

De Wylde Bearch, over klinkers en medeklinkers



Het was eigenlijk meer een bezienswaardigheid vanwege de vergankelijkheid van ijzer, het boatsje dat Auke van der Meer regelmatig meenam naar beurzen: het was een-en-algat. Gelukkig werd op de Stofberg werf zegenrijk werk verricht voor dit vroege voorbeeld van ijzerbouw in de pleziervaart. Tekst: Peter Tolsma Foto's: Klaas Wiersma

In de Nederlandse taal kennen we eigenlijk maar 26 klinkers en medeklinkers. Maar in Nederland zelf zijn er, vanaf het midden van de negentiende eeuw, talloze klinkers en tegenhouders (medeklinkers) bezig geweest om schepen in ijzer, en later in staal te bouwen. Tegenwoordig - na de uitvinding van het lasapparaat - zijn er daar niet veel meer van over, misschien wel minder dan 26!

Zo nu en dan kom je er een tegen. Jan Willem, alias Pils, Stofberg is iemand die bewezen heeft het klinken goed te beheersen. Hij bouwde zijn eigen geklonken Lemsteraak en verrichtte op de Stofbergwerf tal van andere klinkklussen. Toen Laurens Vehmeijer vier jaar geleden bij hem kwam met de vraag of hij de tjotter *De Wylde Bearch* wilde opknappen volgens de oorspronkelijke bouwwijze, was

dat een kolfje naar Pils' hand. Hij wist wel dat er heel veel aan het scheepje moest gebeuren en waarschuwde de nieuwe eigenaar dan ook dat dit geen gemakkelijke en kleine restauratie zou worden. Pils had het scheepje eerder op de Klassieke Schepenbeurs in Enkhuizen zien liggen, bij scheepsmakelaar Auke van der Meer uit Warten. Het was toen meer een bezienswaardigheid vanwege de ouderdom



links: Laurens Vehmeijer (aan het roer) en Joop Bartijn stapten met een stevige bries in de tjotter op de poelen bij Goingarijp

rechts: Het naambordje met daarboven zichtbaar het snijwerk van de bedelbalk en het helmhout

Het bronzen plaatje zat tegen de mastbank geschroefd en was nog goed af te lezen. Een werfplaatje was niet zichtbaar. Auke vertelde me dat het vanwege de werf een bijzonder scheepje was en mijn nieuwsgierigheid was gewekt. Ik ging eens sneupen (snuffelen) in de gegevens van het Stamboek.

Een oude werf

De werf "Kromwâl" was gelegen aan de Franekervaart tussen Franeker en Sneek. Middenin de weilanden van de Greidhoeke ligt het dorp Britswerd met het landelijke gehucht Kromwâl, ver van de drukke wereld, op een voormalige hoge zandige terp. Het dorp lag destijds in het Westergo ten noordwesten van de Middellee. Deze middeleeuwse zeearm boog vanaf Leeuwarden om het dorp heen naar Bolsward. Door verslijking van de Middellee veranderde van tijd tot tijd de waterplas in moeras en welig rietgewas, terwijl slinken zich tussen beide door kronkelden. Door de kromming van de daardoor ontstane landtong kreeg het gebied de naam Kromwâl mee. (Gegevens ontleend aan www.skutsjehistorie.nl)

Aan deze landtong werd al sinds 1651, maar misschien nog eerder, een scheepswerf geëxploiteerd. Ongeveer in 1733 neemt een van de voorvaderen van G.S. van der Werf (Doekle Abes en zijn broer Gerben Abes) het huis en de helling over voor een bedrag van 240 goudguldens. Via deze Gerben Abes wiens zoon Abe Gerbens de naam van der Werf aanneemt, volgen er steeds hellingbazen met de naam Symen Gerbens of Gerben Symens. In 1890, als zijn vader en baas overlijdt, neemt Gerben Symens de werf over.

Gerben Symens van der Werf was een uitmuntende tekenaar. Hij maakte veelal eerst

en de vergankelijkheid van ijzer; het was een-en-al gat, en hoewel de vorm nog redelijk behouden was gebleven (hoewel wat uitgezakt) was het een klein wrak.

