

# STAMBOEK VAN FRIESE RONDE JACHTEN

(II)

Het springtij van correspondentie, dat op mijn artikel in het October-nummer 1952 volgde, heb ik even moeten laten afebben, alvorens mij te wagen aan een voorlopige inventarisatie van hetgeen aan nieuwe gegevens en nog onbeantwoorde vragen in het „Stamboek“-archief achterbleef.

Ik mag dan wel beginnen met een woord van dank aan allen, in den lande en ook daarbuiten, die in velerlei vorm blijk gaven van hun belangstelling voor de Friese „ronde“ jachten. Dan ben ik meteen toe aan enkele noodzakelijke rectificaties.

In de eerste plaats was de naam van het stamboek minder juist. Immers, boeiers, jachten en tjotters, waarin het stamboek primair geïnteresseerd is, zijn inderdaad geen „plattbodemjachten“, doch „ronde“ jachten. De naam is dienovereenkomstig gewijzigd in „Stamboek Friese Ronde Jachten“.

Verder heeft een nader onderzoek in de werfboeken van E. H. van der Zee uitgegeven, dat het jacht „Frisia“ van de heer R. Buisman te Zwartsluis niet werd afgeleverd op 18.12.1873, doch op 7.4.1876 aan L. K. de Vries te Grouw. Op 18.12.1873 werd daarentegen afgeleverd de boeier „Stanfries“, lang 7.58 m. en breed ca. 2.90 m. De opdrachtgever was G. de Vries te Grouw, die tot en met het zeilseizoen 1873 in vele wedstrijden in Friesland en ook in Amsterdam uitkwam met zijn *tjotter* „Stanfries“.

Zoals Ernst Crone vermeldt in zijn kostelijke boek „Bladzijden uit de Geschiedenis der Jachthavens en van de Zeilwedstrijden te Amsterdam“, pag. 39, brak aan de vooravond van de Jubileumwedstrijden, uitgeschreven door de Amsterdamse Zeilveren. „De Hoop“, ter ere van haar 25-jarig bestaan, brand uit in een loodsje aan de toenmalige Jachthaven en wel door zelfontbranding van het daar gereed staande vuurwerk. Het in deze loods opgehangen wedstrijdtuig van de *tjotter* „Stanfries“ ging bij deze brand verloren. De eigenaar G. de Vries leende echter andere zeilen en wist hiermede toch de overwinning te behalen. De voorzitter van „De Hoop“ wijdde bij de prijsuitdeling de nodige lof „aan de vreemdeling“ en overhandigde hem de prijs met de woorden:

„Al zijn de zeilen ook verbrand,  
De Stanfries houdt de overhand“.

Ik vermeld deze anecdote om twee redenen. In de eerste plaats, omdat men tot op de huidige dag in Friesland kan horen, dat de „Hollanders“ met opzet de zeilen van de „Stanfries“ in brand hadden gestoken, hetgeen slechts bewijst, dat het soms lang kan duren voor de waarheid het kwade gerucht achterhaalt.

In de tweede plaats omdat de be-



„Tjet Rixt“. Onze oudste boeier, gebouwd in 1843 door Eeltje Tjeertes Holtrop te IJlst. Een scheepsbouw-historisch monument, dat niet onder slopershanden mag komen. Eigenaar J. T. M. Hepkema, Leeuwarden.

schrijving van dit drama mij op de gedachte bracht, dat het op 18 December 1873 aan de heer G. de Vries afgeleverde „jagt“ wel eens de gelijknamige boeier „Stanfries“ kon zijn. Een nauwkeuriger onderzoek van de in de werfboeken vermelde afmetingen en verdere beschrijving bevestigde dit vermoeden. Mijn vergissing werd vooral veroorzaakt doordat ik aanvankelijk niet wist, dat Eeltjebaes *altijd* wanneer hij de lengte en breedte (wijdte) opgaf in ellen en duimen, ten rechte bedoelde meters en centimeters.

Deze boeier „Stanfries“ was eveneens een bekende hardzeiler en zij was later vele jaren het eigendom van jhr. C. van Eijsinga. Een bekende latere eigenaar was o.a. Notaris A. Faber te Langweer.

