Tjet Rixt en haar mannen



Dirk Huizinga

Foto omslag: Grouw, 2009. De Tjet Rixt op het Pikmeer. (Foto: Anton Schiere, Stichting Elektrysk Farre Fryslân.) Illustratie titelblad: boeier in de problemen. (Dirk Huizinga)

Inhoud

Vooraf 5

1. De 19e eeuw als mijn leerperiode 13

2. Mijn legendarische tijd bij de Hepkema's 19

2.1 Bij de oude Hepkema 19

2.2 Na tien jaar beland ik in een crisis 51

2.3 Dagtochten en chartervaart van 1925 tot 1950 104

2.4 Afgedankt en opgekocht 171

3. Een verlate verjongingskuur en mijn elektrificatie 187

Bijlagen 209

1. Wie bouwde wanneer de Tjet Rixt?
2. Lijnenplan van de Tjet Rixt
3. Rapport aankoopkeuring 1909
4. Stambomen van Hepkema, Hoekstra, Kijlstra en De Koningh
5. Gesprek van Thedo Fruithof met Jaap Hepkema
6. Van Tjet Rixt naar Hilda
7. Visuele aberraties
8. Jeugdherinneringen van Jaap Hepkema
9. Dossier Tjet Rixt van het Zuiderzeemuseum
10. Een vliegenier aan boord
11. De boeier Tjet Rixt als voorbeeld voor anderen
12. De bijboot van de boeier Tjet Rixt heeft een eigen geschiedenis

Geraadpleegde literatuur 292

Vooraf

De boeier die in dit boek centraal staat, werd in 1843 gebouwd door Eeltje Taedzes Holtrop (1768-1848) in IJlst. Althans, dat is lange tijd het verhaal (geweest) over de voorgeschiedenis van de Tjet Rixt. Aangetoond is het allerminst. De scheepsbouwer zelf zegt er bijvoorbeeld niets over in zijn gedetailleerde hellingboeken met overzichten van gebouwde schepen tussen 1837 en 1847. Deze scheepsbouwer is de grootvader van de later vermaard geworden werfbaas Eeltje Holtrop van der Zee, die aanvankelijk bij hem werkte, maar zich in 1856 als zelfstandig scheepsbouwer in Joure vestigt. Het verhaal gaat, dat Lambertus van der Feer, een apotheker uit Sneek, deze grote boeier in IJlst heeft laten bouwen en haar de naam 'Uitspanning' gaf. Ook daarvan zijn geen concrete bewijzen. In de werfboeken van Eeltje Holtrop geeft de scheepsbouwer aan in 1838 een boeier te hebben gebouwd (met de afmetingen van de Tjet Rixt) voor ene Toussaint in Nieuwendam. Hij bouwde maar af en toe een boeier. In de werfboeken wordt over 1843 niets gezegd over de bouw van zo'n kostbaar schip. De Sneker apotheker Lambertus van der Feer wordt in de werfboeken van de scheepsbouwer ook nergens genoemd. Herre Halbertsma noemt hem wel in zijn boekje 'Sneeker Hardzeildag'. Bij het admiraalzeilen van 1864 en van 1868, op de dag na het hardzeilen, fungeerde Lambertus van der Feer als admiraal met zijn boeier 'Uitspanning'. (H. Halbertsma, *Sneker Hardzeildag,* p. 43, 48 en op p. 97 memoreert S.J. v/d Molen dat Van der Feer 's zomers graag in Terhorne op z'n buiten met grote tuin, it Kooi, verbleef).
In het midden van de jaren tachtig komt de boeier wel in beeld, toen Mr. Jan Minnema de With uit Leeuwarden ermee voer onder de naam 'Friesland'.
Dankzij informatie van Theunis van der Meer uit Terhorne, die zich vanuit het schildersbedrijf van zijn familie interesseert voor de lokale geschiedenis, weten we dat Lambertus van der Feer zijn boeier in Terhorne had liggen. Lambertus van der Feer heeft vanaf 1873 namelijk gebruik gemaakt van oud-schipper Sjouke Abes Hainje (1828-1928), die zetschipper werd op zijn grote boeier. Deze schipper was in 1872 in Terhorne getrouwd met de weduwe van Marten Klazes de Groot, schipper en tapper in het Schippershuis in Terhorne. Hainje bleef in Terhorne aan de wal wonen en dreef het drinklokaal voor schippers. Lambertus van der Feer huurde hem vanaf 1873 in als schipper op zijn boeier (wat hij eerder wellicht ook deed met Hainjes voorganger Marten de Groot). Dat duurt tot 1881. Dan verhuist Hainje naar Huizum bij Leeuwarden.
Bij onderzoek in de archieven van Tresoar heb ik nog wat gegevens gevonden over Lambertus van der Feer uit Sneek. Hij is daar in 1802 geboren en trouwt in 1827 met Pierkje Born, dochter van Johannes Born en Meinskjen Piers Joustra uit Sneek. De koopman Johannes Born was een jaar eerder, in 1826, overleden. Lambertus was op zijn trouwdag 24 jaar en stond geregistreerd als apotheker te Sneek. Twintig jaren later is hij nog steeds apotheker, maar in 1852 niet meer. Dan leven hij en zijn vrouw in Sneek van hun vermogen. De moeder van Pierkje heeft in 1843 haar testament opgemaakt en overlijdt in 1847. Tot de erfenis behoren landerijen en een buitenhuis bij Terhorne. Lambertus en Pierkje kunnen nu rentenieren en zijn daarbij actief op de vastgoedmarkt rond Sneek. Die landerijen waren de Kooilanden ten noorden van het dorp met een

groot buitenhuis: Het Kooi. Lambertus van der Feer en Pierkje Born hadden geen kinderen. Toen Pierkje in 1852 kwam te overlijden, was Lambertus de enige erfgenaam. Hij erfde daarmee ook Het vastgoed dat Pierkje eerder privé van haar ouders had geërfd, zoals de zathe 'De Kooi' bij Terhorne (waarde van fl. 20.238,-). Voor die tijd een aanzienlijk bedrag. Van deze tot dat moment gemeenschappelijke bezittingen wordt Lambertus nu enig eigenaar. Behalve de landerijen bij Terhorne, wordt bij de nalatenschap ook een jachthuis genoemd. Dat jachthuis…is het schuitenhuis voor zijn boeier 'De Uitspanning' die Lambertus van der Feer vanaf 1843 bezit.
Lambertus van der Feer is na het overlijden van Pierkje Born niet weer getrouwd. Hij is rentenier, woont in Sneek en heeft een grote boeier in zijn jachthuis bij Terhorne. In 1884 overlijdt hij te Sneek op 82 jarige leeftijd. Twee jaren later verschijnt een boeier op het water met als eigenaar Mr. Jan Minnema de With uit Leeuwarden. Deze noemt zijn boeier de 'Friesland'. Welk jaar Minnema de With de boeier koopt, is onbekend. Of dit de 'Uitspanning' was, weten we niet. In de periode dat Van der Feer de boeier had, werd zijn boeier 'Uitspanning' niet genoemd in wedstrijdverslagen. Tussen 1886 en 1896 verschijnt de naam 'Friesland' echter wel regelmatig op de deelnemerslijsten van hardzeildagen. Uiteindelijk verkoopt Minnema de With het schip aan dhr. H.C.Lefering te Buiksloot, die de boeier de naam "Antonia Jacoba" geeft. In 1909 wordt de boeier via jachtmakelaar H. Kersken Sr. uit Amsterdam verkocht aan Jacob Hepkema uit Heerenveen. Van 1909 tot 1953 blijft de boeier met de naam 'Tjet Rixt' onder de hoede van drie generaties Hepkema. Dan wordt ze verkocht aan de Vereniging van Vrienden van het Zuiderzeemuseum. De eerste jaren wordt er nog mee gevaren, ook naar Friesland, maar de boeier verkeert eigenlijk in een te slechte staat en moet nodig opgeknapt worden. Daar wordt bij het Zuiderzeemuseum in de jaren zestig een begin mee gemaakt. Vervolgens duurt het bijna een halve eeuw, maar in 2007 is deze klus dan toch geklaard. Aanvankelijk lag de boeier in de haven bij het museum, maar daar had het schip te veel te lijden van de zon. Het is het beste de boeier in een schiphuis te leggen, beschermd tegen de zon, en daarnaast regelmatig met haar te varen. Het gebruik van de boeier betekent immers haar behoud. In 2009 verhuist ze daarom naar Grouw, waar bovendien de scheepsdiesel wordt vervangen door een moderne elektrische aandrijving. Het is de bedoeling dat met de boeier vanuit Grouw dagtochtjes worden gemaakt, maar dat werd geen succes. Om die reden verhuist de Tjet Rixt in 2014 naar de klassieke schepenhaven van Terhorne. Naar, het dorp waar ze in de 19e eeuw haar thuisbasis had. Daar is de elektrische aandrijving weer vervangen door een scheepsdiesel die minder problemen geeft en bij zo'n zwaar schip beter voldoet.
De vraag blijft waarom Lambertus van der Feer gezien werd als opdrachtgever van de bouw van het schip in 1843. Volgens de werfboeken was Toussaint immers de opdrachtgever in het jaar 1838. Ik vermoed, dat de boeier na vijf jaren te koop werd aangeboden, en Van der Feer het schip in 1843 bij Holtrop gekocht heeft. Dat was het moment dat Pierkje en hij wisten dat er een erfenis aan zat te komen. Het jachthuis aan de Kooilanden bestaat in 1832 nog niet, maar wordt wel genoemd in 1847 bij de erfenis. Lambertus voer veertig jaren met de boeier 'Uitspanning'. Zo lang, dat in de 20e eeuw niemand meer wist dat hij niet de eerste, maar de tweede eigenaar was.



Terhorne, plattegrond van ca. 1870. Van het noordwesten met een bocht naar het oosten de Zandsloot met een brug voor de grindweg die in 1857 is aangelegd. Het tweede pand ten westen van de brug (574) is het Schippershuis. Terhorne werd in 1857 ontsloten met een weg naar Akkrum. Pas vijftig jaren later werd de weg doorgetrokken naar Joure. Ten noorden van de Zandsloot liggen de Kooilanden die Lambertus van der Feer verkreeg dankzij zijn huwelijk met Pierkje Born. De familie Born bezat deze landerijen met onder meer de boerderij De Kooipleats en een buiten, It Kooi, dat iets noordelijker vrij in het land lag.

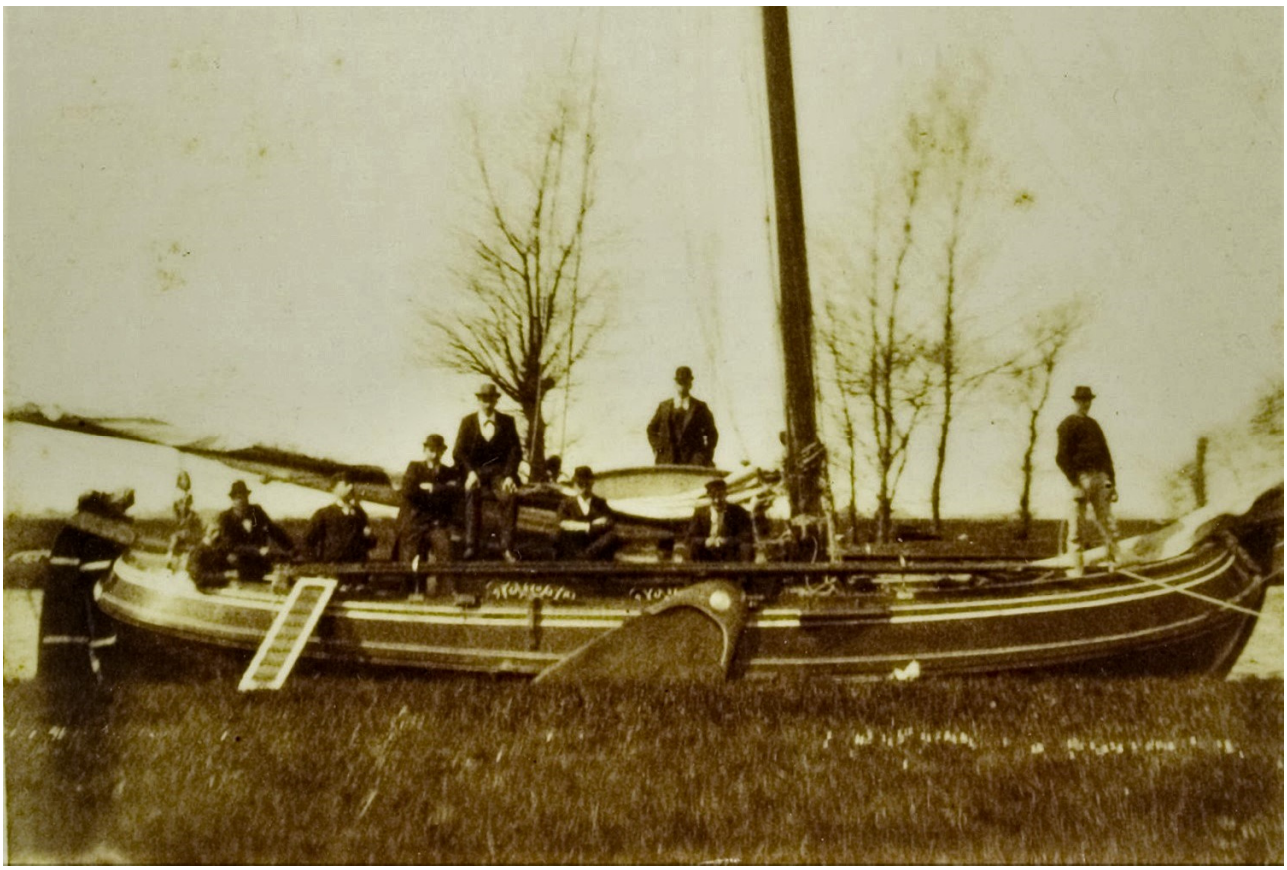
Op de kaart linksboven, langs de zuidwestelijke oever van de Kooilanden, het grote jachthuis (nr. 718) voor de boeier. Voordat de weg (met brug) door Terhorne werd aangelegd, voer men Terhorne in met de boot door de Var, een sloot langs de zuidkant van het dorp tussen de Poelen en de Zandsloot. Die vaarweg is in de vijftiger jaren gedempt. (Kadasterkaart, met dank aan Theunis van der Meer)


Zandsloot met Brug – TERHORNE





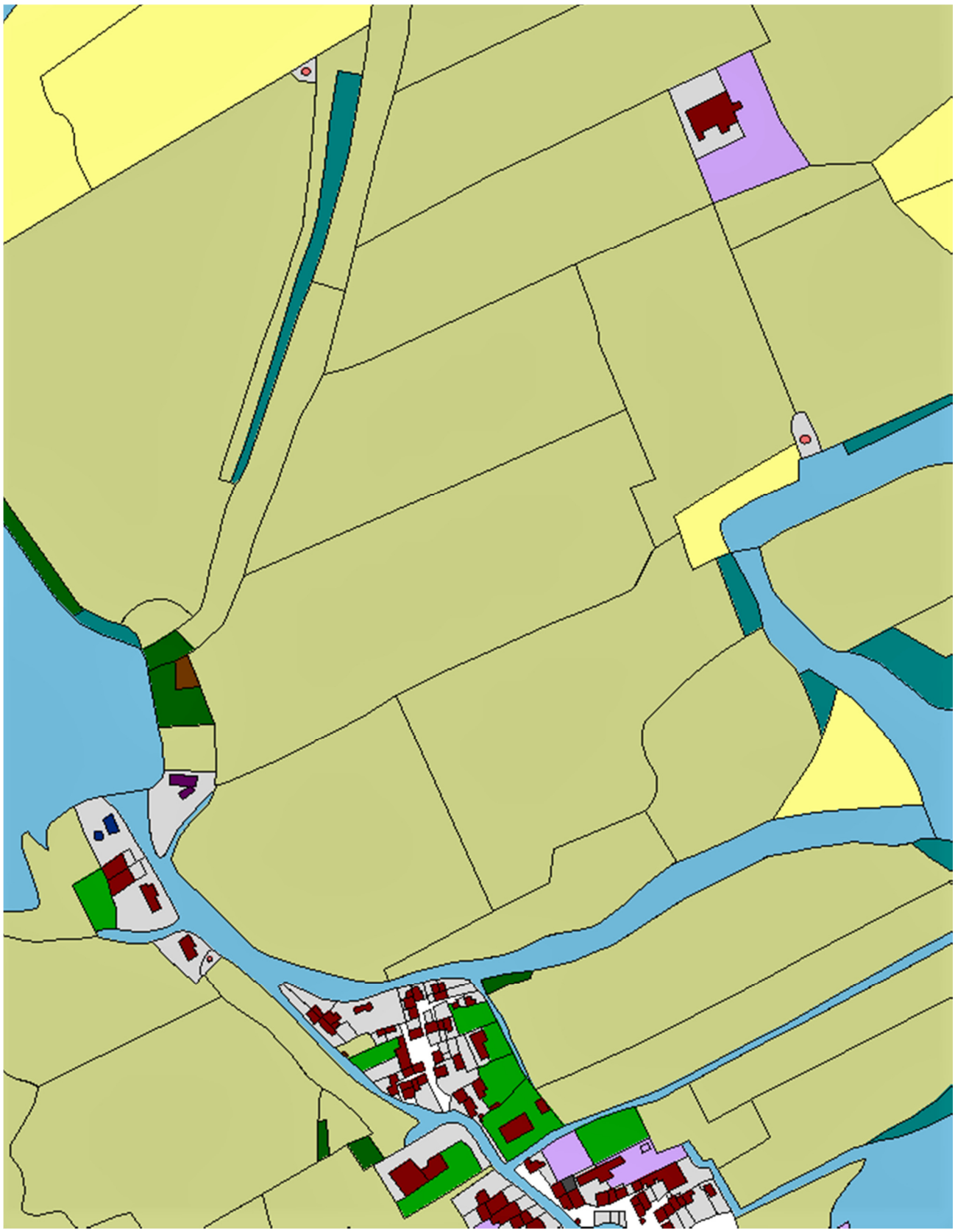
Terhorne, rond 1950. De nieuwe sluis is net aangelegd. De oude sluis nog niet gedempt. Helemaal rechts de scheepswerf van Terhorne en langs de weg de boerderij De Kooipleats.



De boeier 'Friesland' Jan Jan Minnema de With rond het jaar 1891. Foto: W. de Ringh. FSM



Leeuwarden, 1886, Het Vliet: De boeier 'Friesland' met Mr. J. Minnema De With. Deze boeier is duidelijk de latere boeier Tjet Rixt van de familie Hepkema. De verbinding met de boeier van Van der Feer uit Sneek is onduidelijk. (Foto: HCL)



Terhorne, 1832. De kadasterkaart van Hisgis toont in het zuiden het dorpje Terhorne, met links het water de Horne. Aan de noordzijde van het dorp loopt de Zandsloot. Donkergroen aan de Horne met bebouwing de boerderij de Kooipleats. Veel noordelijker, midden in de Kooilanden, omringd door de paarse tuinen, het buitenhuis It Kooi waar Lambertus van der Feer de zomers doorbracht.

In dit boek voer ik de boeier sprekend op als een bezield wezen, waarbij ik het accent leg op de periode dat ze bij de Hepkema's behoorde. Het wel en wee bij de familie Hepkema was bepalend voor wat er met de boeier gebeurde. De geschiedenis van drie generaties Hepkema is binnen Friesland opmerkelijk en de boeier mocht delen in die bekendheid.

De basis voor het maatschappelijk succes van deze familie is gelegd door Jacob Hepkema (1845 - 1919), geboren in Oudeschoot, direct ten zuiden van Heerenveen, en een succesvol uitgever van "Het Nieuwsblad van Friesland" vanuit Heerenveen. Zijn Amerikaans aandoende stijging op de maatschappelijke ladder wordt geconsolideerd door zijn beide zoons. Door Tjebbo en vooral door zijn jongste zoon Mindert. De dynamiek in deze ontwikkeling eindigt echter opmerkelijk bij zijn kleinzoon Jacob Tjebbo Minderts. Vanaf 1909, als Jacob Hepkema de grote boeier koopt die hij doopt met de naam 'Tjet Rixt', is het wel en wee van dit schip verbonden met die ontwikkelingen van de levenspaden van deze drie generaties Hepkema.

Het accent in dit boek ligt daarom niet primair op de ontwikkelingsgang van de boeier, maar vooral op die van de eigenaren ervan.

Uiteindelijk is de rol die de Hepkema's hebben gespeeld bij de geschiedenis van de boeier bepalend geweest voor het voorlopig eindresultaat, dat het schip er nu nog is. Dat was niet alleen een positieve rol, want na het overlijden van Jacob Hepkema in 1919 willen zijn zonen na een paar jaar eigenlijk wel van de boeier af. Veel boeiers worden na de Eerste Wereldoorlog verkocht, mede door de invoering van personele belasting op het zeiloppervlak van schepen. Door de slechte marktsituatie zijn er echter geen kopers, zodat de Tjet Rixt tegen wil en dank bij de Hepkema's blijft, tot na de Tweede Wereldoorlog.

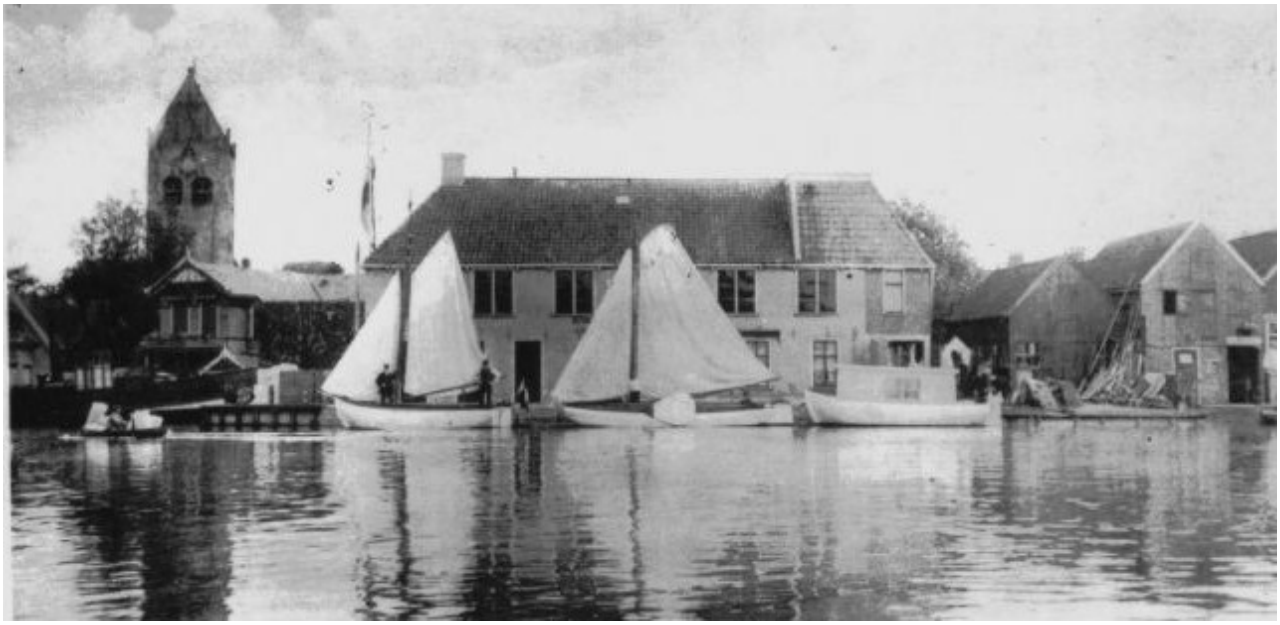
Vanwege de collaboratie van de krantenman Hepkema met de Duitsers, vindt er een onderzoek plaats naar diens oorlogsverleden. Die periode, 1946/1947, wordt de boeier geconfisqueerd door de Staat. Na het overlijden van Mindert Hepkema, in 1947, wordt de boeier weer vrij gegeven door het Nederlands Beheer Instituut. De zeven erfgenamen van Mindert zijn echter niet genegen veel geld uit te geven om de boeier in de vaart te houden. Nog steeds zijn er geen kopers, zodat Jaap Hepkema die de boeier voor de erfgenamen in beheer heeft, denkt aan sloop. Ondertussen is echter bij liefhebbers van ronde- en platbodemschepen na de oorlog het besef gegroeid dat het verdwijnen van een dergelijk schip een verlies voor ons cultureel erfgoed betekent. De Vrienden van het Zuiderzeemuseum hebben de Tjet Rixt daarom overgenomen voor sloopprijs: 2500 gulden.

Dankzij de jaren dat het schip tegen de zin van de familie Hepkema toch bij hen bleef, is de boeier dus uiteindelijk behouden gebleven.

1. De 19e eeuw als mijn leerperiode

Natuurlijk zijn er diverse mannen in mijn leven geweest voordat ik de Hepkema's leerde kennen. Het waren immers mannen die mij maakten op de werf van Eeltje Holtrop in IJlst. Na vijf jaar werd ik gekocht door de apotheker Van der Feer uit Sneek. Toen was ik nog jong, mooi en onervaren. Ik werd bewonderd en dat niet ten onrechte. Meer dan tien meter lang, ruim drie en een halve meter breed…..ik was een boeier die er zijn mocht. Later, toen de kleinzoon van Holtrop naar Joure verhuisden en de begaafde Eeltjebaas de typisch Friese boeiers bouwde die beroemd zijn geworden, kwamen er natuurlijk soortgenoten op het water met heel mooie lijnen. Maar hoe lieftallig en charmant de Constanter of de Albatros er ook uit zien, om twee te noemen die er ook nu nog zijn, ze vallen toch een beetje in het niet bij mijn voorkomen en postuur. Het zijn lieftallige juffers, terwijl ik toch meer het voorkomen van een echte dame heb. Alleen de grote boeiers van Auke van der Zee, de Olga en de enorme Almeri, ja, die waren zo indrukwekkend, daar kon ik niet tegen op. Maar waar zijn die gebleven? Ze zijn al jaren verdwenen, terwijl ik er gewoon nog ben, zelfs mooier dan ooit. Ook was er nog een andere boeier, ongeveer zo groot als ik, de Catharina, gebouwd bij Lantinga in IJlst. Die grote boeier voor het ruimere water, die is er ook nu nog. Gerestaureerd en daarna nog een keer prachtig opgeknapt. Maar ja, die boeier heeft een kop waar mensen van weg kijken, terwijl mijn kop een en al aantrekkelijkheid is. En die andere grote boeier van ruim tien meter, de Friso, die het tot Statenjacht van de provincie Friesland heeft geschopt, die is weliswaar gebouwd bij de beroemde Eeltjebaas in Joure, maar is later na een brand eigenlijk wat raar gerestaureerd. Door een botterbouwer. Nou, dat is te zien, want haar kop deugt ook al niet. Alle sierlijkheid is verdwenen. Maar wie had ooit gedacht, dat ik op dit moment, in het jaar 2010, de oudste nog varende boeier van Friesland zou zijn? Terwijl ik van 1838 ben? Toen de oude Jacob Hepkema me kocht, in 1909, dachten velen dat hij een dame op leeftijd had aangeschaft, maar niets was minder waar. Toen was ik pas 71 jaar, terwijl ik nu honderd jaar ouder ben en er uitzie als een jonge meid. Al die jaren in de 19e eeuw waren dus niet meer dan mijn leerjaren. De mannen die mij toen begeerden, hebben mij geleerd wat de bedoeling van een boeierbestaan is.
Pas toen ik bij de Hepkema's kwam, in 1909, begon mijn periode als rijpe, gevormde dame. Charmant en ervaren, sierlijk en ook een beetje bedachtzaam. De oude Hepkema had dat goed gezien. Die wist wel waar hij aan begon. Hij nam mij over van dhr. Lefering uit Buiksloot, bij Amsterdam. Bij hem had ik een wat onopvallend bestaan. Een beetje een periode van bezinning na die glorieuze leerjaren in Leeuwarden, bij die advocaat. Bij hem, hoe heette hij ook al weer, Mr. Jan Minnema van Haersma de With, lag ik lekker beschut in een schiphuis aan Het Vliet. Als de advocaat tijd had, gingen we te zeilen. Scheepsmotoren kenden ze toen nog niet. De schipper die in dienst was van De With, bracht me naar buiten, tuigde me op en zorgde dat de advocaat met me kon zeilen. Het Vliet uit naar het oosten, dan naar

het zuiden, via de Tijnje en de Greuns, om via het Langdeel naar Wartena in Eernewoude of Grouw terecht te komen.
Vaak waren we niet de enige boeier op het water, maar was de Stavo van Eysinga er ook. Dat schip lag ook in een schiphuis aan Het Vliet en was veel ouder dan ik, maar zag er wat apart uit. Overnaads, met weinig zeeg. Een Zaanse boeier, die echter keurig onderhouden werd. Eysinga en De With overlegden ook regelmatig in Grouw, in dat witte hotel aan het water, Oostergoo, van waaruit later de zeilwedstrijden bij Grouw werden georganiseerd. De zeilvereniging die dat deed, is opgericht door Jhr. Mr. Frans Julius Johan van Eysinga, die met de Stavo zeilde, Jhr. Mr. Jan Minnema van Haersma de With, een familielid van de gelijknamige advocaat die later met mij zeilde, en Mr. Cornelis Schelte Sixma baron van Heemstra. Dat was in 1848, een jaar na de oprichting van de Koninklijke Zeil- en Roeivereniging in Amsterdam, die de oudste van het land is.



Grouw, omstreeks 1900. De oude waterherberg 'Oostergoo' met twee jollen en een schouw.

Ik was er overigens eerder dan dat hotel. Dat werd pas in 1857 gebouwd, als een logement aan het water. In 1858 ging het open en heette toen 'Water- en Veldzicht'. Toen de Zeilvereiniging Oostergoo haar jaarvergadering in dat hotel ging houden en er vanaf 1868 wedstrijden organiseerde, werd de naam aangepast.
In die vormingsperiode leerde ik mijn gasten kennen. Het waren zeker niet de geringsten in Friesland, in tegendeel. Het was de maatschappelijke elite, de notabelen van de stad, die met mij ging zeilen. Wat dat betreft leek de overgang naar de Hepkema's maatschappelijk gezien een stapje terug. Misschien was die overgang wel passend bij mijn leeftijd, althans zoals die toen gezien werd. Maar de mensheid kan zich vergissen. Achteraf kan je zeggen, dat mijn jaren nog moesten komen. En ook de maatschappelijke status van de Hepkema's bleek bepaald niet tegen te vallen. Zij waren eigenlijk van eenvoudige boerenkomaf, maar ze gingen behoren tot de aanzienlijken in de provincie. Jacob Hepkema verwierf reeds spoedig niet

onbelangrijke bezittingen aan onroerend goed dankzij een succesvolle exploitatie van het nieuwsblad dat hij met hard werken en een goede neus voor succes vanaf de grond heeft opgebouwd. Jacob Hepkema en zijn echtgenote Richtje Hepkema-Hoekstra vonden aansluiting bij die maatschappelijke elite, hoewel zij natuurlijk wel gezien werden als parvenu's, als nieuwe rijken, die er wel bij mochten zijn, maar de oude aristocratie wist maar al te goed, dat ze eigenlijk van mindere komaf waren.



Grouw, Hardzeilerij van Oostergoo in 1881, met links de boeier 'Stavo' van Jhr. Mr. F. van Eysinga. Rechts zeilt de 'Friesland' van Mr. J. Minnema van Haersma de With. (foto van pastel J.C.Grijve, 1837-1891. De pasteltekening hing boven het schrijfbureau van Jhr. Mr. Frans van Eysinga.)

De tijd bij de advocaat Jan Minnema Haersma de With (1825 – 1904) was overigens ook heel interessant. Hij was advocaat en naamgenoot van zijn familielid die de zeilvereniging Oostergoo had helpen oprichten. Op het laatst was hij eigenlijk een beetje een oude brombeer, maar hij behoorde wel bij die maatschappelijke en bestuurlijke elite van Friesland. In 1885 was hij eens op bezoek bij zijn schoonzoon E. Lichtenvoort Cats, de burgemeester van Sloten. We gingen er zeilende heen en hij liet mij, zoals gebruikelijk, voor de kade liggen, toen hij naar zijn familie ging. Blijkbaar had een inwoner van Sloten iets tegen mensen als Minnema Haersma de With, want terwijl ik daar onbeheerd voor de kant lag, besmeurde hij me met vieze, zwarte koolteer. Misschien vergiste hij zich ook wel, en dacht hij dat ik de boeier van dhr. Cats was en had hij eigenlijk een hekel aan zijn eigen burgemeester. Hoe dan ook, het zag er niet fraai uit. Dat vandalisme leidde wel tot een enorm gedonder. Andere inwoners van Sloten werden zo kwaad op die man, dat ze hem te lijf wilden. Hij vluchtte in het huis van z'n zuster en klom op het dak. Er werd met stenen gegooid en er vielen er rake klappen. Het was een waar volksgericht, waarbij de

plaatselijke bevolking het voor mij opnam. Of wellicht voor de burgemeester en zijn schoonvader. Maar tenminste vonden ze het zonde dat ik zomaar besmeurd was om niets. Uiteindelijk ben ik weer schoongemaakt, wat een heleboel moeite kostte, maar ik kon me weer kon vertonen tussen de andere boeiers.



Jhr. Mr. F. J. J. van Eysinga aan zijn schrijfbureau, met daar boven de pasteltekening met de boeiers 'Stavo' en 'Friesland', zeilend voor Oostergoo bij Grouw.

Bij Lambertus van der Feer lag ik 's zomers in Terhorne, in een groot schiphuis aan de Kooilanden, bij het buitenhuis dat hij had geërfd van zijn vrouw. Bij Minnema de With had ik in Leeuwarden een schiphuis aan het Vliet. Vandaar zeilden we de stad uit. Af en toe moest er een stukje geboomd worden. Dat deed Jan Minnema de With niet zelf hoor. Die bleef rustig zitten. Al het zware werk werd door personeel gedaan. Het overeind zetten van de mast, het zeilklaar maken, het hijsen van het tuig, het bedienen van de zwaarden, dat alles was geen werk voor pommeranten. Die lieten dat over aan de zetschipper en zijn mensen. Mr. Jan kwam om een stukje te zeilen en niet voor het werk. In die tijd was net de spoorlijn van Leeuwarden naar Groningen aangelegd. We moesten daarom steeds door de spoorbrug over de Tijnje om naar Grouw te kunnen zeilen. Als je geluk had, stond de brug open. Maar regelmatig moest je wachten. Ook het passeren van de brug was niet altijd eenvoudig. Dan moest er aan boord even aangepakt worden. De vaarboom erbij en oppassen dat mijn tuig de brug niet raakte, want dan kon het beschadigen.

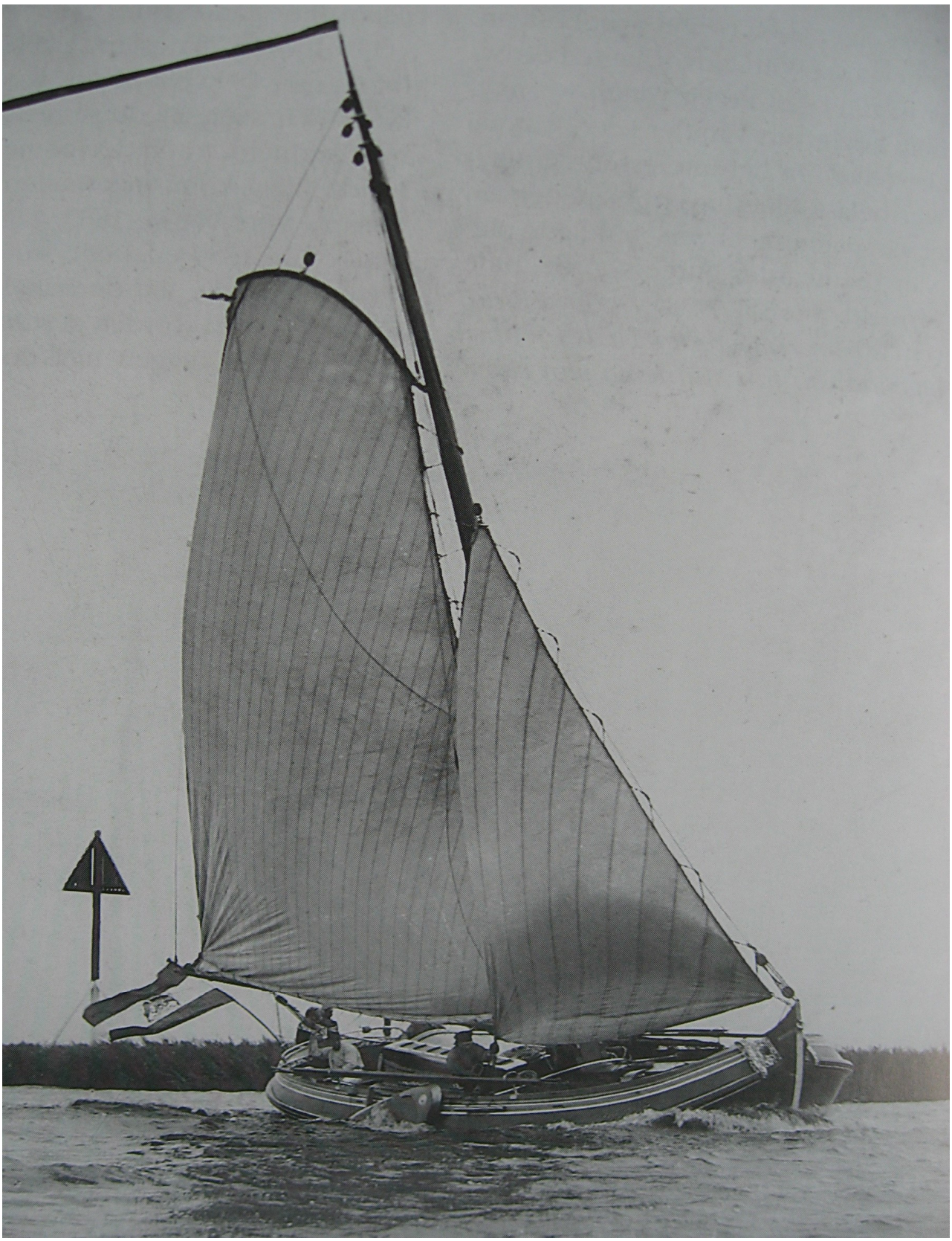


De boeier 'Friesland' van Mr. J. Minnema de With in 1886, voor de wal bij de Tijnje. (HCL)

Dhr. Lefering uit Buiksloot, een plaatsje aan het IJ, direct ten noorden van Amsterdam, heeft mij in de jaren negentig van Mr. Jan de With overgenomen. Hij gaf me de naam 'Antonia Jacoba'. Of hij intensief met mij gezeild heeft, weet ik niet meer. Hij heeft me wel meer dan tien jaren gehad, maar verkocht me zoals gezegd in 1909 aan Jacob Hepkema, de geslaagde krantenman uit Heerenveen. Die kwam oorspronkelijk van een boerderijtje ten zuiden van Heerenveen, uit Oudeschoot.

Hij was al langer actief als zeiler. Hij voer wel eens met een tjotter en ook huurde hij wel in Stavoren bij Heinsius een grote Engelse zeilkotter, de 'Claudia'. In 1906 overleed Heinsius en uit de failliete boedel van zijn werf kocht Jacob Hepkema in 1907 een boeier. Voor driehonderdvijftig gulden. Het was een huurschip dat 'Marie' heette. Die boeier was niet bijzonder groot en ook vrij eenvoudig afgewerkt. Zonder de mooie versieringen waar ik zo om bewonderd wordt. Waar die 'Marie' gebleven is, weet ik niet, maar twee jaren later kocht Jacob Hepkema dus mij. Voor duizend gulden. En ik was wel een grote en luxe boeier en zag er met mijn 66 jaren toch nog heel wat imposanter uit dan die Staverse huurboot 'Marie'.

Die jaren bij de Hepkema's, van 1909 t/m 1953, zorgden voor mijn meest aangrijpende ervaringen en hoewel het zeer slecht met mij dreigde af te lopen, wist ik mijn tijd zelfs ondanks de Hepkema's wel zo lang te rekken, dat uiteindelijk anderen opnieuw ontdekten hoe bijzonder ik eigenlijk ben. En dat werd dus mijn redding.



De boeier 'Friesland' bij stevige wind, met een rif in het grootzeil en een kleine fok. Nog zonder botteloef en de fok met een rijglijn verbonden aan het voorstag. Zo was ze rond het jaar 1890. (Foto: FSM)

2. Mijn legendarische tijd bij de Hepkema's

Waarschijnlijk is het toeval geweest, dat ik zo bekend ben geworden als achteraf gezien het geval is. Ik denk dat het komt door Jacob Hepkema, die mij in 1909 kocht. Ik was toen al 71 jaartjes oud, maar nog wel in goede conditie. Althans, dat vond dhr. Kersken die mij gekeurd heeft voordat de koop gesloten werd. Bekendheid heeft echter te maken met andere zaken. Bij Van der Feer heette ik de 'Uitspanning', want hij hield ervan met mij buiten in Terhorne te zijn. Jan Minnema de With met wie ik zo'n tien jaren gezeild heb, noemde mij gewoon 'Friesland'. Een goede naam hoor, daar niet van, maar ook niets bijzonders. Mijn naam was toen te algemeen en als er dan ook nog nooit iets opzienbarends gebeurt, behalve die smeerboel in Sloten, wel dan blijft het daarbij. Dan word je weer vergeten. Lefering uit Buiksloot noemde mij 'Antonia Jacoba'. Dat was de naam van een van zijn dochters. Mooie naam hoor, maar niet bijzonder. Van Jacob Hepkema kreeg ik de naam 'Tjet Rixt'. Dat vind ik wel een opmerkelijke naam. Niet zozeer omdat ik naar zijn dochter Tjeerdje en zijn vrouw Richtje ben genoemd, maar omdat de korte aanduiding Tjet Rixt spannend is. De klanken spetteren en roepen verwachtingen op. In Friese oren zijn het weliswaar gewone eigennamen, maar Hollanders snappen er helemaal niets van. Die hebben daar uitleg bij nodig. De naam 'Tjeerdje Regina' zou voor hun geen vragen oproepen, maar 'Tjet Rixt' des te meer. Waar ik ook baat bij had, was dat de Hepkema's krantenmensen zijn. Als je met ambitieuze krantenmensen gaat zeilen, met mensen die gewend zijn de publiciteit te zoeken en die bovendien vaak gasten mee aan boord nemen, dan werkt dat in je voordeel. Als 'Friesland' besta ik niet, maar als 'Tjet Rixt' ben ik legendarisch geworden en ik weet nu waarom.

2.1 Bij de oude Hepkema

De oude Hepkema die mij in 1909 van dhr. Lefering overnam, was op dat moment 64 jaar en zag er met zijn baard en kalotje opmerkelijk uit. Maar dat was voordat hij succes met zijn Nieuwsblad had, wel anders. Hij begon gewoon als de oudste zoon van een eenvoudige boer uit Oudeschoot. Hij kon wat beter leren en was wat minder geschikt voor het boerenwerk. Dat laatste kon zijn jongere broer Durk beter. En wat deden vroeger jongens uit een eenvoudig milieu die wel konden leren? Die werden schoolmeester. Bij Jacob is vooral zijn opa uit Dijken een stimulerende kracht geweest. Dat komt, omdat Jacobs moeder overleed toen Jacob 16 was en hij met zijn jongere broer Durk bij zijn grootvader in Dijken ging wonen. Dijken is een gehucht aan de oostelijke oever van de Koevordermeer en valt onder Langweer. Zijn pake pachtte daar een boerderijtje. Pake was blijkbaar een wijs man. Hij liet zijn kleinzonen Jacob en Durk kiezen tussen "de schep of de pen". Werk op het land of schoolmeester worden? Die keuze was voor de jonge Jacob niet moeilijk. Dat werd verder leren. Nou ja, dat was het volgen van lessen aan de Normaalschool in Joure om te zijner tijd schoolmeester te kunnen worden. Daar leerden leerlingen overdag

de schoolmeester helpen bij zijn werk en moesten ze 's avonds, met zelfstudie, hun kennis uitbreiden. Dat laatste was, ondanks de boekenliefde van Jacob, niet zijn favoriete bezigheid.
Als zijn grootmoeder in 1863 overlijdt, verhuist Jacob naar Boornzwaag, ook bij Langweer. Daar trekt hij in bij zijn oom Bartele Bokma en wordt hulponderwijzer aan de lagere school. Hij is echter ambitieus en ziet al gauw dat zijn toekomst niet ligt in een leven als onderwijzer in een klein dorp. Hij wil meer uitdaging en doet daarom in 1867 examen voor een beurs om aan de kweekschool in Haarlem te kunnen studeren. In Haarlem stond de eerste Rijks Kweekschool voor Onderwijzers van Nederland, die bovendien een zeer goede naam had. Drie jaar later is Jacob Hepkema klaar met de studie, maar dat heeft hem behoorlijk wat moeite gekost. Het theoretisch karakter van de studie lag hem niet. Hij wil in zijn denken contact houden met de praktijk, met het handelen. Hij hield als Friese jongen van vissen en eieren zoeken in het veld. Zijn onafhankelijk karakter en zijn neiging een eigen weg te gaan, maken het nog even dubieus of hij de studie wel met succes zal afronden. Maar hij slaagt in 1870 en wordt dankzij deze goede vooropleiding, d.w.z. dankzij het diploma, hoofd van de lagere school in het dorpje Doniaga. Hij heeft ondertussen meer dan genoeg van al die boekenwijsheid. Hij vindt dat er geleerd moet worden van de werkelijkheid zelf.





Jacob Hepkema in 1870 als hoofd van de school in Doniaga.

Al spoedig merkt Jacob, dat hij ook niet voorbestemd is om hoofdmeester op een dorpsschooltje te blijven. Zijn werk wordt slecht betaald en als hij hogerop wil, naar een grotere school in een grotere gemeente, dan moet hij solliciteren en 'kruiwagens' zoeken om ergens te komen. En daar is hij te trots voor. Hij wil onafhankelijk zijn. Hij wil zijn eigen weg uitstippelen en dat kan niet als dienstbaar buigende

schoolmeester. Met enige afgunst kijkt hij naar zijn jongere broer Dirk die boer is geworden en wel onafhankelijk is. Als hij een jaar later, in 1871, een baan kan krijgen bij een drukkerij in Doetinchem, stopt hij daarom direct als schoolmeester. Dat wordt hem in Doniaga, door de burgemeester, en in Langweer, door z'n pake, niet in dank afgenomen, maar Jacob heeft z'n besluit genomen. Als de drukkerij na twee jaren failliet gaat, komt hij terug naar Friesland en gaat werken in de boekhandel en drukkerij van Hingst in Heerenveen, van 1873 tot 1874. In Doetinchem, bij de drukkerij, heeft hij zicht gekregen op het krantenvak en dat lijkt hem wel wat. In 1874 begint hij daarom een eigen krantje uit te geven. Een advertentieblad voor de gewone man dat één keer per week verschijnt en gedrukt wordt in de drukkerij van Hingst.
Het uitbrengen van een nieuwe krant is voor hem mogelijk geworden door de afschaffing van het Dagbladzegel in 1869. Dat was een belasting op het uitbrengen van kranten, waardoor kranten vanwege de hoge kosten vooral geschreven werden voor de maatschappelijke bovenlaag die een krant kon betalen. Hepkema maakt gebruik van de nieuwe mogelijkheden en zijn initiatief wordt beloond. Al spoedig wordt zijn Nieuw Advertentieblad een echte krant: 'De Hepkema'. Alle werk wordt gedaan door één persoon, Jacob Hepkema, die eigenaar, journalist en drukker tegelijk is. Die krant wordt een geweldig succes. Zelfs als jaren later de krant omgedoopt wordt in het "Nieuwsblad van Friesland", blijven de mensen de krant gewoon 'De Hepkema' noemen. Zijn geheim is, dat hij de lezers weet aan te spreken in woorden en met zaken die bij gewone mensen leven. Zoals hij zich op de Rijks Kweekschool in Haarlem had geërgerd aan het abstracte, theoretische karakter van de opleiding, zo wil hij zich als krantenman niet spiegelen aan de deftige 'Leeuwarder Courant' die vooral door de burgerij werd gelezen. Hij wil een krant maken voor de gewone man en daarmee wordt hij een pionier in Friesland. Zijn stijl is volks en de onderwerpen die hij belicht zijn niet alleen serieus, maar worden afgewisseld met zaken waarin de volkse emotie een rol speelt.
Levensechte zaken waar de Leeuwarder Courant zijn neus voor ophaalt, maar die leven bij zijn doelgroep. Critici zeggen dat Hepkema zijn krant vult met sensatieberichten, met nieuws over misdaden en ongelukken. Zijn rechtbankverslagen "lezen als romannetjes" en dat kan toch niet de bedoeling van een serieuze krant zijn.

Hepkema breekt journalistiek door met zijn verslagen over de Hoogerhuiszaak. De zaak over drie broers uit Beetgumermolen, die in 1896 ten onrechte worden beschuldigd van diefstal en geweld en ten onrechte worden veroordeeld tot jarenlange gevangenis-straffen. Veel mensen denken dat de broers het slachtoffer zijn geworden van klassejustitie. (Veel later is aannemelijk gemaakt dat justitie bewust de onschuldige broers heeft veroordeeld om de opstandige bevolking in Friesland te intimideren, D.H.) Jacob Hepkema is ook de mening toegedaan dat er sprake is van klassejustitie. Zonder aannemelijk bewijs zou een burger uit de hogere klasse volgens hem zo niet veroordeeld worden, wat nu wel gebeurt bij de drie

gebroeders Hoogerhuis. De wijze waarop hij over deze zaak schrijft, is volstrekt nieuw in die tijd en het moet gezegd worden, het is ook geen olie op de golven van volkswoede. Hepkema geeft vorm aan een nieuwe benadering van de journalistiek die aan het einde van de 19e eeuw opkomt: schrijven voor het gewone volk. In 1893 is de Telegraaf daarmee begonnen. In Heerenveen werkt
Hepkema met deze formule om een tegenhanger te zijn van de deftige Leeuwarder Courant. Door het succes van Hepkema wordt de Leeuwarder Courant overigens gedwongen om het beleid geleidelijk aan te passen.
Natuurlijk kan Jacob al dat werk niet alleen blijven doen. Hij wordt aanvankelijk gesteund door een vrouw, Richtje Hoekstra, de dochter van een koopman uit Irnsum, met wie hij in 1875 trouwt. Zij doet vooral het administratieve werk van de krant. In 1876 wordt hij deelgenoot in de zaak van Hingst om na een jaar weer uit elkaar te gaan, hoewel Hingst de krant blijft drukken. Door het zakelijk succes van de krant kan Hepkema geleidelijk eigen medewerkers in dienst nemen en in 1881 lukt het om een eigen drukkerij te openen. Aan de Molenwijk in Heerenveen. Dat jaar betrekt hij ook het grote herenhuis aan de Herenwal nr. 15.



Heerenveen, drukkerij van Hepkema's Courant aan de Molenwijk van 1882 – 1902

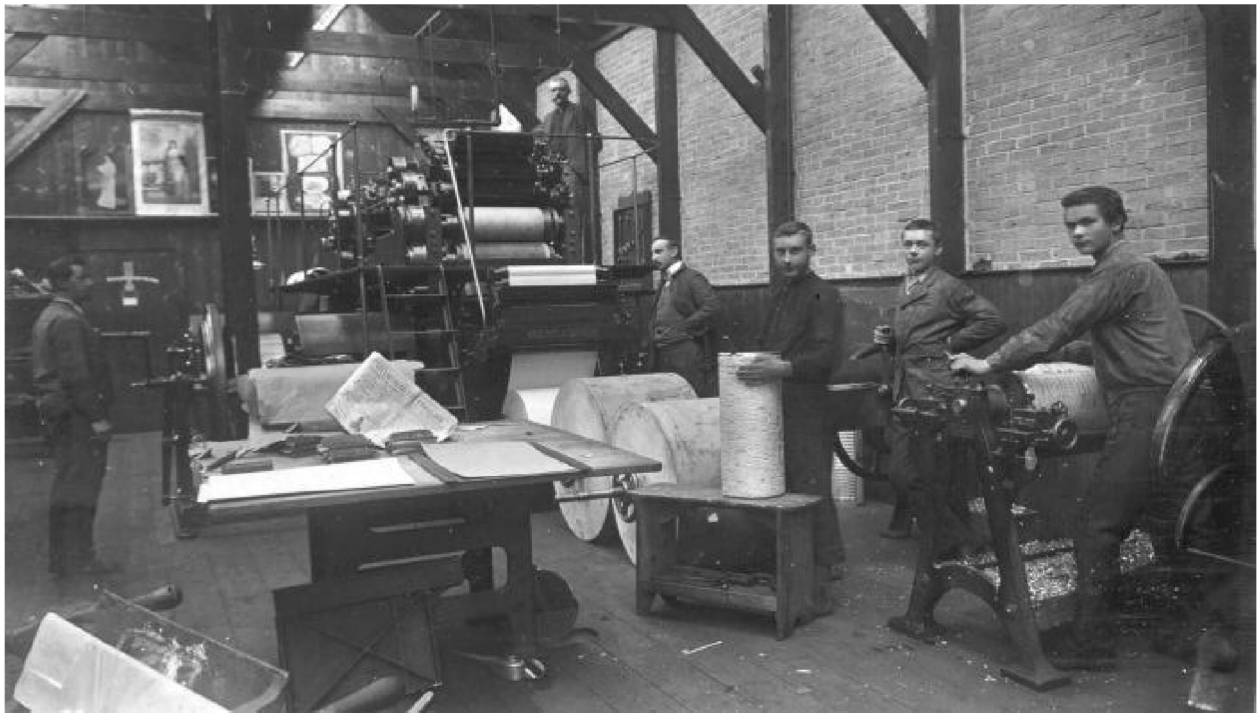
Rond 1885 is het advertentieblad waarmee hij in 1874 begon, uitgegroeid tot een volwaardige krant, De Hepkema, een krant die gelezen wordt in heel Friesland (maar vooral het zuidoosten) en de aangrenzende delen van Overijssel en Drenthe.



Jacob en Richtje in 1882

In 1893 verhuist Jacob Hepkema naar Leeuwarden, waar hij een mooi pand bewoont aan de Harlingerstraatweg. In Heerenveen ergerde hij zich aan het geblaf van de

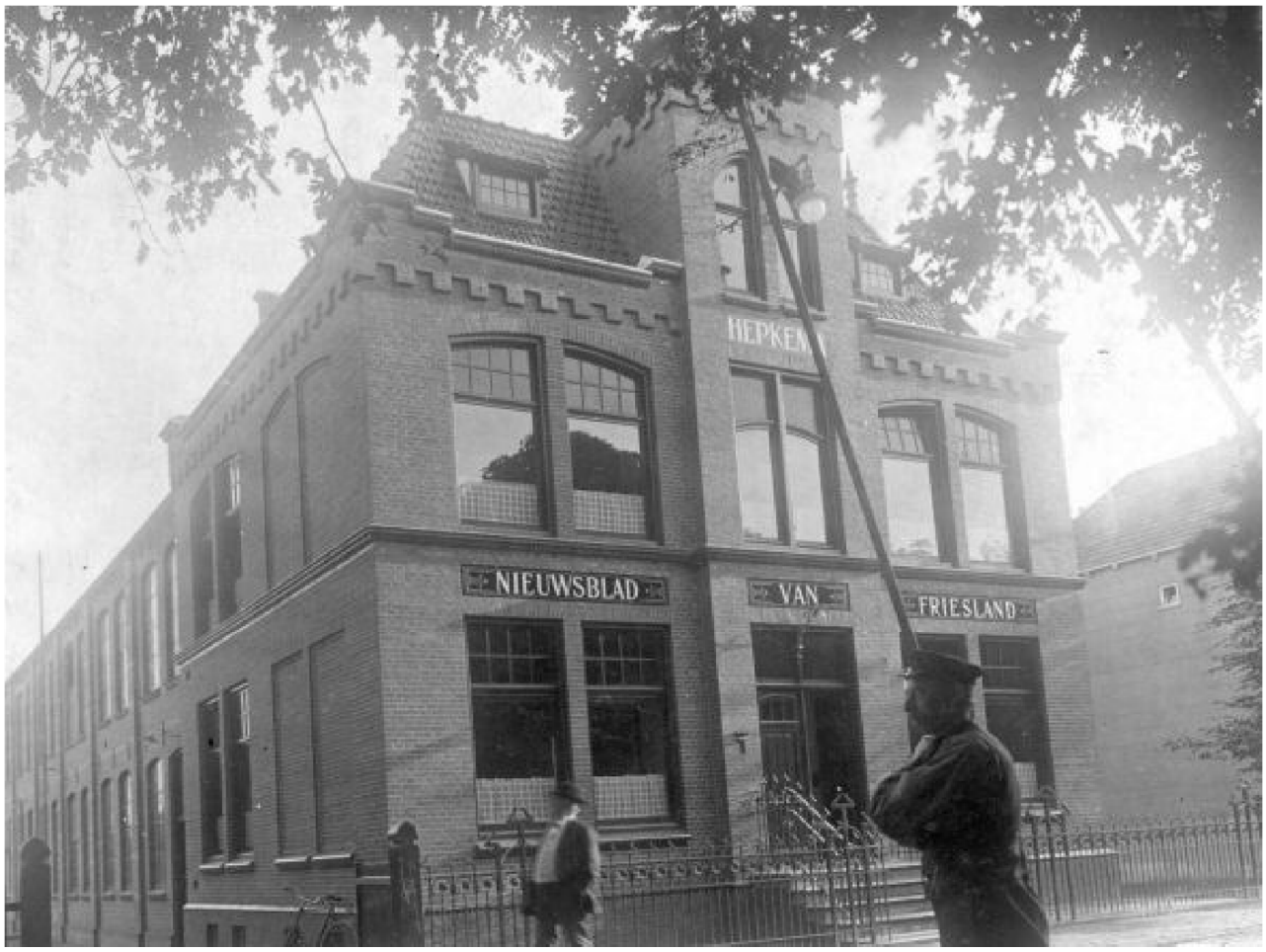
honden van schippers die voor zijn huis laadden en losten. In 1898 is hij al weer terug in Heerenveen. Zijn krant is groot geworden en is toe aan een nieuwe naam. Dat wordt het "Nieuwsblad van Friesland". In 1902, als zijn oudste zoon Tjebbo trouwt met Aukje Bakkers, trekt Jacob zich terug uit de leiding van het krantenbedrijf. Tjebbo Hepkema is de nieuwe directeur die gaat wonen in het grote pand aan de Heerenwal. Jacob en Richtje wonen dan aan De Fok 43, op de hoek van de straat die vanaf 1925 Jacob Hepkemastraat heet.



Heerenveen, 1902: de drukkerij aan de Molenwijk met in het midden, met witte boord, de nieuwe directeur: Tjebbo Hepkema.

Jacob woont met Richtje en Tjeerdje daarna even in Amsterdam en in Den Haag en zelfs even in Frankfurt am Main. Dat alles in verband met de opleiding van hun dochter Tjeerdje die in die plaatsen tekenlessen volgt. In 1904 is het gezin terug in Leeuwarden.
In Heerenveen wordt in 1905 een nieuw bedrijfspand voor het Nieuwsblad van Friesland gebouwd aan de Stationsstraat, met voor de kantoorruimte en achter een moderne drukkerij, waarin de eerste rotatiepers van Friesland staat. Een locatie dicht bij de trein en de tram. Op 8 januari 1907 brengt Tjebbo (samen met Mindert en de boekhandelaar Rinze van der Velde) met succes een tweede krant uit: het Leeuwarder Nieuwsblad. De beide kranten worden redactioneel geleid door een hoofdredacteur in Heerenveen, Aart Aartsma, en één in Leeuwarden: Jan Jelles Hof. De laatste brengt in 1930 een boekje uit over Jacob Hepkema's leven en werk.
De vlotte schrijfstijl van de redacteuren uit de Hepkema-stal en de gerichtheid op een breed publiek, zeg maar 'de gewone man', zorgen ook hier voor succes, terwijl de Leeuwarder Courant nog lang, te lang, vasthoudt aan een afstandelijker, deftiger

benadering, die meer toegesneden is op de vorm die past bij de gezeten burgerij. Jacob blijft vanaf 1904 in Friesland. Hij woont in Leeuwarden, zodat hij Tjebbo met het werk in Heerenveen niet voor de voeten loopt. Hij blijft zelf wel actief publiceren, vooral over culturele zaken in Friesland. Vrij onverwacht overlijdt hij op 13 juli 1919.



Heerenveen, 1905: De nieuwe huisvesting van de Hepkema's krant aan de Stationsweg.

Het is dus deze ondernemende, eigenzinnige krantenman die mij koopt in 1909. Zijn kinderen zijn dan volwassen, zijn bedrijf heeft hij overgedragen aan zijn oudste zoon. Hij weet niet precies wat hij wil. Hij woont eens in Heerenveen, aan De Fok, in het buitenland en vervolgens aan het Zuiderplein 101 in Leeuwarden, maar komt ook weer terug in Heerenveen en Oudeschoot. Hij is rijk geworden en wil niet op z'n lauweren rusten. Dus blijft hij publiceren, werkt aan stukjes over historische wandelingen door Friesland, die later gebundeld zijn tot een omvangrijk werk met die titel, schrijft ook toneelstukken en reist wat over de wereld. En….hij koopt een oude boeier, mij dus, om ermee over zijn geliefde Friese meren te zeilen. Met zijn vrouw Richtje Hoekstra, aan wie hij bij de opzet van zijn krantenbedrijf zoveel te danken heeft. Jacob is 64 jaar als ik bij hem kom. Ik ben twee jaartjes ouder. Dat moet een aardige combinatie kunnen worden en dat werd het ook. Jacob kan goed

zeilen, hij kent Friesland op z'n duimpje en houdt van dit waterland. Natuurlijk, het is een eigenzinnige man, iemand die zijn eigen leven gemaakt heeft en niet aan de hand van een ander wenst te lopen. Maar anders dan vele andere eigenzinnige mensen, werkt hij niet solitair. Hij voelt zich door zijn achtergrond thuis bij de gewone mensen in de dorpen op het Friese platteland. Hij heeft karakter, hij straalt gezag uit en is geen meeloper. In tegendeel, hij houdt er niet van iets te doen omdat anderen dat van hem verwachten. Hij gaat zijn eigen gang. Tegelijkertijd is hij zeer sociaal en hij koestert de restanten van de Friese cultuurhistorie. Hij behoort daarmee tot de 'Friese Beweging' . Ik denk dat hij daarom ook mij tot zich neemt. Tien jaren mocht dat duren, tot 1919.



Jacob Hepkema in 1910, duwend tegen de helmstok. Waarschijnlijk op de Fluessen. Het schooteinde is om de leeuw geslagen.

Veel boeiers voerden de grootschoot over een overloop, die vroeger net als de helmstok van blank smeedijzer was. Regelmatig werd het blanke ijzer met zand glanzend (en roestvrij) geschuurd. Een overloop geeft ruimte in de kuip, maar zeilt onhandig voor de stuurman, omdat de grootschoot achter zijn rug bediend moet worden. (Foto: Fries Scheepvaart Museum, FSM) .



Heerenveen, 2017. De Fok 43, op de hoek met de Jacob Hepkemastraat.





Heerenveen, 2017. De woning Heerenwal 15 met een aangepaste voorgevel voor een ruimere entree.



Heerenveen, 1905. Het grote pand was de woning van Jacob Hepkema (vanaf 1881). Zijn zoon Tjebbo trekt erin als hij in 1902 directeur wordt van het Nieuwsblad van Friesland. Na het overlijden van Tjebbo in 1929 wordt het pand verkocht en verandert in een protestants rusthuis: 'Huize Johanna'. Dit eerste (particuliere) rusthuis van Heerenveen sluit in 1957 haar deuren.



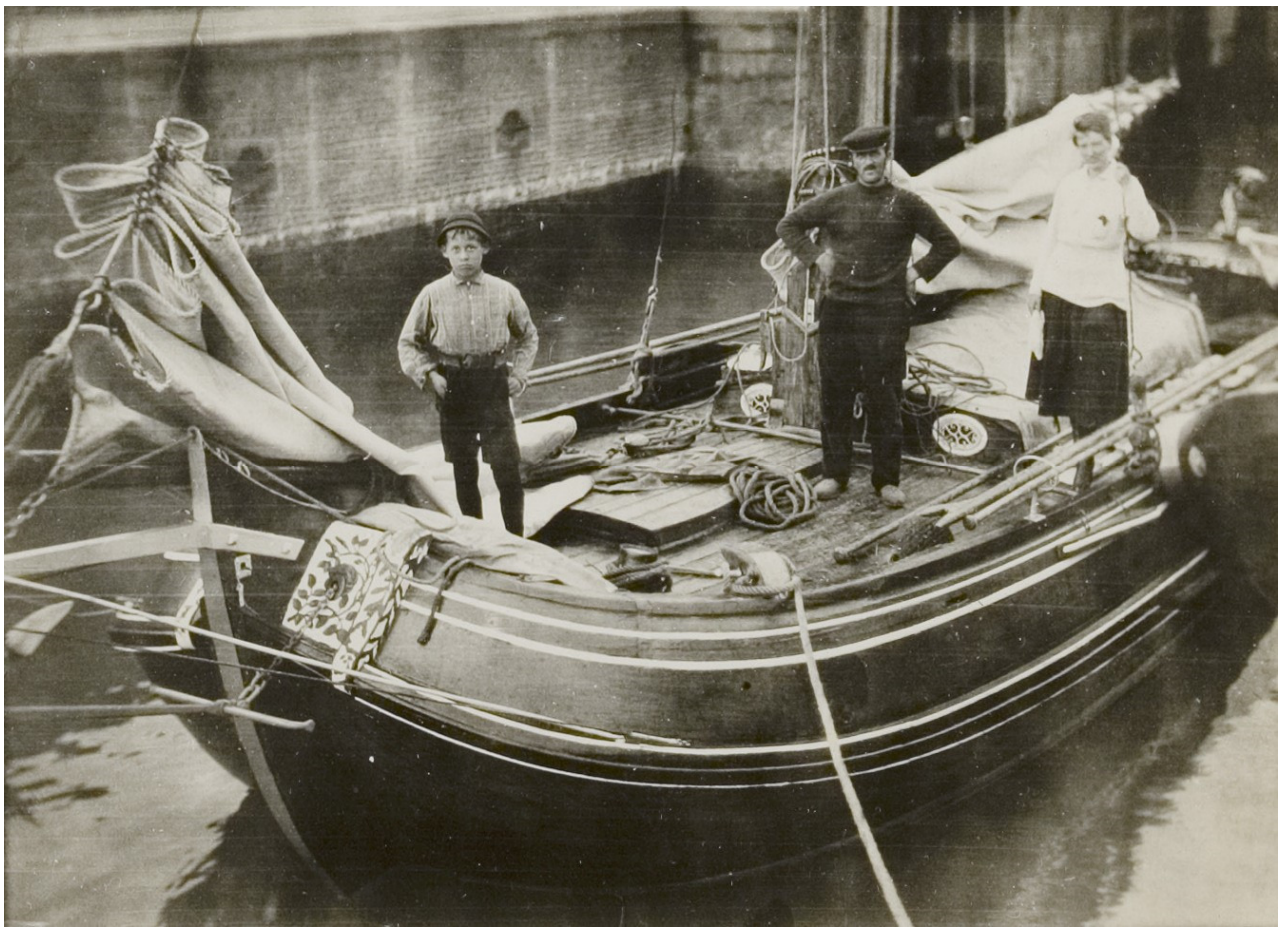
Sneek, 1909. Hardzeildag met Jan de Wagt navigerend en Griet Hilarius als roergangster. De Friese vlag werd in die tijd 'op de kop' bevestigd. Tegenwoordig voeren we de pompeblêden omhoog gericht.



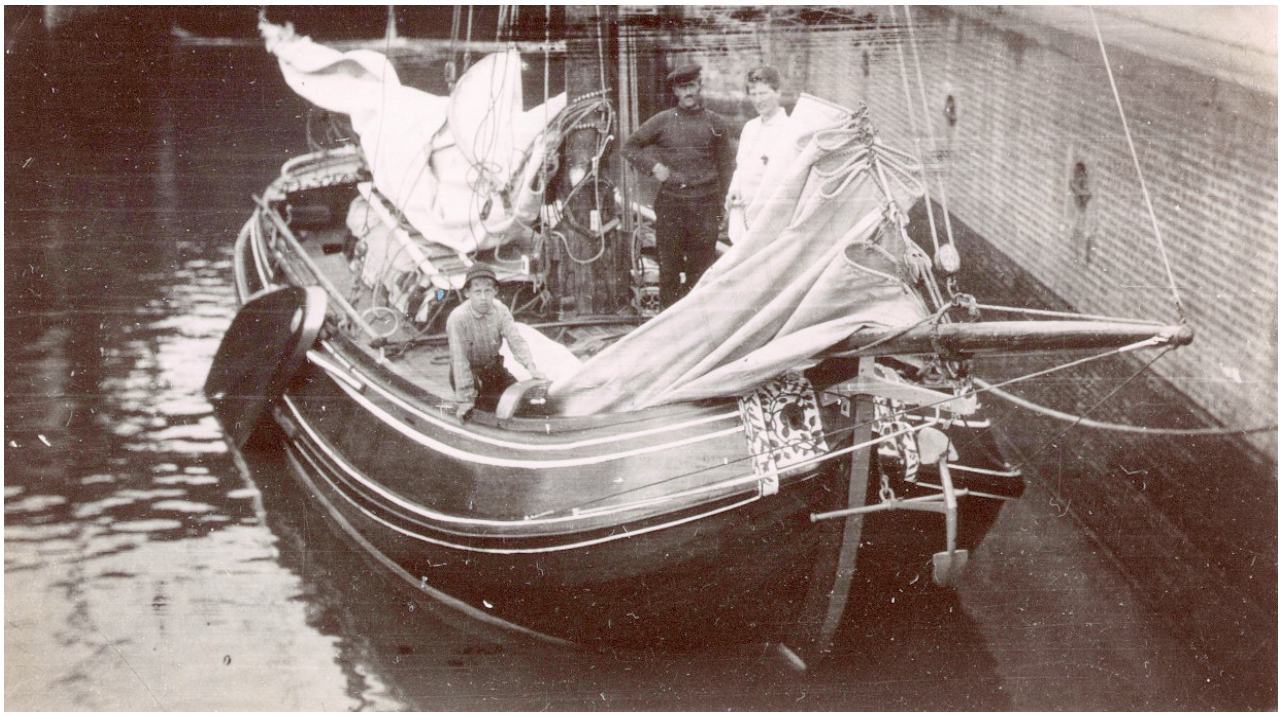
Tjet Rixt in 1914, met geheel links Tjebbo, in de kuip Mindert en op het voordek Jan de Wagt.



