

korte tijd later was het schip voor £ 25.000 in Amerikaanse handen. En zo kwam de „Moshullu”, achter de Duitse sleepboot „Fairplay XII” in augustus 1970 in Amsterdam terecht om hertuigd te worden. Vele Nederlanders (inclusief schrijver dezes) vergaapten zich aan het lege casco van de oude bark, die als een gigantische kolos boven de Sumatrakade uit stak. Eigenaar van de „Moshullu” werd Specialty Resteraunts Inc. die het South Street Seaport Museum te New York een optie gaven om haar over te nemen. Toen dat financieel geen haalbare kaart bleek, werd zij naar Philadelphia gebracht en afgemeerd aan Penn's Landing. Ingericht als drijvend restaurant werd zij stukje voor beetje teruggebracht in haar oude staat. De lelijke poorten in haar romp, die binnen licht moesten brengen en de gasten een fraai uitzicht moesten verschaffen, bleven erin, maar goed, de „Moshullu” leek gered.

De geschiedenis beschikte echter weer anders, eind 1989 werd het schip getroffen door een zware brand waarna zij in 1990 verhaald werd naar Camden, New Jersey. Een ieder leek overtuigd van de historische waarde van het schip en natuurlijk zou het gerestaureerd worden. Later kwamen er plannen om er een museumschip van te maken, een varend schoolschip, een drijvend conferentiecentrum in Fishermans Wharf te San Francisco, wederom een restaurant, maar de plannen bleven plannen. De oude „Moshullu” ligt nog steeds in Camden, dik onder de roest en door souvenirjagers en ander geboefte al behoorlijk gesloopt.

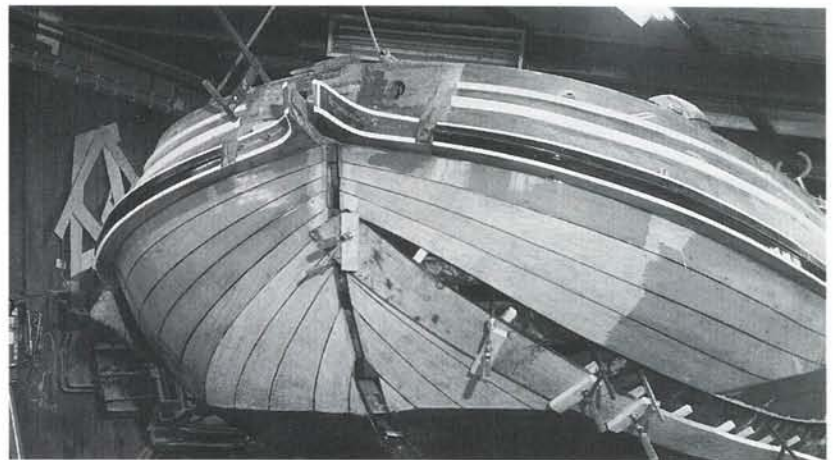
Voor het samenstellen van dit artikel, heb ik o.a. dankbaar gebruik gemaakt van een aantal brieven van J. Ferrell Colton (auteur van „Windjammers Significant”). Hij schreef de brieven in 1981 n.a.v. een artikel in Ålands Sjöfart.

Verder dank aan:
Bergens Sjøfartsmuseum Noorwegen
Ron v.d. Bos - Amsterdam
Rederiaktiebolaget Gustaf Erikson
C.A. Friberg - Stockholm

Als „Oplag” in de haven van Stockholm
(Foto Marine Artist C.H. Friberg Stockholm).

De restauratie van de

De „Friso” wordt als Statenjacht zeer intensief gebruikt. Vier vaartochten per week in het hoofdseizoen vormen geen uitzondering. De provincie Friesland heeft de in 1894 gebouwde boeier in onderhoud en daar kleven nog wel eens problemen aan. Deze liggen vaak in het vlak van hoe en met welke materialen het schip gerepareerd moet worden. Verschillende belangen spelen hierbij een rol.



