

UIT HET PEPERHUIS

DERDE SERIE

No. 8-9-10

OKTOBER 1968

Redactie:

drs G. R. Kruissink, P. M. Rooker, B. Voets en
drs U. E. E. Vroom (secre.)

Alle stukken voor de redactie te zenden aan redactiesecretariaat
p/a Zuiderzeemuseum, Enkhuizen, Tel. (02280) 23 88

Bureau Zuiderzeemuseum

Wierdijk 18. Geopend van 8 - 12.30 en 13.30 - 17.15 uur. Tel. (02280) 23 88
Postrekening van de comptabele van het Zuiderzeemuseum 317350.

VERENIGING „VRIENDEN VAN HET ZUIDERZEEMUSEUM“

Administratie:

Dirk Wierengastraat 53, Tel. (02280) 23 88 en 29 45
Postrekening van de vereniging 440970



de taveerne

in het

Zuiderzeemuseum

SPECIAAL VOOR GEZELSCHAPPEN

Koffietafels en warme maaltijden

Telefoon 02280 - 24 85 b.g.g. 20 53

Pachter: H. TIESMA

VRACHT- EN VISSERSSCHEPEN

GEBOUWD DOOR

EELTJE HOLTROP VAN DER ZEE

EN

AUKE HOLTROP VAN DER ZEE

DOOR

U. E. E. VROOM

INLEIDING

Het schip als vaartuig, waarop personen en goederen over het water kunnen worden verplaatst, biedt één van de talloze illustraties van het feit, dat het vernuft, de hulpmiddelen heeft opgeleverd, waarmee de mens zijn lichamelijke ontoereikendheid kon overwinnen. Door toepassing van steeds ingewikkelder technische kunstgrepen zijn media ontstaan, waarmee een van de vele hindernissen, waarvoor het natuurlijk milieu de mens stelde, op voortdurend doelmatiger wijze kon worden bedwongen.

De veranderingen, die het vaartuig in de loop der eeuwen heeft ondergaan, zou men kunnen bestuderen tegen de achtergrond van de ontwikkeling van de technische kunstgrepen. Een dergelijke benadering laat echter een groot aantal factoren, die mede van invloed zijn geweest, buiten beschouwing. Zo is de kloof, die het boomstamvlot scheidt van de Hoovercraft niet alleen door louter technische inventiviteit overbrugd; talloze structurele veranderingen in het sociale en economische patroon van een aantal samenlevingen waren mede voorwaarde voor deze ontwikkeling. Naast een groot aantal geleidelijk verlopende veranderingen, kan men in de scheepsbouwgeschiedenis enkele overgangsstadia aanwijzen, die tot een radicale omwenteling in de scheepsbouw hebben geleid. De overgang van de boomstam naar de gezaagde planken en die van de planken naar de ijzeren platen als de elementen, waaruit het schip werd opgebouwd, hebben een doorbreking van vroegere grenzen en een geweldige uitbreiding van de mogelijkheden in de scheepsbouw ten gevolge gehad.

Gedurende eeuwen heeft de mens gebruik gemaakt van het hout, als grondstof voor het vervaardigen van zijn schepen. Aanvankelijk en in bepaalde delen van de wereld nog steeds, gebruikte men hele bomen, al of niet samengevoegd tot een vlot, of uitgehold tot een kano. Later gebruikte men delen van de boomstam, de gezaagde planken. Hoewel de toepassing van de grondstof hout, vergeleken bij staal en polyester, grenzen stelde aan de vorm en afmetingen van de vaartuigen, bood het anderzijds ook speciale mogelijkheden. Vanaf het moment, waarop men schepen ging samenstellen uit losse planken en balken, nam de verscheidenheid in het aantal typen vaartuigen over de gehele wereld in even opvallende mate toe, als het aantal oplossingen, dat gevonden werd voor technische problemen, zoals het maken van verbindingen, en het bereiken van de nodige stabiliteit en zeilvaardigheid onder verschillende omstandigheden. Talloze factoren zoals de aard van het vaarwater (rivieren, meren, ondiepe zeeën en oceanen), het beschikbare materiaal (houtsoorten; spijkers, hennep of lianen voor het aan een hechten van de planken; mos, klei etc. voor het dichten van de naden), verder de eisen, waaraan het vaartuig moest voldoen (vracht-, passagiers-

vissers-, of oorlogsschip), het vakmanschap van de bouwer en de hem ten dienste staande gereedschappen, hebben een verzameling van combinaties opgeleverd, waardoor over de gehele wereld een bonte verscheidenheid aan sloopstypes kon ontstaan.

Nadat bepaalde types hun bruikbaarheid hadden bewezen, bleven ze verankerd in het stijlgevoel en in de scheepsbouwkundige opvattingen van een bepaald volk. Schepen zijn evenals huizen, huisgerei, leefgewoonten en kleding, cultuurelementen en behoren tot de culturele traditie van een volk. Zoals alle tradities, veranderen ook deze, die betrekking hebben op de sloopstypen, slechts zeer langzaam en geleidelijk, tenzij een plotselinge omwenteling ze doet verdwijnen.

In de 20e eeuw is een revolutionaire ontwikkeling in de scheepsbouw ingetreden. Het hout als grondstof werd vervangen door het ijzer en het zeil maakte plaats voor de motor. Aanvankelijk werd deze bouwwijze alleen voor de grotere schepen toegepast; thans is het een zeldzaamheid geworden, als zelfs een klein bootje van hout wordt vervaardigd. Met deze nieuwe materialen en de andere wijze van voortstuwing hebben zich ook vormveranderingen doorgezet. Evenals in de huizenbouw, de kleding etc. is een zekere nivellering merkbaar.

Aanvankelijk bouwde men de ijzeren schepen nog op dezelfde wijze als de houten; de oude types leefden in ijzer herbouwd verder. Ook de werkwijze veranderde niet; vele ijzeren schepen werden op het oog gebouwd.

Vergelijkt men echter het aantal in hout gebouwde schepen, met het aantal van hetzelfde type, dat in ijzer gebouwd werd, dan valt het geringe percentage van de laatste op. Men kan de conclusie trekken, dat de trouw aan het traditionele type slechts een overgangsfase is geweest naar een speciale en nieuwe sloopstijl, die groeide, naarmate de ontwikkeling in de ijzerbouw voortschreed. Slechts enkele botters, een aantal kwakken, blazers en meerdere Lemster aken en schouwen zijn in ijzer gebouwd, slechts drie hektjalken, waarvan één thans deel uitmaakt van de verzameling van het Zuiderzeemuseum, zijn in Nederland in ijzer gebouwd. Toen de functie van de motor zich ontwikkelde van hulpvermogen tot het enige middel van voortstuwing, verdwenen de oude types geheel. De talloze types vissersvaartuigen maakten plaats voor een tamelijk uniform type, de korter; de Groninger zeetjalk maakte plaats voor de coaster.

Naast deze grote en diep ingrijpende omwentelingen in de scheepsbouw, een revolutie, die slechts in die landen kon plaatsvinden, waar aan de nodige technische, sociale en economische voorwaarden kon worden voldaan, zijn er ook kleine, geleidelijk verloopende veranderingen aan te wijzen. Zodra men de grote lijn van het scheepsbouwhistorisch onderzoek verlaat en de aandacht concentreert op één sloopstype, dat binnen een begrensd

verspreidingsgebied op verschillende werven werd gebouwd, dan merkt men, dat behalve de technische, sociale en economische factoren, nog een factor van invloed is geweest op de vorm en de bouwwijze van een scheepstype.

De opvattingen, die ten aanzien van snelheid, zeewaardigheid, vorm, schoonheid en bouwwijze etc. leefden bij een bepaalde groep van mensen, die dagelijks met het schip te maken hadden, zoals scheepsbouwers, schippers en vissers, zijn mede bepalend geweest voor een aantal, dikwijls kleine wijzigingen in een door de traditie bepaald scheepstype, waardoor op den duur een ontwikkeling in het type plaats vond.

Deze opvattingen tezamen bepaalden de inhoud van een normbesef, waarnaar de scheepsbouwers in een bepaalde cultuurprovincie hun schepen bouwden en waarnaar de schippers en vissers de schepen beoordeelden. Deze normen hadden echter niet het karakter van starre regels en formules. Ieder schip werd op het oog en met de hand, met gebruikmaking van een minimum aantal gereedschappen, gebouwd, zodat in vele gevallen het stempel van de opdrachtgever en de bouwer op ieder schip kenbaar waren.

Een gering aantal creatieve scheepsbouwers en opdrachtgevers hebben kleine veranderingen in de vorm, de bouwwijze en de tuigage van de in hun regio voorkomende types aan kunnen brengen. Nadat de praktische waarde van deze wijzigingen was gebleken, werden ze gemeengoed, waarbij ook de normen veranderden.

Behalve een duidelijk aanwijsbare nationaliteit, bestond er een regionaliteit in de scheepstypes. Het riviertje de Linde in N.W. Overijssel was tot voor kort de scheidslijn tussen de ronde Friese bootjes enerzijds en de Giethoornse punters aan de andere zijde.

De Friese werven maakten Zuiderzee vissers vaartuigen met een ronde kop, de Lemster en Workumer aken. De werven in de N.W. hoek van Overijssel bouwden hun eigen Zuiderzee vissersschepen, vaartuigen met een stevenbalk, zoals bonzen en schokkers. Niet alleen blijkt een bepaald scheepstype gebonden te zijn aan een landstreek, maar ook aan de bewoners van dat gebied. Nazaten van Giethoornse veengravers (de Gietersen) lieten, roen ze zich als palingvisser in de Friese veengebieden (waar het ronde Friese bootje inheems was) vestigden, op Friese werven Giethoornse punters bouwen voor het uitoefenen van hun werk. Strijlelementen behoren tot de traditie van een bepaalde bevolkingsgroep. Dit betekent echter niet, dat deze elementen ook in dat gebied en door die bevolking tot ontwikkeling zijn gebracht. De punters, die in het laatst van de vorige en het begin van deze eeuw voornamelijk in de kop van Overijssel voorkwamen, komt men op zeventiende eeuwse prenten en schilderijen vrijwel overal in Nederland boven de grote rivieren tegen. Het is niet onmogelijk, dat dit type vaartuig

zich om praktische redenen het langst in het veengebied van Overijssel heeft gehandhaafd en later weer het prototype is geworden voor de grotere vaartuigen zoals zeepunters, bonzen en schokkers.

De houten scheepsbouw vereiste een grote vaardigheid van de scheepsbouwer. Behalve dat hij de techniek van zijn vak moest beheersen, moest hij ook beschikken over kennis van het varen. De juiste plaats van de mast en de bevestiging van de zwaarden waren belangrijk voor de snelheid van het schip. Het verloop van de lijnen van het schip werd door de scheepsbouwer op het oog bepaald. De schoonheid en zeer dikwijls de snelheid van het schip waren afhankelijk van de visie van de scheepsbouwer. Voor sommigen onder hen was het bouwen van een schip niet slechts een daad van technisch vakmanschap, maar van artistieke creativiteit. De opmerking van de scheepsbouwer Eeltje Holtrop van der Zee - hij leit er al - (toen hem enige dagen, nadat hij de opdracht voor het bouwen van een schip gekregen had, gevraagd werd, hoe het schip er uit zou zien) bewijst, dat deze man in zijn verbeelding het ontwerp schiep en langzaam zo modelleerde tot het overeenkwam met zijn visie op de wijze, waarop een snel en weerbaar schip op het water behoorde te liggen. De wijze, waarop door hem een schip geconcipeerd werd, verschilt in wezen niet van de werkwijze van talloze kunstenaars.

- ✕ Het is daarom vanzelfsprekend, dat binnen een bepaalde, door de traditie gevormde stijloppvatting, ieder houten schip een individualiteit bezat, die mede afhankelijk was van het persoonlijk inzicht van de bouwer van dat bepaalde schip. Daarom was het niet alleen mogelijk de verschillende types te onderscheiden, maar ook waren de schippers en vissers in staat om van schepen van hetzelfde type te zeggen; dat is er een van die of die werf en zelfs kon men dikwijls van een afstand al zeggen: dat is dat schip.

De individuele, regionale en nationale kenmerken in de bouw verminderten, toen de overgang op ijzerbouw geheel voltrokken was. Toch verdwenen ze niet geheel.

In zijn boek „Schepen, die verdwijnen” stelde P. J. V. M. Sopers aan het einde van zijn algemene beschouwing de vraag: „Is er in de toekomst, bij de verdere ontwikkeling van de ijzerbouw, weer een speciale scheepsstijl te verwachten en in hoeverre zal de nationaliteit in de bouw kenbaar blijven?”

De ontwikkeling van het kleine vrachtschip, bestemd voor de kustvaart, illustreert het feit, dat de ontwikkeling van de ijzeren scheepsbouw, een speciale scheepsstijl naar voren gebracht heeft, zoals b.v. het type, dat thans onder de naam „coaster” bekend is. Dit scheepstype heeft op de Nederlandse werven een zo uitgesproken eigen karakter gekregen, dat de Nederlandse (Groninger) coaster overal ter wereld als zodanig te herkennen is.

Wanneer men de ontwikkeling van de kustvaarder gedurende ruim een eeuw overziet, dan blijkt, dat het houten vrachtschip, de koftjalk, overgaat in de houten zeetjalk met iets rondere vormen. Dit type blijft aanvankelijk bestaan, wanneer men van houtbouw op ijzerbouw overgaat. Daarnaast ontwikkelt zich het ijzeren kustvaartuig, dat in de eerste jaren de schoonheid van het oude type miste. Dit vaartuig, dat in de loop van deze eeuw de ijzeren zeetjalk gaat vervangen, krijgt langzamerhand stijlkenmerken, die gaan behoren tot de traditie van een bepaalde groep scheepsbouwers in een bepaald land of landstreek. De hedendaagse kustvaarders zijn niet alleen functioneel verantwoord; zijn zij bovendien ontworpen uit een bepaald stijlbesef en beantwoorden aan de opvattingen over „de schoonheid van het schip“.

Een aantal van de hier genoemde ontwikkelingen, zoals de overgang van houtbouw op ijzerbouw, het in samenwerking met schippers, vissers en scheepsontwerpers aanbrengen van kleine veranderingen in traditionele typen, de variëteit van typen, behorend tot één cultuurgebied, de trouw aan het oude type, toen men overging op ijzerbouw en de ontwikkeling van nieuwe typen, weerspiegelen zich in het werk, dat door een aantal generaties van één scheepsbouwers familie, is tot stand gebracht.



Afb. 1

Vandaar, dat deze uitgave van „Uit het Peperhuis” geheel gewijd zal zijn aan de scheepstypen, die door de Friese scheepsbouwers familie Holtrop van der Zee gebouwd zijn. Om de uitgave te beperken zijn alleen een aantal vracht- en vissersschepen beschreven.

De volgende scheepstypen zijn niet in deze bespreking opgenomen: de Boskoper Boot (afb. 2), de aalbuizen, de aalaken, de schouwen, de enige door Van der Zee gebouwde botter en enkele directievaartuigen, die voor de Rijkswaterstaat te Schokland en te Hoorn gebouwd werden, evenals de vele pleziervaartuigen van allerlei typen en afmetingen.

De namen Eeltjebaas en Aukebaas hebben voor velen buiten Friesland weer een bekende klank gekregen, sinds C. J. van Waning, Kapt. ter Zee b.d. in een aantal artikelen, verschenen in de Waterkampioen, de aandacht gevestigd heeft op de schoonheid van het Friese schip. Bij zijn speurtochten naar de herkomst van talrijke tjotters, Friese jachten en boeiers, bleken vele sporen te leiden naar de werven te IJlst en te Joure. Hier hebben de scheepsbouwers E. T. Holtrop, zijn kleinzoon E. Holtrop van der Zee en diens zoon Auke, „gedurende een reeks van jaren eene verwondering wekkende menigte van jagten, boten, vischaaken en marktschuiten in eene buitengewoon fraaie gedaante vervaardigd”. Dit oordeel van de bekende Friese scheepsontwerper F. N. van Loon, over de scheepsbouwer E. T. Holtrop, in 1838 neergeschreven in zijn „Handleiding tot den burgerlijken scheepsbouw”, kan nu, meer dan honderd jaar later, met recht worden uitgebreid over de drie generaties. Dit citaat van van Loon zal in het vervolg nog dikwijls worden aangehaald; het bewijst niet alleen de ouderdom van sommige scheepstypen, ook de verwondering wekkende menigte kan in een benaderings getal worden uitgedrukt, evenals het aantal verschillende types, dat door deze scheepmakersfamilie is gebouwd. De gegevens over de schepen door E. T. Holtrop vervaardigd, zijn uitermate schaars. Over de schepen, die door E. H. en A. van der Zee zijn gebouwd, zijn we goed geïnformeerd, dank zij het feit, dat de werfboeken bewaard zijn gebleven. Terwijl Eeltje Holtrop van der Zee uitsluitend houten schepen bouwde, toont het werk van Auke van der Zee de overgang van uitsluitend houtbouw naar uitsluitend ijzerbouw.

Naast houten schepen van het oude model heeft hij nieuwe schepen in oude stijl, maar ook ijzeren schepen van een geheel nieuw type gebouwd, zoals uit de werfboeken blijkt.

Deze werfboeken bestaan uit de volgende delen:

1. *Een dagboek uit de scheepmakerij.* In dit deel worden de schepen vermeld, die tussen 1848 en 1894 gebouwd zijn. Tussen 17 maart 1870 en

1 januari 1873 bevindt zich een hiaat. De oorzaak hiervan is niet bekend. In het grootboek komen echter wel schepen voor, die in deze periode gebouwd zijn.

2. *Een grootboek.* Hierin komen de bestekken en kostenberekeningen voor van een groot aantal door E. H. van der Zee gebouwde schepen.
3. *Een grootboek.* In dit boek komen de bestekken voor van de door E. H. en A. van der Zee na 1894 gebouwde schepen. Bovendien is in dit boek nog een door Eeltje Romkema uit andere boeken samengesteld uittreksel van enkele bestekken overgenomen.
4. *Rekeningboeken.* In het totaal 13 rekeningboeken geven een overzicht over reparaties en verbouwingen gedurende de periode van 1881 tot 1930.

Behalve de bovengenoemde werfboeken zijn ook een groot aantal tekeningen van schepen, door Auke van der Zee gebouwd, bewaard gebleven. Deze tekeningen zijn door Eeltje Romkema, een zwager van Auke van der Zee vervaardigd. In een bijlage wordt een lijst gegeven van de op tekening gebrachte schepen.

Aanvullende gegevens zijn bekend uit de correspondentie die van Waning gevoerd heeft met talrijke jachtbezitters en andere informanten, waaronder wijlen Eeltje Romkema, die op de werf te Joure gewerkt heeft.

De in de werfboeken gebruikte benamingen voor scheepstypen zijn in veel gevallen niet nauwkeurig. De volgende typen worden genoemd: boten, pramen, schepen, tjalken, snikken, bokken, wildschieters, vissersboten boerenboten, schippersboten, aken, sloepen, boskoper jollen, punters, aalaken, aalhuizen, botters, schouwen, jachten en boeiers. Dit wil dus zeggen, dat er ongeveer 20 verschillende types door E. H. van der Zee gebouwd zijn. In het dagboek worden ongeveer 828 schepen vermeld; daarnaast komen in de grootboeken nog een aantal schepen voor, die niet in het dagboek vermeld staan. Het juiste aantal van de door E. H. van der Zee gebouwde schepen is niet te bepalen, omdat het niet altijd duidelijk is, of vnl. kleine boten niet tweemaal genoemd worden. Ook is het bekend, dat bepaalde schepen, die niet meer in de werfboeken terug te vinden zijn, wel door van der Zee gebouwd zijn. Wanneer met het totale aantal van de door Eeltjebaas gebouwde schepen echter op 850 zou stellen, dan zou men de verwondering wekkende menigte, waarover van Loon sprak, in een getal

hebben uitgedrukt, dat vermoedelijk niet ver zal afwijken van het werkelijke aantal door hem gebouwde schepen.

Binnen de stijlopvattingen, die golden voor het Friese schip, hebben de kunstenaars Eeltje- en Aukebaas schepen gebouwd met een geheel eigen schoonheid en karakter. Het stroken van het schip, het bepalen van de lijn, die het schip volgens de scheepsbouwer moest krijgen, werd in de meeste gevallen door de baas zelf gedaan. Adspirant kopers waren in één oogopslag in staat een door Aukebaas gestrookt schip te onderscheiden van een schip, dat door een van de knechts gestrookt was. Het bijzondere van de door hen gebouwde schepen kan het beste aan de hand van oude foto's weergegeven worden. Het opsporen van dit materiaal was echter niet in alle gevallen mogelijk. Speciaal voor wat de vracht- en vissersschepen betreft, is er weinig fotomateriaal meer terug te vinden. Hopelijk kan dit boekje er toe bijdragen, dat nog meer documentatiemateriaal bijeen wordt gebracht.

De volgende methode is gebruikt bij het samenstellen van deze studie. Alle schepen, die in het dagboek en de grootboeken vermeld staan, zijn eerst naar de door de scheepsbouwers gebruikte typenaanduiding gerubriceerd. Vervolgens zijn alle schepen van één categorie naar lengte gerangschikt, waarna de overige afmetingen vergeleken konden worden. Waar dit mogelijk was, is getracht afbeeldingen van de schepen op te sporen. De ijzeren schepen, die door Auke van der Zee gebouwd zijn, worden niet alle genoemd. Slechts enkele worden ter vergelijking behandeld. De nadruk valt dus op de door E. H. van der Zee in hout gebouwde vracht- en vissersschepen.

In enkele gevallen wordt ingegaan op de historische ontwikkeling van een bepaald type, in andere gevallen worden schepen van een bepaald type, door Eeltjebaas gebouwd, vergeleken met schepen van hetzelfde type, die op een andere werf vervaardigd zijn. Op deze wijze is het wellicht mogelijk om de plaats, die deze werf in het geheel van de Friese en Hollandse scheepsbouw ingenomen heeft, te omlijnen.

