

**Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten
sinds 1955**

Beschermvrouwe H.K.H. Prinses Beatrix



Het Friese jacht Æolus



Een Van der Zee of TOCH GEEN Van der Zee

De 'Aeolus' in het boek "Het Friese jacht" van Dr. Ir. J. Vermeer (2005)

9.10.2 Beschrijving

AEOLUS *Stamboekno.:* 1445

Bouwjaar: Onbekend

Opdrachtgever: Onbekend

Huidige eigenaar: H. Tabink, Ridderkerk

Hoofdafmetingen

- Lengte over de stevens 5,30 m
- Grootste breedte over de berghouten 2,36 m
- Holte op het grootspant 0,96 m
- Zeiloppervlak: Grootzeil + fok 24,4 m²

Bijzonderheden

- kielbalk, 11 cm hoog, 6 cm dik; mogelijk later aangebracht
- zwak gepiekt in voor- en achterschip
- V-vormig grootspant, vlaktiling 11°

- kielgang + 7 huidgangen
- zeer schuin staande boeisels
- sterk vallende achterstevan
- open voorkuip met bedelbalk
- snijwerk op boeisels, kluisborden, bedel- en hennebalk
- smal roer met leeuwte.

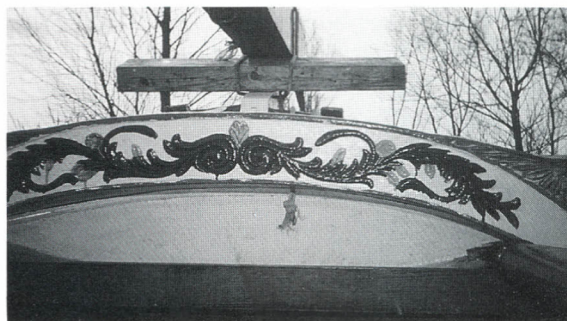
9.10.3 Discussie ter zake de herkomst

Zoals uit de beschrijving en uit bijgaande foto's blijkt, heeft het jacht "Aeolus" 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 gelij-

"Aeolus"



Vooranzicht
Foto: H. Tabink



Bedelbalk
Foto: H. Tabink



Hennebalk
Foto: H. Tabink



Snijwerk op het boeisel
Foto: H. Tabink

kenis vertoont met dat op dezelfde plaats bij de Jowster jachten “Argo”, “Hou Moed” en “Neptunus”. Dit zou pleiten voor het ontstaan op de Jowster werf. In paragraaf 9.1.2 hebben wij reeds geopperd, dat de “Aeolus” mogelijk de na 1928 verdwenen “Topper II” (ex “Maria”) zou kunnen zijn, waarvan de historie is beschreven in paragraaf 6.1. Deze “Topper II” is volgens het oud-archief van de KVNWV (Bijlage B) gebouwd door Van der Zee in het jaar 1869. Wij hebben echter al gezien, dat zo’n jaartal onbetrouwbaar kan zijn. In het overzicht van de door Van der Zee gebouwde Friese jachten (tabel 9

in paragraaf 9.1.1) staan er een aantal, die in aanmerking komen, namelijk de nummers 10, 11, 12, 13, 15, 21 en 23.

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.

Gegeven de tegenstrijdigheden en zolang niet meer over de historie van dit jacht is achterhaald, kan over de bouwer geen pertinente uitspraak worden gedaan.

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 Zeeleeuwin. 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 properties).

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 G.C. 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 Plusjes. Nadien kocht hij voor dit doel een IJsselaak. 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 Gepavoiseerd 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 sloopstoeter en zijn we de luchtinhammen van de IJ-tunnel ingevaren, in gevluht. 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.

