

Geschiedenis van de boeier *Semper Idem*



Deze opname van de 'Semper Idem' werd bij harde wind op het Heeger meer gemaakt, voordat de boeier naar Zwitserland werd verkocht. Foto Theo Kampa.

Als vervolg op het artikel over Eeltje Holtrop van der Zee in het vorige nummer, passen de aantekeningen die de huidige eigenaar - Marius J.L. Jonkhart - van de in 1890 door Eeltjebaes gebouwde boeier *Semper Idem* maakte. Hij stelde het hieronder volgende overzicht samen op basis van de papieren die bij de aankoop van de *Semper Idem* in zijn bezit kwamen. Het waren voornamelijk kopieën van brieven en gegevens die hij bij het Fries Scheepvaart Museum kon krijgen. Het werd niet alleen een chronologisch - anekdotisch - verhaal over de verschillende eigenaars en verbouwingen, maar ook de strijd over de naam van het schip. Uiteindelijk werd vorig jaar de strijdbijl begraven.

De *Semper Idem* is in 1890 gebouwd door Eeltje Holtrop van der Zee te Joure. Sommigen beweren dat Eeltjebaas het schip aanvankelijk voor zichzelf heeft gebouwd. Zijn werkboek spreekt dat echter tegen. Daar staat vermeld: 'Joure 1890: Een boeyer gemaakt voor K.A. Wassenaar, Hilversum, lang 31 voet ...' De aflevering vindt blijkens het werkboek plaats op 3 april 1890. De kosten bedragen f 3.500. Het schip doet direct al op 3 september 1890 mee aan de zeilwedstrijd te Lemmer op zee, georganiseerd ter gelegenheid van het 25 jarig bestaan van de Zeilvereeniging 'De Zevenwolden'.

Volgens een aantekening in het dossier van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten (SSRP) zou de *Semper Idem* reeds in 1892 omgedoopt zijn tot *Friso*. Dat zou betekenen dat G.W. Lans, die de *Semper Idem* in 1991 van Wassenaar koopt, degene zou zijn die als eerste (en nog vóór het huidige Statenjacht *Friso* gebouwd werd) deze naam heeft gebruikt. In 1916 is

het schip voor een kleine reparatie (42 uur voor totaal f 10,50 aan arbeidsloon!) op de helling bij Auke van der Zee. In het werfboek wordt op dat moment de naam *Friso* gebruikt. Van Walbeek, eigenaar van 1908 tot 1918, spreekt in zijn correspondentie consequent over *Friso*.

EERSTE EIGENAAR: WASSENAAR

Over Wassenaar schrijft J. Vermeer in zijn boek *Tjotters en Boatsjes* onder meer het volgende (pp 151-152): "Karel Adriaan Wassenaar moet zich al vroeg deskundigheid op financieel gebied hebben verworven en een goede naam in financiële kringen hebben opgebouwd, want reeds op 25-jarige leeftijd werd hij in 1890 door de Lessepsmaatschappij als verificateur uitgezonden naar Panama. Blijkbaar hadden zijn financiële bekwaamheden hem toen al een fortuin opgeleverd, want de bouw van deze tjotter (*Albert en Nelly*, genoemd naar zijn twee oudste kinderen, gebouwd door Eeltje Holtrop van der Zee, bouwjaar 1891, stamboeknr. 321, MJ) was niet zijn eerste opdracht aan Van der Zee. In april 1890 liep van de helling in Joure een reeds eerder bestelde boeier te water, de latere *Semper Idem* (ex *Friso*) (NB: Dit is niet in overeenstemming met alle andere bronnen over de naamgeving van de *Semper Idem*, MJ) een van de mooiste door Eeltjebaas gebouwde boeiers. En nog kon het blijkbaar niet op; in hetzelfde jaar 1891 waarin de tjotter werd afgeleverd bestelde Wassenaar een tweede, nog grotere boeier van bijna 12 meter lengte. Evenwel, reeds een jaar later, nog voordat deze boeier was afgebouwd, ging Wassenaar failliet, mogelijk als gevolg van de financiële schandalen rondom genoemde kanaalmaatschappij, en moest zijn nieuwverworven bezit worden verkocht. In 1896 emigreerde hij naar Argentinië waar hij het tot een hoge post bij de Argentijnse spoorwegen bracht. De boeier *Semper Idem* kwam in handen van G.W. Lans te Capelle a/d IJssel, terwijl de tweede boeier (later bekend onder de naam *Wilhelmina*) werd afgebouwd voor rekening van Mr. W.Bakker te Amsterdam. De tjotter *Albert en Nelly* werd gekocht door de touwslager-zeilmaker Th. Zandstra te Sneek, die de naam veranderde in *De Jonge Wouter*." Tot zover Vermeer (zie ook diens voetnoten 26 t/m 30 bij dit hoofdstuk, pp 254-255).