VRACHTSCHEPEN

Voor het vrachtvervoer op de Friese wateren maakte men in de vorige eeuw gebruik van een aantal scheepstypen, die niet alleen in grootte, maar ook naar vorm verschilden.

Tot het kleinste type behoorden de zogenaamde open beurtscheepjes. Deze onderhielden diensten tussen plaatsen, die zo dicht bij elkaar lagen, dat de scheepjes in één dag op en neer konden varen. Sommige van deze vaartuigen werden ook jachten genoemd, omdat het gewoonlijk snel zeilende schepen waren. Een bekend voorbeeld van een dergelijk beurtscheepje is de thans nog als jacht varende „Lytse Bever”. Op de afbeelding van de werf van Eeltje Holtrop van der Zee te Joure (afb. 1) ziet men op de voorgrond een klein open beurtscheepje, dat geheel van het type van het Friese „boatsje” is. Ook de boeren maakten voor het vervoer van melk en boter gebruik van deze open vaartuigen.

Een iets groter type vrachtaarder was geheel overdekt en behoorde tot het praammodel. Open pramen werden ook door de boeren gebruikt voor het transport van vee, hooi etc. Deze vaartuigen komen in verschillende afmetingen voor.

In volgorde van grootte komen daarna de „Beurt- en veerschepen”. Deze hadden een lengte van ongeveer 12 meter. Op de bovengenoemde foto ziet men twee van dergelijke schepen voor de wal liggen. Deze vaartuigen werden voor allerlei doeleinden gebruikt. Deze schepen voerden een gaffeltuig, het laadruim was afgedekt met gebogen luiken, de roef was enigszins in het laadruim ingelaten en stak niet boven de luiken uit. De thans zo belangrijke stahoogte, waardoor menige tot jacht omgebouwde tjalk onherstelbaar verminkt wordt, was opgeofferd aan de sierlijke verlopende lijn van luiken en roef. Deze schepen hadden een „bollestal”, d.w.z. een open stuurkuip, een roer met vaste klik en een losse helmstok. Niet alle veerschepen hadden precies hetzelfde model; deze was vermoedelijk mede afhankelijk van het gewenste laadvermogen.

De grotere vaartuigen, in de werfboeken ook „schip” genoemd, hadden een iets langere vorm. Deze schepen waren als aardappel-, turf-, of modderschip in gebruik. De langgerekte vorm van deze grotere vrachtschepen, die later de eigenlijke „tjalken” genoemd werden, is vermoedelijk mede ontstaan, doordat, gezien de breedte van het vaarwater, bij toenemende lengte, de breedte van het schip niet in dezelfde verhouding kon toenemen.

Het grootste type vrachtschip op de binnenwateren en de Zuiderzee in gebruik, was in de vorige eeuw, de hektjalk. Daar de naam „tjalk” in 1860 door Eeltjebaas gebruikt wordt ter aanduiding van een schip, dat een hektjalk blijkt te zijn en daar deze naam verder niet meer in zijn werfboeken

voorkomt, zou men de veronderstelling kunnen wagen, dat tot ongeveer het midden van de vorige eeuw, de naam „tjalk” in Friesland gereserveerd werd voor de grotere vrachtschepen, die als hektjalk waren gebouwd. Daarnaast kende men de „schepen” in verschillende afmetingen; deze waren echter niet van een hek (zie pag. 242) voorzien. Pas later tegen het einde van de vorige eeuw, ging men deze grotere „schepen” tjalk noemen.

Behalve deze vaartuigen met een ronde kop, werden ook nog andere types voor het vrachtvervoer gebruikt. De voornaamste hiervan was de Friese snik, die als beurtschip, maar ook voor aardappelvervoer werd gebruikt. Eeltjebaas duidt deze schepen in zijn werfboeken aan als: „scherpe snik, van voren recht, van achteren rond”.

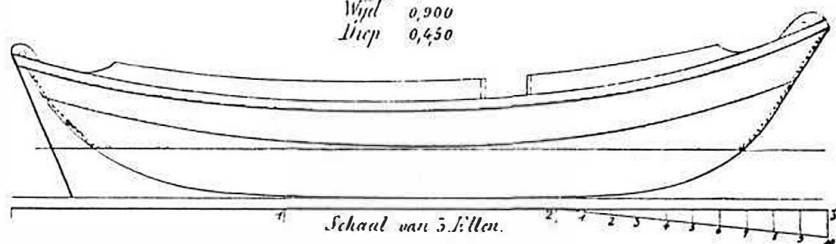
De bok, ook voor vrachtvervoer gebruikt, was zowel van voren, als van achter scherp.

Als bijboot van de vrachtschepen gebruikte men in Friesland de schippersboot, een vaartuig van het model van een Fries „boatsje”. De palingaken hadden als bijboten een Fries „boatsje” met een platte spiegel, omdat deze als ze gesleept werden minder water overnamen.

Uit de werfboeken blijkt, dat te Joure een zg. Boskooper Boot gebouwd is. Deze vaartuigen, die ook „Hollandse Boot” genoemd werden, werden gebruikt als bijboot. Het type is reeds door van Loon in tekening gebracht. (afb. 2)

De Boskooper Boot.

Lang 5,000
Wijd 0,900
Diep 0,450

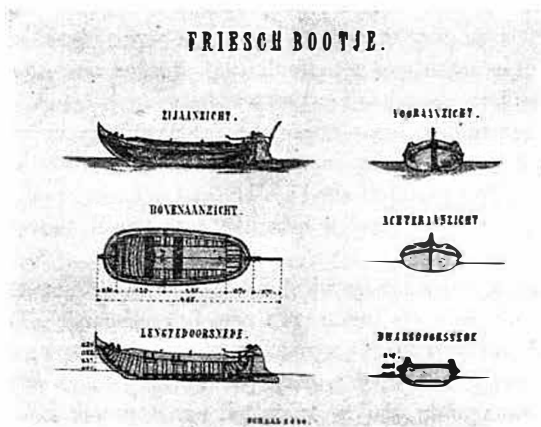


Afb. 2

BOTEN

F. N. van Loon, die met Le Comte de voornaamste bron is voor onze kennis van de scheepstypen uit het begin van de vorige eeuw, geeft in zijn „Handleiding tot den Burgerlijken Scheepsbouw”, verschenen in 1838 te Workum,

een beschrijving van de „Ylster Boot”. In de platenatlas, die bij deze uitgave hoort, komt een tekening van dit bootje voor. (afb. 6)



Afb. 3

Het is, zoals van Loon schrijft, de afbeelding van „het Friesche schippers- en boerenbootje van de kleinste soort, lang over de Stevens 3 el, wijd 1 el en diep 4 palm, zoodanig als dat door de scheepsbouwers te Ylst, Heeg en andere plaatsen in grote menigte wordt vervaardigd”. Hij vervolgt: „men vindt dezelve aldaar (Friesland) in onderscheiden grootte onder de zoogenaamde laaglandsche boeren, zeer veel met een fraai bezaanzeil en stagfok getuigd, waarmede zij hunne producten, als boter, kaas enz. wekelijks ter markt brengen”. (afb. 7)

E. van Konijnenburg geeft in Deel II van „Der Schiffbau seit seiner Entstehung” twee afbeeldingen, zowel van een „Friesch Bootje” als van een „Ylster Boot”. (afb. 3 en 5) Deze laatste heeft de volgende afmetingen: lengte 6.95 meter en breedte 2.55 meter. Uit de tekeningen blijkt, dat dit laatste bootje van hetzelfde model is als de „Ylster Boot”, die door van Loon getekend is. Het is alleen een groter type, de lengte bedraagt ongeveer 24 voet en 6 duim en de breedte ongeveer 9 voet. Deze lengte- en breedte-maat komt overeen met de afmetingen van een scheepstype, dat door E. H. van der Zee „aak” genoemd wordt. Deze komen zoals verder zal blijken voor in lengten van 22 voet tot 42 voet of meer. Geen enkel visserschip beneden de 22 voet wordt door van der Zee „aak” genoemd. Hij noemt ze „boot”,

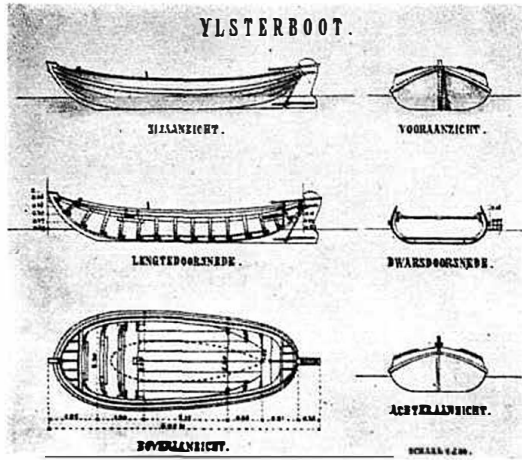


Afb. 4

al of niet nader aangeduid als „vissersboot” of „gewoon vissersboot”. De andere afbeelding, die van Konijnenburg geeft, is die van een „Friesch bootje”, lang 4,65 meter en breed 1,45 meter. (afb. 3) Dit bootje heeft iets andere verhoudingen, maar ook het model is iets anders. Het is ronder van bouw en het komt meer overeen met het scheepje, dat wij nu „tjotter” of misschien „boeierke” zouden noemen. (afb. 4)

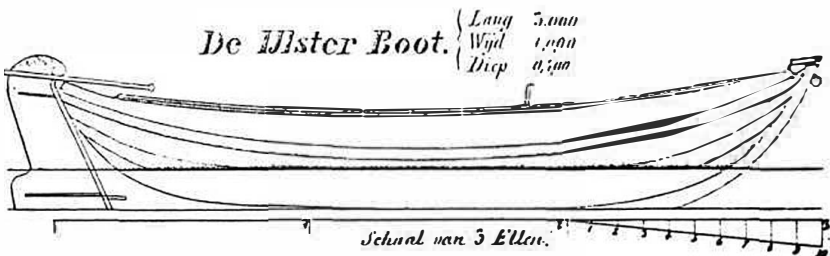
Al deze kleinere vaartuigen worden in de werfboeken van E. H. van der Zee aangeduid met de verzamelnaam „Boot”. In deze categorie komt een grote verscheidenheid aan types voor, men vindt er tjotters, Friese Jachten, boeierkes, schippersboten, vissersboten en wildschieters. Een groot aantal vissersboten en wildschieters wordt als zodanig vermeld, zij zullen in de betreffende hoofdstukken besproken worden. In dit verband kan gezegd worden, dat zij behoren tot het type van de „Ylster Boot”. Zij hebben hiermee een aantal stijlkenmerken gemeen, zoals de vorm van de steven, het verloop van het berghout, de vorm van het roer en het aantal inhouten, dat gewoonlijk 14 of 16 bedraagt.

De gegevens, die van Loon, van Konijnenburg en de werfboeken van Eeltjebaas verstrekken, roepen een aantal vragen op, zoals: hoe komen zowel van Loon als van Konijnenburg aan de naam Ylster boot en waarom



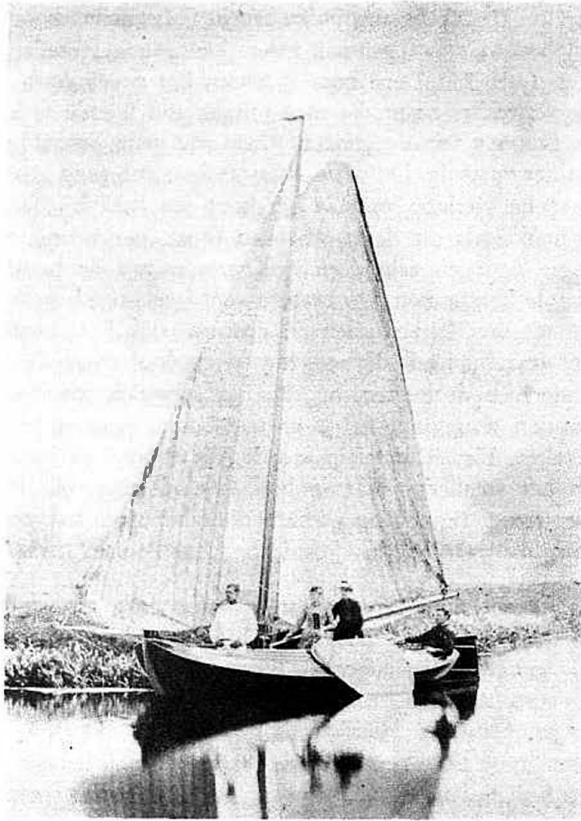
Afb. 5

sprekt van Loon over één type, terwijl van Konijnenburg een onderscheid maakt tussen een Friesch bootje en een Ylsterboot?



Afb. 6

Voor zover mij bekend, wordt de naam Ylsterboot het eerst genoemd door van Loon. Deze heeft ontwerpen van schepen en jachten gemaakt, die door E. T. Holtrop te Ylst zijn uitgevoerd. Uit de boedel van Eeltjebaas zijn een aantal tekeningen van van Loon te voorschijn gekomen, waaruit dit blijkt. Van Loon en E. T. Holtrop zullen veel contact met elkaar gehad hebben. Uit zijn in de inleiding geciteerde opmerking blijkt, dat deze boten vermoedelijk al in het midden van de achttiende eeuw in Friesland



Afb. 7

voorkwamen en niet alleen te Ylst gebouwd werden. De enkele vissers die zich de boten, gebouwd door Eeltje- en Aukebaas nog herinneren, prezen vooral de mooie vorm en de weerbaarheid. Wellicht hebben het grote aantal en de mooie vorm van de ook door E. T. Holtrop gebouwde boten, van Loon aanleiding gegeven om te spreken van de Ylsterboot.

De vorm van deze scheepjes werd in hoge mate bepaald door de mogelijkheden en de grenzen, die gesteld werden door het gebruikte materiaal.

In de vorige eeuw konden de scheepsbouwers nog zeer brede eiken delen in de door hen gebouwde schepen verwerken. Evenals thans, zij het in mindere mate, werd de prijs van een boot bepaald door materiaal en arbeidskosten. Nu blijkt, dat in de werfboeken dikwijls het aantal gangen werd opgegeven, waaruit een boot moest worden opgebouwd. Men komt een-

twee-, drie-, vijf-, of zevengangs boren tegen. De eengangsboten bestonden uit twee kielplanken, waartegen aan iedere kant een zeer brede gang hoekig werd uitgezet. (afb. 21) Deze bootjes waren het goedkoopst, omdat men minder hout verwerkte en omdat men minder tijd hoefde te besteden aan het kostbare branden van de gangen. Deze ene gang bepaalde echter wel de vorm van het vaartuig. De wijze, waarop deze ene gang gestrookt werd, gaf niet alleen het verloop van het berghout aan (ook bij deze eengangsbootjes kwamen, zoals uit de werfboeken blijkt, berghouten voor), maar ook de hoogte voor en achter en het verloop van de breedte van het scheepje over de berghouten. De breedte van deze gang bepaalde de wijze, waarop deze uitgezet kon worden en daarmee ook het invallen van het boeisel. Mijns insziens heeft dit eengangsbootje door enerzijds de mogelijkheden en anderzijds de begrenzing van het gebruikte materiaal, een type bepaald, dat men terugvindt in de grotere boten, pramen, vissersaken en zelfs Lemsteraken. Het achterschip van de Ylster boot, de ronding van het berghout en het smaller wordende boeisel vindt men bij deze drie genoemde types terug. Binnen de grenzen door het materiaal gesteld, waren variaties mogelijk, waardoor insiders de bouwers konden herkennen.

De rondere vormen van het door van Konijnenburg genoemde „Friesche Bootje” zijn slechts mogelijk door het schip op te bouwen uit een groter aantal, smalle gangen. Niet alleen de lijnen van het achterschip, maar ook die van het voorschip laten meer variatie mogelijkheden toe, wanneer men smallere gangen verwerkt. Hierdoor is het wellicht mogelijk, dat zich op het zelfde grondtype twee verschillende scheepsvormen hebben ontwikkeld, die wij thans het „boatsje” en de „tjotter” zouden kunnen noemen. De ontwikkelingslijn van het boatsje wordt voortgezet in de werkschepen, die meestal voor opdrachtgevers met een smalle beurs werden vervaardigd, zoals wildschieters, vissersboten, schippersboten, pramen en visaken, terwijl de lijn van de rondere en voller gebouwde tjotters voortgezet kan worden in de Friesche jachten en boeiers.

Deze splitsing in twee variaties op hetzelfde grondthema betekent niet, dat het eerste type uitsluitend voor de vrachtvaart en visserij werd gebruikt en het tweede type uitsluitend voor de pleziervaart.

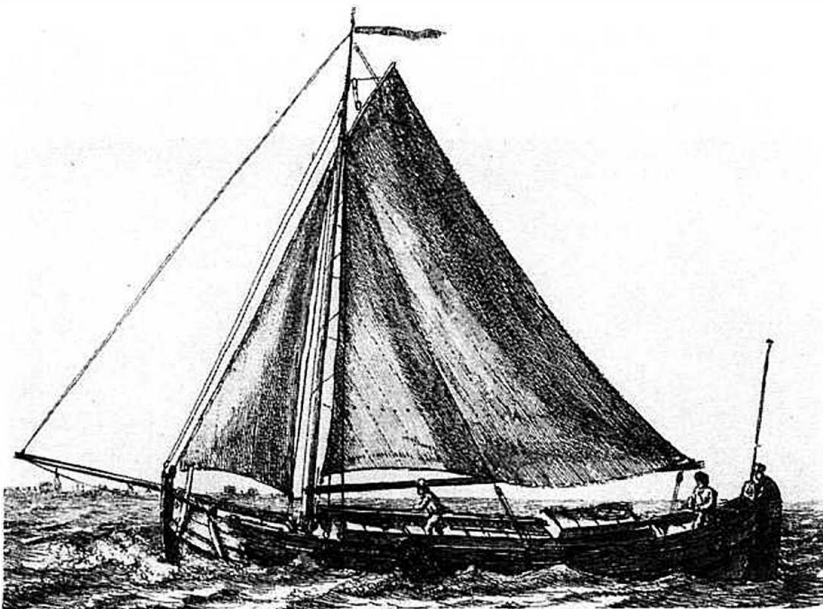
Eeltjebaas heeft ook grote tjotters gebouwd voor boeren, die deze schepen o.a. gebruikten om hun producten naar de markt te brengen. Sommige vrachtschepen vertoonden veel overeenkomst met de boeiers, zoals uit het vervolg zal blijken. (afb. 16)

De afb. nr. 1 toont een eengangs bootje, dat als vrachtvaarder in gebruik is. Duidelijk is te zien, dat dit scheepje voorzien is van roer, zwaarden, riemen, mast, tuig en ijzerwerk, zoals een botteloef. Deze onderdelen

werden, zoals uit de werfboeken blijkt, alleen op bestelling bijgeleverd. Ook is duidelijk te zien, dat het op het boeisel nog een boord is gezet; bij de meeste vissersboten komt dit niet voor. Uit de werfboeken blijkt, dat een enkel bootje van dezelfde afmetingen soms ook voorzien werd van een bollestal. Echte miniatuur vrachvaarders dus, die gebruikt werden o.a. door kruideniers, bakkers en fouragehandelaars.

Deze bootjes waren, zoals ook uit de tekening van van Konijnenburg blijkt, nog al lang in verhouding tot de breedte; de lengte varieert van 13 voet (3.65 meter) tot ruim 18 voet (5 meter), de breedte van ongeveer 1.35 tot ongeveer 1.80 meter. De prijzen waren afhankelijk van het aantal bijgeleverde onderdelen; ze varieerden van f 35,— tot f 100,—. Een bootje van ongeveer 4 meter, opgebouwd uit 7 gangen kwam op ongeveer f 200,— buiten de kosten van de zeilmaker en de smid.

Het tuig van deze een- of tweegangs bootjes bestond uit een sprietzeil. De kostbaarder uitgevoerde Ylster Boten hadden, zoals van Loon reeds beschreef, een bezaanzeil en stagfok. (afb. 7)



Afb. 8

PRAMEN

In het boek van P. le Comte, „Afbeeldingen van schepen in verschillende bewegingen”, verschenen in 1831 te Amsterdam, komt op plaat 24 een afbeelding voor van een „Vriesche Praamschuit” of „Schute”.

Le Comte beschrijft dit type als volgt: „Deze vaartuigen komen het naast bij de tjalk; zij onderscheiden zich van dezelve door eene meer regte strook in de bouworde, en in plaats van een vast opboeisel, hebben zij losse zetboorden; eenige tjalken hebben dezelve echter ook. De meeste praamschuiten hebben een staats, hetwelk in eene schuine rigting boven de achterstevan oprijst waartusschen de roerpen vaart. Het inwendige dezer soort van vaartuigen is gelijk aan dat der tjalken, zoo mede de tuiging, de grootte, de diepgang en de bemanning.”

Ook Groenewegen geeft in zijn „Verscheidene soorten van Hollandse vaartuigen”, verschenen in 1789 een afbeelding van een Friese praam. (afb. 8) Dit vaartuig, dat overeenkomt met het door le Comte getekende schip, gelijkt op een Friese Tjalk. Petrejus is zelfs van mening, dat de Friese praam niet tot de categorie pramen, maar tot die der tjalken behoorde.