Aan de ene kant het praktisch hanteerbaar zijn van de boeier en aan de andere kant het belang van het behoud van de traditionele bouwwijze. De Boeiercommissie, die in opdracht van het bedrijfsleven de boeier in 1953 heeft aangekocht, is één van de groepen die zeer sterk de vinger aan de pols houdt om te kijken of de provincie het schip wel goed onderhoudt. De „Friso” is in beheer bij de afdeling Wegen en Kanalen van het district Sneek waar hij 's winters in het botenhuis te Uitwellingerga ligt. Daar tegenover bevindt zich het districtskantoor van de heer Pier Bijstra.

HISTORIE

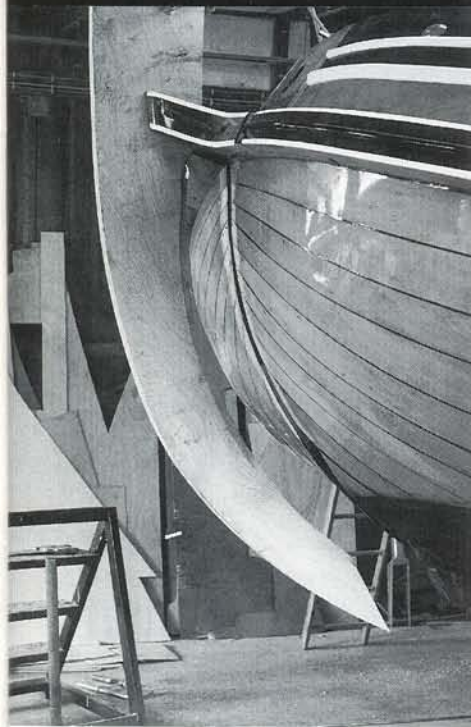
Voordat we de heer Bijstra aan het woord laten enige „kleine” voorvallen, die de constructie van de boeier nogal op de proef hebben gesteld. In het boekje „Het Statenjacht Friso” van de ex-secretaris van de Boeiercommissie de heer Van Slooten, dat weer de voorloper is van het nieuwe jubileumboek „100 jaar boeier Friso en 40 jaar Fries

Statenjacht” worden de avonturen van de „Friso” boeiend beschreven.

„Nadat de eerste eigenaar van de boeier, Baron van Harinxma thoe Slooten, het weer lichtelijk verkeerd had beoordeeld, kwam het zeilschip net voorbij de beschutte „Ven”, even ten noorden van Enkhuizen, in zware problemen. De „Friso” kapseisde. De bemanning werd gered door de spoorboot Staveren-Enkhuizen, waarmee de baron later naar Enkhuizen terugging om, gelukkig net op tijd, het karkas van de „Friso” te redden, want dit was al ten zuiden van het Krabbersgat gedreven en daar werd al om het wrak gevochten tussen de zichzelf bergers noemende sjouwerlui. De boeier ging niet verloren en werd gerestaureerd op de werf te Joure.

Het tweede voorval vond plaats nadat de „Friso” verkocht was aan de heren Hamstra. In het voorjaar 1944 teisterde een brand de loods, waarin het schip lag „ondergedoken”. Die brand betekende bijna het definitieve einde van de „Friso”. Het hele voorschip werd door het vuur vernield. Van de eens zo trotse boeier bleef nog slechts een trooste-

„Friso”



loos, geblakerd wrak over. De gebroeders Kok in Muideren restaureerden het schip door er een totaal nieuwe kop op te zetten.

BOEIERCOMMISSIE

De heer Bijstra is vanaf 1975 bij het onderhoud van de „Friso” betrokken. „Het zeilschip valt onder dit district om twee redenen: ten eerste heeft het schip zijn vaargebied in het zuidwesten van de provincie, ten tweede bevindt de winterstalling voor het schip zich hier in Uitwellingerga en als er wat gerepareerd moet worden gaat hij naar de werf van Van der Meulen hier vlakbij in Sneek. Het periodieke onderhoud, zoals bijvoorbeeld het schuren, lakken en verven, doen de schippers, die op het schip varen.”

In 1954 heeft de Boeiercommissie de „Friso” in goede staat overgedragen aan de provincie en die heeft zich garant gesteld voor de instandhouding van de boeier. Vroeger moest voor elke reparatie geld aangevraagd worden bij Gedeputeerde Staten. Dat was een hels

karwei. Drie jaar geleden is er een boeierfonds ingesteld, zodat men jaarlijks over een vast krediet kan beschikken. Dat fonds wordt aangevuld uit de algemene middelen.

