

Bouwjaar: 1894  
Bouwer: Eeltje Holtrop  
van der Zee, Joure  
Lengte: 10,50 meter  
Breedte: 3,80 meter  
Diepgang: 0,85 meter



# Visitekaartje in optima forma

De boeier *Friso*, het Statenjacht van de Provincie Fryslân, wordt al 35 jaar in optima forma gehouden door Jachtwerf Joh. van der Meulen in Sneek. Tijd om terug te blikken op alles wat er aan het schip is gerestaureerd in dat tijdsbestek. Zeker nu Van der Meulen zelf ook een feestje viert vanwege haar 135-jarig bestaan. Ook de *Friso* is dan te bewonderen. Door: **Klaas Smit**

‘Het Statenjacht *Friso* is het fraaiste varende visitekaartje dat Fryslân zich kan wensen,’ meent Commissaris van de Koning John Jorritsma. ‘Door de jaren heen hebben we duizenden prominente gasten aan boord gehad uit binnen- en buitenland, waarbij één doel voorop stond: samen Fryslân verder helpen. Dat was precies de reden waarom het Friese bedrijfsleven het Statenjacht ruim zestig jaar geleden aan de provincie schonk. Op zo’n scheepje, in zo’n fraai decor, bereik je meer voor Fryslân dan in een kille vergaderkamer drie hoog achter.’ Natuurlijk moet een dergelijk representatief schip altijd in een perfecte staat van onderhoud verkeren. Sinds 1980 is Jachtwerf Joh. van der Meulen het vaste adres van het Friese Statenjacht voor restauraties en onderhoud. Aan de keuze voor Van der Meulen ging een uitgebreide selectie vooraf. Vanaf 1954 deed eerst jachtwerf De Pölle van R. Wester & Zn. in Grou het onderhoud. Deze werf werd gesplitst, wat voor de provincie aanleiding was om te zien naar een andere. De keus viel op Van der Meulen in Sneek omdat die een uitstekende reputatie had opgebouwd op het gebied van bouwen, restaureren en repareren van houten ronde en platbodems.

## Onderhoudsplan

Van der Meulen pakte het meteen grondig aan. In nauw overleg met de boeiercommissie van de Provincie stelden de partijen een onderhoudsplan voor de komende jaren op. Dat bood de Provincie inzicht in de kosten en gaf Van der Meulen de mogelijkheid op tijd goed en groot massief hout aan te schaffen voor de komende restauraties. Hout voor het vervangen van gangen heeft de werf altijd op voorraad, maar grotere stukken zoals berg-houten of een stevenbalk moeten speciaal aangeschaft worden en moeten passen bij het te restaureren schip. Zo zijn de berghouten achter in de winter van 2010-2011 vervangen, maar ze werden al jaren eerder aangeschaft en geprepareerd klaargelegd.

En nog steeds is er elk jaar overleg. De boeiercommissie van het Statenjacht raadpleegt de schippers over gewenste en noodzakelijke vernieuwingen. Ook werfbaas Henk van der Meulen adviseert de Provincie over wat er aan het schip gedaan zou moeten worden. De Provincie beslist uiteraard en verleent jaarlijks de opdracht voor de klussen. Het lak- en verfwerk, het reguliere onderhoud, is nu een jaarlijks terugkerende activiteit.

## Boeier van Eeltjebaes

De boeier *Friso* is gebouwd in de jaren 1893-1894 door Eeltje Holtrop van der Zee (‘Eeltje-



baes') onder de naam *Friso*. De opdrachtgever voor de bouw van dit schip was Commissaris van de Koningin in Friesland Mr. B. Ph. baron van Harinxma thoe Slooten. In 1937 kwam de boeier in handen van de familie Hamstra uit Weesp en kreeg de naam van diens vrouw Lyde en schoonzuster Anna, *Lydianna*. In de Tweede Wereldoorlog stond de *Lydianna* wel erg in de belangstelling van de Duitsers. De familie vond dat wat bedreigend en heeft het schip in 1943 uit het zicht opgeborgen in een loods van de Gebr. Kok te Muiden. Op Goede Vrijdag 1944 ontstond daar een brand die het gehele voorschip zwaar heeft beschadigd.