De boeier Tjet Rixt in 1918. (Foto: FSM)



Tjet Rixt in de zeesluis van Dokkumer Nieuwezijlen, 1919. Op het voordek Richard Achenbach (11), en tijdelijk zetschipper Reindert G. de Groot en Anna Maria Kijlstra (28).(Foto: FSM)





De boeier Tjet Rixt in 1920. De fotograaf wordt opgehaald met de bijboot. (Foto: FSM)

Overigens is het later lang onduidelijk gebleven wiens bezit ik nou precies was. Natuurlijk, ik was gekocht door de oude Jacob, maar een jaar later, in 1910, word ik opgemeten en krijg ik een meetbrief. In die meetbrief wordt niet Jacob Hepkema genoemd als mijn eigenaar, maar zijn twee zonen: Tjebbo en Mindert. Het was in latere tijden onbekend, dat de oude heer mij gewoon onderhands heeft overgedragen aan zijn twee zoons. Die overdracht leidt ertoe dat ik in 1919, als Jacob overlijdt, niet tot de erfenis behoor. Weliswaar beweert Jaap later, dat ik in 1919 over ben gegaan naar de erven van Jacob, maar dat is niet juist. Tjeerdje is nooit mede-eigenaar van mij geweest en Richtje evenmin. Die onderhandse overdracht maakte voor Jacob niet zoveel uit. Zijn zonen hebben het door de week immers druk met hun werk. De een als directeur van een krantenbedrijf en de ander als advocaat. Er blijven voor Jacob dus dagen genoeg over om met mij het water op te gaan. Daar had Jacob overigens ook wel behoefte aan. De succesvolle zakenman die bovendien een goed spreker voor publiek is, die schrijft over Friesland en ook toneelstukken in de Friese taal maakt, is op zijn oude dag wel eens wat gestrest. 'Nerveus' zeggen ze in zijn tijd. Om tot rust te komen, gaat hij met mij te varen. Zelfs wel naar Bakkeveen, door de turfvaarten, want daar, op de hei, kan hij met mij tot vlak bij een van zijn boerderijen komen: de Ikeleane aan de Duerswaldmerwei. Een dik kwartier lopen vanaf de sluis in Bakkeveen. Dat bedrijf verpacht hij aan de familie Kiers. We liggen dan bij de sluis. Jacob praat wat met zijn pachter en komt in een weekje geheel tot rust, waarna de terugtocht begint. Varen naar Bakkeveen is voor mij allerminst eenvoudig. Ik had toen nog geen hulpmotor. Van Heerenveen gaan we dan via Grouw naar Drachten

en vervolgens door de Drachtster vaart naar Frieschepalen en door naar Bakkeveen. Smalle vaarten, veel bruggen en sluizen, hoge wallen met bomen…..dat schiet niet echt op. Maar dat is ook niet de bedoeling van de rustzoekende Jacob.



Bakkeveen, 1915. Boerderij van de fam. Kiers met Richtje,verpachter Jacob en hun chauffeur.



Zeilerij voordat ik kwam

Niemand koopt een grote boeier als hij nog nooit gevaren heeft. Ik ben in de omgang veel te lastig voor een beginner. De mannen met wie ik zeil, hebben allemaal eerder gevaren met kleinere schepen. Daarmee hebben ze geleerd wat zeilen is. Ze weten dus hoe ze met mij om moeten gaan als ze met mij beginnen. Ervaren mannen vind ik ook veel interessanter dan die naïeve beginnelingen, die maar wat proberen en al doende, door schade en schande wijzer worden. Die schade en schande mag mij bespaard blijven. Ook Jacob Hepkema wist heel goed waar hij aan begon toen hij met mij het water op ging. Dat voelde ik direct. Ik was daar natuurlijk niet bij, ik weet er ook niet alles van en ik wil dat ook niet allemaal weten. Het gaat mij niet aan, maar enkele beelden van Jacobs eerdere avonturen op het water zijn niet voor mij verborgen gebleven. Hij voer begin 1900 wel eens met een flinke tjotter. Eerder had Jacob een skûtsje, zo rond 1890, dat hij ook wel verhuurde. In 1907 heeft hij zelfs een boeier gekocht, bij een boedelverkoop in Stavoren. Daar wist hij van, omdat hij bij datzelfde bedrijf in 1900, in 1904 en in 1906 een grote Engelse zeilkotter had gehuurd om een tocht mee door Friesland te maken. Ook daarvan heb ik foto's gezien.



Ik merkte ook, dat Jacob Hepkema een heel sociaal mens is. Hij zeilde maar zelden alleen of alleen met zijn vrouw. Naast een zetschipper voor het zware werk, nodigde hij in veel gevallen ook familieleden en kennissen uit om mee te varen. De zeilerij was bij Hepkema denk ik een manier om mensen te ontmoeten buiten de drukte van zijn dagelijkse bestaan. Lekker in de natuur, op het water, in de stilte. Hoewel stilte….die gasten hielden natuurlijk niet hun mond. We zeilden vaak met lawaaiige gasten door een doodstil waterland en soms alleen met Richtje, lekker stil. Scheepsmotoren bestonden vrijwel niet. Ook het boerenbedrijf werd toentertijd nog in stilte uitgevoerd. Wat je wel hoorde, waren in het voorjaar de kikkers en de weidevogels en natuurlijk ook de wind als die door mijn want blies. Maar meestal hoorde ik het aanhoudend gepraat en gelach van mijn gasten, wat zorgde voor een

permanente begeleiding van mijn inspanning om het Hepkema naar de zin te maken. Uit die gesprekken begreep ik wel, dat het zeilen met die grote kotter Claudia uit Stavoren niet altijd een succes was. Er werd met dat schip ook op zee gevaren. Daar is voldoende ruimte, maar in de smalle vaarten van Friesland was het een lastige dame. Ze stak te diep en die meterslange boegspriet priemde al in het riet langs de oevers voordat het schip bij opkruisen goed en wel een slag had gemaakt. Nee, de voorkeur van Jacob Hepkema ging uit naar een rond schip van Friese komaf. Een boeier bijvoorbeeld. Maar dan niet te klein, want je moet natuurlijk wel wat ruimte hebben als je met veel mensen aan boord bent. En ook niet te simpel, zoals die boeier 'Marie'.
Iemand als Jacob Hepkema die belangrijk is geworden in Friesland, wilde een boeier met allure waar naar gekeken wordt, zoals naar mij. Jacob wist heel goed dat hij een bijzondere man was en dat je dat dan ook mag laten zien. Daar had hij ondermeer mij voor. En ik heb, terugkijkende, de indruk dat ik aan de verwachtingen van Jacob heb kunnen voldoen. Overigens moet ik erbij zeggen, dat ik natuurlijk wel zeil als een boeier. Verrassend snel voor zo'n breed tjalkachtig schip, maar niet altijd gemakkelijk. Overstag gaan is niet eenvoudig en met stevige ruime wind moet er flink aan de helmstok worden getrokken, anders loop ik uit de koers. Dan wil ik te graag met de kop in de wind draaien. Maar ik heb begrepen, dat wreedheid op het roer een algemene boeierkwaal is, zodat ik me die eigenschap niet persoonlijk hoef aan te trekken.



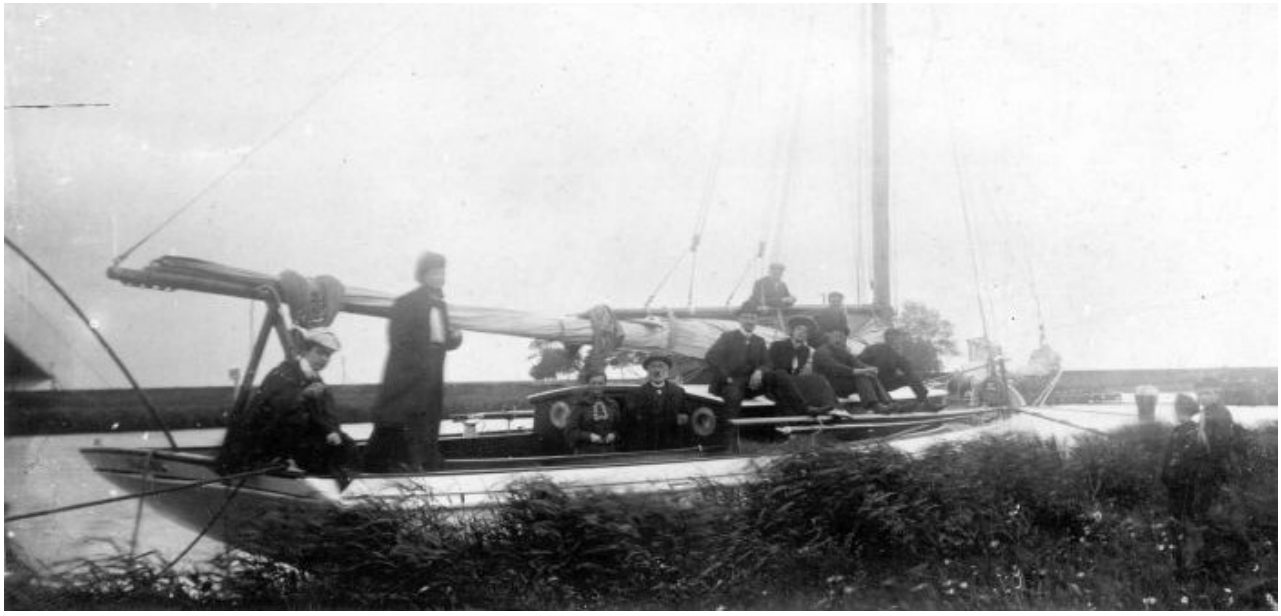
Hepkema's zeilend in een tjotter (Foto: M. Hepkema). Sietze Hepkema uit Langweer kocht in 1918 de boerentjotter 'De Jonge Dirk'. Hij liet het scheepje opknappen en voorzien van houtsnijwerk en koperbeslag. Hij gaf het de naam 'Farrensnoft': vaargenot.



Stavoren, 1915. De jollenwerf van Ids Strikwerda. De huurkotter 'Claudia', een grote centerboard, wordt naar zijn plaats geboomd. Als bijboot een Staverse sloep.



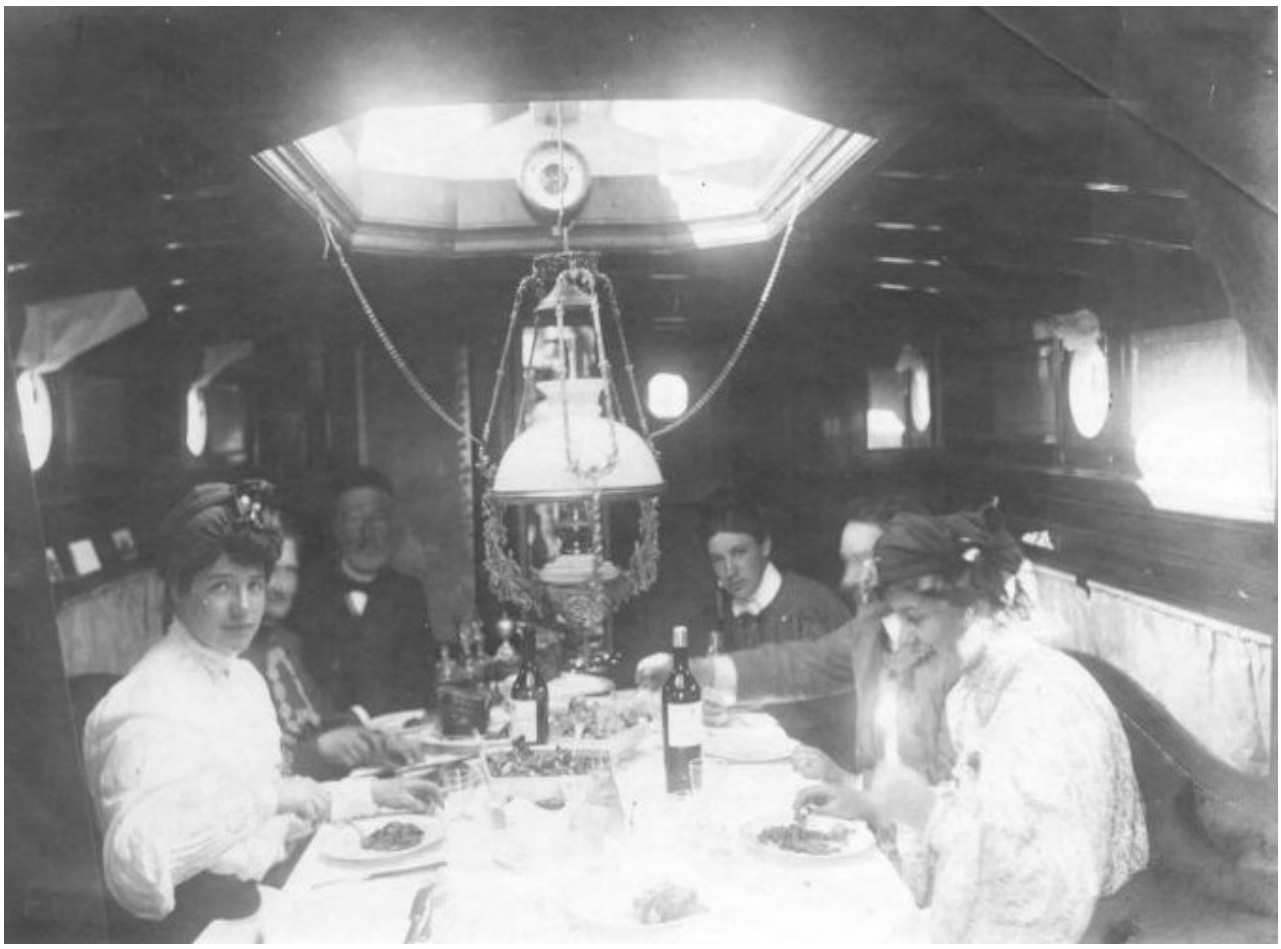
Langweer, 1904. In de sloep vlnr: Tjeerdje H., Mico van Neyenhoff, Tjebbo H., Jacob H., Pietertje
Bokma-Hepkema, Durk Bokma, Ymkje Hepkema-Jager, Richtje Hepkema-Hoekstra en Betsy Osieck. Dit gezelschap huurde de grote kotter 'Claudia' van Heinsius in Stavoren. Ze varen hier in de bijboot van de Claudia: een Staverse sloep. In Langweer wonen familieleden van de Hepkema's.



De in 1904 door Jacob Hepkema gehuurde kotter Claudia met bemanning.



Langweer, 1904. Vlnr: staand: Jacob Hepkema, Mico van Neyenhoff, Betsie Osieck, Tjeerdje Hepkema, Richtje Hepkema-Hoekstra, Ymkje Hepkema-Jager, Pietertje Bokma-Hepkema, Jacob Bokma. Zittend: onbekend, Tjebbo Hepkema, Durk Hepkema (broer van Jacob).



Langweer, 1904. Hepkema met gezelschap in de kotter Claudia:Vlnr: Betsie Osieck, Richtje Hepkema, Jacob Hepkema, Tjeerdje Hepkema, Anton Stork en Mico van Neyenhoff.

De kotter Claudia mocht dan een soms onhebbelijke tante zijn, het was wel een schip met allure. Jacob huurt het in 1904, maar ook nog in 1906. Het is de periode dat hij terug is uit Frankfurt am Main en in Friesland blijft. Hij verblijft dan aan het Zuiderplein 101, de woning waar Mindert woont en werkt als advocaat. (Op 30 september 1907 koopt deze het herenhuis Willemskade 12 voor f. 12.300,-) Jacob blijkt goed op de hoogte te zijn van de situatie bij Heinsius in Stavoren. Als de huurbaas op 5 december 1906 onverwacht komt te overlijden, blijkt de jollenwerf van Heinsius failliet te zijn. Zijn weduwe, Jaaj Roosjen, moet in 1907 alles verkopen, de werf, de huurschepen, het woonhuis, de huisraad en veel persoonlijke bezittingen, tot zilveren theelepeltjes toe. Op 27 april is de verkoping en dan blijkt, dat Jacob Hepkema de boeier 'Marie' heeft gekocht voor 365 gulden. In het voorjaar van 1907 beschikt Jacob dus over een eigen boeier, hoewel het geen groot schip is en de uitstraling ervan bescheiden blijft. Dat is twee jaren voordat hij mij aanschaft. Of het bezit van de huurboeier hem verleid heeft om vervolgens mij te kopen, een grote boeier met een geschiedenis en met uitstraling, dat kan ik niet beoordelen. Feit blijft, dat zij er eerst was en dat ik nooit meer iets van haar vernomen heb sinds ik er ben.



Op de Claudia in 1906. Op het kajuitdak een grammofoonspeler.(Foto: A. de Koningh, Warns)



Stavoren, 1906. Op de voorgrond de huurboeier 'Marie', langs de kant de 'Claudia'.(Foto: J.Visser)



Jacob Hepkema op de kotter 'Claudia' in 1904.

Kinderen aan boord

Nou ja, kinderen…..Toen Jacob mij over liet komen van Amsterdam, van het IJ terug naar Leeuwarden, waren zijn kinderen natuurlijk al volwassen. Tjebbo is geboren in 1876, Mindert in 1881 en Tjeerdje stamt uit 1884. In 1909 zijn zij dus respectievelijk 33, 28 en 25 jaren oud. In 1909 hebben deze kinderen zelf reeds kinderen. Tjebbo en Aukje hebben twee dochters, Nelly en Rixt, van resp. 6 en van 4 jaren oud. Mindert heeft in 1909 geen kinderen en is ook nog lang niet getrouwd, maar Tjeerdje wel. Die trouwt in
1908 met Adriaan de Koningh. Zij krijgen in de jaren dat ik er ben vier zoons, Jacob, Johan, Adriaan en Tjebbo. Zij wonen wat uit de richting, in Haarlem en komen niet vaak voor mij naar Heerenveen. (Wel voor de grote motorboot.) Als de jongens wat groter zijn, in de jaren dertig, verandert dat, dan komen ze wel met mij te zeilen. Beide volwassen zonen van Jacob, Tjebbo en Mindert, hebben echter veel plezier in de zeilerij. Niet voor niets werden ze mijn eigenaren. Vooral Mindert houdt ervan met mij uit te gaan. Tjebbo is een heel serieuze, doortastende man, terwijl Mindert meer een wildebras is, een studentikoos type die wel van een avontuurtje houdt.

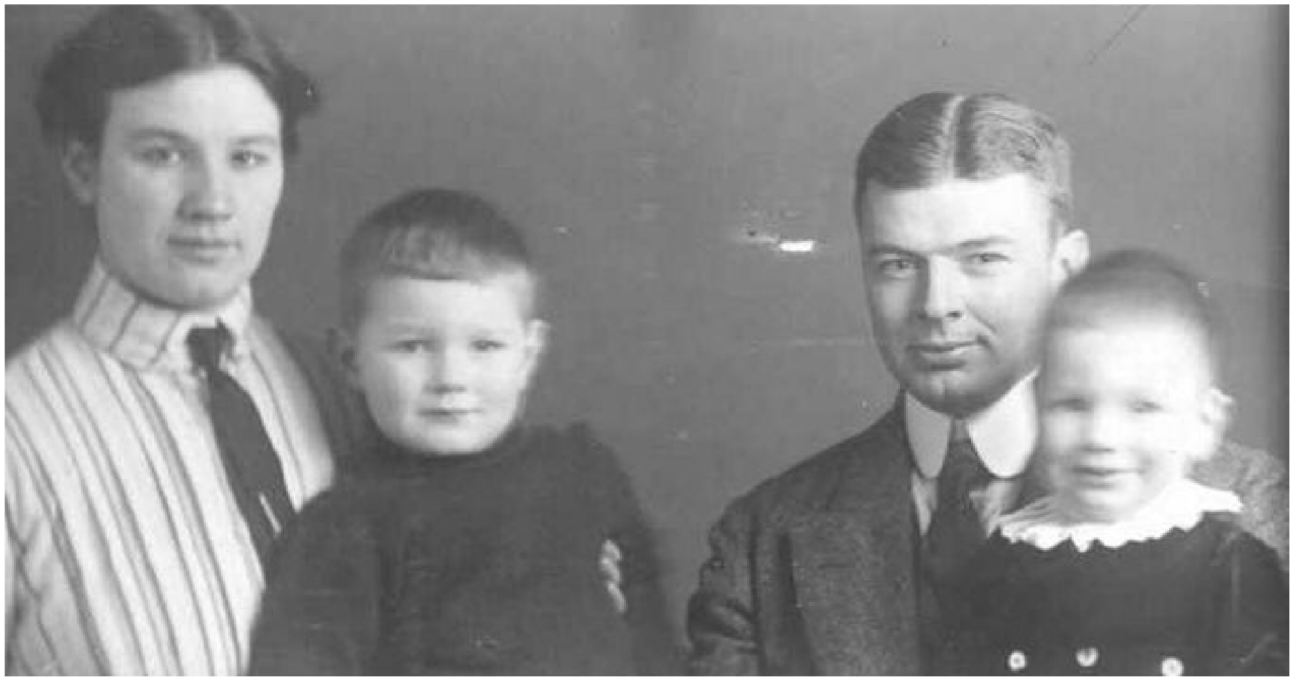
De kinderen van Jacob en Richtje zijn geboren in de gemeente Haskerland. In die tijd bestond er nog geen gemeente Heerenveen. De plaats Heerenveen lag op een driesprong en behoorde tot drie gemeenten, waarbij de waterwegen de grens vormden. Heerenveen ten zuiden van de oost-westverbinding Veenscheiding – Schoterlandse compagnonsvaart behoorde tot de gemeente Schoterland. Ten westen van de noordzuidverbinding Heerensloot was de gemeente Haskerland en ten oosten ervan de gemeente Aengwirden. De drukkerij aan de Molenwijk lag dus in Schoterland, de woning Heerenwal 15 in Haskerland, de drukkerij Stationsstraat eveneens en de woning aan de andere kant van het water, aan de Fok 43 was weer gemeente Aengwirden, evenals de Hepkemabosjes. Het duurde tot 1934 voordat deze verwarrende situatie veranderde.



De drie kinderen van Jacob in 1886: v.l.n.r. Mindert (5), Tjeerdje (2) en Tjebbo (10).



Heerenveen, 1910. Tjebbo, Aukje, Nelly en Rixt.



Haarlem, 1918: Tjeerdje de Koningh-Hepkema met Adriaan de Koningh en hun kinderen. Dhr. Ir. Adriaan de Koningh is lid van de Hoofddirectie van de Nederlandse Spoorwegen.



Haarlem 1918: Tjeerdje met Jacob, Johan en de pas geboren Adriaan ('Dries').



Heerenveen, ca. 1920: Rixt Hepkema, Aukje Hepkema-Bakkers, Nelly Hepkema en Tjebbo H.



Rixt en Nelly in 1927. Twee jaren later worden zij mede-eigenaar van de boeier Tjet Rixt.



Heerenveen, 1906. Richtje en Tjeerdje Hepkema. Zij zijn nooit eigenaar van de boeier geweest, hoewel zij hun namen aan het schip hebben gegeven.



Leeuwarden, 1910. Mindert Hepkema als advocaat.

Jacob Hepkema is door het succes met zijn krantenbedrijf in korte tijd een rijk man geworden. Hij bezit rond de eeuwwisseling meerdere woningen en koopt met zijn vermogen diverse stukken boerenland met boerderijen die hij verpacht. Zo heeft hij onroerend goed met een boerderij in Bakkeveen, in Langweer, Rijperkerk en in Goïngahuizen. Een deel van de opbrengst van deze boerderijen laat Jacob storten in een fonds waaruit zijn medewerkers te zijner tijd een pensioen kunnen krijgen. ("De Hepkema-Hoekstra Stichting").
Door zijn ondernemerschap en zijn investeringen in het sociaal-culturele leven van Heerenveen, is hij door de gemeente Heerenveen terecht geëerd. In 1900 heeft Hepkema aan de noordoost kant van Heerenveen een stuk beboste grond gekocht, tussen Heerenveen en Terband. Eigenlijk een verwilderd park dat eerder toebehoorde aan Jhr. S.W.H.A. van Beyma thoe Kingma, de burgemeester van Engwirden. Op dat moment liggen deze "Bosjes" verlaten en stil, te midden van velden en petgaten, een kilometer buiten de bebouwde kom van Heerenveen. Niemand komt er en je hebt er een prachtig zicht over water en velden. Zolang Hepkema in Heerenveen woont, is hij bij mooi weer vaak te vinden in zijn privé bosje. Hij houdt ervan zich af en toe terug te trekken en als nuchter zakenman te verkeren in de droomwereld die het verwilderde parkje hem verschaft. In 1912 heeft hij deze "Bosjes" onder voorwaarden overgedragen aan de gemeente Heerenveen. Om Hepkema te eren, krijgt het bosje officieel de naam "Hepkema Bosjes". Ook de straat die van de Fok via de Van Maasdijkstraat naar het noordoosten loopt, draagt zijn naam: de Jacob Hepkemastraat. Tot de voorwaarden waaronder de Bosjes over zijn gegaan naar de gemeente behoort de afspraak dat dit gebiedje vrij toegankelijk blijft en niet aangetast mag worden. Het moet in stand blijven als oase in een drukke wereld. Bijna honderd jaren later is de gemeente Heerenveen dat blijkbaar eventjes vergeten. De Hepkema Bosjes zijn nu aan de westkant ingeklemd door een woonwijk en aan de oostkant ingesloten door snelwegen. Toen de gemeente in 2008 bakzeil moest halen bij de plannen om een jeugdinrichting vlakbij het station in te richten, dachten ze een goede plek te vinden buiten de bebouwde kom, in de noordoosthoek, dus waar de Hepkema Bosjes zijn. Op dat moment komt echter een nazaat van de Hepkema's in het geweer. Albertine Slager, geb. 1921 (zie bijlage 1.4), herinnert de gemeente er aan, dat bij de overdracht beloofd was dat het bos "voor eeuwig een wandelbos" zou blijven. Albertine was getrouwd met Johan de Koningh, de tweede zoon van Tjeerdje Hepkema. De Bosjes zouden een rustplek blijven in een drukke omgeving, voor de patiënten van het (nabijgelegen) ziekenhuis en voor de inwoners van Heerenveen. Hier past dus geen gevangenis.

Jacob Hepkema genoot in zijn tijd zelf van de rust en de eenzaamheid, als hij zich uit zijn drukke bestaan even terugtrok in zijn eigen bos. Datzelfde ervoer hij ook bij mij, bij zijn boeier, als we samen stilletjes over het water dreven en Jacob rustig, geconcentreerd, genoot van de weidevogels, de ruimte, het gekabbel van het water tegen mijn kop en het geruis van stromend water langs mijn zwaard en roer. Wij mochten elkaar wel.



Heerenveen, Jacob Hepkemastraat, gezien vanuit de Van Maasdijkstraat.



Leeuwarden, Zuiderplein, 1904. Richtje met Jacob.



Leeuwarden, Willemskade, 1918. Anna Kijlstra, Jacob Hepkema en Richtje Hepkema-Hoekstra



Langweer, het boerderijtje dat Jacob Hepkes tot 1870 pacht bij Dijken, geschilderd door zijn kleinzoon Jacob Tjebbes Hepkema. Jacob maakte vele tekeningen en schilderijtjes. Die artistieke aanleg heeft hij doorgegeven aan zijn dochter Tjeerdje, die tekende en ook ruimtelijk werk maakte. De sculptuur van Jacob is in particulier bezit van A. de Koningh te Warns.



Sculptuur van Jacob Hepkema in 1906, gemaakt door zijn dochter Tjeerdje.



Tjeerdje Hepkema (rechts) op schilderles in een atelier met theedrinkende dames. Ca. 1900.



De Tjet Rixt in 1912, zeilend op De Leyen, met Mindert Hepkema (31) en de dames His Rienks (links) en Richtje Hepkema (20) op de giek.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog, van 1914 tot 1918, blijft Nederland neutraal en is dus niet betrokken was bij de gevechten. In die tijd worden er in ons land ondermeer Belgische vluchtelingen opgenomen. De Hepkema's laten een paar Belgische schrijnwerkers die om die reden tijdens de oorlog in Friesland zitten een bijzonder instrument maken. Een stereoscoop van hout, waarmee zij de stereoscopische foto's kunnen bekijken die Mindert maakt met zijn grote stereoscopische camera (waarin twee camera's naast elkaar zijn gebouwd die gelijktijdig ieder een opname maken). Met een stereoscoop kan je de dubbele, stereoscopische foto's bij een juiste afstelling als één plaatje zien, waarbij het beeld plotseling diepte lijkt te bezitten. De twee gewone foto's vlak naast elkaar opgenomen, worden samengesmeed tot een driedimensionaal beeld. Het prachtig gemaakte apparaat heeft Hepkema door deze Belgische vakmensen laten versieren met een beeld van mij, het beeld van een boeier, kunstig gemaakt van ingelegd hout en voorzien van de naam Tjet Rixt. Dat vind ik nog eens een positief blijk van waardering. Dat bijzonder fraai gemaakte apparaat heeft vervolgens alle tijden doorstaan en wordt in 1994, bij het verdelen van de nalatenschap van de laatste Hepkema, gezien als een topstuk uit de nalatenschap. Hoewel Jacob Hepkema mij bijna direct doorgaf aan zijn twee zonen, wordt er natuurlijk wel door de oude baas met mij gezeild. Daar zijn helaas niet veel plaatjes

van gemaakt. De fotograaf in de familie is Mindert. Die is voortdurend met zijn camera's in de weer en maakt vele duizenden foto's. Van eenvoudige familiekiekjes tot goed voorbereide stadsopnamen, met goede compositie en correcte belichting, die later historisch relevant zijn geworden. Maar Mindert is er natuurlijk niet altijd bij als Jacob met mij het ruimere water op gaat.
Wel is het Mindert die in die periode ook regelmatig met mij te zeilen gaat. Natuurlijk altijd met gezelschap. Jacob heeft het door de week druk met de kranten en zijn onderzoekingen en Tjebbo zit geruime tijd in Engeland om te leren hoe je een krant moet maken. Mindert is advocaat in Leeuwarden, zelfs deken van de Orde van advocaten en kan voor een belangrijk deel zijn eigen tijd indelen. Hij werkt hard en is ambitieus, maar is ook altijd in voor een verzetje, zoals een uitje met mij. Ook maakt hij graag buitenlandse reizen.



Zeilen met de Tjet Rixt in 1912. Mindert met een kussen zittend op de giek. In het midden Richtje Hepkema.



Anna Kijlstra in 1916, met Mindert zeilend in een tjotter, 26 jaar. (Sietse Hepkema kocht in 1918 een tjotter)



Mindert in 1919, met Anna Maria Kijlstra in de Tjet Rixt.

2.2 Na tien jaar beland ik in een crisis

Na het overlijden van Jacob Hepkema in 1919 verandert er feitelijk maar weinig voor mij. Omdat Tjebbo en Mindert mij al na een jaar hebben overgenomen, behoor ik niet tot de erfenis van Jacob. Mindert en Tjebbo spreken af dat de laatste het beheer over de boeier heeft. Hij woont immers in Heerenveen. Voor de praktische zaken, mijn onderhoud en regelmatige aandacht, is dat een goede oplossing. Mindert besluit om in 1920 te trouwen met Anna Maria Kijlstra. Zij zeilen zeer regelmatig met mij. Vaak gaat er ook een Duits jongetje mee, Richard Achenbach uit Frankfurt am Main, dat later met Rixt zal trouwen. Hij wordt door Mindert in Leeuwarden aan de Willemskade opgevangen vanwege de situatie in zijn vaderland vlak na de oorlog. De Hepkema's hadden immers kennissen in Frankfurt a. Main. Jacob en Richtje hebben daar een jaar gewoond toen hun dochter Tjeerdje er tekenlessen volgde. Later komt Richard vaak logeren. Hij reist dan per trein via Amsterdam naar Leeuwarden.
In Leeuwarden woont natuurlijk ook nog Richtje Hepkema-Hoekstra, de weduwe van de overleden uitgever, aan het Zuiderplein 101, vlakbij de woning van Mindert. Zij vindt het wel leuk om met mij te varen. Maar dat doet ze niet zelfstandig. Zij gaat af en toe mee als haar zoon(s) met mij te zeilen gaan. Vrouwen laten zich in die tijd zeilen door mannen. Dat is overigens nog steeds een beetje zo. Ook zijn getrouwde vrouwen in die tijd formeel niet bevoegd om zelfstandig financiële verplichtingen aan te gaan. Ze zijn door hun huwelijk 'handelingsonbekwaam' verklaard en mogen zelfs hun eigen geld niet van hun eigen bankrekening halen zonder schriftelijke toestemming van hun echtgenoot. Dat heeft de wetgever zo bepaald en dat is pas veranderd in 1956. De Hepkema-vrouwen die later, na het overlijden van Tjebbo in 1929 mede-eigenaar van mij zijn, hebben dus in feite niets over mij te vertellen. Mijn mannelijke beheerder (Mindert) kan echter niet op eigen houtje ingrijpende beslissingen over mijn toekomst nemen. Daarvoor moet hij de instemming verkrijgen van alle eigenaren en dat kan praktisch een probleem zijn.

Hoewel mijn ribben, mijn geraamte, in 1910 voorzien is van nieuw hout, ben ik in 1920 wel 77 jaar oud en is er echt wel meer om eens op te knappen. Tjebbo en Mindert zijn het daar in die tijd ook wel over eens, maar wie doet daar wat aan? Dan moeten zij flink geld in mij steken en de heren hebben in die tijd ook andere plannen. Zij willen bijvoorbeeld een grote salonboot kopen, een motorboot die voor hen een vooral sociale en representatieve functie moet krijgen. Zij hebben immers contacten met vele zakelijke relaties, zij hebben een grote kennissenkring opgebouwd, ze zitten in diverse besturen van maatschappelijke organisaties en tenslotte is ook de familie redelijk groot als iedereen er is. Met een grote, representatieve motorboot kunnen zij dat sociale leven een extra dimensie geven. Dat idee houdt deze mannen voorlopig meer bezig dan de vraag of die oude boeier die ik ben misschien een dure opknapbeurt nodig heeft. In de praktijk wordt er over

mij daarom geen besluit genomen en gaat alleen het gewone onderhoud door. Begin jaren twintig blijkt overigens, dat er voor mij geen kopers zijn. Begrijpelijk, want veel grote jachten staan te koop vanwege de Personele belasting die minister Treub in 1920 invoerde voor zeiljachten met meer dan 16 m2 zeil. Wel is er een salonkruiser aangeschaft van ruim 16 meter, die een paar jaar later nog eens met anderhalve meter verlengd wordt. Omdat ik er toen nog steeds gewoon bleek te zijn, werd ik weer in genade opgenomen in de familie. In Heerenveen is in 1923 zelfs een groot schiphuis voor ons tweeën gekocht. Daar gaat de lange motorboot in en daar heb ik ook een plek gekregen. Naast de motorboot. Het schiphuis is zo groot, dat ik er met gestreken mast helemaal in kan. Ik heb dat schiphuis altijd een geweldig onderkomen gevonden. Het lag aan de Leeuwarderstraatweg, net buiten Heerenveen. Tjebbo kan er lopend, vanaf zijn herenhuis aan de Heerensloot, met een kwartiertje zijn. Langs het water naar het noorden, dat is alles.



De Tjet Rixt in Wartena, 1919. Aan boord Tjebbo, Mindert en hun partners.(Foto: FSM)

Het gekke op dat moment is, dat ik ondanks het achterstallige onderhoud in de praktijk ook nog wel jaren probleemloos verder kan. Ik ben immers van nature heel stevig gebouwd. Zo stevig als vrachtschepen vroeger werden gebouwd, met dikke inhouten, dicht op elkaar. Ook dat zal een reden zijn geweest om geen groot geld aan mij uit te geven. Er is immers geen sprake van acute nood. De eerste jaren na

het overlijden van Jacob zijn voor mij daarom wel moeilijk geweest. Vooral omdat ik het gevoel kreeg dat ik niet langer gewenst was. In het midden van de jaren twintig herkreeg ik echter mijn zelfvertrouwen. Toen bleek dat er geen serieuze kopers voor mij waren, werd er toch weer gewoon met mij gevaren. Ook word ik vanaf 1926 ‘s zomers verhuurd aan Jan de Wagt, een schipper met een skûtsje die ik goed ken, die vroeger vaak met mij heeft gezeild. Hij is in de tijd van de oude Jacob vaak mijn schipper geweest. Na hem kwam tijdelijk Reindert de Groot, maar nu is Jan terug. Hij knapt mij in het midden van de jaren twintig wat op en gaat vervolgens met mij varen met betalende gasten, waar zowel Jan als de familie Hepkema aan verdienen. Dat drukt de kosten die nu eenmaal bij mijn bestaan horen. Dat gaat zo door tot de jaren dertig. In die crisisjaren wordt er door Mindert Hepkema regelmatig met mij gezeild, want zeilen gaat met de wind en kost niets. Tijdens de Tweede Wereldoorlog speelt dat nog sterker, want dan is er nauwelijks brandstof te koop, zodat zeilen met mij nog meer voor de hand ligt. En na de oorlog…..moet ik jaren wachten in onzekerheid. Word ik wel of niet gesloopt? Tenslotte word ik gered door enige idealisten die mij overnemen voor de sloopprijs en die er vervolgens voor zorgen dat er in de jaren daarna vreselijk veel geld aan mij wordt uitgeven voor een verjongingskuur. En daar ben ik uiteindelijk wel erg blij mee.



Op de achtergrond de boeier Tjet Rixt. Anna Kijlstra en het Duitse jongetje Richard Achenbach zijn met de sloep naar de oever gebracht. Rivierenlandschap? Datering: 1920

Maar dat is allemaal van later. Voorlopig heb ik te maken met mijn eerste beheerder: Tjebbo Japix Hepkema. De man die directeur is geworden van het krantenbedrijf

van zijn vader. De man die vele bestuursfuncties in en rond Heerenveen vervult en in Heerenveen een zeer gewaardeerd persoon is. Een serieuze man, die zich verantwoordelijk voelt en zakelijk doortastend, maar wel voorzichtig is. Die ook met mij op een verantwoorde wijze omgaat.
Tjebbo mag dan mijn beheerder zijn, het is vooral mede-eigenaar Mindert die er plezier in heeft met mij te zeilen. Deze jongere broer van Tjebbo is een heel andere man, hoewel zij het goed met elkaar kunnen vinden. Hij is niet opgeleid voor het krantenvak, maar is jurist, advocaat. Dankzij een rechtenstudie in Leiden, waar hij tevens genoot van het studentenleven. Dat uitdagende, pocherige en plagerige gedoe is hem zijn hele leven bijgebleven. Maar hij is wel actief. Op alle gebied. Hij houdt niet alleen van zeilen, maar ook van reizen naar verre landen, van het rijden in exclusieve auto's, van schaatsen, zwemmen, voetballen en van fotograferen. Altijd is hij met zijn fotocamera's in de weer. In 1933 schakelt hij radicaal over op filmen. Hij wil steeds het nieuwste van het nieuwste hebben. Hij wil opvallen en belangrijk zijn. En dat is niet in mijn nadeel: door te zeilen met mij valt hij immers altijd op, gegarandeerd. Het duurt wel lang, vind ik, voordat hij zich bindt aan een vrouw. Uiteindelijk wordt dat Anna Maria Kijlstra, een jonge vrouw uit Drachten, die hij in 1915 leert kennen en met wie hij al vaak is wezen te zeilen. In 1920, een jaar na het overlijden van de oude Jacob Hepkema, trouwen ze. Hij is dan 40 en zij is op dat moment 30 jaar.



Leiden, 1904. Leden van de studentenclub Minerva met Mindert (geheel rechts, met de Sint Bernhardhond Max van de Hepkema's).



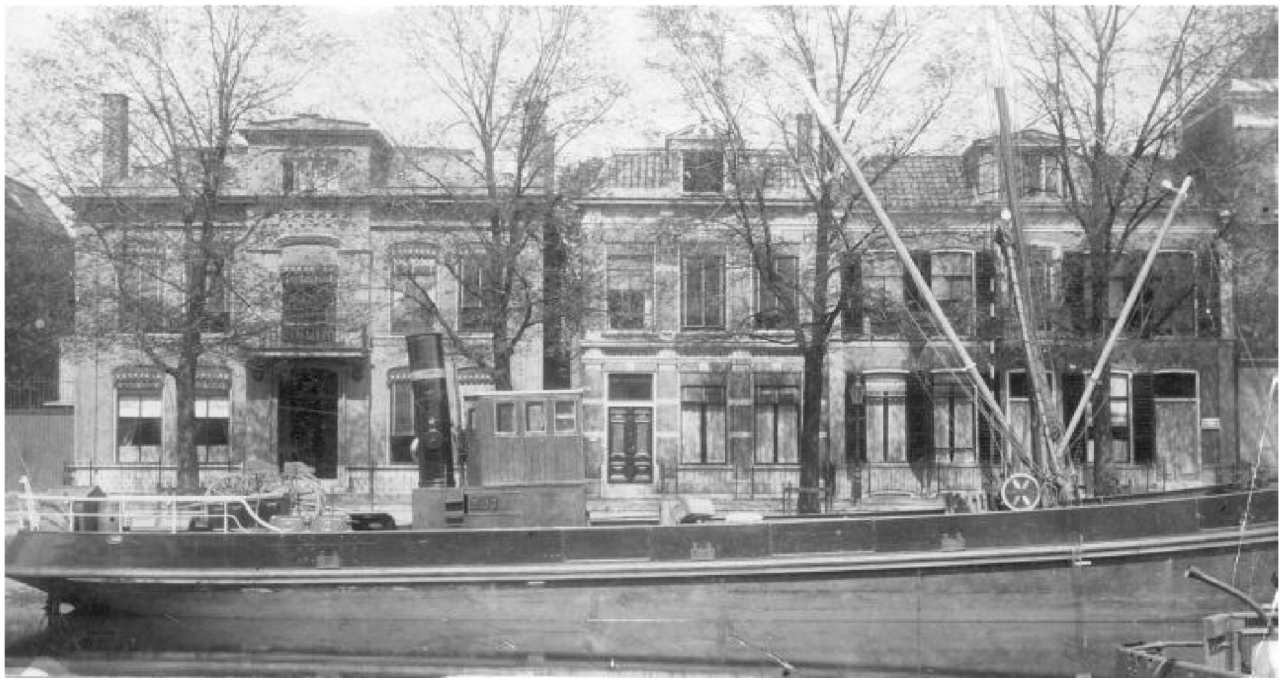
Leiden, 1904. Studenten op straat met opnieuw geheel rechts Mindert Hepkema.



San Francisco, 1916. Mindert op vakantie, twaalf jaren na zijn afstuderen.



Leeuwarden, 1914. Mindert Hepkema als advocaat aan het werk in zijn woning aan de Willemskade 12, vlakbij de Prins Hendrikbrug. Onder: Willemskade NZ met vlnr de panden 14, 12a en 12. Met een stoombeurt van de rederij Stânfries die op Amsterdam voer. Nr. 14 is de woning van de burgemeester van Leeuwarden, Jhr. Mr. J.M. van Beyma.





Tjet Rixt in 1919, met Anna en Mindert bij slecht weer. Een jaar voor hun huwelijk.



Anna Kijlstra in 1920

Het huwelijk tussen Mindert Hepkema en Anna Maria Kijlstra kende een flinke 'aanloop', waarbij zeker ook van de zijde van Mindert enige aanpassing werd gevraagd. Hij was natuurlijk gewend de gevierde jongen te zijn die vrij impulsief tot daden overging en niet gewend was om die af te stemmen met een partner. Hij nam gewoon het voortouw en de anderen volgden wel. In de zomer van 1918 was Mindert met zijn vriend Poem Vermeulen met mij te zeilen op de Zuiderzee. Zijn geliefde Anna Maria was thuis gebleven, in de St. Jacobsstraat te Leeuwarden. Op 19 juli stuurde Mindert aan 'Mej. A.M. Kijlstra' de volgende briefkaart:

Gisteravond om half negen in Harderwijk aangespoeld. Harde wind op zee! Alles pal in de wind en daarom de route maar niet geforceerd. Poem is gistermorgen weggegaan per tramboot. We hebben een loods en twee schippers aan boord, want het kwam er geducht op aan. M. is zeer ziek geweest, maar knapte tegen de avond op. De schipper van M. was niet wel en heeft een gebakken botje weer laten zwemmen. Wij gaan nu zo dadelijk weer op reis. De zee staat nog wel hol, maar wij zijn op hoge wal. Groeten, M.

Dat was duidelijk geen reis voor dames. Wel viel het mij op dat Mindert in die tijd geen probleem zag als wij het ruime sop kozen. Met regelmaat mocht ik de Zuiderzee op en niet alleen met fraai weer en een labberkoelte, maar ook als de wind het zilte water van die binnenzee opjoeg en wij er bruisend en stampend doorheen ploegden. Pas nadat de Harinxma's in 1921 bij harde wind met de boeier 'Friso' omsloegen bij Enkhuizen waarbij het een wonder was dat iedereen uit de golven gered werd, ging Mindert daar anders over denken. Dat risico was hem blijkbaar toch wat te gortig.

Een jaar later zijn Mindert en Anna Maria nog steeds niet getrouwd. Ze mogen elkaar, dat merkte ik wel, maar ze begrepen elkaar niet altijd. Ze zijn oud genoeg om in het huwelijk te treden, zo dacht ik, maar vooral Anna Maria leek te aarzelen. Als zij in het voorjaar van 1919 enige dagen in Heeg verblijft bij de familie Beek, schrijft Mindert:

B.A.M. (= Beste Anna Maria, D.H.)
Ik verwonder mij wel enigszins over jouw lang stilzwijgen, maar niet minder over je lang wegblijven. Het schijnt je maar goed te bevallen in de Residentie? *Zulks pleit voor je vriendelijke gastheer. En dit te meer, als je niet eens de gelegenheid kunt vinden mij een lettertje te schrijven. Overigens gun ik je dit uitstapje gaarne! Profiteer maar goed! Je hebt thans nog geen huiselijke plichten en daaraan verbonden zorgen.*
Vele groeten, je Mimmy

Afz. Mr. M.E. Hepkema"

Dat klinkt bijna als een waarschuwing en dat nog voordat het huwelijk gesloten is. Wellicht had Anna Maria daarom redenen om nog even bedachtzaam te zijn.



Grouw, ca. 1920 met vlnr.: Anton Dalhuysen, mw. M. Dalhuysen-Kijlstra, Aletta, Anna Maria Hepkema-Kijlstra en staand achter haar Jan de Wagt. Onder: Mindert en Anna in de bollestal.



Tenslotte komt echter alles goed. Even na het overlijden van zijn vader Jacob Hepkema, trouwt Mindert met mejuffrouw Anna Maria Kijlstra en wordt zij mevrouw A.M. Hepkema-Kijlstra. Die zomer gaat Mindert een weekje met mij te zeilen, maar zonder Anna Maria die last van haar keel heeft en het daarom verstandiger vindt om thuis te blijven. Wel aan boord zijn Minderts zwager Adriaan de Koningh uit Haarlem en diens twee oudste jongens Jacob en Johan. Tjeerdje is in Haarlem achter gebleven met de tweejarige Dries. Bovendien is Richard Achenbach mee, het Duitse jongetje dat na de Eerste Wereldoorlog door de Hepkema's wordt opgevangen. We vertrekken vanuit Leeuwarden, maar verzeilen door de aanhoudend noordewind helemaal naar het zuiden van Friesland. Dan is het niet eenvoudig om op tijd terug te komen in Leeuwarden. Mindert besluit daarom de natuur te volgen en zich te laten leiden door de wind. Die drijft ons voort over het Tjeukemeer en steeds verder naar het zuiden, naar Echtenerbrug, door de Helomavaart naar de Driewegsluis en door naar Ossenzijl. Over die belevenissen schrijft Mindert iedere dag minstens één briefkaartje aan mevrouw Hepkema, Willemskade 12 te Leeuwarden: (de post bezorgde toen nog 4 keer per dag)

L.A.M. (= Lieve Anna Maria, D.H.)
Vind je mij niet erg actief? De eerste avond de beste reeds een levensteken. We hebben thans de boterham op en liggen nu in de Helomavaart. We hopen vanavond nog in Ossenzijl te komen. Dat is dus heel wat anders dan Leeuwarden. De wind is veel te noordelijk! Waar we thans heen gaan, weet nog geen mens. Adriaan moet zondag thuis zijn, dus we hebben niet veel tijd. Jouw boterhammen hebben heerlijk gesmaakt. Hoe gaat het met je keel? Je hebt zeker hetzelfde als Riekje in Den Haag. Blijf maar eens een paar dagen op je kamer! Dat is voor alles goed. Ik mis je wel op 't schip en had je thans graag bij ons. Nu, pas maar goed op jezelf. Vele kusjes.
Mimy

De volgende dag vertrekken we vroeg uit Ossenzijl, nadat de mannen er paling en snoek hebben gekocht en drijven rustig door de Kalenbergergracht verder zuidwaarts door de langgerekte dorpjes Kalenberg en De Wetering. Bij het Gieterse meertje gaan we ankeren en wordt er gezwommen. Daarna varen we verder over de Beulakerwijde en de Arembergergracht naar Zwartsluis. Mindert ziet tot zijn genoegen dat de Commissaris van de Koningin van Friesland er ook ligt met de boeier Friso. Hij verstuurt weer een briefkaart om Anna Maria op de hoogte te houden van het wel en wee aan boord:

*Wij (*Mindert en Richard, D.H.*) hadden weer een uitstekende nacht. Beter dan Adriaan, die zei een paar uren wakker te hebben gelegen. Familie De Koningh was om 7 uur dan ook al bij de hand. Familie Hepkema was om half negen met moeite uit de kooi te krijgen. Dit hebben we blijkbaar van jou overgehouden. Zij zijn nu allemaal naar Genemuiden. Adri wil telefoneren om langer verlof. Het bevalt hem dus goed. Zo pas voer Van Harinxma weer zeewaarts. De knechten waren alleen boven dek, dus daar schijnt ook vrij lang geslapen te worden. De wind draait door het*

noorden heen, tegen het noordoosten aan. Het is mogelijk, dat wij vanavond in Urk of Lemmer zijn.

Dat was optimistisch ingeschat door Mindert, want met weinig wind loop ik niet zo hard en ook dat scherp aan de wind zeilen op de Zuiderzee is niet echt aan mij besteed. Maar zo is Mindert, altijd optimistisch, ook als het tegenvalt. De volgende dag schrijft hij vanuit Urk:

Wij zijn vanavond met een zeer rustig koeltje in Urk gekomen. Deze overtocht had veel overeenkomst met die van ons. Het sloepje liep ook weer precies gelijk naast ons. Halfweg Schokland – Urk hebben we buiten gegeten. Lekkere snoek, nog uit Ossenzijl. Om 12 uur vertrokken uit Genemuiden. We waren om 6 uur in Urk. Ik hoop dat wij morgen in den Lemmer komen en als het kan ook nog verder. Adriaan heeft nog een paar dagen verlof gekregen. De makreel is zoeven opgemaakt. Het goede beest smaakte lekker. Eergisteren in Giethoorn hebben we allemaal gezwommen, maar hier zijn alleen Adri en ik in zee geweest. De jongens hebben alleen maar 'pootje' gebaaid en toen is Jaap omgetuimeld en natuurlijk zeer nat geworden. De jongens hebben veel plezier met elkaar. Richard geeft de toon aan en is in alle opzichten zeer gewillig.
Vele kusjes. Je Mimy.

Het laatste briefkaartje is minder uitvoerig:
B.A.M.,
We liggen in Lemmer haven. Hebben even tijd jou dit heuglijke nieuws te vertellen. Heden voorspoedige reis. Eerst bladstil. Later een aardig koeltje. Indien mogelijk varen we thans naar Leeuwarden. Je weet dus nu, dat we behouden aangekomen zijn.

Dat is dus typisch Mindert. Hij gaat een dagje te zeilen met familie, laat z'n vrouw met een keelontsteking thuis en blijkt vervolgens bijna een week met mij weg te blijven, omdat de wind tegen zit….Tja, daar ben ik nou een zeilschip voor. Ik houd niet van tegenwind. Ik voel me beter als het wat voor de wind gaat, maar dat wist Mindert wel.



De Lemster haven in 1895.



Langweer, 1922. Tijdens de Langweerder Hardzeildag, die door de Hepkema's gebruikt wordt als dag voor een familiereünie. De Tjet Rixt gefotografeerd vanuit de bijboot. Met tijdelijk zetschipper Reindert de Groot (aan BB van de mast). (Foto: ZZM)

De komst van een indrukwekkende naamgenoot

Om een of andere reden voldoe ik in 1920 niet helemaal aan de wensen van de heren Tjebbo en Mindert Hepkema. Zij willen mij na het overlijden van hun vader niet voor niets verkopen. Door hun werkzaamheden hebben zij contacten met vele belangrijke mensen. Ze hebben een grote kring van kennissen. Er is familie en als zij eens met deze gasten het water op willen, dan ben ik als boeier, ook al heb ik een vrij fors postuur, toch al snel aan de kleine kant. De mensen zitten immers bij mij in de bollestal en die is niet zo ruim. Vervolgens kunnen ze op de kajuit en naast de mast zitten, maar dat is behelpen en niet gezellig. Ja, het is waar, voor grotere gezelschappen ben ik minder geschikt. Bovendien ben ik een schip om mee te zeilen en ook om die reden niet zondermeer aantrekkelijk om gasten in te ontvangen. Er zijn immers altijd mensen die bang worden op een schip dat niet altijd mooi recht in het water ligt. Hoe dan ook, in 1921 laten de beide Hepkema's hun oog vallen op een enorme salonkruiser van bijna 17 meter, die vijf jaren eerder in Köpenick gebouwd is en die in Berlijn te koop wordt aangeboden door dhr. Ir. W. Höhne, directeur van AEG. Hildegard heet ze en de Hepkema's kopen haar voor 320.000 D-marken, ongeveer 7500 gulden. De mark was onderhevig aan devaluatie! In de

maand december van het jaar 1921, terwijl ik overwinter in Heerenveen, rijden zij door de winterkou naar Berlijn en varen met het motorjacht terug naar Heerenveen. Dat is nog een heel avontuur, ze krijgen motorpech en zitten in het ijs, maar ze zijn overgekomen. In Leeuwarden worden ze (dankzij publiciteit) opgewacht door een grote menigte belangstellenden. Ze hebben ook een naam voor de nieuwe aanwinst bedacht: mijn naam! Tjet Rixt, alsof ze vergeten zijn dat ik zo heet.



De ploeg die de Hildegard in 1921 ophaalt uit Berlijn: staand vlnr: Duitse schipper, Tjebbo Hepkema, Werner Höhne en schipper H. Cuperus. Zittend vlnr: Aukje Hepkema-Bakkers, chauffeur Jan Wesseling en Mindert Hepkema met z'n camera.

Als ik mijn naamgenoot voor het eerst zie, weet ik aanvankelijk niet goed wat te denken. Ze is indrukwekkend door haar afmetingen, maar ze kan wel een schoonheidsbehandeling gebruiken. Ze ziet er verslonsd en gehavend uit. Maar ja, ze is gebouwd in de oorlog en heeft die oorlog overleefd. Als het nieuwe vaarseizoen begint, komt ze echter als herboren, prachtig opgeknapt tevoorschijn en het is waar, tenminste bij de gasten is ze populairder dan ik. Het verschil voor mij is, dat ik kan zeilen en zij niet. En: zij is sociaal, maar ik ben persoonlijk. Ook niet onbelangrijk.



Mindert maakt nu zelf een foto. (Foto's: FSM) Wellicht maakt Tjeerdje Hepkema deze foto?



De salonkruiser Hildegard wordt in december 1921 opgehaald uit Berlijn en naar Heerenveen gevaren. In de stuurkuip Aukje en Tjebbo Hepkema. Een barre tocht.



Zoeken naar een vaargeul met het bijbootje? (Foto's: FSM)





(Foto: FSM)





De Hildegard passeert met enige moeite een vaste brug in een trekvaart.(FSM)

Tjeerdje Hepkema heeft in een reisverslag beschreven hoe de nieuwe aanwinst naar Heerenveen is gebracht. Haar handgeschreven kronieken stammen uit de jaren 1939 en
1940, maar gaan ook over herinneringen uit het verleden en gesprekken met schipper Cuperus en anderen. Over de tocht van Berlijn naar Heerenveen met de pas aangeschafte salonkruiser 'Hildegard' schrijft ze:

"Mijnheer en mevrouw waren al in Berlijn en toen kregen we bericht dat Mijnheer een boot had gekocht, een kruiser. (Tjeerdje bedoelt met 'mijnheer en mevrouw' haar oudere broer en schoonzus: Tjebbo en Aukje. 'De Meester' is de naam voor haar broer Mr. Mindert, terwijl Jan de chauffeur is: Jan Wesseling. D.H.) *We gingen met z'n drieën naar Berlijn, de Meester, Jan en ik en wel vier dagen lang deden we niets dan inkopen. Dat werd allemaal naar het perron B gebracht. Matrassen, dekens, stoelen, pannen, eetserviezen, een tuinslang en ook nog een gazonmaaimachine, lepels, vorken, van alles.*
Jan en ik lieten ons een pak aanmeten, want mijnheer zat met marken.
Toen we weg moesten was het niet klaar en het was al vooruit betaald; maar het was al laat in het jaar en we moesten weg.
We gingen naar Köpenick, daar lag het schip, maar wat zag het eruit! Jaren had het stilgelegen en alles was eruit gesloopt, zelfs het leer van bank en stoelen was eruit gesneden. 't Werd alles in orde gemaakt en toen voeren we weg. Mijnheer Höhne en zijn schipper brachten ons tot Leer. Daar ging mijnheer Höhne van boord en hij kreeg

koffers vol bankbiljetten mee. Hij kon ze haast niet dragen en de schipper kreeg allerlei dingen die we in Berlijn gekocht hadden en toch over hadden.
Toen die weg waren, moesten we verder, maar 't weer begon hard minder te worden, waaien en vriezen! Het plan was over zee. Maar 't begon zo te vriezen, dat dat niet ging. Toen moesten we door een nauw kanaaltje. Iedere dag hing de lucht zo laag; grote, grijze wolken lieten haast geen licht door. Soms was er vreselijk koude mist. Die ging ons door alles heen. Verwarming hadden we niet.
Mijnheer en mevrouw sliepen aan wal, maar de meester sliep bij ons aan boord, op de sofa in de kajuit en 's nachts kwam alles over hem heen, tot zelfs het vloerkleed toe. Dekens hadden we anders genoeg aan boord, maar 't gaf niets. Daags verkleumden we tussen Cuxhafen en Geestemünde door en door.

We kregen ook al gauw malheur. De motortrans ging stuk (de overbrenging van motor naar schroefas, D.H.) *en dat moest daar gemaakt worden. 't Duurde wel een week. Mijnheer en mevrouw gingen dan daar wandelen en mevrouw beweerde dat het daar zo mooi was, dat ze er later weer heen wou.*
Ik dacht, ik wil ook wel eens wat zien en wandelde weg en ik kwam in een dorp met huizen. Die waren gebouwd in vakken met balken en op die balken stonden soms grote opschriften. Het was prachtig mooi winterweer. Het land zag wit van de ijzel. Struiken, bomen, alles had witte randen en daarboven stond de zon zo helder als alleen bij vriezend weer kan.
Voordat ik het wist, was ik in een verwaarloosd bosje dat bij een buiten behoorde, beland. Ik stond plotseling voor een hut, waar een man uitkwam. Zo'n man had ik nooit eerder gezien. Het leek Grote Pier wel en met een zware stem vroeg hij: "Wo willst du hin?" Ik loop maar wat, zei ik. Loop maar wat, zei hij. "Von woher kommste?" Uit Friesland, zei ik. So, So, zei hij, wunderbar, teufel und noch was! "Ich auch!" Maar ik ben al jong hier heen gegaan en maakte een hele wereldoorlog mee. Ik heb rondgezworven, ik weet niet waar. 't Is nu alles armoe, zie maar….en hij keek heel dreigend. De tijd zal weerkomen dat dit volk zal opstaan en de geest der oude Germanen zal weer vaardig over hen worden. Kom binnen, zei hij, ik leef hier alleen te midden van oude boeken. Ze schrijven over de tijden dat des menschen opperste God nog een god des oorlogs was. Tacitus, een Romeins schrijver, vertelde al dat de Germanen alleen goed noemden, hij, die met woede in zijn vijanden omhieuw. (….Na een uitweiding over de Monsalvat en de graalridders….) Eer de dapperen. Geen week, geen dag, geen uur is te verliezen, want het heldenvolk van Groot Duitsland is opgestaan! Toen scheen hij pas te merken dat ik daar nog altijd was (Tjeerdje was toen 37 jaar; D.H.). *Kolossaal, zei ik. Daarna kwam hij wat bij. Hij keek me door en door aan en zei: Ga naar je schip en spreek er geen woord over tot over tien jaar.*

Ik maakte dat ik weg kwam en het was mij vreemd te moede. Het draaide mij toch zo vreemd in mijn kop om, dat ik eigenlijk niet wist of het waar was of niet. Ik moest een week in bed en daar lag ik te soezen, tot we in Bremen in de haven lagen. Daar hoorde ik op een ochtend om vijf uur, het was nog donker, wat op het dek. Ik eruit, op het voordek. Voordat ik het wist, lag ik in het ijskoude water van de haven, zo glad was het voordek van het ijs. Maar – ik was meteen weer beter door dat ijskoude bad en kon de verdere tocht mijn werk weer doen. Toen we thuis kwamen, kreeg Jan het te pakken. Pleures kreeg hij." (Uit: Reisverslag Tjeerdje Hepkema, collectie T. Slager, Heerenveen)

Uit het verslag van Tjeerdje is niet goed te reconstrueren via welke vaarwegen de Hepkema's de salonkruiser naar Heerenveen hebben gebracht. Dr. W. Höhne en zijn Duitse schipper zouden hen tot Leer hebben gebracht, maar die haven ligt aan de Eems, vlakbij Delfzijl. Dat lijkt, gezien de rest van het verhaal, onwaarschijnlijk. De Hepkema's laten immers de Duitsers vertrekken en vervolgens komen ze aan bij Cuxhafen, een stad aan de Elbe. Dat is bepaald niet bij de Nederlandse grens, maar het is zeker niet denkbeeldig. Waarschijnlijk berust de aanduiding 'Leer' op een misverstand van Tjeerdje. Berlijn ligt immers ver naar het oosten. Köpenick ligt in het merengebied aan de zuidoostzijde van deze stad. Vandaar zullen ze over de Spree naar het westen gevaren hebben om even ten noorden van Magdeburg de Elbe te bereiken. Dan gaat het snel, met de stroom mee, de Elbe af naar Hamburg en verder richting Noordzee tot Cuxhafen. Als daar de omstandigheden te ongunstig zijn en de vaart over zee als te gevaarlijk wordt beoordeeld, kunnen ze door een kanaaltje naar Geestemünde, bij Bremerhafen, waar de Wezer in de Noordzee uitkomt. Vervolgens kan er gekozen worden. Of over de Waddenzee naar Wilhelmshafen en dan door het Eems-Jadekanaal naar Emden of ietsje stroomopwaarts richting Bremen, waar een kanaal loopt via Oldenburg naar de havenstad Leer. Waarschijnlijk hebben de Hepkema's deze route gevolgd en hebben ze afgezien van een winters tochtje over het ondiepe wad. Eenmaal in Leer gaat de vaart weer stroomafwaarts naar Delfzijl, waarna via het Eemskanaal, het Hoendiep en het Kolonelsdiep de tocht in Friesland kan worden voltooid.

De 'Hildegard' wordt in 1916 gebouwd bij Engelbrecht te Köpenick in opdracht van dhr. W. Höhne. De kruiser krijgt in 1921 bij de Hepkema's dezelfde naam als hun boeier: Tjet Rixt. In 1925 laten Mindert en Tjebbo het schip verlengen met anderhalve meter. Ze willen meer zitruimte op het achterdek, want er wordt regelmatig gevaren met een flink aantal belangrijke gasten die comfortabel moeten kunnen zitten. Eerst wordt er proefgevaren met een houten verlengstuk om te zien hoe het zal staan. Vervolgens vindt de verbouwing plaats. Na de verlenging heeft het schip niet twee patrijspoorten in de zijkant, achter, maar drie. Ook is er een tweede mast geplaatst. Tjebbo laat voor de zekerheid een tweede motor inbouwen in het

achterschip, omdat de hoofdmotor regelmatig problemen geeft met de keerkoppeling. Die tweede motor voldoet echter niet en is er later weer uitgehaald. Na het overlijden van Mindert Hepkema in 1947 verkoopt zijn zoon Jaap de kruiser in 1951 aan dhr. Jelte Kornelis uit Steenwijk, voor f. 13.500,-. Het schip wordt omgedoopt in 'Katharina'. Jelte Kornelis is fabrikant. Hij begon in 1934 in Steenwijk een bedrijf in kunstharsen. Aanvankelijk ging het om bakeliet. Hij kent Mindert Hepkema uit bijeenkomsten van notabelen uit het noorden van het land.
De familie Kornelis moest tijdens de Tweede Wereldoorlog vanuit Steenwijk een onderduikadres zoeken en vindt dat in de kantoren van de Friesche Courant. Het Leeuwarder Nieuwsblad van Mindert Hepkema is in 1942 (door de Duitsers gedwongen) samengegaan met de Leeuwarder Courant onder de nieuwe naam Friesche Courant. In 1945 krijgen de kranten die met de Duitsers gecollaboreerd hebben een publicatieverbod. Dus ook de kranten van Mindert Hepkema. Ondertussen zijn kantoren van zijn krant wel gebruikt als schuilplek voor onderduikers. De familie Kornelis kent dus Mindert Hepkema en is in die tijd zeer onder de indruk geraakt van diens salonkruiser Tjet Rixt. Als dit schip enige jaren na het overlijden van Mindert te koop komt, wordt het door Jelte Kornelis overgenomen voor in totaal bijna f. 14000.-. Hij noemt het schip naar zijn vrouw: Katharina. De thuishaven is Steenwijk, maar het ligt in een schiphuis bij Terhorne en wordt regelmatig gebruikt als vlaggenschip bij activiteiten van de Koninklijke Zeilvereniging Oostergoo.

Het familiebedrijf van Jelte Kornelis bestaat nog steeds als Kornelis Caps & Closures (bij het station van Steenwijk) en is een van de oudste kunstofverwerkende bedrijven van Nederland. In 1961 wordt het jacht verkocht aan de Groninger banketbakker Boerma die het Wilhelmina Jacoba noemt. Deze verkoopt de kruiser in 1977 aan de Groningse aannemer Boers, die er een rondvaartboot van wil maken. In 1979 treft W.J.Kijlstra uit Schiedam, een neef van Jaap, het schip aan in een botenhuis bij het Paterswoldse meer. Kijlstra koopt de oude salonkruiser en laat het schip weer opknappen. Hij heeft een persoonlijke band met het jacht vanuit zijn jeugd, toen hij wel eens meevoer op de kruiser. In 1980 vaart het schip weer en nu onder de naam Johanna Maria, naar de echtgenote van Kijlstra. Ook Jaap Hepkema heeft er plezier in om nog eens met de grote bakdekkruiser mee te mogen varen. Het onderhoud van het schip wordt echter te kostbaar, zodat het in de verkoop gaat. Rond 1990 wordt het jacht verkocht naar Engeland, waar het uiteindelijk verwaarloosd is. Een neef van Jelte Kornelis, Han Boekwijt uit Oldemarkt, koopt het schip en laat het in 1999 op een vrachtschip naar Nederland vervoeren. Hij geeft het de naam Willemina Katharina en gaat het schip zelf restaureren in Steenwijk, waarna het als charterschip voor kleine gezelschappen en voor conferenties dienst moet gaan doen. Die restauratie valt om begrijpelijke redenen tegen en schiet helaas niet erg op. Uiteindelijk wordt de grote salonkruiser in 2014 gekocht door het Zuiderzeemuseum, zodat de boeier en de kruiser weer herenigd worden bij één eigenaar.



Marken, 1926. De salonkruiser Tjet Rixt in de haven. De vrouwen op de kant luisteren naar de grammofoon bij het schuifluik.



Urk, 1923, Richard Achenbach (14) met Rixt Hepkema, verkleed als Urkers. De Hepkema's maken dat jaar met de motorboot Tjet Rixt een rondvaart over de Zuiderzee, waarbij ze ondermeer Urk aan doen.



Urk, 1923. Tjebbo zet zijn dochter Rixt over van een Scheveningse bom op de Staverse jol UK 48. Richard Achenbach vangt haar op. Verkleed als Urkers.

Noot: In die jaren is het een populair spel zich te verkleden. Binnen de familie Hepkema zijn door de jaren heen foto's gemaakt van verkleedpartijen. Mindert als kindermeisje rijdend met de kinderwagen, Tjeerdje als Moeder de Gans die sprookjes voorleest, Anna Hepkema-Kijlstra in de woning Willemskade 12 te Leeuwarden als dienstmeid verkleed. Huispersoneel in Leeuwarden juist in klederdracht van een heer en dame, zittend in de deftige kamer. Leuk om te doen, zo vond men, en blijkbaar ook leuk genoeg om te vereeuwigen met de camera.



