

De Mastmaakster

De Mastmaakster

Kleine geschiedenis van een Friese familieonderneming

Deel 1

Joop Hart

© Joop Hart 2006

Alle rechten voorbehouden. Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden.

Behoudens de in of krachtens de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen, mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voorzover het maken van reprografische verveelvoudigingen uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16 h Auteurswet 1912, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprerecht (postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, www.reprorecht.nl). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) dient men zich te wenden tot de Stichting PRO (Stichting Publicatie- en Reproductierechten Organisatie, Postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, www.cedar.nl/pro). Voor het overnemen van een gedeelte van deze uitgave ten behoeve van commerciële doeleinden dient men zich te wenden tot de uitgever.

Hoewel aan de totstandkoming van deze uitgave de uiterste zorg is besteed, kan voor de afwezigheid van eventuele (druk)fouten en onvolledigheden niet worden ingestaan en aanvaarden de auteur(s), redacteur(en) en uitgever deswege geen aansprakelijkheid voor de gevolgen van eventueel voorkomende fouten en onvolledigheden.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the publisher's prior consent.

While every effort has been made to ensure the reliability of the information presented in this publication, Joop Hart neither guarantees the accuracy of the data contained herein nor accepts responsibility for errors or omissions or their consequences.

Inhoudsopgave

Hoe weduwe De Vries aken en tjalken optuigde	vi
Inleiding	1
1 De familie	6
2 Het bedrijf	11
3 Het personeel.....	19
4 De stammen.....	29
5 De masten.....	37
6 Gieken, gaffels en boegsprietten	47
7 Fokken- en kluiverstokken.....	53
8 Bomen, palen en stokken	57
9 Hout: de cijfers	67
10 De blokken	71
11 De pompen	83
12 Het ijzer.....	85
13 De ankers en de kettingen	103
14 Het touw en het draad.....	111
15 Kurk, kokoszakken en kompassen	133
16 De kleding en de vlaggen	145
17 De verf en de smeer.....	155
18 Huisraad en huishouden	167
19 Een kist van eigen makelij	171
20 Conclusies	174
Bijlage 1 Levensbeschrijving	185
Bijlage 2 Brief van Siebold de Vries aan Gurbe van Brug	187
Bijlage 3 Inkoop stammen 1864-1906	189
Bijlage 4 Verkoop van masten en laadbomen 1921-1927.....	193
Bijlage 5 Verkoop gieken, gaffels en boegsprietten 1921-1927	199
Bijlage 6 Verkoop van blokken en schijven in 1927	203
Bijlage 7 Bronnen.....	211
Index algemeen	223
Index Bedrijven.....	233
Index Blokken	239
Index Gereedschap	241
Index Hout.....	243
Index Personen	245
Index Schepen	249
Index Touw	251
Noten	1

Hoe weduwe De Vries aken en tjalken optuigde

Weduwe Rinsje de Vries uit Lemmer bestelde op 30 mei 1902 veertig Zweedse juffers bij houthandel Hubert Jans & Co. te Harlingen. Per beurtschip zeilden de uit Hernösand afkomstige boomstammen van Harlingen naar haar mastmakerij in Lemmer. Daar maakten haar knechten van deze stammen masten en ander rondhout. Een juffer is een stam met een lengte van tussen de 4 meter 20 en 11 meter 30. Hij is dikker dan een spar, maar dunner dan een spier en heeft de juiste maat om een kluiverboom te worden. De knechten zaagden, hakten, schaafden en schuurden de juffers tot ze geschikt waren om in een schip van een klant te worden geplaatst. Hun bazin verkocht de masten en bomen aan scheepswerven en schippers. Een van deze juffers was waarschijnlijk voor schipper Bolhuis bestemd, wiens nieuwe tjalk in die tijd in Groningen op stapel lag. Aan Bolhuis had ze eerder in de lente ook een stag, schalmen en sluitingen verkocht¹.



Inleiding

Enkele jaren geleden werd Carol de Vries door de lokale televisie in Amsterdam geïnterviewd. Staande achter de toonbank van zijn winkel op de Singel vertelde hij over zijn werk, het verkopen van touw, staaldraad en vlaggenstokken. Ook schetste hij hoe het familiebedrijf anderhalve eeuw geleden als een mast- en blokmakerij in Friesland begonnen was en daar decennia lang de vloot van visaken en vrachttjalken bediend had. Terwijl hij zijn vaardigheid in het splitsen van een end manilla toonde, kondigde hij aan wegens diverse redenen met de verkoop in de winkel te stoppen.

De vondst van een archief

De volgende dag stapte ik op hem af. Als historicus was ik op dat moment bezig met onderwerpen in dezelfde sfeer: touwslagerijen en touwwinkels. Ik vertelde De Vries dat ik in de geschiedenis van zijn bedrijf geïnteresseerd was en vroeg of hij soms nog oude stukken had. Na enige aarzeling toonde hij me enkele dozen met rekeningen, boeken en ordners die zich op de zolder van zijn grachtenpand tussen de vlaggenmasten bevonden. Hij informeerde mij over de geschiedenis van het familiebedrijf en gaf me met ruime hand inzage in het huisarchief¹. Ik wist hoe zeldzaam archieven van kleine bedrijven zijn. Ik bood aan het rijke materiaal te ordenen in ruil voor het recht om ernaar te mogen kijken. Het geluk was met me: ik trof een ondernemer met historische belangstelling.

Het archief De Vries bestaat uit een stapel inkoopfacturen uit de periode 1874 tot en met 1909, waarvan de meeste uit de jaren 1899-1906, kasboekschrijftjes en een crediteurenboek (1923-1928). Dan zijn er uit de jaren twintig van de vorige eeuw nog een debiteurenboek op folioformaat, loonboekjes en inventarisboeken, een meerjarig kasboek, openstaande postenlijsten en correspondentie waaronder prijslijsten en offertes voor de vervaardiging van tuigage en rondhout. Op enkele facturen na is alles handgeschreven. Ook uit latere, de “Amsterdamse” jaren, zijn er enkele stukken, waaronder scheepsbouwtekeningen.

Uit het archief kon ik opmaken wat voor onderneming de firma De Vries was en hoe die zich in de genoemde periodes ontwikkelde. Het bedrijf van weduwe Rinsje de Vries en haar zoon Jan Siebold is een blok- en mastmakerij, scheepssmederij en magazijn van scheepsbenodigdheden. De firma heet sinds 1889 Wed. S.J. de Vries & Zonen (later: & Zoon) en is gevestigd in het stadje Lemmer, Zuiderzeehaven en zuidelijke toegangspoort tot Friesland. Er zijn filialen in Harlingen, Stavoren, Heeg, Hoogeveen en Amsterdam. Vanaf omstreeks 1905 neemt Rinsjes zoon Jan Siebold het bedrijf over. In 1925 overlijdt de weduwe en in 1927 wordt de zaak verkocht. Jan Siebold verhuist dan met zijn gezin naar Amsterdam waar hij een nieuw bedrijf opzet.

In 2005 is de firma De Vries geconcentreerd in een schitterend grachtenpand op de kop van het Singel, schuin tegenover het Centraal Station. Daar heeft de scheepswinkel zich gaandeweg gespecialiseerd in touw, staaldraad en vlaggenmasten. De huidige eigenaar en bedrijfsleider is Carol de Vries, een achterkleinzoon van de weduwe. De winkel staat bekend om zijn brede assortiment en Carol om zijn vaardigheid in het splitsen van touw en staaldraad.

De boekhouding en correspondentie, aangevuld met gesprekken die ik had met Carol (die ook menige technische fout uit mijn teksten haalde), vormen de basis van dit boek. Ik heb de

boekhoudkundige gegevens statistisch bewerkt om te ontdekken welke ontwikkelingen zich in het bedrijf voordeden in de tijd dat Rinsje de Vries aan het hoofd stond en in de periode daarna, toen haar zoon de zaak leidde. Verder putte ik rijkelijk uit het onschatbare werk van Peter Dorleijn, Van Gaand en Staand Want over de Zuiderzeevervisserij, waarvan deel 5 Lemmer en Vollenhove behandelt. Het artikel van Truus van der Horst, Mast- en blokmakerij Wed. S.J. de Vries sinds 1805, in Spiegel der Zeilvaart mag ik hier evenmin onvermeld laten. Ze beschreef met name het maken van blokken en enkele sociale aspecten van het bedrijf. Zie voor een beschrijving van deze titels en materiaal uit provinciale en plaatselijke archieven het hoofdstuk Bronnen en literatuur.

In dit eerste deel, De Mastmaakster, staat de periode van Rinsje centraal. Ik beschrijf de inkoop en verwerking van grondstoffen en de producten van de mast- en blokmakerij, de smederij en de touwwinkel. In het tweede deel, De duizend Debiteuren van Wed. De Vries, staat de periode centraal dat haar zoon aan het roer stond. Ik leg dan het accent op de verschillende klantengroepen.

Een vrouw alleen

Toen weduwe Rinsje de Vries-Ages in 1889 de zaak overnam, stond ze er praktisch alleen voor. Haar zoons waren elf en dertien. Het was niet ongebruikelijk dat een vrouw de leiding over een bedrijf had, maar dat was meestal voor korte tijd. Vaak nam de zoon of de oudste knecht al snel de bedrijfsleiding over. Bovendien overleefde een weduwe haar man meestal niet lang genoeg om invloed op het succes van de onderneming uit te kunnen oefenen. De bekende weduwe Van Nelle bijvoorbeeld, in koffie en tabak, overleed al twee jaar na haar echtgenoot².

De geest van de tijd stond niet echt open voor werkende weduwen. In de negentiende eeuw had zich onder brede lagen van de bevolking het idee verbreid dat een weduwe dat niet hoorde te doen. Niettemin bood het erfrecht, hoe onvolledig ook, haar de kans een zaak te beheeren³. Zodra ze trouwde, werd de vrouw handelingsonbekwaam; op het moment dat ze weduwe werd, was ze opnieuw handelingsbekwaam⁴. Was ze zoals Rinsje in gemeenschap van goederen getrouwd, dan ontving ze in ieder geval de helft van het gemeenschappelijk bezit. Ze kon hier vrijelijk over beschikken en er een zelfstandige positie mee innemen⁵. Op die basis kon een weduwe in de meestal korte tijd voordat een zoon de zaak overnam, het bedrijf leiden. Maar weduwe De Vries is een interessante uitzondering. Ze had geen korte tijd, maar zeventien jaren lang de leiding en bleef ook toen zoon Jan Siebold rond 1905 de bedrijfsleider werd, betrokken.

Er is in Nederland nog weinig historisch onderzoek gedaan naar het werkende leven van weduwen⁶, bijvoorbeeld naar de vraag welke rol zij in de economie speelden, naast hun huishoudelijke rol. Het archief van de familie De Vries biedt ook in dit opzicht interessante aanknopingspunten, temeer daar ‘de geschiedschrijving over handelende vrouwen bemoeilijkt wordt door het vrijwel ontbreken van bedrijfsarchieven⁷.’

Dankzij het archief van de firma Wed. S.J. de Vries, alsmede het diepgaande familieboek Een geslacht de Vries, kunnen we ons van de rol die Rinsje de Vries speelde in het reilen en zeilen van de firma een beeld vormen. Tot op zekere hoogte is er bovendien een vergelijking te

maken tussen haar rol en die van haar zoon: er zijn enige aanwijzingen voor verschillen in beider manieren van zaken doen.

In dit boek stel ik de genoemde vraagpunten bij de beschrijving van de verschillende onderdelen van het familiebedrijf aan de orde. Achtereenvolgens passeren de volgende onderwerpen de revue: de familie, de bedrijfsonderdelen met de filialen, het personeel, de producten van de mast- en blokmakerij en de andere verkoopartikelen. Na een beschrijving van het laatste levensjaar en het overlijden van de weduwe trek ik aan de hand van de vraagpunten enige conclusies. Dan zet ik ook op een rijtje wat er over de persoon van Rinsje ontdekt is.

De soms pittige correspondentie en de persoonlijke aantekeningen op de inkoopfacturen stelden mij in staat een kleine bijdrage te leveren aan de tekening van het leven in Lemmer in het begin van de 20e eeuw. Ik heb niet nagelaten de autobiografie van een van de grootste zonen van Friesland te benutten. De jaren die Fedde Schurer in Lemmer doorbracht, deelde hij met Rinsje en Jan Siebold de Vries⁸.

Met *De Mastmaakster* en het volgende deel, *De Duizend Debiteuren van Wed. de Vries*, komt een eind aan een project dat zijn tijd heeft genomen. Ik dank Kees van der Staak voor het redigeren van de teksten, Guus Hart voor zijn hulp bij de grafieken en Tom Hart voor zijn aanvullende aanwijzingen. Ik dank Carol de Vries voor al wat hij, ook via zijn familie, heeft bijgedragen.



Rinsje na haar terugtrekking, met kenmerkende witte kap⁹

1 De familie

Rinsje en haar zoon Jan Siebold de Vries staan aan het hoofd van een oud familiebedrijf. Het is in 1805 te Woudsend opgericht door de stamvader, Siebolt Ottes, die in 1811 de naam De Vries aannam. In 1841 of 1842 verplaatste diens zoon Jans Siebolts het bedrijf naar Lemmer. Het was eerst op de Kortestreek en vervolgens op de Langestreek gevestigd¹.

De eigenaren van de mastmakerij De Vries ²			
Ylst Woudsend	1805- 1833	Siebolt Ottes [de Vries] (1769-1833)	x Antje Jans Posthuma
Lemmer	1833- 1883	Jans Siebolts de Vries (1807-1883)	x Gerbrig Jentjes Tromp
Lemmer	1883- 1889	Siebolt (Jans) de Vries (1842-1889)	x
Lemmer	1889- 1906	Rinsje Tjeerds de Vries-Ages (1843-1925)	
Lemmer Amsterdam	1906- 1927 1927- 1937	Jan Siebold de Vries (1876-1947) Karolina van Anken	x Jentje de Vries (1876-1954) Mast- und Blochmacher 1907-1924 Holthenau (D.)
Amsterdam	1937- 1974	Siebold de Vries (1908-1998)	x Saakje Schirm
Amsterdam	1974- heden	Carol de Vries (geb. 1942)	x Joukje Molenaar

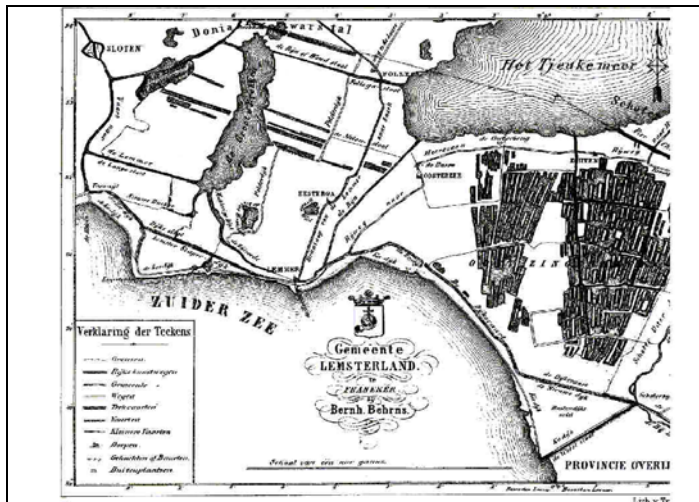
[vet =eigenaar]

Diens zoon Siebolt Jans, in 1842 op de Lijnbaan geboren, zet het bedrijf na de dood van zijn vader voort. Hij huwt op zondag 23 juni 1867 Rinsje Tjeerds Ages, hij 23 jaar, zij 24. Rinsje wordt op vrijdag 9 juni 1843 om 13:00 uur te Lemmer geboren als dochter van schipper Tjeerd Hendriks Ages en Jantje Fortuin³. Het vaarwater zit haar in het bloed. Ze is enig kind.

Petrus Ages, een neef uit Heeg, dicht ter gelegenheid der echtverbintenis:

*Ja waarlijk plegtig is het uur
waarin de Schepping der natuur
Het welvereenigdst paar
voor 't Echtaltaar
doet knielen,
En blaken doet in zuiv're min,
Elks hart in een volmaakten zin
Zich door het reine vuur der liefde
doet bezielen⁴.*

Er zijn geen afbeeldingen van de bruiloft bewaard gebleven.



*De gemeente
Lemsterland op
19e-eeuwse kaart
van Behrns¹*

Siebolt Jans heeft de leiding over het bedrijf. Over de inbreng van zijn vrouw in deze periode valt alleen te speculeren. Hij komt jong te overlijden en in de familie gaat een dramatische anecdoten in omloop aangaande de doodsoorzaak:

'1889 is een strenge winter. Dientengevolge raakt het schip waaraan Siebolt Jans een mast heeft geleverd, ingevroren in Leeuwarden en betaling blijft uit. Om dezelfde reden is er weinig te doen in de mastmakerij. De inkomsten kunnen niet worden gemist en dus besluit Siebolt Jans naar Leeuwarden te schaatsen teneinde het verschuldigde geld persoonlijk te innen. De honderd daalders die hij ontvangt, bergt hij op in een voor de gelegenheid in zijn broek ingenaaide duffelse zak. Zijn terugtocht wordt belemmerd door het schuren van die daalders langs zijn dij, zodat het al donker is wanneer hij het Tjeukemeer wil oversteken. Daar schaatst hij in een wak. Het meer is overwegend ondiep zodat hij niet koppie-onder gaat. Hij probeert weer het ijs op te krabbelen maar telkens wanneer hij zich opdrukt, breekt het ijs af en als een ijsbreker moet hij zich een weg naar de wal banen. Een boer verstrekt hem logies en de volgende ochtend, bij daglicht, beschouwen ze samen het spoor van zijn worsteling. Zo is Siebolt Jans weliswaar gered maar sindsdien is hij nimmer meer de oude. Hij overlijdt een paar maanden later. Zo komt het dat 102 jaar later op de gevel van Singel 2 in Amsterdam nog steeds staat: Weduwe S.J. de Vries.'



Siebolt Jans de Vries (1842-1889)⁵

Achterkleinzoon Jan de Vries, viervoudig elfstedenrijder, heeft mij dit verhaal vanuit zijn huidige woonplaats in de Verenigde Staten gezonden. Hij voegt eraan toe: *het is te mooi en te gedetailleerd om verzonnen te zijn*⁶. Als het waar is moet de ongelukkige schaatsenrijder, na zijn longontsteking, nog een langdurig ziekbed hebben gehad: hij sterft in september. De weduwe zet dan de zaak alleen voort. De houthandelaren sturen nu hun hout en de rekeningen aan haar. De oudst bekende is een wissel van Ambagtsheer & v.d. Meulen uit Amsterdam van 12 december 1890: *Mejuff Wed S.J. de Vries de Lemmer ... de Somma van [...] Zegge 239,10, het zal U Ed. valideren voor geleverd Hout volgens Rekening 30 Sept jl.*

Ook over Rinsje waart een anekdote uit deze periode rond. De meesterknecht van de mastmakerij doet de 45 jaar jonge weduwe een aanzoek, in de hoop zich met een huwelijk het bedrijf te kunnen toe-eigenen. *Dan kwam hij in een opgemaakt bedje*⁷. Rinsje zegt nee, en de man kan zijn biezen pakken. Ook van dit verhaal is bevestiging in de bronnen niet te vinden⁸.

Rinsjes kinderen

Siebolt de Vries en Rinsje Ages krijgen acht kinderen, vijf meisjes en drie jongens. De meesten duiken in een van de volgende hoofdstukken op. Hier volgt van elk een korte schets.

Gerbrigje

Gerbrigje (Gepke, 1868- 1948) is de oudste. Ze huwt Age Tjalma, boer te Lemsterland. Hij is een dorstig man die naar verluidt steeds een koe verkoopt om aan zijn drank te komen. Totdat de koeien op zijn en hij de boerderij moet verkopen. Kort daarna, op een vroege ochtend in het voorjaar van 1919, vinden vissers hem bij een dam in de sloot⁹. Gerbrigje treft het toch al niet, want ook twee zwagers en een schoonzus ('Gekke Joltsje') plegen zelfmoord. Bovendien sterven de meeste van haar kramen jong. Haar blijft alleen een zoon: Wybren¹⁰. Ondanks al die ellende staat Gerbrigje bekend als een opgewekte vrouw. Ze schrijft in het poëziealbum van haar nicht Rennie:

*Huijerje blier yn e libbenstun om
Mij der de stikels en plantsje de blom*¹¹

In 1924 woont ze in Amsterdam waar ze mogelijk in goud en zilver handelt, zoals later Wybren¹². Op haar 78ste schrijft ze een kleine kroniek van de familie De Vries en het bedrijf, getiteld *Levensbeschrijving*, die als Bijlage 1¹³ is opgenomen.

Jansje

Jansje (Jantje) is het tweede kind (geb. 1870). Ze huwt in 1897 een klant van de mastmakerij: Reinder van der Meer. Hij is een schipper die ook in Amsterdam aanlegt. Misschien staat Jansje bij haar moeder achter de toonbank op het moment dat de schipper onderdelen voor zijn schip komt kopen en lokt met Reinder de einder. Aan boord baart Jansje drie dochters, Antje, Rinsje en Hanna, en in 1904 een levenloos kind. Het schippersbestaan is geen vetpot. Een kleine schuld van f 7,10 blijft jaren open staan¹⁴.

Jan

Jan sterft binnen 10 maanden, op 26 oktober 1874.

Hantjen

Hantjen (Hanna) sterft op haar veertiende, op 30 april 1887. De jaren 1887-1889 zijn hard voor Rinsje als binnen luttele tijd haar echtgenoot en deze dochter, een meisje nog, overlijden. Haar naam komt onder die van haar ouders op de zerk te staan.

Jan Siebold

Jan Siebold de Vries (Lemmer 1876- Amsterdam 1947). Hij huwt in 1900 Karolina van Anken uit Urk en leidt vanaf 1905 het bedrijf¹⁵.

Jentje

Jentje de Vries (Lemmer 1878 - Oegstgeest 1954). Jentje werkt in de mastmakerij maar emigreert in 1907 naar Kiel. Hij huwt Grada Boot uit de buurt van Alphen a/d Rijn, familie van Hermanus Boot, de man van Dirkje¹⁶.

Dirkje

Dirkje¹⁷ (of Dukke) de Vries (Lemsterland 1880- Ugchelen na 1952) trouwt, zoals alle getrouwde kinderen van Rinsje en Rinsje zelf, na haar twintigste, en wel met Hermanus (Hannes of Manus) M. Boot¹⁸, uit Woubrugge, telg van een bekende familie van scheepsbouwers met meerdere werven tussen Alphen en Leiden. Na hun huwelijk worden Hannes en Dukke kruidenier in Ugchelen bij Apeldoorn¹⁹. Dirkje woont daar nog in 1952.



De huwelijksakte van Dirkje de Vries en Hannes Boot. Rinsje, dan al weduwe, tekent in de kantlijn ietwat bibberig: 'R. Ages'. Achter haar naam staat "zonder beroep", terwijl ze op dat moment tien man personeel onder zich heeft!

Trijn

Trijn (Lemmer 1884- Apeldoorn 1964). Rinsjes jongste dochter blijft ongehuwd. Ze besteedt haar leven aan de verzorging van haar moeder. De laatste jaren van haar leven woont ze Apeldoorn, dus dichtbij haar zus Dirkje²⁰.

Twee zoons met verschillen

Rinsje de Vries heeft wanneer ze de zaak overneemt dus twee opgroeiende zonen: Jan Siebold en Jentje. Zij werken beiden in de zaak. Jentje staat als *krullenjongen* op de werkvloer, later

doet hij ook een deel van de boekhouding. Jan Siebold reist de leveranciers en klanten in de noordelijke provincies en Noord-Holland af. En moeder is de baas.

In 1906²¹ overhandigt Rinsje de scepter aan Jan Siebold, maar mogelijk heeft zij nog jaren lang een rol gespeeld in het bedrijf, in ieder geval een financiële. In het kasboekje uit 1913 staat: *Ontvangsten en uitgaven voor Mej. Wed. S.J. de Vries te Lemmer, gedaan door Jan S. de Vries te Lemmer na 1 Februari '13*²².

'Zakelijk' en 'privé' worden in de boekhouding netjes gescheiden. Rinsje en Jan Siebold betalen huur aan de firma, de firma keert hun een salaris uit. Privé-opnames worden tot op de halve cent geboekt²³.

Nauwelijks een jaar na de terugtrekking van zijn moeder verlaat Jentje Lemmer om zijn geluk elders te gaan zoeken. Hij richt in het Duitse Holthenau, een haven van Kiel, een eigen bedrijf op: *Schiffshandlung J.S. de Vries, Mast u. Blochmacher*. Jan Siebold is nu in Lemmer, enige baas. Maar moeder blijft op de achtergrond.

Over de persoon van de weduwe De Vries is weinig bekend. Niemand die haar gekend heeft, is na 2000 nog in leven. De weduwe heeft twee zusters, Trijntje en Derkje, die in geen enkel Fries' geboorteregister staan ingeschreven. Dat kan als je ouders altijd onderweg zijn²⁴. In de herinnering van familieleden zal Rinsje voortleven als een vrouw die weet wat ze wil en in staat is anderen in de door haar gewenste richting te overreden. Hoe assertief ze is, zal bij de behandeling van haar bedrijfsvoering aan de orde komen.

2 Het bedrijf

Sinds de fatale schaatstocht van haar echtgenoot leidt Rinsje de mast- en blokmakerij vanuit haar huis in de Langestreek nummer 14, een eenvoudige woning in een pand onder zadeldak, dat al sinds 1749 door mastmakers bewoond is. De Langestreek loopt langs het water 't Dok dat in de Binnenhaven uitkomt. De werkplaats van Rinsjes mastmakerij bevindt zich in het aanpalende pand, Langestreek 15. Tot 1902 hebben de twee huizen één eigenaar¹. Dan verkoopt Rinsje het pand met de werkplaats want ze heeft grootse plannen. En die realiseert ze ook. Ze verhuist in 1903 de mastmakerij van het centrum van Lemmer naar de Polderdijk en breidt haar bedrijf op die nieuwe locatie fors uit.

Wegens het bouwen van eene touwwinkel, smederij en woonhuis

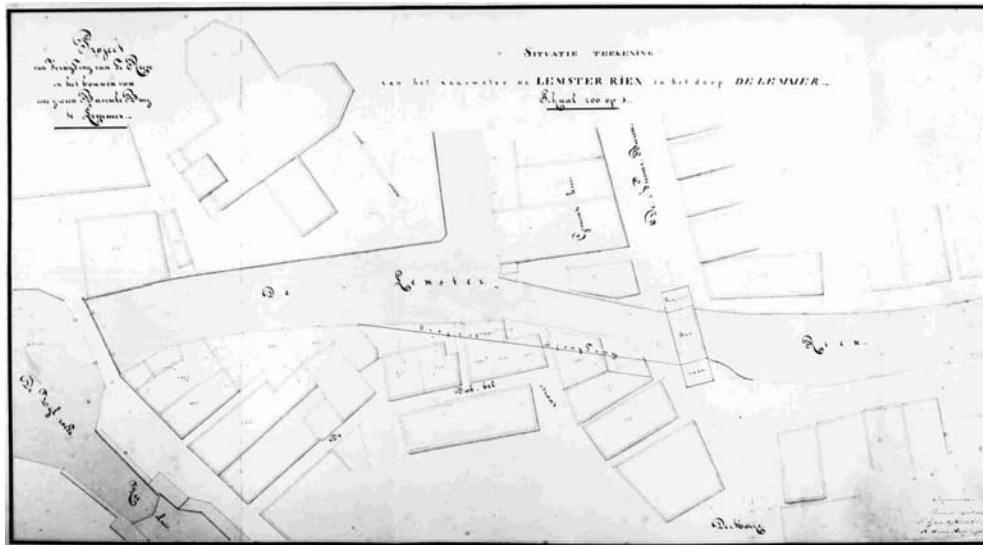
Aannemer en meester-timmerman Hillebrand Hendriks Visser jr. (1869-1945) is verantwoordelijk voor de nieuwbouw op de Polderdijk. Hij brengt bij Rinsje de volgende werkzaamheden in rekening:

Wegens het bouwen van eene touwwinkel met kantoor, smederij en woonhuis volgens aanneming	3.485,00
Voor niet bepaalde werkzaamheden als het plaatsen der smidse en blaasbalken:	
15 kop kalk, 10 kop portland [cement]	0,95
4 Meter gron[d]lat [e.a.]	1,93
W. v.d. Gaast 42 uur [gewerkt]	7,14
Voor het maken van Frans muurwerk volgens overeenkomst	25,00
Gordijnlatten, enz. [...]	1,25
4 ijzeren hanepoten, 4 schroefoogen	0,55
R. Baaima 6 uur [gewerkt]	1,02
Zamen	3.522,84

De rekening van de aannemer² (bedragen in guldens)

De rekening geeft enig inzicht in het interieur van het huis waar de weduwe, haar kinderen en een enkele huurder wonen. Het heeft twee verdiepingen, een trappenhuis en een veranda.

Enige tijd na de bouw van het woonhuis wordt het door de firma H.M. van Slageren van binnen geschilderd. De trap wordt geel en grijs, het trappenhuis zwart en rood. Het voorhuis schildert van Slageren geel. De veranda krijgt zwarte en grijze tinten. Verder voorziet de schilder de voorgevel van de woning van nieuw glas. De ramen van de kamer van Jentje krijgen een *groot eigen glas* voor 40 cts. Voor de kamer van Jan Siebold en zijn vrouw Karolien komt zelfs een *dubbel dik glas* voor 3 gulden. Ook de touwwinkel krijgt dubbel glas³.



De Verbrede
Rien in 1878⁴

Strategisch gezien is de verplaatsing van het bedrijf van het centrum van Lemmer naar de brede Lemster Rien een verstandige. Er is daar veel meer plaats voor schepen om aan te meren. Bovendien vestigen zich op de Polderdijk in deze jaren ook een scheepswerf, een zeilmakerij en een scheepssmederij. Het wordt een soort servicestraat voor schepen, een botenboulevard.

Afgemeerd aan de Polderdijk. Links de mastmakerij (Foto: Collectie Oudheidkamer Lemmer.)



Financieel gezien is de uitbreiding van de mastmakerij met een smidse, een kantoor en een winkel een grote stap en een forse investering, die, afschrijvingen buiten beschouwing gelaten, 20% van de uitgaven van 1903 bedraagt⁵. De investering toont zonder meer de ondernemingsgezindheid van weduwe Rinsje de Vries-Ages.

Een opmerkelijk gegeven is dat haar nazaten niet meer zullen weten dat de bouw van de werkplaats en de winkel haar werk zijn geweest. Zelfs haar dochter Gerbrigje zal in haar familiechroniek schrijven: *Later ging de zaak over op [haar] zoon Jan Sijbolts de Vries en werd de zaak meer uitgebreid, in alle mogelijke scheepsartikelen*⁶!

Interessant is dat aannemer Visser de winkel in zijn factuur een *touwwinkel* noemt. Rinsje is dus van plan zich met haar winkel op de levering van touwwerk aan schippers toe te leggen. De term touwwinkel houdt lang stand. Hij komt nog voor in het inventarisboek uit de twintiger jaren en zelfs in 1982 zal Siebold de Vries, Jan Siebolds zoon en opvolger in Amsterdam, de winkel zo noemen⁷.

In feite levert de touwwinkel veel meer dan touw. Het is een tagrijn in de ruimste zin van het woord, een winkel van scheepsbenodigdheden voor schippers van zeilboten en stoombootkapiteins, waar ook bedrijven op de wal en particulieren wel eens komen kijken en kopen. Ze hebben keus uit een breed assortiment: touw en staaldraad, verf en andere vette waren, kurkzakken, kompassen, lantaarns, vlaggen, ijzerwaren, gereedschap en een enkel anker.



De toonbank in de touwwinkel, honderd jaar later.⁸

Nog vijf dochters

De mastmakerij, smidse en winkel in Lemmer zijn niet de enige onderdelen van het bedrijf. Er is jarenlang een vestiging in Heeg waar masten worden gemaakt, schepen opgetuigd en onderdelen verkocht. Heeg ligt niet ver van Lemmer aan het Heeger Meer, de oostelijke baai van het Fluessen. Het filiaal is op initiatief van de weduwe tot stand gekomen⁹. Het oprichtingsjaar van het dochterbedrijf is 1900 of kort daarvoor. In 1900 verhuizen Jan Siebold en Karolina van Anken als pas getrouwd stel naar Heeg. (Dat Rinske er in Lemmer dan ongeveer alleen voor staat, is kennelijk geen beletsel)¹⁰. Het jaar daarop wordt hun eerste kind Rinsje (Rennie) in Heeg geboren.



Moeder en kind in lentetafereel. Een (klad-) factuur van Rinsje uit 1904 met 'vrouwelijke' vormgeving¹¹

In het filiaal werken in het eerste decennium van de 20e eeuw drie man, een meesterknecht en twee jongens. Gurbe van Brug begint er in 1900 op zijn elfde. In 1911 wordt hij naar Lemmer overgeheveld om blokken te maken¹².

De vestiging profiteert van de scheepvaartactiviteiten in Heeg, met een beperkte scheepsbouw maar een bloeiende palingvisserij en -export. Tijdens topdrukte zeilt meesterknecht Huite vanuit Lemmer met het familiejacht naar het dorp aan het grote binnenmeer om er een handje te helpen. Filiaalhouder te Heeg is Jelle Rijkema. Voor het vervaardigen en verkopen van masten, blokken e.d. ontvangt hij een percentage.

Rijkema verhuist begin 20er jaren van de vorige eeuw naar Amsterdam en wordt in Heeg opgevolgd door Hylke Boersma (geb. Heeg 1896). Deze heeft tot mei 1920 nog als knecht in de mastmakerij in Lemmer gewerkt. In Heeg is hij nu als procuratiehouder tot f 5.000,- gevolmachtigd¹³. Hylke woont in het bedrijfspand want hij betaalt huur: f 62,50 per half jaar. Hij ontvangt een *salaris* (dus geen *loon*) van f 32,50 per week. En af en toe een doos sigaren¹⁴. Wanneer de palinghandel op zijn eind loopt, heft Jan Siebold de zaak in Heeg op. De sluiting moet begin 1925 zijn geweest. Op de inventarislijst van Heeg van 31 december 1924 staan alleen nog maar een paar vaarbomen, hoosvaten en puntvlaggetjes, met een totale waarde van f 10,65. Dat is haast niets meer, zeker vergeleken met wat op dat moment reeds in Amsterdam "in stock" is: voor f 2.614,33. In maart 1926, een jaar voordat het moederbedrijf in Lemmer wordt verkocht, moet Hylke het veld ruimen. Op foliopapier van 20 cent wordt de *Balans/HB* opgemaakt¹⁵.

Filiaal Amsterdam

Aan de overzijde van de Zuiderzee opent Jan Siebold, na vele voorbereidende reisjes per Lemmerboot, omstreeks 1921 een filiaal, een mastmakerij op Houtmankade 37 en een magazijn met kelder op Houthaven 4, beide aan de westkant van Amsterdam, dichtbij de houthavens aan het IJ. (De locaties aan het Singel en op de Prins Hendrikkade zijn van latere datum). Hij benoemt Jelle Rijkema, weg uit Heeg, in 1921 tot bedrijfsleider op de Houtmankade¹⁶. *Jelle schreef iedere zaterdag een brief aan mijn vader om rapport uit te brengen en daar zette hij altijd boven: "Waarde patroon"*¹⁷. Met regelmaat draagt hij behoorlijke bedragen aan Amsterdam af¹⁸:

Afdrachten filiaal Amsterdam aan 'Lemmer' in 1926	
januari	f 50,00
februari	f 170,00
maart	f 170,90
april	f 125,00
mei	f 182,25
juni	f 454,25
juli	f 47,00
augustus	f 819,32
september	f 321,82
oktober	f 202,50
november	f 387,20
december	f 127,40
Totaal	f 3057,64

Filiaal Harlingen

Behalve de dochterbedrijven in Heeg en Amsterdam zijn er nog drie andere: in Harlingen, Hoogeveen en Stavoren. Deze door Jan Siebold ondernomen uitbreidingen zijn geen langdurig succes beschoren. In de familie De Vries zijn de drie dochters dan ook geheel vergeten.

In Harlingen verzorgt de fa. F. Schuil de verkoop van De Vries. Fetze Schuil¹⁹ is van 1921 tot 1973 eigenaar van een handel in scheepsvictualiën, annex zeilmakerij²⁰. Als grootste zeehaven van Friesland, met de blik gericht op Scandinavië en Rusland, is Harlingen een logische locatie voor een filiaal. De stad aan de Waddenzee beheerst ook de binnenvaart in de noordwesthoek, met intensief beurtverkeer op Franeker en Leeuwarden²¹.

Het is onduidelijk of het filiaal Harlingen ooit een succes is. Schuil draagt in 1926 nog maar zeven kleine bedragen af tot een totaal van f 209,10. Op 31 december 1927 herbergt zijn winkel nog voor f 173,46 aan 'voorradige goederen' uit Lemmer. Het zijn vooral vaarbomen en houten blokken. f 41,90 aan in dat jaar verkochte waar draagt Schuil aan het moederbedrijf af. Men mag aannemen dat het 'filiaal Harlingen' in 1928 ophoudt te bestaan.

Filiaal Hoogeveen

In Hoogeveen is het de fa. Jan Fernhout Hzn. (1888-1935) die masten en blokken uit Lemmer doorverkoop. Vanaf wanneer is niet bekend. Fernhout heeft op de Schutstraat 140 een handel in scheepsbehoeften en verfwaren, en is later ook bevrachter en turfhandelaar. Na zijn dood zet zijn weduwe Grietje Eikelboom de zaak voort²². Fernhout is een bekende naam in Hoogeveen. Er is een scheepswerf die zo heet, en een schipper J. Fernhout vaart op Friesland en is ook klant van Wed. S.J. de Vries & Zoon²³.

De stad in het zuiden van Drente is niet zo'n vreemde keus voor een filiaal van rondhout, blokken en scheepsbenodigdheden, want dankzij de veenafgravingen en de turfhandel in de omgeving is ze een heus scheepvaartcentrum geworden met een uitgebreide scheepsbouw.

Het filiaal is op 31 december 1924 goed uitgerust. Geen masten, die worden op bestelling en op maat gemaakt. Maar wel vaarbomen en haakstokken, blokken en ijzeren schijven, trek- en jaaglijnen, verfwaren en schoonmaakmiddelen en allerlei benodigdheden als bootshoedjes, kokoszakken, kompaslantaarns, misthoornfluitjes en roeidollen, stagleuvers en sluitingen.

De Drentse dochter is een kleine melkkoe voor het Lemster moederbedrijf. In 1925 maakt Fernhout bijna wekelijks bedragen van enkele honderden guldens over. In totaal draagt hij dat jaar f 306,66 af. In december reist Jan Siebold de Vries naar Drenthe (*reisgeld Gr-Hoogev. 20, -*)²⁴ voor een bespreking. Hij neemt sigaren mee. Tegen de kerst volgt de afrekening: f 1.691,36²⁵. Met Driekoningen komt de relatie tot een eind. In het kasboek staat: *Fernhout, laatste afrekening: 25,-*²⁶. Misschien heeft Fernhout er genoeg van een groot deel van de door hem behaalde winst af te dragen, de sigaren ten spijt.

Filiaal Stavoren

Het filiaal te Stavoren is eerder opgericht dan de dochterbedrijven in Heeg en Hoogeveen. Het is in beheer bij de zeilmakerij van Meindert de Groot. Dit bedrijf, dat tot in de 21e eeuw zal voortbestaan, dan als *fa. M. de Groot, tuigerij, oliehandel, watersport etc.*²⁷, bestelt in een reeks van jaren riemen, vaarbomen en blokken om door te verkopen. In 1927 bijvoorbeeld neemt De Groot voor *f* 40,20 blokken *in depot*²⁸. Een enkele keer verkoopt hij in Lemmer gemaakt rondhout, zoals een *Mastje voor S. v/d Werf*, scheepsbouwer in Makkum²⁹.



*De fa. M. de Groot, oliehandel, scheepsbenodigdheden en tuigage, in 2004 gefotografeerd vanaf de NACO-boot uit Enkhuizen*³⁰

Over dit bedrag hebben wij reeds verscheidene postzegels verknoeid

In de jaren 1920 is het filiaal over zijn hoogtepunt heen. In 1925 bedraagt de afdracht van Stavoren aan Lemmer nog maar *f* 233,40. In 1929 komt er een eind aan de samenwerking. Niet op een prettige manier. De Groot in een brief aan Jan Siebold de Vries: 'In antwoord op Uw herhaalde schrijven deel ik U mede: in de eerste plaats kan ik U melden dat de door mij geweigerde wissel niet overeen kwam met het bedrag wat u van mij had te vorderen; ik verzoek u daarom voor de verdere afwikkeling van deze zaak mij even de Factuur's bedragen over het geleverde in 1927 en 1928 op te geven. Mijn bedoeling is: Datum van het geleverd, met het bedrag. U hoeft niet part aan part uit te schrijven'

De Groot sluit wel een creditnota in voor 3 IJzeren blokken geleverd op maten en vier grenen riemen. Jan Siebold is het er niet mee eens. Nu schrijft u over de drie ijzeren blokken. Hier wisten wij niets van.[...] Wij hebben dus nu van u te vorderen ... 64,62 Gulden. Dit bedrag verwachten wij nu in het begin van volgende week in ons bezit. Dan is de zaak eindelijk eens uit de voeten. Maar De Groot houdt voet bij stuk en betaalt niet. Wel zendt hij de ijzeren blokken en grenen riemen retour Lemmer. In februari 1929 stuurt Jan Siebold een laatste herinnering: Over dit bedrag hebben wij reeds verscheidene postzegels verknoeid, maar tevergeefs. Want De Groot stuurt een vinnig kaartje:

'M! Verzoeken beleefd, in uw eigen belang van meerdere aanmanings-briefkaarten verschoont te blijven. U kan de tijd beter besteden met uw boekhouding in orde te maken, daar het blijkt [dat] hier nog al wat hapert. Daar ik u, al u hier eens mocht komen, kan overtuigen dat u van mij geen cent meer heeft te vorderen, Stavoren 9-4-29, M. de Groot'.

Dan blijft de fa. Wed. S.J. de Vries niets anders over dan het laatste openstaande bedragje maar af te boeken³¹. Met de opheffing van het filiaal in Stavoren is de laatste zaak in Friesland *uit de voeten*.

Filialen en ondernemingslust

In het archief Wed. S.J. de Vries wordt de verkoop in Heeg, Harlingen, Stavoren, Hoogeveen en Amsterdam steevast met het woord 'filiaal' aangeduid maar dat dekt niet helemaal de lading. Alleen bij de dochterbedrijven in Heeg en Amsterdam is sprake van een inschrijving of aantekening van filiaal of volmacht in de betreffende kamers van koophandel. Juridisch gezien kunnen de dochters in Harlingen, Stavoren en Hoogeveen geen filiaal worden genoemd. Er is veeleer sprake van onderlinge afspraken tussen de ondernemers ter plaatse en de firma Wed. S.J. de Vries in Lemmer over wederverkoop of verkoop in consignatie, niet meer en niet minder.

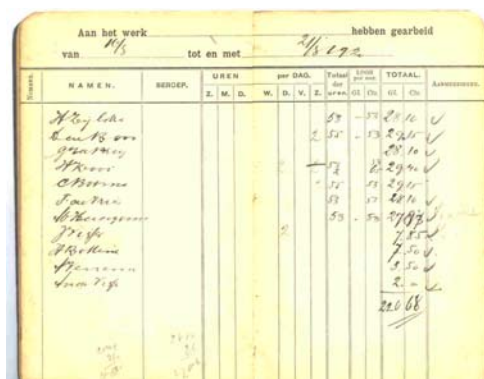
Voorraad in de filialen op 31-12-1924	
<i>Inkoopwaarde in guldens</i>	
Heeg	10,65
Amsterdam	2.634,33
Hoogeveen	2.460,47
Harlingen	248,98
Stavoren	100,00
Totaal	5.454,43

Voor de beoordeling van de rol van Rinsje en Jan Siebold in de geschiedenis van het bedrijf is deze uitbestede verkoop van belang. De oprichting van het filiaal in Heeg en mogelijk een of twee andere bewijzen hoe initiatiefrijk het beleid van Rinsje de Vries is. Ze bevestigen het beeld van haar ondernemingslust dat uit de beschrijving van de uitbreiding van het moederbedrijf in Lemmer al opdoemde. Haar zoon treft natuurlijk hetzelfde oordeel voorzover hij bij de oprichting van filialen betrokken is. De succesrijke bedrijfsuitbreiding in Amsterdam is in ieder geval zijn verdienste.

Na Rinsjes overlijden doekt haar zoon de ene na de andere dochter op. Misschien heeft dat met de resultaten te maken. In de hoofdstukken over omzet en resultaat in het tweede deel van dit boek zal blijken dat de dochters maar in beperkte mate aan de winst bijdragen. Maar de inkrimping is ook logisch gelet op het voorgenomen vertrek uit Friesland. Na 1925 zet Jan Siebold al zijn kaarten op Amsterdam.

3 Het personeel

De firma Wed. S.J. de Vries in Lemmer is een middelgroot bedrijf met acht tot twaalf man personeel¹. Deze *knechts*, zoals ze dan heten, zijn degenen die het productiewerk verrichten. Ze verwerken het ruwe hout tot masten, bomen, palen, stokken, knoppen en blokken. Ze werken voornamelijk in de werkplaats, een schuur van 23 meter lang en 8 meter breed², en de smederij. Verder staat er achter het kantoor een pakhuisje waar o.a. een oude schrijfmachine, een grote bijl en een octant worden bewaard.



Loonboekje 1920³

Naast de mastmakerij staat de smederij. Binnen is er een smeedoven met een grote blaasbalg. Ergens in de smederij is er nog een klein ijzerhok. (Voorraad 1 januari 1927: *Yzer in ijzerhok geschat op f 332,50*)⁴. Winkelpersoneel komt niet in de administratie voor. Men mag aannemen dat de eigenaar of een van de familieleden achter de toonbank staat. Van het kantoorpersoneel is alleen Hylke Boersma bekend, de boekhouder. Na diens promotie in 1921 tot filiaalhouder in Amsterdam doet de baas, zijn broer of zijn zoon in Lemmer de boekhouding.

Van eigen knechts gemaakt

De mast- en blokmakers staat een scala aan gereedschap en machines ten dienste, waarvan een deel machinaal wordt aangedreven. Achter in de schuur bevindt zich een groot *machinaal drijfwerk* dat allerlei draai- en hijswerk en een transportband in beweging kan zetten en dat werkt op stoom. Er is ook een kleinere machine die op gas loopt en motor wordt genoemd (*Reperatie Motor 4,50*)⁵. Het volledige 'machinepark' van 1927 staat in de inventaris van de mastmakerij als volgt beschreven⁶:

Motor en Machienes	
Gas motor	Lintzaag
Vlakbank	Stokkenschaaft
Slijpsteen	Dubb. draaibank
Boomschaaft	Zaagvijl machine
' zet '	Laschapparaat m/ lamp
39 M. Lintzaag	4 circel zagen {sic}
15 Mach. Boren	Installatie mach.drijfwerk

De mannen werken niet alleen binnen. Het plaatsen van masten en het optuigen gebeurt buiten, op het schip dat onderhanden is en dat meestal voor de deur aan de kade ligt. Een enkele keer besteedt Rinsje of Jan Siebold een of twee knechten uit voor een klus bij een klant. Op 12 juli 1924 betalen de Gebr. Koenraad en Sietze van der Wal, timmerlieden en aannemers in Lemmer, f 16,- voor zaagloon⁷. Uit drie loonboekjes en een kasboekje kennen we de meeste namen van het personeel in 1913 en in de tweede helft van de twintiger jaren⁸:

Personeel Wed. S.J. de Vries in Lemmer			
<i>februari 1913</i>	<i>april-oktober 1920</i>	<i>februari-december 1926</i>	<i>Personeel jan-dec 1927</i>
Huite Zijlstra	Huite Zijlstra (tuisger)	Huite Zijlstra (tuisger) (deels A'dam)	Huite Zijlstra (tuisger) (deels A'dam)
Gurbe van Brug (blokmaker)	Gurbe van Brug (blokmaker)	Gurbe van Brug (blokmaker)	Gurbe van Brug (blokmaker)
T{aeke} Bijlsma (blokmaker)	Douwe de Roos	Douwe de Roos	Douwe de Roos (tot april)
<i>N.N. (Jelle Jaalsma?)</i>	Hendrik Haagsma	Hendrik Haagsma	Hendrik Haagsma
S. Hottinga	Frens de Vries	Frens de Vries	Frens de Vries
S(ybren) Ligthart (boekhouder)	Cees Bosma	Cees Bosma	Cees Bosma
<i>N.N. (H. Kooi?)</i>	H. Kooi (smid)	Hendrik Kok (smid)	Hendrik Kok (smid)
<i>N.N.</i>	<i>A. Venema</i>	Willem Smeding	Willem Smeding (smid)
	J. S. de Vries (-29 mei)	<i>S. de (Vries)</i>	<i>S. de V(ries)</i>
	<i>A. Rottiné</i>		
	<i>Andr. Visser</i>		
	<i>J. Visser</i>		

Over sommige van deze personen en hun functies is meer te vertellen.

De tuiger

De tuiger is een knecht die iets meer kan dan de anderen. Hij is verantwoordelijk voor het *tuigen* (optuigen) van het schip: het plaatsen van de mast, de bevestiging van de stagen aan de mastband en puttings en het inscheren van de lijnen. Hij voorziet de blokken van schoten en vallen. Hij kent alle knopen en maakt betrouwbare splitsen. Als een soort meesterknecht is de tuiger nauwer dan de andere personeelsleden bij de familie betrokken.

Als Jan Siebold op reis gaat, neemt hij meestal twee mensen mee: zijn dochter Rinsje om te koken, *want hij wou niet zonder zijn hapje*, en de tuiger om de rol van bootsman te vervullen. *Zo zijn we een keer in Kampen geweest. Er was ook nog een gast mee. Dat was voor de afsluiting [van de Zuiderzee] en de kades van Kampen liepen bij hoog water onder. We gingen 's avonds de wal op en toen we terugkwamen konden we niet meer aan boord komen. De tuiger heeft toen zijn broek opgestroopt en ons één voor één aan boord gedragen*⁹.

Het is de uit Heeg afkomstige Huite Zijlstra die deze functie van tuiger (en Christoffoor in een persoon) vervult. Dat blijkt uit zijn loon: in 1927 ontvangt hij twee kwartjes tot een gulden meer dan de andere knechten¹⁰. In de verkoop van dat jaar worden 6½ uur werkloon opgevoerd voor *Tuigen – HZ voor aanzetten leer om stoottros*¹¹. De tuiger is onmisbaar voor de firma Wed. S.J. de Vries, ook wanneer het bedrijf naar Amsterdam gaat verhuizen. Huite gaat dan mee. (In 1926 mag hij al een weekje in de hoofdstad gaan kijken)¹².

J.S. de Vries

De *JS de Vries* in 1920 zal de jonge Jan Siebold, zoon van Jan Siebold, zijn. Hij is dan 17 jaar en bij de mastmakers in de leer om later goed beslagen ten ijs de zaak in te gaan. (Het zal tot zijn vaders teleurstelling anders lopen. Hij zal Lemmer verlaten, directeur van een automobielbedrijf worden; als autoliefhebber rijdt hij meermaals de tulpenrally)¹³.

S. de Vries

De S. de Vries die in 1926 en 1927 op de loonlijst figureert en 2½ dag per week meewerkt, is ongetwijfeld Jan Siebolds zoon Siebold, die in 1908 wordt geboren. Als hij na de ULO in Sneek bij zijn vader op kantoor komt, neemt hij de plaats in van boekhouder Hylke Boersma, die dan wordt ontslagen. De jonge Siebold verdient in die leerjaren hetzelfde loon als de ander jongens: f 0,42½ cent per uur. Deze Siebold, die het bedrijf in Amsterdam zal voortzetten, is de vader van Carol.

Hendrik Haagsma

Hendrik Haagsma is waarschijnlijk dezelfde persoon als de timmerman en klusjesman die door Rinsje in het begin van de eeuw regelmatig in wordt gehuurd. Haagsma is handig. Hij zet windhaakjes aan ramen, repareert stoelen en knutselt kompasschuifbakjes in elkaar. Hij was het die in 1900 enkele malen de *schoorsteen veegt, 2 uren = 0,3*. Ook haalt hij een kruiwagen zand voor een kwartje. Twee jaar later helpt hij met laden en lossen en sjouwen, tegen hetzelfde uurloon van 17 cent¹⁴. Haagsma verwerft al doende een vaste plaats in de mastmakerij.

Taeke Bijlsma

Taeke Bijlsma werkt niet alleen voor Jan Siebold, maar staat een tijd lang ook bij diens broer Jentje in Kiel-Holthenu in de mastmakerij. Op 22 oktober 1907 zendt hij een ansichtkaart naar zijn dochter Fokje Bijlsma: *3 uur aangekomen te Hamburg, 4 uur vertrekken wij naar Kiel, alles wel, gegroet T.B.*¹⁵. De dienstbetrekking van Taeke in de Kieler haven duurt niet lang, mogelijk maar enige maanden. Blijkens de verderop afgedrukte foto van het personeel uit 1913 (of eerder) is Teake Bijlsma in ieder geval dan weer in de mastmakerij op de Polderdijk teruggekeerd. Teake is behalve mast- ook blokmaker¹⁶. Hij overlijdt in 1913¹⁷.

De krullenjongens

De cursief gedrukte namen in bovenstaand schema zijn die van de *krullenjongens*, jongens vanaf een jaar of twaalf die eerst voor een habbekrats op proef in dienst komen en, als ze bevallen, vanaf hun achttiende knecht worden. *Als je op zo'n bedrijf kwam, moesten we eerst het gereedschap leren. Dan moesten we zorgen dat als de meesterknecht aan 't werk was, dat we 't gereedschap bij 'm hadden*¹⁸. De krullenjongen assisteert ook andere knechten. Hij draait de slijpsteen wanneer een knecht een bijl, schaaf of guts moet scherpen. Zijn eerste zelfstandige productiewerk is het draaien van druiven (peervormige houten knoppen) aan de draai-bank¹⁹. Het is eenvoudig werk. Zelfs als het misgaat, is er weinig verloren: een druif kost een stuiver.

Tussen de middag haalt de krullenjongen koffie bij de vrouwen van de mastmakers. Dan loopt hij met aan elke hand drie, vier geëmailleerde keteltjes, het soort waarbij het hengsel aan de tuit zit, naar de huizen van de vrouwen, die elk de koffie al gezet hebben. Met de volle kanttjes, en een stuk koek in krantenpapier onder zijn arm, loopt hij weer terug naar de Polderdijk om zijn volwassen collega's in te schenken²⁰.

Niet elke jongen is geschikt als mastmaker. Jan Siebold heeft daar goed het oog op. Mijn vader zei wel eens: Als ik een nieuwe krullenjongen iets opdroeg en hij zei: "Ik weet niet hoe dat moet, dan werd het nooit wat. Maar als hij antwoordde: Ik zal het proberen, baas, dan werd het wel wat.²¹ P. Beersma is wel zo'n krullenjongen met wie 'het nooit wat wordt'. In de lente van 1926 houdt hij het twee maanden uit.

Gurbe van Brug

Van het personeel is over Gurbe van Brug, geboren 17 april 1888, het meest bekend dankzij een jubileum in 1950 en een vraagesprek dat U.E.E. Vroom in 1967 met hem zal hebben en waarvan de bandopname zich in het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen bevindt²².

Gurbe dient zowel onder Rinsje als onder Jan Siebold. Hij is in 1888 in Heeg geboren als zoon van een oliemakersknecht. Zijn broer Herre van Brug heeft daar dan een zeilmakerij. (De Herre van Brug die in 2004 politieagent te Sneek zal zijn, is dan zo vriendelijk deze informatie te verstrekken)²³.

Op twaalfjarige leeftijd begint Gurbe zijn carrière in Heeg. Hij wordt er krullenjongen in het filiaal van de firma Wed. S.J. de Vries & Zn. *Dat ik achttien jaar was, was ik helemaal volleerd.* In 1911, hij is dan tweeëntwintig, volgt overplaatsing naar Lemmer. Gurbe verzet zich aanvankelijk hevig tegen de verhuizing uit zijn geboorteplaats, hem aangezegd door de filiaalhouder: *Ik kan er niks aan doen, man, ik wil niet!* Maar dan komt de tuiger uit Lemmer de jongen halen²⁴. In Lemmer ontwikkelt hij zich heel snel, met name als blokmaker en daar

krijgt hij ook zijn eigen gereedschap. *Schaaf v. Gurbe* staat er op een reparatiebon²⁵. Op 30 april 1925 is het feest, Gurbe viert zijn 25-jarig jubileum. Er zijn koekjes en wijn (f 14,20) en er is voor f 8,- sigaren gekocht. De baas, Jan Siebold, overhandigt de mastmaker een enveloppe met f 25,-²⁶.

Wanneer de fa. de Vries naar Amsterdam verhuist, blijft Gurbe in Lemmer. Hij treedt in dienst bij Van der Neut die de mastmakerij overneemt en blijft daar tot zijn pensionering²⁷. Siebold de Vries, Jan Siebolds zoon, zal hem bij zijn vijftigjarig jubileum een felicitatiebrief sturen vanuit Amsterdam: *Eerst bij mijn grootmoeder, de oûd frou, en later bij mijn Vader heb je ruim 25 jaar gewerkt. Had mijn vader in 1927 zyn zaak niet verkocht, dan was ik waarschijnlijk nu je patroon geweest. [...] Ons hele gezin heb je zien opgroeien. Allemaal hebben wy gespeeld by Gurbe in het hoekje. Steeds was de verhouding goed. Myn ouders [Jan Siebold en Karolien, jh] heb ik ook steeds waarderend over je horen spreken. De drukke en slappe tyden van onze zaak heb je meegemaakt*²⁸.

Siebold benadrukt Gurbes trouw aan het bedrijf, die niet alleen geldt voor de blokmaker. In 1926, dus een jaar na Gurbe, vieren Huite Zijlstra en Frens de Vries hun 25-jarige verbintenis met de fa. De Vries: *Cadeau 25 Jaar jubileum HZ+FrDeVries f 50,-*²⁹. (Ze zijn dus alle drie door Rinsje aangenomen.)

Groei en afname

De toename van de werkgelegenheid van de firma De Vries na 1913 van acht naar twaalf man, laat zich verklaren door de goede conjunctuur in de scheepvaartbranche tijdens de Eerste Wereldoorlog, waarover later meer. De afname van het personeelsbestand na 1920 van twaalf weer terug naar acht, heeft te maken met de teruglopende omzetten in de loop van de twintiger jaren.

Een van de slachtoffers is Douwe de Roos. Na 27 maart 1926 verdwijnt zijn naam uit het loonboekje. Hij begint voor zichzelf en koopt bij Jan Siebold hout en een bikhamer. (Zijn nieuwe gereedschap?) De aankoop wordt verrekend met loon dat hij nog te goed heeft³⁰. In deze periode moet Jan Siebold de overgebleven werknemers ook nog korter laten werken. Bij gebrek aan opdrachten uit de scheepvaart laat hij hen zelfs een tijd lang klompen maken³¹.

Werkgelegenheid en loon

Uit de namen van het volwassen personeel blijkt een grote continuïteit van 1920 tot 1927. De jongeren uit 1920 stromen echter niet door. Ook dat komt natuurlijk vooral door de teruglopende resultaten en werkgelegenheid na 1920.



De enige overgebleven foto van het personeel en de directeur van de mastmakerij komt uit het weekblad Zuid-Friesland van 26 maart 1981. Volgens het bijschrift staan van links naar rechts een onbekende, Taeke Bijlsma, Kooi (?), Jan Siebold de Vries (in het midden met pijp), een onbekende, Frens de Vries met grote bijl en, geheel rechts zittend, een onbekende. De jonge man zittend in het midden zou Van Brug of Haagsma kunnen zijn³². Als de naam Taeke Bijlsma klopt, moet de foto van voor 25 februari 1913 zijn want op die dag overlijdt hij³³

Over het loon van Gurbe en zijn collega's is niets bekend tot februari 1913. Dan betaalt Jan Siebold aan 8 knechts 5 weken ad 50 ct p/ week Loonsverhooging [=] f 20³⁴. Van 1920, 1926 en 1927 zijn de loonboekjes bewaard gebleven, hoewel alleen dat van 1927 volledig is³⁵. Van april 1925 tot en met 1927 staan bovendien de opgetelde weeklonen in het kasboek.

Aan het werk		hebben gearbeid		Totaal		LOON per uur		TOTAAL		AANMERKINGEN		
van		tot en met		UREN per DAG		GL. Cts.		GL. Cts.				
NUMMER	NAMEN	BEROEP	Z.	M.	D.	W.	D.	V.	Z.			
	H. Zijlstra						53	-	53	28.10	✓	
	Deurloo						2	53	-	53	29.15	✓
	Haagsma									28.10	✓	
	Kooi						53		53	29.40	✓	
	Abma						53		53	29.15	✓	
	Jaarvis						53		53	28.10	✓	
	W. Haagsma						53		53	29.15	✓	
	Visser					2				7.50	✓	
	Abma									7.50	✓	
	Haagsma									3.50	✓	
	Andries									2.-	✓	
									220	68		

De lonen voor de week van 16 tot en met 21 augustus 1920. H. Zijlstra tot en met H. Haagsma hebben 53 of 55 uur gewerkt en ontvangen 53 cent per uur. De smid H. Kooi heeft 2 uur overgewerkt op donderdag; waarvoor hij per uur 65 cent ontvangt (d.w.z. +22,6%). Haagsma heeft een '½ u[ur] verz[uimd]' en dat wordt in mindering gebracht. De onderste vier, van J. Visser tot en met Andries Visser, ontvangen een jongensloon³⁶

In 1920 variëren de lonen voor de jongens van 7 tot 13 cent per uur en krijgen de mannen 53 cent. Bij overwerk ontvangen ze een opslag van 23%. Op 1 september 1920 gaan de lonen van de mannen (niet dat van de jongens) omhoog van 53 naar 56 cent. Dat is een loonsverhoging van 5,66%³⁷. Tegelijkertijd wordt de werkweek verlaagd van 53 naar 50 uur, exclusief overwerk. Door de combinatie van beide veranderingen loopt het feitelijke *weekloon* met een dubbeltje terug tot f 28,00. De achturige werkdag bestaat blijkens het loonboekje van 1920 nog niet op de werkvloer van De Vries. Met 50 tot 53 uur hebben de mannen en jongens een 8½-urige tot negenurige werkdag, de zaterdag meegerekend.

Hun werkdag begint al vroeg. In de zomer gingen ze om vijf uur aan de slag. Er was nog geen vrije zaterdagmiddag, ze gingen wel om vijf uur weg maar toch niet eerder³⁸.

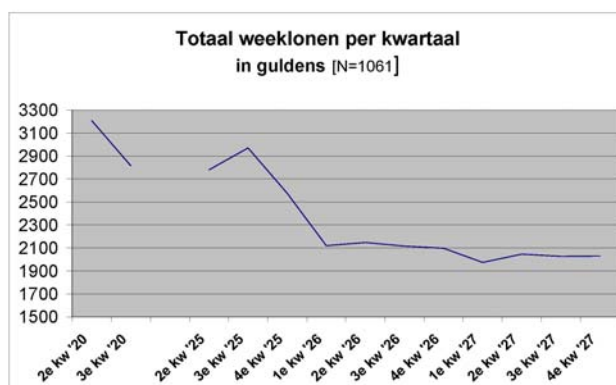
Tussen 1920 en 1926 veranderen de omstandigheden drastisch. In het loonboekje van 1926 is sprake van 42½ uur per week voor de smid en 45 (een enkele maal 47) voor de anderen. De achturige werkdag en vrije zaterdagmiddag zijn nu dus ook op de Polderdijk doorgedrongen.

De (uur-)loonsverhoging en werkweekvermindering zijn in lijn met de landelijke ontwikkeling. De strijd die de nog jonge arbeidersbeweging, niet in het minst in Friesland, heeft gevoerd, begint na 1917 vruchten af te werpen. In de woorden van Fedde Schurer:

'Onder het kabinet Aalberse vielen de sociale verbeteringen als manna uit de lucht. Loonsverhoging, vrije zaterdagmiddag en al die dingen die wij hadden leren zien als socialistische leuzen om het volk op te zwepen, kwamen tot stand 'in overeenstemming met de polsslag van de tijd, zoals de troonrede zei. Kortgeleden was een motie van Schaper tot invoering van de tien-urige werkdag nog als irreëel door de kamermeerderheid afgewezen, nu kwam onder algemeen gejuich zo maar de achturige werkdag³⁹.'

Overwerk, een lening en de losse arm van Boersma

Met het teruggebrachte aantal uren daalt het reële uurloon echter. Hebben de mannen na de loonsverhoging van september 1920 56 cent per uur verdiend, in 1926 is het loon 42½ cent. Het 'jeugdloon' is ongeveer hetzelfde gebleven. De enige krullenjongen in dienst in 1926 krijgt 14 cent, dat is een cent meer dan de jongens in 1920 hebben gevangen.



Dalende loonkosten vanaf 1926. De loonsom van het bedrijf daalt van zo'n f 3.000,- per kwartaal in 1920 naar ruim f 2.000,- in 1927

Zijn de reële looninkomsten van de werknemers in 1926 achteruitgegaan, hun overwerk wordt aanzienlijk beter beloond: voor overuren verdienen ze nu 125%.

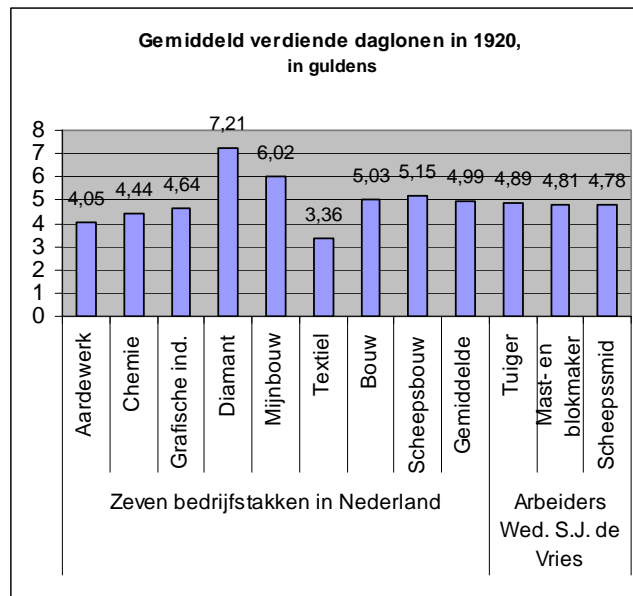
In de week van 2 tot 7 oktober 1926 werken drie man over, de twee smeden en Huite Zijlstra. De 32 overuren kosten het bedrijf *f* 1,65 extra⁴⁰. Het is dan ook een drukke tijd. In die week is er veel *smeewerk* aan nieuwe blokken voor de Gebr. de Vries in Leeuwarden, aan een opgeknapte lier die naar Scherpenzeel gaat en aan het schip van Roeles uit Steenwijk, dat bij de Gebr. de Boer op de helling ligt⁴¹. Naast het betaalde overwerk is er ook wel eens een extraatje. Douwe de Roos moet een keer buiten Lemmer werk verrichten. Jan Siebold maakt van de gelegenheid gebruik om hem te vragen bij een lakse klant een openstaande post te innen. Douwe doet dat en vangt een rijksdaalder provisie (*de Roos geld oph*) en voor 60 cent sigaren.

In 1926 geniet iedereen van een doorbetaalde vakantieweek in juli en krijgen twee man een eindejaarsuitkering: Gurbe van Brug en Frens de Vries elk *f* 25,- *extra*. Per 1 juli 1927 ontvangen ze dezelfde bonus⁴². Substantiëler is de forse lening van *f* 730,30 inclusief de rente van de eerste maanden die Jan Siebold in 1926 aan Frens de Vries verstrekt, vermoedelijk voor het oprichten van een eigen bedrijf⁴³.

Bij ziekte krijgen, in ieder geval vanaf 1926, werknemers een percentage van het loon uitgekeerd. Op 26 februari 1927 gaat er naar Hindrik Kok, die het vaakst ziek is: 70% van 22,50 = *f* 15,70. Eén keer doet er zich op het werk een ongeluk voor. Jan Siebolds zoon en beoogd troonopvolger Siebold ontvangt op zijn achttiende een eenmalige *uitkering ongevallenwet* van *f* 5,25. Verder komen er geen arbeidsongevallen voor, of het moet de *Losse arm Boersma* zijn op een zaterdagochtend in 1926. Is die losse arm van filiaalhouder Boersma, even terug uit Amsterdam, op te vatten als een arm uit de kom? Dan is Boersma vast even flauwgevallen, waarna een collega of Rinsje hem *geest van zout* onder de neus houdt om hem bij te brengen. Na het weekend wordt er nieuw gekocht⁴⁴.

Misschien wel communist

Over de werkomstandigheden en de hoogte van het loon is moeilijk een oordeel te vellen. In 1920 verdienen de vijf mastmakers gemiddeld *f* 28,67 per week, de tuiger (Zijlstra) *f* 28,85 en de sloopssmid (Kooi) *f* 29,34. Vergelijkt men het dagloon dat de firma Wed. S.J. de Vries in 1920 in Lemmer betaalt, met dat in andere bedrijfstakken in Nederland, dan ontstaat het volgende beeld⁴⁵:



Het loon dat de vaste knechten van Jan Siebold in hun zakje krijgen, ligt dus iets lager dan gemiddeld in Nederland, maar niet veel. Men bedenke daarbij dat de lonen in Friesland in die periode aanzienlijk achterblijven bij die in de meeste andere provincies⁴⁶. Men mag dan ook concluderen dat de lonen van de mannen van Jan Siebold in verhouding tot andere Friese arbeiders behoorlijk zijn en in overeenstemming met de kwaliteit van hun werk, hun positie op de arbeidsmarkt en de lengte van hun arbeidsverbintenis⁴⁷.

Maar het is de vraag of ze dit zo ervaren. Er zullen in de familiegeschiedschrijving of in andere bronnen zoals het interview met blokmaker Van Brug, geen signalen van onvrede te vinden van de kant van de *knechts*, noch aanwijzingen voor enigerlei arbeidsconflict in het bedrijf. Wel zal Rinsje van Ommen-de Vries, de dochter van Jan Siebold, zich een knecht herinneren 'die SDAP-er was, of misschien wel communist, dat was toen nog niet zo uitgerekend. Mijn vader zei tegen hem: *Als ze hier komen om de boel te vernielen, sta jij met een bijl aan de deur om ze tegen te houden*. En hij antwoordde dan: *Ja, hier wel*. Het was eigenlijk een grote familie⁴⁸.' (Hier moet de historicus wel een slag om de arm houden; het is familie van de baas die aan het woord is.)

4 De stammen

Zeventien vissers en schippers uit Makkum, Lemmer, Steenwijk en Monnickendam hebben een goede dag in augustus 1887 als ze in de buurt van Marken elk een of meer boomstammen op de Zuiderzee zien drijven. Ze duwen de bomen naar elkaar toe, slaan er een lijn omheen en slepen ze naar Lemmer. Daar stappen ze naar de burgemeester om hun vondst te registreren in de hoop het hout te mogen houden. De herkomst van het hout wordt echter achterhaald. De burgemeester schrijft over *een hoeveelheid balken, [...] behorende tot het op den 6.en Juli j.l. nabij Marken uit elkaar geslagen transport van ongeveer 1500 Noordsche vuren en grenen balken, op 2 zijden eenigszins bekapt*¹. Voor de vissers en schippers rest een bergloon.



*Siebolt Jan de Vries, Rinsjes man, betaalt via de heren Van Gend en Loos f 846,- voor een lading ruw hout aan Altius te Amsterdam*²

Deze vondst werpt licht op de wijze van vervoer van onbewerkt hout over de Nederlandse wateren. Nadat het in Scandinavië, het Oostzeegebied en Noord-Amerika op grote zeil- en stoomschepen is geladen en naar de Nederlandse houthavens gevaren, wordt het vandaar over Nederland verspreid in de vorm van reusachtige vlotten van aan elkaar gebonden stammen.

In het archief De Vries is een paar maal sprake van zo'n houtvlot. In 1886 bemiddelt mastmaker Siebolt Jan de Vries, Rinsjes echtgenoot, voor een assurantiepremie op twee vlotten hout, gesleept door schipper De Waard van Amsterdam naar Lemmer, *waarde f 3.300,- ad 1¼%: f 41,25 (+ 40 ct voor de polis*³. Enkele jaren na Siebolt Jans' dood vraagt weduwe Rinsje de Vries, zijn opvolger, een offerte aan de Dordtse handelaars Boonen & Van Hoogstraten & Zoon. Ze bieden bezaagde stammen aan, waarbij Rinsje de keus heeft tussen:

- - Geheele vlotten van ca. 200 stuks zonder uitzoeken 13/8 p,
- - 100 Stuks of meer 1½ p [...],
- - Kleine partijen 1/16 p hoger⁴.

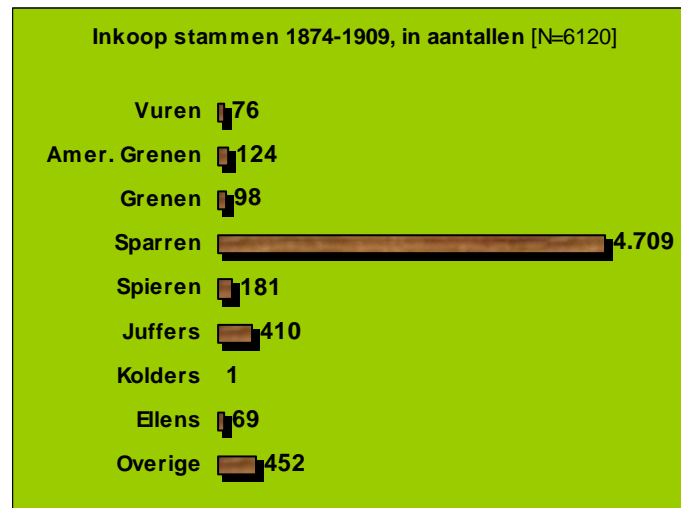
Ook in de tijd van haar zoon drijven de grondstoffen van de mastmakerij in vlotten over de Nederlandse wateren. Jan Siebold koopt vier bekapte Amerikaanse grenen stammen, vijf grenen balken, een den en een vuren bij Loos & Zoon, Houthandel, Stoomzagerij & Schaverij te Blokzijl. Deze handelaar schrijft in de kantlijn van zijn rekening: *als vlot gesleept*⁵. Met enige fantasie ziet men een stoomsleepboot de tot een klein vlot bijeengebonden balken en stammen langzaam over de Zuiderzee voortzeulen, onder de kust van Blankenham en Kuinre, op weg naar Lemmer.

In toenemende mate echter vervoert de handel de stammen per beurtzeilschip of stoomboot naar Friesland⁶. Dat gaat veel sneller en heeft niet het risico dat stammen losslaan en wegdrij-

ven. In 1926 bijvoorbeeld gaat er veertien keer ruw hout uit Holland en Harlingen naar de firma De Vries in Lemmer, waarvan (tenminste) één keer als vlot, tweemaal per zeilschip en de rest aan boord van een stoomboot⁷.

Al in het land van herkomst heeft de houthakker de stammen van takken ontdaan om ze voor de handel geschikt te maken. Eventueel behakt en bezaagt hij ze ook al enigszins. Als handelswaar krijgt het hout soortnamen op grond van zijn gewicht: *Een juffer is een grenen of vuren stam van een bepaalde zwaarte. In zwaarte afdalende ronde houtwaren zijn de ellens, kolders, juffers, spieren en sparren*⁸. Per stuk kost een stam of balk waar een mast van te maken is, vóór 1900 tussen de f 50,- en f 250,-. Sparren, spieren en juffers van Europese naaldbomen zijn het goedkoopst. De dunste sparretjes kosten maar een paar gulden per stuk, voor een juffer van 8 meter betaal je in 1892 f 3,50. Hout van de dikte genaamd *kolder*, aan de voet vierkant beslagen⁹, komt maar één keer in het archief voor: stoomzagerij Wed. C. Sleswijk zaagt in 1900 voor Rinsje *1 kolder 6.20 M, top 12 cm* voor f 2,86¹⁰.