De reden van verkoop in 1891 lijkt dus duidelijk: Wassenaar was op dat moment nog niet failliet, maar vertrok naar het buitenland, kennelijk voor niet al te lange tijd, want hij had inmiddels een grotere opvolger besteld. De *Wilhelmina* is in 1928 in Engeland verbrand (zie Huitema, p. 65).

OPEENVOLGENDE EIGENAREN

De opeenvolgende eigenaren zijn niet helemaal precies met aansluitende data te achterhalen, maar de reeks is toch vrij volledig:

1890-1891: K.A. Wassenaar te Hilversum

1891-1904: G.W. Lans te Capelle a.d. IJssel

1904-1908: ene Radasche te Antwerpen (Van Walbeek, de volgende eigenaar, spreekt zelf van Randaxhe in zijn correspondentie)

1908-1918: J.L. van Walbeek en M.C. van Zanten te Dordrecht

(volgens opgave van J.L.van Walbeek; elders wordt gesproken over 1910-1918, Van Walbeek geeft echter zelf in een brief aan de latere eigenaar Van der Lande d.d. 27 februari 1959 als datum oktober 1908; in 1909 wint hij met de *Friso* op de Oude Maas een 1e prijs, dus 1908 lijkt zeker. In een andere brief noemt hij zelfs 9 oktober 1908. In deze laatste brief, d.d. 27 oktober 1952 aan C.J.W. van Waning geeft Van Walbeek zelfs een reden waarom Randaxhe de *Friso* verkocht: 'De heer Randaxhe verkocht mij de *Friso* omdat hij, altijd op de Westerschelde zeilende en soms naar Oostende (buitenom) het jacht te hoog getuigd achtte en zijn vrouw niet meer meedurfde'. Er stond ook toen al een mast van 13.75 m (boven het draaipunt, MJ) op.

Van Walbeek is een verwoed zeiler. Vrijwel elk weekeinde wordt gezeild, weer of geen weer, van medio maart tot begin oktober. In deze tijd doet de *Friso* aan talloze wedstrijden mee en wint menige daarvan. Er wordt een logboek bijgehouden; een kopie van een (klein) deel daarvan is in mijn bezit. Waar het origineel is gebleven, is onduidelijk. Van Walbeek heeft blijkens zijn brieven het kennelijke voornemen om het aan het Fries Scheepvaart Museum na te laten, maar daar is het niet. Uit diverse mondelinge bronnen begrijp ik dat zijn kinderen het originele logboek nog steeds in hun bezit zouden hebben, maar een bevestiging daarvan heb ik niet. In elk geval heeft F.A. Pruijboom, een van de latere eigenaren, een kopie die belangrijk meer jaren bestrijkt dan de mijne.

Van Walbeek's mede-eigenaar M.C. van Zanten komt in de correspondentie verder niet voor. Van Walbeek verkoopt de *Friso* uiteindelijk in 1918 omdat hij naar zijn eigen zeggen een groter, meer zeewaardig schip wil hebben. Hij koopt uiteindelijk een yawl. De *Friso* wordt voor f 5.500 verkocht aan J.J.B.J. Bouvy te Wassenaar.