Leeuwarden, maart 1925. Tegenover de werf Welgelegen op Schilkampen, vanaf Kleijenburg.



De salonkruiser Tjet Rix, 1924. Op het achterdek Anna met Jaap op schoot. De bijboot is te water gelaten, de davids staan leeg rechts boven de kajuit.



Leeuwarden, 1930. De salonboot (met de vlag van Oostergoo) vertrekt bij de Willemskade, voor het pand van Mindert, rechts op de foto. Het schip is in 1925 verlengd met anderhalve meter en heeft nu achter drie patrijspoorten in de zijkanten. Ook is een nieuwe sloep aangeschaft.

Mijn oogverblindende naamgenoot is inderdaad geschikt om veel gasten te ontvangen en hun een comfortabele plek te geven. Bovendien heeft ze een uitstraling die blijkbaar past bij Tjebbo en Mindert. In 1923 wordt ze uitgeleend aan de vishandelaar Lenstra in Kalenberg, om met een maskerade het 25-jarig regeringsjubileum van de koningin te vieren. De echtgenote van burgemeester Gerevink weet op overtuigende wijze de rol van staatshoofd te vertolken.

Ik vraag me wel eens af of de oude Jacob zo'n keuze ook zou maken. Die hield ook wel van theater, maar was daarbij ernstiger. Het is overigens niet zo dat ik nu wordt gezien als het lelijke eendje. Helemaal niet. Ik bied zoals gezegd immers heel andere kwaliteiten dan die motorboot. Maar voorlopig gaat de voorkeur gaat uit naar het varen met de salonkruiser, die immers meer comfort biedt en meer gasten kan ontvangen. Wat ook meespeelt, is dat Jan de Wagt, mijn vaste schipper, na de oorlog weer is gaan varen in de vrachtvaart. Ik lig begin jaren twintig dus vooral stilletjes te wachten op wat komen gaat. Te wachten op een koper die niet komt, of op een Hepkema die misschien wil zeilen. Midden jaren twintig zal dat veranderen. Dan komt Jan de Wagt terug om met mij te varen en dan wordt ik ook weer gezien door de Hepkema's. Het komt zelfs voor dat de salonkruiser en ik dan samen mogen optrekken.



Kalenberg, 1923. Gespeeld wordt het bezoek van "H.M. koningin Wilhelmina" aan het streekdorp Kalenberg in de Weerribben aan boord van de salonkruiser 'Tjet Rixt'. In het centrum van het dorp passeert ze het markante draaibrugje bij de kerk en de school. (Foto's: FSM)





Grouw, 1922. De Tjet Rixt in 1922, met het knikspant bijbootje op de roef, op de Ee.

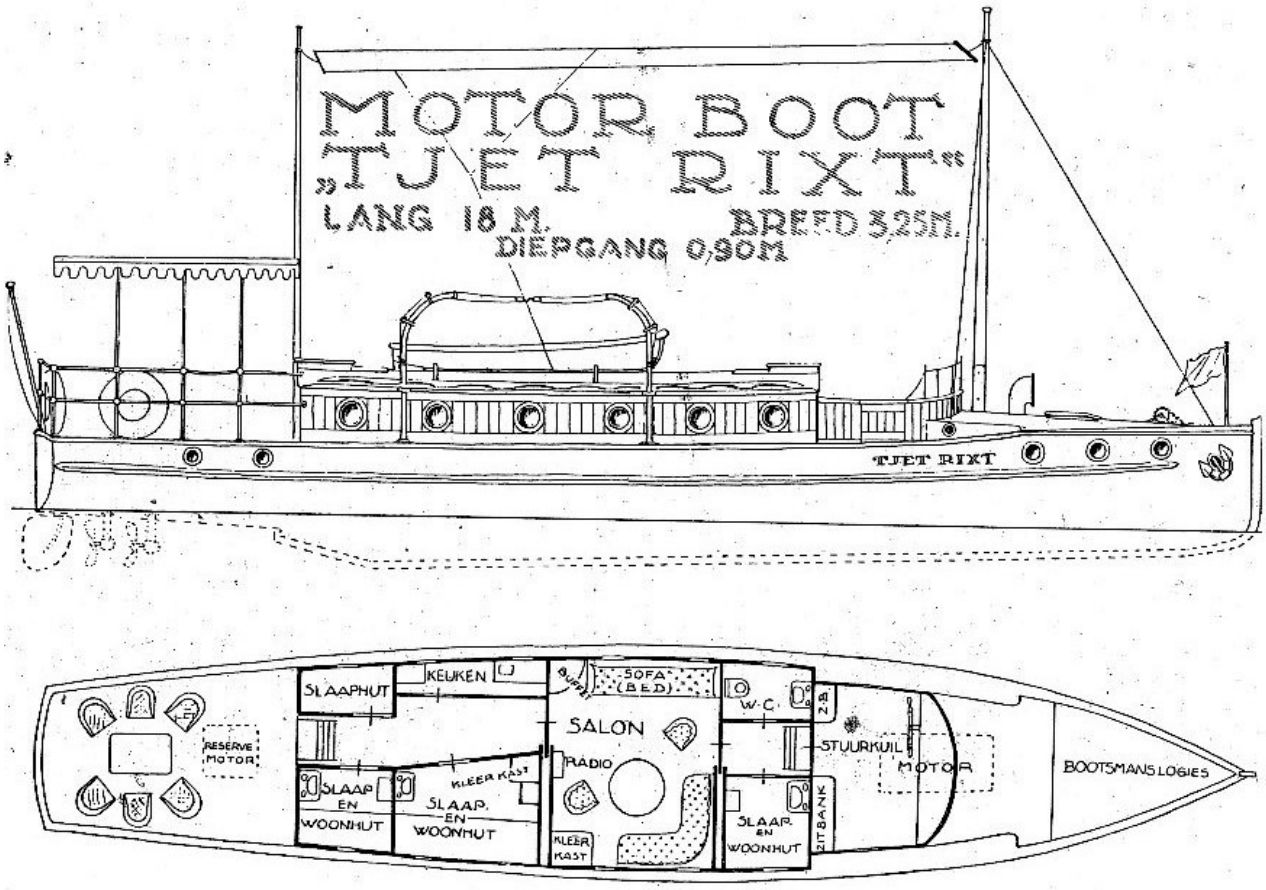


De Tjet Rixt in 1925: vlnr: Richtje Hepkema, Jan Hof, Jaap Hepkema en Anna Hepkema. Jan Hof is hoofdredacteur van het Leeuwarder Nieuwsblad en vaart regelmatig mee met de Hepkema's. In 1930 schrijft hij het boekje 'J. Hepkema,yn libben en wirk'.









De indeling van de salonkruiser in 1922, voor de verlenging. De scheepsmotor staat onder de stuurkuil.
Onder het achterdek staat nog een reservemotor. (Bron: ZZM)



Leeuwarden, 1927. Mindert, Richtje, Anna, Jaapje op schoot van z'n moeder, Tjebbo en een onbekende heer bestuderen een kaart.



De boeier Tjet Rixt naast de salonkruiser Tjet Rixt in 1925.(Deze schipper staat ook op p. 29)



Grouw, 1921. De Tjet Rixt met een stevige westenwind in de Tijnje. (Foto: FSM)



Boven: In 1927 met Jaapje Hepkema aan het roer.



Tjet Rixt op het Pikmeer, begin jaren dertig (gelet op de Lark en BM-ers). (Foto: FSM)

Tjebbo Japix Hepkema overlijdt op 52-jarige leeftijd

Uit de Leeuwarder Courant (18 april 1929):

"Na een langdurig en zeer smartelijk lijden, een wanhopige worsteling van een sterke constitutie met een onverbiddelijke kwaal, is gisteravond te Heerenveen op ruim 52jarige leeftijd overleden de heer Tjebbo Japix Hepkema, directeur van het "Nieuwsblad van Friesland" en commissaris van het "Leeuwarder Nieuwsblad".
Den 26n juni 1876 was de heer Hepkema te Heerenveen geboren als oudste zoon van de heer Jacob Hepkema, die het "Nieuwsblad van Friesland" had gesticht en was dan ook al vroeg bestemd te zijner tijd zijn vader op te volgen. Nadat hij het einddiploma van de handelsschool te Amsterdam had behaald, bereidde zij zich geruime tijd in Duitsland en Engeland aan verschillende dagbladondernemingen voor zijn latere taak voor. Omstreeks 1900 kwam hij te Heerenveen in de zaak, stond daar zijn vader ter zijde en nam langzamerhand en tenslotte geheel dien het werk uit handen.
De nieuwe directeur bleek een flink en doortastend leider voor de onderneming te zijn. Een nieuwe drukkerij werd gebouwd en van de laatste machines voorzien. Kortom, het bedrijf werd met energie en klare blik bestuurd. De zaak leidt dan ook door dit vroegtijdige heengaan een gevoelig verlies, dat mede door het personeel wordt gevoeld, waar de heer Hepkema om zijn persoonlijke eigenschappen zeer werd gewaardeerd. Wat zijn rol in het openbare leven betreft, de overledene was voorzitter van de Heerenveensche Onderlinge Brandwaarborgvereeniging, van het waterschap "De
Thialfweg". Bestuurslid van de Spaar- en Voorschotbank, penningmeester van de N.V. "Het Posthuis" (een theater t/o zijn woning, D.H.), president-commissaris en waarnemend directeur van de N.V. Stoom-, Wasch- en Strijkinrichting te Heerenveen. Ook is de heer Hepkema een tijdlang bestuurslid van de vereniging "De Nederlandsche Dagbladpers" geweest.
Was de overledene iemand die in het openbaar weinig op de voorgrond trad, in stilte deed hij veel goeds waar hem dat nodig leek.
De begrafenis van het stoffelijk overschot heeft zaterdag om half twee uit de drukkerij van "Het Nieuwsblad van Friesland" plaats en geschiedt op de algemene begraafplaats te Oudeschoot." (LC, 18-04-1929).

Verder met nieuwe eigenaren: de erfgenamen

Het overlijden van Tjebbo is vanwege zijn ziekte (kanker) geen verrassing te noemen, maar dramatisch is het wel. Zijn erfgenamen worden ongevraagd mede-eigenaren van mij. Allemaal vrouwen: Aukje Hepkema-Bakkers, Nelly Duvanel-Hepkema en Rixt Achenbach-Hepkema. Van deze erfgenamen is vooral de weduwe Aukje Bakkers nog wel eens bij mij aan boord geweest.

Nelly en Rixt, de twee dochters van Tjebbo, niet. Die hebben geen interesse in mij. Die wonen respectievelijk in Genève en Frankfurt am Main. Charles Duvanel is cineast in Genève en Richard Achenbach architect in Frankfurt am Main. De eigenaar die er echt toe doet, is natuurlijk Mindert Hepkema uit Leeuwarden. Door het wegvallen van Tjebbo ben ik overgeleverd aan deze flamboyante advocaat uit Leeuwarden. Dat is niet erg. Mindert doet van alles in de wereld, maar is zeker ook een varensman die niet alleen wil showen met zijn grote salonkruiser, maar er ook echt van houdt met mij te zeilen.



Leeuwarden, 1935. Achter de bank vlnr. Anna Hepkema-Kijlstra, Aukje Hepkema-Bakkers, Nelly Duvanel-Hepkema, Charles Duvanel, Richard Achenbach, Rixt Achenbach-Hepkema. Zittend vlnr: Mindert Hepkema, Richtje Hepkema-Hoekstra en Jaap Hepkema.

De jaren dertig zijn natuurlijk wel de jaren dat ook Nederland te maken krijgt met de wereldwijde economische depressie. In 1929 is de Amerikaanse beurs ingestort met koersdalingen van wel 50% , gevolgd door vele faillissementen. De financiële crisis wordt gevolgd door een economische, die zich ook in Europa doet voelen. In Nederland groeit de werkloosheid in de jaren dertig tot een recordhoogte van bijna 500.000 mensen. Nederland lijkt het economisch aanvankelijk goed te doen door de Gouden Standaard voor de gulden te handhaven, maar wordt later geconfronteerd met een traag economisch herstel vanwege die harde gulden. De jaren dertig wordt voor de gewone man een tijd van armoe en voor de rijkere burgers een tijd van

verarming en financiële onzekerheid. Geen tijd dus voor luxe uitgaven zoals het kopen van een duur schip en helemaal geen tijd voor financiële avonturen, zoals het laten restaureren van een oude, van binnen wat rottende boeier. Wat blijft, is de mogelijkheid te zeilen. De wind is gratis.



Tjet Rixt in 1930: met halve wind en aan het roer Mindert Hepkema. (Foto: FSM)

Mindert is natuurlijk ook lid van de Koninklijke Zeilvereniging Oostergoo uit Leeuwarden. Niet dat hij zoveel wedstrijden met mij heeft gezeild, helemaal niet, maar hij is er graag bij aanwezig. Zowel met de grote salonkruiser als met mij. Dan krijg ik altijd de verenigingsvlag achter op het roer, de rood/wit gestreepte vlag, zodat voor iedereen duidelijk is dat we niet toevallig bij de zeilerij aanwezig zijn. Zelf kunnen we natuurlijk ook nog best goed zeilen, maar mijn leeftijd gaat toch zijn tol eisen. Ik ben in de crisistijd rond de 90 jaren oud en dan mag je niet verwachten dat ik eventjes een wedstrijd win van veel jongere en beter onderhouden boeiers. Ook is het niet verstandig het uiterste van mij te verlangen, want ik zit niet meer zo stevig in elkaar. Als ik tijdens een wedstrijd met harde wind gedwongen zou worden met eigenlijk te veel zeil op door het water te ploegen, dan leiden de enorme krachten die het tuig op mijn romp uitoefenen tot lekkage en wie weet tot erger. Als ik mooi stil

in het schiphuis lig, ben ik nog aardig waterdicht, maar dat verandert als er met mij gezeild wordt. Overigens heeft Mindert in 1933 aan de Inspecteur der Belastingen geschreven, dat er vanaf 1920 niet meer met mij is gevaren. Ik was te koop. En vanaf 1926 word ik niet door hem gebruikt, want hij verhuurt mij aan Jan de Wagt. Zelf weet ik wel beter. Mindert heeft gewoon geen zin om de personele belasting te betalen. Dat wil Mindert vermijden, door de bewijslast dat hij mij wel gebruikt en "houdt" in de zin der wet bij de belastinginspecteur te leggen. Hij gokt erop dat die dat gebruik niet kan bewijzen. De inspecteur zit immers op kantoor en niet aan de waterkant.



Sneekermeer, 1930. De rood-witgestreepte vlag die de Tjet Rixt voert, is de clubvlag van de Koninklijke Zeilvereniging Oostergoo uit Leeuwarden, waar Mindert lid van is. (Foto: FSM)

Mindert volgens de Hoge raad geen gebruiker van zijn boeier

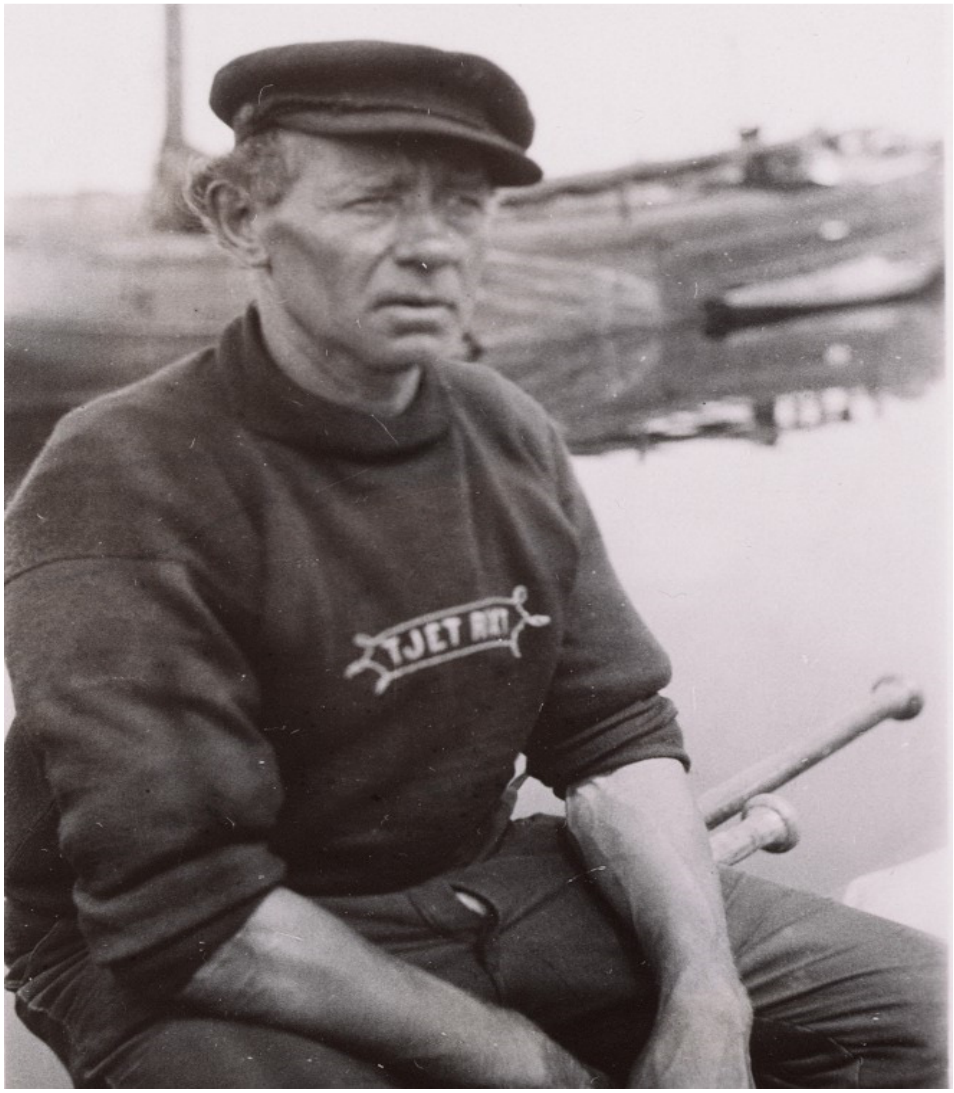
Mindert gaat de discussie aan met de belastinginspecteur en maakt bezwaar tegen de aanslag. De belastinginspecteur in Heerenveen wil weten wie mijn eigenaar is, want ik heb veel meer zeil dan de vrijstelling tot 16 kwadraat. Mindert geeft aan dat ik "massaal in eigendom wordt bezeten" door de erven van zijn broer Tjebbo en door hemzelf, ieder voor de helft, en dat Jan de Wagt mij iedere zomer huurt. Verder schrijft hij, dat na de oorlog de zetschipper Jan de Wagt weer met vracht is gaan varen, maar dat deze vanwege de geringe verdiensten vanaf 1926 mij gebruikt als charterschip. Voorwaarde is, dat hij mij op eigen kosten in zeilbare toestand brengt. Daarna is hij huur voor mij gaan betalen. "Zo lang er werk is, willen wij hem gaarne door de tijd helpen, maar hij heeft geen vaste aanstelling en zal die ook nimmer krijgen," schrijft Mindert in 1933.

De inspecteur is echter van mening dat de houder van het schip gewoon belasting moet betalen en hij ziet Mindert als degene die hij kan aanslaan voor deze Personele Belasting. Mindert maakt bezwaar, maar de inspecteur wijst zijn bezwaar af. Omdat het bezwaarschrift te laat is binnengekomen en omdat de belastinginspecteur van mening is dat Mindert gewoon de 'houder' van de boeier is. Hij gebruikt de boeier niet voor zijn beroep en heeft het schip evenmin het hele jaar beschikbaar gesteld aan Jan de Wagt als verhuurder van de boeier. Het bezwaar van Mindert wordt in 1934 daarom als niet ontvankelijk verklaard.

Mindert is een vasthoudend man die niet zomaar opgeeft. Hij gaat in beroep bij de Raad van Beroep voor de directe belastingen in Leeuwarden, bij het Paleis van Justitie, dus zo ongeveer in zijn achtertuin. De stelling van Mindert is, dat hij weliswaar met de erven van Tjebbo een houten boeier in eigendom heeft, de Tjet Rixt, maar hij daarom nog niet geacht kan worden dit pleziervaartuig "te houden" in de zin van artikel 33 van de Wet op de Personele Belasting. De gebruiker van de boeier is Jan de Wagt, die dit schip niet voor z'n plezier, maar bedrijfsmatig nodig heeft. Jan heeft ieder jaar aangifte gedaan voor Personele belasting en de inspectie Heerenveen heeft zijn aangifte ook steeds probleemloos aanvaard. Mindert laat zijn advocaat Mr. Haemskerk voor het Hof daarom bepleiten dat hij ten onrechte een aanslag heeft ontvangen. Hij houdt de boeier niet als pleziervaartuig en de enige reden dat hij niet tot verkoop van het schip is overgegaan, is, dat hij Jan de Wagt de mogelijkheid wil geven zo wat te verdienen, omdat deze man anders overgeleverd is aan armbedeling of aan steuncomités. De inspecteur brengt in zijn Vertoogschrift hier tegenin, dat de aanslag moet worden opgelegd naar de toestand van 15 januari van een jaar en op die datum gebruikt Jan de Wagt het schip niet en is Mindert gewoon de houder ervan.
De Raad van Beroep volgt de belastinginspecteur en verklaart het beroep van Mindert als ongegrond, waarop deze naar de Hoge Raad stapt, omdat hij van mening is dat de wet verkeerd wordt toegepast. Zijn beroepschrift in cassatie leidt tot de

uitspraak van de Hoge Raad dat Mindert enkel mede-eigenaar van de boeier is, en geen houder of gebruiker. Hij houdt of gebruikt het schip niet zelf als pleziervaartuig. Hij heeft immers een motorboot te zijner beschikking, "waarmee slechts enkele dagen per jaar gevaren wordt". De Hoge raad vernietigt daarom de uitspraken en de aanslag van de inspecteur. De aanslag Personele Belasting voor Mindert wordt verminderd met f. 169,48.

Dat vind ik toch een verrassende uitkomst die niet veel mensen verwacht zullen hebben en ik al helemaal niet. Doorslaggevend blijkt te zijn, dat de belastinginspecteur nergens aangeeft dat Mindert mij in die tijd wel degelijk gebruikt als plezierjacht. Hij vermoedt dat misschien, maar weet het niet. Hij zegt er daarom niets over, met als gevolg dat de Hoge Raad tot de conclusie moet komen dat Mindert geen 'houder' noch 'gebruiker' van mij is.



Jan de Wagt, die als schipper bij de Hepkema's vanaf 1926 's zomers de boeier huurt om deze als charterschip te gebruiken. Hij overlijdt in 1940, waarna zijn zoon Tamme de Wagt nog een paar jaar zetschipper bij Mindert is geweest. (Foto: FSM)



Tjet Rixt in 1937. Mindert Hepkema met gasten bij Grouw, in de Tijnje van de Peanster Ee naar het Pikmeer. Derde van rechts Jacob de Koningh. Aan het roer Adriaan de Koningh. (Tresoar)





Grouw, 1937. In 1935 kreeg de boeier een nieuw tuig. (Foto's: Tjeerdje H., collectie A. Slager.)

Mindert en de Elfstedentocht

Mindert Hepkema is een man die bruist van energie. Na zijn rechtenstudie in Leiden en zijn promotie in 1904 begint hij een advocatenkantoor in Leeuwarden. Eerst vanuit het pand Zuiderplein 101 en vanaf 1907 vanuit het herenhuis aan de Willemskade 12. Hij ontwikkelt zich tot een vooraanstaand jurist, wordt Deken van de Orde van advocaten in Friesland, plaatsvervangend kantonrechter van het kantongerecht Leeuwarden (van 1909 tot 1945), en wordt in 1929 eigenaar van een krantenbedrijf dat in Heerenveen het
Nieuwsblad van Friesland uitbrengt en in de Friese hoofdstad het Leeuwarder Nieuwsblad. Hij kan goed organiseren, hij heeft ideeën en een drang naar macht en zit daarom in diverse besturen van maatschappelijke organisaties als de ANWB en de Woningbouwvereniging Leeuwarden. Hij is bovendien een bereisd man en hij is sportief. Hij heeft de wereld gezien in een tijd dat in Friesland nog maar weinigen over de provinciegrens kijken. Hij is in Duitsland en België geweest, in Italië, op IJsland, in Amerika. Het heeft op het Rode Plein in Moskou gestaan. Er bestaan voor hem eigenlijk geen grenzen. Hij heeft zich ontwikkeld tot een man van de wereld die weet waar hij over spreekt. Mindert is daarom iemand die gezag heeft opgebouwd, aan wie je wat kunt toevertrouwen (zoals de succesvolle organisatie van het feest rond het 500jarig bestaan van de stad Leeuwarden in september 1935, waarbij Mindert zich samen met Anna overigens een wel erg centrale rol geeft) en die vervolgens ook graag van zijn invloed gebruik maakt om steeds zijn zin te krijgen. Kenmerkend is zijn actie om van de schaatstocht langs de elf Friese steden niet alleen een incidentele toertocht, maar een goed georganiseerde wedstrijd te maken die plaatsvindt zodra dat kan.
Reeds in de 18e eeuw zijn er schaatsers die op één dag bij alle elf steden van Friesland langs gaan. Die tochten werden gereden op eigen initiatief van deze rijders. Het zijn geen tochten die georganiseerd worden door een comité. In 1890 rijdt Pim Mulier op vijftienjarige leeftijd zo'n individuele tocht in een tijd van 12 uur en 55 minuten en hij beweert vervolgens dat dit een record is. Daarmee legt Mulier de basis voor een wedstrijd langs de elf Friese steden. In 1908 ligt er ijs en stimuleert Mulier de Friesche IJsbond om een tocht te organiseren voor de schaatsers. Maar die Bond is geen wedstrijdorganisatie. Ze houdt zich bezig met ijstoerisme en het uitzetten van veilige schaatsroutes. Het bestuur twijfelt, maar besluit toch om zo rond de jaarwisseling een tocht uit te schrijven voor begin januari 1909. Mindert Hepkema verblijft op dat moment in Duitsland. Hij hoort van de plannen en wil graag meerijden. Hij keert vervroegd terug naar Leeuwarden om zich op tijd te kunnen inschrijven. De organisatie heeft ondertussen de datum van de tocht echter met drie dagen vervroegd vanwege invallende dooi. Mindert komt te laat voor de inschrijving en met hem vele andere rijders. De Friesche IJsbond heeft ook geen wedstrijd uitgeschreven, maar een eenmalige "krachtmeting" zonder winnaars. Dat alles bevalt Mindert helemaal niet. In het Leeuwarder Nieuwsblad, de nieuwe Hepkema krant die uitkomt in de hoofdstad, beklaagt hij zich over de gang van

zaken. Hij merkt dat er binnen het bestuur van de IJsbond onenigheid heerst over zowel het idee en de opzet van de tocht als de gevolgde procedures en vervolgens doet hij een greep naar de macht. Hij wil een vereniging oprichten die uitsluitend tot doel heeft Elfstedentochten te organiseren. Ook wil hij daarbij een duidelijk onderscheid tussen schaatsers die voor zichzelf hun krachten wat willen meten, toerrijders, en schaatsers die een onderlinge wedstrijd willen rijden. Die willen winnen en de beste willen zijn. Voor de Friesche IJsbond is het maken van de tocht alleen al voldoende. Medailles worden er niet uitgedeeld. Dat ligt bij de opzet van Mindert Hepkema dus eventjes anders.
Zijn voorstel heeft direct succes. Binnen een maand na de Elfstedentocht waar Mindert niet aan mee mocht doen, is er een nieuwe vereniging opgericht: "De Friesche Elfsteden", met 350 leden en 30 donateurs. Dankzij dit initiatief, dat Mindert alleen tot een succes kon brengen dankzij de enthousiaste steun van schaatsers uit heel Nederland, is er in 1909 een permanente organisatie opgericht die Elfstedentochten organiseert wanneer dat mogelijk is. Voorzitter van de nieuwe vereniging wordt Mindert Hepkema en hij blijft dat tot zijn dood in 1947. (Hij overlijdt aan kanker en leed aan difterie, een bacteriële infectie van het keelslijmvlies die in die tijd fataal kan zijn. Nu worden kinderen ingeënt tegen deze besmettelijke ziekte.) In 1912 wordt de eerste tocht onder verantwoordelijkheid van Mindert gereden. Zelf is hij ook een goed schaatser. Ondanks dat hij de organisator van de tocht is, gaat hij hem ook rijden. In die tweede tocht van 1912 eindigt hij als negende. Bijzondere waardering had Mindert later voor Albertine Slager, de vrouw van zijn neef Johan de Koningh, die de tocht vier keer uitreed.



Leeuwarden, 1929. Mindert feliciteert Karst Leemburg met het winnen van de Elfstedentocht.



Leeuwarden, 1941. Inschrijving voor de 7e Elfstedentocht bij Mindert Hepkema aan huis.





Mindert Hepkema maakt de lunch aan boord van de boeier Tjet Rixt.

Ook langere zeiltochten

Er is niet veel bekend over mijn avonturen op het water en zelf heb ik een slecht geheugen. Ik weet er daarom ook niet meer zoveel van. Van mijn eerste eigenaar, Toussaint, is niets bekend. Mijn tweede eigenaar, de Sneker apotheker Van der Feer, wordt in 1858 lid van de tien jaren eerder opgerichte Zeilvereniging Oostergoo in Leeuwarden. Ook is hij lid van de Sneeker Zeilvereniging.

Hij neemt niet deel aan wedstrijden, maar doet wel mee met het admiraalzeilen. Mijn derde eigenaar, Mr. Jan Minnema de With uit Leeuwarden doet wel aan wedstrijdzeilen. Daar zijn aanwijzingen voor gevonden in de administraties over zeilwedstrijden voor boeiers in de provincie Friesland in de jaren 1886, 1887, 1888, 1891 en 1892. De vierde eigenaar, dhr. Harmanus Lefering (1839-1914), is een vermogend man in Buiksloot aan het IJ. Hoe en waar hij met mij heeft gezeild, is vrijwel onbekend. Wel weet men uit overlevering, dat de familie Lefering graag met mij te zeilen ging op de Zuiderzee. Langs de Hollandse kust, naar Marken en ook naar Enkhuizen. Waar anders, zou je denken. In 1909 kom ik bij de Hepkema's. Jacob maakt niet alleen dagtochtjes met mij, maar zoekt met mij ook de rust. Dan gaan we een weekje naar Bakkeveen, in de vaart, dichtbij de boerderij van de familie Kiers. Maar er is wel vaker een tochtje met mij gemaakt. Mindert heeft het in zijn dagboek van 1909 over een tocht naar Zwolle. In 1909 en 1910 ben ik aanwezig bij het Sneeker Hardzeilen. In 1912 maken we een rondje
Friesland via Drachten, over de Leyen ten noorden van Opeinde naar de Bergumermeer en terug naar Leeuwarden. In 1914 zeilen we naar Blokzijl en een jaar later naar Urk. Dat eilandje in de Zuiderzee. Een keileemberg met een vuurtoren en visserswoningen en een laag gelegen grasland naar het noordoosten.

Ik heb ook aan een enkele wedstrijd deelgenomen. De eerste was een zeilwedstrijd op de Zuiderzee voor Harlingen, 13 augustus 1910. Daar haalde ik de 2e prijs (verslag in *LC,* 31 aug. 1910). Ook wordt er gesproken over nog een wedstrijd bij Harlingen omstreeks 1920, waarbij alle overige deelnemers onderweg opgeven en ik als enige over de finish kom. Gewonnen! Dat varen op het ruime water is echter geen succes. Met mijn brede, platte buik ben ik een speelbal voor de golven. Mijn lage kop neemt vast water over en mijn ondiepe, brede roer komt soms zo ver boven water, dat de stuurman zijn greep op mij verliest. Het is duidelijk, ik ben gemaakt voor het Friese binnenwater. De Hepkema's zijn die tijd ook onder de indruk van het omslaan van de boeier Friso op de Zuiderzee bij Enkhuizen, in de zomer van 1921. De Friso is immers ongeveer net zo groot als ik ben. Als die kan omslaan, dan kan ik dat ook. De bemanning van de boeier, de familie Harinxma thoe Slooten en de schippers, zijn met de nodige moeite gered door de stoomveerboot Van Hasselt, die in de hoge golven een sloep uitzette. De boeier is de volgende dag opgehaald door Enkhuizer vissers. Het schip kenterde, omdat het bij harde wind met het zwaard aan de grond liep. Ook voor Mindert Hepkema is het echter duidelijk, dat met mij alleen op de Zuiderzee gevaren kan worden onder gunstige omstandigheden.

Meestal beperkt mijn zeilerij met de Hepkema's en hun vrienden zich tot een dagtocht. Zeker als er gasten aan boord zijn, zeilen we een dagje van Leeuwarden naar Eernewoude, Grouw, Sneek of Langweer, maar vervolgens gaan de gasten ook weer van boord om zich te verpozen bij een waterherberg, een theehuis of een andere uitspanning. Later op de dag varen we dan terug en zit het er weer op.

Omstreeks 1920 en ook later, in 1932, heb ik met Mindert en Anna ook wel eens langere tochten gemaakt. Voor een kleinere bemanning onder gunstige weersomstandigheden bied ik voldoende comfort. Meestal gaat zetschipper Jan de Wagt dan ook mee. Een grote boeier alleen te zeilen is voor Mindert te bewerkelijk, de vrouwen aan boord zitten vooral mooi te wezen en laten zich vervoeren, zodat praktische ondersteuning door een ervaren kracht welkom is. Soms zeilen we op open water. Op de Zuiderzee en ook wel op het oostelijk deel dat Waddenzee wordt genoemd. Maar alleen onder gunstige omstandigheden, want zoals gezegd, eigenlijk kan ik niet tegen hoge golven. Daar ben ik niet op gebouwd. Voor dat water kan men beter een Lemsteraak nemen. Die voegt zich met de ronde buik en weke kimmen naar de golven. Die blijft tenminste met d'r kop boven water en is met haar smalle zeezwaarden minder kwetsbaar dan ik. Maar we zijn wel eens bij Dokkumer Nieuwezijlen naar buiten geweest, bij de Lauwerszee op, waarna het eiland Schiermonnikoog gemakkelijk bereikbaar is. En ook hebben we eens een tocht over de rivieren gemaakt, waarna we bij Amsterdam uitkwamen waar we via de Oranjesluizen weer op de zojuist afgesloten Zuiderzee terecht kwamen. Die omgeving herkende ik nog wel van m'n tijd bij dhr. Lefering, toen Amsterdammers nog vanaf het Damrak konden uitkijken over de Zuiderzee.
Zo'n rondtocht over het binnenwater om de Zuiderzee gaat goed bij gunstige wind. Vanuit Friesland varen we dan naar Zwolle. Dat kan eventueel via De Lemmer over de Zuiderzee naar Kampen of Genemuiden, of bij te harde westenwind binnendoor, via het Tjeukemeer, Ossenzijl en Zwartsluis. Bij Zwolle moet je dan door de sluis 'het Katerveer' en daarna direct de IJssel op. Dat is bij Zwolle geen groot probleem. De rivier is daar breed en stroomt niet erg hard. Hoogstens zo'n drie kilometer per uur. Daar kan ik met een beetje gunstige wind met gemak tegenop varen. Pas na Deventer wordt het menens op de IJssel. Dan wordt hij wat smaller en stroomt die sneller. Soms wel vijf kilometer per uur. Maar met wind uit richtingen tussen west-noord-oost is er goed met mij tegen de IJssel op te zeilen. Als de route maar bezeild is en het wat waait. De IJsselvallei levert ondertussen een prachtig uitzicht op. Brede, groene oevers met frisse uiterwaarden. Ook de regulering van de stroom met kribben, wat ze vooral in de 19e eeuw hebben bedacht en aangelegd, zorgt voor een aparte sfeer als je op de rivier vaart. Ten oosten van Arnhem, bij Westervoort, draai ik dan de Rijn op, lekker met de stroom mee. Als die route naar het westen bezeild is, dan gaat het hard. Zo langzaam als ik (over land gezien) stroomopwaarts ga, zo snel ga ik stroomafwaarts. Zelfs bij een lichte koelte vaar ik nog tien kilometer per uur en ook bij blakte kom ik vooruit zonder ook maar iets te doen. Van de Rijn kom je in de Lek en daarna ga ik bij Vreeswijk door de sluis het Merwedekanaal op om naar Amsterdam te varen. Daar door de sluis het IJ op en dan via de grote Oranjesluizen bij Schellingwoude naar het open water van de pas afgesloten Zuiderzee. Bij westenwind vaar ik vervolgens beschut onder de hoge wal naar Enkhuizen, van waaruit de oversteek naar Stavoren of De Lemmer mogelijk is, afhankelijk van de wind en de omstandigheden. Best een mooie tocht hoor, die overigens ook in omgekeerde richting goed is te varen. Wellicht deed ik dat wel…



Kornwerderzand, 1932: Jaap, Anna, Aletta Beek, Richtje en Mintje Hoekstra.



De Tjet Rixt voor de wind, omstreeks 1932, voor de wind op een rivier. Ik denk met oostenwind op de Rijn, gezien het vlakke water bij deze wind: met de stroom mee. Of op de IJssel van zuid naar noord. De fotograaf (Mindert) zit in de bijboot en laat zich slepen. Anna en Jaap zitten op de roef. (Foto: FSM)



Amsterdam, omstreeks 1932 (gelet op de leeftijd die Jaap op deze foto zal hebben, een jaar of tien, misschien elf). De Tjet Rixt waarschijnlijk in de dubbele sluis (uit 1886) van het Merwedekanaal, het latere Amsterdam-Rijnkanaal.(Foto: FSM)



Gezelschap in 1932: Aleida Kijlstra (halfzus Anna), Jaap, Richtje, Mintje Hoekstra en Anna.



Heerenveen, Breedpad, 1932. Schipper Jan de Wagt (1873 – 1940). (Foto: FSM)



Kornwerderzand, 1932. De dijk is dicht. Mindert maakt foto's bij de nieuwe Lorentzsluizen.

Mijn illuminatie, samen met mijn illustere naamgenoot

Mindert Hepkema is een man die niet bij maatschappelijke gebeurtenissen achteraan in een hoekje wat toekijkt. Nee, hij gaat vooraan staan, trekt het initiatief naar zich toe en vult vervolgens een programma in waar natuurlijk de maatschappij baat bij heeft, maar waarmee hij persoonlijk eveneens aan zijn trekken komt. Hij kan dit doen, want hij beschikt over de relaties, de invloed en macht en het materieel om een en ander te realiseren. Met het materieel bedoel ik naast vele zaken ook mijzelf als opvallend object. Hij kan niet alleen iets presenteren omdat hij het theatrale niet schuwt, hij kan de aandacht van mensen ook vasthouden door de middelen die hij inzet. Als Leeuwarden in 1935, in crisistijd, volgens Mindert een feest verdient vanwege het 500-jarig bestaan van de stad, neemt hij bij de planning en organisatie van het feest het voortouw. De gemeenteraad van Leeuwarden is eigenlijk tegen, maar gaat morrend akkoord en heeft er uiteindelijk zelfs nog aan verdiend. Minderts ondernemerschap en vermogen een evenement te organiseren worden beloond. Onder zijn bezielende leiding wordt in september 1935 een geweldig feest gevierd. Mindert organiseert een sportdag, een folkloredag, een historische optocht, een vlootrevue en een vuurwerk ter afsluiting.

Bij de gondelvaart vormen de beide grote schepen van Mindert, de boeier en de salonkruiser, het stralende middelpunt van die avond. Wij alle beide zijn voor die gelegenheid geïllumineerd, dat wil zeggen voorzien van lange slingers van lampjes, waardoor alleen onze contouren zichtbaar zijn, terwijl we verder onzichtbaar blijven vanwege de algehele duisternis.



In 1935 viert Leeuwarden dat ze 500 jaar als stad bestaat, maar vijftig jaar later, in 1985 zal ze haar 700-jarig bestaan vieren. Die vreemde sprong door de tijd ontstaat, omdat in de tussentijd een oorkonde is opgedoken, waaruit blijkt dat Leeuwarden reeds in 1285 bestond. Mindert nam het jaar 1435 als uitgangspunt, omdat toen drie gemeenschappen (Nijehove, Oldehove en Hoek) samengevoegd zijn tot één stad: Leeuwarden. Ik heb dus weer eens geluk gehad. Ik mag schitteren tijdens een feest dat min of meer bij toeval gehouden is in de periode dat ik in Leeuwarden bij Mindert Hepkema hoor.

Mijn illuminatie in 1935 is in die tijd natuurlijk wel een technisch hoogstandje, waar Mindert flink z'n best voor heeft gedaan. De gondelvaart wordt ook een groot succes. De Leeuwarder Courant schrijft op 7 september 1935: "Het was een mooi gezicht, die lange stoet van verlichte schepen door de donkere grachten te zien trekken. (…) Er was veel lampionverlichting, die het in het ruwe weer hard te verantwoorden had, doch die zich nog vrij goed hield. Veiliger was natuurlijk de verlichting door elektriciteit, die dan ook nogal en in velerlei variëteiten werd toegepast. Daar was onder andere een giek van Wetterwille, die zijn randen en zelfs zijn roer geheel met brandende lampjes had afgezet, wat een mooi effect opleverde. Het glorienummer was ongetwijfeld de boeier Tjet Rixt, die al zijn lijnen, ook die van beide voorzeilen en het grootzeil, benevens de wimpel met lampjes van verschillende kleur had aangegeven. Reeds van verre zag men deze stralende pracht hoog boven het donkere water lichten. Ook de grote motorboot Tjet Rixt had een dergelijke verlichting en oogstte eveneens talrijke uitingen van bewondering. Dan was er nog een kieljacht, dat zijn grootzeil elektrisch had weergegeven. Voor het overige domineerden de lampions, in allerlei vorm en kleur en zij bewezen andermaal, hoe mooi en harmonisch hun zachte licht het op het water doet."

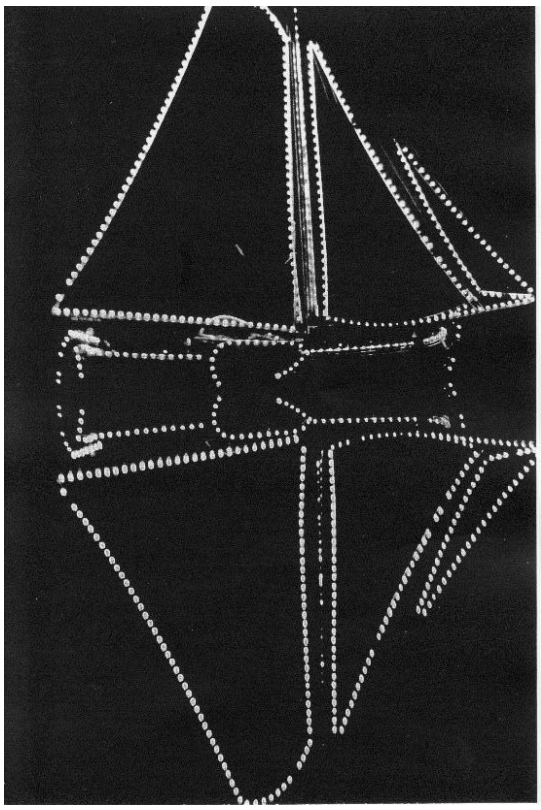
De krant trekt verder een vergelijking met de gondelvaart van 1930, waar wij Tjet Rixen ook aan deelnamen. Toen deden heel wat meer grote motorboten mee, hoewel het totaal aantal schepen geringer was. De grotere vloot van 1935 deed net zo snel over de gondelvaart als de kleinere vloot in 1930. Precies 35 minuten. We voeren nu dus wat sneller, wat door de Leeuwarder Courant een goede zaak wordt gevonden. In 1930 ging het wel heel langzaam. We startten aan de westkant van de stad. Het laatste schip passeert de Prins Hendrikbrug om 21.48 uur. Een minuut later zal de brug sluiten. Om half elf bereikt de kop van de schepenstoet het Nieuwe Kanaal weer en daar wordt de vloot ontbonden. Met spoed worden de schepen naar veilige ligplaatsen gevoerd. De meeste vinden onderdak in de Jachthaven. Intussen is het publiek na het voorbijvaren van de lichtvloot weer naar de binnenstad gegaan, waar het net als tijdens de andere avonden voor een gezellig en soms zeer luidruchtig vertier zorgt. Duizenden trekken langs de Nieuwestad, de Wirdumerdijk en andere versierde winkelstraten. Van feestmoeheid valt nog niets te bespeuren op deze voorlaatste avond van de herdenkinsfeesten. Voor mij was de illuminatie tijdens de gondelvaart echter het hoogtepunt.



Leeuwarden, het 500-jarig bestaan wordt opgefleurd met een nagebouwde stadspoort.



Leeuwarden, september 1935. Mindert Hepkema en Anna Hepkema-Kijlstra op de planken van schouwburg de Harmonie, tijdens de opvoering van "Fryske Tsjerne" van Gysbert Japicx. De uitvoering vindt plaats in het kader van de stadsfeesten ter gelegenheid van 500 jaar Leeuwarden. Voor Mindert een gedroomde werkelijkheid? (Foto: H.A.Rollema, collectie HCL)



Ook het woord 'illuminatie' vindt ik bijzonder. Mindert heeft deze term overgenomen uit de folder die de firma De Vries, Mulder & Co uit Amsterdam hem toestuurt. Volgens dit bedrijf is het publiek toe aan iets nieuws. Aan een beschaafd versierde omgeving waarbij een sfeer van kunstzinnigheid positief wordt gewaardeerd. De gebruikelijke opgesmukte lokalen en terreinen zijn volgens De Vries ouderwets. Het is in 1935 modern om met kleur en lijn een artistieke sfeer te scheppen die een feestelijk karakter heeft. De burgers zijn in 1935 weliswaar redelijk vertrouwd met het verschijnsel elektrisch licht, maar het artistiek verlichten van gebouwen en schepen is op dat moment nieuw. Het is een technisch hoogstandje dat bij het publiek bewondering zal oproepen. Daarin heeft dit versieringsbedrijf gelijk gekregen. Het bedrijf waarschuwt echter voor onderschatting van de technische problemen. Juist omdat men gewend is geraakt aan elektrische verlichting, zijn er tal van beunhazen die denken wel even een feestverlichting aan te kunnen brengen. Voor Mindert is het duidelijk. Dit ervaren illuminatiebedrijf zal zijn twee grote schepen, zijn boeier en de salonkruiser, gaan versieren, zodat de schepen in een betoverend licht gepresenteerd kunnen worden tijdens een gondelvaart. De uitvoering verloopt overigens niet helemaal op rolletjes. Er ontstaat een communicatieprobleem tussen de schipper van de motorboot en de mannen die de verlichting komen installeren. Na een schrijven van Mindert met de directie van het bedrijf wordt deze onenigheid echter bijgelegd en betaalt Mindert de rekening van bijna 200 gulden. Voor die tijd waarlijk een flink bedrag, maar Mindert heeft voor 'zijn' feest veel geld opgehaald van sponsors. Overigens mag ik drie jaren later, in 1938, alweer meedoen aan een gondelvaart door Leeuwarden, vanwege het 40-jarig regeringsjubileum van koningin Wilhelmina..

2.3 Dagtochten en chartervaart van 1925 tot 1950

Zoals gezegd was mijn positie bij de Hepkema's na het overlijden van de oude Jacob in
1919 onduidelijk. Ik behoorde niet tot de erfenis, want ik stond al jaren op naam van Tjebbo en Mindert. De tijden voor boeiers zijn echter ongunstig. Het onderhoud is duur en nu wordt er ook nog eens personele belasting over het bezit van mij geheven. Bovendien is mijn vaste zetschipper Jan de Wagt weer met zijn skûtsje gaan varen als vrachtschipper en hebben de gebroeders Hepkema vooral aandacht voor de aanschaf van een grote motorboot. Ik mag stilletjes wachten op de komst van eventuele kopers voor mij, maar hoe lang ik ook wacht, ze komen niet. Na verloop van tijd wordt er daarom toch weer gewoon met mij gevaren. In 1921 is de salonkruiser Tjet Rixt aangeschaft, dus was ik niet nodig voor ieder uitstapje op het water. Maar ik kan ook varen met anderen. Ik kan verhuurd worden en wie ziet dat wel zitten? Mijn trouwe schipper Jan de Wagt. Hij wil graag stoppen met de vrachtvaart. 's Zomers vaart hij al met betalende gasten op z'n skûtsje. Nu krijgt hij van Tjebbo de ruimte om mij te huren om met betalende gasten met de boeier te varen. Voorwaarde daarbij is, dat Jan mij eerst wat opknapt en enig noodzakelijk onderhoud verricht. Wel, dat is voor hem geen probleem en zo gebeurt het, dat ik vanaf 1926 regelmatig op het water te zien ben met gasten aan boord.



Jaap Hepkema (l.) en zijn neef Dries de Koningh op het voordek van de Tjet Rixt, bezig met aardappelen schillen. Datering: 1930. (Foto: collectie: A. de Koningh, Warns)

Behalve betalende gasten, zijn er natuurlijk ook kennissen en familieleden van de Hepkema's die wel eens een dagje willen zeilen en ook dat gebeurt met mij. En ik mag aanwezig zijn bij evenementen van de Koninklijke Zeilvereniging Oostergoo, bij zeilwedstrijden van de Leeuwarder Watersport en tijdens de Sneker hardzeildagen. En dan is het steevast Mindert Hepkema die aan het roer wil staan. Ik krijg van hem ook meestal de clubvlag van de Zeilvereniging Oostergoo op het roer. Die vindt hij veel interessanter staan dan de Nederlandse of de Friese vlag.



Met de familie De Koningh uit Haarlem te zeilen. Jaren dertig. Mindert rechts, Adriaan de Koningh links. Jan de Wagt aan het roer. (Foto: collectie A. de Koningh, Warns)

Na de onduidelijke periode direct na het overlijden van Jacob ontwikkelt zich dus na een paar jaar een praktijk dat er regelmatig met mij wordt gezeild door wisselende groepen, waarbij echter vrijwel steeds tenminste zetschipper Jan de Wagt zorgt dat alles vaartechnisch in goede banen blijft lopen. Die praktijk is gewoon doorgegaan totdat ik in 1953 wordt verkocht. De mensheid staat er ondertussen niet bij stil, dat ik al die jaren een stukje onverdeelde boedel ben. Dat ik meerdere eigenaars heb die in de loop der jaren zelfs in aantal toenemen. Vrijwel iedereen dacht dat ik na 1919 de boeier van Tjebbo en na diens overlijden in 1929 de boeier van Mindert was, maar niets is minder waar. Tot bij mijn verkoop aan het Zuiderzeemuseum wordt gedacht dat er aan Jaap Hepkema betaald moet worden en pas heel laat wordt het duidelijk, dat er vele eigenaren zijn die ieder hun rechtmatige stukje van de opbrengst van mijn verkoop moeten ontvangen.

Een opmerkelijk gevolg van mijn functioneren als charterschip is, dat er reeds in 1926 een scheepsmotor is ingebouwd, wat voor die tijd bijzonder is. Zeilschepen op het Friese binnenwater hebben in die tijd meestal geen hulpmotor. Met mij moet echter wat meer planmatig worden gevaren. Ik moet op afgesproken tijden ergens aankomen of vertrekken en dan komt een motor goed van pas. Normaal zijn het de wind en de weersverwachting die bepalen of en waar iemand een dagje gaat zeilen, maar een charterschip vaart volgens afspraak. Zij vaart op van tevoren afgesproken tijd en plaats een route waarvoor betaald wordt. Dankzij de chartervaart ben ik dus vroeg, op mijn 88-ste jaar, begonnen aan iets moderns, een hulpmotor.

Van die familietochtjes en die chartervaart zijn natuurlijk vele kiekjes gemaakt. Dominee De Stoppelaar, die mij in 1931 huurt voor een zeiltocht met een gezelschap, wijdt een lang hoofdstuk aan die tocht in zijn boekje 'Over Frieslands wijde wateren'. Een jaar later, in 1932, word ik verhuurd aan een groep Engelse jongelui die achteraf een keurig verzorgd album met leren band opsturen, vol fotootjes, dat Mindert en later Jaap keurig bewaard hebben. Het enthousiaste verhaal van de dominee en de foto's van de Engelse toeristen geven volgens mij een goede indruk van mijn ervaringen in die tijd. En natuurlijk zijn er tussendoor de tochten met Mindert en Anna, met de familie De Koningh uit Haarlem, met de familie Hepkema uit Langweer e.o. en noem maar op.



In de jaren dertig zijn het verguldsel en de verf van het houtsnijwerk verwijderd. In 1931 krijgt de boeier een nieuwe mast en in 1935 een nieuw tuig. (Foto: collectie A. de Koningh, Warns)



Heerenveen, 1932. De Tjet Rixt in haar schiphuis in Heerenveen, van waar ze verhuurd wordt aan een Engels gezelschap dat van 29 juli tot 13 augustus met haar door Friesland en de Kop van Overijssel vaart. Het schiphuis lag aan de Heerensloot bij Nieuwebrug, direct ten noorden van Heerenveen,waar nu de werkplaats van het voormalig baggerbedrijf van S. Krikke is. (Foto: ZZM)

Om een indruk te krijgen van de sfeer aan boord als er met gasten wordt gevaren, laat ik de schrijvende dominee uit Warga aan het woord. Hij heeft een heel hoofdstuk in zijn boekje 'Op Frieslands wijde wateren' gewijd aan een vaartocht met mij. Voor het zover was, moet hij natuurlijk wel over mij kunnen beschikken. Daarvoor neemt hij contact op met Mindert Hepkema, de man die in de praktijk mijn eigenaar is, hoewel schipper Jan de Wagt natuurlijk alles in de praktijk regelt en met mij vaart als het gezelschap aan boord komt. Het is bijvoorbeeld de vraag waar het gezelschap van de dominee kan opstappen. Mindert blijkt daarbij een pragmatisch mens te zijn. Met hem is wel wat te schipperen. Het gezelschap van de doopsgezinde dominee hoeft uiteindelijk niet op te stappen in Leeuwarden of in Heerenveen. Hoewel eerst nog wordt voorgesteld de mensen zo geschikt als mogelijk naar de Tjet Rixt te brengen, wordt uiteindelijk, na onderstaand schrijven, overeengekomen dat de boeier, ik dus, ook wel even naar Warga, de woonplaats van De Stoppelaar, kan varen. Zo ver is dat immers niet. Even vanuit m'n schiphuis naar Akkrum en via Irnsum naar Warga.

15 Juni 1931.

Den WelEerwaarden Heer

Ds.R.J.de Stoppelaer

W A R G A.

Zeer geachte Heer,

Naar aanleiding van Uw laatste schrijven wil ik U nog gaarne meedeelen dat de huur van de Tjet Rixt bedraagt f.25.- - incluis schipper- per dag en f.140.- per week. (Alle kosten , benzine,olie,voeding schipper, zijn voor Uw rekening*).

Op-en aflevering desgewenscht te Heerenveen of Leeuwarden. Zoo luiden de condities in haar strenge eenvoud, doch natuurlijk valt er practisch nog wel mee te schipperen. Ik kan het goedvinden, dat wij met gesloten beurzen rekenen en U mij te zijner tijd eenige artikelen doet toekomen, waartoe wellicht deze zeiltocht U zal inspireeren. Het getal der artikelen laat ik gaarne aan U over,te meer waar ik niet weet wat Uw bedoeling in dezen is. Denkt Gij een aaneengesloten reisverhaal te maken of wel losse reis impressies? Mij dunkt dat ik dit punt heelemaal aan Uw inzicht moet overlaten.

Wilt U zuiver zakelijk zijn en dus eenerzijds de huur betalen en anderzijds Uw copie aan mij verkoopen, dan heb ik daartegen natuurlijk ook geen bezwaar. Ik doe gaarne wat Gij het liefst wilt.

Ik hoorde van notaris Holwerda dat Uw motorsloep ook betrekkelijk niet groot was .Gij zult dus desgewenscht Uw sloep kunnen meenemen,hoewel zich ook bij den boeier een betrekkelijk zeer goeden sloep en zeil bevindt.De boeier ligt momenteel in Heerenveen in het schiphuis ongeveer een kwartier buiten Heerenveen, richting Akkrum. Mocht Uw vrouw per fiets komen, dan zal zij het schiphuis vinden direct na het passeeren van het bord "Heerenveen," en naast een

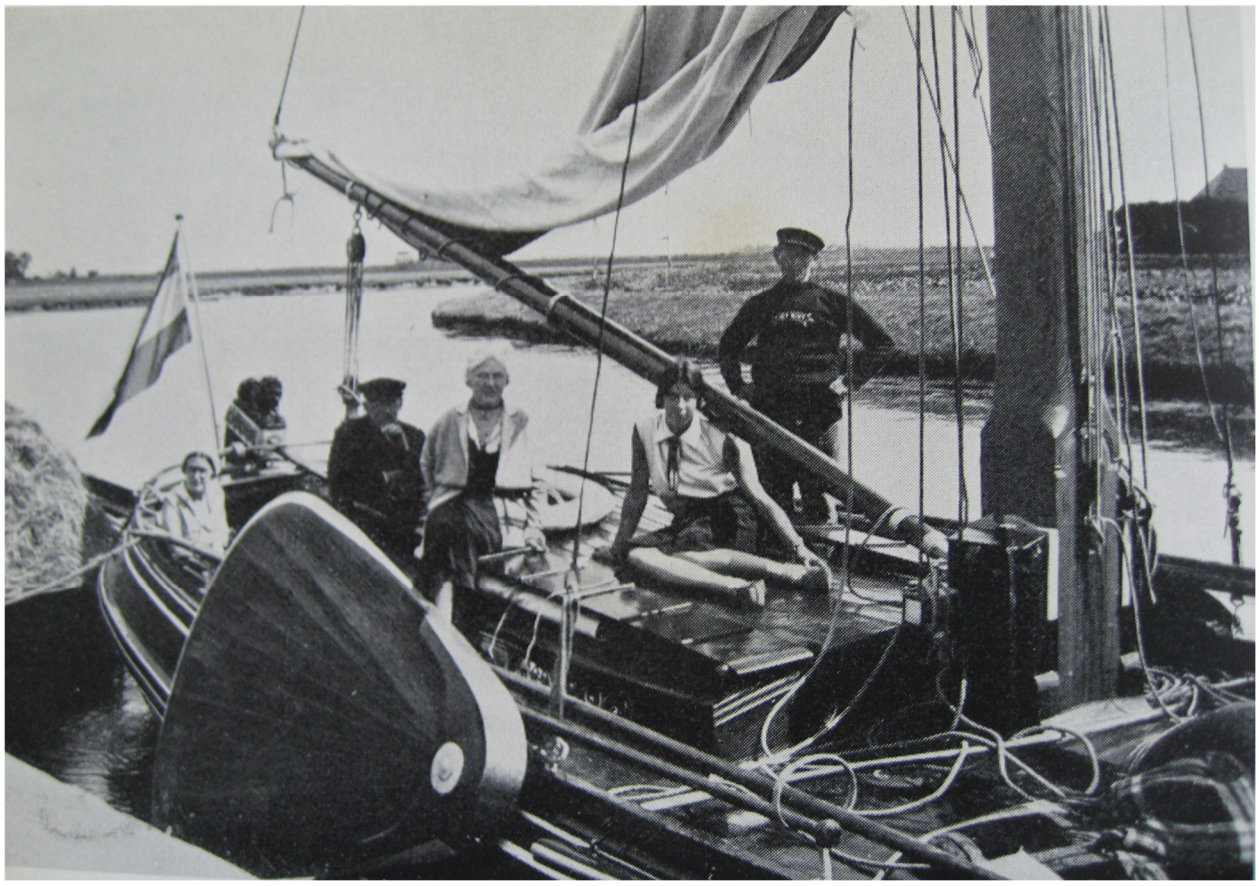
De schipper ligt met zijn schip bij de Werf een paar huizen verder. Mocht Uw vrouw per trein komen, dan is het beter, dat zij eerst even naar de drukkerij gaat om te informeeren waar de schipper is daar deze in zijn niet bezetten tijd daar dikwijls werkzaam is.

Mijn chauffeur kan Uw vrouw dan wel even naar het schiphuis rijden, tenzij Uw vrouw de voorkeur geeft aan een wandeling.

Het schip is voorzien van het noodige eet-en drinkgerei en beddegoed, maar waar de boot toch waarschijnlijk in Warga moet komen kunt Gij desgewenscht ook wel eigen lakens enz.meenemen, en hiermede meen ik U alle gewenschte inlichtingen te hebben verschaft.

Met beleefde hoogachting

heb ik de eer te zijn,



Warga, 1931. De gasten zijn aan boord. (Uit: De Stoppelaar, 1931)

In zijn boekje schrijft De Stoppelaar vervolgens:

Met de „Tjet-Rixt" op Friesland's wijde wateren

I.

— Alles aan boord ? vroeg de schipper.

— Ja.

— Dan de touwen maar los !

Het groot-zeil gegeid en de motor langzaam draaiend verlieten wij de kade van Warga voor een omtocht over Friesland's meren. Vele ogen keken ons na, vele handen wuifden ons toe, vele monden bespraken ons. Een belangstellend dorpsgenoot informeerde waar de reis heenging.

— Naar Groenland, zei ik, om een zeehond te vangen.

Nou, dan hoopte hij al, dat we terug kwamen, om er wat van te vertellen.

De klomp van de brugwachter van de „Grote Brug" zwaaide uit, die van de „kleine" dito, de schouwen, die gemeerd lagen aan de kant van de Hilleburen, rukdansten aan de tou-

wen op de zog-golven van onze boeier. Nog één bocht om en wij hadden dorp en have en goed achter ons gelaten, om ons geheel toe te vertrouwen aan ons fijn twaalf ton groot scheepje voor een dans over de golven van de Friese meren.

Zeven was het getal der opvarenden. Vier vrouwen en drie mannen. Aan het hoofd van alles stond de schipper. Deze was kapitein, eerste stuurman, machinist, hofmeester en kok, wij andere zes waren zijn welwillende helpers op en in ons tijdelijk thuis, dat blonk van lak en koper, en waarin we ons heel spoedig echt thuis gevoelden. Het was echt zeilersweer. Een stijve Westerbries joeg zelfs blank gestreepte golven door de goedige Warga'ster vaart, en mooie witte brokken wolk langs de blauwe hemel. Rustig stuwde de motor ons voorbij Ægums witte toren tussen de weiden door, waar boven 't nieuwgras de leeuw'riken hingen, waarover de mestkarren reden, waarin de koppels vee liepen en lagen tussen de talloze gele sterretjes van leeuwentand en muizenoor.

Halfweg Grouw zette de schipper de motor af, werd de fok gehesen, stoven we lustig af op de dikke St. Pieter, die vierkant en massief oprees boven de daken van 't „âlde" Grouw. Wijd-uit woei onze vlag van de achtersteven. Een overkoersende stern bracht ons een groet,

wenste ons met zijn: kiere! kiere! kiere! goede reis.

Aan bakboord lagen de boerderijen van het Grouwster Laagland vredig in de zon. Vlagend joeg de wind over land en water. „De wind vliegt uit en in", zei de schipper.

Al duidelijker dook het waterdorp van „Oostergoo" voor ons op en toen de St. Pieter het uur van noen klepte over de daken, zwaaiden wij de meer op, die met joyeus geblink van zilveren kabbeling haar golven lopen liet. Om ons heen dansten bootjes en jolletjes, voor ons uit voer een rijk bevlagde boot met pleiziervaarders. Ruisend en bruisend zong de Wijde Ee het lied der „Wetterweagen".

Voorbij „Peânhûs" passeerden wij links het schilderachtige Botmeer en wendden de steven naar Akkrum. Fijn bolde de wind de witte zeilen, toen we door het Birstumer-rak bruisten. Een paar witte eenden, die op een grasrotsje zaten met kattestaarten gloeiend boven de koppen, spoelden we van hun polletje af. Op het Bokkumer meertje bracht de motor „Johan van den Kornput" ons een groet en stukgoederen van Steenwijk naar Leeuwarden, terwijl wij aanhielden op de beide kerken van Akkrum met de molen er tussen. Maar opeens riep de schipper:

— Nou tien minuten niks zeggen.



Foto: Uit het fotoalbum van 5 Engelse jongelui.(Dossier TR, ZZM)

— Niks zeggen ? vroegen we en keken elkaar aan.

— Nee, antwoordde de bevelhebber van de „Tjet-Rixt", — we komen zo dadelijk bij de exportslagerij en daar ruikt het lang niet fris.

Een troep fladderende en krijsende meeuwen vertelde ons al spoedig waar die reukfabriek was en gaarne zetten wij een wacht voor onze lippen.

— Ziezo, zei de schipper na een poosje, toen de frisse wind ons weer geurloos om de hoofden woei : „wy binne wer boppe Belkum".

In Akkrum was het wasdag. Vrouwen stonden aan de tobbe. Allerlei bedekselen der naaktheid waaiden aan de touwlijnen. Even meerden we. De schipper moest brandstof hebben. Toen ging het achter de stichting „Coopersburg" langs door de Meinesloot recht op Terhorne aan. Wijd en ver strekten zich de lage landen uit, waarop de hooioogst nog in volle doening was. Langs de horizont rezen de rode en blauw-bepande daken der boerderijen. Een bruine en een witte geit knabbelden aan het riet.

We hadden pal in de wind, zodat de motor moest meehelpen. Bij Terhorne een paar vissers, die aas aan de dobbers regen. Wij voeren om het dorp heen naar de sluis en toen lag het eerste van Frieslands meren voor ons in al

de flitsende schittering van het spel van zon, wind en water : de Sneekermeer. De schipper stak een reef in 't zeil en hobbelde-bobbel dansten we over de witbemutste rollers. De meer was één kom van wriemelend, klutsend, spattend, deinend zilver, één woeling van schuim en bruis. We moesten laveren. De schipper stond bij de zeilen. Een onzer hield het roer. Scheef liggend bruisten we naar de wal. Dan klonk des schippers stem : „Ree !" Om ging het roer, over giek en fok en nog schever over de andere zij schuimden we door de barstende golvers. Pats ! Hoog springt er een stuk met een regen van droppels over 't voordek. Pats ! nog een. Boem ! Een kanjer. Dan ging de zon schuil achter een wolk, werd het water donker, terwijl het in de verte nog lag te glanzen in vonkende schittering. Dat was leven en gezondheid bij lepels, dat was de kostelijke werkelijkheid van het sankje van Dr. Eeltsje : „Wetter, wetter is myn libben", zo dwars door zon en wind en water.

Een tjalk dreef ons voorbij, alleen voor de fok. Een paar vogeltjes snorden over met een vrolijk : petsjiep ! petsjiep ! petsjiep ! In de verte rezen de torens van Sneek, Uitwellingerga, Akmarijp, St. Nicolaasga, Langweer, Oppenhuizen.

— „Een beetje hoger meneer", dan weer de

schipper, „wind in de zeilen houden". Zo. Ree ?

Van 't Sneker badpaviljoen woeien de vlaggen. Sneek lieten wij voorlopig liggen, koersten de modderige Geeuw in. De schipper had de thee bruin.

— Een fijn bakje, schipper ! was de algemene getuigenis, toen we in de „bollestal" achter bij het roer er van genoten, terwijl het buiswater zingend langs de boorden joeg.

Over het „Oud Hof", dat als een waterspin met armen naar vijf kanten neerlag, gingen wij de Jeltesloot in, de waterweg op naar Heeg, waar we wilden overnachten. De lucht schoonde al meer op. Blanke windveren pluimden donzig over 't blauw. Aan de horizont koepelden donderkoppen. Meerkoeten riepen in het riet.

Recht voor 't lapje joegen we voor het Koevorder-huis langs, lieten het Koevorder meertje links liggen, groetten de schipper van de tjalk „Dieu Donné" uit Zwolle, de opvarenden van een paar woonscheepjes: de „Zeester" uit Noord-Brabant, de „Hendrik" uit Amsterdam, gleden langs een paar palingvissers, die voor anker lagen en meerden om zes uur in de buurt van de Heger stoomboot te Heeg met een reuze-honger, en prezen de schipper toen hij verlof vroeg om te mogen opdoen. Het menu bestond uit: R u n d e r l a p.

A a r d a p p e l e n e n S l a b o n e n.



Foto's uit het album van de Engelse jongelui. (Dossier TR, ZZM)



Maar al waren 't keistenen geweest, we zouden ze verorberd hebben.

Na het eten eerst een omstapje door Heeg en meteen op zoek naar een herberg, want daar ons schip behalve de kooi van de schipper nog maar vier slaapplaatsen had, zouden twee van ons onderdak zoeken aan de wal. Terug aan boord het fijne zitten, terwijl de avond aanschemerde. Tegenover ons aan de overzij van de Heegermeer lag Woudsend in de straling van de zinkende zon te blinken tegen 't donkerblauw van een broeilucht. Bootjes voeren uit, de meer op voor een tochtje. Over de vaart een wei met koeien, waardoor een meisje liep met een rode jurk aan. Op de kade bezoek van Hegers en Heegsters. Het langzaam sterven van de dag. Het weldadige moe worden van zon en wind en te kooi gaan, het laatste woord latend aan de schipper voor hij in zijn „koffertje" kroop: „Wie morgen het eerst wakker is, houdt zich stil".

II.

Houdt U van „schinke"? Zo ja, dan moet ge naar Heeg gaan. Daar woont een slager bij wie ge kans hebt om op uw vraag naar mager spek een kostelijk brok ham te krijgen, niet door een machine tot vloeipapier-schijven gesneden,

maar aan één stuk, zodat ge er zelf een flink plak kunt afsnijden op uw roggebrood.