Ook ik had het scheepje daar, en later nog op een andere beurs (Boot Holland) zien liggen. Aan het prachtige snijwerk op de bedel- en hennebalk, alsmede dat op helmhout en roer, was me al opgevallen dat het om een ijzeren

tjotter van G.S. van der Werf uit Britswerd, van de werf "Kromwâl" moest gaan. Het was een tweegangstjotter, een zogeheten "boatsje", met een lengte van 4,70 m, een breedte van 1,70 m, en een diepgang van ongeveer 0,35 m. Zo te zien zwaar gebouwd. Hoewel het duidelijk een plezierbootje en geen werkbootje was geweest, was er geen zeilnummer bekend, maar wel een SSRP-Plaquettennummer: 703.



boven: Ook de gillingen zijn versierd met lofwerk. Hans Sinnema ontfermde zich over het restaureren van "de versierselen"

onder: Een blik in het voorschip, het klinkwerk is hier goed te zien

rechtsboven: De *Wylde Bearch* is een zwaar scheepje dus met wind gaat het meer dóór de golven...

een tekening van zijn te bouwen schepen. Hier zijn gelukkig vele exemplaren van bewaard gebleven in het Fries Scheepvaartmuseum. Vervolgens werden er op schaal modellen gemaakt. In 1913, een jaar na het overlijden van zijn vrouw Antje Idses Kupeus, kreeg Gerben Symens van der Werf op de 'Internationale Watertoerisme en Nijverheid Tentoonstelling Sneek 1913' zelfs de bronzen medaille uitgelooft met bijbehorend diploma voor zijn tekeningen en tekenmodellen. Mede dankzij zijn zoons, Symen Gerbens en Ids Gerbens, ging het de werf voor de wind en werd er veel gebouwd. Dat betrof zowel

tjotters, Friese jachten en een paar boeiers als roefscheepjes, schouwen en pramen. Alles eerst nog in hout. Eén van hun Friese jachten, de *Neptunus* uit 1919, is tegenwoordig in de Schepenhal van het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen te bewonderen. De *Henrietta* (later de eikenhouten boeier *Lytse Bever*) kwam jammerlijk aan haar einde toen ze in Zoutkamp werd samengeknepen in de takels van een hijskraan.

Cursus scheepsbouw

Zoon Symen Gerbens gaf de aanzet om van hout- over te stappen op staalbouw. Met enkel een lagere schoolopleiding volgde hij een schriftelijke cursus stalen scheepsbouw. Dat moet rond het jaar 1897 zijn geweest. Hij kon dit knap omzetten in een praktische en slimme manier van bouwen in ijzer voor zijn soort schepen. Dus bouwde hij daarna ook tjotters, jachten en boeiers, maar ook beurtscheepjes en pramen in ijzer. Fraai van

lijn en degelijk van uitvoering. Naar het zich laat aanzien bouwde vader Gerben Symens in 1898 voor eigen rekening en van restmateriaal de ijzeren tweegangs tjotter. Mede door zijn hang naar degelijkheid bouwde hij het scheepje van 5 (!) mm ijzer en een kielplaat van 6 mm. Waarschijnlijk was dit het materiaal dat hij overhield nadat hij een roefscheepje of een motorvrachtboot had afgerond. Ook de spanten waren "stevig" te noemen. In een artikel in *Het Nieuwsblad voor Friesland* (4 april 1936) noemde zoon Symen Gerbens nog eens de voordelen op van de ijzerbouw boven die van houtbouw. Hij waarschuwt

tegen het nieuwe Duitse plaatstaal van 2 en 3 mm omdat dit niet geschikt zou zijn voor de jachtbouw. Voor hem gold nog steeds: 'dat het voor een ijzeren boot een vereiste is dat nooit dunner platen worden gebruikt dan 3 mm wat de huidbepaling aangaat en voor de kielplaat minstens 4 mm". Daarmee bleven zijn schepen degelijk, maar wel een stukje lichter dan de door zijn vader gebouwde tjotter.

Mogelijk was de tjotter het eerste probeersel in ijzer van Symen Gerbens, die in 1897 zijn cursus scheepsbouw deed. De vraag is dan alleen waar het materiaal vandaan is gekomen. Was er al ijzer voorhanden omdat een ploeg rondtrekkende ijzerwerkers pramen en/of beurtscheepjes op de werf had gebouwd, zoals bij andere werven ook wel is

De tekeningen die in het Fries Scheepvaart Museum liggen geven geen directe verwijzing naar deze tjotter.

