

A large, traditional wooden sailing ship with two massive white sails is shown on a body of water. The ship is dark brown with gold accents and is moving towards the right, creating a white wake. The sky is blue with light clouds. The text 'FRIES JACHT FRISIA' is in red and 'LEVEND VERLEDEN' is in dark red, both overlaid on the image.

FRIES JACHT FRISIA
LEVEND VERLEDEN



1
2



Een kunstwerk. Kijk eens naar de vloeiende lijnen die nergens stilstaan. Alsof het logisch is dat hout zich zo makkelijk laat vormen. Een schip, niet getekend door de tijd, maar tijdloos. En toch al ruim één en een kwart eeuw oud. Meesterwerk van een meesterscheepsbouwer. Alleen zijn ogen konden dit schip bouwen. Het Friese jacht Frisia. **TEKST JAN BRIEK | FOTO'S BERTEL KOLTHOF, FAMILIE BUISMAN EN ANDEREN**

ONVERWOESTBAAR en 126 jaar oud: het Friese jacht Frisia, ruim één en een kwart eeuw geleden gebouwd door de beroemdste bouwer van allemaal: Eeltje Holtrop van der Zee. Twijfel is niet mogelijk. Zijn brandmerk staat in het achterste spant. Bovendien was het Eeltje zelf die de Frisia in zijn werkboek noteerde. '7 april 1876. Een jacht gemaakt voor den heer L.K. de Vries van Grouw.' Een echt pleziervaartuig was het, voor een vermogende botenhandelaar uit Grouw. Holtrop van der Zee bouwde de Frisia naar het voorbeeld van de Mercurius, een Fries jacht – maar wat groter – dat hij eerder maakte. Het verhaal gaat dat de visaak Dolphijn, een werkboot voor de visserij die Holtrop van der Zee bouwde, model heeft gestaan voor zijn latere Friese jachten, waaronder deze Frisia. Hoe het ook zij, de Frisia was beslist een geslaagd schip. 'Een zeer fraai en harmonisch gebouwd jacht', luidt de conclusie van dr. ir. J. Vermeer in zijn standaardwerk 'Het Friese jacht'.

In het archief van het Scheepvaartmuseum in Sneek vinden we in afrekening diverse ledematen terug: 'Lang 6 el, 2 palm, wijdt 9 voet. Hoog voor bij het zeilwerk: 4 voet, voerend 9 voet en 2 duim. Hol onder het berghout 28 duim. Aangenomen voor zeven hondert guldens. Bijrekening voor ijzeren kijl, twee masten, 1 gaffel, koperen bouten.' De Frisia zou iets duurder uitvallen dan die 'zeven hondert guldens' 881 gulden en 70 cent om precies te zijn. De Vries kreeg bovendien voor een ingeruilde boot nog eens 250 gulden retour, zodat hij Holtrop van der Zee niet meer dan 631,70 gulden schuldig was.

Overigens staat in die afrekening tussen de regels door de nodige interessante informatie. Bijvoorbeeld dat het jacht

1 en 2 **Meer dan een eeuw tussen twee foto's; gemaakt op precies dezelfde plaats. Overigens is de foto van het personeel van na de 'periode Eeltje Holtrop van der Zee'.**



Dat zijn pas zeilpakken!



De familie Buisman aan boord; zo'n Fries jacht is groter dan je denkt.



1 Eeltje Holtrop van der Zee.

2 Net als 126 jaar geleden...

3 Bij een inspectie van het schip kwam Van Son deze meetbrief uit 1913 tegen: puntgaaf.

4 Zo werden de Friese jachten vroeger gevaren. Let op de lange tweede mast die met licht weer werd gebruikt. Deze is verloren gegaan: hij was er nog bij, maar de vorige eigenaar dacht gezien de lengte dat hij onmogelijk van de boot kon zijn en liet hem achter. Bij die tweede mast hoorde tevens een lichtweertuig. Verder was er een kluiverboom bij de boot (die is er nog wel), evenals zetboorden (ook die zijn verloren gegaan).



werd geleverd met twee masten. Vrij gebruikelijk destijds: voor de wedstrijd koos je de mast die op dat moment het beste zou voldoen. En dat de Friese jachtjes echte 'racers' waren, blijkt ook: de Frisia werd geleverd met kluiverboom –

Een échte boot om hard tegen hard te varen

om het zeiloppervlak te vergroten – en zetboorden – om het vrijboord te verhogen en zodoende minder gauw water over te krijgen. Op de oude foto's is duidelijk te zien hoe overtuigd de Friese jachten konden zijn.