De Gebr. Kok namen de restanten over en voerden de restauratie uit. Het schip kreeg nu echter een heel ander aanzien dan oorspronkelijk, het leek wel een botterkop te hebben. In 1947 kocht J. S. Mesdag uit Hilversum het schip en vernoemde het naar zijn in de oorlog gesneuvelde zoon *Jean Bart*. Mesdag was zes

jaar later van plan het schip te verkopen aan een buitenlander. Daar kregen verschillende partijen lucht van en zij vonden dat dit schip behouden moest blijven voor Nederland. In 1953 werden de Koninklijke Zeilvereniging Oostergoo en de Nederlandse Maatschappij van Nijverheid en Handel, afdeling Leeuwarden, gezamenlijk eigenaar van de herdoopte *Friso*. Hun doel was het schip behouden en er het Statenjacht voor Friesland van te maken. Beide eigenaren hebben daarvoor alles in het werk gesteld. In 1954 was het provinciebestuur zo ver de *Friso* als geschenk te accepteren, toe te zeggen het goed te onderhouden en het schip als representatief jacht voor de Provincie in te zetten.

### Nauwkeurig vastleggen

Alle onderhoudswerkzaamheden zijn vanaf die tijd nauwkeurig bijgehouden op twee tekeningen van het schip: één voor de bak-

boord- en één voor de stuurboordzijde. Van sommige onderdelen is niet precies bekend wanneer ze zijn aangebracht. Op de tekening hebben deze de omschrijving 'oud' gekregen. De gangen van de romp bakboord en stuurboord voor zijn in 1969 aangebracht, evenals de twee gangen vlak onder het berghout bakboord achter. Het achterschip staat op de tekening als 'oud'.

Vanaf 1980, toen Jachtwerf Van der Meulen het onderhoud ging doen, is keurig bijgehouden welke restauratiewerkzaamheden wanneer zijn uitgevoerd, ook omdat de Provincie dat verplichtte. De eerste winter vernieuwde Van der Meulen de mastkoker, het mastspoor en alle leggers in het voorschip. De winter daarop ging de kielbalk eronder weg. Een grote klus met veel handwerk. Met een haalmes heeft Van der Meulen de kielbalk te pas gemaakt. Werfbaas Johannes van der Meulen, Henry van de Wal en zoon Henk van



1. Het plaatsen van een nieuwe kielbalk in de winter van 1981-2. Met een haalmes heeft Johannes van der Meulen deze met de hand pasgemaakt • 2. Zelfde jaar: Johannes en Henry van der Wal plaatsen nieuwe gangen sb achter • 3. Tien jaar later, een nieuwe stevenbalk uit een stuk • 4. Eenmaal geplaatst kunnen ook de nieuwe kluisborden worden aangebracht. Let op het boeisel dat nog smal is • 5. Winter 2001-2 Henry van der Wal brandt op traditionele wijze het hout voor het nieuwe boeisel in de juiste ronding • 6 Het nieuwe boeisel is veel breder dan die van de oude "botterkop" • 7. Regulier onderhoud: schuren, plamuren en lakken in de eigen lakloods • 8. De rompnaden zijn gefreesd en opnieuw gebreeuwd waarna er gerubberd kan worden • 9. Blik in het interieur dat opgefrist wordt



der Meulen (vanaf 1992 werfbaas) hadden de hele winter nodig voor alle restauraties. Naast de kielbalk kreeg het Statenjacht aan stuurboord een nieuw vlak en vele nieuwe leggers. Wester in Grou had in het verleden alle leggers vervangen door gelamineerde exemplaren. Delaminatie zorgde ervoor dat