Uitgerust van de vermoeienissen gingen wij de volgende morgen in Heeg winkelen en kwam ik aan boord terug met een ferm stuk van een varkensschouder.

De kooien waren opgeruimd. De zon scheen in de kajuit, de tafel was gedekt, de schipper had de thee bruin en stond op de voorplecht het weer te schouwen.

— Wat wil het weer, schipper ?

— Hard waaien, meneer. De lucht is wild.

Doch ondanks deze voorspelling smaakte het stuk roggebrood met ham opperbest en toen alles was afgewassen, zeiden we Heeg vaarwel, hesen de zeilen voor de tocht naar het oude Starum over de Heegermeer, de Fluessen en de Morra. Op de kaart liggen deze als een langgerekte groene damspiegel tussen het wit der weiden, maar in werkelijkheid is het een onafzienbare watermassa van Heeg tot Galamadammen en verder. De wind was ons gunstig, zodat we vreugdig tussen de tonnen doorbruisten en volop genoten van het prachtige gezicht over het blinkende watervlak met aan zijn kanten het groen van boomgroepen en de dorpen. Nijega aan stuurboord, de rode daakjes van Gaastmeer, in de verte de schim van Workums toren. Toen kregen we de wind

meer van voren en moesten we een paar gangen laveren.

— Ree ! kwam weer des schippers stem.

kwamen weer wat dichterbij, dan deinden we verder vredig en regelmatig over de blankgekuifde golven, waarover meeuwen vlogen. Kostelijk kwam in de verte een grote tjalk aandrijven, hoog op het water, alleen voor 't witte zeil.

— Het waait krekt hard genoeg om mooi te zijn, zei de schipper. Recht vooruit schemerden de bomen van Koudum, aan de andere kant tekenden zich af de bossen van Gaasterland, de torens van Harich, Balk en Rijs.

— We zullen er nog eentje moeten kopen, zei de schipper tegen de stuurman, toen we voor de laatste maal „ree" gingen over de Heegermeer.

— Loeven, stuurman ! Loeven ! Kijk naar de wimpel. Zo ! Houen !

Een ultramarijnen hemel stond over het zonne-ketsende water. Wolkenschepen, die met volle zeilen over de blauwe luchtzee vlogen, vormden een prachtige omlijsting voor ons schip, dat in gelijkmatige gang zijn weg zocht door de flikkerende baren. Op een dansende ton wiegelde een meeuw. De meeuw vloog

weg. De ton groette ons met diepe nijgingen. Drie kieviten trokken over bij de wind op. In de verte liep een wit paard te grazen. Wij rondden Gaastmeershoek en joegen plat onder de wind de Fluessen op. De schipper nam een pruimpje. De stuurman stak een pijp en ik een sigaar op. Vlagend stoof de wind de reuze-plas langs, soms gierde en floot hij door 't touwwerk.

— 'n Reuze-dag, schipper ! zei ik.

— Kon niet mooier, meneer, was 't antwoord en dan : Niet krapper bij de wind, stuurman !

Wijd lag het water. Wijd was de lucht. Breed-uit woei de wind. Ver en verder stroomde het zonlicht over de deinende watervlakte.

— 'n Knap plasje, meneer ! zei de schipper, en met stormweer kan 't hier lekker koken. Dan is 't in 't donker niet alles om de weg te vinden, moet je het op 't gevoel doen.

De „Kruispollen"

kwamen in zicht. We liepen onder de „Zwarte Wouden". In de verte stak Hindeloopens toren de lange vinger omhoog. Glanzend lagen de boerderijen langs de kant. Een blauwig waas hing boven het Rijsterbos. Recht vooruit Oudega. De schipper had de reven uit het zeil gehaald. Alles stond nu vol en blank bij de mast. Fijn stoven we weg met bonzende golf-

klopjes tegen de steven. Twee futen keerden ons de witte borsten toe, doken dan onder. Met korte slagen laveerden we de droge Oudegaster zanding over, het nieuwe kanaaltje in. Een paar scholeksters waren hier aan 't vissen naar mossels.

Prachtig piekte het torentje van Oudega boven de bomen.

We kregen nu een rek vlak in de wind, zodat de motor ons verder stuwde tussen groene wallen door, waar leeuweriken en piepers tsjilpend vlogen over de geelgebloemde akkers. Dan nog eens een wijde kom en weer een vaart in, die ons bracht bij Galamadammen. Hier stopten wij om de bootmotor en onze eigen wat brandstof toe te voeren.

Een Haagse journaliste heeft mij eens gevraagd hoe men toch aan die naam „gala.... madammen" was gekomen.

— Weet ik niet, heb ik toen geantwoord, misschien heeft de oude koning Radboud daar eens een hoofs tuinfeest gegeven, maar het kan ook zijn, dat het iets met het in-Friese geslacht Galama te maken heeft.

Vóór ons lag het hoge vensterrijke huis met z'n gevelsteen in gala-gewaad. De zon blikkerde in de ruiten, rond de boerderij liepen kalveren, een wit arbeidershuisje glansde hel op, blinkend lag het water van de Morra achter de brug.

Een bakker bracht brood. Na een hartige bete gingen we door de brug, de Morra op. De wind was bedaard. Het werd prachtig weer. Bijna rimpelloos vlakte de plas voor ons uit. Aan bakboord zagen we Hemelum en Bakhuizen. Koeien liepen te grazen rond boerderijen, die lagen te dromen in de bomen. Juup! Een fuut dook op met een visje in de bek. Even kwam de wind door en opeens duizenden kleine rimpeltjes als lachjes in de zon dansten over het water. Een tjalk, de „Catharina Maria", voer ons voorbij. Een jonge vrouw hing luiers aan de lijn. Het geheel was

een kostelijk prachtig beeld van 't Friese land.

Op een baken aan het einde van de plas zat een zwarte kraai. Een bruine kiekendief joeg over 't land. Kieviten zwermden in koppels rond. Vliegoefeningen voor de afreis.

Rustig dreven wij verder. Links dook Warns op. Rechts Molkwerum. Zacht zong het water langs de boorden van ons schip, toen we het kanaal naar Stavoren indraaiden, langs een landtong die vol vogels zat. Sterntjes voerden er hun jongen. Een troepje hokkelingen koelde zich het zonnige lijf in het water. Een bruine oeverloper rende langs de kant over de modder. De zeedijk kwam dichterbij. Een rookpluim



Voorbereiding van het avondeten. (Uit: De Stoppelaar, 1931) Onder: Album TR, ZZM)



in de verte zei ons, dat de veerboot naar Enkhuizen de haven verliet. Ver in zee hing een blauwe broeilucht. Stavorens hoog gelegen kerk rees op als een wachter boven de roodbedaakte huisjes. Lekker woei de zeewind ons om de oren, toen we Starums veste ingleden, begroet door drie zwanen aan de ingang.

Eén uurtje toefden we in Radbouds veste, snoven de geur op van ansjovis, zagen de veerboot binnenkomen en de schepen op zee, de vissersvloot in de haven, en keerden om vier uur alle vrouwtjes van Stavoren weer de rug toe voor het einddoel van deze dag: Workum.

Weer over de Morra en de Fluessen. Nu hadden we vlak voor 't lapje. Wapperend stak onze wimpel de tong uit naar de dikke zadeldaktoren van Molkwerum in de verte. Op het eind van de Morra zaten twee tjalken vast.

— De grond is te hoog of het water te laag, meende onze schipper.

De boeren gingen te melken. Vier kampeerders even voorbij Galamadammen bewerkten een partijtje aardappels voor hun diner. Zij schilden ze niet, noch schraapten ze, doch behandelden de piepers alsof het potloden waren, die aan beide zijden gepunt moesten worden.

— Wij zullen 's zien of we 't beter kunnen, zei de schipper. Pijp in de brand zat dra onze

goedmoedige admiraal De Wagt, die zijn naam met ere droeg, want niets ontging hem en niets was hem te veel, tussen twee jonge dames de ogen uit de piepers te pikken.

— Een mooi plaatsje, schipper, zei ik.

— 'k Zal m'n leven zo doorbrengen, was het antwoord.

Blank blonken onze zeilen. Vier wulpen koersten met regelmatige vleugelslag bij de wind op zeewaarts. De Heegermeer lieten wij rechts liggen, draaiden bij de Kruispolle linksom naar Gaastmeer. Bij een boerderij aan een vaartje stond het vee getroept in de jister. Op de ruige verweerde rieten kop van een molen zat een houtduivenfamilie. De zon ging weg. Af en toe lichtte zij nog zilverig door het hemelgrijs. Dikke dicht dooreengewoelde wolken dreven als eilanden langs de horizont. De wind ging liggen. Heel kalm dreven we weg. Uit het kombofke stak des schippers hoofd in geuren van bloemkool en soep.

Over Grote en Kleine Gaastmeer

droeg ons de „Tjet-Rixt". Aan stuurboord piekten op de stompe torens van Bolsward en de hoge van Blauwhuis. Een grote koppel eenden peddelde in lange linie langs het riet.

Toen weer eens het ruige hoofd van de schipper uit het ruim opdook om de schillen

buiten boord te gooien met de opmerking: „Lager wal neemt alles an", riepen wij hem toe: „We hebben een afgrijselijke honger, schipper !"

— De aardappels staan over, was 't bescheid; we zullen er een extra spaantje onder leggen.

Voor een huisje in de Korte Vliet, waar we langs voeren, stonden de stokrozen rood en hoog bij de muur op en er vóór bloeide in een weelde van kleuren een bed violieren. Links lagen de mooie landen van het Heidenschap.

Met een zeurig vaartje zeulden we tussen de hoge rietkragen van de Lange Vliet door. Een bonte velduil op een molenwiek oogde ons na.

Om half acht meerden we in 't gezicht van Workum om te eten. Soep, aardappelen met bloemkool en komkommer. Fijn lagen we tegen het riet. Zacht klapperde onze vlag op 't roer. Zwarte sterns joegen over het land, waarover het eerste avondlicht viel. Spreeuwenwolken dwarrelden boven ons schip weg. Een molen stond met stille wieken gekeerd naar het Zuiden. Toen kwam nog het laatste rukje naar Workum. Ter negende ure lagen we voor de wal na een reuze-fijne tocht.

III.

We hadden dadelijk na aankomst te Workum ons schip gezwaaid, klaar voor de tocht

op de volgende dag. Onze achtersteven liet de naam Tjet-Rixt lezen aan de opvarenden van de sleepboot Ancor uit Amsterdam, naast ons gemeerd, en als de soldaat-windwijzer van een naburige boerderij zich met zijn witte broek goed uitrekte in de laarzen, kon hij ook nog iets van 't gulden opschrift zien.

Een paar van de morgenuren van de volgende dag werden besteed aan het inslaan van proviand, het kopen van een stukje Workumer aardewerk en een bezoek aan enkele schilderachtige plekjes van het oude stedeke. Daarna zetten we onze reis voort. Ditmaal stond op het programma een vaart door de binnenwateren naar Bolsward, IJlst en dan over Woudsend naar Sloten. Er woei een stevige bries toen we de touwen losgooiden. De lucht schoonde zienderogen op, maar het broekje van ons weerprofeetmannetje in de kajuit zag paarser dan ooit, wat zeggen wilde :

buïig en veranderlijk.

Voor de spoorbrug draaiden we links af de oude Bolswarder trekvaart in, die, zei de schipper, precies negen-en-negentig bochten had. Open en wijd lag het mooie Friese land om ons heen. Al rondom de boerderijen met de rode daken, de dorpjes met hun torentjes, die het landschap zo kostelijk aankleedden. Rechts

het duiventil-torentje van Hieslum tussen de zathe's, links Parrega's wachter met zijn zadeldak. Het riet zong langs de boorden. De zon gloriede over 't land. Het dorp Parrega is gebouwd langs de vaart. Parrega's jeugd zat in groten getale te hengelen naar een „snotteriche poask" en een „bearske". In gedachten wijdden we even een kort in memoriam aan het „âlde wyfke fan Parrega", dat „hjoed" zich nog te goed deed aan „spek mei brea", en de volgende morgen was zij „dea". Maar het was geen tijd om zich over te geven aan bespiegelingen over 't wisselvallige der aardse dingen, de bloeiende aardappelvelden bij Dedgum juichten ons paars tegemoet, we lieten het lot van dat âlde wyfke en alle wyfkes, jong en oud, van Parrega over in de hoede van „de Hoop en Vertrouwen" uit Amsterdam en de „Eben-Haëzer" uit Parrega, die geankerd lagen aan de kant, passeerden links de witte brug naar Makkum, rechts Tjerkwerd, zagen toen aan het einde van een groot weidecomplex Bolswards dikke massieve zadeldak-toren en andere kleinere spitsen opduiken.

Aan de oude Turfkade legden we ons scheepje vast om te gaan koffiedrinken. En toen Bolsward in

naar het stadhuis en de oude kerk,

waar we het voorrecht hadden voor vreemdelingen te worden aangezien.

— U zijn misschien Frans ? U niet mij verstaan ? vroeg de kosteres. Tot aan de dag van heden is 't mij niet gelukt ook maar een spoor van dat vermoede Franse tintje bij een van ons te ontdekken.

Om drie uur zeiden we Bolsward vaarwel, gingen de Wijmerts in naar IJlst. Het weer werd slechter, buiig. Een stormige Zuidwester joeg flinke golven door de vaart en af en toe regenbuien over 't dek. Maar na elk zo'n hemelse zegening blonk weer de „âlde Fryske groun" blinkend op in 't zonlicht, riepen de tureluurs hun „tju-tju" onder 't wegschieten van de wallen, vlogen jonge zwaluwen op van 't prikkeldraad de ouden tegemoet. Tussen grijsblauwe regenwolken en witte donderkoppen joeg dan de zon weer haar triomfantelijk licht over de greiden.

De „Avontuur" van Workum lag in de Wijmers voor anker. Wij gingen verder op het onze. Achter de toren van Westhem werd een mooie lap waterig blauw laken uitgespannen.

— Daar komt weer een, zei de schipper, en een ogenblik later, toen een brug in zicht kwam, „'n vijf centerse draai meneer", toen stoof een dichte stuiver ons om de oren. De schipper deed zijn oliejas aan.

— Nou wordt het pas echt, schipper, zeiden de dames.

Fijn lagen in een bocht een paar boereplaatsen. De koeien stonden bijeengegroept, het achterste in de wind.

Het laatste dorp voor IJlst was Oosthem met zijn beide kerken in 't klimopgroen. Hier stond de draai open.

— Hier luste ze geen centen, meende de schipper. Toen ontplooide IJlst zich voor ons in het groen van de linden langs het grachtje. De zon was weer doorgekomen en de torenhanen stonden als brokjes glinsterend goud boven de bomen.

We deden „efkes 'n toerke" door „Drylst" met zijn oude huisjes en zijn vriendelijk vaartje, z'n kerk met een prachtige treurwilg er voor en zakten toen af naar Woudsend, waar we besloten hadden te overnachten. Op de landen langs de Wijde Wijmerts gloeiden de klaverbolletjes. Een kapmeeuw tornde met moeite tegen de wind op een slootje langs. Bleekrode koekoeksbloemen zwaaiden de vaantjes.

— De Heegermeer doet weer wat hij wil, zei de schipper, er gaat

„'n vliegénde storm".

In de verte donkerde de bomenlijn van de straatweg Sneek—de Lemmer. Aan stuurboord kwam Heeg weer te voorschijn, aan bakboord

Osingahuizen. We sneden door de kruising van de Wijmerts met het Heeger Var en de Jeltesloot de nauwe Wijmerts in. Woudsend met zijn molen en torentjes dook op.

— Tijd om de worteltjes klaar te maken, riep de schippersstem en gevieren gehoorzaamden de dames. Stormend joeg de wind over land en water. Het riet sloeg plat. De witte bloeischermen van de engelwortels nipten in het water, distels en smeerwortels zwiepten met de paarse kwastjes en paarse klokjes. Tussen een troep koeien lagen drie meeuwen te rusten. Bom ! Bom ! Bom ! patsten de golven van de Noorder-Ee voor Woudsend tegen het schip. Onder een flinke stuiver deden wij ons entree in het dorp, dat vergrijsde in een bui van water en hagel.

Toet ! Toet ! klonk voor het laatst die dag de roeper van de schipper, wiens gezicht van regen droop.

Om half zeven lagen we aan wal, terwijl de storm over de kade raasde en een spoelder gratis ons dek schrobde.

— Als 't zo blijft, zei de schipper, mag er wel een flesje Haarlemmer olie aan de wimpel, dat helpt overal voor.

— Of aspirine, merkte een ander op.

Het was een dag van kou, wind, en regen, maar toch fijn, zó fijn, dat we allen met verlangen naar de piepers uitzagen.



Grouw, 1935. De Tjet Rixt onder zeil en gesleept 'mei it brûs foar de kop'. (Foto: ZZM)



De Tjet Rixt in 1930. (Foto: FSM)

IV.

In Woudsend was 't mis met het weer de volgende morgen. Storm en regen. Regen en storm. Vissers die hun netten gelicht hadden op het Slotermeer, vertelden dat het er buiten rauw omweg ging. Onze schipper zei : „Wat niet kan weet je niet, maar het is plezierwerk en dan is het verstandiger om aan de wal te blijven. Bovendien is het Slotermeer zo vervloekte droog en dan met die razende wind". Zo brachten we de morgen en een deel van de middag door in Wâlds-ein, bezochten de oude wiekloze molen, waar electrisch van dik hout planken worden gezaagd, klommen op een dak om een oude gevelsteen te kieken, en kregen onverwacht voor het verdere deel van onze reis een zeer humoristisch personage aan boord, luisterend naar de naam Oscar, Oscar van Woudsend. Het kereltje was zowat tachtig centimeter groot. Met ver van het hoofd afstaande oren, een wit gezicht met rode wangen, keek het helder uit zijn donkere kraaloogjes. Hij droeg een blauw en rood broekje met gele laarsjes en dito handschoenen. Een grote gele puntkraag hing als een ster om zijn hals. Wij stelden hem aan tot beschermengel van ons schip en vroegen de schipper of wij het onder zijn hoede niet konden wagen de

tocht voort te zetten ?

De schipper dacht van wel. Dies gooiden we om drie uur de touwen los en zetten koers naar de baken aan de ingang van het meer.

— Het tonnenstelsel maar houden, meneer, zei de schipper tegen de stuurman.

Wild ging 't meer te keer. Kruivend, stuivend tuimelden de woeste golven van Harich naar Spannenburg ons voorbij. Hoog krulden ze op en bruisten nijdig met uitgestoken schuimtongen op ons boord af. Prachtig flakkerde de zon op het opstandige water. Kletsend en spattend geselde de stormige wind het meer en patste af en toe een plens buiswater over het schip. De lantaarn in de kajuit zwaaide in een cirkel rond.

— Houen, meneer ! Houen ! zei de schipper tegen de stuurman. Niet uit de geul.

Met de rug tegen het roer en de voeten te schoor tegen het schipboord, had de stuurman al zijn kracht nodig binnen de tonnen te blijven. Als een grote meeuw stoof de „Tjet-Rixt" door de golven. In tien minuten waren we aan de overkant in het vaartje naar het stedeke Sloten, dat met zijn verweerde huizen lag in de suizing van de iepen op het bolwerk. Wij lieten het rechts liggen, zwierden linksom en wendden de steven over de Ee naar de verte, waar de hoge pijp van het stoomgemaal van Tacozijl

oprees. Op de landen koppelden grutto's bijeen. Gierend en huilend vlaagde de storm door het want. Voor ons kleinste tuig joegen we voort langs de wallen, waar de wind het riet en de grijze pluimen van het struisgras striemde. Bij een dichtzet danste de „Slo 2" op de woelige baren. Rechts vlakte het rode dak van de boerderij Tacozijl op, links 't sluisje van de Kikkerpolder. Recht voor de wind bruisten we voort. De grote Lemster Brekken lieten we liggen en ankerden in het modderige wijd voor een bezoekje aan het stoomgemaal. Daarna kwam nog het laatste rukje naar de Lemmer. Voorbij „Villa Nova" dreven we door de trambrug en meerden naast de „L. E. 55" in de buurt van een tuintje bloeiende dahlia's en phloxen, om naar het woord van vader Cats :

„Hetgeen er was gekookt
Met veel vernoegen te eten."

Na de maaltijd dwaalden we wat om door het aardige plaatsje, bespraken logies in het hotel Boersma, met wiens eigenaar we afspraken de volgende morgen een wandeling te doen over het Lemsterhop, een beroemd vogeloord, broedplaats van de kluut. Natuurlijk stond een kuier naar de haven op het programma. We lieten de wijsheid van de spreuken op het havenmeestershuisje op ons inwerken :

„Hij die zijn zeil te hooghe stelt
Wordt ligtlijk door den wind geveld."

en :

„'T getij gaat zijnen keer,
'T en wacht naar Prins noch heer."

„Eerst als de nood komt aan den man
Ziet men wie het ambacht kan."

De schipper van de „G.A. 39", die voor volle zeilen uit zee kwam, verstond zijn ambacht best. Handig manoeuvreerde het scheepje binnen. Bruisend zong de zee haar lied. Zwaaiend zwierden de wimpels van de vissersboten in de haven. Fris flakkerde de wind. In een der schuiten was de manschap bezig garnalen aan de reep te haken voor de botvangst. Bij de bruggen zamelden de Lemsters zich voor de avondgesprekken. In de hoede van de leeuw op het roer ging de bemanning van de „Tjet-Rixt" te kooi. Door een drukje op zijn stembanden, even boven het middenrif gelegen, wenste Oscar ons goedennacht.

De volgende morgen was er verdeling van arbeid. Een paar gingen kieken, anderen begaven zich met de schipper naar de haven om verse bot te kopen, een der dames en mijne onbeduidendheid togen in gezelschap van de heer Boersma en diens zoon naar 't Lemsterhop om te zien naar de mogelijke vogels, die er al en nog waren. Wijd en ver lagen de lage landen

achter de zeedijk. De melkdistels bloeiden er in overvloed met de gele sterren, een enkele zeeaster ontplooide reeds de lila kelk, en vogels waren er in groten getale. We zagen een paar bergeenden, tientallen aalvlugge bontbekpluviertjes en strandlopers, grutto's beenden rond op hoge poten, een zwartbonte kluut viste in een slootje, een ander riep ons zijn naam toe : klu-uut ! klu-uut ! Als blanke strepen en eilandjes zaten grote troepen sterns op het land. Menig nest vonden we nog, soms met eitjes, soms met de zwart gemarmerde jongen er in. Over de zeedijk keerden we huistoe. Net op tijd. Want in het Zuid-Westen hesen de grijze regenschepen de zeilen weer bij de mast op en nauw waren we aan boord of een dikke bui joeg stuivend over het dek. Doch knus zaten we in onze kajuit, alle narigheid over het weer wegspoelend met een warm bakje troost.

— Fijne bot, meneer, zei de schipper toen hij de koffiekan kwam weghalen, een vinger dik.

Om 12 uur zetten we de motor aan voor de reis over Frieslands grootste plas : het Tjeukemeer.

V.

Om twaalf uur draaide de schipper de motor aan, nám zelf het roer en langzaam aan lieten we de Lemmer achter ons liggen met al zijn be-

drijvigheid en de frisse zeewind waaiend door de straten. Over de Brekken en het Tjeukemeer wilden we naar Langweer en zo mogelijk naar Sneek. Een eindje gingen we de weg van de vorige dag, zagen 't stoomgemaal weer van Tacozijl en stoven dan met een flinke vaart tussen de bakens van de Grote Brekken door recht op de toren van St. Nicolaasga af. 't Was buiïg weer geworden. Een stijve Zuidwesterbries joeg prachtige brokken grijs en wit langs de blauwe vensters aan de hemel. Nu en dan stoof een bui over dek. De „L. E. 15" danste huis toe voor een reef in 't zeil en de kleine fok. Aan lager wal lag een tjalk te tobben; 't was onze buurman in de Lemmer geweest.

— 't Slimste heeft ie gehad, zei de schipper, hij redt 't wel, we hoeven niet bij te springen.

— Recht uit nog een eindje, zei de schipper, en dan rechtsom. Het was de Follega'stersloot die we inbruisten. In de verte achter ons ging de Lemmer schuil in de regen. Wij voeren tussen de bloeiende gentianen en zwanebloemen door en weiden, waarop de meerkoeten liepen te azen. Achter de brug lag het Tjeukemeer voor ons.

— Wat gaan we hard, schipper, zei een der dames.

— Ja, was het antwoord, we hebben geen uur werk voor een pekelharingslengte.


Terhorne


Terhorne.

De schipper legde ons uit, dat er even Zuidelijker nog een ingang was, bij de „gebraden haan", „maar die was tegenwoordig al lang op" ....

In zijn volle breedte en lengte lag de reuzeplas voor ons. Rechts zagen we Oosterzee, vooruit Echten. In een jaging en klutsing van spattend zilver en schuimend bruis, rolden de hoge golven in eindeloos spel. Een kruisbaken danste boven de plek, waar naar des schippers woord een reuzesteen verzonken lag. We vlogen voorbij de Doniagasterhoek op de Uilesprong af.

— Fijn, schipper, was de algemene opmerking. Blijkens zijn opgeruimd gezicht deelde Oscar, die zich halverwege uit het vooronder had gehesen, in dit gevoelen mee. Veel te spoedig naar onze zin hadden we het baken bereikt en schoten we de Scharster-Rijn in. Wat gaarne waren we de aalscholver gevolgd, die wij van de baak opjoegen en die koers zette naar het Zuiden. Het was een kostelijke tocht geweest, vlak voor de wind in stuivende, bruisende dans over 't brede wijde, blinkende jagende, rusteloze water.

Om twee uur lagen we gemeerd tegen de dijk van de Scharster-Rijn om ons koffiemaal te genieten. De dijk zag geel van wederik en rolklaver en in de sloten er achter bloeiden de

waterlelies en gele plompen. Lang gunde de schipper zich zelven en ons geen rust. In de verte kwamen een paar boten aan en als het wat kon, zei onze kapitein, moesten we die voor blijven. Zo werd de loopplank weer ingehaald, met behulp van zeil, fok en motor bruisten we door Scharsterbrug, op de hielen gevolgd door een „Stânfries" en een „Veendammer". We lagen er knap scheef voor en kregen een vervelend eind. De giek zwabberde heen en weer, dan helden we stuurboord, een ogenblik later doken we naar bakboord.

— De kaake-walk, zei de schipper.

We waren blij, dat we de Langweerder wielen opjoegen. Oorspronkelijk was het plan om in Langweer te overnachten, doch daar het nog zo vroeg was, besloten we om door te varen naar Sneek. Zo lieten we dat vriendelijke waterdorp met torenspits en molen links liggen, passeerden een motor met een praam er achter, waarin twee paarden elk met een veulentje, terwijl aan de praam een hoog geladen schuit met hooi vast zat.

Hobbeldebobbel danste dit hele gedoe over de rollers van de Wielen naar Langweer, deinde in wiegelende steigergang onze „Tjet-Rixt" over 't flikkerende water naar het baken aan 't einde van de Wielen. Zonder laveren konden we het niet halen.



Boven: Jan de Wagt houdt in het gangboord de giek uit. (Foto: A. de Koningh, Warns)
Onder: Met gereefd zeil. Uit: Reisverslag van Tjeerdje Hepkema (coll. T. Slager, Heerenveen)



— Ree, kwam des schippers stem. Over plofte de giek.

Klepperend schoot de fok naar de andere zij. Oscar, die in de kajuit voor de spiegel hing, zwaaide van links naar rechts, trok lelijke gezichten, kneep zijn mond tot een spleet, staarde stijf door de open kajuitsdeuren, schudde 't gemijterde hoofd en keek eerst weer gewoon, toen we met een kalm gangetje de Langweerder vaart ingleden naar de Witte en Zwarte Brekken, waarover onze weg was naar Sneek. De torens van Oppenhuizen en Uitwellingerga kwamen rechts weer te voorschijn. Vooruit lag Sneek met watertoren, kalkovens en kleinere kerkspitsen.

— Sneek al weer, dames, zei de schipper, het is voor ons niks even de provincie door, en tot de stuurman: even de loop er in, meneer, toen de zeilen dol begonnen te klepperen en hij de motor aanzette. Vijf witte loopeenden, die zich aan de kant van de Sneeker Woudvaart zaten te pluizen, lieten ons ter ere enkele ruiveertjes vliegen. Om ons scheen de zon, terwijl achter ons een inktzwarte lucht, waaruit het goot, door 't Zuid-Westen trok. Om half zes ankerden we aan de Harinxmakade en zetten het theewater op.

— Ik trakteer op een meloen, zei ik tot m'n vrouw, die zal smaken na de Lemster bot. En

zo toog ik met de stuurman Sneek in. 'k Heb eens een meisje, dat blijkbaar pas Engels leerde, in de trein Stavoren—Leeuwarden horen zeggen, toen we stilstonden te Sneek: „Sneek komt van Snake, en dat betekent slang". Doch er was niets slangachtigs aan de juffrouw, die ons een bus tomatensoep en een dikke meloen verkocht. Integendeel, vol vriendelijke belangstelling en met een aanmoedigend lachje op haar hupse gezicht hield zij een zeilpraatje met ons en wenste ons smakelijk eten. Deze wens werd ten volle vervuld. De schipper had de bot kostelijk gebakken. Fijn zaten we later in de „bollestal". 't Carillon klankte wijsjes over de stad. Door de aanschemerende avond floot een merel in een naburige tuin. Een kokmeeuw zocht de gracht af naar een brokje avondeten. Langzaam dreef een schip door de vaart. Het was op weg naar Woudsend. Wij gaven het de groeten mee en gingen slapen.

V.

In de scheepsraad was uitgemaakt dat we Zaterdagmorgen uit Sneek zouden afzakken de Grouwster kant uit, daar 's nachts ergens bivakkeren, 's Zondags nog wat omzeilen over de welbekende wateren om Grouw en Eerne-

woude en dan Zondagavond naar huis. Doch de „klerk van het weer" werd ons zo extra ongunstig gezind, dat we dit plan niet hebben kunnen volbrengen. Toen we die Zaterdagmorgen in Sneek wakker werden, regende het dat het gonsde, af en toe brak de lucht wel eens even, maar dadelijk joeg de stormige Zuid-Wester de sproeiwagens met de grijze paarden er voor weer bij de hemel op. Toch sloegen we, met een optimisme alsof aanstonds de volle zomer door zou breken, proviand voor twee dagen in en tuften om elf uur langs de Bothniakade de stad der drabbelkoeken uit, om via het zomerrak en de Houkesloot de Sneekermeer weer op te zoeken.

— De lucht is slecht meneer, zei de schipper, hij is vol leeuwen en beren.

— Dan moet ik zelf nodig aan 't stuur schipper, antwoordde ik, om ons tussen de verscheurende beesten door te loodsen.

In-prachtig lag de meerkom onder het dof zilveren licht van een gesluierde zon. Slangen van schuim zwommen deinend in grillige bochten over 't wilde water. Met vol geruis joegen de bruisende golven ons voorbij, de een na de andere tilde het wit bemutste hoofd op voor onze boeg, schoot nijdig vooruit en barstte uiteen in een regen van kletsende druppen. Een vrijbuiter joeg ons voorbij, de buiskap op, en




Terhorne.

toch dreven de inzittenden van 't spatwater. Klets ! Klets ! Klets ! Onophoudelijk plasten zeiltjes water binnen boord. Maar wij joegen lustig voor de wind de sluis van Terhorne in.

De schipper en de sluiswachter riepen elkaar toe dat 't een beetje „bluistig" was, en 't was ook wel twee beetjes zo toen we de Wetering door stoven naar Oudeschouw en links-om de Boorn opdraaiden om bij Irnsumerzijl te meren voor een bakje koffie aan een stukje land, waarop één zwarte en tien witte eenden ijverig aasden.

— Dat is zo ver, zei de schipper, toen we om drie uur verder voeren naar Grouw, het „Rak van Ongemaak" zijn we te boven, maar de ongemakken nog niet. En wijzend naar een grijs gordijn dat op ons afkwam: daar komt al een kruiwagen vol aan.

In een dichte, dikke stuiver, zoals we nog niet gehad hadden, gingen we door de spoorbrug en deden we onze intocht in Grouw. Huilend, fluitend, gierend raasde de storm langs Oostergoo, glibberend en druipend van regen lagen huizen en straten. Onze leeuw op het roer geleek een grimmige sphynx.

— Waar we ook gebrek aan hebben, zei de schipper, aan theewater niet. En heel de middag bleef het zo. Toen we in de luwte van het theehuis lagen, plensde de ene bui na de andere

neer. Nauwelijks was de laatste voorbij geraasd de Wijde Ee op, of een nieuwe pijpesteelde weer neer. Meerdere schepen lagen er verwaaid en verregend voor anker. Water, niets dan water alom. Grouw was echt grauw. Een troep haantjes bij het theehuis stapten met pleureuse staarten in de modder om. Alle nuisjes aan de meer waren gesloten. Geen vlag woei. Onder een zinken afdakje schuilden triestig enkele mannen. Gestriemd door wind en regen tuimelden de golven van de meer langs ons heen. We zaten in de kajuit en keken naar ons weerprofeetje, wiens broekje nog meer regen voorspelde, keken naar Oscar wiens gezicht onheilspellend strak stond, en legden toen elkaar de vraag voor : Wat zullen we doen ? Het jongvolk was voor blijven en afwachten. De ouderen en wijzeren stemden voor naar huis gaan. We konden het niet eens worden.

— Als 't morgen es mooi weer was ? Dan zou 't toch fijn zijn om een ommegang te houden door Folkertsloot en Prinsenhof, even de Hooidammen te bezoeken....

Tenslotte nodigden we onze admiraal uit om de beslissing te nemen.

— Schipper wat denk je er van ?

— Geen kans op weersverbetering meneer ! De barometer zakt nog aldoor.

— Dan gaan we naar huis, zei ik, en niemand

die na dit bulletin van onze bevelhebber er meer iets op tegen had.

Zo bereidden we ons laatste diner aan de voet van de St. Pieter, wiesen alle potten en pannen, ruimden ons schip netjes op en draaiden de Warga'stervaart in. Om acht uur verlieten we Grouw.

— De „Kladde" (fok) moet er nog maar even bij, zei de schipper, en voor fok en motor gleden we huis toe.

Toet ! Toet ! Toet ! klonk weer als voor een week geleden de roeper voor kleine en grote brug, en nagekeken door vele ogen, toegewuifd door vele handen en bepraat door vele monden, kwamen we onze woonstee weer binnen.

— Waar of de zeehond was ? vroeg dezelfde man van onze uitreis.

— Die hangt voor de spiegel, zei ik, waar Oscar hing in al zijn kleurige glorie met een grijns op het gezicht.

— Ziezo, zei ik, toen alles beredderd was en we met de schipper in de pastorie aan de thee zaten, das Lied ist aus, behalve vandaag hebben we het prachtig getroffen. Het was een kostelijke tocht en wat hebben we een mooi stuk van Friesland gezien. Nu blazen we de kaarsen uit.

De schipper bleef die nacht nog in Warga.

De volgende morgen namen we afscheid

van hem, bedankten hem voor zijn vele goede zorgen en aangenaam gezelschap en zagen de „Tjet-Rixt" al meer en meer verdwijnen. Zes dagen had het schip ons geherbergd, ons gedragen door dat deel van Friesland, dat zo'n groot stuk van zijn schoonheid uitmaakt: het Waterland, ons gevoerd door zon en wind, over wijdten en door vaarten, langs hofsteden en dorpen, met overal de wijde vergezichten. Zes dagen van zorgeloos genieten op de blinkende wateren en tussen de groene weiden.

Om de schipper zich niet al te eenzaam te doen gevoelen, lieten we Oscar bij hem aan boord, met het verzoek hem bij thuiskomst in de hoofdstad aan zijn kleinzoon tot speelmakker te geven.

Overgenomen uit: R.J. de Stoppelaar: *Op Frieslands wijde wateren*. Leeuwarden, 1953, (p. 68 – 112). De illustraties zijn door mij toegevoegd.



Jan de Wagt, 1931, tijdens de chartervaart met De Stoppelaar. (Uit: De Stoppelaar, 1931)



Het gezelschap Engelsen gefotografeerd vanaf de uitstaande giek.(Foto: Album TR, ZZM)

Incassoproblemen?

De beide schepen van Mindert Hepkema worden intensief als charterschip gebruikt. Het verhuren van zowel de boeier als de bakdekkruiser is vooral ingegeven om de kosten van de schepen te drukken. Ook na de Tweede Wereldoorlog gaat de verhuur door. Zelfs van de boeier, terwijl ik in die tijd immers in slechte staat verkeer. Meestal betalen de gasten natuurlijk hun rekeningen direct, maar in moeilijke tijden en bij mensen die geen willekeurige huurder zijn, kan dat anders uitpakken. Dan gaat het innen van de huur niet altijd van een leien dakje. Zo wordt de rekening die Jaap Hepkema op 24 augustus 1948 uitschrijft voor dhr. J. M. Cath, een goede kennis van de familie die woont aan de overkant van de gracht, Emmakade ZZ, lange tijd niet voldaan. De familie Cath heeft de boeier gehuurd voor 5 en 6 augustus 1948, voor 50 gulden per dag. Ook wordt in rekening gebracht 60 liter benzine à 26 cent en bruggelden ruim 3 gulden. Totale rekening f. 118,65

Eind oktober schrijft Jaap een herinnering, omdat er nog niet betaald is. Op 1 juli 1949 heeft "Beste Jaap Cath" nog steeds niet betaald "ondanks het feit dat ik je hieraan bij schrijven van 19 october 1948 herinnerd heb en daarna nog verscheidene malen je Moeder en Kees gevraagd heb deze zaak nog eens onder je aandacht te brengen, hetgeen ze ook ongetwijfeld wel gedaan zullen hebben." Ruim een maand later heeft dhr. Cath echter nog niet voldaan aan deze dringende oproep om eindelijk eens te betalen, zodat Jaap Hepkema op 7 augustus 1949 nog maar eens een brief schrijft naar de dan in Leiden wonende heer Jaap Cath:

"Ik vind het zeer vervelend, om niet te zeggen ergerlijk, dat ik thans voor de zoveelste maal in de schrijfmachine moet klimmen om je aan je verplichtingen te herinneren." Vervolgens veroorlooft Jaap zich een persoonlijke sneer waarin hij dhr. Cath, de vader van zijn beste vriend Kees Cath, persoonlijk niets kwalijk kan nemen, omdat dhr. Cath immers bekend staat als een eersteklas "beloof-al" die zijn afspraken nooit nakomt. Menig vriendinnetje zou al jaren wachten op een paar beloofde nylons…. Uiteindelijk schrapt hij deze hatelijkheden en stuurt een herinnering die positiever klinkt. Op 26 december 1949 ontvangt hij contant het gevraagde bedrag, na een periode van anderhalf jaar incassoproblematiek.

Geschikte schippers?

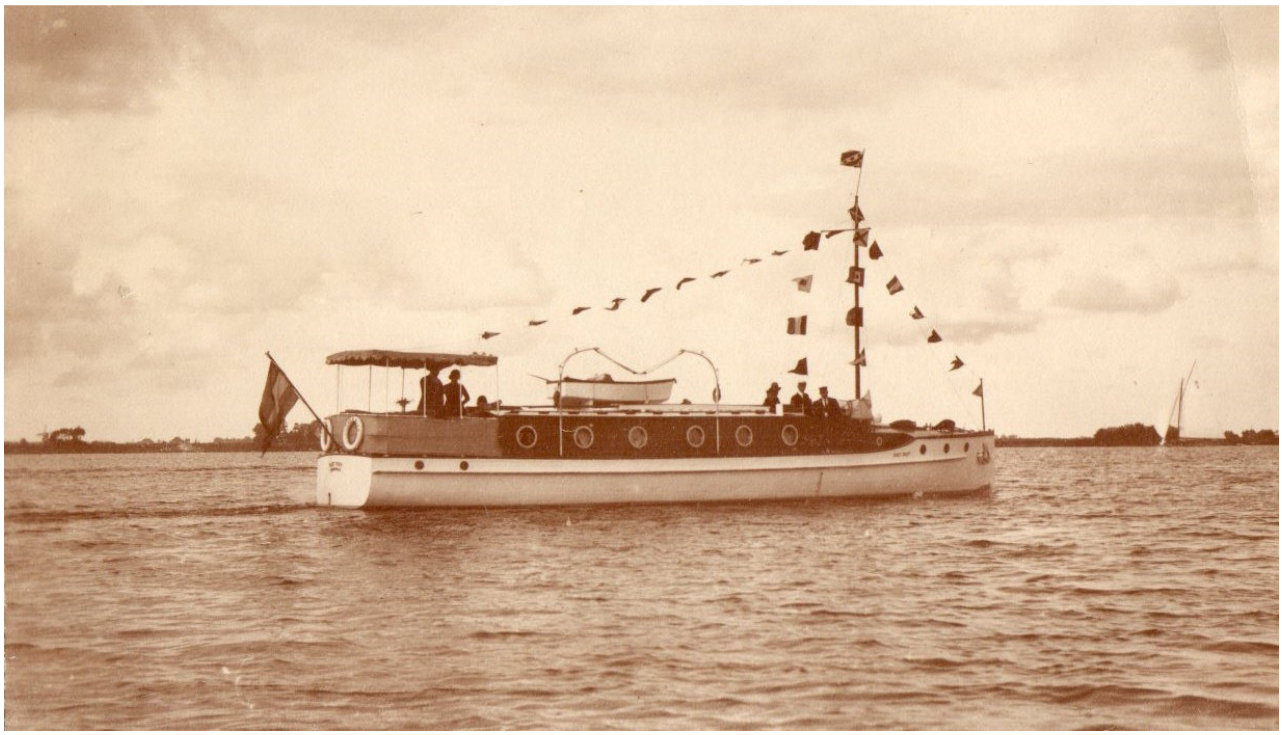
Mijn meeste gasten zijn heel positief over de zeiltochten die zij met Jan de Wagt maken. Jan is een rasverteller, is geestig en kan goed met mensen omgaan. Dat ligt wel eens anders met de zetschipper Cuperus op de motorboot. Die is vaak stug in de omgang en alleen dienstig als Mindert iets van hem wil. Die dienstverlenende houding heeft hij niet bij anderen. Dan doet hij eenvoudig niet wat de gasten hem

vragen. Tjeerdje Hepkema wil, na enige ernstige aanvaringen met deze schipper, in 1926 daarom niet langer met haar gezin met de salonkruiser varen als Cuperus daar zetschipper is. Mindert herkent het probleem. Later, in 1928, schrijft hij aan een huurder, dhr. H.J. Wesselink: "…., alhoewel ik intussen van mijn familie wel heb gehoord dat Cuperus in menig opzicht wel wat hulp- en dienstvaardiger had kunnen zijn geweest. Ik heb hem zelf nog niet gesproken en weet dus ook nog niet wat ik met dezen moet doen. Hij heeft inderdaad zijn prettig en minder prettige hebbelijkheden, doch dat heeft hij met zijn meeste rasgenoten gemeen. (De rassenleer is van 1850 tot 1950 ook bij intellectuelen gemeengoed in Nederland en heel Europa; D.H.) Aan het genus "schipper en boerenknecht" mankeert meestentijds wel iets. Op dit punt hebben we ook wel enige ondervinding gekregen. De een is snoepzuchtig om geen erger woorden te gebruiken, de ander vergeet zich wel eens door de drank, een derde onderschat de gevaren en toont gebrek aan navigatie en de meesten hunner zijn liever lui dan moe. Dit laatste is langzamerhand een der grootste gebreken van Cuperus geworden en daarbij komt dat hij stug en betrekkelijk onverschillig van aard is en allerminst een beminnelijk humeur bezit.
Ik heb u ook destijds reeds medegedeeld, dat zowel onze chauffeur als onze boeierknecht van geheel andere aanleg zijn….etc."
Mindert vraagt dhr. Wesselink om markante punten aan hem door te geven. "Ik heb van mijn zwager Dalhuijzen reeds vernomen dat hij op de Sneeker hardzeildag in vele opzichten verre van beminnelijk is geweest en dat deze zich over zijn gedrag heeft geërgerd en daarover zal ik hem ook onderhouden, doch mocht Gij nog meer weten, dan kunnen we ook die punten tegelijkertijd ter sprake worden gebracht…." (Verlinde, 1996, p. 14, 15)

Uit de kronieken van Tjeerdje de Koningh-Hepkema

In twee handgeschreven boeken, geïllustreerd met foto's en tekeningen, heeft Tjeerdje een soort kroniek bijgehouden van gebeurtenissen uit de actualiteit, de jaren 1939 en 1940, aangevuld met herinneringen en gesprekken met schipper Cuperus over tochten uit het verleden.
Gericht aan de trouwe typiste van Mindert, Klaziena Anema, de volgende poëtische hartekreet als ze met haar gezin en de staande jachthond 'Diana' een weekend op de kruiser bij Grouw heeft gevaren en terug is in Haarlem:

"De vlag is gehesen.
O, Klaziena, *ik ben weer thuis en mijn bed is weer normaal. Ik hoef niet meer door een kajuitspoortje naar de maan te kijken, 's nachts over het water, als er sterren aan de hemel staan en over het water de nevels zweven, het water, dat zachtjes deint.*
O, Klaziena, die nachten in een smalle hutkooi ! Aan het voeteneind, achter het schotje, gekraak van een bed waarin iemand zich zwaar omdraait. Aan het hoofdeind luid gesnurk, de hond, aan de benen gekriebel, in de neus duf benzine gedamp !



De kruiser voor de verlenging, dus zo rond 1923, met het knikspant bijbootje op de kajuit.

Na uren woelen het vale daglicht. De eerste motorboten stampen voorbij, dan nog een korte morgenslaap met dromen en dan ontwaken door gescharrel en gestamp boven je hoofd. 't Is weer morgen en het gesprek begint vanuit je bed met ieder die aan boord is. Maar Klaziena, de eerste stap buiten ! "Uit", tegen de hond en dan het land in. Zo van de loopplank in het welige, natte gras. Dichtbij een slootje, daar kun je uren kijken, Klaziena: zwanebloemen (stoeltsjebloem zeggen ze hier), pijlkruid midden in, aan de kant vergeetmenieten, wikke, koekoeksbloemen, spirea, valeriaan, kattestaart en verderop elzen en wilgenbosjes.
De hond platsert tussen het riet in het water, jaagt een eend uit z'n nest. Over de velden komt het gegalm van klokken uit Grouw. Eenzaam wonen de boeren hier.
Wat een land, Klaziena, de wind brengt geuren mee van bloemen, van gras dat nog op oppers staat. In de verte – dichtbij – zeilen. Witte zeilen en bruine en overal in het rond de wijde hemel met grijze wolken en de blauwe verte.
Het water zingt, het riet ruist, de waterdruppels schitteren als diamanten op de welige grassprieten. Diana graaft een gat, zij steekt er haar neus in en snuift en snurkt in het gat. Foei Diana, pas op de boer. Diana rent door de wei, dronken van plezier en ik ben ook dronken, zonde dat ik het zeg. Dronken van de lucht, die ik opsnuif en de morgenwind, die komt van zover."

"Over "de Meester" (Tjeerdje spreekt zo over haar broer: Mr. Mindert Hepkema, D.H.) *In z'n jeugd noemde men hem Hebbes of Hepke. De meisjes kennissen noemden hem meest "Hepke". Hepke had een kano. Hiermee ging hij 's zaterdagmiddags van Leeuwarden naar Heerenveen. Al gauw had Hepke meerdere kano's die hij met winst in Heerenveen aan de man bracht, d.w.z. aan jongens verkocht.*



Leeuwarden, het Vliet, 1896. Mindert Hepkema

Toentertijd kocht hij ook z'n eerste fototoestel, een fotoquint, een ronde doos van karton met langs de randen 5 plaatjes die draaiden in een andere kartonnen doos met een lensje. Alles te samen met de hele uitrusting, bakken, vloeistoffen, afdrukraampje, kostte f. 3.50. Hij ontwikkelde de plaatjes op de turfzolder onder het pannendak. Zus Tjé mocht ook zien en daar hurkten we en zagen voor het eerst het wonder, dat een beeld op een glasplaat verschijnt. We kropen langs een ladder naar boven, dan door een luik. Het water kwam uit koperen pompen in de keuken en werd met een lange, ijzeren zwengel opgepompt. Ik geloof, het was regenwater. De resultaten waren verrassend en niet lang daarna kocht hij een mahoniehouten 13x18 toestel. Waarmee betaalde hij dat? Wel, hij had een fiets en hardfietsrijderijen werden toen in ieder dorp gehouden. Onder geheimhouding van zijn naam, die mocht niet in de krant (want Pa

was streng), werden vele prijzen door "Hepke" weggehaald. Zo ook 's winters op hardrijderijen op het ijs.
Het toestel betaalde zich overigens zelf, want met toestel, poten, platen op een zelf ontworpen bagagedrager, trok hij er 's zomers op uit, op de fiets, en maakte foto's in ieder dorp en iedere plaats, die hij daarna tegen 50 cent in winkeltjes in de dorpen te koop stelde. 's Zomers kon men hem dikwijls buiten zien zitten afdrukken maken van foto's. Met een watje trachtte hij een welgedane wolkenlucht te scheppen of donkere partijen op te lichten. Naarmate zijn jaren meerder werden, verschenen er ook meerdere, modernere toestellen, tot hij een filmtoestel bemachtigde.
Maar weet u wat jammer is? Dat hij zichzelf niet kon filmen toen hij in de moddersloot sprong. We waren met de boeier bij Terhorne bij de sluizen. De "meester" was helemaal in het wit en we moesten stoppen voor de sluis. Er is zo'n smal dijkje en de meester zal van de boot springen met het touw. Ik zeg het kan wel, maar ik wist niet, dat achter dat smalle dijkje een moddersloot was. Het dijkje was maar heel smal en daar springt hij me over dat dijkje, juist in de moddersloot. Poerzwart was hij en kwaad….Maar ik wist niet dat dat dijkje zo smal was."



"Hier zit Mevrouw Anna Marie *voor het huisje van haar ouders, wel te verstaan het weekend huis. Er staan hier veel van die huisjes in Friesland en de een al mooier dan de andere. Ook wel heel kleine, bijvoorbeeld in de Hooidamsloot. Dat is een oud kippenhok en daar slapen soms wel vier man in, zomaar op het stro ! Maar het huisje*

van mijnheer Van de Velde is een wonder. Daar koken ze elektrisch. Dat is een enig huisje en ook het enige waar dat kan. De kabel is apart voor hem aangelegd. Er moest zelfs land voor onteigend worden.
In Grouw en dichtbij Leeuwarden zijn de meeste. Daar staan ze aan beide kanten van het vaarwater. Men noemt het daar wel de Peperstraat. Er is er zelfs een, die heeft een laboratorium achter het huis gebouwd. Maar ik zie liever de echte, oude huisjes, die als het ware vergroeid zijn met alles in het landschap."



Bij Rinze van der Velde, de uitgever uit Leeuwarden met snor, naast Anna Marie. Met de familie Vermeulen (Poem vooraan), Jaapje met een zere voet en schipper Cuperus links. (Foto: Tresoar)

Over een zeiltochtje vanuit Heerenveen:
"Met z'n vieren werd er beraad gehouden en we vertrokken 's avonds met de boeier met noordenwind tegen en voor de tijd van het jaar ongewone kou uit Heerenveen. We brachten het tot de spoorbrug bij Tweehuis. 't Was nog schappelijk weer toen we vertrokken, maar al gauw was de regen met stromen beginnen te vallen. Tineke en Han passeerden ons in de sharpie. (De familie De Koningh had een 12 kwadraat sharpie in Haarlem, aan de Spaarne. Het scheepje kwam in de dertiger jaren in Heerenveen in het schiphuis bij de boeier te liggen en werd intensief gebruikt door Tjeerdjes tweede zoon Johan de Koningh en diens vrouw Albertine; D.H.) *Ze hadden het voor het lapje, maar waren van onder tot boven kletsnat. We zagen ze snel in het grijze regengordijn verdwijnen.*

We hadden nu niets meer te doen dan in het weer te zien en in kooi te kruipen en te luisteren naar de toenemende regen en aanwakkerende wind en het slaan der touwen tegen de mast en het bonken van het schip tegen de wal.
De eerste nacht ging voorbij, wat onbehaaglijk en de nauwe kooien met de te klamme dekens en beddengoed. Bij het opstaan, de volgende morgen, leek het weer geheel niet beter. De wind blies ons door alles heen als we uit het kajuitje kwamen.
-"Hou liket het waer, Cuperus? "
- "In minne locht."
Dan maar de voorraad die we op onze bonnen gekocht hadden, voor de dag gehaald en wat eten.
- "Heb je bonnen bij je, Cuperus?
- "Het weinig dat ik eet, kan wel van Uw bonnen af."



Ik dacht met zorg aan het weinige brood wat ik had kunnen inkopen en daar moest Diana haar aandeel ook nog van hebben. Daar zaten we dan bij elkaar in het kajuitje. We besloten maar wat te kaarten, maar de aandacht was er niet bij en onze gedachten dwaalden af naar de vreselijke tijd die we beleefden en onze korte oorlog.
"Bij ons in Leeuwarden, zei Cuperus, waren ze de eerste dag al. Ze kwamen niet langs de hoofdwegen, maar langs allerlei zijwegjes waar ze vroeger al kennis van hadden. Het was al jaren voorbereid.(……..)
's Avonds zei mijnheer (Tjeerdje noemt haar echtgenoot Adriaan zo, D.H.) *toen de lange nacht naderde, ik ga naar Heerenveen lopen en daar slapen. Wie gaat ermee?*
Tjebbo (hun jongste zoon, D.H.) *die al een tijdje op het dek had gezeten, sloot zich bij hem aan. Ik zag ze lang na, zoals ze daar met z'n tweeën verdwenen, scheef tegen de*

wind inhangend, dicht tegen elkaar, terwijl de lange regenjas van Tjebbo om z'n benen flapperde. Die nacht had ik een vreemde droom. De storm ging allerafgrijselijkst tekeer. De mast was neer en door het gat dat daarboven ontstaan was, had de wind vrij spel in het binnenste van het schip. Hij waaide om de kooien heen tot op de bodem toe en jaagde de lucht van vunzig hout, muffe, oude planken, olie, benzine en alles wat in de 100 jaar dat het schip oud is in dat schip gemorst is en waarvan de geuren in het hout zijn gedrongen. Dat werd me een nacht. We bibberden van de kou en haalden de dekens van de overige bedden en de kussens, maar alles was nat en vochtig. Niets hielp.



Met de mast gestreken voor de spoorbrug bij Tweehuis. Het lukt niet met deze wind verder te komen.



Op de bodem van de kajuit stond water van de kletsregen of van Diana, dat wisten we niet meer. We sliepen niet veel bij al dat gestommel en de kleine tussenpauzen dat we sliepen, hadden we nog benauwde dromen. Ik droomde dat een jonge vrouw tegen mijnheer aan 't zingen was daarbuiten. Het was raar, zoiets van "je t'aime, o je t'aime, mon ami, mon amant, mon amour."(…) Mais l'amitié fidèle, dure éternellement, roffelde Dries af. Dat is een oud albumversje uit een poésiealbum. Nou zei Cuperus, ik droomde maar over de oorlog. Die duurde wel zo lang, dat we het einde niet meer beleefden. Dromen, dromen, zei Cuperus, somtijds zijt ge waar en wel te vrezen !





Cuperus was naar boven geklommen en ik riep: "Hoe is nou de lucht?"
Moet u die wolken eens zien. 't Is min, geen goed weer te verwachten, de 2e Hondsdag. Tot margriet was het goed weer en dan is het "Pisgriet, pist zes weken of ze pist niet !" In de kajuit was het weinig vrolijker. Dries zat met de lippen stijf op elkaar en Diana keek doosbleek. Ik kreeg er ook genoeg van. We gaan naar Heerenveen. En in een oogwenk waren de zeilen gehesen en gingen we voor de storm uit in snelle vaart naar de Schansterbrug. Even daarvoor komen we mijnheer en Tjebbo tegen. Diana springt pardoes in het wilde water. Wij gaan in volle vaart door de brug en Diana zwemt er achteraan. Zo bereiken we ons uitgangspunt weer.



In Heerenveen was Mr. Mindert juist gearriveerd. Hij sprak ons als volgt aan: -"Stakkers, zijn jullie nou nog niet verder? Ik zag jullie uit de trein al liggen bij Stobbegat en dacht: 'als ik er maar bij was !' Die brug bij Tweehuis in de wind? Niet erdoor komen? Ach, dat gaat best. 'Jongeman, we gaan weer aan boord en zullen wel verder bomen." En inderdaad kwamen we deze keer door de brug, de mast neer en het was zwaar duwen, maar we brachten het zover dat we Leeuwarden bereikten. Toen het al diep in de avond, ja bijna nacht was, vonden we een ligplaats in de jachthaven.



Adriaan voor de spoorbrug







`

Cuperus vertelt:

"Laatst wilden we met de motorboot bij Vriesendorp liggen en we dachten daar een rustig plekje te vinden, maar toen we nader kwamen, zeiden we tegen elkaar:"Wat gebeurt hier?" Een gejoel en een geschreeuw en een zingen. 't Leek wel kermis. Wij aan land en daar vonden we een heel vissersgezelschap uit Woudsend, dik onder de olie, aan 't feestvieren. De boer was er ook al bij, z'n knecht ook.
De drank was op, dat was jammer, maar de meester had nog wel. Die kwam met een paar kruiken en daar ging het: "Hoera voor Mr. Hepkema !" Mevrouw kwam er ook al naar toe en dat ging maar steeds door. Hoe meer kruiken, hoe harder het geschreeuw van "Hoera voor Mr. Hepkema!" Wat hebben we een pret gehad. Pas vroeg in de morgen, toen de zon alweer over het water scheen, gingen we naar kooi.

We zijn ook naar de vlootrevue geweest van de Piet Hein, over het IJsselmeer. Heen ging het goed, het weer was mooi, maar terug……..daar begint het te waaien. Te waaien ! Mevrouw zei, zet mij maar af. Ik heb er niets geen aardigheid aan. Toen voeren we langs de kust naar Hoorn. Het was westenwind. We meerden vast aan een paal en nooit heb ik mevrouw vlugger klauteren gezien als deze keer, zo bang was ze,

bij die paal op. Ze is toen overgegaan met de boot van Enkhuizen – Staveren. En wij over zee recht toe. Midden op zee sloeg de motor af. Door het schudden van het schip was het vuil uit de benzinetank naar boven gekomen en had de leiding verstopt. Nu was goede raad duur. We lagen dwars op de golven en slingeren deed het schip. Jan en ik kwakten daardoor bij de motor zo heen en weer, dat we geen hand konden uitsteken.
Eerst moet het anker uit, zei ik en dat deed ik en het hield gelukkig. Toen kwamen we van de wind af te liggen en werd het slingeren minder en konden we het in orde krijgen. Bij Staveren echter weer datzelfde spelletje en deze keer hield het anker niet. Het was daar veel te diep. Daar hebben we angstige ogenblikken doorleefd en mevrouw zag het ook, vanaf de boot. Die kwam juist op dat moment in Staveren aan…..

Op de Wadden hadden we 't anders. We gingen Dokkumer Nieuwezijlen uit. Ik ben daar niet bekend, maar mijnheer zei hij wel. We moeten de geul houden, maar dat wist mijnheer niet en hij ging er buiten en daar zaten we vast. Het was eb en we zaten al gauw helemaal droog. We konden rustig om de boot heen lopen en in het weke zand stond de boot vast, alleen wel wat scheef. Mevrouw was ook niet bang. Toen het vloed was, kwamen we weer los."



Tamme de Wagt (de zoon van Jan) en typiste Klazien Anema in 1947 op de kruiser. Tamme was in dienst als schipper van 1946 – 1949. Hij werd ontslagen door de situatie die ontstond na het overlijden van Mindert. (Foto: Tresoar)



Diana op de uitkijk, 1940.



Jaap en Mindert in de sloep, 1925



Roefscheepje op de helling van Wiebe Nijdam in Sloten (1919-1943). (Foto: Kroniek van Tjeerdje)

"De oude heer Hepkema, *Jacob Tjebbes, had al in een tijd toen behalve enige Engelsen, nog niemand er aan dacht Friesland vanaf de waterkant te bekijken, het plan opgevat dit te doen. Hij zocht hiervoor een eenvoudig tjalkje uit, wat zo van de werf kwam. Hij schrijft zelf: "de kajuit van ons eenvoudig scheepje is ingericht voor keuken, een gedeelte van het ruim verhoogd, waar een tafel en enige stoelen zijn geplaatst voor 1 huishouden. De rest van het ruim biedt een goede slaapgelegenheid." Het scheepje is vijftien ton en zo goed als nieuw, de schippers ervaren en vertrouwd en bekend met route en afstand…..De "meester" was toen een jongen van 8 à 9 jaar en evenals zijn zusje van 6 jaar werd hij 's avonds vroeg te rusten gebracht en daar "meester" in z'n jeugd lastig was, legden de schipper en z'n knecht de luiken op het ruim. De mensen aan de wal informeerden: "Wat hebben jullie aan boord? Een verhuisboeltsje?" De 6 jarige wou wel slapen en zag met ergernis dat haar broer de breinaalden van zijn moeder haalde, waarmee hij de nietsvermoedende schipper en zijn knecht door de spleten van de luiken in de kousenvoeten prikte. De schipper werd kwaad, schreef hij later zelf, maar de omstanders lachten er hartelijk om."*



Over zichzelf en het leven:

"Hier zit mevrouw De Koningh-Hepkema. Ze was in haar jeugd al stil en in zichzelf gekeerd. Niet dat ze niet goed bij is, maar meestal geniet ze het meeste, als ze rustig naar de natuur kan kijken. Of nu de zon schijnt, of het regent of stormt. Al is het nog zo slecht weer, zelden gaat ze in de kajuit.

Ik had eens een oude heer aan boord en die man sprak wijze woorden tegen mij: "Waar men van lustig leven houdt, daar is men nog zonder het ware leven dat in de stilte gedijt".Geraas maakt het domme leven, zei hij, dat een denkend mens vreemd en vijandig aandoet. Wie kan er nog alleen zijn? Alleen zijn is de grote voorwaarde voor innerlijke groei. Om zich te kunnen verheugen in poëzie, te kunnen luisteren naar muziek, te kunnen schilderen, moet men in staat zijn zich te kunnen afwenden van de massa. Zo zeldzaam is het geworden alleen te zijn met je gevoelens en gedachten, dat één die dat gaarne doet, bekend staat als zonderling. Men moet alleen zijn buiten om te leren zich te verwonderen en te dromen, op te merken en de oogst van een rustige beschouwing te vergaren."



Tjeerdje Hepkema met Max, ca. 1903. Zij kon geen lange afstanden lopen vanwege een wat vergroeide voet. Zij brak haar voet toen zij in haar jeugd bij het ouderlijk huis in Oudeschoot over de sloot sprong. Sindsdien gebruikte ze aan die voet aangepast schoeisel.

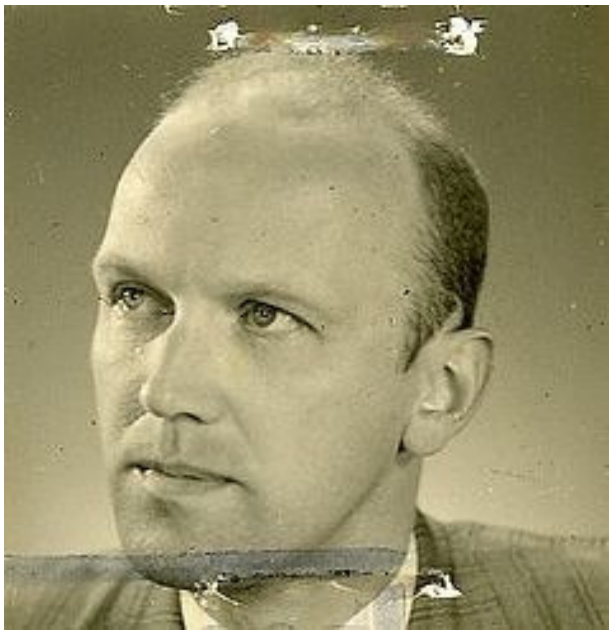
N.B. De foto's in dit hoofdstukje zijn uit de kronieken van Tjeerdje, tenzij anders aangegeven. Of de foto van het skûtsje de foto van Hepkema's skûtsje is, valt te betwijfelen. Jacob kocht een vrijwel nieuw skûtsje omstreeks 1889. Het scheepje op de foto is hoogstwaarschijnlijk van ijzer. In Friesland werden de eerste staalijzeren skûtsjes gebouwd rond diezelfde tijd. Er waren al wel ijzeren skûtsjes van Groningse werven. Het is dus niet onmogelijk dat de foto die Tjeerdje in 1940 bij haar verhaal plakte een foto is van het scheepje van haar vader. Het lijkt me echter een mooie foto van een vergelijkbaar scheepje op de werf van Nijdam in Sloten.

Robert Zijp van het ZZM zegt over Jacob Hepkema: "Hepkema bezat – voor zover wij weten – niet eerder een schip, maar huurde bij gelegenheid zeiljachten." (Zijp, 2005, p.52) Wij weten dankzij Tjeerdje d'r kroniek dat hij een skûtsje heeft bezeten om (in navolging van Heinsius uit Stavoren) betalende gasten Friesland te laten zien vanaf het water. En natuurlijk voer hij er ook zelf mee (met behulp van zetschippers). Ook kocht hij in 1907 de boeier 'Marie' uit de boedel van het failliete bedrijf van Heinsius in Stavoren en bezat hij waarschijnlijk een tjotter.



2.4 Afgedankt en opgekocht

Door het overlijden van Mindert Hepkema op 29 juli 1947, verandert mijn situatie formeel wel, maar materieel nauwelijks. Mindert wordt als mede-eigenaar van mij opgevolgd door zijn weduwe Anna Maria Hepkema-Kijlstra en zijn zoon Jacob Tjebbo Minderts Hepkema (Jaap). Anna lijdt aan de ziekte van Parkinson en komt de deur nauwelijks meer uit. Jaap heeft zijn kandidaats Rechten in Leiden behaald en zet zijn rechtenstudie voort aan de RUG. Door het overlijden van zijn vader heeft hij meteen een mooie klus: de erfenis regelen, wat zijn afstuderen echter ernstig vertraagt. Mindert had direct na de oorlog problemen met het feit dat zijn kranten bleven uitkomen tijdens de bezetting. In Friesland was alleen het Friesch Dagblad, de antirevolutionaire krant, zo principieel dat het weigerde onder Duitse censuur te verschijnen. Na de oorlog krijgen de collaborerende Friese kranten een verschijningsverbod, maar het Friesch Dagblad kan er dan direct weer zijn. Het onderzoek naar collaboratie is voor Mindert een pijnlijk proces. Die periode wordt de boeier Tjet Rixt zelfs geconfisqueerd door de Staat. Weliswaar verschenen zijn kranten ook in bezettingstijd, maar tegelijkertijd was hij persoonlijk actief met het onderbrengen van onderduikers. Nog voordat er een definitieve rechterlijke uitspraak komt, overlijdt hij, waardoor hij nooit veroordeeld is. Belastend voor hem is wel, dat hij in de jaren dertig veel contacten heeft met Duitsers en deelneemt aan sociaal-culturele activiteiten in een periode dat toch al duidelijk was waar het in Duitsland naar toe ging. Hij was loyaal in eigen kring, dus hielp hij vrienden onderduiken, maar hij schipperde vervaarlijk als het ging om zakelijke contacten en activiteiten. Na het overlijden van Mindert wordt mijn confisquatie opgeheven en kom ik in bezit van de erven Hepkema. Mijn beheerder is nu Jaap Hepkema, die als executeur-testamentair optreedt.



Jacob Tjebbo Minderts Hepkema, 1922 – 1994.