In totaal kopen Rinsje en haar echtgenoot in de periode 1874-1909 stammen in de volgende soorten¹¹:



Het meest opmerkelijke van de grafiek is dat het aantal sparren zo hoog boven de aantallen van de andere stammen uitsteekt. Sparren, de dunste stammetjes, zijn de grondstof voor allerlei palen en stokken, die in volgende hoofdstukken aan de orde komen. Bijlage 3 geeft de volledige lijst met ingekochte stammen in Rinsjes periode.

De inventaris van 1 januari 1927, opgemaakt door Jan Siebold, vermeldt de volgende soorten stammen¹²:

Soort	Kwaliteit	Prijs
Kolk	3 Ellens 8 M.	21,00
	18 " 6 M.	81,00
	5 " 5½ M.	15,00
	7 Grenen spieren	150,00
	1 Behakte 12 M. A'dam	12,00
Mastmakerij	15 Oude juffers 15 vt	7,50
	15 Spar Topeinden 10 vt	7,50
	8 Ellens gem. 6½ M.	55,00
	1 oude Ellen; kwastig;	
	2 Dunne spier top einden	10,00
	16 Juffers gem. 7 M.	35,00
	1 Oud mastje	10,00
	1 Spiertje 11 M.	11,00
	55 Juffer einden 3½ M.	25,00

Van den greneboom, den vuchte en den den

Het ruwe of *ruige* hout dat voor de mastmakerij geschikt is, stamt van naaldbomen. De mast is bijna altijd van grenen. Grenenhout komt van de grove den of spar (*pinus sylvestrus*), ook wel pijnboom en vroeger *greneboom* genoemd¹³. Hij is in Rinsjes tijd 30-35 meter hoog en 50-90 cm dik. De grove den of *greneboom onderscheidt zich van den den en de vuchte [=fijnspar] doordien zijne takken naar alle zijden loten schieten, zoodat elke tak, overeind gezet, er als een boom uitziet*¹⁴.

Het grenenhout kenmerkt zich vooral door zijn hoge gehalte aan hars en den eigenaardigen doordringende reuk die daarvan het gevolg is. De hars is ook oorzaak van de hogere kleur van het hout, die vooral in de roodbruine noesten ten duidelijkste uitkomt, van zijn meerder specifiek gewicht en van zijn grotere duurzaamheid in weder en wind¹⁵. Dat maakt grenen dus geschikter als grondstof voor masten dan vuren of andere houtsoorten.

Rinsje verwerkt Europees en Amerikaans grenen. Mooi grenenhout komt van langs de Main uit Duitsland¹⁶. Van het Europese grenen is dat uit Riga het beste. Rinsje koopt *13 stuks Riga Greenen balken samen 740 voe voor f 621,60 bij de Russische Houthandel in Arnhem*¹⁷. In Rinsjes tijd (zoals in de 21e eeuw) komt de grove spar op de meeste zandgronden van Nederland voor, maar hij bereikt hier zelden genoegzame afmetingen om tot timmerhout te kunnen dienen¹⁸.

Beter dan het Europese grenen is het Noord-Amerikaanse. De in de handel meest voorkomende soort is het *pitch pine*, een zeer duurzaam hout dat in de zuidelijke staten van Amerika groeit. Het is buitengewoon harsrijk, zwaar en sterk. En *behalve zijne groote duurzaamheid heeft het pitch pine het voordeel dat het in zeer aanzienlijke afmetingen verkrijgbaar is, wat b.v. bij sluisdeuren van groot belang is*¹⁹. Van de Amerikaanse stammen in het archief De Vries wordt tweemaal de afkomst gepreciseerd: *Maine balken* en *Oregon pitch pine*²⁰. Amerikaans grenen, dat doorgaans bezaagd, dus als balken, overzees wordt geëxporteerd, wint in de

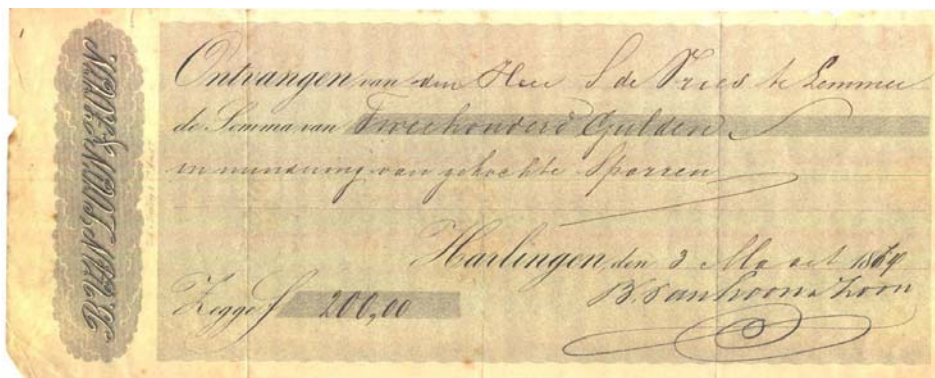
19e eeuw aan populariteit. Mastmakers timmeren de hoogste en duurste masten op de Friese en Nederlandse zeilschepen van die *pitch pine*-balken. Niettemin vervaardigen ze veel andere scheepsmasten nog van goedkoper *Rigaasch* of *Rijnsch* grenen²¹.

Vurenhout

Voor gieken en gaffels en kleine bootsmasten gebruikt de mastmaker meestal vaker vurenhout. Vuren stamt van de fijnspar (*Pinus* of *Abies Excelsa*), vroeger ook *vuchte* genoemd²². *De stam van dezen boom onderscheidt zich van die van den zilverden door zijn roodachtige schors, waar de hars hier en daar doorheen dringt. Hij is schilferiger en meer met mos begroeid. Tusschen de groote takken zitten overal kleine aan den stam: van daar de vele kleine noesten die dikwijls in vurenhout voorkomen*²³. Het in Nederland gebruikte vurenhout is afkomstig uit het Oostzeegebied en Duitsland. Sundsvall in Zweden brengt het beste vuren voort.

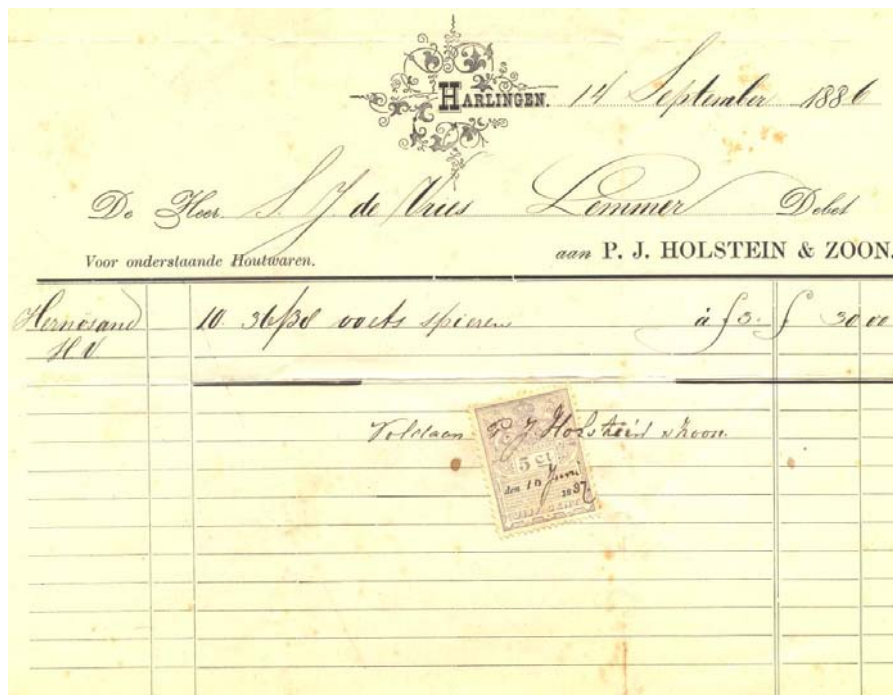
Harlingen versus Holland

De firma De Vries koopt haar meeste ruwe hout bij handelaren in Harlingen en Amsterdam. De oudste houtlevering staat op een wissel uit 1864 van Van Loon & Zoon in Harlingen. Het is een voorschot voor *gekochte sparren ad f 200,-*. Dat is in de tijd dat Siebolt Jan, Rinsjes man, nog leeft. Hij is ook verantwoordelijk voor de volgende twee aankopen, *een R[echte?]Greene, L[engte] 51 V[oet]* voor f 100,- bij L. Robert & Zn. te Utrecht en *1 Amerik. Greëen Balk* (lees grenen) voor f 150,- bij Van Bruggen in Groningen (1878); beide bedragen zijn voorschotten. Alle andere rekeningen uit de beginperiode, de jaren tot 1886, stammen van Amsterdam handelaren: Altius & Co. en Bontekoning & Aukes. Branderhorst uit Amsterdam regelt het vervoer²⁴.



Op een wissel van de Harlinger houthandelaar B. van Loon & Zoon staat de oudste bekende houtaankoop van de firma De Vries. De wissel is tevens het oudste stuk in het archief²⁵

De houthandel van Harlingen keert vanaf 1886 met P.J. Holstein & Zoon, Hubert Jans & Co en Van Loon & Zoon, in *Houtwaren*, in de boeken terug. Rinsje koopt bij Jans o.a. Hernösand-juffers. Van Loon levert grenen spieren die hij via Christiania, het tegenwoordige Oslo, invoert: *Wij hebben de spieren toch maar voor U genoteerd. Indien niet naar genoegen, ons even goed, maar dan svp de nota per ommegaande terug, [w.g.:] alsboven*. Van Loon laat ook vijf vuren spieren (f 105,-) uit Christiania naar Lemmer vervoeren: *De schipper heeft ze heden in ontvangst genomen[...]. Vervolgens delen wij u mede dat wij elken dag van Christiania wachtende zijn Sparren van 15 tot 34 vt*²⁶.



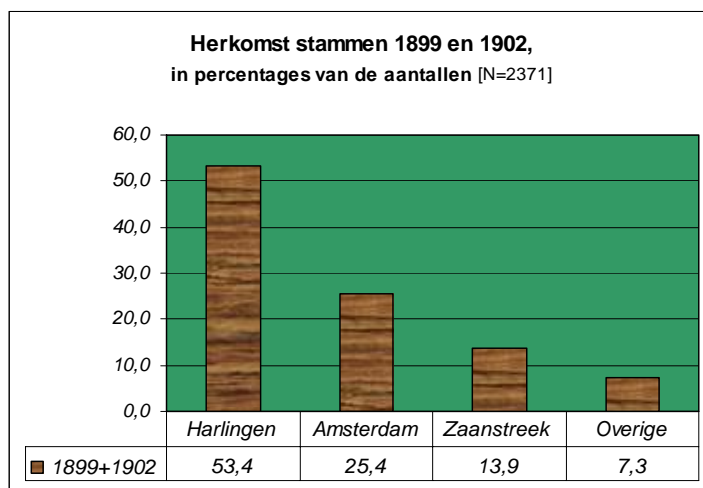
Siebolt Jan de Vries, kocht in 1886 '10 36/38 voets spieren' bij Holstein & Zoon²⁷

Daarnaast koopt Rinsje rond de eeuwwisseling stammen van Hollandse handelaren. De Amsterdamse firma Willemsz & Morel, *Fijne houtsoorten, Bindrotting, Hengelriet, Malaccastokken en alle soorten van slijp-, wet- en oliesteene* levert hout uit een pakhuis in Keulen²⁸.

Een Zaanse leverancier is de Werf De Juffer, van Wed. G. Gras & Zonen, in *Harde houtwaren, Pokhout, Bindrotting, Sparren en Amerikaanse molenroede*. Bij weduwe Gras in Zaandam koopt weduwe De Vries in 1900 *1 stuk Bulletrie, 2.52 K*, voor f 35,28²⁹. *Bulletrie* (ook wel bolletrie) is een verbastering van *bulltree*, een tropische boomsoort, met name uit Suriname. Vanwege de roodbruine kleur wordt bolletrie *door onze timmerlieden wel met de naam paardenvleeshout en boerewei aangeduid, een uitermate sterk hout*³⁰. Vanaf 1899 duikt de Zaankanter William Pont in de boeken op. Hij zal volgens de Zaanse Encyclopedie de grootste houthandelaar ter wereld worden.

In afwachting met achting, Altius

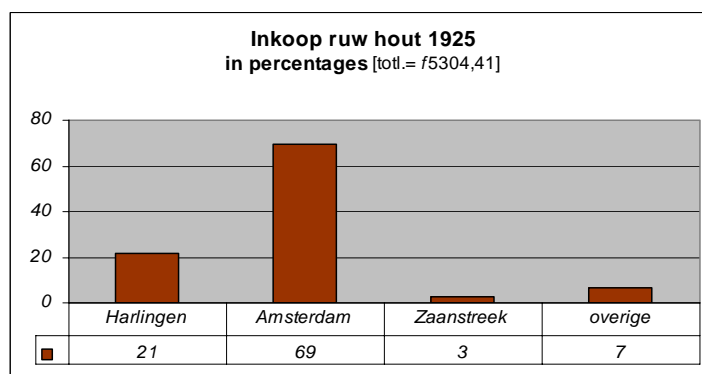
Maar Rinsje betreft de natuurlijke grondstoffen voor de mastproductie niet meer alleen uit Harlingen en Noord-Holland, maar uit steeds meer verschillende houthavens. Vanaf 1903 komen ook houthandelaren uit de kop van Overijssel, ja zelfs uit Arnhem (*De Russische Houthandel*) en de havens van Rotterdam en omgeving in beeld³¹. Boonen & Van Hoogstraten uit Dordrecht zagen balken van Duits hout, die ze Rinsje te koop aanbieden³². Dordt is al sinds de middeleeuwen een houtcentrum. De stammen komen in vlotten de Rijn afgezakt. Als kleinere Friese leveranciers mogen Wed. W.J. Oppedijk, Houthandel in IJlst, IJ. S. IJpma, Loonhoutzagerij te Woudsend en houthandel G.J. ter Horst uit Sneek niet onvermeld blijven³³. Maar hoe belangrijk Amsterdam, Zaandam en Harlingen als houthavens voor de firma De Vries zijn, blijkt uit de grafiek³⁴:



(N=totaal aantal stammen in de twee jaren)

Amsterdam en Zaandam danken hun hoge positie op de lijst aan hun handel in Amerikaans (*pine*) grenen. Harlingen, dat weliswaar als zeehaven zwaar heeft ingeboet³⁵, kan zich als houthaven nog lange tijd handhaven. Eeuwenlang is het op Scandinavië en het Oostzeegebied georiënteerd geweest en Rinsje blijft de sparren nodig hebben die uit die gebieden afkomstig zijn.

Bij de inkoop van het ruwe hout gaan forse bedragen om. De aankoop van f 1.700,- van februari 1885 bij Altius in Amsterdam is een van de grootste in de hele boekhouding. Het is denkbaar dat Rinsje dankzij dergelijke geldverslindende inkopen nu en dan met liquiditeitsproblemen kampt. In ieder geval zijn enkele leveranciers ontevreden over haar tempo van betalen. Er zijn herinneringen van Altius en Bontekoning & Aukes uit Amsterdam. Altius stuurt op 18 april 1902 dit memorandum: *Mijn Heer!* [sic] *Wij vinden nog onbetaald openstaande posten van Mei; Augustus en November jl, te zamen groot f. 380,25, en wordt het nu tijd deze eens aflopen en verwachten nog derhalve spoedig eenen remies daarover, In afwachting met achting, Altius.* Men kan de Amsterdamse handelaar geen overdreven ongeduld verwijten. De herinnering betreft rekeningen van het vorig jaar³⁶.



In de tijd dat Jan Siebold aan het roer staat, zijn de houtleveranciers nog gedeeltelijk dezelfde. De Amsterdamse handelaars Altius, Ambagtsheer & Van der Meulen en Bontekoning & Aukes trekken een steeds groter aandeel naar zich toe (zie grafiek)³⁷. Dat *Harlingen* in 1925 nog veel stammen levert, komt geheel op het conto van Fontein & Tjallingii³⁸. Zij zijn met hun tijd meegegaan en importeren Amerikaans grenen.

Geschilde juffers en spieren in de kolk

Natuurlijk wordt niet al het ingekochte hout meteen verwerkt en gekocht. Blijkens het inventarisboek uit de jaren twintig bewaart Jan Siebold grote voorraden in en buiten de mastmakerij. In de mastmakerij bevindt zich het gezaagde en bewerkte hout in diverse stadia van het productieproces. Dat varieert van gezaagde iepen tot een oude gebruikte giek, en van een geschilde juffer tot een jagerspier. Verder enkele ruwe sparren en allerlei masten, bomen en stokken. In totaal staat en ligt er met oudjaar 1924 in de werkplaats voor ruim f 2.060,- aan hout.

Het onbewerkte en voorbereide hout staat en drijft buiten. De firma Wed. S.J. de Vries in Lemmer beschikt over een eigen houtkolk. Die ligt eveneens aan de Polderdijk, een eind verwijderd van de mastmakerij, richting Gaasterland, vlakbij waar later de snelweg zal komen³⁹. Het is *zo'n dijkdoorbraak-kolk waar de houtvloten werden neergelegd*. De kinderen van Jan Siebold spelen er vaak. Samen met vriendjes vissen ze er met fuikjes op paling⁴⁰. De jonge Henny Kingma speelt wel eens mee. *Soms ging het er wel gevaarlijk aan toe, bij die kolk. Als Jentje dat zag, gaf –ie een paar rake klappen*⁴¹.

In dat water drijven op 31 december 1924 *13 Behakte en 6 Bezaagde Am[erikaanse] Gr[enen] Balken*. De behakte zijn tussen 15 en 20 meter lang, de bezaagde rond de 13 meter. Hun gezamenlijke waarde bedraagt f 2.244,-. Dat is zo veel, dat elk van deze Amerikanen een apart nummer krijgt ingegrift. De Russische en Duitse bomen in de kolk hebben minder waarde: 2 Riga Grenen, van ongeveer 16 meter, waarde f 167,-, en 12 *Duitse spieren* van 14 meter, berekend op f 197,-. In de vloten in de kolk drijven nog 40 andere spieren, met een gemiddelde lengte van 8 meter 20, verder 36 iepen en een paar andere bomen.

Achter het huis staat een sparrenrek. Daar kon je heerlijk onder spelen. Wij roken blijkbaar altijd naar hout want als we ergens kwamen, zeiden ze: 'He, wat ruik je lekker'. Zelf rook je dat natuurlijk niet meer (Rinsje van Ommen, oudste dochter van Jan Siebold)⁴². Voor de wal op de Polderdijk liggen oude masten van het schip Amstel, van onbekende eigenaar, van het vrachtschip van Franke Pasveer en van de aak LE 2 van visser Theade Wouda, beiden uit Lemmer. (Pasveer en Wouda hebben in de herfst elk een nieuwe grenen mast gekocht⁴³.) En op de wal tenslotte staan 42 juffers en een jufferend (van 6 meter).

De totale waarde van ruw en verwerkt hout waarvan Jan Siebold op die Oudejaarsdag 1924 de inventaris opmaakt, bedraagt f 6.218 waarvan f 3.826 (61%) in onverwerkte bomen⁴⁴. Dit hout, bekapt en onbekapt, vertegenwoordigt een behoorlijk kapitaal ook al vóór de bewerking in de mastmakerij. Het vormt bijvoorbeeld 20-28% van de inkoop in de jaren 1900-1906 en 37% van de totale inventaris in 1924.

5 De masten



De echtgenoot van Rinsje de Vries was gepatenteerd mast-, boom-, blok- en houten pompmaker. Dit patent geldt voor 1877-1878¹

De mastmakers maken de meeste masten van stammen van Amerikaans grenen, eenmaal nader aangeduid als van Maine afkomstig en een paar maal stammend van Oregon²³. *De masten voor aken, bidders en tjalken, dat waren allemaal Amerikanen⁴. Gurbe van Brug zet uiteen hoe het maken van een mast in zijn werk gaat: Voor de meeste masten moesten we dikke spieren hebben. De onderkant van de mast moesten we vierkant maken. We namen daarom liefst een die een beetje uitliep, dat er een dikke kont op zat, zeg maar. Dan was het makkelijker om hem vierkant te hakken. Is het end van de spier niet dik genoeg, dan komen er aparte hoeken op: De hoeken van onderen werden plat geschaafd en die spijkerden we er dan op. De rest van de mast tot de hommer bleef rond. (De hommer is een verdikking boven in de mast, waar de mastband op rust, waaraan het want wordt bevestigd)⁵. Daarbovenop komt de top.*



Masten in wording bij Van der Neut in Lemmer⁶

De mast wordt gehakt en geschaafd tot hij mooi recht en glad is. De spieren waren allemaal niet even recht. Op de ene plaats moest er meer af dan op de andere. Alles op het oog, een lijn kwam er helemaal niet aan te pas. Ook schuurpapier gebruikten we vroeger nooit. 't Moest allemaal met een stukje glas bijgewerkt worden en dan gelakt. De mast voor een klein binnenscheepje maken de mastmakers meestal van Noorse spieren. Dan begonnen we 's morgens om acht uur en 's avonds om acht uur zat de mast erop. Een bedreven mastmaker als Gurbe van Brug doet een kleine mast in anderhalve werkdag in zijn eentje.

Met de kraan op de kade

Nadat de mast in de werkplaats is gemaakt, wordt hij op het schip geplaatst. De firma De Vries beschikt over een eigen laadboom op de Polderdijk aan de waterkant. Een schip dat in de Rien voor de mastmakerij ligt aangemeerd, kan zo gemakkelijk worden bediend. De kraan moet begin 20e eeuw op de kade zijn geplaatst en zal er begin 21e eeuw nog hetzelfde uitzien.



De gevel van de mastmakerij houdt de mast met laadboom als het ware vast: een ijzeren buis strekt zich uit boven de straat. Dubbele touwen dienen ervoor de top van de laadboom boven het water of boven de wal te manoeuvreren⁷

De kraan heeft ook de functie van speelgoed voor de kinderen van Jan Siebold. We namen dan het dubbele touw en slingerden aan de hefboom. Het is gebeurd dat mijn broer aan het slingeren was en terwijl hij boven het water hing, liet een van de touwen los. De knechten waren aan het schaften, maar gelukkig kon ik hem een ijzeren stag toesteken en kwam er iemand langs om hem eruit te halen⁸.

Als de nieuwe mast bestemd is voor een scheepswerf, wordt hij daar per vrachtschip naar toe vervoerd. Het personeel op de kade en aan boord van de stoomboot dient voorzichtig met het gevaarte om te gaan. Scheepsbouwer Dirk Kater uit Monnickendam benadrukt dat bij de weduwe: *Als de mast mij wordt verzonden, wil u dan zoo goed zijn en tegen de kapiteit der boor zeggen, hij voorzichtig is met de top van de mast, dat er geen stukje afraakt*⁹.

Op het terrein van scheepswerven staat meestal wel een kraan waarmee de mast van de weduwe in het onlangs te water gelaten schip kan worden gehesen. G.J. van der Werff, *scheepbouwmeester* in Hoogezand, doet het primitiever. Hij verricht *een en andere werkzaamheden aan de mast* en declareert dan afzonderlijk: *2 keer met al het volk de mast opgelopen!* Het gezamenlijk lopend omhoog duwen van de mast kost De Vries twee kwartjes per keer¹⁰.

Ook bij reparaties moet de mast soms worden gestreken. De fa. Wed. S.J. de Vries repareert in 1927 de mast van de *Drie Gebroeders* (LE 38) van Gauke Bootsma (van Fetje Rubert). Hij wordt van het schip gehesen en in de werkplaats opgeknapt. Het weghalen van de mast op 7 januari neemt drie kwartier en het weer terugzetten op 12 januari anderhalf uur in beslag. Kosten: samen f 4,20¹¹.

Schouwmast, aaksmast en jachtmast

De firma De Vries maakt masten voor verschillende scheepstypen. Een Friese schouw bijvoorbeeld is een vrij klein platbodemjacht van meestal max. 6 meter, dat zowel in de binnenvaart als in de visserij wordt gebruikt. De bovengenoemde *Drie Gebroeders* van Gauke Bootsma (van Fetje) is een schouw, evenals de *Twee Gebroeders* die hij daarvoor heeft bezeten¹². De Lemster vissersvloot telt een handvol schouwen. Jacob Thijsseling, Andries Flear en Poppe Bootsma bevaren er elk een. Voor de Friese schouw *Jonge Wietske* (LE 53) van Poppe Bootsma hakken en schaven de mannen van Jan Siebold de Vries in oktober 1923 1 Gr. *Schouwmast* ad f 52,50¹³.

*De Friese binnenschouw is een platbodem met spriettuig 'die de kruidenier, boer en meelkoopman voor zijn dagelijks werk gebruikt'*¹⁴



Een mast voor een aak is vaak even lang als de aak zelf is. Dus voor een aak van 12 meter maakt de firma De Vries een mast van bijna 12 meter tot de hommer en 32 cm in het vierkant. *Die kon ook kleiner zijn, bijvoorbeeld acht meter. Een aak van acht meter,- de mast ook acht meter*¹⁵. De dag na Nieuwjaar 1926 hakken en schaven Jan Siebolds mannen een mast voor de ijzeren aak *De Jonge Andries* (LE 64) van R. A. Visser, voor f 57,- plus een gulden *smids-werk*¹⁶. De aaksmast is iets langer dan een schouwmast, en duurder. Meer dan f 50,- is een fors bedrag voor vissers die in die jaren vaak maar een paar honderd gulden per jaar verdienen¹⁷. Maar zo duur zijn nu eenmaal de sterke masten van Amerikaans *pitch pine*.



*De Jonge Andries (LE 64, later ook als LE 58 geregistreerd), een aak van 11 m. 40, gebouwd in 1901 door J.J. Bos te Echtenerbrug, zal eigendom van de familie Visser blijven, tot hij in 1960 naar Hongkong verhuist. Maar hij zal weer terugkeren naar Friesland, thuishaven Tynje. Rechts de lange fokkenboom*¹⁸

Specialisten in het bouwen van aken zijn de broers de Boer en hun beide ouders. De firma De Vries levert verschillende masten voor hun werf die schuin aan de overkant van het water is gelegen.

Af en toe maakt de firma De Vries een mast voor een zeiljacht. Jacht is de verzamelnaam voor allerlei pleziervaartuigen waar verschillende sloopstypes aan ten grondslag liggen¹⁹. De Lemster zeilmaker M.F. de Vries heeft in 1927 het jacht *Damkerken* onder handen. Jan Siebold levert hem *1 Am. Gr Mast met werkloon van plaats en overplaatsen 1 mast; inruil oude mast + klamp* voor f 80,-. Hij krijgt er de oude jachtmast voor terug²⁰.

Masten voor kwakken en tjalken

De mast van een kwak, altijd van Amerikaans grenen, is dikker en duurder dan een aaksmast. De kwak is de Volendammer vorm van de botter. *Masten voor Volendammers waren 36 cm in het vierkant! Lengte: 7 meter 70 tot de hommer, plus 3.40 top erop. Die maakten we hier in Lemmer. De penningmeester van de vissersvereniging bestelde die masten. Verscheidene keren hebben we 't gehad dat we 's morgens om 5 uur met drie man eraan begonnen, haalden we de spier..., en dan was-ie 's avonds om elf uur klaar. Dan liep 't zweet je ook wel bij de rug neer, hoor! Om 11 uur moest de kwakmast gelost worden [bij de Lemmerboot naar Amsterdam]. Maar ze kwamen d'r hier ook wel opzetten. We hebben tijden gehad, dat we d'r hier altijd eentje half klaar hadden liggen.*

Gurbe van Brug zal zich in 1967 herinneren vrij veel masten voor Volendam te hebben gemaakt²¹. De boekhouding bevestigt dat. Klanten zijn o.a. de Volendammer havenmeester Mol (is hij de bewuste penningmeester?), zijn weduwe (1921-1925), en de scheepswerf van A. Hakvoort in Monnickendam. Alleen al in 1925 levert de firma De Vries vijf kwakmasten en een *markermast* aan de helling van Hakvoort. Elk van deze masten kost f 325,-²²! Ze maken samen 9% van de omzet van dat jaar uit. En in 1925 vervaardigt de mastmakerij 11 kwakmasten voor een gezamenlijke waarde van f 2.850,-. Dat is 11% van de jaaromzet en maar liefst 23% van de gespecificeerde jaaromzet²³. Ze gaan nu rechtstreeks naar Volendam, naar de helling van de Gebr. Jan en Kees Hoogland. Een jaar eerder heeft weduwe Mol nog voor deze Volendammer werf bemiddeld²⁴.

Een nieuwe mast voor een grote tjalk is de trots van een Friese mastmaker. Een dergelijke opdracht brengt veel manuren werk met zich mee. Een zware mast van Amerikaans vuren van 15-17 meter kost drie man hak-, snij- en schaaferk van 's morgens vroeg tot 's avonds laat²⁵. De grootste tjalk die de mastmakers op de Polderdijk bediend hebben, is de ijzeren tjalk van Wiebe de Vries uit Medemblik²⁶.

Maar het zijn vaker kleine tjalken die voor een nieuwe mast aan de Polderdijk aanleggen. Het maken en plaats en van een mast van zo'n 12 meter voor een binnenscheepje van 22 tot 24 ton is een dag werk voor twee man²⁷. De term skutsje (van *skute*=schuit), die aanvankelijk kleine beurtjalken op de binnenvaart aanduidt²⁸, komt niet voor in het archief. Onder de vrachtschippers die een nieuwe mast bij de firma Wed. S.J. de Vries bestellen zijn Popke Steigenga uit Sneek (voor f 200,-), J. van de Linde uit Makkum (f 186,13), Mulder uit Gaastmeer (f 125,-) en Jongeling, Mercurius (f 199,25)²⁹.

Schoeners, snikken en sloepen

Zijn de meeste masten van de firma Wed. S.J. de Vries bestemd voor botters, aken en tjalken, af en toe werkt de mastmakerij voor meer zeldzame scheepstypes. Masten voor schoeners, met twee of meer masten de grootste zeilschepen, zal Van Brug in 1976 niet noemen. Maar het enorme bedrag van f 941,70 dat de Amsterdamse kapitein Deen in 1921 aan *goederen* betaalt, is op zijn minst voor een en misschien wel voor twee nieuwe masten op zijn schoener Noordkaap bestemd. En in de voorraad van 1 januari 1927 komt een oude schoenermast voor die nog een inkoopwaarde van f 75,- heeft³⁰. Ook een klipper komt voor. Zwolsman in Worum bouwt er een waar de fa. De Vries het rondhout voor levert (1905).

Een uitstervend scheepstype is de snik of snikke, een laag en smal vaartuig dat in de noordelijke provincies altijd als trekschuit is gebruikt maar ook met een zeil erop als vrachtschip fungeert. De scheepsbouwers uit Stroobos, Gebr. Barkmeyer, kopen een snikmast plus giek voor f 50,-³¹.

De kleinste vaartuigen met een mast zijn vletten (te vergelijken met roeibootjes) en sloepen. Ze worden gebruikt als bijboot of vissersvaartuigje. Jan R. Visser vist vanaf 1913 op bot vanuit de halfgedekte punter Jonge Jan (LE 17) die voordien in Vollenhove als sloep diende. Hij verkoopt hem in 1922 voor een echte vissersschuit, een aak. En Marten Vlig vangt met *een open zeil- of roeiboot* (LE 114, naamloos) bot, geep en paling totdat hij het schuitje in 1922 laat slopen³². De firma De Vries verkoopt aan deze en andere vissers bootsmasten, die soms nog geen twee meter lang zijn. Ook de bijboten en sloepen van vrachtzeilschepen en stoomboten kunnen van een mastje voorzien zijn. Jan Siebold verkoopt in 1927 zeventien sloepmasten aan de scheepsbouwer De Vries Lentsch in Amsterdam-Noord, voor f 6,48 per stuk. Bootsmastjes gaan o.a. naar Jelle Kolk, kapitein van de Lemster reddingsboot Hilda, voor f 3,25³³.

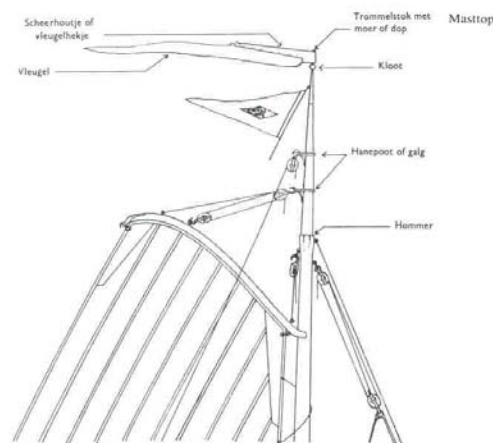
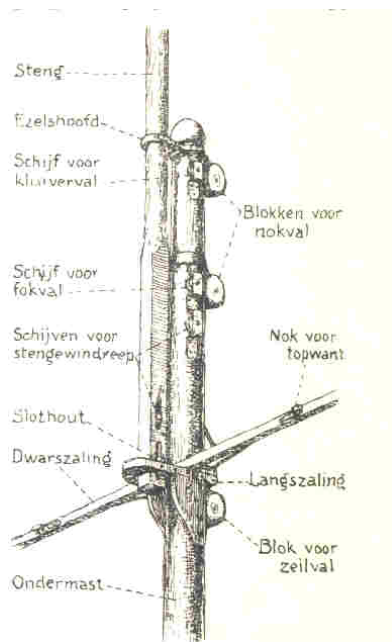
De verkoopboekhouding van de jaren 1921-1927 vermeldt 278 masten. De gemiddelde prijs is f 121,75, inclusief enig ijzerwerk. De prijzen variëren sterk, met de hoogste in 1925 (gemiddeld f 203,50). Dit zijn op een na allemaal houten masten. In 1927 verschijnt voor het eerst een ijzeren mast in het archief van de firma Wed. S.J. de Vries in Lemmer. De fa. Van Couwenhoven uit Purmerend koopt dan *1 yzeren mast en laadb.* (volgens opgaaf) voor f 350,- samen³⁴.

Bijlage 4 is een compleet overzicht van de in 1921-1927 verkochte masten, laadbomen en bokkenpoten.

Kokers, hommers en ezelhoofden³⁵

De fa. Wed. S.J. de Vries levert ook de losse en vaste onderdelen van masten. Een steekmast heeft geen verstaging nodig en rust op het mastspoor dat onderdeks met bouten aan de kiel is bevestigd. Een mast die strijkbaar is, staat in een koker. De onderkant van de mast scharniert daarin. Zo herstelt Jan Siebolds knecht Frens de Vries de koker van een melkschouw van de Gebr. Lankhorst uit Heeg (2 uur werk en materiaal voor f 1,00)³⁶.

De hommer is een achthoekige of ronde krans aan de bovenkant van de mast. Hierop rust de ijzeren mastband die rondom voorzien is van ogen waar het want aan kan worden vastgemaakt. Boven de hommer bevindt zich de masttop, soms in de vorm van een apart rondhout, de zogenaamde steng. De steng is aan de mast bevestigd doordat hij op twee plaatsen vastgeklemd wordt: aan de onderkant door het slothout en halverwege door een ring met een speciale vorm: het ezelshoofd. Als de gebroeders de Boer met de bouw van de Westerdijk bezig zijn, bestellen ze bij Jan Siebold *een steng voor op de mast*. Die kost f 5,50³⁷. De hommer wordt in het archief ook wel krans genoemd. De mastmakerij heeft in 1927 5 *Kransen* (2 halve) en 9 *idem m/ 4 oogen* in voorraad³⁸. 2 *Ezelshoofden + stagnok* verkoopt Jan Siebold aan scheepbouwer A.F. v/d Werff aan de Schildkampen in Leeuwarden voor f 10,-³⁹.



Ezelshoofd en slothout drukken de steng tegen de mast⁴¹

Scheerhout, kloot en trommelstok bekronen de mast⁴⁰

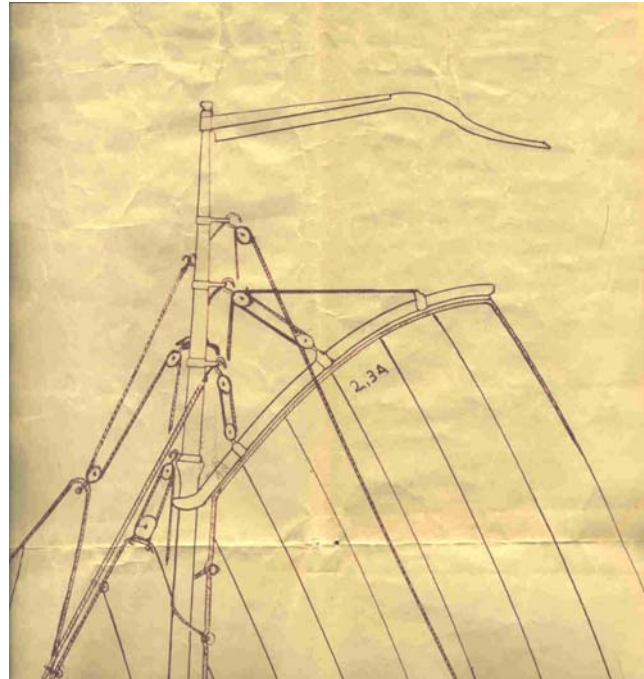
Op de steng een trommelstok met een scheerhoutje

De steng is niet het enige onderdeel van de masttop. Op de steng is tegen inwatering een ijzeren bus geplaatst. De bus heeft de vorm en grootte van een misthoorn en heet trommelstok. Hij is voorzien van een verticale pen met schroefdraad waarop het scheerhout (lengte ongeveer 40 cm) vastgemaakt kan worden. Daaraan wordt een lange smalle vlag genaaid die vleugel wordt genoemd. Het scheerhoutje is draaibaar en de vleugel eraan dient dan ook als windwijzer⁴². De trommelstok is afgewerkt met een dop of moer, het hoogste punt van het schip.

Kleinere, enkelvoudige masten, dus zonder steng, worden ook met een kloot bekroond. Deze kloot, van een schijf voorzien, noemen Jan Siebold de Vries en Gurbe van Brug *mastbol*⁴³.

Een steng met bol gaat in 1927 voor *f* 4, - naar scheepsbouwer A.F. v/d Werff in Leeuwarden⁴⁴.

Van al deze onderdelen is er de meeste vraag naar trommelstokken en scheerhoutjes. De Heegster melkvervoerders Gebr. Lankorst kopen voor twee kwartjes 1 *trommelstokje* en Gauke Gerbens Bootsma haalt een nieuwe trommelstok (*f* 1,50) met scheerhoutje (*f* 0,50) voor zijn Jonge Gerben (LE 97)⁴⁵. De verkoopboekhouding 1921-1927 vermeldt drie stengen (waarvan twee nieuwe, voor *f* 4, - en *f* 8, -), vier trommelstokken (gem. prijs *f* 1,25) en vijf scheerhouten (gem. prijs *f* 1,11).



Scheerhout met vleugel boven de kromme gaffel van een botterjacht (11 m.)⁴⁶

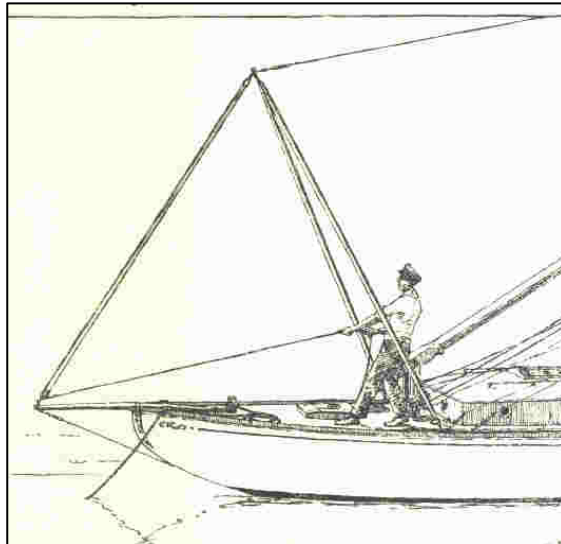
Laadbomen en gesneden bokkenpoten⁴⁷

De laadboom is het enige rondhout naast de mast dat de overgang van het zeilschip naar het stoomschip overleeft. Stoomboten zijn aanvankelijk nog met zeil en mast uitgerust voor het geval dat de stoommachine zou uitvallen. Maar naarmate het vertrouwen in de machine groeit, daalt het aantal zeilen zienderogen en dus ook al het rondhout waar het zeil aan bevestigd is. Dat is vanaf de jaren 20 van de twintigste eeuw een slechte zaak voor elke mastmakerij. Maar gelukkig voor de branche blijft de vraag naar laadbomen, laadpalen en de daarvoor nodige blokken en hijsdraad bestaan. De laadpaal is de rechtopstaande mast waar de voet van de laadboom op scharniert. Een laadboom blijft niet uit zichzelf schuin naar boven staan, dus deze mast blijft noodzakelijk.

De firma Wed. S.J. de Vries in Lemmer is als mastmaker zeer goed gekwalificeerd voor de productie van het rondhout voor de *varende hijskranen*. Stoom- en motorboten met laadbomen erop, afkomstig van De Vries, zijn onder meer de *s/s Energie* van Feenstra uit Groningen met een laadboom van onbekende afmetingen van *f* 47,00, en een boot van Tielemans' Mo-

tordienst in Amsterdam die voor *f* 37,50 een boom aanschaft van 11,50 meter lang en 20 cm doorsnee⁴⁸. Van de Beldt, eigenaar van een werf in West-Grafdijk aan het Noord-Hollands kanaal, bestelt voor *f* 120,00 een Oregon laadboom, dus van Amerikaans grenen⁴⁹.

De Verkoopboekhouding 1921-1927 vermeldt twaalf laadbomen. De prijzen variëren extreem: van minder dan een *f* 3,60 voor een gebruikte vuren tot *f* 133,- voor een forse boom van Amerikaans grenen. De gemiddelde prijs is *f* 30,38.



De schipper staat de 'spieren, dienende om bij het maststrijken den boktakel van den mast af te houden.' Zo voorkomt hij dat de mast op het dek smakt⁵⁰ tussen twee bokkenpoten,

Een losse hijsinrichting aan boord is de bokkenpoot, een beweegbare spier. Een bokkenpoot of een span van twee opstaande bokkenpoten houdt de voorstag op de juiste afstand van de mast wanneer de schipper met een takel de mast strijkt⁵¹.

De bokkenpoot is een van de producten van de mastmakerij. De Gebr. Schrijfsma uit Lemmer worden op 24 juli 1922 eigenaar van *1 Vuren Bokkepoot* voor *f* 7,-, welk bedrag ze al een week later betalen. De broers zijn binnenschippers. *Zijn zoon was ook binnenschipper. Dat was een vrolijke man. Hij huwde de dochter van schipper Kuipers. Ze woonden aan de Vissersburen⁵²*. In de voorraad bevindt zich een aantal *gesneden bokkepooten*, dat wil zeggen dat ze al wel met het haalmes zijn bewerkt, maar nog niet geschaafd, glad geschuurd en in de lijnolie gezet⁵³.

Er worden niet veel bokkenpoten verkocht. In de boekhouding staan er naast die van de Schrijfsma's nog twee. Er is er een in 1926 van *f* 9,00 voor een zekere Veuger. Hoogeveen en Zwolle zijn de thuishavens van binnenvaartschippers met die naam. En een *Noorsche bokkepoot ad f* 15,- gaat het jaar daarop naar de Amsterdamse rederij Noorderveer die met vracht op Friesland, Groningen en Londen vaart⁵⁴.



Mastmaker Scholing aan het werk in de mastmakerij op de Houtmankade in Amsterdam⁵⁵

6 Gieken, gaffels en boegsprietten

Masten en laadbomen zijn niet het enige rondhout aan boord van een zeilschip. Er is veel meer. De inventaris van 1 januari 1927 geeft een aardig beeld van het rondhout waar de mastmakers mee aan het werk zijn¹:

Rondhout mastmakerij in voorraad op 1-1-1927			
	<i>aantal</i>	<i>prijs per stuk</i>	<i>inkoopwaarde</i>
Am. Gr. Mast Nieuw 13½ M x 26 x 26	1	100,00	100,00
Afgekeurde Urkermast 17 M 32 x 32	1	125,00	125,00
Oude schoener mast	1	75,00	75,00
2 Vollandammer gieken 7½ M	2	17,50	35,00
Oude grenen schouwmast 9 M	1	25,00	25,00
Duitsche vuren giek 15 M	1	25,00	25,00
Oude mast 10.75 M. 23 cM	1	20,00	20,00
" Vuren Mast Laagland 11½ M 27 cM	1	20,00	20,00
" Am. Gr. Mast 12½ M 24 cM	1	25,00	25,00
Giek 12 M 15 cM	1	20,00	20,00
Vuren boegspriet 6½ M 22 cM	1	15,00	15,00
Oude lark 12 M 16 cM	1	15,00	15,00
Grenen boegspriet 7 M 22 cM	1	25,00	25,00
Giek 12.25 M. 15 cM	1	20,00	20,00
Boegspriet Marker 9½ x 14 cM	1	5,00	5,00
Behakte Am. Gr. Mast 11 M x 28 cM (met ring)	1	15,00	15,00
Vuren boegspriet 6 M 19 cM.	1	10,00	10,00
Boegspriet 4 M. 16 cM.	1	5,00	5,00
Grenen laadboom 7½ M 12 cM	1	7,50	7,50
Riga motor mast 8 M. 18 cM	1	15,00	15,00
Mastje 6½ M 14½ cM	1	5,00	5,00
" 4 M 8 cM	1	2,00	2,00
Recht Gaffeltje 2½ M.	1	2,00	2,00
3 Vollandammer Gaffels 3,10 M.	3	10,00	30,00
2 Oude giekjes 6 M.	2	2,00	4,00
2 Boegsprietten 5 M 18 cM	2	7,50	15,00
{in:} compl. tuig jacht De Boer	<u>5</u>	42,00	<u>210,00</u>
Totalen	36		870,50

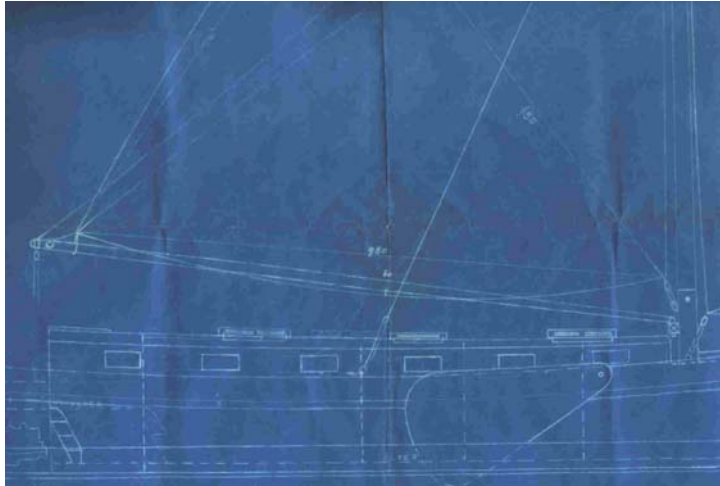
Tot deze voorraad horen dus zeven gieken in lengte variërend van 6 tot 15 meter, waaronder twee *Volendammer gieken* (voor botters) en een Duitse vuren. Een giek is minder waard dan een mast, maar meer dan een gaffel en een boegspriet.

Rechttoe rechtaan: de giek

De giek of zeilsboom is het rondhout dat horizontaal onder het grote vierkanten zeil steekt². Hij maakt een bijna rechte hoek met de mast. De mastmaker hakt hem uit een ellen van vuren- of grenenhout. Vissersgieken meten zo'n 17 centimeter in doorsnee en zijn 6 tot 7 meter lang. Die van grotere binnenvaartschepen meten 11 tot 15 meter en hebben vaak een verdikking

middenin. Een vissersgiek is een rechttoe rechtaan rondhout dat voor de mastmaker kinderspel is: *bijzonders zat er helemaal niks aan*³.

Visser Fimme Bootsma verkrijgt in 1927 een *Zware Giek (enz) 6,10 M uit ellen; Werkloon 8 uur ad 50 [ct.]* voor zijn *Jouke* (LE 67)⁴. Visser Rinze Andries Visser schaft in 1924 een nieuwe vuren giek aan voor zijn aak *De jonge Andries* (LE 64). Hij krijgt hem op een koopje: f 10,-, ijzerwerk inbegrepen⁵.



*Giek van 10 meter op een naoorlogse tjalk-jacht (woonschip)*⁶

Het belangrijkste ijzerwerk is de gebogen of scharnierende stang aan het uiteinde van de giek, dat in een oog aan de mast past. Hierdoor is de giek goed wendbaar, wat voor het laveren en overstag gaan noodzakelijk is. Als een Lemster visser bij het vissen met een sleepnet extra zeil wil voeren (met name de bezaan), moet hij de giek naar binnen trekken en gaat hij op het boord staan om met verschillende zeilen en bomen te kunnen 'jongleren'. Bij het verrichten van deze handelingen op de botter LE 80 raakt Jan Bijma een keer overboord omdat de giek onverwachts naar buiten zwaait. Zijn broer Hendrik: *Ik denk: "Verrek, waar is Jan?" Hij zou de bezaan even opzetten maar keek niet naar de zeilschoot. Nou toen dook ie onder. Nou, ik kijken, want hij kon ook niet zwemmen. Ik denk: "Dan moet 'r hier boven komen." 't Kwam krek uit. We pakten 'm in de kraag en trokken 'm binnen.* Misschien moet de nieuwe haakstok en het stuk manillatouw dat Jan, de drenkeling, in april 1927 bij Wed. S.J. de Vries voor de botter koopt, wel met dit incident in verband worden gebracht⁷.

In 1927 verkoopt de mastmakerij 24 gieken, met sterk verschillende prijzen; het zijn dan vooral scheepswerven die gieken afnemen. Onder hen zijn Welgelegen uit Harlingen, Draaisma en Zoon uit Franeker en A.F. van der Werff uit Leeuwarden. Werfeigenaar De Wijn op Texel koopt zelfs drie gieken⁸.



*Van boven naar beneden de giek, gaffel en mast van een jol voor de zeilsport*⁹

In de Verkoopboekhouding 1921-1927 komen 43 gieken voor, waarvan meer dan dertig nieuwe en een vijftal gebruikte. Men bedenke daarbij wel weer dat er nog wel meer verkocht zijn: een deel der goederen is niet gespecificeerd. Gemiddeld kost een giek van De Vries in de jaren twintig *f* 17,50. Maar daar zitten ook grote Amerikaans grenen exemplaren voor tjalken tussen en die zijn langer en veel duurder dan gemiddeld. De nieuwe giek van Wiebe de Vries bijvoorbeeld, voor zijn 144 ton grote ijzeren tjalk, kost in 1922 het dubbele (*f* 35,00). De Giek 13 M 75 (*in Amsterdam aangen.*) voor de tjalk Frieda van de Amsterdamse rederij Het Noorderveer is de duurste: *f* 40,00, mede gezien de toevoeging: *Was ook smidswerk bij*¹⁰. In de loop der jaren neigen de prijzen naar beneden te gaan.

De al een beetje ouderwetse dwarsmast of ra, voorloper van de giek, wordt praktisch niet meer gebruikt omdat dwarsgetuigde schepen zeldzaam worden. Alleen schuiten met een vierkant gaffeltopzeil, een klein vierkant zeil dat de ruimte tussen mast en gaffel vult en dus het hoogste zeil van het tuig is, hebben nog ra's: de topra en de schootra om precies te zijn¹¹. Jan Siebold verkoopt voorzover bekend maar één keer een partijtje ra's, en wel in juni 1927: 16 stuks van *4 M 20 4½ cM ø* aan de scheepswerf *De Vries Lentsch jr.* in Amsterdam-Nieuwendam¹².

De gaffel, recht of kromgebrand

Jelle Kolk is, voordat hij kapitein van de Lemster reddingsboot wordt, schipper in de binnenvaart. Hij koopt in 1922 bij Jan Siebold een vuren gaffel voor *f* 13,50¹³. Een gaffel is een rondhout langs het bovenlijk van een vierhoekig zeil¹⁴. Hij staat in een schuine hoek op de mast. Het uiteinde, de klauw, houdt de mast vast als een open hand. De klauw wordt ook bek genoemd. De gaffel wordt op verschillende manieren tegen de mast gedrukt. Meestal houdt de rakband van het grootzeil de klauw op zijn plaats. Maar bij grote tjalken, zoals Kolk er mogelijk een heeft, is de klauw blijvend met een bus aan de mast bevestigd. Ook worden er wel gaten in de twee uiteinden van de klauw geboord waar een aparte rakband, soms met klotjes, door wordt geleid, waarvoor wel de naam paternoster wordt gebruikt¹⁵. De firma Wed. S.J. de Vries in Lemmer verkoopt alle genoemde onderdelen¹⁶.

Er zijn rechte en kromme gaffels. Willem Grijpsma, een bekende Lemster stoombootkapitein, bemachtigt in 1927 *een Rechte Gaffel 1 [m.] 50 aan 't zijl {sic} zonder bek met ijzerwerk*. De kleine rechte gaffel kan voor een sloep van zijn stoomboot bestemd zijn, of misschien bezit de kapitein privé een kleine zeilboot die een gaffel nodig heeft. De gaffels van bidders zijn ook (bijna) recht. *Volendammer bidders hadden altijd een rechte, ieperen gaffel, 12 voet lang, 12 cm dik* (Gurbe van Brug).

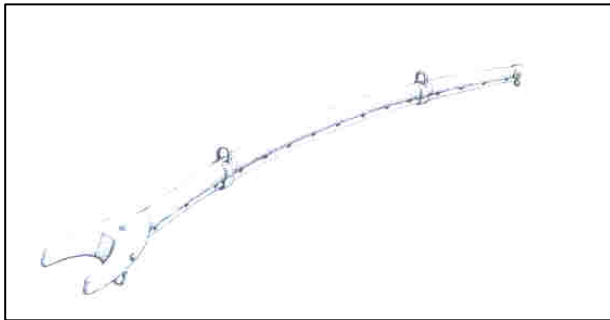


Rechte gaffels op tweemaster¹⁷

Aken hebben een kromme

De meeste Lemster aken, tjalken en skûtsjes hebben een kromme. *Je moest een kromme boom hebben voor een kromme gaffel van zo'n 3½ meter lang.* Maar van nature is ook een kromme boom nog niet krom genoeg. Een gaffel bereikt de gewenste kromte niet door hakken en schaven, maar door branden en trekken. *Hij werd tussen twee bankschroeven gezet en er werd iets zwaars, stenen of zo, aan touwen aan gehangen. Vuur d'r onder, omwoelden we 'm met zakken en daar kwam water op en dat hing dan zo de hele nacht tot hij krom genoeg was. Het is een wonder dat er bij ons nooit brand is uitgebroken*¹⁸. De Urker visser Klaas Kramer bestelt in 1904 voor zijn botter Eendracht 1 gaffel mooi en krom, met lengte zoals die van Joh. Visser [=collega uit Lemmer?]

Omdat gaffels op maat voor de klant worden gemaakt, heeft het geen zin een voorraad op te bouwen. De inventaris van 31 december 1924 vermeldt er weliswaar tien, maar die zijn op één na allemaal tweedehands of onbruikbaar: *1 uitgezaagde gaffel, 1 Geb[ruikte] Esschen idem, 1 Nieuwe Gaffel 3 Mtr m/ houtbek, 1 kromme Gaffel en 6 oude gaffels*¹⁹.



*Een kromme gaffel met klauw en opgezette klampen, getekend door Peter Dorleijn. De klauw is het open uiteinde links*²⁰

Gaffels zijn soms van grenen of vuren, maar meestal van iepen of essenhout. In de mastmakerij liggen voor gaffels geschikte essenstammen die in Steenwijk zijn ingekocht²¹.

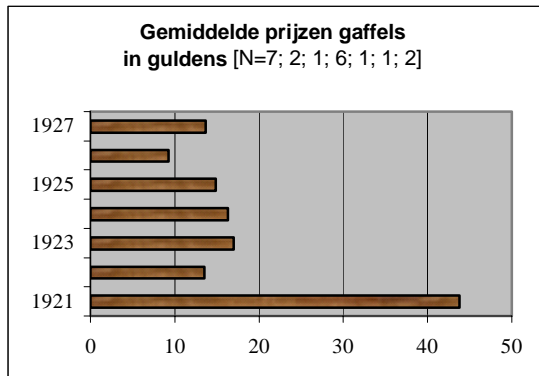
Een juffer was ons te dun

In 1922 koopt niet alleen schipper Kolk een gaffel. Ook zeilmaker De Vries tikt bij Wed. S.J. de Vries een oude gaffel op de kop²². Dat zijn de enige twee, in dat jaar genoemd. Hoewel een mooie kromme of rechte gaffel een specialiteit van de firma Wed. S.J. de Vries is, bestelt Jan Siebold er soms een bij derden. Gebr. Wijtzes, Mast-, Blok- en Pompmakerij en Scheepssmederij, levert in 1906 *1 Gaffel lang 26 vt. Met 3 banden [...] f 32.5'*. Van de drie ijzeren banden bevinden twee er zich op een derde en tweederde van de gaffel omdat hij minimaal op twee punten wordt gehesen, de derde dient ter bevestiging van de zeilhoek²³. De Wijtzesen schrijven erbij: *Wij hebben de zelfe gemaakt uit een ligt spiertje, Een juffer was ons te dun. Daarom is dit de naaste prijsberekening. Zend eens het bedrag maar per post aan ons over, Hoogachtend u 2 dienaars, Gebr Wijtzes, [betaald per postwissel]*²⁴. Drukte in de mastmakerij moet de reden zijn dat deze opdracht aan Wijtzes wordt verstrekt. Aan welke klant Jan Siebold deze 'uitbestede' gaffel doorverkoop, is onbekend.

In 1927 worden er elf verkocht, vijf rechte en twee kromme (van de overige is het postuur niet vermeld). De gemiddelde prijs is dan f 13,62. Van deze elf verkochte gaffels wordt er één teruggezonden en gecrediteerd. Het is een gaffel van 11 voet met bus, bek en ijzerwerk, prijs

f 22,10, verstuurd aan de Werf van Joh. Oost te Harderwijk. De reden van de retourzending kan zijn dat scheepsbouwer Joh.Oost het ding te duur vindt. De prijs, bij een normale lengte, springt eruit²⁵.

Nu en dan is er vraag, niet naar een gehele gaffel, maar naar een onderdeel. Voor zijn houten aak LE 8 *Weltevreden* moet Jan de Blauw in 1926 een nieuwe klauw hebben. Het jaar daarop kopen de Gebr. de Boer kopen een houten bek en een kam²⁶.



De prijzen van gaffels na 1921.
N= aantal stammen

De Verkoopboekhouding 1921-1927 vermeldt twintig complete gaffels. De meeste kosten rond de 13 gulden, inclusief enig ijzerwerk. De prijzen kelderen na 1921 (zie grafiek)²⁷. De gegevens van 1921 zijn gebaseerd op slechts 2 dure rechte gaffels, verkocht aan zeilmaker Jacob Frankfurt in Enkhuizen.

Korte boegsprietten en een lange uit een juffer

De boegspriet is het naar voren uitstekende rondhout op het voorschip waaraan het voorstag bevestigd is; de stag is een lijn of staaldraad die de mast ondersteunt²⁸. De lengte van de boegspriet kan sterk verschillen. Marten Raadsveld, bijgenaamd "Lytse" (kleine) is de vissen- de eigenaar van de ijzeren aak, Drie Gebroeders, LE 10, *een mooi scheepje van 8.60 meter lengte*. De aak is in 1915 in zijn opdracht door de Gebr. De Boer gebouwd²⁹. Voor zijn schuit schaft Raadsveld in 1922 *1 Boegspriet 16 Voet* aan voor f 6,75. Hij koopt meteen een nieuwe stok voor zijn kor waarmee hij op mosselvangst toegt.

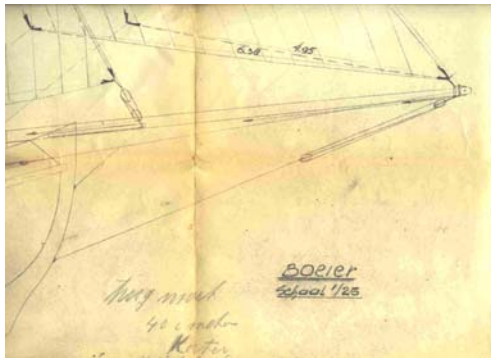
De boegspriet is niet duur in vergelijking met die welke collega-visser Fimme Bootsma (LE 61) een jaar eerder heeft opgehaald: f 18,75, maar die is een stukje langer: 6,7 meter, en zal wel niet van hetzelfde hout gesneden zijn geweest³⁰. Veel goedkoper is Jelle Koornstra in december 1926 uit: de zijne kost f 1,95³¹. Misschien is die spriet een voorlopige voorziening op zijn Saûn Sisters (LE 72), (Zeven Zusters), want tien maanden later krijgt hij voor f 16,- een echte *lange boegspriet*. Daar past een hele juffer in³².

Kort of lang, ze zijn gemaakt van vuren of grenen zoals die van *23 vt 13 cM in de beugel, greenen* bestemd voor Theade Wouda (LE 2), voor f 14,-³³. In 1925 verkoopt de firma De Vries, voor zover vermeld, de meeste boegsprietten: 5 stuks. Ook in dit jaar zijn ze voornamelijk voor Lemster vissers bestemd. Alleen de duurste is voor een schipper, W. Leijenaar uit

Drachten. Hij kost $f\ 33,20$ ³⁴. In 1927 worden vier boegsprietten verkocht, alle aan vissers. De gemiddelde prijs is dan $f\ 13,70$.

Dat er verhoudingsgewijs veel vissers een nieuwe boegspriet nodig hebben, heeft met het beroep te maken. Het voor de steven uitstekende rondhout is kwetsbaar en tijdens het met man en macht inhalen van de zware netten of bij het 'inparkeren' in de krappe vissershaven gebeurt er wel eens een ongelukje. De Verkoopboekhouding 1921-1927 vermeldt in totaal zestien boegsprietten, met sterk uiteenlopende prijzen.

Bijlage 5 is een overzicht van alle in 1921-1927 verkochte gieken, gaffels en boegsprietten.



Boegspriet van Boeier. 'Tuig moet 40 c meter korter', schrijft Jan Siebold op het ontwerp³⁵

7 Fokken- en kluiverstokken

De fok is het zeil aan de voorkant van de mast. De fokkenboom of fokkenstok (of *vokkestok* zoals Jan Siebold meestal spelt) is een losse dunne boom (meestal uit een spier) die ervoor dient de fok goed naar buiten te houden bij het voor de wind zeilen¹. Een andere naam voor de fokkenstok is de *loet* of *vokkeloet*. Ook die naam komt in het archief van de fa. Wed. S.J. de Vries voor.

Omdat de fokkenstok dunner is dan de giek of de gaffel, is hij ook minder duur. Visser Pieter Hans Poepjes betaalt in 1927 *f* 4,90 voor een *Vokkestok 24 vt m/klauw* voor zijn Jonge Hans (LE 39). Dat is de oudste ijzeren aak ooit, in 1898 door Eeltjesbaes van der Zee in Joure gebouwd en voor *f* 1.800,- door Pieter Poepjes gekocht. De aak is een snelle zeiler die vaak als jager dienst doet, d.w.z. de op zee gevangen vis zo snel mogelijk naar handelaren vaart².

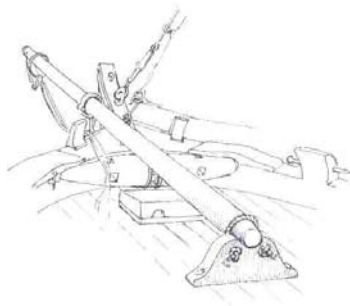
Gerrit de Blauw, visser op de ijzeren Lemster aak Noordster (LE 67), koopt in 1925 een *vokkeloet* voor *f* 3,25. Hij weet heel goed hoe de loet te hanteren, want Gerrit zeilt wedstrijden met zijn snelle *Noordster*³. In 1927 worden acht fokkenstokken verkocht, de gemiddelde prijs is dan *f* 4,42.

De verkoopboekhouding 1921-1927 vermeldt 26 kluiverstokken of -bomen of loeten. De prijzen lopen uiteen van *f* 3,03 tot *f* 7,50. De prijzen neigen naar beneden, met een opleving in 1926.

Een spriet is een boom die het grootzeil op schepen van bijzondere types de juiste vorm geeft om te kunnen zeilen. Op schepen met spriettuig is de spriet onder aan de mast bevestigd en houdt hij, schuin naar boven gericht, een vierhoekig zeil uit. Het *bootspriettuigje*, *vok* + *zeil* (waarde *f* 15,-) die in 1925 op een koper liggen te wachten, kunnen voor een punter bestemd zijn⁴.

Kluiver, de voorste

De kluiver is het voorste zeil op het schip. Het verheft zich boven de boegspriet⁵. De mastmaker hakt een kluiverboom uit een juffer. Deze is bijna altijd van vuren-, zelden van grenenhout. Een kluiverboom heeft een dunner formaat dan een giek en is een uitneembaar rondhout dat ervoor dient de kluiver uit te halen. De lengte van de boom is sterk afhankelijk van het soort schip.

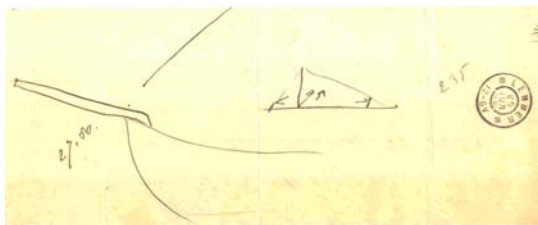


De kluiverboom naast de voorstevan op een botter⁶

Aan de voorkant bevindt zich een schijf in de boom, achter zit er een metalen band of touwstrop om. De kluiver wordt ook wel *kluijfok* genoemd en de kluiverboom *kluijfokstok*; er is wellicht een verschil in dikte. In het archief komen ook de spellingen *klufok*- en *kluwokstok* voor. Smid J. van der Putten smeedt in 1899 voor Rinsje 1 *Nieuw kransje voor om 1 kluijfokstok* voor 90 cent⁷.

In de Verkoopboekhouding komt twee keer een kluiverboom voor. De Lemster visser Jan Mulder koopt er in 1922 een van 23 voet (=6,5 m.) ad f 17,50 voor zijn schuit Jonge Philipus (LE 43). Die is kleiner dan de kluiverboom met toebehoren van f 31,25 voor het schip van zijn dorpsgenoot, de vrachtvaarder Franke Pasveer⁸.

Lemsteraak De Groene Draeck, met grootzeil 73 m², botterfok 47 m², fok 31,5 m² kluiver 30 m, jager 30 m², kromme gaffel, giek met verdikking, lange boegspriet en masttop met trommelstok, scheerhout en vleugeljager⁹



Schets van boegspriet en zeilplan door Jan Siebold achterop een postwissel¹⁰

Prijsopgaaf voor een werf te Muiden

Een prijsopgaaf in klad uit 1902 voor de levering van kant en klare masten aan de Fa. H. Schouten, IJzeren en Houten Scheepsbouw te Muiden in Noord-Holland¹¹, geeft inzicht in de producten van de mastmakerij en werpt bovendien wat licht op de wijze waarop de weduwe een concurrerende prijs tracht te maken. Helaas is onbekend voor welk schip de masten bedoeld zijn. Wel is duidelijk dat Schouten het werk aan de Lemster mastmaakster gunt, want aan de offerte op het kladpapier voegt Rinsje toe: *aangenome[n] 10 juli 02 voor 290*.

De kladofferte van de weduwe De Vries volgt nauwgezet de brief van Schouten, die zich ook in de correspondentie bevindt en als volgt aanheft: Mejuf!

Wij ontvingen gaarne prijsopgaaf van:

Een mast lang 60 voet en dik 30 c.M. (op den bout)/Am.

Gr[enen] gewone top

" " 55 " " " 30 " " " " gewone top.

Met dezelfde details volgt dan de rest van het rondhout en het smeedwerk. De in de brief gevraagde en per offerte aangeboden producten volgen hier in schema, in de spelling van Rinsje:

Wed. Rinsje de Vries, Prijsopgaaf rondhout [in klad], 10 juli 1902				
Voor Fa H. Schouten, ijzeren en houten Scheepsbouw te Muiden				
<i>Goederen</i>	<i>hout</i>	<i>yzerw</i>	<i>vracht</i>	<i>bedrag</i>
1 Mast 60 voet 12 dm	75,00			75,00
2 Mast 55 voet 12 dm	70,00			70,00
1 laadboom 57 vt 7 dm	20,00			20,00
1 " 52 vt 7	18,00			18,00
2 " 36 vt [7 dm]	24,00			24,00
1 boegspriet 16 vt 11 dm	16,00			16,00
vracht			10,00	10,00
2 kransen [4 ogen] maken		10,00		10,00
4 banden [masten]		12,00		12,00
8 banden [laadboom]		16,00		16,00
boegspriet [yzerwerk]		6,00		6,00
opgeg[even] 250	-27,00			-27,00
smeewerk		50,00		50,00
franco werf voor 290	-7,00	-3,00		-10,00
Aangenomen voor [Totaal]				290,00

(bedragen in guldens)

De begroting van de mastmaakster toont dat er een scherpe prijs moet worden gemaakt, wellicht met het oog op de concurrentie. Rinsje voegt immers een korting in van f 27,-. En Schouten weet er bij de aanname van de offerte nog f 10,- uit te slepen. De twee kortingen samen bedragen ruim 12% van de aangenomen som.

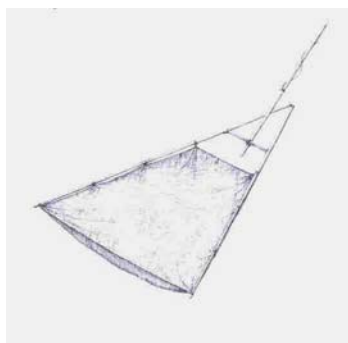
8 Bomen, palen en stokken

De mastmakers produceren behalve masten en rondhout voor de zeilen nog allerlei andere ronde, houten artikelen. Er gaan vooral honderden vaarbomen en haakstokken over de toonbank, maar er is nog veel meer.

Aan vissers worden palen verkocht die de netten ophouden, zoals kor- en dwarskuilbomen, essen schepnetstokken en beugel- en jowstokken. Zij nemen bovendien zogenaamde leitstokken af, primitieve boeien die de positie van het net in zee aangeven, en staken op het land waar ze hun netten overheen hangen om die te drogen of om er de vis uit te pulken. Gerrit de Blauw bijvoorbeeld, aalvisser op de ijzeren aak Noordster (LE 67) en vishandelaar, koopt voor *f* 3,- 12 meter droogpalen voor zijn kuilnetten, en Arend Poepjes, aak De Morgenster (LE 104), *stellingpalen* en een beugel voor zijn schepnet¹.

Aan schippers van tjalken, pramen en bokken zet de fa. Wed. S.J. de Vries slag- en plechtgaarden af, bomen waarmee ze varende de diepte peilen². Ook kapitein Willem Grijsma, die met passagiers op Amsterdam vaart, heeft een pleggaard nodig. Zijn route voert langs het ondiepe Enkhuizer zand³. De Lemster kapitein Doornspleet koopt een slaggaard, een van 24 voet (6 m. 85); hij laat voor gebruik eerst de strepen en cijfers die de voeten aangeven erop schilderen⁴.

Kapitein Vlig van de sleepboot *Veehandel V*, een stoomsleper die platte veepramen trekt, komt in juni 1925, aan het begin van de zomer, twee *zonnetstokken* halen. Hij zet er de zonnentent aan boord mee op⁵.



Een jouw is een driehoekig schepnet waarmee Gauke Bootsma op spiering viste⁶

Klanten op de wal weten de weg naar de mastmakerij eveneens te vinden. Visverwerkende bedrijven kopen houten ramen waar ze de vissen op hangen om ze te roken. Boer Koksma koopt twee hooiharken en boer Alberda een stalschop en een *houwerstok*. Aan de vrachtrijders Kingma verkoopt Jan Siebold een *ponter*. Een *ponter* of *ponder* (-stok) is een smalle balk die boeren of vervoerders in de lengte over een voer hooi of een dekzeil leggen, waarna ze beide uiteinden met touwen vastmaken om de boel aan te sjoeren en bijeen te houden⁷. De houtzagerij van Wed. Sleeswijk neemt een spier, zeven juffers en tientallen paaltjes af om te verzagen. Wagenmaker Wierda verwerft een partij iepenhout voor *f* 27,- om de bakken of wielen van wagens van te fabriceren.

Verder hebben aannemers heipalen nodig, gemeenten vlaggenmasten en bedrijven reclamemasten⁸. En aannemer Theunis H. Visser koopt een antennemast van 15 meter, voor 65 cent de meter. Hij maakt er een radiomast van voor op het dak van het bureau van veldwachter

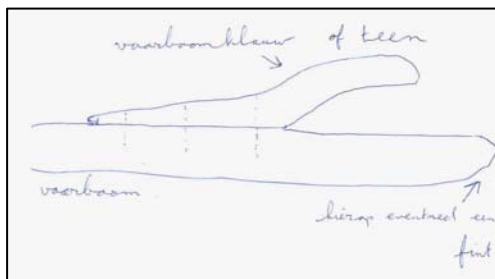
Venema⁹. Zeilmaker M.F. de Vries in Lemmer wordt eigenaar van een ellenstok, waarmee hij de maat van stroken zeil en doek kan opnemen.

Oudere heren uit Lemmer komen bij Rinsje voor een wandelstok, mogelijk vervaardigd uit de congostokken van 30 cent die Rinsje in 1900 van Willemsz, Morel & Van Dorsen uit Amsterdam heeft betrokken en die oorspronkelijk uit Afrikaans oerwoud afkomstig zijn. Inwoners van enige welstand kopen ook azijnhout, afkomstig van een dunne mediterrane loofboom, om ze in de woning of de winkel als sierhout te gebruiken¹⁰. De heer Faber van hotel De Wildeman koopt een hekpaaltje en een der Gebr. de Boer, scheepsbouwers, een gedraaide tafelpoot.

Voor een zekere Feithenhof (een tuinder?) zijn twee boomsnoeistokken van 30 voet bestemd. De heer Kools van het *Waterschap 7 Grietenijen en Stad Sloten* bestelt baggerstokken. En de Gemeentereiniging koopt puttschepstokken voor zijn putjesscheppers, die ook een ratlepelstok goed kunnen gebruiken. (De putlepelstelen zijn drie meter lang. De ratlepelstok zal wel een grapje in het debiteurenboek zijn)¹¹.

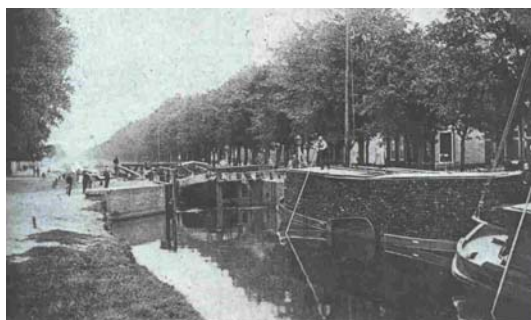
Ten slotte hebben alle klanten, op zee en aan de wal, schoppen en bezems nodig (al dan niet met schroefstok) en dweilstokken¹². Schotsman's Bazar, onder andere in aardewerk, parfum, kunst, meubels en chocola, koopt een ragebolstok en Johannes (van Antje) Visser voor zijn aak *De Hoop* (LE 12), een stokdweilstok. Een dweil heeft hij zelf al¹³. Het enige rondhout dat in het archief De Vries ontbreekt is een fierljepestok.