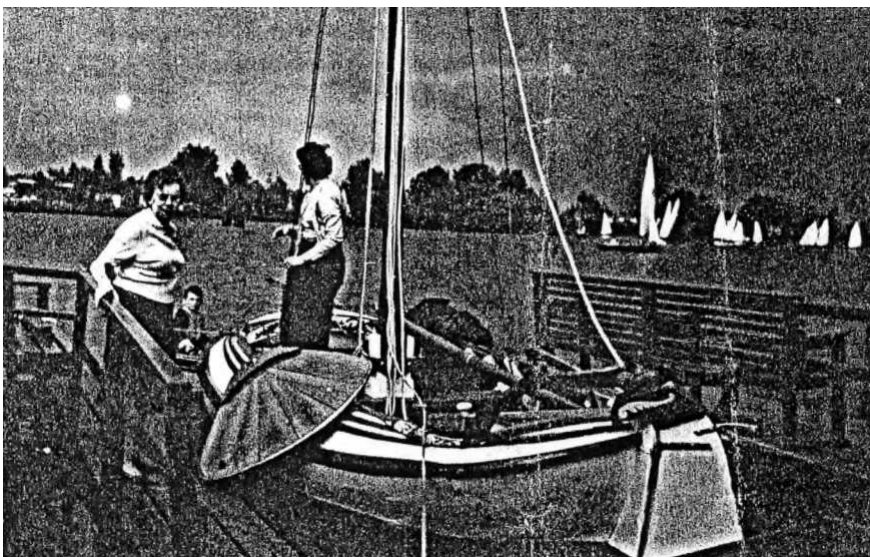
We zijn de Zaan opgevaren, dat was de eerste keer dat ik het daar zag vanaf het water en de werf waar we ons moesten melden was dicht, mijn vader pisinjdig. Die heeft de beste man opgezocht en wij moesten de boot klaarmaken om te vertrekken. Toen zijn we met het openbaar vervoer (toen vanuit Zaandam 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 kleurenafdruk 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 mastdof t verraadt nog een aan- cq. overvaring met een binnenschip in het verleden, onbekend wanneer. Zijn toen de voorstev 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 voorstev en 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 voorstev en gestoken is als bij een tjotter. De stagen zitten met gaffels om de stev 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 mastdof 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 kruiphooft (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 Stánfries 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 Zeeleeuwin 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 Zeeleeuw? Zijn de foto’s die ik met het bijschrift Zeeleeuw heb gevonden van een ander schip?

Wanneer je deze schepen in chronologische volgorde bekijkt, dan valt op dat de Zeeleeuw, 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.

Inleiding

In het boek "het Friese jacht" beschrijft Dr Ir J. Vermeer in 1992 de "Aeolus" op de blz. 185, 186 en 187. Veel ruimte wordt ingenomen door foto's. De beschrijving van het jacht zelf door de heer Vermeer is, ten opzichte van alle andere beschreven schepen, erg beperkt. Vrijwel alle informatie over het scheepje ontbreekt. De heer Vermeer heeft alle maten van de 'Aeolus' genomen zoals hij alle andere schepen heeft gemeten. (Meetschema in "het Friese jacht" op de blz. 282 en 283).

De heer Vermeer begint met zijn relaas over de 'Aeolus':

"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."

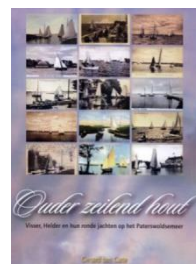
"..... het jacht 'Aeolus' heeft verschillende kenmerken gemeen met de jachten gebouwd door Eeltje Holtrop van der Zee, maar ook met die van Jan Visser, te weten: Een gepiekte (cq V-vormige)bodem, schuin staande boeïsel en fraai snijwerk op boeïsel, kluisborden, beretanden, bedel- en hennebalk, waarbij met name de veelpuntige sterren op de kluisborden moeten worden genoemd. Bijzonder opvallend is het snijwerk op de bedelbalk, dat frappante gelijkens 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".

Op basis van het bovenstaande is de 'Aeolus' in 1992 toegeschreven aan Jan Visser aan het Paterswoldsemeer als bouwer. Ze is zo ook opgenomen in het Schepenregister van het Stamboek van Ronde en Platbodem jachten met plaquettenummer 1445. Ik ervaar het als een verkapte opdracht van de heer Vermeer om de geschiedenis van dit Fries jacht uit te gaan zoeken.

Het boek "Ouder Zeilend hout"

In 2011 heb ik uitgebreid onderzoek gedaan naar de ronde jachten, die door Jan Visser gebouwd zijn en die op het Paterswoldsemeer hebben gevaren. Dat heeft geresulteerd in het boek "Ouder Zeilend Hout". Met de inschrijving in het Stamboek en vingervijzingen van de heer Vermeer in zijn boek "Het Friese jacht" heb ik intensief gezocht naar sporen uit het verleden van de 'Aeolus'. De 'Aeolus' is in een apart hoofdstuk (2.10) opgenomen in het 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 nu (2016) toe niets gevonden.



Feiten

Bij het onderzoek naar het verleden van de 'Aeolus' zijn er tot dan toe onbekende foto's teruggevonden. Eer zijn ook oude eigenaren teruggevonden en geïnterviewd. In 2010 heb ik de 'Aeolus' op haar ligplaats in Krimpen aan de Lek uitgebreid gefotografeerd. Dit is vastgelegd in het boek. Hein Tabink was op dat moment zo'n veertig jaar eigenaar.

In 2012, een jaar na het verschijnen van het boek, 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.