Na aankoop bleken er nogal wat „vreemde” dingen in het schip te zitten.

NIEUWE KUIP EN LAMINEREN

De gebroeders Kok uit Muideren hadden na de tweede wereldoorlog het uitgebrande voorschip vervangen. Toen de boeier in Friesland terugkwam, zagen de „echte” kenners direkt dat de prachtige ronde lijnen van de bouwer Eeltje Holtrop van der Zee ontbraken. De werf van Wester uit Grouw heeft toen de knikken uit het berghout gehaald. In de jaren die daarop volgden is er een groot aantal gelamineerde leggers en inhouten ingezet. Waar nodig werden ook gangen vervangen. In 1979 is er een gelamineerde steven voorgezet. Over de toepassing van deze methode waren de meningen nogal verdeeld, maar in die tijd was het nogal moeilijk om kromgegroeid eiken te kopen. Doordat de oude scheepstimmerman van Wester, die de „Friso” repareerde, met pensioen zou gaan, moest er naar een andere werf worden uitgekeken. De keuze van de provincie viel op de werf van Van der Meulen uit Sneek, waar het schip in 1980 werd ondergebracht. De naam van de werf stond garant voor zijn vakbekwaamheid, maar voor de provincie was ook de continuïteit van groot belang. Het was ondertussen wel duidelijk geworden dat de gelamineerde onderdelen voor problemen gingen zorgen; de stevenbalk stond op de waterlijn open en de delen, waaruit de verschillende leggers bestaan, begonnen te wijken. Bij TNO en bij de bouwers van het VOC schip de „Amsterdam” werd informatie ingewonnen over het hoe en waarom van deze problemen. Er werden drie conclusies getrokken: Ten eerste waren de eiken delen kunstmatig gedroogd, hetgeen slecht is voor het hout. Ten tweede is 2,5 centimeter te dik om te verlijmen en ten derde was er niet

genoeg ruimte voor de lijm doordat de delen zo precies op elkaar waren geschaafd en onder te zware persdruk waren belast. Niemand was gelukkig met deze situatie. De eerste reparaties van leggers en inhouten uitgevoerd door Van der Meulen vonden plaats in 1981. We besloten om het nog een keer met

TEKST:
RON DE VOS



lamineren te proberen, maar dan met dünnere delen die op een natuurlijke manier waren gedroogd. Ook werd de lijmprocedure traditioneel met lijmtangen uitgevoerd.

In die jaren hebben we een partij eiken stammen gekocht en die hebben we op dikte laten zagen bij Faber van Hout-

De nieuwe voorsteven wordt geplaatst.

Bij de scheepswerf Van der Meulen is continuïteit gelijk aan de evolutie van het bestaan

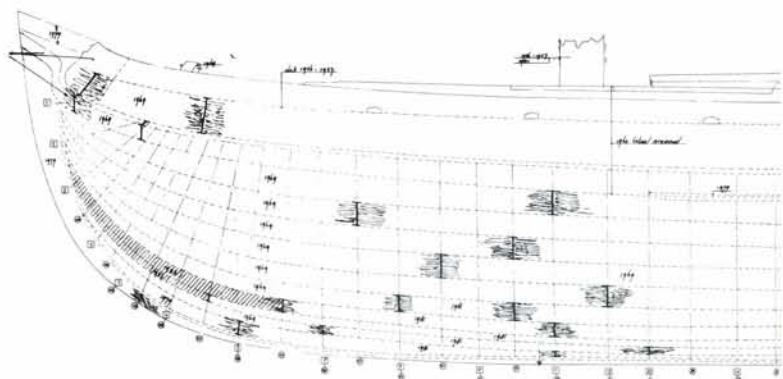
Aan beide kanten van de Woudvaart in Sneek wonen de Van der Meulens. Grootvader Tjeerd kijkt vanuit het raam naar de activiteiten op de werf aan de overkant, waar Henk zich bezighoudt met het restaureren, repareren en bouwen van houten Friese schepen. Zijn vader Johannes verzorgt de naast de loods liggende schepen die verhuurd worden.