Vaar- en punterbomen met klauw of toon



Tekening van een vaarboom (Carol de Vries, 2003)

Al die stokken zijn als het om de verkoop gaat bijzaak vergeleken met de vaarbomen en de haakstokken. Daarvan worden er honderden exemplaren per jaar afgezet. Vaar- en punterbomen zijn tussen de 12 en 36 voet¹⁴ lang. De lengte van de vaarbomen varieert dus sterk en hangt af van de diepte van het door de schipper te bevaren water en de hoogte van het al dan niet geladen schip. Veel schippers vinden het bovendien prettig om zowel een korte als een lange haakstok aan boord te hebben.



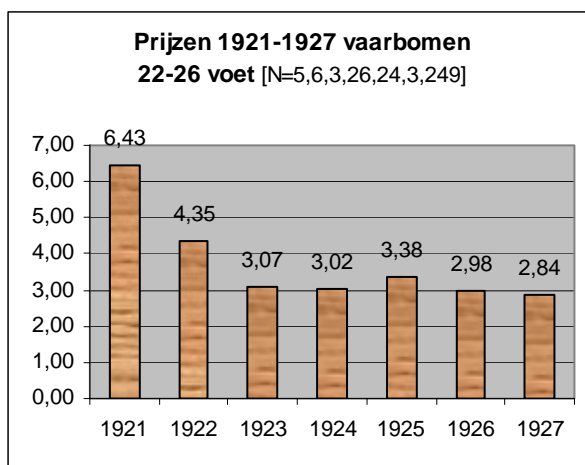
Bomen om de sluis van Musselkanaal binnen te komen. De hoge deklast turf op de boltjalk dwingt de schipper een lange vaarboom aan te schaffen¹⁵

Niet altijd vermeldt het archief de lengte van de bomen. Vrachtrijder Harrit Kingma koopt in 1924 een punterboom van onbekende lengte voor f 1,65. Voor zijn vrachtwagen met benzinemotor zal die boom niet geweest zijn. Heeft chauffeur Harrit hem voor een van zijn vissen- de broers gekocht?

‘Zorg s.v.p. voor fijne waar’

W. van der Mei, die aan het Winschoterdiep in Groningen een handel in rijwielen, kruideniers- en grutterswaren en scheepsbenodigdheden drijft, bestelt zijn vaarbomen helemaal in Lemmer; niet omdat ze in Groningen niet te koop zijn, dat kan bij Boswijk, maar omdat Van der Mei soms aan Friezen de voorkeur geeft: *Betreffende uw prijsopgave is deze u dienende: U kunt mij ten spoedigste zenden, tegen dezelfde prijs als Boswijk, franco huis,- niet buiten a/board, want dan heb ik weer kosten: Zoo niet, dan bestel ik hier, maar als landslui geef ik u nu eens de voorkeur. 4 boomen 22 vt: u noteert 5½, bij Boswijk betaal ik 5 ct p. vt., 4 [idem] 24 vt id. [etc., in totaal 20 bomen]. Wil u dezelfde tegen bovengenoemde prijs afzenden, s.v.p. p.o.g. [=per ommegaande]. Zorg voor fijne boomen. U antwoord wachtend, W. vd Mei. De transactie vindt doorgang en ook het volgende jaar bestelt Van der Mei vaarbomen, met een duidelijke voorkeur: *Verzoeken s.v.p. te zenden tegen de prijs der vorigen: 22 stuks boomen 22 [t/m] 32 voet. De boomen tot en met 26 vt moeten niet te lomp zijn. Deze zending was kwaliteit goed, maar erg zwaar. Zorg s.v.p. voor fijne waar. Zend ook tevens de wissel af, In afw. W. v.d. Me’.* Dat de kwaliteit van de vaarbomen van De Vries goed is, meldt ook een klant uit Zeeland: *Mjv. de Wedw. S. J. de Vries en Znen., Mjv., Zendt mij tien stuks boomen zonder klauwen: 4 stuks 24 voet, 3 stuks 23 en 3 stuks 22 voet. Zend de rekening mede ook van het eerste partijtje, dan kan ik u betalen. De eerste waren goed. Zorgt ook voor deze. Groeten, G. Siereveld, scheepmaker, Ierseke¹⁶.* Ook onderdelen zijn leverbaar. Joh. Vogelzang, kapitein van een der stoomboten op de lijn Lemmer-Amsterdam, komt in juni 1921 voor 2 *Klauwen op b[oom]*, f 2,55¹⁷.*

In 1927 zet Jan Siebold maar liefst 523 vaarbomen af. Vooral de even maten zijn in trek: 22 voet (64 stuks), 24 voet (82), 26 voet (93).



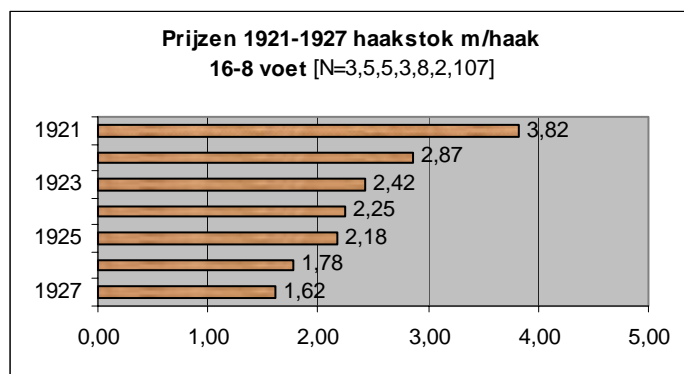
In de periode 1921-1927 is de gemiddelde prijs van een lange vaarboom (22 tot 26 voet) bijna f 3,-, maar de prijzen dalen sterk: van gemiddeld f 6,43 in 1921 naar f 2,84 in 1927 (N= verkocht aantal 1921-1927)

Haakstokken met of zonder haak

Met een haakstok kan de schipper die aanmeert het schip naar de wal trekken. Bij het wegva- ren duwt hij de punt tegen de wal of een dukdalf. Hij kan ook met de bootshaak een lijn, kind of puts die in het water ligt, binnenboord halen¹⁸. Een haakstok is korter en dunner dan een vaarboom. Bijzonder is een *Haakstok uit eigen boom gemaakt, m/ nw haak*¹⁹ uit 1927, be- stemd voor Lykele Poepjes' botter *Jonge Jan* (LE 27). *Uit eigen boom* geeft aan dat de visser zelf het hout voor de haakstok heeft geleverd. Dat scheelt hem in de kosten. De sikkelvormige ijzeren bootshaken worden ook los verkocht.

Een paar maal is er sprake van haakstokken *met scherp*, d.w.z. met bootshaak. In 1927 gaan er 25 haakstokken *m/ scherp 16 voet ad 1,70* naar de scheepswerf van Bernhard in Amster- dam. 16 voet oftewel 4,5 meter is een mooie tussenmaat: niet te lang (want hoe korter des te handelbaarder, maar enige lengte is nodig om de wal te kunnen bereiken)²⁰.

In totaal beloopt de som van in dat jaar verkochte haakstokken 535 stuks, en wel in vijftien verschillende maten²¹. De goedkoopste is die van 6 voet: 95 cents, de duurste meet 24 voet, hij kost *f* 2,70. De meeste aftrek vinden de stokken van 12 voet (108 stuks), 16 voet (84), 18 voet (103) en 20 voet (53). De sluiswachter van de Lemstersluis heeft de langste. Zijn sluis- stok is wel 5 meter 70 en kost dan ook meer dan een gewone haakstok: *f* 3,50²². In de periode 1921-1927 is de gemiddelde prijs van de meest gebruikte haakstokken (die van 16 tot 18 voet) *f* 1,80, maar de prijzen dalen sterk na 1921 (zie grafiek)²³!



De dalende prijzen van haakstokken
(N=totl verkochte ex. 1921-'27)

Roeiriemen, handspaken en stelen

Tot de met de jaarwisseling 1924-25 getelde voorraad horen elf essen roeiriemen met hilt, (= greep), inkoopwaarde *f* 32,50²⁴. De riemen (10 tot 16 voet) zijn bij voorkeur van essen, maar ook vuren en grenen komen voor²⁵. Jan Siebold verkoopt in de twintiger jaren veel riemen aan scheepsbouwers en collegascheepswinkeliers, zoals de fa. Gebr. de Vries in Leeuwarden en Abr. Pais in Harlingen. Ook filiaalhouder De Groot in Stavoren neemt ze in groten getale af.

Vissers hebben roeiriemen nodig voor de vletten vanwaaruit ze fuiken uitzetten of netten schieten. Jan Mulder heeft bij zijn ijzeren aak *Jonge Philippus* (LE 43) zo'n lage bijboot, waar hij in 1927 twee nieuwe vletriemen van 15 voet voor nodig heeft, samen *f* 7,50²⁶. In 1927 verkoopt Jan Siebold 34 riemen. De gemiddelde prijs van een riem in de periode 1921-1927 is ruim drie gulden. Na 1921 dalen de verkoopprijzen, met een tijdelijk herstel in 1926.

Handspaken steekt men in een kaapstander, een soort horizontale lier van hout. Kaapstanders staan op de hellingen van scheepswerven, zolang de eigenaars nog geen ijzeren lieren hebben aangeschaft. Meerdere mannen zijn nodig om de spaken rond te duwen. De beste kaapstanderspaken zijn van essen. *Ze zijn echter niet altijd betrouwbaar: liggende bij het Gem. Magazijn Rotterdam 30 Esschen Handspaken (afgekeurd)*²⁷.

De grootste koper van de spaken is de rederij Rotterdamsche Lloyd, die in 1927 in totaal vier dozijn handspaken afneemt van 5½ en 6 en 6½ voet. Per stuk kosten ze tussen f 3,00 en f 3,50.

Een dunner soort stokken zijn de stelen van gereedschap en schoonmaakartikelen. Dweilstokken en bezemstelen en de stelen van hamers, bijlen en schoppen zijn vaak van hickory of essen. Hickory is een houtsoort *die ten onzent voornamelijk tot gereedschapstelen en wagenwerk gebezigd wordt (...) en die, wat structuur, uiterlijk aanzien en technische eigenschappen betreft, zeer na verwant schijnt aan essen- en ijpenhout, doch van eene geheel verschillende boomsoort afkomstig is*. Hickory is een Noord-Amerikaanse loofboom *met welsmakende noten, iets groter dan hazelnoten*²⁸.

In de voorraad van 1924/1925 bevinden zich drie handhamerstelen, vijf voorhamerstelen, acht schopstelen en een hickory-bijlsteel. De meeste andere stelen zijn van het sterke essen. Kapitein Haije Bouwman koopt een essenhouten bezemsteel voor 90 ct. Gezien de prijs moet dat een zware zijn. Bouwman is kapitein van de Lemmer stoomboot *Groningen I*²⁹. In de inventaris maakt Jan Siebold onderscheid tussen zware, lichte en eigen bezemstelen. In waarde bevindt het eigen product (f 0,20) zich precies tussen de twee ingekochte (f 0,15 en f 0,25). In 1927 worden 167 stelen en stokken (uitgezonderd haakstokken) verkocht, waarvan zo'n honderd voor de visserij.

De vlaggenmast, een fier product

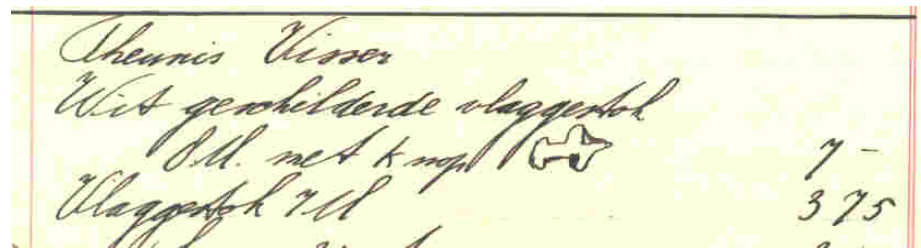
Een specialiteit van de mastmakerij is de vlaggenmast, hoewel er niet veel van worden verkocht. De verkoopboekhouding 1921-1927 vermeldt tien vlaggenstokken, voor een gemiddelde prijs van f 2,23. De vlaggenstokken of -masten zijn vier tot zeven meter lang. De mastmakers maken ze uit dunne sparren. Het schilderen van de vlaggenstokken doen ze meestal zelf, in de mastmakerij. In drukke tijd laten ze het werk over aan de Gebr. A. en W.G Verbeek, schilders te Lemmer.

Zeilmaker Jan de Boer uit Sneek koopt in 1925 een *vlagstok* voor f 3,- bij De Vries in Lemmer³⁰. In 1927 koopt aannemer Theunis Visser een waarschijnlijk langere en volledig afgewerkte stok, die een stuk duurder is:

Goederen Wit geschilderde vlaggestok 8 M met knop	7,00
Knop met schijf op vlaggestok	2,15

Bovenop de stok komt een knop. De schipper heeft een eigen ontwerp voor hoe zijn knop eruit moet zien. Jan Siebold tekent hem na in het verkoopboek, iets tussen een lelie en een vliegtuigje.

Eigen ontwerp van een vlaggenstokknop³¹



In 1921 koopt elektricien A.M. Bosma 3 vlaggenknoppen voor f 2,25. Men mag aannemen dat ze bedoeld zijn voor de vlaggenmasten die de gevel van zijn zaak sieren³².

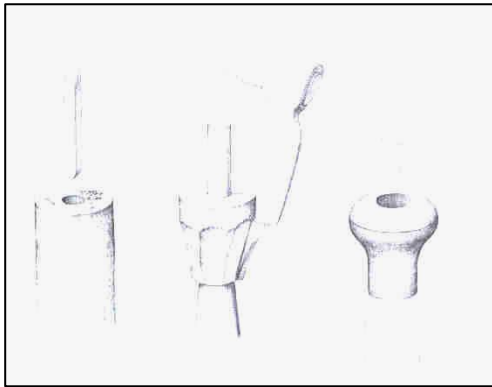
In de periode 1921-1927 worden 35 knoppen verkocht voor een gemiddelde prijs van 30 cent. De prijzen verschillen sterk, afhankelijk van de omvang van de knop en of er een schijf in zit. De prijs die aannemer Hillebrand Visser op 26 augustus 1925 voor een *vlagknop* betaalt, is verhoudingsgewijs hoog: drie kwartjes. Maar die knop is dan ook verguld!³³

De meest illustere klant voor een vlaggenstok is Fedde Schurer. De onderwijzer, dichter en gereformeerde 'dissident' komt op 9 juli 1927 bij Jan Siebold langs voor een *Vlaggestok m/knop en lijn* voor f 2,50. Hij is op dat moment in dienst bij de christelijke lagere school, maar nog niet openlijk in conflict met het schoolbestuur. Die problemen ontvouwen zich twee jaar later. Het is de vraag of Fedde zijn vlaggenmast voor een bijzondere gelegenheid aanschafft. Een landelijke feestdag komt in juli niet voor. Mogelijk is hij bestemd voor de nieuwe locatie van de christelijke school aan de Zwarteweg³⁴.

Vlaggenmasten (met knop en eventueel standaard) zullen tot in de 21e eeuw goede producten van de fa. Wed. S.J. de Vries blijven. Jan Siebolds kleinzoon Carol de Vries leert in zijn jonge jaren van zijn vader in Amsterdam en bij Buit in Zwartsluis om vlaggenmasten te maken en te schilderen. Carol zal er honderden in Amsterdam aan de man brengen³⁵. Anno 2001 ligt een rij lange vlaggenmasten op de zolder van zijn huis aan het Singel, als een reuzemikadospel. Om er met zijn tweetjes de oude boekhouding van zijn grootvader en overgrootmoeder weg te kunnen halen, moeten we over de vlaggenmasten heen stappen.

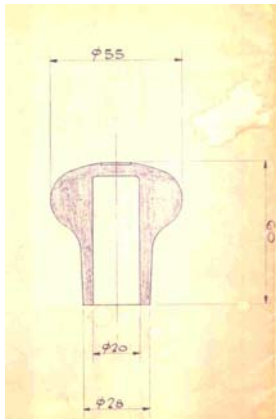
Druiven, knikkers, kralen en kloten

In de mastmakerij is het personeel heel wel in staat het hout tot geheel bolvormige producten te bewerken. Behalve knoppen zijn dat ook druiven, knikkers en kloten. Het zijn, zoals Gurbe van Brug vertelt, de krullenjongens die de meeste van deze kleine ronde producten uit een tak hakken en aan de draaibank draaien³⁶.



Het draaien en hakken van een druif: Een druif die draaiden we uit een ieperen takje, moesten we 'n gat in boren, dan de scheve kanten afzagen en dat kwam dan op een stempeltje, en dan draaien. Dat was 't eerste wat je leerde³⁷

In 1927 gaan in totaal 116 druiven van de hand. In de periode 1921-1927 worden ten minste 511 druiven verkocht, voor zover de verkoopboekhouding vermeldt. Afnemers zijn vooral werven, maar ook vrachtschippers want ook op vaarbomen steken druiven. De gemiddelde prijs is bijna een stuiver. De druif is het enige product met een soort eenheidsprijs. In 1921 is die 8 cent, in 1923 7 cent en in 1927 steevast een stuiver. Alleen schipper Landmeter uit Gorredijk betaalt minder: voor honderd druiven f 4,50³⁸. Dat is dus 10% kwantumkorting. Honderd druiven is erg veel voor een schipper. Heeft Landmeter ook een winkel?



Moderne vlaggemastknop en druif, in 1978 voor de fa. de Vries ontworpen door Hampson Composites Ltd. uit Engeland³⁹

Kralen, ook wel kloten genoemd, zitten als in een snoer aan de rakband vast, die de verbinding vormt tussen grootzeil en mast, zodat dat zeil soepeler langs de mast op en neer glijdt. Een vaste afnemer is zeilmaker M.F. de Vries. In 1927 koopt hij o.a. 80 *Esschen Kralen* (2.20 uur draaien) voor f 2,80⁴⁰. Ze zijn wellicht bestemd voor het zeil van een tjalk, want een tjalk had altijd kralen om de ra[k]band. Kralen worden ook aan vissers verkocht, maar niet voor hun schuiten. Een visser had nooit geen kralen in de ra[k]banden want die knapten altijd. Door het vele slingeren (Gurbe van Brug)⁴¹. De kraal die visser Teade Wouda (LE 2) in 1927 koopt, maakt onderdeel uit van een pomp die mastmaker Cees Bosma repareert: 'kraal, emmertje zuiger, vet en hennep, 2 uur werkloon CB: f 3,20⁴².

Grotere hoeveelheden knickers of kralen en druiven en knoppen kunnen in de twintiger jaren machinaal worden gedraaid. In Rinsjes tijd moet dat nog handmatig. Wanneer het druk is, besteedt ze dan ook een deel van de productie uit. In het voorjaar van 1899 vervaardigt G. IJ. Schilstra, mast- blok- en pompmaker uit Terherne, 500 druiven voor *f* 9,00 en 1000 koralen, zoals ze dan ook wel heten, voor *f* 9,00⁴³.



Wed. Oppedijk levert houtwaren aan het filiaal in Heeg van Mej. Wed. S. de Vries, Mastmakerij⁴⁴

Recht hout

De mastmakerij verkoopt zo voornamelijk rondhout en ... rond hout. Maar niet alleen. Kapitein Rienksma van de *Lemmer II*, een stoomboot op Amsterdam van de Groningen-Lemmer-Stoombootmaatschappij, koopt in 1922, 1923 en 1926 iepen of vuren wrijfhouten⁴⁵, die hij langs de huid van het stoomschip laat hangen. Het zijn planken aan de buitenzijde van een schip opgehangen of bevestigd om de scheepshuid te beschermen bij contacten met andere schepen, de kademuren enz.⁴⁶. Wrijfhout dient dus als een dun stootkussen. Het iepen, een product van eigen bodem, goedkoper dan grenen, is zeer geschikt als wrijfhout *daar het een vrij hard en zeer taai hout is en groote weerstand tegen splijting biedt*⁴⁷. Alle grote stoombootkapiteins die klant zijn, komen wrijfhouten op de Polderdijk halen. In 1927 worden er 64 van afgezet:

Verkochte wrijfhouten 1927	aantal	prijs	gemiddeld
essen	16	36,50	2,28
iepen	27	48,75	1,81
vuren	21	21,75	1,04
Totaal	64	107,00	1,67

Zo is er meer vierkant hout. O.J. van der Baan in Drachten haalt drie nieuwe slagersblokken bij Wed. S.J. de Vries. Dat zijn de massieve houten tafels waarop het vlees ligt dat slagers met harde klappen staan te bewerken⁴⁸. Kapitein Hartsuiker van de Maatschappij *Texaco* koopt

een kist van *f* 30,- voor in zijn kajuit. Met voor *f* 3,50 ijzerwerk erop moet dat een fraaie scheepskist zijn.

Obbe Meering, eigenaar van een automobiel- en motorhandel op de Nieuwburen⁴⁹, is op 1 juli 1925 bezig een trekker te repareren en heeft daar tractorhout voor nodig, mogelijk om voor de wielen te kunnen leggen⁵⁰. Ook dat is in voorraad op de Polderdijk⁵¹. En zeilmaker Metten de Vries krijgt voor zijn huis een nieuw tuinhok met twee paaltjes, waarvan de ene uit *zijn eigen oude paal* gezaagd is en de andere uit een nieuw Amerikaans grenen stammetje, met plankje erbovenop⁵².

Het filiaal Amsterdam zit ook nog met partijtjes resthout opgescheept van Amerikaans grenen, iepen en essen⁵³:

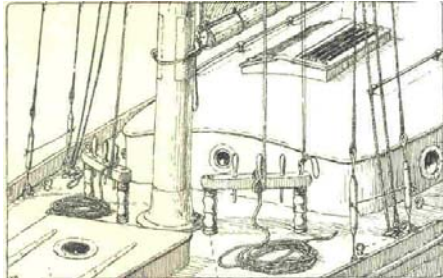
Divers hout in het filiaal Amsterdam 1924	
1 Am. Gr. Rib 7.50 12 x 12½/½ cm	12,50
2 Am. Gr. Latten 5 Mtr 5 cm	1,50
Partijtje Iepen Wiggen Kophout Waarde 20,-	20,00
6 Handspaken	6,00
12 Esschen Wipstokken 2.50 4 x 10 c/m	12,00
11 " ronde brugstokken 1.50 5 c/m	11,00
[] Esschen Latten 5 Mtr 3 c/m	5,00

Er liggen of staan in de mastmakerij en het magazijntje in Lemmer nog mestschotten, grote iepen delen, gekantrechte vuren achterplanken, keggen om het dekzeil over de luiken vast te zetten, een partij iepen kophout en *een dubbele vokkestokklos*⁵⁴. De duurste planken zijn van eiken of beuken. Het eiken is afkomstig uit Rusland of Duitsland: *Het Russische of zogenoemde Noordsche eikenhout is fijner dan het Rijsche. Het inlandsche eiken is goed van hoedanigheid maar warrig, grof en weinig voor handen (Kloes)*⁵⁵. De meeste eiken in Nederland zijn al geveld, o.a. ten behoeve van de bouw van scheepsrompen. Maar een enkele hout-handelaar, zoals Wicherson & Zn. uit Steenwijk, specialiseert zich in de *handel in inlandsch hout*. Vandaar de naam van zijn stoomzagerij: De Eikel. Rinsje haalt bij hem wat eikenhout⁵⁶.

Aan de schippers Touwen en Schuitema levert Jan Siebold in 1924 een nagelbank, elk voor *f* 4,50. Een nagelbank staat naast de mast op het dek en is voorzien van opstaande houten pennen, de korvijnnagels, waar een touw op te beleggen is. Zo'n houten pen is behoorlijk zwaar. In 'Op Hoop van Zegen' van Herman Heijermans slaat Geert zijn kwartiermeester met een korvijnnagel buiten westen⁵⁷.

Zoals in hoofdstuk 2 verteld is, noemt Jan Siebold korvijnnagels in voorraadbeschrijvingen een keer Calvijn- en een keer Colijnnagel. Dat is nog niet alles. Bij de opmaak van de inventaris op 1 januari 1927 heet de houten pen zelfs konfijtnagel. Op het moment dat die term genoteerd wordt, is het oudjaar; misschien komen er die avond wel gekonfijte vruchten op tafel. Deze derde variant op het woord korvijnnagel bevestigt het vermoede-

den dat het niet om verschrijvingen gaat, maar veeleer om grapjes die op de werkvloer worden gemaakt en door Jan Siebold in de inventaris overgenomen. 'Gooi die Calvijnnagel even deze kant op.' 'Ja, ja. Hier komt je Calvijnnagel al aan.'



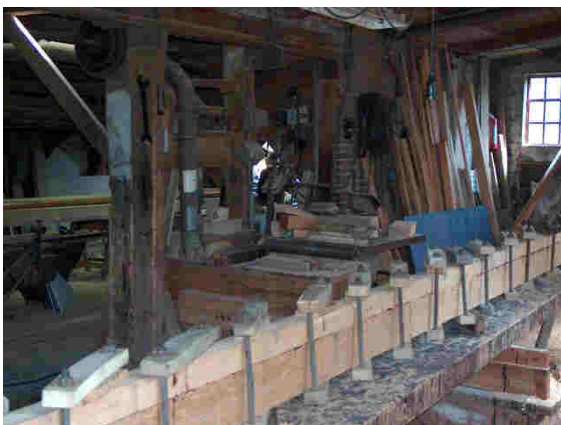
Aan weerszijden van de mast een nagelbalk⁵⁸. Aan de opstaande pennen, de korvijnnagels, zijn een los touw, de zeilval en (rechts) de vlaggenlijn belegd. (Wie heden ten dage de mastmakerij van Van der Neut in Lemmer bezoekt, ziet de fraai gevormde nagels in de etalage liggen)⁵⁹

Het meest bijzondere hout dat Jan Siebold in voorraad heeft, is een brok barnsteen van 2 kilo (inkoopwaarde f 2,50), een *van een voorwereldlijke dennensoort afkomstige, fossiele, doorschijnende, gele tot goudbruine, harde hars, vooral in en bij de Oostzee gevonden, ook ambersteen genoemd, gebruikt tot het vervaardigen van halskralen, oorsieraden, reukflesjes, sigarenpijpjes, enz.*⁶⁰.

Al wat rest zijn spaanders

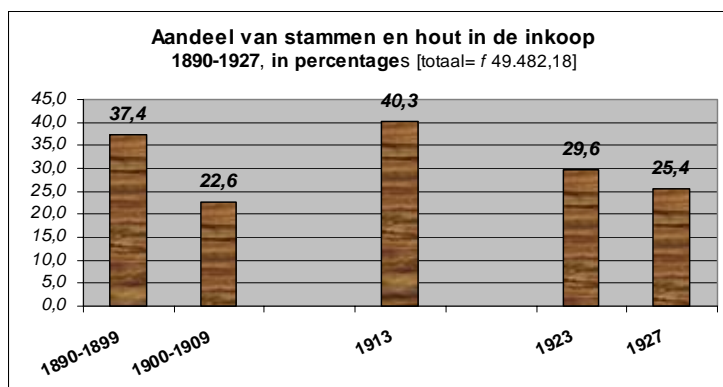
Het werk van de mast- en blokmakers levert een handig bijproduct op. Waar gehakt wordt, vallen immers spaanders, en manden en karren vol spanen worden twee, drie keer per week naar de Centrale Bakkerij in Lemmer gebracht, waar ze de broodovens ingaan. Evenzo neemt zeilmaker M.F. de Vries korven kapspanen af. Voor zijn taanketel⁶¹? De inhoud van de karren vol houtkrullen (draaimot) die naar de firma's Joh. de Jager en Poppe de Rook worden geduwd, zal als brandstof dienen voor het roken van vis in hun bokkinghangen⁶².

Voor de ovens van de bakkers in Lemmer zijn die spanen hoogstens aanmaakhout. Hun normale brandstof wordt gevormd door takken, die vrachtschippers uit Gaasterland aanvoeren. Liggend in de Luts, een sloot bekend van de elfstedentocht, laden zij hun tjalk vol met takkenbossen uit de wouden in de omgeving. Ze vervoeren die naar bakkers in de hele Zuidwesthoek en verder⁶³. De fa. Wed. S.J. de Vries & Zn. heeft tenslotte nog een bestemming voor zijn bedrijfsafval: de fa. Wed. J. Huisman in Zwartsluis, een snipperfabriek⁶⁴.

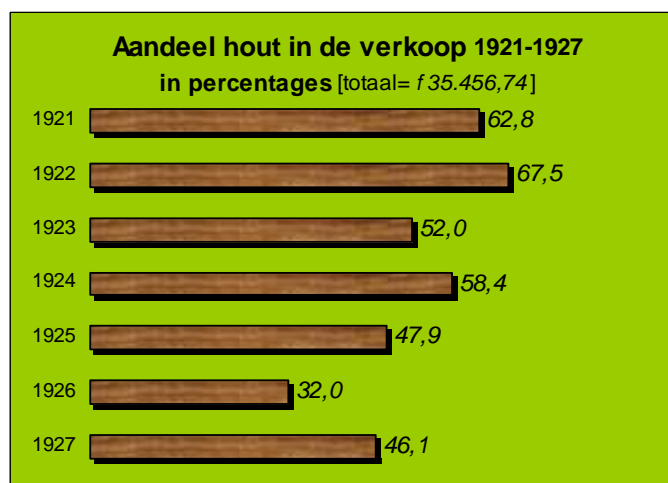


Divers hout in de mastmakerij van Van der Neut⁶⁵

9 Hout: de cijfers

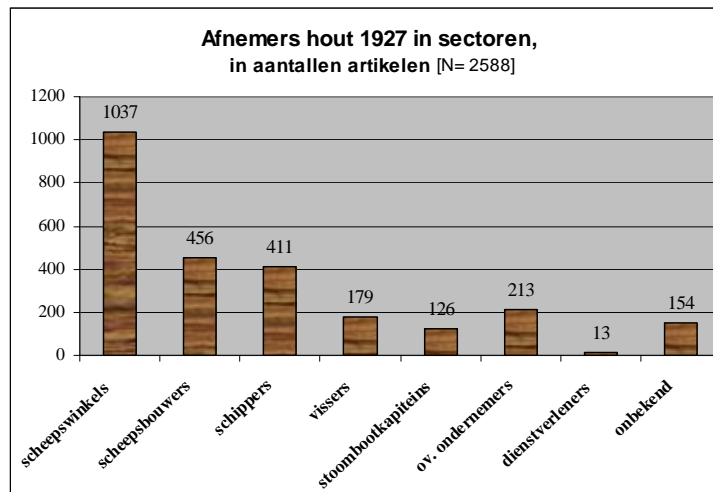


De productgroep hout, waarin alle stammen, masten, bomen, stokken bij elkaar zijn genomen (alleen houten blokken en pompen vallen erbuiten), is de grootste in de in- en verkoop van de fa. Wed. S.J. de Vries & Zoon. De staafdiagram toont dat ze in de tijd van Rinsje jaarlijks goed is voor ruim een derde tot bijna de helft van de aanschaffingen. In de loop van de jaren twintig van de vorige eeuw daalt het percentage¹. De verklaring moet gezocht worden in de neergang van de houten zeilvaart ten tijde van de opkomst van de ijzeren stoomschepen. In deel 2 komt dit opnieuw ter sprake. Overigens is er voor de daling van de houtinkoop in 1927 nog een reden: met het oog op de aanstaande verhuizing naar Amsterdam, vult Jan Siebold de voorraad niet meer aan. Hij koopt alleen nog hout wanneer er direct een klant voor is.



In de verkoop 1921-1927 vormen de eigen producten van de mastmakerij verreweg de grootste productgroep². Maar het aandeel van die rondhouten producten in de omzet loopt geleidelijk terug tot onder de 50%. De verklaring ligt opnieuw in de terugval van de zeilvaart. De hoge rondhoutomzet van 1922 en de lage van 1926 springen eruit. Deze piek en dit dal hebben te maken met verschuivingen in de aankopen van bottermasten door werven aan de Gouwzee³.

De percentages van de omzet liggen aanmerkelijk hoger dan die van de inkoop in de vorige grafiek: ruim 20%. Dit verschil wordt voor het grootste deel verklaard door de meerwaarde die het werk van de mastmakers aan de ingekochte materialen toevoegen.



(N = totaal aantal verkochte artikelen)

Gerekend naar omzet zijn de scheepswerven en rederijen de grootste afnemers van de producten van de mastmakerij, maar gerekend naar aantallen artikelen zijn de winkels in scheepsbenodigdheden in de diverse Friese en Nederlandse havens de grootste kopers. Zij nemen in 1927 tezamen meer dan duizend haakstokken, vaarbomen en roerriemen af⁴.

De een zijn nood is de ander zijn brood

Een deel van de omzet van rondhout wordt gegenereerd door de acute nood van de klant. Vanzelfsprekend profiteert de mastmakerij, zoals de hele 'scheepsverzorgende industrie' profiteert van de schade van schippers. Laveerproblemen in de als lastig bekend staande haven van Lemmer maken op een keer dat *De Hoop* (LE 12) van Joh. H. Visser op de dam vastloopt waardoor *het roer van de kont raakt*⁵. Slecht weer vermenigvuldigt de problemen. Burg. Kallenbach klaagt dat *het bij stormweer met groote moeilijkheden gepaard gaat, de haven te verlaten en de kans op averij zeer groot is*⁶.

Buitengaats is het dan nog gevaarlijker. In 1906 overvaart het Duitse stoomschip Taygeta midden op de Noordzee de Urker botter UK 52. Schipper Toon Bakker drijft urenlang rond met zijn 13-jarig neefje Dubbele op zijn rug, die zijn handen om zijn ooms hals heeft geslagen. Ze blijven in leven door zich vast te houden aan een kluijfokpaal totdat de reddende UK 138 verschijnt⁷.

In de nacht van 28 op 29 december 1914 raast een zware storm over ons land. *Te Lemmer zijn de visschersschuiten in de haven van hun touwen geslagen tegen den steenen havendam. Botters van de heeren Mol en Snoek uit Volendam zijn gezonken.* De opvarenden worden gered. Van de Lemster vissers zijn Fimme Bootsma (een klant van Jan Siebold) en Jilling Kingma het zwaarst getroffen. Hun verzoeken om schadevergoeding (f 55,- en f 25,-) wijst de burgemeester af. Voor een collecte wegens orkaan wordt wel vergunning verleend⁸.

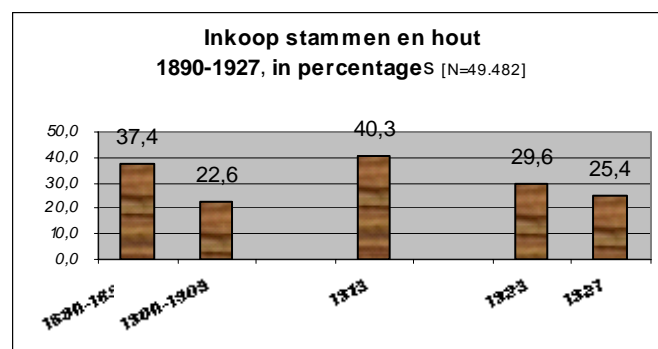
Een jaar later is het bij de beruchte overstromingsramp van 13 januari 1916 weer raak, en nog veel erger. Delen van Waterland, de Veluwe en de Kop van Overijssel overstromen en op

Marken verdrinken 17 mensen⁹. In Lemmer zijn geen slachtoffers, maar het scheelt weinig en de schade is groot:

’t Was vliegend stormweer uit zuidzuidwest. ’t Water donderde zo hoog, dat de dam stond d’r een meter onder. Dat d’r stond een zee! [...] D’r waren d’r een stuk of wat die hadden mekaar in de grond gerost. Nou d’r zat een twintig, dertig schuten op de kade, die is anders toch wel een meter of vijf boven de waterspiegel. [...] Die stonden in ’t gras van die nettendrogerijen. Achter in de haven waren van die spekbakken, nou, d’r was d’r eentje, daar hebben we veertien dagen naar gezocht, die was ook gezonken. We hebben ‘m op het laatst gevonden met de mast en alles d’r af. [...] De hele Zuiderzee werd volgestouwd. Verschrikkelijk veel hout dreef op zee...¹⁰’

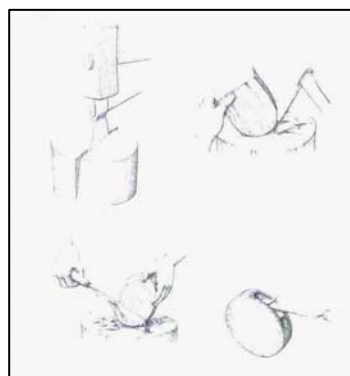
Al die masten die in een enkele nacht in wrakhout veranderen behoeven vervanging. Hoewel de schuit van een visserman doorgaans niet verzekerd is, moet hij op zijn minst een nieuwe mast laten plaatsen om weer buitengaats te kunnen vissen. Hij kan zijn schuld bij de plaatselijke geldschieder vergroten of een beroep doen op het *mastfonds* dat in Lemmer opgericht is¹¹ en dat wel voor een groot deel op de Polderdijk zal zijn besteed. Ook Volendam heeft zijn *mastfondsen* en in Urk is sedert 1914 sprake van een *averijfondsen*, opgezet door de visserijvereniging¹². Jan Siebold noemt dat *mastefonds*. Het keert hem in 1925 een bedrag van f 258,- uit voor een nieuwe mast die hij naar het eiland laat vervoeren waar hij vervolgens op de werfhelling van Hakvoort in de getroffen vissersschuit wordt gezet¹³. Het jaar daarop betaalt het mastfonds van Volendam f 275,- aan de fa. De Vries¹⁴, ongeveer de prijs van een *pitch pine* bottermast. Ook vrachtschippers lijden schade door de weersomstandigheden. De *Algemeene Scheepvaart Mij "Flevo"* betaalt met verzekeringsgeld een *schadevergoeding mast* aan Jan Siebold voor een van haar stoomboten, waarschijnlijk de *Flevo IV*¹⁵.

De boekhouding van de verkoop van nieuwe masten door de firma Wed. S.J. de Vries vertoont pieken die kunnen wijzen op verhoogde activiteit na zwaar weer¹⁶. Zo worden eind maart-begin april 1922 vijf masten, een giek en een gaffel geplaatst tegen gemiddeld 1,5 per maand in heel 1922. Oktober 1924 is een topmaand met zes verkochte masten, tegenover negen in de rest van dat jaar. Hier pas wel voorzichtigheid: de aantallen zijn te klein om verregaande conclusies te kunnen trekken. Omzetgegevens uit de jaren met zware storm (1915 en 1916) of ijsgang (1928) ontbreken.



10 De blokken

Een van de mastmakers van weduwe de Vries is ook maker van blokken, de draaiende geleiders van het lopend want, in de volksmond¹ katrollen geheten. Van ongeveer 1913 tot 1920 vervult Teake Bijlsma die functie. Wanneer in 1981 het kledingmagazijn Schirm in Lemmer na verbouwing heropend zal worden, komt er een door Teake gemaakt takelblok te voorschijn, afkomstig uit de werkplaats van Wed. de Vries. Het bevindt zich onder de aangeboden cadeaus en is *een nog volkomen gaaf stukje vakwerk*². Na Teake Bijlsma voert Gurbe van Brug het vakwerk uit. Hij houdt het als blokmaker vijftig jaar vol³, een jubileum dat maar zelden voorkomt! Dankzij Gurbe zal de kennis over het ambacht voor het nageslacht bewaard blijven⁴.



*Het maken van een blok*⁵

Het maken van een blok gaat als volgt. Van een essen stammetje zagen twee man met een spanzaag een dikke schijf. De blokmaker klooft deze schijf dwars door het hart tot twee moten. Van een moot hakt de blokmaker de hoeken af die hij met een mes bewerkt tot er een ronde zijkant ontstaat. Met een boor en een guts opent hij de zijkant. Zo maakt hij de massieve moot hol en scheidt een binnenruimte voor de schijf. Vanaf een platte kant gaat een as, door de smid gemaakt, dwars door het midden van het blok. Om de as draait de schijf in het blok. En op de schijf ligt het touw.

Tussen twee wangen

Het hierboven geschetste procédé is het oorspronkelijke. Vanaf zeker moment vervaardigt de blokmaker de blokken niet meer uit een massieve moot, maar uit twee losse zijkanten, de wangen. Ze zijn van gezaagde dunne plakjes opgebouwd en met bruggen zo verbonden dat de schijf er vrij in kan draaien. Een meetlint komt er bij de oude noch de nieuwe werkwijze aan te pas: *De blokmakerij, dat ging allemaal op 't oog*. Tot zover de uitleg van Van Brug. Een paar keer staat zijn naam als maker van een blok in de boekhouding vermeld, onder andere in 1927: *Kruisblok 30 cM schijf 5/8 " 4½ uur v B. f 15*. De koper is H. Wortelboer uit Alkmaar, zeilmaker en winkelier in scheepsbenodigdheden⁶.

Een blok kan meer dan één schijf 'behuizen'. Door een tweeschijfsblok kan de schipper dus één lijn twee keer scheren. Jan Siebold verkoopt in 1927 twee drieschijfsblokken, een van 3½ duim aan de Heerenveense aannemersfirma Dikkerboom en een van 9 duim aan de fa. Gebr. de Vries in Leeuwarden, die waarschijnlijk een winkel in scheepsartikelen drijft. Meer dan drie schijven per blok komt in het archief niet voor⁷. Alleen onder de laadboom op de Polderdijk hangt een vierschijfsblok.



Onder de laadboom op de wal hangt een takel met boven een vierschijfsblok met buitenbeslag en haak en onder een drieschijfs- met haak en hondsvot waar het vaste part van het touw aan bevestigd wordt⁸

Pokhout van Wed. Gras, werf De Juffer

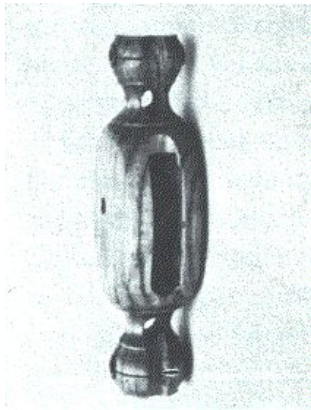
Rinsje koopt het voor de blokken benodigde essenhout van houthandelaar C. Zwanenburg in Amsterdam, I.J. Tinga in Groningen, *Stoomlintzagerij voor teak, eiken, ijpen, esschen, beuken, vuren, greenen en notehout*⁹ en één keer van een schipper Siebenga van vrachtschip *Elisabeth*. Erg vaak komt essenhout niet in de rekeningen voor. Het wordt dan ook wel eens contant afgerekend: *het kwam van overal. We rooiden 't zelf wel bij de boeren. En 't kwam ook wel uit Frankrijk of Zeeuws Vlaanderen. Fries essen was blanker, dat uit Zeeland altijd brui-ner*¹⁰.

De houten schijven zijn van tropisch hardhout, namelijk pokhout, een uiterst harde en om zoo te zeggen volkomen onspijtbare houtsoort van donker groenachtige kleur met een eigenaardigen reuk en op het gevoel zeer vetzig. Het pokhout is afkomstig van den West-Indischen guajakboom die voornamelijk op Haiti, St. Thomas en Jamaica voorkomt¹¹. Volgens Gurbe van Brug was Jamaica-pok 't beste. Dat gebruikten we altijd. Alleen voor jachten maakten we wel blokken van palmhout¹².

Het luxe palmhout komt eenmaal in de inkooprekeningen voor. Willemsz. & Morel, (v/h H. Rijfsnijder), Pakhuis Keulen te Amsterdam, *Harde houtsoorten, Bindrotting, ruw en gewaschen Vlechtband, Stroovlecht, Japansch Bamboe, ook gespecialiseerd in Fijne houtsoorten, Hengelriet en Malaccastokken* en ook nog in alle soorten van *Slijp-, Wet- en Oliesteenen* levert het. Maar Rinsje koopt er voornamelijk pokhout: *184 kilo Pokhout ad 0,10: f 18,40*¹³, evenals bij Wed. Gt. Gras & Zoon, Werf De Juffer, *Handel in harde Hout-waren* te Zaandam: *2 stuks pokhout, 41 kilo, f 10,- per 50 kilo: f 8,20.*

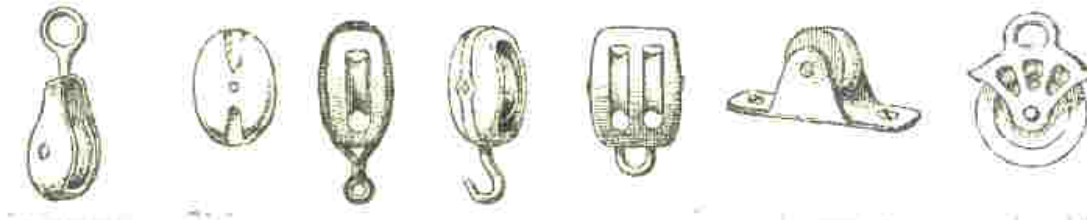
In Gurbes herinnering komt het meeste pokhout uit Zaandam, maar ook Zwanenburg uit Amsterdam en Tinga uit Groningen leveren het. De laatste voegt aan vijf brokken pokhout (77 kilo voor f 8,47) toe: *Mejufvrouw! Bij meerdere bestelling is de prijs f 6,00 per 50 kilo*

beneden de 200 kilo's, bij eenige partij f 5,50 per 50 kilo, onder nadere aanbeveling, ook kunnen wij u het hout wel in schijven zagen, verzoeken dan de dikte en de breedte op te willen geven¹⁴.



Een dubbele kattenkop¹⁵

Op dat laatste voorstel gaat Rinsje zeker niet in. Geen blokmaker werkt met andermans schijven, het zagen wil hij zelf doen, want het is niet zonder risico. Zelfs pokhout kan een zwakke plek hebben. Dat is in 1927 het geval met de schijf van een schulpblok. Hij hoort bij de *Giek 5½ M lang 13 cM ø* die Andries de Jong, bijnaam Pippie, voor zijn *LE 42, Goede Verwachting*, koopt. Een schulpblok dient voor het reven van het zeil. Het is een blok waar een steekbout dwars doorheen gaat. Jan Siebold heeft bij de verkoop aan Andries de Jong voor zichzelf een notitie gemaakt: + *nieuwe schijf (was geen best stuk hout)*. De Jong hoeft die schijf niet te betalen, wel de rest van het blok: f 1,25¹⁶.



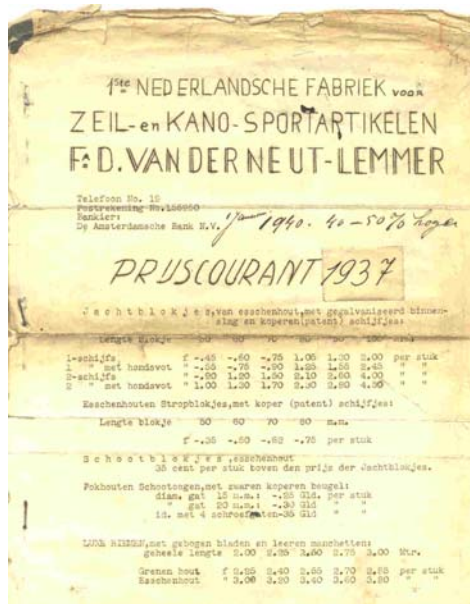
V.l.n.r.: gegalvaniseerd ijzeren blokje, blok met groeven voor touwstrop, touwstropblok, eenschijfsblok, tweeschijfsblok, rol voor op het dek, licht metalen blok¹⁷

Hakblokken, vioolblokken en blokken met staarten

De blokmaker bedient elk type zeilschip dat de Noord-Nederlandse wateren en de Zuiderzee bevaart. *Blokken maakten we voor boeiers, schoenders, grote tjalken, loggers, aken, botters maar ook voor hele kleine tjottertjes. Ach, ze waren hetzelfde van vorm, alleen andere maten.* Halstalieblokken en stagblokken in de mast komen op de schepen van alle klanten voor. Botters hebben een fokkeblok, schapekop, gewone een- en tweeschijfs- en hakkeblokken (schootblokken). Verder natuurlijk een vioolblok, dirksblok met 1 of 2 blokken, al naar ge-

lang ze hijsen moesten. *Schoenders hadden blokken van wel 32 cm groot, voor 't zeil ophalen* (Van Brug)¹⁸.

Sommige blokken hebben een bijzondere vorm. Een staartblok is een soort stropblok waarvan het omhulsel niet van metaal is, maar van touw dat in de lengte strak om het blok is gesplitst. Om het stropblok aan een rondhout of lijn te bevestigen zit er meestal een lus aan, maar in het geval van een staartblok een los eindje touw, van-daar zijn naam¹⁹. Marten Raadsveld, bijnaam *Lytse*, koopt in 1927 een *Eénsch[ijfs-] staartblok 5½ dm, Bek. Schroef+ Loosend' (f 3,90)* voor zijn ijzeren aak LE 10²⁰.



Getypte prijscourant van De Vries' opvolger in Lemmer, de fa. D. van der Neut, die in 1937 nog blokken van essenhout en schootogen van pokkenhout zal leveren. Er zijn in dat jaar weinig wijzigingen. Het jaartal 1937 is op een stukje papier op een vorig jaartal geplakt. In januari 1940 echter schrijft Van der Neut er forse prijsstijgingen bij²¹

Het hakblok loopt eveneens uit in een staart. De schipper kan er de grootschoot op beleggen²². Vishandelaar en -roker Joh. de Jager laat in 1922 een hakblok door De Vries herstellen²³. Is die bestemd voor de schuit van een van de vissers die bij hem in het krijt staan of zeilt de handelaar zelf?

Zeilmaker K. Duinker in de Texelse havenplaats Oudeschild bestelt veel hakblokken. In 1927 bijvoorbeeld: 1 tweeschijfs-hakblok 9 duim met oog, 1 idem 8½ duim en 1 tweeschijfsblok 9 “ met losse haak, *alle [met] gebuste schijven en roefjes*, samen voor f 18,60²⁴.



Hakblok met haak in de Lemster Oudheidkamer²⁵

Soms is er geen ruimte voor een dik tweeschijfsblok. Voor die situatie is een dun blok ontwikkeld, het vioolblok. In de holte van dat fraai gevormde blok liggen de twee schijven niet naast elkaar, maar in elkaars verlengde. Doordat de twee schijven van ongelijke grootte zijn, ontstaat de typische vorm van een viool.



Een oud tweeschijfsstaartblok uit Lemmer²⁶, mogelijk door Gurbe vervaardigd

Als Jaap Bakker in 2004 rondleidingen voor kinderen houdt in het Juttersmuseum in Oudeschild, legt hij op zeker moment een reusachtig vioolblok op zijn schouder. 'Wat is dit dan?' vraagt hij de kinderen. Er is altijd een slimme bij die roept: 'Een blok meneer!' 'Nee', zegt Bakker dan, terwijl hij een strijkende beweging met zijn rechterarm maakt, 'een viool!'²⁷.

Jan Siebold verkoopt voor zover bekend slechts twee losse vioolblokken in de periode 1921-1927, en wel aan Eize Wind uit Lemmer, de schipper met de mooiste naam²⁸. Veel meer gevraagd zijn de dubbele blokken waarin de schijven naast elkaar draaien. Alleen al in 1927 komen er 74 van zulke tweeschijfsblokken uit de handen van de blokmaker, waarvan tenminste één met hondsvot²⁹.



Drieschijfsblok naast tweeschijfsblok uit Lemmer³⁰

Tweeëntwintig blokken voor Gebr. de Boer

Vaak levert de firma Wed. S.J. de Vries in één keer alle blokken aan een werf voor een nieuw schip dat op stapel ligt. In 1927 betreft dat de volgende blokken en werven:

- een motorboot bij A.T. v/d Werff Scheepsbouw in Stavoren voor een onbekende schipper,
- een motorboot die Gebr. de Boer in Lemmer voor de gebroeders Kuperus bouwt, die de beurdienst Kampen-Lemmer onderhouden,
- het zeilschip Westerdijk voor een onbekende schipper, ook bij De Boer,
- het nieuwe zeilschip van de Hoogeveense schipper Jan Gort op de Drentse werf van Eikelboom & Co en
- de Zierikzee, een aak gebouwd door de gebr. de Boer vermoedelijk voor een Zeeuwse mosselvisser³¹.

In de spelling en afkortingen van het verkoopboek luidt die laatste levering als volgt³²:

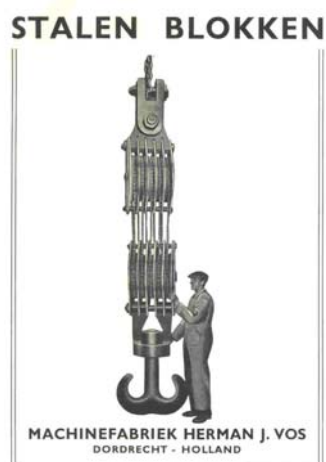
Houten blokken in het tuig van de Zierikzee, Gebr. de Boer, Lemmer
3 Nokval[blokken] 1sch 7 "
1 Kraanlijn[blok] 6½ "
2 Kraanlijnloopers 6 "
2 Nokval 6 "
2 Zeilsval 6 "
1 Schulp aan Giek
2 Katteval 4½ "
2 Reeftalie 4½ "
[1] Zeilschoot-2sch. 7 "
[1] " met hak
[1] Vokke " 6 "
[1] " (Tweeschijfs) met hak
1 Twee[schijfs] 5 " voor hak
2 éénsch " " "
Alles compleet met ijzerwerk f 96,61

De dubbele aanhaling is ook hier het gebruikelijke teken voor duim (1 duim = 2,5 cm). *Sch.* staat voor *schijf*. De *kattenval* haalt de hoek van het grootzeil op. Met de reeftalie zet men de schoothoek vast aan de giek na het laten zakken van het zeil. Daarna kan het zeil worden gevouwen en aan de giek gebonden. Een *talie* of *takel* is een samenstel van touw en blokken dat de benodigde trekkracht verkleint, zoals de lagere versnelling op een fiets³³.



De takel van de laadboom op de kade leverde (4x3=) twaalfmaal krachtsvermindering (minus wrijvingsweerstand)³⁴

Deze order van Gebr. de Boer houdt dus het maken van 22 blokken in voor een schip tegen een gemiddelde prijs van f 4,40 per blok, inclusief ijzerbeslag. Die prijs ligt hoger dan wat in dat jaar gemiddeld voor een blok wordt gevraagd: f 3,99³⁵.



Stalen takel in advertentie uit 1955³⁶

Een jufferblok, een snarsrol en een rammelwiel

Het zogenaamde jufferblok heeft niets te maken met de spar van een zekere dikte die juffer wordt genoemd. De term verwijst naar de vorm zoals vioolblok en kattenkop. Een jufferblok is een buitenbeentje onder de blokken in de zin dat hij schijfloos is. Voor de touwdoorvoer heeft hij drie of meer gaten.



*Een jufferblok: daar komt een stijve talie door, de talreep (Huite-
ma)³⁷. De palingschepen van W.A. Visser in Heeg hadden
allemaal jufferblokken voor in de steven, daar ging de voorstag
doorheen. Daar stond veel kracht op, daarom waren die juffer-
blokken van pokhout (Van Brug)³⁸*

Waarschijnlijk is ook de snarsrol die Jan Siebold in 1927 aan Jan de Blauw verkoopt voor zijn houten aak Weltevreden³⁹, een soort blok of schijf. De term komt in nautische lexicons niet voor. Een snars is een verdubbeling van de kop van de voorsteven⁴⁰. Het rammelwiel is een groot soort ijzeren blok. Douwe van der Meer, die een landbouwbedrijf voert in Eesterga, koopt er een voor f 12,50 en schipper Eize Wind een iets grotere (14-duims) voor f 15,-⁴¹.

Een beleefde brief uit Bruinisse

Dat de blokmakerij een zeer gespecialiseerd ambacht is, blijkt uit het aantal *verschillende* blokken dat Teake Bijlsma en Gurbe van Brug uit het essenhout toveren. In 1927 gaat het om veertig blokken met verschillende namen. Neemt men de verschillende onderdelen en accessoires (bek, bus, haak, hondsvot) erbij in beschouwing, dan gaat het om 120 blokken met verschillende vormen. Betreft men ook de grootte van het blok en het aantal schijven erbij, dan omvat de productie zelfs 227 verschillende producten.

Bij gebrek aan verkoopgegevens uit deze periode is niet bekend of Rinsje de blokken aan Bruinisse geleverd heeft en tegen welke prijs. Het is een kleine order waar veel werk aan vastzit. Maar na zo'n nette brief zal ze toch niet weigeren? Overigens is het niet ongewoon dat Zeeuwse vissers in zulke noordelijke contreien komen varen. Het mosselzaad dat ze voor hun teelt nodig hebben, halen ze uit de Waddenzee en de noordelijke Zuiderzee. Deze Van Gilst heeft bovendien nog meer banden met Friesland: hij zeilt met een Lemsteraak, de BRU 24. Van Gilst zal ook in noordelijke wateren zijn einde vinden. Op 3 juni 1926 verongelukt de visser op de Zuiderzee nabij De Ven tijdens een opkomende storm. Hij verdrinkt er samen met zijn zoon Jan⁴².

Er zijn aanwijzingen voldoende dat Teake en Gurbe hun vak verstaan en de blokken van de weduwe wijd en zijd een goede naam hebben. Er is bijvoorbeeld zelfs vraag uit het verre Zeeland. Eén bestelling bereikt Lem-

mer via een brief uit Bruinisse. Het is een heel beleefde brief: *Met dezen richt ik mij zelfen tot u met een vraag aangaande een paar nieuwe takel Blokken, waarmede ik de mast moet strijken, en ophalen. Aangezien daar ik een paar blokken heb, twee schijfers, maar daar ik liever drie schijfers zoudt willen hebben, daar de mast wat zwaar is. Zoo is dan de vraag aan u of dat u een paar nieuwe blokken zoudt kunnen maken als ik de schijfen, ik heb er zes en alle patent schijfen, over stuurde. Zoudt u dan eens niet, zoo vriendelijk willen wezen om mij 't eens te willen laten weten, wat of die zooal ten naasten bij zouden moeten kosten. Zoo Blijf ik dan in afwachting op uw antwoord. Uw Vriend, Adriaan, Cornelis, van Gilst, Pz., mosselschipper, te Bruinisse. [En in een hoekje:] Met ijzerbeslag van binnen⁴³.*

IJzeren blokken

Behalve houten blokken bestaan er ook ijzeren, maar de fa. Wed. S.J. de Vries & Zn. vervaardigt die niet zelf. In juni 1899 bestelt Rinsje een hele reeks ijzeren blokken bij de stoomgrofmederij H.E. Bodewes in Hoogezand-Foxhol (Groningen). De klant hiervoor is helaas niet bekend. De originele bestelling van Rinsje (*Mijn Heer*) is hier met parafrasering weergegeven:

*1 kraanlijntje- of jagersvalblokje,
1 stagkluiwokleider of knikstagblok,
1 kluiwokval[sblok],
1 dito iets groter,
1 fokkeval, dito weer iets groter,
1 katteval[sblok met] haak over, nog 'n nagel, scherp van boven, haak over de nagel.
1 Dirk[sblok] pen 27 cm,
1 Pieke- of nokkeval[sblok],
1 Zeilval- dito haak aan de nagel,
2 topreepblokken in de mast met oog van boven en daaraan een eind ketting van hoogstens 5 v[oe]t met bovenin: [rest ontbreekt]⁴⁴.*

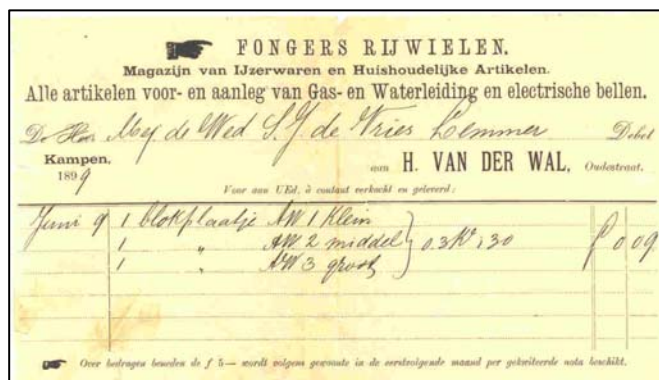
Deze ijzeren blokken geleiden verschillende lijnen (val, reep, lijntje) die de zeilen en het rondhout in positie brengen of houden. Daarbij is dirk een ander woord voor kraanlijn, het touw waarmee men het uiteinde van de giek ophijst⁴⁵.

Een schijf, een nagel, een bek, een bout en een bus

De pokhouten schijven zijn bijna altijd van eigen makelij. Alleen ijzeren schijven en zogenaamde patentschijven, beide sinds 1900 sterk in opkomst, koopt Rinsje wel *en gros* bij de fabriek. In 1899 bijvoorbeeld produceert de machinefabriek Bodewes in Hoogezand in haar opdracht *zeventwintig stuks verschillende soorten touwspoor-schijven*. Ze kosten f 9,58, het mandje van 30 cts. inbegrepen⁴⁶.

Ook blokbussen, beslag met een vaste vorm en maat, worden kant en klaar ingekocht, o.a. bij handelaar Zwanenburg in Amsterdam⁴⁷. Andere losse onderdelen zijn nagels, haken, bekken, bouten en plaatjes. De precieze vorm en functie hiervan laat ik voor wat ze zijn.

De onderdelen worden ook los verkocht, in 1927 bijvoorbeeld zelfs 77 schijven, waarvan drie gegalvaniseerd. Opvallend is wel dat er van deze 77 schijven 42 worden gekocht door vissers, die van 39 andere onderdelen er ook nog eens 28 aanschaffen. Het aandeel van de vissers is bij deze onderdelen dus 55%, resp. 71%. Ter vergelijking: van de complete blokken gaat maar 4,5% naar de vissers. De verklaring van hun grote aandeel in de verkoop van onderdelen is te vinden in hun financiële positie. In een volgend hoofdstuk zal blijken dat veel vissers in deze periode allesbehalve betaalkrchtig zijn. Ze zijn daarom genoodzaakt een oud blok zo vaak mogelijk te herstellen alvorens een nieuw te kopen.



Een ijzeren plaatje is onderdeel van een blok. Het voorkomt inwateren⁴⁸

Als voorbeeld kan Willem R. Toering (botter LE 62, *Soli Deo Gloria*) dienen, die wel heel veel blokonderdelen koopt, zoals blijkt uit een overzicht van zijn aankopen van houten artikelen gedurende vier jaar⁴⁹:

Hout gekocht door Willem Toering [1863-1943] 1923-1927			
1923	4-jan	1 Schijf + nagel	1,05
	30-jan	1 Bek v/e blok versm[eed?]	0,50
1924	1-mei	1 Riem	4,05
	18-jul	2 N[ieuwe] druiven opgez[et]	0,25
	6-okt	4 Schijven + nagels	2,75
1925	18-aug	1 Schijf 10 d[ui]m	0,75
	1-sep	1 Boom 25 [voet] m/t[oon]	3,55
	19-okt	1 Essch[en] Sch[ep]n[et][...]	1,75
	14-dec	1 Steel a[an]/ [Watersch[op]	0,90
	15-dec	1 Snarsrol	1,75
	12-sep	1 Vuren boegspriet	17,00
1926	4-mrt	Schijf	0,70

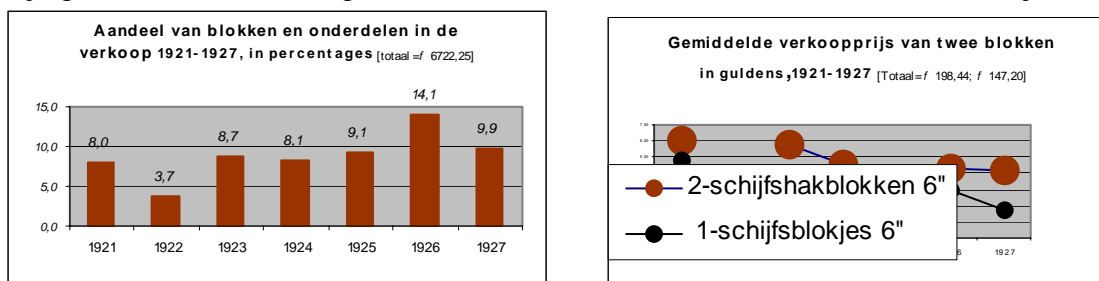
(bedragen in guldens)

De omzet en prijzen van blokken en schijven

Voor de omzet van blokken leggen de opdrachten van scheepswerven, zoals van Gebr. de Boer in Lemmer en de Vries Lentsch in Nieuwendam, de Lemster firma geen windeieren. Van alle 599 blokken die de fa. De Vries in 1927 maakt, nemen de werven zo'n 46% af. De

winkels van scheepsbenodigdheden zijn goed voor 30%, met als grootafnemers Wortelboer in Alkmaar, Gebr. de Vries in Leeuwarden en De Groot, filiaalhouder van Wed. de Vries in Stavoren (*Depot Blokken*)⁵⁰.

Bijlage 6 bevat een volledig overzicht van de in 1927 verkochte blokken en schijven.



Uit de grafiek van de verkoop in de periode 1921-1927 blijkt dat het aandeel van de blokken nogal varieert⁵¹. Het hoogtepunt in 1926 (14,1%) wordt verklaard door de weinige verkochte masten in dat jaar en een grote blokkenorder van zeilmaker Wortelboer uit Alkmaar. De blokken, schijven en andere onderdelen dragen op een vrij bescheiden wijze aan de omzet bij, niet meer dan bijvoorbeeld touw. Vergelikt men de verkoop van blokken met die van het rondhout, dan nemen de blokken een ondergeschikte plaats in: 10% tegenover 51% (omzet 1921-1927).

Verkoopprijzen van twee blokken 1921-1927						
	1schijfsblokje 6-duims			2schijfshakkeblok 6"		
	<i>gemiddelde prijs</i>	<i>aantal</i>	<i>totaal</i>	<i>gemiddelde prijs</i>	<i>aantal</i>	<i>totaal</i>
1921	4,75	1	4,75	6,00	1	6,00
1922	3,00	3	9,00			0,00
1923	3,37	5	16,86	5,75	3	17,25
1924	3,00	11	33,05	4,58	6	27,50
1925	3,04	10	30,40	3,55	5	17,75
1926	3,00	3	9,00	4,25	2	8,50
1927	1,77	25	44,14	4,19	29	121,44
	2,54	58	147,20	4,31	46	198,44

Inzicht in de prijsontwikkeling der blokken is niet eenvoudig omdat er zoveel verschillende soorten en maten zijn. Twee soorten blokken worden echter veel verkocht: eenschijfsblokken van 6 duim en tweeschijfshakblokken van 6 duim.

De gemiddelde prijs van beide ontwikkelt zich globaal hetzelfde als die van het rondhout: een dalende tendens na de eerste wereldoorlog, met een scherpe knik na 1921 (zie grafiek)⁵².

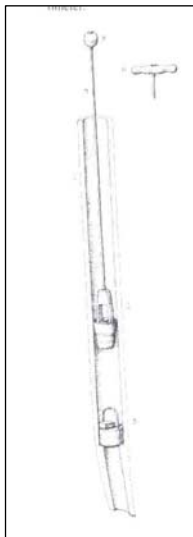


Hakblok met dikke as⁵³

11 De pompen

De firma Wed. S.J. de Vries & Zoon in Lemmer noemt zich vrijwel nooit pompmaker. Dat is een beetje uitzonderlijk, want de meeste bedrijven in haar branche afficheren zich tegelijk als mast-, blok- en pompmaker¹. Gerrit Wiersma en Zn, in Joure noemt zich zo, evenals S.O. de Vries in Ylst, en D.T. Wouters in Bolsward². Hoewel Rinsje en Jan Siebold zich meestal geen pompmaker noemen, zijn ze dat wel. Personeelslid Gurbe van Brug maakt in het filiaal in Heeg pompen voor vissers, binnenschippers en boeren³ en doet hetzelfde in Lemmer na zijn overplaatsing naar het moederbedrijf. De scheepspomp is een rond, houten product van de mastmakerij, dat gecompliceerder is dan een giek, een haakstok of een vlaggenmast. Van Brug: *een pomp [voor vrachtschepen] maakten we van een grenen balkje. We deden dat helemaal ouderwets, we hadden er geen aparte stelling voor: we legden het balkje gewoon op schragen. Pompen voor de visserslui waren altijd van ieperen [=iepenhout]. Grenen pompen scheurden te gemakkelijk. Dan zochten we een stuk hout op dat van onder een beetje krom was. We maakten een gat van 8, 8½ cm met een schulpenboor. Het emmertje liefst zo laag mogelijk*⁴.

De tekening van Peter Dorleijn toont hoe een iepen lenspomp in elkaar steekt:



Een lenspomp met: 1. pomphuis, 2. zuiger, 3. emmertje, 4. stang, 5. kloot en 6. jelt⁵

In de jaren twintig van de twintigste eeuw behoort de pomp nog steeds tot het assortiment, maar het bedrijf zet weinig volledige pompen af, wel veel onderdelen. Schipper E. v.d. Veen uit Lemmer bijvoorbeeld koopt voor zijn motorboot waarmee hij aardappelen vervoert, een nieuwe pompzuiger van 10½ cm⁶. Ook aan de gemeentereiniging worden pomponderdelen verkocht. De dienst beschikt over pompen in o.a. de Tuinstraat en de Parkstraat. Die in de Tuinstraat werkt in maart 1927 niet meer. Jan Siebold stuurt zijn werknemer Frens de Vries eropuit om het toestel te herstellen. Hij zet er een nieuwe zuiger in en voorziet het emmertje rondom van vet en hennep. Jan Siebold declareert 5 uur en vraagt zich af: *Is bij deze 5 of 6 uur het maken emmertje bij?*⁷

Houten pompen en pomponderdelen verkocht in 1927			
	<i>Gemiddelde prijs</i>	<i>Aantal</i>	<i>Totaal</i>
Volledige houten pomp	27,03	4	<i>f</i> 108,10
Slagpomp	17,50	2	35,00
Pomparm (iepen)	3,25	2	6,50
Emmertje	1,26	8	10,10
Kloot/Kraal	0,70	2	1,40
Leer	0,63	19	11,88
Stang	0,50	2	1,00
Zuiger	1,31	13	17,01
Totaal		52	<i>f</i> 190,99

bron: Verkoopboek 1927

In 1927 verkoopt Jan Siebold in totaal vier houten pompen en 48 onderdelen⁸. De inkomsten hiervan bedragen slechts 0,75% van de jaaromzet. Voor de mastmaakster en haar zoon zijn pompen bijzaak.

12 Het ijzer

Ijzer verlaat in vier hoofdvormen de fabriek: als staaf, plaat, draad en buis. Zo noemt de Groningse firma M. Hoen, zich fabriek van *staf- en plaatijzer*¹. Van staven worden bijvoorbeeld hekwerken, nagels en spijkers vervaardigd; van plaatijzer maakt men kasten, deuren en scheepsrompen². Het staf- of plaatijzer dat de basis voor blokbeslag vormt, wordt stort genoemd. Rinske koopt het met name in Amsterdam bij Y.I. Höweler, *Gereedschappen, Koperen IJzerwaren, Spijkers, Draadnagels en Scheepskettingen, Straatluiken, Zinkputbakken en Privaattrechters*³.

Een goed beslag

Het smeden en aanbrengen van het blokbeslag verloopt in enkele stappen. In Heeg doet smid Nauta dit werk voor het filiaal van de firma de S.J. Vries. Hij past de grootte van het beslag aan de diameter van het hout aan. *Als het blok dikker is dan afgesproken, begint hij te mopperen* (Gurbe van Brug). Het beslag voor het blok maakt Nauta eerst heet, waardoor het uitzet en gemakkelijker om het blok is te schuiven. Het ijzer mag niet te heet zijn, want dan verbrandt het blok. Alleen de achterkant van het blok, de bek, wordt door de Heger smid gloeiend gesmeed. *Nauta zette de bek van het blok in het hol van een klomp vast om het ijzer bij te kunnen slaan. Dan tilde hij hem eruit en ging het blok in de schroef, de bankschroef ja, en kneep-ie de rest van het beslag erom heen*⁴.



Blokbeslag⁵

Het beslag bevindt zich meestal aan de buitenkant om het blok en heet dan buitenbeslag. Blokken worden bijna altijd inclusief beslag aan de klant verkocht. Een aardige anekdote in de familie de Vries drijft de spot met een Amsterdamse dokter die een boeier bezit en blokken nodig heeft. De dokter vraagt de prijs en Jan Siebold berekent de blokken op ongeveer f 30,-. Hij antwoordt: *Dertig gulden. Buitenbeslag*. Die Amsterdammer vraagt: *Zo, en wat kosten ze dan met beslag?* Waarop Jan Siebold prompt antwoordt: *Dat is 20% duurder*⁶.



Oud blok op het Singel, voorzien van buitenbeslag⁷

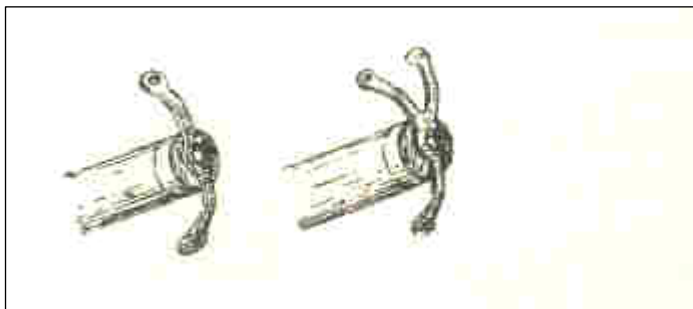
In drukke tijden koopt Rinsje kant-en-klaarbeslag bij de fabrikant of groothandelaar. Volledig afgewerkt zijn de blokbussen, beslag met een vaste vorm en maat, afkomstig van o.a. Zwannenburg in Amsterdam. Höweler & Co. stuurt haar in 1899 zelfs gepatenteerde blokbussen die naar een door Rinsje opgestuurd monster gefabriceerd zijn: *Moge dit model Uwe goedkeuring wegdragen, houd ik mij voor dit artikel aanbevolen*, schrijft de Amsterdamse handelaar op zijn rekening⁷.

Mastbeslag

Het mastbeslag, in hoofdstuk 5 al ter sprake gekomen, bestaat uit ijzeren mastbanden en – ringen en ander ijzeren verbindingsmateriaal, zoals het ezelshoofd, dat de steng omsluit en tegen de top van de mast houdt. Jan Siebold houdt *1 Schoener Ezelshoofd m/ wangen* (waarde f 7,50) in voorraad. Die schoener is waarschijnlijk de *Noordkaap* van kapitein Deen, de enige schoener in die tijd die in de boeken voorkomt⁸.

De voorraad van 1924/1925 geeft een beeld van wat de eigen smederij aan mastbeslag produceert:

- 32 gegalvaniseerde ringen
- 26 andere mastringen
- 143 stuks giek- en bokkepootijzerwerk
- 4 gaffelbanden van gem. 12 cm.
- 5 wervels 3 ...
- 2 ezelshoofden van 10 cm
- 8 hanenpoten
- 27 puntogen
- en, in een hoek van de smederij, een voorraadje nieuw en gebruikt ijzer, banden, ringen, oogen, lummels, enz⁹



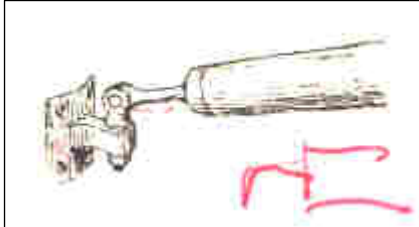
Een wervel is een draaibaar stangetje met ogen aan het eind van de giek, waaraan schoot en kraanlijnen kunnen worden bevestigd¹⁰

Het gaat in totaal om maar liefst 434 stuks mastbeslag. In schema:

Mastbeslag in de inventaris, opgemaakt op 31 december 1924 (aantallen)						
banden	ringen	hanenpoten	ezelshoofden	lummels+wervels	ongespecificeerd	totaal
177	58	8	3	1+48	140	434
Mastbeslag in de verkoop van 1927 (aantallen)						
17	44	2	2	4+2	1	72

De aantallen in 1927 (in de verkoop zowel als de inventaris) zijn veel lager dan die in 1924. De crisis in de houten zeilvaart die in die afname zichtbaar wordt, komt later aan de orde.

