

VAN HEEKEREN & Co.

AFDEELING „H”
KERKSTRAAT 257

CODES: PRIVÉ,

BENTLEY'S, A. B. C. 5TH. & 6TH. ED.,

ACME COMMODITY & PHRASE,

ACME SUPPLEMENT

TELEGRAMMEN: POSTILLON AMSTERDAM

HEEKEREN AMSTERDAM

TELEPHOON 42066, 31733, 31533,

NA 18 UUR 27456

POSTGIRO 137666: GIRO NEDERL. BANK 3480

Boeien, Houtpi

lengte ca 8.50 M. breedte 3.15 M. diepgang 80 cm.

gebouwd bij Yderksee te Zouwe in 1898.

- kajuit nieuw opgebouwd 1918

- onderwater gedeelte vernieuwd in 1932

- ingebouwde Albi motor - in 1936

- 2 grote slaapplekken in de kajuit (eventueel voor 4 slankere personen)

- 2 " " in het vooronder

- Zeiloppervlakte - groot zeil, fok - + 3.5 M²

- geen teekennis

- inventaris - matrassen, kookgerei - servies, mesjes, vorken, ~~bestek~~, perken, etc

- Houtpi

- Zonnentent

- Linnen

- Binnenvaart etc.

- asfurairen tegen alle schade f 2500.- - premie f 50 -

- belasting in loopdrom - aangenomen waarde f 1000.- f 20 -
+ opcenten

- liggende varen bij bracht f 42,50
" " winter loods de reis - waf de Vlijt. " 55.-

- minster 2 zonnens, 2 vanden bi bracht f 100.- (2. raadl del aan)

Schijpen

Wierden Hooft. Hogendorpstraat 64-3 Amsterdam

f 5 - per dag.

Schijpen met woedij; bi Zuiden toekij 7 Schuut
water met

Boer met aa bewa.
H

Lakken

Lommer lakken behoeft met elke jia.

Kosten

lijgeld 2. v. w. f 100 -

belasting met opent 60 -

lakken 130 - X

reparaties 25 -

arjuniin " 50 -

kar bi dragt " 10 -

375 ? ?

vermeening p.a. 125
f 500

nam de wuf hery. } X 15. - X
op de wuf.
en carolineen.

Merki gwaatene
grawdennet
Helt

10.37. I

Inventaris. Maatsje.
Oktober 1937.

Tuigage: } 1 grootzeil. (2 stel zeilen (Kleinik).
Zeilen: } 1 gewone fok.
 } 1 storm fok.

Rondvaart: } 1 zonnentent. + 2 bijbehorende lappen.
 } mast. 1 giek. 1 gaffel. } 1 stobdwiel.
 } 3 bootshaken } 1 bakkepoos
 } 1 foedraal tot zonnentent. }
 } 1 roer. 2 zwaarden.

Wand: 1 voorstag. (staal) aan ^{botte laef.} ~~toegespannen~~ met
2 2 schijfs blokjes. (bijbehorend end.).

Sloten e.d.: grote sloot met twee 2 schijfs-
blokjes waarvan 1 met fok.
fokke sloot met idem (alles van
kleiner formaat.)
2 sloten voor zwaarden met
ieder ~~een~~ schijfs blok bevestigd aan
staalkabelgje.

Landvasten e.d.: 2 aan steiger. 2 op dek.
2 spoolbussen (kurkzakken) 4 kleine spoolbussen.

Anker gerei: 1 anker. 1 hars anker. 1 newring.
1 ankerkabel.

Gereedschap: van de motor:

- 1 slinger. 1 engelse sleutel. 4 vaste sleutels
1 hang. 1 olie pers spuit. 1 zuigpompje (koper)
1 schroevendraaien.

in de kimmerkast: 1 hante & gereedschap
1 bijl. 1 ~~verpakking~~ nypstijl diltan

Bedden goed: 2 keele matrassen. 1 matras in vieren
2 oude matrassen. 4 bankkussens. 2 kussens
4 onderdekens.