1918-????: J.J.B.J. Bouvy te Wassenaar

????-1927: J.A. van Beeck Calkoen te Bilthoven (volgens sommige bronnen tezamen met zijn broer te Dordrecht)

1927-1930: Martin A. Sanders te Amsterdam (via een advertentie in de *Waterkampioen* van 1927, p. 247)

1930-1953: C. van Leuven te Amsterdam

Wat er in de periode dat Van Leuven eigenaar is, precies is gebeurd, is moeilijk te achterhalen. Zeker is dat het schip tenminste 15 jaar bij R. Wester te Grou heeft gelegen, wachtend op restauratie en ondertussen steeds verder aftakelend. Op een aantal plaatsen wordt nog vriendelijk gesproken over de *Friso* die op de helling bij R. Wester ligt, maar een persoonlijke aantekening van H.C. van Slooten van april 1987 geeft aan hoe de werkelijkheid was. Hij verhaalt hoe hij samen met C.J.W. van Waning, secretaris van het Stamboek, de *Friso* destijds half onder water aantroef in de Blieken, een vaartje naast de werf, en hoe alleen met laarzen de kajuit was te betreden. Kennelijk was het schip de oorlog niet goed doorgekomen en in elk geval heeft restauratie daarna lang op zich laten wachten. Van Leuven is wel met Wester bezig geweest om een restauratieplan te maken, maar omdat het nooit tot heldere prijsafspraken kwam - Wester

zou een hekel hebben gehad aan calculeren - is het er niet van gekomen. Foto's laten zien dat het schip inderdaad in deplorabele staat was.

FRISO/SEMPER IDEM

Van Waning en Van Slooten gaan op zoek naar iemand die de *Friso* restaureren wil. In dezelfde tijd speelt de keuze van het Statenjacht. De *Friso*, ex *Semper Idem* was een van de twee serieuze kandidaten, maar het is de huidige *Friso*, die in 1894 als *Friso* gebouwd is, maar daarna jarenlang o.m. *Jean Bart* heeft geheten, uiteindelijk geworden. Dit heeft ertoe geleid dat de *Semper Idem* ook wel *Lytse Friso* is genoemd, maar dat in deze periode na overleg met het Stamboek weer teruggedaan is naar de oorspronkelijke naam *Semper Idem*. Later heeft Pruijboom het schip weer ingeschreven in het Stamboek onder de naam *Friso*, maar Elsener gebruikte de naam *Semper Idem*. Ik heb de afgelopen maanden gemerkt dat het overal in Friesland nog steeds gangbaar is om over de *Semper Idem* te spreken als de *Friso*. Overigens zijn er talloze aantekeningen te vinden dat men de *Semper Idem* mooier vond dan de *Friso* maar dat uiteindelijk de grotere afmetingen van de laatste de doorslag hebben gegeven om dat schip en niet de *Semper Idem* als statenjacht aan te bieden aan de provincie.

De keuze van de boeiercommissie zal destijds wel gebaseerd zijn op een combinatie van argumenten: de deplorabele staat van de *Friso*, de iets grotere afmetingen van de *Jean Bart* en het feit dat de *Jean Bart* nog niet zolang daarvoor na een brand aan het eind van de oorlog een grote restauratie had ondergaan en dus vermoedelijk in goede staat verkeerde. (zie ook R. Wegener Sleswyk, *De Boeier Friso, Fries Statenjacht 1894-1954-1994*, i.h.b. pp. 17-25).

GROTE RESTAURATIE

Van Waning en Van Slooten vonden uiteindelijk iemand die bereid was het schip geheel te restaureren in de persoon van R.V.E. van der Lande, een textielabrikant uit Geldrop. Volgens Van Slooten werd het schip overgebracht naar de werf Paans te Rodevaart om het daar te repareren. Van Slooten verhaalt verder: 'Om verder nog voldoende deskundigheid te verwerven nam Van der Lande mee uit Grouw Hendrik Veenstra, de schippersknecht van de heer R. Buisman te Leeuwarden, eigenaar van het Friese jacht *Mercurius*. Veenstra verhuisde met zijn hele gezin naar Helmond en hij en zijn volwassen zoons werden tewerk gesteld in de fabriek van Van der Lande, Hendrik echter vooral om zich bezig te houden met de restauratie van de *Semper Idem*...'