Twee zware lummels en drie draaiende hanenpoten

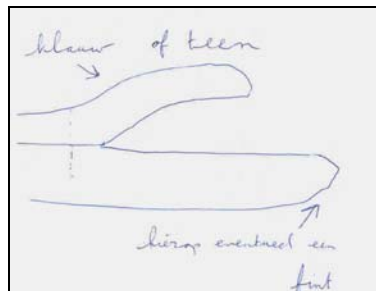


De lummel is een verbindingshaak tussen mast en giek; het onderste modelletje heeft Siebold de Vries in het boek 'Zeilspoor' van Van Kampen erbij getekend¹¹

In 1927 laat Jan Siebold een band om een laadboom smeden, een hanenpoot rechtzetten en een lummel recht slaan¹². Een hanenpoot is een van de uithouders of galgen, bevestigd aan de steng of de mast boven de hommer en bestemd voor de blokken van de vallen, stagen en kraanlijn. De inventaris vermeldt onder het kopje Smederij: 5 gewone en drie draaiende hanepooten, alle f 2,- per stuk¹³. Jan Siebold levert 2 vaste hanepooten aan zeilmaker M.F. de Vries in Lemmer als die bezig is het jacht *Damkerken* op te tuigen¹⁴.

Tonen

Tonen of finten zijn de ijzeren hoesjes op de houten uitsteeksels (*tenen* of *klaauwen*) van vaarbomen. Om ze tegen roest te beschermen laat Jan Siebold de tonen wel eens galvaniseren (verzinken)¹⁵. Hij verkoopt in 1927 37 tonen op vaar- en punterbomen en 13 losse tonen voor zo'n 30 cent per stuk.



Vaarboomklaus¹⁶

In drukke tijden moet Rinsje haar tonen zelfs buiten Lemmer zoeken. Een van de leveranciers is smid Rekker in Rijperkerk: *Hierbij ontvangt u 100 sloopstoonen: f 9,00. Rekker wil Rinsje graag te klant houden: Aangezien de ijzerprijzen aanzienlijk zijn gestegen en ik daarom vele artikelen heb moeten verhogen, heb ik plan u voor de vorige prijzen te bedienen! Minzaam groeten met Hoogachting ... Maar als de drukte Rijperkerk heeft bereikt, treedt ook in Rekkers werk vertraging op: Daar het verbazend druk bij ons is dacht ik: zal eerst maar wat zenden. Na groeten, Hoogachtend, R. In december is het nog druk: Het zou in beider belang zijn als u tegen het voorjaar Haken en Tonen moet gebruiken, dezelfde in tijds op te geven.*

Aangezien het bij ons altijd zeer druk is, beleefd groetend met hoogachting uw Dw H. Rek-ker¹⁷.

In minder drukke tijden kan de fa. de Vries in Lemmer terecht bij de Lemster smid R. Hollander die tonen levert. Ene F. ten Veen is eveneens korte tijd als tonensmid actief. Zijn nota's nemen het niet zo nauw met de spelling: *Wegens 50 stuks toonen, 48 stuks haaken, noog 100 stuks tonen, f 28,14. Hier gaat af: 4 stafen ijzer, ieder 13 kieloo kieloo [!] is 9 cent per kieloo f 4,68, nog te samen; f 23,46.* Ten Veen stuurt deze nota naar *Den Heeren Gebroeders de Vries, Mr Blokmakers te Lemmer¹⁸*, want het is kort na de terugtrekking van de weduwe.

Zes smeden in Lemmer aan het werk voor Rinsje

In de eerste jaren van de twintigste eeuw zijn er maar liefst zes Lemster smeden voor de weduwe aan het werk: A.W. Nauta, R. Hollander & Zn, (*Fabriek van IJzer- en Koperwerken*); Jacob J. Bijlsma, Joh. v.d. Wolff, J. van Putten en H. van den Berg. De laatste is het belangrijkste.

Van den Berg doet bijna dagelijks klussen als 'uitbesteed werk' van de fa. De Vries, zowel in zijn smederij als aan boord van een klant. Van den Berg, die zijn smederij op de Schans in 1900 van weduwe Osinga heeft overgenomen, beslaat honderden blokken voor de fa. Wed. S.J. de Vries. Hij neemt bijvoorbeeld voor *f 52,- 60 Nieuwe binne beslagen in 60 N blokk.* aan en levert *nieuwe binne beslagen in 11 grote blokken [voor] A. Veenstra.* Die zijn bestemd voor de *Anna Maria* van schipper Anne Veenstra.

Van den Berg vervaardigt voorts het *Nieuw ijzerwerk aan 1 groot aakstuig voor f 95,-.* Aangenomen dat deze aak op dat moment op de Lemster helling van Gebr. de Boer nieuw gebouwd wordt, kan ze de veertig voet grote ijzeren aak LE 6 Vier Gebroeders van Auke Bakker zijn geweest (anno 2005 in bezit van Douwe Schirm)¹⁹!

Van den Berg gaat tenslotte ook bij zijn klanten het dak op. Bij Rinsje ponst hij *80 gaten in hoekijzer van UE schoorsteen* voor een halve cent per geponst gat²⁰. De smid schrijft op eerste kerstdag met potlood zijn jaarrekening op de blaadjes van een schoolschrift, gespecificeerd tot het laatste boutje, en overhandigt die aan *juffrouw* de Vries. De weduwe betaalt de werkman binnen een week à contant.

Rechnung der Fabrik des Hrn. de Boer & Zn		Rechnung an Hr. van den Berg & Zn	
1901			
april 4	1000 kieloo met oel	f	20
5	1000 nagels 1/2 groot oel		20
17	1000 gewerk om groot waktig		900
	mit 2 masten van stangman		
	1000 kieloo binne beslagen mast		160
	1000 kieloo binne beslagen mast met 2 oogen oel		200
	1000 kieloo binne beslagen mast met 2 oogen oel		200
	1000 kieloo binne beslagen mast met 2 oogen oel		200
			4,32

Smid Van den Berg vervaardigt 1 vierkantige band met oog, 2 [banden? tekeningetje!] met 1 nagel in de bezaansmast, 10 kilo ... [f] 4,32²¹

Evenals hun vader verzorgen ook Andries en Sipke van den Berg, die de smederij van de Schans naar de Polderdijk verhuizen en dus burens van de fa. De Vries worden, niet alleen het beslag van blokken, maar ook dat van masten, bokkenpoten en een kluiverstok. Een enkele keer vervangen ze het zeel²² in een pompemertje of repareren ze de fiets van de weduwe²³.

Joh. van der Wolf voert voornamelijk mastbeslag uit. Hij declareert: *Een tuig besmeed voor de Kolhorner aak met bokkepoot ijzerwerk 3 draai hanepooten en krans om de mast*²⁴.

WERKPLAATS, Smederij, Koperslagerij en Kachelmakerij en MAGAZIJN	
VAN	
IJzerwerken, Staal, Koper, Zink, Lood, Tin & Blikwerken	
naast de OPENBARE SCHOOL te Lemmer, voor alle WERKTUIGEN also	
Krans en Pampen, Tappan, spijlen, kranen en zijkers	Akkers & kettingen, Staafwiel, Hantelwiel, LAMPBRANDERS en GLAZEN, KROUWELVATJES
P E C K	
VELOCIPEDES & LOSSE DEELEN daarvoor.	
PETROLEUMKACHELS, LAMPEN & KOOKTOESTELLEN,	
VULREGULATEURKACHELS ook met circulatie; en andere KACHELS en FORNUIZEN ook met ketels er in enz. enz.	
Mog. de Wed. J. J. de Vries te Lemmer	
Dit aan J. VAN PUTTEN & H. VAN DEN BERG.	
April 7	een half been pijp met enjels er op
	per kranepak
	342.00
	reparatie
	aan een oude en gegoten fuornieblok
	met eenen 4 reusen schroeven
	50
9	reusen kranenbeslag en een blikwiel
	50
	1 met beslag van 1 reusen blok en een
	met reusen kranenbeslag
	60
	reusen reusken van gaffel met reusen
	gaffel beslag
	2.25
	reusen ring om een fokkeloete
	10

Een deel van de (gedrukte!) jaarrekening van de smeden Van Putten & Van den Berg van 1900. Op 7 april hebben zij Rinsjes gegoten fornuiskachel met vier nieuwe schroeven gerepareerd en op 13 april 1 oud beslag om 1 nieuw blok gemaakt met nieuwe kovielnagel [!] daarin 60 [cent]; een zware visschermansgaffel met nieuw ijzerwerk beslagen 2,25 [en] 1 nieuwe ring om een fokkeloete 10 [cent]²⁵

Vanaf 1900 ,verschijnt ,smid Cornelis van Putten op het toneel,, aanvankelijk als partner van Van den Berg, maar later zelfstandig. Dan betreffen de meeste klussen van Van Putten fiets-reparaties: *nieuwe veertjes voor het treewielrad van het rijwiel gemaakt achter de paltjes, 2 nieuwe spaken in 't wiel, rijwielbanden opgepompt en ketting gespannen*²⁶.

Rinsje neemt zelf een smid in dienst

Rinsje neemt vanaf omstreeks 1903 een of meer smeden in vaste dienst. Als aannemer Visser de panden aan de Polderdijk bouwt, declareert hij *het plaatsen der smidse en blaasbalken* (!) in de werkplaats. De weduwe laat het woord *Smederij* naast *Mastmakerij* in de nieuwe gevel inmetzelen²⁷. Nog voordat de oven voor de eerste keer wordt aangestoken, heeft ze smidsvormen (no. 0 en nr. 3) bij de fabriek van Peck & Co. in Amsterdam besteld²⁸.

Door het smeedwerk, niet meer volledig uit te besteden maar in hoofdzaak zelf te doen, bespaart het bedrijf aanmerkelijk op de kosten. De inrichting van een smederij is weer een innovatie die op het conto van de weduwe kan worden bijgeschreven.

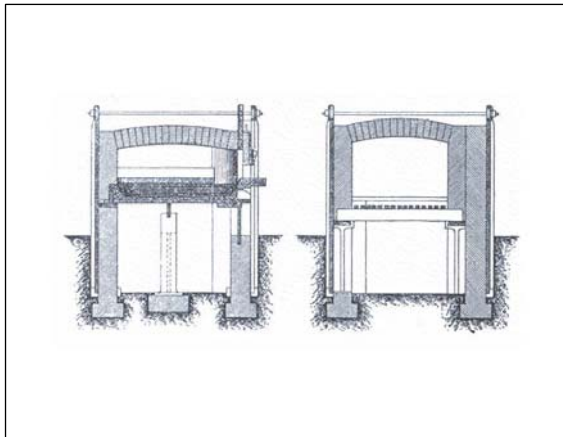
Wie als eerste smid in de werkplaats op de Polderdijk het ijzerwerk aan masten, blokken en vaarbomen beslaat, is onbekend. Wellicht is het H. Kooi die in 1920 op de loonlijst staat en nog op een foto van vóór 1913 te zien is²⁹.

Ook Willem Smeding is wellicht al voor de Eerste Wereldoorlog als smid actief. Hij blijft tot op hoge leeftijd bij de fa. de Vries werken en is kort voor de verhuizing van Amsterdam nog steeds bedrijfssmid³⁰. Hij verhit dan ijzer voor de roeivlet van de LE41 *Jonge Steven* van Jan Mulder en legt 2 *Brede banden om de roeriemen, en [heeft] oogen hersteld, 3 uur Sm[eding], f 1,50*³¹. Toen Henny Kingma nog kind was, heeft hij Smeding aan het werk

gezien: *Stond-ie te smeden met zijn kale rooie kop, bij dat open vuur, dan waren wij doodsbenauwd*³².

Ook Hendrik Kok neemt de grote tang in de hand. Hij smeedt voor aannemer Jan Steensma 2 ijzers met dubbele borsten; 2 Banden Zamen [...] 8,5 uur HK = f 4,75. (Een borst is een vooruitstekend deel waarop iets rust of scharniert)³³. Smeding en Kok werken meestal halve dagen. In de week van 2 tot 7 oktober 1926 werken beiden voor f 0,65 cent over. Dat moet haast wel het werk aan het ijzerbeslag zijn voor het nieuwe schip van de Steenwijkse schipper Berend Roeles, dat bij Gebr. de Boer op de ijzerhelling ligt³⁴. Het is de enige smeedklus in die periode, en een omvangrijke, want voor het tuig inclusief ijzerwerk rekent Jan Siebold f 490,-³⁵.

Hoeveel blok- en mastbeslag de eigen smeden voor Rinsjes klanten vervaardigen, is bij gebrek aan verkoopgegevens niet bekend. Onder het bewind van Jan Siebold nemen de productie en verkoop van blok- en mastbeslag in ieder geval nog een redelijk plaats in het bedrijf in. In de verkoop van 1927 wordt het 'eigen beslag' van blokken 63 maal vermeld³⁶.



*Werkhaard en vuurhaard, dwarsdoorsneden*³⁷

Hoewel Smeding en Kok al het smeedwerk, hoe ingewikkeld ook, zelf kunnen uitvoeren, moet er in drukke tijden kant-en-klaarijzerwerk worden gekocht of op andermans smeedwerk een beroep worden gedaan. Smid Bijlsma beslaat af en toe blokken en rondhout, zowel in Lemmer als in Heeg. En scheepssmid, H. van den Berg doet in het drukke jaar 1905 het binnenbeslag van enkele tientallen blokken. A.H. Bijlhout, *Koper-, Blikslager, Zinkwerker, Handel en herstelplaats van Rijwielen* plaatst wel eens een zeel in een pompemertje of een nieuwe band in een wiel³⁸. En ook Gerlof van der Gaast combineert een metaalslagerij (zinken mastiekwerk) met een rijwielhandel³⁹. Nu en dan wordt er met Langius' smederij te Joure zaken gedaan⁴⁰.

Van de Lemster smeden uit Rinsjes tijd zijn in de jaren 1920 alleen Van der Wolf en Andries van den Berg overgebleven. Joh. van de Wolf is niet zozeer leverancier, dan wel een goede klant van Jan Siebold. Hij koopt bijvoorbeeld een puts, een snarsrol, een ketting en twee kikkertjes. Want hij heeft een boot, een vletje om precies te zijn. In 1926 koopt hij een slothouwer.⁴¹ Hij is dus ook slotensmid.

De smederij van Andries van den Berg is weliswaar sterk gegroeid en hij is tot in maart 1926 crediteur van Jan Siebold, maar het is maar voor een klein bedrag: f 10,78⁴². De mannen van de fa. De Vries kunnen het smeedwerk wel alleen af.

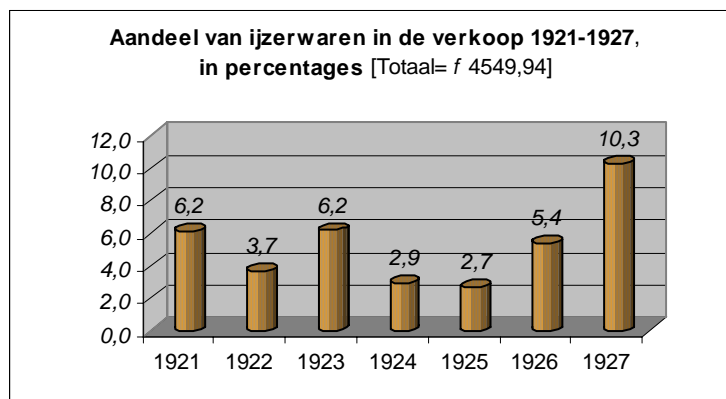
Soms is er zelfs nog tijd over en kunnen Smeding en Kok hun vakbekwaamheid ten goede van de mastmaakster persoonlijk laten komen. Dan plaatsen ze een schoorsteen op Rinsjes huis en solderen ze drie van haar pannen en een handketel. Handig, zo'n smid aan huis. Rinsje betaalt er netjes voor, aan de fa. Wed. S.J. de Vries & Zn⁴³.

De Amsterdamse fa. Höweler, 'in Engelsche en Duitsche IJzerwaren', drukt kachels en een kolenkit op de achterzijde van zijn facturen af⁴⁴



Een bos rond, drie stuks plat en een mand moeren

Alle ijzerwaren samen maken in de jaren 1902-1909 10% tot 16% van de inkoop van Rinsje uit. In de periode van Jan Siebold ligt dat op een vergelijkbaar niveau: boven de 11%⁴⁵. Het aandeel van het ijzer in de verkoop in de jaren twintig van de vorige eeuw (zie grafiek) heeft een grillig verloop. Het groeit vanaf 1925 van 3 naar 10%⁴⁶. Ook de afzet van ijzeren artikelen lijkt te profiteren van de opkomst van de ijzeren scheepsbouw, bij gelijktijdige neergang van de traditionele houten zeilvaart.



De weduwe koopt haar rond en plat van, ijzerwarenproducenten en handelaren uit Groningen (Kwint), Helmond (Van Thiel), Sneek, (Haga en Volkers) en Amsterdam (Trip, Höweler en Van der Vliet). Amsterdam en Sneek leveren de meeste ijzerwaren. Andere leveranciers in de periode van Rinsjes leiding zijn uit alle windstreken afkomstig: Hoogezand, (Smit, Bode-wes), Leiden, (Koninklijke Grofsmederij), Dordrecht, (Van Randwijk) en de IJsselstreek

(Werle en Reesink)⁴⁷. De eeuwenoude, ijzerindustrie van Deventer is via Werle & Zn. vertegenwoordigd., Hij verzendt onbewerkte ijzeren staven naar Lemmer⁴⁸.

Reesink te Zutphen produceert volgens zijn briefhoofd tientallen ijzeren voorwerpen en gereedschappen. Daaronder ook onderlegschijven, waar Rinsje niet om heeft gevraagd: *Per abuis hebben wij U onderlegschijven van 3/16 " bijgedaan. De mand was reeds weg toen we het bemerkten, dus hopen wij dat U ze kunt gebruiken.* Rinsje (of Jan Siebold) gaat niet akkoord, dus komt er een creditnota⁴⁹.

Rond 1925 neemt het aantal ijzerleveranciers zelfs nog toe. In Jan Siebold crediteurenbestand komen er in 1927 zeventien voor, onder wie vier Lemster smeden. De grootste zijn F.H.P. Trip & Co. (Amsterdam), R.S. Stokvis & Zonen (Rotterdam/Groningen) en H. van den Berg uit Lemmer. Uit Joure komt de ijzerhandelaar Keverling, uit Sneek de Fa. J. Geertsema en Johs. Volkers & Zn. (Metalen Wereld) en uit Leeuwarden N.V. Bolte en Gorter en de Friese Metaalwarenfabriek van Bruin & Joles⁵⁰. **Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**

Telefoonnummer 55. Telegram Adres: WERLE-DEVENTER. METALEN EN STEENKOLEN. WERLE & ZOON, HANDELSKADE. DEVENTER. 1903. Factuur voor: Mij. de Ned. A. J. de Vries van Lemmer. Merk D.V. per bos p. Wink.

1	Los Duitsch	1/2"	517	050	4 39
1	"	3/8"	57	950	4 84
1	"	1/2"	49	050	4 21
2 x 2	Staven	1 1/2"	718	164	13 52
6		1 1/2"	38		
					26 96

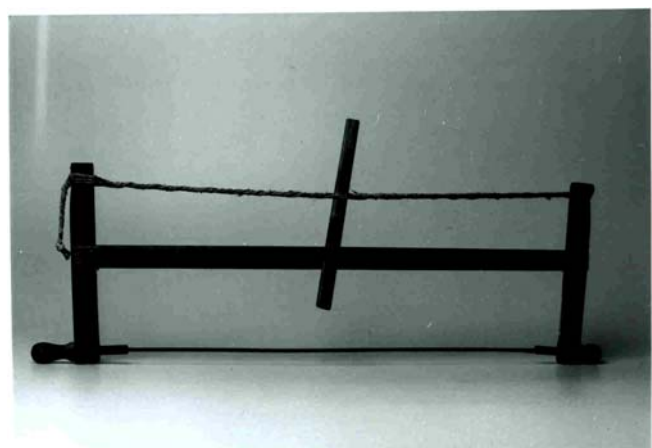
Alle aanspraken moeten binnen 14 dagen na ontvangst der goederen geadviseerd worden. Inzake alle zaken worden wij aansprakelijk gehouden.

GEOPIEERD

beaunel... reesink...

Duits ijzer, per bos en in staven, koopt Rinsje in Deventer bij Werle & Zoon, wiens factuur de trots van 'Nederland-transportland' uitbeeldt⁵¹

Op een schap in de winkel ligt tussen 8 iepen Rottegaten en 2 Hoosvaten een spanzaagje (verkoop f 2.-, inventariswaarde f 1,25). De grote spanzaag op de foto komt van een sloopshelling⁵²



Van zeilnaald tot voorhamer

Vissers en schippers zowel als klanten van de wal die gereedschap nodig hebben, komen naar de Polderdijk voor een hamer, guts of zaag.

In de inventaris van 1924 bevinden zich de volgende soorten hamers:

Hamers	<i>Inkoopwaarde per stuk in centen</i>
120 handhamers	20
2 presenninghamers	20
5 bikhamers	50
1 mokertje van 1 kilo	60
3 hamerstelen	15
2 hickory hamerstelen	25
5 voorhamerstelen	50

Beurtschipper Jan Dijkstra uit Drachten koopt voor *f* 0,90 hamer en spijkers voor onderhoud aan zijn schip *Rival*. En smid Van den Berg een bikhamer voor *f* 0,70⁵³. Die transactie met Jan Siebold had ook in omgekeerde richting kunnen verlopen!

Niet alleen voor de aanschaf van gereedschap maar ook voor reparaties kunnen bedrijven uit Lemmer e.o. bij de firma de Vries terecht. Aannemer Jan Steensma betaalt *f* 4,- voor opknipwerk door Frens de Vries: *Trekzaag geveild; gezet en geheel schoongemaakt, 1¾ uur Fr de Vr*⁵⁴.

Rinsje en Jan Siebold kopen gereedschap met name bij Stokvis in Rotterdam, Reesink in Zutphen, Höweler in Amsterdam en Haga in Sneek. R.S. Stokvis, in *IJzer- en koperwaren, gereedschappen, landbouwwerktuigen, spoor-en traamwegmaterialen (!)* verkoopt Rinsje:

12 koudbeitels no. 67
2 klinkhamers van 0,4 kilo
2 draaigutsen van ½ en 1½ duim
1 voorhamer no. 80
1 handbijl no. 5
3 handbijlen no. 1,

samen kostend *f* 11,07, inbegrepen een mand, gemerkt VL 983, waarin het gereedschap in het ruim van de Lemmerboot naar Rinsje reist.

M. Haga in Sneek, *Magazijn van IJzerwaren enz., kantoor en magazijn Oosterdijk bij de voormalige Oosterpoort*, die in 1898 nog een op kasblad geschreven jaarrekening stuurt, zendt het jaar daarop een eenvoudige gedrukte nota voor:

M. Haga, Sneek, ijzer en gereedschap in de jaarrekening 1898				
31 mrt	1 Spouwboor 5/8	1	0,40	0,40
18 okt	1 Am. Bijl 17½ "	1	2,75	2,75
	250 Klinknagels ¾ x 1	0,5	0,96	0,48
	1500 " 3/16 x ¾	3	0,80	2,40
	3000 " 38/19	6	0,60	3,60
	2 pak staalnagels 3 H spits	2	0,53	1,06
	mandje			0,40
	500 Am. dek gk spits	1	0,95	0,95
	500 " schot " "	1	1,00	1,00
	1 Spouwboor 1e [soort]	1	0,60	0,60
20 dec	1 Pompboor 3 d breed 40 c/m lang	1	9,50	9,50
	1 Avegaar met oog 2½" 30 cm "	1	4,50	4,50
	1 Avegaardop 2½" lepel 28 cm	1	3,75	3,75
	2 Zware steekgutsen 5/8	2	0,50	1,00
	2 " " ¾	2	0,55	1,10
Totaal				33,49

(bedragen in guldens)

De pompboren, avegaars (grote boren met dwarsstang) en steekgutsen (soort beitels) zijn bestemd voor het personeel in de werkplaats. Avegaars en avegaardoppen komen ook bij Van der Wal in Kampen vandaan, die niet alleen specialist is in Fongers Rijwielen, maar ook in boren, waaronder spondboren, spijkerboortjes, zwarte slangeboren, en *1 kuikenboor met 6 kuikens (1,40)*; een kuiken is hier een bevestigingspalletje⁵⁵.

Vijlen bestaan er in niet minder soorten en maten. Jan Siebold heeft ze plat, driehoekig en rond, dun en dik, klein en groot. Klein is de kattestaart, een fijn instrument van de timmerman. Het is een rond, spits toelopend vijltje dat *bij het afwerken van gaten en sterk gekromde uithollingen gebezigd wordt*⁵⁶.

Nog fijner zijn de naalden. Kapitein P. Smit van de sleepboot Veehandel VI koopt in 1926 zes zeilnaalden⁵⁷. Die gebruikt hij of een bemanningslid om eigenhandig aan boord reparatiewerkzaamheden uit te voeren aan afdichtingen van zeildoek.

Zelfs zeilmaker M.F. de Vries zit wel eens zonder. Buurman Jan Siebold schiet dan te hulp met een naald voor een kwartje. Het naaigerei is bestemd voor een van M.F. de Vries' knechten, zoals Sybolt van de Bijl, een trotse ambachtsman: *Je kreeg eelt van die naald, natuurlijk. Maar 't ging alles met de hand. Nu zitten de meisjes achter de machine en prrrrrrrrrrrrr*⁵⁸.

Het duurste gereedschap dat Jan Siebold aan de man brengt is een complete draaibank. De scheepsbouwers De Boer kopen die voor *f 325,-*⁵⁹.



Wed. de Vries koopt gereedschap bij H.J. Reesink, in Zutphen⁶⁰

Jan Siebold betreft zijn gereedschap grotendeels van dezelfde ijzerwinkels als zijn moeder: Haga, Trip en Zwanenburg. Een enkele keer haalt hij het bij een collega-ambachtsman in Lemmer. Lute Steensma, die op de Langestreek potten bakt, schiet te hulp met een beitel voor f 1,10. Is Steensma behalve pottenbakker ook beeldhouwer⁶¹?

Dit is toch wel wat erg

Een van de leveranciers van gereedschappen en ijzerwaren is de Amsterdamse handelaar A. Zwanenburg & Co. In 1899 koopt Rinsje bij hem o.a. marlspijkers, hooschoppen, peerkouzen en puntschoppen met handvat D. Maar ze is zo sloom (of slim) van betalen dat het Zwanenburg te gortig wordt.

Hier past eerst enige toelichting op de toen gangbare regels in het betalingsverkeer. De normale gang van zaken is dat men op een bepaalde termijn na factuurdatum, meestal drie maanden, de toegezonden wissel betaalt. òf men betaalt eerder en past dan een korting toe. Deze keus staat op de meeste nota's voorgedrukt. Stoomhoutzager Nanninga uit Groningen bijvoorbeeld schrijft op zijn factuur: *M! Indien u prompt wenscht te remitteren gelieve U 1½% korting af te trekken. Anders verzoeken we u na 3 mnd zonder korting [het geld] te willen zenden*⁶².

Zo doet bijna iedereen het. Maar Rinsje heeft in 1899 eigengereid een te groot bedrag gekort op een rekening van Zwanenburg. Zij licht dat toe in een brief aan Amsterdam, waarvan een

klad bewaard is gebleven: *H.H.! Hierbij ontvangt Ued f 547,92 ter voldoening der rekeninge. [...] Niet twijfelend of U zal hiermede acoord gaan, in afwachting kwitantie, teeken wij Hoogachtend, p.o. Wed SJ de Vries, SJ de Vries, p.s. Gaarne hadden wij dat Ued op de kwitantie schreef: tot hiertoe alles vereffend.*

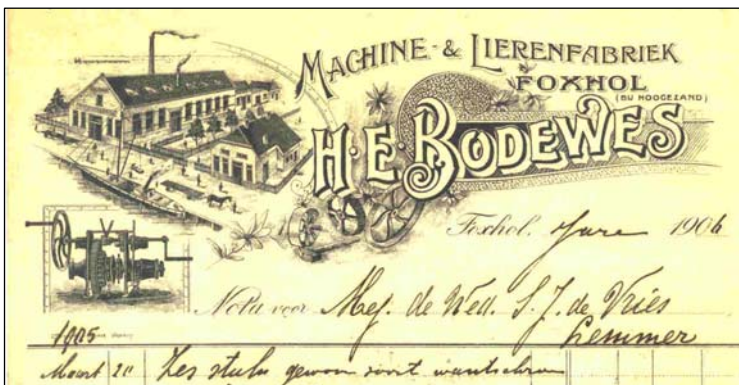
Maar geen sprake van. Zwanenburg: 'M! Wy ontvingen Uw schrijven van gisteren met ingesloten f 500,- en zullen ongetwijfeld heden avond Uw postwissel wel ontvangen. Uwe rekening is niet accoord: U trekt 2% korting af voor posten van Maart en April welke strict netto zyn en op sommige waarvan reeds 2½% korting reeds (!) was afgetrokken in de veronderstelling dat u een maand na levering zou betalen. U trekt dus voor Maart posten 4½% af voor betaling einde Juni. Dit is toch wel wat erg. [...] Wy sluiten dus opstelling by van de feitelijke factuurbedragen en trekken hiervan 2 % af, alsook 5 % van de factuur van 13 Juni en 23 Juni zooals U wenscht ofschoon het voor die van 16 Juni feitelijk reeds te laat is: wy zullen dit met de fabrikanten trachten te vinden... Nota gaat hierby terug... /Hoogachtend A. Zwanenburg⁶³.

De ergernis staat het zaken doen op langere termijn niet in de weg. Rinsje blijft gereedschap en staaldraad bij Zwanenburg halen. Over de noodzakelijke wijze van betalen laat de Amsterdamse handelaar, ook nog twee jaar na zijn brief, niets aan duidelijkheid te wensen over: *Bovenstaande prijzen zijn de allerlaagste, alleen zoo U direct betalen wil, zullen wij u 5% korting toestaan. Bij betaling op 30 dagen 2½% korting. Graag vernemen wij hoe U in deze wil, Hoogachtend A ZW⁶⁴.*

Tuig-, zwaard- en patentlieren

De lier is een belangrijk onderdeel van de scheepsuitrusting geworden. De zogenaamde tuiglier, de lier waarmee de bemanning het zeil hijst, wordt rond de tijd van de Eerste Wereldoorlog gemeengoed op de Nederlandse binnenvloot. Voordien hees men met de hand⁶⁵.

De eerste door Rinsje gekochte lieren in het archief zijn uit 1900. H.E. Bodewes uit Foxhol (Hoogezand) levert dan lieren voor het schip van J. Hukema⁶⁶.



Een metalen lier siert het briefpapier van Bodewes⁶⁷. De grote Groningse machinefabrikant noemt zichzelf specialist in lieren maar heeft meer in zijn mars. Hij produceert ook wind- en molenwerken, complete drijfwerken met gewone en zelf-smerende lagerstoelen, pons- en knipmachines, spantenbuigers, hoekijzerstekers, reservoirs, overkappingen, plaatwerken en gehele ijzeren bruggen⁶⁸

Reparaties aan lieren verricht smid H. van den Berg, wiens zonen zich later in de productie van lieren zullen specialiseren: *2 Nieuwe lieren onder 1 krans van touw[w]ant voor 90 cent met daarbij 10 verzonken 4-duims spijkers voor een kwartje⁶⁹. Ook de 2 palwerken compleet, 9 " ad f 5,50 p/st. die Rinsje bij de ijzergieterij Ten Oever, Koning & Co. koopt, is voor de reparatie van een lier bestemd, zo mag men aannemen. Ten Oever c.s. is evenals Bodewes in Hoogezand gevestigd, maar in een ander industriegebied: Martenshoek⁷⁰. Rinsje de Vries koopt ook nog lieren bij de stoomsmederij, fabriek van scheepslieren, vlasbraakmachines enz. van Gebr. Lodder uit Ridderkerk⁷¹.*

In 1906 koopt de fa. de Vries bij de smederij J. Admiraal in Hasselt 2 tuiglieren voor 7 vallen voor f 79,38: *Mijnheer, moeten in de andere 2 tuiglieren ook 7 vallen zijn? Net als deze en wanneer ze U liefst hebben wilt, Hoogachtend, J. Admiraal Jzn.* Beurtschipper Kok zeilt ze naar Lemmer. Het is de eerste keer dat het woord tuiglier in het archief valt⁷².

Behalve het hijsen van het zeil kan ook het hijsen van het anker of het zwaard door een lier worden vergemakkelijkt. Of beide ineen: op het Groningse bolschip Dankbaarheid van schipper Buisman staat een gecombineerde zwaard-hekankerlier⁷³. Jan Siebold verkoopt in 1927 vijf zwaardlieren en een *tuiglier m 4 rollen en krachtwerk* aan scheepswerf A.P. van der Werff in Drachten/Terwispel. De zwaardlieren kosten f 20,- tot f 33,-, de tuiglier f 95,-. Veel duurder zijn de twee tuiglieren met doorlopende as en vliegwiel bestemd voor het opleidingschip van het Onderwijsfonds van de Binnenvaart te Amsterdam: f 127,50 per stuk⁷⁴.

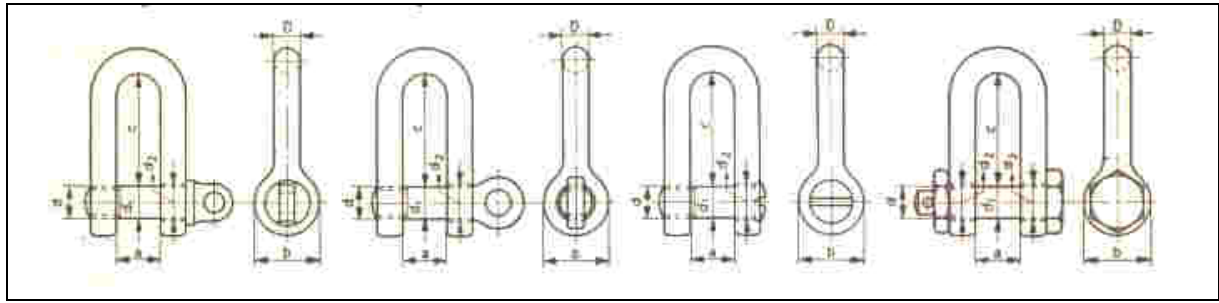
Verkoop en reparatie lieren 1927			
	<i>lier</i>	<i>gebruikte lier</i>	<i>onderdeel, reparatie</i>
aantallen	8	2	6
omzet	516,30	77,50	9,35
gemiddelde prijs	64,53	38,75	1,55

(bedragen in guldens)

Onder de verkochte lieren zijn enige *Van der Berg patent-lieren*. Die moderne lieren, uit het fabriekje van de Lemster fa. H. van den Berg, zijn wijd en zijd bekend⁷⁵. Zo heeft de dorpsmid die twintig jaar geleden zijn rekeningen op schriftblaadjes schreef, zich ontwikkeld tot een modern, innovatief bedrijf dat een gepatenteerd en populair product in de markt heeft geplaatst. Zo blijft ook in de jaren twintig van de twintigste eeuw de blaasbalg van Van den Berg lucht naar het vuur blazen om ijzer voor de fa. Wed. S.J. de Vries & Zonen te smeden. Alleen de rekeningen zijn netter geworden⁷⁶.

Kousen, sluitingen, musketons en een puntoog

Tot het kleine ijzerwerk behoren voor de samenhang van het sloopstuw zeer belangrijke bevestigingsartikelen als wantschroeven voor de stagen (met 2 gaffels of 1 gaffel en 1 oog), spanschroeven, taliehaken, losse gaffels, haken, schroefleuvers, oog- en veerleuvers, en verder allerlei onderdelen als ringen, sluitingen, musketons, wartels, en kousen⁷⁷. Van al deze dingen en dingetjes is de eerste soort steeds gegalvaniseerd, d.w.z. in een antiroestbad gedompeld en daarom duurder. De meestverkochte ijzeren nautische verkoopartikelen na het beslag en de tonen zijn sluitingen en kousen.



Sluitingen, op de Polderdijk steeds 'sluitings' genoemd, verbinden scheepsonderdelen met elkaar. Jan Siebold koopt ze o.a. bij Pit Schreuder in Rotterdam. Hier een afbeelding van 'D-sluitings N 964' uit een Delfts vakboek van 1955⁷⁸

Kousen zijn metalen versterkingen in zeildoek of in de gesplitste lus van touw of staaldraad om slijtage tegen te gaan⁷⁹. De fa. De Vries heeft ze in alle soorten en maten: touw- en metalen kousen, gewelde en ongewelde kousen, open en volle kousen, ei- en puntkousen⁸⁰.

Kousen in de inventaris op 31 dec. 1926		
50 KG dichte kousen	50	35.00
21 KG punt "	21	12.60
496 Puntkousen gem. 2½ dm	496	24.80
62 Eikousen van 3 dm	62	8.06
6 KG touw kousen	6	3.00
365 Touwkousen gem. 2¼	365	18.25
24 KG oude Kousen	42	8.40
Totaal in guldens		110.11

FABRIEK VAN IJZER-EN KOPERWERKEN.		EIGENTHEDER.	
DE LEMMER.		Gefabriceerd in Lemmer, Nieuw- Wijden, LEEUWERS.	
R. HOLLANDER & ZN.		Sluitingen, Brillen, STAALDRADENKOUSSEN, enz.	
Inrichting voor Reparatiën van Machinerie en Rijwielen.			
Lemmer, den 190			
Afgesloten door de Wed. S.J. de Vries			
aan R. Hollander & Zonen.			
Oct 17	20 zware kousen	1.40	
28	1.3	1.50	
20	1.2	1.00	
10	1.1	.40	
April 16	30 Sluiting 1/16	1.50	
10	1/16	1.80	
	2 Rond kousen	.80	
	2 Stukje zink	.35	
	2 millen kousen eikel	2.00	
	50 koper zeilhouder	1.80	
	2 koper zeilhouder	3.30	
Nov 22	12 Rondkousen	3.60	
14	72 Sluitingen 1/16	10.75	
14	146	14.00	
12	1/16	16.80	
		54.10	
op aanvraag van mevrouw S.J. de Vries			
in aanwezigheid van			
Jan 5 - 1916			
R. Hollander			

Afgezien van de 'Reparatiën van Machinerie en Rijwielen' vervaardigt Hollander & Zn. uit Lemmer vooral ijzerwerk voor de scheepvaart. Hij is specialist in het vervaardigen van metalen kousen. In zijn jaarlijkse rekening aan Mevrouw de Wed. S.J. de Vries komen er vele voor: gewelde kousen, sluiting, rond kousen, stukje zink, motorhoorns zink, koper zeilkousen, koper motorhoorn, rondkousen, sluitings⁸¹

In 1927 verkoopt Jan Siebold 6 kousen, 4 zware kousen en 12 puntkousen, niet zo veel meer.

Ook ogen zijn van ijzer. Er past een haakje in of er loopt een touw door. De inventarissen vermelden *gewone oogen*, een oog bij een gaffel, bij een krans en bij een beugel, puntogen, oogleuvers en -boutjes, wervelogen en bakstagogen⁸².

Spanschroeven haalt Rinsje o.a. bij Y.I. Höweler⁸³. Een order van Rinsje in 1899 is de Amsterdamse handelaar niet helemaal duidelijk: *Mej! In antwoord op uw briefkaart dd 24 oct moet ik U mededelen dat ik niet goed begrijpt [!], wat U verstaat onder boeren- & veehoudersartikelen alsmede spanschroeffjes met gesneden draad voor gebouwen. Gaarne zie ik uw antwoord tegemoet, inhoudende nauwkeuriger opgaven wat door U bedoeld wordt. Mij voor verder orders beleefd aanbevelende, Hoogachtend, H⁸⁴*. Spanschroefjes voor gebouwen?! Höweler kan niet lezen of Rinsje heeft niet duidelijk geschreven...

Nagels, spijkers, schroeven, moeren, bouten

De firma De Vries verkoopt allerlei spijkers, nagels, schroeven, moeren en bouten. Ze zijn van staal, koper, zink of al dan niet vertind ijzer en worden per gros (=12 dozijn dus 144 stuks), per kilo of per doosje verkocht. Tot het assortiment behoren gewone spijkers van ½ tot 5 duim, *1 kilo allerhande* voor een kwartje, *spijkertjes gemerkt EZ* (in een pakje), toonspijkers, plaat- en asfaltspijkers, stokdweil- en presenningspijkers (per pakje), bootshaakspijkers en de 500 puntig gekopte ansjovisproppen die visroker De Rook in het voorjaar van 1922 in porties van 100 koopt om er de te roken vis op te prikken⁸⁵. Eind 1924 liggen er 934 moeren, 690 halve moeren en 1360 weien⁸⁶. Van de laatste is de betekenis nog niet gevonden.

Dan zijn er nog slot- en klepschroeven⁸⁷, koordklemmen, krammetjes (doosje van duizend), diverse ringetjes, schroef- en klinkbouten, nieuwe en oude bouten, en ook nog strijkijzerbouten (hetgeen een duidelijker term is dan strijkboutbouten...)⁸⁸.

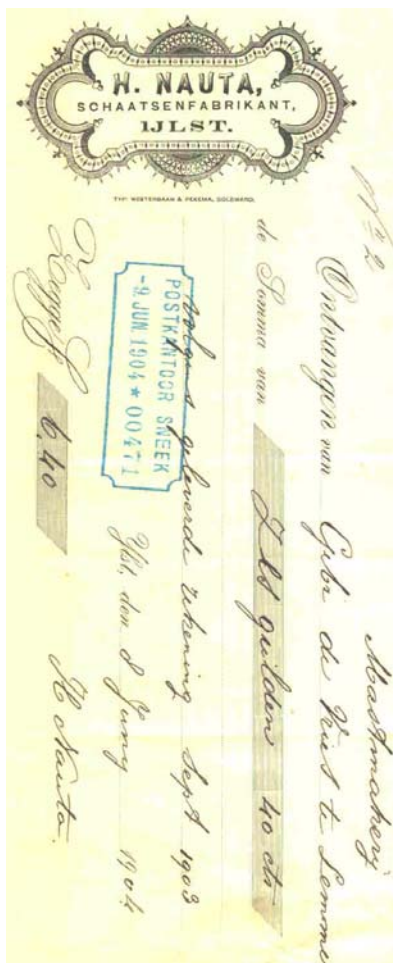
De smederij van Rinsje en Jan Siebold produceert het kleingoed niet zelf. Spijkers, schroeven, en dergelijke worden onder andere bij Haga in Sneek, Trip in Amsterdam kant-en-klaar ingekocht. Alleen de stokdweilspijkers, van ongeveer 12 cm lengte, zijn van eigen makelij van de mannen in de mastmakerij⁸⁹. Sommige soorten zullen jaren in de laatjes van de winkel blijven liggen totdat er eens een klant verschijnt die precies dat schroefje van dat materiaal in die maat nodig heeft. Tot dat ogenblik worden ze blijvend van jaar tot jaar in het inventarisboek overgeschreven.

Er komt overigens uit dat inventarisboek een aardig voorval naar boven dat met het inventariseren van ijzerwaren te maken heeft. Tijdens de jaarlijkse opmaak van de voorraad loopt Jan Siebold alle schappen na en dicteert namen, hoeveelheden en inkoopwaarden van de aanwezige artikelen aan de boekhouder die alles nauwgezet in het inventarisboek opschrijft. Zelfs de kleine ijzerwaren worden stuk voor stuk geteld. Tijdens die verplichte rondgang maakt Jan Siebold een grapje, waarschijnlijk om elkaar tijdens dat monotone werk wakker te houden. Zo roept hij op oudjaar 1926 tussen alle klemmen, krammen en ringetjes *1 doosje varkenssnuitringen!* De schrijver-boekhouder noteert het zonder nadenken. Maar voordat hij de opgegeven 'waarde' van het denkbeeldige artikel erachter zet, heeft hij in de gaten dat hij voor het lapje is gehouden. Dan schrijft hij achter *varkenssnuitringen* maar: *f 00,00*⁹⁰.

Af en toe wordt een deel van de voorraad van de hand gedaan. In 1905 verkoopt Rinsje een oud ijzer aan een handelaar genaamd Roukema.

Op ijzers van Nauta en Nooitgedacht

Na het platte, ronde, kleine en oude ijzer, de snelle ijzers. Het zullen Friese doorlopers zijn geweest die Rinsjes echtgenoot onder had toen hij in 1889 door het ijs van het Tjeukemeer zakte, wat hem uiteindelijk fataal werd. Dit drama weerhoudt Rinsje er later niet van schaatsen in het verkoopassortiment op te nemen. In 1899 koopt ze maar liefst 50 paar schaatsen in bij collegamastmaker S.O. de Vries in IJlst⁹¹. Het is dan half december en de vorst is dat jaar vroeg ingevallen.



Nauta maakt schaatsen in IJlst, net als Nooitgedacht⁹²

Het jaar daarop ligt er weer ijs in Friesland. In de werkplaats van de houtzagerij van Wed. C. Sleswijk wordt een paar schaatsen voor de familie De Vries geslepen⁹³. Want in de familie heeft men de schaatsslag onder de knie. Het is onbekend voor wie de weer scherpe ijzers zijn: één van de jongens (Jentje of Jan Siebold)? Of rijdt Rinsje? Anders voor haar schoondochter Karolina van Anken-De Vries: zij was een fanatiek schaatster⁹⁴.

Een strenge winter is er in 1924. De scheepvaart kampt met zware ijsgang op de Zuiderzee. Sleepboot annex ijsbreker *Daniël* moet de Lemmerboten voorgaan⁹⁵. De meester van de

Christelijke School bestelt een kar kapspanen om voor de kinderen in de klas de kachel wat hoger op te stoken. Jan Siebold verkoopt schaatsen aan beurtschipper Gerrit Hoff⁹⁶.

Ook na zijn verhuizing blijft Jan Siebold het ijsvermaak trouw. Vanuit zijn winkel op het Singel (op die gracht, in ieder geval voorbij de sluis, kan men in goede winters zeker de ijzers onderbinden) verkoopt hij Friese doorlopers. Ze komen van Nooitgedacht uit IJlst. In de zeer strenge winter van 1929 bestelt hij in januari en februari maar liefst elf keer tot een totaalbedrag van *f* 736,68. Ook in Amsterdam kunnen ze een baantje trekken⁹⁷!

13 De ankers en de kettingen

Tot de meest waardevolle voorwerpen in de voorraad behoren de ankers. Het middel dat het schip aan de bodem bindt, wordt door grofsmederijen gefabriceerd. In Nederland zijn dat o.a. de Koninklijke Grofsmederij in Leiden en de stoomsmederijen H. Bodewes en E.J. Smit & Zn. in Hoogezand.



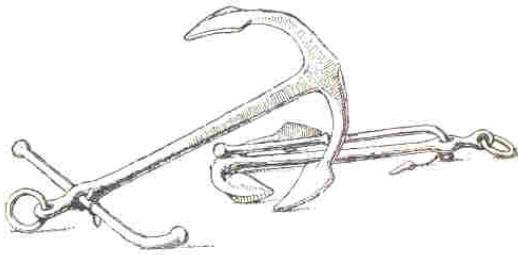
Een rekening voor Mej W^{ed}. J.S. [!] de Vries¹. Een wartel is een oogbout met draaibare schakel

Rinsje importeert de gietijzeren grijpers ook, uit Engeland. Al vóór de eeuwwisseling koopt ze ankers van de William Griffin's Iron & Steel Forgings, die gevestigd is in Cradley Heath, bij Birmingham. De grootsmederij, opgericht in 1790, produceert *Iron & Steel Forgings of every description, &c²*.

Aankoop ankers van William Griffin 1899			
	kilo	prijs	totaal
2 Hoogezand Anchors with a com[mon] Swail & a Com Shackle	378	0,22	83,16
1 Hoogezand Anchor with Shackle	79	0,24	29,15
2 Hoogezand Anchors as usual	308	0,22	67,76
1 Dutch Grapnel with D-Shackle	85	0,28	23,80
1 Kedge Anchor (German)	82	0,24	20,09
1 Dutch Pattern Grapnel with a D-Shackle	81	0,28	22,68
2 Hoogezand Model Anchors with 2 Com Swails	307	0,22	67,60
Totaal	1320		314,24

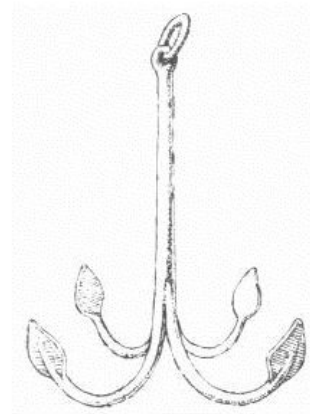
(bedragen in guldens)

De 'Hoogezand Anchors' zijn internationaal vermaarde stokankers van een Gronings model met 'handen' aan het gebogen uiteinde. Een stokanker werkt aldus: *Zoodra het anker den bodem raakt en ketting (of tros) gegeven wordt, legt het zich met beide handen plat op den grond, waarbij de stok met een der einden de bodem raakt. Wordt nu kracht op den ketting uitgeoefend en begint dus het anker te sleepen, dan kantelt het daarbij om; de stok komt nu vlak op den grond te liggen en een der handen graaft zich in den bodem. Hierdoor wordt het schip op zijn plaats gehouden³.*



Stokanker met twee gepunte handen, gereed voor gebruik en, daarachter, een met ingeklapte stok⁴

Een dreg kan ook dienst doen als werpanker, maar is in de eerste plaats bedoeld om iets uit het water op te halen⁵



Griffins ankers en dreggen reizen via Harwich of Grimsby per stoom- of motorschip naar Rotterdam en zo verder naar Lemmer. Rinsje krijgt de facturen van Griffin rechtstreeks uit Engeland. Ze betaalt ze aan de Rotterdamse agent Van 't Groenewout, *Paid to Rotterdam as usual*. Joh. R. van 't Groenewout heeft een *Groothandel in prima Engelsch buigzaam Staal-draadtouw, steeds geruimen voorraad* en is *Eenig Verkooper van den Simplex Vlampiepreiniger, Specialist van Vlam-, Steun- en Stoompijpen, Eenig Vertegenwoordiger der Firma's Griffin,...* John Marshall & Sons, Glasgow, Theodor Wupperman, e.v.a. Via hem voert Rinsje in 1899 tien grote ankers uit Engeland in Friesland in, met name dreg- en Hoogezandankers. Van 't Groenewout houdt haar, zoals het een goede agent betaamt, zorgvuldig op de hoogte van het komen en gaan der dingen: *Kettingen met wielen zijn gisteren franco Woubrugge⁶ van hier gegaan en waren tot mijn spijt de ankers volgens cognossement "short shipped", zoodat deze dus met de volgende boot arriveeren⁷.*

Rinsje koopt nog verschillende andere type ankers. Hun wijze van gebruik wordt hier verder niet besproken.

Zware ankers van de Koninklijke Grofsmederij

Om het anker uit te werpen en te lichten bestaan er sinds eind 19e eeuw ankerlieren. Een specialist in de vervaardiging daarvan is *C.F. van Bodegraven & H J Nijland, Scheepssmederij en draaierij* uit Rotterdam. Hij produceert patent-ankerlieren⁸.

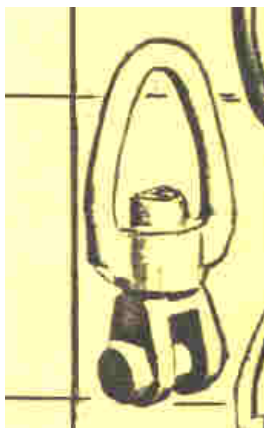
Een enkele keer wordt een zwaar anker niet aan een lier maar aan een davit te water gelaten, zoals een reddingssloep. J. van Putten en H. van den Berg smeden, in de periode dat ze nog samenwerken, *2 nieuwe binnebeslagen in twee ankerdavidsblokken*.

Zware ankers hebben sterke lieren nodig. Er zijn grote verschillen in het gewicht van de door Rinsje ingekochte ankers. De zwaarte van het anker en de lengte van de tros of ketting staan in een bepaalde verhouding tot de tonnage van het schip. Het zwaarste anker dat Rinsje verwerft, is een Hoogezandanker met kromme stok en gewone wartel van 286½ kilo. Het zwaarste anker van Nederlandse makelij is een dreganker van 159 kilo van de Koninklijke Grofsmederij⁹. Dit Leidse bedrijf, dat op Engelse leest gestoeld is en zelfs een Engelse manager over heeft laten komen, is sterk gegroeid nadat het de productie van kettingen en ankers tot kernactiviteit heeft gemaakt¹⁰. Het aandeel van de Koninklijke Grofsmederij in de ankeraanschaf van de weduwe en haar zoon stijgt navenant: van 7% in 1899 via 44% in 1902 tot 92% in 1906¹¹.

Het eerste anker dat Rinsje uit Leiden laat komen is *1 Bongers patent stokloos anker type A* (f 28,81) in 1899. De Koninklijke grofsmederij transporteert het loodzware product, zoals steeds, per spoor naar Joure, en vandaar gaat het naar Lemmer¹².

In de scheepvaart is bij 't slot alles breekbaar

Begin 20e eeuw verdwijnt de Groningse grofsmederij E.J. Smit & Zn als ankerleverancier plotseling uit zicht. Het is niet het groeiende marktaandeel van de koninklijke concurrent uit Leiden dat daar verantwoordelijk voor is. Voorjaar 1900 doet zich tussen Rinsje en E.J. Smit een kwestie voor. Ze heeft bij hem een anker besteld voor een door haar opgetuigd schip. Na enige dagen begeeft de wartel van het anker het echter en stort het anker naar de bodem. De weduwe stuurt de kapotte ring terug naar de fabriek. Maar E.J. Smit aanvaardt niet zonder meer de verantwoordelijkheid en antwoordt haar per briefkaart: *Mejufv. S.J. de Vries. Wij ontvingen de wartelsluiting van het anker. Wij kunnen u wegens het verloren anker geen schadevergoeding geven. Bij de scheepvaart is bij 't slot alles breekbaar, zoo sterk is niets te maken of 't moet soms breken. Hebben het zeer druk met grofsmeewerk en moet u wel wat geduld geven. Wenscht men het anker weer op plusminus 2000 kilo? In afwachting, hoogachtend, uw dw...*¹³.



Een wartel¹⁴

De weduwe haalt dus in eerste instantie bakzeil op haar eis om schadevergoeding. Ze heeft wel meteen een nieuw anker besteld, want de klant kan niet wachten. Maar met het argument

van Smit dat in de scheepvaart uiteindelijk alles breekbaar is, gaat ze niet in zee. Ze houdt aan en op 7 augustus geeft Smit toe. Per nette brief (in plaats van briefkaart) zegt hij toe *f* 300,- in mindering op de openstaande rekeningen te brengen, *waauit u zal blijken dat wij U zeer billijk voorstel hebben gedaan*¹⁵.

Rinsjes assertiviteit is andermaal beloond.

Inkoopbeleid en informatie

In het eerste decennium van de twintigste eeuw schaft de firma Wed. S.J. de Vries & Zn, met name onder Rinsjes management, 138 ankers en dreggen aan van negen verschillende types. Wat opvalt is dat Rinsje ze bij zes verschillende leveranciers vandaan haalt. Behalve de al genoemde zijn dat Rasker, *in scheepsvictualiën*, uit Groningen, F.H.P. Trip, *en gros* ijzerwaren, uit Amsterdam¹⁶, plus een schipper uit Enkhuizen van wie ze een gebruikt dreganker koopt. Ze lijkt goed geïnformeerd over waar wat te halen valt.

Ankers en dreggen in inkoop 1900-1909										
	Anker onge-speci-ficeerd	Dreg (anker) (Grap-nel)	Hoogezand stokken	Klipanker	Mannheimer	Rijnanker	Sokanker, overig	Taylor's anchor stok	Werpanker (Kedge)	Totalen
Aantallen	75	10	28	1	2	1	5	2	14	138
Gemiddelde prijs	54,61	43,64	50,15	73,13	139,14	59,13	11,26	51,61	11,41	38,86

(bedragen in guldens)

Opmerkelijk is verder dat ze 15% van de ankers uit Engeland importeert. Ook van de kwaliteit van buitenlandse producten en prijzen is ze op de hoogte. De agent Joh. R. van 't Groenewout verstrekt op haar verzoek productinformatie. Gezien de grote waarde van de ankers, - sommige zijn even duur als Amerikaans-grenen masten-, is de keus voor import uit een goedkoop producerende economie logisch en verantwoord.

Afnemende vraag naar ankers

In de jaren twintig van de twintigste eeuw neemt het belang van de ankers in de zaken af¹⁷. Jan Siebold heeft in 1924 weliswaar nog twaalf ankers in huis of, beter gezegd, op de stoep voor de winkel (ook op de stoep van het Singel in Amsterdam zal hij voor de reclame *eenige scheepankers* uitstallen). Maar verder zijn het vooral kleinere dreg- en werpankers en 1 klipankertje. De totale inkoopwaarde bedraagt slechts *f* 25,10. Bij zeven van de twaalf ankers staat bovendien genoteerd: *geen handelswaarde*¹⁸. Het lijkt een aflopende zaak.



Het klipanker klapt open. Zodra het over de bodem sleept, draaien beide handen naar onder en graaien in de bodem. Zo graaft het anker zichzelf in¹⁹

In 1927 vormen ankers nog geen 1% van de omzet. De verkochte ankers zijn ook dan de kleinste types, zoals het katankertje dat Schipper Boonstra uit Medemblik koopt, een klein anker zonder stok en met maar één hand²⁰. Voor grote ankers wenden de schippers zich rechtstreeks tot een scheepswerf of tot een handelaar die erin gespecialiseerd is.

Ik heb 7000 pond ketting ongeveer in 't pakhuis

De keus tussen tros (touw) en ketting hangt samen met de zwaarte van het anker en met het type schip. Touw heeft het voordeel lichter te zijn en door zijn veerkracht rukt het schip bij zeegang niet te hevig aan het schip. IJzer heeft het voordeel dat het spoedig droogt en gemakkelijk schoon te houden is: je spoelt het af met een paar putsen water. Kleine zeilschepen zullen eerder een ankerros gebruiken, zware schepen vaker een ketting²¹.

Voor de aanschaf van kettingen, die overigens niet alleen voor het bedienen van ankers ankers maar ook voor lieren, korren, etc. dienen, wendt Rinsje zich tot dezelfde bedrijven als waar ze de ankers koopt: Griffin's fabriek in de kool- en ijzerzone bij Manchester, Bodewes' stoomsmederij in Hoogezand (*bij dezen zend ik U een 5/8 Ketting ... en twee halve om spil ... en dito in de lier; dacht ik het beste ook maar een eind ketting erbij te doen, die eergister direct bij dezelfde had moeten zijn; wantschroeven en blok volgen morgen, en zend dan nota van alles²²*) en de Koninklijke Grofsmederij te Leiden.

Via de Rotterdamse vertegenwoordiger importeert Rinsje in 1899 tien grote ankers en acht zware kettingen uit Engeland in Friesland. Het gaat om maar liefst 6697 kilo's staal en ijzer, met een gezamenlijke waarde van f 1.174,-. Dit vormt 11,5% van de bekende inkoop dat jaar.

Een enkele kleinere handelaar weet zich wel eens tussen deze grote ijzervreters in te wurmen. De Harlinger A. Nieuwenhuis, in scheepsbenodigdheden, verkoopt de fa. De Vries 17 einden ketting en schrijft na betaling op een briefkaart met 2½-centspostzegel: *Geld naar genoegen ontvangen. Ik heb 7000 pond ketting ongeveer in 't pakhuis. Als u nu niet te lang wacht, zal ik ze voor u vast houden, dan heeft UE eerste keus. Kom dan zoo spoedig mogelijk als u ken, Achtend, A. Nieuwenhuis, Harlingen²³*. Maar die 'backorder' van 7000 pond of een deel daarvan komt er niet.

Overigens is de zwaarste ketting in het archief er een van 80 meter en 1263 kilo. Hij komt van Griffin in Cradley²⁴. Een ketting wordt gevormd door schakels of schalmen ook daarin

wordt gehandeld. Rinsje en Jan Siebold kopen ze bij hun vaste ijzerhandelaren in Sneek en Amsterdam. Voor een goedkope partij gaat Rinsje wel eens naar een ander. Ribbens uit Bergen op Zoom levert haar in 1897 9 losse schalmen²⁵.

Een bijzonder stuk ketting is onderdeel van de duivelsklauw, *een stel van twee door een ketting verbonden ijzeren grepen of haken*²⁶. Jan Siebold heeft er in 1924 drie in voorraad, waarde 67 cent. De duivelsklauw dient als kettingstopper, bijvoorbeeld wanneer het anker met ratelende ketting naar de bodem zakt.

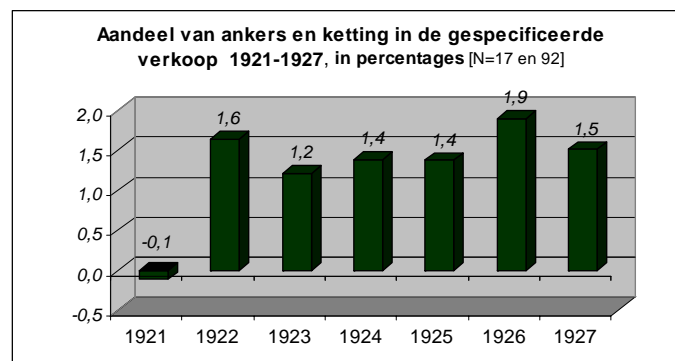
Een nieuwe ketting tegen de oorspronkelijke prijs

Rinsjes inkoopbeleid is ook op het punt van kettingen kritisch. Wanneer een leverancier in haar ogen materiaal van matige kwaliteit levert, neemt ze daar geen genoegen mee. In 1899 heeft ze bij Joh. R. van 't Groenewout geklaagd over een door Griffin gesmede ketting. De Rotterdamse firma antwoordt haar: *MijnHeer [!], Tot mijn spijt moest de beantwoording van uw schrijven van 27 Juni eenige dagen wachten, omdat de Heer van 't G. zich juist in Engeland bij den kettingfabrikant, den heer Griffin, bevond, en heb ik Ued uw schrijven onmiddellijk daarheen opgezonden, om over een & ander mondeling te kunnen spreken. De order kleingoed alsmede de dreg van 60 ko m/ring zijn geannuleerd. Voor de zich in uw bezit bevindende 40 vadem 3/4" ketting zal u een nieuwe ketting tegen de oorspronkelijke prijs door de firma Griffin worden geleverd, en gelieft u mij de oude bij gelegenheid op de goedkoopste wijze te retourneren.[...] De dreg met de beurtschipper vanuit Kampen gezonden, is reeds lang te harer bestemming bij Schipper IJzerloon, Joh. R. van 't Groenewout.*²⁷

De assertieve weduwe wordt weer beloond, de aanhoudster wint.

Ankers en kettingen in de inkoop en de omzet

Zoals bij de ankers loopt ook bij de kettingen de inkoop na 1910 terug. Nemen de ankers en kettingen in 1899 nog 10% van de inkopen in (in guldens), in de inkoop in de twintiger jaren is dat nog 2,5 tot 5,1%²⁸. Mogelijk schaffen schippers hun ankers steeds vaker op hun scheepswerf aan. In de verkoop van het derde decennium schommelt het aandeel tussen 0 en 2%, met een top in 1926 (zie grafiek)²⁹ die geheel op rekening van de kettingen komt. De aantallen verkochte kettingen nemen enigszins toe, terwijl de prijs zakt. Ze vervangen iets vaker het traditionele touw, ook op vissersschuiten.

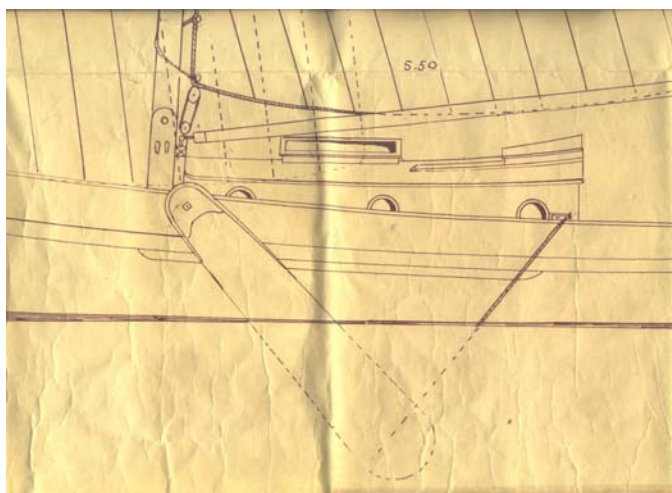


N= aantal ankers, resp. lengtes ketting (minus losse schalmen))

Jan Siebold heeft regelmatig tweedehandsankers en kettingen opgekocht. Maar nu de verkoop stopt zullen de grote, onhandige dingen hem wel in de weg gaan liggen. Bovendien zijn ze in aanschaf relatief duur geweest. Enige besparing weet hij door hergebruik te verkrijgen. In 1922 'recyclet' Jan Siebold een gebruikt stukje ketting van 8½ kilo door hem voor *f* 3,40 door te verkopen aan buurman Van den Berg. De smid weet er wel weg mee³⁰.

14 Het touw en het draad

Touw en staaldraadtouw, zoals staaldraad een eeuw geleden genoemd werd (of kortweg *draad*), zijn veelzijdige producten. Hun functies laten zich goed met werkwoorden weergeven: trekken, slepen, opvieren, hijsen, heien, aanmeren, ondersteunen, meten, spelen, binden, ophangen, enz. De soorten touw die bij die functies horen zijn legio, zoals jaaglijn, sleeptros, schoot, hijsdraad, heireep, landvast, touw ladder, dieplood, klimtouw, bindgaren, strop. Als men alle verschillende soorten lijnen, touwen en trossen die door de weduwe en haar zoon zijn verkocht optelt, komt men tot bijna honderd! Het bespreken van al deze types touw zou een aparte publicatie vergen. Dit hoofdstuk beperkt zich tot die soorten touw en staaldraad waarover het archief iets vertelt en welke inzicht geven in de bedrijfsvoering van Rinsje en haar zoon, en hun relatie met leveranciers en klanten.



Het (deels gestippelde) touw, de zwaardval, houdt het zwaard van een botterjacht (11 m.)

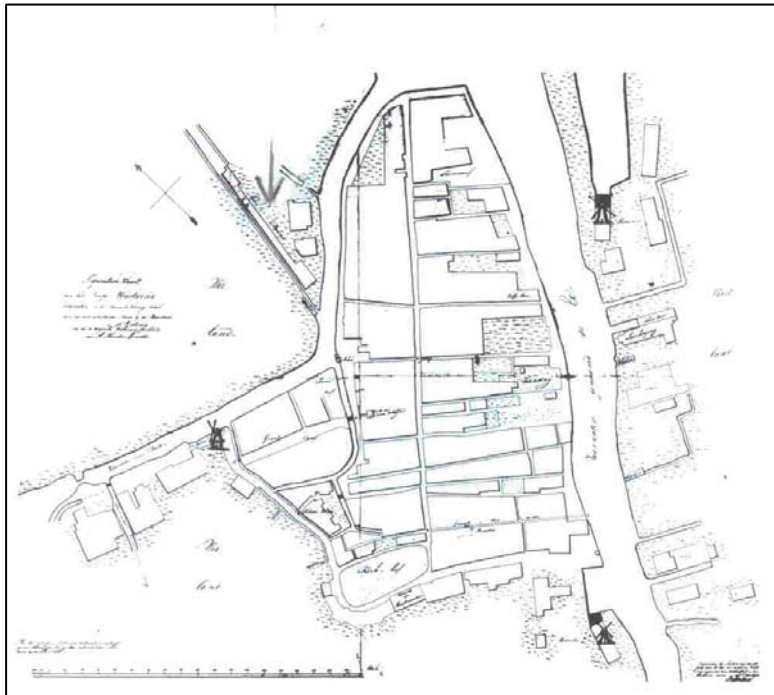
Een eerste invalshoek betreft de touwwinkel die Rinsje in 1903 op de Polderdijk heeft laten bouwen. Is deze een succesvolle aanvulling op de mast- en blokmakerij? En hoe ontwikkelt zich de touwomzet?

Een tweede invalshoek betreft de verschillende grondsoorten voor het vervaardigen van touw. Sinds de negentiende eeuw worden er steeds meer goedkope tropische vezels naar Nederland geïmporteerd, zoals manilla en sisal. Men mag veronderstellen dat de handel in het traditionele henneptouw hieronder lijdt. Maar is die verschuiving merkbaar in de in- en verkoop bij de fa. Wed. S.J. de Vries & Zoon?

De laatste vragen gelden de verhouding tussen touw en draad. Naar verwachting neemt de hoeveelheid touw in de bedrijfsresultaten af en de hoeveelheid staaldraad toe naargelang de zeilvaart achteruitgaat en het transport per stoom- en motorboot groeit. Maar is dit ook zo? En welke aandeel verwerft het nieuwe herculesdraad, een combinatie van touw en staaldraad?

Aan het eind van dit hoofdstuk, onder het kopje Conclusies, zal ik trachten deze vragen te beantwoorden.

Een lijnbaan en een schiphuis



De langwerpige lijnbaan te Woudsend in 1821, van het dorp gescheiden door de Wegslout (zie pijl)¹

Omdat Rinsje een touwwinkel heeft laten bouwen, mag men ervan uitgaan dat zij een speciale belangstelling voor touw koestert. Die interesse lijkt op het eerste gezicht bevestigd te worden door een vondst in Tresoar, het provinciaal archief in Leeuwarden. Blijkens een notariële akte koopt de weduwe in 1897 een heuse lijnbaan in Woudsend². Mogelijk heeft de familie De Vries nog contacten in dat dorp aan de overzijde van het Slotermeer, waar Jan Siebolts de Vries, de vader van haar echtgenoot, vandaan kwam.

De lijnbaan is voor zijn tijd modern, want er wordt patenttouw op geslagen *door een machine die met een paard wordt gedreven*³. De aankoop lijkt een logische stap. Door een lijnbaan in de onderneming onder te brengen kan de weduwe goedkoper beschikken over een belangrijke grondstof voor de schepen van haar klanten: touw. Maar bij nader inzien ligt het heel anders. De verkoper heeft namelijk in het koopcontract uitdrukkelijk het beding op laten nemen dat de lijnbaan niet meer geëxploiteerd mag worden. Die verkoper is de firma Lankhorst, een grote touwslagerij in Sneek, die met deze 'sterfhuisconstructie' kennelijk een Friese concurrent wil uitschakelen. Het is dan ook onduidelijk wat Rinsje met de baan wil. Misschien gaat het haar om het schiphuis dat bij de lijnbaan is gelegen en in de koop meegaat. Of is ze van plan geweest een filiaal te Woudsend te openen?



Woudsend anno 1752, getekend door Pieter Idserdts Portier. Uiterst rechts, naast korenmolen 'Het Lam', de lijnbaan. Van dit langwerpige gebouw wordt Rinsje de Vries anderhalve eeuw later eigenares⁴

Hennep uit Holland

Geen touw dus uit Woudsend en Wed. S.J. de Vries betreft haar touw evenmin bij de lijnbaan in het eigen Lemmer⁵, maar in Sneek, Edam, Gouda, Rotterdam en België. De Lemster lijnbaan van Corn. Sleswijk is mogelijk al voor 1900 opgedoekt. Onder de touwleveranciers zijn producenten uit Holland in de meerderheid. Bij stoomspinnerij en touwslagerij Holland te Edam van Zeilmaker & Co., die vanuit zijn kantoor in Amsterdam touwwerk, bindtouw, staaldraad, zeildoek en waterdichte dekkleden verkoopt, bestelt Rinsje verschillende zware trossen.

Op een keer gaat er iets mis met een vracht trossen uit Edam. Zeilmaker zendt per vergissing twee trossen van de verkeerde afmetingen. Rinsje meldt hem de fout en Zeilmaker schrijft terug: *In beleefd antwoord op Uw schryven dato gisteren dient dat wy U ter wille willen zijn en de twee trossen terugnemen, ofschoon wy natuurlijk de heen vracht [-kosten] kwyt zyn. Wy verzoeken U dus morgen franco huis terug te willen zenden de tros van 3¼ duim, terwyl U de 2¾ duims tros aan de heer P. Koops te Wildervanck volgens inliggend adres en merk, ook franco gelieve af te zenden via Groningen, maar rekenen wy er op dat U daar direct morgenvroeg voor zult zorg dragen. Ingesloten zenden wy u de creditnota der twee terug te nemen trossen en de nieuwe ...*⁶. Zeilmaker maakt van de nood een deugd met zijn verzoek aan Rinsje om een tros naar Groningen door te sturen, omdat die klant wel vaker de betreffende dikte nodig heeft. Maar een excuusje kan er niet af.

Onder de touwleveranciers zijn er enkele afkomstig uit het Zuid-Hollands en Utrechts grensgebied. Dat is niet toevallig. In het Groene Hart is al sinds de Middeleeuwen op smalle stroken langs rivierdijken hennep geteeld, vanouds de grondstof voor de touwvervaardiging. In steden in of nabij de Lopiker- en Krimpenerwaard, zoals Lekkerkerk, Haastrecht, Moordrecht, Oudewater en Gouda horen de handel in en verwerking van hennep eeuwenlang tot de voorname takken van bedrijvigheid⁷. In de negentiende eeuw valt de *inlandsche* hennep teelt

echter sterk terug en verwerken de touwslagerijen uit het Groene Hart, zoals in de rest van Nederland, hoofdzakelijk uit Rusland geïmporteerde hennep.

Touwslagers uit de Zuid-Hollandse polders met wie Rinsje en Jan Siebold zaken doen, zijn Van der Lee in Oudewater, (via het kantoor in Amsterdam), Van Riet in Moordrecht en Spit & De Vletter in Gouda. De laatste drijft een fabriek van *Garens, Touwwerk, Leidsels & Singels* en houdt tevens magazijn van *Visschersgaren en katoen, Gordijn-, Jalousie-, Schilderij-, Meubel- en Spiegelkoord*.



De factuur van de Goudse touwslager is versierd met hennepblaadjes, laatste sporen van de hennepsteelt in de driehoek Rotterdam, Utrecht en Leiden⁸

Jaaglijnen voor veenkanalen

Bij Spit & De Vletter koopt Rinsje echte *Goudsche Jaag- en Treklijnen*⁹. Met een jaaglijn wordt een schip vanaf de wal voortgetrokken. Bij een trekschuit wordt daarvoor een paard ingezet. Maar een vrachtschipper doet het meestal zelf of laat zijn vrouw trekken, hangend in het zeel. Een jaaglijn moet sterk zijn en is dan ook doorgaans van hennep, evenals bijvoorbeeld de koptouwen en repen waarmee vissers hun netten binnenboord halen¹⁰. De Gebr. H. en J. de Jong uit St. Nicolaasga kopen in 1927 een treklijn, vaak synoniem voor jaaglijn. De De Jongs zijn dan ook schippers¹¹. De lijn is 30 meter lang, vijftienstrengs¹².

Jaaglijnen liggen niet in grote hoeveelheden in de touwwinkel in Lemmer, in tegenstelling tot in het Drentse filiaal, beheerd door Fernhout¹³. In het magazijn in Hoogeveen liggen maar liefst 26 stuks trek- en jaaglijnen van dertig meter en meer. De reden dat er in Hoogeveen veel meer jaaglijnen in voorraad worden gehouden dan in Lemmer, zijn de veenkanalen in Drenthe. Die zijn zo smal dat er bijna altijd gejaagd moet worden¹⁴. De Friese schippers daarentegen kunnen op de brede Friese vaarten en meren meestal zeilen.

Staan en lopend want

In Rinsjes tijd is het meeste want nog van hennep. Onder het want verstaat men al het tot de scheepsuitrusting behorende touwwerk. Het wordt onderscheiden in staand want, d.w.z. het touwwerk dat op zijn plaats blijft, en het lopend want, dat bewogen wordt¹⁵. Het staande want, de verstaging van de mast, is bijna altijd van staaldraad. Tot lopend want behoren vallen, kraanlijnen, schoten en ander touwwerk waar hier enige voorbeelden van volgen. Onge-specificeerd is *een trosje Lopertou 15 garen, 25 pond 3 ons* voor *f 6,15* dat Rinsje bij zeilmaker M.F. de Vries koopt.