Keuken gerei: 1 cardassisch dubbel ringenstel
2. suela branders (minius).
* net van 5 pannen. 1 melkkoker. 6 witte bakjes.
2 bakpannen en 1 ^{steel} bakpannetje. 1 klein bakpannetje.
2 groente emmers. 1 afwastel. 1 keelken. 1 waterkan. 1 Keukerij.
1 theefur. 1 theepot. 1 koffiepote. lepelbakje met koekelom.
1 citraen pers. 2 schoteltyes. 2 bekers. 1 netken kan. treukerij.
2 mutsen - 2 haes 2 reepkajes. stoffen 2 blit

Services: 10 kleine borden. 6 grote platte borden
6 grote soep borden. 2 dekschalen. 1 ijs kom. met lepel
1 vleesschaal. 1 broodschaal. 1 boterpot.
3 thee kopjes & 10 schoteltyes. 1 suikerpot. 1 soep terrin 6 glazen (water)
5 wijnglazen. 2 bitterglazen. 1 melkkannetje. 1 theepot.
1 broodmes. 6 messen. 1 aardappelmeyer. 1 messenslijper.
9 vorken. 7 lepels. 1 broodplank. 1 broodhammel.

Schermans materiaal:Ruifmateriaal:

Lampen en lichten: 1 van elk. stuurlood-, takboord-,
 hek- en baglicht, ^{groot} kleine stormlicht en laanslan-
 laams.

Motor: 1 blik-olie, benzineblik, benzine-
 brekker

Diversen

1 water vat. 1 brandblusapparaat.
 1 barometer 1 klokje, 1 spiegel, 1 thermometer.
 1 tafeltje.
 2 misthoorns schep-saapze.
 1 grote ran. 1 not. ~~st~~ awentrap
 2 grote nat.vlagge. 75x100 / 1 kleine nat.vlag. 30x45

Verslag in zake de averij door de boeier "Maartje" opgelopen
tijdens de storm op Maandag 27 Juni op Het IJsselmeer.

Nadat op Zondag 26 Juni de Windsterkte zodanig verminderd was, dat het voor ondergetekende en zijn metgezel, de Heer Smits, mogelijk zou zijn de tocht van Kampen naar Amsterdam over het IJsselmeer te maken, werd beslotende volgende morgen vroeg te vertrekken.

Maandag 27 Juni om ongeveer 4.30 u. Passeerden wij de brug over de IJssel in Kampen. De tocht naar de mond van de Ketel geschiedde groten deels met de motor, welke normaal liep.

Toen wij in de Ketel kwamen stak de wind op en bereikte een zodanige sterkte, dat het ons raadzaam leek in de vluchthaven aan de mond van dit water te gaan liggen en te reven. Toen wij, dat gedaan hadden bleven wij er tot ongeveer tien uur om de volgende redenen;

ten eerste om af te wachten of de windkracht nog meer zou toe nemen,
ten tweede om te eten

ten derde om te probeeren een visser mee te krijgen, omdat wij een bemanning van twee man te klein achten voor een lange tocht in een betrekkelijk zware deining. *en geheel te huize rak.*

Om tien uur zetten wij zeil en vertrekken. De bemanning bestond nu uit de Heer Smits, de visser R. Woning, uit Kampen en ondergetekende.

Het leek ons het beste eerst een slag uit de kust in de richting van Urk en dan een slag naar Elburg te maken, waar wij de deining kwijt zouden zijn en verder langs de kust kruizende, de reis in ongeveer acht uur zouden kunnen volbrengen.

Daar de deining hoog bleek te zijn en het schip op iedere golf dood liep, sloegen wij de motor aan.

Toet lieten wij de motor werken. Tot mijn verbazing veranderde van tijd tot tijd het normale kloppen van de motor in een zeer scherp tikken.

Ik veronderstelde, dat ditmaan de benzine lag (voor het eerst hadden wij Standard getankt, er was niets anders te krijgen, zodat wij nu een mengsel van Shell en Standard stockten) en liet de motor doorlopen vooral omdat het slechts kort duurde en zij rustig doorliep. Bij de vierde slag onder de wal, begon de windkracht toe te nemen.

