

SSRP

50 jaar



50 JAAR SSRP, WELKOM IN GROU!

DE GESCHIEDENIS HERHAALT ZICH, 1955-2005

MET EEN TJOTTER DOOR DE JELTESLOOT

BOUWEN VAN EEN FRIES JACHT IS EMOTIE

DE BOEIER SYLNOCHT

EEN HONDERDJARIGE STAVERSE JOL



DE HOOGAARS BANJAARD

DE LEMSTERAAK SCHOLLEVAER

DE VOLLENHOVENSE BOL

VAN SCHIP TOT WRAK TOT SCHIP

VEEL VAARPLEZIER MET SCHOKKER

DRIWERF: NIEUW EIKENHOUT IN AANTOCHT

50 jaar SSRP, welkom in Grou!

In 2005 bestaat de Stichting Stamboek Ronde en Platbodempjachten 50 jaar. De Stichting heeft haar oorsprong in het mooie watersportdorp Grou, in onze gemeente Boarnsterhim. Een eerste reünie van Friese ronde jachten is in 1953 in Grou georganiseerd. Daaruit kwam voort dat de Stamboekgedachte moest worden uitgebreid tot alle traditionele ronde en platbodempjachten van Nederlandse oorsprong. Vervolgens is in 1955 de Stichting Stamboek Ronde en Platbodempjachten (SSRP) opgericht.

Nu, in 2005 bestaat de Stichting Stamboek Ronde en Platbodempjachten 50 jaar, een bijzonder lustrum. De lustrumviering, een gezamenlijke activiteit van Stichting, Vereniging van Vrienden en De Regionale Friese Reünie, wordt gehouden in Grou. Ik kan u zeggen dat ons gemeentebestuur hiermee ingenomen is en wij onze medewerking, waar mogelijk, hebben toegezegd. Immers, er kan gesteld worden dat Grou de bakermat is van het Stamboek. Maar ook het zeilen van wedstrijden met de traditionele skûtsjes vindt zijn oorsprong in Grou. In dit dorp hebben we klaarblijkelijk een bijzondere band met de ronde en platbodems. Het zou heel goed kunnen dat onze wateren, die zo geschikt zijn voor schepen met geringe diepgang, altijd

een zekere aantrekkingskracht hebben gehad op de diverse ronde en platte scheepstypen. Een bijzondere wisselwerking dus.

De wateren in onze gemeente Boarnsterhim zijn overigens niet alleen aantrekkelijk voor gasten met traditionele schepen. Eigen inwoners genieten volop van het wonen en varen in de nabije omgeving. Maar vooral de duizenden gasten met zowel sloepen als grotere zeilschepen en jachten laten weten de gemeente en haar watersportmogelijkheden bijzonder te waarderen. Veel mensen komen jaarlijks terug om voor een lange of korte periode onze dorpen te bezoeken. Naast Grou behoren de bekende watersportdorpen

Wergea, Jirnsum, Akkrum en Terherne tot onze gemeente. Het dorp Warten, ook gelegen in Boarnsterhim, is de directe toegang tot het Nationale park De Alde Feanen. Dit natuurgebied is naast een aantal sloepenroutes uitstekend geschikt voor de kleinere pleziervaart. Ook op het gebied van cultuur en natuur aan de wal hebben onze, vaak verrassende en pittoreske dorpen veel te bieden. Kortom Boarnsterhim is een bezoek meer dan waard.

Graag nodig ik u dan ook uit om (opnieuw) kennis te maken met Boarnsterhim. U bent van harte welkom! De deelnemers aan de lustrumviering van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodempjachten ontmoet ik graag op 3 en 4 augustus in Grou. Het jubileum zal voor u en voor ons ongetwijfeld een bijzonder evenement worden. Temeer omdat wij de eer hebben dat Hare Majesteit Koningin Beatrix op 4 augustus een bezoek brengt aan Grou en een deel van de festiviteiten zal bijwonen. Ik verheug mij dan ook zeer op de aanstaande reünie van de SSRP en alle andere evenementen die Grou gedurende de zomerperiode te wachten staan. Graag tot ziens.

P Schadd-de Boer
Burgemeester van de gemeente Boarnsterhim

COLOFON

Bijlage bij Spiegel der Zeilvaart, 29e jaargang nr. 6 – juli/augustus 2005. Deze bijlage werd financieel mogelijk gemaakt door de Stichting Stamboek Ronde en Platbodempjachten en Stichting Spiegel der Zeilvaart.

Spiegel der Zeilvaart is een uitgave van Uitgeverij Spiegel der Zeilvaart, een tien maal per jaar verschijnend tijdschrift voor eigenaars en liefhebbers van traditionele schepen en jachten. In Spiegel der Zeilvaart zijn de officiële mededelingen opgenomen van de Vereniging van Vrienden van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodempjachten (VSRP), de Stichting Stamboek Ronde en Platbodempjachten (SSRP), de Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ) en de Sail Training Association Nederland (STAN).

Uitgeverij Spiegel der Zeilvaart, postbus 653,
2003 RR Haarlem, 023 5341801, fax 023 5345803,
e-mail: wim.bruijn@wxs.nl of kijk op
www.spiegelderzeilvaart.nl

Omslagfoto: Het Statenjacht Friso, foto Winfried Walta,
copyright Provincie Fryslân.
Met dank aan het Fries Scheepvaartmuseum, Sneek.

Deze bijlage is samengesteld door Jan Eissens en Peter Tolsma.
De artikelen zijn geschreven door Romeo van de Borch,
Wim de Bruijn, Jan Eissens, Peter Tolsma en Thom Vos.

I N H O U D

50 JAAR SSRP, WELKOM IN GROU!	2
GROUW, 50 JAAR LATER	3
DE GESCHIEDENIS HERHAALT ZICH, 1955-2005	4
INLEIDING BIJ DE SCHEEPSVERHALEN	5
MET EEN TJOTTER 368 SLAGEN DOOR DE JELTESLOOT	5
HET BOUWEN VAN EEN FRIES JACHT IS EMOTIE	6
DE BOEIER SYLNOCHT	7
EEN HONDERDJARIGE STAVERSE JOL	8
DE HOOGAARS BANJAARD	9
DE LEMSTERAAK SCHOLLEVAER	10
DE VOLLENHOVENSE BOL	11
VAN SCHIP TOT WRAK TOT SCHIP	12
VEEL VAARPLEZIER MET VREEDENBURGH SCHOKKER	14
DRIEWERF: NIEUW EIKENHOUT IN AANTOCHT	14



Grouw, 50 jaar later

Het is dit jaar 50 jaar geleden dat de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten werd opgericht.

In de eerste helft van de jaren vijftig van de vorige eeuw was er een reële dreiging dat onze traditionele ronde en platbodemjachten door gebrek aan belangstelling zouden verdwijnen. Nadat in 1952 een commissie werd ingesteld voor het samenstellen van een Stamboek van Friese Platbodemjachten heeft deze commissie vervolgens haar werkerrein uitgebreid en mede het initiatief genomen voor de oprichting van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten. Hiermee was de eerste behoudsorganisatie op nautisch terrein in Nederland tot stand gekomen.

Het doel van de Stichting werd in de statuten omschreven als: het bevorderen van de belangstelling voor het Ronde en Platbodemjacht, ondermeer door het samenstellen van een register in de vorm van het Stamboek Ronde en Platbodemjachten.

Het is verheugend te constateren dat na 50 jaar ruim 2200 schepen in dit stamboek zijn opgenomen.

De belangstelling voor onze schepen die 50 jaar geleden leek te verdwijnen, is mede door de activiteiten van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten enorm opgebloeid.

Niet alleen zijn vele monumentale schepen van de teloorgang gered door een grote inzet van eigenaren die vaak zeer ingrijpende restauraties uitvoerden, maar ook zijn een aanzienlijk aantal schepen nieuw gebouwd. Hierdoor kregen velen de mogelijkheid met onze mooie traditionele schepen te varen en ze te bewonderen op onze wateren. Het grote enthousiasme waarmee onze donateurs, maar ook vele anderen, zich inzetten om deze schepen te behouden en er mee te varen geeft ons vertrouwen dat ook in de komende 50 jaar en hopelijk nog lang daarna deze, voor Nederland zo beeldbepalende, schepen behouden zullen blijven en onze vloot zal blijven groeien.

Namens de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten wil ik ieder die ons de afgelopen 50 jaar heeft gesteund en onze behoudstaak mogelijk heeft gemaakt heel hartelijk danken. Tevens wil ik onze waardering uitspreken voor de scheepseigenaren die in de afgelopen jaren met veel inzet historische schepen hebben weten te behouden en voor de scheepsbouwers en ontwerpers die er zich voor hebben ingezet om de nieuwbouw van traditionele schepen mogelijk te maken en daarmee hebben bijgedragen aan de groei van onze vloot. Ook zijn wij veel dank verschuldigd aan DBV verzekeringen die door een zeer genereuze bijdrage het ons mogelijk maakte om van de viering van ons 50-jarig bestaan niet alleen voor de deelnemers een memorabel evenement te maken, maar daarnaast bij deze gelegenheid ook voldoende aandacht te besteden aan de behoudsaspecten van onze taak. Tenslotte veel dank aan de gemeente Boarnsterhiem zonder wiens medewerking deze viering logistiek niet mogelijk zou zijn.

Het 50-jarig bestaan wordt op passende wijze in Grouw, de bakermat, gevierd onder toezicht oog van onze beschermvrouwe, Hare Majesteit Koningin Beatrix. We maken ons op voor een schitterend feest waarin onze prachtige ronde en platbodemvloot centraal staat.

*Romeo van de Borch,
voorzitter SSRP*



Secretaris VSRP
Pieter A. Bos
Cor van Osnabruggeaan 16
2251 RG Voorschoten
tel: 071 561 1666
e-mail: secretariaat@vsrp.nl
www.vsrp.nl

Secretaris SSRP
Gerleen van Saarloos
SBN Doormanlaan 37
2243 AK Wassenaar
tel: 070 511 4883
e-mail: secretariaat@ssrp.nl
www.ssrp.nl

De geschiedenis herhaalt zich 1955-2005

In 1939 verscheen in de Waterkampioen een oproep om te komen tot de oprichting van een boeierclub 'teneinde met elkaar in contact te komen, ervaringen uit te wisselen, misschien heel mooie exemplaren van een vroegtijdige sloop of een ongelukkige verkoop naar het buitenland te kunnen redden'.