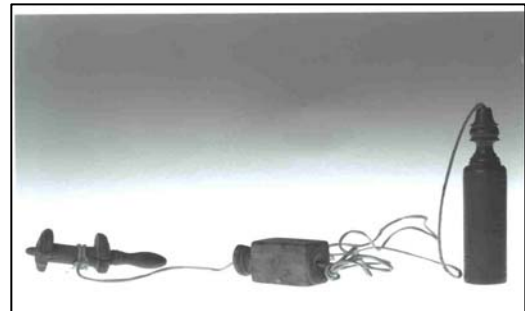
Rinsje besteedt in 1890, vroeg in haar carrière dus, het repareren van een zeilhaler uit aan timmerman H.W. Visser. Een zeilhaler of neerhaler is het lopende deel van een val die dient om een zeil of fok neer te halen¹⁶. Volgens Vissers jaarrekening gaat het om *een Zeilhaalder*

voor de palingbotter¹⁷. De palingbotter in kwestie is ofwel de LE 19, *De Zuiderzee*, van R.R. Hoekstra sr., dan wel de LE 18, *Dorp Lemmer*, van zijn zoon R.R. Hoekstra jr.¹⁸. Jan Siebold verkoopt drie toppenenden aan schipper W. Boelsma uit Lemmer¹⁹. Het toppenend is *een lijn waarmee een rondhout getopt wordt*, d.w.z. die naar de top van de mast of steng gaat en daar door een blok loopt²⁰. Een gaffellijn gaat naar Jacob Thijsseling (LE 1). De visser, die in het archief de bijnaam *Oude Bellouw* krijgt, koopt hem voor een kwartje²¹.

'Lijkentouw kregen we steevast van Buisman'

Ook de loglijn is doorgaans van hennep. De firma W.A. Visser & Zn. uit Heeg koopt er in Lemmer een van 30 vadem (=ruim 50 meter)²². Deze lange henneplijn wordt langszij te water gelaten voor het opmeten van de snelheid. Dat is niet onbelangrijk voor de firma Visser, de grootste palingexporteur van Nederland, die met o.a. *Harmonie* en de *Visscherij*²³ op Londen vaart, waar de palinghandelaar een eigen steiger in de Theems rijk is. Zijn schippers moeten de op de Friese meren gevangen paling zo vers mogelijk op de kade in Londen afleveren. Daarbij is enige snelheid geboden!

Van hennep en hout is deze loodlijn, een 'metend' touw behorend tot de collectie van het Fries Scheepvaartmuseum in Sneek²⁴. Tot de uitvinding van de sonar is het peillood voor een schipper op de Zuider- en Waddenzee onmisbaar, wil hij niet op een zandbank lopen



Tenslotte lijktentouw. De touwranden die het zeil verstevigen, heten lijken. Het lijktentouw wordt door de touwslager zeer vast ineen gedraaid²⁵. *We kregen het altijd van Buisman, steevast. Dat was altijd beste hennep, dat moest niet rekken, he? In later tijd was het wel wollig, was 't lang zo goed niet. Nou is 't eruit, het hennep-touw. Allemaal staaldraad²⁶.*

Deze Buisman is de baas van lijnbaan De Haringbuis aan de Vloeddijk in Kampen. Hij doet ook zaken met Rinsje en verkoopt haar *4 tros nuwste loopend touw 32½ [Pond] ad 24 ct, f 78,20* geslagen. (De vier trossen gaan met de beurtschipper over Urk naar Lemmer). Buisman, op dat moment een nieuwe leverancier van Rinsje, grijpt zijn kans en werpt een lijntje uit: *Mijne Heeren {sic}. Hiernevens ontvangt UEd 4 trosjes als monster. Ik twijfel niet of deze zullen wel naar genoeg zijn. En: Bijgaand een reclamekaart om in de winkel te hangen²⁷*. Helaas is die kaart niet bewaard.

Vlaamse en Russische hennep

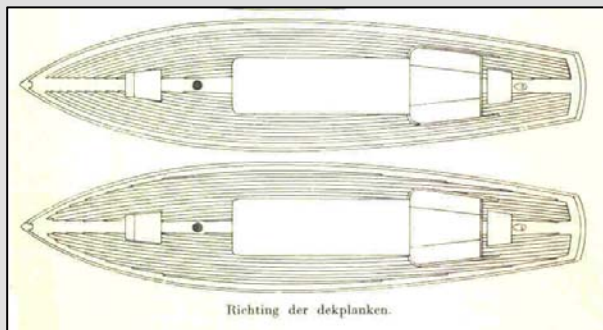
Een tweede gebied met veel hennep-teelt, naast het Groene Hart, is de streek rond het riviertje de Dender in Vlaanderen. Drie touwslagers daar weten de Nederlandse markt te penetreren: Van Haute Vercauteren en Vermeire uit Hamme en Vertongen-Goens uit Dendermonde.

Vermeire verkoopt henneptouw maar ook *1 tros lijnwaad koord Maurice voor fl.pb [=florin Pais Bas] 2,36*²⁸. Onder lijnwaad valt vlas te verstaan. Rinsje koopt er maar weinig van omdat het minder sterke vlastouw nauwelijks gebruikt wordt²⁹.

Van de drie Belgische bedrijven is de N.V. Vertongen-Goens, Platte & Ronde Reepen in Hennepe, Aloës, Yzer- & Koperdraad, Fabriek van Reepen, Touwwerk & Bindgaren; Sinds omtrent drie eeuwen gesticht; Stoomkracht 1200 Paarden³⁰, het belangrijkste. Vertongens touw heeft zoveel aanzien dat Rinsje zijn naam op de gevel van haar touwwinkel laat zetten³¹.

Zoals in het Groene Hart verdringt ook in Vlaanderen de goedkope Russische hennepe de eigen teelt. Jan Siebold koopt in 1906 bij Vertongen *12 trossen Russische hennepe geteerd 3 streng[s]: Zeescheepstouw, gewone garens, 561½ KG. ad f P.B. 48*. Elke tros is 120 vadem lang (= ca. 220 meter, de gebruikelijke lengte van een tros)³².

Hennepe los en vijf bos mos



*Dekplanken en mastgat van jachten*³³

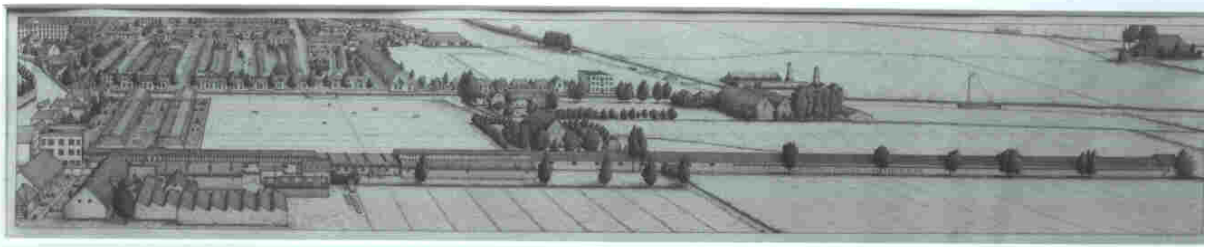
Al eeuwen lang is hennepe niet alleen grondstof voor touwfabricage, maar ook een vulmiddel bij het breeuwen van scheepshuiden en het dichten van dekplanken. Voor de laatste bewerking worden de naden tussen de eiken dekplanken eerst opengewerkt en met hennepe of mos gevuld. Vervolgens wordt een strook presenning op het breeuwsel in de sleuf gelegd en aan weerszijden, op beide planken, vastgespijkerd. Tenslotte wordt het geheel met pek aangesmeerd. Presenning, in het archief consequent *persenning* genoemd, is een rol sterk linnen. Voor losse hennepe is er elke maand wel een klant. Want de vezels worden niet alleen op scheepswerven als breeuwsel gebruikt, zoals door Brandsma (*6½ ons hennepe los ad 25 ct.*)³⁴, maar ook pompmakers moeten hennepe hebben omdat ze hun pompemertjes met die vezels en vet rondom insmeren. Zo repareren de mannen van Jan Siebold een houten scheepspomp van de LE 2 van Theade Wouda: *2 kleppen op emmertje en zuiger; hennepe en vet; 2 uur werkloon, samen f 3,20*³⁵. Verder gebruiken loodgieters de lange vezels om er schroefdraden van gasbuizen mee af te dichten. En ook elektriciens, smeden en gemeentediensten hebben hennepe als afdichtingsmateriaal: *0,4 KG Pomp-hennepe ad f 2,50* (smid Anton Bijlhout), *klep en hennepe met vet* (Gemeentegasfabriek)³⁶.

De fa. Wed. S.J. de Vries & Zoon verkoopt alle voor het breeuwen benodigde artikelen. Bovendien helpt een van de personeelsleden wel eens het breeuwkarwei te verrichten. De fa. Gebr. J. en P. Slump laat in juli 1924 de fa. De Vries de beurtaak breeuwen die de dienst Sneek-Zwolle onderhoudt. Inclusief werkloon en mos komt dat op *f* 14,85. Het karwei is dan kennelijk nog niet klaar, want een maand later betalen de Slumps nog 1 gulden voor 5 bos mos³⁷. (Het gebruik van mos in de naden komt overigens in Friesland maar zelden voor. Het is meer een gewoonte bij het onderhoud van Zuiderzeebotters³⁸).

Rinsje betreft haar hennep bij Lankhorst, ook voor haar Friese filiaal: *losse hennep per kar naar Heeg verzonden*³⁹. Het is raden waar ze haar mos vandaan haalt.

Van aloë tot olifant

In de loop van de 19de eeuw beginnen tropische, geleidelijk het Hollandse industriegewas te verdringen. Een grote rol in die 'kolonialisering' van de touwsector speelt de fa. N.J. Lankhorst & Zoon's in Sneek, *Machinale Spinnerij, Touwslagerij en Vischnettenfabriek, Import en Export*, opgericht in 1803. Het Friese bedrijf (dezelfde als die waar Rinsje de lijnbaan, in Woudsend van heeft gekocht) groeit uit van een armzalig touwbaantje langs de stadswal tot een modern bedrijf aan de rand van de stad, dat zich in de 20e en 21e eeuw tot een belangrijke touw producerende en verhandelende multinational ontwikkelt⁴⁰.



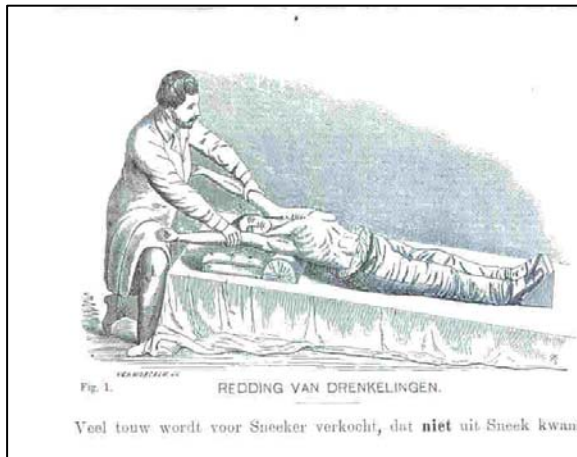
Tekening, 'voorstellende een lange lijnbaan', namelijk die van Lankhorst, kort na de verhuizing uit het centrum van Sneek⁴¹

Rinsje is niet wars van de vreemde vezels uit verre oorden. Ze verrijkt haar winkel met touw dat exotische namen draagt als abaca, alapat, aloë, kokos, malakka, manilla, manillacey en sisal. De meeste zijn gekocht in Sneek en afkomstig uit het Verre Oosten, Mexico en West-Indië.

Een bizarre soort lijkt: *2 tros Oliphant 344 Ko*. Of heeft de verkoopafdeling in Sneek een schrijffout gemaakt en is alapat(h) bedoeld, een kokosvezel uit India die vaker voorkomt? In hetzelfde jaar immer levert Lankhorst aan Rinsje *6 tr[ossen] Alapat 124½ KG ad 32 cent f 39,54. (Dikke tros volgt spoedig)*⁴².

Touw en trossen reizen gewoonlijk met de tram naar Lemmer, mits de order tijdig Sneek heeft bereikt: *Wy ontvingen gisteravond uw telegram, nadat de knechten reeds naar huis waren, en was het dus te laat om orders te geven om hedenmorgen per eerste tram te zenden. Wy zenden dus heden voor zoover voorradig de trossen per boot toe, en tekenen wy Hoogachtend, N J Lankhorst; rest volgt spoedig.*

De meest gebruikte geïmporteerde vezels zijn manilla, uit de schors van een wilde bananenpalm, sisal uit het grote blad van de agaveplant en kokos uit de bolster van de kokosnoot⁴³.



Reddingslijnen van Belgisch kokos, zo waarschuwt een advertentiecampagne van Lankhorst rond 1910, wordt voor 'Echt Sneeker' verkocht. Past op schippers! Dat gij Sneeker krijgt⁴⁴

Van veel door de firma De Vries aangekocht touw is niet zichtbaar of het om een reddingslijn gaat. Redden kan wel het doel zijn van het touw dat de IJvereniging Lemmer voor f 16,50 koopt. Met het oog op wakken⁴⁵?

Niet alleen in Sneek, maar overal dringen de tropische touwsoorten in de touwslagerijen door. De Gebr. Woudstra uit Heerenveen verkopen naast hennep en vlaggenlijnen trossen van *Aloë toud*⁴⁶. J.C. de Voogd in Dordrecht ontwikkelt zich van handmatige touwslager en hennep-handelaar tot *Fabriekant van alle soorten Geteerde en ongeteerd Touwwerk, Gegalvaniseerd IJzerwant, Manilla en Cocos Touwwerk, Bliksemafleiders, enz. enz.* De vervanging van hennep in zijn briefhoofd door manilla en kokos weerspiegelt de opkomst der koloniale vezels, zoals de vervanging van touwslager door *fabriekant* de invoering van stoomkracht verraadt.

Manilla

Touw, geslagen uit manilla en door de firma Wed. S.J. de Vries meestal als *mannille* gespeld, kan hennep-touw in al zijn functies vervangen⁴⁷. In het archief komen manillatrossen en -hijstouw voor. Touwslagerij *De Eendracht* van Nico Hoos in Rotterdam slaat manilla trossen van 3½ tot 7 duim (= 28 tot 56 mm.). De zwaarste die Rinsje van hem koopt weegt 79 kilo⁴⁸. Sleeptrossen levert Jan Siebold aan de kapiteins van de sleepboten die Lemmer aandoen.

Begin 20e eeuw verovert de stalen sleeptros snel terrein, maar ook dan verdwijnt de natuurvezel niet geheel uit de sleepkabel. Omdat staal niet elastisch is en de grote spanningen tussen sleper en gesleepte niet aankan, splitst de touwslager of de tuiger een kort manilla of kokos eindstuk aan de kabel, de zogenaamde *rekker*⁴⁹. Jan Siebold laat tuiger Huite Zijlstra een kous in een manilla rekker splitsen voor het s/s. *Amsterdam* (Groningen-Lemmer v.v.) van kapitein D. Jonker.

Kokos

Rekkers van kokos zijn meer gangbaar. Jan Siebold verkoopt in 1927 een kokos rekker, gestikt met Engels garen, aan kapitein Joh. Vogelzang (Groningen-Lemmer v.v.) en koopt een oude rekker van de Lemster sleepbootkapitein G. Duiker voor f 5,00, in ruil voor een nieuwe 50 KG Cocos Rekker ad 70 [cent per kilo] voor f 35,-, want de dingen zijn waardevol⁵⁰.



In een reclamecampagne van onbekende datum pronkt Lankhorst met zijn exportsucces⁵¹

Zwaaitrossen worden eveneens van kokos geslagen. Vermoedelijk gebruiken stoombootkapiteins een zwaaitros bij het manoeuvreren in de haven, wanneer de kont van het schip naar de kade toe beweegt of juist uitzwenkt. Het zijn in ieder geval kapiteins van grote stoomboten (Vogelzang, nachtboot op Amsterdam, *Prima Cocos Zwaaitros ad 70 cent [per kilo]*; Grijpsma, *s/s Jan Nieveen*, Jonker, *s/s Amsterdam*)⁵², die de trossen aanschaffen. Het zijn flinke dingen van tussen de f 40,- en f 50,- per stuk. Na de tweede wereldoorlog zal het woord zwaaitros met het ding in onbruik raken.

De vezeltjes uit de kokosnootbast zijn kort en ruig, echter slap en zeer licht, zodat *kokostouw* drijft. Omdat een drijvende landvast of sleeptros gemakkelijk is op te pikken, wordt kokos voor de vervaardiging daarvan vaak toegepast⁵³. Ook van kokos maar veel kleiner zijn de 23 *losse kurzaktouwen* die in de touwwinkel liggen⁵⁴. (Na de verhuizing naar Amsterdam zullen achtereenvolgens Jan Siebold, Siebold en Carol de Vries nog steeds veel stootzaktouw verkopen. Alleen gaat het dan op zijn Engels *fendertouw* heten).

Sisal simmen

De agave-vezel sisal is geschikt voor zeilvallen, ankerrossen en landvasten⁵⁵. *Sisal is goedkoop maar niet aangenaam om te hanteren vanwege zijn ruwe en weinig soepele vezel⁵⁶*. In het archief komt sisal meestal voor in combinatie met simmen. Een sim is een touwversterking langs een net⁵⁷.

Voor gebruik van het net moet de sim eerst aan het net worden bevestigd, het zogenaamde simmen of insimmen. Dit is een secuur werkje en de laatste fase van de vervaardiging van het

want, na het breien en aan elkaar zetten van de galen. Simmen is ook nodig wanneer de netten een andere maaswijdte moeten krijgen. Is de nieuwe *ansjoopvis* bijvoorbeeld van een ander formaat dan vorig jaar, dan moeten de beugnetten worden aangepast: *Het ene jaar was de vis klein van stuk en het andere jaar soms groot [...]. Dan was het een run naar Jan Pen, de nettenhandelaar, en Minze Zeilstra met de zijnen waren in de baan om het hardst aan het insimmen en soms waren lange wachttijden het gevolg. Anne Visser, de Brêgewipper, kon je dan tussen de bedrijven ook zien insimmen langs de muur van slager Koning. Zo ging dat toen*⁵⁸.

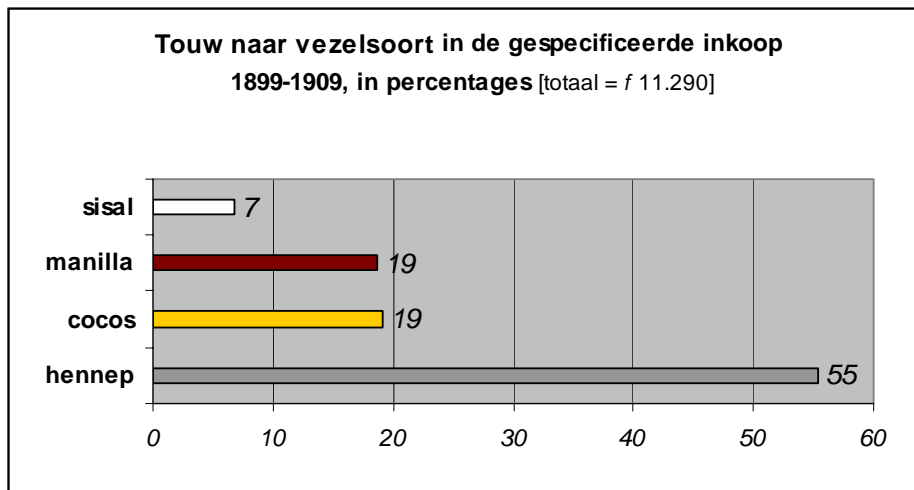
Rinsje betreft haar sim bij plaatsgenoot J. Pen, Machinale nettenhandel en visscherijbehoedigheden: 27 [Pond] Sim voor f 8,64⁵⁹, en bij W.J. de Voogd uit Dordrecht. De simmen van de Dordtse hennephandelaar en touwslager zijn aanvankelijk nog van hennep. In 1899 schrijft De Voogd aan de weduwe: *De Heer [!] S.J. de Vries, Lemmer, Mijn Heer! Heden zond ik per boot franco aan uw orders de laatste bestelde simmen af en twijfel niet of U zult over de kwaliteit bijzonder tevreden zijn. Bij aanstaande behoefte verzoek ik u beleefd ons uw order tijdig op te geven, want er gaat in dat artikel zoo veel bij ons om dat ik ieder op zijn beurt moet bedienen. De hennepmarkt is zeer vast en als dat eenigen tijd aanhoud, dan worden de prijzen van het touw, dus ook van de simmen duurder. Ik raad U aan een partij in koop te nemen, dat hebben verscheidene uwer collega's ook gedaan*⁶⁰. Het advies van de touwslager wordt opgevolgd: Rinsje slaat opnieuw simmen van hem in: 1 bos sim 12 15 18 en 24 d[raads] voor f 7,20⁶¹.



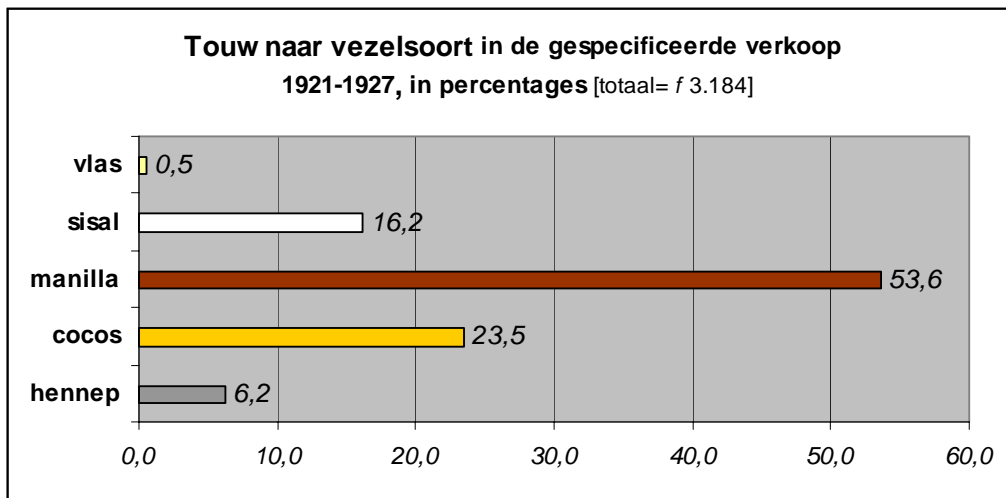
Envelop voor een rekening uit 1899 van touwslagerij en hennep-handel W.J. de Voogd (de postzegel is eruit geknipt)⁶²

Hennep onder druk

Maar hoe vast De Voogd de hennepmarkt ook acht, de tropische vezels zijn een stuk goedkoper. Vanaf begin 20e eeuw gaan de meeste vissers over op sisal simmen⁶³. Alle sim die Jan Siebold verkoopt, bijv de 20,7 kilo aan Joh. H. Visser (LE 12), is van sisal⁶⁴.



Wil dat dan zeggen dat hennep het geheel tegen het tropische touw aflegt? Dat is aanvankelijk, vóór 1910, nog niet het geval. Het diagram van de inkoop⁶⁵ toont dat hennep met 55% nog de boventoon voert. Maar daarna verliest het oude industriegegewas toch een fors marktaandeel, aanvankelijk aan touw van kokosvezels en in de verkoop van de twintiger jaren met name aan manilla, de vezel die de sterke positie van hennep geheel heeft overgenomen (zie het tweede diagram)⁶⁶. Toch kan het henneptouw zich na 1924 enigszins herstellen en zich met een verminderd aandeel (6% van alle touw) handhaven.



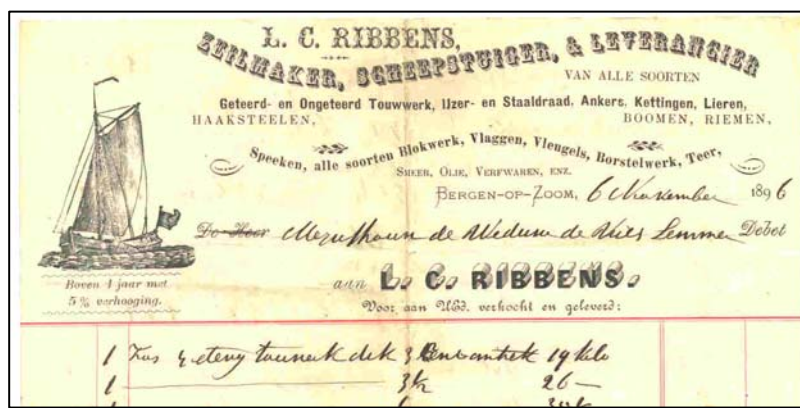
Rinsje en Ribbens

Rinsje koopt niet alleen bij touwslagers maar ook bij de groothandel touw. Ze heeft een vrij intensieve relatie met een zeilmaker uit Bergen op Zoom, L.C. Ribbens, die teruggaat tot 1896 of eerder. Ribbens bezit een goedlopende groothandel in touw en scheepsbehoeften⁶⁷. De Brabander noemt zichzelf: *Zeilmaker, Scheepstuiger, & Leverancier van alle soorten Ge-teerd- en Ongeteerd Touwwerk, IJzer- en Staaldraad, Ankers, Kettingen, Lieren, Boomen,*

Riemen, Speeken [=spaken], alle soorten Blokwerk, Vlaggen, Vleugels, Borstelwerk, Teer, Smeer, Olie, Verfwaren, enz.⁶⁸.

Ribbens zendt zijn waren vanuit Bergen op Zoom via Rotterdam en Amsterdam naar Lemmer: *Heden verzonden per stoomboot Anna Mende, per stoomboot Lemmer. Het is nu zoo duidelijk mogelijk gemaakt: de lyne zyn 3 strengs, het loope [=lopend want] 4 strengs geteer[d] en aut Manilla, die groote geele Trossen, voor Ancker. Het is alles ... der eerste hand*⁶⁹.

Dertien rol vierstrengstouw van Ribbens vaart nog verder dan Lemmer. Die verscheept hij van zijn magazijn in West-Brabant naar Stadskanaal, naar een onbekende klant van Rinsje daar, waarschijnlijk een werf. De etappe van Amsterdam naar Groningen wordt door kapitein Jonker van de Groningen-Lemmer Stoomboot Maatschappij uitgevoerd⁷⁰.



1 Tros 4 st[r]eng touwwerk dik 3 Cent. omtrek 14 kilo, voor Meuffrouw de Weduwe de Vries van Ribbens, met zeilboot en golvende letters⁷¹


De briefwisseling tussen Ribbens en Rinsje gaat meestal over geld en het uitblijven daarvan. Verre leveranciers laat Rinsje wel eens vaker lang wachten. Met licht verholten ergernis schrijft Ribbens in januari 1902: *Uw brief met het geld ontvange, hierbij de kwitantie, nu kan alles opgeruimt worden, het bleef anders duren*⁷². Zijn laatste nota is van augustus vorig jaar geweest.

De Brabander en de Friezin hebben een uitgebreide rekening courant met elkaar, en op den duur kan dat ingewikkeld worden. Ribbens: *Hier bij de reking [!] tot en met 26 juni. Het is best als wy dat maar late loope tot de tuigen aan zijn. Dan kunne wy zien, en betalen elkaar met geslote beurzen. [...] Maar ik zorg als ik Mast [?] af [heb] dat er de reking bij is, dus als U Mast zendt, dadelijk ook reking zenden*⁷³.

Een half jaar later is het: *U krijg van mij*, en dan een heleboel getallen, en: *Ik krijg van u, met nog meer getallen. Wilt U tot vereff[en]ing de[r] rek[en]ing de restant overmaken? En: Zult my dat dan [het saldo] zenden, dan zijn onzer rek[en]ingen af geloopen en kunn wy op nieu beginne*⁷⁴. Uiteindelijk komen ze eruit.

Rinsje betreft veel lopend want bij Ribbens, maar ook andere soorten touw, zoals drooglijnen. Doorgaans maken touwslagers die van zogenaamd verslagtouw, oud touw dat ze uitpluizen tot aan de nog goede binnenste vezels, die ze dan opnieuw tot touw slaan, hergebruik *avant la lettre*. Maar Ribbens' waslijn is van nieuw sisal: *Er is bij die witte lijntjes een monster voor drooglijn, is dat niet goed voor sim[m]en aan de netten[?]. Dat kost per kilo ook 70 cent. Hep*

daar een vol haspel van liggen, dan kunt u het aanstaande week krijgen. Met [...] achting, uw dienaar, LC Ribbens, Bergen o/Zoom⁷⁵. Simmen of drooglijn, het let niet altijd zo nauw.

ZEILMAKERIJ		Magazijn van Scheepsbehoeften	
PEK. TEER,		Blok-, Borstelwerk	
Olieën, en		en	
TOUWWERK.		OLIEGOEDEREN.	
<i>Meester van de Nieuw Lemmer</i> Debet aan L. C. RIBBENS.			
Bergen-op-Zoom <i>1899</i> 1901			
1 Tros 4-streng 5 1/2	60		
1	81		
1	5	52	45 4/4
1	9	51	21 2/4
2	4 1/2	82	21 2/4
2	4	72 1/2	21 2/4
2	3 1/2	56	21 2/4
1	3	19 1/2	21 2/4
		45 1/2 kl. 56 1/2	
		256, 51	
		256, 51	
<i>Waarby het opgevoerde touw is gemaakt</i> <i>2. Vabrikte te Amsterdam</i>			

1 Tros 4-streng 5 1/2 [ad] 60, etc. Zeilmaker Ribbens heeft inkt op zijn optelling geknoeid. Rinsje doet de vermenigvuldiging voor de zekerheid over en merkt dat 't klopt. Het zeilscheepje in het briefhoofd verschilt van die op de andere factuur⁷⁶

'Zoo wil ik over alles 1% laten vallen'

In 1899 tracht Rinsje bij Ribbens een prijsreductie te krijgen, in hetzelfde jaar dat ze ook ijzerhandelaren en de touwslagers De Voogd in Dordrecht en Zeilmaker in Edam met dergelijke verzoeken bestoekt⁷⁷. Ribbens antwoordt: *Hierbij het bestelde touw[w]erk. De prijs [nl. 48 cent per kilo] kan niet lager als deze is; wordt niets aan verdient, maar u kunt tog makkelijk 54 maken? Die het touw gebruikt, wilt niets anders meer, dat weet u bij ondervinding.* Ribbens vindt 12 1/2% winst (6 cent op 48) wel genoeg voor Rinsje. 't Is de vraag wat zij van Ribbens paternalistisch advies denkt. Hoe dan ook, de Brabander houdt de rug recht en hetzelfde geldt voor Zeilmaker.

Maar van De Voogd verkrijgt ze korting: *Mijn Heer? (zou ze daaraan wennen?), Heden zond ik per boot franco aan uw orders de laatst bestelde simmen af en twijfel niet of U zult over de kwaliteit bijzonder tevreden zijn...U vroeg mij wat voor korting ik geef als u de gelden overmaak. Hierop bericht ik u dat de consolidatie van verkoop bij mij is op drie maanden zonder, of a contant 1% korting. Ofschoon er nog posten zijn die van Novb, Decb dateren, zoo wil ik over alles 1% laten vallen, vertrouwend zulks naar uw genoeg zal [zijn]*⁷⁸.

De reductie die De Voogd verleent, zal wel samenhangen met de scherpe concurrentie in de touwsector, in een tijd dat tientallen kleine touwslagerijen ten prooi vallen aan enkele reuzen in Sneek, Amsterdam, Oudewater en het Rotterdamse. Maar de verleende korting is tegelijk

het gevolg van het actieve beleid van de weduwe zelf: wil je korting krijgen, dan zul je erom moeten vragen!

Een ander opmerkelijk aspect van Rinsjes bedrijfsvoering is haar gespreide inkoopbeleid. Zoals al bleek bij de ijzerwaren en de ankers gaat ze niet over een nacht ijs bij het vinden van de goedkoopste soort en de beste, of althans de meest geschikte kwaliteit. In de periode 1899-1906 koopt ze touw van zeventien verschillende touwslagers en negen groothandelaren en zeilmakers! Jan Siebold zet dit beleid aanvankelijk voort, met dertien verschillende touwslagers en twee handelaren in 1906-1909. Maar in de twintiger jaren moet van lieverlee het roer om. Waarschijnlijk zijn de omzetten lager. Bovendien zijn veel touwslagerijen failliet gegaan of door andere overgenomen. In 1925-1927 vermeldt het archief nog acht touwslagers en drie handelaren. Onder hen Van der Lee in Amsterdam, Den Haan in Gorinchem, De Haan in Musselkanaal, de Vereenigde Touwfabrieken (Sneek, Gouda)⁷⁹ en vanzelfsprekend Lankhorst (Sneek).

Huite de tuiger

In contacten met leveranciers en klanten die iets met touw te maken hebben, is er voor de tuiger (Huite Zijlstra in Jan Siebolds tijd) een belangrijke rol weggelegd. De belangrijkste taken van de tuiger zijn het installeren en herstellen van tuigages op zeilschepen. Waarschijnlijk geeft hij leiding bij het plaatsen en wegnemen van de mast, operaties die een goede organisatie vergen.

Een bijna dagelijkse taak van Huite is het aanbrengen van bindsels en het insplitsen van kousen en ogen, voorzieningen die zowel van touw als van staal kunnen zijn. Ze zullen na de behandeling van het staaldraad aan de orde komen.

Verder moet Huite de tuiger deskundig om kunnen gaan met allerlei klein en fijn touwwerk dat in kluwens op de schappen van de touwwinkel staat of in strengen aan de muur hangt. Zeil-, schiemans- en takelgaren, meestal uit hennep gesponnen, en zeilnaald zijn Huites instrumentarium. Menig handige schipper kan er ook mee overweg. Hij naait er een zeilstrook of lijk mee vast, omwikkelt er de rafelende tampen van touw mee en naait verstevigingen om een kabel of in een oog om schavielen (schade door schuren) te voorkomen. Of hij marlt een zeil aan een spier vast met een marlijn, die Rinsje in Meppel koopt bij A. Duitgenius uit Meppel, een kleine *Fabrikant van alle soorten Scheeps- en Landbouwers Touwwerk alsmede Pik, Teer en Breeuwwerk*⁸⁰.

Huizing, muizing en seizing

Het beschermend en bindend naaiwerk heet bekleding, (be)takeling, bindsel, kous, huizing, muizing en seizing. (*Huizing* is een bepaalde soort schiemansgaren van drie draadjes. Met een *muizing* sluit de schieman zo nodig de opening van een hijshaak af. Een *seizing* is een genaai-de zeildoekband, die dient om het zeil bijeen te binden⁸¹).

Nico Hoos, eigenaar van touwslagerij De Eendracht, zendt *4 Kluwen Schiem. garen 1e S[oo]rt 2 dr[aad]s [ad] 33 [per kilo]*, aan Rinsje met de toevoeging: *Van 2-duims had ik niet meer voorradig en vertrouw wel dat een paar M[eter] verschil niet uitmaakt*. Bij een zending van 10 kilo in 1906 schrijft hij: *De 10 KG Sch[iemans]garen kan ik U wel zenden, echter kan ik zulke kleine partijtjes U niet franco doen geworden. Aanbevelend, Hoogachtend UEDDW-*

*Dr, Nico Hoos, Johan C. Hoos*⁸². Dit vrachtje is dus niet gratis, in tegenstelling tot de verzending van grote partijen staaldraad, waar Hoos geen vrachtkosten voor in rekening brengt.

Zijn broer Jan Hoos, die een eigen Stoomtouwslagerij, Machinale Garenspinnerij, Fabriek van alle soorten van Manilla- en Hennep Touwwerk in Rotterdam leidt, verkoopt in 1906 aan Jan Siebold V M 11 kloen 3 dr mid Schmgaren 30 K^o 41: 12,30⁸³. Men leze dit als: 11 kluwens 3-draads middelste maat schiemansgaren, 30 kilo, 41 cent per kilo, maakt *f* 12,30. V M is het merk op de laadbrief en de bekapping, waaraan de vervoerder en de ontvanger de lading herkennen.

Vanzelfsprekend gebruikt ook de Lemster zeilmaker M.F. de Vries dergelijk draad en garen. Nu en dan stuurt hij een knecht naar de touwwinkel, bijvoorbeeld voor *1,1 Ko. Man[illa] Stiklijn, 20 mtr afr[ijg?]draad, 1 bosje Sisal idem, 8½ Mtr koordlijn*⁸⁴.



*Huite is kundig genoeg voor het eigenhandig vervaardigen van een leguaan*⁸⁵, de dikke stootrand voorop (en soms achterop) een sloep of sleepboot: Hij breide kokostouw in een model dat hij opvulde met gespleten Spaans riet. De tuiger zat die te breien in de touwwinkel, wat een leuk gezicht was. En het rook ook lekker⁸⁶

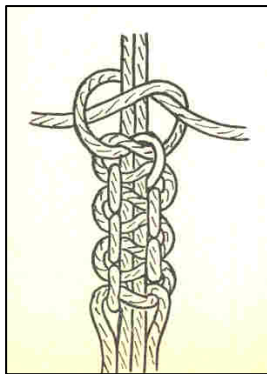
In 1927 verkoopt Jan S. de Vries de volgende aantallen schiemansgerei:

Schiemansartikelen (aantallen)		<i>touw</i>	<i>staaldraad</i>	<i>ijzer</i>
bindsel(draad)	in KG	3	25,4	
huizing	bosje	23	1	
takelgaren	rol	1		
zeilgaren	rol	16		
Engels zeilgaren	rol	5		
schiemansgaren	rol/bos	12		
splitsijzer	per stuk			3
zeilnaald	per stuk			5
	totaal:	60	26,4	8
omzet in guldens		24,76	21,70	2,20

Een knoop als de vlecht van een klein meisje

Tenslotte is de tuiger vanzelfsprekend ook bedreven in het leggen van knopen en steken, onmisbaar bij het installeren en onderhouden van de tuigage met alles wat daarbij komt. Maar behalve praktische knopen bestaan er ook verschillende knopen die er voor de sier zijn, zoals de Turkse knoop, de hele schildknoop en de bekendste, de grommer, een krans van gevlochten touw, die om de giek past ter bevestiging van de halstalie, maar vaker, alleen omdat hij zo fraai is, in de kajuit aan de wand hangt of als onderzetter dient.

Rinsje koopt in 1899 6 kokos- en 12 touwen *plattings* bij zeilmaker Jalink in Zwartsluis. Plattings zijn ronde, platte of kruisvormige, in elkaar gedraaide strengen, waarvan sommige varianten gevlochten zijn *als de klassieke driepartige vlecht van kleine meisjes*⁸⁷. Het is onbekend wat Rinsje met dit siertouw van zins is.

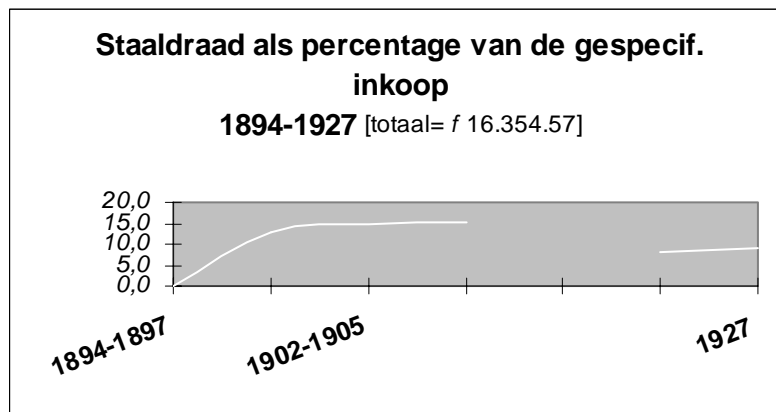


*Het leggen van een vlakke platting*⁸⁸

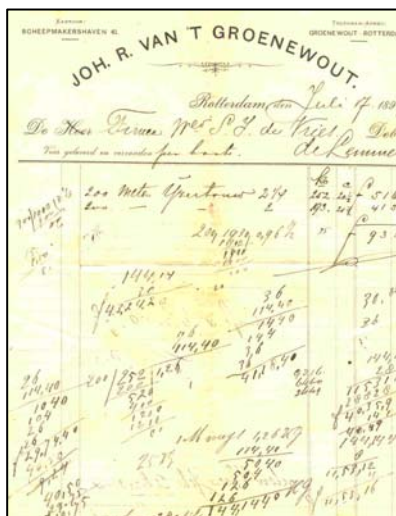
Het Staaldraad

In de scheepvaartwereld en de industrie begint eind 19e eeuw het *staaldraadtouw* zoals men het aanvankelijk noemt, steeds meer touw te vervangen. De strakke, sterke stalen strengen zijn zeer geschikt om in het staande want toegepast te worden. Stagen zijn dan ook de eerste stalen onderdelen van het tuig. Zo koopt scheepsbouwer Barkmeijer uit Stroobos een nieuw staaldraad-stuurboordstag voor *f* 3,-⁸⁹, en zijn collega Gebr. De Boer in Lemmer een nieuwe voorstag voor de mast van een op stapel liggend motorschip. Hij kost inclusief het werkloon van de tuiger *f* 1,75⁹⁰.

De firma Wed. S.J. de Vries & Zoon in Lemmer mag dan gespecialiseerd zijn in hout en touw, ze kan niet om het oprukkende staal heen. Het diagram toont hoe sterk het aandeel van staaldraad in de inkoop vanaf de eeuwwisseling stijgt. Maar misschien wordt er in die beginperiode wel iets te optimistisch ingekocht, want na de Eerste Wereldoorlog ligt de hoeveelheid ingekochte staaldraad op een iets lager niveau. In de jaren twintig van de vorige eeuw stijgt het aandeel weer geleidelijk (zie diagram)⁹¹.



Zoals Rinsje kritisch touw inkoop bij relatief veel leveranciers, zo zoekt ze ook voor het staaldraad de beste soorten tegen de beste prijzen. In de periode 1899-1906 leveren zestien firma's haar staaldraad. Onder hen zijn Vertongen uit Termonde (B.), Lankhorst uit Sneek (*3 Tros 1 * 1 D.S., Heden morgen per Stoomboot aan u afgezonden*)⁹² en A. Zwanenburg & Co. uit Amsterdam, leverancier van peerkousen, hijskatrollen, oliekannen en gegalvaniseerde blokjes maar vooral van rollen staaldraad, zoals twee van *200 M 1-duims Brown's Prima Staaldraadtouw ad 11,20* met een waarde van f 44,80. De weduwe heeft eigenlijk iets anders besteld, maar, schrijft Zwanenburg, *300 meters hebben wij op het oogenblik niet voorradig, maar hopen dat 2x200 meters ook goed is* (1905). En verder is er Joh. R. van 't Groenewout, *Groothandel in prima Engelsch buigzaam Staaldraadtouw, steeds geruimen voorraad*, uit Rotterdam.



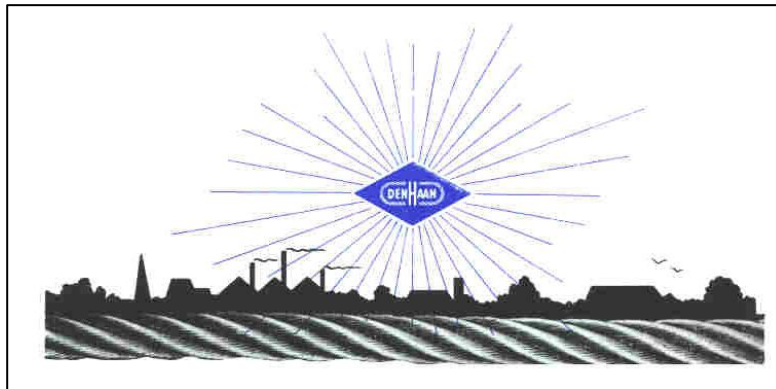
Papier is duur. De weduwe maakt haar sommetjes op deze factuur van Joh. R. van 't Groenewout, die Engels ijzertouw en staaldraadtouw importeert⁹³

Van 't Groenewout vertegenwoordigt ook een Engelse producent van staaldraad van wie Rinsje veel afneemt: Craven & Speeding Bros, *Hemp & Wire Ropes*, uit Sunderland (*Paid to Rotterdam*). Bij Craven voegt zich een tweede staaldraadimporteur: *W.B. Brown & Co. Globe Works* uit Liverpool. In 1906 is hij de belangrijkste staaldraadleverancier⁹⁴. Twintig jaar later zijn er nog zes leveranciers over, onder wie Zwanenburg, Trip en de Groningse fa. Mennens & Co., die in 2005 o.a. na overname van Staalkabel *de grootste scheepsartikelengrossier en offshore-leverancier van Nederland, met zes vestigingen* zal zijn⁹⁵.

Herculesdraad

Herculesdraad is de geniale vinding van een touwslager uit Culemborg: J.C. den Haan⁹⁶. Geniaal, want herculesdraad combineert de soepelheid van natuurlijke vezels met de sterkte van staal. De kern van de nieuwe kabel bestaat uit sisal, de mantel uit staaldraadstrengen en manillavezels, in een zekere verhouding⁹⁷.

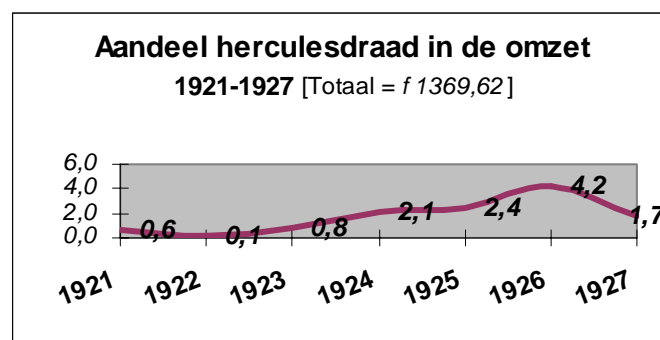
Er zijn ook andere combinaties mogelijk. De Vlaamse touwslager Vertongen-Goens uit Termonde (want hercules wordt overal een succes) slaat *Herculestouw in Russische kennep, geteerd 4 str met staaldraad erin*⁹⁸.



*Een nieuw product verschijnt aan de horizon*⁹⁹

De eerste keer dat hercules in de touwwinkel verschijnt is in september 1903. In de *Gorinchemse fabriek van Herculestouw* wordt 25 meter hercules met een dikte van $2\frac{3}{4}$ duim voor Rinsje afgesneden. Ze betaalt er 50 cent per meter voor, minus 10% want *op de prijscourant van Herc. krijgt U als wederverkooper 10% korting, zoowel van Staaldraadtouw als Herculestouw*. Eigenlijk geldt de reductie pas voor trossen vanaf ruim 200 meter, maar Den Haan strijkt over zijn hart. Het is vast de eerste keer dat hij aan Rinsje verkoopt. Het transport gaat *franco per Fop Smit & Co. tot Rotterdam en verder per eerste gelegenheid*¹⁰⁰.

Hercules is niet voor elk doel geschikt. Landvasten maakt men vaak van dit materiaal. Die van stoomboten zijn meestal 15 meter lang¹⁰¹. Het zijn dan ook vooral de kapiteins van grote stoomboten die de moderne draad afnemen. Maar ook in andere sectoren zijn er kopers. De succesvolle visser Jan de Blauw sr. (LE 8, "Weltevreden") wil wel eens een stuk proberen evenals scheepsbevrachter, ijkopnemer en handelaar in wegebouw materiaal Nanning Sjoerds Schotanus uit Harlingen¹⁰².

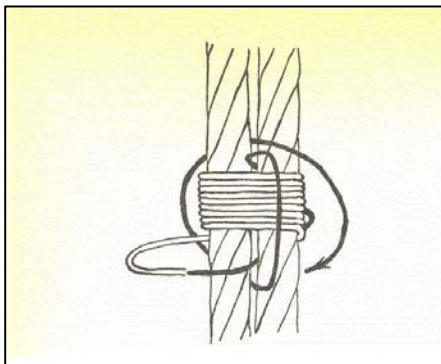


Jan Siebold verkoopt er tot en met 1926 steeds meer van, zoals blijkt uit het diagram¹⁰³. Maar de afzet blijft achter bij die van (gewoon) touw en staaldraad, waarschijnlijk omdat het herculesdraad minder toepassingsmogelijkheden heeft. Na 1926 loopt de belangstelling voor het Gorkumse product sterk terug. Het lijkt over zijn top heen.

Kousen, bindsels en stroppen

Touw en staaldraad hebben een aantal bewerkingen gemeen, zoals het leggen van bindsels en het splitsen van kousen en lussen. Het personeel van de firma De Vries, in het bijzonder de tuiger, is bedreven in dat schiemanswerk. Het aanleggen van een bindsel of kous is een onmisbare dienstverlening aan de klant en een dagelijkse klus in de werkplaats. Een kous is een bescherming rond een gat in een zeil of in een oog. Vroeger waren alle kousen van touw, nu zijn de meeste omrandingen van ijzer. De firma De Vries splitst ze beide.

Een bindsel is een omwikkeling met garen. Het meest voorkomend bindsel wordt om het eind van een touw of staaldraad gelegd om te voorkomen dat het uitrafelt¹⁰⁴. De tuiger gebruikt een bindsel om een los end aan een andere lijn te zetten. Gebeurt dat vakkundig, dat wil zeggen stevig en in de aan de wikkeling van het touw tegengestelde richting, dan zit een bindsel muurvast. Huite Zijlstra legt er o.a. een om een sleeptros van Schaafsma, kapitein op een der Lemmerboten¹⁰⁵.



Het leggen van een bindsel met takelgaren¹⁰⁶

De kunst van het splitsen van touw en 'draad' verstaan de mannen van De Vries als de besten. Bij splitsen haalt men over een bepaalde lengte (bij voorkeur 15 maal de dik-te) van het touw de strengen uit elkaar, dan buigt men de gewenste lus en steekt elk van de strengen weer drie keer in het eigen touw¹⁰⁷. Zo ontstaat een oog of strop. Soms maakt men met een splits van twee einden één.

De prijs van een touwsplits varieert van f 0,05 (hoorntouw) tot f 1,50 (zwaaitros), afhankelijk dus van de dikte. Voor het maken van twee splitsen in zesduims cocostouw brengt Jan Siebold maximaal 1 uur in rekening¹⁰⁸.

Ook in staaldraad kunnen splitsen worden gemaakt, maar het is een stuk lastiger dan het splitsen van vezeltouw. *Je moet goed oppassen, anders snij je je handen aan de scherpe*

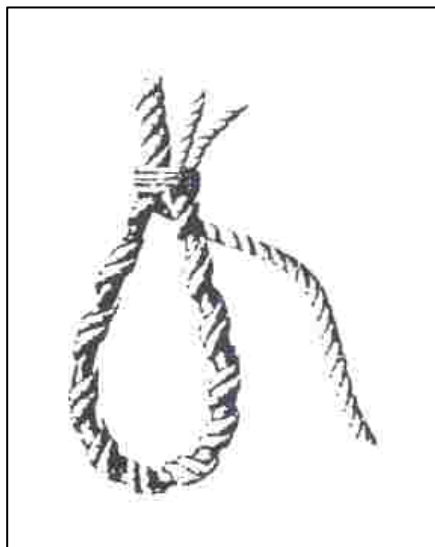
uiteinden van de strengen zal touwwinkelier Carol de Vries¹⁰⁹, expert in splitsen maken, later zeggen. Zijn grootvader, Jan Siebold, laat het over aan zijn tuiger¹¹⁰.

Voor een *splits in een oude draad* berekent Jan Siebold in 1921 aan kapitein W. Landenga sr. van de sleepboot Friso twee kwartjes. Dat is duur. Gemiddeld kost een splits in staaldraad zo'n drie dubbeltjes. Voor *Werkloon Splits in Herkules* betaalt de kapitein zelfs *f* 1,00¹¹¹. Dat is nog altijd goedkoper dan de *f* 2,25 die Jan Siebold in 1927 aan kapitein S. Schaafsma rekent voor een splits in een sleepdraad (van staal dus) voor zijn Lemmerboot¹¹².

Het splitsen van herculesdraad, de combinatie van natuurlijke vezels en stalen strengen, komt vaak voor. Het personeel van Jan Siebold splitst wekelijks stroppen in hercules landvasten, met name voor de Lemmer stoomboten¹¹³.

In 1927 levert de firma de dienst van het splitsen en wat dies meer zij 670 maal, meest in staaldraad:

Splitsen, kousen en stroppen in de verkoop 1927			
	Touw	Hercules	Staaldraad
Splits (aanleggen)	63	35	286
Kous (insplitsen/bekleden)	55	12	187
Strop (insplitsen)	5	17	10
Totaal aantal	123	64	483
Totaal omzet in guldens	54,40	28,35	158,20

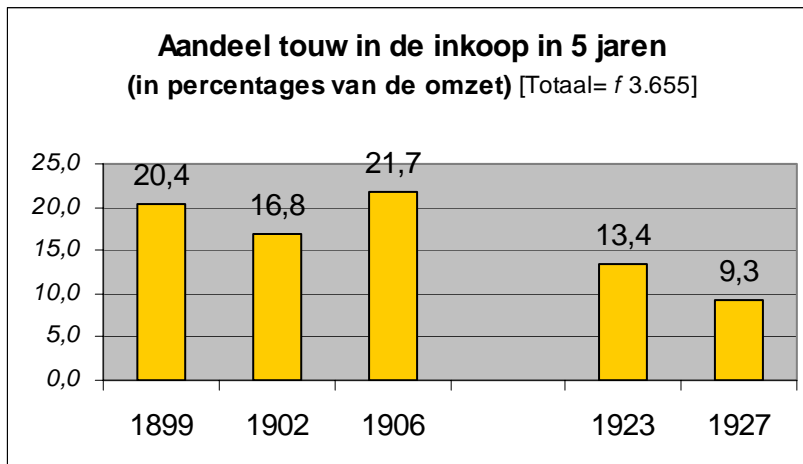


Een Vlaams oog wordt ingesplitst (anno 1858)¹¹⁴

Conclusies

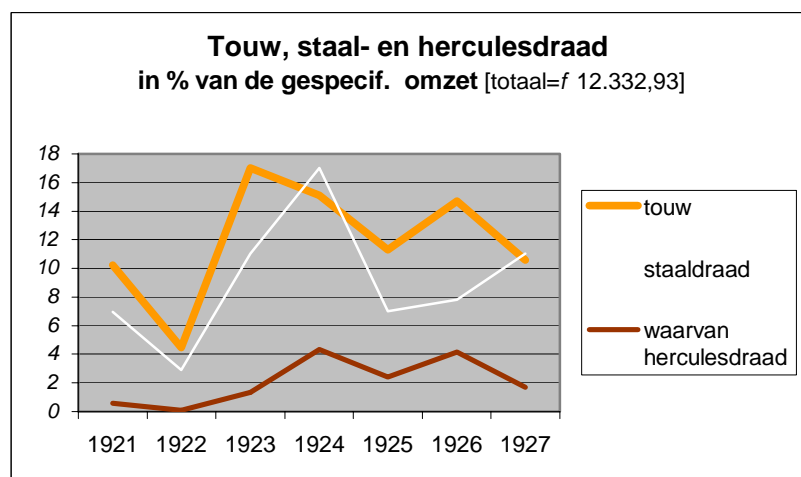
In het begin van dit hoofdstuk zijn enkele vragen gesteld over het belang van de touwwinkel en het aandeel van de verschillende soorten touw, staal- en herculesdraad in de inkoop en het bedrijfsresultaat. Hieronder wordt getracht die vragen te beantwoorden.

Ten eerste het aandeel van de touwwinkelin het bedrijfsresultaat. Gezien de grote hoeveelheden touw die de weduwe koopt, kan men veronderstellen dat de winkel die de weduwe op de Polderdijk heeft laten bouwen, een succes is geworden, maar het valt bij gebrek aan verkoopgegevens niet te bewijzen. De winkel is in de tijd van haar zoon in ieder geval een succes. Touw is goed voor zo'n 9% tot 11% van de bedrijfsomzet. Rekent men de andere winkelproducten mee, zoals ijzerwaren, verf, aanvaartzakken, lantaarns, kompassen, etc., dan komt men tot 37% van de omzet in 1927¹¹⁵. Het winkelassortiment vormt zo een belangrijke aanvulling op de producten van de mastmakerij.



In de inkoop zakt het aandeel van touw na het eerste decennium van de twintigste eeuw¹¹⁶

Ten tweede het aandeel van koloniale vezelsoorten. Het traditionele henneptouw lijdt als verondersteld onder de introductie van manilla, kokos en sisal. In de inkoop van de fa. Wed. S.J. de Vries & Zn. neemt zijn aandeel geleidelijk af van 66% in de periode 1896-1905 tot 55,5% in 1906-1909. Kokos is dan de belangrijkste koloniale vezel geworden. In de (gespecificeerde) verkoop in de twintiger jaren is het aandeel van de hennepen trossen en lijnen gedaald tot onder de 10%. Manilla is nu met meer dan 50% verreweg de belangrijkste vezel.



In zeven jaren verkoop ligt het aandeel van touw gemiddeld op 11,5%, dat van staalraad op 10,5%¹¹⁷

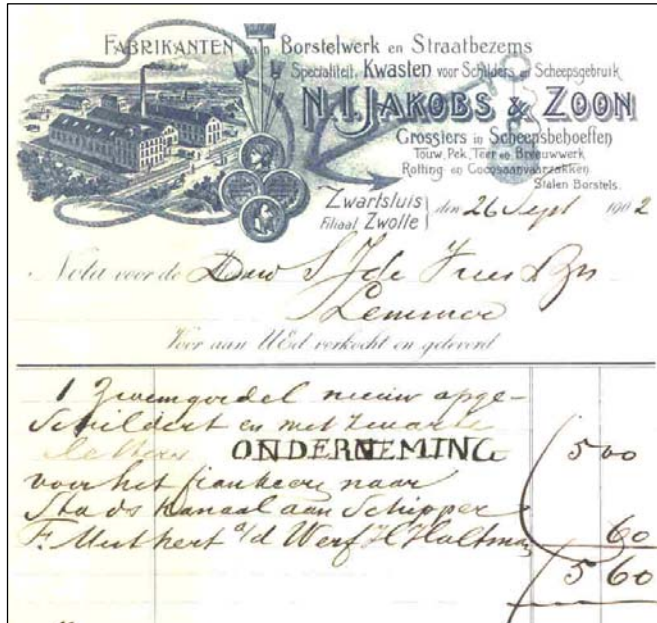
Ten slotte de verhouding tussen touw en draad. Men kan veronderstellen dat de hoeveelheid touw in de bedrijfsresultaten afneemt en de hoeveelheid staaldraad toeneemt naargelang de zeilvaart achteruitgaat en het transport per stoom- en motorboot groeit. In werkelijkheid blijkt die ontwikkeling niet zo snel te verlopen. Weliswaar neemt het aandeel van staaldraad in de inkoop aanvankelijk sterk toe (tot 14% in 1902), maar dat is tijdelijk. In de inkoop van de twintiger jaren komt het sterke draad niet meer boven de 10% uit en in de verkoop houden touw en staaldraad elkaar ongeveer in evenwicht, met een aandeel elk van zo'n 11% (in 1927).

Het nieuwe herculesdraad, de in Gorinchem uitgevonden combinatie van touw en staaldraad, breekt door in 1906 maar blijft daarna zozegd hangen. In de verkoop van de twintiger jaren blijft het in de schaduw van het gewone touw en staaldraad. Kennelijk heeft hercules ook zwakke kanten.

Al met al mag men concluderen dat de touwwinkel van Rinsje een redelijk succes voor de fa. De Vries is geworden. Het touw, zelfs het oude vertrouwde henneptouw, weet zich na de opkomst van ijzer en staal op een zeker niveau te handhaven. Een verklaring hiervoor kan zijn dat hennep en andere traditionele materialen blijvend passen in het pakket van een bedrijf dat in traditionele zeilvaart is gespecialiseerd.

15 Kurk, kokoszakken en kompassen

De vissers, vrachtschippers en stoombootkapiteins die de soms woeste Zuiderzee bevaren, hebben reddingsmateriaal nodig voor het geval dat er een man overboord gaat, het schip in nood raakt of een ander schip in nood zich in de nabijheid bevindt. De winkel van de weduwe is dan ook voorzien van reddingsboeien, -lijnen en -vesten. Reddingsboeien koopt Rinsje in bij Werner in Den Haag, N.V. Vermeulen & Co. te Waddinxveen (Zuid-Holland) en N.I. Jakobs in Zwartsluis.



Jakobs verkoopt aan Rinsje 1 zwemgordel nieuw opgeschildert [sic] en met zwarte letters ONDERNEMING voor schipper F. Muthart; de 'Onderneming' ligt op dat moment op de werf H. Holtman in Stadskanaal¹

Jan Siebold heeft in 1926 2 Kapok Zwemvesten voor 50 cent per stuk in voorraad, evenals 3 gebruikte reddingsboeien (voor f 1,-)². Het woord 'gebruikt' hoeft niet heel letterlijk te worden opgevat. Twee nieuwe Groote reddingsboeien verkoopt hij voor f 6,50 per stuk aan Johannes Grijsma, de kapitein van de nachtboot op Amsterdam die in de hongerwinter in moeilijkheden zal raken, waarover straks meer³. Diens collega D. Jonker (Amsterdam) wordt eigenaar van een Reddingsboei hoefmodel, het nieuwste van het nieuwste, ook voor f 6.50⁴. Eveneens voor noodsituaties bedoeld zijn vier vuurpijlen met bijbehorend vuurpijlstanders ad f 1,- (= vuurpijlstandaards). Er zijn er ook hoosvaten voor als het schip water maakt. Schipper J. Muurling uit Echten vraagt om 3 hoosvaten voor punter uithozen⁵.



Een vat bruin teer en een reddingsboei uit Den Haag⁶

Tenslotte levert de Lemster firma ook dreggen, los of voorzien van dreggetouw. In de winkel ligt een reddingsdregje (inkoopwaarde *f* 1,50) op een klant te wachten⁷. De fa. Wed. S.J.de Vries & Zoon verkoopt talloze dregstokken aan de gemeente Lemsterland en zal ze later ook aan de publieke werken en politie van Amsterdam afzetten⁸.

De heer de Vries stelt als Vierde Prijs een verreijker beschikbaar

Maar voorkomen is beter dan dreggen. Er is een keur aan navigatie-instrumenten en weermeeters te koop. Instrumenten die het weer in de gaten houden, kunnen een schipper helpen bij de beslissing om al dan niet uit te varen. In de winkel liggen vier windpijltjes (waarde *f* 0,05) en voor de winkel hangt een windzak van 75 cm, die door wind wordt volgeblazen en zo de windrichting aangeeft. Hij kost drie kwartjes⁹. Weerglazen zijn een ander instrument om het weer te meten. Ze kosten *f* 6,-¹⁰.

Barometers importeert Rinsje uit Hamburg. In 1909 komen er 11 stuks binnen. Bruin, 8½ cm in doorsnee, van de *Holosteric-Barometer-Fabrik* van Heinrich Fröbel, voor 41 Mark (= *f* 24,20!)¹¹. Barometers zijn kostbare en kwetsbare instrumenten en Jan Siebold bewaart ze dan ook in het kantoor, evenals een koperen scheepsklok van *f* 12,-¹². Ook onder zijn beheer is de winkel van het modernste instrumentarium voorzien. Er is echter niet voor alle artikelen even veel belangstelling. De enige koper van een barometers bijvoorbeeld is, voor zover bekend, de Lemster schipper Franke Pasveer. Bij een aankoop in 1926 van *f* 11,50 is later in potlood toegevoegd: *Kompā Barometer*¹³.

Omdat Jan Siebold weinig barometers verkoopt, gebruikt hij ze maar als promotiegeschenk: de heer S.J. de Vries, mr. Blokmaker (!) te Lemmer, nam bij de schitterend geslaagde hardzeilerij van 1915 het loffelijk initiatief om een prijs beschikbaar te stellen voor de vierde plaats in elke zeilkategorie. Dat waren resp. een nationale vlag, een barometer en nog een nationale vlag. Daardoor wordt de mooie hardzeilsport wel zeer bevorderd¹⁴. Het gaat om de zeilwedstrijden op de Zuiderzee bij Lemmer, waarvan alleen in de klasse Houten Platbodem Visschersvaartuigen met zijzwaarden en open bun tot en met 40 ton metende de eerste vier bekend zijn. Jilling Kingma wint met de LE 9 (Margaretha) de eerste prijs van *f* 40, - vlak voor Hidde Koornstra LE 50 (Zes Gebroeders). Hij krijgt een medaille. Derde is Rienk Coehoorn met de LE 20, De Jongejan. Het zijn bijna altijd Lemster vissers die de wedstrijden winnen! De vierde prijs, dus de barometer of de nationale driekleur van Jan Siebold, wordt door Andries Scheffer in de wacht gesleept¹⁵. Ook hij is een Lemster visser, vaart met de aak LE 44, Zuiderzee¹⁶. Andries Scheffer is een veelzijdig man. Behalve goed zeilen kan hij ook goed schaatsen en ... zingen: *Er was toen een mooie operette waarin Andries Scheffer de hoofdrol (Geertemoei) zong en die had zo'n prachtstem*¹⁷. Scheffer is ook klant van Jan Siebold, net als de andere drie winnaars¹⁸!

Afgezien van de uitslag brengt het berichtje van augustus 1915 in de Visscherijcourant over de race in twee opzichten nieuws. Het vertelt dat Jan Siebold belangstelling voor de zeilsport heeft en dat hij een sportevenement als promotiemiddel gebruikt. Hij is 'sponsor'.

Kurk, kurkzakken en kokoszakken

Rinsje koopt kurk bij de kurkenfabriek van Korthals in Dordrecht. Korthals verwerkt *Catalonisch kurk* tot ansjovisnet- en boeikurken en verzendt die als *barrelgoed per Spoor tot A'dam* en vervolgens per vrachtschip van W.

Scheffer naar Lemmer¹⁹. Het is onbekend hoeveel van die kurk Rinsje aan vissers afzet. In Jan Siebolds tijd komt visserijkurk in de boeken niet meer voor, wel kurk dat de sloopshuid tegen stoten en schavielen beschermt. Die verkoopt hij los of in stootzakken (later aanvaartzakken geheten). Opvallend veel van die zakken komen uit Zwartsluis waar ambachtelijke bedrijven ze vol stoppen met riet- en kurkafval. Riet is er in overvloed in de moerassige Kop van Overijssel.

Een van die bedrijfjes is Jalink. Rinsje bezit rond de eeuwwisseling een prijscourant van *Jalinks deugdzame cocoskurkzakken*. De Zwartsluizer maakt ze van 70 tot 125 cm en verzekert *dat mijne zakken van binnen voorzien zijn van zuiver kurkafval en getaand zeildoek, terwijl de mat [=hoes] van prima cocostouw wordt vervaardigd, ... het beste wat er op dit gebied bestaat.* Zijn zeildoekkurkzakken zijn omwonden met geteerd henneptouw en vormen een duurdere variant. Het goedkoopst zijn de *rottingcocoszakken*, waarin rotan is verwerkt²⁰. (Rotan, een koloniaal product, is goedkoper dan het Mediterrane kurk²¹). Wellicht uitgenodigd door deze prijscourant bestelt Rinsje 17 kokoszakken in de maten no. 1 t/m no. 8 en 1 rottingzak no. 4.

Jan Siebold doet zaken met drie bedrijven uit Zwartsluis: H. Flarte & Co., *Fabriek van aanvaartikelen*, J. Kragt & Co., *Cocoskurk- en Rottingzakkenfabriek*²² en J. van der Stouwe, *Groothandel in hooi, handel en fabriek in matten*, die stootzakken vult met oud touw en riet²³.

Een kijker van het type Liverpool en een boterdooskompas

Barometers en andere meteorologische instrumenten zijn niet het enige gereedschap dat de veiligheid aan boord bevordert. Ook verrekijkers dragen bij aan een behouden vaart. M.A.M. Cornets de Groot in Rotterdam verkoopt Rinsje een dag- en nachtkijker van het type Liverpool (*f* 10,50). Die is bestemd voor kapitein Pepping wiens kustvaarder op een helling in Stadskanaal ligt²⁴. De *18 Scheepsglazen prismatiek, breed 7 cm /20* van 65 cent per stuk, die de Sneker glasfabriek van M.J. Houwink levert, zijn vermoedelijk ook voor een kijker of telescoop bestemd. Ze liggen in het stro in een kist aan boord van een stoomboot die van Sneek naar Lemmer vaart. (Om de verkoop te bespoedigen houdt Houwink vrijdags van 12 tot 1 uur zitting in het Friesch Koffiehuis Leeuwarden)²⁵.

De voorraad van Jan Siebold bevat verder een octant (inkoopwaarde *f* 2,-) en een sextant (inkoopwaarde *f* 1,-). Een octant is een astronomische gradenboog waarmee men door hoekmeting de positie van het schip bepaalt. De sextant is een gradenboog met spiegels om met behulp van de weerkaatsing van het zonlicht de positie te bepalen²⁶.



Een breed aanbod uit Den Haag²⁷

Een kompasmaker uit Enkhuizen

Voor de positie- en routebepaling is ook het kompas onontbeerlijk. Rinsje koopt haar *compassen* bij F. Smeding in Enkhuizen²⁸. Kapitein Van der Veen ruilt *1 Oud Compas* in voor een nieuw kompas, bestemd voor zijn stoomscheepje Telegraaf dat de beurdienst Sneek-Lemmer onderhoudt²⁹.

In 1927 verkoopt Jan Siebold vier kompassen (samen f 75,-), tegenover slechts vier aanvaarzaken en geen enkele barometer. Verder geeft hij *1 Houten Boterdooscompas* in bruikleen aan schipper Philip Westers uit Eernewoude (bijnaam: *Doove*) en ruilt hij met schipper J. Hof uit Gaastmeer een kistkompas tegen een boternap. Met dit laatste wordt wellicht *boterdoos* bedoeld, de vorm aangevend van een type kompas. Ook verkoopt Jan Siebold een kompasnaald (voor f 1,-) en enkele *Compasroozen* (vrachtkosten f 0,50)³⁰.

Een kleine briefwisseling

Een kleine briefwisseling tussen kompasmaker F. Smeding uit Enkhuizen en de weduwe geeft interessante informatie over hoe zij een vakman van buiten inschakelt ten behoeve van haar verkoopactiviteiten. De briefwisseling werpt licht op haar manier van zaken doen. Rinsje vraagt in oktober 1901 aan Smeding een prijsopgaaf, want er is op dat moment veel vraag naar kompassen. De kompasmaker die vanuit zijn *Handel in Visscherij- en Scheepsmaterialen* in de haringstad werkt, antwoordt: *Op U schrijven van dd. 29 dezer bericht ik U dat het regeleren van Kompassen hier in de haven f 10,- kost. Wat den prijs der Kompassen betreft: die zijn zeer verschillend, ik heb onlangs schipper Groenhof een kompas erbij geleverd van f 12,- en schipper E. Tromp een van f 8,-, dat gaat naar verkiezing. U begrijpt zelf wel de duurste zijn de beste*³¹.

Handel in Visscherij- en Scheepsmaterialen	
Specialiteit in het MAKEN en REGELEEREN van KOMPASSEN.	
Enkhuizen, den 5 December 1901	
De Wed. Mij. J. de Vries & de Lemmer Debet aan F. SMEDING.	
Von aan Udd a contact gelend	25011 - 05
Abroent 14 een Kompas geleverd geregeerd en afgetest	25 00
..... 21 idem van schippen 6 Pronk	30 00
	55 00

Kompassen van Smeding voor Waterberg en Pronk³²

De prijs van het kompas wordt vastgesteld op f 30,-. Het instrument is bedoeld voor het schip van schipper E. Pronk dat in de Amsterdamse haven ligt. In opdracht van de weduwe brengt Smeding het kompas zelf naar Amsterdam om het aan boord van Pronks schip te installeren en te reguleren zodat het ver afstaat van alle grote ijzermassa's aan boord en de kompasnaald precies naar het noorden wijst³³. Vlak voor zijn vertrek vraagt Rinsje Smeding in Amsterdam nog een tweede kompas te leveren, en wel aan schipper Waterberg. Smeding schrijft vanuit Enkhuizen aan de weduwe in Lemmer: *Ik maak hierbij nogmaals de opmerking dat ik voor één schip f 30 noteer; heeft U er twee schepen te gelijk zal ik ze beide voor f 50,- in orde maken. U kunt zelf wel begrijpen als U mijne geleverde kompassen beziet, daarbij mijn reguleren en materialen, en reis- en verblijfskosten voor 2 personen, wat bagatel er dan voor mij overschiet. Werkelijk ik kan het niet minder doen. Inmiddels met achting, F. Smeding*³⁴. (Heeft Rinsje ook bij hem op prijsverlaging aangedrongen?).

Smeding reist dan met een knecht per trein naar Amsterdam, waar hem een teleurstelling wacht: *Inmiddels maak ik U attent dat ik in plaats van twee schepen te reguleren er maar een aanwezig was. Als ik in 't vervolg weer komen moet voor een schip doe ik het niet minder als f 30,-. Op zoon manier zou ik er nog schade bij hebben in plaats van voordeel, daar het op moment zeer druk is bij mij met reguleere en met verstellen van kompassen. Dit is nu juist de tijd dat ieder gaarne geholpen wil zijn; dat het zulk slecht weer is geweest kan u natuurlijk niets aan doen, maar dat schipper J. Waterberg den geheelen dag juist moest laden, te midden van zooveel ijzeren schotten, was voor mijn werk zeer ongeriefelijk. Inmiddels hoogachtend*³⁵.

Rinsjes reactie

De kompasmaker laat elke opdracht op deze manier van een knorrig briefje vergezeld gaan. Hij maakt er een gewoonte van achteraf te mopperen, in plaats van dat hij vooraf duidelijke afspraken maakt. Smeding wekt zo een minder zakelijke indruk dan de Lemster weduwe. Dit blijkt uit een brief van haar hand uit december 1901, waarvan men in Lemmer gelukkig een afschrift heeft bewaard:

De heer. Die 1901
 In 't H. Smeding Enkhuizen.
 Mr. H.! Daar ik eenige dagen van huis
 was, merd ik verhin dat U de gelden
 of eenige letteren te dan toekomen.
 My plan was, U de gelden nu
 te zenden, doch bij mijn thuis komst
 werd ik schrijven van den Schip
 bouwer van wie ik het regeleeren
 der Compassen bevorderde, dat de
 schippers of een dier schippers
 had geschreven, dat het Compas niet
 in orde was. Dit spiet mij zeer,
 dan ik gaarne ook met U zoudt afreke-
 nen, Ook te meer, dan ik voor een
 ander dat bewerkstelligde, terwijl
 ik er zelfs niets mede nodig had.
 Gaarne zoudt ik van U eenige letteren
 te my onvangen, of weten, of U van
 hem ook een bewijs heb, dat het regeleeren
 der Compassen gaet, en hem naar
 genoege was Om reden het lastige
 luitjes zijn. Heeft U dat, welnu dan
 heb ik U per eerste gelegenheid
 het bedrag der rekening. Excuseer late
 beantwoording. In afwachting teken ik,
 hoogachtend,

Brief van Rinsje aan kompasmaker
 Smeding. Ze benut de kantlijn ten
 volle.³⁶

'Daar ik eenige dagen van huis was,
 werd ik verhindert U de gelden of
 eenige letteren te doen toekomen. [...],
 dat bij mijn thuiskomst vond ik schrij-
 ven van den scheepsbouwer voor wie
 ik het regeleeren der Compassen
 bevorderde, dat de schippers of een
 dier schippers had geschreven dat het
 Compas niet in orde was. Dit spiet mij
 zeer, daar ik gaarne ook met U zoude
 afrekenen. Ook te meer daar ik voor
 een ander dat bewerkstelligde, terwijl ik
 er zelfs niets mede nodig had. Gaarne
 zoude ik van U eenige letteren terug-
 ontvangen, of weten of U van hem ook
 een bewijs heb dat het regeleeren der
 Compassen goed, en hem naar ge-
 noegen was. Om reden het lastige
 luitjes zijn. Heeft U dat, welnu dan
 hebben wij er niets meer mede nodig,
 en zend ik U per eerste gelegenheid
 het bedrag der rekening. Excuseer late
 beantwoording. In afwachting teken ik,
 hoogachtend,

UE wed SJ. de Vries enz³⁷!

Smeding ontkent vervolgens op hoge toon dat hij de klus niet goed heeft uitgevoerd. Maar hij is de pineut. Er volgen geen aanvullende betalingen.