De provincie Friesland stelde aan de werf, die het Statenjacht de „Friso” in onderhoud zou krijgen, de garantie van continuïteit. Bij de werf van Van der Meulen vond deze coherentie zijn oorsprong in een tijd dat mensen nog geen achternamen hadden. Douwe Jelles, die op de molen van Oudehaske woonde, trouwde met de molenaarsdochter Lolke Tjeerds en de naam Van der Meulen was geboren. De eerste met die achternaam was Tjeerd Douwes (1804-1867). Hij beoefende het Friese vak uit van Skûtmaker, toen nog een reizend beroep zodat ter plekke de Skût gerepareerd kon worden. Zijn zoon Hendrik verliet het zwerfend bestaan en werd de eerste hellingbaas op de „Skûtmakerspolle” bij Terkaple. Hij hield zich voornamelijk bezig met het repareren en bouwen van vissersvaartuigen en boerenpramen. Samen met zijn zoon Johannes betrokken ze eind vorige eeuw de nieuwe werf bij Broek. Hier werden houten pramen en visaakjes gebouwd.

Die Johannes van der Meulen zou een samensmelting maken van twee dynastieën van Friese scheepsbouwers, waaruit zou blijken dat een cultuur van werkvaartuigen en een cultuur van rijke pleziervaartuigen de continuïteit van het bestaan zou garanderen. Hij kocht namelijk in 1940 de werf van de familie Holtrop van der Zee te Joure. De echte samensmelting vond plaats toen de werf, onder leiding van Johannes' zoon Tjeerd, zich na de tweede wereldoorlog ging bezighouden met het restaureren van oude Friese jachten, niet wetend dat dat zo'n vlucht zou nemen in de jaren vijftig en zestig. Onder de tientallen restauratie-projecten was het oudste schip van Nederland de „Bever” uit 1820. In 1963 werd de werf in Joure omgeuild voor de werf aan de Woudvaart in Sneek waar Tjeerd achttien jaar later vanuit zijn raam zag hoe de boeier „Friso” door zijn zoon Johannes de werf werd opgetrokken. Deze Johannes had de moed gehad om tegen de stroom der modernisering in de eerste houten schouwen te gaan bouwen gevolgd door de Staverse jollen en Friese tjotters. Henk van der Meulen heeft zijn vader opgevolgd en woont naast de werf. Hij zal de nieuwbouw-, restauratie- en reparatie-projecten voortzetten. Een voorbeeld daarvan is de hoogaars „Jetty” die in desolate toestand in de loods is geplaatst. Hij kent echter al enige nieuwe eiken delen om weer herboren te worden. Zo is ontwikkeling van het. Waar de tijd is begonnen, is net zo discutabel, als waar hij eindigt. Om die tussentijd in harmonieuze continuïteit door te brengen is maar voor heel weinigen weggelegd.

Voor meer informatie:

Spiegel der Zeilvaart 8e jaargang nr. 5 Van der Meulen oudste houtbouwers van Friesland door Bert Mesland.



handel Almenum in Harlingen. Zo was het hout zowel voor het verlijmen van spanten en leggers als voor het vernieuwen van gangen te gebruiken. We zijn toen ook op tekeningen bij gaan houden waar en wanneer er iets vernieuwd werd. De traditionele plaats van de lussen staan daar ook precies op aangegeven, zodat we weten hoe lang een gang moet zijn. Er komen dus geen extra lussen bij. Door deze tekeningen kan er nu ook gekeken worden, hoe lang iets meegaat.