In 1953 publiceerde de eigenaar van de boeier Maartje, een serie artikelen in de 'Waterkampioen' over de Friese ronde jachten, gebouwd op de werf van Eeltje Holtrop van der Zee te Joure. Op voorstel van H. Halbertsma, conservator van het Fries Scheepvaartmuseum in Sneek, werd besloten tot de instelling van een Commissie Stamboek Friese Ronde jachten.

De opdracht was het samenstellen van een Stamboek van deze jachten. Samen met de secretaris van KZV 'Oostergoo', H. van Slooten, werd een reünie van Friese ronde jachten georganiseerd, die op 4 en 5 juli 1953 op het Pikmeer in Grouw werd gehouden. Tijdens het evenement verzamelden zich tientallen oude jachten en duizenden toeschouwers trokken naar Grouw. Dit gaf aanleiding tot veel publiciteit en was het begin van alles wat er nu is gerealiseerd.

OPRICHTING IN 1955

Het begrip 'Stamboek' houdt voor iedere rechtgeaarde Fries in: op kennis gebaseerde keuring op raszuiverheid, waarbij tevens het streven naar rasverbetering kan worden gevoegd. Een moeilijke opgave, met daaraan verbonden consequenties. In eerste instan-

Admiraalzeilen Grouw 1953. V.l.n.r. Njord, Maartje en Vliegende Hollander. Foto Fries Scheepvaartmuseum, Sneek.

tie bemoeide het Stamboek zich uitsluitend met Friese ronde jachten, waarbij de raszuiverheid van het ene schip wel beter naar voren kwam dan bij het andere.

Na de eerste reünie in 1953, gevolgd door de overdracht van het Statenjacht *Friso* aan de provincie Fryslân in mei 1954, begon de belangstelling te groeien. Niet alleen in Fryslân, maar in geheel Nederland en zelfs buiten onze grenzen in Engeland en België. Het ging toen niet alleen meer om Friese Ronde jachten, maar ook om andere scheepstypen zoals de tjalken, de Zuiderzee-vissersschepen als botters, kwakken, blazers, bollen en Staverse jollen, de Zeeuwse schepen als hoogaarsen en hengsten, om maar enkele te noemen.

Het werd duidelijk dat de Stamboekgedachte moest worden uitgebreid tot alle traditionele ronde en platbodemjachten van Nederlandse oorsprong en zo werd op 8 oktober 1955 in Amsterdam de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten (SSRP) opgericht door het Fries Scheepvaartmuseum, de

Ver. van Vrienden van het Zuiderzeemuseum, de KZV 'Oostergoo' te Grouw, de KZV 'Sneek', de KNZ&RV te Muiden en de KR&ZV 'De Maas' te Rotterdam. De beschermvrouwe van de Stichting is Hare Majesteit Koningin Beatrix, zelf eigenaresse van de lemsteraak *De Groene Draeck*.

DE SCHEPEN

Na de oprichting van de Stichting werden ook de doelstellingen geformuleerd. Als eerste het samenstellen van het Stamboek. Daarin worden schepen opgenomen, die voldoen aan de daarvoor opgestelde criteria. De Stichting heeft een behoudende en conserverende taak. Dat wil zeggen de bewaring en instandhouding van de scheepsvormen zoals deze tot 1950, het einde van de echte 'zeiltijd' in ons land voorkwamen. De toen gebruikte materialen en toegepaste tuigages zijn bepalend.

De ingeschreven schepen zijn in categorieën ingedeeld op basis van leeftijd en originaliteit. Er zijn diverse jachten in het Stamboek ingeschreven die ruim voor het jaar 1900 zijn gebouwd en dus de tand des tijds ruimschoots hebben doorstaan, maar ook jachten die de bouwloods net hebben verlaten. Bij het vaststellen en onderhouden van die criteria kan ook het bestuur van het Stamboek haar ogen niet sluiten voor allerlei ontwikkelingen in wetgeving en scheepsbouw. Het komt dan ook regelmatig voor dat na uitvoerige discussies aanpassingen worden gedaan op de criteria zoals ze 50 jaar geleden zijn opgesteld. Een voorbeeld van deze veranderingen is het toestaan van het gebruik van dacron zeilen in plaats van de originele katoenen zeilen. Veel ingeschreven schepen en hun modellen zijn beschreven in een groot aantal publicaties, een andere belangrijke doelstelling. De laatste, het boek 'de Boeier' van de hand van dr. Ir. J. Vermeer, is begin 2004 verschenen.

HET STAMBOEK

Na aanmelding van een schip bij het secretariaat van het Stamboek ontvangt men een inschrijfformulier. Hierop kan men alle van belang zijnde gegevens over het schip vermelden. Op basis van deze informatie en één of meer door u meegestuurde foto's en/of tekeningen zal de criteriumcommissie van de SSRP een advies uitbrengen over de (her)inschrijving van het jacht in het Stamboek en de indeling in één van de vier volgende categorieën:

A. Een categorie ronde en platbodemjachten in hun oorspronkelijke vorm. Dit zijn schepen gebouwd vóór negentienhonderd vijftig en in hun oorspronkelijke vorm en bouwwijze behouden gebleven of gerestaureerd zodat zij voldoen aan de criteria voor opname in categorie A1 of A2 van het Nationaal Register van Varende Monumenten.

Inleiding bij de scheepsverhalen

B. Een categorie ronde en platbodemjachten welke oorspronkelijk vóór negentienhonderd vijftig zijn gebouwd als rond of platbodem bedrijfsvaartuig en in hun oorspronkelijke vorm behouden zijn gebleven of gerestaureerd, doch nadien op verantwoorde wijze tot jacht zijn verbouwd zodat zij vijftig jaar na dato van deze verbouwing voldoen aan de criteria voor opneming in categorie A1 of A2 van het Nationaal Register van Varende Monumenten.

C. Een categorie ronde en platbodemjachten gebouwd na negentienhonderd vijftig, welke zijn gebouwd en gerestaureerd volgens de oorspronkelijke vormen en bouwwijzen van de jachten behorende tot categorie A.

D. Een categorie overige ronde en platbodemjachten, niet behorend tot de onder A, B of C genoemde, doch die geheel of nagenoeg geheel voldoet aan de gestelde criteria voor de Oud-Nederlandse ronde en platbodemjachten, zoals geformuleerd op het moment, dat zij werden gebouwd, met uitzondering van de tjalken en skûtsjes. Voor deze twee typen zijn de in negentienhonderd en zevenennegentig vastgestelde criteria bepalend.



DE BEMANNINGEN

Eigenaren van in het Stamboek ingeschreven jachten werden in het begin automatisch 'Vriend' van de SSRP, evenals anderen die de doelstelling wilden steunen. Later in 1988 heeft dit geresulteerd in de oprichting van de VSRP, Vrienden van de Stichting Ronde- en Platbodemjachten.

Zij houdt zich bezig met het organiseren van sportieve en sociale zeilevenementen voor de leden. Schippers en bemanningen komen ieder jaar naar de zomerreünie voor het trefpen van oude bekenden en het uitwisselen van informatie en ervaringen. Vaste onderdelen van deze bijeenkomst zijn het hardzeilen, de waterspelen, het admiraalzeilen en de gemeenschappelijke maaltijd.

Gezelligheid staat tijdens zo'n reünie natuurlijk hoog in het vaandel en een sportieve krachtmeting met jachten van het zelfde type blijft aantrekkelijk, zowel voor gemotiveerde bemanningen als voor het vaak in grote getale toegestroomde publiek. Ook de jeugd wordt daarbij niet vergeten.

De jeugd heeft de toekomst en de toekomstige zorg voor onze vloot.

Hierna vindt u een aantal "scheepsverhalen" handelend over een aantal in het Stamboek geregistreerde schepen en hun eigenaren. Om u enig inzicht te geven in de veelheid en diversiteit van scheepstypen die we kennen in deze behoudsorganisatie, hebben we een aantal veel op de Nederlandse wateren rondvarende voorbeelden daaruit gedestilleerd.

Het leek ons leuk om niet louter de schepen en hun eigenaren te beschrijven, maar om van deze gelegenheid gebruik te maken om ook de verschillende aspecten zoals die spelen binnen een dergelijke actieve club, aan bod te laten komen. Zodoende hadden we bij het schrijven verschillende uitgangspunten die we graag hebben benut.

Het heeft geresulteerd in een verhaal waarin óf de historie van het schip leidraad was, óf waarbij juist het wedstrijdzeilen aan bod is gekomen, de archiefstudie naar de oorsprong van het schip mee heeft geteld, de restauratie van een wrak bepalend was, de scheepsier opviel etc.

Voor de inhoud van de artikelen waren we aangewezen op de informatie zoals we die hebben gekregen van de enthousiast meewerkende eigenaren, en op de standaardwerken die er op dit gebied zijn. Naast het werk "Ronde en Platbodemjachten" van Ir. Th. Huitema en de "Spiegel der Zeilvaart", zijn dat onder andere de fantastische trilogie over de Friese kromstevens ("Het Friese Jacht", "Tjotters en Boatsjes" en "De Boeier") van Dr. Ir. J. Vermeer, de boeken over de Zeeuws schepen van J. van Beylen ("De Hoogaars") en P. Sopers ("Schepen die verdwijnen"), de boeken van J. Kooijman (o.a. "Varen en Beter varen met Ronde en Platbodemjachten") en vele andere bekende werken. In de artikelen worden de bronnen die zijn gebruikt niet steeds genoemd om de leesbaarheid zo groot mogelijk te houden. Het mag duidelijk zijn dat zonder de enthousiaste medewerking van de diverse eigenaren en de eerder genoemde literatuur het niet mogelijk was geweest deze artikelen te schrijven. Uiteindelijk zijn we, als redactie, blij dat we u dit geheel, in deze vorm, kunnen aanbieden. We hopen dat we daarmee dan ook recht doen aan de inspanning die de verschillende auteurs van deze artikelen zich hebben getroost en willen hen bij deze voor hun bijdrage bedanken.

