout op het boeisel is geschilderd. Dit zou het aanzien ervan wat massiever kunnen maken. Het schip lijkt hoger op het water te liggen, maar ook dat kan: een nieuw schip dat nog geen water opgenomen heeft, ligt hoger op het water dan een ouder schip dat zich met water volgezogen heeft

(De heer Vermeer concludeert aan de hand van zijn opmetingen in 1990 dat de achtersteven 10 centimeter dieper ligt dan de voorsteven. Het schip helt achterover).

Het ontbreken van de zwaarden zal er voor zorgen dat het achterschip op de foto wat hoger ligt. Het is niet denkbeeldig dat het achterschip iets uitgezakt is in de loop der jaren. De heel zware achtersteven zal hierop een negatief effect hebben.

De Aeolus heeft trekken van de Nelly, maar details waarvan je zou verwachten dat ze gelijk zouden blijven, komen niet overeen. Oude reparaties, restauraties, en het ontbreken van de geschiedenis van 1928 tot 1953 kunnen veel verdoezelen.

Het is niet waarschijnlijk dat typerende kenmerken zoals een ver uitstekende botteloef en een ver achteruitstekende giek veel veranderd zullen zijn, echter, het is niet uit te sluiten. Ik heb de indruk dat de botteloef en de giek verder uitsteken dan op het zeilplan zoals Philippona het geeft.

Verder: De mast staat hellend achterover, al is dit niet meer de oorspronkelijke stand. Het zeilwerk moest ooit vervangen worden en is niet helemaal op dezelfde plaats terug gekomen als waar het gezeten heeft. De mastkoker is erg zwaar, en is niet uitgevoerd zoals gebruikelijk en waarschijnlijk niet origineel. Onder het mastdoft is het twee keer zo zwaar als erboven.

In een brief aan de heer Tabink uit 1990 schrijft Vermeer: "Wat de herkomst van uw jacht betreft, ben ik geneigd aan Visser, Paterswolde de voorkeur te geven op grond van de volgende drie kenmerken: - de betrekkelijk geringe zeeg (is bij v.d. Zee groter) - de dito kruiphoogte (idem) - de schuine stand van de achtersteven (staat bij v.d. Zee veel meer vertikaal)".

Evenals de heer Vermeer meen ik dat dit scheepje haar oorsprong bij Visser uit Paterswolde heeft. Wanneer het aantal, van acht bekend veronderstelde Friese jachten die door Visser gebouwd zijn klopt, dan komt alleen de Nelly in aanmerking om de Aeolus te zijn. De Zeeleeuw is waarschijnlijk qua afmetingen even groot geweest, maar qua vorm volstrekt anders. Of... heeft Jan Visser nog een rond jacht gebouwd dat nooit genoemd is?

Wieb Visser (1919) herinnert zich nog als klein kind (circa vijf jaar) de bouw van een "tjotter" te hebben meegemaakt. Op 11 maart 2011 vertelde hij me dat er in totaal zo'n twaalf tjotters waren gebouwd op de werf van Visser. Details kon hij me er niet van geven. Hij kon zich nog goed herinneren dat de kajuiten op de Prinses Juliana en de Stânfries waren gezet.

Wanneer er werkelijk meer ronde jachten dan de tot nu toe bekende acht door Visser gebouwd zijn, dan kan het heel goed zijn dat de Aeolus en de Nelly niet een en dezelfde zijn. Blijven de vragen wat er van de Nelly geworden is, en wat de verdere voorgeschiedenis van de Aeolus is. Slechts op één aspect van het Paterswoldsemeer staat een scheepje afgebeeld dat in aanmerking komt om de Aeolus te zijn. Het is een aspect waarvan ik een gestempeld

exemplaar uit 1902 bezit. De details zijn te slecht te zien om er een definitief oordeel over te vellen. De notitie op de verzekeringspolis "1896" zou dan waar kunnen zijn.

Een overlevering bij de familie Helder van de Argo (Eeltje) is dat ze in 1896 door Jacob Helder van Eeltje Van der Zee is gekocht en niet 1900 zoals de heren Huitema en Vermeer beschrijven. Ook bestaat de notitie van Huitema dat de Zeeleeuwijn sterk naar binnen vallende boeisels had. Dit is een in het oog springend detail van de Aeolus. De Argo (Eeltje) zou in dat geval als voorbeeld hebben kunnen gediend. Is de Aeolus dan toch de Zeeleeuwijn? Zijn de foto's die ik met het bijschrift Zeeleeuwijn heb gevonden van een ander schip?

Wanneer je deze schepen in chronologische volgorde bekijkt, dan valt op dat de Zeeleeuwijn, de Luctor en de Prinses Juliana een "stomp" voorschip hebben. Bij de Poseidon, de Froukje en de Stânfries is dit veel eleganter gevormd. De Aeolus past naadloos bij deze laatste drie. De gelijkenis van het voorschip met de Stânfries is treffend.

Met de opmerkingen van Wieb Visser, gedaan in 2011, dat er meer ronde jachten, ook nog in zijn jeugd, gebouwd zijn, in het achterhoofd neig ik ernaar om de Aeolus als een jonger schip van Visser te kwalificeren.