Er waren in de vorige eeuw een groot aantal verschillende types pramen. Naast de Friese kende men o.a. de Hoogeveense, de Meppeler en de Overijsselse praam. (afb. 9)



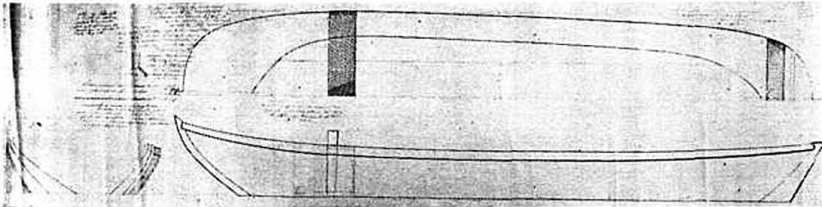
Afb. 9



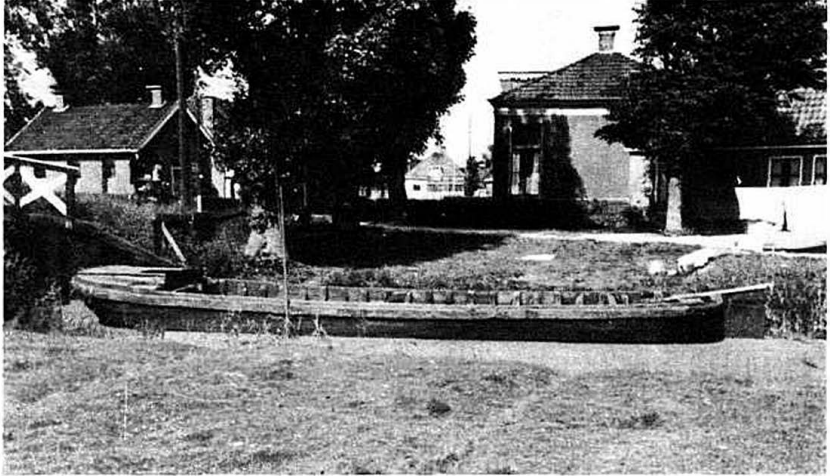
Afb. 10

Ook op de werven te IJlst en Joure zijn pramen gebouwd. Tussen 1850 en 1893 komen ongeveer 60 vaartuigen van dit type in de werfboeken voor. Deze schepen hadden lengten van 24 tot 46 voet, d.w.z. van ongeveer 6.80 meter tot ongeveer 13 meter. Het merendeel had echter een lengte van 37 tot ruim 39 voet, een breedte van 8 à 9 voet en een laadvermogen van ongeveer 8 ton.

Deze door Eeltjebaas gebouwde vaartuigen, die door hem „pramen” genoemd werden, waren op het eerste gezicht van een geheel ander type, dan de door Le Comte beschreven pramen. Het waren in de meeste gevallen open



Afb. 11



Afb. 12

vaartuigen (afb. 10), die door aardappelhandelaren en boeren gebruikt werden voor het transport van aardappelen, vee en gras.

In 1903 wordt door Auke van der Zee een ijzeren pram gebouwd, waarvan door Eeltje Romkema een tekening gemaakt is. (afb. 11) Op deze tekening staat: „deze pram is precies zo gemaakt als een houten model”. Uit deze tekening blijkt, dat de pramen, waarvan er thans nog talloze ijzeren exemplaren in Friesland zijn, dezelfde grondvorm hadden als het eerder genoemde Ylsterbootje. De vormen van voor- en achterstevan en die van het roer komen overeen. Ze hebben echter, zoals duidelijk uit de kleinere pramen blijkt een andere lengte-breedteverhouding. (afb. 12)

Hoewel de gegevens over de andere door Eeltjebaas gebouwde pramen niet volledig zijn, kan toch door het vergelijken van de schaars vermelde afmetingen en prijzen, de conclusie getrokken worden, dat alle vaartuigen, die door hem pram genoemd werden, het model hadden van de door Romkema geschetste ijzeren pram en behoorden tot een type dat men „Friese” pram kan noemen.

Terwijl de prijzen van de door Eeltjebaas gebouwde „schepen” omstreeks de *f* 1000,— lagen, kostte een pram, afgezien van een enkel vaartuig, ongeveer *f* 400,— tot *f* 500,—.

Een enkele maal wordt in de werfboeken vermeld, dat een pram voorzien werd van mast en zwaarden, één vaartuig werd voorzien van een tent, een

houten onderkomen, zoals ook, op sommige aken van de palingvissers werd
aangebracht.

Van drie pramen wordt vermeld, dat zij behalve van roer, mast en zwaarden
ook voorzien werden van luiken, roef en bollestal. Hieronder volgt het
bestek van een dergelijke pram, die in 1876 voor S. Zijlstra te Oppen-
huizen gebouwd werd voor de somma van *f* 1235,— buiten de kosten van
het betimmeren.

Lang 40 voet, hoog voor onder stoorhouten en onderkant van de kil
4 voet 7 duim achter 3 voet en 10 duim. De voorsteven lang 8 voet
achtersteven lang 4 voet 11. Deze pram met mast en gewigt en blokke
voor de som van 1235 guldens. Betaald bij levering den 23 Septem-
ber 1876.



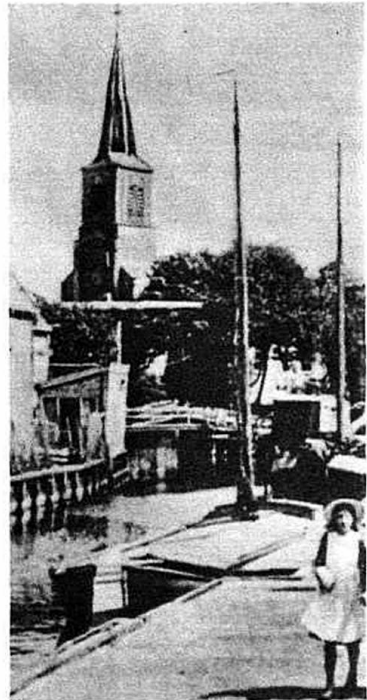
Abb. 13

Het was niet mogelijk een afbeelding van dit schip te krijgen. Wel waren er nog informanten, die deze praam gekend hadden. Uit hun beschrijving bleek, dat het een groot model praam was geweest, met luiken, een bollestal en een roef op het voordek, d.w.z. van het hierbij afgebeelde type. (afb. 14) Volgens Petrejus behoorde de Friese praam, zoals hij door Groenewegen gerekend is, niet tot de categorie van de pramen, maar tot die van de tjalken.

Als men er echter van uitgaat dat de pramen, zoals deze ook door van der Zee gebouwd werden, van het Friese type waren en men combineert dit uitgangspunt met de opmerking van le Comte, dat de door hem beschreven „Vriesche Praamschuit” wel is waar overeenkomst met de tjalk vertoonde, maar zich van dit type door een „regte strook in de bouworde” onderscheidde, dan kan men m.i. op de volgende gronden ook deze, door

le Comte en Groenewegen afgebeelde schepen tot de categorie van de pramen rekenen. Het is bekend, dat, wanneer een opdrachtgever een als Fries jacht gebouwd schip wilde laten ombouwen tot boeier, dit schip tot onder de berghouten moest worden afgebroken. Een houten schip kreeg haar model door de lijn, die aangegeven werd door het verloop van het berghout.

De lijn van het berghout van een praam, verliep minder vloeiend, dan die van een tjalk. In de eerste plaats waren de voor- en achterstevens van de open pramen veel lager, dan die van de tjalk en in de tweede plaats waren de zijden van de praam minder gekromd. Het gevolg was, dat de praam minder zeeg vertoonde dan de tjalk of het beurtschip. Evenals bij de bok werd ook bij de praam het laadvermogen vergroot door op het geraamte van een praam een bovenbouw te plaatsen, bestaande uit losse boeisels. De voor- en achterstevens werden hoger opgetrokken en het roer werd verlengd. Ondanks het feit, dat de vaartuigen hierdoor meer op een tjalk gingen lijken, behielden ze de grondvorm van de praam. Het vaartuig was



Afb. 14

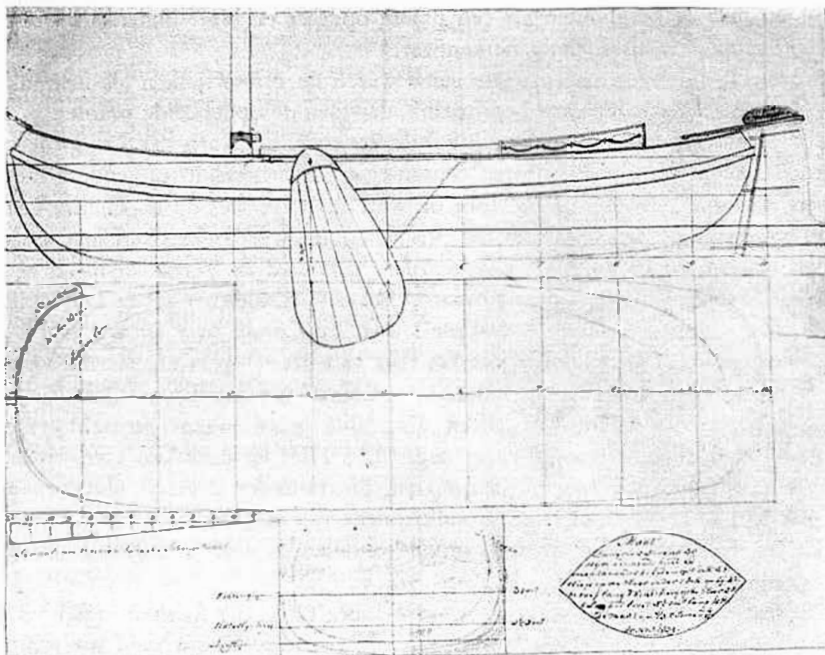
tot en met de berghouten als een praam opgezet en bleef ondanks de rest van de opbouw als zodanig herkenbaar.

In de achttiende en negentiende eeuw waren de Friese tjalken als hektjalk uitgevoerd. Her is alleszins begrijpelijk, dat men de opgeboeide pramen van het Friese type ook een dergelijk hek en roer gaf. (afb. 8) De grotere pramen van van der Zee waren daarentegen als beurtschip uitgevoerd met een bollestal. Afbeelding 13 toont de werf te Joure met op de helling een als vrachtschip uitgevoerde Friese praam. Uit de werfboeken kan niet worden opgemaakt of dit schip ook te Joure gebouwd is. Vermoedelijk is het gefotografeerd op het moment waarop het een hellingbeurt kreeg. Duidelijk is „de regte strook in de bouworde“, waar Le Comre over sprak, waar te nemen. Bovendien is te zien, dat het roer van het schip is uitgevoerd, zoals dit bij schepen van het type „draai-over-boord“ het geval was. Ook W. J. Dijk heeft een tekening van een dergelijke grote praam gemaakt. (De schoonheid onzer binnenschepen, pag. 117.) Hier en daar kan men op de Friese wateren nog schepen aantreffen, die ondanks het feit, dat zij als tjalk zijn uitgevoerd, nog het grondkenmerk van de pramen hebben. Doordat bij de ijzerbouw de losse boorden vervielen, is deze grondvorm echter moeilijker te herkennen.

De foto van de praam voor de werf te Joure (afb. 10) toont de fraai verloopende lijnen van het voorschip van dit vaartuig. Zodra men dit schip vergelijkt met de praam te Molkwerum (afb. 12), of met die te Heerenveen (afb. 14) wordt het duidelijk, dat het kunstenaarschap van Eeltje Holtrop van der Zee zich niet slechts in boeiers en jachten, maar ook in het zeer eenvoudige type vrachtschip heeft geuit. De sierlijk verloopende gebogen lijn, het kenmerk van het Friese schip, maakte zelfs van pramen, wanneer deze door Eeltjebaas gestrookt waren, werkschepen, die door de mensen, die er dagelijks mee omgingen „mooi“ genoemd werden.

SCHEPEN

Tussen 1854 en 1889 zijn 27 vaartuigen gebouwd, die in de werfboeken met de naam „schip“ worden aangeduid. Deze „schepen“ waren van het type, dat door F. N van Loon met de naam „marktschuit“ werd aangeduid. (afb. 15) Het merendeel van deze door van der Zee gebouwde vaartuigen had een lengte van ongeveer 38 tot 45 voet. Drie schepen waren 52 voet en één was zelfs 67 voet lang; ze kwamen dus voor in lengten van 10 tot bijna 19 meter en hadden een inhoud van 13 tot 55 ton. Een aantal van deze vaartuigen wordt in de werfboeken nader aangeduid als veerschip, verder



Afb. 15

worden twee beurtschepen genoemd, voor de dienst van Joure op Harlingen en voor die van Joure op Sneek.

Niet alle veerschepen hadden precies hetzelfde model. Zo worden er in 1859 twee veerschepen gebouwd van 38 voet; het eene schip was 7.6 voet breed, het andere echter 13 voet. Het laadvermogen van het ene schip was 14 en van het andere 20 ton. Het gewenste laadvermogen bepaalde mede de vorm van het schip. De breedte van het schip werd echter beperkt door de ruimte van het vaarwater. De langgerekte vorm van de grotere vrachtschepen, die later de eigenlijke „tjalken” genoemd werden, is vermoedelijk mede ontstaan, doordat bij toenemende lengte, de breedte niet in dezelfde verhouding kon toenemen.

De grotere vaartuigen van 52 voet of meer, die in de werfboeken ook „schip” genoemd werden, waren als aardappel-, turf-, of modderschip in gebruik; het laadvermogen bedroeg 30 tot 55 ton.

In 1861 wordt een schip van 43 voet lengte en 11 voet breedte „op de koop” gebouwd. Vooral in het najaar, als er geen opdrachten waren, werden er schepen „op de koop” gebouwd, meestal waren dit pramen of boten.

Het vaartuig, dat in 1861 op stapel werd gezet, was een „schip“, dat reeds in hetzelfde jaar (volgens de meerbrief) verkocht werd aan Gerben J. Zuidema, die het schip de naam „Ebelina“ gaf. In 1862 werd de boter-, en kaaskoopman Jochem Jentsjes Zuidema de tweede eigenaar; de derde was een zekere Jacob de Groot en in 1873 werd bij publieke verkoop Wybe Peekema uit Grouw de vierde eigenaar van het schip. Deze gaf het

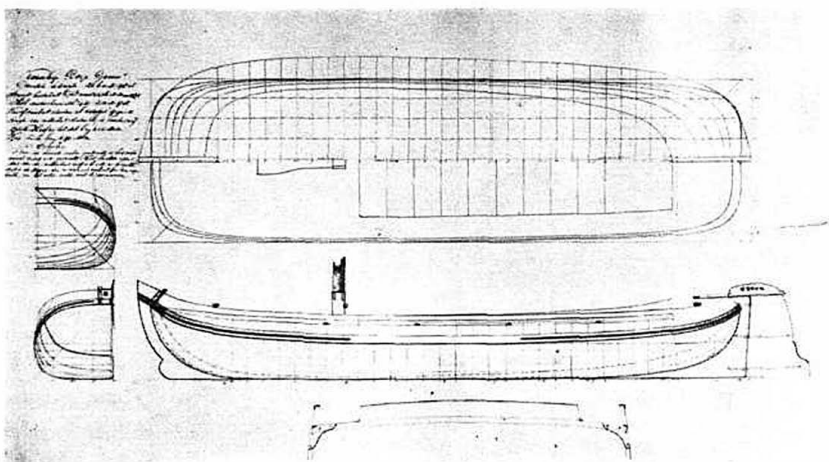


Afb. 16

vaartuig de naam „Dorp Grouw“ (afb. 16) en droeg het bij koopcontract van 27 februari 1877 over aan Goslik Minderts Peekema, koopman te Poppingawier. Dit schip, gewoonlijk het Grouwster Veerschip genoemd, heeft bij het hardzeilen zoveel prijzen gewonnen, dat het in 1880 „wegens

meerdere bekwaamheid" van deelname aan het wedstrijdzeilen werd uitgesloten.

Dit verbod werd later echter opgeheven. In totaal heeft het Grouwster veerschip 45 prijzen gewonnen bij wedstrijden te Grouw, Sneek, Harlingen en Lemmer. In 1909 werd het schip door Wybe Peekema Jr. verkocht. Na veel omzwervingen en na o.a. nog als bloemenschip en boeier ingericht geweest te zijn, is het veerschip naar Holland verkocht. In de laatste oorlogsjaren is het nog eens te Grouw gesignaleerd, sindsdien is het spoorloos. Volgens Broisma had het schip het model van een boeier; het had een ronde bodem.



Afb. 17

In 1920 bestelde W. Peekema een nieuw schip bij Auke van der Zee te Joure. Deze tweede „Dorp Grouw" (afb. 17) werd een ijzeren schip, waarvan hieronder het bestek volgt:

Een schip gemaakt voor W. Peekema te Grouw varende op Leeuwarden en Sneek.

Grootste lengte 48 voet = 13.60 meter. Breed buitenkant grootspant 3.56 meter. Hol 4 voet of 1.13 meter. Voordek lang van voorkant voorstevan tot waterlijst.

4.90 meter. Lengte vanaf achterkant achterstevan tot bovenkant roef 1.75 meter. Roef lang op het dak gemeten 1.55 meter. Warings breed 52 cm. Rijswarings hoog 17 cm. Stuurstoel 54 cm. uit de waring.

Boord 21 cm. boven 't dek. Tusschen koker en waterlijst 30 cm.
Kistluik 65 cm. breed. 8 stuks ijzeren luiken.

Werkloon van 't Grouwster Schip f 802,55.

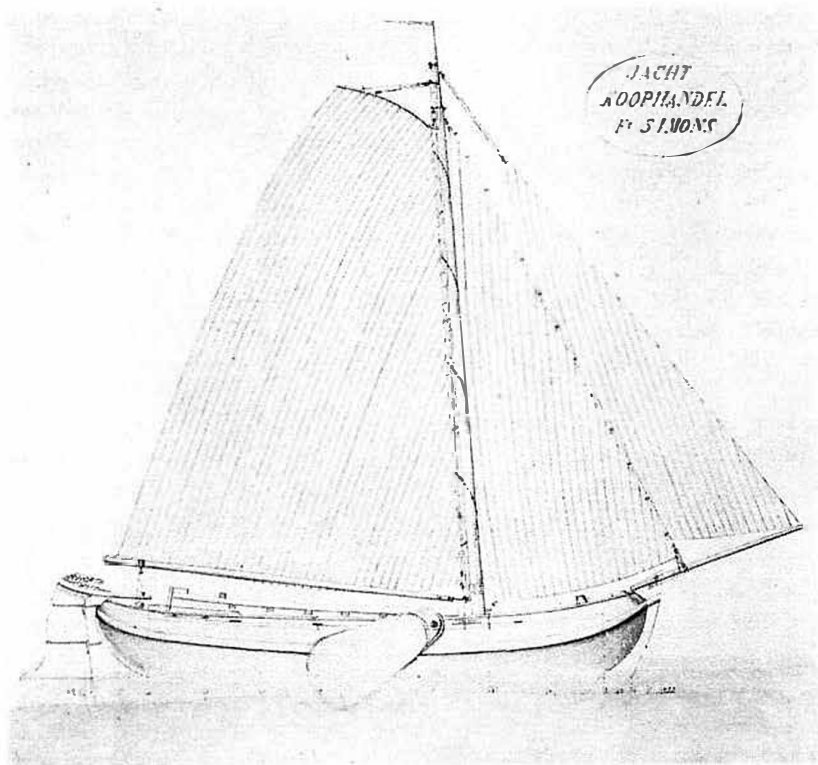
Dit schip werd in 1920 verkocht; het doet nog dienst als vissersvaartuig.

In 1875 wordt begonnen met de bouw van een schip voor de Wed. Simons.

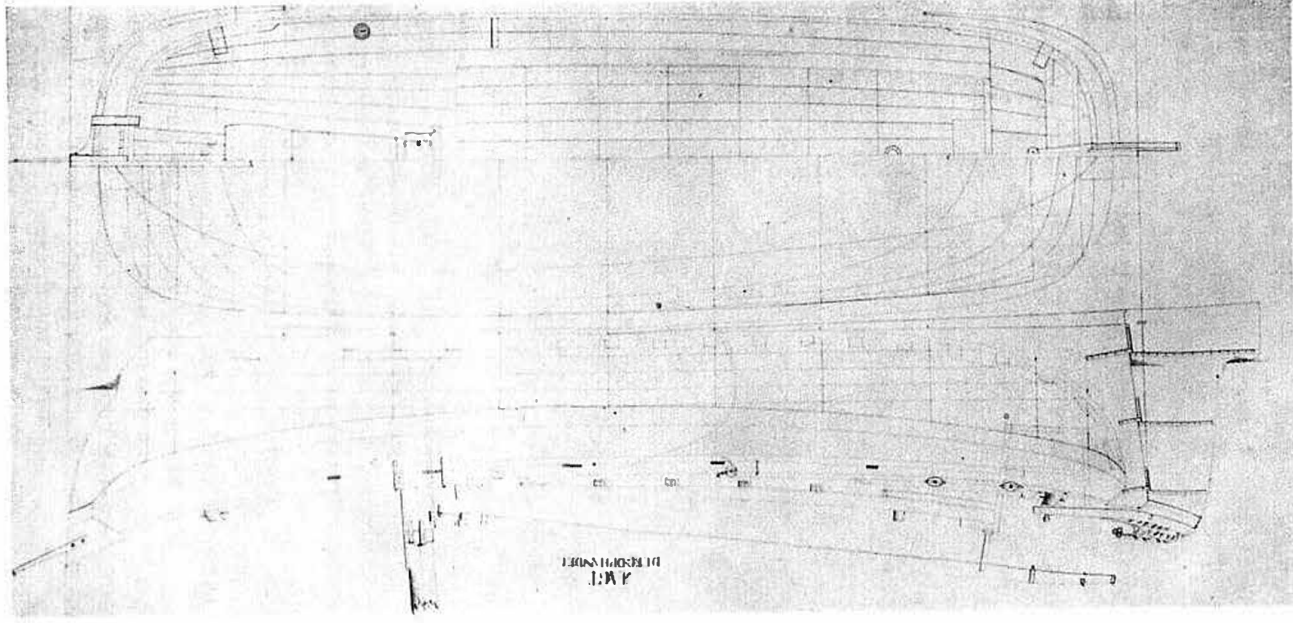
In het werfboek komt het volgende summiere bestek voor:

Lang 37 voet $\frac{1}{2}$ voet hoog voor 5 voet 8 duim van onder de kil,
achter 5 voet 1 duim. geheel hol onder het berghout onderkant kil
2 voet 7 duim voorend $13\frac{1}{2}$ voet. roef en stuurstoel 9 voet 8 duim
roef 4 voet en 2 duim.