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 grenen hout. 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 waar nog nooit kennis van was genomen, en die door Hein Tabink verloren gewaand waren. 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 jachtje te zien met veel meer zeeg. Veel minder gestrekt dan ze nu is en anders dan de heer Vermeer haar gezien en bekeken heeft.

Ouder Zeilend hout, hoofdstuk 2.10 Fries jacht 'Aeolus'

Nieuwe en andere inzichten (2017)

Foto's uit 1983 van een nog niet gerestaureerde en van een gerestaureerde 'Aeolus'. Haar oorspronkelijke vorm werd zichtbaar. Mooier, Van der Zee??? Helaas zijn van de tientallen foto's er maar een paar geschikt voor publicatie. De meeste zijn te weinig scherp.



Twijfel

Tot 2016 heb ik steeds gedacht dat de 'Aeolus' een jacht was, dat door 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 boeisel 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 boeisel 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 twijfel kwam toen ik tijdens de jaarvergadering van Zeilvereniging Oostergoo in juni 2016 naast de tjotter 'Twa Sisters' (1888, Eeltje Holtrop van der Zee, Joure) van Siebe Haagsma stond. Snijwerk van Visser ziet er anders uit dan dat van Van der Zee. 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 vergelijkbaar met dat van de 'Twa Sisters'.

Vergelijking van snijwerk

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 boeisel zijn alle 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 duidelijk anders vormgegeven snijwerk. Uit overlevering weten we dat Auke van der Zee een bekwaam houtsnijder was en dat hij lange tijd zelf het snijwerk op hun schepen verzorgde.

De details van de 'Aeolus' in de huidige staat

Wanneer je, zoals ik, een paar jaar naar een scheepje zoals de 'Aeolus' kunt kijken, ga je steeds meer details zien. Zichtbaar is dat zowel voor- als achtersteven zijn weggezakt. 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 achtersteven moet zelfs zo'n 7 centimeter naar voren en naar stuurboord worden teruggebracht. De voorsteven is centimeters voorover en naar stuurboord gezakt. De kielbalk is niet meer recht.

Wanneer stevens in de oude posities teruggezet kunnen worden, ontstaat er automatisch een scheepje dat weer veel mooiere ronde vormen krijgt. Het argument dat de heer Vermeer gebruikt over de helling van de achtersteven komt dan in een ander daglicht te staan. De stevens worden daarmee "Van der Zee". De stevens zijn nu zelfs zodanig uitgezakt, dat haar lengte groter geworden is. Naar schatting is ze bij de eerste te waterlating ongeveer tien centimeter korter geweest dan ze nu is. De lengte die de heer Vermeer gemeten heeft, 5.30 meter, is niet oorspronkelijk.

Robin van Son heeft foto's van de 'Aeolus' naast foto's van de tjotters 'Aleide Anna' en 'Jannetje' en de Friese jachten 'Frisia' en de 'Neptunus' gelegd. Eveneens Van der Zee jachten. 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 treffend.



links 'Aeolus', rechts 'Twa Sisters'



links 'Neptunus', rechts 'Aeolus'

Ouder Zeilend hout, hoofdstuk 2.10 Fries jacht 'Aeolus' Nieuwe en andere inzichten (2017)



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.

Ouder Zeilend hout, hoofdstuk 2.10 Fries jacht 'Aeolus'
Nieuwe en andere inzichten (2017)



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 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'. 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? Het heel schuine boeisel om water buiten te houden, botteloef en giek restanten van een oud wedstrijd tuig? Of is er gewoon geëxperimenteerd?