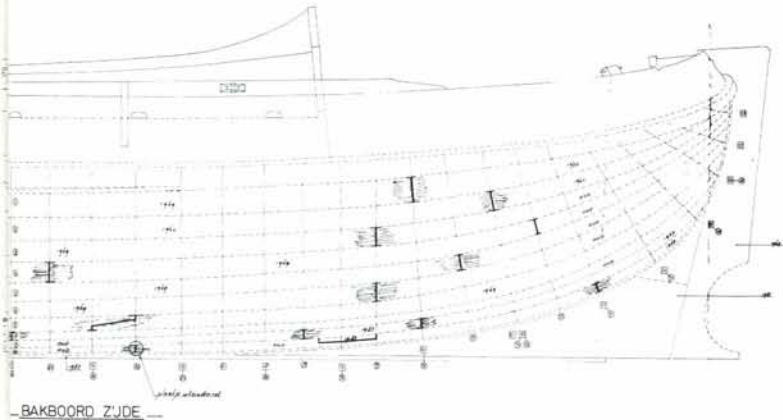
GROTE REPARATIE

In 1983 besloten we een hele grote reparatie uit te voeren. Dat hield in, een aantal leggers voor en onder de mastkoker, die zelf ook vernieuwd werd en een aantal leggers onder de kuip, daar we de benzinemotor het jaar daarop wilden vervangen door een diesel. Er was nog wel een discussie geweest of de motor de houten delen niet los zou trillen, waardoor lekken zouden kunnen ontstaan, maar de „Friso” was, omdat hij op de toenmalige Zuiderzee intensief werd gebruikt, sterk genoeg gebouwd. Eind 1983 werd ook de oorspronkelijke kielbalk vervangen. Er waren nogal wat lekken geconstateerd en bij nadere inspectie bleek hij voor een groot deel verrot te zijn. Het schip weegt tien ton en daar bij het hellingen vaak te smalle

dokhouten waren gebruikt was de kielbalk plaatselijk nogal ingedeukt. Van der Meulen en ik zijn samen op zoek gegaan naar een goed stuk eiken. We kwamen terecht bij houtzagerij Van der Voort in Udenhout in Brabant waar een grote eiken balk al een jaar of tien lag. De vochtigheidsgraad van deze balk werd gemeten en na goedkeuring hebben we hem vervolgens in een ruwe vorm laten zagen.

Het verwijderen van de oude kielbalk was niet zo'n groot karwei, want bij de montage van nieuwe leggers waren roestvrij stalen bouten gebruikt en die konden gemakkelijk gedemonteerd worden. Toen de oude kielbalk naast het schip lag, bleek hij een nogal bijzonder verloopende vorm te hebben. De balk is 8,80 m lang met een grootste breedte van 28 cm en een kleinste breedte van 14 cm. De oude is exact nagemaakt. Bij het schaven kwamen aan de randen nogal wat knoestjes te voorschijn. Die zijn verwijderd en daarvoor in de plaats werden nieuwe delen gelijmd. Op de tekening hebben we aangegeven waar de nieuwe stukken zijn gekomen.

Voordat we de kielbalk zouden monteren hebben we overwogen om hem te impregneren. Dat is niet doorgegaan en wel om de volgende redenen. Als je het goed wil doen, moeten alle houtbewerkingen aan de kielbalk al zijn verricht. Wanneer je hem daarna echter in een



ketel onder hoge druk gaat impregneren, is het niet uitgesloten dat de balk door de toegevoegde vocht vervormt. Dat konden we niet hebben, want we zouden hem nooit meer passend onder het schip kunnen krijgen.

Een andere reden om niet tot impregneren over te gaan is dat je een chemisch middel inbrengt waarvan niet bekend is hoe schadelijk het voor de gezondheid is.

Doordat de kielbalk was verwijderd, konden we alle leggers goed beoordelen. We zagen dat de zes gelamineerde leggers uit 1975 begonnen te wijken. We tekenden aan wat er moest gebeuren.

Tot 1988 zijn er geen grote reparaties geweest, alleen de mastwortel is een keer gestolen en die is opnieuw gemaakt en bij een speciale schilder verguld. In 1988 is er een meerjarenplan gemaakt tot 1993. Er moest nieuw hout aangekocht worden voor nieuwe inhouten en een nieuwe stevenbalk, want we hadden besloten om niet meer te lamineren. We zouden een nieuwe kuip maken en vervolgens de zwaarden vernieuwen. Als laatste zou de stevenbalk worden vervangen. Om het lekken te voorkomen was die al voor een deel in het blik gezet. In 1988 zijn er ook om de zes leggers per legger tien verzinkte ijzeren klemstukken aangebracht om zodoende de

wijkende delen bij elkaar te houden. Die klemmen moesten speciaal vlak gemaakt worden, anders pasten ze niet onder de vloer. Doordat we de binnenbetimmering nogal vaak moesten verwijderen, is die zo geconstrueerd dat het als een bouwpakket in en uit elkaar kan worden genomen. Ook geheel uitneembaar is de kuip, die in 1990 geheel werd vervangen. Het was namelijk zo dat, toen de nieuwe motor er in was gekomen, het niet meer mogelijk bleek om het achterschip te controleren. Door het toepassen van een verzinkte constructie met een goot is de kuip nu ook zelflozend.