Jaap heeft echter wat anders aan het hoofd dan de zorg om mij. Bovendien voelt hij geen speciale genegenheid voor mij. Hij kent mij al jaren, maar associeert mijn bestaan vooral met de tijd dat hij kind was en ik er was voor zijn vader. Ik behoor tot dat verleden en hij ziet, ook wel een beetje begrijpelijk, in mij geen toekomst. Hij wil orde scheppen en in mijn toestand behoor ik in ieder geval niet tot die orde. Omdat al spoedig blijkt dat vlak na de oorlog niemand mij wil hebben, wordt er gedacht aan sloop. Gelukkig is Jaap een bedachtzaam man, die zorgvuldig werkt en geen brokken wil maken. Door zijn voorzichtigheid talmt hij en is hij daarom de eerste tijd nog niet van mij af. Daardoor ontstaan er nieuwe kansen. Enige jaren na de oorlog zijn er mensen die het verdwijnen van oude, vooroorlogse, maar toch bijzondere schepen als een verlies zien dat ze willen voorkomen. Voortrekkers zijn H. Halbertsma, de conservator van het Fries Scheepvaart Museum in Sneek, de voormalig marine-officier C.J.W. van Waning en de Amsterdamse commissaris H. Voordewind. Zij willen in 1951 een Stamboek van Friese Platbodemjachten maken en zoveel mogelijk jachten behoeden van de ondergang. Zelf bezitten ze respectievelijk de boeiers Constanter en Maartje en het Fries jacht Dolphijn.
Jaap hoeft dus niet alles zelf te bedenken, er wordt met hem meegedacht. Door zijn wat passieve verhouding met mij is de tijd genomen die nodig is om anderen het plan te laten ontwikkelen om mij over te nemen. Jaap is echter zakelijk niet op zijn achterhoofd gevallen. Hij bemerkt dat er belangstelling voor boeiers ontstaat en hij begrijpt dat de prijs dan niet zakt, maar stijgt. Nu is hij niet de eigenaar van de boeier. Hij bezit slechts 1/8 erfdeel. De andere erfgenamen zijn z'n moeder Anna Maria Hepkema-Kijlstra, zijn tante Aukje Hepkema-Bakkers en haar dochters, nichten van Jaap: Nelly DuvanelHepkema in Genève en Rixt Achenbach-Hepkema in Frankfurt am Main. Jaap probeert nu hun erfdelen af te kopen, zodat hij als enige eigenaar kan optreden. Dat is niet zo eenvoudig. Althans, Mindert was daar eerder niet in geslaagd. Vooral Rixt Achenbach-Hepkema weigerde haar erfdeel in de boeier te verkopen. Jaap probeert de stemming te beïnvloeden door de overige erfgenamen te wijzen op de deplorabele staat waarin ik verkeer. Er kan in 1952 eigenlijk niet meer met mij gevaren worden, terwijl er wel voortdurend kosten moeten worden gemaakt om te voorkomen dat ik zink. Alleen al het wekelijkse leegpompen kost enkele honderden guldens per jaar. Eigenlijk ben ik in deze staat niet te verkopen, volgens Jaap, en een grondige opknapbeurt, het vervangen van rotte ribben, zou "een dikke tien mille" kosten. Als de overige erfgenamen het schip aan hem zouden verkopen, zou hij het kunnen laten opknappen en daarna wellicht wel kunnen verkopen. Aukje Hepkema en Nelly Duvanel gaan akkoord met dit voorstel, maar Rixt ligt ook nu weer dwars. Jaap correspondeert er over met het Nederlands Beheerinstituut, dat het vermogen van Rixt Achenbach beheert vanwege haar huwelijk met een Duitser die het uniform van de Wehrmacht heeft gedragen. Uiteindelijk krijgt Jaap toestemming van Rixt, die dan in Kniebis in het Zwartewoud woont, maar zij wil wel eerst een taxatie van de boeier om haar deel te kunnen bepalen. Dat weigert Jaap. Hij wil de (ver)koop net zo afhandelen als een jaar eerder met de motorboot Tjet Rixt is gebeurd. Daarbij is de successiewaarde uit 1929 als uitgangspunt genomen, die berekend is na het overlijden van Tjebbo, toen de

schepen voor de helft de positie kregen van onverdeelde boedel. Die waarde wordt vermeerderd met interest over 22 jaar, wat afgerond een bedrag van f. 900.- oplevert voor de helft van de boeier. Jaap krijgt zijn zin. Op die grondslag is de overdracht uiteindelijk afgehandeld. Het echte werk moet dan natuurlijk nog beginnen. Ik moet verkocht worden. Ondanks alle inspanningen van Van Waning om een koper voor mij te vinden, komen ze niet voor mij in de rij staan. Er zijn eenvoudig geen liefhebbers voor een oude boeier!
Dat is op dat moment een behoorlijke tegenvaller. Jaap ziet tenslotte geen andere mogelijkheid om mij dan maar voor sloop te verkopen. Dan lever ik tenminste nog iets op. Het plan om mij te restaureren is op dat moment eventjes vergeten. In 1953 doet Van Waning daarom het voorstel om mij te verkopen aan het Zuiderzeemuseum tegen de geschatte sloopprijs. Aan de directeur van het ZZM schrijft hij: "De heer Hepkema was tegenover mij zeer vriendelijk, maar mensen die hem langer kennen, achten hem zeer wel in staat om wanneer hij niets van "ons" hoort, inderdaad op korte termijn het schip tegen sloopprijs te verkopen aan een willekeurige sloper. Dit zou inderdaad doodzonde zijn." Twee maanden later, op 27 mei 1954, verkoopt Jaap mij aan de Vereniging Vrienden van het ZZM. Zij worden direct ook mijn vrienden. Ze moeten Jaap f. 2500.- betalen. Er is echter een vervelende voorwaarde gesteld door Jaap. Hij wil het schip alleen verkopen, als het ZZM mij een nieuwe naam geeft. Ik mag van Jaap niet verder als Tjet Rixt, de naam waarmee ik geschiedenis heb gemaakt.



De Hilde (Tjet Rixt) in 1961 te Zaandam, bij het 150 jarig bestaan van de samenvoeging van Oost- en Westzaandam.



Leeuwarden, ca. 1970. Tweede van links Jaap zijn tante Mien Dalhuysen-Kijlstra (18981991).



Waarschijnlijk bij de 60-ste verjaardag van Jaap in 1982. Naast Jaap tante Mien. Van 1947 tot 1960 bestierde zij de huishouding aan de Willemskade, in verband met de zorg voor haar zieke zuster Anna Hepkema-Kijlstra. Haar man overleed in 1945.

Het is dus niet zo, dat mijn redding van tevoren een vanzelfsprekende zaak was. In tegendeel. Eigenlijk had ik al jaren eerder gesloopt kunnen worden. Na de oorlog verdwijnen er in Nederland veel traditionele vaartuigen van het water en om te voorkomen dat dit proces definitief is, trekken liefhebbers van dergelijke schepen aan de bel. Het "Stamboek voor Friese Ronde Jachten" wordt in 1953 opgericht door dhr. C.J.W.van Waning. Zijn organisatie zal in 1955 opgaan in de breder georiënteerde 'Stichting Stamboek voor Ronde en Platbodemjachten' die dan wordt opgericht. Van Waning en de zijnen inventariseren welke Friese ronde jachten nog bestaan en onderzoeken hoe bedreigde schepen toch behouden kunnen blijven. In de Waterkampioen van 1953 doet Van Waning ook een goed woordje voor mij. Voor het behoud van de oudste boeier van Nederland:
"Dan de "Tjet Rixt". Tot onze grote spijt gooide niemand tot dusverre een reddinglijn uit naar onze oudste boeier. Wanneer te elfder ure geen hulp komt opdagen, zal de huidige eigenaar, de heer J. T. M. Hepkema te Leeuwarden, zich gedwongen zien, dit monument desnoods voor de sloop te verkopen.
Zou dit dan het lot moeten zijn van het laatste nog bestaande schip, gebouwd door Eeltje Tjeertes Holtrop? (…) De scheepsbouwer die gedurende een reeks van vijftig jaren een verwondering wekkende menigte van jagten, booten, vischaken en marktschuiten in een buitengewoon fraaie gedaante heeft vervaardigd. (…) Hij was de vooruitstrevende IJlster scheepsbouwer, die naar Van Loon's ontwerpen bouwde, terwijl zijn kleinzoon, Eeltje Holtrop van der Zee, het Friese boeiertype zelfstandig verder ontwikkelde tot een graad van volmaaktheid, welke voor of na hem nimmer werd overtroffen.
Ten bewijze dat overigens J. N. van Loon als ontwerper ook aan E. H. van der Zee niet onbekend was, moge hier worden vermeld, dat een 6-tal originele ontwerpen van Van Loon destijds werd aangetroffen in de boedel van Eeltjebaas, die deze moet hebben geërfd van zijn grootvader. En vraag ik mij af, moet deze "Tjet Rixt", deze onmisbare schakel in de ontwikkeling van het zo specifiek Nederlandse boeiertype nu werkelijk onder slopershanden komen? (…) Mocht ooit een slopershand de "Tjet Rixt" willen belagen, dan zou ik bijna wensen….., maar neen, zover zal het niet komen! Er is nog een Rijksmuseum "Het Zuiderzeemuseum" en er zijn toch nog wel liefhebbers, die willen helpen de nestor van onze boeiers te redden? (C.J.W. van Waning, 1953, p. 231,232)

Dat ik nog besta, is dus helemaal niet vanzelfsprekend. Ik ben er nog, omdat individuele bewonderaars zich hebben ingespannen voor mijn behoud. Omdat er ondanks mijn deplorabele conditie toch mensen zijn geweest die vonden dat ik niet van het water mocht verdwijnen. Dat ik het zo lang heb kunnen volhouden, ligt natuurlijk aan mijn bouwer, Holtrop in IJlst, die mij sterk als een vrachtschip maakte. Maar uiteindelijk blijf ik als houten boeier kwetsbaar en vergankelijk. Ik heb bewonderaars nodig die mijn kwetsbaarheid onderkennen en die tegelijkertijd van mening zijn dat ik niet mag verdwijnen. Zolang ik bewonderd word, behoort het overleven echter tot mijn wezen.

Jaap Hepkema overlijdt te Leeuwarden op 30 juni 1994 (aan prostaatkanker)



Tot onze droefheid is op 30 juni jl. te Leeuwarden plotseling overleden onze zeer bijzondere neef

JACOB TJEBBO MINDERTS HEPKEMA

op de leeftijd van 72 jaar.

Sneek: W. J. Kijlstra
J. M. Kijlstra-Velzen

De crematie heeft inmiddels plaatsgevonden.

Overlijdensadvertentie uit de Leeuwarder Courant, 7 juli 1994. Opmerkelijk is, dat Jaap niet bijgezet wil worden in het familiegraf in Oudeschoot, maar in stilte gecremeerd wil worden, wat dan ook is gebeurd. Zijn persoonlijke tragedie in de relatie met zijn familie blijft voor ons grotendeels verborgen.

Op 29 augustus 1994 komt de Leeuwarder Courant met het volgende bericht:

Ontmanteling van het bolwerk der Hepkema's

Het was de afgelopen weken een komen en gaan bij het pand van de Hepkema's aan de Willemskade in Leeuwarden. Na het overlijden van Jacob Hepkema, laatste naamdrager van de familie, werd het familiebolwerk ontmanteld. De omvangrijke collectie van boeken, tijdschriften, films en curiosa, in de loop van decennia opgebouwd, werd verdeeld. Nu is het imposante pand leeg. Het gaat in de verkoop.

De voorkamer is donker, zoals het hele huis donker is. Vloer, behang, meubilair en gordijnen ademen de geur van de ouderdom. Aan de muren hangen de schilderijen van grootvader Jacob Hepkema, oprichter van het Nieuwsblad van Friesland, alias Hepkema's Courant. Hier, achter de grote tafel, hielden de Hepkema's kantoor. Vroeger Mindert Evert Hepkema, advocaat, procureur, directeur en mede-eigenaar van de krant; de laatste decennia zijn zoon Jacob.
De bakkelieten telmachine en telefoon staan erbij of ze nooit buiten gebruik zijn geweest en dat is ook zo, verklaart notaris Wiebe Jan Adema. "Het is allemaal in prima conditie. Ik heb foto's uit de periode van de Eerste Wereldoorlog gezien. Toen stond alles in deze kamer er precies zo bij."

Jacob Hepkema was een ordelijk man. Al voor zijn overlijden was tot in detail geboekstaafd wie voor welk deel van de meer dan 10.000 foto's en de respectabele collectie films, boeken en kranten in aanmerking kwam. Een voor een meldden de begunstigde instanties zich de afgelopen weken aan de Willemskade om hun deel van de nalatenschap in ontvangst te nemen.

Vele strekkende meters archiefmateriaal van het krantenbedrijf gingen naar het Rijksarchief, net als het familie-archief van de Hepkema's. Seinvlaggen, boeken, foto's en films waren er voor het Scheepvaartmuseum in Sneek. Een beeld van Tjipke Visser ging naar Warkums Erfskip, de ANWB kreeg historisch beeldmateriaal van vergaderingen en manifestaties uit de jaren dertig, de provinciale bibliotheek verwierf de boeken die het Nieuwsblad voor Friesland uitgaf. En een zeldzaam boekje over mondheelkunde in de negentiende eeuw was toebedeeld aan de Utrechtse Rijksuniversiteit.

Het meeste materiaal dateert uit de jaren dertig. De laatste Hepkema voegde aan de collecties weinig meer toe. Vooral de vele maatschappelijke functies van Mindert Evert Hepkema leverden materiaal op dat de moeite van het bewaren waard is. Hepkema was oprichter en ruim veertig jaar voorzitter van de Vereniging De Friesche Elf Steden, erelid van de LAC Frisia, toen de elite voetbalclub, voorzitter van de Woningbouwvereniging Leeuwarden en van het comité dat de viering van het 500-jarig bestaan van de stad in 1935 voorbereidde. Wat daarvan is overgebleven, kwam grotendeels terecht bij het Leeuwarder gemeente-archief. Daar ligt ondermeer het vuistdikke jubileumboek dat Hepkema ontving bij het 25-jarig bestaan van de Elfstedenvereniging. Achterin zit de stempelkaart van de tocht van 1912, een van de edities die Hepkema zelf uitreed. Verder zijn er schellakplaten met opnames van redevoeringen van Hepkema, radioreportages en evenementen rond de Elfstedentochten. Naalden kwamen mee met de nalatenschap, het archief moet nog op zoek naar een 78-toerengrammofoon. Van de Elfstedenfilms moet nog worden bekeken of ze geconserveerd moeten worden of eventueel overgezet op video.

Het pronkstuk van het legaat is de fraaie houten stereoscoop, aan het einde van de Eerste Wereldoorlog gemaakt door Belgische schrijnwerkers die in Leeuwarden waren geïnterneerd. Aan de achterkant zit een lampje. Binnenin een doordraaimechanisme voor twintig foto's met diepte-effect. Met kleine stukjes hout is op de zijkant de beeltenis gemaakt van de familieboeier Tjet – Rixt, het oudste schip van dit type in Nederland dat nu bij het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen ligt. Bij de stereoscoop zitten acht doosjes met honderden stereoscopische foto's, afgedrukt op glasplaatjes. Veel daarvan zijn meteen te herkennen als stadsbeelden, familiekiekjes op de boot of bij de tennisvereniging. Maar er is ook exotischer materiaal, zoals het bezoek van Hepkema aan een Amerikaanse krokodillenfarm of een Russische reis. En wat te denken van een goedlachse naakte negerin, wier borsten door het viewmasterachtige driedimensionale effect bijna in de ogen van de

kijker prikken? "Een legaat van deze omvang, zulke curieuze dingen, dat kom je maar zelden tegen", zegt Dineke Dam van het gemeente-archief. Zij denkt weken nodig te hebben om de nalatenschap te ordenen en te verwerken. "Gelukkig dat mensen van ons bestaan weten. Anders raakte dit allemaal in de vergetelheid." (LC, 29 augustus 1994)

Mijn bestaan als boeier is niet los te denken van Hepkema's krantenbedrijf. Van Jacob Hepkema, de grondlegger van het bedrijf, brengt het tot grote bloei en hij wordt een vermogend man. Op zijn oude dag, als hij het bedrijf over heeft gedragen aan zijn zoon Tjebbo, schaft hij mij aan om in stijl zijn oude dag op de Friese wateren te kunnen doorbrengen. Een jaar later worden zijn beide zoons eigenaar van de boeier, wat voor hem niets uitmaakt.
Na tien jaren, na zijn overlijden, lijken mijn jaren echter geteld. Maar dat duurt niet lang. Ik kom in 1923 in een fantastisch schiphuis in Heerenveen te liggen en vooral de jongste zoon van Jacob, Mindert Hepkema, zeilt regelmatig met mij.
Ook word ik verhuurd. Jan de Wagt gebruikt mij als charterschip.
Mindert is een uiterst ambitieus man, net als zijn vader, maar mist diens gevoel voor verhoudingen, diens bescheidenheid. Hem ontbreekt het bewustzijn dat hij eigenlijk thuis hoort op het platteland, in het dorpsleven tussen de boeren en de arbeiders. De neiging om z'n eigen gang te gaan en zich niet tegen te laten houden door anderen, wordt bij Mindert daarom een minder aangename eigenschap, die in zijn functioneren ook voor problemen zorgt. Maar hij is tegelijkertijd buitengewoon ondernemend en betrokken en ook ik heb daarvan geprofiteerd.

Na de Tweede Wereldoorlog breekt er een moeilijke tijd aan. Minderts gedrag staat ter discussie in verband met zijn collaboratie als directeur van een krantenbedrijf met de bezetter. In 1945 krijgen de collaborerende kranten een verschijningsverbod. Onverwacht overlijdt Mindert in 1947. Zijn enige zoon Jaap Hepkema wordt mijn beheerder namens de gezamenlijke erfgenamen. Jaap is als persoon zo ongeveer het tegendeel van zijn vader. Hij wordt erfgenaam van het krantenbedrijf, maar hem ontbreekt de ondernemingsgeest om na de oorlog weer iets van het bedrijf te maken. Onder zijn verantwoordelijkheid gaat het krantenbedrijf van de Hepkema's in de jaren vijftig ten onder. Drie generaties Hepkema betekenen daarmee de opzienbarende opkomst, de bloei en de snelle ondergang van een bolwerk.
Jacob Jr. heeft ook helemaal niets met mij en ook mijn naamgenoot, de grote salonkruiser, kan hij missen als kiespijn. Die laatste wordt dan ook vlot verkocht, in 1951, maar wat moet hij met mij? Een oude boeier die hard toe is aan een kostbare restauratie, terwijl de nieuwe bewindvoerder helemaal geen zin heeft om met mij uit zeilen te gaan, laat staan geld aan mij uit te geven. Voor een rottende boeier op leeftijd zijn uiteraard geen kopers te vinden, zodat sloop als onvermijdelijke optie overblijft. Dankzij de bloei van Hepkema's krantenbedrijf en de liefde van twee generaties Hepkema heb ik meer dan honderd jaar overleefd. Dankzij de negatieve ambitie en de onverschilligheid jegens mij van de laatste Hepkema ben ik echter

gered. Met passiviteit doe je geen goed, maar neem je ook geen fatale beslissingen. Dankzij Jaap overleef ik nog enige jaren, waarna er toch nog iets voor mij verandert. Mijn toekomst wordt die van museumschip, wat de opmaat wordt van een verjongingskuur. Maar daarna heb ik de wereld verbaasd door als jonge Feniks uit het rottende eikenhout te verrijzen.



Enkhuizen, 2007. De Tjet Rixt na tien jaren van restauratie weer in volle glorie in de haven van het Zuiderzeemuseum. (Foto: ZZM)

Een herenhuis anno 1993 met de inrichting van 1913

Blijkbaar had Mindert Hepkema het te druk om tijdens zijn leven iets aan de inrichting van zijn fraaie herenhuis aan de Willemskade te doen. Of hij vond het helemaal niet nodig zijn woninginrichting aan te passen aan de mode van zijn tijd. Hoe dan ook, zijn woonkamer, gang en kantoor zijn door de jaren heen vrijwel onveranderd gebleven. Dat blijft ook zo als Anna met haar zoon Jaap vanaf 1947 de hoofdbewoners van het huis zijn. Anna is ziek en Jaap is van nature geen ondernemer, maar een beheerder. Hij zorgt voor orde in de lichte chaos die Mindert heeft laten ontstaan en daar is het bij gebleven. Het krantenbedrijf weet hij op die wijze, ondanks de hulp van zijn ooms Adriaan de Koningh en Sietse Hepkema, niet tot een gezond lopend bedrijf om te vormen. Om in leven te blijven, beheert Jaap het geërfde vermogen en doet hij enig werk in de advocatuur. Jaap is zorgvuldig, hij zorgt, hij renteniert en is met dat beheer zo ongeveer de tegenpool van zijn ondernemende vader. Het herenhuis aan de Willemskade blijft bij hem nog bijna een halve eeuw in de staat van begin 1900. Het behoud van het bestaande treft ook mij, Tjet Rixt. Ook aan mij wordt niets veranderd. Ook ik blijf bij Jaap in de staat van voor de Eerste Wereldoorlog. Voor mij is stilstand echter achteruitgang.



Leeuwarden, Willemskade 12, gang naar de achterdeur. 1923



Leeuwarden, 1993. Herenhuis Willemskade 12:Gang naar de voordeur.



Leeuwarden, Voorkamer van het Herenhuis Willemskade 12. Boven in 1914, onder in 1993.

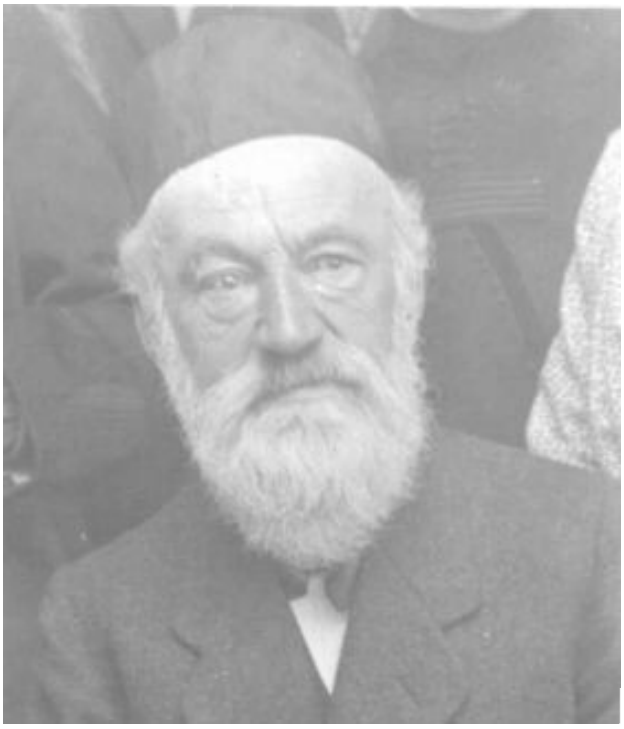


Leeuwarden, 1914,Willemskade 12: eetkamer begane grond.

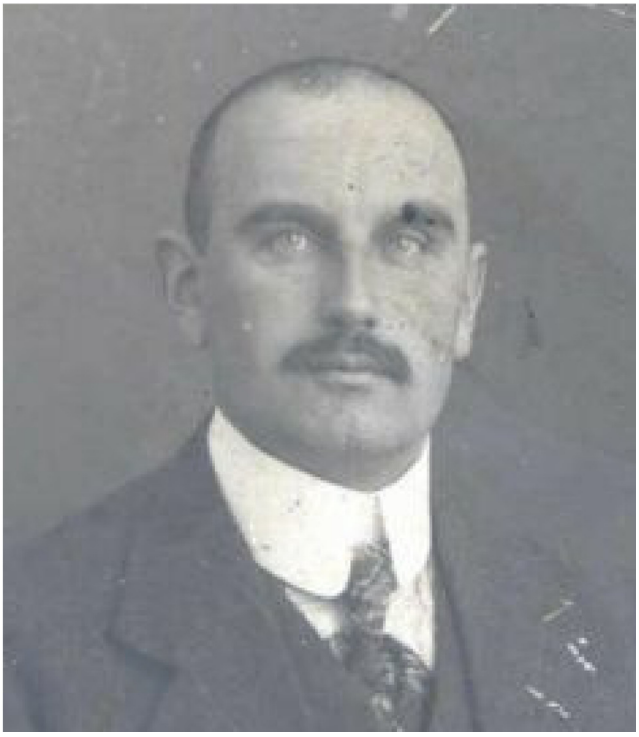


Leeuwarden, 1993: Willemkade 12: eetkamer, met aan de wand een geschilderd portret van Jacob Hepkema (1845-1919), geschilderd door Ids Wiersma.

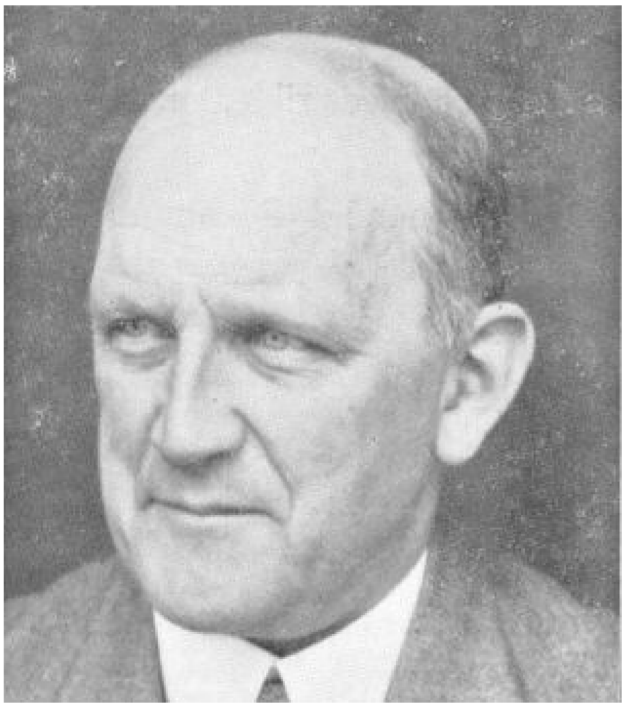
Summa Summarum: Mijn vier Hepkema-mannen



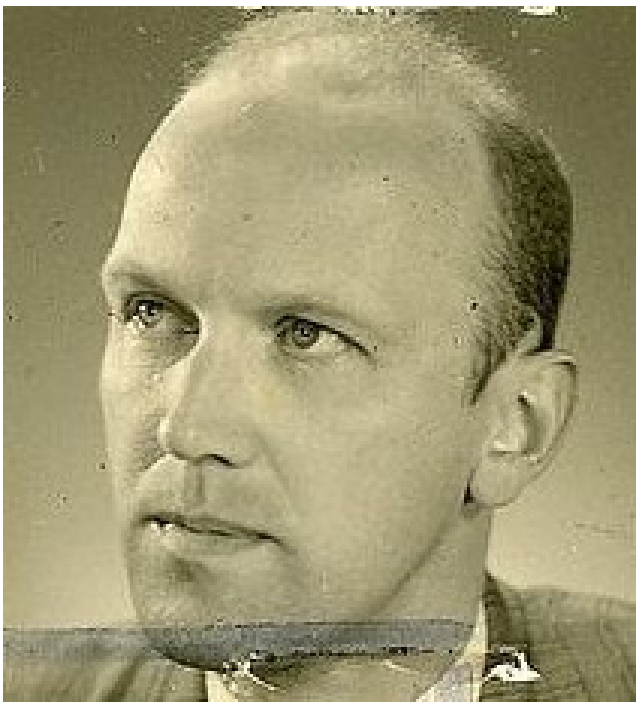
Jacob Hepkema. Hij nam mij bij zich toen ik al wat ouder leek, maar hij bewonderde mij. Van 1910-1919.



Tjebbo Hepkema. Hij voer met mij zoals het hoorde, verantwoord en correct. Van 1910 tot 1929.



Mindert Hepkema. Hij showde met mij op de momenten die hem goed uitkwamen. Varen met hem was altijd een feest en ook wel eens een strijd. Van 1910 – 1947.



Jaap Hepkema. Hij zag niets in mij en was blij dat hij mij kwijt raakte. Wel beroofde hij me daarbij van mijn identiteit, m'n opmerkelijke naam, omdat ik hem met die naam te zeer bleef binden aan z'n vader. 1947 – 1954.

Summa Summarum: Mijn tien Hepkema-eigenaren

Tijdens mijn leven bij de Hepkema's heb ik vooral te maken met Hepkema-mannen. Zij zijn niet altijd mijn eigenaren. Na het overlijden van Tjebbo in 1929 zijn dat vooral vrouwen.

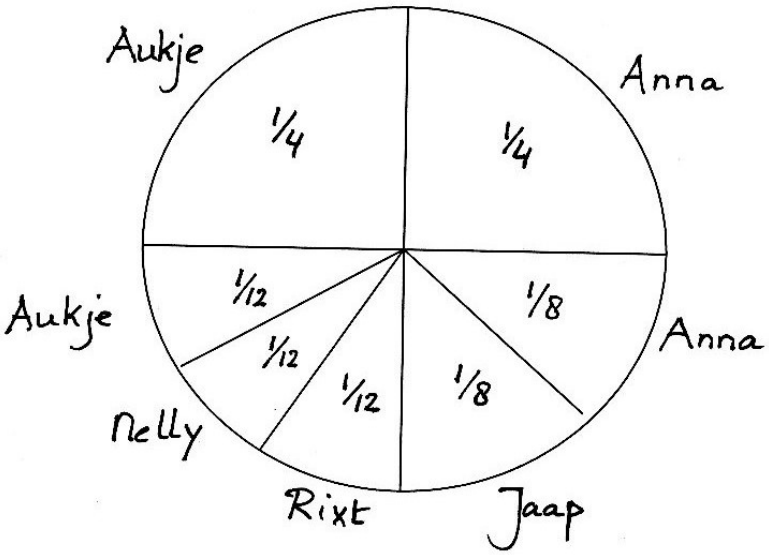
1909 Jacob Hepkema koopt mij van dhr. Lefering.

1910 Jacob doet mij onderhands over aan zijn zonen Tjebbo en Mindert. Als Jacob in 1919 komt te overlijden, val ik daarom buiten de erfenis. Ik blijf gewoon gemeenschappelijk bezit van Tjebbo en Mindert. Jacobs vrouw Richtje en dochter Tjeerdje naar wie de boeier is vernoemd, worden daarom nooit mede-eigenaren.

1929 Tjebbo overlijdt. Ik word voor de helft een onverdeelde boedel. Mijn andere helft blijft van Mindert.

1947 Mindert overlijdt. Mijn andere helft wordt daarmee eveneens een onverdeelde boedel. Ik word nu volledig bezeten door de gezamenlijke erfgenamen en wel in de volgende verdeling:

Tjebbo-helft **Mindert-helft**



1954 Jaap koopt de erfrechten af om mij als enig eigenaar zonder ruggespraak te kunnen verkopen. De erfgenamen met de meeste rechten op mij zijn de weduwen Aukje Bakkers en Anna Kijlstra. Zij geven Jaap de vrije hand. Degene die moeilijk doet over de (ver)koop van haar aandeel in mij, is Rixt Achenbach-Hepkema. Zij bezit mij voor 1/12 deel, woont in Duitsland en heeft nooit enige belangstelling voor mij getoond…. tot dit moment.



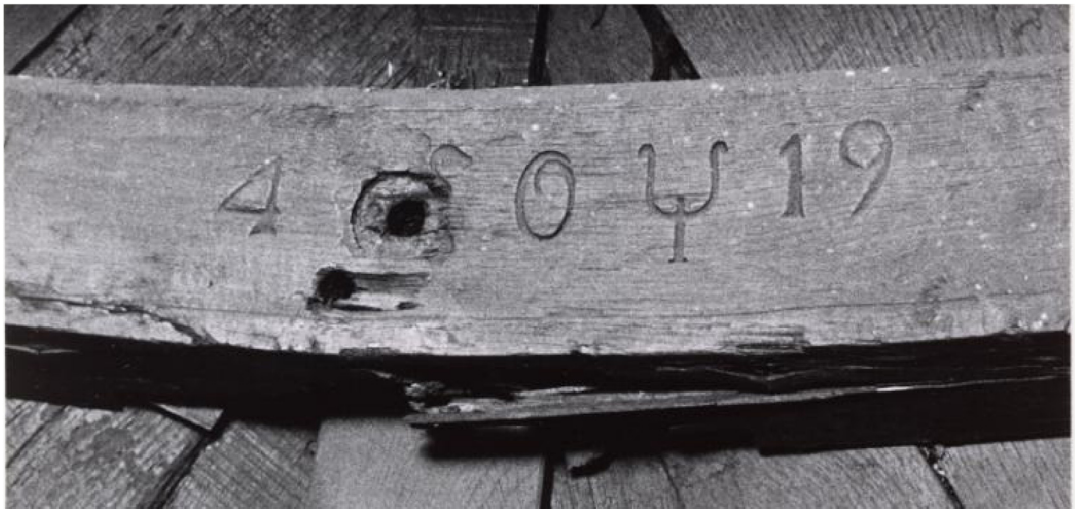
Rixt Hepkema (1908-1990) op ongeveer 5 jarige leeftijd. Veertig jaar later zal zij degene zijn die weigert haar erfdeel in de boeier Tjet Rixt aan Jaap te verkopen, dat zij in 1929, op twintigjarige leeftijd heeft gekregen bij het overlijden van haar vader: Tjebbo Hepkema.

3. Een verlate verjongingskuur en mijn elektrificatie



Enkhuizen, Krabbersgat, 1965:De Hilda op een van haar laatste zeiltochten.(Foto: FSM)

In de zomer van 1954 lig ik voor de wal bij het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen. Eigenlijk is het een wonder dat ik de reis van Leeuwarden naar Enkhuizen heb volbracht. Mijn ribben zijn immers zo rot als een mispel. En hoewel ik er van buiten nog heel aardig uitzie, is de stevigheid van mijn body toch wel verdwenen. Veel van de leggers en krommers in mijn buik zijn verrot. Eigenlijk kan ik zo in elkaar zakken, ook al zijn mijn huid en ook mijn dek nog redelijk goed. Ik kan door die inwendige slapte ook niet voorkomen dat ik lek. Zelfs als ik stil voor de kant lig. In Heerenveen moet er wel twee keer in de week gepompt worden, anders zou ik langzaam en in stijl tot mijn dek onder water verdwijnen. Maar dat alles is voorkomen. Mijn Vrienden van het Zuiderzeemuseum hebben me niet alleen overgenomen, ze hebben ook wat geld gevonden om mij een "grote beurt" te geven. Drieduizend gulden kunnen zij besteden. Dat is meer dan ik op dat moment waard ben. Mijn vrienden hebben het geld ook heel goed besteed, maar al vrij snel blijkt, dat ik onverzadigbaar ben als het gaat om het herstellen van achterstallig onderhoud, om werk aan mijn corps.



Tjet Rixt: een legger met brandmerk. Een gebeiteld merk i.v.m. het patentrecht, zoals Robert Zijp (2005) beschrijft. Vlnr.: 4 = het doorlopend jaarnummer, het vierde schip dat gemeten is, dan het rijksmerk (staande leeuw met pijlen en zwaard), de jaarletter, het kenmerk van Sneker meter en de tonnage waarover betaald moest worden. Is dit wel een originele legger van de TR? Dergelijke brandmerken waren verplicht i.v.m. het patentrecht 1819 en 1894.Voor ons van belang is de jaartelling. Deze werd in 1834 ingevoerd en werd aangegeven met een letter. De A in 1834, B in 1835 etc. De letter L werd overgeslagen. Voor 1858 werd de Z ingeslagen.
In 1859 begon men overnieuw met een ander lettertype. Hier is de O ingeslagen als jaarletter. Dat zou dus 1847 zijn. De Y is kenteken van de scheepsmeter uit Sneek en het getal 19 duidt op de tonnage. Dat was het product van de gemiddelde lengte x breedte x holte. Voor de Tjet Rixt lijkt 19 ton wat weinig, hoewel de berekeningswijze nogal eens onduidelijk is. Gemiddeld LxBr.xH = 10.00 x 3.00 x 1.00 = 30 ton. De boeier Friesland van Minnema de With stond echter ook met 20 ton in de boeken. Ik vermoed echter, dat deze legger afkomstig is van een ander schip en ooit gebruikt is bij een reparatie aan de TR. Het was in dat geval ook niet bezwaarlijk het rijksmerk, de leeuw, weg te boren om een slotbout aan te brengen. (Foto: FSM)

Ik heet nu ook geen Tjet Rixt meer. Dat vond Jaap niet goed. Ik voel de naamsverandering als karaktermoord, maar het is niet anders. De directeur van het museum, de heer Bouma, heeft gezegd dat ik van nu af Hilda heet. Dat is dus even wennen. Als dat maar geen ongeluk brengt. Een oude dame moet je immers niet herdopen. Varen met mij is wel een risico geworden. Mijn binnenkant is zoals gezegd rot. Van buiten lijk ik nog heel wat, maar van binnen is het mis. Met die leggers en krommers waarvan vele als een spons zo zacht zijn, kan je tijdens de vaart je huid niet meer strak houden en dan maak je water door de naden. Nadat ik in 1954 naar mijn nieuwe thuishaven Enkhuizen ben gebracht, word ik zo snel mogelijk inwendig versterkt. Ik hoef gelukkig nog niet vervoerd te worden op een dekschuit. Op die manier is jaren later de boeier Catharina naar de werf in Workum gegaan, maar zij was dan ook een wrak en dat ben ik nog niet. Wel wordt direct stevig eikenhout gekocht om mijn constitutie weer op sterkte te brengen. Dat wordt gevonden om de hoek. De dubbele sluis bij Terhorne, aan de noordkant van het Sneekermeer, is door bombardementen aan het einde van de oorlog verwoest. Na de oorlog wordt bovendien het werk aan het nieuwe Prinses Margrietkanaal afgerond en daarbij is een nieuwe dubbele sluis aangelegd naast de oude sluis van Terhorne. Begin jaren vijftig is het nieuwe kanaal gereed. In de jaren daarna wordt de oude sluis afgebroken. De meerpalen van de sluis zijn voor mij verzaagd in planken en daarmee is mijn vlak, mijn platte buik, verstevigd. Overigens is die oude sluis niet helemaal afgebroken. Een deel ervan is omgebouwd tot een schiphuis. Voor mijn vriendin, de boeier Friso. In dezelfde tijd dat ik verkocht ben aan het Zuiderzeemuseum, is zij aangekocht door de Provincie Friesland om als statenjacht te dienen. De provincie heeft zelfs even aan mij gedacht, maar de Friso is van 1894, dus vijftig jaren jonger dan ik en ze is beter onderhouden. Zij werd het en heeft een ligplaats gekregen midden in het Friese waterland, in een schiphuis dat gemaakt is van een restant van de oude Terhornster sluis. Maar ik heb, anders dan de Friso, hout van die sluis in m'n buik. Daarmee kan ik voorlopig weer het ruime water op zonder gevaar te lopen onderweg te zinken.





Terhorne, luchtfoto van de nieuwe sluis, met rechts het schiphuis voor het Statenjacht.

In Enkhuizen mag ik dienst doen als museumschip. Ik ben immers heel bijzonder en toch wat monumentaler dan die oude vissersschepen die het museum ook heeft verzameld. Ook worden er plannen gemaakt voor een heuse restauratie. De scheepsbouwer Broek in Zwartsluis mag daar aan beginnen. In hun enthousiasme of naïviteit zeggen de opdrachtgevers "dat alles gesloopt moet worden wat rot is." Nou, ik was op dat moment bijna helemaal rot, alleen zag je dat niet aan de buitenkant. Scheepsbouwer Broek heeft dus werk genoeg aan mij en met regelmaat stuurt hij een rekening naar de opdrachtgevers. En ja, op dat soort bedragen is niet gerekend. De restauratie in Zwartsluis moet dus onderbroken worden. Dat neemt niet weg, dat ik me dankzij deze zorg al veel beter voel. Terug in Enkhuizen probeert de restaurateur van het museum, Marchienus de Jonge, mijn restauratie te voltooien. Ik ben na ruim vijf jaren van grootonderhoud in een conditie geraakt, dat ik wel weer zin heb om gewoon wat te varen zoals ik vroeger deed. Mijn Vrienden die zoveel geld aan mij besteed hebben, wil ik ook wel iets teruggeven. In 1960 mag ik daarom schitteren tijdens de lustrumreünie van de Stichting Stamboek voor Ronde en Platbodemjachten, die in mijn vertrouwde Friesland wordt gehouden. Wel opmerkelijk vind ik, dat ik als Friezin aanvoerder wordt van de Hollandse vloot in de ontmoeting met de Friese vloot. Dat zal wel te maken hebben met mijn thuishaven Enkhuizen. Maar het voelt onwennig. In de loop van de jaren zestig wordt me echter duidelijk, dat ik toch niet zo goed ben opgeknapt dat ik zonder verdere klachten verder kan. Zo rond 1965 maak ik daarom mijn laatste zeiltocht, ik doe nog wel eens wat representatief werk, maar dan zetten ze me in 1966 op de kant. Op het droge, om nu eens ècht gerestaureerd te worden.
Marchienus de Jonge gaat weer met mij aan de slag, maar het werk is nog lang niet klaar als hij in 1969 met pensioen gaat.



Enkhuizen, 1995. Tijdens een Vriendendag van het ZZM wordt de Hilda met instemming van de familie Hepkema teruggedoopt tot Tjet Rixt. Onder die naam is ze klaar voor de definitieve restauratie. Het naamplaatje is voor de gelegenheid opgepoetst en aangebracht. (Foto:collectie FSM)

Als er offertes worden gevraagd bij werven om de restauratie te voltooien, blijkt al spoedig dat dit een onhaalbare zaak is. De bedragen die daarvoor gevraagd worden zijn zo hoog, dat het Zuiderzeemuseum de uitgave van zoveel geld alleen aan mij niet kan verantwoorden. Het museum heeft echter weer een eigen restaurateur, Erik Slagmoolen, en die zal zich met mij bezighouden. Voor het zover is, zijn we echter alweer jaren verder. Al die tijd lig ik in een loods. Wel lekker droog en beschut, maar toch niet het ware milieu voor een zeilschip.

Het duurt tot 1994 voordat er echt werk wordt gemaakt van die grondige restauratie. Adriaan de Koningh uit Andijk heeft zich beijverd om mij weer in de vaart te krijgen en met zijn moeder Tine Slager zelfs meebetaald aan de eerste kosten. Erik Slagmoolen, die bijzondere scheepstimmerman uit Andijk en in dienst van het Zuiderzeemuseum, heeft vervolgens meer dan tien jaren aan mij mogen werken. Ook nu vallen de kosten natuurlijk tegen. Mijn restauratie is veel duurder dan de nieuwbouw van een boeier van mijn lengte. Uiteindelijk wordt er een bedrag van meer dan een half miljoen euro aan mij gespendeerd en dat schept natuurlijk wel verplichtingen voor de toekomst. Ik moet daarvoor wel wat terugdoen.



Enkhuizen, 1995. De Tjet Rixt wordt klaargemaakt voor de grote restauratie. (Foto's: FSM)





Enkhuizen, 1995. Conservator Thedo Fruithof is ingenomen met de mogelijkheid om de boeier de oude naam 'Tjet Rixt' weer terug te geven en heeft de oude naamplaatjes maar even opgepoetst. (Foto: ZZM)

Mijn eerste restauratie van 1954 tot 1956 herinner ik me vooral als een mislukking. Het museum wist niet wat het wilde en de scheepsbouwer was niet capabel. Er was geen uitgewerkt plan, er waren geen tekeningen, ik werd gewoon achtergelaten bij Th. Broek, huis- en scheepstimmerman in Zwartsluis. Een eenmansbedrijfje met onvoldoende capaciteit en kwaliteit om zo'n grote klus aan mij met succes te volbrengen. Ik stond er onder een afdak dat te klein was. De werf had helemaal geen enkele ervaring met het restaureren van een boeier. Broek was punterbouwer. Eigenlijk is het een raadsel waarom ik bij deze man terecht ben gekomen. Wellicht was hij goedkoop… Omdat niet van tevoren onderzocht is hoe mijn conditie was en er geen uitgewerkt plan is gemaakt aan de hand waarvan het restauratieplan aan te sturen is, kon het gebeuren dat deze arme timmerman in Zwartsluis zich volledig vertilt aan het werk aan mijn omvangrijke corps. Ik word uiteindelijk door mijn Vrienden van het ZZM bij de werf weggehaald. De timmerman verzucht op enig moment: "Ik wil eerlijk bekennen, dat dit werk….haast geen werk is om te beginnen, maar ja, wij zullen het proberen, dat het moge gelukken. Moest ik er aan beginnen, dan zag ik er heus van af."



Enkhuizen, scheepsbouwer Erik Slagmoolen aan de slag met de uiteindelijke restauratie.



In een vroeg stadium van de restauratie wordt de schroefaskoker aangebracht. (Foto's: ZZM)







De Tjet Rixt tijdens de restauratie in Enkhuizen (Foto: collectie FSM)

Erik werkt al die jaren niet continu aan mij. Hij heeft thuis in Andijk een eigen werkplaats waar hij jollen en roeiboten maakt. Drie dagen in de week is hij als restaurateur werkzaam bij het Zuiderzeemuseum en dan werkt hij aan mij. Hij is een bescheiden man, maar ik merk dat hij buitengewoon vaardig is als restaurateur. Daarbij is hij compromisloos. Als ambachtelijk vakman wil hij alleen maar goed werk afleveren.

Dat perfectionisme leidt in de praktijk wel eens tot probleempjes, want alles goed doen is niet de snelste weg, maar het werkt wel in mijn voordeel. Heel belangrijk is ook, dat hij voor mij hout gebruikt van prima kwaliteit. Hout dat lang genoeg als stam in het water heeft gelegen en daarna goed gezaagd en voldoende gedroogd is. Het vak van restaurateur heeft hij onder meer geleerd in Amsterdam, bij het Scheepvaartmuseum op de museumwerf 't Kromhout. Daar wordt hij begin jaren zeventig gevraagd om te komen werken en acht jaren later vraagt het Zuiderzee-museum of hij niet naar Enkhuizen wil komen. Dat doet hij en daarmee heeft het museum een man aangetrokken die in staat is van mijn restauratie iets bijzonders te maken. Sommigen denken dat restaureren gemakkelijker is dan nieuwbouw, maar die mensen vergissen zich. Het museum zou ook veel goedkoper uit zijn geweest als ze mij niet lieten restaureren, maar gewoon een nieuwe boeier hadden laten bouwen. Maar waarom zou een museum dat doen? Zelfs een replica van mij is een schip zonder geschiedenis, terwijl de restauratie van mij leidt tot iets bijzonders: een boeier met een verleden, die in 1838 te water is gelaten en na meer dan anderhalve eeuw,

dankzij deze restauratie, fraaier dan ooit, weer vaart alsof er niets aan de hand is. Maar wel voor het museum! Voorwaarde is, dat de restauratie inderdaad het schip oplevert in oorspronkelijke vorm en dat behouden is gebleven wat nog bruikbaar is. Zo is van mijn dek en kajuit nog heel wat te gebruiken en ook vele inhouten in mijn kont zijn nog goed. Wel hout dat Holtrop in 1838 heeft gebruikt.
Het is niet interessant om een oude boeier op te knappen op een wijze dat er uiteindelijk een goed schip tevoorschijn komt, dat er echter anders uitziet dan het oorspronkelijk was. Historisch verantwoorde restauratie vereist daarom een studie naar de oorspronkelijke bouwwijze en het oorspronkelijk uiterlijk van het schip. Voor de scheepstimmerman is nieuwbouw daarom eenvoudiger dan restauratie. Nieuwbouw verloopt in beginsel zonder verrassingen, in tegenstelling tot een restauratie. De werkzaamheden aan mij in de jaren vijftig, bij Broek in Zwartsluis, vielen tegen, omdat bij de verwijdering van iedere spant nieuwe ellende tevoorschijn kwam. Bijna altijd is er veel meer slecht en rot dan van tevoren wordt gedacht. In Enkhuizen heeft Erik mij geheel ontmanteld en opnieuw opgebouwd met nieuw, gezond hout.

Heel ironisch vind ik, dat mijn vorige eigenaren mij jarenlang hebben verwaarloosd en daarmee hebben behoed voor al te veel veranderingen. Niemand heeft echt rare vertimmeringen aangebracht. Ik was nog aardig zoals ik was in 1838. Mijn oude vormen konden daarom zonder veel veranderingen omgezet worden in nieuw werk, zodat ik er daarna weer uitzie als in 1838. Wel een vreemd gevoel hoor. Je bent meer dan 150 jaren oud, je voelt je als herboren en je draagt je oude ornamenten (maar ook die geheel vernieuwd) als vanouds. Dat heet een wedergeboorte!



De Tjet Rixt tijdens de restauratie. Hier met een nieuw zeilwerk en talloze nieuwe spanten. Nieuwe gangen en een nieuw berghout etc. (Foto: collectie FSM)





Enkhuizen, 2007. De Tjet Rixt na de restauratie te watergelaten. (Foto: Zuiderzeemuseum)



Andijk, 2007. Restaurateur Erik Slagmoolen.(Foto: Stephan Kraan)

Anders dan bij de eerste restauratie in Zwartsluis is er in 1995 door het ZZM eerst een serieus restauratieplan gemaakt. Ook om duidelijk te stellen wat de uitgangspunten zijn van de restauratie. Zo is het een voorwaarde dat de restauratie verifieerbaar is. Het schip wordt daartoe opgemeten en onderdelen worden gefotografeerd. Het behoud van het oorspronkelijke materiaal is ondergeschikt aan de verifieerbaarheid. Het gaat erom, dat het schip behouden blijft en gebruikt kan worden zoals dat rond 1930 het geval was.

Met de grondige voorbereiding van deze restauratie moet ook voorkomen worden, dat er zoals in de jaren vijftig bij scheepstimmerman Th. Broek vol goede moed wordt begonnen aan een klus die niet te overzien is en daarom uitmondt in een proces "van voortschrijdende tegenspoed bij de restauratie in Zwartsluis 1954 – 1956." (Dossier TR, ZZM). Reeds in november 1993 heeft Erik Slagmoolen daarom een restauratierapport gemaakt, waarin hij aangeeft welke onderdelen in goede staat verkeren en welke vervangen moeten worden. Zijn conclusie is, dat ongeveer 60% van het schip vervangen moet worden. Dat werd wel 90%. Hij heeft mijn restauratie voltooid in 2007.

Elektrificatie

Bij de restauratie is ook mijn oude scheepsmotor vervangen door een moderne scheepsdiesel. Bij de inbouw van de scheepsdiesel in 2007 stond Erik Slagmoolen voor een dilemma. Traditioneel heeft een boeier een bollestal van waaruit je vrijwel ongehinderd de kajuit in kunt lopen. Zonder steile trapjes, zonder over een brugdek te moeten kruipen. Nee, meestal een vrijwel gelijkvloerse doorgang. Zo'n gemakkelijke doorloop voorkomt tevens, dat er een schuifluik in het kajuitdak nodig is. De versiering langs het kajuitschot in de kuip wordt daarom ook niet onderbroken door een schuifluik. Omdat ik voorzien ben van een zelflozende kuip, moeten mijn gasten echter wel met een steil trapje afdalen in de kajuit. Een boeier is een 19e eeuws ontwerp van een zeilschip, waarbij geen rekening is gehouden met de inbouw van een hulpmotor, want scheepsmotoren voor dergelijke schepen bestonden nog niet. De latere inbouw van een hulpmotor vereist daarom wel enige creativiteit. Het grootste deel van mijn bestaan heb ik het kunnen redden zonder (hulp)motor. Ik kan immers gezeild worden. Voor die momenten dat het zeilen niet mogelijk is of dat er enige ondersteuning van de windkracht moet zijn, wordt de vaarboom gebruikt. Als de Hepkema's in 1921 de bakdekkruiser Hildegard aanschaffen, kan deze mij bij windstilte of vervelende tegenwind slepen. Vanaf 1925 beschik ik over een eigen motor, een benzinemotor van 10 pk. Ik meen een Coventry Victor, een boxermotor met twee liggende cylinders, die onder mijn zelflozende kuipvloer past. Zo'n zelflozende kuip is in die tijd heel bijzonder voor een boeier. In 1930 krijg ik een nieuwe motor die wat sterker is, een vier-cylinder Universal. Weer een benzinemotor. De diesels uit die jaren zijn immers te groot en te zwaar voor mij. Bovendien stink ik dan van voor tot achter naar gasolie. Na de Tweede Wereldoorlog wordt het aanbod van scheepsdiesels voor jachten wel groter, maar eigenaren van zeiljachten geven nog lange tijd de voorkeur aan lichte benzinemotoren die bovendien soepeler lopen. In die tijd zijn dat soms omgebouwde motoren die eerst in een auto dienst hebben gedaan en vaak echte scheepsmotoren. Dus geen gemariniseerde automotoren zoals de huidige scheepsdieseltjes, maar echte scheepsmotoren met een laag toerental en gebaseerd op een eenvoudige techniek. Ze hebben bijvoorbeeld geen kopkleppen (met de bovenliggende nokkenas en hoge cylinderkop), maar zijkleppen (die nooit afgesteld hoefden te worden). Daardoor hebben ze een geringe inbouwhoogte en passen ze in schepen die niet ontworpen zijn voor inbouw van een scheepsmotor. Bekende merken voor benzinemotoren zijn Penta, Albin, Coventry Victor en Solo. Na de Tweede Wereldoorlog krijg ik weer een andere motor. Een gereviseerde Citroën–automotor van 30 pk., die mij een snelheid geeft van 8 km. per uur. Zeilende met een matig windje houd ik dat gemakkelijk bij.

Die motoren worden belangrijk als ik vanaf 1925 verhuurd wordt als charterschip. Met betalende gasten moet je meer planmatig kunnen varen en mijn motorisering helpt daarbij. Tegenwoordig kan ik me niet meer voorstellen dat een groot zeiljacht

geen scheepsmotor heeft, maar tot de Tweede Wereldoorlog is dat heel normaal. Als ik in 1953 verkocht wordt aan de Vrienden van het Zuiderzeemuseum, wordt daarbij speciaal vermeld, dat ik inclusief de scheepsmotor in andere handen over ga. Het was toen bij de verkoop van een schip nog niet vanzelfsprekend dat de scheepsmotor ook bij het schip hoorde. In 1945 schreef Ir. J. Loeff in het standaardwerk De Zeilsport:
"Het aantal zeiljachten dat voorzien wordt van een hulpmotor, neemt elk jaar toe. Terwijl de grote zeegaande kruiserjachten reeds sedert jaren niet anders gebouwd worden dan met een motor, werd dit hulpmiddel lange tijd door de bezitters van toerjachten voor de binnenwateren met een zekere minachting beschouwd, terwijl de echte "dagzeilers" het denkbeeld van een motorische hulp ver wegwierpen." (Van Kampen, 1945, p. 291) Hij vindt het echter verstandig bij de bouw van een nieuw jacht toch rekening te houden met de mogelijkheid eventueel een hulpmotor in te bouwen. Ik ben echter van 1843 en heb jaren onbekommerd zonder brommend monster in mijn buik, stilletjes met hulp van de wind, over het water kunnen glijden. Dat is pas de laatste jaren veranderd. Het nieuwste is echter, dat die ronkende diesel tot zwijgen kan worden gebracht met een stille, elektrische aandrijving en ik ben uitverkoren om dat te mogen demonstreren.



Enkhuizen, 2007. De restauratie is voltooid. In de kuip zichtbaar de 'omgekeerde' motorkast die de stuurman (on)behoorlijk in de weg kan staan. (Foto: collectie A. de Koningh, Warns)



Grouw, 1935. De Tjet Rixt wordt gesleept op de Peanster Ee richting Nes, waarschijnlijk door de bakdekkruiser Tjet Rixt, hoewel de boeier in die tijd wel een hulpmotor heeft (Foto: FSM)



Tjet Rixt in 2009. (Foto: SEFF, Grouw)

Soms zie je bij een boeier de motorkast vrij in de kuip staan, zodat er tussen motor en kajuitschot ruimte blijft. Er blijft dan echter weinig ruimte voor de bevestiging van de schroefas aan de motor, zeker bij een tamelijk forse scheepsmotor.
Bij mij is dat probleem opgelost, door de grote scheepsdiesel omgekeerd in de kuip te plaatsen. De voorkant van de motor kijkt achteruit, in mijn achterhuisje. De schroefas gaat naar voren en dan via een V-koppeling weer naar achteren, door de koker. De doorgang naar de kajuit blijft op deze manier vrij, maar de grote motorkast onder mijn hennebalk is geen fraai gezicht en zit de stuurman in de weg, want die heeft geen beenruimte meer.

Ik heb anders dan honderdvijftig jaar geleden, toen het heel rustig op het water was en motorschepen nog niet bestonden, tegenwoordig echt een sterke motor nodig om veilig te varen. Maar toch vind ik de oplossing met een zware diesel die in mijn achterhuisje staat te ronken niet meer dan een noodoplossing en mijn stuurman denkt er niet anders over, want die mist de ruimte om zich bij het zeilen vrij te bewegen aan de helmstok.



Grouw, 2009. Tjet Rixt onder zeil (geholpen door haar elektrische voortstuwing) op het Pikmeer. (Foto: Anton Schiere, SEFF)

Als je echter bijzonder bent, is er ook altijd een bijzondere oplossing voor dat probleem. Ik was ook niet de enige die wat moeite had met de plaats van de scheepsmotor. Vervolgens blijken er mensen te bestaan, die het aandurven in mij te investeren op motorisch gebied. Waarom niet een experiment met een aandrijving die in 2009 nog futuristisch werd genoemd? Geen betrouwbare diesel als hulpmotor, maar een elektrische aandrijving. Dan ben ik verlost van die grote motorkast in de kuip en zal ik bij windstilte, bij tegenwind op smal water en bij bruggen en sluizen geruisloos voortglijden zonder enig geronk. De plannen klinken mij veelbelovend in de oren, de benodigde sponsorgelden komen beschikbaar en de techniek blijkt aanwezig te zijn. Met vereende krachten ben ik omgebouwd en geëlektrificeerd. Het is aanpakken, want ik moet die zomer in Grouw bij de vlootschouw zijn ter gelegenheid van de 161e Algemene Vergadering van de Koninklijke Zeilvereniging Oostergoo. Daar wordt ik verwacht, zoals dat ook meer dan honderd jaar geleden al het geval was. Wat ik heel positief vind, is de ruimte die door de nieuwe techniek in de kuip is ontstaan en de rust die deze moderne voortstuwing geeft. Geen lawaai en geen getril. Ook vind ik het leuk om de oudste nog varende boeier van Nederland te zijn met de modernste voortstuwing. Maar er zijn ook bezwaren van mijn kant. Mijn

buik is volgepropt met 16 zware accu's en door m'n hele romp zijn dikke elektriciteitskabels aangelegd, wat toch wel een bezwaar is. Ook is mijn actieradius beperkt. Er is er een dieselaggregaat nodig om zo nodig mijn accu's bij te laden, zodat ik niet geruisloos stil kom te vallen.



Foto:Bellmann-Drive Technology.



Grouw, 2009. De Tjet Rixt voorzien van een elektrische aandrijving. (Foto: Bellmann E-drive)



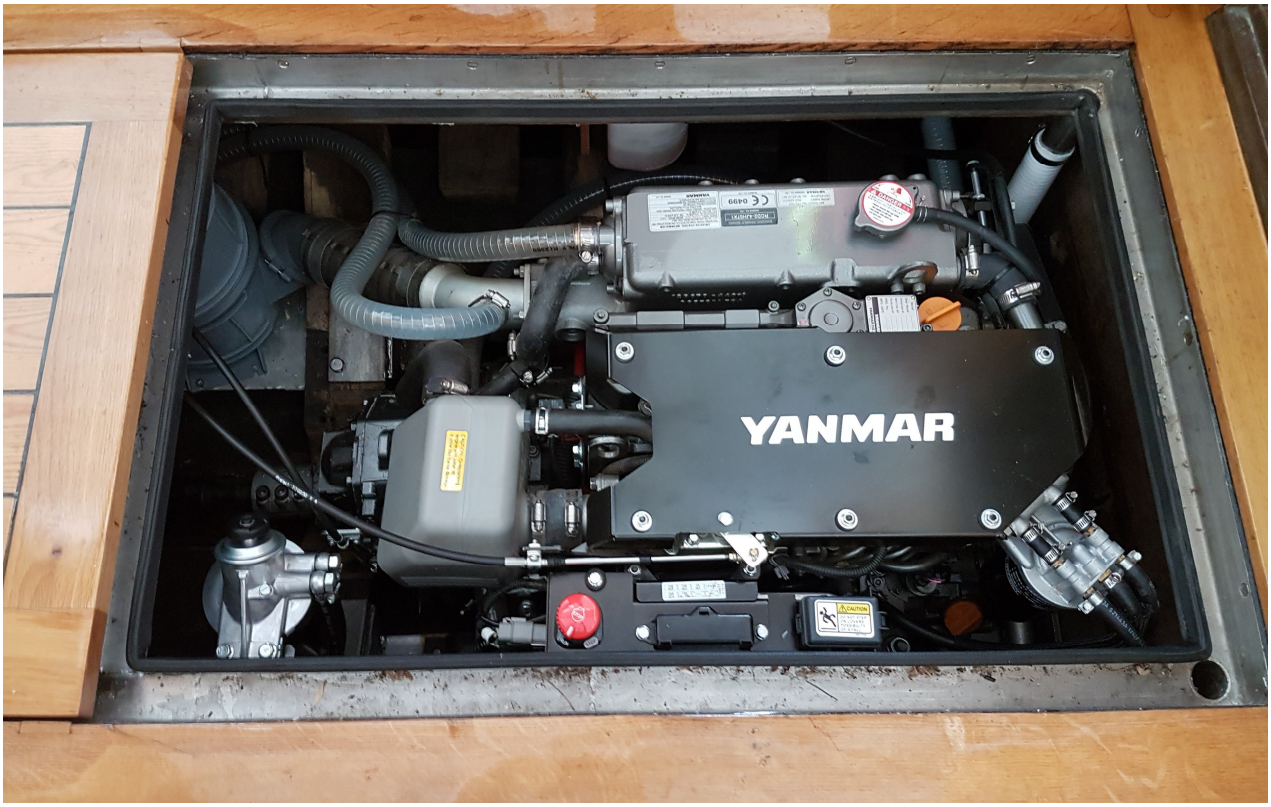
Sneek, 2010: De Tjet Rixt groet tijdens de Vlootschouw van de Sneekweek de admiraal CDK Jorritsma aan boord van het Statenjacht de Friso. (Foto: SEFF, fotograaf Hans Koppen)

Stuwende kracht bij de implementatie van deze moderne techniek is de SEFF, de Stifting Elektrysk Farre Fryslân, uit Grouw die deze vorm van voortstuwing promoot. Met mij hebben ze er dus een mooie aandachtstrekker bij. Helaas vertoonde deze aandrijving bij mij veel storingen. In 2016 werd zelfs besloten, dat de elektrische aandrijving voor mij minder geschikt is en vervangen moet worden door een traditionele scheepsdiesel. Na de verbouwing ben ik jarenlang in Grouw gebleven. Ik ben natuurlijk nog steeds van het Zuiderzeemuseum, maar dat stilliggen in de haven van het museum is niks voor mij. En het museum vond het ook niets, want stilliggen leidt tot achteruitgang, dus hogere onderhoudskosten. Een traditionele boeier als ik mag eigenlijk niet te lang in de zon, ik ben net een mens, want mijn huid kan niet tegen zonnestralen. Het hout krimpt en mijn lak wordt aangetast door de UV-stralen uit het zonlicht. Ik wordt daar niet bruin van, maar wit. De lak knapt tenslotte gewoon van het hout. Dat is niet goed. Ik moet net als vroeger bij de Hepkema's een schiphuis hebben om rustig en beschut wat te kunnen liggen. En er moet regelmatig met mij gevaren worden, want beweging houdt mij fit. Gebruik is mijn behoud. En die wensen moeten in Grouw in vervulling gegaan. Ik heb tegenwoordig een vriendenclub die dat voor mij regelt. De "Stichting Vrienden van de Tjet Rixt" heeft de zorg voor mij overgenomen. Zij regelen ook dat er met mij gevaren wordt. Beter kan dus niet.
In januari 2014 voelde ik me niet zo goed. Dat ligt niet aan Erik Slagmoolen. Die heeft me vele nieuwe jaren gegeven. Nee, ik voel me enigszins miserabel, omdat ik het gevoel krijg dat ik er niet meer bij hoor. Het was de bedoeling dat er met mij gevaren zou worden. Nou, nee hoor. Daar kwam in de praktijk vrijwel niets van terecht. Ze hebben mij verstopt in dat schiphuis van Berend Mink. Niemand ziet mij daar, niemand komt op bezoek. Ik lig in een soort verpleeghuis. Ik word er wel verzorgd, maar doe niet meer mee. In 2013 heb ik slechts één keer het schiphuis mogen verlaten. Eén keertje varen in een heel jaar. Dat is toch niet normaal. Ik begrijp dat de Vrienden van het Zuiderzeemuseum, die ervoor zouden zorgen dat ik op het water gezien wordt, een beetje met mij in de maag zitten. Ik ben geloof ik te duur. Ik kost wel, want ik lig mooi opgeborgen bij Berend Mink, maar ik verdien niets, want niemand wil met mij varen. Dat kan niet goed blijven gaan. Misschien ben ik wel te duur voor deze wereld.
Onlangs hoorde ik, dat ik moet verhuizen naar Terhorne, naar een haven voor klassieke schepen. Dat klinkt als een verpleeghuis of tenminste een rusthuis, maar het lijkt me beter dan helemaal alleen in een schiphuis in Grouw te verblijven. In Terhorne krijg ik tenminste nog eens bezoek en wie weet, komen daar wel mensen die met mij op stap willen, het water op. Voorjaar 2014 ben ik verhuisd. Nu lig ik overdekt in een prachtig schiphuis met grote ramen. Iedereen die in de schipperszaal van de haven komt, ziet mij liggen in volle glorie. Dat is een geweldige verbetering. Ook zijn er plannen om tenminste wekelijks kleine gezelschappen met mij te laten varen tegen een betaalbare vergoeding. Havenmeester Bram Maasdam heeft allerlei nieuwe plannen met mij. Wellicht wordt dit mijn zoveelste wedergeboorte….
Overigens moest ik in 2020 alweer opgeknapt worden. Nu bij Henk van der Meulen in Sneek, die leggers en huidgangen uit mijn buik heeft vervangen.



Terhorne, 2017. De Tjet Rixt voor het schiphuis naast de conferentieruimte.





Een compacte, sterke Yanmar scheepsdiesel, die onder de kuipvloer past. (Foto's: Dirk Huizinga)

Die wedergeboorte werd in Terhorne ingeleid met een inwendige verbouwing. Mijn nieuwe schipper, Bram Maasland, vond mijn elektrische motorisering eigenlijk minder geschikt voor mij. Ik was te zwaar en ging te moeizaam door het water om profijt te hebben van zo'n modernistische krachtbron. En gezegd moet worden, dat ik de afgelopen jaren heel wat technici in mijn buik moest laten kijken, omdat er malheur was met die voortstuwing. Het beloofde vermogen kwam er niet uit, de accu's gaven problemen, er was kortsluiting waardoor ik zomaar stilletjes tot stilstand kwam en mijn actieradius viel tegen. Op de elektrische motor kwam ik Friesland niet door zonder noodzaak om langdurig bijgeladen te worden.

Ik kreeg daarom een nieuwe motor. Een moderne, compact gebouwde scheepsdiesel van Yanmar, die heel verrassend onder de kuipvloer paste. De eerste dieselmotor uit 2007 was voor de schipper een sta-in-de-weg. De elektrische motor uit 2009 had te veel kuren en bracht mij niet ver genoeg. Die was eigenlijk niet meer dan een hulpmotor voor een kort stukje varen. Maar in 2016 kreeg ik zomaar een prachtige, compacte diesel in mijn binnenste, waardoor ik ook op motorkracht volwaardig mee kan doen. Het leven lacht mij weer tegemoet, ik kan nog jaren vooruit.

Bijlagen:

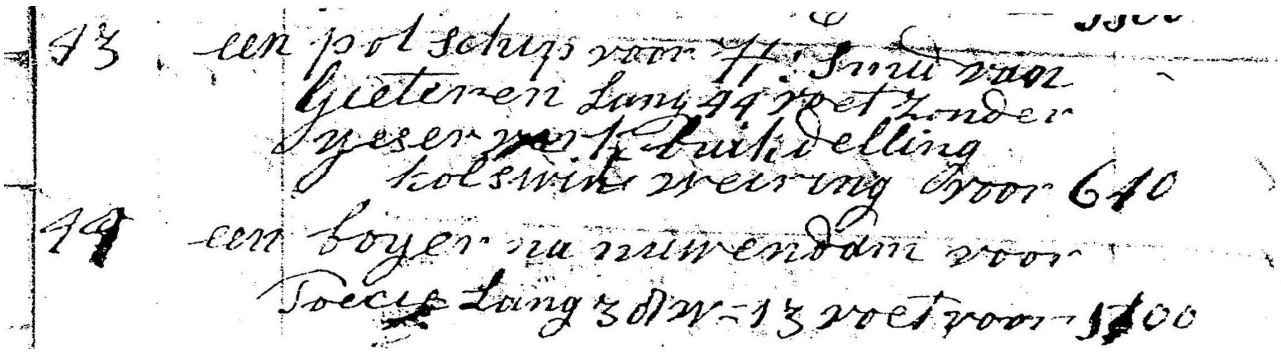
1. Wie bouwde wanneer de Tjet Rixt?
2. Lijnenplan van de Tjet Rixt
3. Rapport aankoopkeuring 1909
4. Stambomen van Hepkema, Hoekstra, Kijlstra en De Koningh
5. Gesprek van Thedo Fruithof met Jaap Hepkema
6. Van Tjet Rixt naar Hilda
7. Visuele aberraties
8. Jeugdherinneringen van Jaap Hepkema
9. Dossier Tjet Rixt van het Zuiderzeemuseum
10. Een vliegenier aan boord
11. De boeier Tjet Rixt als voorbeeld voor anderen
12. De bijboot van de boeier Tjet Rixt heeft een eigen geschiedenis

Bijlage 1. Wie bouwde wanneer de Tjet Rixt?