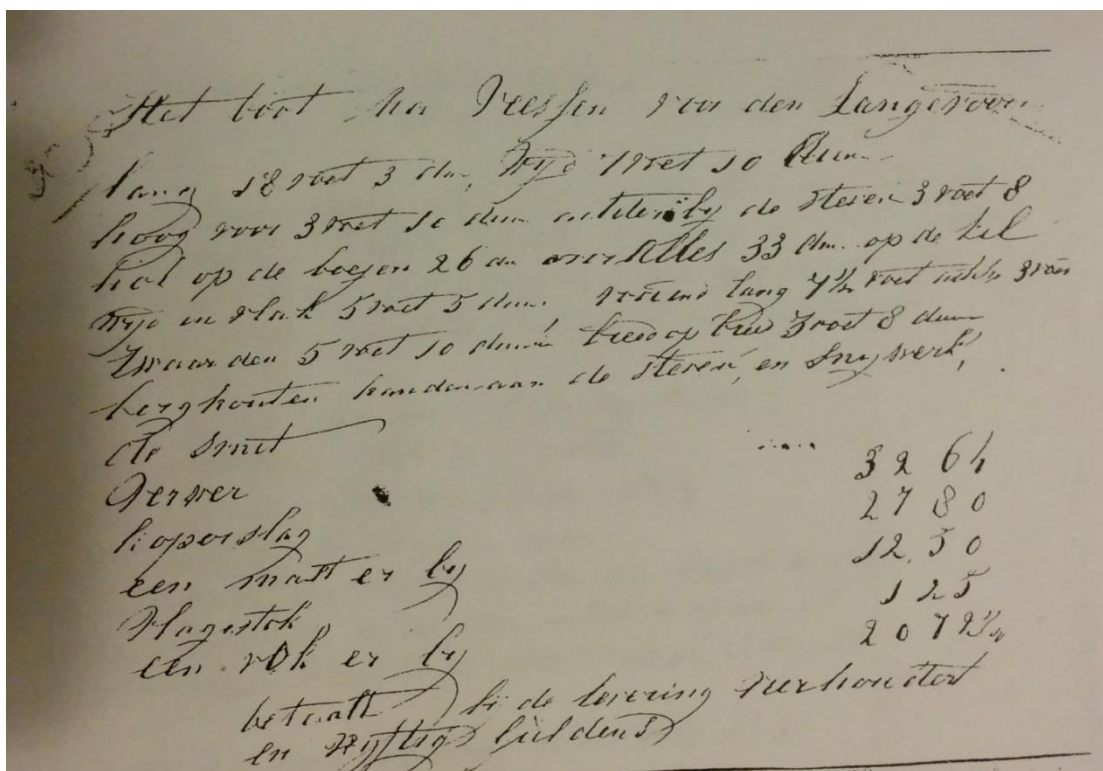
Interpretatie

Inmiddels zijn er meer 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

Aan de hand van het snijwerk lijkt gerechtvaardigd om in de werfboeken van Van der Zee 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. Het exacte bouwjaar staat er niet bij. (De notitie er voor is van 1892, de notitie erna van 1894). Er zijn twee boeken waarin het scheepje beschreven is met verschillende handschriften.

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?

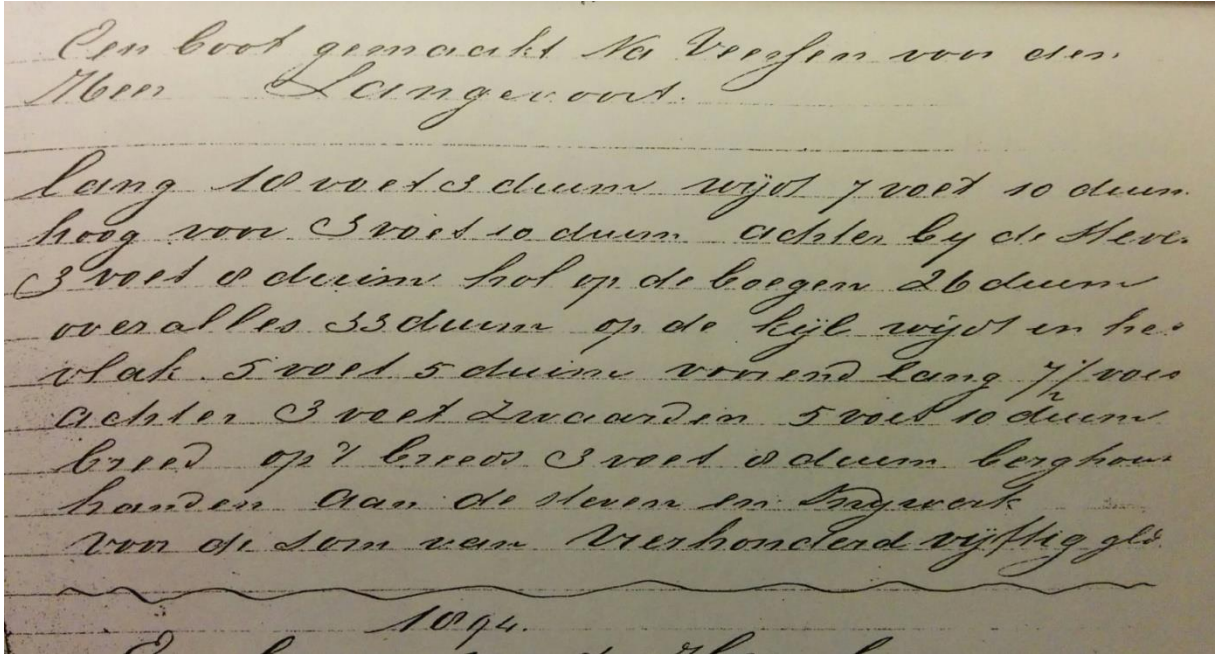


Het boot na V????? voor den Langevoor, lang 18 voet 3 duim, wijd 7 voet 10 duim. Hoog voor 3 voet 10 duim achter bij de steven 3 voet 8 hol op de boegen 26 duim over alles 33 duim op de kiel wijd in vlak 5 voet 5 duim, voerend lang 7½ voet achter 3 voet. Zwaarden 5 voet 10 duim breed op breed 3 voet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