Het schip wordt uiteindelijk gerestaureerd in 1953/54 op de werf van W.Tak te Raamsdonksveer. Een plaquette in de kajuit herinnert hieraan. De tekst luidt: *Semper Idem* gerestaureerd op de Werf Tak te Raamsdonksveer door Jan Weterings, 1890 - 1954'. Tak maakt in 1957 ook de eerste lijnentekening. Later, in 1987 zal er ook een lijnentekening worden gemaakt op de werf van P.P. Piersma in Heeg. Van der Lande schrijft op 10 februari 1959 in een brief aan H. van der Graaf te Krimpen a.d. IJssel (die als jongen zelf op de *Semper Idem* heeft gevaren) het volgende over de restauratie:



Tijdens de restauratie bij Piersma werd het mastspeer en een behoorlijk aantal leggers, de mastkoker, een stuk van de mastbalk, de dekbalk, de piek, enkele gangen, een stuk van de steven, stukken van het boeisel en 'nog wat klein werk' vernieuwd.

'Bij de restauratie zijn veel nieuwe leggers aangebracht; het boeisel is geheel vernieuwd, ongeveer de helft van de gangen en verder het gehele vlak. Er is wederom een mast van 13,75 m op het schip gekomen, een bijzonder mooie van zeer licht hout, welke ongeveer hetzelfde gewicht heeft als holle masten van deze lengte. Anders dan het vroegere, is het nieuwe dek gemaakt van teakhout. In het afgelopen jaar heeft de firma Wester te Grouw tenslotte nieuwe zwaarden gemaakt, welke in afwijking met de vroegere zwaarden verstelbaar zijn. Het scheepje is uitgerust met een 10 pk motor, welke onder de boltenstal geplaatst is kunnen worden zonder dat hiervoor veranderingen in de oorspronkelijke opzet aangebracht behoeften te worden.' Dit alles komt goed overeen met het schip zoals in dat in de zomer van 1998 in Zwitserland aantrof, waarbij het interieur uit typisch jaren vijftig kastjes (eiken frame, mahonie



plaatjes, veel toepassing van hechthout) bestond en de motor was vervangen door een 3-cilinder Yanmar.

1953 - 1960: R.V.E. van der Lande te Geldrop, die het schip in 1960 overdoet aan

1960 - 1973?: R.C. van der Lande en A.L.M. van der Lande

1973? - 1987: E.A. Pruijboom te Leersum. De *Friso* krijgt als thuishaven de Gemeente- haven te Heeg. Wanneer Pruijboom het schip koopt, is onduidelijk. Hijzelf kon mij dat ook niet meer precies vertellen. Blijkens een oude meetbrief had hij in elk geval het schip al in 1975. In de periode dat Pruijboom eigenaar is, is de *Friso* in onderhoud bij Pier Piersma. Om persoonlijke redenen besluit Pruijboom met spijt in het hart de *Friso* te verkopen, er komt - ook na uitgebreide sondering in de kringen van het Stamboek - geen koper opdagen. Uiteindelijk wordt de *Friso* naar Zwitserland verkocht. Dat de *Friso* Nederland verlaat, wordt alom betreurd, maar een alternatief was niet voorhanden. Voor vertrek krijgt het nog een laatste grote onderhoudsbeurt van Piersma, die het schip ook persoonlijk begeleidt naar Zwitserland en daar voor de nieuwe eigenaar optuigt. Piersma maakt ook nog in 1987 een nieuw lijnenplan. 1987 - 1998: E. Elsener te Meilen, Zwitserland. De *Friso* - dan weer *Semper Idem* volgens het stamboek, maar *Friso* volgens de naamplaten op het schip zelf, wordt op 10 oktober 1987 ingeschreven als SZ 171, Standort Beach, Wallenseeli. Daar troffen Rienk Wegener Sleeswijk en ik het in de zomer van 1998 aan. 1998 - nu: Caroline en Marius Jonkhart te Rotterdam (inmiddels, 1999, verhuisd naar Blaricum).

TERUG NAAR NEDERLAND

Hoewel Pier Piersma mij enige weken daarvoor al eens terloops gepolst had of ik niet geïnteresseerd zou zijn in een boeier, spraken wij er voor het eerst uitgebreid over tijdens de viering van het 150-jarig bestaan van de K.Z. 'Oostergoo'. Eigenlijk was ik niet geïnteresseerd. Ik had al het Friese jacht *Marwille* en de tjotter *Smunt* en als ik in iets geïnteresseerd was op dat moment, was dat een groter Fries jacht. Er was op dat moment een groot Fries jacht te koop en dat speelde in mijn achterhoofd.