### RESTAURATIES AAN DE FRISO OP EEN RIJ

- 1980-1981** Nieuwe mastkoker en mastspoor geplaatst en alle leggers in het voorschip vervangen
- 1981-1982** Vervangen kielbalk en vlak aan stuurboord
- 1983-1984** Romp van het achterschip aan stuurboord grotendeels vervangen
- 1990-1991** Nieuwe zwaarden gemaakt
- 1992-1993** Vervangen stevenbalk, tweetal gangen (bb achter en de gang sb naast de kielbalk) Nieuw kluisbord geplaatst, nieuwe kluisgaten en oude beretanden teruggezet
- 1995-1996** Gelamineerde leggers vervangen door massieve
- 2001-2002** Berghout en boeisel (sb en bb voor) vervangen en kop weer het originele aangezicht gegeven. Ook het krophout werd vervangen
- 2008-2009** Twee gangen (bb naast de kielbalk) vervangen. Teenstuk vervangen, nieuwe schroefkoker gemaakt, legger onder de motor vervangen. Motor opnieuw ingebouwd. Bladgoud opnieuw aangebracht
- 2010-2011** Berghouten sb en bb achter vervangen
- 2011-2012** Rompnaden gefreesd en opnieuw gebreeuwd en gerubberd. Romp kaal gehaald en opnieuw gelakt
- 2013-2014** Nieuwe wantputtingen aangebracht. De oude waren erger verrot dan verwacht
- 2014-2015** Betimmering roef vervangen, nieuwe hoofdschotten geplaatst, nieuwe elektrische installatie, nieuw toilet. Nieuwe knecht gemaakt
- Toekomst** Op sommige plaatsen zit nog blik dat moet worden vervangen. Het voorschip is aan een refit toe. Bb achter heeft zwarte plekken vanwege roestige nagels



Van der Meulen in de loop der jaren weer massieve leggers heeft moeten plaatsen. Op enig moment was het Statenjacht zo 'slap' geworden dat ze met lijmklemmen op de leggers rondzeilde.

In de begintijd deed Van der Meulen alleen de restauraties en werd het lak- en verfwerk door de schippers zelf uitgevoerd in een loods van Koalite in Woudsend. Maar sinds de werf beschikt over een af te sluiten, goed geïsoleerde en verwarmde ruimte, voeren ze ook het lak- en verfwerk uit. De laatste 15 jaar komt het Statenjacht dan ook jaarlijks op de werf voor kleinere en grotere restauraties, én voor een lakbeurt.

Maar de belangrijkste restauratie voor het

Voorjaar 2015, De *Friso* ligt weer klaar voor een nieuw seizoen varen voor de Provincie

onder: Jachtwerf Joh. Van der Meulen bestaat 135 jaar en viert dat met een reünie. Er zullen weer veel schepen te bewonderen zijn, waaronder ook de *Friso*

aanzicht van het schip werd misschien wel in 2002 uitgevoerd. Toen maakte de botterkop plaats voor een originele boeierkop. Daartoe werden de boeïselen en de berghouten in de kop vervangen en de sierlijsten centimeters omhoog gebracht, zodat het schip nu weer zijn originele kop terug heeft.

De hoeveelheid gelakt hout tussen het berghout en de eerste sierlijst is behoorlijk meer geworden. Weinig restauraties zijn zo belang-





rechts: In 2002 lagen twee historische boeiers gelijktijdig op de helling, de *Friso* en de *Catharina*. De *Catharina* kreeg een nieuwe binnenbetimmering, hiernaast het resultaat. Links de drankkast (met flessen Beerenburg!), rechts de opgang naar de kuip

midden: Een nieuwe klaptafel in de salon, mooi detail is het dienblad in zwaardvorm met *fûgeltjes*