Peter Tolsma en Jan Eissens



Tjotter met zeilnummer 1, Froask van Pier Piersma.

Met een tjotter in 368 slagen door de Jelteloot

Pier Piersma, scheepsbouwer uit Heeg en eigenaar/bouwer van tjotter met nummer 1, Froask, glundert nog als hij vertelt over de belevenissen in zijn jeugd met tjotters.

Die herinneringen gaan ver terug omdat hij als zoon van Heit en Mem Piersma van de jeugdherberg op het Eiland in Heeg al vroeg kennis maakte met deze wonderschone scheepjes.

De tjotter was in vroeger tijden een gebruiksartikel in het Friese land. De kruidenier, de bakker, de veekoekenhandelaar brachten hun producten er mee naar hun klanten omdat dit over de weg nagenoeg onmogelijk was. Later nam het vervoer over betere en nieuwe wegen de taak van de fraaie schepen over. Ze kregen een andere functie en in



Pier Piersma in volle concentratie aan het helmhout van zijn Froask. Opname gemaakt tijdens de wedstrijden van de Friese Regionale Reünie op het Heeger Meer in 2003. Foto Wim de Bruijn.

Heeg werden en worden er zelfs zeilcursussen in gegeven. Op een gegeven moment beschikte de jeugdherberg zelfs over tien tjotters en een Fries jacht. Het verhaal gaat dat Pier op vierjarige leeftijd de tjotters al herkende aan de vorm van de zwaarden.

Als 7-jarige kreeg Pier van Heit een houten bak met een mastje erop als oefenvaartuigje in het haventje van de jeugdherberg. Hij zag de instructeurs met de tjotters komen en gaan. Toen hij tien jaar werd mocht hij zo nu en dan een overgebleven tjotter meenemen om een eindje te gaan zeilen. Dat lukte gaandeweg steeds beter. Het werd voor hem zaak om op te klimmen in de rangorde van de instructeurs. Vaak ging de club overdag halve wind weg uit Heeg naar Langweer om 's avonds tegen de wind terug te komen. De sport, eigenlijk een wedstrijd, was het dan wie als eerste bij de Jeugdherberg arriveerde. Toen Pier een keer als tweede in 368 slagen (serieus geteld!) arriveerde, was het duidelijk dat men rekening met hem moest gaan houden.

Pier ging wedstrijdzeilen in tjotters. Eerst was het zaak om de grootste fok voor het wedstrijdship te versieren, daarnaast was het vroeger al gebruikelijk het onderwaterschip nog gladder als glad te maken met grafiet. Maar allengs werden er minder wedstrijden voor ronde schepen georganiseerd. Toen zelfs tijdens de Sneekweek de ronde en platbodemschepen werden geweigerd, werd er uit protest door Heit Piersma en zijn bemanningen admiraalgezeild voor het starteiland. Na de technische school en MTS kwam Pier in Heeg bij Berend de Jong in de leer. Berend

bouwde tjotters, Friese jachten en ook boeiers op zijn werf. Als klein jongetje was Pier er al vaak tussen de krullen te vinden, maar nu mocht hij het vak echt leren. Als loon mocht hij er zijn eigen boot bouwen. Bij het zeilen met de jeugdherberg tjotters had hij geleerd wat een tjotter snel kon maken. De eerste boot werd de *Froask*, een slanke, niet te brede tjotter.

Dat de *Froask* met haar schipper Pier een geduchte tegenstander is op de wedstrijd-baan mag duidelijk zijn als je uitslagenlijsten van de wedstrijden doorloopt. Dat het er wel eens fel aan toe gaat, mag blijken uit de opmerking van een tegenstander, dat als zijn vader in de buurt was geweest met een jachtgeweer, er zeker geschoten zou zijn Zeer regelmatig is Pier op de eerste plaats te vinden. Dat doet recht aan zijn zeilnummer 1. Toen een oude tjotter met dit nummer werd gesloopt wist Heit Piersma van de Noord Nederlandse Watersport Bond gedaan te krijgen dat de *Froask* met dit unieke nummer mocht gaan zeilen. Overigens is het balkje onder het cijfer kenmerkend voor de tjotters die maximaal 16 m² zeil voerden vanwege een historische belastingmaatregel.

De *Froask* is Pier's eerste tjotter van de lange lijst nieuwbouwtjotters uit latere jaren en de vele geslaagde restauraties die hij heeft uitgevoerd. Die lijst bestaat overigens naast de tjotters ook uit veel Friese jachten, boeiers en Staverse jollen. Zelfs in Duitsland, Japan en Amerika (en mogelijk binnenkort Moskou) heeft men kennis gemaakt met het vakmanschap van de scheepsbouwer en tevens geduchte wedstrijdzeiler uit Heeg.

Het bouwen van een Fries jacht is emotie

Aan het woord is Robin van Son. Hij droomde al vroeg van het tekenen en bouwen van schepen. Dat het ronde schip daarvoor model stond is niet verwonderlijk. De vloot van de familie van Son bestaat naast een Friese zeilschouw, gebouwd door Brandsma in Augustinusga (Rohel) en twee Friese jachten. De *Holland*, ooit als Fries jacht door Lantinga in IJlst gebouwd, is later verbouwd tot boeier, maar door de familie bij Brandsma weer in oude luister hersteld.

Na jaren zeilervaring in deze schepen is hij zijn ideale Friese jacht gaan tekenen. Diverse ontwerpen werden in het groot op de muur geplakt. Elke keer in het voorbijlopen beoordeelde hij ze en bracht regelmatig veranderingen aan. Een ingewikkelde maar ook boeiende bezigheid voor de professionele ontwerper, werkzaam bij Amels in Makkum. In zijn jarenlange loopbaan daar, heeft hij meegetekend en gerekend aan ontwerpen voor diverse megajachten.

Ondertussen bouwde Bein Brandsma in Augustinusga zijn prachtige houten schepen. Vollenhovense bollen, kotters, Staverse jollen, Colin Archer's en zelfs een grote houten logger liet hij te water. Toen kwam Jeroen van der Wind langs: ik wil dat jij een Fries jacht voor mij bouwt! Bein accepteerde de opdracht maar onder de voorwaarde dat Robin het jacht zou tekenen. Zo ontstond een uniek driemanschap, de tekenaar, de bouwer en de toekomstige eigenaar. Robin's tekeningen waren het begin en een uitgewerkt computermodel completeerde de uitwerking van zijn ideeën. Een afgeleid halfmodel liet vervolgens de fraaie lijnen zien.

Het samenspel tussen ontwerper en bouwer. Nadat Robin het definitieve lijnenplan had gemaakt, Bein de spanten volgens tekening



had opgesteld, werden samen alle gangen uitgestrookt. Praktisch alles klopte, alleen in kop en kont werden handmatig nog een aantal correcties doorgevoerd naar tevredenheid van iedereen. Er is geen computerprogramma in staat om op dat punt het oog en het gevoel van de ontwerper te vervangen. Robin is heel duidelijk over de vorm van een schip. Hij vindt dat de vorm moet intrigeren. Moet uitnodigen, zelfs dwingen tot het steeds weer opnieuw kijken. Een prachtig, vloeiend gelijnd schip spreekt tot de verbeelding. En wat mooi is kan ook snel zijn. Dat heeft de praktijk al vaker uitgewezen.

Het resultaat van de samenwerking is het Friese jacht de *Windbreker* geworden. Op en top een fraai, maar ook snel schip. Het is een jacht geworden dat in wedstrijden mee kan doen in de voorste gelederen. Voor Robin van Son als ontwerper de uitkomst van een droom, voor Bein Brandsma als bouwer het bewijs van zijn vakmanschap en voor Jeroen van der Wind als eigenaar een jacht dat alom bewondering oogst. Een modern houten schip, goed te onderhouden en met een hele grote knipoog naar het verleden.

Kan de *Windbreker* de vergelijking met de geesteskinderen van meesterbouwer Eeltje Holtrop van der Zee doorstaan? Als je het aan Robin vraagt, zeker! De schepen die er nu nog van de hand van Eeltjebaes varen zijn zeker de mooiste die hij heeft gebouwd. Misschien een reden om ze te bewaren voor het nageslacht? Van de grote aantallen schepen die hij heeft gebouwd, zijn er echter vast ook minder geslaagde geweest. Maar die kennen wij helaas niet.

Het geheel overdenkend komt Bein tot de conclusie dat het jammer is, dat er tien jaar geleden niet een Jeroen is gekomen, die het aandurfde om met Robin en hem in zee te gaan om zo op een moderne manier een kwalitatief goed schip te bouwen. Dan hadden er misschien meer jachten van dit kaliber gevaren. Voor de bouwer geldt nu dat de drive onverminderd groot is, maar de jaren toch wel beginnen te tellen.



De Boeier Sylnocht

Als de fameuze scheepsbouwer Lolke Lantinga te IJlst op de werf in 1917 de kiel legt voor een nieuwe boeier kan hij niet bevroeden dat nu bijna 100 jaar later daar nog eens een stukje over geschreven zal gaan worden. De opdrachtgever voor deze nieuwe boeier van ongeveer 7 m lang is de Amsterdammer H.C. Wesseling, directeur van de Amsterdamse Fijnhouthandel N.V. Hij had kennelijk goede ervaringen met deze scheepsbouwer want het is al het tweede schip dat hij op de IJlster werf laat bouwen.



Eerder ging daar voor hem een Friesch jacht van 5,40 m te water. Inmiddels is de zoon van Lolke Lantinga, Feike genaamd, ook al enige jaren in het bedrijf werkzaam. Hij wordt in het jaar 1918, nadat de boeier gebouwd is, de nieuwe werfbaas aan de Geewu.

De boeier krijgt bij zijn doop de naam Kikker mee. Bijzonder want Lantinga bouwde eerder een grote boeier met de naam Rana, hetgeen de Latijnse naam is voor kikker.