Rinsjes bedrijfsvoering

Rinsjes brief licht zoals gezegd een tipje van de sluier van haar bedrijfsvoering op. Ze toont zich ongevoelig voor Smedings gelamenteer en schuift de verantwoordelijkheid voor de minder gelukkige kompasinstallatie geheel op de Enkhuizer af. Tegelijk grijpt ze de onvrede van de twee klanten aan om de betaling van Smedings factuur op te schorten. En hoewel ze van enige invoeling blijkt geeft (*om reden dat het lastige luitjes zijn*), verlangt ze garanties van kwaliteit en tevredenheid alvorens een cent te betalen. Verstandig en handig.



Kompasroos met zes magneetnaalden³⁸

Ankerlantaarns, toplichten en vier witte vleermuisbollen

Dordrecht den 5^{ten} Dec 1859

* REKENING *

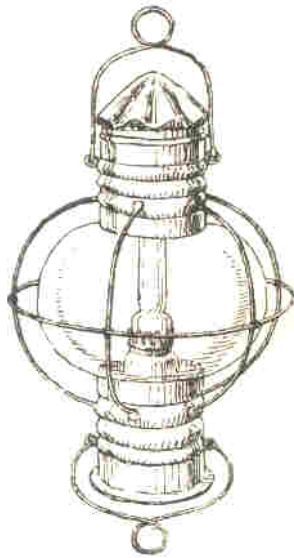
van De Vries & Zn. Scheeps-Boeften
in edelich makereij
van J. van den Bosch Debit

1 Een	Lantaarn van Gesleepen Bol en Geklonken	6	—
1 Een	Lantaarn " " " " " "	4	55
1 Twee	Lantaarn " " " " " "	4	50
		10	55

van den Bosch Debit

Een Lantaarne. Gesleepen Bol En Geklonken f 6.-, maar de Dordtse lantaarnmaker Van den Bosch moet weinig vertrouwen hebben in de fa. Wed. S.J. de Vries & Zn.: ScheepsBoeften³⁹

Bij nacht en ontij zijn schippers van vracht- en vissersboten en kapiteins van stoomboten verplicht tot het voeren van boordlicht, voor hun eigen en andermans veiligheid. De firma Wed. S.J. de Vries & Zn. in Lemmer verkoopt alle petroleumlantaarns en het assortiment is ruim. Elke lantaarn heeft zijn eigen plekje op het schip en zijn naam geeft aan waar dat is. Er zijn top- en achterlichten, kompas-, ruim-, anker- en boord- of zijlantaarns, (die gaan per stel)⁴⁰. De fraaie bollantaarns zijn vooral geschikt voor in de mast.



Bollantaarn 'voor petroleum ingericht'⁴¹

De knecht is bezig ze te maken

Rinsje koopt maar liefst 48 koperen lantaarns bij B.Hartelust, *IJzerwaren, Staaf- en Plaatijzer, Steenkolen* in Leeuwarden, waarbij ze met succes afdingt: *De 48 koperen lantaarns heb ik tot de door U gestelde prijzen geaccepteerd. Daar 't nogal groote quantum I, [is] 't mij gelukt eenige reductie af de prijs te krijgen. Morgen wordt u een gedeelte toegezonden, Hoogachtend, B. Hartelust⁴²*. Een andere leverancier uit Leeuwarden is de *Friesche Metaalwarenfabriek* voorheen Y. Molenaar, *Kunstlakkerij, Fabriek van Geijkte Blikken Maten, Turfbakken, Doofpotten enz.*, die Rinsje zes zeelantaarns verkoopt, met de toevoeging: *M!. De koperen bollantaarns zend ik u met 14 dagen. De knecht is bezig ze te maken, Achtend ...* Molenaar is trots op zijn producten: *Dit zijn de beste lantaarns, allen gemaakt van het zwaarste materiaal, met de beste branders erop. Enfin, dit ziet u vanzelf wel. De lantaarn met die platte kap is uit een fabriek, machinaal gemaakt. De andere lantaarns zijn allen door mijzelf gemaakt, hardxxx en daarom zeer soliede. Ik twijfel niet, of ze zullen naar genoeg zijn. [PS:] Deze lantaarns zijn ook stormzeker.⁴³* Ph. Zock uit Dordrecht is een *Fabrikant van scheepsseinlantaarns en machinekamerlantaarns*. Hij verzendt koperen bollantaarns en *1 stel gegalvaniseerde zijlantaarns prisma* naar Lemmer, goed verpakt in een mand met hooi⁴⁴.

Een uit Duitsland afkomstige grote lantaarn is de *Fledermaus*, vleermuis of zelfs: *Fledermuis*. Rinsje haalt *vleermuis-stormlantaarns* uit Groningen⁴⁵. Voor haar zoon zijn de lantaarns ook goede handel. Hij heeft met de jaarwisseling van 1924-1925 42 lantaarns *in stock*. Tussen al die petroleumlantaarns in de winkel staan twee flambouwen opgesteld. Een flambouw is een toorts waarvan de brandbare kop bestaat uit losgedraaid touw dat in een mengsel van hars en terpentijn gedoopt is, daarna geperst en met kardoespapier omwikkeld⁴⁶. Voor de zekerheid heeft Jan Siebold ook nog een brandweperlantaarn staan⁴⁷.

Jan Siebold koopt zijn lantaarns met name bij de fa. W. Homeijer Jr., *Scheepskoperslager en Lantaarnmaker* in Amsterdam⁴⁸. In 1927 zet hij zeven lantaarns af en repareert hij er zes. *1*

echte fledermuis verkoopt hij aan Gosse Wierda, die in Lemmer kolen vent. Als hij de vleermuis aan z'n kar hangt, kan hij ook 's avonds kolen rondbrengen⁴⁹.

Verlichting en verduistering

Onder Jan Siebolds klanten is kapitein Haije Bouwman van de Groningen-Lemmer Stoombootmaatschappij, die voor *f* 5,75 een nieuwe ruimlantaarn voor zijn *Groningen V* koopt, een stoomboot die zowel passagiers als vracht vervoert⁵⁰.

Zijn collega's Johannes Grijpsma, *s/s Lemmer*, en R. de Jong, *s/s Groningen IV*, zijn eveneens goede klanten van de mastmaakster, van wie zij hijsdraden, manillatouw, lantaarns en reddingsmaterialen betrekken. Grijpsma zal in 1928 de eerste kapitein van de *Jan Nieveen* worden, het vlaggenschip van de GLSM⁵¹. In de hongerwinter varen de *Jan Nieveen* en de *Groningen IV* hun route over het IJsselmeer onverlicht vanwege de door de Duitse bezetter verplichte verduistering. In veel diensten liggen de twee zusterschepen op tegenkoers: de *Groningen IV* is dan onderweg naar Amsterdam en de *Jan Nieveen* naar Lemmer. Op zekere nacht naderen ze elkaar ter hoogte van Urk. *Het zicht is slecht. De navigatieverlichting is gedoofd. Met een enorme klap varen de schepen op elkaar in. De ravage, vooral op de Groningen IV is enorm. Het voorschip wordt door de machtige steven van de Jan Nieveen opengereten. Snel begint het schip te zinken. De passagiers in de voorpiek zijn niet meer te bereiken. Zij gaan met het schip ten onder. Veertien mensen laten het leven. Die nacht wordt de zwartste bladzijde geschreven van de geschiedenis van de NV Groningen-Lemmer Stoomboot Maatschappij.*⁵²

De in Lemmer gekochte lantaarns hebben op de getroffen zusterschepen geen baat kunnen brengen, evenmin als de twee *grote reddingsboeien met naam geschildert*⁵³.

Lammeglazen en witte glaasjes voor de *Fledermuis*

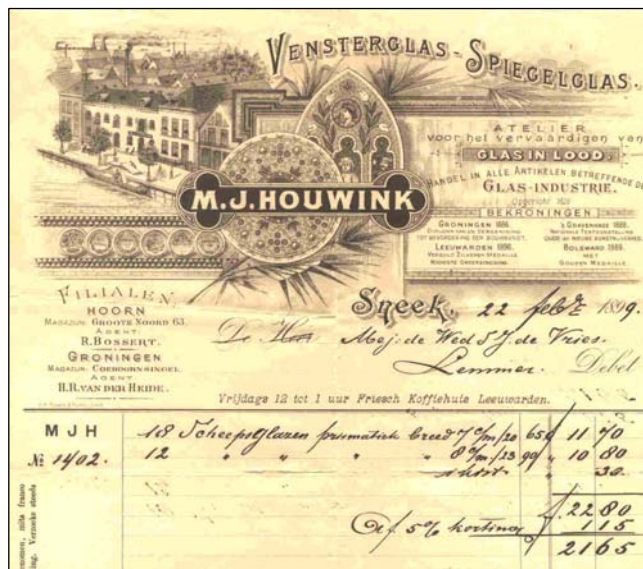
Bij enige zeegang vallen of stoten petroleumlampen al gauw kapot. Ik heb nog nooit een bollantaarn gezien die het op de Zuiderzee in een masttop van een klein slingerend jacht op den duur uithoudt⁵⁴. De glazen omhulsels zijn dan ook los verkrijgbaar en Rinsje houdt ze ruim in voorraad. Lantaarnglazen koopt Rinsje o.a. bij Houwink in Sneek, Zock in Dordrecht, en Wortelboer & Co. in Groningen, En Gros Petroleumlampen, Galanteriën, Nikkelwaren en Luchttrekpetroleumgaskooktoestellen⁵⁵.

<i>Lampenglazen van Wortelboer in 1902</i>			
<i>bedragen in guldens</i>	<i>aantal</i>	<i>ad</i>	<i>totaal</i>
300 lampglazen gesorteerd	300	0,015	4,50
25 glazen, groen, kort	25	0,06	1,50
25 glazen, groen, kort	25	0,07	1,75
50 glazen rood	50	0,12	6,00
50 glazen rood	50	0,15	7,50
12 L.B. deporéé	12	0,085	1,02
12 triumf	12	0,12	1,44
12 Sepulchre	12	0,16	1,92
1 doz[ijn] Zebra	12	0,02	0,24
Emb[allage:] 1 kist gemerkt SV 2139			pm
Totaal	498		25,87

(bedragen in guldens)

De meeste lantaarnglaasjes zijn transparant, sommige wit, groen of rood geverfd. De meeste vleermuisbollen hebben groen of rood glas. Er is ook een koperen *Tweekleurlantaarn*. Groen en rood⁵⁶. De kostbaarste lantaarns zijn voorzien van prismaglas.

Ook Rinsjes zoon heeft een rijk assortiment aan glazen, die hij een paar keer, vermoedelijk voor de grap, als *lammeglazen* spelt⁵⁷. Jan Siebold verkoopt in 1927 in totaal 56 glaasjes (waaronder 1 Fledermuisglas). De schippers kopen 2 tot 6 glaasjes per keer. Een *Seinlicht-buikglas* kost een dubbeltje⁵⁸.



Stevig glas voor op de brug, patrijspooten en glazen voor scheepslantaarns zijn te koop in Sneek. Houwink is ook befaamd om zijn geëtste deurglazen⁵⁹

Roep- en motormisthoorns

In mist en bij dichte neerslag werken zelfs de vleermuizen of stormlantaarns niet meer. Wanneer het zicht nihil is, zijn de scheepslui aangewezen op hun gehoor. Misthoorns ontbreken niet in Rinsjes winkel. Ribbens, in Bergen op Zoom, levert ze voor f 1,05 per stuk⁶⁰. De Gebr. Hollander die zijn ijzersmederij in Lemmer met een *stoom-metaaldraaijerij*, koper-, blik-, zink- en kachelmakerij combineert, fabriceert als *zinkmaker* veertien misthoorns à 80

cent⁶¹. Daaruit valt af te leiden dat de misthoorns die Rinsje een paar jaar eerder in voorraad heeft genomen, al op zijn. Het gaat om 100 hoorns die ze toen, ook voor 80 ct per stuk, bij Werners *Zwemvesten- en Reddingsboeienfabriek* in 's-Gravenhage heeft gekocht. (Werner beweert hofleverancier van H.M. de Koningin Moeder te zijn, maar aan háár zal hij geen misthoorn kwijt kunnen⁶²)!

Honderd hoorns is een grote hoeveelheid. De zinken toeters zijn natuurlijk betrouwbare handel in een land waar mist een gast is die, hoewel ongenood, maar al te vaak op bezoek komt. Elk schip is bovendien verplicht een misthoorn aan boord te hebben om er de diverse 'seinen' op te blazen bij het naderen van een brug: *attentie, ik sla achteruit of ik passeer aan bakboord, enz.*⁶³.

In de scheepswinkel op de Polderdijk zijn onder Jan Siebolds beheer de volgende mist en roefhoorns in voorraad:

Hoorns op 31 december 1924⁶⁴		
<i>bedragen in guldens</i>	<i>Voorradijg</i>	<i>Inkoopprijs</i>
Roefhoorn	2	1,70
Zinken gewone misthoorn	3	0,90
Zinken motorhoorn	13	1,20
Gewone koperen hoorn	1	1,40
Koperen motorhoorn	6	2,00
Pompmisthoorn	1	7,50

(bedragen in guldens)

Een pompmisthoorn wordt handmatig, met een blaasbalg, aangeblazen, een motorhoorn met stoom.



Misthoorns met zwingel in de Lemster Oudheidkamer⁶⁵

Jan Siebold verkoopt een *Esschen Misthoorn Model 6½ x 32 cM 1 Gr. Br* aan de Gebr. Hollander en een gewone zinken aan visser Hidde Koornstra (LE 27)⁶⁶. Een motorhoorn gaat naar Gerrit Hoff & Co.⁶⁷, die heeft dan ook een motorvrachtboot. Hoff is een bekende figuur in Lemmer. Hij vaart als beurtschipper naar Urk heen en weer. Op dat eiland vindt hij, net als

Jan Siebold, zijn vrouw. Op 25 mei 1909 trouwt hij met Aafje Gerssen. In die tijd is hij nog compagnon van Auke v.d. Veen, een aardappelhandelaar. De twee Lemster schippers onderhouden dan een wekelijkse dienst met tjalk vanuit Lemmer op Urk⁶⁸.

Van Sinkel naar de specialist

Het nautische instrumentarium dat de mastmaakster te koop aanbiedt, is rijk gesorteerd en lijkt zelfs flamboyant. In de jaren twintig blijft veel ervan echter onverkocht. Jan Siebold mag dan nog wel eens motorhoorn, sextant of bollantaarn verkopen, het houdt niet over in vergelijking tot de tientallen die Rinsje aan de man brengt.

De reden van de dalende omzet, afgezien van het economisch tij, zou kunnen zijn dat schippers hun technisch hoogwaardige behoeften niet meer bij de Lemster scheepswinkel van Sinkel bekomen, maar liever bij een specialist. Alleen de accessoires die sneller vervanging behoeven en goedkoop zijn, blijven het goed doen, zoals lantaarn glaasjes, kralen en kurk. En ook kompassen zet Jan Siebold naar verhouding goed af⁶⁹.

16 De kleding en de vlaggen

De firma De Vries tuigt niet alleen het schip, maar ook de zeeman op. De winkel op de Polderdijk heeft een basisvoorraad zeewaardige kleding. De voorraad bevat eind 1924 6 zuidwesters, 3 jumpers, 7 broeken, 5 jekkers, 6 voor de helft dubbelgevoerde oliejasen, 6 olieschorten en 1 kort jakje (f 4,70 voor 't jakje)¹. Het filiaal in Amsterdam is ook goed voorzien²:

Kleding Houtmankade 37 (31 dec. 1924)	
<i>Inkoopwaarde per stuk in guldens</i>	
1 Jongensbroek	3,00
2 Jongensjas 60 - 48	5,60
1 Jekker 56	5,15
6 Halfdubb broeken	3,50
1 Jekker no. 60	5,15
3 Motorjekkers no. 60	7,50
2 Lange jassen 1/3 gevoerd	6,60
4 Paar pijpen	2,85
[4] paar Slobkouzen	1,55
4 Zuidwesters	1,20

(bedragen in guldens)

Een pijp is hier een losse overbroekspijp van zeildoek. Een slobkous is een sok zonder zool, *onder de voet met een riempje bevestigd en aan de zijkant toegeknoopt, inz. gedragen als men langs slijkerige wegen moet gaan, en in de steden 's winters tegen koude voeten*³.

De prijzige schipperskleding vormt maar een klein deel van de omzet. Slechts een- of tweemaal per jaar worden er kledingstukken verkocht. Schipper Popke Steigenga uit Sneek schaft een oliejekker aan (f 6,-) en visser en snelzeiler Wiebren Scheffer (LE 91) koopt een jumper (f 3,-)⁴. Scheffer, een schilderachtige figuur, draagt die jumper niet op de wal: *Er was in 1902 in Bunschoten een botter te koop. Daar voer Wybrand Scheffer op, die was als jonge kerel naar Bunschoten verdaagd en daar getrouwd; hij liep in de Bunschoter dracht* (Willem Toering)⁵.

Een zeeduffels pak en een dikke oliejekker

*Advertentie in het programmaboekje voor een zeilwedstrijd op het Buitenij (1917). Scheffer eindigt daar als derde*⁶

Scheffers collega, visser Douwe Thijsseling, bijnaam *Bels* of *Oude Bellouw*, schaft een olie-jekker aan die hij bij zeilmaker M.F. de Vries laat vermaken. Deze jekker is dikker dan normaal en zal hem op een dag in 1927 een grote dienst bewijzen. Hij is dan uit vissen met zijn vader Jacob Thijsseling en Obbe Poepjes in de schouw LE 1⁷. *Het was ruim drie weken na ons trouwen en wittebroodsweken waren er vroeger niet bij. Wij voeren bij vliegend weer met zeeën bijna zo hoog als een toren, in onze schouw naar Lemmer. Ik ging in ons roeivletje achter de schouw om water te hozen. Opeens sloeg het bootje om en daar lag ik in de kolken-de golven met de dood voor ogen, vlak boven het Vrouwenzand.* Toevallig droeg Thijsseling die dubbelgevoerde jekker: *De wind kwam eronder en zo bleef ik in de hevige storm met het hoofd boven water.* Zijn vader en Poepjes moeten dan met de schouw eerst draaien en door de wind om bij Douwe te kunnen komen. Twintig minuten lang vecht de jongen in het ijskoude water voor zijn leven totdat de schouw hem bereikt. Zo wordt hij gered door zijn vader, Obbe Poepjes en de oliejekker van De Vries⁸.

Werkmansbroeken voor de knechten

De verkoop van kleding aan schippers verloopt meestal indirect, via collega-winkeliers. Voormalig filiaalhouder Fernhout in Hoozeveeën verwerft voor f 7,- *een lange oliejas, ½ gevoerd*⁹. Joh. Feenstra heeft in 't Heidenschap een winkel in kruidenierswaren en voerartikelen. Het gehucht 't Heidenschap (It Heidenskip) ligt aan het Hofmeer bij het Fluessen. Het is de thuisbasis voor diverse schippers¹⁰. Feenstra voorziet hun van victualiën en ook van kleding. Hij neemt van de firma Wed. S.J. de Vries & Zoon vier oliejasen (f 6,25 per stuk) en zes broeken (f 4,50) af, maar al na een week stuurt hij, om welke reden dan ook, één jas en twee broeken terug¹¹.

Rinsje en Jan Siebold kopen de werkkleding voor hun personeel. *Ze droegen van die bruine werkmansbroeken en met de kermis kregen ze altijd een nieuwe. Want als de lui voor de deur zaten en er kwamen allerlei mensen langs voor de kermis, moesten ze netjes zijn. Mijn grootmoeder [Rinsje] zei daarover heel hatelijk tegen mijn moeder [Karolina]: Die naaien we altijd zelf. Mijn moeder dacht: 'Ik zal je wel krijgen' en haalde een oude broek uit elkaar, legde de delen op de nieuwe stof en maakte zo een mooie nieuwe*¹². Het is dus niet altijd koek en ei tussen Rinsje en de vrouw van haar zoon Jan Siebold, - althans in de herinnering, later, van de familie.



Karolien, breiend¹³

Een koe met de broek aan

Maar de weduwe naait en verhandelt niet alleen herenbroeken. Er zijn in de havens heel bijzondere broeken nodig voor het in- en uitladen van stoomschepen. Want *daar kon van alles gebeuren. Soms sprong een koe overboord. In Harlingen zwom er dan wel eens een dier de Kleine Voorstraat in. De koe werd in dat geval door het water naar de boot teruggedreven en met een zogenaamde broek aan boord gehesen. Aan boord moesten de koeien in de volgepropte ruimten ook nog worden gemolken. De melk werd meestal aan boord tot boter gekarnd en mocht worden gehouden*¹⁴. Weduwe De Vries en haar zoon verkopen die broeken voor koeien en paarden in Lemmer, alsook het hijstuig waarmee het paard of de koe-met-de-broek-aan op het dek of de kade wordt gezet. Voor kapitein Schaafsma van een van de Lemmerboten zijn 2 *Paardebreek-boomen 1 M lang, 7 cM ø, 2½ uur werkl.* bestemd, ze kosten f 6,-¹⁵. Onder zo'n boom hangt het paard-in-paardenbroek aan een hijstouw met twee stroppen¹⁶.

Twee bobbed hoedjes voor mevrouw Bos

Voor het Lemster bedrijf is de scheepskleding bijzaak, maar de mastmaakster houdt die wel op voorraad, want aan de klant wordt geen nee verkocht. Kleding voor op de wal en zondagse pakken komen in de verkoopboeken echter niet voor. Laat staan de laatste mode. Daarvoor moet de klant naar de gewone klerenwinkel, zoals het kledingmagazijn van Schirm op de Schulpen.

Maar Jan Siebold maakt wel eens een uitzondering. Machinist J. Bos van het stoomgemaal in Tacozijs plaatst in mei 1927 een bijzondere bestelling: 2 *Bobbed hoedjes*, elk een gulden¹⁷. In de jaren twintig van de vorige eeuw hoort het kort geknipte (*bobbed*) haar bij de mode van de *beau monde*. De dames dragen er een hoedje bij dat als een dop om hun hoofd past, tot vlak boven de ogen. Deze *cloche* wordt in de hele wereld bekend wanneer filmsterren hem gaan dragen¹⁸. Gaat mevrouw Bos met haar tijd mee? Of is het een dochter die het ding wil?

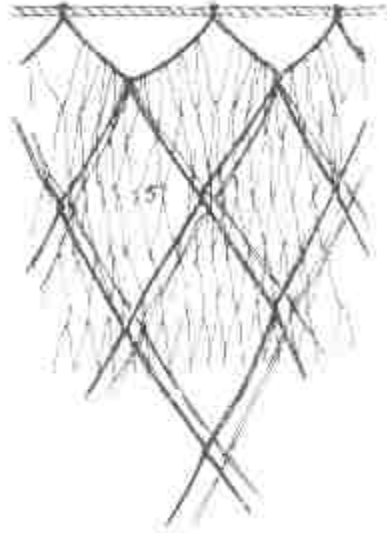


Met 'bobbed hoedje' naar een West-Friese kermis¹⁹

Hoe dan ook, Jan Siebold verkoopt de twee nauwsluitende hoedjes aan Bos. Waarschijnlijk heeft hij ze zelf op Bos' verzoek uit Amsterdam meegenomen; hij maakt dit jaar vele reizen met de Lemmerboot naar de hoofdstad. Dat wufte modeartikel verkopen moet toch een stap zijn voor een man die steil gereformeerd genoemd wordt. De vrouwen in zijn eigen -minder mondaine- familie zullen zo'n duivels dopje wel niet over de oren hebben geschoven.

Ansjovisgalen voor mijn vriendin

De mastmaakster handelt een paar maal in *ansjovisgaal*. Gaal is een (uitstulpende) strook van een net. In sommige jaren zijn de ansjovisvangsten zo enorm, dat behalve vissers jan en alleman een netje uit gaat werpen²⁰. Rinsje tracht daarop in te spelen. Ze koopt de galen bij de nettenproducent van Lemmer, Jurjen (later Jan) Pen.

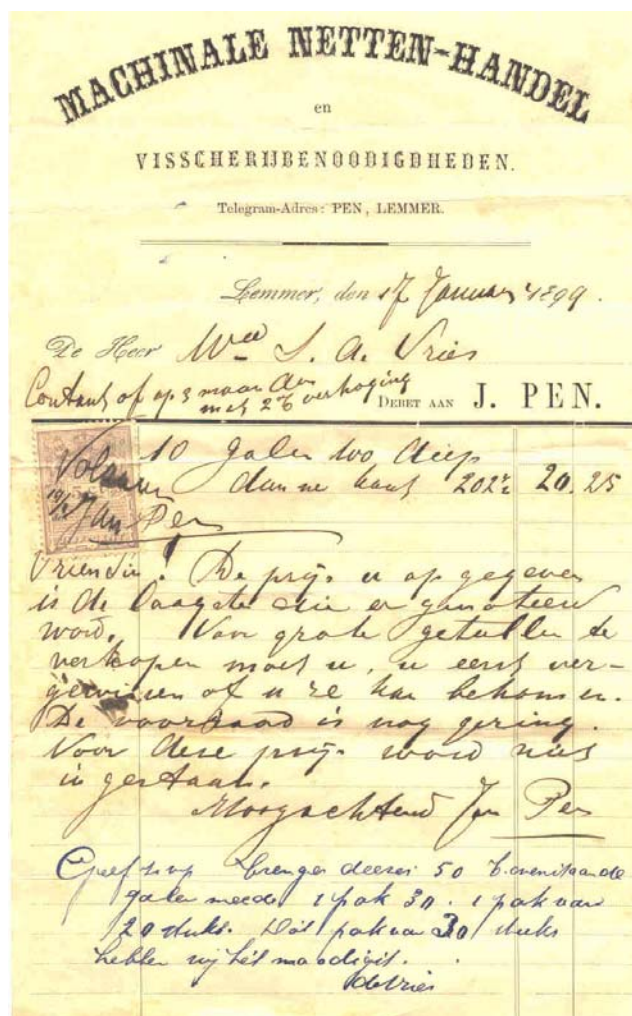


Een gaal (5) is een gebreide lap viswant die samen met andere lappen het net vormt²¹

Inkoop viswant door Rinsje bij J. Pen 1899			
17 jan	10 galen 110 [mazen] diep dunne kant	2,03	20,25
25 jan	19-Jan 30 Ansj[ovis]galen 110 diep	2,03	101,25
	25-Jan idem 20 stuks	2,03	
13 mrt	10 galen 150 [mazen] diep, aangebreid	3,20	32,00

(bedragen in guldens)

Pen is op 24-jarige leeftijd, ca. 1882, vanuit de veenderijen naar Lemmer getrokken, zoals veel binnenvissers. Maar hij verlegt zijn werkzaamheden. Na enige jaren heeft hij een winkel aan de Schans, een garenbaan aan 't Leeg en een taanshuur vlakbij de Vissershaven. Op die baan buiten op straat breit Pens personeel zijn netten. Maar het bedrijf blijft groeien en Jan Pen wordt rond de hele Zuiderzee een succesvol handelaar nadat hij het landelijk verkoopmonopolie van in Apeldoorn machinaal gefabriceerde netten heeft verworven²².



De voorraad gaal is nog gering

Jan Pen noemt zijn dorpsgenote: *Vriendin!* Niettemin is hij niet heel vriendelijk: *De prijs u opgegeven is de laagste die er genoteerd word[t]. Voor grote getallen te verkopen moet u, u eerst vergewissen of u ze kan bekomen.* Wanneer de weduwe een nieuwe bestelling doet, reageert hij kortaf. Rinsje schrijft: *Geef svp brenger deezer 50 bovenstaande galen meede: 1 pak 30, 1 pak van 20 stuks. Dit pak van 30 stuks hebben wij het noodigst, de Vries.* En Pen antwoordt pinnig: *Nu kan ik voor half Februari niets meer afstaan*²³.

Vindt de nettenverkoper het niet prettig dat Rinsje zich tussen zijn handel en zijn klanten manoeuvreert?

Vlag en wimpel en een franje rood-wit-blauw



Deel van een prijscourant van na de oorlog van de fa. De Vries in Amsterdam²⁴

Het laatste onderdeel van het tuig dat nog onbesproken is, is veelkleurig. Vlaggen verkoopt de fa. Wed. S.J. de Vries & Zn. aan klanten op de wal zowel als aan vissers en schippers.

Wij leveren dus het dubbele van wat u vraagt

Weduwe De Vries koopt haar vlaggendoek in Zuid-Holland bij Van Mels en vooral bij Le Poole. De firma W. H. van Mels, *Eerste Ned. Vlaggenfabriek*, uit Rotterdam verzendt in 1901 *3 Holl. Vlaggen f2.25 x 4.20 = 6 El en 3 Lichtbl[auwe] standaards zonder letters 2 x 5,60 = 8 El, samen f 52.50, incl. 5% korting.* De firma J. en A. Le Poole te Leiden verkoopt haar in datzelfde jaar *1 Rol franje Rood Wit Blauw en 1 Rol franje Wit*, beide voor f 1,85 met de brutale toevoeging: *1 Franje wordt bij ons niet minder dan [per] 70 Meter of 100 El verkocht, wij zenden U dus het dubbele van wat u vraagt, vertrouwende zulks naar genoeg zijn zal, met achting J & A le Poole.* Het genoeg zal wel twijfelachtig zijn. Niettemin blijft de Leidse vlaggenmaker vlaggendoek leveren, in 1906 o.a. *1 dubb 3/4 fijnsmal blauw en 2 Pl franje wit.*

De frisse wind van de concurrentie waait kennelijk door de branche, want beide fabrikanten geven forse kortingen op hun wapperende waar. Ze zijn daar ongetwijfeld door Rinsje toe aangezet, die, zoals eerder bleek, bij leveranciers op prijsverlaging pleegt aan te dringen. Le

Poole gaat tot 15% en meer: *Zoals U ziet is de prijs f 1,00 per stuk lager. Vertrouwende alles naar genoegen zal zijn, met achting J.A. le Poole*²⁵.

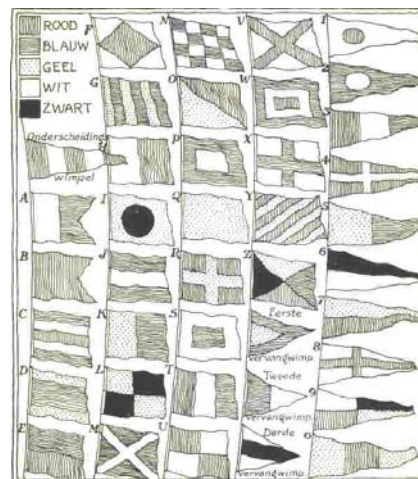
De meeste vlaggen zijn van wol, maar ook katoenen komen voor. Jan Siebold koopt af en toe *vlaggekatoen* bij zijn buurman zeilmaker De Vries²⁶. De ingekochte rollen vlaggedoek en tientallen meters lange franje moeten nog geknipt en genaaid worden om ze voor de verkoop geschikt te maken. Dat doen Rinsje en haar schoondochter Karolien zelf. *Mijn moeder heeft veel vlaggen en vleugels voor de schippers genaaid. Daar moest aan twee kanten een zoom in van soms wel zeven el, allemaal op de trapnaaimachine. Sommigen wilde er ook franje aan, rood-wit-blauwe franje*²⁷.

In de voorraad in de winkel bevinden zich op 1 januari 1925:

- 2 effen blauwe vlaggen van elk 2 el
- 1 sleepvlaggetje
- 2 seinvlaggen
- 3 Hollandse vlaggetjes
- 50 Mtr Vlaggedoek (f 40,-)²⁸

Met de sleepvlag waarschuwt de sleepbootkapitein voor de lengte en geringe wendbaarheid van zijn sleep. Het is een verplichte vlag voor wie sleept en gesleept wordt.

Heeft filiaalhouder Fernhout een feestje?



*Seinvlaggen volgens voorschrift van het Internationaal Seinboek uit 1934*²⁹

Ook Jan Siebold koopt zijn vlaggedoek vooral bij Le Poole in Leiden³⁰. Voor kleine hoeveelheden kan hij in Lemmer terecht bij Hendrik Siebe van Schoot, die in Lemmer op de Nieuwburen een winkelbedrijf heeft in manufacturen, herenconfectie, bedrijfskleding, bedden, ledikanten, dekens, matrassen en woning-stofferingsartikelen. Eind augustus 1925 haalt Jan Siebold er 5 Mtr Vlaggedoek voor f 3,-. De vlag die hij eruit laat naaien, stuurt hij per

vrachtauto naar Hoogeveen. Voor de verkoop in het filiaal of geeft filiaalhouder Fernhout een feestje³¹?

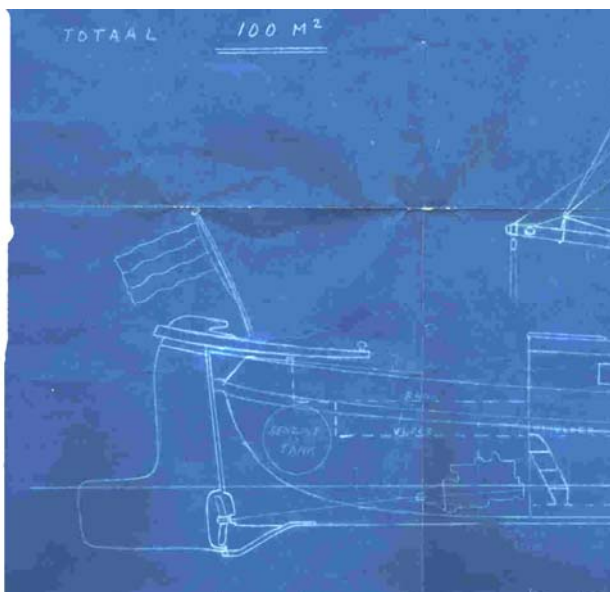
In 1927 zet Jan Siebold in totaal 14 vlaggen af, exclusief een complete set seinvlaggen, verder 15 el vleugels en 11 el franje. Totale omzet f 136,33. In dat jaar gaan er een Hollandse en een Friese vlag over de toonbank. De nationale driekleur is voor schipper G. van der Meer, die (niettemin) uit Heeg komt³². De Friese vlag gaat naar Jan Bos, de hoofdmachinist, trots dat zijn stoomgemaal tenminste een Provinciaal Stoomgemaal is. (Dat de Friese vlag (f 4,00) een stuk goedkoper is dan de nationale driekleur (f 6,50),- daar zit verder niets achter: het zal de maat zijn of het materiaal³³.



Vlag van de gemeente Lemsterland³⁴

Ik heb de lichtste blauwe kleur genomen die ik had

De vlaggenfabriek snijdt uit het sierend dundoek niet alleen vlaggen. Ook wimpels en franje tooien de mast en de vlaggenstok. Onder een wimpel verstaat men een driehoekige vlag met een verhouding 1 : 3 of meer. Er zijn seinwimpels, oorlogswimpels, naamwimpels en vleugels³⁵. Franje is de feestelijke rafelige garnering van een vleugel. De palinghandelaar en rederij W.A. Visser & Zonen uit Heeg wordt eigenaar van een *Vleugel met franje van 9 el* voor f 7,50³⁶.



Naoorlogse bouwtekening van een 'woonschip-tjalk-jacht', een ontwerp van Henk Tingen, Amsterdam. Let op de vlag³⁷

Een wimpel hemelsblauw met de letters 'Stad Meppel'

Naamwimpels, ook wel standards genoemd, zijn op sportjachten en vrachtschepen een goed gebruik. Ze worden hoog in de top gehesen³⁸. Aan E. Beijer in Meppel, eigenaar van de schroefstoomboot *Stad Meppel* levert Rinsje in 1901 *een wimpel hemelsblauw, lang 5 el, breed 1 el met de letters Stad Meppel erop met lijn en wervel voor f 12,50*³⁹. Die letters zijn er door de vlaggenfabrikant op aangebracht.

De Eerste Nederlandsche Vlaggenfabriek van Van Mels in Rotterdam sluit in hetzelfde jaar bij een factuur *een prijscourant ... in waaruit U kunt zien dat standards met letters zeer goedkoop worden geleverd. Ik...vond het vreemd dat U deze [lichtblauwe standards zonder letters] bestelde, doch vreesde met heen en weer schrijven teveel tijd te verliezen... Daar ik reeds zeer veel zeil-, vlaggemakers in 't geheele land ... tot hun volle tevredenheid bedien, twijfel ik niet of ik zal in het vervolg van U wel meerdere bestellingen bekomen..., WH v Mels*⁴⁰. In deze tijd kan men zich arrogantie jegens de klant goed veroorloven. In 1906 mag de Rotterdamse fabriek nog *1 lichtbl[auwe] Standaard 2 x 7 meter [met de letters] Concordia, vervaardigen. Jan Siebold heeft een proeflapje met de gewenste kleur gestuurd. Van Mels schrijft: Ik heb de lichtste blauwe kleur genomen die ik had, denk dat verschilt maar weinig. Met de bijkomende franje, 20 el voor f 1,-, de korting en de contantzegel komt dat op f 11,65*⁴¹. Met Concordia kan een schip bedoeld zijn of misschien de *werf Concordia* van (Wed.) Seijmonsbergen op Oostenburg in Amsterdam⁴².



*Vlaggenfabrikant Van Mels heeft Jugendstil briefpapier laten ontwerpen zodat de vorm van zijn facturen aan de inhoud is aangepast*⁴³

Een liggend kruis, een palmboom of een treurwilg

Vleugels zijn *wimpels, meestal zonder betekenis, die dienen om de windrichting aan te geven*⁴⁴. Maar niet elke vleugel is betekenisloos. Voor A. Kuperus, *rustend schipper*, is op 15 maart 1922 een rouwvleugel van 6 el bestemd⁴⁵. Een rouwvleugel is een driehoekige vlag die achterop het schip bij het roer aan de vlaggenstok hangt en signaleert dat iemand in de kring van de schipper of de schipper zelf overleden is.

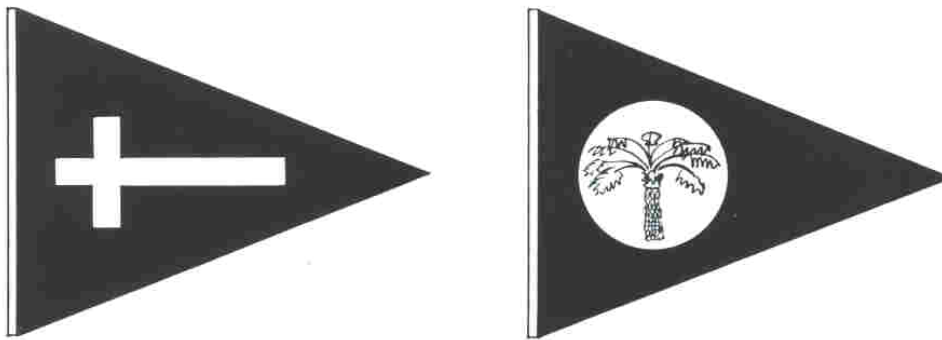
In dit geval gaat het in ieder geval niet om A. Kuperus zelf, die in het archief steeds als 'rustend schipper' wordt aangeduid maar nog niet de eeuwige rust had gevonden, want vijf jaar

later koopt hij nog slagpompen voor op zijn motorboot. Wellicht geeft de rouwvleugel een sterfgeval van een familielid buiten Friesland aan. Jan Siebold valt de familie Kuperus niet lastig met de kosten van de rouwvleugel. Die *f* 1,75 boekt hij op de laatste dag van het jaar af⁴⁶.

Evenals de vlaggen worden ook de rouwvleugels door Rinsje en haar schoondochter zelf genaaid: *Die moesten er dan meteen komen. Het stukje bovenaan was zwart-wit-zwart, en er zat ook een zwart-witte franje aan. Als er een sterfgeval was in de schipperij was alles halfstoks gevlagd*⁴⁷.

Er zijn twee soorten rouwvleugels, want bij een sterfgeval schrijft de verzuiling zelfs op zee de omgangsvormen voor. In de rooms-katholieke rouwvlag prijkt een liggend wit kruis, in de protestantse een palmboompje.

Vissersschuiten kunnen achterop geen vlaggenstok hebben, vanwege het binnenhalen der netten. Bij hen wappert de rouwvleugel aan het scheerhoutje onder de masttop, met een eigen afbeelding. In een klein wit veld is een zwarte treurwilg geborduurd. De gelovige *en* niet gelovige vissers voeren die⁴⁸.



Rouwvleugels⁴⁹

Jan Siebold laat overigens vijftwintig rouwvleugels vóór de winkel hangen of liggen. Is dat een enigszins morbide reclame voor zijn dundoek-assortiment of het uitdragen van *memento mori*?⁵⁰.

Ook op 28 mei 1932, tenslotte, is er rouw in Lemmer, en niet alleen daar. Het laatste basaltblok is gestort: de Afsluitdijk is dicht. Rond het hele IJsselmeer hangen aan masten en gevels vlaggen halfstok. Met de Zuiderzee is een periode afgesloten.



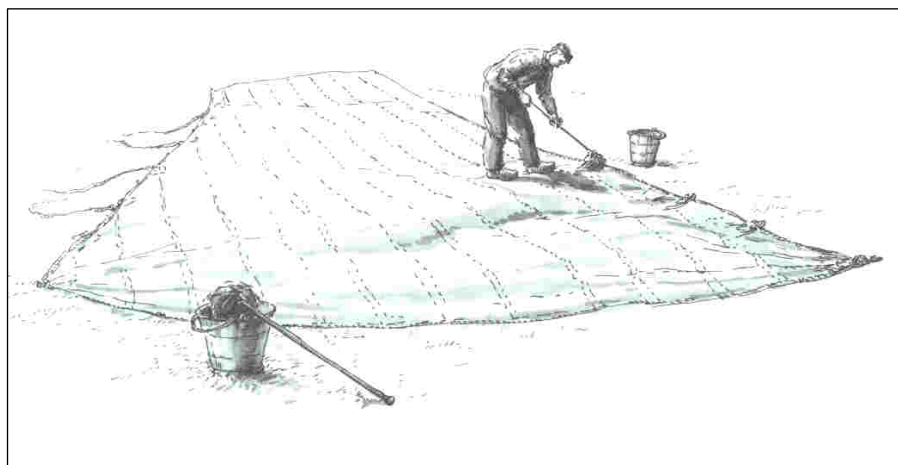
Vooroorlogse vlaggenkist van Jan Siebold is door Van der Neut bewaard⁵¹

17 De verf en de smeer

Houten en ijzeren schepen vragen veel onderhoud. De firma Wed. S.J. de Vries & Zoon voorziet de schipper van de middelen daartoe. De verkoopboeken en de winkelinventarissen bevatten een waslijst aan 'vette' artikelen: smeer, reuzel, boorolie, blokvet en consistentvet voor draaiende onderdelen, runolie of cachou om de zeilen en netten mee te tanen, teer voor het touw, menie voor ijzer, bruine teer voor het boeisel, koolteer of *carboleum* voor de scheepshuid onder water, pek om de naden te dichten, en ook nog zwart en bruin *kleedensmeer* om zeildoek waterdicht te maken en vaseline voor de huid van de zeeman¹.

Runolie en cachou

Cachou (Maleis: katjoe) is een looistofhoudend extract uit een Oost-Indische acaciasoort². Rinsje koopt het bij touwslager Lankhorst in Sneek³. Lemster vrachtschippers geven voor het insmeren van zeilen en netten de voorkeur aan runolie uit gekookte eikenschors en laten het tanen over aan M.F. de Vries' zeilmakerij en taanderij. *Er ging water en eikenschors in de ketel. Als 't mooi weer was, konden we drie keer daags zeil in de run dompelen. Dat was een hele hijs. Altijd werd de ene kant bruiner dan de andere kant, als je niet oppaste. Tanen was een heel stuk werk voor een beetje geld*⁴. Schipper Verhoef uit Echten koopt *1 Vat Run 174 ko. [ad] 8.85* bij Jan Siebold. Omdat Verhoef schipper op een motorschip is, zal de runolie wel voor de dekzeilen over de luiken zijn⁵.



Met een stokdweil smeert een visser bruine cachou of zwarte run op zijn zeil. De cachou moet diep in de garens doordringen.

Blanke harpuis en Stockholmer teer

DEER TEER HARST Breeuwwerkharpuis		Ylst. 13de Maand 1899		SWEDENSK TEEER Lijnolie, Koolteer, Linder Creosootolie enz.	
Van de Heer Mej. Wed. S.J. de Vries Lemmer					
Debet aan J. NAUTA.					
Van aan Ylst. verbruikt en geleverd					
Maand 13	2 bussen Harpuit	57 1557	30		
	57 527	59			
	2 bussen	42			12 90
					4 100
					16 90
	Romp ontang				2 00
	1 bus	236			0 33
	1/2 d. dikke harpuit	32			2 33
					14 65

2 bussen harpuit uit Ylst en 1 bus retour⁶

Rinsje koopt de meeste smeermiddelen bij A. Kuperus in Sneek, J. Nauta in Ylst en verschillende olieslagers in de Zaanstreek⁷. De belangrijkste leverancier is Nauta, in *Rauwe en Gekookte Lijnolie, Pik, Teer, Harst, Breeuwwerk en Harpuit, Siccatief, Stockholmer Teerolie, Carbolineum, Creosootolie, enz. enz.* Nauta schrijft op verzoek zijn belangrijkste prijzen op voor de *Heer Mej. Wed. S.J. de Vries en Zoon te Lemmer: In antwoord op Uw briefkaart bericht ik dat ik thans noteer:*

Stokh. Teer per last de 13/1 ton	228,00
(extra voor een 1/2e ton)	
Lijnolie per vol fust, gekookt per 100 L	32,00
Rauwe " 100 "	30,00
bij mindere hoeveelheid iets meer	
Harpuit per 100 K	27,00
levering franco betaling als gewoon, Na aanbeveling teeken ik, Hoogachtend J. Nauta.	

(bedragen in guldens)

In 1899 bestelt Rinsje bij hem maar liefst twaalf maal harpuit, koolteer of lijnolie. Harpuit is een mengsel van hars en lijnolie, waarmee de opbouw wordt opgeknapt. Het is een soort blanke lak die het door vissers meest gebruikte onderhoudsmiddel is voor het hout boven water. Vrachtschippers gebruiken het middel ook, voor het rondhout. En de schipper van een hektjalk zet de hek of statie, na hem blank te hebben geschuurd, glimmend in de harpuit⁸.

Oliedun koolteer uit Zweden

Koolteer heeft een vergelijkbare functie maar dan voor de romp en het vlak. De romp wordt met bruine teer bewerkt, het vlak met zwarte koolteer⁹. Koolteer komt vrij bij de productie van gas uit steenkool.

Rinsje koopt in 1900 in totaal zesenhalf ton koolteer van J. Nauta, die zich voorstaat op het feit dat zijn produkt niet al te stroperig is: *Een Ton gemerkt K is dun koolteer, de andere is*

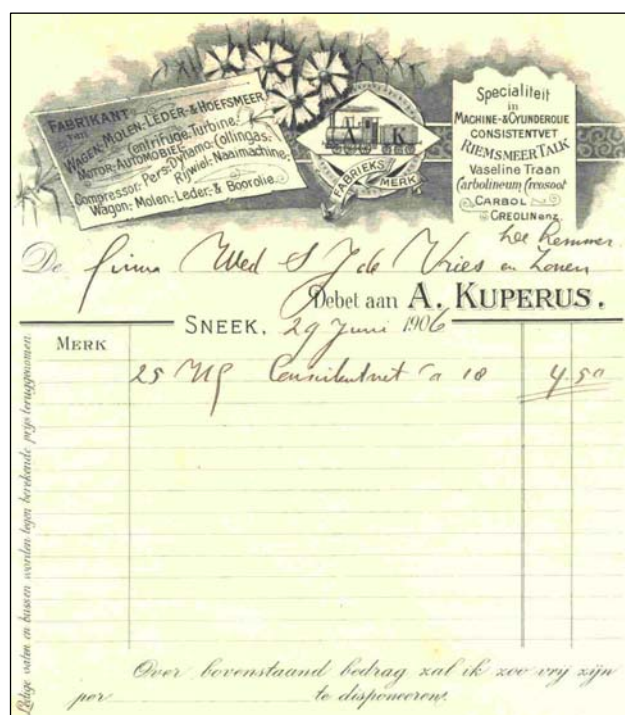
oliedun. Hij maakt ook nog onderscheid tussen koolteer, Stockholmer teer en bruine teer die soms ook uit Zweden komt: *bruine teer no. 1 Umea*¹⁰. Met bruine teer behandelt men houten tjalken rondom: het boeisel, de zwaarden, het dek en de roef. Sommige schippers smeren ook hun reefknuttels, rakbanden en lijken in met bruine teer¹¹.

Teer wordt ook voor de duurzaamheid van touw aangewend. Zoals in hoofdstuk 14 bleek, verkopen touwslagers en zeilmakers hun touwwerk geteerd of ongeteerd. Ze dompelen hun trossen in een ketel of ton met teer. De behandeling moet na een of twee jaar zeilen worden herhaald. Vissers en schippers teren of tanen hun tuig vaak zelf.

Carbolineum (in het archief meestal *carboleum* genoemd) smeert men op het hout onder water. Het is een donkerbruine vloeistof, bereid uit steenkool of houtskool¹². Jan Siebold houdt in 1924 *10 Liter vruchtboomcarboleum* (waarde f 2,-) in voorraad¹³. Want wanneer een boom flink gesnoeid wordt, smeert de kweker de 'wonden' wel in met carboleum¹⁴.

Sneker blokkenvet

De firma Wed. S.J. de Vries & Zoon verkoopt een smeermiddel speciaal voor blokken en rollen: blokvet of blokkenvet, *een mengsel van olie en zeep, een hard smeermiddel*¹⁵.



A. Kuperus uit Sneek, met een stoomloc in zijn logo, levert behalve blokkevet nu en dan consistentvet aan weduwe de Vries. Consistentvet dient om ijzer te smeren waar wrijving in optreedt zoals bij schijven en schroefdraad.¹⁶

Vanaf september 1900 is de Sneker olieslager A. Kuperus daarvan de vaste leverancier, nadat hij eerst tot tweemaal toe 25 Kg (voor een kwartje het kilo) *als proef* heeft meegegeven met de vrachtwagen van Klaas Muurling (in eigen bussen van De Vries)¹⁷.

Het pokhout, het materiaal waar de blokmaker de meeste schijven van draait, heeft *terecht of ten onrechte den naam van 'zich zelve te smeren', als het tot looprollen, rolschijven voor schuiframen enz.*¹⁸ wordt gebruikt, maar hoe vettig het Jamaicaanse hardhout van nature ook is, alleen met blokvet blijven de schijven tussen de wangen soepel draaien.

Het zijn, behoudens vishandelaar De Rook, uitsluitend vissers die het blokvet afnemen, zoals Lykle Hans Poepjes die het goedje voor de blokken op zijn LE 7, *Geep*, koopt voor 35 cent¹⁹.

Oude reuzel van Spijkervet

Er is nog meer smeer. Poetspommade voor het koper. En bijenwas voor een mooie vloer of een eikenhouten kast²⁰. De *51 pond Oude Reuzel* die Rinsje in 1899 van slagerij Spijkervet in Steenwijk koopt, is waarschijnlijk bedoeld om ijzeren assen in te smeren om ze vlot draaiende te houden. Reuzel wordt met dat zelfde doel ook aan molenassen gesmeerd. De oude reuzel voor Rinsje gaat in een kist aan boord bij schipper J. de Ruiters uit Oudehaske die hem van Steenwijk naar Lemmer vaart. Hij moet onderweg zijn vrachtje goed geroken hebben²¹.

Ook haar zoon handelt in oude vette waren. De *620 kilo Smeerolie Bos* die hij voor f 62,00 bemachtigt, is afgewerkte olie van het Provinciaal Stoomgemaal in Taczijl. Bos is daar de hoofdmachinist (hij is de man van de vrouw met het bobbed hoedje). Dat het om afgewerkte smeerolie gaat, blijkt uit een tweede inkoop tegen dezelfde prijs: *30 Ltr Vuile Olie Stoomgem.* voor f 3,-²². Het is niet zo'n vreemde aanschaf als 't lijkt. Afgewerkte olie gebruiken schippers om de binnenkant van de voor- en achterstevens vet te houden²³.

Jan Siebold betreft zijn harpuis, blokvet en koolteer, zoals zijn moeder, met name bij Nauta in IJlst (C. en A. Nauta zijn inmiddels J. Nauta opgevolgd), en A. Kuperus in Sneek²⁴. Verschillende smeermiddelen blijven wanneer Jan Siebold het bedrijf leidt, goede verkoopproducten. Hij zet veel teer en lijnolie af en redelijk wat blokvet en harpuis.

Van goudoker tot krijt wit

Naast de typisch nautische smeermiddelen wordt de verkoop van verf steeds belangrijker in de omzet van de firma Wed. S.J. de Vries & Zoon in Lemmer. Op de schappen staan o.a. vloerlak, vloeilak en buitenlak. Op de bussen zijn merknamen te lezen als:

Usifeth (Zweden?),
Sikkens Briljant (Groningen),
Borneman (Sneek)²⁵,
Boles, Ripolin en Victoria (groen).

Nederlandse verfsoorten zijn:
Veluwine (ook: Veluvine, uit Harderwijk)
: o.a. wit, Japan wit en Japan sneeuw wit
Heldersche verf (in groen, grijs, wit en Havanna)²⁶,

Haarlemmer verf,
 Maasverf,
 Tjallema Verf (uit Sneek²⁷) en
 Hoeksema's stoomverven (uit Leeuwarden)²⁸.

Van deze merken worden Ripolin en Haarlemmer (Enamel en Haarlemmer Olieverf) het meest verkocht. Ze zijn leverbaar in de kleuren goudoker, vloerbruin, persrood, zinkgroen, parelgrijs, gemengd loodwit en krijt²⁹. Om er maar een paar te noemen.

Vermoedelijk zijn teresina en herteliet³⁰ verfstoffen en dienst souline als oplosmiddel, maar dit was niet met zekerheid vast te stellen.



Ripolin is een door de Nederlander dr. Riep ontwikkelde dekkende verf, die in de jaren twintig en dertig West-Europa veroverd. Deze advertentie moet daaraan hebben bijgedragen³¹!

Dodekop en rauwe olie

Behalve blikken natte verf staan er zakken en bussen *Drooge Verfwaren* in poedervorm in de winkel: bruine en gele oker, ijzer- en loodmenie, zinkwit, ultramarijn blauw, donkerrood en een aangebroken zak omber, een uit Umbrië afkomstige bruinige kleurstof, bereid uit een vette grondsoort³². Ook dodekop wordt droog bewaard. Dodekop is een verfstof die bijna geheel uit ijzeroxide bestaat. De naam geeft een realistisch beeld van de kleur: rood en paars. Dodekop wordt ook *colcothar* genoemd (naar Golgotha)³³.

Deze kleurpoeders lengt men met water of lijnolie aan om er verf van te maken. Rinsje en Jan Siebold kopen en verkopen vele honderden liters lijnolie. Lijnolie is in twee vormen in de handel: *rauw* (ongekookt) en gekookt. De gekookte lijnolie heeft een voordeel boven de ongekookte: *Het drogend vermogen van lijnolie kan door koken aanmerkelijk worden bevorderd.*

Gekookte lijnolie kan ook zelfstandig als een blanke lak dienen, mits de rauwe olie schoon is: *Alleen heldere olie is geschikt om er gekookte van te bereiden. Is de olie troebel, dan wordt zij bij het koken weldra bruin, soms zwart*³⁴.

Schippers verven de binnenzijde van het boeisel met lijnolie, al dan niet vermengd met kachelpotlood. Lijnolie is goedkoper dan verf, maar moet vaker worden bijgewerkt³⁵.

*Haarlemmer verf, niet te verwarren met het eeuwenoude kwakzalversmiddeltje haarlemmerolie, koopt de weduwe bij de moderne Haarlemsche Stoomverffabriek*³⁶



Driekante schrappers en roeststekers met steel

Voor het verwijderen van oude verf en roest levert de winkel, driekante schrappers (Rinsje) of schrabbers, schrapers en schrobbertjes (Jan Siebold). Voor het polijsten van de ondergrond schuurpoeder, vellen schuurpapier, schuurlinnen en stukken puimsteen ad 20 cts. En voor het opbrengen van nieuwe verf, teer en smeer de nodige kwasten, bokkenpootjes en plamuurmessen³⁷.

5	Δ Jachtschrappers	60	3.-
2	Δ groote	60	1.20
8	Koperen Keikhertjes 4x4 1/2 dm	30	1.20
10	gegalv. boors k. 5x6 dm	20	2.-
12	boordtjes 4x5.	25	3.-
50	kenrijpen		1.20
			6.00

Het inventarisboek vermeldt driehoekige jachtschrappers en groote schrappers, de vorm is er door Jan Siebold of de boekhouder bij getekend³⁸

Met de opkomst van de ijzeren scheepsbouw worden schraapijzers, *roeststekers m/ steel en zo/ steel*, staalboenders, staalborstels en staalspieborstels steeds essentiëler³⁹. Op stoomboten wordt de bemanning na het lossen en laden met schrobber en schraapijzer aan het werk gezet⁴⁰. Werken al die verwijderaars niet, dan grijpt men naar paardenmiddelen als zoutzuur en caustische of causticsoda⁴¹. Causticsoda, een heftige chemische verbinding, heeft Kapt. D. Jonker nodig omdat er ergens op zijn *s/s Amsterdam* een afvoer verstopt is⁴². Schuurlinnen koopt het Waterschap De Lemstersluis, samen met *1 KG Usifeth Prima Lak* en een *Prima Lakkwast*⁴³. Schuurlinnen en -papier zijn voor het eigen personeel van de mastmaakster niet weggelegd. Blokmaker Gurbe van Brug: *Schuurpapier gebruikten we vroeger nooit. 't Hout moest allemaal met een stukje glas worden bijgewerkt, en daarna gelakt*⁴⁴. Ambachtelijke traditie of ver doorgevoerde zuinigheid?

Terpentijn en ultramarijn waschblauw

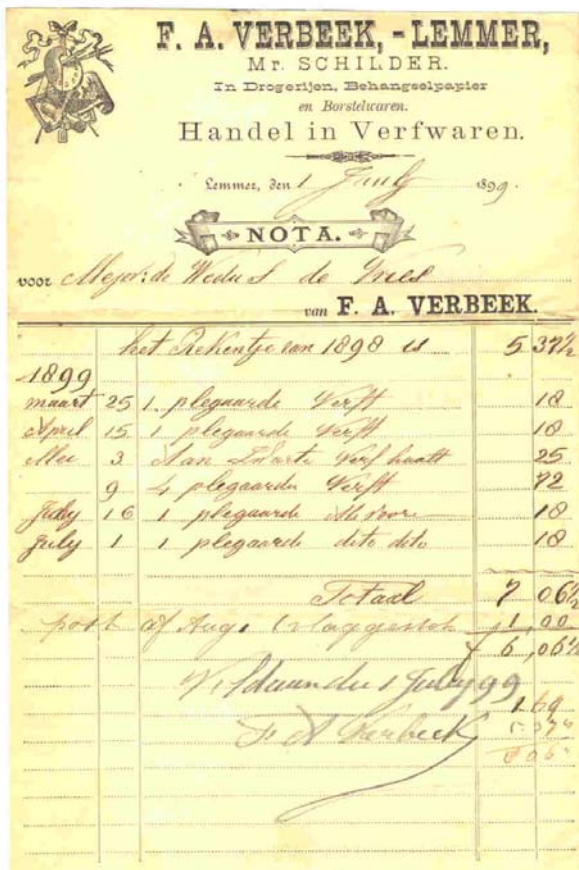
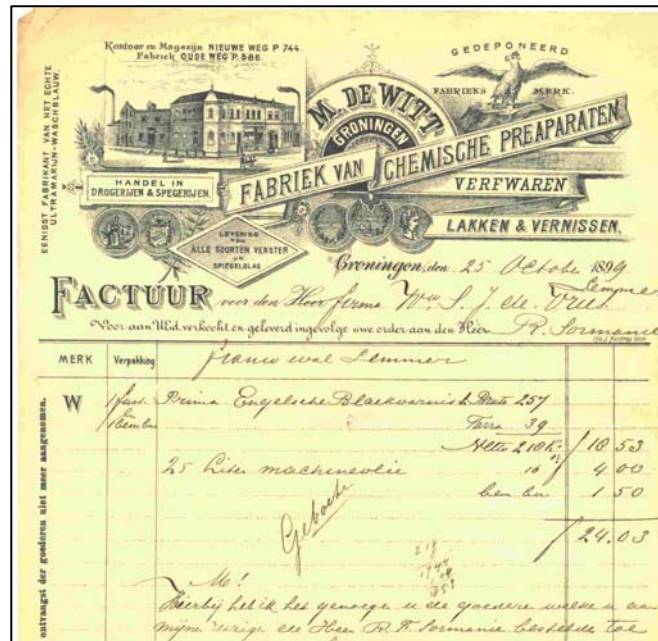
Om de verf te verdunnen gebruikt men natuurlijk terpentijn. Op een plank in de winkel staan *6 flesjes Savana terpentijn* en *4 flesjes Godina terpentijn*⁴⁵. Om de verf sneller te laten drogen is er siccatief op de markt.

Rinsje en Jan Siebold kopen hun verf, lijnolie, terpentine en siccatief in Den Haag bij Ripolin, in Nunspeet bij Veluvine, in Haarlem en Den Helder bij de stoomverffabrieken aldaar. Sneker leveranciers zijn A. Kuperus en J. van der Feer Pzn., *Magazijn van Verfwaren, Vensterglas, Lakken, Vernissen, enz. enz.*, aan het Kleinzand, en te Joure zetelt de lak- en vernisstokerij Het Wapen van Friesland van L.Bouma Rzn, later Bouma-Scheen (ook in *Dikke en Dunne Standolie, onvervalschte Terpentijn* en *Gewijth Spiritus 95%*).

Een andere leverancier is F. Alberdingk & Zonen, Brouwersgracht 230, Amsterdam. Zijn briefhoofd stroomt over: *Stoom-patentoliefabriek De Blaauwe Burgt, Speciale standolie-Stokerij, Stoom-lijnoliekokerij De Grootte Keizerskroon, Raap- Patent- en Lijnolie, Vlokvrije lijnolie, Papaverolie, Saladeolie en Boterolie, Robbentraan, Blanke en Bruine Berger levertraan, Cylinder- en Castoroliën, Consistentvet, Talk en Poetskatoen*⁴⁶.

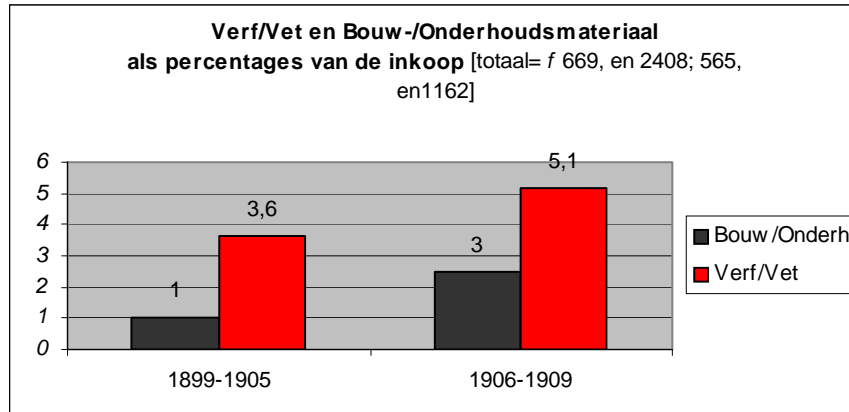
Hoe belangrijk verf en de vette waren voor de weduwe en haar zoon zijn, blijkt uit het feit dat ze van meer dan vijftientig verfleveranciers gebruik maken! Daarbij is één buitenlander: *die Krefelder Farbenfabrik Ludwig & Max Leven*⁴⁷.

De Witt, Groningse Fabriek van Chemische Preparaten [!] en Verfwaren, beroemt zich erop Eenigst fabrikant van het echte Ultramarijn-Waschblauw te zijn. Aan Rinsje verkoopt hij 1 fust Prima [=1e soort] Engelsche Blackvarnish, een zwarte buitenlak. Onderaan de brief staat: Koperverf kan ik u tot mijn spijt niet aan helpen. Harpuis kost op heden f 28,50 per 100 Liter. Bij afname van minstens 50 Liter bij 't fust f 24,25. Dit is prima kwaliteit. Door de hoge olieprijsen is het mij onmogelijk u lager offerte te maken. Onder verdere aanbeveling...,⁴⁸ Met de hoge olieprijsen doelt hij op die van lijn- en raapolie.

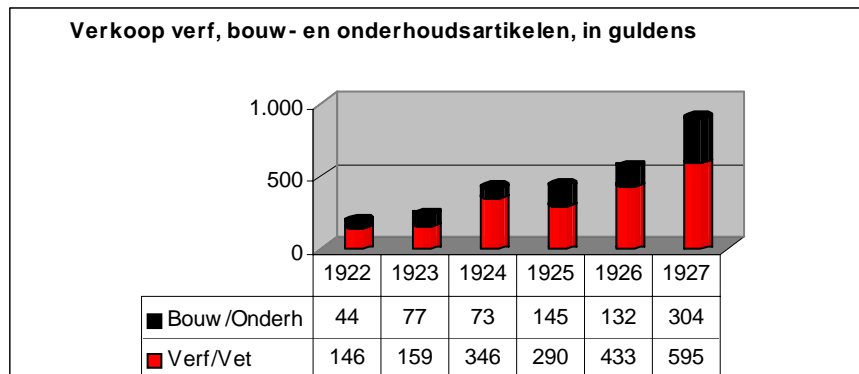


Meester-schilder Folkert Abes Verbeek uit Lemmer stuurt op 1 July 1899 het Rekentje van 1898, met onder meer plegaarde verf⁴⁹. Rinsje voldoet de rekening op 1 juli 1899. Een plegaard of plechtgaard is een boom om de diepte te peilen.

Verf wordt niet alleen aan schippers verkocht. De klanten op het land kopen ook wel eens een blik of busje. Vooral aannemers en timmerlieden. Zelfs de schilder komt langs voor verf. De tweelingbroers Abe en Wiebe Gerrit Verbeek, die in Lemmer het bedrijf van hun vader Folkert Abes, de meesterschilder, hebben overgenomen, komen wel eens een kleur te kort. In de winter van 1923/1924 o.a. een bus Copal en twee bussen bruin⁵⁰.



Het aandeel van de verf, vette waren in de inkoop neemt na 1900 toe van 3,7% naar 5,3%⁵¹. Het aandeel van de andere onderhouds- en bouwmaterialen neemt eveneens toe. Beide ontwikkelingen hebben te maken met Rinsjes investeringen in haar bedrijfspanden en wijzen (nog) niet op veranderingen in de klandizie.



Ook in de verkoop in de jaren twintig groeit het aandeel van de verf en andere bouwmaterialen hoewel die stijging, gemeten in percentages van de omzet, beperkt is en maar in één jaar (1926) boven de 5% uitkomt⁵². De groei weerspiegelt een geleidelijke verandering in de klandizie. In Deel 2, hoofdstuk 11 De Aannemers, zal blijken dat het aandeel van bouwbedrijven in de omzet toeneemt.

Kromme bokkenpootjes en de stippertjes van weduwe Godschalk

Kwasten, borstels en bezems komen uit de borstel- en bezemfabrieken, die zich in Nederland bijna altijd in de buurt van heidegebieden bevinden, met name in Utrecht, de kop van Overijssel, Drenthe en de Friese veendistricten. Uit Gorredijk komen tal van kwasten en borstels van Wed. A. Godschalk. Zij heeft een borstelfabriek met *Specialiteit in Straatbezems, Kwasten en Zeemleer*. Kwasten zijn er om mee te schilderen en teerkoppen en bokkenpoten om mee te teren. Een teerkop is groter dan een bokkenpootje, waarvan de steel in een hoek van 45 graden eindigt, hetgeen ze goed bruikbaar maakt⁵³. Stippertjes zijn pootstokken voor de akker of de tuin⁵⁴.

Ene J. Godschalk (zoon van de weduwe uit Gorredijk?) heeft een borstelfabriek in Assen en een magazijn van moltondweilen. Hij vervaardigt *Harpuiskwasten, kromme Teerkoppen, Piasava-Bezems*, en verkoopt *En Gros: Sponsen, Zeemleer, Dweilen en Touwwerken*⁵⁵. N.I. Jakobs & Zoon uit Zwartsluis, *Borstelwerk, Touw- en Breeuwwerk*, verzendt vooral veel verfkwasten en een paar smeerkwastjes naar Lemmer⁵⁶. En van de borstel- en kwastenfabriek van de Gebr. Hoogstraal in Amersfoort betreft Rinsje harpuiskwasten, teerkoppen, en rietbezems *Columbo*. De Leonsche kwasten en lampenragers gaan per dozijn. Hoogstraal stuurt ze eerst over het spoor van Amersfoort naar Amsterdam, waar ze ongetwijfeld de Lemmer boot ingaan die pal achter het centraal station aan de steiger ligt⁵⁷.

Jan Siebold verkoopt in 1927 10 (kromme) bokkenpootjes, 2 borstels, 48 kwasten, 5 penselen en 6 schrobbers voor ruim f 100,-.

Van twee schoonmaakartikelen zijn vorm en functie niet helemaal helder, de getrokken spuiboender en de steukelkwast. Die komen onder andere uit Amersfoort: *We hebben als monster een getrokken spuiboender gezonden daar die beter voldoet dan gepekt; wenscht u echter bepaald gepekt, leveren wij u die naar genoegen en zelfs nog iets billijker in prijs*⁵⁸.

In 1899 levert de weduwe Godschalk aan weduwe de Vries het volgende:

Inkoop kwasten e.d. bij Wed. A. Godschalk, Gorredijk				
1899			prijs p/dozijn	totaal
april	2 doz[ijn] Stippertjes	O	1,00	2,00
	2 “ id	A	1,50	3,00
	1 “ Harpuiskwast	E,	3,90	3,90
	spitse			
	1 “ Kromkwastjes	B	2,10	2,10
	6 “ Scheepsboenders		0,45	2,70
juli	½ doz. Schroefkwasten	K	7,80	3,90
	½ “ id	H	7,20	3,60
	½ “ Teerkw	K	6,90	3,45
	½ “ id	H	6,30	3,15
	½ doz. Schroefkoppen	K	6,00	3,00
	½ “ id	H	5,40	2,70
	½ doz. Teerkoppen	K	5,70	2,85
	½ “ id	H	5,10	2,55
	1 pak zeemleer		3,60	3,60
	1 doz. Lijonsche kw[asten]		1,80	1,80
	1 “ Puntkwasten	Z	0,90	0,90
	1 “ Friesche kwasten	5	5,10	5,10
	1 “ Friesche kwasten	4	4,50	4,50
Totaal	[20 dozijn en 1 pak]			54,80

(bedragen in guldens)

Scheepspik in een fluitje en een oliesnip

De smeermiddelen worden in verschillende emballage gegoten. Stookolie wordt opgeslagen, vervoerd en verkocht in vaten. Lijnolie en verf gaan in een bus; een lege bus kan opnieuw worden gebruikt: *Uw bus ter vulling ontvangen* (Nauta). Lak gaat in een blik of een fust, koolteer in een ton of fontje, consistentvet en *kledensmeer* in een busje, terpentijn in een flesje, scheepspik in een fluitje⁵⁹.

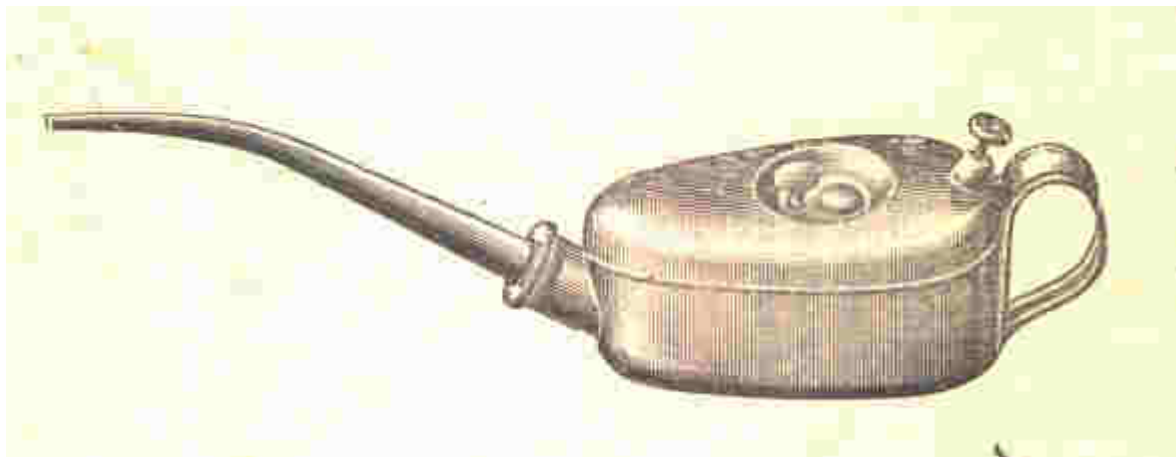
Teer wordt voor het gebruik in emmers uitgegoten, de zogenaamde teerputsen, die los worden verhandeld. Rinsje koopt ze o.a. van S. van Emdens *Stoomfabriek van Petroleumtoestellen annex Magazijn van IJzerwaren, Gegalvaniseerde Emmers, Tobben en Putsen* in de Amsterdamse Spuistraat en van G. J. Haagsma in Woudsend: *Mej. de Wed. S. de Vries, hier nevens zend ik Ued. 4 teerputsen van elk twee; de kleinste kosten per stuk 1.15, de grootste per stuk 1.25, niet twijfelend of zij zijn naar genoeg, hopende met uwe geEerde orders om meer te maken begunstigd te worden, In afwachting, gegroet G.J. Haagsma*⁶⁰.



Jacob Heekelaar & Zoon verzendt vanuit het Noord-Hollandse Wormerveer harpuis in een fust en kledensmeer in busjes in een kistje. De vracht gaat via Amsterdam⁶¹

En een snip met een lange tuit

Putsen worden met een flink aantal in voorraad gehouden. Op 31 december 1924 worden in de winkel, op zolder en in het magazijntje naast de werkplaats dertig putsen bewaard⁶². Jan Siebold verkoopt er behoorlijke aantallen van. In 1927 zeventien, gemiddeld f 1,25 per puts. De Lemster scheepsbouwers Gebr. De Boer hebben een *Groote puts m/touw ingespl[itst]* van f 1,75 nodig voor een van de sleepboten in de serie *Veehandel* die op de helling ligt⁶³.



Deze smeeroliekan à la Aladin wordt door Jan Siebold 'oliesnip' genoemd⁶⁴. Hij heeft '9 Oliesnippen ad 30 ct, 10 Staande en 3 Platte Oliesnippen ad 45' achter in de winkel staan. Het is een van de weinige keren dat een woord uit de moedertaal in de boekhouding doordringt, want het Friese 'snip' of 'snipke' betekent: kannetje met een lange tuit⁶⁵.

18 Huisraad en huishouden

De fa. Wed. S.J. de Vries & Zonen houdt voor de verkoop enig huisraad en een aantal huishoudelijke artikelen in voorraad, of de knechten maken die zelf. Zo draaien ze tafelpoten voor schipper W. de Vries, *Twee Gezusters*, uit Zwolle, wiens schip op Holtmans werf in Stadskanaal ligt: *Zoo u weet, heeft mijn vrouw met u over tafelpooten gesproken. Die wou de timmerman [op de werf] graag hebben. Want hij is met het ???? goed aan het timmeren. Zoo u wilt, zend de poten dan naar Holtman* (1906). Jan Sytzema uit Langelille, waarschijnlijk een schipper, koopt *1 Kast voor f 2,-*¹. *Twee gedraaide Kastpoten 18 cM 12½ dik, f 1,20* worden in veertig minuten vervaardigd voor Stoffel Hornstra. De rest van de kast maakt hij zelf: Stoffel is timmerman². Ruitjes voor kastdeuren hebben de weduwe en haar zoon ook in de aanbieding. Rinsje koopt ze bij glashandel Houwink in Sneek³. Een voor op een schip geschikt klapstoeltje gaat naar de *Albatros* (LE 15) van Hidde Koornstra. Tuiger Huite Zijlstra moet later nog even bij Hidde aan boord om het beter vast te zetten⁴.