Tijdens 'Friesland vaart' in Lemmer spreekt Rienk Wegener Sleeswijk mij aan over de *Semper Idem*. Hij wil het schip proberen terug te halen naar Friesland en heeft op dat moment exclusiviteit via een tussenpersoon in Harlingen. Een van de ideeën is het schip met een groep mensen te kopen, iets waarvoor ik onmiddellijk mijn medewerking toezeg. Of ik het niet zelf wil kopen, voor de Nationale Investeringsbank, waar ik op dat moment voorzitter van de Raad van Bestuur ben, misschien? Dat laatste sluit ik onmiddellijk uit, maar omdat Rienk ook weet te vertellen dat het jacht waarin ik geïnteresseerd was, inmiddels verkocht is, en omdat het denken daarover toch iets losweekt, sluit ik het zelf kopen niet uit. Het zal afhangen van het schip zelf. Nadat we in de weken daarop meer hebben uitgezocht over het schip besluiten Rienk en ik op 8 augustus naar Zwitserland te vliegen om het schip te bekijken. Het is een sni-



De boeier ligt gelakt klaar om te water te worden gelaten.

khete dag en we worden opgewacht door een man die de roerleeuw onder zijn arm heeft en die ons in een stokoude bestelbus in ruim een uur rijden naar het schip brengt. De *Semper Idem* ziet er niet echt slecht uit, maar wel als een schip met overall achterstallig onderhoud. Alles moet zo te zien worden aangepakt, maar niets lijkt een echt drama. Wel wordt onmiddellijk duidelijk dat het hele mastspeer en een paar leggers daaronder vervangen zullen moeten worden.

Om een lang verhaal kort te maken, ik koop het schip op voorwaarde dat het in Nederland wordt afgeleverd. De aflevering op zich is nog een heel verhaal, want zonder enig bericht vooraf 'vinden' mijn echtgenote en mijn dochters het schip ineens bij de brug in Osingahuizen, waar het door de vrachtrijder maar was achtergelaten. Het schip wordt op de werf van Piersma onderzocht en ook op dat moment ziet alles er nog redelijk uit. Gedurende de maand september maken we een paar fantastische zeiltochten.

TOCH NOCH VEEL TE RESTAUREREN

In november begint Piersma met de restauratie. Een echt restauratieplan hebben we niet anders dan datgene wat we bij de *Marwille* ook gedaan hebben en waar ik ongelooflijk veel ple-



De 'Semper Idem' ligt weer in het water na een grote restauratie.

zier van heb gehad: haal het schip kaal - dat moest toch - en pak alles grondig aan wat je tegenkomt. Dat laatste blijkt inmiddels heel erg veel.

Vernieuwd zijn het mastspoor, een behoorlijk aantal leggers, de mastkoker, een stuk van de mastbalk, de dekbalk, de piek, enkele gangen, een stuk van de steven, stukken van het boeisel en nog wat 'kleiner werk'. Het kajuit-interieur van de jaren vijftig is verwijderd en wordt in massief eikenhout weer zo stijlvol mogelijk opgebouwd, waarbij zoveel mogelijk originele details worden hersteld. Het vooronder bleef onveranderd. Van de restauratie is overigens een gedetailleerde werk- en urenspecificatie in mijn bezit, zodat precies is na te gaan wat er is gebeurd. Hieruit blijkt o.m. dat alleen al aan houtwerk in de winter van 1998/99 meer dan 1500 manuur zijn besteed. Hoewel nog niet helemaal klaar, keert de *Friso* in het voorjaar 1999 terug in het water en na enkele 'proefvaarten' werd tijdens de jaarvergadering van 'Oostergoo' de eerste officiële tocht gemaakt, met het goede voornemen de rest van het werk in de winter 1999/2000 te doen. Dat laatste is ook gebeurd: nog enkele restauraties in de kop en verder een groot aantal details die nog moesten worden afgewerkt. Inmiddels, februari 2000, meer dan 2500 man- en vrouwen later, inclusief restauratie van de roerleeuw (door Yolanda Brantjes, die ook een nieuwe mastwortel maakte), de blokken (door Blokmakerij Ording) en tal van andere zaken, is het werk geklaard.