Ein boot gemacht 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 kijl wijdt en het vlak 5 voet 5 duim voerend lang 7 1/2 voet achter 3 voet zwaarden 5 voet 10 duim breed op 't breeds 3 voet 8 duim. Berghout handen aan de steven en snijwerk voor de som van vierhonderd vijftig gld.

Aanvullingen

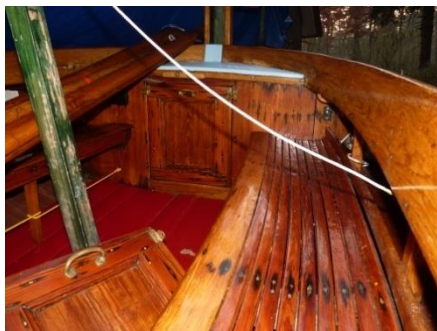
1. Kort na het verschijnen van het boek Ouder Zeilend Hout, ontdekte Robin van Son onderstaande foto.



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

Een verloren gewaande foto gemaakt door Hein Tabink. Hij had deze foto gemaakt toen hij de boot had gekocht. De foto is rondgestuurd naar mensen die mogelijk iets over de geschiedenis van het scheepje konden vertellen. Het heeft helaas niets opgeleverd. De foto werd 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 motorrondivaartboot Neptunus die nog altijd op het Paterswoldsemeer rondivaart.



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 heeft Sybren Kingma Boltjes, eigenaar van het door Eeltje Holtrop van der Zee in 1873 gebouwde Friese jacht 'Njord', naar de 'Aeolus' gekeken. De 'Njord' is sinds 1890 eigendom van zijn familie geweest. 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 tjotter 'Twa Sisters'. Een fjouweracht 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 Siebren 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 de 'Aeolus' aanwezig is. Het bovendeel 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).

Conclusie

Naast een heel voorzichtige verwijzing van de heer Vermeer in de richting van Van der Zee, meen ik dat er inmiddels meer argumenten zijn om dit scheepje aan de Jouster werf toe te schrijven. Met zekerheid kun je zeggen dat ze korter is geweest dan de 5.30 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 Langhout 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. De aanduiding fjouweracht kennen we nog altijd. De tjotter van 4.80 m lang x 2.40 m breed. Eens een zelfstandige beperkte wedstrijdklasse. Nooit hebben deze schepen eigen zeilnummers gehad, zoals dat bij de kleine tjotter wel het geval was. Later in de twintigste eeuw werd ook de meter en de centimeter gebruikt.

1 (Amsterdamse) voet is 28,31 centimeter. 1 (Amsterdamse)duim is 1/11 (Amsterdamse)voet is 2.57 centimeter (afgerond).

18 voet 3 duim = (18x28.31cm) + (3x2.57cm) = 509.58 cm + 7.71 cm = 517.29 cm (5.17m)

7 voet 10 duim = (7x28.31 cm) + (10x2.57cm)= 198.17 cm + 25.7 cm = 223.87 cm (2.24m)

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 13 centimeter kleiner zijn geweest dan de 5.30 meter van nu.



(foto GtC) Bedelbalk van het in 1895 door Van der Zee gebouwde Friese jacht 'Argo'

Van de werf van Van der Zee is bekend dat Auke zelf borg stond voor veel (alle?)snijwerk .
Citaat: "Oom Auke was zeer bekwaam in houtsnijwerk. Hij maakte prachtige grote kasten van teakhout, die bijzonder fijn waren uitgesneden. Ook het maken van de leeuwjes 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.

De heer Vermeer beargumenteerd in zijn boek het Friese Jacht bij de 'Aeolus' dat de achteroverhellende 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 Langhout noemt overeenkomt met werkelijke maten van de 'Aeolus'. Ook zal de 'Aeolus' opgemeten moeten worden, zodat mogelijk de oorspronkelijke lijnen digitaal herleid kunnen worden. Deze kunnen vervolgens als leidraad gebruikt worden bij een restauratie. De geveleugelde uitspraak "*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 Langhout gebouwd is in de periode waarin de dagelijkse leiding van de werf overging van Eeltje naar Auke. De foto vergelijking tussen 'Neptunus' / 'Aleide Anna' / 'De Twa Sisters' / 'Jannetje' en 'Aeolus' doen dit vermoeden. De berghout constructie van de 'Aeolus' is dezelfde als die van de 'Jannetje'. Wanneer de boot van Langhout inderdaad de 'Aeolus' is, is Auke dan haar geestelijke vader?