De zee begon weer meer hol te staan, zodat de motor weer te hulp moest komen om uit de deining in het rustiger water nog dicht onder de kust te komen, hetgeen met onze geringe deegang geen bezwaar met zich

bracht. De zee stond echter zo hol, dat het de schroef telkens vrij langdurig boven water kwam. Aangezien wij niet ver meer van het rustige water af waren, lieten wij de motor nog door draaien. Een kwartier of een klein half uur, nadat zij was aan gesliggen veranderde het normale geklop van de motor geheel in het scherpe getik. Ik had de motor bij de eerste keer van het veranderen van de klank van het geklop nagezien en constateerde, dat de olie op het peilstokje dicht bij de bovenste kerf dan bij de onderste stond. Volgens hetgeen mij bij de overdracht van het schip van de motor verteld is, was er in dit geval voldoende olie in het carter. Kort nadat het scherpe getik het normale geheel had verdrongen, sloeg de motor met een harde tik af. Daar de koeling doorde uitlaat loosde sloeg de motor vol en kon onder de omstandigheden waarin wij verkeerden niet weer op gang gebracht worden.

Ondertussen waren wij al een flink stuk voorbij Elburg en in zicht van Harderwijk.

Wij kruisden verder dicht onder de kust.

Tegen ik schat drie uur stak de wind tegen onze verwachtingen nog meer op en in de verte zagen wij het regenen. Naarmate wij Harderwijk naderden werd het weer slechter. Tot onze schrik zagen wij, dat de botters aanstalten maakten, om hun havens op te zoeken. Dit voorspelde ons nog zwaarder weer.

Ik besloot om het oorspronkelijk plan om naar Amsterdam te varen op te geven en te probeeren in Harderwijk binnen te vallen.

Toen de wind aan gegreoid was tot een storm probeerden wij uit Noordelijke richting de havenmond te bezeilen, wij moesten dit echter al gauw op geven, daar wij ondanks voortdurend peilen met het bakboord-zwaard aan de grond liepen. Wij gingen dus door de wind en probeerden het na twee slagen nog eens. Daar wij nu ruimer aan de wind lagen lieten wij de zwaarden slechts weinig zakken om zodoende niet nog verder naar de geul te moeten laveeren. Deze keer gelukte het bijna, maar een krimpande vlaag dwong ons terug te keren. Wij maakten toen nog een slag zee in tot wij het eerste van de geul ruim bezeilen konden. Dit lukte, en om 6.30 uur vielen wij Harderwijk binnen.

De volgende dag constateerde ik;

ten eerste, dat het bakboord zwaard gekraakt was,

ten tweede, dat dat de motor zeer zwaar liep en niet aan te slaan

C.J.W. van Waning
Ruysdaelplein 10
Bilthoven
Telefoon K 3402-2883

Bilthoven, 27 Februari 1952.

Aan de WelEd. Geboren Heer C.H. de Vries,
p/a van Heekeren & Co.,
Kerkstraat 257,
A m s t e r d a m.

Hooggeachte Heer de Vries,

Sinds 15 Juni 1951 ben ik de gelukkige eigenaar van een oude "Jouster" boeier, "MAARTJE" geheten. Zij is 8.15 meter lang overstevens en 3.20 meter breed; dit is ongeveer even groot als de "Constanter" van H.B. Halbertsma en de "Albatros" van P. Bokma.

Ik kocht haar van een confectie-handelaar Sluizer, Keizersgracht 25, Amsterdam, die haar in 1946 overnam van de Heer Wortelboer (N.V. Confectiefabriek De Groot, Heerengracht 50 te Amsterdam). Zij had toen een flinke reparatie ondergaan op de werf van G. de Vries Lentsch te Nieuwendam en de Heer Wortelboer kon kennelijk de hoge rekening niet betalen.

Omdat het zo'n bijzonder mooi scheepje is en overlevering en kenners zeiden, dat zij gebouwd moest zijn door de bekende Friese scheepsbouwmeester Beltje Holtrop van der Zee, heb ik getracht haar geschiedenis na te speuren.

Met veel geluk en evenveel geschrijf aan verschillende musea, andere deskundigen en (mogelijke) vroegere eigenaars, ben ik tenslotte zover, dat ik haar geschiedenis kon terugvoeren tot haar geboorteplaats Joure en het jaar 1892, waarin zij inderdaad door "Beltjebaas" werd gebouwd en in April 1892 werd afgeleverd aan haar eerste eigenaar C.A. Volk, bonthandelaar op het Koningsplein te Amsterdam, of, zoals het dagboek van E. Holtrop van der Zee vermeldt: "Joure den April 1892. Een jacht voor de Heer C.A. Volk, Amsterdam, lang 28 voet etc.etc. Acht honderd en vijftig guldens".