In 1972, na zijn benoeming bij de Nederlandse Bank, verkoopt Grapperhaus de boot aan twee broers: Tom en Peter van Zutphen uit Rotterdam. Ze hadden leren zeilen in een Fjtje, vanaf het ouderlijk schip, maar kwamen in contact met de platbodewereld toen ze een cursus volgden op "It Beaken" te Heeg bij heit Piersma. Ze waren direct helemaal verliefd op dit soort van zeilen, en vonden, naar ze nu nog vermoeden, *De Wylde Bearch* via een advertentie in de Waterkampioen. Wel moesten ze er heel veel aan doen om het scheepje weer varend en zeilend te krijgen, maar het lukte. Van de broers is bekend dat ze vanuit het westen via Muiden met de tjot-

Idse. De Wylde Bearch gaat dan in de verkoop en wordt overgedaan aan J. Jongmsma te Vreeland. Al goed een jaar later, in 1976, verkoopt deze het schip aan H. Didden te Loenen aan de Vecht. Deze eigenaar zeilt er mee tot 1983. Helaas weten we verder eigenlijk niets over deze periode van het scheepje. Maar in 1983 koopt H.H.L. Langman uit Nijkerk de tjotter voor een bedrag van rond de 10.000 gulden. Hij zeilde er veel mee, vooral op de Randmeren, en hij maakte zelfs tochtjes rond Pampus, als het weer het toeliet.

In de voortuin

Door zijn gewicht kon het scheepje stevige golfslag en harde wind op ruimer water niet goed verdragen. Van Langman horen we dat, nadat hij het scheepje een paar jaar had gehad,



gebeurd? Als dat het geval was wordt ook aannemelijk dat dit de oudste ijzeren tjotter van de "Kromwâl" is, en dat het bouwjaar 1898 dus heel goed kan kloppen.

Eigenaren

In 1972 was de oud-staatssecretaris Ferdinand Heinrich Maria Grapperhaus uit Utrecht de eigenaar, van de voorafgaande periode weten we nauwelijks iets. Het scheepje heet dan al *De Wylde Bearch*. Of deze naam vanaf het begin al op het scheepje prijkte weten we niet, omdat alle bestekken en werfbescheiden van vóór 1900 van de werf verloren zijn gegaan.

ter naar Friesland voeren. De zwaarte van het schip maakte dat die meer door de golven dan er overheen ging, zodat ze stevig hozend de Randmeren bereikten. De meest gunstige omstandigheden voor de tjotter waren een flinke bries, en geen golven. Dan liep ze hard en was het een genot haar te zeilen!

Naar Pier Piersma

In Heeg zien de broers het stalen Fries jacht *Nim it foar leaf* (later nog *Dolfijn*) zeilen en besluiten ze te kijken of dat mogelijk iets voor hen is. In 1974 kopen ze dat jacht over van de bouwer Joop Idsinga en hernoemen het

boven: Stofberg maakte nieuwe zwaarden, terwijl Auke van der Meer nieuwe rondhouten verzorgde

en het wilde opknappen, hij het advies kreeg om het te laten stralen. Het lekte namelijk op een aantal plaatsen. Toen hij dit advies had opgevolgd, bleek de staat van het casco nog veel slechter geworden; het zou absoluut niet meer blijven drijven in het water. Goede raad was duur en hij besloot het schip via een Friese werf van de hand te doen. Hij zette het scheepje op een trailer en bracht het naar Pier Piersma te Heeg, waar hij het zo ongeveer "umsonst" achterliet; er wordt maar geen lief-



Lekker spetteren in de hekgolf van de fotoboot! De eigenaar haalt de schoot nog eens aan

onder: De deplorabele staat waarin de tjotter verkeerde en waarvan nu iets moois is gemaakt

hebber gevonden die het scheepje wil kopen en laten restaureren. Maar in 1996 koopt dan de moeder van “de jongens van Son” (er zijn drie broers), mev. F. M. van Son-Nahan, de tjotter, met mastje, tuig, roer en zwaarden voor wat Pier noemde “een oud ijzerprijs”. Zij is een groot zeil- en platbodemliefhebber maar van restaureren komt het niet echt. Het onderhoud aan de andere platbodems in de familie vraagt ook de nodige aandacht. En dus belandt de tjotter in Makkum in de voortuin van de familie. De mast geeft de mogelijkheid om op feestdagen een vlag te hijsen, en verder is het een mooi statement van hun liefde voor ronde schepen. Het houtwerk wordt zorgvuldig binnen opgeslagen.

Na haar dood, in 2012, verkoopt één van de zonen het scheepje, met alle losse onderdelen, aan de bekende scheepsmakelaar Auke van der Meer uit Warten. Deze gebruikt de tjotter zoals eerder vermeld als publiekstreker op beurzen, maar biedt die ook steeds te koop aan. Uiteindelijk vindt hij in 2017 de huidige eigenaar, die interesse heeft in het scheepje. Er wordt een plan gemaakt waarbij het klink- en smeedwerk bij de Fa. Stofberg zal worden gedaan en het houtwerk door Hans Sinnema in zijn loods op het terrein van Van der Meer in Warten.