Voor

Voor Van der Zee pleit met snijwerk en een paar details in het overgebleven oude houtwerk. Het fijne boeisel naast de voorsteven. Haar oorspronkelijke vorm moet de elegantie van Van der Zee hebben gehad. Hiervoor moet eerst een digitale reconstructie gemaakt worden. 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.

Tegen

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 herleiden. Digitale tekenprogramma's kunnen hier heel behulpzaam bij zijn.

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 wilde hij de herkomst en geschiedenis van zijn eigen schip uitzoeken. 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 zijn hand 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. Sommige beschrijvingen lijken geromantiseerd.

- ***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

Ouder Zeilend hout, hoofdstuk 2.10 Fries jacht 'Aeolus'

Nieuwe en andere inzichten (2017)

- ***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 Sleswijk 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

Van der Zee, Auke en Eeltje, een beschouwing na bronnen onderzoek in 2016

In het Nederlandsch Jachtregister 1924/25 komen de nodige schepen voor waarbij de werf van Van der Zee als bouwwerf wordt genoemd. De vermelding is dan steeds **Holtrop v.d. Zee, A.** Blijkbaar was Eeltje helemaal vergeten en was Auke het gezicht van de werf.

Na de tweede wereldoorlog leek Eeltje Holtrop van der Zee vergeten te zijn. Onderzoek en publicaties van met name de heren Van Waning, Huitema, Van Slooten en Duijvis hebben Eeltje Holtrop van der Zee uit de vergetelheid getrokken. Na de oprichting van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten (SSRP) in 1955 is de belangstelling vooral uitgegaan naar Eeltje Holtrop van der Zee. Auke leek meer een rol op de achtergrond te krijgen.

Dat deze scheepsbouwers voor de SSRP belangrijk zijn is duidelijk. In het Stamboek zijn een aantal schepen van hun hand opgenomen. Mooie schepen. De bekendste is misschien wel de boeier 'Sperwer', die volledig getuigd in het Zuiderzeemuseum ligt en waarvan heel veel modellen van gemaakt zijn. Ze werden jarenlang als bouw pakket verkocht. Een andere, de 'Constanter', eveneens een boeier en een schip waar veel over is gepubliceerd en die al generaties (sinds 1901) na elkaar van de familie Halbertsma is. Is vooral bekend geworden door publicaties van de SSRP. Het zeilplan van deze boeier is zelfs afgebeeld op dekbedovertrekken, zakdoeken en kussens. Met het noemen van deze twee schepen doe ik overigens de andere schepen van dezelfde werf te kort.

De werf waar Eeltje en Auke van der Zee lang schepen hebben gebouwd is nog altijd beeldbepalend in Joure. Het is een monument. Hun vader en grootvader had daarvoor al een werf in IJlst ongeveer tegenover de plek waar later de Lantinga's hun werf hadden.

Naast de monumentale schepen, hebben de drie generaties Van der Zee hun bewaard gebleven werfboeken min of meer bijgehouden. Hiermee ligt er een naslagwerk dat meer dan honderd jaar beslaat. Het eindigt in 1938. Een jaar later overlijdt Auke van der Zee. Bij het doornemen van de werfboeken ben ik bij het laatste boek begonnen. De laatste betaling die erin is vastgelegd is opgeschreven in 1938. Het is de betaling van een rekening uit 1930. Een betalingsachterstand van acht jaar!

Helaas is de leesbaarheid van de werfboeken niet altijd makkelijk. Soms zijn tekstgedeeltes niet of nauwelijks leesbaar. Vaak is de beschrijving die gegeven wordt summier. De beschrijving van de boeier Olga daar en tegen is heel gedetailleerd en uitgebreid. De boeken zijn niet altijd chronologisch. De debiteuren boeken waar vrijwel alle kleinere opdrachten in genoteerd werden zijn vrijwel zonder uitzondering afgestreept en doorgekruist. De boeken waarin louter schepen staan is niets doorgehaald. Al deze boeken verdienen het om eens diepgaand onderzocht te worden. Ze hebben een economische waarde en maatschappelijke ze geven een beeld van het leven in vooral de 19^e eeuw. Het vraagt veel tijd en doorzettingsvermogen ze door te nemen. Voor een aantal individuele schepen is dit wel gedaan. Om de boeken toegankelijk te maken is er in 1994 een beperkte facsimile uitgave van zes exemplaren gemaakt. In het Fries Scheepvaartmuseum in Sneek ligt er een exemplaar (18 boeken).