Zij werd gebouwd als open Friesch jacht, een der grootste van dit type welke ooit werden gebouwd. Haar naam was toen ANNIE. Na een ernstige aanvaring op de Amstel in 1892 of '93, waarbij Mevrouw Volk het leven verloor, werd zij in 1894 verkocht aan de Heer Gayus van der Meulen, vlashandelaar te Leeuwarden. Deze doopte het jacht "Vrouw Romkje", onder welke naam zij lange jaren een bekende verschijning op de Friese wateren was. (zie o.a. het nieuwe boek "Voor de Wind" van H. voor de Wind, waarin ook een foto van het schip voorkomt, zij het als de latere boeier MAARTJE, liggende in de Keizersgracht te Amsterdam (1949). Na de dood van Gayus van der Meulen ± 1913, erfde zijn zoon Nollus Hajonides v.d. Meulen het jacht. Hij verkocht het in 1914 aan de Heer Sybersma te Leeuwarden, die er in de jaren '14 - '16 verscheidene eerste prijzen mee won.

Het was toen het snelste schip in de boeier- en jachtklasse in Friesland. Overigens was dit de enige periode, waarin het regelmatig in wedstrijden uitkwam.

In 1916 werd de Heer Willem Smilda, olieslager te Akkrum, eigenaar van het jacht. Deze liet het schip in de winter '16-'17 ombouwen tot boeier en wel door de zoon van Beltjebaas, Auke Holtrop van der Zee te Joure. Ook dit vond ik in de werfboeken terug; het kostte + fl. 1400.--, dus aanzienlijk meer dan de oorspronkelijke bouwkosten van het schip.

De Heer W. Smilda bleef eveneens eigenaar tot zijn dood in 1924. Zijn zoon, J.H. Smilda, herkende het schip deze zomer in Grouw onmiskenbaar als het vroegere schip van zijn vader. De naam was door de Heer Smilda intussen na de verbouwing weer gewijzigd in "ANNY".

In 1925 werd de boeier verkocht aan de Heer Koch, hoofdambtenaar P.T.T. te Den Haag. Deze liet (helaas) de mast inkorten en verkleinde ook het tuig.

In 1927/'28 werd eigenaar Ir. J.W. Albarda, toen voorzitter S.D.A.P. en Kamerlid, later Minister van Waterstaat, en nu nog Lid van de Raad van State. Van deze "Willem Albarda" kreeg ik de meest concrete gegevens over herkomst enz.- Hij is nog steeds aan "dit juweel van Friese ambachtskunst" gehecht en ook zijn zoon zond mij oude foto's en gegevens uit Canada. Ir. Albarda noemde zijn boeier "Pompebléd". Mogelijk vanwege ondervonden kritiek op deze "kapitalistische bezitting", verkocht hij in 1930 de boeier aan een heer Sanders(?) of Maurets, verbonden aan de Rotterdamsche Bank te Amsterdam.

Op deze onzekerheid in de naam van de volgende eigenaar strandden voorlopig mijn verdere pogingen tot naspeuring. Er bleef aldus een lacune in de historie van "Maartje" tussen 1930 en 1945. Ik volgde verschillende sporen, die dwaalsporen bleken te zijn en was daartussen ook even op het goede spoor geloof ik nu. Mijn vriend en oud-collega Kapitein^{t.z.} b.d. G.A. Gero, thans directeur van het Historisch Scheepvaartkundig Museum te Amsterdam (da Laraissestraat) deelt nml. mede, dat hij enkele foto's van "Maartje" kreeg van een Heer de Vries, Nassaulaan, Amsterdam. Ik schreef aan het opgegeven adres, doch kreeg de brief als onbestelbaar terug, dat was in November '51.