Gemakshalve wordt er van uit gegaan, dat de Tjet Rixt in 1843 gebouwd is bij Eeltje Teadzes Holtrop in IJlst. We willen immers graag weten wie wanneer een boeier als de Tjet Rixt heeft gebouwd. Deze informatie komt echter van een heel ongewisse bron: de mondelinge overlevering van Eeltje Holtrop van der Zee aan diens kleinzoon Eeltje Romkema, maar niet uit de eerste hand, maar opnieuw van horen zeggen. E.H. van der Zee zou dat gehoord hebben van zijn pake Eeltje Teadzes Holtrop uit IJlst. Bij dergelijke informatie is het belangrijk formele bevestiging te vinden in de werfboeken, in koopaktes van notarissen of bankinformatie m.b.t. betalingen. Helaas ontbreekt dergelijke bevestiging. Er is een fragment van de werfboeken uit IJlst bewaard gebleven en juist over de jaren dat deze boeier gebouwd had moeten worden, maar Eeltje Holtrop vermeldt over 1843 niets over de bouw van een boeier. Terwijl hij wel de bouw van ieder roeibootje noteert. Dat is dus vreemd. Vermeer (2004) is daarom ook voorzichtig met het noemen van Holtrop als bouwer en het jaar 1843. Hij wijst er nadrukkelijk op, dat dit volgens E. Romkema het geval is, maar dat er geen hard bewijs voor is gevonden. Wel geeft hij een overzicht van de boeiers die Holtrop bouwde in de periode 1820 tot en met 1848:

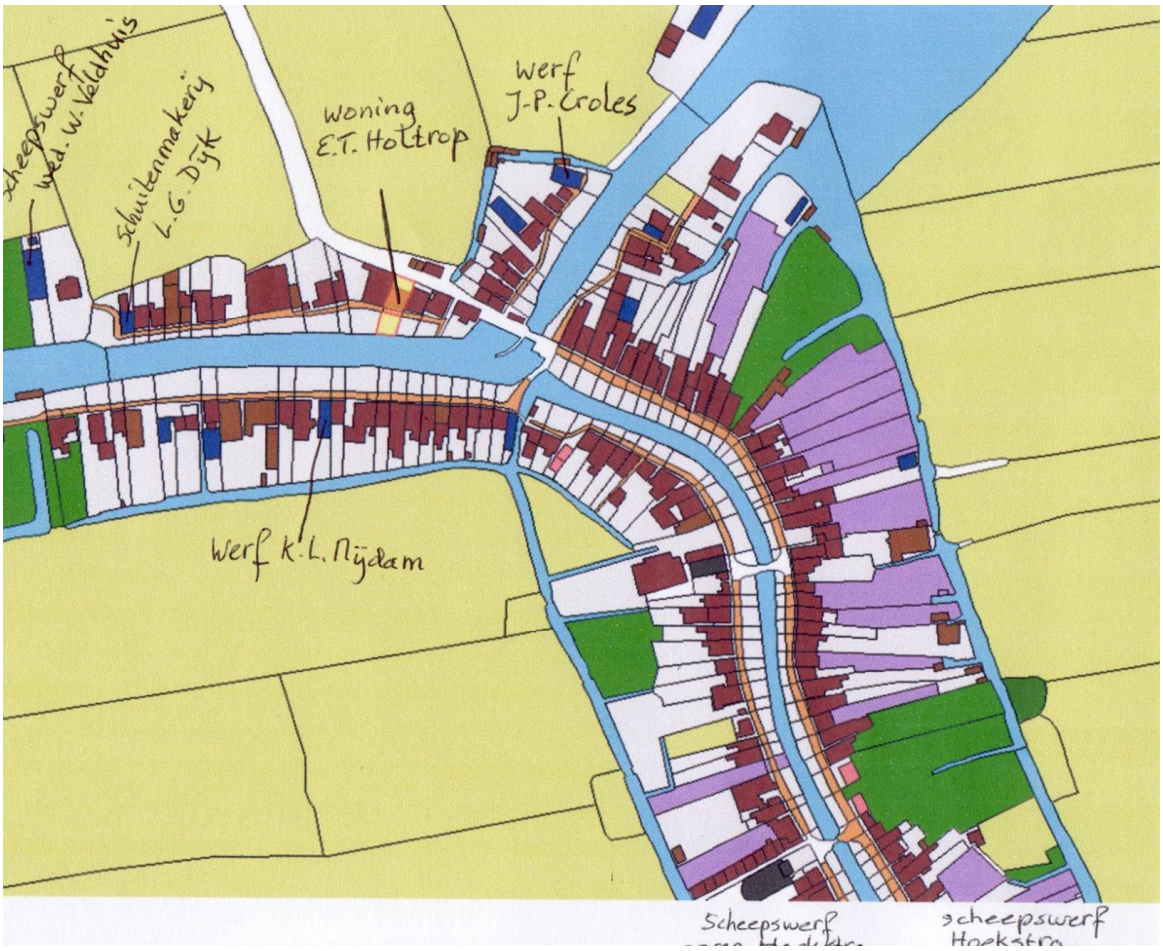
	Jaar	Opdrachtgever Woonplaats	Lengte m (v)	Prijs (gld)	Bijzonderheden	OUDSTE NAAM (latere namen)	HUIDIGE NAAM
1.	1820	- onbekend -	6,5 (23 v)		gebouwd als beurtschip	BEVER	LYTSE BEVER
2.	1825	Jhr W. van Weede 's-Graveland	12,0		ontwerp Van Loon 't Zeejagt van 's-Gravelant	VOLHOUDER	
3.	1826	Jan Huidekoper Harlingen			ontwerp Van Loon	- onbekend -	
4.	1826	Fokke van Bienema Oudeschoot	7,1 (25 v)		ontwerp Van Loon	DOLPHIJN	
5.	1831	F.L. van Harderwijk Amersfoort			ontwerp Van Loon	- onbekend -	
6.	1833	Hoogheemraadschap van Rijnland, Leiden	12,2 (43 v)	2500,-	ontwerp Van Loon Holtrop bouwde alleen de romp	WAAKZAAMHEID	
7.	1838	- onbekend - Nieuwendam	10,8 (38 v)	1100,-	in werfboekfragment	- onbekend -	
8.	1843	L. van der Feer Sneek	10,5 (37 v)		volgens E. Romkema	UITSPANNING (Friesland, Antonia Jacoba, Hilda)	TJET RIXT

Wat mij daarbij intrigeert, is nr. 7, de onbekende boeier van 38 voet, vrijwel net zo lang als de Tjet Rixt, die wel in het werfboekfragment voorkomt, gebouwd in 1838. Het zal toch niet zo zijn dat deze onbekende boeier in werkelijkheid de Tjet Rixt is, waar we feitelijk ook niets over weten?



Het gedeelte uit de werfboeken van Eeltje Holtrop met als nr. 44 het laatste schip dat hij in 1838 bouwde: een boeier. .

Het blijft voor mij wat vreemd dat we ervan uit gaan dat de boeier Tjet Rixt in 1843 is gebouwd bij Holtrop in IJlst, terwijl dat alleen van horen zeggen is, terwijl tegelijkertijd een vrijwel even grote onbekende boeier in de boeken staat, waarvan we accepteren dat we daar niets van weten, terwijl die boeier natuurlijk heel goed de latere Tjet Rixt kan zijn.



Dat de ene boeier 37 voet lang is en de andere 38 voet, is daarbij niet belangrijk. Die maten zijn niet exact. De lengte in voeten van de Tjet Rixt is achteraf berekend. De boeier staat immers niet in de boeken van de werfbaas. Hoe lang vond men dat de

Tjet Rixt was en is? Bij de taxatie van de boeier in 1909 door Hein Kersken wordt 10.90 meter gemeten, maar in 1996 wordt door André Hoek 10.50 meter aangehouden. Die onbekende boeier van 38 voet is 10.76 meter. Dat kan dus heel wel de Tjet Rixt zijn geweest. Eeltje Romkema was min of meer stellig in zijn mening dat de Tjet Rixt in IJlst gebouwd was bij Eeltje Holtrop. Laten we aannemen dat dat inderdaad het geval was. Een vergissing in het juiste bouwjaar is gemakkelijker gemaakt dan een verwisseling van bouwer, zeker voor de werfbazen Van der Zee.
Geconfronteerd met deze veronderstellingen is de reactie van Peter Tolsma interessant. Die heeft immers intensief met Vermeer samengewerkt bij de samenstelling van het boek 'De Boeier' (Vermeer, 2004) Hij schreef mij in december 2013 het volgende: "Je veronderstelling is niet zo raar; ik heb toentertijd ook voor Vermeer bij het schrijven van 'De Boeier' daar naar gekeken en heb diezelfde gedachte gehad. Vermeer had echter ook nog grote twijfels omtrent Eeltje Holtrop als bouwer. Hij vertrouwde Eeltje Romkema niet altijd even erg, omdat Romkema ook grote bewondering had voor zijn grootvader en geen kwaad van hem wilde horen. Gezien de andere schepen van zijn hand loopt de Tjet Rixt wel een beetje "uit de pas" zoals Vermeer dat noemde. Ik kon me dat wel voorstellen, maar omdat we maar een heel beperkt overzicht hebben van de schepen van Holtrop en de meeste ook nog van de ontwerper Van Loon zijn, zijn dit allemaal ideeën die mogelijk altijd wel raadsels zullen blijven."
Hessel Bosma uit Sneek houdt zich ook al jaren met deze geschiedenis bezig en schreef mij naar aanleiding van het gestelde in februari 2014 het volgende:
"U schrijft n.a.v het werfboek dat de naam van de opdrachtgever niet leesbaar is, maar het lijkt mij aanneembaar dat er Toecie staat. Mijn gevoel zegt hier dat dit Tuzee kan zijn, want die naam kwam wel voor in deze omgeving en werd soms als Toesie uitgesproken. Ook heeft mijn zoeken destijds bij de gemeente Amsterdam - waartoe Nieuwendam behoorde - niets opgeleverd. Er kwamen in die periode geen Toecie's of varianten hierop voor in de gemeentelijke administratie.
Wat uw schrijven "naar Nieuwendam" betreft, denk ik dat er staat: "na Nuwendam". Rekening houdend met 'frisismen' zoals ' na / nei ' kunnen we dit lezen als "naar Nuwendam", dus "naar het model van Nuwendam". Als we er vervolgens rekening mee houden dat de naam 'Nijdam' destijds vaak als 'Nuwdam' geschreven werd, dan….ja, dan zijn we aan de andere zijde van de vaart in IJlst, want daar was in die tijd schuin tegenover Holtrop de helling van Cornelis Nijdam."

De onbekende boeier uit 1838 krijgt nu een profiel, dankzij het onderzoek van Bosma.
Meindert Seffinga, directeur van het FSM, reageerde als volgt op de visie van Bosma: "Weer een aanwijzing die dichter bij de oorsprong van de Tjet Rixt komt. De verbastering van de naam Toussaint is werkelijk fantastisch. In Sneek komt deze naam voor in de familie Vlink: tuzijn, tousjin, touzijn, tousjint et cetera. Als

achternaam komt de naam vooral voor in Leeuwarden en Harlingen." (Sneek, 14 febr. 2014)
De eigenaarsnaam 'Toussaint' is inderdaad een aanknopingspunt voor verder onderzoek. Wellicht is via ledenlijsten van zeilverenigingen en deelnemerslijsten van zeilwedstrijden een relatie te leggen tussen deze naam en een boeier van ruim 10.50 meter, waarbij bedacht moet worden dat in wedstrijdverslagen meestal de schipper wordt genoemd en niet de eigenaar van het schip.
De woorden "na Nuwendam" uit het hellingboek van Holtrop worden door Bosma geïnterpreteerd als "naar Nijdam". Die uitleg is heel interessant, maar volgens mij tegelijkertijd onwaarschijnlijk. In het overzicht van gebouwde schepen per jaar gebruikt Holtrop vaker de formulering "na ….", waarbij hij niet wil wijzen op een voorbeeld, maar eenvoudig wil aangeven waar het schip naar toe moet, dus waar de opdrachtgever woont. Ik geef zo letterlijk mogelijk uit het werfboek de volgende voorbeelden: 1837, nr. 8: "een boet voor W. manting na heeg"
1837, nr. 37: " een 15 v-boot voor veenstra na stroobos met roer en sweerden"
1837, nr. 39: "een boot na oudeboorn"
1837, nr. 40: "een boot na workum"
1837, nr. 43: "een schippersboot na Woudsend"

Regelmatig gebruikt Holtrop deze formulering om duidelijk te maken waar de boot naar toe moet. De uitleg die Bosma toepast bij de boeier uit 1838 is mijns inziens daarom niet echt voor de hand liggend. Het schip uit 1838, nr. 44, is: "een boyer na nuwendam voor Toecie". Holtrop schrijft in zijn werfboeken consequent 'nieuw' als 'nuw', dus is de meest voor de hand liggende uitleg, dat hij een boeier heeft gebouwd die naar Nieuwendam moet voor dhr. Toussaint. Nieuwendam, een dorpje aan de noordkant van het IJ bij Amsterdam, naast Buiksloot, waar Jacob Hepkema in 1909, ruim zeventig jaren later, de boeier kocht. Als we ervan uitgaan dat Eeltje Romkema het bij het juiste eind heeft met zijn verklaring dat de Tjet Rixt gemaakt is bij Holtrop in IJlst, maar zich vergiste in het bouwjaar, dan lijkt het erop dat de Tjet Rixt in 1838 bij Holtrop is gebouwd voor Toussaint uit Nieuwendam (en dus niet in 1843 voor Van der Feer uit Sneek). Voor zover bekend heeft Holtrop slechts een paar boeiers gebouwd, vooral naar ontwerp van Van Loon. De Tjet Rixt zou een eigen model van Holtrop zijn geweest. Het lijnenplan (zie bijlage 2) toont een tjalkachtig schip met alleen in de kont gepiekte spanten. Het vlak is opvallend breed en vlak. De boorden staan vrijwel recht boven de kimmen. De inhouten zijn zwaar en staan dicht op elkaar. Dit zijn de vormen en is de bouwwijze van een veerscheepje zoals Holtrop er diverse heeft gebouwd. Het dekplan en de roef zijn natuurlijk van een boeier evenals de fraaie afwerking met ornamenten.

De schaarse gegevens die ik heb kunnen vinden over Lambertus van der Feer, de apotheker uit Sneek die als eerste eigenaar werd beschouwd door Romkema op grond van de overlevering, leveren het volgende perspectief op:

Lambertus van der Feer werd in 1802 te Sneek geboren en was reeds op jonge leeftijd werkzaam als apotheker aldaar. In 1827 trouwt hij met Pierkje Born. Het huwelijk blijft kinderloos. Zowel Lambertus als Pierkje zijn in de jaren die volgen actief op de vastgoedmarkt en bezitten na enige tijd vooral onroerende zaken in Sneek en Terhorne. In 1852 komt Pierkje Van der Feer-Born in Sneek te overlijden. Lambertus is de enige erfgenaam. Op dat moment is hij geen apotheker meer. Lambertus en Pierkje leefden in die tijd van hun vermogen, als renteniers. Tot de erfenis behoren onder meer 'enige losse landen en een jachthuis in Terhorne'. Bovendien had Pierkje privé van haar ouders de zathe 'De Kooi' bij Terhorne geërfd ter waarde van fl. 20.238,-. Een groot landhuis ten noorden van Terhorne, midden in de weilanden, wat nu overgaat naar Lambertus als enige erfgenaam. Lambertus is vanaf 1852 weduwnaar en trouwt niet een tweede keer. Bijna dertig jaren later komt hij te overlijden. In Sneek, op 2 juli 1884.
Dat jachthuis was natuurlijk het schiphuis voor de grote boeier 'De Uitspanning'. Het schiphuis lag aan de noordkant van de Zandsloot, schuin tegenover het schippershuis waar zetschipper Hainje kwam te wonen. Terhorne was de thuishaven voor de boeier van Van der Feer. Dat Lambertus van 1873 tot 1881 Sjouke Hainje uit Terhorne als zetschipper aanstelt, wordt dan begrijpelijk. Een zetschipper helpt de eigenaar niet alleen met het zeilen van het jacht, maar zorgt ook dat het schip zeilklaar ligt als de eigenaar wil gaan varen, dat na afloop alles weer op orde wordt gebracht en dat gedurende het hele jaar het jacht verzorgd en onderhouden wordt. Ook kleine reparaties worden veelal door de zetschipper uitgevoerd. De zetschipper woont altijd in de buurt van de ligplaats van het jacht.

Onbekend is gebleven, wanneer Lambertus van der Feer de boeier heeft gekocht. Over de koop van zo'n toch wel kostbaar schip heb ik geen notariële akte kunnen vinden en ook geen overeenkomst ter financiering. Waarschijnlijk heeft hij het schip gewoon contant betaald. Het is zelfs niet onmogelijk, maar dat is louter speculatie, dat hij de boeier kocht in 1843, vijf jaren nadat Holtrop de boeier bouwde. In dat geval is de boeier in bijna nieuwstaat bij de bouwer Eeltje Holtrop in IJlst in 1843 verkocht aan Lambertus van der Feer uit Sneek. Die houdt het schip veertig jaren. Zo lang, dat iedereen denkt dat hij die boeier altijd al gehad heeft, als eerste eigenaar, wat echter niet het geval was. Wie had dat beter moeten weten? Eeltje Romkema (1880 tot 1953) vertelde even voor zijn overlijden dat hij van zijn pake E.H.v.d Zee (1823-1901) gehoord had dat diens pake (Eeltje Holtrop uit IJlst, 1768-1848) de boeier in 1843 gebouwd heeft voor Lambertus van der Feer uit Sneek. In 1843 was Eeltje Holtrop van der Zee twintig jaar. Zijn pake leverde de boeier aan Van der Feer, maar was het voor de kleinzoon duidelijk dat de apotheker niet de opdrachtgever voor de bouw van de boeier was? Natuurlijk kenden Eeltsjebaes en Aukebaes deze boeier. Die lag immers tijdens hun actieve leven als scheepsbouwers in Joure om de hoek, in Terhorne. Hoe is dat jaartal 1843 echter blijven hangen in de overlevering over de boeier? Ik sluit niet uit, dat Lambertus van der Feer de boeier kocht in 1843 en dat honderd jaar later niemand meer wist dat deze oud-apotheker uit Sneek de tweede eigenaar van de boeier was.

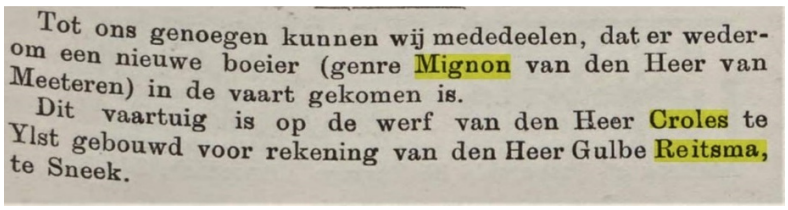
Discussie 2020: de Tjet Rixt zou in 1886 gebouwd zijn bij Croles in IJlst.

Over de geschiedenis van de *Tjet Rixt* in de 19e eeuw is eigenlijk maar heel weinig bekend. Vermeer (De Boeier, p. 196, 197) meldt dat Voordewind twijfelde of de boeier *Friesland* (De With, eind 1800) wel dezelfde was als de boeier *Tjet Rixt* (Jacob Hepkema, vanaf 1909). Die twijfel was m.i. niet terecht. De *Friesland* komt op foto's uiterlijk exact overeen met de *Tjet Rixt*. Zeker gelet op het bijzondere houtsnijwerk op de roerkop en de 'tralies' voor de raampjes van de roef. Dat kan niet missen. Het is echter wel de vraag of de *Uitspanning* van de apotheker Lambertus van der Feer dezelfde boeier is als de *Friesland*. Van de *Uitspanning* ontbreken namelijk alle gegevens. Doorslaggevend is de 'oral history' van Eeltje Romkema die zich even voor zijn dood herinnerde dat zijn oom Auke van der Zee van diens grootvader EHvdZee gehoord had dat de TJ in 1843 gebouwd zou zijn bij Eeltje Taedzes Holtrop in IJlst, de grootvader van EHvdZ. Eeltje Holtrop was in 1843 twintig jaar. Het geheugen van mensen is weinig betrouwbaar als bron voor onderzoek. Zeker de details van de herinnering, de jaartallen bijvoorbeeld, zijn vaak onbetrouwbaar. Van een herinnering kan de grote lijn wellicht wel juist zijn. Bijvoorbeeld, dat Auke van der Zee en diens pake EHvdZ wisten dat de boeier TJ gebouwd was in IJlst bij Eeltje Holtrop. Dat is minder moeilijk te onthouden.
Het is echter de vraag of ook die bewering klopt. Er is over de boeier *Uitspanning* van Lambertus van der Feer namelijk niets bekend. Stel dat de grote boeier die Eeltje Holtrop in 1838 bouwt voor Toussaint uit Nieuwendam inderdaad in 1843 door Van der Feer wordt gekocht. Van der Feer houdt zijn *Uitspanning* tot zijn overlijden in 1884. Die boeier is op dat moment 46 jaren oud. Het schip moet in die jaren goed opgeknapt zijn, wil dat er na zoveel jaren nog goed uitzien. De boeier *Friesland* van Jan Minnesma de With ziet er aan het einde van de 19e eeuw nog heel goed uit. Was dat schip op dat moment bijna 50 jaar? Of had De With een heel andere boeier dan de *Uitspanning* van Van der Feer?



De boeier 'Friesland' van Mr. Jan Minnesma de With in de Tijnje bij Leeuwarden, 1886. (Foto: HCL)

Vermeer (2004, p.197) vermeldt dat de *Friesland* in het belastingregister voor het patentrecht (1885-1893) was ingeschreven als 'overdekte boeyer, 20 ton, meetbrief Lwd 14 april 1886, no. 73, eigenaar Jan Minnema van Haersma de With.' Voor die tijd was Minnema de With volgens dat register eigenaar geweest van kleinere jachtjes. Hij had deze boeier dus in 1886 gekocht. Was dat de oude Uitspanning van Van der Feer of kocht Minnema de With een nieuwe boeier? Op de foto uit 1886 ziet de Friesland er bepaald niet uit als een oud schip. Aanleiding voor deze twijfel is een bevinding van Simon Schermerhorn uit Leeuwarden bij zijn onderzoek naar schepen van de werf Croles in IJlst. Schermerhorn stuitte daarbij op een advertentie uit 1886 waarin melding wordt gemaakt van de te waterlating van een nieuwe boeier op de werf van Croles in IJlst voor dhr. Gulbe Reitsma te Sneek. De naam Gurbe Reitsma komt regelmatig voor op de deelnemerslijsten van de Sneeker Hardzeildag. Hij zou volgens Vermeer de zetschipper zijn op de boeier *Friesland*. Bij wedstrijden die de zeilvereniging Oostergoo uit Leeuwarden organiseerde, moest de eigenaar aan het roer staan en dan werd de naam van Jan Minnema de With vermeld. (Vermeer, 2004, p, 197) Of was deze Gurbe Reitsma de Sneeker fabrikant van zilverwerken (1831-1906) ?



Tot ons genoegen kunnen wij mededeelen, dat er wederom een nieuwe boeier (genre Mignon van den Heer van Meeteren) in de vaart gekomen is.
Dit vaartuig is op de werf van den Heer Croles te Ylst gebouwd voor rekening van den Heer Gulbe Reitsma, te Sneek.

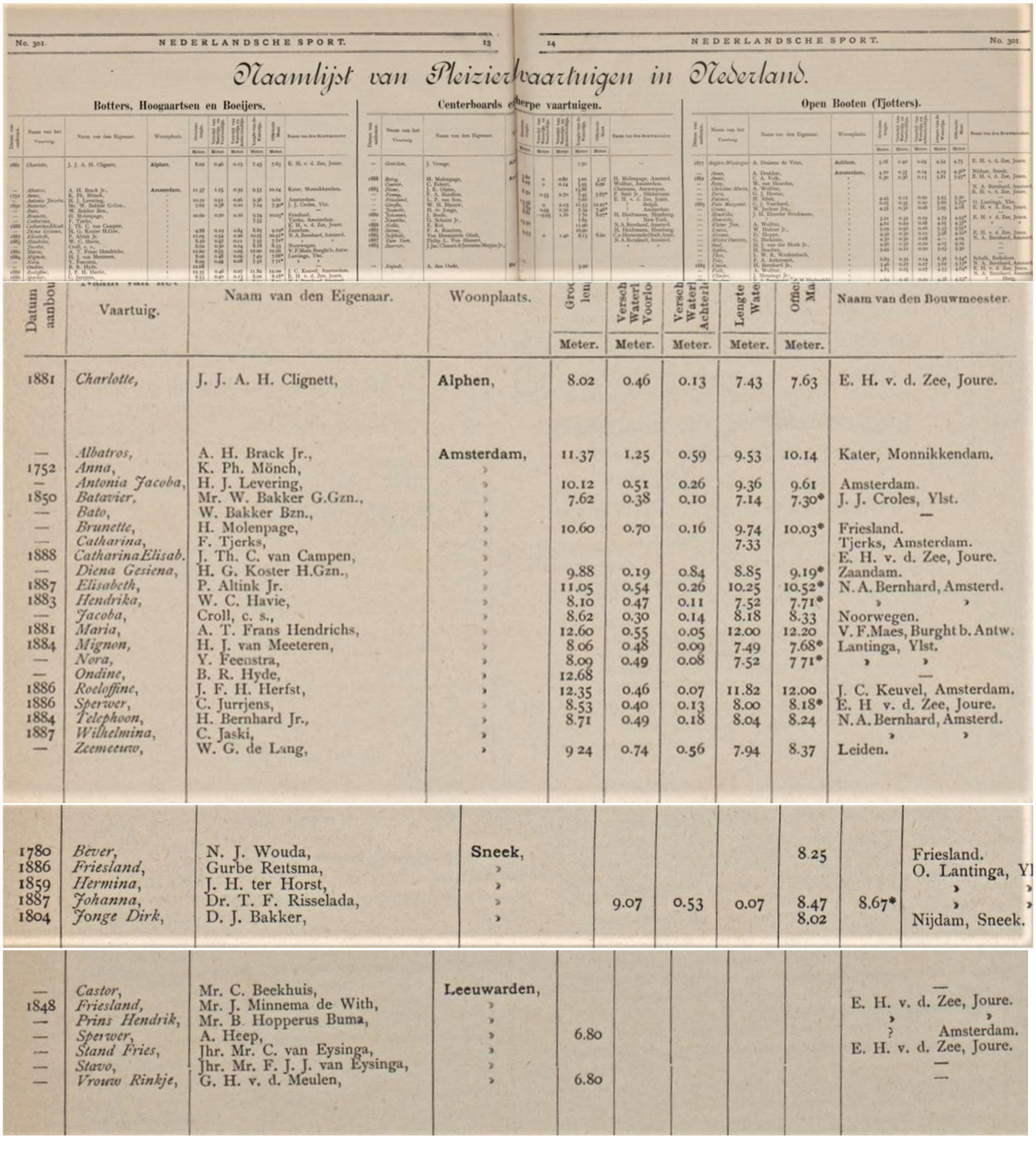
Of het bij de advertentie om de *Friesland* gaat, is niet duidelijk. Wellicht had de zetschipper Reitsma uit Sneek een boeier laten bouwen voor eigen rekening? Bijvoorbeeld om te verhuren?



Boeier *Friesland*
TE KOOP of TE HUUR (per dag, per week, per maand). Te bevragen bij den Boekhandelaar J. W. MULLER, Sneek.
Complete huishouding voor 8 man aan boord.

Advertentie uit de Leeuwarder Courant van 26 april 1897

Vermeer (2004) noemt in zijn standaardwerk slechts één boeier die de naam 'Friesland' draagt en wel die van Jan Minnema de With. De Sneker fabrikant Reitsma had echter ook een grote boeier met die naam. Vermeer was hier onbekend mee. Hij gaat ervan uit dat de Gurbe Reitsma uit de wedstrijdverslagen de zetschipper bij De With is, maar Gurbe Reitsma was in werkelijkheid de eigenaar van die andere grote boeier 'Friesland' waarmee eveneens wedstrijden werd gezeild. Wie de zetschipper op de boeier van De With was, weten we niet. Of de boeier van De With de oude Uitspanning van Van der Feer is, lijkt me bovendien onwaarschijnlijk.



No. 301. NEDERLANDSCHE SPORT. 13

14 NEDERLANDSCHE SPORT. No. 301.

Naamlijst van Pleziervaartuigen in Nederland.

Botters, Hoogaartsen en Boeijers.

Centerboards en scherpe vaartuigen.

Open Booten (Tjotters).

Datum aanbouw	Vaartuig.	Naam van den Eigenaar.	Woonplaats.	Grootste lengte	Verschil Waterl. Voorlo	Verschil Waterl. Achterl	Lengte Waterl.	Offic. Maat	Naam van den Bouwmeester.
				Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	
1881	*Charlotte,*	J. J. A. H. Clignett,	Alphen,	8.02	0.46	0.13	7.43	7.63	E. H. v. d. Zee, Joure.
—	*Albatros,*	A. H. Brack Jr.,	Amsterdam,	11.37	1.25	0.59	9.53	10.14	Kater, Monnikkendam.
1752	*Anna,*	K. Ph. Mönch,	»						
—	*Antonia Jacoba,*	H. J. Levering,	»	10.12	0.51	0.26	9.36	9.61	Amsterdam.
1850	*Batavier,*	Mr. W. Bakker G.Gzn.,	»	7.62	0.38	0.10	7.14	7.30*	J. J. Croles, Ylst.
—	*Bato,*	W. Bakker Bzn.,	»						—
—	*Brunette,*	H. Molenpage,	»	10.60	0.70	0.16	9.74	10.03*	Friesland.
—	*Catharina,*	F. Tjerks,	»				7.33		Tjerks, Amsterdam.
1888	*CatharinaElisab.*	J. Th. C. van Campen,	»						E. H. v. d. Zee, Joure.
—	*Diena Gesiena,*	H. G. Koster H.Gzn.,	»	9.88	0.19	0.84	8.85	9.19*	Zaandam.
1887	*Elisabeth,*	P. Altink Jr.	»	11.05	0.54	0.26	10.25	10.52*	N. A. Bernhard, Amsterd.
1883	*Hendrika,*	W. C. Havie,	»	8.10	0.47	0.11	7.52	7.71*	» »
—	*Jacoba,*	Croll, c. s.,	»	8.62	0.30	0.14	8.18	8.33	Noorwegen.
1881	*Maria,*	A. T. Frans Hendrichs,	»	12.60	0.55	0.05	12.00	12.20	V. F. Maes, Burght b. Antw.
1884	*Mignon,*	H. J. van Meeteren,	»	8.06	0.48	0.09	7.49	7.68*	Lantinga, Ylst.
—	*Nora,*	Y. Feenstra,	»	8.09	0.49	0.08	7.52	7.71*	» »
—	*Ondine,*	B. R. Hyde,	»	12.68					—
1886	*Roeloffine,*	J. F. H. Herfst,	»	12.35	0.46	0.07	11.82	12.00	J. C. Keuvel, Amsterdam.
1886	*Sperwer,*	C. Jurrjens,	»	8.53	0.40	0.13	8.00	8.18*	E. H. v. d. Zee, Joure.
1884	*Telephoon,*	H. Bernhard Jr.,	»	8.71	0.49	0.18	8.04	8.24	N. A. Bernhard, Amsterd.
1887	*Wilhelmina,*	C. Jaski,	»						» »
—	*Zeemeeuw,*	W. G. de Lang,	»	9 24	0.74	0.56	7.94	8.37	Leiden.
1780	*Bever,*	N. J. Wouda,	Sneek,					8.25	Friesland.
1886	*Friesland,*	Gurbe Reitsma,	»						O. Lantinga, Yl
1859	*Hermina,*	J. H. ter Horst,	»						» »
1887	*Johanna,*	Dr. T. F. Risselada,	»		9.07	0.53	0.07	8.47	8.67* » »
1804	*Jonge Dirk,*	D. J. Bakker,	»					8.02	Nijdam, Sneek.
—	*Castor,*	Mr. C. Beekhuis,	Leeuwarden,						—
1848	*Friesland,*	Mr. J. Minnema de With,	»						E. H. v. d. Zee, Joure.
—	*Prins Hendrik,*	Mr. B. Hopperus Buma,	»						» »
—	*Sperwer,*	A. Heep,	»	6.80					» Amsterdam.
—	*Stand Fries,*	Jhr. Mr. C. van Eysinga,	»						E. H. v. d. Zee, Joure.
—	*Stavo,*	Jhr. Mr. F. J. J. van Eysinga,	»						—
—	*Vrouw Rinkje,*	G. H. v. d. Meulen,	»	6.80					—

Bovenstaande fragmenten uit de naamlijst van Pleziervaartuigen uit Nederland in eind 1800 toont het bestaan van twee grote boeiers in Friesland met de naam 'Friesland'. Eén van Gurbe Reitsma uit Sneek en één van Minnema de With uit Leeuwarden. Ook de Antonia Jacoba van H.J. Levering uit Amsterdam wordt vermeld. Dat zou de boeier van Levering zijn voordat hij de Friesland van Minnema de With overnam. Overigens lijken me niet alle gegevens uit dit overzicht betrouwbaar. De Friesland van Reitsma is niet gebouwd bij Lantinga in IJlst, maar bij Croles. Of de Friesland van Minnema de With in 1848 bij EHvdZee is gebouwd, lijkt me ook onwaarschijnlijk. Dat jaar nam EHvdZee de werf over van zijn pake Eeltje Holtrop in IJlst. Er is uit de werfboeken helemaal geen boeier bekend die dat jaar werd afgeleverd.

Correspondentie tussen C.J.W. van Waning en E. Romkema over de Tjet Rixt

Na de tweede wereldoorlog was de toestand van de ronde Friese jachten (de boeiers, jachten en tjotters) zeer zorgelijk. Om de situatie in kaart te brengen en te proberen de overgebleven jachten te behouden, nam kapitein ter zee Christiaan Jan Willem van Waning, eigenaar van de boeier 'Maartje', het initiatief om een stichting tot behoud van Friese ronde jachten in het leven te roepen. Om zoveel mogelijk informatie te verzamelen, benaderde hij onder meer Eeltje Romkema uit Joure om hem te bevragen over de boeiers die zijn oom Auke van der Zee en zijn grootvader Eeltje Holtrop van der Zee op de werf in Joure hadden gemaakt. Eeltje Romkema (1890-1953) was de zoon van Antje Romkema-Van der Zee, een zuster van Auke van der Zee. Hij werkte op de werf van zijn oom als scheepstekenaar. Van de contacten met Van Waning is een briefwisseling bewaard gebleven, waar ik de fragmenten over de Tjet Rixt hier weergeef.



Enkhuizen, ZZM, 1953. Eeltje Romkema bij de boeier 'Sperwer', even voor zijn overlijden op 25 september 1953



C.J.W. ("Jumbo") van Waning in Heeg op zijn historische trekschuit. (Foto: Paul Vogt)

Uit de briefwisseling van september 1952:

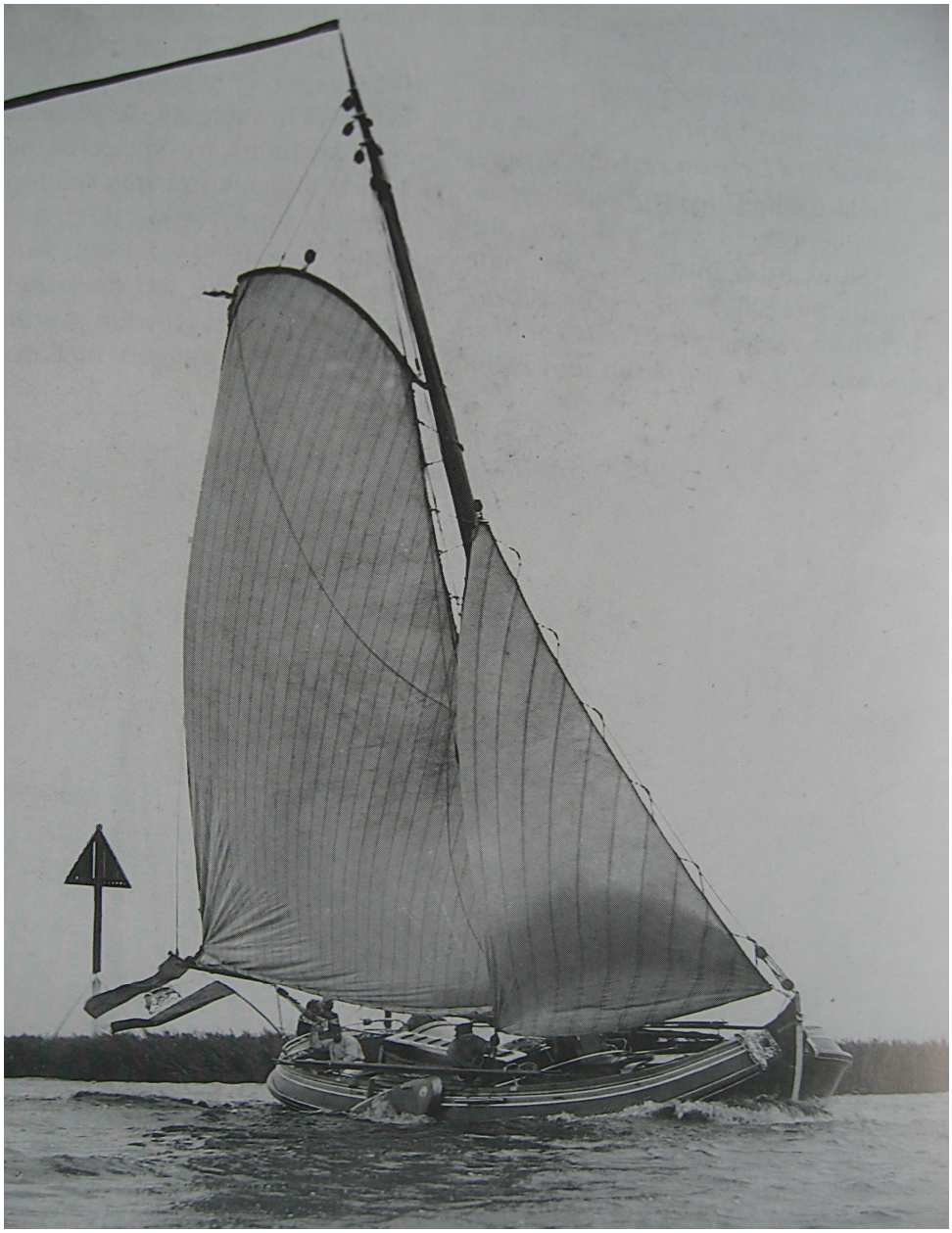
Romkema: "Die boeier 'Tjet Rixt'was, meen ik wel te weten, door mijn grootvader zijn grootvader te IJlst gebouwd. Voor mij ligt dat in een grijs verleden, maar van mijn oom heb ik, wat ik nu meedeel. Ik weet niet waar dat schip nu thuis hoort."

Van Waning: "Deze lijst zond ik eveneens aan "De Waterkampioen". (…) met mijn noot bij de Tjet Rixt: "mogelijk werd zij wel te IJlst gebouwd op de werf van Eeltje (Tjeertes) Holtrop, de grootvader van Eeltsjebaes."(Van Waning dacht aan het bouwjaar 1852, DH)

Romkema: "U wenst mijn mening te horen betreffende de boeier 'Tjet Rixt', of Eeltje Teardses Holtrop nog leefde toen de 'Tjet Rixt' werd gebouwd. Het is mij niet mogelijk dat met zekerheid te zeggen. In de eerste plaats was dat al 28 jaar voor mijn geboorte, ten tweede: ik heb van horen zeggen alleen in mijn geheugen overgehouden, dat die boeier door de grootvader van mijn grootvader werd gebouwd. Bovendien is die boeier nooit bij ons in reparatie geweest. Een enkele keer kwam dit schip gedurende een zeilweek of een dag op de Joure. Hadden wij de 'Tjet

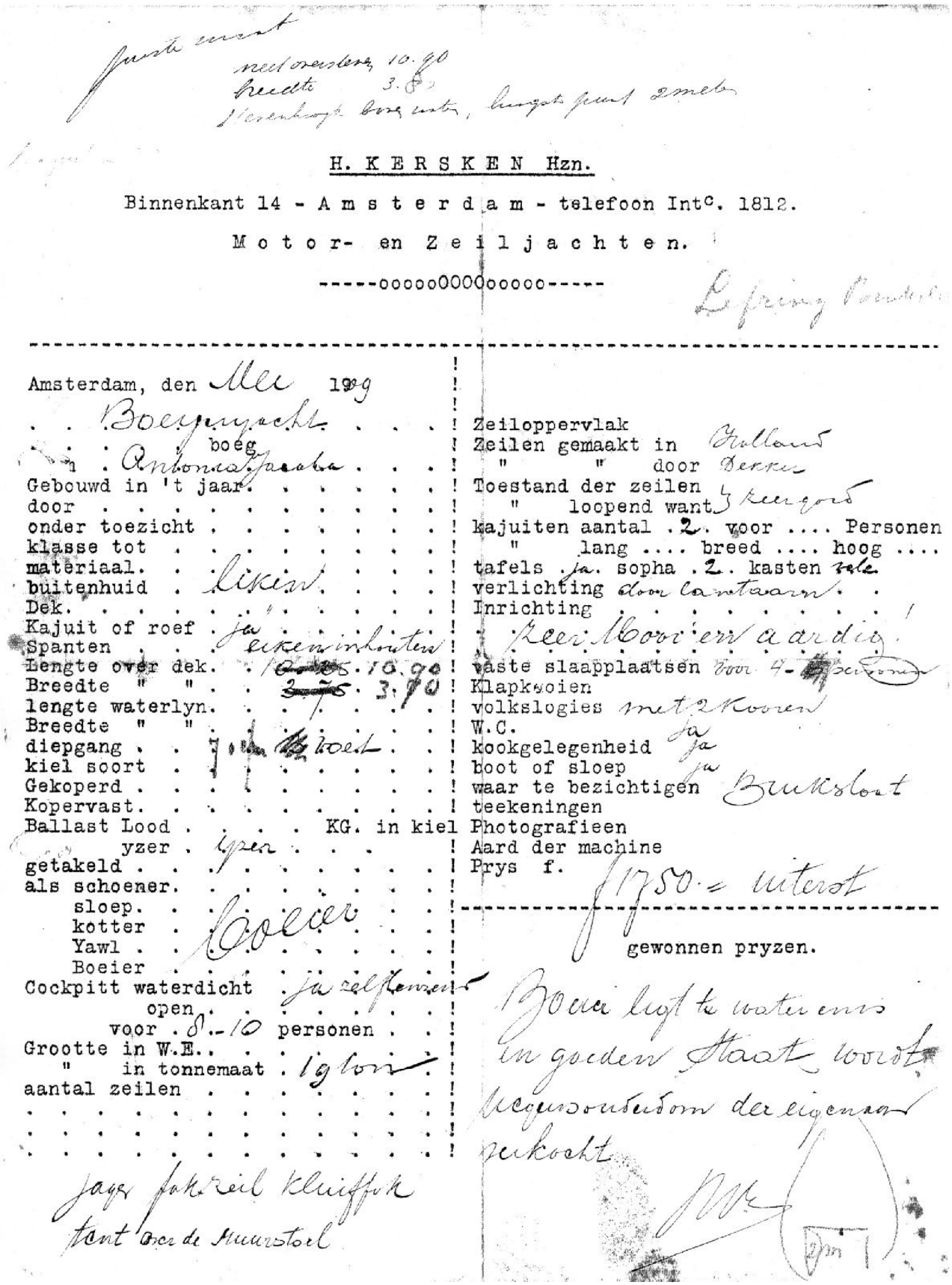
Rixt' eens gehad aan de werf voor een vertimmering, dan waren de tongen waarschijnlijk wel eens losgekomen."

Romkema: "naderhand is mij nog iets te binnen geschoten. Er blijkt mij uit uw schrijven dat het moeilijkheden oplevert om van de 'Tjet Rixt' met juistheid vast te stellen of het schip door Eeltje Teardses Holtrop is gebouwd. Kan het volgende ook nog van nut zijn? De heer Halbertsma te Amersfoort heeft van mij foto's in bruikleen gehad indertijd. Er was één bij van een boeier met een lange wimpel aan de mast. Ik meende toen wel eens gehoord te hebben, dat dit schip behoorde aan een Haarsma de Wit en dat het een zeer oude boeier was."



De boeier 'Friesland' van Minnema de With bij stevige wind, met een rif in het grootzeil en een kleine fok. Nog zonder botteloef en de fok met rakbanden verbonden aan het voorstag. Zo was ze rond het jaar 1890. (Foto: FSM)

Bijlage 2: Rapport aankoopkeuring 1909



H. K E R S K E N Hzn.

Binnenkant 14 - A m s t e r d a m - telefoon Int^{c}. 1812.

M o t o r- en Z e i l j a c h t e n.

-----ooooo000ooooo-----

Amsterdam, den Mei 1909

. . Boeienjacht . . . .
. . . boeg
. . Antonia Jacoba . . .
Gebouwd in 't jaar . . . . . .
door . . . . . .
onder toezicht . . . . . .
klasse tot . . . . . .
materiaal . . Iiken . . . . .
buitenhuid . . . . . .
Dek . . . . . .
Kajuit of roef . ja . . . . .
Spanten . . . eikeninhouten
Lengte over dek . . 10.90
Breedte " " . . 3.70
lengte waterlyn . . . . .
Breedte " " . . . . .
diepgang . . . boet . . .
kiel soort . . . . . .
Gekoperd . . . . . .
Kopervast . . . . . .
Ballast Lood . . . . KG. in kiel
yzer . ijzer . . .
getakeld . . . . . .
als schoener . . . . . .
sloep . . . . . .
kotter . Loeier . . . .
Yawl . . . . . .
Boeier . . . . . .
Cockpitt waterdicht . ja zelflenzend
open . . . . . .
voor . 8.-10 personen . .
Grootte in W.E. . . . . .
" in tonnemaat . 19 ton
aantal zeilen . . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .

Zeiloppervlak
Zeilen gemaakt in Holland
" " door Bekker
Toestand der zeilen
" loopend want 4 kengors
kajuiten aantal . 2 . voor .... Personen
" lang .... breed .... hoog ....
tafels . ja . sopha . 2 . kasten
verlichting door carbuur
Inrichting . . . . . .
. . Leer Boorden aan dito
vaste slaapplaatsen voor 4-
Klapkoien
volkslogies met 2 koeien
W.C.
kookgelegenheid ja
boot of sloep ja
waar te bezichtigen Buiksloot
teekeningen
Photografieen
Aard der machine
Prys f. 1750.- uiterst

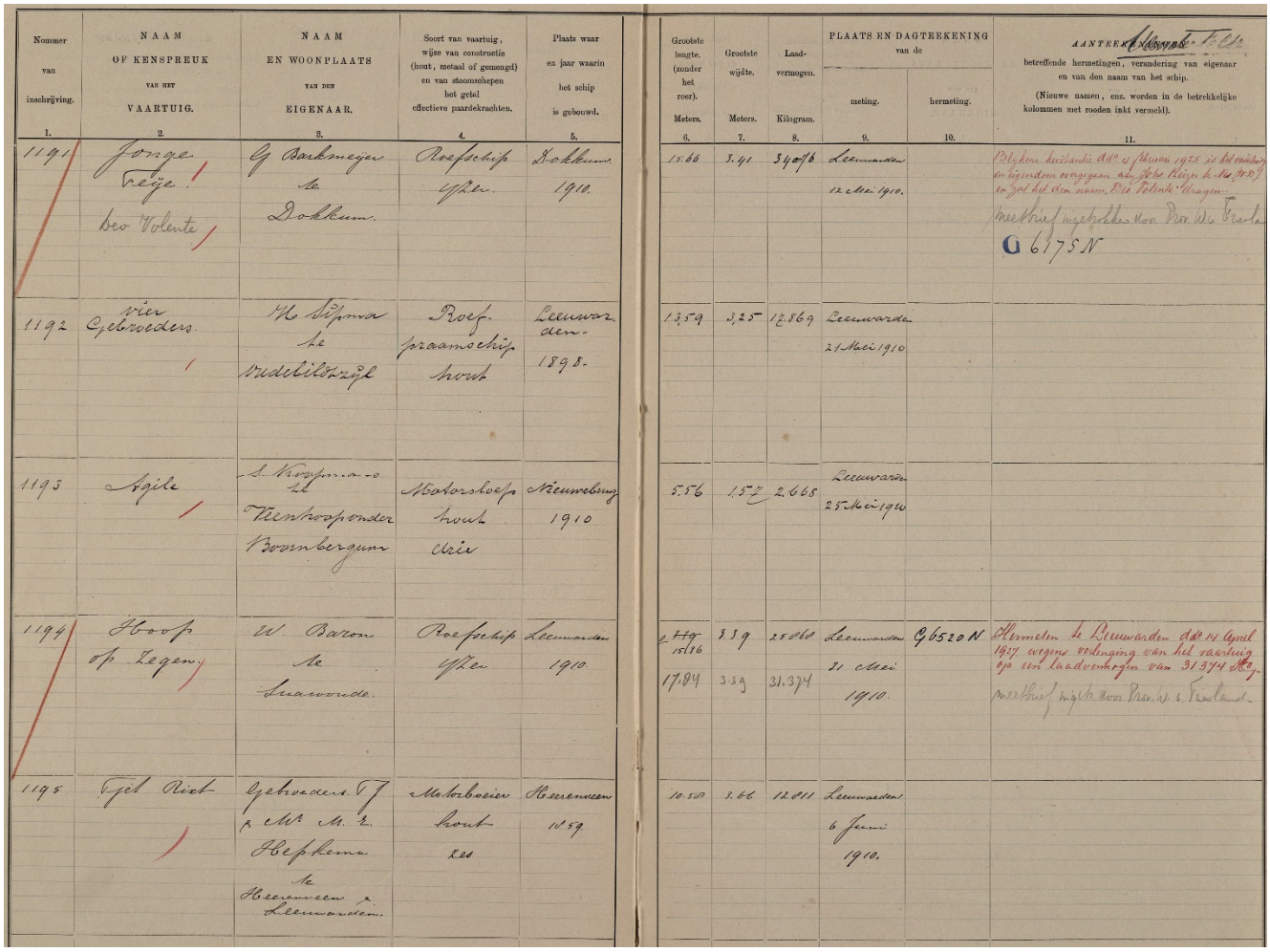
gewonnen pryzen.

Boei ligt te water en is in goeden staat voorzien van ijzeren beugen onderdoor der eigenaar verkocht

Jager Jakreil Kluiffok
staat aan de Muurstoel

Bijlage 2A: Meetbrief van de boeier Tjet Rixt in 1910

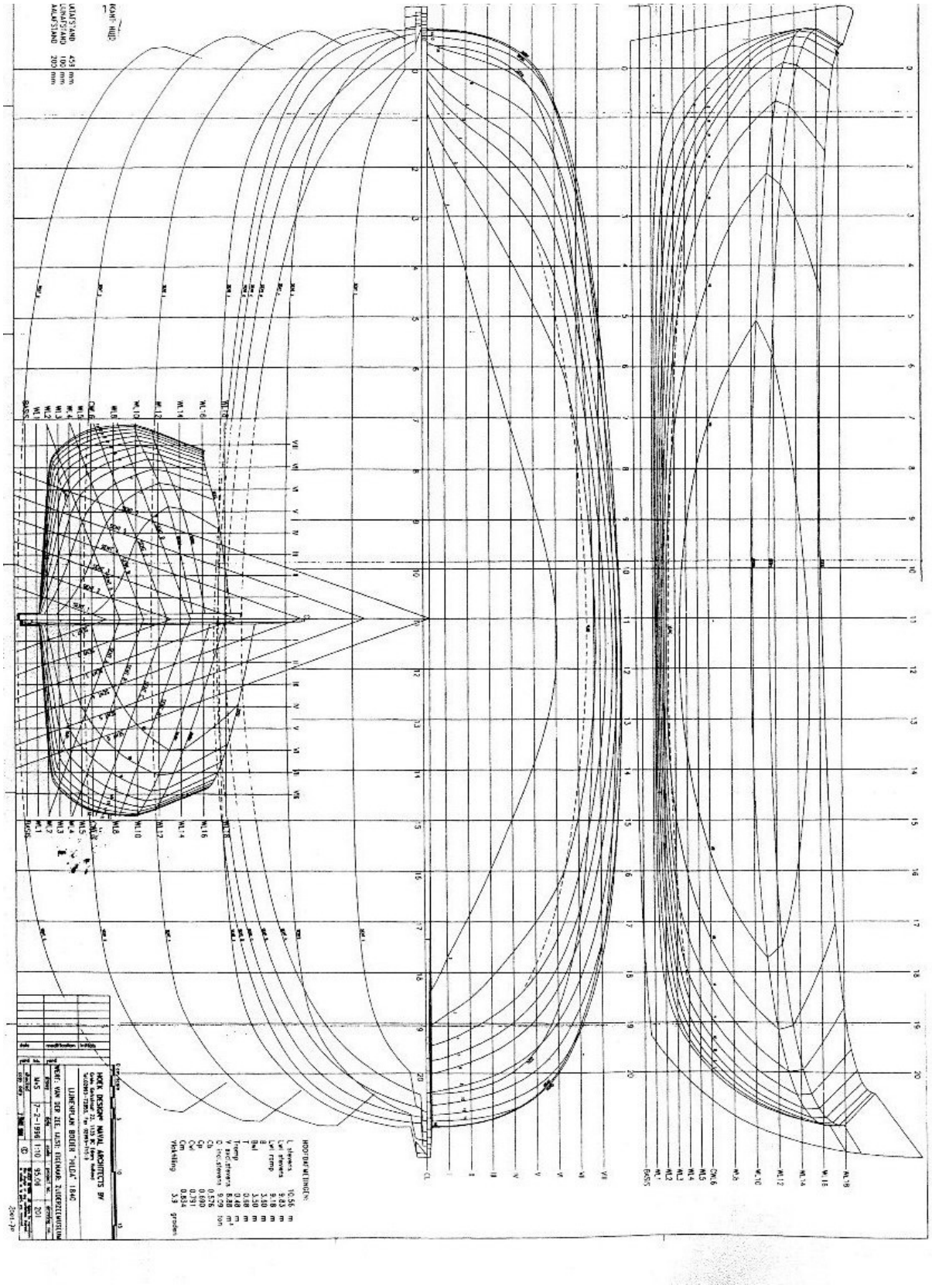
In het Maritiem Museum Rotterdam bevinden zich de leggers van scheepsmetingen, met daarin opgenomen de meting van de boeier Tjet Rixt in 1910. (legger L1195N)

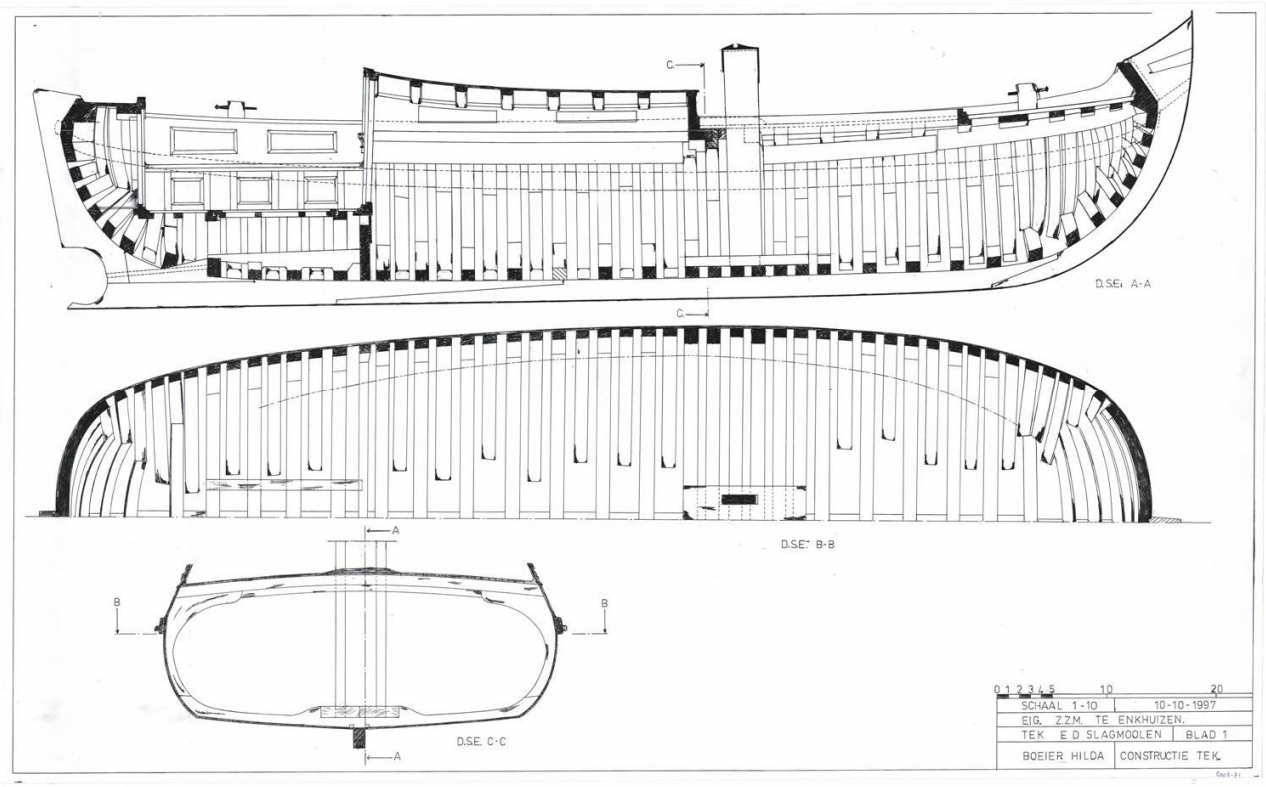


Nommer van inschrijving. 1.	NAAM OF KENSPREUK VAN HET VAARTUIG. 2.	NAAM EN WOONPLAATS VAN DEN EIGENAAR. 3.	Soort van vaartuig, wijze van constructie (hout, metaal of gemengd) en van stoomschepen het getal effective paardekrachten. 4.	Plaats waar en jaar waarin het schip is gebouwd. 5.	Grootste lengte. (zonder het roer). Meters. 6.	Grootste wijdte. Meters. 7.	Laad-vermogen. Kilogram. 8.	PLAATS EN DAGTEEKENING van de meting. 9.	PLAATS EN DAGTEEKENING van de hermeting. 10.	AANTEEKENINGEN betreffende hermetingen, verandering van eigenaar en van den naam van het schip. (Nieuwe namen, enz. worden in de betrekkelijke kolommen met rooden inkt vermeld). 11.
1191	Jonge Vrije / Deo Volente /	G. Barkmeijer te Dokkum.	Roefschip IJzer.	Dokkum 1910.	15.66	3.41	340/6	Leeuwarden 12 Mei 1910.		Bij akte verlijdt dd 9 Nov 1925 is het recht in eigendom overgegaan aan Hobe Pleijn te Ha, [illegible] en zal het den naam Elis Tolenda dragen. Meetbrief ingetrokken door Prov. Wet Friesland G 6175N
1192	vier Gebroeders. /	H. Bijma te Midlikkerzijl	Roef. praamschip hout	Leeuwarden 1898.	13.59	3.25	12.869	Leeuwarden 21 Mei 1910		
1193	Agile /	S. Koopmans Jz Nieuwroosponder Bovenbergum	Motorsloep hout 1 cil	Nieuwebrug 1910	5.56	1.52	2.668	Leeuwarden 25 Mei 1910		
1194	Hoop op Zegen /	W. Baron te Suawoude.	Roefschip IJzer	Leeuwarden 1910.	d. Hg 15.86 17.84	3.39 3.39	25.060 31.374	Leeuwarden 31 Mei 1910.	G 6520 N	Hermeten te Leeuwarden dd 14 April 1927 wegens verlenging van het vaartuig en laadvermogen van 31.374 Kg. Meetbrief ingetrokken door Prov. W. v. Friesland
1195	Tjet Rixt /	Gebroeders T. P. Mz M. z. Hepkema te Heerenveen & Leeuwarden.	Motorboeier hout 2 cil	Heerenveen 1859	10.58	3.66	12.011	Leeuwarden 6 Juni 1910.		

Bijzonder aan deze meetbrief is, dat de boeier op naam staat van Tjebbo en Mindert Hepkema en niet op naam van hun vader, Jacob Hepkema, die de boeier in 1910 heeft gekocht. Als plaats en bouwjaar wordt vermeld: *Heerenveen, 1859*. De lengte van de 'motorboeier' Tjet Rixt zou 10.58 meter zijn. Holtrop geeft in zijn werfboek de maat van 38 Amsterdamse voeten, wat overeenkomt met 10,76 meter.

Bijlage 3: Het lijnenplan van de Tjet Rixt, gemaakt door André Hoek





Constructietekening van de Tjet Rixt, gemaakt door Erik Slagmoolen ten behoeve van de restauratie. Opmerkelijk voor een jacht is het grote aantal zware inhouten. Deze boeier is zo sterk gebouwd als een werkschip, als een veerscheepje.

De laatste en grondige restauratie van de Tjet Rixt, van 1995 tot 2007, is zeer goed voorbereid. Niet alleen worden de uitgangspunten, de waarden en normen van de restauratie op papier gezet. Ook wordt de boeier eerst aan een grondig onderzoek onderworpen en is er een restauratieplan gemaakt met een kostenraming.
Tot die voorbereiding behoort ondermeer het maken van een lijnenplan, dat voor de Tjet Rixt uitgevoerd is door Hoek Design uit Edam.

Het lijnenplan is niet alleen belangrijk om de vorm vast te leggen. Het is ook interessant, omdat de TR een boeier uit het midden van de 19e eeuw is, die een verbindende schakel vormt tussen de 18e eeuwse boeiers en de latere Friese boeiers zoals Eeltje Holtrop van der Zee die in Joure ontwikkeld heeft. Daarbij is vooral het spantenplan opvallend. Dit wijkt af van de latere boeiers door een zeer plat vlak met bijna rechte leggers dat zeer breed uitloopt om in de kim bijna met een knik omhoog te gaan. Alleen in de kont zijn de spanten iets gepiekt. Dit is niet de verfijnde S-vorm die de latere boeierbouwers aan hun jachten geven. Het zijn meer de lijnen die scheepsbouwers aan hun vrachtschepen meegaven. Aan de veerschepen en de skûtsjes. Deze vorm leidt tot een schip met een flinke aanvangsstabiliteit, met veel ruimte over het vlak en een geringe diepgang. Opmerkelijk daarbij is dat de Tjet Rixt op kiel gebouwd is, in tegenstelling tot de veerscheepjes waar ze onder water op lijkt. Over de gehele lengte loopt een behoorlijk diep stekende kielbalk, ca. 17 cm. diep,

die belangrijk is voor een stijve romp in de lengterichting en bovendien zorgt voor koersstabiliteit als het schip rechtop wordt gevaren. Een nadeel is het tragere wenden. Bij de meeste wedstrijdboeiers die een halve eeuw later zijn gebouwd, ontbreekt zo'n kielbalk.

Voor het overige heeft de Tjet Rixt de typische vorm van een tjalkachtig schip. De vorm is karakteristiek, maar niet heel opmerkelijk. Voor een boeier is de zeeg wellicht iets gering, maar er zijn meer boeiers met geringe zeeg. In de gesprekken met Jaap Hepkema klaagt deze vaak over de traagheid van de Tjet Rixt. Het zou een langzame zeiler zijn, niet vooruit te branden. Een wedstrijdboeier als de Constanter van Halbertsma zeilde hen er zomaar uit. Dat laatste is niet verwonderlijk, want dat schip was ingericht en werd getrimd om wedstrijden te winnen, terwijl de Tjet Rixt vooral een huurschip was. Op grond van het lijnenplan kan je echter niet zeggen dat de Tjet Rixt vanwege de rompvorm een trage zeiler is. Het platte vlak kan juist een voordeel zijn op rustig water om snelheid te maken. Wat natuurlijk wel een rol kan hebben gespeeld bij de door Jaap genoemde traagheid is het zeilplan en de wijze waarop het tuig getrimd was. En natuurlijk speelt bij een zeilschip de zeilvaardigheid en de concentratie van de bemanning een grote rol.

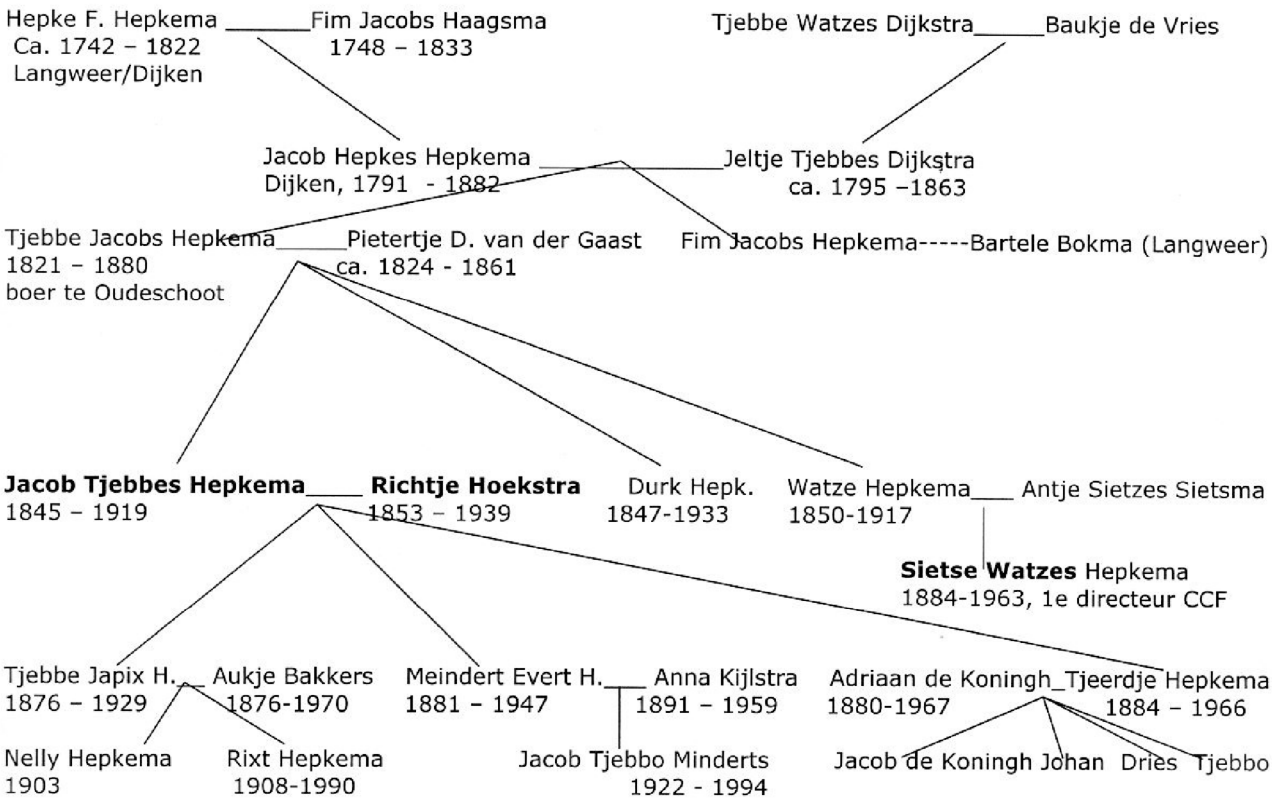
Op foto's van een zeilende Tjet Rixt is regelmatig een discutabele afstemming waar te nemen tussen grootzeil en fok, waarbij bovendien het voorlijk van de fok bepaald niet snaarstrak staat. Dan wordt het moeilijk om snel en hoog aan de wind te zeilen. De vasthoudendheid van Mindert betreft klaarblijkelijk vooral een attitude van niet willen opgeven en is niet die van de perfectionist die zijn schip optimaal wil trimmen om zo snel mogelijk te kunnen zeilen.



De Tjet Rixt op het droge. De kielbalk die 20 centimeter onder het vlak uitsteekt, is duidelijk zichtbaar.

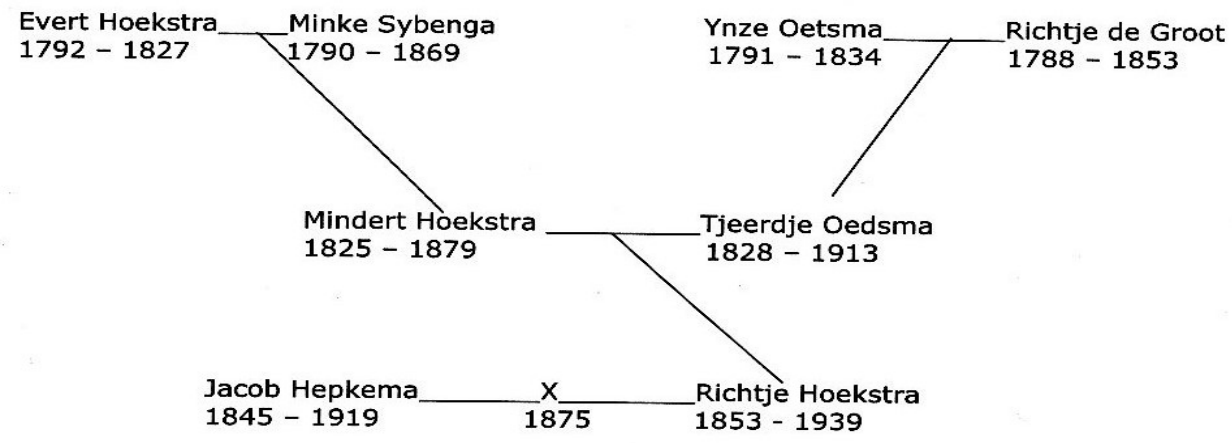
Bijlage 4. Stambomen van Hepkema, Hoekstra en Kijlstra

4.1 De Hepkema's

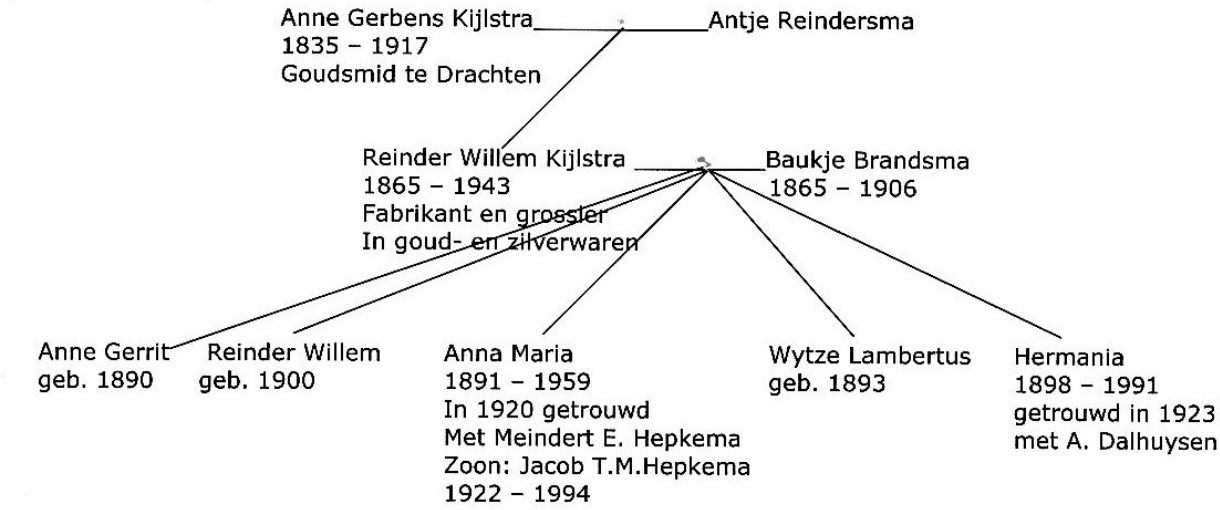


Nelly Hepkema trouwt met Charles Duvanel (*1903), een cineast uit Genève en zal later weer scheiden.
Rixt Jacoba Hepkema trouwt met Ir. Richard Heinrich Achenbach (*1909), een architect uit Frankfurt am Main. Ook zij zal later weer scheiden, maar krijgt wel een zoon: Axel Achenbach.