In de verzameling van het Zuiderzeemuseum bevindt zich een tekening van het zeilplan van een Jacht „Koophandel” van F. Simons. Deze tekening is in 1892 vervaardigd door de scheepsbouwer de Haas uit Monnikendam. (afb. 18) In het Ned. Hist. Scheepvaart museum te Amsterdam bevindt



Afb. 18



zich een lijnen- en constructie tekening van een Jacht „de Koophandel”, eveneens getekend door C. de Haas uit Monnikendam. Al deze tekeningen zijn van hetzelfde schip, dat in 1875 door Eeltjebaas voor de Wed. Simons uit Hoorn gebouwd werd. Hoewel dit schip ook veel overeenkomt met een boeier, blijkt uit de tekening, dat het vlak plat was. Het model was anders dan dat van het Grouwster Veerschip; het vertoonde meer overeenkomst met het Boterschip „Bato”, ook door Eeltjebaas gebouwd.

Dit schip werd in de vorige eeuw, zoals uit de tekening blijkt, een jacht genoemd, hoewel het ingericht was voor het vrachtvervoer. De benaming „jacht” duidde erop, dat het een snelzeilend vaartuig was.

In 1878 wordt een schip gebouwd voor Blokzijl. In de werfboeken staat:

„Joure den 8 Mei 1878 begonne met het nieuwe schip na Blokzijl. Dit schip lang 52 voet, wijd 13 voet, hol 5 voet. Hoog voor 6 voet en 11 duim, achter 6 voet 5 duim onderkant de kil. Breed het bovenwerk bij de steven 19 duim achter 16½ duim. Voorend lang 18 voet 6 duim. Kajuit 10 voet 5 duim. kliek dek 4 voet 2 duim. Scheergangen breed 13½ duim. Berghouten 10½ duim. Boorden 9 duim. Zwaardden 12 voet 9 duim”.

Na het bestek volgt een overzicht van het verwerkte hout, dat besloten wordt met de opmerking:

„dit schip komt hoog met alles zoo het hier beschreven staat op f 3901,72.”

Daarna volgt nog een pagina met een „Beschrijving van het werkloon van een schip na Blokzijl”. Het arbeidsloon bedroeg f 897,38. Het gehele schip heeft ongeveer f 4800,— gekost. Buiten werkloon kwam de prijs dus op ongeveer f 4000,—; een schip van dezelfde afmetingen, dat in 1888 gebouwd werd, kwam op ongeveer f 2400,—. De gemiddelde prijs was f 1500,—.

De afmetingen van dit „schip na Blokzijl” komen vrijwel overeen met de beschrijving van een „Blokzijlder Jacht” door van Loon. In 1838 beschrijft hij in zijn „Burgerlijken Scheepsbouw” dit scheepstype als volgt:

„Het Blokzijlder Jacht is een vaartuig, hetwelk bijna uitsluitend voor eigen koophandel van den schipper gebruikt wordt. Het is lang over de stevens 14.10 el, wijd binnenwerks 3.90 el en diep 1.75 el. Van deze soort van koopvaardijscheepjes plagt voorheen een getal van 80 stuks te Blokzijl te huis te behooren, alwaar zij ook meest, zooals nog heden wierden gebouwd”.

In zijn „Beschouwing van den Nederlandschen Scheepsbouw met betrekking tot deszelfs zeilaadje” schrijft hij het volgende:

„dit is een hecht en handig vaartuig, dat 800 en ook 1000 manden

Vriesche aardappelen naar Holland overbrengt. Zij doorkruisen met de voortbrengselen der nijverheid en vruchten onzer gronden bijkans alle wateren, steden en plaatsens van Nederland. Hunne vorm is eenerlei, zij voeren een fraai bezaantuijg en zeilen snel, men houdt haar doorgaans zindelijk en in goede orde, evenals de Zeeuwsche Poon, doch zij zijn zo fraai van maaksel niet; voor hunne bestemming zijn zij volkomen geschikt."

Uit de tekening van het „Blokzijlder Jacht" door van Loon gemaakt, blijkt, dat deze schepen meer overeenkomst vertoonden met boeiers, zoals deze ook door van der Zee gebouwd werden, dan met tjalken. Nu is het opvallend, dat in het bestek van het door Eeltjebaas voor Blokzijl gebouwde schip, de breedte van de scheergangen, de berghouten en de boorden worden opgegeven.

In zijn andere bestekken van schepen komen deze afmetingen niet voor. Bovendien blijkt ook uit de werfboeken, dat de mast van het oude vaartuijg en het contragewicht werden ingeruild voor nieuwe. Het is niet onmogelijk, dat van der Zee het oude schip gekend heeft en hiervan misschien zelfs de voor hem belangrijke maten overgenomen heeft, zoals wel vaker gebeurde.

Het lijkt daarom niet onwaarschijnlijk om aan de lijst van de door Eeltjebaas gebouwde scheepstypen, dat van een „Blokzijlder Jacht", zoals het door van Loon getekend en beschreven is, toe te voegen. Ook dit schip zal vermoedelijk „van eenerlei vorm" geweest zijn als de andere „Blokzijlder Jachten".

DE HEKTJALK

In 1860 wordt voor E. W. de Jong uit Drachten een tjalk gebouwd. Dit is voor 1900 het enige schip, dat in de werfboeken met de naam tjalk wordt aangeduid.

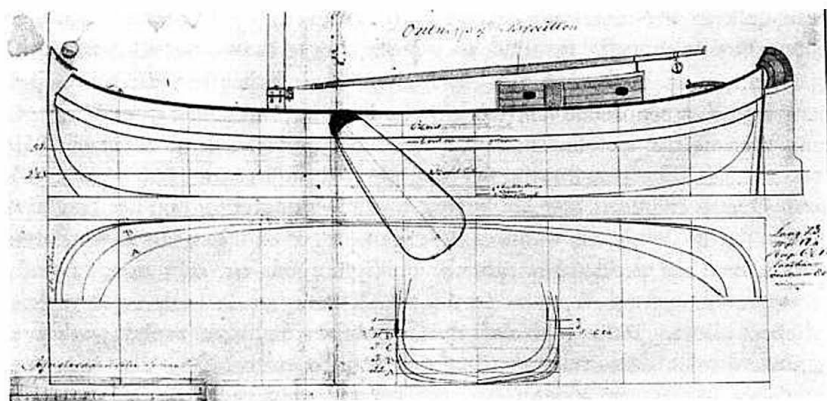
Uit het bestek blijkt, dat het schip de volgende afmetingen had: lengte 20.38 meter, breedte 4.81 meter, diepte 2 meter. Bovendien blijkt uit het bestek, dat het schip een zogenaamde „hektjalk" is geweest. Er staat namelijk: „de hekbalk, onderkant van de stoothouten 9 duim". Hiermee werd bedoeld, dat de afstand van de onderkant van de stuiten (dat gedeelte van het berghout, dat voorkomt in de ronding van voor- en achterschip) tot de hekbalk 9 duim was. In de beschrijving van het verwerkte hout komt de volgende notitie voor: „de lijsten van het hek" en verder „de hekbalk 4 voet". Deze hekbalk, waaraan dit type vrachtschip haar naam ontleende,

vormt de onderkant van de zg. staatsie, d.w.z. het opboeisel op het achterschip. Vandaar ook de naam staatsie tjalk.

Volgens Crone waren de Friese tjalken in hoofdzaak hekschepen, de Groninger daarentegen draai-over-boords. Terwijl bij het eerste type de zwaai van de helmstok beperkt werd door het hek, waarin zich aan de achterzijde een driehoekige opening bevond, het zg. hennegat, waardoor de helmstok liep, kon bij het tweede type de helmstok vrij over het boord gedraaid worden.

Van Loon geeft in zijn Handleiding tot den burgerlijken scheepsbouw twee afbeeldingen van hektjalken. De ene tekening is gemaakt naar een schip, gebouwd door de scheepsbouwer Sjollema te Grouw, de andere naar een Zuid-Hollandse tjalk, gebouwd door de scheepsbouwer van Limmen te Dordrecht. Hoewel in het begin van de vorige eeuw de tjalken vnl. in Groningen en Friesland gebouwd werden, roemt van Loon ook de ontwerpen van de zg. Zuid-Hollandse gaffeltjalken, die het model van een hektjalk hadden en o.a. te Dordrecht gebouwd werden. Van dit type is nog een ijzeren exemplaar bewaard gebleven in de collectie van het Zuiderzeemuseum. De bouwer van dit schip is echter niet bekend.

In de boedel van Eeltjebaas zijn twee tekeningen van hektjalken aange troffen, ontworpen door van Loon. De ene is een ontwerpschets van een hektjalk, waarvan de afmetingen ongeveer overeenkomen met het schip, dat in 1860 op stapel werd gezet. (afb. 20) De andere is de tekening van: „een Vriesche Tjalk geschetst te Dordrecht 15 Januari 1837”. Hoewel de lijnen van dit schip veel overeenkomst vertonen met de hektjalk, die door Sjollema gebouwd is, zijn beide schepen niet identiek. Volgens van Loon



Afb. 20

waren de Friese hektjalken van middelbare grootte, lang over stevens 18,50 el, wijd binnen huid 3.90 el en diep van op de kiel tot beneden den watergang midscheeps 1.80 el.

Hieronder volgt het bestek van de hektjalk, die door Eeltjebaas in 1860 gebouwd is:

Lang 72 voet, wijd 17 voet, hol 7 voet 3, hoog voor 10 voet, achter 9 voet en 2 duim. Voorend lang 21 vt. en 6 d. de achterkant van de waterlijst. Ruimte tussen de mast 13 d. De eerste balk waar het voorluik op is 6 vt. van het voorend af en van de band af 4 vt. Het luik binnenwerk 28 d. Ruimte tussen de luiken 3 vt. Wijd het luik binnenwerk 3 vt. en 4 d. De visscher breed 5 vt. Het hele achterdek 18 vt. en 4 d. Het achterdek tegen de waterlijst aan 11 vt. en 6 d. Het luik van achteren af 3 vt. en 5 d. Ruimte tussen band en luik 17 d. De hekbalk onderkant van de stoothouten 9 d. De waringen wijd van de buitenkant wijd voor 2 vt. en 5 d. achter 2 vt. en 2½ d. De rijswaring 10½ d. achter 15 d. De berghouten breed 17 d. De scheergangen 17 d. De boorden 16½ d. Het bovenwerk tegen de mannings aan breed 2 vt. en 3 d. De looze balk van de waterlijst af 4 vt. en 9 d. Het dek van het hek, uit het dek gemeten 18 d. De zwaarden lang 16 vt. en 9 d. breed 6 vt. en 7 d.

Deze tjalk heeft gekost vijfduizend twee honderd zeven en veertig gulden en een en tachtig centen buiten het werkloon van het betimmeren. Betaald en afgeleverd 1860.

Op 5 november 1859 werd met de bouw van deze tjalk begonnen. Omstreeks 25 juni van het volgende jaar was het schip gereed op de binnenbetimmering na. Uit het overzicht van het werkloon blijkt, dat de bouw van deze tjalk in het totaal aan werkloon f 1129,37½ heeft gekost. Daar het overzicht niet volledig is, is het niet precies na te gaan, hoeveel mandagen, of manuren in het totaal nodig waren voor de bouw van dit schip. Nu eens wordt er gedurende een week met twaalf knechten, dan weer een week lang met slechts vier knechten aan het schip gewerkt. In november 1859 wordt 72½ cent per knecht per dag betaald; in maart 1860 is dit 125 cent. Deze toename is niet het gevolg van een loonsverhoging, het betekent alleen, dat in de zomer, wanneer de dagen langer zijn, het aantal werkuren toeneemt. Men werkte dan van vijf uur 's morgens tot acht uur 's avonds en op zaterdag tot zeven uur. In de overzichten van de kosten van enkele schepen, die in 1880 gebouwd zijn, werd per man het aantal werkuren genoteerd met daarachter de totale kosten. Hieruit blijkt, dat sommige knechten 15 cent en anderen 10 cent per uur verdienen.

In de zomer, wanneer er lange dagen gemaakt werden, verdiende men

ongeveer f 10,— per week. In 1920 verdiende een vaste knecht van 60 jaar op een kleine werf, die alleen voor de visserij werkte f 15,— per week. Op de grotere werven o.a. te Lemmer kwam men op ongeveer f 24,— per week.

Uit een uurloon berekening van een praam, die in 1912 door Auke van der Zee gebouwd werd, blijkt dat de lonen niet verhoogd waren. Nog steeds betaalde men 10 à 15 cent per uur, terwijl een met name genoemde Eeltje (vermoedelijk Eeltje Romkema) 18 cent verdiende.

De houtprijs werd in 1860 door van der Zee berekend op 15 cent per vierkante voet. Slechts een enkele keer wordt er bij een afrekening vermeld: „mij zelve gekost . . .” Het lijkt me niet waarschijnlijk, dat Eeltjebaas geheel pro deo gewerkt heeft. Hij zal, zoals thans nog gebruikelijk is, iets verdiend hebben aan het hout, dat hij verwerkte.

De eigenaar van deze Hektjalk, schipper E. W. de Jong, was een lid van een bekende schippersfamilie uit Drachten. In de Oudheidkamer te Drachten hangt een vlag door een nazaat van deze familie aan het museum geschonken. Hierop komt ook de naam E. W. de Jong voor. Verder staan er een drietal schepen op afgebeeld, waaronder echter geen hektjalk. Van het schip van E. W. de Jong moet nog een afbeelding bestaan op een ansichtkaart. Het is waarschijnlijk, dat deze hektjalk gebruikt werd voor de Beurtdienst van Drachten op Amsterdam.

SNIKKEN EN BOKKEN

De snikken en bokken behoorden tot de kleinere types binnenschepen. Behalve in Zuid-Holland, trof men ze aan in Friesland.

De Snikken kwamen in Friesland vnl. in de N.W. hoek voor. Ze werden ook gebruikt voor de beurdiensten op de korte trajecten.

De Bokken kwamen vnl. in de kop van Overijssel en de Z.O. hoek van Friesland voor. Bij dit scheepstype valt eenzelfde verschijnsel waar te nemen als bij de pramen het geval was.

Op het casco van een bok werden vaartuigen gebouwd, die een groter laadvermogen hadden, doordat de boorden verhoogd werden. Het grondtype van de bok bleef echter herkenbaar, zoals bv. in het verloop van het berghout van de Overijsselse praam. (afb. 9) Behalve verschillen in lengte en enkele regionale verschillen in bouwwijze waren de snikken van één type. Ook op de werf te Joure zijn enkele van deze schepen gebouwd. Zes

snikken en drie bokken van geringe afmetingen worden in de werfboeken vermeld. De snikken werden door van der Zee als volgt omschreven: „scherpe snik van voren, van achteren rond”. Deze typering zou er op kunnen wijzen, dat van der Zee ook andere snikken gekend heeft.

De Friese snik was een naar verhouding lang en smal vaarttuig, met een rechte hellende voorsteven en een loodrechte achtersteven. Het achterschip was rond en tamelijk vol gebouwd, ook in de kimmen was het vaarttuig rond. De bokken daarentegen hadden een smal vlak met hoekige kimmen, een licht gebogen voorsteven en een iets vollere kop. Slechts drie bokken zijn door Eeltjebaas gebouwd. (afb. 10 en 35.)

Hieronder volgt het bestek van een in 1868 gebouwde snik:

„Een snik lang 42 voet wijd 10 voet hol $3\frac{3}{4}$ voet. Voorend lang 13 voet, achterend 4 voet 5 duim, roef 5 voet en 8 duim, hol onder het berghout 21 duim, onder het zeilwerk $3\frac{1}{2}$ voet. Hoog voor 5 voet, achter 4 voet $3\frac{1}{2}$ duim, achter boven breed $6\frac{1}{2}$ duim, voor . . . de koker wijd $10\frac{1}{2}$ duim”.

Dit schip kostte, het werkloon inbegrepen, ongeveer f 1200,—.

VISSERSSCHEPEN

Op de Zuiderzee zijn een groot aantal types vissersvaartuigen in gebruik geweest bij de talloze vissers, die op verschillende wijzen hun bedrijf hebben uitgeoefend. De verspreiding van de verschillende scheepstypes over de voormalige Zuiderzee en de Waddenzee, werd bepaald door de aard van het bedrijf. De vissers, die hun bedrijf uitoefenden met de kwakkuil, hadden een ander vaartuig nodig, dan zij, die gebruik maakten van staande netten of fuiken. Ook de gesteldheid van het vaarwater heeft invloed uirgeoefend op het scheepstype. De Noordzee en het noordelijke gedeelte van de Zuiderzee stelden andere eisen aan het vaartuig, dan de kom van de Zuiderzee of de kustwateren van Friesland. Tenslotte heeft ook de grootte van de bedrijven, van de verschillende vissers, invloed gehad op het vaartuig. De echte beroepsvissers bezaten gewoonlijk een variëteit aan netten, waardoor zij in ieder seizoen diverse takken van visserij konden uitoefenen. De gelegenheidsvissers daarentegen bezaten meestal niet meer dan één bepaald nettype, waarmee zij op die vissoort jacht maakten, die de grootste winst beloofde, zoals b.v. voor de afsluiting van de Zuiderzee, de ansjovis.

De werf van Eeltjebaas en Aukebaas is door haar ligging niet uitsluitend visserijwerf geweest, zoals de werven te Workum, Lemmer etc. Toch heeft zij een belangrijke bijdrage geleverd aan de vissersvloot van Friesland en voornamelijk aan dat deel ervan, dat gebruikt werd voor de binnenvisserij. Talloze kleinere vissersboten, grotere aken, punters, aalaken voor het transport van de aal naar Engeland en aalhuizen voor het ophalen van de aal uit plaatsen in het binnenland en transport naar de uitvoerhavens Heeg en Workum zijn te Joure gebouwd. Toen de Zuiderzeevervisserij in belangrikheid toenam en vele palingvissers hun geluk op de Zuiderzee gingen zoeken, en zich in of nabij de grotere havens langs de kust gingen vestigen, bleven velen van hen trouw aan de werf te Joure. Bij van der Zee lieten zij ook de grotere schepen bouwen, die zij voor de uitoefening van hun nieuwe bedrijfstak nodig hadden. Vandaar, dat er te Joure aken gebouwd zijn voor vissers uit de kustplaatsen, een botter en grotere vissersboten voor de fuiken- en staande nettenuisserij langs de kust van Friesland. Het uitstralingsgebied van de werf te Joure neemt, voor zover het vissersschepen betreft, toe, zodra familieleden van Friezen, die zich in andere havens, rondom de Zuiderzee, zoals Enkhuizen, vestigen, ook schepen op de werf te Joure laten bouwen.

In het begin van deze eeuw, heeft Auke van der Zee een aantal mosselaken gebouwd voor Zeeuwse mosselvissers.

Informanten onder de vissersbevolking rondom de voormalige Zuiderzee

prezen de schepen van de werf te Joure, voorzover ze deze kenden, om hun mooie lijn. Ook de kritiek was eensluidend; de vissersschepen van Eeltjebaas, die gebruikt werden op de Zuiderzee, waren te slap van constructie; „ze hadden te weinig ijzer”. Ook de enige door Eeltjebaas gebouwde botter, was mooi van lijn, maar te slap.

Uit dit oordeel kan men de conclusie trekken, dat de werf te Joure in ieder geval tot ongeveer 1900 een typische binnenwerf gebleven is.

WILDSCHIETERS

Tussen 1849 en 1882 zijn 25 wildschieters gebouwd. Het zijn kleine ondiepe vaartuigjes met als meest voorkomende lengte, 14 voet.

De overige afmetingen zijn: breedte 2 voet 6 duim, hoogte voor 19 duim, hoogte achter 16 duim. Deze bootjes hebben het model van de zg. Friese Boatsjes; de lengte- breedte- holte verhouding is echter iets anders. Ze werden gebruikt voor de jacht op het waterwild en moesten daarom zo laag en onopvallend mogelijk zijn. Soms staat er in de werfboeken bijgeschreven: „heel smal of heel klieën”.

De wildschieters werden meestal geleverd met riemen, roer en een zwaard, dat aan beide boorden kon worden opgehangen. In 1849 was de prijs van zo'n scheepje f 33,—, twintig jaar later bedroeg de prijs f 50,—.

Een enkele maal bouwde van der Zee een wildschieder voor een jachttentoonstelling, zoals voor die te Haarlem in 1880 en te Den Haag in 1882. Ook werden deze scheepjes wel als pleziervaartuig gebouwd. In 1882 wordt er een voor f 130,— verkocht, voorzien van mast en torentuig.