In 1946 trof de heer H. Voordewind deze eertijds zo vermaarde en snelle boeier aan bij „Heslenfeld Scheepvaart“ te Amsterdam. Het schip was toen reeds ver heen en helaas kon tot dusverre niet worden nagegaan aan wie deze boeier in 1946 of 1947 werd verkocht. De mij door verschillende belangstellenden in Friesland gestelde vragen, waar de boeier „Stanfries“ gebleven is, zullen het tot mijn spijt voorlopig met dit onbevredigende antwoord moeten stellen. Ik heb echter nog hoop, dat een der lezers van de W.K. ons weer op het spoor brengt van dit schip. Het zal mij althans niet verwonderen, wanneer deze vermaarde boeier weer ergens opduikt.

In mijn vorig artikel deed ik in het bijzonder een goed woordje voor het

behoud van twee boeiers en wel voor de nestor onder de boeiers „Tjet Rixt“, gebouwd in 1843 door de grootvader van „Eeltjebaes“, Eeltje Tjeertes Holtrop en voor de boeier „Friso“ ex „Semper Idem“.

Om met de „Friso“ te beginnen, kan ik met enige voldoening vermelden, dat een zestal lezers informaties inwon over de mogelijkheden om dit schip te kopcn en te herstellen. De eigenaar, de heer K. van Leuven, te Amsterdam, bleek bereid het schip te verkopen. Ware een langdurige winter niet tussenbeide gekomen, dan zou de „Friso“ althans reeds voor nader onderzoek op de helling zijn gehaald, en er bestaat dan een kans, dat deze eertijds prachtige boeier nog wordt gered. Men kan deze hoop met des te meer liefde koesteren, wanneer men de getuigenis leest van twee oudere zeilers, die deze boeier „Friso“ in haar glorietijd gekend hebben.

1e. De heer J. L. van Walbeek te 's-Gravenhage kocht op 9 October 1908 in combinatie met zijn vriend de heer M. C. van Zanten, toen beiden te Dordrecht woonachtig, de boeier „Friso“ van de heer G. Randaxhe te Antwerpen, die op zijn beurt dit schip had gekocht na het overlijden van de heer Lans te Capelle a. d. IJssel. De heer van Walbeek schreef o.a.:

„De heer Lans was een groot zeil-liefhebber, doch tenslotte te oud om te zeilen. Hij liet echter toch de „Friso“ in de zomer achter zijn huis liggen, haar menigmaal optuigen en ging dan aan het roer zitten met de helmstok in de hand, alleen om nog te kunnen genieten van het pracht-schip



en de mooie tuigage. In die tijd stond nog een koperen kanon op de voorplecht, doch dit was in 1908 verdwenen."

De „Friso" voerde toen bij een lengte van 9 m. een mast van 13.75 m! Tussen 1908 en 1918 heeft de heer van Walbeek vele wedstrijden met dit schip gewonnen. De „Sperwer", welk schip door de heer Hooikaas, Rotterdam, steeds subliem gezeild werd, was de grootste concurrent bij deze wedstrijden. En als tegenhanger van dit loflied van een vroegere eigenaar, kwam een brief van de heer H. de Graaf te Krimpen a. d. IJssel, die als jongen o.a. een wedstrijd meezeilde als hulp van zijn vader, die in de tijd van de heer Lans schipper van de „Friso" was. De heer de Graaf schrijft o.a.:

„Reeds lange tijd heb ik getracht nog eens wat van de „Friso" te horen of liefst te zien. Daarom deed het mij opeens zo'n buitengewoon groot genoegen uw artikel te lezen. Graag had ik altijd een foto van de „Friso" willen hebben, waartoe ik al jaren alles in het werk heb gesteld. Zelfs ben ik een paar maanden geleden nog in Muiden geweest om de „Friso" te zoeken, echter weer zonder resultaat. Wat een vreugde zou het voor mij zijn nog eens een foto te bemachtigen, zoals het schip vroeger was, die blijdschap zou niet onder woorden te brengen zijn."

Tot mijn bijzonder genoegen was de eigenaar, de heer C. van Leuven, zo vriendelijk een reproductie van de hem toebehorende foto van de „Friso" te laten maken, welke U hierbij ziet afgedrukt, terwijl met een andere copie de hartewens van de heer van der Graaf werd vervuld.

2. Dan de „Tjet Rixt". Tot onze onze grote spijt gooide niemand tot dusver een reddinglijn uit naar onze

### Boeierjacht „Friso" (thans „Jan Bart") op de helling



oudste boeier. Wanneer ter elfder ure geen hulp komt opdagen, zal de huidige eigenaar, de heer J. T. M. Hepkema te Leeuwarden, zich gedwongen zien, dit monument desnoods voor de sloop te verkopen.