4.2 Voorouders van Richtje Hoekstra



4.3 Voorouders van Anna Maria Kijlstra

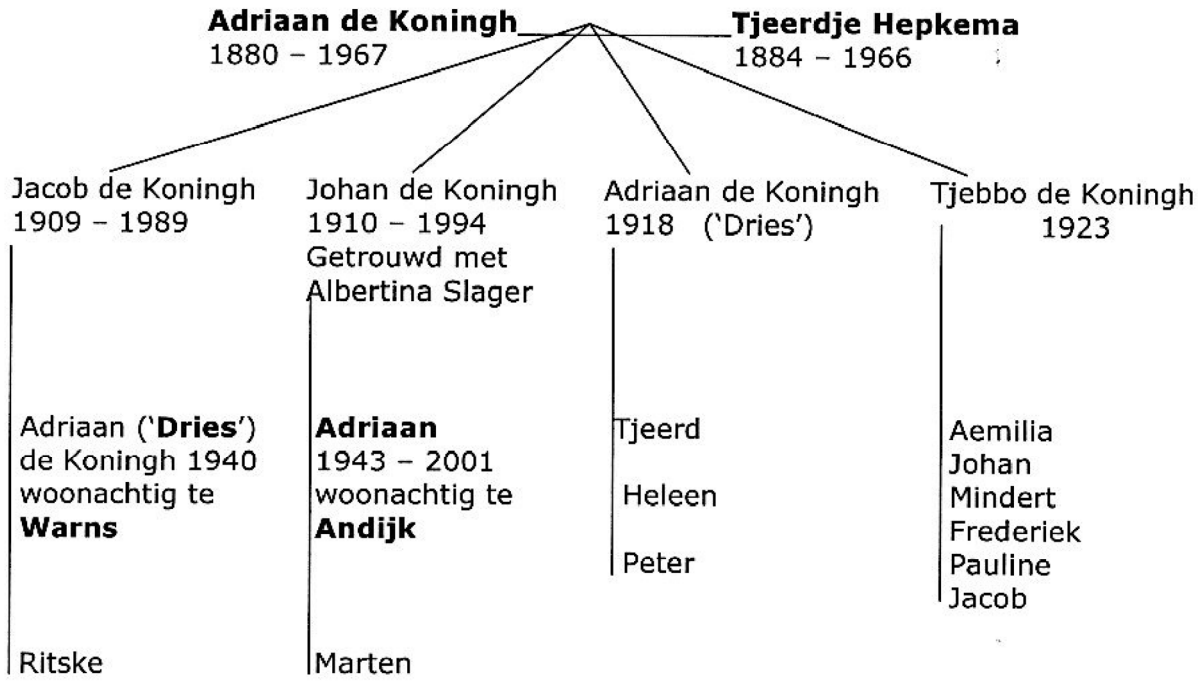


In 1906 overlijdt Baukje Brandsma. Anna is dan 15 jaar. In 1910 trouwt Reinder Willem Kijlstra opnieuw met Cornelia Dalhuysen. Uit dat huwelijk worden Cornelius Sytze (1913) en Aleida Johanna (1915) geboren



Leeuwarden, 1915. Jacob Hepkema met familie op z'n 70-ste verjaardag. Staande vlnr: Durk Hepkema (jongere broer, 67), Tjebbo Hepkema (38), Adriaan de Koningh (34), Mintje Hoekstra (48), Tjeerdje de Koningh-Hepkema (31), Pietertje Bokma-Hepkema (38), Jacob Bokma (49), Watze Hepkema (65). Zittend vlnr: Ymkje Hepkema-Jager (66), Jacob Hepkema (70), Richtje Hepkema-Hoekstra (62), Antje Hepkema-Sietsma (62). Vooraan vlnr: Johan de Koningh (4), Rixt Hepkema (7), Nelly Hepkema (11), Jacob de Koningh (5).

1.4 Beknopte stamboom De Koningh



Thedo Fruithof kreeg veel informatie van Adriaan de Koningh uit Andijk

Dries de Koningh uit Warns is bestuurslid van de Stichting Vrienden van de Tjet Rixt.



Sietze Hepkema, *de boerenzoon uit Langweer, die in 1916 de eerste directeur werd van de Coöperatieve Condens Fabriek in Leeuwarden, bij zijn afscheid in 1950. Samen met* **Adriaan de Koningh** *heeft hij geprobeerd na de Tweede Wereldoorlog het krantenbedrijf van Jaap Hepkema weer tot bloei te brengen. Het mocht echter niet baten. In 1954 moet het laatste pand sluiten: de drukkerij aan de Stationsstraat in Heerenveen. Het wordt met de grond gelijk gemaakt. Wat resteert zijn diverse rechtszaken met oud-medewerkers van het krantenbedrijf die zich benadeeld voelen.*



Oudeschoot, 2012. Achter het kerkje, aan de oostzijde, ligt het familiegraf van de Hepkema's. Niet ieder overleden familielid is in dit graf bijgezet. In het graf liggen Tjebbe Hepkema en Pietertje van der Gaast, Jacob Hepkema en Richtje Hoekstra, Tjebbe Hepkema, Mindert Hepkema en Anna Maria Kijlstra en Johan de Koningh, de tweede zoon van Tjeerdje Hepkema, die met assistentie van zijn vrouw Tineke Slager een tandartspraktijk dreef in Heerenveen, aan de Fok, in de laatste woning van Jacob Hepkema en Richtje Hepkema-Hoekstra.

Opvallend is het ontbreken van het stoffelijk overschot van Aukje Bakkers, de echtgenote van Tjebbe Hepkema. Uiteraard ontbreekt de urn met as van de in stilte gecremeerde Jaap Hepkema, die eigenlijk niets meer met zijn familie te maken wilde hebben. Wel opvallend is de aanwezigheid van een aparte steen naast het familiegraf van de begraafplaats van het graf van Rixt Achenbach-Hepkema, die in 1936 met R. Achenbach trouwde, maar later gescheiden van Achenbach in Duitsland bleef wonen. Ze wenste uiteindelijk wel in Oudeschoot begraven te worden. Van haar oudere zus Nelly is niets bekend.



Bijlage 5: Gesprek van Thedo Fruithof met Jaap Hepkema

Vier maanden voordat Jaap Hepkema (aan prostaatkanker) in 1994 kwam te overlijden, heeft de toenmalige conservator Visserij en Scheepvaart van het Zuiderzeemuseum, Thedo Fruithof, een gesprek met hem in Leeuwarden, in zijn woning aan de
Willemskade. Dat gesprek is opgenomen op band en later uitgeschreven. Ik neem het hier vrijwel integraal op.
Thedo leidt het gesprek in door iets te vertellen over het wel en wee van de boeier nadat Jaap het schip in 1953 heeft overgedragen aan het Zuiderzeemuseum. Dat ze zich hebben afgevraagd of de boeier het statenjacht van Noord-Holland zou kunnen worden. Dat het schip op tal van punten niet meer geheel origineel was. Er zijn tussen 1843 tot 1953 enige veranderingen aangebracht. Lang niet alle onderdelen zijn honderd jaar oud, maar de ornamenten, met het houtsnijwerk, zijn dat wel. Het museum heeft daarom besloten de boeier Sperwer te blijven exposeren voor het publiek en de boeier Tjet Rixt weer varende te maken. Maar eerst wil het ZZM de geschiedenis van het schip zo goed mogelijk beschrijven, voordat begonnen wordt aan een grote restauratie. Jaap vraagt of het ZZM voldoende deskundigheid in huis heeft om dat in eigen beheer te doen.

Thedo: In der tijd is de begeleiding in Blokzijl niet erg intensief geweest. Ook lag de Hilda niet bij een echte boeierbouwer. Nu hebben we Erik Slagmoolen in huis. Dat is een man die ontzettend veel weet over de Friese schepen. Hij heeft voor het Scheepvaartmuseum in Amsterdam veel schepen gerestaureerd en heeft veel boeiers en Friese jachten gerepareerd. Hij is een groot vakman. Ook onze blazer is door hem gemaakt. Op dit moment is er een rage in Lemsteraken, zoals vroeger voor boeiers. Erik Slagmoolen maakt voor veel van die schepen de roerversieringen. Ook is het belangrijk dat er tegenwoordig weer goed eikenhout te verkrijgen is. (…..) In 1843 zou de boeier gebouwd zijn voor waarschijnlijk de burgemeester van Sloten. Weet u daar iets van?

Jaap: Nee, het is anders geweest. Bij het stamboek (SSRP) is dat in der tijd vermeld. Met de heer Van Waning heb ik daarover gecorrespondeerd. We zijn er geloof ik niet achter gekomen wie de eerste eigenaar was. De burgemeester van Sloten heeft omstreeks 1884 het schip gehad. Minnema de With was toen de eigenaar. De schoonvader van de burgemeester had het schip. Het is toen in Sloten met teer besmeurd. Een mooi verhaaltje. Curieus. Ik heb dat in der tijd gelezen in een krantenbericht over een volksgericht in Sloten.

Thedo: In de Waterkampioen van oktober 1952 wordt als eerste eigenaar de burgemeester van Sloten genoemd, dan de baron Van Lynden uit Beetsterzwaag, Van de Feer en tenslotte Hepkema.

Jaap: In 1909 is de boeier gekocht door Hepkema. Mijn grootvader heeft er duizend gulden voor betaald. (Hij laat de koopnota zien)

Na enig gepraat over mogelijke eigenaren, komt de vorm van het schip ter sprake:

Jaap: Ja, een oude vorm. Erg plat. Eigenlijk niet mooi. Weinig zeeg in de zijkant. De Friso, het statenjacht, is veel mooier. Die is net zo lang, maar toont veel meer. De kop komt hoger op. Onze boeier was een heel plat scheepje. Daarom wou die ook niet varen. Ze wou niet vooruit.

Thedo: Nee?

Jaap: Ik vond het verschrikkelijk als jongen. Alle vriendjes en vriendinnetjes met hun bootjes raceten ons voorbij. En dan stond ik aan het roer van dat oude schip met die oude ouders. Nee, dat vond ik een ramp hoor.

Thedo: Als u ging varen, ging dat dan met de motorboot en de boeier?

Jaap: Nee, meestal met de motorboot. Mijn vader was ook al op jaren. Die was al 50 jaar in 1930. Mijn herinnering gaat eigenlijk vanaf die tijd. Toen was ik een jaar of acht. Meestal voeren we met de motorboot. Ook wel met de boeier, ja, maar eigenlijk naar verhouding erg weinig. Nooit tochten. Ik heb maar één keer in al die jaren een tocht met elkaar gemaakt. Toen zijn we in Giethoorn geweest en hebben we een paar keer op het schip overnacht. Ook in Muggenbeet of althans daar in de buurt. Daar werden we inderdaad ook door de muggen bijna opgegeten. Dat was verschrikkelijk. Daar bij Giethoorn, weet u wel. (Thedo: Ja, dat weet ik) Dat was een leuk tochtje bij Giethoorn. Bij de Kalenbergergracht en zo. Daar hebben we ook een film van. Dat was eigenlijk de enige leuke tocht die ik me van de boeier herinner. Verder was het meer een kwestie van een dagje naar Grouw of Eernewoude en dan 's avonds weer naar huis. Met de motorboot was ook het iedere week hetzelfde. Ik kon dat weggetje wel dromen. Ieder hoekje en gaatje kende ik hè. Ik stuurde meestal, want ik verveelde me op de boot. Het was altijd sturen geblazen. Dat was iedere zondag weer raak. Dan wou ik zelf wat anders doen, tennissen of een stukje fietsen, maar nee hoor. Ga nou mee, m'n jongen, het is zo gezellig. Ik was hun enigst kind. Zonder jou hebben we niks meer, werd er dan gezegd. Nou ja, dan ging ik maar weer mee. Maar vaak zeer weinig van harte.

Thedo: Het was meer om uw ouders te plezieren dan voor u zelf?

Jaap: Ik kreeg de kans niet wat anders te doen. Mijn vader was nogal autoritair, een potentaat. Daar viel met hem helemaal niet over te praten, hè. Je gaat mee, daarmee uit. Daar was dus helemaal geen discussie over mogelijk voor een jongen van 14 of 15 jaar.

Dat heeft me altijd wel een beetje gestoord. Tja, iedere zondag hadden we wel andere gasten mee. Zo'n tien tot vijftien man. We waren in feite een soort rondvaartboot. Met de motorboot, daar praten we nu over, hadden we altijd net iets te veel bemanning mee. Het was altijd veel te vol. En dan gingen we de hele dag door. Dan werd er keurig geluncht en gedineerd. Het was aan boord allemaal drie-sterren restaurant. Dat was altijd prima. En dan weer terug. Je kon ook niet verder, omdat in het zuiden van Friesland alle bruggen op zondag dicht waren vanwege de christelijke inslag daar. Dus je kon geen kant uit. Je moest tussen de kerktijden door snel bij Wartena door de brug. Dan draaide die, met de gratie Gods, even open. En dan, op een bepaald uur, moest je weer terug zijn. Dat beperkte je enorm hè. (…) Wij waren vanuit Leeuwarden aangewezen op het plassengebied van Grouw en Eernewoude. Dat was niet anders, maar het was wel saai. (…) Die motorboot voer wel verrekte snel. Je voer zomaar 15 of 17 kilometer per uur. Je was in no-time in Grouw. Dan werden daar een paar rondjes gedraaid en dan naar de Veenhoop en Eernewoude.

Thedo: Maar uw ouders vonden dat blijkbaar wel leuk…

Jaap: Nou, mijn vader, die zat mooi op het achterdek. Die keek wat om zich heen en dronk zijn borreltje. Het was een echte bejaardenboot. Niet voor kinderen. Ja, en af en toe had ik de hoop dat we weer eens gingen aanleggen aan een landje om wat te voetballen. Maar hij was altijd zo gejaagd en rusteloos. We lagen nauwelijks aan het land of we moesten weer inladen en verder. Dat was hopeloos.

Thedo: Was er ook geen mogelijkheid vriendjes mee te nemen in die periode?

Jaap: Dat kon altijd. Ik had altijd een vast vriendje mee. Die woonde hier aan de overkant. Al van mijn kleutertijd af. Die komt hier nog. Mr. K.J. Cath uit Leiden. Hij heeft hier pas nog gegeten. Die is mijn leven lang mijn vriend geweest. Die ging altijd mee. Zijn vader was hartpatiënt. Er gebeurde bij hun weinig, daarom ging hij altijd met ons mee. Het was voor mij natuurlijk ook gezellig. Als we gingen, dan ging hij ook. Hij ging ook mee met buitenlandse reizen en gingen zij een buitenlandse reis maken, dan ging ik met hen mee. Hij kent de boot ook tot en met. Mijn vader had hem tot butler opgeleid. Op zijn twaalfde kende hij al de dranken zowat uit z'n hoofd. Dat vond hij altijd erg leuk. En ik was de stuurman en natuurlijk hadden we er ook de schipper bij.

Thedo: Die schipper, was dat schipper De Groot?

Jaap: Ik heb het nog steeds over de motorboot hoor. Al deze verhalen zijn van de motorboot. Daar heb ik de meeste herinneringen aan. Cuperus hadden we als schipper op de motorboot. En in de boeier De Wagt. Dat was een heel markante schipper. Overigens ging het er in de boeier net zo aan toe als op de motorboot. Ja,

daar heb ik me in die motorboot vaak over verbaasd. Dan denk je nu, oh, dan wordt er 's avonds in de boeier gegeten in een klein salonnetje, allemaal met een bordje op schoot, een lepel en klaar is Kees. Maar nee hoor. Ze kregen drie gangen, alles met een eigen bordje. Het ging er werkelijk toe als in een restaurant. Het was onvoorstelbaar.

Thedo: Het ging vast moeilijk, want je moet je etenswaren goed houden aan boord.

Jaap: In de motorboot was een ijskist met ijsstaven. Die werden 's zaterdags gebracht. (…) Alle soepen en dergelijke werden thuis voorgekookt. Dus alles was aan boord, om zo te zeggen. Het was een bedrijf. Voor mijn moeder was die business gewoon. Die had hele schriften waarin stond wat er mee moest. Of je naar de Noordpool ging hè. Ongelooflijk. Dan werd alles op zaterdag aan boord gebracht. De boot werd dan voor het huis afgemeerd. Dan was het de kunst om 's morgens voor tienen door de bruggen in Leeuwarden te varen, want daarna bleven ze dicht. Dat was haasten en jagen. We voeren dan met een rotgang door dat tweede kanaal heen. De schippers die daar lagen, keken wel eens boos, want dat golfde behoorlijk. De bruggen waren 's morgens open tussen 8 en 10 en 's avonds weer van 8 tot 10.
De motorboot lag niet altijd voor ons huis. Er werden gasten uitgenodigd uit Holland en van heinde en ver. En weer of geen weer, er werd gevaren. Je kon je gasten immers niet naar huis terugsturen. Er werd altijd gevaren. Met de motorboot hinderde dat niet zoveel, die had een grote kajuit. Maar met de boeier was dat moeilijk. We hebben wel eens meegemaakt dat het zo ging regenen, dat alle gasten last van hun ingewanden kregen. In de boeier was toen een heel klein WC-tje. Dat was toen een beetje moeilijk, weet ik nog wel. Toen we in Eernewoude aankwamen, moest iedereen rennen naar dat hotelletje. Nou ja, dat was verschrikkelijk.

Thedo: Het waren dus vrijwel alleen dagtochten?

Jaap: Ja, altijd dagtochten.

Thedo: Nooit geslapen in de boeier?

Jaap: Nee, praktisch niet. Ja, met de motorboot enige malen. We zijn de rivieren op geweest. Naar de Biesbosch en zo. Dat was alleen maar na de oorlog. Het jaar 1940 was een kruispunt in mijn leven. De laatste twee jaren van de oorlog zat ik ondergedoken. Dat was niet de mooiste tijd van m'n bestaan. Na de oorlog waren de boten er wel weer. De motorboot was helemaal kapot en werd in Amsterdam bij De Vries Lentsch gerepareerd. Die is toen wel teruggekomen hoor. Die had toen wel zijn beste tijd gehad. En de boeier was er dan. In de oorlog werd er ook wel gevaren naar De Lemmer. Toen hadden we geen benzine en was het bomen geblazen. En trekken. Dat was met zo'n boeier niet leuk hoor. Ik heb ook wel met vrienden

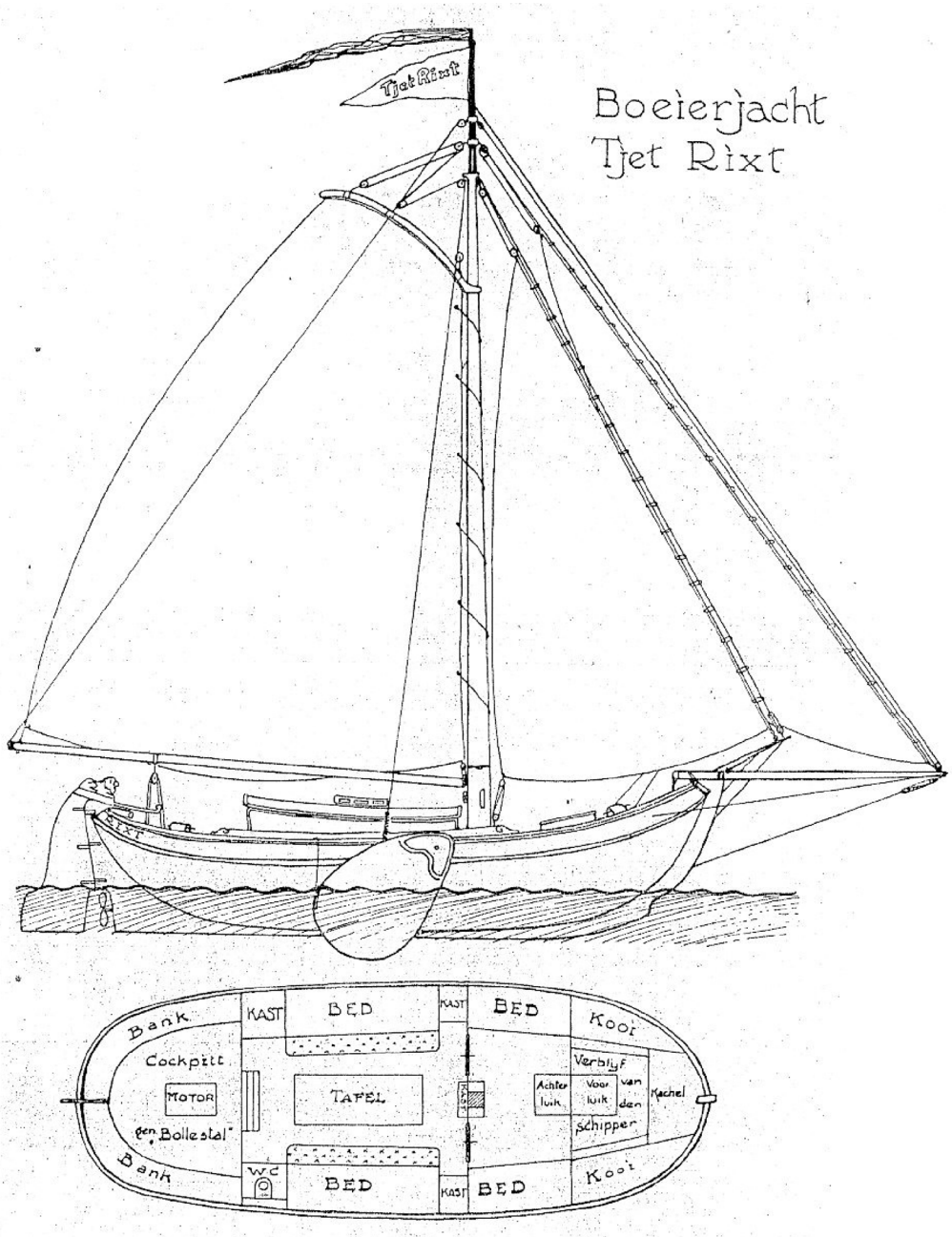
gevaren. En met 5 man "in de lijn". Over de jaagpaden en dan weer een hekje en een slootje. Het was doffe ellende, je kreeg de boeier niet vooruit. De eerste paar jaar na de oorlog konden we ook niet met de motorboot varen. Er was bijvoorbeeld geen benzine.
De mooiste watersportjaren waren 1945 en 1946. Er voer toen geen enkele motorboot op het water. Het was er doodstil. Geen hakkepoffers. Ideaal. Het was geweldig. Dat weet ik nog wel, dat waren mijn mooiste watersportjaren. Toen kwam er weer benzine en hoorde je weer puf, puf, puf.
Je moest zonder motor wel handwerk verrichten als het tegen zat. Met de boeier laveren ging haast niet. Vooral in de smallere sloten lukte het niet. Ze ging haast niet door de wind. Mijn vader had altijd de neiging om toch vol te houden. Volgens hem kon het nog wel eventjes. Dan zei de schipper: "Meneer Hepkema, draaien!" Maar mijn vader was eigenwijs. Dan was het boem en dan zat hij weer op de wal. En dan mocht je dat rotding weer van de wal afduwen. Daar had ik zo de pest in. Ja, dat zijn zo mijn herinneringen.

Thedo: Dat was voor de schipper ook wel eens lastig?

Jaap: Ja, mijn vader was dwars. Dan zei hij: "Naar rechts", en ging hij naar links. Bij wijze van spreken dan. Nou, hij had niet veel kijk op dat zeilen, dat moet ik eerlijk zeggen. Altijd hield hij de fok te lang te loevert. Al die slappe grond daar, met die wallen. Nee, dat zeilen was geen onverdeeld genoegen, wat dat betreft. Maar goed, zo was het nu eenmaal.

(Thedo refereert aan het onderzoek van Van Waning en vraagt naar foto's.)

Jaap: We hadden in die tijd 10 tot 15.000 foto's. Er is inderdaad gevraagd naar foto's van het interieur van de boeier. Daar heb ik een opmerking bijgeschreven. Dat is gelijk aan jongelui die oude wekkers demonteren en enkele raderen overhouden. (Het ZZM vroeg naar foto's van het interieur in verband met de reconstructie ervan. Jaap reageerde suggestief alsof ze bij de demontage er een zootje van hadden gemaakt. D.H.) Foto's waren er wel, maar vanaf 1933 zijn we overgestapt op film en werden er helemaal geen foto's meer genomen. Vroeger had je als je een interieur wilde fotograferen tijdopname en flitslicht nodig. Foto's van het interieur van de boeier hadden we niet. Ook niet veel foto's van onszelf. In het antwoord aan het museum heb ik geschreven, dat er een onnoemelijk aantal foto's moet bestaan, want ik kan me geen zonnige zeildag herinneren zonder dat wij niet meerdere malen door medewatersporters werden geknipt. Ook verwijs ik ze naar het boek van wijlen dominee De Stoppelaar, die ook een tocht met de boeier gemaakt heeft. Wat onze stereoscopische lantaarnplaatjes en films betreft, heb ik aangegeven dat ik gaarne bereid ben die aan mijnen huize te tonen, zo u dit voor uw doel van belang acht. Maar goed, daar is men niet op in gegaan. (…)
Thedo: Er is ook een plattegrond van de boeier met een interieurschets.



Lang 10.58 M. — Breed 3.66 M.

Verschil tusschen grootste toegelaten diepte en vlak van inzinking van het ledige vaartuig 44 c.M. Diepte tusschen onderkant en inzinkingsvlak gem. 59 cM.

Jaap: Ja, die werd gestuurd aan alle huurders. De boeier is vele malen verhuurd.

Thedo: Wat is de gedachte geweest voor de wijziging in de naamgeving. Waarom mocht het museum de naam Tjet Rixt niet meer voeren?

Jaap: Daar had ik zelf geen bezwaar tegen. Het was helemaal een familienaam om zo te zeggen. Al die boten heetten "Tjet Rixt". Ook de motorboot. Dat was vaak verwarrend. Rixt was de naam van mijn grootmoeder van vaders zijde. Tjet was de

naam van haar dochter. Die heette Tjeerdje. Dat is een beetje in Tjet veranderd. Die naam was heel vaak een vraagteken voor veel mensen. Er dan werd vooral door mensen van buiten Friesland gevraagd wat die naam betekende. Mijn vader had daar op het laatst zo genoeg van. Als iemand dat weer eens vroeg, dan zei hij: "dat betekent 'God zij met ons' in het Arabisch.

Thedo: Ik heb zelf wat moeite met de naam 'Hilda' , omdat die naam eigenlijk nergens op slaat.

Jaap: Het is inderdaad geen Friese naam. Maar voor mij was gewoon het tijdperk voorbij, daarmee uit! Ook was er een kans dat ik zelf een zeilbootje zou aanschaffen. Dat zou ik dan ook Tjet Rixt genoemd willen hebben. Zo was het eigenlijk.

Thedo: Ik vraag het daarom, want als wij het schip gaan restaureren en daar bekendheid aan geven, dan is het toch beter om de historische naam te gebruiken in plaats van een verzonnen naam? De naam Hilda zegt niemand wat.

Jaap: Daar heeft u gelijk in. **Wat mij betreft, prima hoor**!

Thedo: Of de eerste naam, Uitspanning, of de laatste. De boeier heeft immers vele namen gehad.

Jaap: Ja, ze heeft de meeste bekendheid verworven als Tjet Rixt. **Ik heb er geen bezwaar tegen**. Andere familieleden hoef ik niet te vragen, want die bestaan niet meer.

Thedo: U heeft ook de meeste rechten om dat te vertellen, dacht ik?

Jaap: In zekere zin wel. De boeier was mede-eigendom toen ik haar verkocht. Ze was van mijn familie. Er waren nog twee of drie familietakken die ook eigenaar waren. Dat is later verrekend. Ook de motorboot was niet vol eigendom van mijn vader, maar van hem en zijn broer. Ik geloof dat de boeier ook nog eigendom was van zijn zuster. De boeier was uiteindelijk van mijn grootvader. Het schip werd vererfd over drie takken. Aangezien mijn vader de enige was die in Friesland woonde en ook de enige was die er gebruik van maakte, voer die ermee zoals het is gegaan. Maar toen het op afrekenen aankwam, was er plotseling ook familie in het buitenland. De familie De Koningh uit Haarlem heeft ook veel met de boeier gevaren. Voorouders van mijn neef Adriaan de Koningh. Diens vader en grootvader. Zijn grootmoeder is de zuster van mijn vader. Als die 's zomers hier kwam, dan kreeg die de boot een paar weken te leen. Maar dat kwam niet zo vaak voor, hoor.

Thedo: Zou Adriaan er ook nog mee gevaren hebben? (Zie bijlage 1; D.H.)

Jaap: Nee, dat kan niet. In 1948 voer die boot al niet meer. Toen moest hij drie keer per dag worden leeggehoosd. Per week, pardon. Jaren lang. Ik heb me dat nooit zo gerealiseerd.

Thedo: Er was dus een schipper die dat deed?

Jaap: Nee, een werfbaas. Die woonde vlakbij het schiphuis in Heerenveen. Die heette Van der Werf. Die scheepswerf zorgde voor onze boeier.

Thedo: De boeier lag 's winters in Heerenveen?

Jaap: Altijd. Dat wil zeggen, 's zomers lag hij hier of in Grouw of waar dan ook. Voor de oorlog lag die ook wel in Grouw. Dan gingen we met het trammetje er heen. En dan 's avonds weer naar huis.

Thedo: Uw grootvader had het schip gekocht in 1909.

Jaap: Ja, precies. Hij had jaren in huurboten gevaren. Hij was al op leeftijd. Hij is van 1845, dus 64 jaar toen hij de boeier kocht. Hij is in 1919 overleden. Hij heeft er dus niet zo heel lang plezier van gehad. Hij was ook geen watersporter van origine, maar hij vond het toch best leuk. En dan gaat altijd het verhaal dat hij nogal gauw nerveus was. Hij had op latere leeftijd last van het zenuwgestel. Hij had een paar boerderijen in Bakkeveen, midden op de hei. Je kon daar geen water vinden, maar hij voer met de boeier door de vaart tussen de heidevelden en lag dan dicht bij de boerderij. Daar knapte hij reuze van op. Na een weekje voer hij weer terug, door al die rare kanaaltjes van Bakkeveen. Nu kan daar nauwelijks een roeiboot doorheen, maar hij recreëerde met de boeier op de hei, wat toch niet de meest aangewezen plek voor een boeier is.

Thedo: Uw grootvader had daar (in Heerenveen) een krant opgericht?

Jaap: Hij was daar de oprichter van het Nieuws- en advertentieblad. In 1913 is er ook nog het Leeuwarder Nieuwsblad opgericht. De Leeuwarder Courant was er eerder en was onze concurrent. Tot na de oorlog hebben de kranten bestaan. Toen werd het doffe ellende en zijn ze verdwenen.

Thedo; Uw vader is met die kranten doorgegaan?

Jaap: Jazeker. Er was nog een oudere broer, Tjebbo. Dat was de courantendirecteur. Mijn vader was advocaat. Maar die broer overleed vrij jong aan kanker. Toen heeft mijn vader naast de advocatuur ook de krantenbedrijven op zich genomen. Toen had hij twee functies.

Thedo; Het is heel lang een familiebedrijf gebleven.

Jaap: Ja, heel lang. Ik heb het ook nog gedaan, maar ik heb de zaak moeten liquideren. Dat is een verhaal apart. Dat sla ik nu over. Dan maak ik me dermate witheet over dit onrecht dat ons toen is aangedaan. Daar denk ik maar niet meer over na. Dat was regelrechte diefstal.

Thedo: Dat is na de oorlog geweest?

Jaap: Streep eronder graag…. Maar ik ben er zelf na mijn vaders overlijden in 1947 bij betrokken geraakt. Thuis werd niet over de krant gesproken. Vader regelde dat en daarmee uit. Toen hij overleed, toen kwam ik tot over mijn nek en schouders en oren in de zorgen te zitten.

Thedo: U had rechten gestudeerd in Leiden?

Jaap: Ik had mijn kandidaats rechten gedaan in 1941. Toen kwam de oorlog. In 1943 kon je kiezen. Een loyaliteitsverklaring tekenen van trouw aan de moffen of tewerkstelling in Duitsland. Toen ben ik dus ondergedoken. Tot de bevrijding en toen dook ik weer op. Maar toen waren mijn beide ouders al ongeneeslijk ziek. Dat was wel een beetje schokkend. Ik was 23 jaar. Mijn vader heeft nog twee jaren geleefd. Het laatste jaar had hij zijn zaken niet meer voor elkaar. Hij kon niet meer werken en heeft een chaos nagelaten. Het heeft 5 jaren geduurd om alles weer op orde te brengen. Dat waren niet de leukste jaren van mijn leven. Mijn jeugd is op mijn 24e jaar geëindigd. Toen was het afgelopen. Toen was mijn vader al ziek. Moeder kwam vragen of ik kon helpen bij de organisatie van de Elfstedentocht die in 1947 aanstaande was. Toen ben ik gebleven tot mijn vader in 1947 overleed. Die zomer heeft hij nog heel veel van de motorboot genoten. Hij had difterie en was half verlamd. Hopeloos, wat een lijden. Mijn moeder had de ziekte van Parkinson en heeft nog 15 jaren geleefd. Die heeft nog een jaartje met de motorboot gevaren. Die boot konden we echter niet houden. Voor mij in m'n eentje was dat niets. Bovendien was het aanhouden van het schip vrij kostbaar. We hadden twee schippers in dienst. Dat konden we niet meer betalen. Dat was de reden dat ik toen die boten heb verkocht. Ik had er geen enkele behoefte meer aan en had geen ambitie om ermee te varen. Ik heb ze ook nooit ook maar een seconde gemist.

Thedo: U heeft er geen goede herinneringen aan?

Jaap: Nee, ik ben geen echte watersporter. Ik heb nooit een eigen bootje gehad.

Thedo: Adriaan de Koningh en Kijlstra toch juist wel?

Jaap: Nee, dat heeft geen indruk op me gemaakt. Ik heb nog wel eens een BM gehuurd…..Ik kon het wel, het schoot wel op. Die boeier was net een bos stro, dat schoot niet op. Ook andere boeiers voeren ons voorbij. Bijvoorbeeld de boeier van Halbertsma, die was zo keurig getrimd. Dat was fantastisch. Die voer zo scherp als het maar kon. Daar konden wij niet tegenop.

Thedo: Uw vader heeft niet alles uit het schip willen halen?

Jaap: Nee, dat was niet te doen. Het zeil stond veel te bol. In trimmen moet je aardigheid hebben. Mijn vader had daar geen kijk op. Hij wilde dat het schip klaar lag als hij kwam. Dan stapte hij erop en moest er gevaren worden en na afloop stapte hij eraf en moest de schipper maar voor de rest zorgen. Zo ging dat. Mijn vader was volkomen a-technisch.

Thedo: Lag de boeier vaak in het schiphuis?

Jaap: Nee. In Heerenveen lagen beide schepen naast elkaar in een heel groot schiphuis. Dat was zo lang, dat de boeier met gestreken mast er volledig in paste.

Thedo: Is er nog een foto van dat schiphuis?

Jaap: Dat is er nog wel, een wit schiphuis.

Thedo: Na de restauratie moet het schip weer varen. Het is misschien leuk elementen weer terug te bouwen.

Jaap: Het was een mooi, wit schiphuis. Als je met de trein naar Heerenveen kwam, dan zag je het altijd. Het ligt aan de Heerensloot. Ik meen dat tegenwoordig de firma Krikke het heeft gekocht. Ik maak me sterk of het er nog wel is. En foto's….Nee. In de winter moesten de schippers ijs hakken om de schepen vrij te houden. Een schipper woonde in Leeuwarden en een in Heerenveen.

Thedo: Schippers in Leeuwarden en in Heerenveen?

Jaap: De boeierman woonde in Heerenveen op een skûtsje, die was een echte beroepsschipper geweest. En de ander woonde hier in Leeuwarden, in de wijk Klein Azië. Dat was Cuperus. Z'n leven lang is hij schipper van de motorboot geweest. Die onderhield het ding voortreffelijk. De kruiser zag er altijd pico bello uit, van binnen en van buiten. Cuperus was ook een voortreffelijke kok. De Wagt van de boeier kon een potje koken, maar Cuperus was kok op de grote vaart geweest. Dat scheelde toch. Hij kon echt een eersteklas diner klaarmaken. Paling was zijn specialiteit. Gebakken paling. (…)

Thedo: De motorboot werd ook verhuurd?

Jaap: Ja, heel veel verhuurd. Omdat het duur was om twee schepen en twee schippers te hebben. Wel werden de schippers ook gedetacheerd bij onze drukkerijen, maar in de zomer voeren ze. In de winter werkten ze in de drukkerij en deden ze onderhoud aan de schepen. De boeier werd ook eens aan een paar Engelsen verhuurd en eens aan vier of vijf jongelui uit Engeland. Ik heb overigens de 10.000 foto's vorig jaar (1993) teruggebracht tot 7000. Ik heb er een hele index van gemaakt.

Thedo: Dat is de krantenman in u?

Jaap: Nee, de boekhouder die mijn grootmoeder van vaders zijde was. Die was ontzettend precies en ordelijk. Mijn vader was buitengewoon slordig, maar mijn moeder was ook ordelijk. Ik heb de ordelijke aanleg van haar. Ik kan alles à la minute vinden. Kijk, hier……mevrouw Hepkema….en daar dat jongetje Richard Achenbach. Die was hier om te….zoals je wel meer van die oorlogskneusjes hebt. Zo zijn er ook wel Oostenrijkers geweest. Na de Eerste Wereldoorlog. Zo was dit een Duits jongetje waar mijn ouders kennis aan hadden gekregen. Toen bestond ik nog niet. Die is toen met de boeier mee geweest. Waar ze heen zijn gevaren, dat weet ik niet. Ik denk Genemuiden, in die buurt, zo aan de sluizen te zien…….(…) Dat Duitse jongetje is later met een nicht van me getrouwd en zo in de familie terecht gekomen. Heel grappig. (…) En deze foto, dat is de hele stoeterij van de familie in Langweer. Daar hadden we ook een tak. Mijn grootvader Jacob had twee broers. Eén is er in Langweer neergestreken en heeft er een hele clan gesticht. Eens per jaar gingen we met het Langweerder hardzeilen, aan het einde van het seizoen, met de boeier naar Langweer en nodigden de hele familie uit in de boot. Daar is die foto van. Met de hele bollestal vol mensen…..En die, dat is een aparte historie. De eerste vliegtocht in Nederland heeft plaats gehad in Heerenveen. Van Maasdijk was de vlieger. Dat is die daar….Mijn vader had Van Maasdijk en zijn verloofde of zuster in 1910 een boottochtje aangeboden. Toen is deze foto gemaakt. Een paar maanden later is Van Maasdijk verongelukt. Ik meen in Arnhem. Dit is dus een historische foto.



Boven: Jaap in de boeier, 17 jaar.



Clément Van Maasdijk, die in 1910 in Heerenveen een Nederlands vliegrecord vestigt. In het midden voor hem zijn verloofde, Jeanne Ladenius. (Foto: FSM)

Jaap: We zijn ook wel eens met beide boten naar Schiermonnikoog geweest. Met de boeier tot aan Lauwersoog/Dokkumer Nieuwezijlen en met de motorboot door naar Schiermonnikoog. Daar moest je uitstappen in het water en het laatste stukje door het water naar land lopen. Er was toen nog geen aanlegplaats. Dat was wel leuk……..Kijk, een foto van Jan de Wagt. Dat was een markante figuur, die kon ontzettend goed vertellen. Motorbootschipper zijn vond hij saai. Als hij vertelde, was het een en al vermakelijkheid. Niet voor mij, maar voor de gasten. Die vonden het leuk. Hij sliep tijdens tochten voorin de boeier. In een heel klein kooitje. Ook had hij er een klein keukentje met een kookapparaat en een klein schoorsteentje voorop de voorplecht. Een primitieve ruimte, maar hij was dat gewend. Hij was op een skûtsje geboren. In zo'n hokje achter onder de helmstok. Ze hebben bijzonder primitief geleefd, die schippers vroeger.

Thedo: Hier zie ik ook enige wedstrijdformulieren… Welk jaar is helaas niet te zien.

Jaap: Misschien uit het begin van de jaren twintig. Het verhaal gaat dat een stuk of wat boten aan een wedstrijd deelnamen en dat ze tijdens de wedstrijd allemaal uitvielen, behalve de Tjet Rixt. Onze boeier kwam als enige over de finish dankzij het opgeven van de andere schippers. Ze hebben ook een keer de mast eraf gezeild

Thedo: Tijdens een wedstrijd?

Jaap: Nee, zomaar. Met harde wind. Er werd wel vaker te lang met vol tuig doorgevaren. Vader wou graag dat de schipper zei: "We moeten strijken". Dan wilde hij nog even doorgaan. Toen is de mast zijwaarts naar beneden gekomen. Er is een nieuwe mast opgekomen aan het einde van de twintiger jaren.

Na nog diverse foto's, formulieren en filmpjes te hebben bekeken, sluit Thedo het gesprek af:

Thedo: Het is leuk dat ik nu een beeld heb hoe de familie met de boeier heeft gevaren. Dat is de waarde van dit gesprek.

Jaap: Zeer zeker, ja. Er zijn geen hoogtepunten, zoals u misschien wel begrepen hebt.

Thedo: Het was één voortdurend hoogtepunt, zo klinkt het voor mij.

Jaap: Voor de gasten wel, ja, maar zoals ik zei: "Als je elke dag kaviaar eet, dan gaat ook dat vervelen."

Bijlage 6: Van Tjet Rixt naar Hilda

J.T.M.
HEPKEMA
ADVOCAAT EN PROCUREUR
TELEFOON No. 4285
POSTGIRO No. 3614

3327

LEEUWARDEN. 17 Februari 1954.
WILLEMSKADE Nz. 12
(BIJ DE PRINSHENDRIKBRUG)

Z Ingek.: 18/2-'54
Z Beantw.: 13/4-54
M Dossier: Tjet Rixt
Paraaf:

Aan de Directie van het
Zuiderzeemuseum,
E n k h u i z e n .

Mijne Heren,

Het is mij opgevallen dat in recente persberichten omtrent de boeier welke ik U verkocht heb, nog steeds gesproken wordt van de "Tjet-Rixt". Voor zoveel nodig moge ik U er evenwel op attent maken, dat tot de verkoopsvoorwaarden, welke ik indertijd met Uw Heer De Jonge overeengekomen ben, behoorde, dat de boeier deze naam, welke zo nauw verbonden is met mijn familie, niet zou behouden. Vooralsnog wil ik aannemen dat U van deze afspraak op de hoogte was en U reeds over een nieuwe naamgeving beraden hebt. Mocht deze veronderstelling evenwel onjuist zijn, dan moge ik U langs deze weg beleefd verzoeken de uitdrukkelijke wens in dezen mijner familie wel te willen eerbiedigen.

Hoogachtend,

J. Hepkema

B 921

RIJKSMUSEUM „ZUIDERZEEMUSEUM"

Telefoon K 2280 - 388
Giro 317350

ENKHUIZEN, Wierdijk 13

13 April 1954.

Ref. KB/AT 4511.-
Onderw. Boeier "Hilda".-
B.o.s.v.: 17/2-1954.-

De Heer J.T.M.Hepkema,
Willemskade 12,
L E E U W A R D E N .

Geachte Heer Hepkema,

In antwoord op Uw briefje van 17 Februari moge ik U mededelen, dat de vereniging "Vrienden van het Zuiderzeemuseum", welke eigenaar is van de door U verkochte boeier, besloten heeft, het schip te herdopen met de naam "Hilda". Deze naam is gekozen als een stille hulde zowel aan de vrouw van de voorzitter van de genoemde vereniging als aan mijn dochter, die beiden de naam "Hilda" dragen. De naam "Tjet Rixt" zal van het schip worden verwijderd, hoewel het moeilijk zal vallen deze reeds geheel ingeburgerde naam voortdurend te ontwijken!

Hoogachtend,
De Directeur van het
Zuiderzeemuseum,

(S.J.Bouma).

B 921

Bijlage 7: Visuele aberraties

Bij het inventariseren van gegevens over de boeier Tjet Rixt door C.J.W. van Waning krijgt deze van Jaap Hepkema ook een foto van de Tjet Rixt, waarvan bij nadere bestudering de vraag wordt gesteld of dat wel de Tjet Rixt is. Van Waning merkt vertwijfeld op dat Jaap Hepkema toch wel geweten zal hebben hoe de boeier er uitzag. Na ampele afweging krijgt Jaap gelijk, de bedoelde foto was inderdaad de Tjet Rixt (en niet de Friso).
De vanzelfsprekendheid om foto's uit de collectie van Jaap te beschouwen als foto's van de Tjet Rixt leidt ertoe dat in het dossier over de boeier bij het ZZM foto's zijn opgenomen alsof die van de Tjet Rixt zijn, terwijl ze in werkelijkheid gemaakt zijn van heel andere boeiers.
Zo verwijst Robert Zijp (2005, p.51) in zijn onderzoek naar een foto van de boeier Tjet Rixt die in 1904 voor de Oranjesluizen zou liggen. Helaas ten onrechte. Op die foto van de bekende Amsterdamse fotograaf Jacob Olij staat echt een andere boeier dan de 'Antonia Jacoba' van dhr. Harmanus Lefering, die in 1909 door Jacob Hepkema gekocht zou worden.



Amsterdam, 1904. Een flinke boeier bij de Oranjesluizen. (Foto: Jacob Olij, collectie ZZM)

Om een boeier te kunnen identificeren van een foto, moeten typische kenmerken zichtbaar zijn. Op de foto van de boeier bij de Oranjesluizen zien we een schip met een smalle en een brede witte band op het boeisel, terwijl de Tjet Rixt door de jaren heen twee smalle banden had. Van belang voor de identificatie van de Tjet Rixt is ook de lijst langs het kajuitschot. Bij de boeier op de foto is in het midden, boven de kajuitingang, voorzien van een ornamentale verhoging, die bij de Tjet Rixt ontbreekt

en ook eerder bij de Friesland van Mr. Jan de With niet aanwezig was. De Tjet Rixt heeft steeds een gladde lijst langs het kajuitschot gehad met het versierde fries.

In het dossier dat bij het ZZM wordt bewaard, bevindt zich ook nog een foto uit 1923 van een boeier die bij de Prinsentuin in Leeuwarden ligt. De schipper houdt de bijboot vrij van de boeier, door deze met een lijn aan het einde van een rondhout (geen kluiverboom) voor het schip uit "af te meren". De gepavoiseerde jachten nemen deel aan een vlootrevue in verband met een bezoek van koningin Wilhelmina aan de stad. De Tjet Rixt is een van de deelnemende boeiers. De boeier op de foto uit het dossier TR van het ZZM lijkt echter niet op de Tjet Rixt. Ook deze kajuit heeft een andere lijst langs het kajuitschot. Ook deze boeier is duidelijk niet de Tjet Rixt. Ze is zelfs duidelijk herkenbaar als de boeier Albatros die Eeltsjebaas in Joure maakte in het jaar 1881.

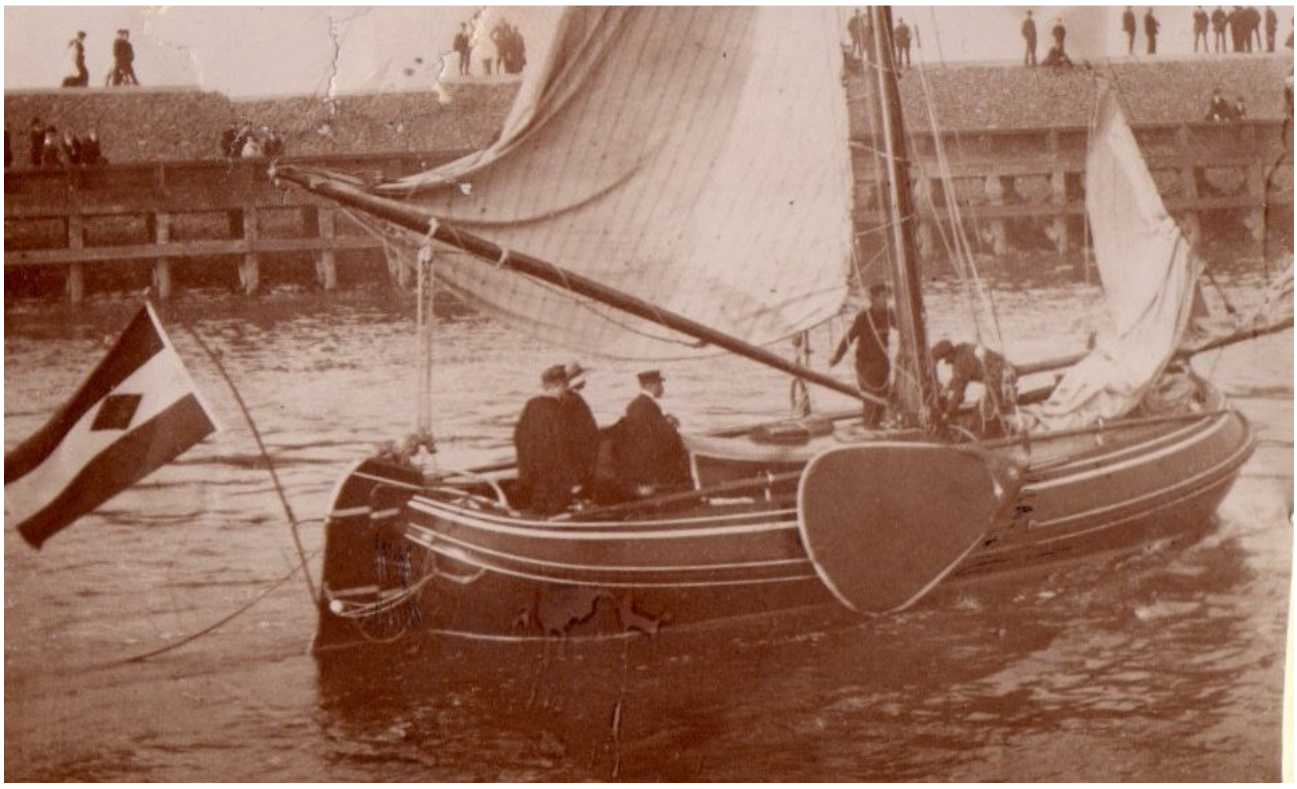


Leeuwarden, 1923. Prinsentuin met vooraan de boeier 'Albatros' van de fam. Bokma. (ZZM)

Als zodanig zijn dergelijke vergissingen heel menselijk en eigenlijk niet zo belangrijk. Bij het onderzoek naar de geschiedenis van de boeier worden dergelijke foto's echter gebruikt als bron, op grond waarvan verder gedacht wordt en conclusies worden getrokken. Dan wordt het pijnlijk als er gespeculeerd is over het wel en wee van een boeier in een bepaald jaar, terwijl de onderzoeker zich daarbij baseert op een foto waar het bedoelde schip helemaal niet op staat.



Amsterdam, 1894. Feest van de Jachtclub Het IJ. Is dit de 'Antonia Jacoba' van Lefering? Gelet op het roer is dit een heel ander schip. Het is de pas nieuwe Friso van Van Harinxma thoe Slooten. (Foto: uitvergroot van J.Olie, collectie ZZM)
Vergelijk bovenstaande boeier met de foto hieronder: de Friso in Harlingen. (Foto: Jan Roosjen, ca. 1922)



Over de onduidelijke localisering van de boeier in de jaren negentig van de 19e eeuw schrijft Robert Zijp (2005, p. 51) het volgende:

"In de jaarboekjes die de vereniging "het IJ" in 1886, 1887, 1888 en in vereenvoudigde vorm in 1889 uitgaf, is Lefering wel/niet vermeld. Wel heeft hij met de *Antonia Jacoba* in 1889 een ligplaats bij de vereniging. Diezelfde naamlijst vermeldt eveneens Mr. J. Minnema de With met de *Friesland*, overigens zonder afmetingen. In de Naamlijst van Pleiziervaartuigen in Nederland van 1889 – 1990, waarin 23 Hollandse en 16 Friese boeiers staan vermeld, is Lefering eveneens vermeld. Bij de 'Officiële Commissie voor het meten van zeilvaartuigen in Nederland en België' heeft hij zijn schip in de jaren 1890 – 1896 niet laten meten.
Van 8 juni 1894 dateert een foto gemaakt door Jacob Olie Jbzn. Met de boeier bij het admiraalzeilen op het IJ, georganiseerd door de Zeilvereniging "Het Y". Met gekat grootzeil vaart de *Antonia Jacoba* voor de De Ruyterkade. Het is echter niet zeker dat Lefering lid was van deze zeilvereniging. Hij was geen bestuurslid en wordt in notulen niet genoemd. Op een overzicht van leden met een ligplaats in de haven van 1903 staat hij evenmin vermeld. Mogelijk lag de boeier bij zijn huis in Buiksloot, dat slechts enkele kilometers van de jachthaven verwijderd is. Ook op de naamlijst van leden die voorzitter Ernst Crone in 1907 een geschenk aanboden, treffen we Lefering niet aan. De jaarverslagen vermelden geen lijsten van leden of staten van inkomsten voor lidmaatschap of ligplaats. (…) Ook treffen we Lefering niet aan bij de vermelding van boeiereigenaren bij het veertigjarig jubileum van deze vereniging in 1888 en al evenmin in 1893.

Een tweede bewaarde foto uit deze periode toont de boeier, afgemeerd aan de Haven te Nieuwendam, kluiver en fok zijn gestreken, het grootzeil is zowel gekat als gegeid. Een derde foto toont de boeier op het punt te schutten in de Oranjesluis bij Amsterdam met daarachter de *Eiland Marken*, het stoomschip dat vanaf 1904 toeristen vervoerde naar Marken en Volendam."
Die laatste foto uit 1904 van Jacob Olie toont echter een andere boeier dan de latere Tjet Rixt. Maar ook de foto die Jacob Olie in 1894 maakte van een boeier op het IJ laat een andere boeier zien. De details van de boeier blijven helaas wat vaag. De kenmerkende smeedijzeren ornamenten voor de kajuitraampjes van de Tjet Rixt zijn bijvoorbeeld onzichtbaar. Een duidelijk verschil met de Friesland/Tjet Rixt is echter het roer. De Tjet Rixt had in die tijd een roomwitte roerkop met gouden eikenlover en bovenop een tweekleurige leeuw, met een bruine vacht en gouden manen. De boeier die door Jacob Olie is gefotografeerd, heeft een donkere roerkop met witte bies en een geheel vergulde leeuw. Ook de naamplaat op het berghout bij het roer verschilt, terwijl van de halfronde stootlijst op het berghout van de Tjet Rixt niets te zien is. De foto uit 1894 is de pas te water gelaten boeier Friso !

Conclusie: Deze foto's van 19e eeuwse boeiers tonen gewoon andere schepen dan de onderzoekers denken.



De boeier Tjet Rixt voor de kant in Wartena, langs It Nijpaad (aan de oostelijke oever ten noorden van de draaibrug). Met de was aan de lijn boven het voordek. In het boeisel de lichte rand tussen twee witte biezen en een wit onderwaterschip, zoals ten tijde van Jan Minnema de With. De foto is gemaakt vanaf de kant, met op de voorgrond het sloepje dat rond 1912 voor Hepkema is gebouwd bij G. de Vries Lentsch in Amsterdam. In het schouwtje vaart de Leeuwarder uitgever/boekhandelaar Rinze van der Velde, een goede kennis van de Hepkema's. Datering: 1915. (Foto: ZZM)

Bijlage 8: Jeugdherinneringen van Jaap Hepkema

In 1994, bijna 50 jaren na het overlijden van zijn vader en vlak voor zijn eigen levenseinde, schreef Jaap Hepkema "spontaan en voor de vuist weg" een veertien pagina's dik document over de jaren dat hij opgevoed werd door zijn ouders. Die tekst heeft hij bewust nagelaten bij al die andere zaken die hij als nalatenschap had geordend. Als 72-jarige geeft hij met die tekst een rechtvaardiging waarom hij in zijn leven tot zo weinig gekomen is. Dat is in zijn ogen niet zijn schuld, maar die van zijn ouders. Die zouden zijn prille leven hebben verwoest.
Deze soms pijnlijke tekst is in 2009 tenminste twee keer door journalisten gebruikt, vanwege de pikante inhoud. Eerst door de VPRO voor een programma over honderd jaar Elfstedentocht, waarbij uiteraard de oprichter van de Vereniging De Friese Elfsteden, Mindert Hepkema, een centrale rol speelt. Jurryt van der Vooren kreeg de tekst van zijn collega Marnix Koolhaas die het verhaal vond bij Tresoar. Van der Vooren plaatste de tekst op 14 januari 2009 integraal op het internet. Vervolgens is er een redacteur van de Leeuwarder Courant, Pieter de Groot, die in zijn rubriek 'Harje' nog eens met genoegen wijst op deze publicatie en vervolgens citeert uit deze door Jaap bedachte jeugdherinneringen. Beide keren blijken deze journalisten zo bezeten van de voor hen sensationele inhoud, dat alle kritische distantie afwezig lijkt en de mening van Jaap over het leven en het karakter van met name Mindert Hepkema als ultieme waarheid wordt geaccepteerd. "Wie Hepkema heeft gekend", zo schrijft Pieter de Groot over Jaap, "een eigenzinnige, sociaal moeilijk toegankelijke Einzelgänger, die kantoor hield in zijn ouderlijk herenhuis aan de Willemskade NZ, zal zich er na het lezen van deze herinneringen niet over verwonderen waarom hij zo'n verbitterde kluizenaar was geworden." (Leeuwarder Courant, 17 januari 2009) Vervolgens neemt hij de aanklachten van Jaap kritiekloos over. Alsof het objectieve feiten betreft. Geen spoor van kritische distantie. Geen enkele toetsing of deze opmerkelijke meningen van Jacob Jr. wel gesteund worden door andere reeds bekende gegevens over Mindert Hepkema en zijn vrouw. De jeugdherinneringen die Jaap op 72 jarige leeftijd, bijna een halve eeuw na het overlijden van zijn vader, meent te moeten opschrijven, zijn mijns inziens nogal ongeloofwaardig. Welke 70-jarige weet zich nu precies te herinneren wat hij op 3jarige leeftijd deed en zei? Veel beweringen zijn ook nogal suggestief en moralistisch. Ze roepen daarom vooral vragen op over de betrouwbaarheid ervan en geven geen objectief beeld van de leefsituatie bij het gezin van Mindert Hepkema. Ze geven vooral een inkijk in de belevingswereld en de persoonlijkheid van Jaap zelf.

In deze bijlage neem ik de tekst integraal op, **waarbij ik er foto's aan heb toegevoegd.** Alleen al de familiefoto's in dit boek maken het voor mij onaannemelijk dat Jaaps herinneringen over de werkelijkheid gaan zoals de meeste mensen rond Mindert Hepkema die in der tijd hebben ervaren.
Jacob Jr. was een bijzondere man, schrijven de Kijlstra's in de overlijdensadvertentie van 1994. Inderdaad. En hij had mijns inziens een persoonlijkheidsprobleem dat hij

z'n leven lang niet heeft weten te overwinnen en daarom projecteerde op zijn ouders. Leden van de familie Kijlstra die tot de erfgenamen van Jacob jr. behoorden, waren overigens niet blij met de publicatie van deze tekst op internet. "Dat dit soort privézaken op internet verschijnen, vind ik schaamteloos. Wat bezielt iemand om dit openbaar te maken? Pure sensatiezucht. Haal het maar snel van internet af. Ik denk dat Jaap dit absoluut niet gewild zou hebben", schrijft dhr. R. Smedema op 21 mei 2009 op de site www.Liwwadders.nl. Zijn echtgenote Charlotte Kijlstra was een nicht van Jaap Hepkema. Informatie van internet verwijderen is echter bijna onmogelijk.
De omstreden tekst was natuurlijk reeds lang bekend bij de erfgenamen van Jaap. De reactie van Smedema is ook heel begrijpelijk. Ook ik vind het een wel erg persoonlijk verhaal. Tegelijkertijd is het zo dat Jaap Hepkema zijn jeugdherinneringen doelbewust op papier heeft gezet en deze even doelbewust openbaar heeft doen worden na zijn overlijden. Hij was zich bewust van de lading van deze tekst. Zo onschuldig was Jaap dus niet. Het was zijn opzet deze zaken publiek te maken. Hij wist dat het werkte, want zijn vader was niet de eerste de beste. Het ging hem om een afrekening en dat deed hij op een manier die kenmerkend voor zijn persoon is. Hij zorgt dat deze tekst pas in de openbaarheid komt na zijn dood, zodat hij er niet meer op aangesproken kan worden. De jeugdherinneringen van Jaap Hepkema mogen dan omstreden zijn, ze geven toch, tussen de regels door, regelmatig ook een beeld van de wijze hoe door Mindert Hepkema de boeier Tjet Rixt werd gebruikt en ze maken inzichtelijk waarom Jacob Jr. later volstrekt geen interesse toonde voor dit schip. Sterker, waarom hij graag van haar af wilde en daarbij ook nog eens eiste dat de naam Tjet Rixt niet langer voor het schip gebruikt zou worden. Als 'Hilda' gaat de boeier in 1954 naar Enkhuizen om daar dienst te doen als museumschip. We weten nu waarom. Ook weten we dankzij het vastgelegde gesprek dat Thedo Fruithof in 1994 met Jaap had, vier maanden voor diens overlijden, waarom in 1995 bij de restauratie van de boeier de oude naam Tjet Rixt weer gebruikt mag worden.

Jaap Hepkema, 1994:

MIJN PRILSTE EN WAT LATERE HERINNERINGEN

(VOOR-DE-VUIST-WEG OPGESCHREVEN)

Mijn ouders gingen elk jaar tweemaal op buitenlandse vakantie. Dat kon niet anders. Voor kleine Japie moest dan asiel gezocht worden. Zo ben ik eenmaal, 2 jaar oud in 1924, bij mijn grootmoeder in Heerenveen ondergebracht. Dat was gezien haar ouderdom, toen 71 jaar geen succes. Een jaar later ben ik gestald bij Oom Anton en Tante Mien (Dalhuysen-Kijlstra) – zij een zuster van mijn moeder – in Huize Voormeer te Heerenveen, waar zij juist na hun huwelijk waren komen te wonen.

Een openbaring was het (niet werkende) telefoontoestel, dat in mijn slaapkamer stond. Dat kan ik mij nog precies herinneren. Ik belde er iedere ochtend mijn papa en mama mee op.



Leeuwarden, 1925. Richtje, Jaapje (3 jaar) en Anna aan de Willemskade 12.

Een eerdere herinnering heb ik aan onze badkamer thuis. De gang van zaken was, dat op zondagmorgen mijn moeder mij eerst waste (met weinig water in de kuip). Dan namen respectievelijk mijn moeder en vader een bad. Op een dag had mijn vader weer eens een zuinigheidsbevlieging, zoals hij wel vaker bevliegingen had. Dat baden moest anders: eerst mijn moeder met mij in bad en daarna – in hetzelfde water – mijn vader. Scheelde zo'n anderhalve badkuip warm water.
Mijn moeder protesteerde, maar mijn vader wou en zou zijn zin hebben zoals gewoonlijk. Mijn moeder ging huilend in het bad zitten. Mijn vader tilde mij op en zette mij in bad, waar ik tot mijn kin onder water verdween, wat ik niet gewend was. Ik schreeuwde en gilde als een mager varken en tussen mijn tranen door zag ik plotseling voor het eerst mijn moeder helemaal naakt. Die hangborsten, brede heupen, kromme benen (zij had Engelse ziekte gehad) en dat stuk vacht daartussen. Ik vond het net een nijlpaard. Walgelijk! Ik ben daar zo van geschrokken, dat ik daar naar mijn idee voor de rest van mijn leven een traumatische aversie tegen vrouwelijk naakt van heb overgehouden. Zelfs nu nog is het zo, dat als ik in een tijdschrift of

op de televisie een naakte vrouw zie, ik zo vlug mogelijk omsla of overschakel. De aanblik van vrouwelijk naakt stoot mij af, wekt weerzin op. Ik geloof, dat dat bij de meeste mannen anders is. Maar ja, die hadden dan ook geen ziekelijk potentatige vader, die van tijd tot tijd compleet geschift was. Ik zie hem daar nog altijd staan, naast de badkuip in zijn ruimmazige ondergoed met zijn dikke hangbuik en woeste gezicht.



Leeuwarden, 1925. Jaapje met z'n grootmoeder Richtje.

Mijn moeder was een voortreffelijke gastvrouw. Met gasten of logés was zij op haar best. Ze kon onderhoudend converseren (in alle talen) en wist bijvoorbeeld uitstekend een grap of anekdote te vertellen, geen woord te veel of te weinig en de pointe op het juiste moment. Dat waren gewoon kleine toneelstukjes.

Ook reizen, daar was zij dol op. Vol enthousiasme wijdde zij zich dan aan de voorbereidingen. Op een dag vlak na het ontbijt stond ik in de woonkamer beneden. Niemand bemoeide zich met mij en iedereen was druk bezig met heen en weer lopen. Plotseling kwam mijn moeder de kamer binnen, boog zich opgewonden-blij naar mij toe, gaf me een kus en zei: "Dag Japie, we gaan nu weg, tot ziens hoor!" en weg was zij. Ik was op niets voorbereid en stond aan de grond genageld. Sprakeloos. Ineens was ik mijn moeder kwijt. Ik heb sindsdien nooit meer echt van haar

gehouden. Toen zij na een maand of zo terugkwamen, zei ze na de begroeting: “Hé, Japie is geloof ik helemaal niet blij dat we terug zijn.” Dat was ik ook niet. De band was gebroken. Voor altijd.



Leeuwarden, 1922. Jaapje in de kinderwagen. Bij de deur twee dienstboden.



Leeuwarden, 1923. Anna Hepkema met Jaap in de wagen aan de Zwette bij Schenkenschans.



Mindert en Anna in 1924 met Jaapje.



Leeuwarden, 1926. Anna met Jaapje.



In 1925: Vlnr.:zittend: Tjebbo en Mw. De Greve. Staand: Richard, Rixt, Aukje, Anna, Jaap de Koningh, Jaapje, Mr. De Greve, Johan de Koningh. De kruiser is dat jaar verlengd.



In 1925: Vlnr.: Anna,Aukje, dhr. en mevr. Greve, Richard Achenbach,Tjebbo, Jaapje, Johan de Koningh, Rixt en Jaap de Koningh.



Wartena, 1926. Voor de brug in het Langdeel. In de Tjet Rixt vlnr. Werner Höhne, Ellen Höhne, Roelof Kijlstra, Jaapje, Anna Maria, Trijntje (zus) Reindersma. Aan de overkant het Nijpaad..





Wartena, ca. 1920. De visser J. Valk boomt zijn aakje door de brug. Links het Nijpaad.

Mijn moeder was voor haar huwelijk 10 jaar onderwijzeres geweest. Ze heeft toen geloof ik voor de rest van haar leven genoeg gekregen van kinderen, voor zover ze er al ooit op gesteld is geweest. Ik kan mij niet herinneren ooit bij haar op schoot gezeten te hebben of dat zij mij ooit een sprookje heeft voorgelezen. (Het was een openbaring voor me, toen een nicht van mijn moeder, die bij ons te logeren was, mij af en toe eens een paar sprookjes voorlas. Ik vond het heel jammer, toen zij weer vertrok.) Ik werd wel voortreffelijk gelaafd, gevoed en gekleed, maar het ontbrak aan echte moederliefde. Dat had zij van huis uit niet meegekregen. Ook haar beide zusters hadden hetzelfde gebrek. Misschien een (cascadisch) gevolg van het feit, dat hun eigen moeder reeds vroeg bij de geboorte moederlijk wees was geworden en door een naar men zei liefdeloze stiefmoeder was grootgebracht.

Mijn moeder vond het niet leuk als ik vriendjes mee naar huis nam. Alleen Keesje Cath, mijn oudste vriendje, mocht nog. En vriendinnetjes – op latere leeftijd - moest ze helemaal niet. Die werden zo ijzig-vriendelijk behandeld, dat ze nooit weer terugkwamen. Eén keer heb ik heel lang gesoebat om een paar meisjes te eten te krijgen, maar het ging niet door. Niet wat ik, maar wat zij al of niet prettig vond, gaf de doorslag. Met mijn vader was het idem dito. Ik denk dat zij allebei te lang vrijgezel geweest waren (resp. tot bijna hun 30-ste en 40-ste) om zich nog aan het ouderschap te kunnen aanpassen. Had ik broertjes en/of zusjes gehad, dan hadden

we ze met elkaar wel “getemd”, maar alleen kon ik niet tegen ze op. Het was bij ons nu eenmaal een grote-mensen-wereld. Zij leefden hun eigen leven van luxe, gasten en ontspanning en ik hing er zo’n beetje bij. Ik geloof, dat ze achteraf liever helemaal geen kind hadden gehad. Het viel hun tegen.



Leeuwarden, 1918. Anna Hepkema-Kijlstra als onderwijzeres in St. Jacobiparochie.