De nieuwe zwaarden werden in 1991 aangebracht. De houten delen, waaruit een zwaard is opgebouwd, zijn in tegenstelling tot hun voorgangers met roestvrij stalen pennen aan elkaar bevestigd. Door het gebruik van nieuwe roestvrijstalen slijpijzers met een geconstrueerd profiel zijn de zwaarden ook behoorlijk lichter geworden.

Voordat de boeier de opening van de Tweede Kamer zou gaan opluisteren door zijn anker uit te gooien in het midden van de Hofvijver, is de oude gelamineerde steven totaal vervangen door een massief stuk eiken. Dat jaar kwamen er ook weer een aantal nieuwe gangen in.

JUBILEUMBOEK 1894 - 1954 - 1994

100 JAAR BOEIER FRISO 40 JAAR FRIES STATENJACHT

Ter gelegenheid van de viering van dit dubbele jubileum verschijnt medio juni een fraai verzorgd jubileumboek, geschreven door Rienk Wegener Sleeswyk en Arend Jan Wijnsma.

Achtereenvolgens worden behandeld: eerdere „overheidsjachten” zoals Statenjacht, Prinsenjacht en Magistraatsjacht. Het verwerven van de „Friso” voor Friesland, de ingebruikname en de activiteiten met het jacht, de mensen achter het Statenjacht en de verschillende gasten die met het schip voeren.

In aparte hoofdstukken wordt de relatie „Friso; en de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten behandeld. Afgesloten wordt met een technische beschrijving met lijnenplan, zeilplan en doorsnedes.

Het fraai uitgevoerde boek heeft dezelfde afmetingen als „Het Friese Jacht” en „De Hoogaars en de Visserij van Arnhemuiden”. De omvang is ca. 100 pagina's en de winkelprijs f 40,-.

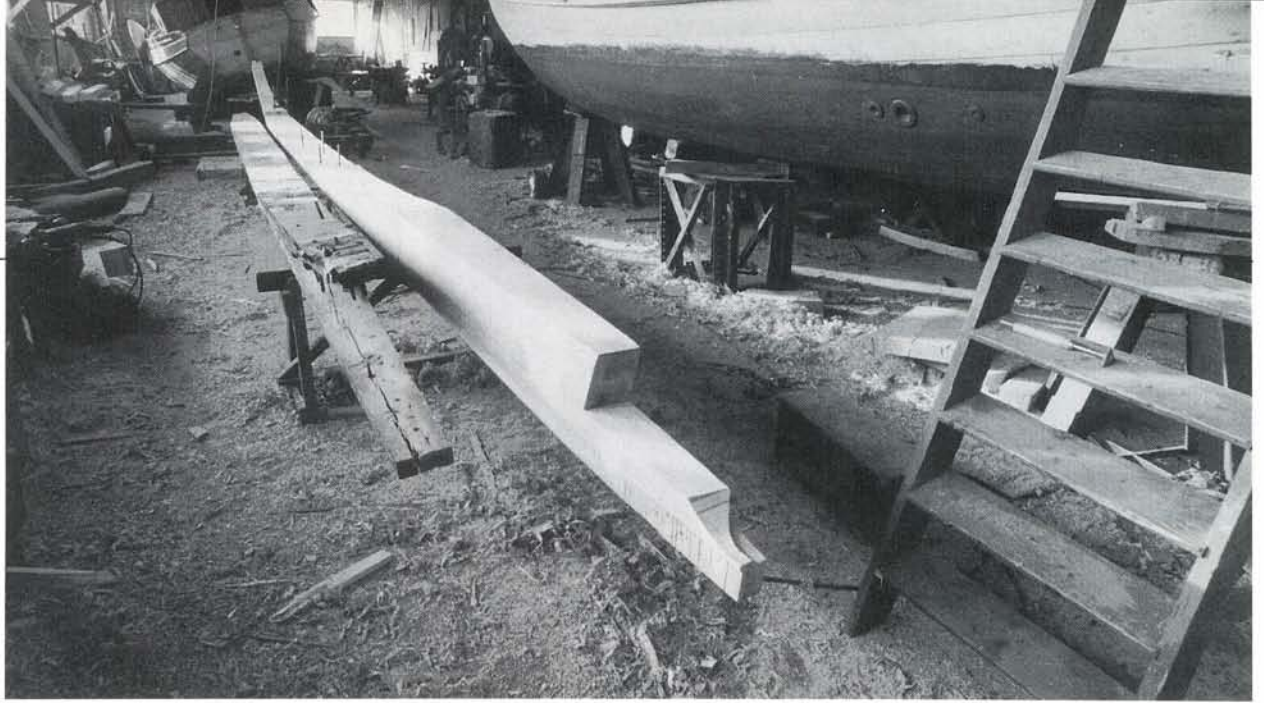
Het boek is verkrijgbaar via de boekhandel en via de bestelbon in dit nummer of via onze boekenservice telefonisch/fax bij 023 - 317399.