Ouder Zeilend hout, hoofdstuk 2.10 Fries jacht 'Aeolus'

Nieuwe en andere inzichten (2017)

Van de achttien boeken (17 werf- 1 logboek) zijn de meeste debiteurenboeken. Allemaal notities van leveringen en verrichte werkzaamheden. Soms heel duidelijk leesbaar, soms nauwelijks leesbaar. Iedere debiteur die betaald had werd doorgekruist. Heel af en toe staat er een vermelding van een "boot met roer en zwaarden", soms staat er nog iets bij in de trant van "koperwerk achterin". De prijs die er voor gerekend werd was ongeveer 70 gulden. Tussen de bedragen van guldens en centen vallen ze op. Een mast voor een Palingaak staat in de zelfde periode genoteerd voor 300 gulden. Kosten werden doorberekend, maar een crediteuren boekhouding werd blijkbaar niet bijgehouden. Heel sporadisch kom je een notitie tegen over leveringen. Zo vindt je bij een reparatie van een schip een verrekening met turf. Dit bedrag werd in mindering gebracht.

In drie boeken (nrs .2, 3 en 17) werden de gebouwde schepen min of meer chronologisch bij gehouden, al werd dat niet consequent gedaan. Een boekhouding die niet te vergelijken is met de manier waarop we tegenwoordig onze administraties voeren. BTW hoefde niet verrekend te worden. Dit laatste doen we pas sinds 1969.

Op de werf van Van der Zee was men blijkbaar niet afkerig van experimenten. Zo is in de werfboeken terug te vinden dat Eeltje in 1866 een kielboot voor de heer Marcel Wennackers van Luik lang 10 el, wijd 3,5 el voor de som van fl 1650,-- betaald bij levering den 2 july 1866 (boek 3) en in 1868 (blz 14/15 boek 17) "Een kielboot gemaakt voor mijzelf 6 el en een palm..... deze kielboot is mooi....." en vervolgens in 1869 (blz 16/17 boek 17) "Een kielboot voor mijzelf lang 28 voet ½.....". Beide laatste schepen zijn uitgebreid beschreven en beiden voorzien van een ijzeren kiel (zwaard?).

Geelgieterij Keverling was klant en leverancier bij Van der Zee. Scheepsbouwer Hiemstra uit Sneek werkte voor de Van der Zee's, zijn naam wordt genoemd, zijn gewerkte uren worden door berekend. De mensen die op de werf werkten worden met herhaling genoemd. Hun gewerkte uren worden tekens opgevoerd. Urenlonen kunnen per jaar makkelijk worden berekend. Klanten worden erg vaak met voornaam en familienaam genoemd. Wat opvalt is dat er veel, heel veel pompen werden gemaakt. De werf had een aantal bokken die werden verhuurd. Op foto's van de werf zijn ze te zien.

Tot ongeveer 1860 werden er veel kleine scheepjes gemaakt. Een boot, vrijwel ieder vaartuig dat gebouwd werd, werd boot genoemd, was zelden groter dan 17 voet. Slechts een enkel schip was groter. Soms werd een boot van 4 el en 8 palm gebouwd. Om je een voorstelling te maken van het soort scheepjes moet je denken aan boatsjes en kleine tjotters. Wyldsitters hebben een aparte vermelding. Een paar keer bouwt Eeltje voor eigen rekening een boot van 4el en 4 palm. Langzamerhand worden er steeds meer pramen gebouwd. Vanaf 1867 met de bouw van de 'Njord' komen langzamerhand de nu nog altijd bekende ronde jachten in de werf boeken voor.

Werk, pek, hellingen, harpuis, carbolineum, boeierlak, persenning, geele teer, stort met papier, siccatief en spijkers werden als levering doorberekend. Naast het bouwen van schepen werd geld verdiend met het maken van hamerstelen, stokken, schoffelstokken, schepemmerstelen, harken, emmers, kruiwagens, repareren van stoelen voor de gereformeerde kerk, zagen van palen, maken van hoosvaten, blokken masten en schaatsen. Zeilmakerij Molenaar uit Grouw kocht blokken, gaffels masten en een enkele giek bij de werf van Van der Zee.



N.A. Bernhard met het door Auke van der Zee gebouwde boeiermodel.