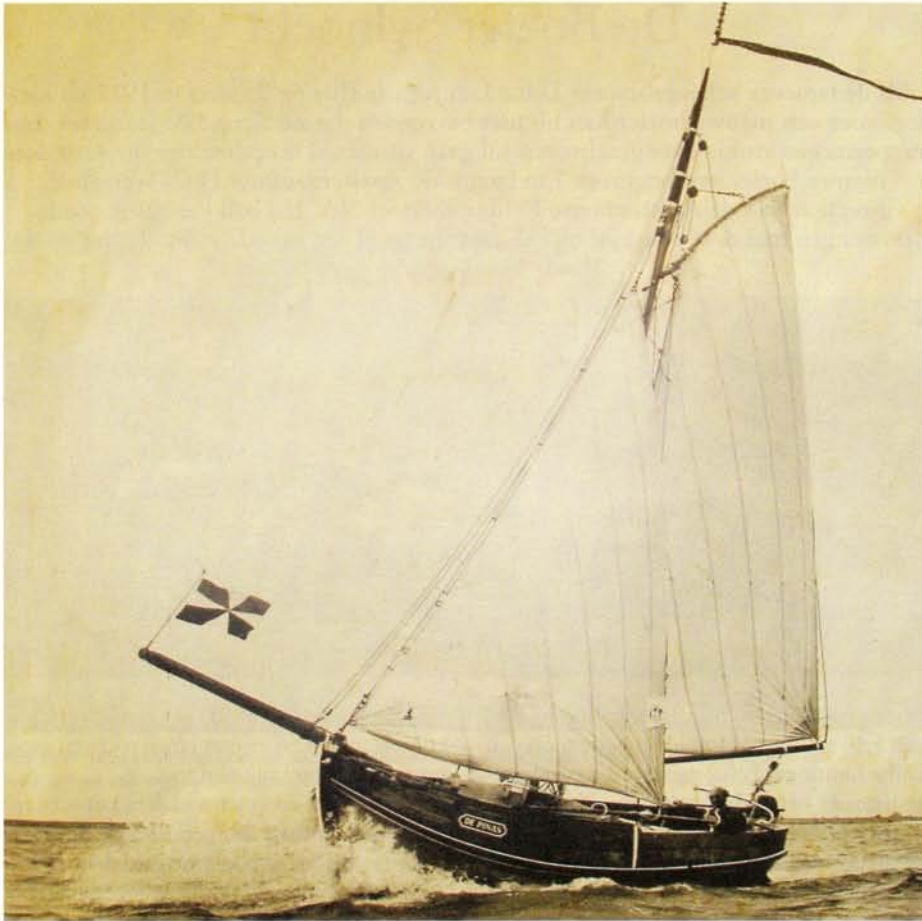
De Kikker vaart na haar tocht van IJlst naar Amsterdam veel in het Hollandse. De Nieuwe Meer en de Westeinderplassen zijn een geliefd vaargebied voor de eigenaar van het schip. Omdat het scheepje te klein wordt voor de tochten van het gezin Wesseling dat inmiddels uitgebreid is, wordt het verkocht aan de architect J.P. Berghoef te Aalsmeer, die het de naam *Onrust II* geeft. Reeds in 1926 krijgt het schip weer een nieuwe eigenaar; de heer Borman te Amsterdam die het schip zijn thans nog in gebruik zijnde naam *Sylnocht* geeft. Het is een juiste naam voor het schip omdat het, ook door een aantal volgende eigenaren, vooral als toerscheepje wordt gebruikt in die tijd.

Die karakteristiek zet zich ook voort onder de voorlaatste varende gebruiker van het schip, de apothekersfamilie Ten Harmsen van der Beek, eveneens uit Amsterdam. Vanaf 1938 tot 1970, met een onderbreking tijdens de Duitse bezetting toen het schip letterlijk ondergedoken heeft gezeten, worden heel veel en lange vaartochten met dit schip gemaakt o.a. van Zeeland naar Friesland, over de rivieren naar de Biesbosch, op de Overijsselse Vecht en zelfs door de Drentse en Groningse kanalen. Het is kennelijk een heerlijk schip om juist van dit soort tochten te maken. Reeds op jonge leeftijd krijgen de

kinderen van Ten Harmsen het schip mee, en ook zij maken er dan lange tochten mee, tot zelfs in Frankrijk aan toe.

Nadat in 1965 een nieuw vlak in het scheepje is gezet en enige gangen in de kop aan de bakboordzijde zijn vervangen, wordt het schip in 1970 aan de werfbaas Tjeerd van der Meulen te Sneek overgedaan. Deze zet het op de wal om het na zijn pensionering te gaan restaureren. Dat komt er niet van als gevolg van ziekte zodat uiteindelijk in 1980 de heer H. Vochteloos eigenaar wordt. Deze is nog steeds de trotse eigenaar en vertelde ons het volgende: "Het schip was in een zeer slechte toestand toen ik het kocht en geheel en al verdroogd. Vanaf 1980 is het geheel gerestaureerd bij Van der Meulen, en sinds die tijd varen we er mee. Ook wij houden ervan om met de boeier als een soort van familieschip, tochten te maken en er onze vakanties op door te brengen. Het is zo geschikt juist voor tochten omdat het schip zo wendbaar en hanteerbaar is door zijn maat, nauwelijks diepgang kent (± 50 cm) en met de makkelijk strijkbare mast door het contragewicht, een kruiphoogte kent van slechts 1,55 m. In de wat hoge kop van het schip, die er voor zorgt dat het scheepje heel weinig water overneemt, hebben we onderdeks een dubbele en een enkele kooi. Met de twee kooien die we achter in de roef kunnen inrichten, genoeg slaapruimte dus. In de roef koken we natuurlijk ook, zittend op de bank of het trapje. Met elkaar kent het schip zo'n 6 zitplaatsen. Een fantastisch familieschip, dat in de wedstrijd ook nog goed kan meekomen, waar vind je dat nou nog?"

We hopen dat deze eigenaar en zijn familie nog heel veel jaren plezier in het varen en het onderhoud met de *Sylnocht* mogen hebben.



Een honderdjarige Staverse jol

Zelden worden sloopstypen 'uitgevonden'. Meestal ontstaan ze uit oudere sloopstypen en is vooral de schipper bepalend voor de vorm. De Staverse jol is daarop geen uitzondering. De eerste jollen waren klein omdat er vlak bij de dijk mee werd gevestigd. Toen de visserij op ansjovis sterk in opkomst kwam rond 1883, werden de jollen groter, omdat de vissers verder de zee opgingen en zware netten, gewichten en ankers aan boord hadden. Na de afsluiting van de Zuiderzee kreeg de Staverse jol opnieuw een andere functie, een tweede leven als plezierjacht. Ze werden vaak voorzien van een kajuit en men ging zelfs weer nieuwe jollen bouwen, zowel van ijzer als van hout.

De jol is familie van de sloep. Een sloep is vaak een bijboot van een groter schip en sloepen van zeeschepen werden soms Pinas genoemd. Zo komen we automatisch bij de honderdjarige Staverse jol *Pinas* en haar eigenaar, jachtarchitect Henk Lunstroof, waarover we dit verhaal schrijven.

Henk Lunstroof is al sinds 1961 eigenaar van de *Pinas*. Ondanks alle prachtige scheepsontwerpen die hij getekend en berekend heeft, is hij zijn Staverse jol trouw gebleven. In zijn jeugd trok hij met een aantal vrienden op, waarvan er twee een Staverse jol bezaten. Dat wakkerde de liefde voor dit sloopstypen aan. Toen er een derde jol in de omgeving kwam en de eigenaar er snel weer afstand van moest doen vanwege de aankoop van een huis, kon hij het schip overnemen en sindsdien vaart het gezin er met veel plezier mee.



Henk Lunstroof bij foto's van zijn *Pinas*.

De afgelopen jaren heeft Henk in gesprekken met oud-eigenaren en kenners het grootste deel van de geschiedenis van de jol kunnen achterhalen. Zo kwam hij in 1967 in de haven van Hindeloopen een visserman tegen die de jol onmiddellijk herkende als het schip dat Siemen Jordens (Broekerhaven) rond 1905 (in 2005 dus 100 jaar!) bouwde. Tot 1932 is er mee gevestigd met visserijnummers BC11 (Bovenkarspel) en MK20 (Marken), daarna is het gebruikt voor uitventen van vis en in de oorlogsjaren heeft de toenmalige eigenaar er sluikhandel mee bedreven. In 1945 was de staat van de jol dusdanig dat het schip nagenoeg helemaal in het ijzer stond. De bekende botterbouwer Janus Kok in Huiszelen kreeg opdracht delen van de kont te vernieuwen. Deze reparatie is toen uitgegroeid tot een vernieuwing van nagenoeg het hele schip, op enkele stukken in kop en vlak na. De mast werd strijkbaar gemaakt met een mastkoker. Er is toen ook een berghout aangebracht, wat overigens niet ongebruikelijk was bij Staverse jollen, alhoewel zo'n berghout niet bij alle vismethoden even handig was. De gehele verdere afwerking van de jol verraadde de inbreng van Kok als botterbouwer. Door zijn inspanningen en later die van een aantal gerenommeerde houtbouwers als Jaap Tromp en Jan Schelling, zwager Hans Hulscher en natuurlijk eigenaar Henk zelf, kunnen wij de jarige Staverse jol nog steeds op het water bewonderen.

Tijdens het gesprek over de jol blijkt dat de liefde voor het Oud-Nederlandse schip er bij Henk Lunstroof al vroeg in zat. Z'n hele jonge leven had hij al bootjes getekend en toen hij als jonge knaap bij de beroemde scheepswerf van De Vries Lentsch jr. op de tekenkamer aan het werk kwam, was hij op zijn plaats. Overdag maakte hij scheepsbestekken en in de avonduren studeerde hij scheepsbouw aan de MTS in Amsterdam. Op de scheepswerf viel hij met z'n neus in de boter. Op hetzelfde moment was de bouw van *De Groene Draeck* voor (toen nog) Prinses Beatrix begonnen. Veel onderdelen van het schip zijn door zijn hand getekend. In 1961 is hij zijn eigen bureau begonnen met als resultaat dat er tot nu toe zo'n 350 ontwerpen zijn getekend, waarvan er tussen de 500 en 600 schepen zijn gebouwd. Veel van deze schepen zijn oer-Hollandse ronde en platbodems, waaronder diverse Lemsteraken, Vollehovense bollen en Staverse jollen.