TOEKOMSTPLANNEN

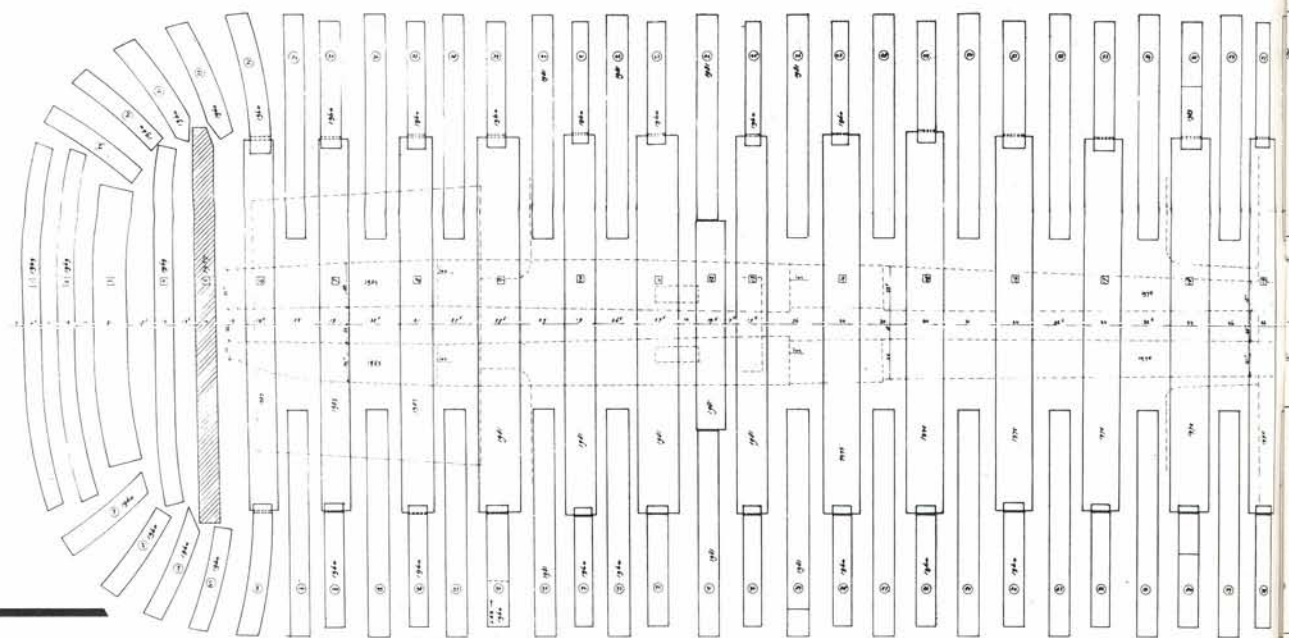
Voor de toekomst hebben we ook genoeg plannen. Het berghout moet vernieuwd worden, want dat is nog voor een groot deel gelamineerd en het volgende winterseizoen willen we de giftige teerlagen onder water vervangen door een milieuvriendelijker product dat de traditie niet te veel onder druk zet. Omdat daarvoor het onderwaterschip geheel kaal gehaald moet worden, hebben we besloten om net als boven de waterlijn de naden met rubber af te dichtten. We weten alleen nog niet welk middel geschikt is om op het onderwaterschip van de boeier te smeren.