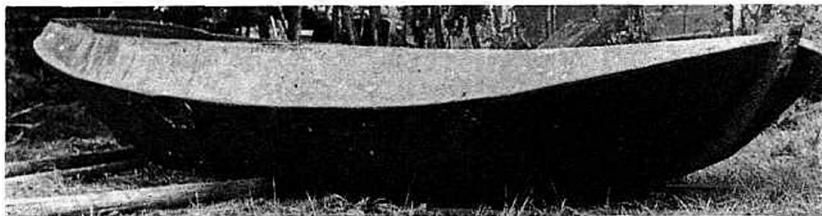
Uit een bestek volgt hieronder een overzicht van het verwerkte hout:

voorsteven 3 voet, breed 3 duim, dik 2 duim	30
achtersteven 1 voet, breed 8 duim, dik 2 duim	27
kil 10 voet, breed 9 duim, dik 1 duim	150
vlak 13 voet, breed 20 duim	442
zijden 29 voet, wagenschor $\frac{3}{4}$ duim	725
boeisel 12 voet, breed 14 duim, dik 1	288
de toon	10
de klampen 14 voet, breed 3 duim, dik 1	140
inhouten 10 voet, breed 9 duim, dik $1\frac{1}{4}$	180
mast inhouten 7 voet, breed 10, dik 1	119
leggers voorin 4 voet, breed 12 duim, dik $1\frac{1}{2}$	120

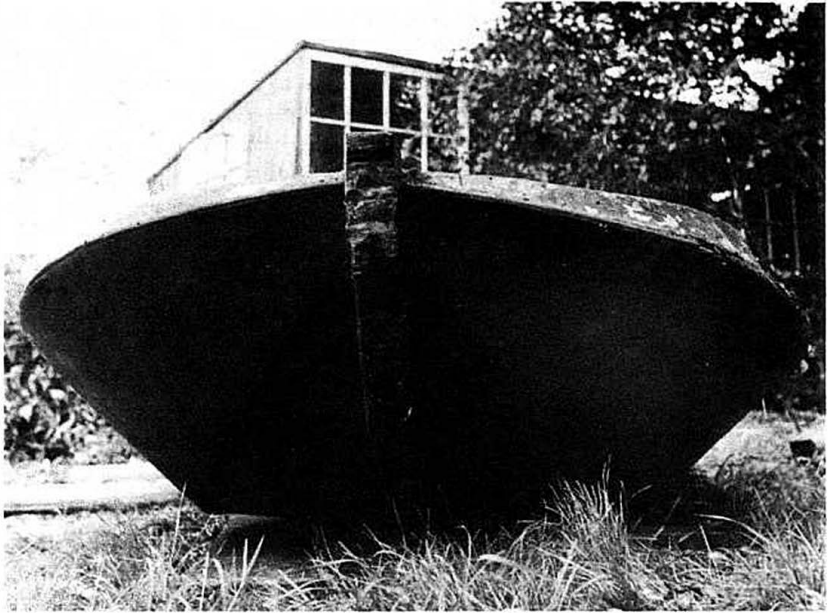
banklegger 3 voet, breed 8 duim, dik $1\frac{1}{4}$	48
mastbankkamp 2 voet 4 duim, breed 6 duim, dik 2	47
mastbank 3 voet 8 duim, breed 8 duim, dik 1	52
de houf (?) $2\frac{1}{2}$ voet, breed 10 duim, dik 2 duim	87
kolzwijn 6 voet en 3 duim, breed 10 duim, dik 1 duim	106
klampen binne in 5 voet 8 duim, breed 6 duim, dik 1	$53\frac{1}{2}$
klamp achter in 2 voet, breed 10 duim, dik 2 duim	70
de bank en het huisje zamen 6 voet $\frac{3}{4}$ wagen	150
de list 2 voet 8 duim, breed 2 duim, dik $1\frac{1}{2}$	$12\frac{1}{2}$
het kant hout 2 voet 8 duim, breed 8 duim, dik —	38
de koker 1 voet, breed 9 duim, dik 1 duim	15
de looze steven $3\frac{1}{2}$ voet, breed 2 duim, dik 1 duim	15
stuk achterin en het leggetje zamen	40
boekdelling 11 voet vuuren $\frac{3}{4}$	55
de kampen eronder 1 voet 1 duim	20
het zwaart 3 voet, breed 12	60
het roer 2 voet $\frac{3}{2}$ duim en hellenghout	100

VISSERSBOTEN

De naam „vissersboot” of „gewoon vissersboot” komt regelmatig in de werfboeken voor. In het dagboek worden 114 vissersboten vermeld. Deze kleine, open vaartuigjes (afb. 21 en 22) waren merendeels van het type van de eengangsbootjes. Er komen echter ook grotere vissersboten voor (afb. 25); volgens de opgaven in de werfboeken varieerden deze scheepjes in lengte tussen 14 en 18 voet, terwijl de prijzen tussen *f* 30,— en *f* 85,— lagen. Deze vissersboten, die voorzien waren van een bun, werden vnl. gebruikt voor de aalvisserij op de Friese binnenwateren. Daarnaast werden ze



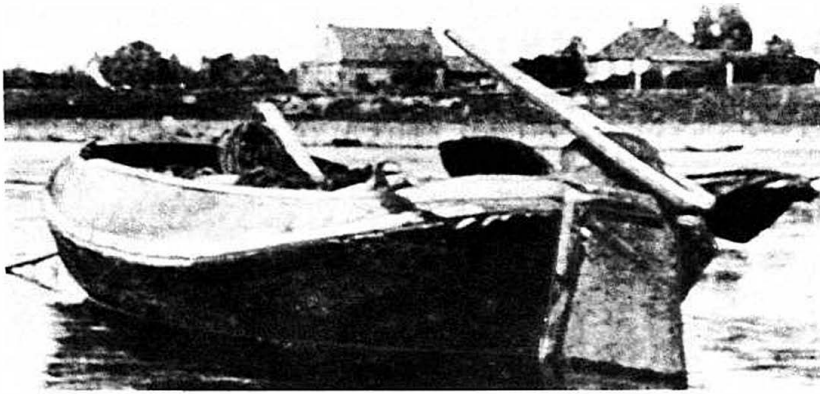
Afb. 21



Afb. 22

in enkele plaatsen gebruikt voor de fuikvisserij langs de kust van de voormalige Zuiderzee. Al in de vorige eeuw worden ze als zodanig in de gemeenteraadsverslagen van Lemmer vermeld. Ook te Hindelopen en in Gaasterland werden ze voor de kustvisserij gebruikt. (afb. 23.)

Hoewel uit het volgende hoofdstuk zal blijken, dat van der Zee onderscheid maakte tussen vissersboten en aken, komt het voor, dat deze typenaanduidingen door elkaar gebruikt werden. De schilder W. J. Dijk, heeft een tekening gemaakt van een scheepje, dat in zijn boek „De schoonheid van onze binnenschepen” op pag. 59 staat afgebeeld. De tekst onder deze tekening luidt: „Palingaak- tevens woonnaak van R. Knobbe, gebouwd in 1893 bij Holtrop van der Zee te Joure”. In de werfboeken van van der Zee komt dit scheepje echter niet onder de typenaam „aak”, maar onder die van „vissersboot” voor. De kleinste door van der Zee gebouwde aken waren 22 voet lang. Volgens de werfboeken was het scheepje van Knobbe ongeveer 16 voet lang. Ook deze kleinere vissersboten werden dikwijls van een tent voorzien; d.w.z. een opklapbare voorplecht met losse zijstukken. In de werfboeken wordt gewoonlijk de maat van de bun opgegeven. In deze kleinere vissersboten bevond de bun zich onder de achterbank. In de grotere bevond deze zich, even als bij de aken midden in het schip; er wordt dan bij



Afb. 23

vermeld „met een deek“. In de eerste jaren na 1848, waarin het dagboek wordt bijgehouden, wordt bij de boten en speciaal bij vaartuigen die naar Holland gaan, het aantal duimen zeeg opgegeven. Bij de vissersboten staat dikwijls bij het bestek „de aak lang 4.2“. Deze afmeting komt overeen met de in de latere jaren opgegeven lengte van de bun. De Friese vissers bij wie ik naar de betekenis van het woord „aak“ in dit verband gevraagd heb, kenden dit woord niet in de betekenis van bun. Toch is het vrijwel uitgesloten dat in dit verband met het woord „aak“ iets anders bedoeld kan zijn.

Hieronder volgt het bestek van de door W. J. Dijk gerekende vissersboot van Knobbe:

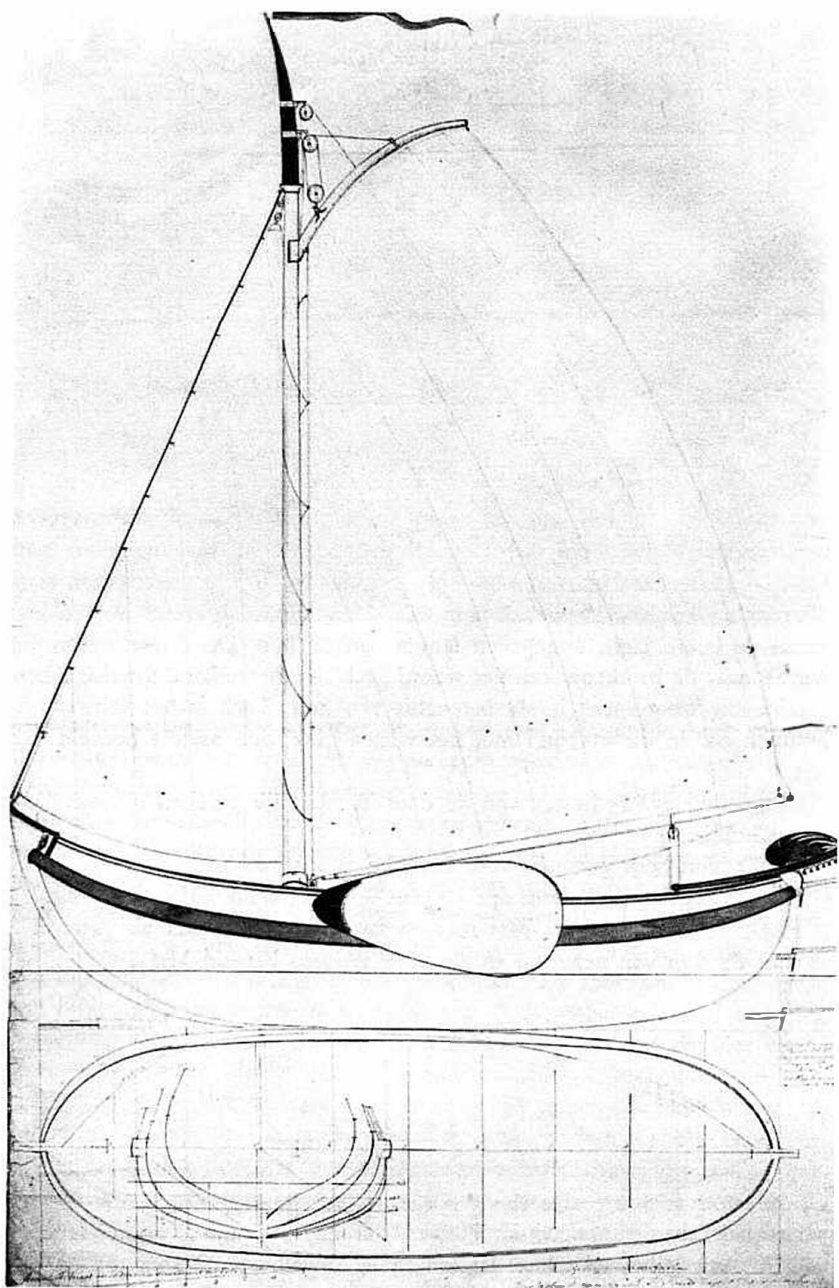
„1892. Een boot gemaakt voor Knobbe Wousend.

Lang 16 voet min 3 duim dus 15 voet 9 duim. Wijd 5 voet 2½ duim.

Hol 20 duim/zegge 20. Met roer en zwaarden wat groter als gewoon voor de som van negentig en zeventig guldens betaald Mei 1892.”

AKEN

Op de werf te Joure zijn een groot aantal schepen gebouwd, die met de naam „aak“ werden aangeduid. Tussen 1848 en 1907 zijn 67 houten schepen van dit type gebouwd. Deze varieerden in lengte van 22 voet tot 42 voet 6, d.w.z. van ruim 6 meter tot 12 meter. In het jaar 1848, waarin E. H. van



der Zee begint met het aanleggen van een dagboek uit de scheepmakerij, wordt al een aak van 26 voet lengte gebouwd. Dit schip, dat nog op de werf te IJlst op stapel werd gezet, was bestemd voor een visser uit Balk. De hoofdafmetingen van deze aak komen volledig overeen met de afmetingen van de andere aken van dezelfde lengte, die in latere jaren werden gebouwd. Dit type schip, dat voor 1848 bestaan zal hebben, werd, voor zover het verspreidings gebied uit de werfboeken blijkt, voornamelijk gebouwd voor binnenvissers uit het Friese merengebied. Plaatsen als Eernewoude, Balk, Sloten, maar ook Driesum, Birdaard, Giekerk en Lekkum (gelegen ten Noorden van de lijn Harlingen-Leeuwarden) worden vermeld. In Friesland werden deze schepen „binnenaken” of „visaken” (afb. 26 en

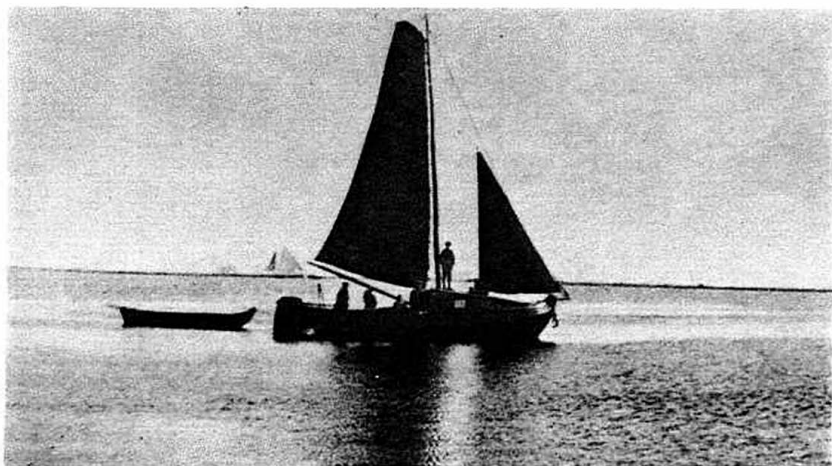


Afb. 25

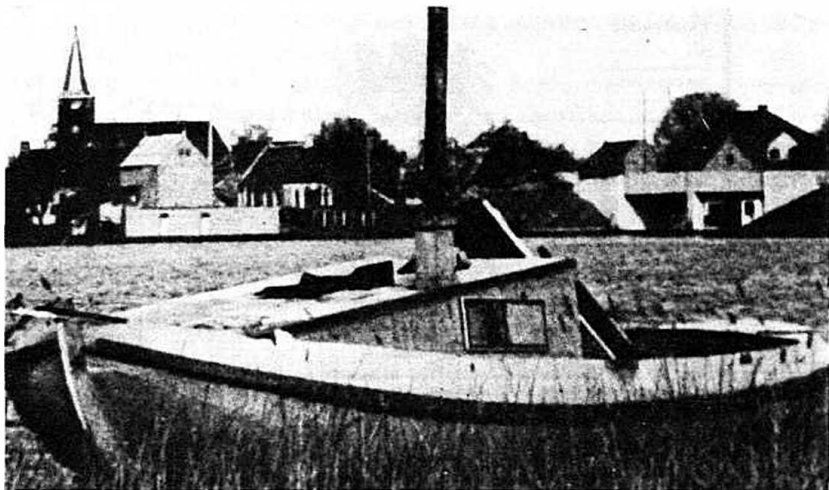
28) genoemd. Men kon ze, nog niet zolang geleden, vinden bij de dichtzetten in het Friese waterland.

Veel aken waren, zoals ook uit werfboeken blijkt, voorzien van een tent (afb. 25 en 28), een opklapbaar voordek met zijstukken en een bun. Deze zg. „tenten” waren oorspronkelijk losse plechten die opgeklapt konden worden. De zijstukken waren van zeildoek. Later werden er losse zijstukken van hout gemaakt en toen de aken nog groter werden, werden er vaste tenten uit hout gebouwd, opgeplaatst.

Uit de opmerking van F. N. van Loon in 1838 over Eeltje Teadzies Holtrop, nl. dat hij „gedurende een reeks van vijftig jaren eene verwondering wekkende menigte van jagten, booten, vischaken en marktschuiten in eene buitengewoon fraaie gedaante heeft vervaardigd”, blijkt dat al ruim 60 jaar voordat de eerste aak in de werfboeken vermeld wordt, visaken op de werf te IJlst gebouwd werden. In de boedel van Eeltjebaas zijn bovendien een aantal sloopstekeningen van F. N. van Loon aangetroffen. Daaronder bevindt zich de tekening van „een visschuit voor neef Huidekoper”. (afb. 24) Onder deze tekening, die op 10 November 1825 door F. N. van Loon te Harlingen voltooid is, komt de opmerking voor: „thans onderhanden”. Daar E. T. Holtrop meerdere schepen naar ontwerpen van van Loon gebouwd heeft, is het aan te nemen, dat hij ook dit schip gebouwd zal hebben. De ontwerpen van van Loon zijn echter niet gebaseerd op volledig nieuwe ideeën. Het is bekend, dat hij uitging



Afb. 26



Afb. 28

van bestaande scheepstypen en daarin veranderingen aanbracht, die de zeewaardigheid en snelheid ten goede kwamen.

In ieder geval kan men zeggen, dat visschuiten, of visaken al in het begin van de vorige eeuw voorkwamen en vermoedelijk ook in de tweede helft van de 18e eeuw. Waren deze aken echter van hetzelfde model als de door van Loon getekende „visschuit van neef Huidekoper”? Dit is voor 1848 niet na te gaan, maar wanneer men alle aken, vanaf dat jaar te IJlst en Joure gebouwd, rangschikt volgens hun lengten over de stevens en men vergelijkt dan voor zover mogelijk de overige (ongeveer 15) in de bestekken opgegeven maten, zoals wijdte van het vlak vóór en achter, hoogte vóór en achter, de holte onder de deken en onder het berghout en de wijdte in het midden, dan blijkt dat bij toenemende lengte de overige afmetingen in evenredigheid toenemen. Vergelijkt men echter een aak van 25 voet met de „visschuit van neef Huidekoper”, die ook 25 voet lang was, dan vallen de verschillen op.

	L.	H.v.	H.a.	H.o.B.	W.m.
Aak Eeltjebaas:	25	4.7½	4.3½	1.3	10
Visschuit van Loon:	25	7.	5.3	2.8	8.3

Men ziet, dat bij gelijkblijvende lengte de aak van Eeltjebaas vóór minder hoog is, dan het schip van van Loon. Bovendien is het verschil in hoogte van vóór- en achterstevan bij het laatste schip veel opvallender, dan bij de

aak. Verder blijkt nog uit deze getallen, dat de aak van Eeltjebaas breder was dan de visschuit. Wat kan men uit deze verschillen concluderen? Men kan, dacht ik, de gevolgtrekking maken, dat de aken van Eeltjebaas niet dezelfde vorm hadden als de „visschuit van neef Huidekoper”. De aken van de eerste waren platter en breder, hadden daardoor minder zeeg, waardoor het verloop van de huidgangen anders was. Zelfs de omstreeks 1890 gebouwde grotere aken van bv. 31 voet, bestemd voor de zeevisserij op de Zuiderzee, waren vóór slechts 5.2 voet hoog.

Dit wil echter niet zeggen, dat Eeltjebaas geen schepen gebouwd heeft, die het model hadden van de „visschuit van neef Huidekoper”. Het Friese Jacht Dolphijn, in 1868 gebouwd, heeft veel kenmerken in de scheepsvorm gemeen met de bovengenoemde visschuit.

In dit verband is het wellicht interessant een mededeling te vermelden, die van der Molen kreeg van een oud-visser, toen hij in 1965 het „fiskersilen” op het IJsselmeer bijwoonde. Deze visser, de toen 79 jarige L. Coehoorn verklaarde, dat hij (toen) voor ongeveer 70 jaar de eerste aak in Lemmer had zien verschijnen. Dit eerste aakje was een plat geval, dat in Joure gebouwd was en in de volksmond de „börre” (boarre = kater) heette. Het scheepje was tussen 25 en 30 voet lang. (1)

Behalve voor vissers uit plaatsen in het binnenland van Friesland werden ook aken gebouwd voor vissers langs de Zuiderzee; in 1858 gaat er een aak van 22 voet naar Workum, in 1864 gaat er een van 23.3 voet naar Lemmer. Betekent dit nu, dat in het begin en midden van de vorige eeuw ook de Zuiderzee visserij uitgeoefend werd met deze schepen?

In het rapport inzake de zeevisserij in Friesland in 1812 (archief van de Prefect 9 nr. 104 R.A. Leeuwarden) wordt bericht, dat te Lemmer in het voorjaar gedurende vier weken een zevental personen met fuiken langs de wal de aalvangst bedrijft, welke „met kleine *bootjes* wordt verricht, die zich nimmer in zee begeven”. Iets verder staat: „Ook stond dezelve in verbinding met de Binnenlandse aalvisserij, die alhier seer aanmerkelijk is en vele Huisgesinnen brood verschaft.” De borvisserij daarentegen werd door twee personen ondernomen langs het strand op zeer geringe diepte met zijden netten. „Zij gebruiken daartoe kleine *aakjes*, welke zij alleen bevaren”. Daarentegen ondernamen vele „Durkendammer” vissers op dezelfde plaatsen ook de borvisserij, maar zij gebruiken grote *aken*, die met drie man bevaren worden. Tenslotte wordt nog de visserij door vissers van Durgendam, Urk en Schokland vermeld, welke „vissers de haring aanbrengen voor de Bokkumhangen, die alhier drie in getal zijn”.

In dit rapport worden de scheepstypen *bootjes*, *aakjes* en *aken* genoemd.

(1) Jaarverslag Fries Scheepvaart Museum en Oudheidkamer. 1962.

De naam „aak” wordt als aanduiding van scheepstypen talloze malen gebruikt. Evenals de woorden schip en schuit werd ook het woord aak gebruikt voor verschillende scheepstypen. Voor de typenbepaling bieden deze termen weinig houvast. In zijn boek „Beschouwing van den Nederlandschen Scheepsbouw met betrekking tot deszelfs zeilaadje”, verschenen in 1820, geeft F. N. van Loon, die als zeer betrouwbaar geldt, echter een beschrijving van de Urker of Volendammer visschuit. Uit deze beschrijving blijkt, dat deze schepen van het pluut- of schokker type waren, d.w.z. schepen met een lancervormig vlak en rechte vallende stevens. Volgens een telling van 1812 waren er o.a. op Urk 60, op Schokland 70, in Durgerdam 10 en in Hindelopen 3 schepen van dit type. Omstreeks 1770 bezat Urk een vloot van ongeveer 46 schuiten. Volendam had in diezelfde tijd een vloot van 130-140 botschuiten. Uit allerlei afbeeldingen, o.a. uit een in het Ned. Hist. Scheepvaartmuseum te Amsterdam aanwezige tekening van de Friese schilder Pieter Idserts (1e helft 18e eeuw) blijkt, dat deze visschuiten, ook wel botschuiten of botaken genoemd, zowel te Urk, Marken als elders voorkwamen. Het waren overnaads gebouwde vaartuigen met een rechte, vallende steven. Ook te Enkhuizen werden deze types tot in de eerste helft van de vorige eeuw voor de visserij gebruikt. Deze schepen voerden een sprietzeil. Zeer oude informanten te Enkhuizen kunnen zich nog herinneren, dat hun grootouders vertelden, dat zij de eerste haringschuit, die met een bezaanzeil was uitgerust, te Enkhuizen hadden zien verschijnen.