In zijn dagboeken en nagelaten correspondentie van vóór zijn huwelijk heeft mijn vader wel zes keer geschreven, dat hij helemaal geen kinderen wilde hebben. Veel te “bourgeois” enzovoort. Maar ja, ik was er nu eenmaal en ze zouden me wel grootbrengen, maar van harte ging het niet. Dat heb ik altijd aan van alles kunnen merken. Het was hun te zwaar en te vermoeiend, gaf een drukkende verantwoordelijkheid en het kostte nog een boel geld bovendien. Wanneer mijn vader weer eens een rekening voor mijn dans- of een sportclub had betaald, of het schoolgeld, dan werd mij dat onder het eten min of meer onder de neus geduwd. Ik moest waarschijnlijk dankbaar zijn voor hetgeen hij toch wel allemaal voor mij moest verdienen.

Toen hij daar weer eens over begon, dat het toch zo duur was om er een kind op na te houden, begon mij dat te vervelen en vroeg ik, zo’n 8 jaar oud, hoe vaders met zes kinderen dat dan wel hadden. Hij keek mij aan van boven zijn halvemaansbrilletje, zei niets en dacht waarschijnlijk, dat er wel een goede advocaat in mij school.



Er waren wel mensen, die in de gaten hadden, dat er ergens iets fout zat in de ouderkind-relatie. Dat waren mijn oma van vaderszijde en mijn opa van moederszijde. Oma maakte nog wel eens een kritische opmerking, zo begreep ik, in haar dagelijkse krabbeltjes aan mijn vader, maar opa hield zijn mond, omdat hij compleet financieel afhankelijk was van zijn schoonzoon.

Wie wel een keer de moed heeft gehad zijn mond open te doen, was de vader van mijn vriendje Cath. Er schijnt een tijd geweest te zijn (ik was toen een jaar of acht), dat ik Keesje ongelooflijk pestte. Papa Cath heeft toen mijn vader opgebeld – zij kenden elkaar goed als jaargenoten uit Leiden – en hem te verstaan gegeven, dat dat pesten zijns inziens kwam, doordat mijn ouders veel te weinig aandacht en belangstelling aan mij besteedden. Tot mijn verbazing vertelde mijn vader mij, wat Dr. Cath gezegd had. Zij waren toen een dag of vier heel aardig tegen mij, maar vervielen daarna weer in hun oude sleur van onverschilligheid.

Op een dag lagen we met de motorboot aan de Wijde Ee bij Grouw. Ik zal toen een jaar of drie geweest zijn. De boot had een sloepje op het dek, waarmee je kon roeien en zeilen. Mijn vader kreeg het idee om gedrieën met dat sloepje een rondje om Syteburen te gaan varen. Mijn moeder protesteerde hevig, want zij was eigenlijk bang op het water en kon niet zwemmen. Zij had het nooit goed geleerd – in haar jeugd bestond er nog geen schoolzwemmen en waren er nauwelijks zwembaden – en zij

wilde altijd tot en met haar boezem boven water blijven, wat niet zo best lukte. Een tochtje met dat wankele, ondiepe bootje met zo'n 200-pond zware man leek haar een verschrikking en zij begon steeds harder te huilen. Ik van de weeromstuit ook. Maar mijn vader zette door en gebood de schipper het bootje in het water te takelen. Mijn moeder en ik werden gedwongen in te stappen en daar ging het. De golven op de wijde Ee waren vrij hoog en mijn moeder stond doodsangsten uit.



De Tjet Rixt in 1922 met schipper Hendrik Cuperus, de Duitse dienstbode Hilde en Anna Hepkema-Kijlstra.

Door het gewicht van mijn vader, die stuurde, helde het sloepje helemaal achterover en was het water daar maar enkele centimeters van de rand verwijderd. Tussen de groene wallen ging het iets beter, maar bij de openingen in de hoge rietkragen waren er soms windvlagen, die het bootje angstwekkend deden scheef gaan. Mijn vader was geen groot zeiler, reageerde vaak niet snel genoeg en zo kwam er op een gegeven moment een hele guts water naar binnen. Mijn moeder gilde en ik schopte mijn schoentjes uit. Het ene kwam weer in de boot terecht, maar het andere viel in het water.



Mindert met Jaapje in de bijboot van de Tjet Rixt. Ca. 1925.



Jaapje Hepkema, oktober 1926.

Die was dus weg. Tenslotte werden mijn moeder en ik aan wal gezet aan het andere einde van het land waarop het zomerhuisje van haar ouders lag, aan de Pikmeer bij Grouw. We moesten nog een heel eind door een pas gemaaid stoppelig weiland lopen. Die stoppels deden reuze pijn aan mijn voetje zonder schoen, zo herinner ik mij nog heel goed. Bij Opa en Oma kwamen we weer een beetje tot rust. Uiteindelijk haalde mijn vader ons met de motorboot op. En de volgende week had ik weer nieuwe schoentjes.

Mijn vader mocht bijzonder graag drinken. Feitelijk was hij er geen dag zonder. Vooral 's zondags op de boot was het vaste prik. Hij doorliep dan de vaste stadia zoals bij drinkers gebruikelijk is. De Romeinen hadden daar al een zegswijze voor, die ik helaas vergeten ben. Eerst was er overdreven vrolijkheid, dan de handtastelijke fase met (goedbedoelde) stompen tegen iemands arm of lijf of klappen op het achterste, vooral dat van vrouwelijke makelij. Vervolgens kwam de boosaardige periode, waarop hij anderen zo zat te sarren en te treiteren, dat zij een "onhebbelijke" opmerking maakten, waarop hij dan weer met verongelijktheid en woede kon reageren. Tenslotte kwam dan het melancholieke- en slaapstadium.

Mijn moeder en ik hebben heel erg onder deze drankzucht geleden. Zij heeft nog ooit de illusie gehad hem daarvan af te brengen. In de eerste jaren van het huwelijk schijnt zij hem veel chocolade te hebben gevoerd. ('s avonds chocolademelk in plaats van drank), maar dat is niets geworden. "Van een appelboom maak je geen perenboom", was één van de geijkte gezegden van mijn vader. Ook hier maar al te waar. De drankzucht leidde tot een vrijwel permanente neurotische sfeer in huis met de nodige ruzies, scènes en drama's. Je wist nooit waar je aan toe was. Was-ie nuchter of had-ie wat op? In het laatste geval was het oppassen geblazen. Mijn moeder en ik zaten 's avonds vaak in spanning te wachten aan de eettafel, tot hij kwam en vooral hoe hij kwam. We zagen het met één oogopslag: aan zijn gang of aan zijn glinsteroogjes. Soms konden we het op een afstand al aan de stem horen.

Ook tegenover de buitenwereld schaamden we ons menigmaal. Het meeste wel, toen hij bij het bruiloftsmaal van schoonzuster Leida twee keer dezelfde speech hield. Hij vergat, dat hij al gesproken had en deed dat een kwartier later nog eens. Grote gêne bij de familie van de bruid. Bij een XI-steden-prijsuitreiking is eens hetzelfde gebeurd.

Uit stil protest – wij durfden niet half wat van zijn dranklust te zeggen – heb ik tot aan mijn studententijd nooit een druppel drank gedronken. Zelfs niet toen ik na het behalen van mijn eindexamen Gymnasium thuiskwam. Daar stond de champagne al klaar en werd op mijn succes geklonken, maar het mij aangeboden glas heb ik niet aangenomen.

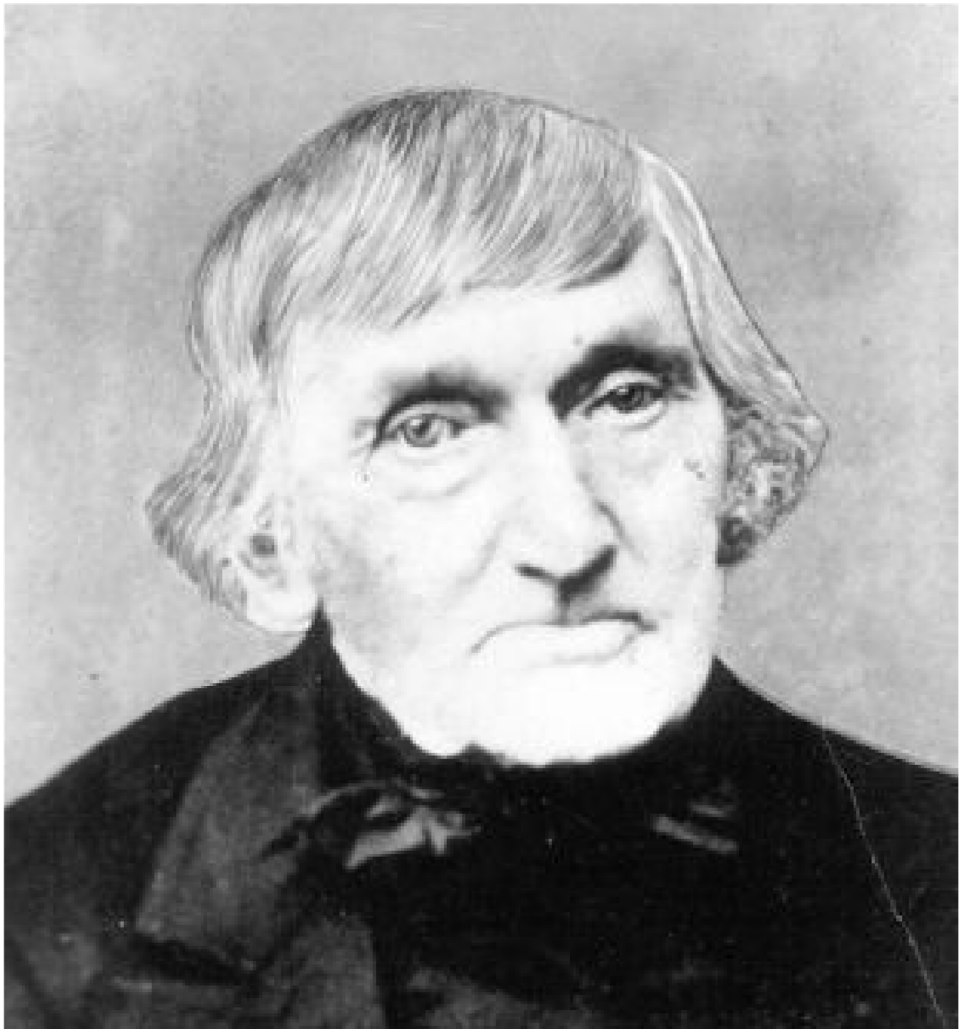


Leeuwarden, 1935. Familiediner aan de Willemskade met vlnr: Nelly Duvanel-Hepkema, Anna Hepkema-Kijlstra, Mindert Hepkema, Jaap Hepkema (13 jaar) en Charles Duvanel.

Op een gegeven moment voeren wij met twee boten huiswaarts. De motorboot sleepte de boeier. Bij Wartena werd even aangelegd om te eten. Mijn vader was weer eens in het handtastelijk stadium. Toen ik (6 jaar) vanuit de kajuit het trapje naar voren opliep met mijn vader vlak achter mij, gaf hij mij weer eens één van die gebruikelijke "amicale" klappen op het achterwerk. Ik had daar langzamerhand zó genoeg van, dat ik als een boos paard achteruit schopte, waarschijnlijk in zijn edele delen. Hij werd razend en gelastte mij van boord te gaan en over te stappen op de boeier.

Zo voeren wij naar Leeuwarden. Mijn ouders en enkele gasten op de motorboot en ik alleen met de boeierschipper op de boeier. Eenmaal aangekomen bij de jachthaven was het nog een hele wandeling naar ons huis aan de Willemskade. Zwaar steunend op de arm van mijn moeder sleepte mijn vader zich voort en riep van tijd tot tijd, terwijl ik op zijn bevel 10 meter voor hem uit moest lopen: "Ik zal hem vermoorden, ik zal hem vermoorden!" Toen mijn moeder mij in bed stopte, vroeg ik haar angstig of hij me niets zou aandoen en waarom zij geen andere papa voor mij had uitgezocht.

Die aanvallen van razernij en verdelgingsdrift kwamen wel vaker voor, vooral na de nodige borrels. Zijn (enige) broer had er nog meer last van. Die zat zijn vrouw wel eens met een mes in huis achterna, zoals één van zijn dochters mij eens verteld heeft. De heren hadden het niet van een vreemde. Hun grootvader, een zware gebruiker, heeft 20 jaar in Franeker gezeten, op verzoek van diens eigen vader onder curatele gesteld wegens krankzinnigheid. Dit gegeven heb ik eerst in 1970 ontdekt bij een familieonderzoek op het Rijksarchief.



Jacob Hepkes Hepkema (1792-1882) uit Langweer
(pachter van een boerderijtje in Dijken), de grootvader van Mindert en Tjebbo Hepkema.

Het gebeurde nogal eens, toen ik een jaar of 4 à 6 oud was, dat mijn moeder en ik op zaterdagen met de motorboot vooruitgestuurd werden. Mijn vader kwam dan zondagochtend na. Mijn moeder was dan wat triest en als ik dan vroeg, waarom papa niet meteen was meegegaan, was haar antwoord: "Papa moet vanavond nog hard werken". Ik geloofde dat toen, maar vele jaren later heb ik begrepen, dat de vork anders in de steel zat. Even voordat na zijn overlijden in 1947 alle dossiers van de door hem als advocaat afgehandelde zaken naar zijn opvolger zouden worden overgebracht, kreeg ik de vraag naar een bepaald dossier, dat iemand nog eens wilde inzien. Vooral bij "sluimerende" faillissementen, waarbij de failleur naderhand weer in goeden doen was geraakt, gebeurde het nogal eens. Ik toog naar de dossierkast op zolder en vond daar twee dossiers met hetzelfde nummer, de één met een A, de ander met een B. het Adossier was goed, maar het B-dossier had met de zaak niets te maken. Dat zat vol met amoureuze correspondentie. Ik ben toen als een gek aan het werk gegaan om alle Bdossiers eruit te vissen, voordat – enkele dagen later – de hele kast zou worden leeggehaald. De oogst was ca. 3000 erotisch-pornografisch getinte briefwisselingen met vrienden en vriendinnen. Deze heb ik allemaal gelezen en

allemaal verscheurd. Mijn moeder heb ik daar nooit iets van verteld. Ook nooit aan iemand anders.

De verzameling bevatte ook stukken, waaruit mij bleek, dat mijn ouders enige jaren lang serieus over echtscheiding gedacht hebben. Dat waren de jaren, waarin wij met de motorboot vooruit gestuurd werden. Dat waren ook de jaren, dat mijn moeder, waarschijnlijk door stress, aan struma leed. Op foto's uit die tijd is duidelijk een dikke band om haar hals te zien. Voor zover ik weet is ze daar nooit aan behandeld. In die tijd huilde zij veel, wanneer mijn vader haar weer eens pestte (bijv. haar verweet – waar de gasten bijzaten – dat zij niet meer kinderen kreeg.) In die tijd is ze ook menigmaal van huis weggelopen. Dan was ze opeens in tranen, stond van tafel op en verdween. Ik werd dan door een dienstmeisje naar bed gebracht. Waarschijnlijk ging zij naar haar ouders. Maar de volgende ochtend was ze er weer. Trouwens, het ging al vanaf het begin af aan vreemd. Het huwelijk werd (in 1920) in de grootste stilte voltrokken met alleen de vader van mijn moeder erbij met zijn tweede vrouw. Een half jaar na het trouwen lag mijn moeder een maand lang in een Haags ziekenhuis. De familie hier in Leeuwarden mocht het niet weten. Zij logeerde zogenaamd bij een nicht van haar. De nota van het ziekenhuis is er nog. Ook die van de specialist die haar behandelde, een gynaecoloog.

De voornaamste hobby's van mijn vader waren geld, drank en vrouwen. Ook de laatste hobby heeft hij na zijn huwelijk voortgezet. Mijn moeder koesterde verdenkingen en om zekerheid te krijgen, heeft zij op een moment dat mijn vader niet thuis was, de geldlade van zijn bureau met een mes opengemaakt. Deze was afgesloten met een knipslot en dat ging dus vrij eenvoudig. Zij vond de liefdesbrieven die zij zocht en toen waren de poppen aan het dansen. Wekenlang hebben de echtelieden toen uitsluitend schriftelijk met elkaar geconverseerd, terwijl ze onder hetzelfde dak sliepen. Het argument dat mijn vader te zijner rechtvaardiging hanteerde, was dat hij "recht" had op zijn "vrijheid". In dat "recht" stond hij natuurlijk sterker, als hij bijvoorbeeld kon bereiken dat mijn moeder zich ook niet aan de echtelijke trouw hield. En daar heeft hij waarschijnlijk iets op bedacht.

Zijn beste vriend was Poem Vermeulen, de grootste rokkenjager van de hele stad. Deze was één van de eerste watersporters met een zomerhuisje bij Eernewoude, eerst in de Saiterpetten en later op het grote eiland aan de plas "De Groene Deken". Het huisje zelf heette ook zo. Op één van de zaterdagen dat mijn moeder en ik weer met de boot vooruit gestuurd waren, bezochten we "Oom Poem", zoals ik hem noemde. Eerst de woonkamer en toen de andere kamer. Op een gegeven moment begon oom Poem tegen mijn moeder aan te duwen in de richting van het bed dat daar was. "Ben je gek, Poem!" riep mijn moeder boos-verontwaardigd, "dat kun je toch niet doen! Japie is erbij! " Ik begreep er niets van en wij gingen weer terug naar

de woonkamer. Wel viel mij op, dat we jarenlang nooit meer bij oom Poem logeerden. Dat vond ik wel jammer, want je kon zo leuk op dat eiland spelen. Wanneer mijn vader eens opperde om aan te leggen, als we langs het eiland voeren, zei mijn moeder streng: "Nee, doorvaren!" en dat gebeurde dan.

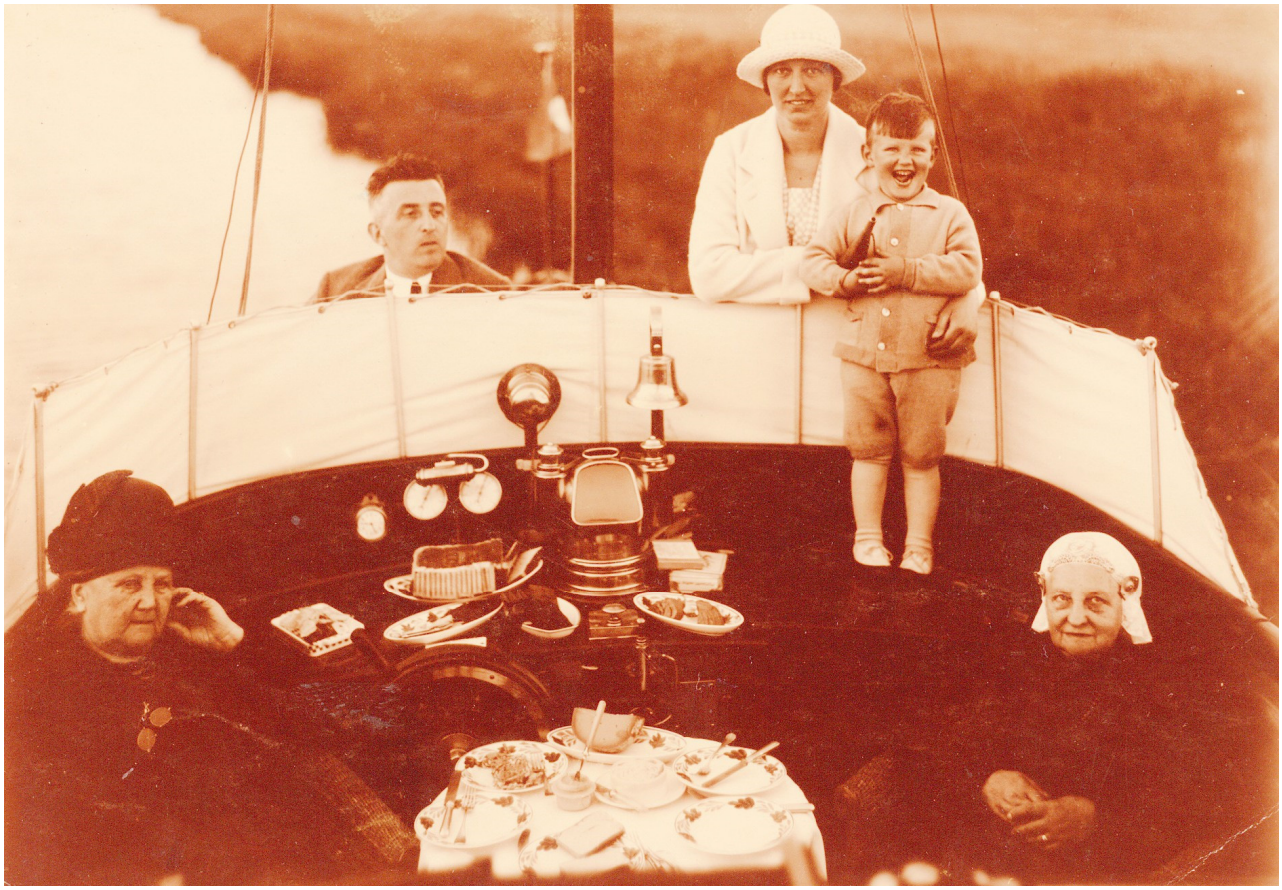


Eernewoude 1937. Met de kruiser Tjet Rixt bij palingvisser Wester.(Foto Mindert Hepkema)

Ik was deze voorvallen jarenlang vergeten, totdat ik die paperassen op zolder vond en geleidelijk de samenhang begreep: dat met Poem was doorgestoken kaart. Mijn vader stond voor niets, als het er om ging zijn zin te krijgen.
De laatste uitkering aan zijn laatste maîtresse werd nog vlak voor zijn dood van zijn bankrekening afgeschreven. Ik ben hem ook nog eens een keer "over de mat gekomen" in een omstrengeling met de beste vriendin van mijn moeder, toen ik hem op kantoor welterusten kwam wensen. Deze (nauwelijks echte) verhouding met de in haar eigen huwelijk zwaar gefrustreerde Irma Vis heeft jarenlang geduurd en ging voornamelijk van haar uit. Ook háár kinderen vonden dat verre van prettig, maar zij deed altijd of zij van de prins geen kwaad wist.

Nee, de indrukken die ik in mijn jonge jaren van het huwelijk kreeg, waren niet denderend. Niemand was gelukkig en iedereen beschouwde het als een last, een drukkende last. "Ik zou maar zo lang mogelijk eigen baas blijven, als ik jou was.", zei mijn vader eens bij de zoveelste echtelijke ruzie aan tafel, toen mijn moeder weer eens de baas over hem wilde spelen.
Ook herinner ik mij nog, dat ik eens geplaagd werd en mijn ouders samen zongen van "Japie is getrouwd, hij zit in de misère.", de eerste strofe van een bekende volksdeun uit vroegere tijden. Oom Anton, getrouwd met de zuster van mijn moeder, die toevallig even was komen aanlopen, had medelijden met me en zei:

"Nee, Japie trouwt niet, Japie is een rein jongetje!". Door deze en soortgelijke opmerkingen, die zo voor en na gemaakt werden, kreeg ik langzamerhand de indruk dat het huwelijk een vorm van gelegaliseerde smeerlapperij was en een huwelijksaanzoek een soort oneerbaar voorstel.



De Tjet Rixt in 1925 met vlnr.: een tante van Poem Vermeulen, Poem Vermeulen, Anna, Jaapje en de moeder van Poem. (Foto: Mindert Hepkema, collectie FSM)

Altijd had mijn vader de mond vol van pikante opmerkingen en scheve grappen. In school- en studententijd is dat wel aardig, maar op 60-jarige leeftijd wordt het bedenkelijk. Wanneer hij in gezelschap een schuine mop wilde vertellen en ik zat erbij, werd met een bepaald soort glimlach in mijn richting op het Frans overgeschakeld, toen ik nog niet al te groot was. Ik voelde mij dan volkomen "outcast". Niet welkom. En dat ben ik feitelijk ook nooit geweest. Ik zat hem in de weg.
Vooral na de zoveelste borrel waren de remmen los en kon je elk moment een gore opmerking verwachten. Daarom durfde ik, ouder geworden, ook nooit een vriendinnetje mee te vragen wanneer wij met de boot gingen. Eén keer heb ik dat toch gedaan. We voeren toen met de boeier naar het Sneeker Hardzeilen in 1941. Toen we gingen zwemmen en Fennie in haar badpak tevoorschijn kwam en op het voordek stond om in het water te duiken, hoorde ik, even achter haar staande, uit de bollestal de opmerking komen: "Nou, nou, dat gezicht is een daalder waard!". Ik

begreep, dat zij het ook gehoord had en zich op een onaangename manier "bekeken" voelde. Fennie was een lief meisje, maar ik heb haar nooit meer meegevraagd.



Grouw, Tjet Rixt in de Tijnje, omstreeks 1939. (Foto: FSM)

En zo werd ik altijd maar gepest, gesard en getreiterd. Het was een sadist. Zo heeft hij ook eens de hond van tante Mien omgebracht. Zij was erg aan Boda gehecht, omdat zij hem met de melkfles had grootgebracht, daar de moeder vrij spoedig na de geboorte overleed. Toen we op het boerenerf langs een brijige mestkuil liepen, pakte mijn vader de hond op en gooide hem er midden in. Met zijn satanische lach, die ik nòg kan horen (gewoon bevrijdend lachen kon hij niet), keek hij toe hoe het beest al zwemmende uit de smurrie probeerde te komen. Boda kreeg de ziekte van Weil en stierf.

Ook schijnen mijn ouders in de eerste jaren van hun huwelijk een kat te hebben gehad. Deze kwam praktisch nooit op de grond, maar leefde voornamelijk in de gordijnen. Zodra mijn vader het beest zag, joeg hij hem op, niet uit afkeer, maar uit een soort grappigheid. Bange dieren vond hij prachtig. Een vlucht vogels die op de grond zat, kon hij ook nooit met rust laten. Altijd moest die met handgeklap en armgezwaai op de wieken gejaagd worden.
Het enige beest waartegen hij altijd vriendelijk was, was de papegaai. Deze kocht hij rond 1930 van zijn vriend Poem, die van hem (of haar, daar zijn we nooit achter gekomen) afwilde. Lorre is hier 35 jaar geweest. Behalve op wilgentakken was hij dol

op kaaskorsten, maar dat is zijn dood geweest. Het plastic waarmee men in de 60-er jaren de kazen begon af te dekken zonder dat wij dat in de gaten hadden, kon hij niet verwerken. Hij kon alleen zijn eigen naam zeggen (en nog koppiekrauw), goed fluiten en was zwaar verliefd op onze typiste Klazien. Als hij die zag, begonnen zijn oogjes te schitteren en floot hij de sterren van de hemel, hele melodieën soms.
Ik had liever een hondje gehad, maar mijn moeder hield niet van dieren. Daar werd het huis maar vuil van. Een papegaai was ook goed, ofschoon ik altijd medelijden had. Dieren horen niet thuis in kooitjes of kommetjes. Altijd opgesloten. Wreed.

Mijn ouders waren altijd bang dat mij iets zou overkomen. Ze hadden ook niet een paar voor het breken. Allerlei dingen die andere kinderen wel hadden, mocht ik niet hebben.
Rolschaatsen of een autoped (step) leken mij prachtig, maar die heb ik nooit gekregen. Veel te gevaarlijk. Ik was de laatste van mijn vriendjes die een fiets kreeg. Sommigen hadden zo'n ding al jaren. Toen ik werd gevraagd voor een weekje vakantie in Fredeshiem bij Steenwijk met een stuk of tien andere kinderen – ik was toen 9 jaar -, konden mijn ouders er niet onderuit en moest ik nog gauw fietsen gaan leren. Ik was daar het buitenbeentje, omdat ik nooit geleerd had met andere kinderen om te gaan. Als de anderen speelden, stond ik er een beetje bij, meestal in de buurt van de leidsters, een paar moeders van andere kinderen.

Soms gingen we in Steenwijk boodschappen doen. Een deel van de tocht ging dan over hobbelige zandpaadjes met boomstronken overdwars. Ik was nog niet zo bedreven en viel om de haverklap. Ook toen ik eens een groot blik Verkade-biscuit achterop had, omdat mijn fiets de enige was met snelbinders. De inhoud bestond alleen nog uit kruimels, toen we thuiskwamen. In Fredeshiem was het ook de eerste keer van mijn leven dat ik met meisjes geconfronteerd werd. Ik vond het net wezens van een andere planeet. En dat is eigenlijk altijd zo gebleven.

Het heeft me ook heel wat moeite gekost te mogen zwemmen in de Overdekte, toen die er bij kwam in '34. Daar was geen sprake van. Veel te gemakzuchtig en ongezond. "Ga jij maar in de "Grote Wielen" zwemmen, jong, zoals ik ook altijd gedaan heb!" zei mijn vader. Hij zei nooit "Jaap", maar had het altijd over "jong", "dat jong" of "rotjong". Hij keek mij soms aan en dan spatte de haat uit zijn oogjes. Er zijn tijden geweest, dat ik in zijn bijzijn nauwelijks durfde te ademen. Ik moest er wel altijd zijn (om zijn commando's in ontvangst te nemen – "doe dit even, jong – doe dat even, jong") maar verder moest ik niet laten merken dat ik er was. Enfin, na weken bekvechten en argumenteren ("Zijn alle andere ouders dan gek behalve jij?") kreeg ik mijn zwemabonnement en daar heb ik veel plezier van gehad. Mijn grootste prestatie was om het bad in zijn volle lengte van 25 meter in één keer onder water door te zwemmen. Tenslotte heeft mijn vader er ook nog wel eens gezwommen. Ook mijn moeder zelfs, met een band om. Op een keer drukte mijn vader, van

achteren aanzwemmend, voor de grap Tante Irma onder water. Toen zij weer boven kwam, was het een andere dame.



Leeuwarden, 1927, Willemskade 12. Jaapje met kar.

Nogal wat kinderen van familieleden en vrienden hadden een eigen zeilbootje, maar ook dat heb ik nooit gehad. Mijn moeder voelde er wel voor, maar mijn vader was tegen. Hij wilde mij altijd bij zich op de boot hebben. Dan kon hij mij steeds onder controle houden en kon ik dienen als tweede stuurman-schipper. Die had je op die grote boten van ons wel nodig. Ook had hij waarschijnlijk het geld er niet voor over. Bovendien – en daar had hij wel gelijk in – was ik geen wedstrijdfiguur en dan begint zo'n bootje gauw te vervelen.
Dat ik geen vechter ben, meer een "loser", had hij eerder ervaren tot zijn verdriet. Dat was jaren eerder op de Leeuwarder IJsbaan. Mijn vader was een goede schaatser en had daar in zijn jongere jaren heel wat lauweren geoogst bij kortebaanrijderijen. "Zo vader – zo zoon", dacht hij en hij gaf mij (7 jaar) tegen mijn zin op voor een kinderrijderij. Ik maakte uit stil protest tegen die eeuwige doordrijverij van hem helemaal geen haast bij de start en mijn heel veel kleinere tegenstander won met tientallen meters voorsprong. Een teleurstellend "oh"-geroep steeg op uit de rijen der toeschouwers en mijn vader wist niet hoe vlug hij met moeder en mij de baan moest verlaten. We hebben toen nog een gezellig schaatstochtje rondom de stad gemaakt. Ik voelde mij winnaar.



Leeuwarden, 1929. Jaap met zijn ouders te schaatsen bij de Westersingel.



Leeuwarden, 1929, tijdens de strenge winter '29/'30. Jaap op de stoep van zijn ouderlijke woning Willemskade 12. In het bord wellicht brood voor de eenden. Op de fiets de bekende Leeuwarder boekhandelaar en uitgever Rinze van der Velde (1856-1940).

Vlak na de oorlog in '45. toen ik veel zeilde, onder andere met de sharpy van mijn neef Han de Koningh die ik een tijd van hem mocht lenen, heb ik nog eens om een bootje gevraagd. Maar het antwoord was, zoals op vrijwel alles wat ik vroeg, "Nee!!" en dan op een toon vol lust tot frustreren: "ga jij maar eerst afstuderen, jongen!" Alsof het mijn schuld was dat de oorlog gekomen was. Mijn kandidaats had ik anders heel vlug gedaan, al in '41 binnen 10 maanden met "genoegen" (= een 8) als judicium. De volgende morgen bleek mijn moeder hem omgepraat te hebben en mocht het wel. Maar toen had ik er geen zin meer in. Zo was er altijd wrijving.

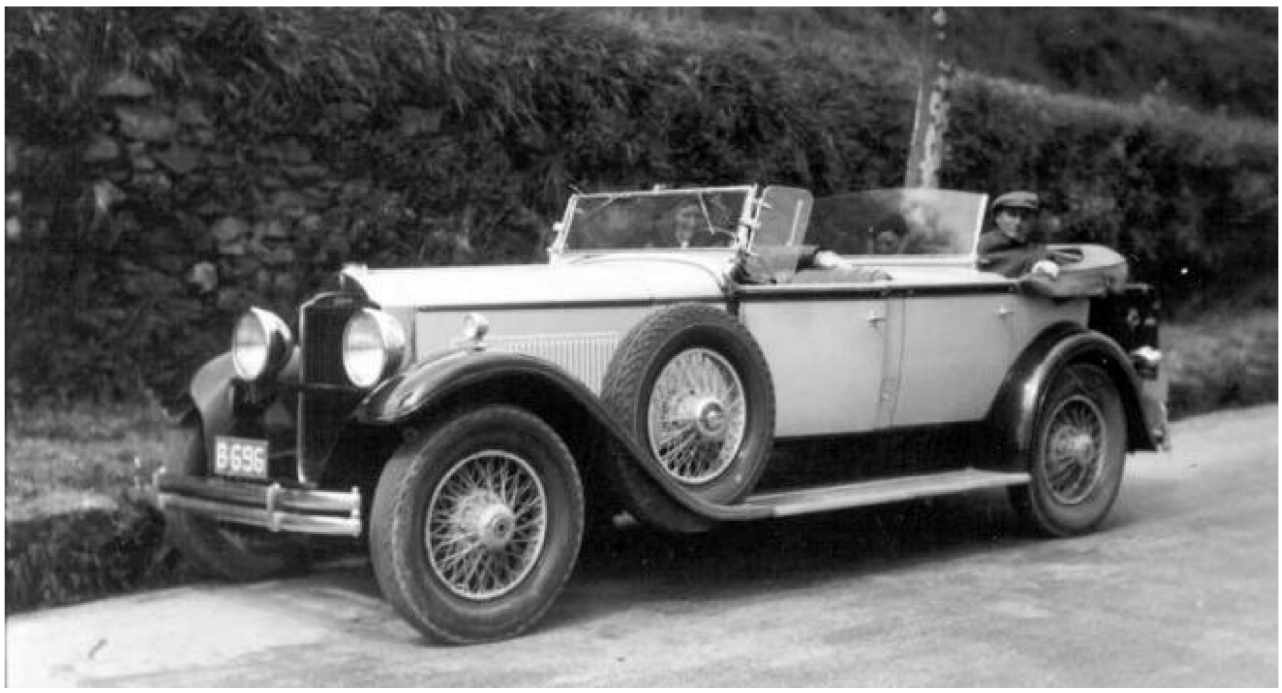
Weekgeld zoals andere kinderen dat hadden, heb ik nooit gehad. Wat ik nodig had, kon ik uit de huishoudbeurs in de keuken nemen, mits ik het maar even opschreef in het huishoudboekje. "Jaap f. 10.—" en dan kon ik weer een hele tijd vooruit. Het was een kwestie van vertrouwen en daar heb ik nooit misbruik van gemaakt. Mijn maandgeld in Leiden was royaal. (Maar ik moest er wel iedere maand schriftelijk voor bedanken, anders werd het ingehouden.) Dit als reactie op het feit dat mijn vader in zijn Leidse tijd nogal kort werd gehouden door diens vader en waarschijnlijk niet ten onrechte, want hij kon er nogal wat van. "De beren brullen", schreef hij dan naar huis ("beren" zijn rekeningen). Na de oorlog kreeg ik geen maandgeld meer,

maar een partij effecten mee naar Leiden, waarmee ik me maar moest redden. Dat was ook om fiscale redenen geloof ik.



Jaap Hepkema in 1937, 15 jaren oud, als stuurman met zijn vader in de zestienkwadraat van Reinder W.Kijlstra, Jaap zijn opa van moeders kant. Reinder is niet alleen Minderts schoonvader. Hij ontmoet hem ook als medebestuurslid van de vereniging "De Spaarkas".

Reeds op mijn zestiende had ik uit opmerkingen die zo voor en na gemaakt werden ("Ik kan het niet meer voor mekaar houden, g.v.d."etc.) vagelijk in de gaten, dat er meer uitging dan inkwam en dat mijn vader boven zijn stand leefde met de twee grootste boten (+ twee schippers) en de twee mooiste auto's (Packards) van Friesland, een filmtoestel en verder alles van het bovenste bordje.



Leeuwarden, 1933. De nieuwe Packard. In 1937 kocht Mindert nog een nieuwer, gesloten model.

Ik heb eens uitgerekend, dat een dagje varen met 10 personen aan boord – en dat was het gemiddelde – al met al reeds gauw op zo'n f. 100,- uitkwam, het equivalent van zo'n f. 1000,- à f. f. 1500,- nu.
Ik heb vooral in en na de oorlog wel eens angstvisioenen gehad, dat er op een ochtend iemand aan mijn bed zou staan met de mededeling: "We zijn failliet hoor." Als mijn vader nog vijf jaar langer geleefd had, zou dat zeker gebeurd zijn. Er werd een "va-banque"- politiek gevoerd onder het motto "après moi le déluge."

En die zondvloed kwam. Toen mijn vader overleed, moest één van de twee door hem van zijn ouders geërfde boerderijen verkocht worden voor de terugbetaling van hetgeen hij bij de familiebedrijven in de loop der jaren had opgenomen. Nu zat daar ook een behoorlijk bedrag bij van wat hij vooral in de laatste oorlogsjaren aan familie, vrienden en bekenden in hongerend Holland stuurde aan geweldige hoeveelheden levensmiddelen, die hier met veel geld "zwart" gekocht moesten worden. Hij was uitermate, soms overmatig, royaal, deels uit goedheid, deels uit ijdelheid, want hij mocht graag geprezen worden.
Gebeurde dat niet voldoende naar zijn zin, dan ging hij zichzelf prijzen, vaak indirect door op anderen af te geven. Zelf was hij uitermate karig met loftuitingen. Ik heb nog nooit een compliment van hem gehad. Ik mocht dan preases van de Gymnasiastenclub zijn en voorzitter van de tennisvereniging, maar dat werd voor kennisgeving aangenomen. Ook voor mijn hockeyen niet één woord van waardering. Dat was maar niks. Nee, voetballen zoals hij jarenlang gedaan had, dàt was het. "Een prolensport" was mijn reactie.

Er kwam veel in en er ging veel uit, maar een echt overzicht had hij niet.

Kas-, bank- en giroboeken waren er niet. In 1939 overleed zijn moeder en in ’43 een zuster van haar. In beide boedels was mijn vader executeur-testamentair. Verder had hij nog gelden in beheer van familieleden die tijdens de oorlog in het buitenland woonden. Toen hij in 1947 overleed, was zijn administratie een complete chaos. Met zijn belastingaangiften was hij vijf jaar achter.

Nu moet hier wel bij gezegd worden, dat hij de laatste twee jaar difteritis had en daardoor zijn werk niet goed meer kon doen. Het heeft mij vijf jaar van mijn leven gekost om de puinhoop op te ruimen. Geen enkele afrekening klopte. Soms moest ik tot 1930 teruggaan om daar achter te komen. Ik heb hem toen vaak vervloekt en soms wel gedacht, dat hij alles opzettelijk in de soep had laten lopen. Want ik kreeg nogal eens opmerkingen naar mijn hoofd geslingerd als: “Ik zal je onterven!” of “Ik zal zorgen dat er geen cent voor je overblijft!” Hij wilde geloof ik niet, dat alles mij maar te gemakkelijk in de schoot werd geworpen. Ook de boedels van mijn grootmoeder en oudtante heb ik helemaal van het begin af moeten uitpluizen en afgewerkt. Dat was een heidens karwei, maar ik heb er wel boekhouden van geleerd.



Heerenveen, 1939. De begrafenisstoet van Richtje Hepkema-Hoekstra op De Fok, bij de woning nr. 43 die ze tot haar dood bewoonde, op weg naar de begraafplaats in Oudeschoot.

Het mag hem dan niet gelukt zijn geen cent over te laten, maar wat hij naliet was nog geen tiende van wat iedereen dacht wat het was gezien de staat die hij voerde en de show die hij maakte. Het was in ieder geval onvoldoende om daarvan behalve mijn moeder en mijzelf ook nog mijn grootmoeder en tante te onderhouden, die allebei

mannen hadden uitgezocht die hen armlastig hadden nagelaten. Er bestond toen nog geen Bijstand of zo en de rest van de familie stak ook geen hand uit. We hebben toen jarenlang fors ingeteerd, maar gelukkig het hoofd boven water kunnen houden. Vooral de ziektekosten van mijn moeder, die in '42 Parkinson kreeg, waren enorm: een dienstbode voor dag en nacht, een inwonende verpleegster, doktoren, magnetiseurs en masseuses en haar zuster als hoofd van de huishouding, en dat alles 12 jaar lang.

En dan hielp ik zelf ook nog mee, vooral in de weekends en in vakantietijd, wanneer het personeel vrij moest hebben, en niet te vergeten 's nachts. Zes jaar lang heb ik haar iedere nacht zowat om de twee uur in bed moeten omdraaien, omdat zij dat elf niet meer kon. Maar zij was daar niet dankbaar voor. Ze vond het hoogst vanzelfsprekend dat iedereen háár diende. Zo is ze altijd geweest. Mijn vader noemde haar wel eens "de Douairière" of zei: "Jij bent bij jezelf te logeren".

Het stond bij mijn geboorte al vast dat ik rechten zou studeren en dan als advocaat mijn vader zou bijstaan en opvolgen. Discussie daarover was niet mogelijk. Ik heb wel eens iets van accountancy geopperd, maar dat was niks. Er was maar één goed beroep en dat was de advocatuur. Het weinige dat hij over zijn vak vertelde, ging meestal over handige streken (een zaak rekken bijv.), waarmee hij tegenstanders te slim was af geweest.
Er kwamen uiteraard heel wat advocaten bij ons over de vloer, maar ik mocht ze niet. Ze hadden allemaal dat typisch gemene lachje om de mond, dat alle advocaten eigen is, als je er goed op let. "studeer maar vlug af, dan kun je mij mooi helpen", was het soms. Ja, hem helpen, daar ging het om. Niet om wat mijn belang of geluk kon bevorderen. Ik voelde er hoegenaamd niets voor, hem kennende, om later dag-in dag-uit met hem samen te werken in een vak dat mij niets leek, maar dat hoefde ik hem niet te vertellen, want dan zou hij mij het leven weet ik hoe lang zuur gemaakt hebben. Wel zei ik het tegen mijn moeder, dat ik er geen zin in had na mijn studie jarenlang de grond in gestampt te worden, maar ik vertelde er niet bij, dat ik niet van plan was af te studeren zolang hij leefde. Anders zou hij me toch op alle mogelijke manieren geprest hebben bij hem in de praktijk te stappen.

Wel ben ik tenslotte afgestudeerd. Het waren de zwartste jaren van mijn leven. De "Mr."-titel heb ik nooit willen voeren. Zelfs nu nog is mijn hele dag bedorven, als ik een brief krijg met "Mr." erop. Dat doet me te veel denken aan een andere "Mr.". Iemand ook die zichzelf zo bijzonder vond, dat hij alleen ondertekende met zijn achternaam, zonder voorletters. Er was immers maar één Hepkema. En dat was HIJ.



Leeuwarden, 1923. Personeel in het herenhuis aan de Willemskade NZ: links de Duitse dienstbode Hilda, in het midden dienstbode Marie Arzoni en rechts werkster F. Odinga-Storm.

"Wanneer komen die XI-Stedenkruisjes nu eindelijk eens? Waardeloze troep daar in Friesland!" Deze vraag is mij weet ik hoe vaak gesteld in Leiden door vooral ouderejaars die aan de tochten van 1940, '41 en '42 hadden deelgenomen. Het duurde soms ook meer dan een jaar met die kruisjes. Mijn vader kon nooit iets afmaken. Om die reden kreeg hij ook al jaren geen faillissementen ter behandeling toebedeeld door de Rechtbank. Ook kritiek op fouten in de organisatie van die tochten kreeg ik naar mijn hoofd. Ik vond dat knap vervelend en schaamde mij dan voor de organisatoren en de Friezen. Ook in de kranten was nogal veel kritiek. Mijn vader kon helemaal niet tegen kritiek en zocht dan steun bij mijn moeder en mij, maar wij waren het meestal met de kranten eens. De XI-Steden was vaak een bron van korzelige discussies in huis.



Leeuwarden, Westerplantage, 1940. Jaap en Mindert bij de finish van de 6e Elfstedentocht.

Tot en met de tocht van 1933 ging alles goed, maar toen in de 40-er jaren de deelnemersaantallen in de duizenden liepen, ging er nogal eens wat mis. Oorzaak was, dat mijn vader vrijwel alles zelf wilde doen en pas met organiseren begon, als de tocht werd uitgeschreven. Dan werd het vaak improviseren. "Als jullie het dan zoveel beter weten, dan moeten jullie de tocht voortaan maar organiseren." En dat gebeurde ook in zekere zin. Tijdens mijn onderduiktijd had ik de organisatie in details uitgedacht en opgeschreven. Ik wist er iets meer van dan een gewoon mens, omdat ik de tocht van '42 had afgewikkeld. Op een avond eind '46 belde mijn moeder mij in Leiden op: "je moet zo gauw mogelijk thuiskomen om papa te helpen.

Er zit een XI-Stedentocht in de lucht en hij kan het niet meer aan." (De gevolgen van de difteritis werden steeds erger.) De tocht van 1947 is toen vrijwel geheel volgens mijn "draaiboek" georganiseerd (en ook nog verscheidene tochten erna), maar door de zware omstandigheden was er zoveel fraude gepleegd – wedstrijdrijders die oplegden en toerrijders die allerlei vervoermiddelen gebruikten – dat de commotie daarover alles overheerste. Over het geslaagde organisatorische verloop van de tocht sprak niemand meer, ook niet over mijn grootste "uitvinding": een pijlbord, dat met spijkers van zo'n 20 cm. lang in de kortste keren in het ijs kon worden vastgenageld. Voordien moesten gaten in het ijs worden gehakt om richtingborden op te zetten en dat duurde te lang. Verkeerd rijden door de koplopers, zoals bij vorige tochten wel voorkwam, was dankzij zo'n 100 van die nieuwe borden verleden tijd. Ik geloof, dat het systeem nog steeds gebruikt wordt.

Over de wijze waarop de fraudators moesten worden aangepakt, kreeg ik onenigheid met het Bestuur (na mijn vaders dood) en ik werd afgedankt. Ook zat er dit tussen, dat men zich wilde distantiëren van de naam Hepkema, waar een "fout" luchtje aan zat. Zolang mijn vader leefde, zeiden ze niets, maar na zijn dood hebben ze hem zo nog een trap in zijn graf nagegeven. Het waren mannetjes. Met de XI-Steden heb ik me nooit meer bemoeid.

Tot en met mijn 18-de was ik een goede schaatsenrijder. Toen kreeg ik last van doorgezakte voeten en moest ik steunzolen dragen. Daarmee kun je niet schaatsen. Bij de tochten van '41 en '42 waren heel wat van mijn Leidse clubgenoten bij ons ingekwartierd, die meededen. Dat was wel triest.

Op mijn 14-de kreeg ik blijvend last van een verstopte neus, op mijn 18-de zoals gezegd van platvoeten, op mijn 25-ste werd ik kaal en op mijn 27-ste impotent. Die neus was het ergste. Ook professorale raadpleging heeft niet geholpen. Bovendien was ik astygmatisch. Dat werd pas ontdekt, toen ik op mijn 40-ste een bril kreeg. Achteraf gezien was dat de reden dat ik met hockeyen en biljarten vaak er naast sloeg of verkeerd stootte. De dingen waren ergens anders dan ik ze zag. O ja, en dan heb ik ook nog eens mazelen en de bof gehad, maar wel 40 jaar te laat.

Mijn studententijd viel helaas juist samen met de oorlogsjaren. Het meest emotionele moment was in '43, toen de Moffen een zogenaamde "loyaliteitsverklaring" eisten om door te mogen studeren. Tekenen betekende zich onderwerpen aan de vijand, niettekenen tewerkstelling in Duitsland. De derde optie was onderduiken. Ik ben nooit sterk van gestel geweest (evenals mijn moeder) en voelde met zekerheid, dat werken in Duitsland mijn ondergang zou zijn. Ik wilde onderduiken. Maar mijn vader haalde alle argumenten uit de kast om mij te bewegen toch naar Duitsland te gaan. Toen ik maar steeds weigerde, kwam in een huilbui het ware motief te voorschijn: "Stel je voor, dat ze mij oppakken, omdat jij ondergedoken bent!" Mijn reactie was: "Dat ik er aan ga in Duitsland staat vast; dat ze vaders oppakken, is

allerminst zeker." (Dat is ook nooit gebeurd.) Ik begreep dat hij mij wilde opofferen om zichzelf te redden. Het laatste greintje respect voor hem was toen ook weg.

Behalve advocaat was mijn vader na de dood van zijn broer in '29 ook courantendirecteur. Toen ik weer opdook, vond ik dat hij helemaal fout had gehandeld door in de oorlog de kranten door te laten verschijnen. Het was weer eens een kwestie van "te vlug oordelen zonder feitenkennis", zoals vaker voorkomt. Toen ik de feiten wel kende, was ik overtuigd dat het enig juiste beleid was gevoerd. De perszuiveraars uit die tijd dachten er echter anders over. Wie ook maar één Duits propagandaberichtje in zijn kolommen had toegelaten, had gecollaboreerd. Maar iemand die onder anderen een Jood (oude Leidse studievriend) en zwaar gezochte top-illegalen bij zich laat onderduiken, is natuurlijk geen collaborateur.
Toch werd mijn vader veroordeeld, maar stierf vóór het hoger beroep diende, zodat er nooit een definitieve veroordeling geweest is. Bovendien werd in een later zuiveringsvonnis dat op de bedrijven betrekking had, gewag gemaakt van "de goede vaderlandse gezindheid van Mr. M.E.Hepkema." Maar deze postume rehabilitatie heeft hij niet meer meegemaakt. Hij leed sterk onder wat ze hem hadden aangedaan en met hem zijn gezin.

De politieke partijen misbruikten de perszuivering om zich meester te maken van de pers. Dan hadden zij er mooi wat partij-organen bij. Vooral socialisten en gereformeerden waren heel actief op dit punt en in Friesland is hun dat het beste gelukt onder aanvoering van Ir. Vondeling, de grootste boef die de eerste helft van deze eeuw Friesland heeft opgeleverd. Toen mijn vader in '47 overleed, waren de door Moffen en socialisten ondergraven familiebedrijven wel de grootste van alle lasten die ik op mijn dak geschoven kreeg. Met hulp van mijn ooms Adriaan de Koningh en Sietze Hepkema (de laatste belangeloos, omdat hij van een verdere tak was) heb ik geprobeerd de zaken weer overeind te krijgen. Maar in '54 viel het doek.

De kleinzoon kon toen afbreken wat de grootvader had opgebouwd. De (politieke) weerstand was te groot. Ik heb daarna nog zo'n 30 jaar met onze indringers, de "Je Maintiendrai"-groep, geprocedeerd en dat gewonnen. De hetze die zij in de "strijdjaren" speciaal tegen de familie Hepkema voerden, was enorm. Daar is heel wat van blijven hangen, maar na verloop van tijd raakt dan de klepel steeds verder van de klok.

Ik ben ervan overtuigd en heb dat ook wel vaak aangevoeld, dat menigeen ook nu nog niet beter weet dan dat ik in de oorlog "goed fout" was. Socialisten zijn het laagste allooi van de mensheid, zonder karakter, fatsoen, moraal of beschaving. Daar ben ik wel achter gekomen.



Leeuwarden, 1986: Anne Vondeling, buste op de Nieuwestad.(Foto: W. Walta)

Oorlog betekende iedere nacht naar bed gaan met de angst voor "de-klop-op-de-deur". Vijf jaar lang. Want in de nacht kwamen ze je meestal halen. Wie dat niet meegemaakt heeft, kan dat nooit navoelen, die eeuwige angst. Achteraf gezien heb ik maar weinig geleden en meegemaakt in vergelijking met talloze anderen. Maar toch genoeg om al wat des Mofs is voor de rest van mijn leven te haten. Een goed deel van dat leven hebben ze bedorven en verknoeid.
Op het einde van de oorlog hebben ze me nog even te grazen gehad. Ik was toen al bijna twee jaar ondergedoken. De "S.D."(Sicherheitsdienst) pakte mij op. Als gevangenis diende de getraliede kluis van een bankgebouw in Velp. De volgende dag werd ik in elkaar geslagen, met een emmer water weer bijgebracht en nog eens in elkaar geslagen door een stelletje Landwachtersknaapjes. Een maand later was de oorlog voorbij en ging ik naar huis, waar ik mijn ouders weer aantrof, beiden ongeneeslijk ziek. Ik was toen 23.

Als wij ergens aanmeerden en er op de wal een stelletje kinderen naar de boot stond te kijken, werden er steevast snoepjes uitgedeeld. Mijn vader was zeer vrijgevig, soms iets "te". In kievitseierentijd werden deze met honderden weggegeven. Sinds hij rond

’32 een eendenkooi gekocht had (bij de Grote Wielen) gingen in vangtijd de eendjes, talingen en smienten in massa’s de deur uit richting magen van vrienden, relaties en bekenden. Vaak ben ik met een fiets vol beladen met ongeplukte dooie eendenlijven naar Van Gend en Loos gelopen. Ze hadden van die prachtig glanzende groen-blauwe kopjes. Maar Sinterklaas vormde het hoogtepunt in de weldadigheidscyclus. Dan werd er al maanden van tevoren “en gros” ingekocht, vooral op chocolade- en drankgebied. De dagen voor Sinterklaas was het dan een gekkenboel in huis. Iedereen werd ingeschakeld, tot typistes en dienstboden toe, om alles op tijd de deur uit te krijgen. Dat ging zo door tot en met de grote dag zelf, wanneer de “Leeuwarder” pakjes rondgebracht moesten worden. Ik weet nog, dat mijn vader een keer afgepeigerd aan tafel kwam, humeurig en mopperig. Een paar glazen Bourgogne deden de rest. Tegen de tijd dat hij er aan toe was mijn pakje uit te pakken met een gedichtje erin, waarop ik reuze mijn best had gedaan, lag hij snurkend over de tafel. Ik ben toen die avond erg verdrietig naar bed gegaan en dacht bij mijzelf: “Is dat nu mijn Sinterklaasavond?”

Dat is de laatste herinnering die Jaap schreef. Op internet reageren sommigen verrast dat Jaap het voor zijn vader opneemt als deze wordt beschuldigd van collaboratie tijdens de oorlog. Ik denk dat die verdediging door Jaap een ander doel dient. Hij noemt argumenten waarom Mindert volgens hem daarvan vrijgesproken moet worden, maar vermeldt niet diens betrokkenheid bij sociaal-culturele activiteiten in Duitsland op een moment dat dat toch wel discutabel was, ondanks de toen sterke economische en culturele gerichtheid van Nederland op Duitsland. Zo bezoekt Mindert in 1936 de Olympische Spelen in Berlijn en voegt zich bij een Friese volksdansgroep (waarin Jaap als invaller optreedt) om in Duitsland de ‘Skotse Trije’ te dansen, ondermeer in Hotel Atlantic tijdens de reçeptie van Hitler’s Rijksminister voor Propaganda Goebbels. De Friese Beweging waar Mindert zich toe aangetrokken voelt, blijkt in die tijd een ideologische verwantschap te bezitten met het Duitse nationaal socialistisch denken, waarbij ‘Blut und Boden’ centrale thema’s zijn. In Nederland is in de dertiger jaren de rassenleer ook algemeen aanvaard en de Friezen beschouwen zich in die tijd als een bijzonder ras dat thuis hoort op Friese bodem en een eigen taal en volkscultuur kent. Overigens zag Tjeerdje voor de oorlog wel scherp de gevaren van het nationaalsocialisme. Dat Jaap zijn vader met kracht verdedigt tegen beschuldigingen van collaboratie, wordt mijns inziens echter niet ingegeven door de feiten of door vaderliefde, maar is bedoeld om zijn eigen blazoen schoon te houden. Hij lijdt eronder dat menigeen na de oorlog denkt dat ook hij als Hepkema “goed fout” is geweest. Kenmerkend voor al zijn reacties is zijn gevoel van miskenning, zijn zelfbeklag en de verbittering, waarbij hij voortdurend de verantwoordelijkheid voor alles wat hem overkomt buiten zichzelf legt. Eigenlijk is hij nooit volwassen geworden. Van al die sterke competenties van zijn grootvader Jacob en zijn vader Mindert, bezat hij (helaas) vooral het tegendeel.

Bijlage 9: Het dossier van de boeier Tjet Rixt (Hilda) van het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen

De eigenares van de boeier Tjet Rixt is het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen. Dit museum heeft over het wel en wee van de boeier een dossier aangelegd (nr. B000921), dat goed geordend is en overzichtelijk de informatie levert die bewaard is gebleven. Het bevat de volgende (soort) stukken:

1. Stukken over de geschiedenis van de boeier

- Documentatie-overzicht, door Eric verlinde.
- Onderzoek F.G.Spits, SSRP.
- Literatuur en krantenknipsels.
- Interview met Jaap Hepkema door Thedo Fruithof.
- Teksten bij de film 'Watersport in Friesland'.
- Gegevens uit zeilmakersboeken.
- Diversen.

2. Documenten, geschonken door Jaap Hepkema

- Expertiserapport mei 1909.
- Kwitantie 3 juli 1909.
- Meetbrief L 1195 N. 1910.
- Programma zeilwedstrijd Harlingen, ca. 1910-1920.
- Meetbrief van de boeier 'Friesland' van Mr. Jan Minnema de With.

3. Stukken uit de nalatenschap van Jaap Hepkema

- Stukken betreffende de zeilvereniging Oostergoo.
- Stukken betreffende de Leeuwarder Watersport.
- Stukken betreffende de schippers van de Tjet Rixt.
- Stukken betreffende de huurders van de boeier.
- Stukken betreffende de gratis gebruikers.
- Plattegronden van de boeier en de motorboot.
- Exploitatierekeningen.
- Stukken betreffende de illuminatie in 1935. (De boeier en de salonkruiser werden t.b.v. het feest van 500 jaar Leeuwarden met lichtjes versierd en voeren in het donker rond.)
- Curieuze nota's.
- Polissen brandverzekering.
- Bekeuringen.
- Procedure inzake personele belasting verschuldigd over de boeier.
- Allerhande.
- Fotoalbum van de vaartocht 1932.

- Ode aan de boeiertocht 1946.
- Stukken m.b.t. de verkoop van de boeier.

4. Stukken met betrekking tot de restauraties
- De restauratie 1954 – 1956 door Broek in Zwartsluis.
- De restauratieplannen 1963 – 1979.
- De restauratie 1995 – 2007 door het ZZM.

5. Correspondenties
- Corrspondentie van Jaap Hepkema met C.J.W. van Waning.
- Correspondentie van C.J.W. van Waning met derden.
- Correspondenties over de aankoop van de boeier door het ZZM.
- Correspondentie van het ZZM met de familie Hepkema.
- Diverse brieven.

6. Foto's en de film 'Watersport in Friesland'

7. Certificaat van inschrijving bij de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten, SSRP, 1993.

8. Lijnenplan van de boeier.

9. Foto's van de restauratie van de boeier door Eric Slagmoolen.

10. Foto's van de oplevering van de boeier in 2007.

Bijlage 10: Een vliegenier aan boord

Clément van Maasdijk (1885 – 1910) is de eerste Nederlander die op 31 juli 1910, in Heerenveen, een rondvlucht boven Nederland maakt en een vaartochtje verdient met de boeier Tjet Rixt.

Dankzij 14 doortastende ondernemers uit Heerenveen kiest de half-Fries Van Maasdijk in 1910 voor Heerenveen om een vliegdemonstratie te houden. De organisatoren gaan voortvarend te werk. Zij beloven Van Maasdijk 3500 gulden. Daarvoor moet hij tussen 31 juli en 4 augustus 1910 tenminste één rondvlucht maken. Daar heeft Van Maasdijk wel oren naar, want hij moet zijn dure hobby wel bekostigen. Zijn Sommer-tweedekker, gemaakt van hout en linnen, kostte 15.000 gulden. Het vliegcomité geeft aandelen uit om aan het honorarium te komen. De oude ijsbaan Thialf (vlak naast de Hepkemabosjes) wordt voor 200 gulden als vliegterrein gehuurd. Friesland raakt in een roes. Van heinde en ver stromen de 31e juli duizenden mensen naar Heerenveen voor het vliegfeest. Van Maasdijk maakt in totaal zes vluchten. Met zijn laatste vlucht vestigt hij het Nederlands duurrecord van 27 minuten en 59 seconden. Het publiek is dolenthousiast. Na elke vlucht gaan de hoeden en petten de lucht in. Het vliegfestijn is ook zakelijk een succes. Vijftig rijke notabelen die een aandeel hebben genomen, krijgen hun intekening met winst terug. Van Maasdijk is met zijn 'witte wondervogel' voor het publiek een held. De Hepkema's laten deze vliegenier een tochtje maken met de boeier Tjet Rixt die zij net een jaar bezitten. Een maand na zijn succes in Heerenveen vertrekt hij naar Arnhem voor een vliegshow. Aan zijn ongeruste verloofde Jeanne Ladenius belooft Van Maasdijk hierna te stoppen met vliegen. Op 27 augustus 1910 stort hij neer bij een proefvlucht in Arnhem. Hij is op slag dood. Mindert spreekt nog bij zijn begrafenis in Arnhem. In Heerenveen is een straat naar hem genoemd bij de Jacob Hepkemastraat en krijgt hij een gedenksteen.



Heerenveen, 1910. VLnr. Clement met z'n verloofde Jeanne Ladenius en Tjebbo Hepkema.

Bijlage 11: De boeier Tjet Rixt als voorbeeld voor anderen

Het houtsnijwerk op het roer van de Tjet Rixt is opmerkelijk en trok de aandacht van liefhebbers. Eind jaren veertig lag de boeier te koop in Heerenveen, bij W.van der Werf die het schip bovendien onderhield en twee keer in de week liet leegpompen. Een van de belangstellende potentiële kopers was dhr. Van Dorp. Om begrijpelijke redenen kocht hij niet de oude boeier, maar een staalijzeren aardappelskûtsje dat eveneens bij de werf op Nieuwebrug te koop werd aangeboden. Van Dorp was echter zo gecharmeerd van de boeier, dat hij bij de verbouwing van het skûtsje tot jacht onderdelen van de Tjet Rixt als voorbeeld nam. Zoals het houtsnijwerk langs het kajuitschot en de vorm en versiering van het roer.

Bron: Alexander de Vos, eigenaar en restaurateur van de boeier 'Vivo', over het tjalkje 'De Oude IJssel' uit Warmond dat nu in bezit is van Geert van Dorp, een neef van de toenmalige koper.



Het roer van 'De Oude IJssel' (Foto: A. de Vos)

Bijlage 12: De bijboot van de boeier Tjet Rixt heeft een eigen geschiedenis

De Hepkema's hadden de boeier nog maar net, of ze lieten een zeilsloepje bouwen van bijna 5 meter lang bij de werf Het Fort van Fa. G. de Vries Lentsch te Nieuwendam. Dat scheepje werd gebruikt als bijboot van de Tjet Rixt. Niet alleen Jaap, maar ook de kinderen van Tjeerdje leerden zeilen in deze teakhouten sloep. In 1942 werd voor de boeier bij De Vries Lentsch een nieuwe eiken jol besteld met zeiltuig. Het oude sloepje blijft in gebruik bij Johan de Koningh en Tine Slager in Heerenveen. In 2003 wordt het door de dan 83-jarige Tine verkocht aan Keimpe Strikwerda uit Oudehaske die het scheepje twee jaren later op Marktplaats.nl te koop aanbiedt.



Jacob de Koningh met zijn vader Adriaan in de sloep, jaren dertig (Foto: A. de Koningh, Warns)

Pieter de Vries Lentsch, een achterkleinzoon van de bouwer van het scheepje, wordt in 2005 de trotse eigenaar van de dan bijna honderd jaar oude sloep.



Geraadpleegde literatuur en bronnen:

Hepkema, J.: Historische wandelingen door Friesland, 1894-1917. Leeuwarden, 1970. (Heruitgave, d.w.z. een bundeling van eerdere losse afleveringen, D.H.)

Hepkema, J.: Mijn prilste en wat latere herinneringen. Voor de vuist weg opgeschreven. Leeuwarden, 1994

Hepkema, T.: Twee handgeschreven kronieken uit de jaren 1939 en 1940 met persoonlijke beschouwingen van Tjeerdje Hepkema, geïllustreerd met foto's en zelfgemaakte tekeningetjes. In deze kronieken ook herinneringen uit vroegere tijden, naast beschouwingen over de politieke situatie aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog en tijdens het eerste oorlogsjaar. Ook verslagen van uitstapjes met de boeier Tjet Rixt en de motorboot. Beide kronieken zijn privébezit van de schoondochter van Tjeerdje: mw. Albertine Slager, Heerenveen.

Hof, J.J.: J. Hepkema Yn libben en Wirk. Leeuwarden, 1930

Holtrop, Eeltje Teadzes: Hellingboeken 1837 – 1847. Deel 1 van de Werfboeken van de scheepsbouwersfamilie Holtrop van der Zee. Leeuwarden, 1934

Kraan, S.: Een portret van het Fries jacht de 'Anna' en haar bouwer. 2004 (www.stephankraan.info/Anna, met informatie over de scheepsbouwer Erik Slagmoolen)

Koningh, A. de: Particulier archief met informatie over de familie Hepkema (en De Koningh), Warns, 2010. Adriaan de Koningh is een kleinzoon van Tjeerdje Hepkema en was in 1994 in Leeuwarden betrokken bij de afhandeling van de erfenis van Jaap Hepkema.

Foto's van het Fries Scheepvaart Museum Sneek (FSM), Zuiderzeemuseum Enkhuizen (ZZM) en het Historisch Centrum Leeuwarden (HCL).

Leeuwarder Courant: Digitaal archief.

Loeff, J.: " De hulpmotor". In: H.C.A. van Kampen: De Zeilsport, Amsterdam, 1945.

Santema, P.A.: Jacob Tjebbes Hepkema, persvernieuwer in Friesland. Groningen, 2004. (Een afstudeerscriptie geschiedenis aan de RUG)

Slooten, H. G. van : Koninklijke Zeilvereniging Oostergoo. 1848 – 1973. Leeuwarden, 1973

Stoppelaar, R.J. de: Op Frieslands wijde wateren. Amsterdam, 1953 (2e druk)

Tresoar, waarin het archief Hepkema, met ondermeer het familiearchief en brieven van Mindert Hepkema aan Anna maria Kijlstra. (De foto's zonder bronvermelding komen van Tresoar)

Verlinde, E.: Documentatie-overzicht Tjet Rixt. Enkhuizen, ZZM, 1996

Vermeer, J.: De Boeier, Alkmaar, 2004. (Daarin: De Tjet Rixt, p. 196- 203)

Vermeer, J.: Tjotters en boatsjes. Leeuwarden, 1997

Voordewind, H.: Voor de wind. Den Haag, 1951

Vos, R. de: "Restauratie van legendarische boeier 'Hilda'." In: Spiegel der Zeilvaart. 1998, nr. 4, p.22 – 25.

Waning, C. J. W. van: "Stamboek van Friese Ronde Jachten". In: De Waterkampioen, nr. 919 – half mei – 1953.

Zuiderzee Museum: Dossier Tjet Rixt, Enkhuizen, 2010.

Zijp, R.: De boeier Tjet Rixt in het Rijksmuseum het Zuiderzeemuseum. Enkhuizen, 2005. (Een onderzoek van het voormalig Hoofd Kenniscentrum ZZM, dat is blijven steken in de manuscriptvorm, dus niet gepubliceerd is in boekvorm, wegens overlijden van de auteur in 2009.)

Verkrijgbaarheid van dit boek:

Dit boek wordt door mij in eigen beheer uitgegeven zonder winstoogmerk. Het is voor een ieder verkrijgbaar tegen kostprijs door het te bestellen bij www.lulu.com. Dit is een organisatie voor 'free publishing', waar het boekje in ongeveer twee weken tijd geheel elektronisch gemaakt wordt ("printing on demand": drukken op verzoek).

U kunt de site van www.lulu.com het eenvoudigste bereiken via de website www.dirkhuizinga.com . Onder de kop Onderzoek& Advies kunt u doorklikken op www.lulu.com, waarna u op de bestelpagina van mijn boeken komt.



Behalve dit boek geef ik nog diverse andere uit over maritieme onderwerpen., zoals het boek 'Langs de Oostwal van de Zuiderzee', waarbij het accent ligt op het leven en werken in dat gebied, gezien vanaf de waterkant. Vervolgens de geschiedenis van de 'Scheepsbouw in Stavoren, 1846 – 1920' , een standaardwerk over Staverse jollen en een over lemsteraken 'voor de recreatie'. Een jubileumboek 'Scheepsbouwwerf Volharding Stavoren, 1918 – 2008' in verband met het 90 jarig bestaan van die werf.. In het boek 'Scheepvaart in Friesland, 1900 – 1950', schets ik een beeld van de binnenvaart in deze provincie gedurende een periode van grote veranderingen: de overgang van hout op staalijzer, de overgang van zeil naar motorkracht, de overgang van klein naar groot. In het vierde boek, 'Vreemdelingen op Frieslands wijde wateren', beschrijf ik de opkomst van de watersport in Friesland in de periode van 1880 tot 1960.

Drachten, 20 december 2017