LOEFGIERIGHEID

Een heel andere moeilijkheid waar we mee te maken hebben gehad, was de loefgierigheid van het schip. De schippers vonden het niet prettig dat de gasten bij toenemende wind zwaar aan het roer moesten hangen om het schip op koers te houden. De zwaarden konden niet verder naar achteren, want die stonden al in hun uiterste stand. In 1990 hebben we twee proefvaarten gehouden, waarbij naast schippers, vertegenwoordigers van de provincie en de Boeiercommissie, ook prof. Gerritsma was uitgenodigd. We gingen ervan uit dat ze vroeger ook niet loefgierig was



De nieuwe kielbalk ligt klaar om te worden geplaatst.





*De gelamineerde
inhouten en leggers
moesten worden
vervangen.*

maken, dat we er tenslotte vanaf zagen. We konden de zwaarden vergroten, maar die waren net nieuw. Op de proeftocht werd tevens geopperd om de mast verder voorover te plaatsen, daar die over de hele lengte 70 cm achterover helde. Hierdoor zou het zeilpunt naar voren komen. Er was echter geen stelruimte in de mastkoker en bovendien was die pas in 1983 vernieuwd. Ook gingen we met z'n allen achter in de kuip zitten om extra ballast in het achterschip te simuleren. Dat werkte gunstig, maar loste de loefgierigheid niet geheel op. Ook werd er gesproken om het roer en het achterstuk van de kielbalk te vergroten. Nu kwamen de Boeiercommissieleden in actie en stelden dat dan de originaliteit van de boeier aangeast zou worden. We spraken erover om het grootzeil minder hol te voeren, de kluiver vaker te gebruiken of al bij windkracht 4 te reven. De schippers vonden die laatste oplossingen veel te belastend voor de opvarenden. Zij zouden het liefst willen zien dat de oplanger 50 cm verlengd werd, zodat er een grotere fok gevoerd kon worden. De traditionalisten onder ons wilden het niet, dan maar de zwaarden naar achteren. Het was een serieus meningsverschil dat opgelost werd door een derde partij. Het elektriciteitsbedrijf van Friesland had besloten ons een geheel nieuw tuig te schenken. De traditionalisten gingen morrend overstag. De oude oplanger moest speciaal door een smid worden gemaakt. Hij verloopt namelijk heel sterk, aan het eind 30 cm breed en 45 cm hoog, aan de voet 50 cm breed en 70 cm hoog. De zeilen werden bij Molenaar uit Grouw besteld en in 1991 kon de boeier met het nieuwe dacrontuig met de pink worden gestuurd.

Als ik buiten het districtskantoor sta, weet ik dat de schippers van de „Friso”, Pieter Brouwer en Anne Tjerckstra, het schip in Terhorne aan het tuigen zijn. Zij zullen weer een zwaar seizoen krijgen met al die festiviteiten rondom hun schip. Velen zullen met bewondering naar het prachtige lakwerk kijken, maar zoals altijd is uiterlijke schijn de dekmantel voor een hele wereld van verschillende meningen, instellingen, houdingen en compromissen. Zo is de ontwikkeling van het schip onlosmakelijk verbonden aan het geboren worden en het heen gaan.

geweest. De oorzaak moest dus liggen in het grote aantal veranderingen die in het verleden hadden plaatsgevonden. De motor bleek de hoofdschuldige. Bij de inbouw was er namelijk een uitsparing in de scheg gemaakt, waardoor het laterale vlak achterin enigszins kleiner was geworden, wat tot gevolg had dat het lateraalpunt was verschoven. Doordat tijdens het zeilen nabij de schroef turbulentie ontstond, was ook de werking van het roer ter hoogte van de schroef minder effectief. Er leidden vele wegen naar Rome, maar ieder had zo zijn eigen smalle pad, dus er waren pittige meningsverschillen. Er moest iets gebeuren. We hadden in eerste instantie al besloten om de zwaardop-hanging naar achteren te brengen, maar dat bleek zo'n inbreuk op de boeier te