Waterplompjes, handpalmen en een deurknop

In het verkoopassortiment prijkt verder een deurknop. Hij wordt door een van de mastmakers gedraaid, zoals een mastknop of druif. Maar het duurt wat langer, drie kwartier: de knop is van hard pokhout. Jan Siebold verkoopt hem aan aannemer Jan Steensma⁵. Misschien steekt hij in de 21e eeuw nog ergens in Lemsterland aan een deur.

Acht klerenhaakjes ad 12½ cent zijn bestemd voor de fa. Gebr. Boer. De Lemster scheepsbouwers schroeven de haakjes aan een wand van de *Veehandel VI* van de Groningen-Lemmer Stoombootmaatschappij. Deze sleepboot, die onder gezag vaart van kapitein P. Smit, ligt op dat moment op de ijzerhelling voor onderhoud⁶. Aan de haakjes kan een knecht zijn werkjas en Smit zijn kapiteinspet hangen. Iets luxueuzer zijn twee hoed- en jashaken (inkoopwaarde 25 en 50 cent) en zes koperen kajuitshaken (f 1,65) die Rinsje bij Van der Wal in Kampen koopt⁷.

Huishoudelijke artikelen schaft Rinsje aan bij J. van der Feer Pzn., magazijn van huishoudelijke waren in Sneek, en bij Wortelboer & Co. in Groningen, die volgens zijn briefhoofd grosiert in *Petroleumlampen, Galanterieën, Nikkelwaren en Luchttrekpetroleumgaskooktoestellen*⁸.

IN HET MAGAZIJN VAN HUISHOUDELIJKE ARTIKELEN
VAN
J. van der FEER Pzn., SNEEK,
zijn voorhanden:

Aniline (om stoffen te kleuren).	Politoer (zwarte).
Pakjes Borstelverf (verschillende kleuren)	Politoer (gele of oranje).
Aluin	Strijkvernis (blanke).
Blauwvel (prima kwaliteit).	Schuurpapier (per vel).
Bleekwater.	Schuurlinnen (per vel).
Bleekpoeder.	Brandspiritus.
Bleeksoda.	Sterkwater.
Borax.	Terpentijn.
Beits (zwarte).	Tafelolie.
" (mahonie).	Traan.
Deurplaten (crystal) op behangen deuren.	Was (gele).
Deurplaat Schroefjes.	Was (witte).
Gom (Arabische).	Zwavel, in pijpen.
Glanstijfjel van H. W. Honig, Koog a/d	" in poeder.
Zaan, in pakjes van 1 en 2 pond.	Cocoszeep.
Brillantstijfjel (roode pakjes) van Fritz	Bristolzeep, voor de wasch.
Schultz Jun., Leipzig.	Scheerzeep.
Gasglazen (beste met kroon).	Terpentijnzeep.
" (ordinaire).	Beste Slaoffe.
Houtzeep (gemalen).	Kachelpomade (Nieuw! Nieuw).
Harst (blank).	Borstels, Boenders en Bezems.
Hout (provincie).	Draadhoenders, [haar].
Ivoorzwart.	" [cocos vezel].
Koperrood.	Tapijtschuiers idem.
Kalkblauw.	Gekleurde Haardstoffertjes.
Kogelblauw.	Haardblikjes.
Koperpoetspomade, prima kwaliteit, van	Gordijnschuiers.
Adalbert Vogt & Co.	Schoenborstels.
Krijtwit (in stukken).	Kachelborstels.
" (gemalen).	Insmeerschuiers.
Krijt (rood).	Kleerborstels.
" (rood gemalen).	Haarborstels.
Levertraan (medicinale) in halve flesschen	Hoedenborstels.
en bij de maat.	Canapé schuiers.
Lijm.	Plumcaux.
Maisstijfjel.	Stroostoffertjes.
Muurzwart.	Straatbezems [piasava].
Menbelpolitoerpomade van Frits Schultz,	" [goedk. soort] 30 ct. p. st.
Leipzig.	Luiwagens.
Roode Wrijfwas.	Glazenwasschers.
Oker (gele) om gordijnen te kleuren.	Tandenborstels.
Potlood (gemalen).	Sponzen [grootte voorraad].
Kachelpotlood in pakjes.	Sponzen [MOOIE COLLECTIE].
Potasch.	

De verf- en glaswinkel van Van der Feer in Sneek is ruim gesorteerd in huishoudelijke artikelen. De winkelier drukt ze, goeddeels alfabetisch, af op de achterzijde van zijn nota's (1899)⁹

Huishoudelijke artikelen van Wortelboer, Groningen		
<i>Inkoop 1900</i>	<i>per stuk</i>	<i>totaal</i>
4 hanglampen 14 L	0,80	3,20
½ doz. Kaarsen met goud	1,20	0,60
10 doos lucifers, groot	0,045	0,45
6 " muizetarwe	0,035	0,21
2 " Unican	0,13	0,25
5 " Sunlightzeep, 4 in doos 14/28	0,24	1,20
2 " kachelpommade	0,03	0,06
2 " enameline	0,06	0,12
2 " poetsextract klein	0,025	0,05
2 " " " groot	0,045	0,09
1 broodmes	0,60	0,60
3 stangen rozenglycerinezeep	0,18	0,53

(bedragen in guldens)

WORTELBOER & Co.,
Vischmarkt 33,
GRONINGEN.

Groningen, 4 Juli 1902

Mejuffrouw H. van der Wal,
de heer

Ingevolge Uwe geëerde order hebben wij het genoegen
U de bestelde goederen *per post*
te doen toekomen, waarvoor ons volgens inliggende rekening
gelieve te crediteeren.

Met aanbesteding voor Uwe verdere bestellingen in onze
artikelen verblijven hoogachtend

Uw dr. dienaren:
Wortelboer & Co.

H. Bij bestelling in één van 24 stuks
leveren wij te opbrengende koperen
scheepskooktoestel als volgt:
middelvoort met 6 duims bolle, à 2.15
grooter 2 1/2 duims, à 2.40
per stuk compleet met 6 L. brander afgehaald.
Prijzen loco hier; zonder verbinding.
Uwe ongenade bestelling zal spoedig
aangevoerd zijn.




Lamp, petroleumkomfoor en tafelnaimachine uit Groningen¹⁰

Van verschillende huishoudelijke artikelen in het archief, zoals ijzeren emmers en onderdelen voor strijkbouten en kachels, is niet altijd duidelijk of ze voor eigen gebruik dan wel voor de verkoop bestemd zijn. Dat geldt ook voor een Graetz petroleumkooktoestel (f 7,75) en 1 Rising Star dito (f 6,00), naar Rinsje gezonden door de fa. Van der Wal uit Kampen: *Mejuffrouw, Wij zenden u twee petroleumstellen op zicht, dan kunt u zien welke gij het liefste hebt; die ge niet verlangt verzoek ik u beleefd weer in de mand terug te zenden en vertrouw wel dat er een van naar genoeg is, In afwachting, H. van der Wal¹¹.*

Enigszins raadselachtig zijn de geëmailleerde en zinken waterplompjes in de touwwinkel. Zijn het kleine versieringen voor aan de wand of op een deur? De plompjes worden in een

lade bewaard¹². Er is vraag naar. De Gebr. Steven en Johan Visser plaatsen een plompje van 55 cent ergens in hun LE 65, en de Heerenveense aannemersfirma Y. J. en A. Dikkerboom kopen voor hun vestiging of bouwactiviteit in Blokzijl voor 70 cent een Email plompje¹³.

In de lade van de plompjes ligt een aantal handpalmen. Een handpalm is een hulpmiddel voor de zeilmaker. Een rechter- of linkerhandpalm van leer, voorzien van een veter, beschermt de hand tijdens het naaien. De palm heeft een lederen verdikking met een rond stuk ijzer, een opstaand randje en ribbels. Daar kan men de naald mee door het zeil duwen¹⁴.

Veertig vuurdooders en een W.C.

Van het overige huisraad en de huishoudelijke artikelen in de verkoop, volgt hier een selectie.

- Een nieuw bed en matras uit Zwartsluis, komende van de beddenfabriek van de fa. R.D. van der Woude¹⁵.
- Plafond- en schemerlampen, geleverd door De Witt uit Groningen en Houwink in Sneek, die tevens ruitjes voor kastdeuren levert¹⁶.
- 1 hanglamp met Matadorbrander¹⁷.
- 40 vuurdooders of snuiters, waarmee men kaarsen dooft¹⁸.
- 25 briquetten (1.50), 1 koolschaaf krom (1.20), 1 geëmailleerde diepe pan 6,2 KG (1.86) en 1 mand waar het allemaal in kan (0.35) uit Kampen¹⁹.
- 12 essenhouten mattenklopperstelen²⁰.
- 5 houten waschbakken ad. f 2.00 in voorraad; Joh. Postma komt er op 30 november eentje ophalen tegen inkoopprijs²¹. Die is voor op zijn sleepboot *Anna Jacoba* bedoeld of voor thuis.
- 22 kristal glazen voor 15 cent per glas voor kapitein Vogelzang (zijn Lemmerboot mag dan geen salonboot zijn, maar toch ...) ²²; 3 Bordewasschers (katoen) ad 15 [cent] per stuk²³.
- Boter, teer en zoolleer, in Lemmer gekocht bij J. Dijkstra, voorloper van de schoenenwinkel Dijkstra op de Schans²⁴.
- Onderwaterpomp-WC voor aan boord²⁵.
- Een w.c. (waarde f 7.50), die zich tijdens het opmaken van de inventaris op 31 december 1924 in het pakhuisje bevindt en waarvan de gangen zijn na te gaan. Een jaar later bevindt hij zich nog steeds in het pakhuisje en ook nog in 1926: *1 w.c. ad f 7,50*. Maar in 1927 koopt de buurman, zeilmaker M.F. de Vries, een w.c. voor een tientje en dat zal hem zijn²⁶.
- Wie zijn toilet schoon wil houden, kan ook bij weduwe De Vries terecht. Ze heeft 6 dozijn potboenders te koop²⁷.

Van de inkoop van de weduwe en haar zoon maken de huishoudelijke artikelen, meubelen en dergelijke nooit meer dan 1½% per jaar uit. Jan Siebold verkoopt in 1927 in totaal voor f 176,80 aan huishoudelijke artikelen, dat is 0,7% van de gespecificeerde omzet. Telt men de in dat jaar verkochte emballage, kantoorartikelen, kolen, petroleum en motorolie erbij, dan is het nog maar 4%. Logisch, want bedrijfseconomisch is dat alles bijzaak.

19 Een kist van eigen makelij

Nadat Jan Siebold en Jentje de zaak in 1906 hebben overgenomen, woont hun moeder nog meer dan twintig jaar in de woning op het bedrijfsterrein aan de Polderdijk. Omdat ze een rekening-courantverhouding met het bedrijf heeft en als debiteur in de boekhouding voorkomt, is er een en ander over haar laatste jaren bekend.

Na haar terugtrekking ontvangt Rinsje nog de afdracht van diverse ontvangen betalingen van schippers en vissers. Dat zijn waarschijnlijk afbetalingen op artikelen die onder haar beheer door hen gekocht zijn. Het is niet duidelijk waarom zij persoonlijk recht op die ontvangsten heeft. De ontvangen huuropbrengst wordt eveneens aan haar doorgesluisd. Het gaat in 1913 en 1914 om tenminste 689 gulden¹. Het huizenbezit van de familie De Vries, op de Markt in het centrum van Lemmer en aan de Polderdijk, biedt ruimte aan enkele huurders. In deze periode gaat het om een weduwe Dijkstra (van de schoenenzaak aan de Schans?), de heren E. de Boer en De Beer, D. de Jong en ene De Bruin. Deze laatste komt zijn verplichtingen niet na. Sinds het derde kwartaal van 1913 betaalt hij niet meer. Als hij ook het hele jaar 1914 in gebreke blijft, bakt hij het te bruin. Met Nieuwjaar 1915 zegt Rinsje hem de huur op. De sterke arm komt eraan te pas in de vorm van notaris Van der Werff².

Tenslotte wordt ook een deel van het erf verhuurd, namelijk om op het gras kleren te bleken: *Bleekhuur Frederike, f 3,50*³.

Rinsjes laatste jaren

Gedaan naar beste weten,
en met rein geweten, te de
Lemmer 1 Februarie 1913.
Jentje S. de Vries,
Wampflaats Hollenman

Voor accoord bevonden tegen een be-
drag van Heeren duizend eenhonderd
en zestien Gulden. Heijge f 116.00
Lemmer 10 August 1910.
Jan Laalies. Wed. J. de Vries

Met haar twee zoons ondertekent Rinsje de Vries in 1915 de "inventar" van 1913. Ze is dan bijna 72. Haar handtekening is een beetje bibberig maar ferm en duidelijk⁴

Na haar (gedeeltelijke) terugtrekking krijgt Rinsje tijd om de familiecontacten aan te halen. In september 1915, ze is dan 72 jaar, reist ze naar Ugchelen bij Apeldoorn om haar dochter Dirkje te bezoeken. Terwijl Rinsje boven de kruidenierszaak logeert, laat ze 200 gulden uit Lemmer sturen, een forse postwissel⁵.

Weduwen voor weduwen

In 1924 komt weduwe Smink bij haar inwonen. Rinsje is dan 79 jaar. Ze haalt een nieuw slot voor mevrouw Smink. Ook koopt ze een kilo Haarlemmer verf in de touwwinkel. Zo glanzen de kozijnen op de dag dat de nieuwe bewoonster intrekt. Mevrouw Smink is niet de enige weduwe met wie Rinsje contact onderhoudt. Onder de huurders zijn de al genoemde weduwen Dijkstra en Koning. Na 1920 is er ook nog een *Zuster De Raadt* als huurder. Rinsje neemt de kosten op zich van kleine reparaties aan hun woning⁷. Het lijkt erop dat de bemiddelde weduwe voor minder vermogende lotgenoten zorgt, dat met andere woorden weduwen zich in deze tijd om elkaar bekommeren⁸.

Rinsje verstrekt verder een lening aan weduwe Tjalma, voor wie ze ook de huur voldoet: *Wed. S.J de Vries (Wed Tjalma: Huur 1/8 - 1/11) 10,-*⁹. Maar dit betreft hoogstwaarschijnlijk een kwestie binnen de familie. Het gaat om haar eigen dochter Gerbrigje, die Tjalma heet .naar haar alcoholische echtgenoot. Na diens zelfmoord, in de drank en in de sloot, leeft ze enige tijd in armoede. Ze zal in 1948 in een armenhuis te Utrecht overlijden¹⁰. De uit Kiel teruggekeerde zoon Jentje heeft al eerder een lening gehad¹¹. Rinsjes dochter Jansje en haar man Reinder van der Meer, die met de *Onderneming* op Amsterdam zeilen, ontvangen zelfs een forse som *voor goederen Amsterdam en geleend geld*, en kleinere bedragen als voorschotten¹².

Voor de kleine klussen in huis is de nabijheid van de werklui in de mastmakerij nog altijd een handige bijkomstigheid. Een van de mastmakers herstelt een stoel. De smid plaatst het slot voor mevrouw Smink en vervangt een elleboog in de waterleiding. Hij soldeert drie pannen en een handketeltje¹³.

In eikenhout

Op haar oude dag wordt Rinsje het leven iets gemakkelijker gemaakt door haar inwonende dochter Trijntje (die altijd ongehuwd zal blijven). Zij verzorgt haar moeder¹⁴. In haar laatste levensjaar heeft de weduwe een werkster, Lolkje Zaal. (Als het einde nadert, zal er nog een hulp bij komen, genaamd Klaske, die dan het huis aan kant houdt). In oktober brengen Rinsje en Trijntje een paar dagen in Heeg door¹⁵. Het is een afscheid van het dorp waar de weduwe ooit het filiaal heeft opgericht en dat nu overigens gesloten wordt.

Terug in Lemmer betaalt ze een reparatie aan haar woning¹⁶. Het is dan begin november. Mogelijk houdt ze nog altijd het kasboek bij: het handschrift verandert pas later¹⁷. Op 12 november draait ze voor de laatste keer aan de telefoon. Ze voert twee gesprekken, die haar een gulden kosten. Op 18 november draagt ze het eindsaldo van het filiaal Heeg af: f 272,40. In het kasboek wordt haar naam dan formeel voluit gespeld: *Wed. S.J. de Vries-Ages*¹⁸.

Rinsje komt op 22 november 1925 te overlijden. Ze is tachtig jaar geworden. Op de sterfdag gaan er twee telegrammen naar Amsterdam. Eén naar filiaalhouder Rijkema, *Telgram A'dam f 1,30*. De ander is voor Jentje, die op het moment van zijn moeders dood Jan Siebold in Amsterdamse aangelegenheden assisteert, *Telegram Jentje de V. f 0,60*. Zijn komst is dringend gewenst. Er gaat een rouwkaart naar Ugchelen¹⁹. Voormalig filiaalhouder Hylke Boersma komt over uit Heeg, *reiskosten f 1,-*. Hij krijgt meteen zijn salaris. De familie plaatst voor f 6,50 rouwadvertenties in de courant.

De kist is van goede kwaliteit. Hij kost f 100,-. (*Kist 100,-*) en is van eigen makelij. Knecht Bosma heeft hem getimmerd²⁰. Rinsje rust in eikenhout.

Een grafsteen met raam en 24 photo's

Bij de begrafenis is iedereen present. De steen staat al. (*Plaatsen grafsteen + vracht f 3,25*). In de zerk is Rinsjes naam gegrift onder die van haar man. Om het steen zit een raam en het graf is met een hekje afgezet (*raam en hekje samen f 23,25*)²¹.



Op de grafzerk staat²²:

In V rede
ontslapen
Onze lieve Ouders
SIEBOLT J. DE VRIES
geb. te Lemmer
4 Nov 1843.
overl. aldaar
1 Sept. 1889.
RINSJE AGES
geb. te Lemmer
9 juni 1845.
overl. aldaar
22 Nov. 1925.
en hunne Kinderen
JAN oud 9 maanden,
en HANNA
oud 14 jaren.

Na de plechtigheid zijn er sigaren voor de genodigden (f 7,75). Er worden twintig *photo's* gemaakt (f 2,-) en nog vier op magnesiumplaat (f 3,-). Werkster Klaske krijgt een extra rijksdaalder, de doodgraver een gulden²³.

Het bedrijf heeft sindsdien, ook na de verhuizing naar Amsterdam, altijd de naam van de weduwe behouden.

20 Conclusies

Van mast tot muts

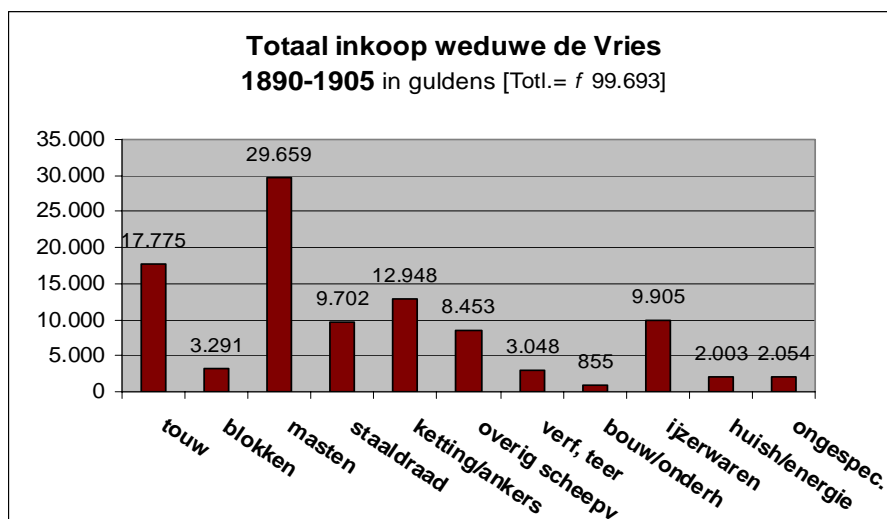
Rinsje de Vries leverde alles wat een schipper nodig had, van mast tot muts. Er is geen onderdeel van een zeilschip te noemen dat niet in de boeken voorkwam.



Een breed assortiment heeft ook de winkel van De Vries' opvolger Van der Neut¹

In de periode dat de weduwe het bewind voerde, waren de producten van de mast- en blokmakerij de hoofdzaak. Het maken van rondhout was de kernactiviteit. Doelgroep waren in eerste instantie de schippers van tjalken, aken en bidders uit de drie noordelijke provincies en de havens van de Zuiderzee. De grenen en vuren masten, gaffels en boegsprietten die haar personeel vervaardigde, waren de prachtige producten van oude Nederlandse tradities waar een groot vakmanschap aan te pas kwam. Hetzelfde geldt voor de met ijzer beslagen essen-houten blokken met pokhouten schijven. Rinsjes blokmaker Gurbe van Brug sprak tijdens het interview met trots over zijn ambacht en zijn bedrijf.

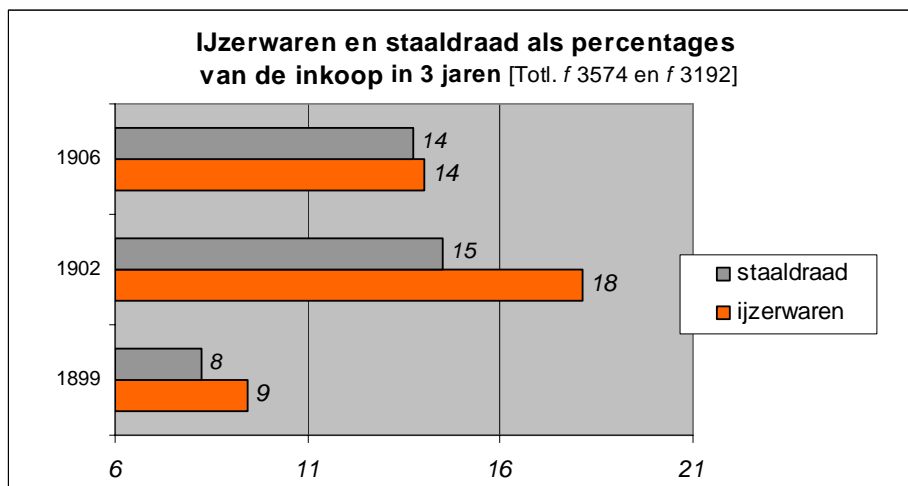
Het belang van het rondhout voor Rinsjes bedrijf is goed zichtbaar in het diagram van de inkoop in de jaren dat zij aan de leiding stond: 1890-1905².



Vat men stammen, masten, bomen, stokken, palen, planken etc. als één groep op, dan vormde die gemiddeld 27% van de inkoop en vermoedelijk ruim de helft van de verkoop³. Een goede tweede was touw. Vooral aan de vooravond van de oprichting van de touwwinkel sloeg Rinsje een forse voorraad in. Ze koesterde hoge verwachtingen van de afzet van trossen en lijnen.

Verschuiving

Maar binnen het gehele verkooppakket begon zich een verschuiving af te tekenen. Als men de inkoop als indicatie voor de verkoop mag nemen, verkocht weduwe De Vries ijzeren laadbomen naast grenen, motorolie naast harpuijs, staaldraad naast touw en modern Amerikaanse katoen naast het oude Hollandse hennepdoek. Dit illustreert dat de scheepvaart zich in een overgangssituatie bevond en dat de weduwe haar verkoopassortiment daaraan aanpaste. Naarmate de op stoom of olie varende, en de van ijzer gebouwde schepen in aantal toenamen, kocht ze meer ijzerwaren, staaldraad en roestkrabbers in.



IJzerwaren en staaldraad. veroverden geleidelijk terrein op de traditionele producten van hout en touw⁴. De eerste klinknagels verschenen in 1898: 6000 stuks van M. Haga's magazijn in Sneek. De eerste 25 liter motorolie bereikte de weduwe in 1899: van Geert Bakker uit Rotterdam⁵.

Maar hier geldt een relativering. De vertrouwde producten voor de zeilvaart bleven het betrekkelijk goed doen. Dat was zelfs nog in de twintiger jaren het geval toen de ijzeren stoom- en motorboten de zeilboten uit het water begonnen te varen. Touw en hout wisten zich op zeker niveau te handhaven.

In de inleiding heb ik als hypothese geformuleerd dat de traditionele zeilartikelen zouden lijden onder de opkomst van de stoom- en motorvaart en de ijzeren scheepsbouw. Dat blijkt dus maar in beperkte mate het geval. Zelfs het vertrouwde hennep-touw kon zich, na een aanvankelijk sterke toename van de goedkopere koloniale vezels (kokos, manilla en sisal), herstellen en na 1924 met een verminderd aandeel handhaven. Een verklaring hiervoor is dat de traditionele materialen thuishoorden in het pakket van een bedrijf dat zich met succes in de

traditionele zeilvaart specialiseerde. De fa. De Vries heeft onder leiding van Rinsje en haar zoon voldoende marktaandeel weten te veroveren en behouden om het ook in de tijd van kolen en staal uit te kunnen zingen.

Een ondernemende vrouw

Eerder heb ik de vraag gesteld: in hoeverre had een weduwe die in het Nederland van de 19e eeuw aan het hoofd van een onderneming stond, invloed op de groei en winstgevendheid van het bedrijf? Met andere woorden bepaalde zij het langetermijnbeleid of was zij veeleer, zoals bijvoorbeeld weduwe Van Nelle, slechts een overgangsfiguur tussen haar voorganger, de overleden echtgenoot, en haar opvolger, meestal de oudste zoon? Het archief biedt (als een van de weinige in Nederland!) voldoende materiaal om deze vraag in het geval van weduwe De Vries te beantwoorden.

Toen Rinsje de Vries-Ages in 1889 aan het roer kwam, had ze het tij mee. Het eind van de negentiende eeuw kende een opbloeiende conjunctuur, waar de aan de visserij en scheepvaart gelieerde industrie van profiteerde⁶. Tegen de eeuwwisseling waren er zoveel orders dat verschillende leveranciers niet konden leveren, *daar het bij ons zo verbazend druk is*. Rinsje zelf had zoveel werk dat ze een aantal opdrachten (blokken, pompen) moest uitbesteden. Tot 1904 groeide het aantal scheepvaartbewegingen op de Friese wateren⁷. Van 1890 tot 1902 groeide ook de Zuiderzeevervisserij in Lemmer, en zelfs explosief. Het aantal schuiten en de gemiddelde vangsten namen sterk toe. Men mag aannemen dat de toeleveringsbedrijven zoals mastmakerijen met de visserij- en scheepvaartbranche meegroeiden.

Maar een gunstige economie is geen garantie voor winst. Rinsje moest de mast- en blokmakerij binnen een concurrerende markt doen groeien. Daar was initiatief voor nodig. En initiatiefrijk was ze, zoals blijkt uit twee grote aankopen. Ze kocht (met onopgehelderde bedoelingen) een lijnbaan met schiphuis in Woudsend. En ze gaf aannemer Hillebrand Visser opdracht tot de bouw van nieuwe bedrijfspannen en een woning aan de Polderdijk. Vooral dit laatste, de verplaatsing en uitbreiding van het bedrijf, toont hoe ondernemend ze was. De bouw van een eigen smederij en de indienstneming van een eigen smid betekenden dat ze goedkoper mast- en blokbeslag kon laten maken. Voordien moest ze een beroep doen op wel vijf verschillende Lemster smeden, plus nog een paar van elders.

Initiatiefrijk

Haar keus voor de Polderdijk was een strategische. Er was daar meer plaats voor schepen om af te meren dan in het centrum van het dorp. Bovendien groeide er langs de Rien met enkele aanverwante bedrijven een soort ‘servicestraat’ voor de zeil- en stoomvaart, waar de mast- en blokmakerij goed in paste. In het volgende deel worden deze aan de scheepvaart gelieerde bedrijven aan de Polderdijk onder de titel ‘De Samenwerking’ besproken.

Een interessant onderdeel van Rinsjes nieuw onroerend goed was de ‘touwwinkel’, in feite een compleet uitgeruste tagrijn. Met alle soorten touw en staaldraad in rollen en op spoelen en haspels en de schappen vol met verf, bindgarens en ijzerwaren schiep ze de mogelijkheid de varende klanten op bijna al hun materiele wensen te bedienen. Dit verbrede assortiment was niet helemaal nieuw. De weduwe handelde in de jaren voor de bouw van de winkel ook al in touw, verf, enz., maar dat was op kleinere schaal. Vormden de niet-houten producten in 1899 64% van de inkoop, in 1906, met de touwwinkel, liep dat op naar 75%. Dankzij de verruiming

van het assortiment kon de weduwe zich nu beter richten op de lokale nijverheid, de aannemers en de middenstand. Zoals in het volgende deel zal blijken, zou haar zoon op deze ingeslagen weg voortgaan en praktisch de hele bevolking van Lemmer tot zijn klantenkring kunnen rekenen.

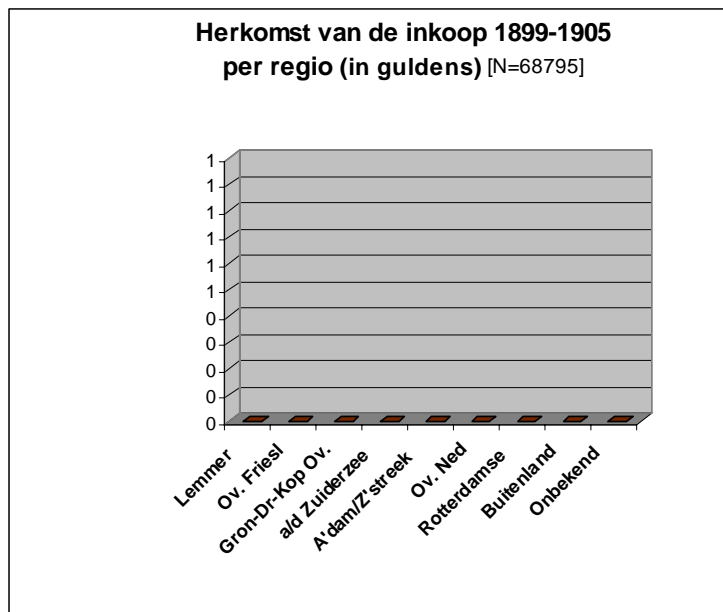
Organisator en coördinator

Een volgende nieuwe activiteit van het bedrijf was de bundeling van diverse werkzaamheden die vroeger gescheiden plaatsvonden: de scheepstuigerij. Ook hiervan is het niet zeker maar wel aannemelijk dat Rinsje de initiator was en niet haar echtgenoot of diens vader. Zij beperkten zich toch vooral tot het maken van rondhout, blokken en pompen, want alleen daarvoor waren ze gepatenteerd. Voor de uitvoerende taken van het tuigen schiep Rinsje een nieuwe functie: de tuiger. De aard van haar eigen werk veranderde in die zin dat ze nu veel overleg moest gaan voeren met scheepswerven, waar het tuigen plaatsvond, de schipper of eigenaar en allerlei leveranciers. Waarschijnlijk zonder schriftelijk contract ging ze verschillende driehoeksrelaties aan met een scheepsbouwer en de belangrijkste leverancier. Namen die in die driehoek vaak terugkeren zijn die van weduwe Boot in Woubrugge, Bodewes in Hoogezand en Ribbens in Bergen op Zoom. Waarschijnlijk ging het initiatief steeds vaker van de scheepsbouwers uit. Zij nodigden Rinsje uit om het complete tuig voor een nieuw te bouwen schip te verzorgen. Voor een aangenomen som ging ze dan aan de slag, als de spin in het web van het project. Coördineren kon ze als de beste.

De weduwe breidde het bedrijf niet alleen inhoudelijk maar ook geografisch uit, niet alleen met nieuwe producten en taken, ook met nieuwe filialen. De geboorte van de oudste dochter, het filiaal in Heeg, was haar werk. Mogelijk kan ook een van de andere ‘filialen’ (of beter gezegd: vaste doorverkopers), die in Hoogeveen, Harlingen of Staveren, aan haar worden toegeschreven. Maar het is waarschijnlijker dat haar zoon deze contacten heeft gelegd. Het belang van de filialen moet overigens niet overschat worden. Ze droegen, afgezien van dat in Amsterdam, in beperkte mate aan het bedrijfsresultaat bij.

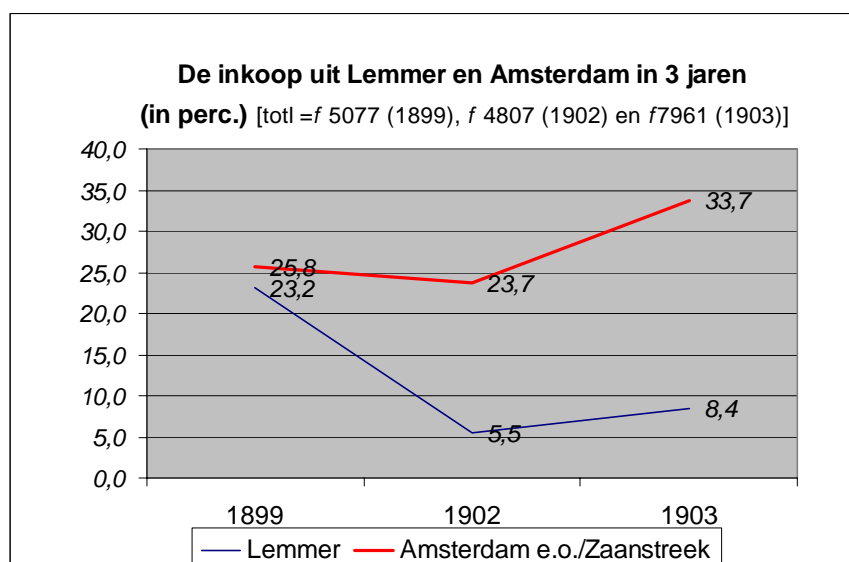
Goed geïnformeerd

Voor een beoordeling van de stijl van zakendoen van de weduwe is men aangewezen op de inkooprekeningen en enkele brieven. Meer is er niet. Daar kan men uit opmaken dat Rinsje ijzer, ankers, touw en staaldraad bij veel verschillende leveranciers vandaan haalde. Touw betrok ze maar liefst bij achttien verschillende touwslagers en groothandelaars. Ze liet zich goed informeren, vroeg prijscouranten aan, schakelde agenten in.



(N=totaal aantal guldens)

De leveranciers op wie haar keus viel, waren uit bijna alle provincies afkomstig. Verdeelt men de waarde van de ingekochte artikelen naar herkomst dan staat Friesland (incl. Lemmer) met 34% aan de top. Maar meer dan de helft van de leveranties komt van buiten de vier noordelijke provincies (zie diagram)⁸. Rinsje keek dus verder dan haar neus lang was. Steeds verder eigenlijk. Want binnen de verdeling van de inkoop per regio traden er verschuivingen tussen de jaren voor en na de eeuwwisseling op. Terwijl de regio's midden- en Oost-Groningen, de kop van Overijssel en Rotterdam e.o. bleven hangen of wat terugvielen, rukte het grote industrie- en handelscentrum Amsterdam-Zaanstreek op. De leveranciers uit Lemmer verloren terrein (zie diagram 'inkoop Lemmer en Amsterdam')⁹, terwijl die uit de rest van Friesland hun positie behielden: ook daar kwamen de industrie en handel opzetten.



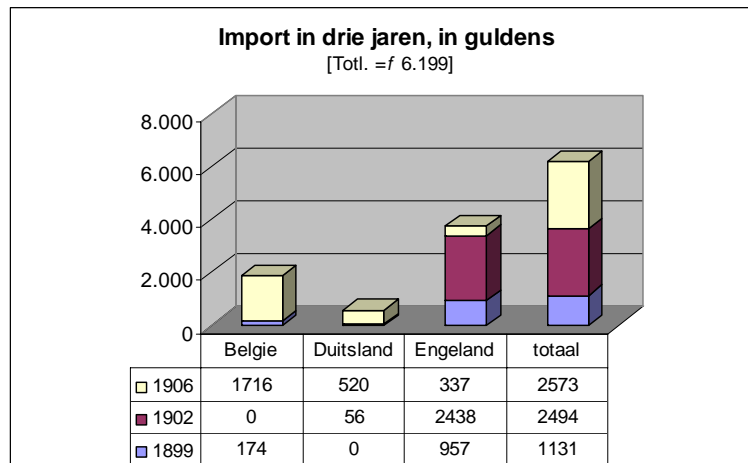
Uit binnen- en buitenland

De weduwe schroomde niet om (half-) fabrikaten uit de Belgische en Engelse industriegebieden te importeren. Ook van de kwaliteit van deze buitenlandse producten en prijzen stelde ze zich op de hoogte door middel van handelsagenten en prijscouranten. In de jaren van haar regie vormde de import 5% tot 13% van de ingekochte artikelen. Onder de regie van Jan Siebold liep dat (na een aanvankelijk stijging tot in 1909) terug naar minder dan 1% in 1927¹⁰, al moet daarbij worden verteld dat Jan Siebold inmiddels voor veel meer producten bij de Nederlandse industrie terecht kon, die zich sterk aan het ontwikkelen was.



Een buitenlandse wissel maakte een lange reis naar Lemmer. Deze, afkomstig van een verffabrikant uit het Duitse Krefeld, is afgestempeld door bankiers en kassiers uit Krefeld, Amsterdam en Sneek (Mispelblom Beyers)¹¹

Rinsjes belangrijkste leveranciers van over de grens waren de Vlaamse touwslagers Vermeire en Vertongen-Goens en de Engelse ijzer- en staalgiganten William Griffin en Craven & Speeding. Van hen nam ze honderden kilo's hennep- en manillatouw, ankers, kettingen en staaldraad af.



Import: met Engeland deed Rinsje de meeste zaken¹²

De grote hoeveelheid trossen, staalkabels en kettingen die Rinsje nodig had, en de grote waarde van de ankers maakten de import het overwegen waard. Vormde het aantal van haar aankopen bij buitenlandse leveranciers in 1902 maar 4,9% van het totaal aantal aankopen in dat jaar, de waarde daarvan in guldens bedroeg 14% van haar totale inkoop¹³. Dit laat zien dat De Vries inderdaad voor grote bedragen tegelijk bestelde. En de verschillen in prijs en kwaliteit waren kennelijk interessant genoeg om haar naar Hamburg, Halle, Hamme of London of de vertegenwoordiger in Rotterdam te doen telegraferen en de extra vrachtkosten en lange levertijd voor lief te nemen.

Traag van betalen

Zoals een goed 'zakenman' pleegt te doen, maakte Rinsje onderscheid in de betaaltermijnen van haar crediteuren. De eigenaren van kleine bedrijven, zoals de dorpsmederij, de concurrent-mastmakerij, de aanvaartzakkenfabrikantjes uit de kop van Overijssel en een bescheiden tagrijn uit Harlingen moesten soms maanden op hun centjes wachten: *u zou de schipper geld meegeven en dat is natuurlijk niet gebeurd want ik ken het zo nodig gebruiken¹⁴*. De grote werven, grofsmederijen machinefabrieken, rederijen en de houthandel kregen hun geld meestal binnen de gestelde termijn. Zij vroegen er ook eerder om en beschikten over meer machtsmiddelen om indien nodig mee te dreigen. Soms wachtte de weduwe wel wat lang met betalen. *Dit is toch wel wat erg*, schreef een Amsterdamse ijzerhandelaar. En Ribbens uit Bergen op Zoom: *nu kan alles opgeruimt worden, het bleef anders duren*.

En graag met korting

Opmerkelijk is verder het actieve op kostenbesparing gerichte beleid dat Rinsje nastreefde. Ze deed verschillende pogingen, met name in 1899, om haar leveranciers tot prijsverlaging aan te moedigen. Per brief en briefkaart vroeg ze expliciet om kortingen aan het handelshuis A. Zwanenburg te Amsterdam, de touwhandelaren Ribbens en De Voogd, de ijzerhandelaren R.S. Stokvis & Zonen te Rotterdam en A. Rekker te Rijperkerk, de glaswinkel van Houwink in Sneek en de lantaarnleverancier Hartelust uit Leeuwarden. Ze had daar succes mee. Hoewel de prijzen van sommige grondstoffen stegen¹⁵, werden de meeste van haar verzoeken in enigerlei vorm ingewilligd. Dit succes dankte ze aan haar eigen inzet: wil je korting krijgen, dan zul je erom moeten vragen!

Omgekeerd werd ze zelf soms ook gedwongen het door haar mannen gemaakte tuig scherp te prijzen. In de aangenomen som van twee complete masten, laadbomen en een boegspriet voor de fa. H. Schouten moest ze kortingen van samen 12% op haar prijsopgaaf toestaan. Maar de grote scheepsbouwer in Muiden was dan ook een aantrekkelijke klant.

Op de centen

Over Rinsjes persoon biedt het archief nauwelijks informatie. Het beeld dat in de familie van haar bestaat of heeft bestaan, kan meestal niet worden bevestigd of weersproken. Alleen de opvatting dat ze 'op de centen' was, blijkt ook uit de correspondentie en de boekhouding in het archief. Bijvoorbeeld uit de vele sommetjes die ze op de nota's van leveranciers maakte om hun optelling na te rekenen. Vanuit het oogpunt van ondernemen was haar zuinigheid verstandig beleid. Het verhaal dat ze geen domineesdochter als schoondochter wenste omdat die geen centen meebracht, ligt in het verlengde van haar zuinige bedrijfsvoering. Maar voor conclusies over Rinsjes houding jegens haar schoondochter biedt het archief geen aanknopingspunt. Er is alleen een bruiloftsfoto om naar te kijken¹⁶.

Voor het op peil houden van de voorzieningen in de werkplaats smeedt de weduwe evenmin met geld. Haar 'knechts' schuurden het ruwe hout met een glasscherf, terwijl er wel schuurpapier aanwezig was: dat lag in de winkel op klanten te wachten. Of de lonen die Rinsje uitbetaalde aan de zuinige kant waren, valt niet te zeggen. Er zijn alleen loonboekjes uit de tijd dat haar zoon het roer in handen had. Wel heeft het er alle schijn van dat ze, in de goede zin van het woord, zuinig met haar mensen omsprong. Het personeel bleef de weduwe op één uitzondering na trouw en placht haar, wellicht met enige tederheid, *de oud frou* te noemen. Die ene uitzondering was de meesterknecht (later tuiger genoemd) die niet lang na Siebolts fatale avontuur in het ijs, het veld moest ruimen. In de familie gaat het verhaal dat hij de weduwe een aanzoek had gedaan in de hoop met haar hand haar hele handel te kunnen veroveren. Rinsje zou hem vervolgens de bons hebben gegeven. Het archief zwijgt over deze affaire.

Assertief en alleen

In Rinsjes leven als weduwe verscheen geen nieuwe partner meer. De meeste regelmatige contacten die ze met mannen had, waren zakelijk van aard, zoals met Ribbens uit Bergen op Zoom en Smeding uit Enkhuizen. Misschien kan men de talrijke katebelletjes van de kompasmaker uit de haringstad opvatten als een poging om bij Rinsje over de drempel te geraken. Zij was immers een zeer goede partij. Hoe dan ook, hij kreeg het lid op de neus, telkens wanneer hij bij de weduwe over de zoveelste tegenvallende kompasregulering klaagde. Zijn verzoeken tot financiële tegemoetkoming zag de weduwe begrijpelijkerwijs als een zwaktebod. Ze reageerde steeds stug en rationeel: *pas als u de afspraken nakomt, betaal ik het overeengekomen bedrag; en niet meer dan dat*.

Men kan de mastmaakster zeker assertief noemen. Of ze een harde tante was, valt niet met zekerheid te zeggen. Dat ze moedig was, daar is geen twijfel aan. Ze was een zeer succesvolle vrouw in een wereld vol mannen, die haar consequent met 'Mijnheer!' aanspraken.

In die mannenwereld was plaats voor 28 vrouwelijke ondernemers, van wie er maar vijf actief waren in de tijd dat Rinsje de mastmakerij leidde. Dat wil zeggen dat slechts 1% van de leveranciersbedrijven en 2,1% van de afnemende bedrijven door een vrouw (meestal een weduwe) werd geleid. Hieronder de volledige lijst¹⁷.

Bedrijfsleidsters en andere vrouwen met wie de fa. Wed. S.J. de Vries & Zoon zaken deed als klant of leverancier en de jaren van vermelding			
Boonstra, [Wed.] G.	Lemmer	drogisterij	1926-1927
Boot, Wed.	Woubrugge	scheepswerf	1924, 1926/27
Brouwer, Wed. K.	Zaandam	scheepswerf	1924
Ceugel, J.L. [Wed.]	Amsterdam	scheepswerf	1921, 1927
Coehoorn, Gebr., v/h Wed.	Lemmer	vrachtautodienst	1925
Dijkstra, Wed.	Lemmer	huurster	1913-1914
Eppinga, Wed.	onbekend	[onbekend]	1913-1914
Fokkema, Wed.	Sneek	[onbekend]	1913-1914
Fortuin, [Wed. A. <i>Fortuun</i>] [R.] A.	Heeg/later Lemmer	scheepswerf {?}	1913, 1921, 1927
Godschalk, Wed. A.	Gorredijk	borstelfabriek	1899
Gras & Zn., Wed. [Gt.]	Zaandam	houthandel	1901-1904 1925-1929
Huisman K. Gzn, Wed. J.	Zwartsluis	snipperfabriek	1923
Jong, Wed. R.J. de	Ruischerbrug	scheepswerf	1913, 1914
Keestra-Koopman, Boukje	Oosterzee	zaagmolen De Veteraan	1921, 1924
Koopman, Wed. U.,	Echtenerbrug	kruidenierswaren, "iets manufacturen"	1925
Meer, dames/mej. H. v/d,	Lemmer	hoedenzaak [?]	1925-1926
Mol, Wed.	Volendam	"haven Volendam"	1921-1925
Moor[s]lag, Elisa, "Bedum"	Bedum?	motorsleper en visser	1926
Oldebroek, Wed.	Lemmer	huurster	1921-1923
Oppedijk, Wed. W.J.	IJlst	houthandel	1902-1905
Schuit, Wed. H.K. v.d.	Koudum	[onbekend]	1913
Sleeswijk, [v/h] Wed. C.	Lemmer	houtzagerij en houthandel	1900-1905, 1913, 1921, 1924-1927
Slo[o]ten, [Wed.] J[oh.] van	Urk	vissersweduwe	1913
Terpstra, Wed.	Lemmer	winkelier {?}	1925-1926
Tjalma-de Vries, Wed. Gerbrigje	Amsterdam	handel in goud en zilver {?}	1926-1927
Visser, Wed.	Lemmer	[onbekend]	1927
Vries, Wed. S.J. de	Amsterdam	handelsonderneming (=filiaal A'dam)	1922-1925
Zwanenburg, Wed. C,	Sneek	houthandel	1902

Rinsje Ages¹⁶ was een van de meest succesvolle bedrijfsleiders van Friesland. Na de vroegtijdige dood van haar man is ze als vrouw alleen verder gevaren. En op de gunstige golfslag van de conjunctuur heeft ze haar bedrijf groot gemaakt.



Bijlage 1 Levensbeschrijving

Familiekroniek door Gerbrigje Sijbolts De Vries¹

In den jare 1803 vestigden zich te Woudsend, Eewal 16, de Echtelieden Sijbolt Ottes de Vries en Antje Jans Posthuma waar zij, daar Woudsend te dien tijde veel scheepsbedrijven waren, het eerzame bedrijf van Mast- en Blokmakerij uitoefenden. Zij waren toentertijd uit Makkum (Wonseradeel) gekomen, aldaar beiden geboren, en dachten in Woudsend (Wijmbritseradeel) een bestaan te vinden, en dat gelukte. Hun Huwelijk werd gezegend door tien kinderen. Maar toen er vier waren geboren, brak de oorlog met Napoleon uit en moest Sijbolt Ottes de Vries ten strijde trekken, helaas tot aller spijt, maar kwam, toen deze geëindigd was, behouden terug, na veel doorgestaan te hebben.

Hun tweede zoon Jan, onze Groot- en Overgrootvader, werd in het jaar 1807 den 8^{ste} October geboren en moest in den oorlog eveneens met België ten strijde trekken, was bij de Grenadiers en Jagers en had als standplaats Waalwijk, van waar hij na het ontvangen van de Citadel Medaille behouden terugkeerde. Deze genoemde trad in het huwelijk in het jaar 1841, en huwde met Gerbrig Jentjes Tromp, dochter van Jentje Michiels Tromp en Hantsen Haaijes Zoethout, geboren 13 December 1820. Zij vestigden zich toen in Lemmer, als Mast- en Blokmaker, op de Korte Streek, thans het huis bewoond door Luiting en Dijkman. Op de Lijnbaan was het woonhuis, maar daar Grootmoeder boeredochter was en haar tuin miste, besloot haar Vader de voormalige Mast- en Blokmakerij van Aukes op de Langestreek te koopen met huis en naast, en werd hun neef Jan Brandsma hiermede belast om een cent boven te bieden, aldus verhuisden ze naar de Langestreek (welbekend).

Intusschen waren uit dit Huwelijk op voornoemde Lijnbaan geboren Sijbolt Jans de Vries op 4 Nov. 1843, en twee jaren later Jentje Michiel de Vries jr. op 8 Februarij 1846. En ze leefden voort in welvaart op de Langestreek, door de drukke visscherij in Lemmer, Urk, Volendam enz., en de drukke scheepvaart van Houten Tjalken die daar bestond op Holland en Zeeland. Vader werd in het vak van zijn vader opgeleid, Jentje koos dat van zijn moeder.

Na een druk leven stierf op 20 maart 1883 Jan Sijbolt de Vries, kort nadat de groote ramp van Moddergat en Zuiderzeestorm Urk teisterde. Hij bereikte den leeftijd van 75 jaar. Het bedrijf was toen reeds overgegaan op zijn Zoon Sijbolt, die helaas maar zes jaar later kwam te overlijden in den jeugdigen leeftijd van 45 jaaren. Deze was gehuwd met onze grootmoeder Rinsje Ages, haar nalatende zes kinderen, die het bedrijf met knechten voortzette. Deze was geboren 9 juni 1843 en bereikte de leeftijd van 83 jaren.

Later ging deze zaak over op zijn Zoon Jan Sijbolts de Vries en werd de zaak meer uitgebreid, in alle mogelijke scheepsartikelen, die deze zaak naar Amsterdam verplaatste, ook al met de droogmaking van de Zuiderzee.

Nu is later deze zaak overgegaan op zijn zoon Sijbolt Jans de Vries, op de Singel 2, thans Jan Sijbolt de Vries, wonende op de Keizersgracht, en bestaat deze zaak reeds over de Honderd jaar.

Dit naar mijn beste weten gedaan,

Gerbrigje Sijbolts de Vries, geboren 27 Maart 1868, gehuwd met Wijlen Age Tjalma.
Utrecht, 1 mei 1943.

Bijlage 2

Brief van Siebold de Vries aan Gurbe van Brug¹

27 April

50.

Den heer G. van Brug
L e m m e r

Beste Gurbe,

Ook van my als tegenwoordige eigenaar van de Firma Wed.

S.J.

De Vries & Zoon, welke je eerste "Baas" was, een felicitatie.

Eerst bij mijn grootmoeder, de "oûd frou", en later bij mijn Vader heb je ruim 25 jaar gewerkt. Had mijn vader in 1927 zyn zaak niet verkocht, dan was ik waarschijnlijk nu je patroon geweest.

Jammer, dat myn Vader dit jubileum van je niet meer heeft mogen beleven, want dan was hy vast naar Lemmer gekomen.

Ons hele gezin heb je zien opgroeien. Allemaal hebben wy gespeeld by Gurbe in het hoekje. Steeds was de verhouding goed.

Myn ouders heb ik ook steeds waarderend over je horen spreken. De goede en slechte, drukke en slappe tyden van onze zaak heb je mee-gemaakt.

Het was een hele verandering voor jou en ons, toen wy uit Lemmer weggingen. Het is voor my altijd prettig, als ik in onze oude zaak kom, daar nog bekende gezichten uit myn jongenstyd te zien. Zelf heb ik maar een paarjaar met je samen gewerkt. De jaren 1925 tot en met 1927 heb ik je veel blokken besteld, maar steeds in een vragende toon. De gezagsverhouding was misschien later gekomen.

Als blyk, dat ook je eerste baas je arbeid steeds gewaardeerd heeft, heb ik als zyn opvolger per post iets laten zenden. Hieraan is de conditie verbonden, dat je ze dagelyks moet gebruiken.

Indien je vrouw, die ook een klein beetje mee jubileert, het geruild wil hebben, voor b.v. [een] Zilmeta cassette, dan kan dat. Ook mag je het ruilen voor een klok, barometer, of iets anders.

Ik hoor dat dan nog wel.

Ook gefeliciteerd van de "jonge Vrouw", die nu reeds weer 74 jaar is en van de tweemaal jonge vrouw.

Dat ik schryf van "je" en "Gurbe" in plaats van U en Van Brug wordt my toch niet kwalyk genomen?

Zodra wy in Lemmer komen, zoeken wy jullie even op.

Met hartelyke groeten

[w.g.]

Bijlage 3

Inkoop stammen 1864-1906

Bijlage 3 Inkoop stammen 1864-1906, in aantallen

Jaar	Ellens	Kolders	Juffers	Spielen	Sparren	Ongespecificeerd en overig				Totaal	Leverancier
						Grenen		Vuren	Diverse		
						Grenen	Pitch Pines				
1864					300					300	(geschat aantal) B. van Loon & Zoon, Harlingen
1865						1				1	L. Robert & Zn. Utrecht
1878							1			1	H. van Bruggen, Groningen
1881					45	1			6	52	Altius & Co., Amsterdam
1882							1			1	Altius & Co., Amsterdam
				12		2				14	Altius & Co., Amsterdam
							5			5	Altius & Co., Amsterdam
						2				2	Bontekoning & Aukes, Amsterdam
1883						3				3	Bontekoning & Aukes, Amsterdam
						4	2		78	84	H. Branderhorst, bezorging, Amsterdam
1885									23	23	Altius & Co., Amsterdam
									18	18	Altius & Co., Amsterdam
1886				10						10	P. J. Holstein & Zn., Harlingen
1887							5			5	H. E. van Gelder, Amsterdam
1888					190					190	Bontekoning & Aukes, Amsterdam
1889									15	15	Altius & Co., Amsterdam
									3	3	Altius & Co., Amsterdam
1891							1			1	H. E. van Gelder, Amsterdam
					200		2			202	Bontekoning & Aukes, Amsterdam
1892	12									12	H. E. van Gelder, Amsterdam
							3			3	Altius & Co., Amsterdam

1

Jaar	Ellens	Kolders	Juffers	Spielen	Sparren	Ongespecificeerd en overig				Totaal	Leverancier
						Grenen		Vuren	Diverse		
						Grenen	Pitch Pines				
1893				11						11	Altius & Co., Amsterdam
									12	12	Altius & Co., Amsterdam
1894									4	4	Bontekoning & Aukes, Amsterdam
							3			3	Bontekoning & Aukes, Amsterdam
1896							1			1	Altius & Co., Amsterdam
1899							7			7	Fontein & Tjallingii, Harlingen
				2				2		4	H. J. Plant A., Schiedam
							4			4	Fontein & Tjallingii, Harlingen
					250					250	P. J. Holstein & Zn., Harlingen
									1	1	Altius & Co., Amsterdam
							4			4	Ambagtsheer & Van der Meulen, Amsterdam
					150					150	Altius & Co., Amsterdam
				7						7	H. J. Plant A., Schiedam
					150					150	De Russische houthandel, Arnhem
					300					300	William Pont, Zaandam
					50					50	Bontekoning & Aukes, Amsterdam
							6			6	Ambagtsheer & Van der Meulen, Amsterdam
									26	26	Altius & Co., Amsterdam
							9			9	Ambagtsheer & Van der Meulen, Amsterdam
					214					214	Bontekoning & Aukes, Amsterdam
					86		5			91	Bontekoning & Aukes, Amsterdam
							5			5	Ambagtsheer & Van der Meulen, Amsterdam
							2			2	S.O. de Vries, Blokmaker, Ylst

2

Ongespecificeerd en overig											3
Jaar	Ellens	Kolders	Juffers	Spieren	Sparren	Grenen				Totaal	Leverancier
						Grenen	Pitch Pines	Vuren	Diverse		
1900									1	1	Congostok, Willemsz, Morel & v Dorsen, Amsterdam
									10	10	Axel P. Nielsen, Amsterdam
									1	1	7 St BolletrieWerk "De Juffer", Wed. G. Gras & Zonen, Zaandam
							1	2		3	Hubert Jans & Co., Harlingen
				3	176					179	B. van Loon & Zoon, Harlingen
							2		3	5	I.J. S. Ijzma, Loonhoutzagerij, Woudsend
				5						5	B. van Loon & Zoon, Harlingen
					100					100	De Russische houthandel, Arnhem
					100					100	Altius & Co., Amsterdam
	2	1	33				8		15	9	68 Wed. C. Steeswijk, Lemmer
1901							4			4	Ambagtsheer & Van der Meulen, Amsterdam
							3			3	Altius & Co., Amsterdam
			2				9			11	Wed. C. Steeswijk, Lemmer
					460					460	P.J. Holstein & Zn., Harlingen
			1							1	William Pont, Zaandam
								1		1	Ambagtsheer & Van der Meulen, Amsterdam
			1							1	William Pont, Zaandam
								1		1	William Pont, Zaandam
								1		1	Ambagtsheer & Van der Meulen, Amsterdam
									10	10	G.H. ter Horst, Sneek

Ongespecificeerd en overig											4
Jaar	Ellens	Kolders	Juffers	Spieren	Sparren	Grenen				Totaal	Leverancier
						Grenen	Pitch Pines	Vuren	Diverse		
					153					153	P.J. Holstein & Zn., Harlingen
			3			2		2	1	8	o.a. 1 eik, Wed. C. Steeswijk, Lemmer
							2			2	Ambagtsheer & Van der Meulen, Amsterdam
									100	100	Altius & Co., Amsterdam
				8			2			2	Wed. W.J. Oppedijk, Ylst
										8	Altius & Co., Amsterdam
							7			7	William Pont, Zaandam
			20							20	Thomas Bramer, Zaandam
							1			1	Wed. W.J. Oppedijk, Ylst
					376					376	P.J. Holstein & Zn., Harlingen
							1			1	Ambagtsheer & Van der Meulen, Amsterdam
	12		27				1			40	Hubert Jans & Co., Harlingen
			60							60	Fontein & Tjallingii, Harlingen
							4	9		13	G.H. ter Horst, Sneek
						2				2	K. Posthumus, Harlingen
									73	73	P.J. Holstein & Zn., Harlingen
							2			2	Altius & Co., Amsterdam
									6	6	William Pont, Zaandam
					100	13			6	119	De Russische houthandel, Arnhem
					30					30	Gebrs. Koomen, Enkhuizen

Inkoop stammen 1864-1906

Ongespecificeerd en overig												5
Grenen												
Jaar	Elfens	Kolders	Juffers	Spielen	Sparren	Grenen	Pitch Pines	Vuren	Diverse	Totaal	Leverancier	
1902						8		2	2	4	G.H. ter Horst, Sneek	
							1			8	Bontekoning & Aukes, Amsterdam	
			17				8			1	Ambagtsheer & Van der Meulen, Amsterdam	
					124					25	Hubert Jans & Co., Harlingen	
					500					124	P.J. Holstein & Zn., Harlingen	
			40							500	P.J. Holstein & Zn., Harlingen	
										40	Hubert Jans & Co., Harlingen	
			5						2	2	2 Esschen, C. Zwanenburg, Amsterdam	
										5	Hubert Jans & Co., Harlingen	
	12		100							112	Fontein & Tjallingii, Harlingen	
					149					149	B. van Loon & Zoon, Harlingen	
	6		28							34	Fontein & Tjallingii, Harlingen	
				16						16	Altius & Co., Amsterdam	
						1				1	[G.H. ter Horst, Sneek?]	
									5	5	Fontein & Tjallingii, Harlingen	
						10	1	9		20	Stoomhoutzagerij INDIA, Vdr Meulen&V Epen, Amsterdam	
				1						1	Thomas Bramer, Zaandam	
				28						28	Thomas Bramer, Zaandam	
				10						10	Fontein & Tjallingii, Harlingen	
			3			3				6	Wed. C. Sleswijk, Lemmer	

Ongespecificeerd en overig											
Jaar	Ellens	Kolders	Juffers	Spielen	Sparren	Grenen		Vuren	Diverse	Totaal	Leverancier
						Grenen	Pitch Pines				
1903			7			1		5	2	2	Wed. W.J. Oppedijk, Ylst
						13				15	o.a. 1 Ypen en 1 Schalk hoog, Wed. C. Sleeswijk, Lemmer
										13	Stoomhoutzagerij INDIA, Vdr Meulen&V Epen, Amsterdam
									6	6	Ambagtsheer & Van der Meulen, Amsterdam
						7		6	1	14	o.a. 1 Esschenboom, Wed. C. Sleeswijk, Lemmer
1904										pm	
1905										pm	
1906							1			1	Fontein & Tjallingii, Harlingen
							9	1	1	11	o.a. 4 Maine en 1 den, Altius & Co., Amsterdam
				1					28	29	J. Choby (?), Lemmer
										0	Altius & Co., Amsterdam
							1			1	Bontekoning & Aukes, Amsterdam
							1			1	Fontein & Tjallingii, Harlingen
					300			20		320	P.J. Holstein & Zn., Harlingen
	25		70	19						114	Fontein & Tjallingii, Harlingen
				8						8	Werkhoven, Harlingen
				2						2	Thomas Bramer, Zaandam
							3			3	Bontekoning & Aukes, Amsterdam
							6			6	Bontekoning & Aukes, Amsterdam
				8						8	J.F. Bleichrodt, Amsterdam
Totaal	69	1	397	171	4.503	99	121	76	452	5.889	

Bijlage 4 Verkoop¹ van masten en laadbomen 1921-1927

	Masten			Laadbomen		Aantal	Prijs		Klant
	(Amer.) grenen	vuren	onb.	Amer. grenen	onb. mat.		per stuk	totaal	
1921									
Schadevergoeding Mast			1			1	7,50	7,50	Alg. Scheepv. Mij. "Flevo", {rederij}, Lemmer
1 Am Grenen Mast	1					1	245,00	245,00	P.H. Poepjes, LE 39, Lemmer
Grenen Mast	1					1	345,00	345,00	H.P. v/d Werff, {werf}, Drachten-Terwispel
1 Am[erik. Grenen] Mastje	1					1	35,00	35,00	H.P. v/d Werff, {werf}, Drachten-Terwispel
" "	1					1	20,00	20,00	H.P. v/d Werff, {werf}, Drachten-Terwispel
[Giek+] Mast			1			1	160,00	160,00	H.P. v/d Werff, {werf}, Drachten-Terwispel
1 Vuren mast		1				1	125,00	125,00	S. Kuipers, {ws. smederij}, Sneek
1 Mastbalk			1			1	70,00	70,00	S. Kuipers, {ws. smederij}, Sneek
1 Gebr[uike] V[uren] Mast		1				1	35,00	35,00	sch. Anne Dijkstra, "Volharding", Sneek
1 Gebr[uike] Grenen Mast	1					1	105,00	105,00	sch. Anne Dijkstra, "Volharding", Sneek
1922									
1 Oude Mast			1			1	11,00	11,00	Fa. Frankema Aannem., Lemmer
1 Vuren Jachtmast		1				1	21,50	21,50	Jan v Jan Renzes Visser LE 47, Lemmer
1 Kwakmast	1					1	325,00	325,00	A. Hakvoort, [werf, Monnickendam]
1 " "	1					1	325,00	325,00	A. Hakvoort, [werf, Monnickendam]
1 " "	1					1	325,00	325,00	A. Hakvoort, [werf, Monnickendam]
1 " "	1					1	325,00	325,00	A. Hakvoort, [werf, Monnickendam]
1 " "	1					1	325,00	325,00	A. Hakvoort, [werf, Monnickendam]
1 Markermast	1					1	150,00	150,00	A. Hakvoort, [werf, Monnickendam]
1 Grenen Mast	1					1	120,00	120,00	A.F. v/d Werff, {werf}, Leeuwarden
1 Vuren Mast		1				1	35,00	35,00	Lolke v/d Werf Mastmaker, Sneek
1 Vuren Mastje		1				1	30,00	30,00	Lolke v/d Werf Mastmaker, Sneek
1 Vuren Mastje		1				1	20,00	20,00	Lolke v/d Werf Mastmaker, Sneek

	Masten			Laadbo- men		Aan tal	Prijs		Klant
	(Amer.) grenen	vuren	onb.	Amer. grenen	onb. mat.		per stuk	totaal	

1923									
1 Mastje			1			1	9,30	9,30	Gemeentereiniging, Lemmer
1 Laadboom			1			1	14,00	14,00	Jan Vlietstra, [Harlingen]
Mast enz.	1					1	100,00	100,00	Jacob Thijsseling {LE 1}, Lemmer
1 Oude Mast			1			1	11,00	11,00	Fa. Frankema Aannem., Lemmer
1 Gebr[uike] Mast, Inruil			1			1	60,00	60,00	Sake W Zandstra {LE} 73, Lemmer
1 Gr. Schouwmast			1			1	52,50	52,50	Poppe G Bootsma LE 53, Lemmer
1 Kwakmast	1					1	250,00	250,00	Gebr. Hoogland, {werf}, Volendam
1 Volend[ammer] Mast	1					1	250,00	250,00	Gebr. Hoogland, {werf}, Volendam
1 " "	1					1	250,00	250,00	Gebr. Hoogland, {werf}, Volendam
1924									
Mast enz.	1					1	135,00	135,00	Theade Wouda {LE 2}, Lemmer
Oude masten			2			2	16,00	32,00	Gebr. de Boer, Lemmer
1 Bootsmast		1				1	3,25	3,25	schipper Jelle Kolk, Lemmer
1 Lant. Mast			1			1	8,25	8,25	Kapt. Bieze {sleepb. "Veehandel VII", GLSM}
[Nieuwe mast blijktens inventaris 31/12/1924]	1					1	270,00	270,00	Franke Pasveer, Lemmer
1 Oude Mast		1				1	16,25	16,25	A.M. Bosma [electricien], Lemmer
1 Vuren Mastje		1				1	40,00	40,00	Draaisma & Zn, Franeker
1 [Kwak]mast	1					1	250,00	250,00	Gebr. Hoogland, {werf}, Volendam
1 Am[erik.] Gr[enen] Markerm[ast]	1					1	150,00	150,00	Gebr. Hoogland, {werf}, Volendam
1 Marker	1					1	155,00	155,00	Gebr. Hoogland, {werf}, Volendam
1 Markermast	1					1	155,00	155,00	Gebr. Hoogland, {werf}, Volendam
1 Am. Gr. Volend[ammer Mast]	1					1	250,00	250,00	Gebr. Hoogland, {werf}, Volendam
1 Nieuwe Marker	1					1	165,00	165,00	Gebr. Hoogland, {werf}, Volendam
1 Am. Gr. Bottermast	1					1	165,00	165,00	Gebr. Hoogland, {werf}, Volendam
Mast m/kielb			1			1	140,00	140,00	A.T. v/d Werff Scheepsbouw, Staveren
1 Am[erikaans] Gr[enen] Laadboom	1					1	185,00	185,00	Verschure & Co., {rederij}, Amsterdam
Laadboom	1					1	47,00	47,00	Feenstra s/s "Energie", Groningen

Bijlage 4 Verkoop van masten en laadbomen 1921-1927

	Masten			Laadbomen		Aantal	Prijs		Klant
	(Amer.) grenen	vuren	onb.	Amer. grenen	onb. mat.		per stuk	totaal	

1925									
credit voor oude mast			-1			-1	7,50	-7,50	Teade Wouda LE 2, Lemmer
Goederen Mast			1			1	120,00	120,00	Sake W Zandstra [LE] 73, Lemmer
1 Kwakmast, <u>Groote</u>	1					1	261,00	261,00	Gebr. Hoogland, {werf}, Volendam
1 Volendammer, <u>Groote</u>	1					1	261,00	261,00	Gebr. Hoogland, {werf}, Volendam
1 Volendammer, <u>Urk</u>	1					1	258,00	258,00	Gebr. Hoogland, {werf}, Volendam
1 Volendammer Kwak	1					1	165,00	165,00	Gebr. Hoogland, {werf}, Volendam
1 kleine Volend	1					1	261,00	261,00	Gebr. Hoogland, {werf}, Volendam
[1 Volend.kwakmast]]	1					1	265,00	265,00	Gebr. Hoogland, {werf}, Volendam
1 Volend.kwakm[ast]	1					1	261,00	261,00	Gebr. Hoogland, {werf}, Volendam
1 Am. Grenen Kwakm.	1					1	261,00	261,00	Gebr. Hoogland, {werf}, Volendam
1 " "	1					1	261,00	261,00	Gebr. Hoogland, {werf}, Volendam
1 " "	1					1	261,00	261,00	Gebr. Hoogland, {werf}, Volendam
1 Mast			1			1	75,00	75,00	Andr W. de Jong [LE 42], Lemmer
Mast m/Kielsb	1					1	330,00	330,00	Draaisma & Zn, {werf}, Franeker
Snikmast[+giek]		1				1	35,00	35,00	Gebr. Barkmeijer, {werf}, Stroobos
Lant. Mast			1			1	5,25	5,25	Kapt. Ykema [s/s "Suup"], Sneek
Mast	1					1	200,00	200,00	schipper Popke Ste[i]genga, Sneek
Mast enz.			1			1	62,00	62,00	Obbe Poepjes {LE 7}, Lemmer
Laadboom			1			1	17,50	17,50	Wisman/Schotanus, Harlingen
1 Laadboom		1				1	6,00	6,00	Feenstra s/s "Energie", Groningen
Mast (contant)			1			1	100,00	100,00	Colporteur (de Vries)
Mast (contant)			1			1	40,00	40,00	2e [Colporteur] (Bruinsma)
Mast (contant)	1					1	195,00	195,00	Jongeling, "Mercurius"
Mast (contant)	1					1	185,00	185,00	[schipper]J. v/d Linden, Makkum
Mast Goederen(contant)			1			1	22,50	22,50	Postma [Joh, sleepb.] ("Anna Jacoba"), Lemmer
Mast Goederen(contant)			1			1	65,00	65,00	Bruinsma
Mast (contant)			1			1	62,00	62,00	Wellinge, Blankenham
Mast Goederen(contant)	1					1	120,00	120,00	Teekman
Mast (contant)			1			1	110,00	110,00	[schipper] Mulder, Gaastmeer
Mastefonds (contant)	1					1	255,00	255,00	Gebr. Hakvoort, scheepsb., Urk
Mast (contant)			1			1	52,50	52,50	[kapitein] Deinum, Sloten

	Masten			Laadbomen		Aantal	Prijs		Klant
	(Amer.) arenen	vuren	onb.	Amer. arenen	onb. mat.		per stuk	totaal	

1925 (vervolg)									
Mast Goederen(contant)			1			1	87,50	87,50	J. Brantsma, Hijlaart
Mast (contant)	1					1	155,00	155,00	Keuning
Mast (contant)			1			1	135,00	135,00	Bakema
Mast (contant)	1					1	165,00	165,00	{schipper} P. Amsterdam, Hindeloopen
Mast (contant)[en giek en goederen]	1					1	250,00	250,00	{schipper Jetse} Schokker, {"Marie"}, Harlingen
Mast (contant)			1			1	135,00	135,00	Bakema

1926									
Mast		1				1	7,00	7,00	Siebe Kooistra LE 37, Lemmer
Mast			1			1	57,00	57,00	R. A. Visser, [LE 64], Lemmer
1 eind mast			1			1	6,00	6,00	Gebr. Van der Wal en de Jong, aannem., Lemmer
Mast enz.			1			1	100,00	100,00	Jouke Jurjen Bootsma Lemmer 44
Mast enz.			1			1	128,00	128,00	Gauke Poppe Bootsma Lemmer 45
Bootsmast		1				1	7,75	7,75	G[errit] de Blauw [LE 67], Lemmer
Mast		1				1	7,25	7,25	Kapt. H Bou[w]ma[n] ["Gron. I"], Groningen-Lemmer Stoombootmij.
1 Gebr[uike] Mast			1			1	30,00	30,00	Jan de Boer, zeilmaker, Sneek
Mast enz.		1				1	10,00	10,00	Andries Jelle Visser (J.A. zoon), Lemmer
Verrekend met Nw. Mast			-1			-1	25,00	-25,00	v/d Zee, Warns
Nieuwe mast	1					1	200,00	200,00	Riek Visser UK 46, Urk
Mast			1			1	45,00	45,00	Wietze v/d Bijl [LE 60]
Mast m/Kielsb[alk]			1			1	350,00	350,00	Draaisma & Zn, {werf}, Franeker
Mast en Goederen (contant)		1				1	12,50	12,50	Schipper Slof
Mast (kas)			1			1	70,00	70,00	Visser, Woudsend
Mast [+giek](contant)			1			1	95,00	95,00	{schipper} Laagland, {"Drie Gezusters"}, Woudsend
Goederen. Nieuwe mast enz (contant)			1			1	115,00	115,00	{schipper} B. v.d Veer, Woudsend
Nieuwe mast enz. (contant)	1					1	200,00	200,00	{schipper} Smeedema (=Smedema), "Dollart", Groningen
Goederen mast enz. (contant)	1					1	70,00	70,00	{schipper} Popke Steijgenga, Sneek
Nieuwe mast (contant)			1			1	50,00	50,00	v/d Zee, Warns
Nieuwe mast (contant)	1					1	100,00	100,00	{schipper Gosse} Flobbe, Woudsend
Nieuwe mast (contant)		1				1	26,00	26,00	Nic. Witsen, {werf}, Alkmaar
Nieuwe mast (contant)			1			1	77,50	77,50	schipper Moes
Mast (contant)	1					1	200,00	200,00	{schipper} Brandenburg, Amsterdam
Mast enz. (contant)	1					1	235,00	235,00	W. Steenberg

Bijlage 4 Verkoop van masten en laadbomen 1921-1927

	Masten			Laadbomen		Aantal	Prijs		Klant
	(Amer.) grenen	vuren	onb.	Amer. grenen	onb. mat.		per stuk	totaal	

1927									
Nieuwe Laadboom M. 17 cM ø 6 uur					1	1	18,00	18,00	Schotanus, {bevrachter}, Harlingen
Paardebroekboomen 1 M lang 7 cM ø					2	2	2,25	4,50	Kapt S. Schaafsma, Groningen- Lemmer Stoombootmij
Masten 1 Am. Gr Mast (met werkloon van plaatsen en overplaatsen 1 mast; inruil oude mast + klam	1					1	75,00	75,00	M.F de Vries, zeilm, Lemmer
Oude Jachtmast Damkerken aangenomen voor 32,50			1			1	32,50	32,50	M.F de Vries, zeilm, Lemmer
Am. Gr. Mast 6 M 14 cM [] 0.12 M ³ 30 uur werk[oon]	1					1	18,50	18,50	fa. Y. J. en A. Dikkerboom, Aannemers, Heerenveen
Nieuwe Mast 6.80 M 1.30 M ø			1			1	13,00	13,00	Lankhorst Heeg, melkschouw
Kleine bottermast	1					1	140,00	140,00	Gebr. Hoogland, {werf}, Volendam
1 Kwak [-mast], franco Adam.	1					1	300,00	300,00	Gebr. Hoogland, {werf}, Volendam
[Kwak]mast 58½ vt (via Asd)	1					1	319,00	319,00	Gebr. Hoogland, {werf}, Volendam
[Kwak]mast 58½ vt (via Asd)	1					1	319,00	319,00	Gebr. Hoogland, {werf}, Volendam
Am. Gr. Mast 14,32 M [] 33x35	1					1	165,00	165,00	Scheepsw. "Deest" te Deest {Gld.}
1 Grenen mast	1					1	12,00	12,00	J.N. Bonga, {timmerman}, Oosterzee
Oud mastje			1			1	6,00	6,00	J.N. Bonga, {timmerman}, Oosterzee
Laadboom 11,50 20 cM ø					1	1	37,50	37,50	Tieleman's Motordienst A'dam
(Nw) Mast enz			1			1	150,00	150,00	{schipper} J v/d Linde, [Makkum]
Orion Mast 51 vt 12" []	1					1	180,00	180,00	Reumer, {vishandel}, Kampen
Am Gr mast. Aangenomen	1					1	70,00	70,00	[v/d] Belt, {werf}, W[est]-Graftdijk {N.H.}
Oregon Laadboom. Aange- nomen				1		1	35,00	35,00	[v/d] Belt, {werf}, W[est]-Graftdijk {N.H.}
Vuren Mast 29 cM 15 M 80 -2% 78		1				1	78,40	78,40	A.F. v/d Werff, {werf}, Leeuwarden
Am. Gr. Mast 16 cM [] 7 M Hout 23.-, Werkloon 5	1					1	28,00	28,00	A.F. v/d Werff, {werf}, Leeuwarden
Laadboom 7 M. Hout 1.50 Werkloon 3.- Leutel 2.50					1	1	7,00	7,00	A.F. v/d Werff, {werf}, Leeuwarden
6 Sloepsmasten 5 M 20			6			6	6,48	38,86	Vries[ch] Lentsch {werf}, Nieuwendam
7 Sloepsmasten 5 M 60			7			7	6,48	45,34	Vries[ch] Lentsch {werf}, Nieuwendam
4 Sloepsmasten 6 M 75			4			4	6,48	25,91	Vries[ch] Lentsch {werf}, Nieuwendam
1 mastje gemaakt van eigen hout			1			1	7,50	7,50	Fa. N.A. Bernhard jr {werf}, Amsterdam