VOOR DE KLEINE MAN

Ook niet zo gek: het Friese jacht was – ofschoon het varen ermee destijds nog altijd een behoorlijk elitaire aangelegenheid was – een van de eerste racejachten voor de 'kleine' (of misschien beter: 'kleinere') man. Geen boten waarmee op een vrije dag een gezapig rondje over het meer werd gemaakt (al kon dat natuurlijk ook wel). Nee, échte boten waarmee hard tegen hard werd gevaren. En waarin je van

Register No. 316

MEETBRIEF

VOOR

RONDE en PLATBODEMJACHTEN
met Zijzwaarden.

Het *Ejotter* jacht *Frisia*

~~met~~ vaste roef of vast dek
zonder

van den Heer *L. G. Lykles*

ingeschreven bij *de Zeilvereeniging Frisia*

Afgeronde Wedstrijdmaat W.M. = *h. 4*

gemeten te *Sneek*

„ op den *20 Augustus 1913*

„ door *H. van Wijk*

In overeenstemming met het meetregister ingevuld en afgegeven,
namens de verbonden Zeilvereenigingen in Nederland en België.

Bestuurderen der *Kon. Ned. Zeil- en Roeivereeniging*

J. P. Ruessink
Secretaris

Iedere wijziging aan romp, tuigage en ballast, evenals verandering
van eigenaar doet den meetbrief zijne geldigheid verliezen.

goede huize moest komen om alles eruit te halen. De keuze voor het tuig voorafgaand aan de wedstrijd was belangrijk, maar er kon ook heel veel aan getrimd worden. Tot en met de plaats van de zwaardbout toe: die kan in vier posities worden gezet waarmee het lateraal punt van het schip compleet verandert.

SNEKER APOTHEKER

De Frisia werd al direct flink ingezet op de diverse lokale wedstrijden in Grouw en Sneek. Maar na de verkoop van het jacht in 1902 aan een Sneker apotheker kwam er even de klad in. Het duurde dan ook niet lang voor de Frisia opnieuw een nieuwe eigenaar kreeg: de heer Lykles kocht de boot in 1908 en ging er opnieuw de lokale Friese wedstrijdbanen mee af. Pas twintig jaar later zou de Frisia opnieuw worden verkocht: aan de – bekende – familie Buisman (inderdaad: die van de gebrande suikerstroop voor in de koffie). Deze eigenaars zouden de Frisia nog langer trouw blijven dan de vorige eigenaar: het jacht, dat Buisman kocht voor 700 gulden, bleef tot 1972 in de familie. Buisman, die weliswaar twee tuigen bij de boot kocht, liet direct een nieuw, lichter tuig maken. De thuishaven werd Zwartsluis, maar de Frisia bleef een veelgeziene gast op de Friese wateren. Buisman logeerde 's zomers regelmatig in het schippershotel in Terhorne, waarbij zijn schip voor de deur werd afgemeerd. ▶



ROND. Het sleutelwoord van de Frisia. Door z'n rompvorm – waarbij vrijwel alle waterverplaatsing in de zijden zit – kan het schip extreem veel helling hebben. Op het scherpst van de snede vaar je de kielbalk volledig boven water. Ballast heeft het schip niet, wel wat extra gewicht in de vorm van het contragewicht aan de mast en de Albin-inbouwbenzinemotor. Harpsluitingen kom je aan boord nauwelijks tegen: alles gebeurt met haken. Ook een beetje een probleem, moet er eens wat vervangen worden, dan moet het op maat worden gemaakt, want in de watersportwinkel is het niet te koop. Kenmerkend in de kuip zijn verder de 'kistbanken', kuipbanken met losse houten kisten die er – om gewicht te besparen – uit konden. Verder werd de gemarmerde vloer ook veel toegepast.

DE BELANGRIJKSTE MATEN VAN DE FRISIA

Lengte over de stevens	6,24 m
Grootste breedte	2,78 m
Holte op het grootspant	1,16 m
Zeiloppervlak	41 m ²
Gewicht	ongeveer 2.500 kg





Geen ballast: omvaren is mogelijk. Vooral met veel water in de boot kan het varen van ruime koersen kritisch zijn. De kop graaft zich dan in en de boot zeilt zichzelf letterlijk onder water.



- 1 Afgelopen winter werd de Frisia bij Jachtwerf de Jong in Joure grondig aangepakt. Vooral de constructie van het achterschip was slecht. Het verband was eruit en in wezen hing de kont er nog maar bij.
- 2 Misschien niet zo natuurgetrouw, wel heel bijzonder: het originele roerbeeld. Niet gemaakt door Holtrop van der Zee overigens, hij besteedde dit werk uit.
- 3 en 4 Het met bladgoud belegde houtsnijwerk op het boeisel, de bedelbalk (voorin de kuip) en hennebalk (achterin) is nog origineel. Het nieuwe bladgoud werd tijdens de restauratie aangebracht. Arthur van Son schat dat nog ongeveer veertig procent van de Frisia in origineelstaat is. Niet alleen het houtsnijwerk, ook de roerklik, veel onderdelen en beslagen en het flessenrek in de kuipbank.