Deze visschuiten, botschuiten, haringschuiten of botaken, worden door sommige auteurs „botters” genoemd. Men zegt dan, dat de zg. haringschuiten, van het schokker type waren, (de latere bonzen en schokkers werden te Vollenhove, Kampen en Urk ook schuit genoemd), terwijl de Volendammer visschuiten van het type van de latere botter zouden zijn. Van Loon daarentegen maakte een duidelijk onderscheid tussen de Urker en Volendammer bunschuiten en de Tijbotters.

De Durgerdammers gebruikten voor hun visserij volgens het rapport inzake de zeevisserij in Friesland in 1812 grote *aken*, welke met drie man bemand waren. Uit de beschrijving van van Loon blijkt, dat deze vaartuigen van het pluut- of schokker type waren. De grotere schokkers van Peasens, Wierum en Moddergat werden in Friesland ook *aken* genoemd. Zou dit kunnen betekenen, dat de *aakjes*, waarmee de Lemster vissers op bot visten, ook van het schokker type waren? Deze vaartuigen, die volgens het rapport met slechts één man bemand werden, moeten tamelijk klein geweest zijn. Tachtig en negentig-jarige informanten te Lemmer, vertelden, dat hun grootvaders vroeger ook de kustvisserij op bot met zijden netten beoefenden, met kleine scheepjes, van het type, zoals ook voor de binnenvisserij werden gebruikt, maar dan wat groter. Op grond van deze gegevens geloof ik, dat

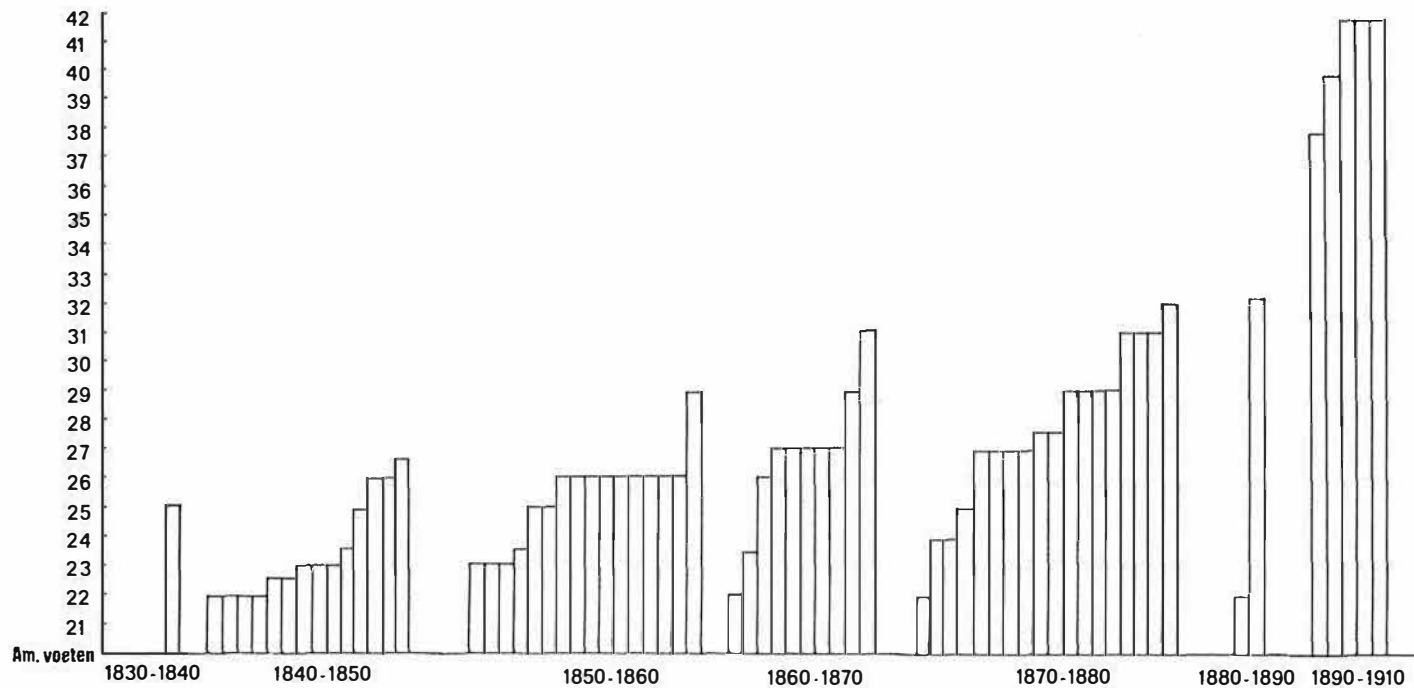
men de in het rapport genoemde *bootjes* kan identificeren als de door van der Zee genoemde vissersboten (afb. 21), de *aakjes* als een groter type vissersboot (ongeveer 16 voet volgens de informanten, zie afb. 23) en de *aken* als overnaads gebouwde botschuiten of botaken van het schokker model.

De scheepsbouw in Friesland en ook de werf van Eeltjebaas in Joure ondergaat in de tweede helft van de vorige eeuw de expansie van de Zuiderzee visserij.

Steeds meer vissers, die aanvankelijk de binnenvisserij beoefenden, gaan zich toeleggen op de Zuiderzeevisserij.

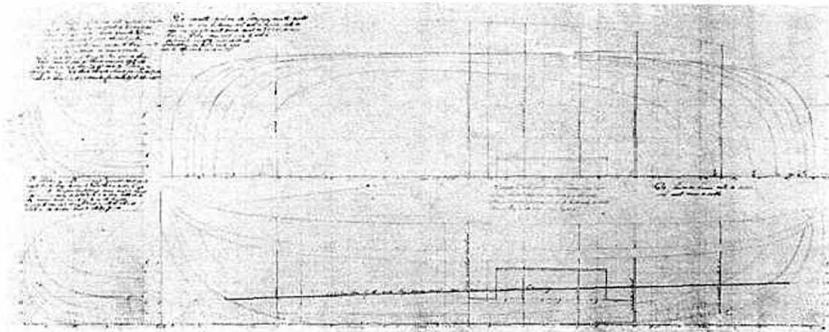
Omstreeks het midden van de achttiende eeuw, trekt een grote groep mensen, afkomstig uit plaatsen in het veengebied van N.W. Overijssel, zoals Kalenberg, Giethoorn etc. naar Friesland. Aanvankelijk vonden deze „Gietersen” zoals ze genoemd werden, werk in de veenderijen in het Friese merengebied. Omstreeks 1850 wordt de vervening in Friesland beëindigd: het gevolg is, dat een aantal Gietersen zich blijvend in deze gebieden gaat vestigen en zich gaat toeleggen op de aalvisserij. Een aantal namen van klanten van Eeltjebaas, zoals bv. Toering uit Eernewoude en Poepjes uit Delfstrahuizen herinneren aan de „Gietersen”. In het begin van de negentiende eeuw gebruikten vele vissers van Gieterse afkomst voor het uitoefenen van hun bedrijf en voor het transport van de aal, vaartuigen, die in Friesland „Pupaken” werden genoemd. Een van de voorouders van de familie Toering heette Roelof Aakman: hij was uit Giethoorn afkomstig. Op grond hiervan bestaat er bij sommigen het vermoeden, dat het type Friese binnenaak uit N.W. Overijssel afkomstig zou zijn. Het feit, dat de benaming aak voor verschillende sloopstypes gebruikt werd, speelt bij deze herleiding van de binnenaak een rol. De grote vissersboot en de binnenaak, die zoals uit het voorgaande bleek, al omstreeks 1750 en zeer waarschijnlijk al veel eerder in Friesland voorkwamen, vertonen zoveel overeenkomst met het typische Friese eengangsbootje, dat m.i. van Overijsselse invloeden op dit type geen sprake kan zijn. Het vermoeden, dat de zg. „pupaken” van het puntermodel geweest zijn (afb. 36 K.U. 16) lijkt mij meer gerechtvaardigd. Dit type schip behoorde geheel tot de Overijsselse traditie. De speciale benaming, die de Friezen aan dit type vaartuig gaven, duidt er al op, dat deze aken een ander type vertegenwoordigden dan de Friese binnenaak.

In het laatst van de vorige eeuw ontstaat er een uitzwerming van binnenvissers naar plaatsen aan de kust van de Zuiderzee. Aanvankelijk gebruiken ze voor deze visserij op ruimer water de hun van ouds bekende schepen. Het nieuwe vaarwater stelt echter andere eisen aan de zeewaardigheid van de schepen, het gevolg is, dat ook de afmetingen van de vissersschepen gaan toenemen.



Deze expansie van de visserij weerspiegelt zich duidelijk in de te Joure gebouwde aken. Uit de grafiek (pag. 260) blijkt, dat er opdrachten komen voor het bouwen van steeds grotere schepen. Ook het verspreidingsgebied wordt ruimer. Behalve voor vissers uit Lemmer worden ook aken gebouwd voor vissers uit Hoorn en Enkhuizen. Deze ontwikkeling houdt mede verband met de goede resultaten, die bereikt worden in ansjovisvisserij. Bovendien gaat men gebruik maken van een ander type netten, de zg. staande netten. Het vissen met dit nettype vereist niet dezelfde ervaring en bekwaamheid als bv. het vissen met de dwarskuil. Mede hierdoor komt er een ander type visser op de Zuiderzee, de zg. gelegenheidsvisser. Zij maken voor het uitoefenen van hun bedrijf over het algemeen gebruik van kleinere vaartuigen, die niet een te hoge investering vereisen.

Omstreeks 1880 verschijnt het eerste zg. „aalbootje” te Enkhuizen. Volgens overlevering was het afkomstig uit Heeg. Het werd gebruikt voor de visserij „om de Zuid”, het iets rustiger water ten zuiden van het Enkhuizerzand. Het aantal van deze „aalbootjes” neemt geleidelijk toe, evenals de grootte van deze vaartuigen. In 1890 zijn er reeds 18 aalboren en in 1909 zelfs 30. In 1898 wordt de grootste „aalboor” van de Enkhuizer vloot gebouwd voor de visser Willem Zult. In de werfboeken staat: „Joure 1898. Een aak voor Willem Zult, lang 32 voet.” Uit een brief van E. Romkema aan de Heer Waning blijkt, dat deze aak bestemd was voor Willem Zult uit Enkhuizen. Tien jaar eerder was er al een aak gebouwd voor de visser Rayer uit Hoorn. Deze schepen werden in Hoorn „Friese aak” genoemd. Uit deze gegevens blijkt dus, dat de scheepjes die te Enkhuizen „aalboren” genoemd werden hun oorsprong in Friesland hadden en o.a. te Heeg en te Joure gebouwd werden.

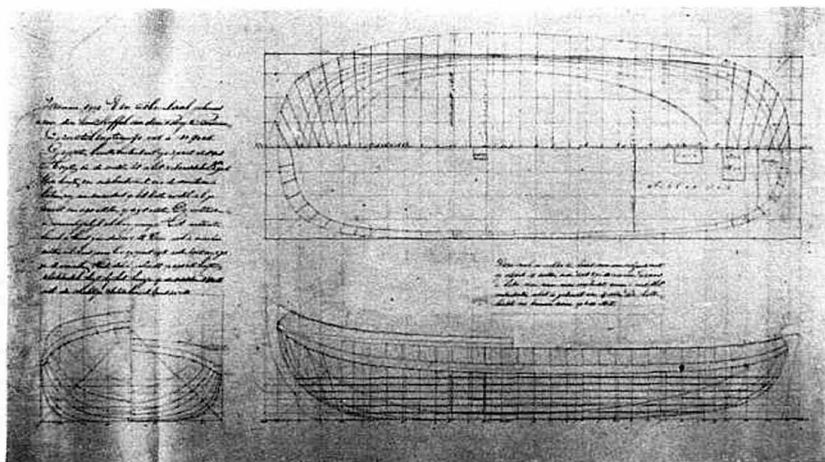


Afb. 29

De „aalboten“ waren oorspronkelijk niet voorzien van een bun. De eerste scheepjes waren, gezien hun afmetingen van het type, dat in de werfboeken „boot“ genoemd wordt. Ze hadden het model van de gewone vissersboot, dus van de „Ylsterboot“, die in Friesland voor de aalvangst werd gebruikt. In een vorig hoofdstuk is er reeds op gewezen, dat deze vissersboten van het type van het „eengangsboatsje“ waren. Niet alle in Enkhuizen voor de visserij gebruikte „aalboten“ hadden hetzelfde model.

Op de werf van Zwolsman te Workum zijn ook vaartuigen gebouwd, die door Zwolsman „aakjes“ werden genoemd, maar die te Enkhuizen werden opgegeven als „aalboten“. Deze schepen hadden een ronder model en vertonen meer overeenkomst met de Wieringer aken, waarvan er ook vele te Workum gebouwd zijn. Op de werf van Lastdrager te Enkhuizen zijn ook enkele „aalboten“ gebouwd, die overeenkomst vertoonden met de Workumer aakjes.

Zoals met de meeste scheepstypen, kregen ook de „aalbootjes“ het stempel van de werf, waar ze gebouwd werden. De „aalbootjes“, werden elders ook wel „bolletjes“ of „aakjes“ genoemd. Over deze beide aanduidingen bestaat nogal enige verwarring. Men spreekt van Wieringer-, Enkhuizer- en Lemster bollen en van Wieringer- en Workumer aken. In navolging van de door van der Zee gevolgde typenaanduiding zou ik de scheepjes beneden de 22 voet „boten“ willen noemen, onafhankelijk van het feit of ze wel dan niet



Afb. 30

voorzien zijn van een bun. De ronde vissersvaartuigen boven de 22 voet zou ik „aakje” willen noemen, indien ze al direkt bij de bouw voorzien waren van een bun en „bolletje”, wanneer deze bun niet aanwezig was. De toevoeging Enkhuizer- duidt erop, dat deze schepen te Enkhuizen gebouwd zijn, (dit zijn er slechts enkele geweest), de toevoeging Wieringer, dat ze op Wieringen gebruikt werden en Workumer- en Lemster-, dat ze in deze plaatsen gebouwd zijn.

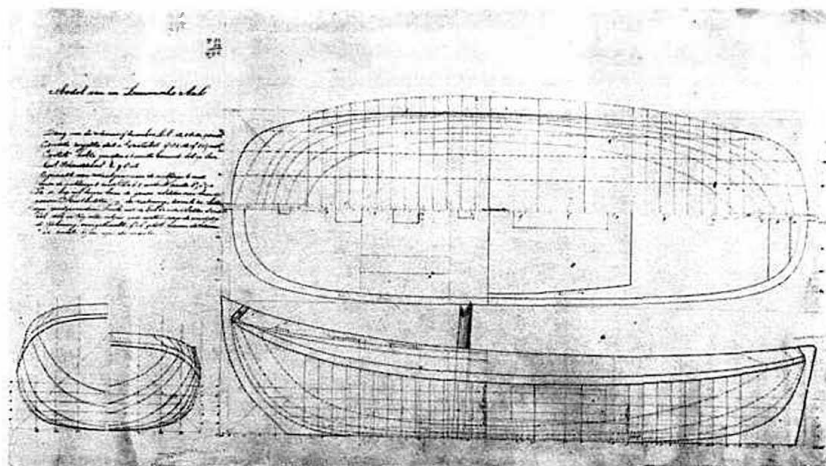
Reeds vaker, o.a. door H. Halbertsma, is gewezen op het verband tussen de binnenaakjes en de latere Lemsteraken. Het laatste type vertoont een aantal kenmerken, die ook voorkwamen bij de visaken. De Lemsteraken zijn op de scheepswerf van de Boer met zekerheid na omstreeks 1890 gebouwd. In 1876 stichtte de toen 29-jarige Pier de Boer een werf te Lemmer. Het is op deze werf, dat de Lemster aak zijn uiteindelijke vorm krijgt. Het is echter niet zeker, wanneer de eerste aak gebouwd werd, die reeds alle kenmerken had van het later zo bekende type. Pier de Boer, die afkomstig was uit Woudsend heeft daar zeker de binnenaken gekend. E. H. van der Zee heeft volgens de werfboeken in 1864, 1868, 1890, 1893 en 1898 aken



A/b. 31

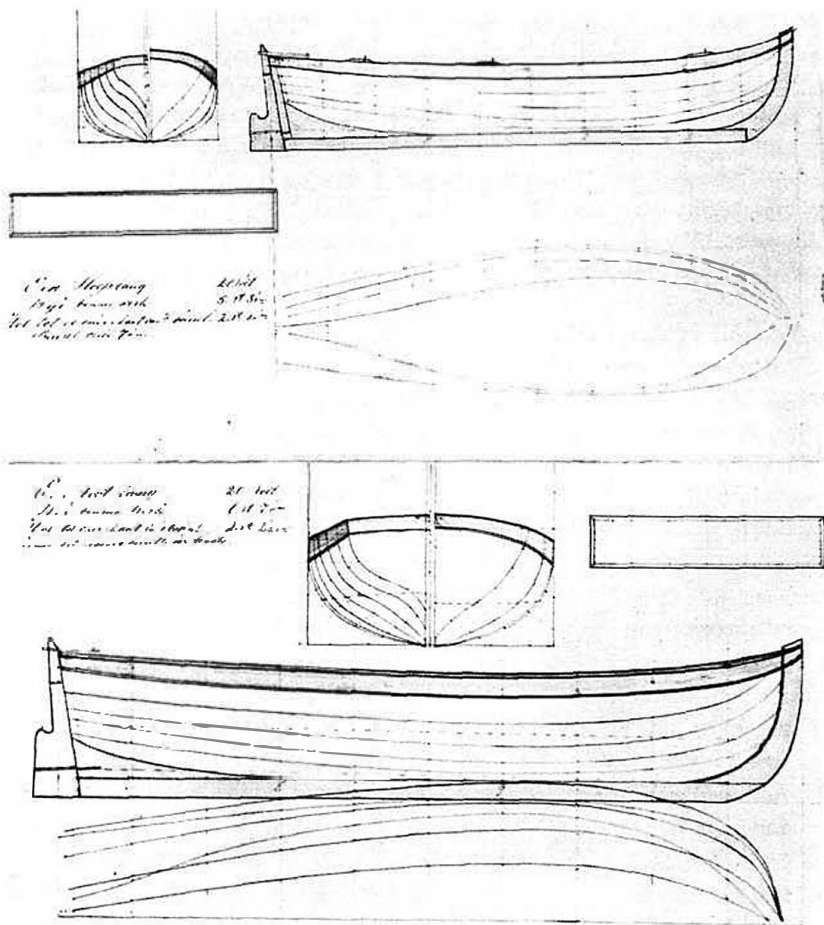
geleverd aan vissers uit Lemmer. De eerder door van der Molen geciteerde uittaling van de oud-visser Coehoorn duidt erop, dat deze aken niet het model hadden van de latere Lemsteraken; ze waren platter, zoals ook uit de opgegeven maren in de werfboeken blijkt. Het is echter niet onmogelijk dat dit scheepstype wel het uitgangspunt is geweest voor de door de Boer gebouwde vaartuigen, maar dat hij ze op zijn eigen wijze heeft aangepast aan de andere eisen, die de Zuiderzeevissers stelden aan de zeewaardigheid van hun schepen. Deze situatie zou te vergelijken zijn met die van de Staverse jol, zoals uit het vervolg zal kunnen blijken.

Auke van der Zee heeft in het begin van deze eeuw een aantal binnenaken, (afb. 29) mosselaken (afb. 30 en 31) en Lemsteraken (afb. 32) in ijzer gebouwd. De mosselaken werden ook wel „Bruinisserjachten” genoemd. Het waren over het algemeen snel zeilende vaartuigen. Als men de tekeningen van de „Mosselaak” (afb. 30) en die van de „Lemmersche Aak” (afb. 32) vergelijkt, dan blijkt, dat beide vaartuigen veel overeenkomst vertoonden, maar toch niet geheel identiek waren. De mosselaak was achter iets voller, de Lemsteraak daarentegen iets meer geveegd, bovendien ver-



Afb. 32

toonde het verloop van het berghout van de mosselaak meer overeenkomst met die van een boeier. Opvallend is, dat bij de Lemsteraak, die een visserschip was, de voorstevens onderaan wel een verbreding vertoont, maar niet de uitstekende loefbijter heeft van de boeier en de mosselaak. Vermoedelijk bestond bij een vissersschip het gevaar, dat netten en touwwerk achter deze uitstekende loefbijter zouden blijven haken.



Afb. 33

SLOEPEN

Tussen 1859 en 1900 zijn zes sloepen op de werf te Joure gebouwd. In het dagboek komt bij het jaar 1859 de volgende aantekening voor:

„gemaakt een sloep of boot, parkast. (afb. 33) Lang 21 voet, wijd 8 voet, hol 3 voet en 3 duim” (met parkast wordt bedoeld barkas) In 1863 en 1864 worden nog twee sloepen van dezelfde afmetingen gebouwd. Een van deze boten was voorzien van roer en zwaarden. In 1882 wordt een „sloepke” gebouwd, voorzien van een bun en een spriettuig en in 1899 worden twee grote sloepen van bijna 25 voet gebouwd die voor de visserij werden gebruikt.