In de beginjaren van het Stamboek vond Henk Lunstroof ook de tijd om samen met mr. T. Huitema op pad te gaan om veel oude schepen te beoordelen en in tekening te brengen. In de diverse boeken waarin deze schepen beschreven staan, zijn prachtige tekeningen van zijn hand te vinden. Voor een instituut als ons Stamboek van onschatbare waarde!



De hoogaars *Banjaard*

In de afgelopen maanden is er een stevige restauratie uitgevoerd op de werf Joh. van der Meulen aan de Woudvaart te Sneek aan de hoogaars *Banjaard*. Nadat we daar een kijkje namen, waren we van mening dat dit een goed voorbeeld is van een platbodem die sinds 1960 in onze bestanden voorkomt, en die nu weer voor een groot aantal jaren verzekerd is van haar voortbestaan in een goede staat van onderhoud dankzij uitstekend vakmanschap. Zoals veel van dit soort schepen kent deze hoogaars een rijk verleden en vertellen we u hier eerst iets over de geschiedenis ervan.



De *Banjaard* na de laatste restauratie bij Van der Meulen in Sneek.

Foto Henk van der Meulen.

archiefonderzoek door de huidige eigenaar daar nog eens verandering in brengt. De *Banjaard* kan worden gekenschetst als een echte Tholense hoogaars met een lengte van 12,23 m en een breedte van 3,80 m, gaffelgetuigd. Tot 1938 werden op de Tholense werf van Van Duyvendijk veel hoogaarsen

gebouwd, in totaal ongeveer 125 stuks. De laatste aldaar gebouwde hoogaars was de toenmalige *Remcoline* thans *Atalante* geheten.

De hoogaars is van oorsprong het meest karakteristieke vaartuig van de Zeeuwse wateren en werd gebruikt als vracht-, veer- maar vooral als vissersschip. Het type komt al voor op een schilderij uit de 17^e eeuw en is mogelijk ontwikkeld uit de Middeleeuwse



Het achterschip is vernieuwd en de dekbalken voor de kuipvloer zijn aangebracht.

gebouwd, in totaal ongeveer 125 stuks. De laatste aldaar gebouwde hoogaars was de toenmalige *Remcoline* thans *Atalante* geheten.

De hoogaars is van oorsprong het meest karakteristieke vaartuig van de Zeeuwse wateren en werd gebruikt als vracht-, veer- maar vooral als vissersschip. Het type komt al voor op een schilderij uit de 17^e eeuw en is mogelijk ontwikkeld uit de Middeleeuwse



vrachtschepen zoals die op de bovenloop van de Maas in gebruik waren. Er zijn verschillende subtypen bekend, zoals de Vlaamse, de Arnemuidense, de Kinderdijkse en de Tholense hoogaars. Vorm en bouwwijze daarbij verschillen op onderdelen behoorlijk van elkaar. Als gemeenschappelijk kenmerk hebben ze allemaal een plat vlak, druppelvormig met de ronde kant aan de voorzijde, ter hoogte van de mast de grootste breedte en onder de sterk vallende voorsteven het diepst stekend. In het achterschip zijn vlak en gangen sterk opgebogen. Sommige deskundigen verklaren de naam van dit scheepstype dan ook uit de "opgestoken" kont. De kimplaten buigen in de boeg naar boven en raken de voorsteven een heel eind boven het vlak, aldus een driehoek vormend. Er zijn drie overnaadse huidgangen aan elke kant. Het berghout verloopt van voor tot achter in een vloeiende vallende lijn en heeft, van achteren gezien, een kenmerkende, liggende S-vorm. De hoogaars kent een zgn. vissend roer.

Al in 1936 wordt de hoogaars waar we het in dit stukje over willen hebben, uit de visserij gehaald en door Van Duyvendijk omgebouwd tot plezierjacht met registratienummer HB16. Wie daarbij de opdrachtgever was is helaas onbekend. Wel is bekend, dankzij de naspeuringen van de voormalige conservator van het Nationaal Scheepvaart Museum te Antwerpen; J. van Beylen, een autoriteit op het gebied van de kennis over de hoogaarsen en schrijver van het standaardwerk "De Hoogaars", dat het schip sinds die tijd ook bij Van Duyvendijk in onderhoud is geweest.

Sinds 1960 heeft het schip een tiental eigenaren gekend waaronder rond 1990 notaris Hans Muijs uit Kortgene, die het schip verkocht aan Peter Rinkes. Het schip is thans eigendom van de fam. C. en Y. van Hooft. In 1995 werd de gehele buitenkant gerestaureerd bij de fa. Bültjer te Ditzum (Dld). Het schip was toen echter al enige jaren in onderhoud bij de Fa. Joh. van der Meulen, maar deze werf had er op dat moment geen tijd voor. Het was de tijd dat er naast nieuwbouw in de ronde en platbodemwereld veel werd gerestaureerd en opgeknapt. Nu is ze dus opnieuw onder handen genomen en wordt ze op de werf van Van der Meulen van een aantal nieuwe inhouten voorzien en wordt opnieuw ingetimmerd met een opvallend ruime indeling. Ook wordt ze van een zelflozende, ook geheel vernieuwd betimmerde, kuip voorzien. Als slotstuk is er een nieuwe motor geplaatst. Een zeer omvangrijke klus die al met al een aantal maanden in beslag heeft genomen, en die het schip weer in een zeer stabiele conditie heeft gebracht. Een trots schip dat nu ook weer terecht een trotse eigenaar kent.



De lemsteraak Schollevaer

In 2001 zocht de Ier David Beattie contact met het SSRP-bestuur met de verrassende mededeling, dat hij eigenaar was van de lemsteraak *Schollevaer*. Dit schip is in 1913 als jacht gebouwd door P. van Groeningen te Leiderdorp in opdracht van de Rotterdamse industrieel J. van Vollenhoven, een voorvader van mr. Pieter, de zwager van onze Beschermvrouwe. In april 2001 werd het schip ingeschreven in het Stamboek. De historie van het jacht is zo bijzonder dat dit een goede gelegenheid is om daarover iets te vertellen.

Het jubileumboek 1851-1951 van de KZRV "de Maas" vermeldt, dat in het crisisjaar 1921 door scheepsmakelaars in totaal 27 Nederlandse ronde en platbodemjachten in Engeland te koop werden aangeboden. In 1923 voeren er al minstens 12 onder Engelse vlag. De *Schollevaer* volgde deze weg in 1927. Toen verkocht Van Vollenhoven het schip aan mevrouw Elizabeth Markham, woonachtig in Burnham on Crouch in Engeland. Volgens de overlevering baarde deze dame enig opzien in Rotterdam door na afloop van de transactie alleen vergezeld van haar butler aan boord te stappen en koers te zetten naar Engeland. De emancipatie was in Rotterdam toen nog minder ver gevorderd dan kennelijk in Engeland, ook niet in de betere kringen.

Uit hetgeen bekend is over de periode, dat het schip in Engeland was, rijst het beeld op, dat het slecht werd onderhouden. Blijkbaar rekende de butler van mevrouw Markham

dit onderhoud niet tot zijn taak. Zij moet het ook vrij snel weer verkocht hebben, maar hierover is alleen bekend, dat het omstreeks 1935 eigendom was van een voormalige kapitein van een z.g. "rum runner", een vrachtschip dat werd gebruikt om rum te smokkelen naar Amerika, tijdens de beruchte periode van de drooglegging. Deze kapitein woonde, nadat hij dit avontuurlijke bestaan vaarwel had gezegd, een onbekend aantal jaren op de *Schollevaer*, die was opgelegd in de haven van Rochester aan de Medway. Hij overleed op het schip in of omstreeks 1935.

De volgende eigenaar, van 1938-'47, was Captain Richard England, ook al een zee-man. Van deze periode is veel meer bekend gebleven omdat England in 1981 een boek heeft gepubliceerd over zijn zeemansleven onder de titel "Schoonerman". Hij beschrijft hoe hij na een periode aan de wal, waar hij weinig goede herinneringen aan bewaarde, samen met zijn jonge vrouw en een baby

terugkwam aan de Medway, onweerstaanbaar aangetrokken door de zee. Op een avond wandelden ze in Rochester langs de rivier op zoek naar een geschikte woongelegenheid en ontdekten de mast, stagen, wimpel en vergulde kloot van een voor hen onbekend vaartuig. Eénmaal aan boord waren ze dermate onder de indruk van de mooie lijnen van het schip en de ruimte in de kajuit dat ze zich binnen enkele dagen de trotse eigenaars konden noemen, in weerwil van het feit, dat het schip in deplorabele staat verkeerde. Ze sloopten het interieur tot op de spanten en bouwden het in zes maanden weer op tot een comfortabel woonverblijf. Ze genoten vanaf het dek van het vertier op de rivier tussen Rochester en Chatham waar in die dagen nog de Theems barges het beeld bepaalden. In hun vrije tijd zeilden ze de rivier af en verkenden het Theems estuarium en de kust van Kent. Hij beschrijft deze periode als de gelukkigste van zijn leven hoewel de naderende oorlog in de omgeving van de marinebases in Chatham en Sheerness spoedig zijn schaduwen vooruit begon te werpen.

Mr. England verhaalde *Schollevaer*, nog voor het uitbreken van WO II, naar Hartlepool aan de NO-kust tussen Rochester en Ramsgate. Hij had vrouw en kind de wal op gestuurd en voer met twee opstappers in december uit in zulk slecht weer dat na hun aankomst in Hartlepool een hooglopende polemiek ontstond in de lokale pers over het onverantwoorde karakter van dit soort waaghalzerij en de risico's waaraan vrouw en kind met zo'n man zouden kunnen worden blootgesteld. Hij las die stukken met gemengde gevoelens. Wat hem naar eigen zeggen het meest aansprak was een hekeldicht, dat op een gegeven moment tussen de ingezonden stukken verscheen onder de titel: "You can do that there anywhere else, but you can't do that there 'ere!"