Curieus is het te ontdekken dat N.A. Bernhard, de boeierbouwer uit Nieuwendam, na zijn pensionering klant wordt bij Auke van der Zee. Hij laat er een vijvermodel van een boeier maken en nog later een stalen "boeier".

Vaak staat ergens een uren declaratie van een personeelslid. In 1892 werd er voor 46 uur arbeid fl.6,90 berekend. Het hellingen van een praam kostte 5 gulden, het hellingen van een boeier 20 gulden. Eén keer las ik het doorberekenen van een telefoongesprek en één keer de doorberekening van jenever en koek. Het zal ongetwijfeld ter gelegenheid van een tewaterlating geweest zijn. Soms werd er melding gemaakt van een verver, een smit, een koperslager, een zeilmaker of een kopergieter (oa. bronzen scepters en vlaggenstokhouders werden gegoten).

Wie weet wat een mengelen teer of een mengelen harpuis is? Is mengelen hier een zelfstandig naamwoord of een werkwoord?

Wanneer betalingen afgetekend zijn, tekent Auke wisselend met A.H. van der Zee en A. Holtrop van der Zee. De familienaam is als volgt ontstaan: De ouders van Eeltje Holtrop van der Zee (1823 – 1901) waren Sytse Tjeerds van der Zee (1797 – 1847) en Klaaske Eeltjes Holtrop (1801 – 1843). Als tweede naam voerde hij dus de achternaam van zijn moeder en als achternaam Van der Zee (1811). Moeder was dochter van Eeltje Teadzies Holtrop (1768 – 1848), scheepsbouwer in IJlst, waar Eeltje Holtrop van der Zee het vak ook leerde. De familienaam van Eeltje en Auke is dus Van der Zee.

Eeltje wordt overal als meest prominente van de twee scheepsbouwers genoemd. Auke staat altijd op het tweede plan. Waarschijnlijk onterecht. Wanneer het zo is dat Auke de geestelijke en enige vader van veel snijwerk op de Van der Zee schepen is, dan heeft hij zeker vanaf de 'Aurelia' (1883) een stevige vinger in het ontstaan van veel schepen gehad. Eeltje trekt zich vanaf 1893 (zie werfboeken) steeds meer terug van de werf. In 1901 komt hij te overlijden.

Wanneer je de levens van Eeltje Teadzies (vader van Eeltje), Eeltje Holtrop, Auke (zoon) en Eeltje Romkema (kleinzoon) op een tijdsbalk uitzet, dan komt Auke ineens naar voren als iemand die van groot gewicht voor de werf is geweest. Daarnaast heeft de werf onder zijn leiding de overstap gemaakt van houtbouw naar ijzerbouw. Een aantal belangrijke boeiers zijn onder zijn supervisie gebouwd. De boeier 'Constanter' die onder leiding van Eeltje Holtrop is gebouwd, moet van heel dicht bij door Auke zijn gevolgd. Redelijkerwijze mag zelfs verondersteld worden dat ook hij aan dit schip heeft gewerkt.

De boeier Friso, het huidige Statenjacht, moet wel onder zijn supervisie zijn gebouwd. Immers Eeltje had zich toen al min of meer teruggetrokken van de dagelijkse beslommingen op de werf. Bij dit schip zal het zo zijn geweest dat Eeltje Holtrop de bouw van nabij heeft gevolgd.

Ouder Zeilend hout, hoofdstuk 2.10 Fries jacht 'Aeolus'

Nieuwe en andere inzichten (2017)

Er zijn een aantal Stamboekmonografieën uitgegeven, waarin uitgebreid en in detail over individuele schepen wordt geschreven. Eeltje wordt steeds als eerste genoemd. Gevolgd door het noemen van Auke's naam. Mijn voorzichtige indruk is dat Auke meer roem verdient. Van Eeltje bestaan duidelijke foto's. Van Auke heb ik slechts één gevonden. De herkomst ervan is onduidelijk. Mogelijk komt het uit een tijdschrift. De kwaliteit ervan is matig.



Deze foto vond ik op de website www.spanvis.nl met de vermelding Aukebaes. Bij navraag bleek de herkomst onbekend te zijn. Of dit werkelijk Auke van der Zee is, is niet duidelijk. Gezien de ovale uitsnede zou de foto uit het tijdschrift "Het Noorden in Woord en Beeld kunnen komen". Dit moet nog onderzocht worden.

Fries jacht 'Æolus'



Een Van der Zee of
toch geen Van der Zee ?



Wat denkt U ?

Uitgave ter gelegenheid van Hiswa Klassiek 2017

Auteurs Dr. Ir. J. Vermeer en Gerard ten Cate

Samenstelling Jan Eissens - Stamboekbeheer SSRP