Hieronder volgt het bestek van een van deze boten:

„Lang 24 vt. en 9 d. Voor hoog bij het zeilwerk 4 vt. en 3 d. Voorend 9 vt. en 2 d. Hol daar 3 vt. en $3\frac{1}{2}$ d. Wijd daar 8 vt. 4 d. buitenwerk. Op de 16 vt. van voren wijd 8 vt. buitenwerk. Leggers wijd $14\frac{1}{2}$ d. Voor bij zeilwerk boekdelling breed 3 vt. 4 d. Achter bij de bank 1 vt. $7\frac{1}{2}$ d. Banklaning 2 vt. $1\frac{1}{2}$ d. Achter bij de spiegel wijd boven over 4 vt. $3\frac{1}{2}$ d. Spiegel breed 2 vt. 8 d. Scheg op het breedst $16\frac{1}{2}$ d. lang boven op het langst 11 vt. 1 d. Onder lang 10 vt. 8 d. Op de 5 vt. van achteren breed $5\frac{1}{2}$ d. Bank hoog uit de bovenkant 10 d.

Verf bij de sloep de witte.

Binnenwerk met verf blauw.”

Vanaf 1882 is het zeker, dat de door E. H. van der Zee gebouwde sloepen gebruikt werden voor de visserij. Daar uit andere bronnen blijkt, dat ook voor die tijd sloepen voor de aalvisserij gebruikt werden, is het niet onwaarschijnlijk, dat dit ook bij de sloepen, die resp. in 1859, '63 en '64 gebouwd werden, het geval was.

De sloepen worden wel in verband gebracht met het ontstaan van de Staverse Jol. (afb. 33 a) Over de oorsprong van dit scheepstype zijn een aantal theorieën in omloop, die als volgt zijn samen te vatten:

1. Sommige auteurs voeren het type van de Staverse Jol rechtstreeks terug tot de scheepstypen, die in de eerste helft van de 16e eeuw de Zuiderzee bevoeren. Deze schepen hadden geen zwaarden.
(o.a. G. C. E. Crone in „Onze schepen in de Gouden Eeuw“.)
2. Anderen zijn van mening, dat deze jol van Scandinavische oorsprong zou zijn.
(J. J. Tesch en J. de Veen in „Die Niederlandische Seefischerei“.)
3. De auteur van het artikel over de Staverse Jol in het boek Ronde en Platbodemvaartuigen (uitgave van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemvaartuigen) brengt het ontstaan van de jol in verband met de opkomst van de ansjovisvisserij in de jaren tussen 1870 en 1880. Voor deze visserij werden aanvankelijk sloepen gebruikt, waarbij in de praktijk het Vollenhover type met een volle ronde kop het best bleek te voldoen. (afb. 34) Twee vissers lieten omstreeks 1890 bij Strikwerda te Staveren een sloep bouwen, met een volle ronde kop, die zich zou ontwikkelen tot de latere Staverse Jol.
4. S. J. van der Molen legt in een artikel, verschenen in het Jaarboek 1961 van het Friesch Scheepvaartmuseum verband tussen de Staverse Jol en het ontwerp voor een zeilsloep, vervaardigd door F. N. van Loon, in 1828.

Wat de eerste theorie betreft; het is natuurlijk niet onmogelijk, dat de Staverse Jol teruggevoerd zou kunnen worden tot de scheepstypen, die in het begin van de 16e eeuw de Zuiderzee bevoeren. Het is thans echter niet mogelijk de ontwikkelingsstadia aan te geven.

Wat de tweede opvatting betreft; de Veen, die een groot kenner van de Zuiderzeevisserij was, heeft de Staverse Jol vermoedelijk in verband gebracht met de Noorse vlet of Noorse Jol. De haring- en ansjovisvletten, die in een grote verscheidenheid voorkwamen en o.a. te Enkhuizen gebruikt werden, vertoonden hoewel ze „vlet” genoemd werden in zekere zin meer overeenkomst met de Staverse jollen, dan met de zogenaamde Helderse vletten. De laatste waren overnaads gebouwd, de huidplanken liepen naar



Afb. 33 a



OP DE SCHEEPSWERF TE VOLLENHOVE.

Afb. 34

voren smal toe, waar ze vergaard werden in een zware klos. Deze vletten vertonen overeenkomst met de Noorse.

De derde en vierde theorie leggen verband tussen de Staverse Jol en de sloepen. Dit verband is m.i. alleszins waarschijnlijk.

In het jaarverslag van de gemeente Staveren over het jaar 1859 staat; „de aalvangst geschiedt met zeesloepen of z.g. jollen”. Hier is in de verslagen voor het eerst sprake van jollen.

Een jaar eerder stond er in het verslag van dezelfde gemeente: „de aalvangst geschiedt met zeesloepen.”

Ook op de binnenwateren werden wel sloepen gebruikt voor de aalvisserij.

In het begin van de vorige eeuw waren bij de marine een aantal sloepen in gebruik, die men naar grootte onderscheidde in zes typen barkassen, twee typen barkassloepen, vier typen kapiteins- en officierssloepen, twee typen werksloepen, twee typen gieken en twee typen jollen. Deze types waren vrijwel alle van hetzelfde model, maar verschilden alleen in grootte. De barkassen waren grote sloepen, die, omdat ze aan dek meegevoerd moesten worden, gebonden waren aan een bepaalde lengte. Om ze toch het nodige

laadvermogen te geven, waren ze breed en hol gebouwd. Sommige barkassen waren voorzien van een bun, waarin het zware anker meegevoerd kon worden, zodat het niet over een van de boorden in zee gezet hoefde te worden. Men kende gladwerks- en klinkwerksloepen.

De jollen waren over het algemeen lichte sloepen. G. J. P. Mossel schrijft er in zijn handleiding tot de kennis van het schip, verschenen in 1859 het volgende over: „daar de jollen nogal kort en breed zijn, kunnen zij gewoonlijk bij eenige zee niet gebruikt worden, omdat zij alsdan wel hobbelen, doch niet vooruit gaan.” De afmetingen van de beide typen jollen, bij de marine in gebruik waren resp.: L: 6 m., B: 1.8 m., D: 0.7 m. en L: 3.8 m. B: 1.3 m., D: 0.52 m. De verhouding tussen breedte en diepte is in beide gevallen 2.6 : 1. De lengte-breedte verhouding is resp. 3.3 : 1 en 3 : 1. Vergelijkt men deze getallen met de in 1859 door Eeltjebaas gebouwde sloep, boot of parkast en met de Staverse Jol, waarvan de tekening voorkomt in het boek *Ronde en Platbodem jachten*, dan blijkt het volgende:

<i>Barkas</i> (E. H. v. d. Zee)		<i>St. Jol</i>	<i>Marine Jol</i>
lengte	5.94 m.	6.00 m.	6.00 m.
wijdte	2.41 m.	2.44 m.	1.80 m.
holte	0.92 m.	0.93 m.	0.70 m.
hoogte voor	1.18 m.	1.68 m.	
hoogte achter	1.13 m.	1.20 m.	

Men ziet, dat bij gelijke lengte, de barkas van Eeltjebaas en de Staverse Jol, breder en dieper zijn dan de jollen, die bij de marine in gebruik waren. Bij de eerste scheepjes is de lengte-breedte verhouding gelijk, nl. 2.5 : 1, bij de marine jol is deze echter 3.3 : 1. De verhouding tussen diepte en breedte is in alle drie gevallen dezelfde, nl. 1 : 2.6. Het is zeer waarschijnlijk, dat de grotere breedte en diepte bij gelijkblijvende lengte de vaareigenschappen van de jol ten goede zijn gekomen.

De aantekening in het jaarverslag van de gemeente Staveren over het jaar 1859 nl. dat de aalvangst geschiedt met zeesloepen of zg. „jollen”, hoeft m.i. niet te betekenen, dat wij hier al te doen hebben met de later zo bekende Staverse Jol. Het woord jol, geeft alleen de aanduiding, dat het gaat om het kleinste type zeesloep. Enkele oudere informanten, uit Hindelopen, die hun gehele leven de visserij op de voormalige Zuiderzee beoefend hebben, kunnen zich nog herinneren, dat hun grootvaders vroeger de kustvisserij uitoefenden met sloepen. Deze waren niet van het type van de latere

Staverse Jol. Het lijkt mij, gezien het feit, dat Eeltjebaas in 1859 al een sloep bouwde, die wat de hoofdafmetingen betreft, vrijwel identiek was aan de latere Staverse Jol, niet onwaarschijnlijk, dat deze in 1859 voor de visserij gebruikte zeesloepen of jollen, in de lengte-breedte verhouding wel afweken van de bij de marine gebruikte jollen en wat deze maten betreft, overeenkwamen met het prototype van de Staverse Jol. Een opmerkelijk verschil echter tussen de barkas van Eeltjebaas en de latere Staverse Jol is het verschil in de hoogte van voor- en achtersteven. Terwijl de lengte, breedte en diepte van beide schepen vrijwel gelijk zijn, is de Staverse Jol vóór een halve meter hoger dan de barkas.

Men zou met een verwijzing naar de aak van Eeltjebaas in Lemmer kunnen zeggen: „de barkas had een raar plat model”. Zoals echter bij de Lemster-aak de grondvormen van de binnenaken te herkennen zijn, terwijl de vorm van het voorschip het stempel draagt van de werf van de Boer, zo zou men van de Staverse Jol kunnen zeggen, dat de grondvormen van de sloep te herkennen zijn, terwijl de kop en daardoor ook het verdere verloop van het schip het stempel draagt van de werf van Strikwerda in Staveren. Bij beide scheepstypes vinden we een tendens, die ook bij de botters is waar te nemen nl. een ontwikkeling naar een hogere en vollere kop.

Van der Molen bracht de Staverse Jol in verband met de zeesloep van F. N. van Loon.

Van Loon heeft zich, zoals uit zijn 1832 te Workum uitgegeven „Handleiding tot den burgerlijken scheepsbouw” blijkt, bezig gehouden met het probleem, hoe men: „de nodige loefkracht aanbiedt aan allerlei soorten van schepen, vooral aan de zodanige, die zonder zwaarden bij den wind moeten zeilen”.

Het bouwen van een zeilsloep ten behoeve van het loodswezen in opdracht van Baron Tuil van Serooskerken van Yzendoorn te Hillegom heeft hem geleerd, dat het verloop van de loeflijn bepalend is. Hij vervolgt: „In het scheepsligchaam, naar die lijn gebouwd, bestaat een zeker evenwicht van wendingsvermogen en loefkracht, dat hoog tegen de wind op doet lopen, door de drukking van den wind op het hellend vlak der zeilen; welke drukking eene gelijkmatigen wederstand vindt in de hellende zijde van het scheepsligchaam beneden water, dat is, in de deelen 5, 6, 7, 8, 9, en 10, dus in de zes achterste tiende deelen, die flauwer gebogen zijn, dan de vier voorste; terwijl die vier voorste, 1, 2, 3 en 4, eene cirkelvormige buiging bezittende, de oploefing tegen den wind op helpen veroorzaken.” Volgens van Loon moet de grootste wijdte van het schip op vier tiende van de lengte genomen worden. Deze principes zijn uitgewerkt in de bovengenoemde zeesloep die „mer slechts een el diepgang, in de hoogte aan de wind gelijk staat met den boeyer, die zwaarden voert”. Bij de Staverse Jol valt de

grootste breedte ook op ongeveer vier tiende van de lengte, bovendien is het gedeelte voor de mast veel voller gebouwd dan de rest van het schip. Het is mogelijk, dat van Loon invloed heeft gehad op de vorm van de zee-sloepen, die ook voor de visserij werden gebruikt en indirekt op de ontwikkeling van de Staverse Jol. Uit het bestek van de barkas van Eeltjebaas van 1859 blijkt, dat deze sloep ook door middel van zeilen voortbewogen konden worden. Deze barkas had een kiel, maar in tegenstelling tot de latere Staverse Jol was het scheepje nog voorzien van berghouten. Deze zijn pas verdwenen toen de sloepen niet meer uitsluitend voor de aalvisserij met fuiken, maar voor de ansjovis-visserij met fijne staande netjes werden gebruikt.

De berghouten veroorzaakten averij aan het vistuig, wanneer dit binnen boord getrokken werd.

De beide sloepen, die in 1899 gebouwd werden, hebben een andere lengte-breedte verhouding. Deze vaartuigen, gebouwd voor Lijkle en Jan Poepjes te Lemmer werden achter de botter aan gesleept. Uit het bestek van deze sloepen komt een opmerkelijk detail naar voren. De sloepen waren van buiten wit en van binnen blauw beschilderd. Deze kleuren vindt men ook bij de zg. „Hamburger of Groninger sloep” en bij de de grotere Duitse schepen uit de vorige eeuw.

PUNTERS

Op de werf te Joure zijn vijf schepen gebouwd, die in de werfboeken vermeld staan als „Punter”. Uit het hieronder volgende overzicht blijkt, dat het geen kleine punters waren, maar schepen van behoorlijke afmetingen.

1867 - 25 voet	1886 - 34 voet
1881 - 35 voet	1900 - 20 voet
1886 - 35 voet 8	

Afgezien van het laatste schip, dat door Auke van der Zee gebouwd is, komt ook hier weer de tendens tot het bouwen van grotere vissersschepen, sinds ongeveer 1880, naar voren.

Deze punters waren alle voorzien van een bun en de schepen, die in 1886 gebouwd werden, waren, zoals uit de beschrijving van het verwerkte hout blijkt, voorzien van een plecht. Daar enkele van deze schepen gebouwd zijn voor een zekere de Leeuw en van der Riet uit de Haske, bestaat het vermoeden, dat deze vaartuigen gebruikt werden voor het transport van paling. De firma had een palinghandel op Groningen.

Deze door Eeltjebaas gebouwde punters komen in lengte overeen met de

„Vollenhover schuiten“ of „Bonzen“ en de grotere „Pluten“. (ongeveer 10 m.) Het is echter de vraag of de punters van van der Zee ook, wat hun vorm betreft, met de bovengenoemde schepen overeenkwamen. In een artikel in „Uit het Peperhuis“ (eerste serie no. 7/8 1959), heeft K. Boonenburg, naar aanleiding van de Schokkers, een onderzoek ingesteld langs de Oostwal van de Zuiderzee. Hierbij is hem gebleken, dat de grote en kleine schokkers of bonzen in wezen identiek waren en overeenkomst vertoonden met de punters. Deze vissersvaartuigen werden gebouwd op werven te Kuinre, Blokzijk, Vollenhove, Hasselt en Kampen.

Op een werf te Wanneperveen, midden in het merengebied van de N.W. hoek van Overijssel werden vroeger niet alleen punters en bokken, maar ook grotere vissersschepen, de zg. „zeepunters“ gebouwd. Hoewel deze vaartuigen veel overeenkomst vertoonden met de bonzen en ook door velen zo genoemd werden, toonden ze in allerlei kleine details meer het type van een grote punter. De punters, die op de werf te Joure gebouwd zijn, behoren m.i. tot het type van deze „zeepunter“.

Wanneer men nl. de afmetingen van een punter van van der Zee vergelijkt met die van de pluut, waarvan een tekening is opgenomen in het boek van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten, dan vallen naast overeenkomsten ook verschillen op.

	Punter 1886	Pluut 1919
lengte:	10.15 m.	9.44 m.
hoogte voor:	1.70 m.	1.80 m.
hoogte achter:	1.42 m.	1.25 m.
wijdte vlak voor:	2.00 m.	1.60 m.
wijdte vlak achter:	1.50 m.	
wijdte deken voor:	2.55 m.	2.20 m.
wijdte deken achter:	2.04 m.	2.00 m.
lengte deken:	3.48 m.	3.70 m.
holte in het midden:	1.00 m.	0.95 m.
lengte zwaarden:	2.25 m.	2.70 m.

Het verschil tussen hoogte voor en achter is bij de punter geringer dan bij de pluut. Ook de kleinere punters zijn voor en achter bijna even hoog. De wijdte van het vlak wordt gewoonlijk gemeten bij de voor en achterkant van de bun. Vermoedelijk heeft het vlak van de punter van 1886 iets meer de voor het type kenmerkende lancervorm gehad, dan de bovengenoemde pluut.

Boonenburg heeft in zijn eerder genoemde artikel ook aangetoond, dat de bakermat van de schokkers, bonzen en punters in de vorige eeuw en het

begin van deze eeuw gezocht moest worden in de kop van Overijssel. Hoewel hij ook de oorsprong van dit scheepstype in dat gebied zocht, is het m.i., gezien de grote verspreiding van het punter- en schokkerachtige vaartuig (Witsen spreekt van weyschuiten) in vroeger eeuwen, moeilijk aan te tonen, dat we hier met een door Boonenburg zo genoemd „Saksisch” type vaartuig te maken hebben. De eenvoudige types punters waren in de nauwe veengaten in het plassegebied van Overijssel praktische schepen, omdat ze niet gekeerd hoefden te worden. Ze konden zowel voor- als achteruit geboomd worden. Uit de grotere types die o.a. te Blokzijl en Kuinre voor de visserij gebruikt werden zijn de zeepunters ontstaan, die meer geschikt waren voor het open water.

In de inleiding is er reeds op gewezen, dat het ronde Friese bootje en de Overijsselse punter een duidelijk van elkaar gescheiden verspreidings gebied hebben gehad. Zoals er van het Friese bootje een ontwikkelingslijn geschetst kan worden via de grotere vissersboten en de binnenaken naar de Lemsteraken, zo zou men een ontwikkelingslijn van de punter, via de grotere zeepunter naar de bonzen en de grote Noordzeeschokkers kunnen aanwijzen. De productie van het ronde vissersschip blijft aanvankelijk beperkt tot de Friese Zuiderzeewerven, terwijl de schokkerachtige vaartuigen op de Overijsselse Zuiderzeewerven gebouwd werden.

Een enkele keer neemt men elkaars types over; de punters, die door van der Zee gebouwd zijn, waren bestemd voor vissers of vishandelaars, die oorspronkelijk afkomstig waren uit het Overijsselse merengebied. Het is jammer, dat we geen afbeelding bezitten van deze door Eeltjebaas gebouwde grotere punters, maar de lijnen van het kleine vaartuig (afb. 35) doen vermoeden, dat van der Zee ook aan de punters eigen kenmerken gegeven heeft. (vgl. de Overijsselse punter K.U. 14, afb. 36) Op de werf te Wanneperveen zijn ook aakjes gebouwd. De vissersschepen K.U. 16 en K.U. 7 (afb. 36) zijn beiden te Wanneperveen gebouwd; het ene vaartuig (K.U. 16) is een zeepunter, het andere (K.U. 7) is



Afb. 35



Afb. 36

een aakje. Niet alleen valt de overeenkomst in het verloop van het berghout van beide vaartuigen op, maar een vergelijking met een aakje door Eeltjebaas gebouwd, (afb. 28), illustreert het eerder genoemde feit, dat in Friesland de ronde bootjes en in Overijssel de punters en bokken uitgangspunten zijn geweest voor de grotere vracht- en vissersvaartuigen en daarvan een aantal vorm kenmerken, hebben behouden.

Het te Wanneperveen gebouwde aakje naar het Friese model, vertoont Overijsselse kenmerken, terwijl het te Joure gebouwde puntertje de vloeiend verlopende zeeglijn heeft, die kenmerkend is voor het Friese en in het bijzonder voor het door van der Zee gebouwde schip.

4. BIJLAGE.

Inventaris van tekeningen van schepen, te Joure gebouwd door A. van der Zee. Deze tekeningen zijn vervaardigd door E. Romkema. Het merendeel van deze scheepstekeningen wordt in het Rijksmuseum „Zuiderzeemuseum” bewaard. Van een aantal, die particulier eigendom zijn, zijn afdrucken gemaakt. De tekeningen zijn genummerd; de nummering is echter niet chronologisch. Het gevolg hiervan is, dat een groot aantal tekeningen van bv. vismotorboten en boeiers, die in deze inventaris onder verschillende nrs. voorkomen, bij elkaar horen. Enkele van de hier genoemde schepen worden ook in het grootboek nr. 3 (zie inleiding) vermeld. Voor zover mogelijk wordt naar de betreffende pagina's van dit grootboek verwezen.

Enkele tekeningen zijn bijzonder interessant, omdat ze, hetzij op nog bestaande, hetzij op beroemde of bijzondere schepen betrekking hebben, zoals bv. het stalen beurtschip „Dorp Grouw” (no. 5), de Lemmersche Aak van A. Poepjes (no. 11), de boeiers Olga (no. 18), Almeri (no. 55) en Victorie (no. 27). Dit laatste schip was een ijzeren boeier, die in 1923 in opdracht van kapitein N. A. Bernhard te Zandvoort, door Auke van der Zee werd gebouwd. De prijs van het schip bedroeg toen, inclusief materiaal en werkloon f 13.840,61. Verder zijn te noemen: het schip van Kl. D. de Jong van Langeweer (no. 12); dit schip, dat thans in het Stamboek Ronde en Platbodenvaartuigen ingeschreven staat onder de naam „Vrouwe Marina”, had vroeger resp. de namen „Twee Gebroeders” en „De jonge Durk”.

Tenslotte kunnen nog speciaal genoemd worden de tekeningen van het ijzeren middenzwaardjacht, een scheepstype, dat overeenkomt met de door E. H. van der Zee gebouwde „kilboten”, en de tekening van het houten jacht van Sloten (no. 48). Dit schip is het thans nog in het stamboek ingeschreven Fries Jacht „Twa sisters” van de Erven Haagsma te Workum.

1. *Veerschip*. Afm. 11/3.20/0.64.
2. *Vischmotorboot*. Afm. 11.50/2.04/1. Zie Grootboek nr. 3 pag. 57. Gebouwd in 1914 voor de Heer J. Kuyten te Woerden.
3. *Schip voor Korps Pontonniers*. Zie grb. pag. 43, 44, 45.
4. *Boeier*. 13.30/3.72/1.58 (achterz. tek. nr. 3).
5. *Veerschip „Dorp Grouw”*. 13.60/3.56/1.13. Zie: grb. no. 3 pag. 35.