onder: De *Catharina* afgemeerd voor de werf

rijk geweest voor het uiterlijk van het schip. De meest recente restauratie, die van afgelopen winter, bestond uit het vernieuwen van de binnenbetimmering. De hele roef is leeggehaald en opnieuw ingetimmerd. Alle elektra is vervangen en er is een nieuw toilet geplaatst. De gasten van de provincie betreden nu weer een prachtige, originele roef. Het intimmeren van een roef in een boeier deed Van der Meulen niet voor het eerst. In 2002 werd de boeier *Catharina* - ook een schip met een representatieve functie - voorzien van een geheel nieuwe binnenbetimmering. Zowel de *Friso* als de *Catharina* lagen toen tegelijk op de helling in Sneek.

### Vernieuwingen op de werf

De laatste tien jaren heeft werfbaas Henk van der Meulen zijn werf zoveel mogelijk gemoderniseerd. Nieuwe machines zijn aangeschaft, een speciaal af te sluiten en geïsoleerde ruimte voor restauraties aan grotere schepen is gemaakt en de hellingkarren zijn nu geschikt voor het hellingen van grotere schepen. Schepen van 17 m lang en maximaal 30 ton kunnen nu binnenin de loods onder handen worden genomen. Hellingkarren zijn in lengte verstelbaar en met speciale luchtkussens kunnen de treinwielen verwisseld worden voor draaibare wielen. Gemotoriseerd en op afstand bestuurd kunnen de schepen nu de loods worden ingereden. Dit alles zorgt voor opdrachten van eigenaren van grotere schepen.

Jachtwerf Joh. van der Meulen viert op 25, 26 en 27 september het 135-jarig bestaan met een reünie. Op 26 september is er een Open Dag. Iedereen kan dan een kijkje op de werf nemen en ook het Statenjacht van de Provincie Fryslân bezichtigen.

Over de eerste 125 jaar van de werf verscheen al eerder een mooi boek: *De Houttovenaars, 125 jaar Jachtwerf Joh. van der Meulen te Sneek*. Geïnteresseerden kunnen het boek bij Henk van der Meulen bestellen. Het vaste team van de werf bestaat uit Henk van der Meulen, broer Marco van der Meulen (sinds 1995) en Henry van de Wal (sinds mensenheugenis). Henry is de vakman die al vanaf het begin aan het Statenjacht werkt en die alle restauraties heeft meegemaakt, dan wel heeft uitgevoerd.





## BOEIERS ALS VISITEKAARTJE



### Boeier Tjet Rixt

De *Tjet Rixt* is sinds 1953 eigendom van Vereniging van Vrienden van het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen. Het schip is in 1843 gebouwd onder de naam *Uitspanning*, zo neemt men aan. Sinds 2015 ligt de *Tjet Rixt* 's zomers in

Terherne, in de Klassieke Schepenhaven. Van daaruit worden tochten gemaakt met betalende gasten, zowel familie en vrienden als bedrijven die het schip kunnen huren voor een bedrijfsuitje. Er is plaats voor maximaal 8 personen aan boord. De kosten voor een dag varen met de *Tjet Rixt* zijn €750,- voor het schip en de schipper. In juni, juli en augustus kunnen individuen op zondagmiddag opstappen voor een bedrag van €25,- per persoon. Het schip vaart zo'n 15 tot 20 keer per jaar met groepen over de Friese meren.

De *Tjet Rixt* ligt nu voor het tweede jaar in het schiphuis van de Klassieke Schepenhaven, omdat het schip daar beter zichtbaar is voor het publiek. Alleen voor het onderhoud verlaat de boeier Terherne. Het onderhoud wordt uitgevoerd door Berend Mink in Grou.

Wat er jaarlijks aan het schip mag worden gedaan, dat beslist het Zuiderzeemuseum. Bram Maasdam van Terherne Haven geeft advies, omdat hij het gehele zeilseizoen schipper is op deze mooie boeier.