Klinken bij Stofberg

Het oude koolstofrijke ijzer waarvan de tjotter gebouwd is, het zogeheten “puddelijzer”, is slecht te lassen. Maar bovendien wilde de eigenaar graag dat het scheepje origineel gerestaureerd zou worden. Dat hij bij Jachtwerf Stofberg uitkwam mag geen verbazing wekken. De vele Lemsteraken die er gebouwd werden, waren aanvankelijk helemaal geklonken. Later werd aan het klinken boven de waterlijn vastgehouden, zo werd een strakker resultaat in de beplating van het schip gere-

aliseerd. Beide broers Stofberg, zowel Pim als Pils, zijn van jongs af aan met deze manier van schepen bouwen vertrouwd geraakt. De Lemsterak die Pils voor eigen gebruik, rond de laatste eeuwwisseling bouwde (de EH 17) is helemaal geklonken. Kortom het klinken hoort bij Stofberg.

De restauratie van *De Wylde Bearch* werd dan ook met verve ter hand genomen. Er moest nogal wat gebeuren: de stevens vervangen, het vlak vernieuwd, de gangen en delen van het boeisel, maar ook een groot deel van de spanten kon niet meer worden gebruikt bij de restauratie. Dat betekende dat slechts enkele delen van de tjotter konden worden behouden waarop moest worden aangesloten. Pils maakte de nieuwe stukken pas en in de vorm, ponste die, en klonk ze (koud) op de juiste plek. Hij gebruikte daar, om de overgang acceptabel te maken, soms klinknagels 12' voor en op de delen die geheel vervangen werden 10'. Het potdeksel werd vervangen, en de mastbank ondersteuning weer versterkt. Een geweldige klus, die vele nodige uren in beslag nam, zeker als je de de grootte van het scheepje in aanmerking neemt.

Elektromotor

Daarna is het scheepje naar Warten gegaan waar het houtwerk door Hans Sinnema deels is verzorgd, zoals de mastbank, de vlonders, etc., terwijl Auke van der Meer voor een mast heeft gezorgd. Voor de afbouw en de tuigage is *De Wylde Bearch* weer naar Enkhuizen verhuisd, waar Pils de laatste onderdelen heeft afgemaakt en het scheepje van nieuwe zwaarden heeft voorzien.

Zowel het oude katoenen grootzeil (van Den Boer) als de katoenen fok (van De Jong uit Oude Wetering, in de nabijheid van de vroegere werf van Stofberg te Leimuiden), hoorden nog bij de uitrusting van het schip en zijn

dus weer gebruikt. Bijzonder is nog om te vermelden dat naast het zeilvermogen, de tjotter thans over twee elektrisch aangedreven schroeven (aan beide zijden van de achterstevens) beschikt, aangedreven door de elektromotor onder het achterdoft. De accu's die daarvoor nodig zijn, werden verstopt in een bank met doft onder de bedelbalk, zodat niets aan deze bijzondere uitrusting het totaalbeeld kan verstoren. Met de morsehandle op de voorkant van het achterdoft kan het geheel bediend worden.

Hulde voor deze keuze, want zo is voorkomen dat er aan een wanstaltige ophanging een buitenboordmotor hangt, met aan boord zo'n heen en weer schuivende rode tank. Deze praktisch onzichtbare oplossing verdient, zeker bij kleinere historische schepen meer aandacht, en wat mij betreft navolging. Kortom, eigenaar Laurens Vehmeijer heeft een geweldig mooi en cultuur-historisch verantwoord scheepje gekregen onder andere door de klinker Pils en de medeklinkers (tegenhouders) Jaap en Martijn van de Stofberg werf. ♪



SPELLINGSFOUT

Wylde Bearch is de Friese benaming voor een everzwijn. Hoewel... eigenlijk moet het *Baerch* zijn, want *Bearch* bestaat niet en berust op een spellingsfout. Evengoed kan de naam wel al veel langer zo hebben bestaan, en misschien wel vanaf de tewaterlating verkeerd zijn gespeld. Dat gebeurde vaker omdat de combinatie EA of AE niet een echt “*twalûd*” in de Friese taal is, maar een manier om de klank van de vooropstaande letter te verlengen; uitspraak van de naam *Baerch* is dus *Baaaarch*! De tweede letter is een “klankverlengletter”. Voor de niet al te zeer geletterden en sommige ambtenaren in het verleden wel vaker een struikelblok. Ik kon nergens een everzwijn vinden in het Fries die als “*Beeerg*” werd uitgesproken en gebruikt.