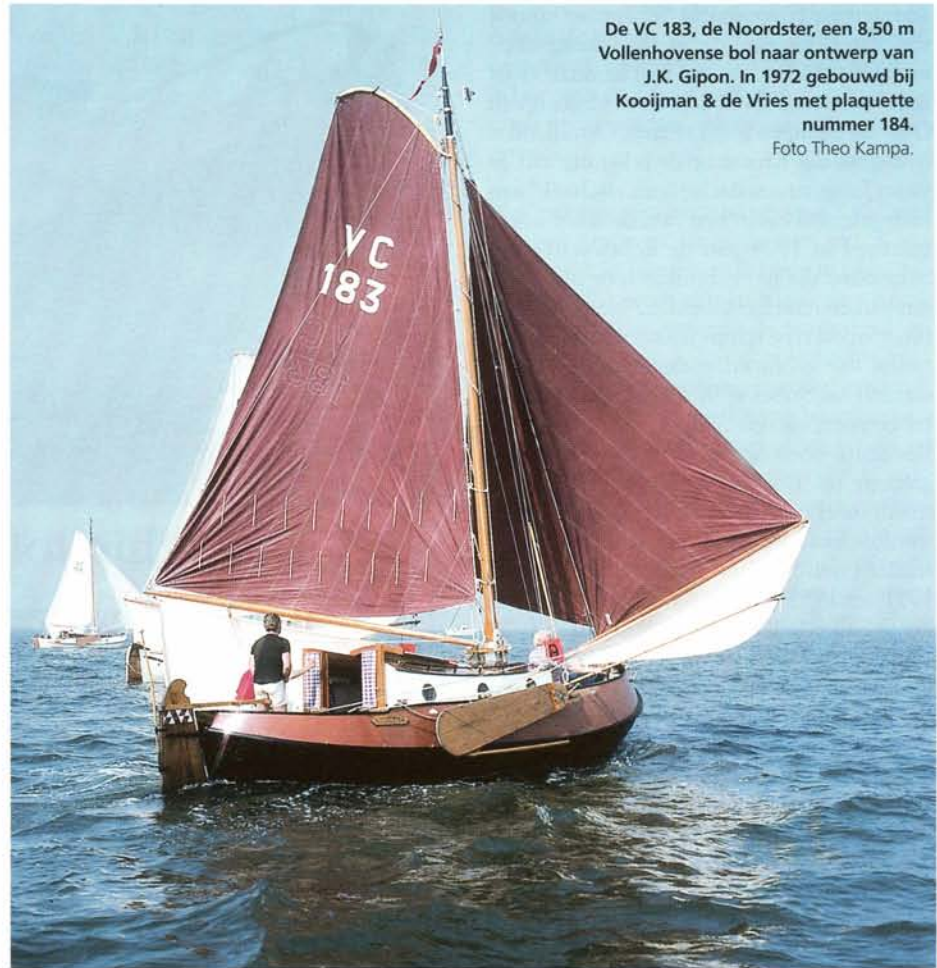
De *Schollevaer* overleefde op miraculeuze wijze met zijn bewoners de oorlog met in de begintijd frequente Duitse luchtaanvallen. Mr. England maakte als marinier o.m. de landingen op Sicilië mee en kwam zwaar gewond in Engeland terug. Dit weerhield hem niet om in 1947 in Belfast een schoener te kopen waarbij *Schollevaer* werd ingeruild. De lotgevallen van het schip raken dan weer in het duister gehuld. Tussen 1950 en 1956 lag het op de Shannon en in de jaren zestig was het eigendom van een havenloods uit Dublin die er ook weer een aantal jaren op gewoond heeft.

Eind jaren zestig kocht een zekere David Wheeler het schip, wederom in deplorabele staat, en bracht het terug naar de Shannon. Hij begon een ingrijpende restauratie waar-

bij onder meer het hele vlak werd vervangen en een nieuwe motor werd geplaatst. Zwaarden en rondhouten waren verdwenen. Een hevige brand aan boord verwoestte het interieur maar ook die ramp kwam men te boven. Met de aldus als motorboot uitgeruste *Schollevaer* werd omstreeks 1990 een tocht gemaakt over de Ierse binnenwateren waarvan het verslag als televisieserie in de publiciteit is gekomen, niet in de laatste plaats om de recreatievaart in ZW Ierland te bevorderen. De beelden zijn inderdaad fascinerend; men waant zich nu en dan in Eernewoude of NW-Overijssel!

In 1993 kocht David Beattie het schip van Wheeler en ging onverdroten door met de restauratie. Hij bracht een bezoek aan Nederland om inspiratie op te doen en om bij Peter Syperda in Osingahuizen zwaarden te bestellen. Een Ierse zeilmaker sneed zeilen naar het model van het zusterschip *De Blinkert* maar liet de banen haaks op de achterlijken verlopen, niet gehinderd door kennis van de tradities in de Nederlandse ronde en platbodewereld. Ook de gaffel en de rondhouten werden in Ierland, op geheel eigen wijze vervaardigd. In 1998 kon er na vele jaren weer worden gezeild. Door omstandigheden kwam daar in de eerste jaren niet zo veel van maar in 2003 kwam David op onze uitnodiging naar Nederland om mee te varen op de *Tramontaan* tijdens de Bokkingraces in Lemmer.

Dat leverde zoveel inspiratie op dat hij in de zomer van 2004 met een wisselende bemanning van vrienden een tocht over zee maakte van west naar oost rond de zuidkust van Ierland. Bij het ronselen van deze bemanning gaf hij blijk, al behoorlijk ingevoerd te zijn in het wezen van de platbodemeilerij door in een rondzendbrief aan zijn vrienden de zin "I will therefore give priority to those who can fit with last minute changes of plan" op te nemen. De ruimte laat niet toe om hier veel over deze gedenkwaardige tocht te vertellen. Hij heeft er uitvoerig verslag van gedaan in het jaarboek-2004 van de Irish Cruising Club, die hem daarvoor de Glengarriff Trophy, één van de wisselprijzen voor bijzondere prestaties, toekende. Om een indruk van de prestatie van één van onze monumentale jachten plus zijn eigenaar te geven: in 10 weken legde men 715 zeemijlen af waarvan 517 buitengaats en passeerden in totaal 46 sluisen. De familie Beattie zal aanwezig zijn, zij het zonder schip, op onze lustrumreünie, voor geïnteresseerden een goede gelegenheid om hier meer over te horen. Hoewel misschien uitgerust met enige onorthodoxe onderdelen, is het goed dat door de, in het buitenland aanwezige liefde voor ons soort schepen, deze bijzondere aak bewaard is gebleven.



De VC 183, de Noordster, een 8,50 m Vollenhovense bol naar ontwerp van J.K. Gipon. In 1972 gebouwd bij Kooijman & de Vries met plaquette nummer 184.
Foto Theo Kampa.

De Vollenhovense Bol

Een van de populairste schepen die er op de werf van Kooijman en de Vries, tegenwoordig Van Rijnsoever, in Deil aan de Linge, van stapel zijn gelopen is de Vollenhovense Bol. Dat het schip zo populair is onder platbodemeilers komt doordat het in een aantal afmetingen te krijgen is, hanteerbaar zeilt en wendbaar is, bij zijn verschillende lengtes ruim van opzet is, door zijn bouwwijze in staal relatief weinig onderhoud vergt en gunstig geprijsd kan worden genoemd. Het ontwerp is van de bekende scheepsarchitect Ir. J.K. Gipon, die, vanaf de jaren vijftig van de vorige eeuw, een groot aantal moderne stalen ronde en platbodemeijachten heeft ontworpen. Het door hem getekende ontwerp sluit aan bij het bestaand scheepstype met dezelfde naam.

Oorspronkelijk is het type ontwikkeld door de scheepsbouwer Kroese te Vollenhove, die voor zijn klanten iets zocht dat het midden hield tussen de visaken zoals die op de binnenwateren rond dit Zuiderzeestadje gebruikt werden, de wat grotere botters en de toenmalige 'nieuwe' Lemsteraken die het buitenwater bevoeren. We schrijven dan ongeveer het jaar 1900. Bij zijn ontwerp had Kroese nog geen jacht voor ogen maar een vissersscheepje, of een ander schip waarmee op bedrijfsmatige wijze de kost moest worden verdiend. De jachtontwerpen zijn eerst van later datum. De eerste bol bouwde Kroese naar het schijnt voor de visser A. Jongman Pzn, die tot dan toe met een punter op de Zuiderzee had gevist. Vaak wordt gedacht dat

de Vollenhovense bol, de nazaat van de in veel oudere werfboeken genoemde "Vollenhoofse schuitjes" is, maar dat is een vergissing. Met dat laatste begrip werden door Kroese, maar ook door Snoek te Blokzijl, door Schepman en door Van Goor te Kampen, of door andere meest Overijsselse scheepsbouwers, bonsjes aangeduid. Bonsjes werden zo genoemd omdat dit scheepstype een zeer geringe diepgang had, nodig om over de drempel die voor de haven van Vollenhove was gelegen heen te kunnen komen en de havenkom binnen te kunnen varen.