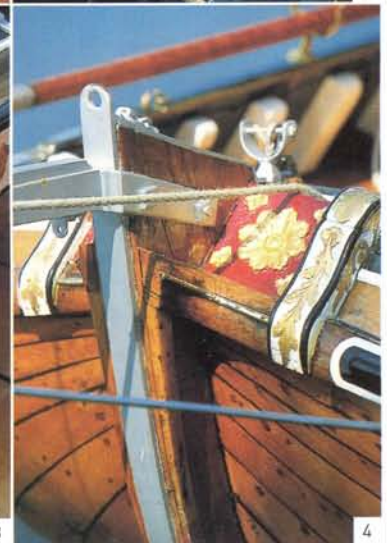
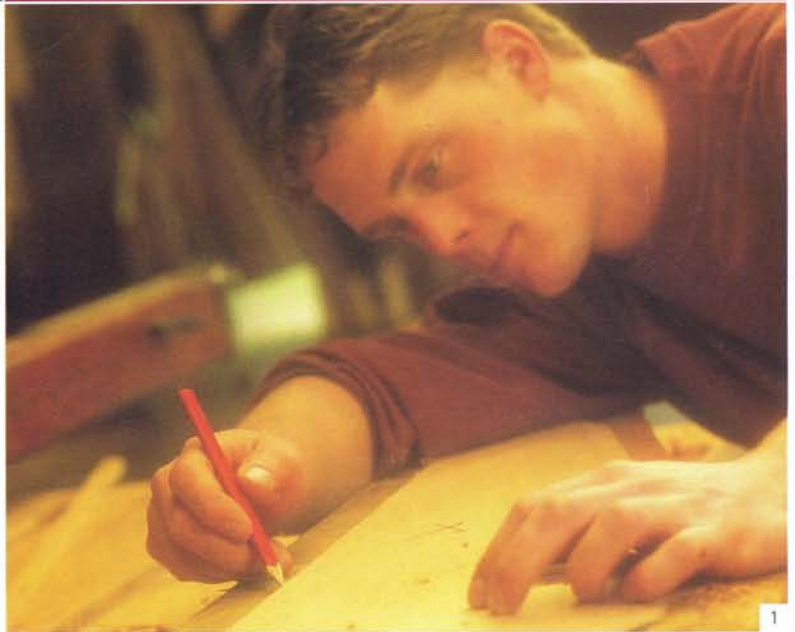
Na het overlijden van Buisman in 1961 bleef het jacht nog ruim tien jaar in de familie, maar toen werd het toch verkocht. Voor het eerst verhuisde de Frisia naar 'Holland'; Boskoop om precies te zijn.

WEER THUIS

Het duurde bijna twintig jaar voor de Frisia weer thuis kwam. Huidige eigenaar Arthur van Son uit Workum: 'We kochten het schip in 1989. Daarvoor had het echter al een jaar of vijf te koop gestaan. We hadden al eerder geïnformeerd, maar toen zou het al verkocht zijn. Eigenlijk wilde de eigenaar er nog niet vanaf.' In 1989 hakte hij toch de knoop door en kon de Frisia terug naar Friesland. Dat het terecht kwam bij de familie Van Son is nog specialer als je weet dat ze ook de Holland in bezit hebben; ook dit jacht was ooit in het bezit van de familie Buisman. En, gek genoeg: 'Zuiver toevallig', zegt Arthur van Son.

In eerste instantie werd er met de Frisia gewoon doorgevoerd – met af en toe wat kleine, noodzakelijke reparaties – maar na verloop van tijd werd de nood steeds groter.

Arthur van Son: 'Er zat 'werking' in het achterschip; in wezen hing de kont er los aan. Niet zo gek: de scheg was



De complete kont is nu vernieuwd en de oude zeeglijn is weer in ere hersteld

ruim 120 jaar oud en dan is zoiets wel eens aan vervanging toe.' Bij de firma De Jong in Joure – gevestigd op het oude terrein van Eeltje Holtrop van der Zee – werd de Frisia het afgelopen jaar grondig gerestaureerd.

De complete kont is vernieuwd, inclusief de achterbank. Ook werd de achterzijde van de scheg en een deel van de achterstevan vervangen. Een belangrijke stap was het vervangen van het boeisel aan de achterzijde. Hierdoor kwam het verband terug in het jacht en werd de oude zeeglijn in ere hersteld. Bovendien is de motorfundatie vervangen en is de schroefas door de scheg geleid – hij zat door het vlak, net naast de scheg. ☺

Bron: Het Friese jacht, dr. ir. J. Vermeer, Hedeby publishing, 1992