De kosten voor regulier onderhoud bedragen €10.000,- tot €15.000,- per jaar. Eens in de 10 jaar komt daar nog groot onderhoud bij. Het schip verdient zichzelf niet terug, maar het doel van het Zuiderzeemuseum is dan ook het varend behouden van dit cultureel erfgoed.

Bouwjaar: 1843

Bouwer: Eeltje Taedzes  
Holtrop, IJlst

Lengte: 10,56 m

Breedte: 3,73 m

Diepgang: 0,54 m

### Boeier Catharina

Sinds 2000 is de *Catharina* in bezit van waterbedrijf Vitens. Het beheer en de exploitatie zijn ondergebracht in Stichting Boeier Catharina met drie bestuursleden. Twee ervan werken bij Vitens, één bestuurslid komt van het Wetterskip Fryslân. De Stichting verhuurt de boeier aan Vitens en het Wetterskip voor €1600,- per dag. Vitens staat jaarlijks garant voor 20 vaardagen en het Wetterskip voor 12. Zo heeft de stichting een jaarlijkse omzet van ruim €50.000,- en daarvan kunnen alle kosten goed worden betaald: de inhuur van de schippers, het schiphuis in Jirnsum, het onderhoud en de catering. Het doel van de boeier voor beide instellingen is het aan boord relaties ontvangen, netwerken in een andere omgeving, teambuilen en bijdragen aan het in stand houden van cultureel varend erfgoed. Er is plaats voor maximaal 10 personen. Oud-Commissaris van de Koningin Hans Wiegel

heeft al eens over het Statenjacht gezegd dat het zijn gewicht in goud waard is, en dat gaat ook op voor de *Catharina*. Gesprekken aan boord verlopen net even anders dan op een kantoor en de directie van Vitens maakt dan ook veelvuldig gebruik van de boeier. In 2015 neemt Vitens zelfs meer dan de 20 toegezegde vaardagen af. De vaste schippers van de *Catharina* zijn Charles Koek en Rinco Roos. Zij varen ermee en zij verzorgen het reguliere onderhoud. De kosten daarvan bedragen zo'n €10.000,- per jaar. Elk jaar probeert de Stichting wat geld achteruit te leggen voor grotere reparaties. Het schip verkeert in prima staat, maar heeft over niet al te lange tijd wel een nieuw zeil nodig. Toch een post van €20.000,-.

Bouwjaar: 1904

Bouwer: Lolke Lantinga, IJlst

Lengte: 10,70 m



Breedte: 4,03 m

Diepgang: 0,90 m



### Boeier Albatros

De *Albatros* is sinds 1966 in bezit van Philips Drachten en sinds 1992 ondergebracht in de

Stichting Vrienden van het Skûtsje d' Halve Maen en Boeier Albatros. De hoofdsponsor van de stichting is Philips Drachten. Philips heeft de *Albatros* en d' *Halve Maen* in bezit om het cultureel varend erfgoed te behouden voor Friesland, maar dan wel als varende schepen. De *Albatros* heeft een vaste bemanning en wordt vooral gebruikt voor PR-doeleinden door bedrijven en instellingen. De *Albatros* is te huur voor €550,- per dag door bedrijven en instellingen, inclusief een hapje en een drankje. De kosten voor jaarlijks onderhoud liggen rond de €5000,- tot €8000,-. Zo'n 4 jaar gele-

den moesten er een paar gangen worden vervangen, maar toen bleek dat alle gelamineerde spanten en leggers delaminatie vertoonden of verrot waren. Deze grote restauratie kostte €40.000,- waarvoor de stichting ondersteuning heeft gekregen van de Provincie Fryslân en het Prins Bernhard Cultuurfonds.

Bouwjaar: 1881

Bouwer: Eeltje Holtrop van der Zee, Joure

Lengte: 8,00 m

Breedte: 3,33 m

Diepgang: 0,65 m