Wel heeft Kroese waarschijnlijk met zijn nieuwe ontwerp goed gekeken naar eerdere producten van zowel hemzelf, als die van

anderen als bijvoorbeeld Schepman en ook van Van Goor. Aan de uit 1873 stammende visaak *De Hekse*, die nu nog in onze vloot zeilt, van de hand van de werf van Egbert van Goor uit Kampen is dat te zien. Opvallend is overigens dat Kroese op de rekening aan de visser Jongman zet dat hij "een vischaak" aan hem geleverd heeft. Een tweede schip wordt geleverd in 1904 aan de lichtwachter op Schokland die het gebruikte voor zijn tochten van en naar het eiland. Er bleek vraag te zijn naar dit type schip en Kroese heeft er een aantal van gebouwd, tot een lengte van 10 meter! Ook Snoek te Blokzijl ging er een aantal bouwen en ook Wolter Huisman op de Ronduite nam het type in zijn bouwprogramma op. Doordat deze laatste werf zich steeds meer op de jachtbouw ging toeleggen, werd de afwerking van het scheepje steeds fraaier. En zo ontstond in de loop van de jaren 1921 tot 1954 een serie van vier Vollenhovense bollen in jachtuitvoering. Tussen 1978 en 1982 zijn er door de scheepsbouwer B. Brandsma te Rohel nog twee eikenhouten Vollenhovense bollen gebouwd.

Op de vissersschepen zat eigenlijk nauwelijks versiering. Op het roer werd onder het helmhout wel eens een "prins" (rood wit blauwe driehoekjes) geschilderd, en in de top van de mast een hemelboender gevoerd, maar daar bleef het dan ook bij. Voor de jachteigenaren lag dat vanaf het begin toch wat anders. De kluisborden werden van een ster voorzien en langs het gehele boeisel werd een bies van voor naar achter getrokken, de vlaggenstok bekroond met een mooie knop.

Wie van zijn schip houdt wil graag dat het er mooi uitziet, en, zo lijkt het, ontstaat er bij sommige scheepseigenaren een versierzucht, die bijna niet te beteugelen valt. Als we naar de moderne jachten van dit type kijken vormen die daarop geen uitzondering. Vele bollen hebben een mastbord, zorgvuldig uitgestoken en vaak beschilderd en verguld. De klik van het roer wordt eveneens besneden, liefst met een verwijzing naar de naam van het schip. Naambordjes, versierde helmstokken en vlaggenstokken met een beeldhouwde vergulde knop, zijn steeds vaker te zien. Zelfs een gestoken kajuitomranding zoals die bij de boeier, heb ik al op een van de scheepjes kunnen bewonderen. Natuurlijk is daar niets op tegen, maar ook hier geldt "overdaad schaadt". Het oorspronkelijke karakter van dit scheepstype is nog steeds de stoerheid van een werkschip, al is het dan ook als "plezierjacht" gebouwd. Het zou soms goed zijn als scheepseigenaren zich dat ook enigszins realiseerden.

De foto op de vorige pagina is een Vollenhovense Bol gebouwd op de werf van Kooijman en de Vries, waarop naar wij denken met deze materie goed is omgegaan



Van schip tot wrak tot schip

In 1968 is door Klaas Westerdijk voor de familie Van Doorn uit Culemborg een zeeschouw met kajuit van 8,36 meter gebouwd. Deze schouw kreeg van de fam. Van Doorn de naam *Geertje Catarina*. In eigen beheer is het schip door de fam. Van Doorn daarna verder ingetimmerd. Als vaargebied werd, toen het schip klaar was, gekozen voor de grote rivieren en de Biesbosch. De schouw overwinterde traditiegetrouw in een loods even buiten Culemborg.

In het vroege voorjaar van 1986 had de fam. Van Doorn de inventaris al aan boord gebracht, met de bedoeling dat de schouw spoedig weer te water zou gaan.

Zover is het niet gekomen, want in maart 1986 stond de loods in korte tijd volledig in lichterlaaie, en brandde tot de grond toe af. Van de polyester schepen bleef niet veel meer over dan een hoop stof. Enkele andere platbodemjachten waaronder een paar grundels, stonden of liever lagen, er als één grote verwrongen massa bij. De *Geertje Catarina* zag er ook dramatisch uit. Al het houtwerk was tot houtskool geworden en het zo mooie zadeldak was een halve meter ingedeukt door een stalen dakspant van het loodsdak die op het schip was gevallen. De eigenaren stonden te huilen bij deze aanblik van hun eens zo mooi bezit. Later bleek dat iemand naast de loods aan een ijzeren bootje had geslepen. De loeihete slijpstraal was via een ventilatie gat in de loods beland en had de brand veroorzaakt.

Vrienden van Gijs en Hennie Witteman lagen met hun tjalk in Culemborg en belden hen, met de mededeling dat er een mooi 'casco' tussen de resten van de brand lag, maar "dat er nog wel iets aan moest gebeuren!" Gijs is er meteen naar toe gegaan om te kijken en te kloppen teneinde na te gaan of het staal nog goed was. De volgende dag zijn ze samen gaan kijken. Ze zagen, wonderlijk genoeg door de narigheid heen, een mooi scheepje met potentie. Door 100 gulden meer te bieden dan de schroothandelaar werden ze voor 2000 gulden eigenaar van een roestbak met

een paar ton bluswater. Na het dichten van alle afsluiters hebben ze haar te water gelaten en naast de tjalk naar een werf in Zaandam gebracht.

Op die werf hebben Gijs en Hennie daarna drie maanden nodig gehad om al het staalwerk in orde te maken. Ook heeft Gijs in die tijd, de nog maar drie jaar oude, verbrande, motor gereviseerd. De grootste hitte van de brand had toegeslagen in het motorruim; de twee dieseltanks waren uit elkaar geklapt, alle aluminium delen, lagerschalen, dynamo, enzovoort waren gesmolten en vastgekoekt in en aan de motor. Van de schroef was niet meer over dan een hoop gesmolten brons. De kuipranden waren als golfplaat, zodat ze eruit moesten worden geslepen en door nieuwe worden vervangen. De bolstaande kuipvloer hebben ze eerst maar zo gelaten als herinnering aan het eerste leven van deze schouw.



Achter aan het schip was het staal van het vlak tot het berghout één grote golfplaat geworden. De oplossing die daarvoor gekozen werd, was om de hoge kanten van de zeven golven in te slijpen en door middel van hulpspanen glad te trekken om vervolgens weer vast te lassen. Het resultaat was dat de zijkanten en het vlak ook weer vlak werden. Het ingedeukte zadeldak is met een dommekracht weer in model gebracht en vastgelast. Alle hobbels en bobbel in het dak moesten heet gestookt worden, om ze daarna te laten schrikken met water en natte doeken. Een geduldwerk maar het bleek effectief.

In het motorruim zijn vervolgens twee stalen accubakken gelast en de dieseltanks werden hersteld. Toen al het staalwerk klaar was, is het casco, dat door de brand stijf stond van het roest, gestraald en in de epoxyprimer gezet. Dat was een werkje voor vaklieden, maar zelf hebben ze het nog twee keer in de tweecomponenten "ijzerglimmer" gezet. Resultaat was dat ze weer een schoon schip hadden waaraan ze nu verder konden werken. Gijs heeft de geheel gereviseerde en opgeknapte motor weer ingebouwd, en de schroefas plus schroef gericht. Op alle doorvoeren zijn nieuwe kogelkranen gezet.

Ondertussen hadden ze van kwartiers gezaagd eiken een roer gemaakt. De delen eiken zijn met rvs pennen en resorcinolijm aan elkaar gezet. Tot aan het berghout hebben ze de boot in de tweecomponenten teer gezet, het boeisel werd donkergroen en de kajuit in de kleur gebroken wit geschilderd. Na drie maanden stug doorwerken kon de tot *Knorhaan* omgedoopte boot weer opnieuw te water.

De motor liep als een zonnetje en de bedoeling was dat de schouw naar hun toenmalige huis in Zaandam zou worden gevaren, maar doordat ze geen medewerking kregen voor het openen van één brug, ging dat feest niet door. Uiteindelijk hebben ze samen de *Knorhaan* onder politiebegeleiding op een dieplader naar huis laten brengen, en is deze daar met een kraan te water gegaan. Wat een genot: voortaan hoefden ze niet meer met broodjes en koffie naar de werf maar konden ze heerlijk achter hun huis beginnen met het betimmeren.

Inmiddels waren Gijs en Hennie ook al op de werf van Klaas Westerdijk geweest, waar ze alle schouwen konden bekijken die in de winterstalling aldaar aanwezig waren. Na het beschouwen van de manier waarop de verschillende schepen waren ingericht en betimmerd, besloten ze dat het vooral licht en ruimtelijk moest zijn als je in de roef zou zitten.

Westerdijk vertelde hen ook dat de mast eigenlijk best nog wat hoger mocht worden, en gaf hen allerlei goede adviezen over andere zaken; bijvoorbeeld waar ze nog de ovale

patrijspoorten konden laten maken. Later hoorden ze dat hij eigenlijk geen enkel vertrouwen had in het restauratieproject, maar op dat moment heeft hij dat niet laten blijken en hen die indruk gelukkig niet gegeven!

In diezelfde tijd hebben ze ook nog veel andere zeeschouwen bekeken. Op een van die tochten hoorden ze ook van het bestaan van het Stamboek. Dezelfde dag nog hebben ze de criteria aangevraagd, om later niet ongewild buiten de boot te vallen, als ze zich zouden willen laten inschrijven.

Het voert te ver om hier alle details verder te bespreken over de manier waarop de schouw is betimmerd, geschilderd en gelakt, maar het volgende voorbeeld laat zien met welke zorgvuldigheid en met hoeveel liefde hun schip uiteindelijk is gerestaureerd.

Voor het interieur hebben ze op de sloop een 18^e eeuwse Amerikaans grenen kerkbalk op de kop getikt. De balk van 45x45 cm en 6.50 meter lang, zag er aan de buitenkant onogelijk uit. Toen echter deze balk in planken was gezaagd, kwam er het mooiste hout tevoorschijn dat je je maar kunt bedenken, met harslagen zo hard als glas. Van dit "gewijde" hout hebben ze de vloer gemaakt op een ondervloer van betonplex. Met de rest van dit hout en natuurlijk de nodige aanvullingen hebben ze het schip zelf op een fantastische manier betimmerd. Nog één detail: De staande schotten zijn voorzien van dubbele kraalschroten, katjesgrijs geschilderd. Dit als link naar de Wieringer aak, waarbij dit gebruikelijk was, en een beetje om de vader van Hennie, die visserman was op dat voormalige eiland, te eren.