Eindelijk naar aanleiding van een vraag over de boeier "Constanter", schreef de Heer H.B. Halbertsma te Grouw mij op 22 Februari j.l. "Wat de boeier "Maartje" betreft, ken ik er één van deze naam, welke destijds behoorde aan de Heren de Vries". Een van hen ik naar ik meen, lid van de Firma Van Heekeren en Co., Kerkstraat 257 te Amsterdam." Vandaag telefoneerde ik met Uw medefirmant de Heer Halbertsma en deze bevestigde voorlopig deze informatie. Het was voor mij werkelijk een moment van voldoening na al mijn vergeefse pogingen.

Deze inleiding moge dan tevens voldoende excuus zijn voor een aantal vragen mijnerzijds, die ter completering van "Maartje's" historie moeten dienen.

1. Wanneer en van wie kocht U deze boeier?
2. Hoe was haar naam toen?
3. Gaf U haar de naam "Maartje", wanneer en naar wie werd zij genoemd? (als dit geen onbescheiden vraag is!)
4. Had "Maartje" toen U haar kocht een ingebouwde motor, of liet U er een motor inbouwen? Welk Merk en Type?
5. Heeft U de motor laten verwijderen en deze vervangen door een aanhang-motor? Zo ja, waarom?
Beviel het varen met de ingebouwde motor niet, door benzine-lucht, of door andere oorzaken.
6. Heeft U grote reparaties of verbouwingen aan het schip laten uitvoeren en zo ja, door welke werf?
7. Was het schip en tuig nog in goede staat toen U haar verkocht?
8. Waar was de "vaste" ligplaats van de boeier? Voerde zij een verenigingsvlag en van welke vereniging?
9. Maakte U grotere tochten met "Maartje" en waarheen?
10. Heeft U nog foto's van "Maartje" uit Uw tijd?
11. Wanneer verkocht U "Maartje" en aan wie?
12. Kent U de namen en adressen van vroegere of latere eigenaars (speciaal periode 1930-1945).
13. Weet U nog bijzonderheden van haar vroegere of latere geschiedenis?
14. Weet U b.v. waar de boeier tijdens de oorlog bleef, was zij ergens verstopt?
15. Volgens Willem de Vries Lentsch was zij in 1945 in zeer deplo-rabele staat, er groeiden zelfs planten op het scheepsvlak, vooral in de bollestal.
15. Onderhield U het schip zelf of had U een (vaste) schipper en hoe heette die?

Ik zal het hierbij laten en hoop dat U mijn nieuwsgie-righeid zult vergeven.

Ik ben door deze winterhobby ook over de historie der andere van der Zee-boeiers en jachten een stuk wijzer geworden. Er bestaan nog slechts 7 Jouster boeiers en 7 Jouster jachten van Beltjebaas' meesterhand. Ik wilde trachten iets te doen om de eigenaars bij elkaar te brengen en zo mogelijk verdere verdwijning van dit mooie type schip te voorkomen.

"Maartje" onderging deze winter een grondige herstel-ling op haar oude geboortewerf in Joure, die thans gedreven wordt door de firma Johann van der Meulen & Zoon; gelukkig nog goede en degelijke vaklieden. De werf is dank zij de welbewuste bescher-ming van de huidige eigenaar de directeur van de Douwe Egberts fabriek te Joure, de Heer De Jong, nog bewaard gebleven in dezelfde steil en staat van de tijd van Beltjebaas en Auke van der Zee (1854-1939). Ik hoop dat U tijdens Uw vakantie of daarna gelegenheid zult willen vinden deze brief en de daarin gestelde vragen te be-antwoorden en verblijf inmiddels met de meeste

Hoorachting,

C. D. J. van der Zee
Jouster van der Zee b.d.

van der Zee

Amsterdam, 16 Mei 1952.

Guido Gezellestraat 13

Aan den WelEdelGeboren Heer C.J.W. van Waning,
Ruysdaelplein 10
Bilthoven

Hooggeachte Heer van Waning,

Inderdaad heeft Uw speurtocht zooals beschreven in Uw brief van 27 Februari j.l. U op het juiste spoor gebracht. U gelieve mij te verontschuldigen voor het wel zeer verlate antwoord, echter ontving ik Uw brief in Lenzerheide (Zw.) juist nadat mijn vrouw haar been had gebroken met skiën.