Zou dit dan het lot moeten zijn van het laatste nog bestaande schip, gebouwd door Eeltje Tjeertes Holtrop? Weinige lezers zullen van deze scheepsbouwer gehoord hebben. Ik wil hen daarom iets meer van hem vertellen. In het Nederl. Historisch Scheepvaart Museum te Amsterdam bevindt zich een merkwaardig boekwerk, getiteld: „Handleiding tot de Burgerlijke Scheepsbouw met 20 Platen", geschreven en getekend door J. N. van Loon en gedrukt te Warkum bij H. Brandenburg in den jaren 1838. In dit boekwerk „ontworpen ten gevolge van het goedgunstig besluit van Z. M. de Koning van 31 Juli 1837 No. 47", komt o.a. een beschrijving met plaat voor van het „Zeejacht van

's-Graveland", een schip van 12 m. lengte en 4 m. breedte en met een duidelijk boeiermodel. Deze beschrijving vermeldt o.m.:

„Beschrijving van Plaat 14. „Het Zeejacht van 's-Graveland". „Het hier afgebeelde zeiljacht heeft een zeer eenvoudig en voor het oog min bekoorlijk voorkomen. Dit jacht is in 1825 overeenkomstig deze tekening gemaakt, door den vermaarden scheepsbouwmeester Eeltje Tjeertes Holtrop te IJlst, die gedurende een reeks van vijftig jaren een verwondering wekkende menigte van jachten, booten, vischaken en marktschuiten in een buitengewoon fraaie gedaante heeft vervaardigd. Onder al de zeiljachten, welke naar zijn tekenwijze gebouwd zijn, ofschoon die nog al een aanmerkelijk getal uitmaken, is er tot heden nog geen ander geweest, dat zo volkomen als dit aan het oogmerk beantwoordt."

Volgt dan beschrijving van de voortreffelijke zeileigenschappen van dit schip, met een analyse van de redenen, waarom dit schip zo goed zeilde. De afmetingen waren: lengte 12 el (meter), wijd-binnenwerk 3.80 el, diepte-kiel-dek 1.42 el.

Deze heer J. N. van Loon, Schout te Rouwerd (Fr.), waarvan ook originele tekeningen o.a. in het Friesche Scheepvaart Museum bewaard worden, heeft tot de ontwikkeling van de scheepsbouw en in het bijzonder tot die van het boeierjacht, ongetwijfeld veel bijgedragen. Men moet hierbij bedenken, dat het boeiertype eerder in Holland dan in Friesland tot ontwikkeling kwam.

Eeltje Tjeertes Holtrop (1769-1848) was toen de vooruitstrevende IJlster scheepsbouwer, die naar Van Loon's ontwerpen bouwde, terwijl zijn kleinzoon, Eeltje Holtrop van der Zee, het Friese boeiertype zelfstandig verder ontwikkelde tot een graad van volmaaktheid, welke voor of na hem nimmer werd overtroffen. Ten bewijze dat overigens J. N. van Loon als ontwerper