Opeens waren ze dan aangeland op het punt dat alles "gemaakt" is, en als laatste ook de bank getimmerd kon worden. Deze klus werd voor het laatst bewaart, om zodoende de "werkplaats" ruim te houden, en niet onnodig te kunnen gaan zitten.

Na het tuigen, kon in 1988 de *Knorhaan* weer met een kraan en dieplader naar open water gebracht worden. Eindelijk konden ze proe-

ven hoe het zeilen met een platbodem was. Alleen de bolle kuipvloer onder hun voeten beviel niet, en leverde steeds weer kramp op in hun voeten. Dus moesten er toen toch nog maar teakhouten blokroosters worden gemaakt.

Het tweede seizoen zijn ze naar Friesland getogen om even langs de werf van Klaas Westerdijk in Eernewoude langs te gaan. Na een hartelijk welkom van Klaas ging hij de *Knorhaan* bekijken; eerst de buitenboel, en daarna het interieur. Zoals het een echte Fries betaamt, ondertussen geen woord zeggend. Na anderhalf uur stapte hij van boord en nog steeds had hij geen woord gezegd. Gijs en Hennie keken elkaar vertwijfeld aan, benieuwd naar wat hij van hun werk zou vinden. Maar Klaas liep de werfloods in. Na enige tijd kwam hij terug met een oud werfplaatje. "Die moesten jullie er maar opzetten", zegt hij dan. Hij vond het prachtig geworden, en gaf hen zo het grootste compliment dat ze zich konden bedenken.

Elke keer als ze in Eernewoude zijn komt Klaas even kijken of alles er nog goed uit ziet. De schipper en zijn maatje zijn nog steeds bang, dat als dat niet het geval is, hij onmiddellijk het werfplaatje er weer afhaalt.

De *Knorhaan* tijdens de zeilwedstrijd van de zomerreünie 2003 van de VSRP op de Westeinderplassen.
Foto Wim de Bruijn.





Veel vaarplezier met Vreedenburg schokker

Wim de Bruijn, hoofdredacteur en in 1977 oprichter van Spiegel der Zeilvaart, zocht in 1978 een stoere platbodem voor zijn gezin met drie opgroeiende kinderen. Ze waren wat 'verwend' geweest met het 12,85 m lange botterjacht *Pieterella* van Jaap Kramer, waarmee ze veel voeren. De 8 m lange, moderne platbodem, type Wadder die daarna werd afgebouwd, was na vier jaar toch te klein voor langere tochten en de keuze viel op een 10,75 m Vreedenburg schokker.

"Na het bekijken van een 9,84 m schokkerjacht en het proefvaren met een 10,75 m Vreedenburg schokker was de beslissing snel genomen. Wat een ruimte in zo'n 10,75 m lang en 4 m breed schip! Het voordek werd op de werf van Kooijman en De Vries wat rondler gemaakt om meer stahoogte te krijgen. In het casco werd met een krijtje aangegeven waar allerlei lipjes en profielen moesten komen om later sneller te kunnen betimmeren. Van Deil werd het casco naar Harlingen vervoerd waar op een bevriende werf zaterdag kon worden getimmerd en waar de werklui door de week zaken als deurtjes, schuifluik en potdeksels konden maken. Na enige maanden was het casco glasdicht, geschilderd en de motor ingebouwd, toen kon de eerste tocht op de motor naar Heemstede worden gemaakt. In een uitgebaggerd slootje bij een boer werd een ideale werkplek gecreëerd met een tent op een frame over het hele schip. In totaal nam het aftimmeren een jaar lang alle zaterdagmiddagen in beslag. Weer werd naar Harlingen gevaren voor de finishing touch. De mast en rondhouten werden door Brasker Masten bezorgd, de gepensioneerde heer Kersken tuigde het schip en Jan de Boer uit Akkrum leverde de zeilen. Voorjaar 1980 werd het schip met de naam *Petronella* gedoopt en vanaf dat moment werd, tot 1994 bijna elk weekend vanuit Monnickendam

gezeild. In de zomervakanties waren Zeeland en Wadden een wisselend doel.

De dochters werden ouder en gingen naar de middelbare school. Het weekend werd gekort tot de zondag en later was er, steeds minder tijd voor het zeilen beschikbaar. De belangrijkste reden was het met Theo Kampan op stap gaan naar zeilevenementen met de snelle redactieboot. Met fraai zeilweer werden de fraaiste foto's voor de Spiegel gemaakt en als het geen fotoweer was, dan was het meestal ook geen zeilweer. Er werd een enthousiaste koper in de heer Humalda gevonden die het schip in 1994 overnam en naar een ligplaats bij zijn huis in Sneek bracht.

De eigenschappen van de Vreedenburg schokkers zijn uitvoerig beschreven in SdZ 2005.6. Ik kan er alleen aan toevoegen dat het een heerlijk schip is, dat zich gemakkelijk door twee man laat zeilen. Door het scherpe voorschip en de uitgekiende rompvorm zeilt de schokker hoog aan de wind en is snel, ook met slecht weer. We hebben wel met twee reven in het grootzeil en een rif in de botterfok met NW 7 van Monnickendam naar Enkhuizen gezeild. Een heerlijke belevenis, evenals de tientallen malen dat we zijn drooggefallen op het Wad en op de Zeeuwse zandplaten. Soms heb je even spijt dat je het schip hebt verkocht."

Driewerf: nieuw eikenhout in aantocht

Traditionele eikenhouten ronde en platbodemjachten worden niet alleen gerestaureerd, zij worden ook nog steeds nieuw gebouwd. Diverse nieuwe Friese jachten, tjotters en een Staverse jol kwamen in de afgelopen tien jaar van de helling. Vorig jaar sloegen drie grote projecten in voorbereiding de handen ineen en vormden de Driewerf: drie werven op drie verschillende plaatsen in de provincie Fryslân om drie verdwenen scheepstypen terug te brengen op het water. Het gaat om de bouw van een houten skûtsje in Earnewâld, van een palingaak in Heech en van een Wierumer Aek in Paesens Moddergat. In SdZ 2004/7 en 2004/10 werd over deze initiatieven bericht. Waar staan zij nu?



Skûtsje 'Aebelina'

Het houten skûtsje werd in de tweede helft van de negentiende eeuw in korte tijd verdrongen door zijn opvolger van ijzer. Het houten skûtsje zelf bestaat niet meer, maar in Earnewâld is vanuit het Skûtsjemuseum het initiatief genomen voor de bouw van een nieuw houten skûtsje. Leidraad vormt een uit 1861 daterend bestek uit de werfboeken van Eeltsje Holtrop van der Zee voor het skûtsje *Aebelina*. Vorige zomer werd de kiel gelegd en na een winterstop van enkele maanden is begin mei van dit jaar de bouw



Geschikte bomen worden o.m. in het Gaasterland gekapt.



Met mallen wordt bekeken hoe gezaagd moet worden.



De stam wordt in 'plakken' gezaagd.

hervat. De tussentijd is benut om naast het Skútsjemuseum een complete werf in te richten en om overal in de provincie hout te zoeken van eikenbomen die gekapt moesten worden. Dat hout werd dit voorjaar op traditionele wijze feestelijk gezaagd bij de IJlster Houtmolen 'de Rat'.



Wierumer Aek

In Paesens Moddergat is vorig jaar de kiel gelegd voor de bouw van een nieuwe Wierumer Aek. Ook dit traditionele vissersschip, waarmee gevestigd werd op de gronden boven de Waddeneilanden, is in de vorige eeuw geheel verdwenen. De nieuw te bouwen Aek is een werkervaringsproject, bedoeld om werklozen werkervaring op te laten doen en te begeleiden op hun weg terug naar de



Het hout wordt aan boord van het skútsje gebracht.



Bomend en zeilend wordt de afstand tussen IJlst en Ernewoude afgelegd.



arbeidsmarkt. In Paesens Moddergat is in de winter wel doorgebouwd, waardoor de bouw reeds behoorlijk ver is gevorderd. De spanen zijn de afgelopen maanden opgezet en de contouren van het schip zijn al duidelijk herkenbaar. De renovatie van het Garnalenfabriekje, dat als bezoekerscentrum fungeert, is inmiddels voltooid, evenals de overkapping van de bouwplaats zelf.



Palingaak

Met zijn 18,5 meter is de palingaak die in Heech moet worden gebouwd, de grootste van de drie schepen. De palingaken werden gebruikt voor het transport van levende paling tussen Fryslân, het Oostzeegebied en Londen, in welke laatste plaats de paling vanaf de schepen werd uitgevent aan het publiek.



De Friezen hadden voor dit doel een vaste ligplaats op de Theems. Waarom zij daar waren vrijgesteld van liggeld en van marktgeld, is vele malen onderzocht, maar tot op de dag van vandaag een onbeantwoorde vraag gebleven. De palingaak is het laatste houten zeilschip van de Nederlandse koopvaardijvloot en is sinds de sloep van de laatste aak vlak na de Tweede Wereldoorlog geheel verdwenen. Van de € 1,4 mln die de nieuwe palingaak naar schatting gaat kosten, is inmiddels zo'n 60% bij elkaar gebracht, zodat er hoop is dat nog dit jaar daadwerkelijk met de bouw kan worden begonnen. Tot die tijd kan de bezoeker in elk geval een kijkje nemen in het Houtbouwmuseum 'De Helling' in Heech, waar van alles over de bouw van Friese houten schepen zichtbaar is gemaakt, uiteenlopend van tjotter tot palingaak.





Onze felicitaties

DBV is aanwezig op 4 augustus 2005 wanneer een vloot van (monumentale) Ronde en Platbodemjachten gaat admiraalzeilen voor de beschermvrouwe van de Stichting, H.M. de koningin.

DBV is zeer vereerd dat zij, als hoofdsponsor, aanwezig mag zijn en kijkt zeer uit naar dit grootse evenement op de Friese wateren.

DBV Verzekeringen biedt in samenwerking met professionele intermediairs levensverzekeringen, pensioenen en hypotheke aan particuliere en zakelijke cliënten.

DBV is een dochteronderneming van de wereldwijd opererende Credit Suisse Group.