WELKE NAAM?

Een apart punt voor Caroline en mij vormde de naam. Eigenlijk vinden we allebei dat de naam van een schip niet veranderd moet worden; dat zou dus pleiten voor *Semper Idem*. Aan de andere kant merkten wij al spoedig dat in brede kringen in Friesland de naam *Friso* veel gangbaarder is: voor veel mensen is de *Friso* het ene schip en het 'Statenjacht' het andere. Wat was wijsheid: principe of gebruik? Wat ons geholpen heeft is de discussie die hierover in de jaren vijftig met Van der Lande heeft plaatsgevonden en in het bijzonder een brief van 11 januari 1954 van de boeiercommissie aan Van der Lande. Letterlijk staat hierin het volgende:

'Wat betreft de aankoop van de Friese boeier *Jean Bart* kan ik U mededelen, dat het inderdaad de bedoeling is dit schip haar oude naam *Friso* terug te geven. Het lijkt mij inderdaad een bezwaar dat er twee boeierjachten, beide van Eeltjebaas, zouden bestaan met de naam *Friso*. Uw boeier droeg oorspronkelijk de naam *Semper Idem* en is eerst in latere jaren omgedoopt tot *Friso* (N.B.: In 1891, drie jaar voordat het Statenjacht gebouwd werd! MJ). U zult wellicht geen moeite hebben een nieuwe passende naam voor het schip te vinden. Mocht dit wel het geval zijn, dan wil ik u gaarne een suggestie doen, b.v. uit namen van bekende Friese boeiers, welke niet meer bestaan'.

Met andere woorden, Van der Lande was goed genoeg om zijn geld te stoppen in de restauratie van een van de mooiste boeiers ooit gebouwd, die zover heen was dat de Boeiercommissie zich ernstig afvroeg of een restauratie nog wel mogelijk was,



Ook na de jaarvergadering van 'Oostergoo' in 2001 voer de 'Semper Idem' mee in de grote vloot van boeiers, Friese jachten en tjotters. Foto Theo Kampa.

maar de naam *Friso* moest ondanks de oudste rechten maar ingeleverd worden, want die was nodig voor het Statenjacht. Kiest u maar iets anders uit een lijstje van verdwenen boeiers was de kennelijke boodschap. Uit contacten die ik met Pruijboom en de jongste zoon van Van der Lande heb gehad, blijkt dat de opeenvolgende eigenaren zeer ongelukkig waren met dit optreden. Dit heeft Caroline en mij doen besluiten het schip wel in het Stamboek in te schrijven als *Semper Idem*, maar als stil protest de oude naamplaten *Friso* te restaureren en terug op het berghout te monteren. Er wordt met de huidige Boeiercommissie gewerkt aan een charmante oplossing voor deze oude discussie, maar inmiddels is het schip ook voor ons semper 'Friso'. Op 20 juli vorig jaar zijn door de Commissaris van de Koningin in Friesland, de heer Ed Nijpels, de nieuwe naamplaten *Semper Idem* op het berghout onthuld. Als aandenken is door mij een koperen gedenkplaat aan de Commissaris geschonken. Op deze gedenkplaat is de volgende tekst in het Fries gegraveerd, die in Nederlandse vertaling luidt:

Als aandenken aan het verkrijgen van het recht om de naam *Friso* te mogen gebruiken + de jaartallen 1890 (bouw *Semper Idem*,
1891 *Semper Idem* omgedoopt tot *Friso*,
1894 bouw Statenjacht,
1953 brief boeiercommissie over naamgeving,
2000 Statenjacht mag naam *Friso* gebruiken).

Dit plaatje is inmiddels in de kajuit van het Statenjacht bevestigd.

De strijdbijl is daarmee begraven, het oudste recht is erkend, maar het Statenjacht mag zich nu *Friso* noemen en de oudste *Friso* vaart met naamplaten *Semper Idem* op het berghout, de naam waarmee het schip in 1890 van de helling kwam en waarmee het ook in het Stamboek staat.