*Rekening den 11<sup>ten</sup> Mei 1894*

*Elk boeierjacht gemiddeld 1700 d. Meer op*

*De baron van Harinxma thoe Slooten*

*Lang 37 voet hoog van 6 met 4 1/2 duim achter 5 1/2*

*het op scheepgang 3 1/2 duim het onder beugel*

*3 1/2 duim hoogte en heeft alles op de 1/2*

*1 1/2 buiter werk 13 met 6 duim roeven*

*1 1/2 voet teerente stuurboord 1/2 duim water 1/2*

*1 voet 1/2 a ringen op binnenwerk 2 1/2 duim*

*Yonadden 9 met 15 duim achter boei bij de sterven*

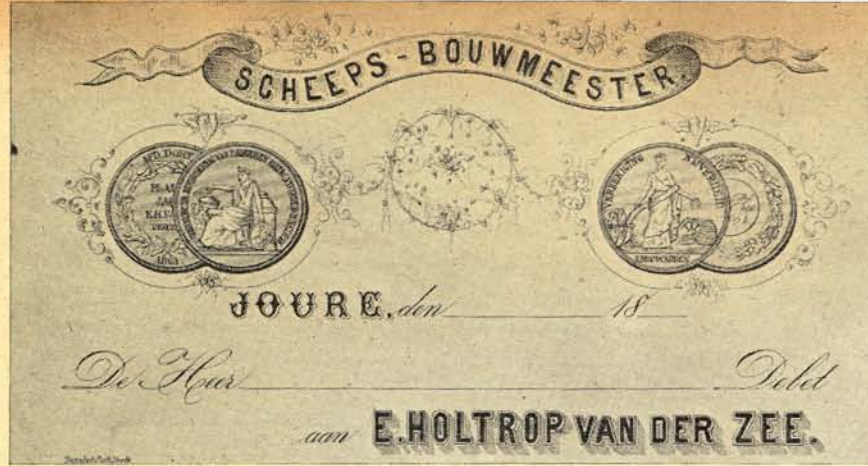
*Stuurboord 9 met 10 duim*

*Leit makere*

mit	700	00
koper	503	60
loos	83	46
leinen	258	
leinen	148	00
Koper gyalong en koper saet	189	42
ledlas pal fan gyalong stalen	45	56
het roeven en politionen kalf	23	40
onderwater closet	95	
verpotten en verwerken	29	80
de boeierjacht stuurboord	5250	
in tyf		

Een rekening van Eeltjebaas, voor het boeierjacht „Friso", gebouwd voor B. baron van Harinxma thoe Slooten, thans de „Jan Bart"





ook aan E. H. van der Zee niet onbekend was, moge hier worden vermeld, dat een 6-tal originele ontwerpen van Van Loon destijds werd aangetroffen in de boedel van Eeltjebaas, die deze moet hebben geërfd van zijn grootvader. En dan vraag ik mij af, moet deze „Tjet Rixt”, deze onmisbare schakel in de ontwikkeling van het zo specifiek Nederlandse boeiertype nu werkelijk onder slopershanden komen?

Nog ben ik een rectificatie verschuldigd, als resultaat van een nader onderzoek door de eigenaar, J. T. M. Hepkema, betreffende de oorsprong van de in mijn vorig artikel vermelde overlevering, welke inhield dat opstandige elementen in 1848 de boeier van de burgemeester in de zwarte teer zouden hebben gezet. Eigenlijk was dit een onwaarschijnlijk verhaal, want zo'n wandaad zouden rechtgeaarde Friezen, zelfs in een opstandige bevlieging nooit begaan. Het ware verhaal is dan ook inderdaad geheel anders. Het staat nl historisch vast, dat op 13 Juni 1885 een zekere Sake Leentjes de boeier van de heer Minnema de With te Sloten (waarschijnlijk de „Tjet Rixt”) 's nachts met teer heeft besmeerd. De burgers van Sloten namen deze streek zo hoog op, dat zij de onverlaat in zijn woning belegerden. Na een wanhopige, urenlange verdediging tegen een woedende menigte, die zijn huis vrijwel afbrak, werd Sake Leentjes des morgens te 3 uur gevangen genomen. De Friese dichter J. G. van der Meulen bezong deze gebeurtenis in een „Nieuw Lied”, dat ik echter nog niet heb kunnen opsporen.

Mocht ooit een slopershand de „Tjet Rixt” willen belagen, dan zou ik bijna wensen....., maar neen, zover zal het niet komen! Er is nog een Rijksmuseum „Het Zuiderzee Museum” en er zijn toch nog wel liefhebbers, die willen helpen de nestor van onze boeiers te redden?

Van de bovengenoemde 6 ontwerpen van J. N. van Loon moge hier voor mogelijk geïnteresseerden nog het volgende worden vermeld:

De ontwerpen omvatten een doorsnede plan met een of meer waterlijnen en doorsneden van:

1e De mast Galjoot voor de Heeren van Zaandam getekend. Vaart op Riga met masten (vermoedelijk betekent dit dat het speciaal was gebouwd op houtvervoer („masten”) uit Riga). Links onderaan wordt

het schip genoemd „Coffe schip” voor 3 masten, lang 121 A'damsche vt = 34,2 m, breed 28 A'damsche vt ± 7,90 m, diep 16 A'damsche vt = 4,50 m. Gesigneerd Harlingen 13 Juli 1825 (voor copie conform). Het ontwerp is van ouder datum, blijkens de aantekening: „Was in model aanwezig op de tentoonstelling te Haarlem 1820, dit model is te Londen gestolen op de reis naar „The Royal Societe” benevens fraye instrumenten”.

2e Friesch vrachtscheepje (skútsje) met roef als van een boeier, lxbxd-38 × 11 × 5 vt., bestemd voor Woudsend, gedateerd 20 Nov. 1839. Op de tekening staat de volgende spijtige aantekening in potlood. „Te vergeefs ontworpen voor onbeschoftheid van den schipper. Dit is 't gewone loon voor een kunstwerker - 20 Maart 1840.”