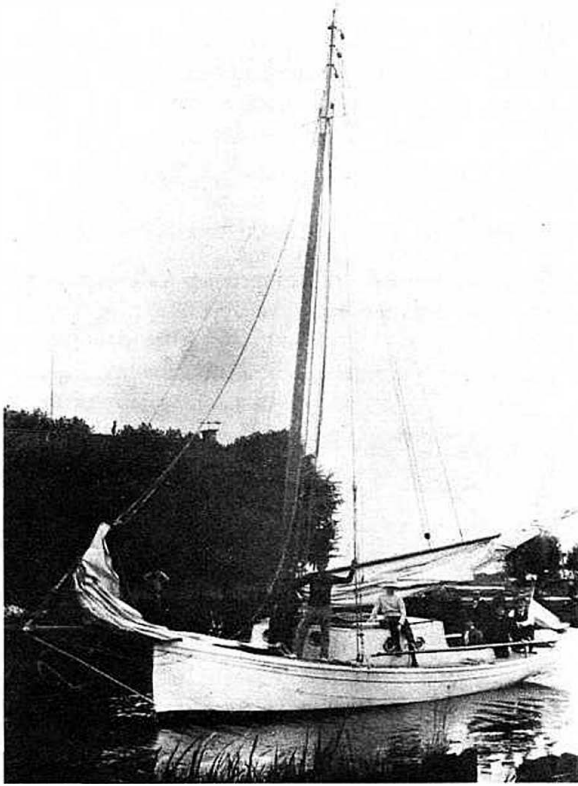
6. *Boeierjacht*. 13.30 / 3.72 / 1.58. Vgl. nr. 4.
7. *Model van een schip*. Getekend door E. Romkema Nov. 1901. 16.40 / 3.35 / 1.42.
8. *Schip*, gemaakt in het jaar 1908 voor de Heer C. Walma, aardappelhandelaar te Joure. Zie: grb. nr. 3 pag. 21.
9. *Schip* voor Erven Feenstra, Sneek. 13 / 3.26 / 1.13. (achterzijde tek. nr. 8).
10. *Mosseluak* gebouwd voor de Heer Stoffel van den Berg te Bruinisse. Jan. 1912. 11.40 / 3.84. Zie: grb. nr. 3 pag. 49, 50, 51.
11. *Model van een Lemmersche Aak* van A. Poepjes. 13.58 / 4.32 / 1.98. Zie: grb. nr. 3 pag. 9.
12. *Schip* voor schipper Kl. D. de Jong van Langweer. 9 Juli 1909. 14.15 / 3.36 / 1.13.
13. *Inrichtingsplan van boeier*. (achterzijde tek. nr. 12.)
14. *Schip* voor Sj. van der Meulen te Terhorne. 14.70 / 3.32 / 1.13.
15. *Schip* voor Klaas Adema van Terhorne. 11.88 / 2.82 / 0.99.
16. *Schip*. (achterzijde no. 15.)
17. *Aakschip* (Klipper).
18. *Boeier Olga*. Zie: grb. pag. 39 en 40.
19. *Middenzwaardjacht*, gemaakt voor R. Sevensma te Sneek. Zie: grb. pag. 25.
20. *Ark* van C. de Jong. (achterzijde van no. 19.)
21. *Stoomboot* Libra.
22. *Veepraam*, gemaakt voor de Heer W. Drijfhout van Heerenveen. 17.50 / 3.06.
23. *Praam of schip*. 16.41 / 3.81 / 1.20. (zie achterzijde tek. nr. 22)

24. *Praam* van van der Sluis, landbouwer of te wel veehouder te Dijken aan de Langweer. 10.55/2.72/0.70.
25. *Tjalk*. E. Romkema, Joure. Jan. 1902. 22.60/4.62/1.92.
26. *Vischmotorboot*, gebouwd voor de Heer J. Kuyten te Woerden in de herfst van 1913. 10/2.04/1. (achterzijde tek. nr. 25.) Vgl. nr. 2. Zie: grb. pag. 57.
27. *Boeierjacht*. 13.30/3.72/1.65. Opm. „Deze is de ijzeren boeier, waarover bijgaande Engelsche brief. Ten strengste verboden over te nemen. A. van der Zee”. Vgl. nr. 4 en 6.
28. *Praampje*, gemaakt voor Hans Visser te Langweer. 8.40/2.18/0.63.
29. *Vischboot of Stoomschip*. Vgl. nr. 2 en 26.
30. *Praam*, gemaakt voor Oosting veehouder te Huis ter Heide. 10.85/3/0.90. Zie: grb. pag. 36.
31. *Motorboot of vischboot* (Gerhard?) (achterzijde tek. nr. 30.) Vgl. nr. 2, 26 en 29.
32. *Praam*, gemaakt voor de Heer H. Kramer te Joure. 16/3.30/1.11.
33. *Ark* van A. Poepjes. (achterzijde tek. nr. 32.)
34. *Vischmotorboot*, gebouwd in 1913 voor den Heer G. Kuyten te Woerden. 17.80/3./1.50. Zie: grb. pag. 56. Vgl. nr. 2, 26, 29 en 31.
35. *Vischeraak*, gemaakt voor G. Fritsma. 9.06/3.32/0.97. Zie: grb. pag. 42.
36. *Praampje*, gemaakt voor Atse de Vries te Terkaple. 9.25/2.30/0.63.
37. *Praampje* van L. Mulder te Boornzwaag. 8.50/2.20/0.63. (achterzijde tek. nr. 36.)
38. *Tjalk*. Uitgewerkte tek. zonder naam en maten. Vgl. nr. 25.
39. *Middenvaardjacht*, gebouwd voor den Weledele Heer C. de Jong alhier in het voorjaar van 1909. Zie: grb. pag. 32 en 33. 10./3.38/1.14.
40. *Vischboot of motorboot*. (achterzijde tek. nr. 39.) Vgl. tek. nr. 2, 26, 29, 31 en 34.



Afb. 37

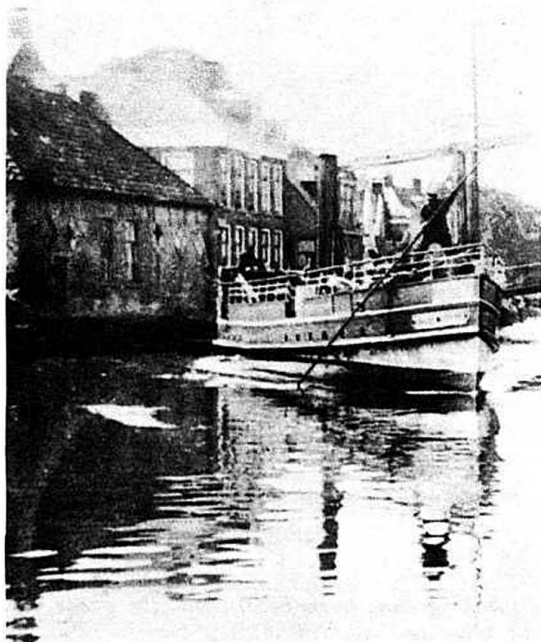
41. *Detailtekening van inrichting en binnenbetimmering boeier.*
42. „*Nettie*” van Korps Torpedisten van den Briel. 13.30/4.30.
Zie: grb. pag. 43, 44, 45. Vgl. tek. nr. 3.
43. *Middenzwaardjacht*. Zij- en bovenaanzicht met dwarsdoorsneden.
44. *Nationale klasse*. (achterzijde tek. nr. 43.)
45. *Boeier*. Op deze tekening staan de volgende schepen vermeld: boeiers Almeri, Olga, Victorie en Jacht Sloten.
46. *Binnenaak* van Toering. Terhorne. April 1910. 9.06/3.32.
Zie: grb. pag. 37.
47. *Schip* voor M. Brouwer te Joure. 16.42/3.48/1.20. Zie: grb. pag. 29.
48. *Houten jacht* van Sloten. Zie: grb. pag. 139, 140 en 141.
49. *Houten vlet*. 7/2.30/1.65.



Afb. 38

50. *Zeilplan, boven- en zijaanzicht van middenwaardjacht.*
51. *Klipper. Vgl. no. 17.*
52. *Deel van tekening van stalen beurtschip „De goede verwachting”.
21/4.68 m. Zie: grb. pag. 13.*
53. *Vischboot „Vischandel”. (achterzijde tek. nr. 52.)*
54. *Praam, gemaakt voor F. Zandstra, Over de Wielen. 1903.
opm. „Deze praam is precies zo gemaakt als een houten model.”*

55. *Boeierjacht „Almeri“.*
56. *Visschersaak. 14.20 4.64 / 1.76.*
57. *Punter.*
58. *Praam. 8.48 0.8 / 1.96.*
59. *Tekening van zij- en bovenaanzicht van een boeier.*
60. *Zeilplan Beurtschip.*
61. Een aantal ongenummerde tekeningen op kalkeerpapier van pramen, vissersaken, vismotorboten etc.



Afb. 39

5. VERANTWOORDING EN BESCHRIJVING VAN DE FOTO'S.

- Afb. 1. Foto afkomstig uit de nalatenschap van E. H. van der Zee. Op de achterzijde staat: „11 April 1896. Scheepstimmerwerf van Eeltje Holtrop van der Zee te Joure. De boeier Friso van Harinxma thoe Slooten van Leeuwarden ligt op de werf. Van links naar rechts, tante Klaske van der Zee, oma van der Zee, Eeltje Klaas Romkema, Holtrop van der Zee en dan Auke Holtrop van der Zee.” Op de voorgrond een eengangsbootje als vrachtscheepje in gebruik. Voor de wal twee „schepen”. Omgekeerd op de wal een bootje.
- Afb. 2. Tekening van een „Boskoper Boot” door F. N. van Loon. Deze tekening komt voor in de platenatlas, die behoort bij de Handleiding tot den burgerlijken scheepsbouw.
- Afb. 3. Tekening van „Friesch bootje” uit E. van Konijnenburg. De scheepsbouw vanaf zijn oorsprong, dl. II, pag. 69.
- Afb. 4. Foto afkomstig uit de nalatenschap van E. H. van der Zee. Op de achterzijde staat: „bootje gemaakt voor de Prinsentuin te Leeuwarden bij Eeltje Holtrop van der Zee te Joure. Door Engelschen te Joure gefotografeerd. Die met krulhaar en baard is E. H. van der Zee, die met de boord de heer Schenkus te Sneek.” De overeenkomst van dit bootje met de tekening van het z.g. „Friesch bootje” van van Konijnenburg (afb. 3) is opvallend.
- Afb. 5. Tekening van „Ylsterboot” uit E. van Konijnenburg, op. cit. dl. II, pag. 69.
- Afb. 6. Tekening van „De IJlsterboot” door F. N. van Loon. Deze tekening komt voor in de platenatlas.
Een vergelijking van beide tekeningen toont aan, dat hoewel beide vaartuigen van hetzelfde type zijn, de afmetingen zoveel verschillen, dat van Konijnenburg de tekening niet van van Loon overgenomen kan hebben.
- Afb. 7. Foto afkomstig uit de nalatenschap van E. H. van der Zee. Op de achterzijde staat: „Foto genomen door H. P. E. de la Roche Busé, Heerenveen.” De vorm van het roer en de meer gestrekte lijn van dit bootje tonen overeenkomst met het „Ylster bootje”. Daar het scheepje uit meerdere smalle huidgangen is opgebouwd, heeft het rondere vormen dan de z.g. eengangsbootjes, die ook van het type van de „Ylster boot” zijn.

- Afb. 8. Gravure van G. Groenewegen, „Een Friese praam." Uit: Verscheidene soorten van Hollandse vaartuigen, 6e katern, nr. 10.
- Afb. 9. Een Overijsselse praam in een gracht te Amsterdam.
- Afb. 10. De werf te Joure. Ansicht uit de collectie van de Prov. Bibl. te Leeuwarden.
Op de voorgrond een open Friese praam met mast en zwaarden. Daarachter een aantal bokken. Op de wal rechts vooraan een bootje van het type Ylster boot. Daarachter een grotere boot en een boeier.
- Afb. 11. Lijnentekening van een praam, gemaakt door E. Romkema. Zie bijlage nr. 54.
- Afb. 12. Open Friese praam te Molkwerum. Foto genomen in Juli 1944 door H. van Beelen. N.O.M. Arnhem.
- Afb. 13. Foto van de werf te Joure. Op de helling een groot model Friese Praam. Vergelijking met het beurtschip rechts toont de rechte zijden en het andere verloop van het berghout van de praam. Ansicht uit de collectie van de Prov. Bibl. te Leeuwarden.
- Afb. 14. Foto van een overdekte praam te Heerenveen. De bollestal, de luiken en de roef voor de mast zijn te onderscheiden.
- Afb. 15. Tekening van een schip, gemaakt door F. N. van Loon en afkomstig uit de nalatenschap van E. H. van der Zee. Op deze tekening, die zich in het archief van de Ottema Kingma stichting te Leeuwarden bevindt, staat met potlood geschreven: „tevergeefs ontworpen door onbeschoftheid van den schipper. Dit is 't gewone loon voor een kunstwerker 20 Maart 1840".
- Afb. 16. Het schip „Doarp Grau" varende aan het begin van de Houksloot bij het Sneeker Meer. Staande Sytze de Jong (voorop) en Mindert Peekema, aan het roer Wiebe Peekema. Foto Y. Wouda.
- Afb. 17. Tekening van het stalen veerschip „Dorp Grouw", gebouwd door A. van der Zee. Zie bijlage nr. 5.
- Afb. 18. Zeilplan tekening van Jacht „Koophandel". In 1892 getekend door de Haas te Monnikendam. Z.Z.M.

- Afb. 19. Tekening van Jacht „De Koophandel”. Deze tekening, die ook door de Haas gemaakt is, bevindt zich in het Ned. Hist. Scheepvaartmuseum te Amsterdam.
- Afb. 20. Ontwerp van Friese hektjalk door F. N. van Loon. Deze tekening, die afkomstig is uit de nalatenschap van E. H. van der Zee, bevindt zich in het archief van de Ottema Kingma stichting te Leeuwarden.
- Afb. 21. Eengangsvissersboot, gebouwd door A. van der Zee. Op deze foto is duidelijk de wijze, waarop deze ene gang gestrookt is, te zien. Foto Z.Z.M.
- Afb. 22. De kop van hetzelfde bootje. Foto Z.Z.M.
- Afb. 23. Achterschip van een groter type vissersboot, die voor de kust van Gaasterland voor de visserij werd gebruikt.
- Afb. 24. Tekening van de „Visschuit van neef Huidekoper” door F. N. van Loon. Afkomstig uit de nalatenschap van E. H. van der Zee en thans aanwezig in het archief van de Ottema Kingma stichting te Leeuwarden. Uit de doorsneden is te zien, dat dit vaartuig enigszins gepickt was. De binnenaken of visaken, die te Joure gebouwd werden, waren echter zoals uit tek. nr. 56, afb. 29 blijkt, volkomen rond.
- Afb. 25. Binnenaakje met tent, gebouwd door E. H. van der Zee in de haven van Hindelopen. Rechts daarnaast een groter type vissersboot waarschijnlijk met losse plecht. Deel van ansicht van de Zeilroede te Hindelopen. Coll. Prov. Bibl. te Leeuwarden.
- Afb. 26. Binnenaak van R. Toering, onder zeil op de Langweerder Wielen.
- Afb. 27. Meetbrief van de aak van R. Toering. Op de meetbrief wordt dit type vaartuig visaak genoemd. A. van der Zee noemt het type binnenaak.
- Afb. 28. Detailfoto van een Binnenaak door van der Zee gebouwd.
- Afb. 29. Tekening van binnenaak, gebouwd door A. van der Zee. Zie bijlage nr. 56.
- Afb. 30. Tekening van een mosselaak, gebouwd door A. van der Zee voor de Heer Stoffel van den Berg te Bruinisse in Jan. 1912. Zie bijlage nr. 10.

- Afb. 31. Foto van dezelfde mosselaak. Deze foto is afkomstig uit de nalatenschap van A. van der Zee. Op de achterzijde staat: „Staal-ijzeren mosselaak voor van den Berg te Bruinisse, gebouwd op de werf van A. Holtrop van der Zee te Joure. Waarschijnlijk in 1912.”
- Afb. 32. Tekening van een „Lemmersche Aak”, gebouwd door A. van der Zee.
- Afb. 33. Tekening van een sloep en een boot. Deze tekening bevindt zich in het Ned. Hist. Scheepvaartmuseum te Amsterdam.
- Afb. 33a. Foto van een model van een Staverse Jol. Z.Z.M.
- Afb. 34. Foto van de vroegere scheepswerf te Vollenhove. Op de voorgrond links een sloep van het type, zoals die door de vissers van Vollenhove gebruikt werd. De overeenkomst met de kleinere exemplaren van de Staverse jollen is opvallend.
- Afb. 35. Foto van een kleine punter voor de werf te Joure. Op de voorgrond een bok. Deze foto is afkomstig uit de nalatenschap van E. H. van der Zee.
- Afb. 36. Foto van een zeepunter (K.U. 16), een aakje (K.U. 7), een punter (K.U. 14) en een boot (K.U. 13). Deze schepen zijn in de haven van Lemmer gefotografeerd in 1944 door H. van Beelen. N.O.M. Arnhem.
- Afb. 37. Foto van de vismotorboot Gerhard. Deze foto is afkomstig uit de nalatenschap van A. van der Zee. Op de achterzijde staat: „Ansicht von der Motorboot Gerard, gebaut an der Schiffswerft in Joure (Holland) von A. Holtrop van der Zee. X = Eeltje Romkema. Zie bijlage nr. 2, 26, 29, 31.
- Afb. 38. Foto van een ijzeren kielboot. Op de achterzijde staat: „Stella” van de Heer C. Johs de Jong (D.E.) te Joure gebouwd door A. Holtrop van der Zee. Zie bijlage nr. 39.
- Afb. 39. Foto van de stoomboot „Libra”. Deel van een Ansicht van de Kolk te Joure. Coll. Prov. Bibl. Leeuwarden. Zie bijlage nr. 21.

6. LITERATUUR.

- K. Boonenburg, Schokkers, Uit het Peperhuis, eerste serie no. 7/8, Enkhuizen, 1959.
- L. Brolsma, To skûtsjesilen mei it âlde Grouster fearskip, „Frisia” - overprintingen II - 1966, Grou.
- G. C. E. Crone, Nederlandse jachten, binnenschepen, visschersvaartuigen en daarmee verwante kleine zeeschepen 1650-1900, Amsterdam, 1926.
- G. C. E. Crone, Onze schepen in de Gouden Eeuw, Amsterdam, 1943.
- G. C. E. Crone, Onze binnenschepen, Heemschutserie dl. 41, Amsterdam, 1946.
- De Waterkampioen, Meerdere artikelen, o.a. uit de serie „Schepenschouw”, Mr. J. van Vollenhove.
- H.C. van Dockum, Wat anderen schreven over en in beeld brachten van het Princehof van den ouden tijd tot heden, Assen, 1944.
- W. J. Dijk, De schoonheid onze binnenschepen, Amsterdam, 1963.
- G. Groenewegen, Verscheidene soorten van Hollandse vaartuigen, Rotterdam, 1786-1801.
- H. Halbertsma, Sneeker hardzeildag, Amsterdam, 1965.
- Mr. Dr. T. Huiteema e.a., Ronde en Platbodemjachten, Amsterdam, 1962.
- H. Kersken Hzn. en H. C. A. van Kampen, Schepen die voorbijgaan, A.N.W.B., 1927.
- Ir. E. van Konijnenburg, De scheepsbouw vanaf zijn oorsprong. Dl. I, II, III, Brussel, 1905.
- Le Comte, Schepen en vaartuigen.
- F. N. van Loon, Beschouwing van den Nederlandschen scheepsbouw met betrekking tot deszelfs zeilaadje, Haarlem, 1820.
- F. N. van Loon, Handleiding tot den burgerlijken scheepsbouw, Workum, 1838. Met bijbehorende Platenatlas.

- J. Lunenburg, Ronde en Platbodemschepen, Alkenreeks nr. 100, Alkmaar.
- S. J. van der Molen, Friese vissersschepen van de Zuiderzee, De Staverse Jol, Jaarverslagen Fries scheepvaartmuseum en oudheidkamer, 1961.
- S. J. van der Molen, Friese vissersschepen van de Zuiderzee, De Lemster-aak, Jaarverslagen Fries scheepvaartmuseum en ouheidkamer, 1962.
- G. P. J. Mossel, Handleiding tot de kennis van het schip, Amsterdam, 1859.
- E. W. Petrejus, Scheepsmodellen, Binnenschepen, Bussum, 1964.
- Schepenlijst, Stichting Stamboek Ronde en Platbodem vaartuigen.
- P. J. V. M. Sopers, Schepen die verdwijnen, Amsterdam, z.j.
- Dr J. J. Tesch en J. de Veen, Die Niederländische Seefischerei, Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, Band VII, Stuttgart, 1933.
- W. K. Versteeg, Scheepsmodellen, 1700-1900, Amsterdam, 1947.
- W. Voorbeijtel Cannenburg, Beschrijvende Catalogus der scheepsmodellen en scheepsbouwkundige teekeningen, 1600-1900, Nederlands Historisch Scheepvaart Museum, Amsterdam, 1943.
- C. J. van Waning, o.a. De oude werf op 'e Jouwer, De Waterkampioen, Jg. 1961.
- Werfboeken van de werf van E. H. en A. van der Zee, Bibliotheek Ottema Kingma Stichting, Leeuwarden.

7. INHOUDS OPGAVE.

	Pag.
1. Inleiding	214
2. Vrachtschepen	222
a. Boten.	
b. Pramen.	
c. Schepen.	
d. Hektjalk.	
e. Snikken en Bokken.	
3. Vissersschepen	247
a. Wildschieter.	
b. Vissersboten.	
c. Aken.	
d. Sloepen.	
e. Punters.	
4. Bijlage	275
5. Verantwoording en beschrijving van de foto's	281
6. Literatuur	285
7. Inhouds opgave	287