Laat ik beginnen met U te bevestigen, dat de boeier door de Heer I. Zander, hoofdkassier van de Twentsche Bank Alhier van de Heer Albarda is gekocht en Het schip "Maartje" heeft genoemd. De aanleiding voor hij de verandering van naam is mij niet bekend, evenmin de keuze van de naam.

Op 8 April 1937 hebben mijntwee broers en ik tezamen de "Maartje" gekocht van den Heer Zander. Het schip was toen uitgerust met een 2 cyl. Albin 02 motor, het was in redelijk goede staat. Het vlak was in 1932 vernieuwd, verder zat het goed in de lak. Met het schip is de schipper, die jaren bij de Heer Zander in dienst was geweest, in onze dienst overgegaan (Wietse Horjus). Echter hadden wij met ons drieën geen schipper nodig, zodat dit van korte duur geweest is.

De motor is nadat in de oorlog geen ~~maxima~~ benzine meer verkrijgbaar was, door ons uit de stuurkuip weggenomen, omdat het een hinderlijke sta-in-de-weg was. Overigens was het een goede motor, die alleen het bezwaar had, dat, aangezien het koelwater door de uitlaat geloosd werd, bij sterke deining water in de cylindere sloeg met alle nare gevolgen van dien. Eerlijk gezegd beviel het zeilen zonder motor ons wel zoo goed, al misten we 'm in kanalen in de wind.

Na een stormachtige tocht over het IJsselmeer, waarbij de motor het aflegde (lagers gesmolten), moesten we aan een nieuwe bakboordzwaard geloven. Bij de werf "Het Fort" is het nieuwe zwaard gemaakt en tevens een nieuwe steven aangebracht, aangezien de oude ernstig rot was. Verder zijn door ons slechts ondergeschikte reparaties verricht.

Toen wij het schip verkochten, hetgeen geschiedde omdat mijn beide broers geld nodig hadden voor hun tocht naar de overzij in 1943, was het in goede staat, behoudens een rotte plek in het vlak en enige verkleuring in het lak van de boegplanken.

Juni 1938 hebben wij een kluiver aan het tuig toegevoegd. Voor het maken van tochten op ruim water is dit een grote vooruitgang gebleken. (Oppervlak kluiver 11 M²). De Heer Zander heeft de "Maartje" steeds in de jachthaven van Dragt te Aalsmeer gemeerd, terwijl wij bij het opmaken van de nieuwe jachthaven te Kudelstaart aan de Westeinder, daarheen over zijn gegaan. Ik meen dat de Heer Zander lid was van een zeilvereniging, welke weet ik echter niet. Mijn broers nog ik waren lid van een zeilvereniging.

Met de "Maartje" hebben we meerdere tochten gemaakt op het IJsselmeer, over de grote rivieren en de Zeeuwsche

wateren. Vanzelfsprekend hebben wij foto's uit de tijd van de "Maartje", enkele zelf heel geslaagd, alleen vrees ik geen negatieven meer te bezitten.

In Augustus 1943 hebben wij het schip aan den Heer Wortelboer, textielagent te Amsterdam, verkocht.

Speciaal verstoep hebben wij het schip gedurende de eerste jaren van de oorlog niet, wel hebben wij een luttel reparatie bij Meyer in Oude Wetering extra lang laten duren, nadat een motorjacht met grote hakenkruizen op de Westeinder met onheilspellend veel aandacht om ons heen was gevaren.

Of de Heer Wortelboer het schip heeft verstoep is ons onbekend.

Met betrekking tot het tuig kan ik U nog mededelen, dat wij in 1941 een grootzeil van de "Constanter" van den Heer Halbertsma Grouw hebben overgenomen. In de broek was iets het weer, dat stuk viel er juist af bij het pasklaar maken voor de "Maartje".

Het doet mij uitermate veel genoegen te weten, dat het oude schip weer in goede handen is, want zoowel mijn broers als ^{/ik} waren erg aan het schip gehecht. Wij hebben vele aangename, vrolijke herinneringen aan de "Maartje", terwijl ik zelve een blijvend aandenken heb in de vorm van het ontbreken van het laatste kootje van mijn rechter ringvinger, afgekneld bij een aankomst met harde wind.

In de hoop U naar genoegen te hebben ingelicht, verblijf ik met de meeste hoogachting,