3e Friesch Vrachtscheepje lxbxd = 60 × 18 × 8 A'damsche vt. (kieldek) mast lang 48½ vt, de top 18 vt, gaffel 17 vt - giek 35 vt, zwaard lang 18 - breed 7 vt. Gesigneerd 1 Oct. 1829 (copie getekend door zijn zoon C. W. C. van Loon 20 Oct. 1829).

4e Trekschuit lxbxd = 46 × 8¼ × 3½ A'damsche vt met allerlei nieuwe vindingen teneinde de passagiers meer gemak te geven.

5e Vischschiuit „van Neef I. Huidkoper thans onderhanden”. Lang binnen de steven 25 vt = 7,075 m, breed binnen werk 8½ vt = 2,40 m, diep 4½ vt = 1,27 m, deek (vischbun) 1⅔ vt. Gesigneerd Harlingen 10 Nov. 1825.

De overeenkomst tussen dit ontwerp en het vischaakjacht „Dolphijn”, gebouwd in 1868 door E. H. v. d. Zee voor Mr. Minnema Buma en thans eigendom van den heer H. Voordewind, is inderdaad opvallend. (6,90 m „overstevens”, breed binnen werk 2,40 m.). De verhouding 1 : b - 2,94 bij de visschuit van Van Loon en 2,874 bij de „Dolphijn”. Dit geldt niet alleen

voor de afmetingen, doch ook voor het model en speciaal de vorm van vooren achterschip dat ook bij de „Dolphijn” sterker „wegloopt” dan bij jachten als „Mercurius”, „Frisia” en „Hou Moed”. De „Dolphijn” is met meer luxe afgewerkt dan het ontwerp van Van Loon. Zij heeft een leeuwte op het roer in plaats van de eenvoudige besneden roerkop. In het werfboek onder Mei 1868 staat bij het jacht voor Mr. Minnema Buma („Dolphijn”): „Van koper afgewerkt en alles best en mooi”.

Opmerkelijk is echter, dat van dit luxe scheepje in het dagboek van Eeltjebaas bij uitzondering geen enkele maat vermeld staat. Deze opmerkelijke omissie maakt het des te waarschijnlijker, dat Eeltjebaas voor de bouw van de „Dolphijn” inderdaad gebruik heeft gemaakt van de hem sedert het overlijden van zijn grootvader in 1848, toebehorende tekening van J. N. van Loon anno 1825.

Deze vondst acht ik daarom zo belangrijk, omdat zij een practisch bewijs levert van de van ouds bekende waarheid dat geen menselijk genie geheel oorspronkelijk is. Ook de grootsten onder de oude scheepsbouwmeesters bouwden voort op hetgeen zij van hun leermeesters in de practijk leerden en juist zij waren verstandig genoeg om gebruik te maken van de inzichten van die vroeger zeldzame, ook de theorie verder ontwikkelende ontwerpers, waarvan J. N. van Loon zulk een merkwaardig voorbeeld is geweest. Zo is het opvallend dat ook de ontwerpen van J. N. van Loon voor en achter duidelijk „gepiekt” zijn, zoals zo kenmerkend is voor alle door Eeltjebaas gebouwde schepen.

Het was J. N. van Loon, die dit „pieken” aanbeval als een van de middelen om de snelheid te verhogen en met welk een prachtig resultaat paste Eeltjebaas dit principe in zijn practijk toe. En ook Van Loon leerde op zijn beurt zijn theorieën ontwikkelen uit de nauwkeurige opmetingen, uit vergelijken en analyseren van de producten van de weer oudere practijk-scheepsbouwers.

Zo draait de wereld voort en zo gaat zij ook stap voor stap vooruit.

Daarom zal ook de moderne jachtbouwer zich met vrucht kunnen spiegelen aan hetgeen de ouden hun kunnen leren.

Op zijn speurtocht naar het verleden van gelukkig nog bestaande vaderlandse schepen, daterend uit de vorige eeuw, zal de liefhebber telkens weer geboeid worden door nieuwe merkwaardige vondsten. Daarom vooral is het zo'n fascinerende bezigheid. Houden wij ook daarom deze oude schepen in ere!

C. J. W. VAN WANINK.

(Wordt vervolgd)

Boeier „Maartje”. Snijwerk in de bolle-stal.