	Masten			Laadboomen		Aantal	Prijs		Klant
	(Amer.) arenen	vuren	onb.	Amer. arenen	onb. mat.		per stuk	totaal	

1927 (vervolg)									
1 mast gemaakt van eigen hout			1			1	15,00	15,00	Fa. N.A. Bernhard jr {werf}, Amsterdam
Nw. mast enz. (contant)			1			1	75,00	75,00	De Wagt
Motormast (contant)	1					1	170,00	170,00	Duinkerken, [motorschip]
Mast (contant)			1			1	40,00	40,00	J. Olthof, Groningen
Nw. mast (contant)			1			1	62,50	62,50	[schipper] Dijkstra, Hommerts
Nw. mast (contant)	1					1	126,00	126,00	Leenburg
Nw. Mast (contant)	1					1	170,00	170,00	Petersen HK 52, Harderwijk
Laadboom enz. (contant)			1			1	49,00	49,00	Fekkes, motor[schip], Harlingen
Orion Mast enz. (contant)	1					1	300,00	300,00	Leegen, Amsterdam
Vuren mast enz. (contant)		1				1	150,00	150,00	Kelder, Amsterdam
Nw. Grenen Mast (contant)	1					1	70,00	70,00	[kapt.] D. de Jong, Lemmer
Mast enz. (contant)	1					1	200,00	200,00	Kuperus, motorschip, Lemmer
Nw. mast enz. (contant)	1					1	175,00	175,00	Schipper Slof
Nw. mast enz. (contant)			1			1	75,00	75,00	De Wagt
Totalen	70	19	66	1	5	161		17.793,80	

IJzer						
1927						
mast (volgens opgaaf)	1			1	300,00	300,00 Firma van Couwenhoven, Purmerend
laadboom			1	1	150,00	150,00 Firma van Couwenhoven, Purmerend
Totalen	1		1	2		450,00

Bron: Archief De Vries, debiteurenboek 1921-1929, kasboek 1927-1927, verkoopboek 1927

Bijlage 5 Verkoop gieken, gaffels en boegsprietten 1921-1927

Verkoop	Prijs	Klant
1921		
Gieken		
24-dec 1 oude giek [retour]	-7,50	Joh[annes] H. Visser, LE 12, Lemmer
1 Giek	37,50	{werf} H.P. v/d Werff, Drachten
1 Giek	30,00	{werf} H.P. v/d Werff, Drachten
Gaffels		
1 Rechte Gaffel	45,00	Jacob Frankfort {=Frankfurt, zeilmaker}, Enkhuizen
1 Rechte Gaffel	42,50	Jacob Frankfort {=Frankfurt, zeilmaker}, Enkhuizen
Boegsprietten		
Goederen [Boegspriet]	13,00	Lykele J. Poepjes, LE 27, Lemmer
1 Boegspriet 6,7 M	18,75	Fimme Bootsma, [LE 61], Lemmer
1922		
Gieken		
1 Giek 5,88½ Mtr	10,00	Siebe G. Zandstra <i>Lemmer 89</i>
1 Nieuwe Giek	35,00	W[iebe] de Vries, [tjalkschipper], Medemblik
1 Giek 5,88½ Mtr		
Gaffels		
[1 oude Gaffel]	10,00	De Vries zeilmaker, Bolsward
1 Vuren gaffel	13,50	Jelle Kolk, [schipper], Lemmer
Boegsprietten		
1 Boegspriet 16 Voet	6,75	Marten Raadsveld {LE 10}, Lemmer
1923		
Gieken		
1 Oude Giek	7,50	W. Boelsma, {boerentimmerman}, Lemmer
Gaffels		
1 kromme gaffel m/ij[zerwerk]	18,50	Jan de Blauw [LE 8], Lemmer
Boegsprietten		
<i>[geen]</i>		
1924		
Gieken		
1 N[ieuwe] Vuren giek	10,00	Visser, R{inze} A., LE 64, Lemmer
Giek	45,00	[schipper] v/d Linde [Makkum]
[Mast m/kielb] +Giek	35,00	A.T. v/d Werff Scheepsbouw, Stavoren
1 Vuren Giek	14,00	{schipper Aet} Miedema v/h <i>Algra</i> , Leeuwarden
<i>Algra</i> Giek	22,50	{schipper Aet} Miedema v/h <i>Algra</i> , Leeuwarden
Gaffels		
Gaffel	15,00	Jelle Andries Visser {LE 58}, Lemmer
1 Kromme Gaffel	14,25	Teade Wouda LE 2, Lemmer
Gaffel 12,50+1,50 [ws. ijzerwerk]	12,50	G[erit] de Blauw [LE] 67, Lemmer
1 Essch[en] Gaffel 2,25 [M.]	12,50	R{inze} R. Hoekstra jr., LE 54, Lemmer

Verkoop	Prijs	Klant
Gaffel	27,00	Gerrit Smits [loods], Groningen
Boegspriet		
Boegspriet [+stok]	28,00	Anne Rottiné, {LE 70}, Lemmer
Boegspriet	15,75	G[erit] de Blauw [LE] 67, Lemmer
Boegspr [+Misthoorn] ¹	5,00	Gauke Bootsma (van Fetje Rubert) LE 38, Lemmer
1925		
Gieken		
1 Giek 5,3 Mtr	9,50	Sake W Zandstra [LE] 73, Lemmer
1 Giek 6,10 Mtr	11,75	Obbe de Jong <i>Lemmer 16</i>
Giek	9,50	Hendrick Thijsseling <i>Lemmer 46</i>
1 Gebr[uike] Giek	10,00	Franke Kuipers, timmerman, Lemmer
[Snikmast+] giek	9,50	Gebr. Barkmeijer, {werf}, Stroobos
Giek	35,80	T. [=F.?], de Groot, Groningen
[Mast] en giek	125,00	{schipper Jetse} Schokker, {"Marie"}, Harlingen
Gaffels		
Gaffel enz	22,00	Anne Rottiné, LE 70, Lemmer
Gaffel	18,50	Gauke Poppe Bootsma, <i>Lemmer 66</i>
1 Kr[omme] gaffel m/Sch[ijf]	12,00	Jacob Kleis Visser, LE 48, Lemmer
Gaffel	11,50	M.F. de Vries, zeilm.,
Nieuwe Gaffel	13,25	Gebr. Klaas en Jan Koornstra Le 49, Lemmer
Boegspriet		
boegspriet	11,00	Sake W Zandstra [LE] 73, Lemmer
1 boegspriet	11,00	Gauke Poppe Bootsma, <i>Lemmer 66</i>
Boegspriet	6,75	Marten Raadsveld {LE 10}, Lemmer
1 Vuren boegspriet	17,00	W. Toering, LE 62, Lemmer
Boegspriet	11,85	Siebe G. Zandstra <i>Lemmer 89</i>
Boegspriet	17,50	Fa. P. de Rook, {visrokerij, vishandel}, Lemmer
1926		
Gieken		
Giek	15,00	Jelle Andries Visser, {LE 58}, Lemmer
Giek [en blokken]	15,50	Giek en blokken
Gaffels		
Gaffel	7,50	Jelle Andries Visser {LE 58}, Lemmer
Gaffel	11,00	Marten Raadsveld {LE 10}, Lemmer
1 oude Gaffel [retour]	-10,00	De Vries zeilmaker, Bolsward
Boegspriet		
Boegspriet	6,50	Marten Raadsveld {LE 10}, Lemmer
Boegspriet	15,00	Fimme Bootsma, [LE 61], Lemmer
Boegspriet	1,90	Jelle Koornstra, <i>Lemmer 72</i>
Boegspriet	33,20	[sch.] W. Leijenaar {=Leyenaar}, W., Drachten
Boegspriet	18,00	[schipper M] v/d Feer {=Veer}, [Koudum]
1927		
Gieken		
Giek 5 M 70 (van zolder) 3¼ uur, + 2 nieuwe giekringen, 2 platen achterop giek	12,25	Lykele J. Poepjes, LE 27, Lemmer
Een vuren giek 12.40 m/iijzer	onb.	{Wurf} Draaisma & Zoon, Franeker

Bijlage 5 Verkoop gieken, gaffels en boegsprietten 1921-1927

Verkoop	Prijs	Klant
Giek 5½ M lang, 13 cM ø + ijzerwerk aan giek: schootoog 5/8	9,10	Andries W. de Jong, LE 42, Lemmer
Am. Gr. Giek 11,25 M 20 cM ø	onb.	"Deest", scheepsb., Deest {Gld.}
Achtergiek m/ijzerwerk	onb.	[Werf] "Welgelegen", Harlingen
Giek 11,7 M franco Leeuw.	20,00	[Werf] A.F. v.d. Werff, Leeuwarden
3 Gieken: - 25 vt	16,00	{Werf} Wijn, Oudeschild
- 25 vt	16,50	{Werf} Wijn, Oudeschild
- 22 vt	14,90	{Werf} Wijn, Oudeschild
Zware Giek [enz] 6,10 M uit ellen; Werkloon 8 uur 50	16,00	Fimme Bootsma, [LE 61], Lemmer
Vuren giek 13 M (gesmeden)	17,50	Lolke v.d. Werff, mastmaker, Sneek
Giek 19 cM 11.40 M	32,00	{Zeilmaker} Veldman /Schuil, Harlingen
Vuren giek 15.50 M	onb.	{Werf} Eikelboom & Co., Hoogeveen
Am. Gr. mast en Vuren giek + giek met katteval , voor aak "Zierikzee"	onb.	Werf Gebr.de Boer, Lemmer
2 Gieken 7 M 14 M	20,00	Koop Bakker, Oosterzee
2 " 4 8 M		Koop Bakker, Oosterzee
4 " 4½ 18 M 40 M ad 50 ct		Koop Bakker, Oosterzee
Giek 13 M 75 (in Amsterdam aangenomen) <i>Was ook smidswerk bij</i>	40,00	{Rederij} Het Noorderveer, tjalk <i>Frieda</i>
Gaffels		
Am. Gr[enen] Gaffel 4½ M[eter]	12,50	Meyer, Leeuwarden
Gaffel met houten bek; Achtergaffel m/ ijzer bek	onb.	Werf Welgelegen, Harlingen
Gaffel 11 vt m/ yzerwerk + bus bek	22,10	{Werf} Joh. Oost, Harderwijk
<i>af: >teruggezonden gaffel</i>	-22,10	{Werf} Joh. Oost, Harderwijk
Kromme esschen Gaffel 2,30 a/h zeil	12,00	Klaas Hans Poepjes LE 18, Delfstrahuizen
Rechte gaffel met ijzerwerk retour	onb.	Mastmaker De Roos, Lemmer, t.b.v. Fekkes, Harlingen
Rechte Gaffel 1.50 aan 't zijl {sic} zonder bek met ijzerwerk	7,50	W. Grijpsma, "Groningen V" (Groningen-Lemmer Stoombootmij)
Rechte gaffel met bek + klamp zonder ijzers	13,75	{Scheepssmederij} Piet Sombroek, Volendam
Gr[enen] Gaffel 5 M 25 met kam	onb.	{Werf} Eijkelboom en Co., Hoogeveen
Gaffel met houten bek en Kam	onb.	Gebr. de Boer, scheepsb., Lemmer, voor aak Zierikzee
Rechte Vollendammer gaffel	13,75	{Scheepssmederij} Piet Sombroek, Volendam
Rechte Vollendammer gaffel	13,75	{Scheepssmederij} Piet Sombroek, Volendam
Boegsprietten		
Lange Boegspriet (juffer)	16,00	Jelle Koornstra [LE 72], Lemmer
Boegspriet 23 vt 13 cM in de beugel. <i>Greenen; Boegspr. herlegd, 1 uur C. Bosma</i>	14,70	Teade Wouda LE 2, Lemmer
1 Boegspr 8 M 18 cM ø Nw achter-ring+schyf+nagel	17,75	Arend Poepjes LE 104, Lemmer
1 Boegspriet 8 M 20 uit 32 vt juffer.	7,00	Rauke Kuipers [LE 4], Lemmer

Bronnen: **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, kasboek 1927-1927, verkoopboek 1927

Bijlage 6 Verkoop van blokken en schijven in 1927

Blokken	Aantal	Prijs per stuk	Totaal	Afnemers
	<i>cursief = geschat bedragen in guldens</i>			<i>volgens spelling archief</i>
Eenschijfsblokken				
Blokje	4	0,45	1,80	P [de] Jager Electricien, Lemmer
Eenschijfsblokje, gegalvaniseerd	1	0,45	0,45	Hillebr. Visser, aannemer, Lemmer
Eenschijfsblokje, gegalvaniseerd	2	0,45	0,90	Gebr. de Boer, {werf}, Lemmer
Eenschijfsblokje, gegalvaniseerd	1	0,60	0,60	Anton Bijlhout, {smid}, Lemmer
Eenschijfsblokje, 2,5 cM (25 mM) gegalvanis.	2	0,45	0,90	Obbe Meeding, {autobedrijf}, Lemmer
Blokje	1	0,50	0,50	Theunis Visser, {aannemer}, Lemmer
Eenschijfsblokje, gegalvaniseerd, met haak	1	0,75	0,75	Gebr. de Boer, {werf}, Lemmer
Blokje 3 "	1	1,50	1,50	Eikelboom & Co., {werf}, Hoogveen
Eenschijfsstropblokje 3 "	1	2,10	2,10	De Vries[ch] Lentsch Jnr., {werf}, Nieuwendam
Eenschijfshakblokje 3 ", met schroef, loosend	2	2,80	5,60	Gebr. de Vries, Leeuwarden
Eenschijfsblok, ijzer, 3¼ ", met dubbele moer	4	1,50	6,00	Jan Steensma, Aannemer, Lemmer
Eenschijfsblokje 3¼ "	1	2,30	2,30	De Vries[ch] Lentsch Jnr., {werf}, Nieuwendam
Eenschijfsblokje 3½ " met draaihaak	1	1,75	1,75	Tielemans motordienst, Amsterdam
Eenschijfshakblokje 3½ "	2	3,00	6,00	Gebr. de Vries, Leeuwarden
Eenschijfsblokje 3½ " met koperen klinker en koperen patentschijf	1	3,50	3,50	Joh. de Jong, Reddingsboot, Lemmer
Eenschijfsblok 4 "	12	1,25	15,00	P. A. Schreuder, {scheepsbednod.}, Rotterdam
Eenschijfsblok 4 "	12	1,25	15,00	P. A. Schreuder, {scheepsbednod.}, Rotterdam
Eenschijfsblok 4 "	5	1,50	7,50	Jacob {Tijsen, WR 164}, Wieringen
Eenschijfsblok 4 " met bek	2	1,70	3,40	H. v. Kalsbeek, {tagrijn}, Wieringen
Eenschijfsblok 4 " met bout	4	1,75	7,00	Gebr. Visser Aannemers, Lemmer
Eenschijfsblok 4 " met bek, loosend	3	1,80	5,40	Gebr. de Vries, Leeuwarden
Enkel blokje	2	2,25	0,50	O.J. v/d Baan, {slagerij?}, Drachten
Eenschijfsblokje 4 " met draaihaak	1	2,25	2,25	Tieleman's motordienst, Amsterdam
Eenschijfsblok, ijzer, 4¼ ", met dubbele moer	4	1,75	7,00	Jan Steensma, Aannemer, Lemmer

Blokken	Aantal	Prijs per stuk	Totaal	Afnemers
	<i>cursief = geschat bedragen in guldens</i>			<i>volgens spelling archief</i>
Eenschijfshakblokje 4¼ "	2	3,30	6,60	Gebr. de Vries, Leeuwarden
Eenschijfsblok 4½ ", eigen beslag	1	1,65	1,65	Jan van Jan Renzes Visser LE 44, Lemmer
Eenschijfsblok 4½ " met bek	2	1,90	3,80	H. v. Kalsbeek, {tagrijn}, Wieringen
Eenschijfsblok 4½ " met bek	1	2,25	2,25	Marten Raadsveld LE 10, Lemmer
Eenschijfsblok 4½ " met bek, loosend	3	2,00	6,00	Gebr. de Vries, Leeuwarden
Eenschijfsblok 5 "	24	1,55	37,20	P. A. Schreuder, {scheepsbenod.}, Rotterdam
Eenschijfsblok 5 "	3	2,25	6,75	P. Jongkind, Wieringen
Eenschijfsblok 5 " met bout	4	2,50	10,00	Gebr. Visser Aannemers, Lemmer
Eenschijfsblok 5 " met gegalvanis. patentschijf	2	3,40	6,80	Jacob {Tijsen, WR 164}, Wieringen
Eenschijfsblok 5 " met draaihaak	1	3,75	3,75	Gebr. Visser Aannemers, Lemmer
Eenschijfsblok 5 " bek slecht, met twee bussen en 2 uur werkloon	1	2,30	2,30	Jan de Blauw LE 8, Lemmer
Eenschijfsblokje 5¼ " met gegalv. beslag, koperen patentbus en nagels	22	7,75	170,50	De Vries[ch] Lentsch Jnr., {werf}, Nieuwendam
Eenschijfsblok 5½ "	1	2,80	2,80	Jelle Andries Visser LE 58, Lemmer
Eenschijfsstaartblok 5½ " met bek, schroef + loosend	1	3,90	3,90	Marten Raadsveld LE 10, Lemmer
Eenschijfsblok 6 "	24	1,75	42,00	P. A. Schreuder, {scheepsbenod.}, Rotterdam
Eenschijfsblok 6 " met oog	1	2,70	2,70	Popke Steigenga, {schipper}, Sneek
Eenschijfsblok 6 " met oog	1	3,00	3,00	Jelle Andries Visser LE 58, Lemmer
Eenschijfshakkeblok, v. ijzer, 6 " met ring en kous	1	3,00	3,00	Algra, {motorbeurtdienst}, Leeuwarden
Eenschijfsblok 6 " met bek	1	3,50	3,50	Lykele Hans Poepjes LE 69, Lemmer
Eenschijfsblok 6 " met bek en hondsvot	1	3,25	3,25	Lykele J. Poepjes LE 27, Lemmer
Eenschijfshakkeblok 6 "	1	3,50	3,50	Meinte v/d Bijl LE 33, Lemmer
Eenschijfshakkeblok 6 " met schroef, loosend	1	4,00	4,00	Jacob Kleis Visser LE 48, Lemmer
Eenschijfshakkeblok 6 " met bek, schroef, loosend	1	4,00	4,00	Kool, {scheepsbenod. e.a.}, Medemblik
Eenschijfsblok 6½ "	4	2,60	10,40	Gebr. de Vries, Leeuwarden
Eenschijfsblok 6½ ", eigen beslag, bek verzwaard	1	2,75	2,75	Fimme Bootsma LE 61, Lemmer
Eenschijfsblok 6½ ", met bek	2	3,25	6,50	Kool, {scheepsbenod. e.a.}, Medemblik
Eenschijfsblok 6½ ", met bek, loosend	1	3,45	3,45	Kool, {scheepsbenod. e.a.}, Medemblik
Eenschijfsblok 6½ ", met bek, loosend	3	4,00	12,00	M. de Groot, zeilmaker, Stavoren

Bijlage 6 Verkoop van blokken en schijven in 1927

Blokken	Aantal	Prijs per stuk	Totaal	Afnemers
	<i>cursief = geschat bedragen in guldens</i>			<i>volgens spelling archief</i>
Eenschijfsblok 7 "	1	3,70	3,70	Gebr. de Vries, Leeuwarden
Eenschijfsblok 7 "	8	2,05	16,40	P. A. Schreuder, {scheepsbenod.}, Rotterdam
Eenschijfsblok 7 "	4	3,10	12,40	Gebr. de Vries, Leeuwarden
Eenschijfsblok 7 "	1	3,50	3,50	Joh. H. Visser, LE 12, Lemmer
Eenschijfsblok 8 " met draaihaak	4	4,263	17,05	Bregman, {scheepsbenod.}, Amsterdam
Eenschijfsblok 8 " "zwaar blok", met bout	1	4,65	4,65	Gebr. Visser Aannemers, Lemmer
Eenschijfsblok 8½ ", met eigen beslag	1	2,25	2,25	Fa. J[an] Pen, {nettenhandel}, Lemmer
[Eenschijfs-] schulp[blok]	1	1,25	1,25	Andr. W. de Jong LE 42, Lemmer
Eenschijfsblok 9 cM met koperen schijf en klink	35	5,00	175,00	De Vries[ch] Lentsch Jnr., {werf}, Nieuwendam
Eenschijfsblok 10 cM met gegalv beslag, koperen patentschijf	20	4,75	95,00	De Vries[ch] Lentsch Jnr., {werf}, Nieuwendam
Eenschijfsblok 10 cM met koperen schijf en klink	11	5,00	55,00	De Vries[ch] Lentsch Jnr., {werf}, Nieuwendam
[Eenschijfs-] schulp, 28 cM	1	1,70	1,70	Lykele Hans Poepjes LE 69, Lemmer

Blokken	Aantal	Prijs per stuk	Totaal
	<i>cursief = geschat bedragen in guldens</i>		
Tweeschijfsblokken			
Tweeschijfsstropblokje 3 " (<i>met winst 20%</i>)	1	2,20	2,20
Tweeschijfsblokje 3¼ "	1	2,40	2,40
Tweeschijfsblok 3½ "	1	2,40	2,40
<i>Tweeschijfsblok bij ankerdavid</i>	2	2,84	5,68
Tweeschijfshakblokje 3½ "	2	3,00	6,00
Tweeschijfshakblokje 3½ " met schroef	2	3,00	6,00
Tweeschijfsblok 4 "	12	1,60	19,20
Tweeschijfsblok 4 "	3	2,00	6,00
Tweeschijfsblok 4 " met stort	1	3,00	3,00
Tweeschijfsblok 4 " met stort, gedraaide sluiting	1	3,50	3,50

Blokken	Aantal	Prijs per stuk	Totaal
	<i>cursief = geschat bedragen in guldens</i>		
Tweeschijfshakblokje 4¼ "	1	3,30	3,30
Tweeschijfsblok 5 "	2	2,75	5,50
Tweeschijfsblok 5 "	3	2,25	6,75
Tweeschijfsblok 5 " met draaihaak	1	5,90	5,90
Tweeschijfsblokje 5¼ " met gegalv. beslag, koperen patentbus en nagels	9	7,75	69,75
Tweeschijfsblok 6 "	12	2,25	27,00
Tweeschijfsblok 6 ", met bek	1	3,00	3,00
Tweeschijfsblok 6 ", met bek, loosend	1	3,25	3,25
Tweeschijfsblok 6 "	2	3,25	6,50
Tweeschijfsblok 6 " met hak	2	3,50	7,00
Tweeschijfsblok 6 " met gedraaide sluiting	1	3,65	3,65
Tweeschijfsblok 6 " met losse haken	1	4,00	4,00
Tweeschijfsblok 6 " met losse haken	1	4,00	4,00
Tweeschijfs- bovenstschootblok 6 "	1	4,25	4,25
Tweeschijfshakkeblok 6 " met oog	1	4,75	4,75
Tweeschijfshakkeblok 6 " met bek	1	5,00	5,00
Tweeschijfsblok 6 " [met onb. acc]	1	6,85	6,85
Tweeschijfsblok 6½ ", met bek	2	3,90	7,80
Tweeschijfsblok 6½ ", met bek en schroef, loosend	1	4,40	4,40
Tweeschijfsblok 7 "	4	2,45	9,80
Tweeschijfsblok 7 "	2	3,50	7,00
Tweeschijfsblok 7 " met schroef	1	3,95	3,95
Tweeschijfsblok 7 " met gedraaide sluiting	1	3,95	3,95
Tweeschijfsblok 7 " in eigen beslag met nieuwe nagel incl werkloon	1	3,45	3,45
Tweeschijfsblok 7 " met hak en schroef	1	4,90	4,90
Tweeschijfshakkeblok 7 " met oog	1	4,90	4,90
Tweeschijfshakkeblok 7 " met oog	1	5,25	5,25
Tweeschijfshakkeblok 7 " met bek	1	5,50	5,50
Tweeschijfshakkeblok 7 " met schroef op bek	1	5,50	5,50
Tweeschijfshakkeblok 7 " met bek, loosend	1	7,25	7,25
Tweeschijfsblok 8 " met gedraaide sluiting	2	3,00	6,00
Tweeschijfstakkeblok 8 " met nieuwe bussen, loosend á 4.50-10%	1	4,05	4,05

Bijlage 6 Verkoop van blokken en schijven in 1927

Blokken	Aantal	Prijs per stuk	Totaal
	<i>cursief = geschat bedragen in guldens</i>		
Tweeschijfsblok 8 " met draaihaak en handvat	2	5,20	10,40
Tweeschijfshakkeblok 8 " met oog	2	5,75	11,50
Tweeschijfsblok 8½ " in eigen beslag en eigen schijven	1	3,00	3,00
Tweeschijfshakkeblok 8,5 " met oog	1	6,00	6,00
Tweeschijfshakkeblok 8,5 " met oog, loosend	2	6,875	13,75
Tweeschijfsblok 9 " met bek, loosend	1	2,75	2,75
Tweeschijfshakkeblok 9 " met oog	1	6,25	6,25
Tweeschijfshakkeblok 9 " met oog	1	7,50	7,50
Tweeschijfshakkeblok 9 " met losse haak, met schroef en loosend	1	6,25	6,25
Tweeschijfsblok 9 cM met koperen schijf	12	5,00	60,00
Tweeschijfshijfsblok	1	6,00	6,00
Tweeschijfsgeleideblok	1	7,50	7,50
Drieschijfsblokken			
Drieschijfsblok 3½ "	1	3,45	3,45
Drieschijfsblok 5 " met draaihaak	1	7,75	7,75
Drieschijfsblok 6 "	1	8,50	8,50
Drieschijfsblok 9 "	1	6,15	6,15
Overige blokken			
Hooiblok	2	1,25	2,50
Staatblok 5" oud beslag + schijf	1	1,25	1,25
Smeerreepblok met aanzet 1½ "	1	1,70	1,70
Bagstagblok, ijzer, met oog [en] beslag	2	3,25	6,50
Kraanlijnblok met klamp	1	3,25	3,25
Fokkeschootblok	2	4,00	8,00
Fokkeschootblok (ijzer) met pennagel	2	4,25	8,50
Zwaardstanderblok	1	4,75	4,75
Voetblok 4 "	1	4,90	4,90
Voetblok 4 "	1	4,90	4,90
Neuring? blok 9½ x 2	1	5,00	5,00

Blokken	Aantal	Prijs per stuk	Totaal
	<i>cursief = geschat bedragen in guldens</i>		
Kruisblok 30 cM schijf 5/8	1	5,00	5,00
Kruisblok 30 cM schijf 5/8, met patentblok	1	6,80	6,80
Patentblok met kogels	2	9,00	18,00
Patenthooiblok	2	9,00	18,00
Ongespecificeerde of onduidelijke blokken			
[Sluitingen en] blok	1	0,50	0,50
IJzeren katrol 2 KG, gebruikt	1	0,60	0,60
Blok	1	1,25	0,50
Eenschijfsblok [prijs ovb]	1	1,80	1,80
Blok 6 " (eigen beslag + schijf) 1½ uur werkloon	1	2,00	2,00
[Blok bij] koker [enz.]	1	2,00	2,00
Blok 5 "gebruikt met schijf	1	2,50	2,50
17 Blokken [in nieuw tuig]	17	2,50	42,50
Een blok meer [voor schipper Gort]	1	2,50	2,50
[Blokken in nieuw tuig]	4	2,84	11,37
Alle blokken in het tuig van de <i>Westerdijk</i>	10	3,41	34,12
Alle blokken in het tuig van de <i>Westerdijk</i> , aanvull	1	3,34	3,34
Alle blokken in het tuig van de <i>Westerdijk</i> , korting	1	-2,27	-2,27
De blokken in compleet zeiltuig	14	3,06	42,85
Blok in reparatie tuig	1	3,34	3,34
Blokken bij laadboom 20 cM ø, met compleet zwaar ijzerwerk	4	3,35	13,38
16 Houten blokken 5½ - 9 "	16	3,50	56,00
<i>Depôt Blokken [in filiaal Stavoren]</i>	11	3,65	40,20
2 Blokken	2	3,75	7,50
De blokken in het tuig van de <i>Zierikzee</i> {zie hieronder}	22	4,39	96,61
Takels: 3 Stel blokken (12 st) á 20	12	5,00	60,00
3 Eenschijfsblokken 8½ " schroef op bek; eensch scherpe snuit 10¼ " schroef, loosend; tweeschijfs [idem] 10¼ [met] bek. Alle met patentbussen	5	6,00	30,00
De blokken in het tuig op motorboot	20	6,36	127,17
Blokken in compleet tuig voor <i>Gort</i>	32	6,76	216,24
IJzeren blok met ... ijzer	2	7,50	15,00

Bijlage 6 Verkoop van blokken en schijven in 1927

Blokken	Aantal	Prijs per stuk	Totaal
	<i>cursief = geschat bedragen in guldens</i>		
De blokken in het compleet tuig op motorboot, p.m. 150 ton	20	7,71	154,20
		<i>gemidd:</i>	
Totaal	610	3,92	2394,23

Schijven	Aantal	Prijs per stuk	Totaal
	<i>cursief = geschat bedragen in guldens</i>		
Schijf, gegalvaniseerd	1	0,20	0,20
Schijf	3	0,25	0,75
Schijf	1	0,25	0,25
Schijf, Nw	1	0,25	0,25
Schijf, ijzer	1	0,25	0,25
Schijf in boegspriet	1	0,30	0,30
Schijf in boegspriet	1	0,30	0,30
Schijf voor mastbol	1	0,30	0,30
Schijf ¾ x 3 "	2	0,30	0,60
Schijf 2 x 5/8, gegalvaniseerd	1	0,30	0,30
Schijf (in bus)	1	0,40	0,40
Schijf (in knop vlaggenmast)	1	0,40	0,40
Schijf (met nagel)	1	0,40	0,40
Schijf 3½ x ¾	4	0,40	1,60
Schijf, gegalvaniseerd, 3¾ x ¾, gebruikt	1	0,30	0,30
Schijf	1	0,50	0,50
Schijf 3¾ ", gegalvaniseerd	2	0,60	1,20
Schijf 4 x 1, gegalvaniseerd	2	0,60	1,20
Schijf 4¾ ", gegalvaniseerd	1	0,55	0,55
Schijfje 7 cM met nieuw nagelhout	1	0,25	0,25
Schijf 7 cM met bus	1	0,55	0,55
Schijf 7 cM met ijzeren nagel	1	0,65	0,65
Schijf 8 cM met houten nagel	1	0,45	0,45

Schijven	Aantal	Prijs per stuk	Totaal
	<i>cursief = geschat bedragen in guldens</i>		
Schijf 9 cM	1	0,55	0,55
Schijf 9 cM met bus	3	0,75	2,25
Schijf 10 cM (met eigen bus)	1	0,75	0,75
Schijf 10 cM	2	0,80	1,60
Schijf 10 cM met bus	1	0,85	0,85
Schijf 10 cM met bus [sic<]	1	1,25	1,25
Schijf 10 cM met bus en nagel	1	0,90	0,90
Schijf 10½ cM	1	0,60	0,60
Schijf 10½ cM	1	0,70	0,70
Schijf 11 cM	1	0,85	0,85
Schijf 11 cM met bus	1	1,30	1,30
Schijf 11½ x 7/8 ", gegalvaniseerd	1	1,00	1,00
Schijf 11½ cM met halfduimspatentbus	2	2,00	4,00
Schijf 13 cM met bus	2	0,95	1,90
Schijf 13 cM 5/8 met patentbus	3	2,10	6,30
Schijf 14 cM met bus	1	0,90	0,90
Schijf, koper	1	1,00	1,00
Schijf, gegalvaniseerd, 0,8 KG	1	1,00	1,00
Schijf 1 KG	1	0,75	0,75
Schijf, ijzer, 4½ KG	1	1,60	1,60
Ongespecificeerde, afwijkende of onduidelijke schijven			
Drie schijven 9 cM, 1 schijf 11 cM	4	0,45	1,80
Schijf met nagel, plaatsen in blok	1	0,80	0,80
Schijf met patentbus ½, nieuwe nagel	1	1,25	1,25
Schijf in oude tuiglier, retour	-1	2,250	-2,25
Schijven in span wand + stag	3	3,34	10,03
Schijven in liertje	2	3,44	6,88
Schijven in tuiglier	10	3,545	35,45
		<i>gemidd:</i>	
Totaal schijven	78	1,23	95,96
Totaal blokken en schijven	688		2.490,19

Bron: *Archief De Vries*, verkoopboek 1927

Bijlage 7 Bronnen

Archieven

Archief Wed. S.J. de Vries, Lemmer/Amsterdam

In de verwijzingen wordt dit archief **Archief De Vries** genoemd.

Het archief is vanaf 2006 te raadplegen in het Fries Scheepvaartmuseum te Sneek en bestaat onder meer uit:

- bouwtekeningen (van zeilschepen en vlaggenmasten), Amsterdam ca. 1930-1960, correspondentie en diverse 1877-1950 (brieven, prijscouranten, vloeiblad, openstaande posten-lijsten e.a.), Lemmer, Heeg en Amsterdam;
- crediteurenboek 1923-1927, Lemmer (met uitloop 1928);
- crediteurenboek 1928-1930, Amsterdam;
- debiteurenboek 1921-1929, Lemmer (met uitloop tot 1931);
- debiteurenboeken 1928, 1929, 1930, Amsterdam;
- Friesche Bank, Leeuwarden, kantoor Lemmer, afschriften en stukken, jan. 1926 - aug.1929;
- incassobank Amsterdam, bijkantoor Haarlemmerplein, afschrift mei-juni 1927;
- inkoopboek 1924-1928, Lemmer en Amsterdam;
- inventarisboekje 1913, Lemmer, Heeg;
- inventarisboek 1924-1929, Lemmer, Amsterdam, Harlingen, Heeg, Hoogeveen en Stavoren;
- kasboekje 1913-1915, Lemmer en Heeg;
- kasboek 1925-1927, Lemmer;
- kasboek 1928-1929, Amsterdam;
- kasboekje 1929-1947, Amsterdam;
- loonboekjes 1925, 1926, 1927, Lemmer;
- notitieboekjes ca. 1902-1906 (met bestellingen door klanten e.a., ook op losse blaadjes);
- notitieboekje 1927 (aantekeningen over de verhuizing en gedicht over de Christelijke School);
- offerteboek 1929-1934 (conceptoffertes), Amsterdam;
- rekeningen 1864-1943 (inkoopfacturen, met name uit de periode 1899-1909), Lemmer en Amsterdam;
- verkoopboek 1927, Lemmer;
- verkoopboek 1928, Amsterdam;
- verkoopfacturen 1948 (getypte doorslagen, beschadigd) Amsterdam;
- verkort debiteurenboekje januari 1913 (Lemmer en Heeg).

Fries Scheepvaartmus. Fries Scheepvaartmuseum en Oudheidkamer, Sneek:

- aanwinsten;
- collectie voorwerpen en foto's;
- jaarboeken;
- Wymenga's kaartsysteem.

GAA, gemeentearchief Amsterdam:

publieke werken, inv. 4988 ev.;
topografische atlas.

GAH, gemeentearchief Hoogeveen:
huwelijks- en overlijdensakten.

Henny Kingma, Lemmer:
brief januari 2005;
collectie foto's en knipsels;
vraaggesprek op 6 januari 2005, ten huize van Kingma, door Joop Hart en Carol de Vries.

Mus URK, Museum "Het Oude Raadhuis", Urk.

Oudhk Lemm, Oudheidkamer Lemster Fiifgea, Lemmer:
collectie foto's en voorwerpen;
infomappen K1-3: knipsels, uitslagen zeilraces e.a.;
J.W. de Jong, Alkmaar, ms. over binnenvaart en stoombootdiensten;
mondelijke mededelingen mej. Romkema over bewoners van de Langestreek.

RAD, rijksarchief Drenthe te Assen:
handelsregister Kamer van Koophandel Meppel.

RAF, Tresoar, Ryksargyf yn Fryslân, Leeuwarden:
archief Familie Lankhorst;
archief Provinciale en Gedeputeerde Staten van Friesland 1919-1961;
geboorte-, huwelijks- en overlijdensregisters;
handelsregister Kamer van Koophandel Friesland;
kaartenverzameling *Tresoar*;
notarieel archief Sneek en Lemsterland, div. kantoren.

RAO, rijksarchief Overijssel te Zwolle:
adresboekjes;
handelsregister Kamers van Koophandel Deventer, Meppel en Zwolle.

Schirm-de Rook, **Vraaggesprek** op 12 februari 2004 met Judith Schirm-de Rook en haar zoon Douwe Schirm, ten huize van eerstgenoemde in Lemmer, door Joop Hart en Carol de Vries.

Visserijreg. Vlaard., Visserijmuseum te Vlaardingen: Centraal Register der Visserijen (visschuiten, nummering en eigenaars vanaf 1911 op systeemkaarten, ingedeeld naar havenplaats).

Zuiderzeemus. Enkhuizen, Zuiderzeemuseum te Enkhuizen:
Bnd 4-SbII: Bandopname vraaggesprek [door U.E.E. Vroom] met Gurbe van Brug oud-blokmaker te Lemmer, 13 augustus 1969, en met Sijbolt van der Bijl, oud-zeilmakersknecht [bij M.F. de Vries], 30 december 1969;
Het Peperhuis, tijdschrift van de Vrienden van het Zuiderzeemuseum.

Literatuur

Van der Aa (1839-1851)

Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden, bijeengebragt door A.J. van der Aa; onder medew. van eenige vaderlandsche Geleerden. [13 dln.] en aanhangsel. Gorinchem 1839-1851.

It Beaken (1938-)

It Beaken, meidielingen fan de Fryske Akademy. [tweemaandelijks]. Ljouwert 1938- .

Behrns 1851 Bernh.

Behrns, Zakatlas van Friesland, Franeker 1851

Bijsterveld/Jansens (1995)

K. Bijsterveld en S. Jansens [e.a.], Langere levens, stille getuigen. Oudere vrouwen in het verleden. Zutphen 1995.

Blaak (1998)

A. Blaak, In het kielzog van de scheepsbouw. Boot- en sloepmakers van Hoogezand. 2^e dr. Hoogezand 1998.

Borger/Klein (1979)

P.W. Klein en G.J. Borger, De jaren dertig. Aspecten van crisis en werkloosheid, verslag Congres T.H. Enschedé van 1 en 1 april 1977. Amsterdam 1979.

Bottema (1984)

M.J. Bottema. Nederlandse Stoomboten 1856-1925. Volledig overzicht van alle Nederlandse stoomschepen geregistreerd in de archieven van het Rijkstoezicht op het Stoomwezen (thans Dienst voor het Stoomwezen), 4 dln. 's-Gravenhage 1984.

Brilleman [e.a.] (1989)

J. Brilleman, J. Kramer, K. Stilleboer, De historie van de LE 28, in: *Spiegel der Zeilvaart* 13^e Jg. (1989) 5, 6-9.

Buursma/Mollema (1993)

A. Buursma en W. Mollema. Met beurtschippers en boderijders door Friesland. Bedum 1993.

Curti (1980)

O. Curti, Masten, blokken & tuigage van oude zeilschepen. Vert. en bew. door H. Brood. Bussum 1980.

Van Dale⁸ (1961)

Van Dale, Groot Woordenboek der Nederlandse taal, 8e dr. 1961.

Das (1987)

R. Das, Zeiltechniek leren van profs: De spinnaker wisselen, in:
De Waterkampioen 21 (1987), 43.

Dorleijn (1982-1996)

P. Dorleijn, Van gaand & staand want, de zeilvisserij voor en na de afsluiting van de Zuiderzee. 5 dln. (Deel 1: Enkhuizen en Hoorn, deel 2: Volendam en Marken, deel 3: Huizen en Bunschoten/Spakenburg, deel 4: Harderwijk en Elburg, deel 5: Vollenhove en Lemmer). Bussum-Franeker 1982-1996.

Dorleijn (1999)

P. Dorleijn, Vollenhove, ooit een belangrijke vissersplaats aan de Zuiderzee.
In *Overijsselse Historische Bijdragen* 114 (1999), 77-95.

Drooger/Noordegraaf (1955)

L. Drooger en L. Noordegraaf, Hijsgereedschappen. Kettingwerk, staaldraadkabels, touwwerk. Delft 1955.

Evert [X](1981)

Evert [pseudoniem], Blokmakers, in *Zuid-Friesland*, 26 maart 1981, z.p.

Feis [e.a.] 2002

B.R. Feis, H. Hoogendoorn, P.M. Stoppelenburg, Holland in touw.
Hennepteelt en touwfabricage in het Groene Hart. Woerden 2002.

Frieswijk (1998)

J. Frieswijk, J. Huizinga [e.a.], *Geschiedenis van Friesland 1750-1995*. Amsterdam 1998.

Frieswijk (1998a)

J. Frieswijk en P. van der Meer, De sociaal-economische ontwikkeling in Friesland na 1917.
In: **Frieswijk (1989)**, 232-265.

De Graaff (2001)

C. de Graaff, Scheepsbouw in Woudsend, in: **Fries Scheepvaartmuseum**,
Jaarboek 2000, 49-78.

Groenhof (1990)

G. Groenhof, De Friesche kofscheepsrederij (1839-1950), in: **Fries Scheepvaartmuseum**,
jaarboek 1989, 46-115.

Hak (1990)

D. Hak, Lemmer: Forneamde haven oan 'e Sudersé. Alphen a/d Rijn 1990.

Hart (1976)

S. Hart, Geschrift & Getal. Een keuze uit de demografisch-, economisch- en sociaal-historische studiën o.g.v. Amsterdamse en Zaanse archivalia, 1600-1800. Dordrecht 1976.

Van der Horst (1982)

T. van der Horst, Mast- en blokmakerij Wed. S.J. de Vries sinds 1805 voor u in “touw”, in *Spiegel der Zeilvaart*, 6e jaargang (1982), 10, 20-27.

Huitema (1977)

T. Huitema [red.], Ronde en platbodem jachten, 5e herz. dr. Amsterdam 1977.

Huitema (1982)

T. Huitema, Lemsteraken, van visserman tot jacht. Weesp 1982
[geciteerd naar een losbladige, aangevulde uitgave zonder titelblad].

Jansma (2000)

K. Jansma, Schippers in Fryslân. 3 dln, in *Friesch Dagblad*, 1, 8 en 15 juli 2000.

Jansma (2001)

K. Jansma, Met geveegde kont. Schippers en skûtsjes terug naar de oorsprong. Leeuwarden 2001.

Janssens (1998)

Janssens, De mannelijke kostwinner: mythe of historische werkelijkheid.
Een overzicht van het debat. In: *Tijdschrift voor Geschiedenis* 111 (1998), 258-280.

De Jonge (1968)

J.A. de Jonge, De industrialisering in Nederland tussen 1850 en 1940. Amsterdam 1968.

Van Kampen (1924)

H.C.A. van Kampen, De Zeilsport. 2e dr. Amsterdam z.j.[1924].

Kloes (1892)

G.A. Kloes, Onze bouwmaterialen. Delft 1892.

Kramer (z.j.)

K. Kramer, Notulen van de vereniging “Visserijbelangen” 1912-1941.
[Volledig uitgetypt]. Urk [ca 1997].

Loomeijer (1980)

F.R. Loomeijer, Met zeil en treil. De tjalk in binnen en buitenvaart. Alkmaar 1980.

Loomeijer (1988)

F.R. Loomeijer, Een eeuw Nederlandse binnenvaart. 100 Jaar weekblad Schuttevaer. Drachten, Leeuwarden 1988.

Loomeijer/Martens (1977)

F. Loomeijer & R. Martens, Binnenvaartschepen. Alkmaar 1977.

[N.N.](1970)

[N.N.], Er zijn nog mastmakers in Friesland, in: *Friesch Dagblad* 8 aug. 1970, [z.p.].

Nijhof e.a. (1989)

E. Nijhof, P. Schrage, P. Wielsma, Inkomensontwikkelingen van werkenden en niet-werkenden in Nederland 1913-1939, in: *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis* 15 (1989), 347-394.

Noordegraaf/Wijzenbeek (1979)

L. Noordegraaf en th. Wijzenbeek, De konjunkturbeweging in de Nederlandse zeescheepvaart en scheepsbouw 1920-1940, in: **Borger/Klein (1979)**, 78-90.

Van Ommen-de Vries (z.j.)

Van Ommen-de Vries, Mast- en Blokmakerijen. Ingezonden door Rinsje van Ommen-de Vries in *Weekblad Zuid-Friesland*, z.d. (in: **Kingma**, collectie knipsels).

Peil (1999)

R. Peil, NV Verenigde Touwfabrieken (Verto). In **Weterings (1999)**, 49-64.

Pilaar/Mossel (1858)

J.C. Pilaar en G.P.J. Mossel, Handleiding tot de kennis van het tuig, de masten, zeilen, enz. van het schip. 3e aanmerkelijk verb., verm. en geheel omgew. dr. door G. P. J. Mossel. Amsterdam 1858.

Pokorný (1973)

J. Pokorný, Bomen in Europa. Vert. en bew. door A.A. Kruijne. Amsterdam 1973.

Post (1993)

A. Post. Lemmer toen en nu. [Fotoboek]. Hulst 1993.

Prijswijzer (1955)

Prijswijzer Hijstraditie, catalogus. Schiedam 1955.

De Regt (1997)

A. de Regt. Huwelijk en geld, In: *Jaarboek voor de vrouwengeschiedenis* 17 (1997), 13-33.

Salverda/Wielinga (1983)

A. Wielinga [en] j. Salverda. De Lemmerboot. Leeuwarden 1983.

Scheffer (1948)

A. Scheffer. Nachtboot naar Lemmer. Roman. Amsterdam 1948.

Schmidt (2001)

A. Schmidt. Overleven na de dood. Weduwen in Leiden in de Gouden Eeuw. Dissertatie. Amsterdam 2001.

Scholliers (1989)

P. Scholliers (ed.), Real wages in 19th and 20th century Europe. New York, Oxford, München 1989.

Schrover (1997)

M. Schrover, De affaire wordt gecontinueerd door de weduwe. Handelende vrouwen in de 19e eeuw. In: *Jaarboek voor de vrouwengeschiedenis* 17 (1997), 55-74.

Schuttevaër (1890-)

Weekblad gewijd aan de belangen van binnen-, en Rijnscheepvaart, scheepsbouw, enz., Assen 1890- (en J.W. Lodder, Register op Weekblad Schuttevaër, 5 dln., Archief Zuiderzeemuseum Enkhuizen).

Schurer (1969).

F. Schurer, De beslagen Spiegel. Herinneringen. Vert. uit het Fries door J.H. Brouwer. Amsterdam 1969.

Sijbranda (1986a)

M. Sijbranda. De Friese mestvaart. In: **Fries' Scheepvaartmuseum**, Jaarboek 1985, [Sneek1986], 58-59.

Sijbranda (1986b)

M. Sijbranda, Maatschepen. In: **Fries' Scheepvaartmuseum**, Jaarboek 1985 [Sneek1986], 51-57.

Sijbranda (1986c)

M. Sijbranda, De turfvaart uit de Groninger en Drentse veenkoloniën naar Friesland. In: **Fries' Scheepvaartmuseum**, Jaarboek 1985 [Sneek1986], 44-50.

Smit (1990)

C.B.A. Smit, De Koninklijke Nederlandse Grofsmederij, in **Smit/Tjalsma** (1990), 53-62 .

Smit /Tjalsma (1990)

C.B.A. Smit en H. Tjalsma, Leids Fabrikaat [1], een stadswandeling langs het industriële erfgoed van Leiden. Utrecht 1990.

Sondheim (z.j.)

E. Sondheim, Schiemannen voor de zeiler. Knopen – splitsen – takelen, [uit het Duits] vert. en bew. door J. van Vollenhoven. Amsterdam z.j.

Spahr van der Hoek (1960)

J.J.Spahr van der Hoek, De heidedorpen in de Noordelijke Wouden, een historisch-sociologische studie. Drachten 1960.

Speerstra (1975)

H. Speerstra, Kop in de wind. Schippersverhalen, 2^e dr. Bussum 1975.

Spiegel der Zeilvaart, uitgave van de Stichting 'Spiegel der zeilvaart', Bussum 1977-heden.

Tagrijn, verbonden aan de Vereniging Botterbehoud, Hoorn, 1968-.

Tel. Gids 1915

Naamlijst voor den Telefoondienst. Uitgeg. door het hoofdbestuur der Posterijen en Telegrafie, januari 1915, geciteerd naar: www.de-wit.net/bronnen/tel1915.

Van der Veen/Van der Zanden (1989)

D.J. van der Veen en J.L. van Zanden, Real wage trends and consumption patterns in the Netherlands (c.1870-1940), in: **Scholliers (1989)**, 205-228.

Vermeer (1992)

J. Vermeer, Het Friese jacht. Leeuwarden 1992.

Vermeer/Vermeer (1985)

B. en K. Vermeer, Turfvaart met de "Nieuwe Zorg" anno 1985, dl. 2 in: *Spiegel der zeilvaart*, 13e Jg. (1989), no. 5, 35-36.

Visscherijcourant (1906-)

Weekblad gewijd aan de belangen van de Nederlandsche Visscherij. Amsterdam 1906 -[1927].

De Vlieger (1993)

J.H. de Vlieger, De Zaanse verfindustrie in de 20e eeuw. In: *Met Stoom*, tijdschrift van de vereniging Zaanse industrieel erfgoed, nr. 15 (1993).

De Vries (1980)

K. de Vries, Gemeentelijke visafslag Urk 1905-1980, i.s.m. A. van Urk en T. de Vries. Met een voorw. van B & W. Urk 1980.

De Vries (2003) Dick (van Jentje) de Vries [red.], Een geslacht De Vries, voor en nageslachten, verhalen en anekdotes. [Twello, interne publ.] 2003.

De Vries (2003b)

J.M. de Vries De geschiedenis van Lemmer en Lemsterland. In: *Weekblad Zuid-Friesland*, 17 sept. 2003.

De Vries/Van der Woude 1995

J. de Vries en A. van der Woude. Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei. 2e dr. Amsterdam 1995.

Vroom (1979)

U.E.E. Vroom, De mast-, pomp- en blokmakerij. In *Spiegel der Zeilvaart*, 3e Jg. (1979), nr 2, 2-10.

De Waterkampioen (1927-)

Orgaan van de Afdeling Watertoerisme van den A.N.W.B, Toeristenbond voor Nederland en de Koninklijke Verbonden Nederlandsche Watersport-Vereenigingen. [Aanvankelijk] wekelijkse uitg. 's-Gravenhage (jg. 1) 1927-.

Weekblad Zuid-Friesland (1922-)

Zuid-Friesland, officieel wekelijks orgaan voor de gemeente Lemsterland, Lemmer
1922-heden.

Weterings (1999)

E.J. Weterings (red.). Leids Fabrikaat 2, geschiedenis van Leidse bedrijven. Leiden 1999.

WNT (1882-1997)

Woordenboek der Nederlandsche taal. Bew. door M. de Vries, L.A. te Winkel [e.a.] ; J.A.N. Knuttel; E.E.M. Beijk [e.a.]; R. Tempelaars; 29 dln en aanvull. 's-Gravenhage enz. 1882-1998.

Wouda (1980)

J. Wouda, Oude Vissersfamilies, in *Weekblad Zuid-Friesland*, 13 maart 1980, blad 3v^o.

Wouda (z.d.)

J. Wouda [?], Concert in Staveren, (ingezonden), *Weekblad Zuid-Friesland*, z.d.,
in **Kingma**, coll. knipsels.

Van der Woude (1998)

R. van der Woude, De sociaal-economische ontwikkeling in Friesland 1795-1917,
in: **Frieswijk (1998)**, 61-104.

Van der Wouden (1959)

A.M. van der Wouden, Uit Lekkerkerks verleden, Lekkerkerk 1959.

Woudt (1987)

Indexen

Index algemeen

A

aak, 39
aaksmast, 39, 40
aanvaarzak, 134
abaca, 117
achterlicht, 139, N28
achturige werkdag, 25
afgewerkte olie, 158
afsluiting Zuiderzee, 154
akenbouwers, 40
alapat(h), 117
aloë, 117
anker, 103
anker, Bongers stokloos~, 105
anker, Mannheimer, 106
ankerketting, 107
ankerlantaarn, 139
ankerlier, 104
ankerluiwagen, N12
ankertros, 119
ansjovisgaal, 147
ansjovisprop, 99
ansjovisnet, 134
archieff De Vries, 1
asonderhoud, 158
asfaltspijker, 99
avegaar(dop), 94
averijfonds, 69

B

baggerstok, 58
bakstagoog, 99
balk, 35
band, 88
barnsteen, 66
barometer, 134, 135

bedrijfssmid, 89
bedrijfsvoering, 138
bek, 78, 85
bekleding, 124
betakeling, 124
betalingsverkeer, 95, 180
beugel, 99
beugelstok, 57
beugnet, 120
beurtaak Sneek-Zwolle, 116
beurtdienst Kampen-Lemmer, 76
beurtdienst Sneek-Lemmer, 136
beurtschipper, 143
beurtjalk, 40
bezaan, 48
bijenwas, 158
bindgaren, 111
bindsel, 124, 129
blaasbalg, 11, 143
Blackvarnish, 162
blanke lak, 160
bleekhuur, 171
blok- en mastbeslag, 90
blok(ken)vet, 155, 157, 158
blok, N21
blokbus, 80, 86
blokmaker, 71
bobbed hoedje, N30
boegspriet, 51, 53, 80
boeier, 73
boeikurk, 134
boeisel, 155, 157, 160
boerewei, 33
bokkenpoot, gesneden, 44
bokkenpoot, 44, 88, 160, N33
bokkinghangen, 66

bollantaarn, 139
bolletrie
boom, 53, 57
boomsnoeistok, 58
boordlicht, 139
boorolie, 155
bootshaak, 60, N21
bootshaakspijker, 99
bordewasser, 170
borst, 90
boterdooskompas, 136
botter, 40, 73, N23
bottermast, 69
bout, 99
bovenlijk, 49
brandweperlantaarn, 140
breeuwsel, 116
breien, 146
briquetten, 170
broek, 145, 147
brugstok, 65
bruine teer, 155, 156, 157
buitenbeslag, 85
buitenlak, 158, 162
bulltree, bulletrie, 33
bus, 78

C

cachou, 155
carbol(in)eum, 155, 157
castoroliën, 161
causticsoda, 161
colcothar, 159
Columbo-bezem, N34
congostok, 58
consistentvet, 155
Copal, 163
creosootolie, 156

D

davit, 104
dek onderhoud, 157
dekenstrook, N12
deurknop, 167
dieplood, 111
dirk, 79

dirksblok, 73, 79
dodekop, 159
doofpot, 140
dop, 42
draad, 111
draaibank, 94
draaimot, 66, N14
dreg, 104, 106, 108, N27
dreganker, 105, 106
dreggetouw, 134
druif, 22, 62, 64, 80
D-sluiting, 98
duivelsklauw, 108
dukdalf, 60
dwarskuilbomen, 57
dwarsmast, 49
dweilstok, 58, 155
dweilstoksteel, 61

E

eikenhouten kist, 173
eikenschors, 155
eikous, 98
ellen, 30, 47
ellenstok, 58
emballage, 165
Enamel, 159
ezelshoofd, 42, 86

F

filiaal Harlingen, 15
filiaal Heeg, 177
filiaal Hoogeveen, 15
filiaal Stavoren, 16
filialen, 17
fint, 87
flambouw, 140, N28
Fledermaus, 140, N28
fledermuis, 141
fok, 53
fokkeblok, 73
fokkeloete, 89
fokkenboom, 53
fokkenstok, 53
fokkeval, 79
fontje, 165
franje, 151

Frans muurwerk, 11
 Friese doorloper, 100
 Friese vlag, 152
 fuik, N8
 gaal, 120, 147
 gaffel, 49, 69, 89, 97
 gaffel maken, 50
 gaffelbus, N10
 gaffellijn, 115
 gaffeltopzeil, 49
 galg, 87
 galvaniseren, 97
 garenbaan, 149
 geijkte blikken, 140
 gekookte lijnolie, 159
 gereedschap, 19
 geschildte juffer, 35
 giek, 47, 69, 76
 Godina terpentijn, 161
 Gouwzee, 67
 Graetz petroleumkooktoestel, 169
 grafsteen, 173
 greneboom, 31
 grenenhout, 31
 grijper, 103
 grommer, 126
 grootschoot, 74
 grootzeil, 63

H

haak, 78, 87
 haak, N12
 haakstok, 15, 58, 60, 68
 haakvaarboomstok, 68
 Haarlemmer verf, 159
 hak, 76
 hak(ke)blok, 73, 74
 halstalie, 126
 hamer, 93
 handspaak, 61, 65
 hane(n)poot, 11, 88, N21
 harpui, 156, 165, N32
 harpuiskwast, 164

hars, 140
 havannabruin, N32
 heireep, 111
 hek, 156
 hektjalk, 156
 Heldersche verf, 158
 Hernösand-juffers, 32
 herteliet, 159
 hickory, 61
 hijsdraad, 111
 hijshaak, 124
 hijskraan, varende, 43
 hilt, 60
 hoedhaak, 167
 hommer, 37, 39, 42, 87
 hondsvot, 75, 78
 Hoogezand stok, 106
 Hoogezandanker, 103
 hooihark, 57
 hoorn, 143
 hooschop, 95
 hoosvat, 92
 hout Zie index Hout
 hout, onderhoud, 156
 hout, gewicht, 30
 hout, vervoer per boot, 29
 houtkolk, 35
 houtvlot, 29
 houwerstok, 57
 huishoudelijke artikelen, 167, 170
 huizing, 124
 huurontvangsten, 171, N35

I

import, 179, N36
 inkoopbeleid, 124
 insimmen, 119

J

jaaglijn, 111, 114
 jacht, 40
 jachtmast, 39

jachtschraper, 160
jager, 53
jagerspier, 35
jagersvalblok, 79
japanlak, N32
jashaak, 167
jekker, 145
jouwstok, 57
juffer, 30, 31, 35 50, 53, 77
jufferblok, 77
jufferend, 35
jumper, 145

K

kaapstander, 61
kabinet Aalberse, 25
kachelpommade, 169
kachelpotlood, 160
kantoorpersoneel, 19
kapspaan, 66
kardoespapier, 140
katanker, 107
katjoe, 155
katoen, 170, N30
katrol, 71
kattestaart, 94
katteval, 76
keg, 65
Kiel-Holthenau, 22
kikkertje, 90
kinnebakbeslag, N19
kist als emballage, 142
kist, 135, 154, 158, 165, 173, N36
kistkompas, 136
klauw, 49, 87
kle(e)densmeer, 155, N31
kleding, 145
kleerhaakje, 167
klepschroef, 99
klinkbout, 99
klinknagel, 94, 175
klipanker, 106
klipper, 41
kloot, 42, 62
kluiffok, 54
klu(if)fokstok, 54
kluifvokvalsblok, 79
kluiver, 53
kluiverboom, 54
kluiverstok, 53
kluwokstok, 54
knechts, 19
knikker, 62
knikstagblok, 79
knop, 64
knopen en steken, 126
koker, 41
kokos, 117, 119
kokos, N24
kokoskurkzak, 135
kokoszak, 134
kolder, 30
Kolhorner aak, 89
koloniale vezels, 118
kompas, 136, 137
kompaslantaarn, 139
kompasnaald, 136
kompasroos, 138, N28
koolschaaf, 170
koolteer, 155, 156
koordklem, 99
koper onderhoud, 158
kophout, 65
kor, 51, 107
korkuilbomen, 57
korvijnagel, 65
kostenbesparing, 161, 180, N18
kous, 124, 129, N20
kraal, 63
kraan, 38
kraanlijn, 76, 79, 87
krammetje, 99
krans, 42, 88, 99
kromkwast, 164
krullenjongen, 22
kuiken, 94
kurk, 134
kurkzak, 134
kwak, 40
kwakmast, 40
laadboom, 38, 43, 87
laadpaal, 43
lampen, 170
lampenrager, 164
landvast, 111, 119, 128
Langestreek 15, Lemmer, 251, N1
lantaarnglas, 141

leguaan, 125
leitstok, 57, N12
Lemmerboot, 14, 40, 93, 100, 130
lenspomp, 83
Leonsche kwast, 164
leuver, 97
levertraan, 161
lier, 61, 96
Ligthart, Sybren, 20
lijk, 115, 157
lijnbaan, 112
lijnolie, 156, 159, 165
lijntje, 79
linnen, 116
loet, 53
logger, 73
loglijn, 115
lonen in Friesland, 27
loodlijn, 115
loodmenie, 159
loon bij ziekte, 26
loonboekje 25, 1920, 19
loonkosten 1920-1926, 26
loonsverhoging, 25
lopend want, 71
lous, 97
luiwagen, N12

M

Maasverf, 159
machine draaien, 64
machines, 19, 37
malakka, 117
markermast, 40
marlen, 124
marlijn, 124
marlspijkers, 95
mast, 41
mastband, 21, N21
mastbeslag, 86, 89
mastbol, 43
mastfonds, 69, N14
mastring, N21

mastspoor, 41
masttop, 42
mastverkoop, 69
Matadorbrander, 170
mattenkloppersteel, 170
melkschouw, 41
menie, 155
mestschot, 65
mishoorn, 142
moer, 99
mos, 116
mot, N14
motor, 19
motorhoorn, 143
motorjekker, 145
motorolie, 175
motorvrachtboot, 143
muizetarwe, 169
muizing, 124
musketon, 97, N20
naaien, 146
naaimachine, 94
naald, 94
naaldbomen, 31
naamwimpel, 152, 153
nachtboot op Amsterdam, 133
nagel, 99, N21
nagelbank, 65
natte verf, 159
navigatie-instrumenten, 134
neerhaler, 114
nettenproducent, 147
nokval, 76

O

octant, 135, N28
ogen, 37
oker, 159
olie, 158
oliejekker, 145, 146
olieprijzen, 162
olieslagers Zaanstreek, 156
oliesnip, 166

omber, 159
onderhoud, 155, 157
onderhoudsmateriaal omzet, 163
onderlegschijf, 92
onderwaterpomp-WC, 170
ongekookte lijnolie, 159
oogleuver, 97, 99
oorlogswimpel, 152
overbroekspijp, 145
overstroming 13 januari 1916, 68
overwerk, 26

P

paardenbroek, 147, N30
paardenkracht, 116
paardenvleeshout, 33
palingschip, 78
patentlier, 97
patentschijf, 79
paternoster, 49
peerkous, 95, 127
peilstok, N11
pek, 155
personeel, 19
persrood, 159
petroleumlamp, 141
petroleumlantaarn, 139
petroleumstel, 169
Piasava-bezems, N34
pijnboom, 31
pijp, 145
plaatijzer, 85
plaatspijker, 99
plamuurmes, 160
plat, 91
plating, 126
plechtgaard, 57
plegaard, 163
poetsextract, 169
poetspommade, 158, N32
Polderdijk, Lemmer, 11, 38, 251, N1
pomp, 63
pompemmer, N21
pompmaker, 83
pompmisthoorn, 143
ponder, 57
ponderstok, N12
ponter, 57

positiebepaling, 136
potboender, 170
presenning, 116, N20
presenningspijker, 99
prismaglas, 142
Provinciaal archief, Leeuwarden, 112
puimsteen, 160
punter, 41
punterboom, 58
pункous, 98, N18
pункwast, 164
puntoog, 99, N18
puntschop, 95
puts, 90, 166, N34
putschepstok, 58
putting, 21

R

ra, 49, N10
ragebolstok, 58
rakband, 49, 63, 157
rammelwiel, 78
ratlepelstok, 58
rauwe lijnolie, 159
reddingsboei, 133
reddingsdreg, 134, N27
reddingshaakstok, N27
reefkuttel, 157
reeftalie, 76
reep, 79
rekker, 118
reuzel, 155, 158
riem, 60, 80
riet, 135
rietbezem, 164
Rijnanker, 106
robbentraan, 161
roef, 74, 157
roeidol, 15
roeiriem, 60, 68
roephoorn, 143
roeststeker, 160, N33
rond, 91
rotan, 135
rottegat, 92
rottingcocoszakken, 135
routebepaling, 136
rouwvleugel, 153, 154

rozenglycerinezeep, 169
 ruimlantaarn, 139, 141, N28
 runolie, 155

S

Savana terpentijn, 161
 schaats, 100
 schalm, 107
 schapekop, 73
 schaviel, 124, 134
 scheepsboender, 164
 scheepsklok, 134
 scheepspomp, 83
 scheerhout, 42, 54, 154 N31
 schepnet, 80
 schepnetstok, 57
 schieman, 124
 schiemansgaren, 124
 schiemansgerei, 125
 schiemanswerk, 129
 schijf, 79, 80, 158
 schildknoop, 126
 schiphuis, 112
 schoender, 73
 schoener, 41
 schoenermast, 41
 schoot, 21, 111
 schoothoek, 76
 schouw, Friese, 39
 schouwmast, 39
 schraapijzer, 160
 schrabber, 160
 schrapper, 160
 schrobbertje, 160
 schroef, 89, 99
 schroefbout, 99
 schroefkop, 164
 schroefkwast, 164
 schroefleuver, 97
 schroefoog, 11
 schulp, 76
 schuurlinnen, 161
 schuurpapier, 160

SDAP, 27
 seinlichtbuikglas, 142
 seinvlag, 151
 seinwimpel, 152
 seizing, 124
 sepulchre, 142
 sextant, 135, N28
 siccatief, 156, 161
 sim, 119
 skutsje, 40, N49
 slaggaard, 57, N11
 slagpomp, 154
 sleeptros, 111, 118, 119
 sleepvlag, 151
 slobkous, 145
 sloep, 41
 sloepmast, 41
 slothout, 42
 slotschroef, 99
 sluisstok, 60
 sluiting, 97
 smeden in vaste dienst, 89
 smederij, 19, 87
 smeedwerk, 89
 smeer, 155
 smeermiddelen, 158, 165
 smeewerk, 26
 smidse, 11
 smidsvormen, 89
 snars, 78
 snarsrol, 78, 80, 90
 snik, 41
 snikmast, 41
 snip, 166
 snuiter, 170
 soanschroef, 97
 sokanker, 106
 souline, 159
 spaander, 66
 spanschroef, 99
 spar, 30
 sparrenrek, 35
 spier, 30, 35, 37, 50, 124
 spier, beweegbaar, 44

spijker, 85, 99
splitsen, 129
spouwboor, 94
spriet, 53
spriettuig, 53
spuiboender, 164
staaf, 92
staag, 21, 87
staak, 57
staalborstel, 160
staaldraad, 125, 126, 127, 128, 175
staaldraad, 127, N25, N26
staal(draad)touw, 104, 111
staalnagel, 94
staalspieborstel, 160
staand want, 126
staartblok, 74
stafijzer, 85
stag, 38, 51, 97
stagkluifokleider, 79
stagleuver, 15
standaard, 153
standolie, 161
statie, 156
steekmast, 41
steel, 61
stellingpaal, 57
steng, 42, 86, 87
steukelkwast, 164
stippertje, 164, N33
Stockholmer teer, 156
stokanker, 103
stokdweil, 155
stokdweilspijker, 99, N12
stokdweilstok, 58, N12
stookolie, 165
stoomboot Lemmer-Amsterdam, 59
stoomschip, 43, 67
stootzak, 134
stormlantaarn, N28
stort, 85
strijkijzerbouten, 99
strop, 111
stuurboordstag, 126
Sunlightzeep, 169

T

taanketel, 66

taanschuur, 149
tagrijn, 13, 176
takel, 76
takelgaren, 124
talhout, N14
talie, 76
taliehaak, 97
tamp, 124
tanen, 155
teen, 87
teer, 155, N32
teerkop, 164
teerkop, N33
teerkwast, 164
teerputs, 165, N34
teresina, 159
terpentijn, 140, 161
terugval zeilvaart, 67
tjalk, 40, 49, 73, 157
Tjallema Verf, 159
tjotter, 73
toeter, 143
toon, 87
toonspijker, 99
toplantaarn, 139
toppenend, 115
topreepblok, 79
touw Zie index Touw
tractorhout, 65
treklijn, 114
Tresoar, 112
trommelstok, 42, 54, N21
tros, N22
tuiger, 21, 124, 126
tuiglier, 96, 97
turfhandel, 15
Turkse knoop, 126
tweekleurlantaarn, 142

U

uithouder, 87
uitkering ongevallenwet, 26
ultramarijn blauw, 159
Unican, 169

V

vaarboom, 15, 58, 87

val, 79, 87, 97
vaseline, 155
veenaftgravingen, 15
veepraam, 57
veerleuver, 97
Veluwine, 158
verf, 158, 165
verfpoeder, 159
verrekijker, 135
vette waren, 163
vierkant, 64
vierstrengstouw, 122
Vissersburen, Lemmer, 44
vissersgiek, 48
vlag, 150, 151
vlaggekatoen, 151
vlaggendoek, 150, 151
vlaggenlijn, 66
vlaggenstok, 61, 154, N13
vleermuisbol, 142
vleermuisstormlantaarn, 140
vlet, 41
vletriem, 60
vleugel, 42, 152, 153, N31
vleugeljager, 54
vloerlak, 158
vokkeloet, 53
vokkeschoot, 76
vokkestokklos, 65
voorstag, 44, 126
vruchtboomcarboleum, 157
vuchte, 31
vuurdooder, 170
vuurpijl, 133
w.c., 170
wang, 71, 158
want, 42, 71
want, staand en lopend, 114
wantschroef, 97, 107
wartel, 97, 103
wasbak, 170
waterplompje, 169
weerglas, 134, N27
weermeter, 134

weersomstandigheden, 69
wei, 99
wellen, N20
werkmansbroek, 146
werkplaats, 19, 181
werkweekvermindering, 25
werpanker, 106
werveloog, 99
wimpel, 152
windijzer, 42
windpijl, 134
windzak, 134
winkelpersoneel, 19
wipstok, 65
wrijfhout, 64

Z

zaagloon, 20
zaagmolen Oosterzee, 182
zeeduffel, 146
zeel, 88, N18, N21
zeemleer, 164
zeildoek, 155
zeildoekkurkzak, 134
zeilgaren, 124
zeilhaler, 114
zeilnaald, 94, 124, N19
zeilsboom, 47
zeilschoot, 76
zeilsval, 76
zeilval, 66, 119
zijlantaarn, 139, N28
zinken toeter, 143
zinkwit, 159
zonnetent, 57
zonnetstok, 57
zoolleer, 170

IJ

IJsselmeer, 154
ijzerbeslag, N19
ijzeren oog, 99

ijzeren scheepsbouw, 91
ijzerleveranciers, 91
ijzerwaren, 91, 175
ijzerwerk, 48

Z

zoutzuur, 161
zuidwester, 145
zwaaitros, 119
zwaard-hekankerlier, 97
zwaardlier, 97
zwarte koolteer, 156
zwarte run, 155
zwemvest, 133

Index Bedrijven

A

Admiraal, J. , smederij, Hasselt, 97
Alberdingk, F. & Zonen, Amsterdam, 161
Algemeene Scheepvaart Mij "Flevo", 69
Altius & Co., Amsterdam, 32, 34
Ambagtsheer & v.d. Meulen, Amsterdam, 8, 34
Apeldoornse nettenfabriek, N30

B

Bakker, Geert , Hollandsche Olie- en Smeerfabriek, Rotterdam, 175
Barkmeijer, scheepsbouwer, Stroobos, 126
Beld, J., N27
Beldt, Van de , werf, West-Grafdijk, 44
Berg, fa. H. van den, Lemmer, 88, 90, 92, 93, 96, 97, N18
Berg, Fa. H.v.d., Koudum, N20
Bernhard, scheepswerf, Amsterdam, 60
Bijlhout, A.H., Koper-, Blikslager, Zinkwerker, Handel en herstelplaats van Rijwielen, 90
Bijlsma, Jacob J. , smid, 88
Bodegraven, C.F. van & H J Nijland, Scheepssmederij en draaierij, Rotterdam, 104
Bodewes, H.E. , Foxhol, 96
Bodewes, Hoogezand, 91, 177
Bodewes, machinefabriek in Hoogezand, 79
Bodewes' stoomsmederij, Hoogezand, 107
Boer, broers de (akenbouwers), 40
Boer, De, scheepsbouwers, 94
Boer, Gebr. de , 26, 51, 58, 76, 80, 126, 166
Boer, Gebr., N32
Boles, 158
Bolte, N.V., en Gorter, Leeuwarden, 92
Bontekoning & Aukes, Amsterdam, 32, 34
Boonen & Van Hoogstraten & Zoon te Dordrecht, 29, 33

Boonstra, [Wed.] G., drogisterij, Lemmer, 182
Boot, [Wed.], scheepswerf, Woubrugge, 177, 182, N21
Borneman, Fa.W. , Vernis-en Verffabriek, 158, N32
Bos J.J., Echtenerbrug, 39
Bosch, Van den, Lantaarnmaker, Dordrecht, 139
Bosma, A.M., elektricien, N23
Bouma-Scheen, lak- en vernisfabriek, Joure, 161
Branderhorst, Amsterdam, 32
Brown, W.B. & Co. Globe Works, Liverpool, 127, N25
Bruggen, Van , Groningen, 32
Bruin & Joles, Friesche Metaalwarenfabriek, Leeuwarden, 92
Buit, mastmakerij, Zwartsluis, 62

C

Centrale Bakkerij, Lemmer, 66
Ceugel, [Wed.] J.L., scheepswerf, Amsterdam, 182
Coehoorn, Gebr., v/h Wed., vrachtautodienst, Lemmer, 182, N26
Cornets de Groot, M.A.M. , Rotterdam, 135
Couwenhoven, fa. Van, Purmerend, 41
Craven & Speeding Bros, Hemp & Wire Ropes, 12, 179, N25

D

Dageraad, Scheepswerf De , N21
Dijkstra, J. , schoenenwinkel, Lemmer, 170
Dikkerboom, Y. J. en A. , aannemersfirma, Heerenveen, 170, N26
Draaisma en Zoon, Franeker, 48

Duinker, zeilmaker en winkelier, Oude-
schild, 74, N16
Duitgenius, A., Meppel, 124

E

Eerste Nederlandsche Vlaggenfabriek Van
Mels, Rotterdam, 153
Eikel, De , 65
Eikelboom & Co, werf, 76
Elzer, G., notaris, N3
Emdens, S. van, Stoomfabriek van
Petroleumtoestellen annex Magazijn van
IJzerwaren, Gegalvaniseerde Emmers,
Tobben en Putsen, Amsterdam, 165
Enzing, Botje, scheepsbouwer, Groningen,
N26

F

Feenstra, veerman, N30
Feer, J. van der Pzn., Magazijn van
Verfwaren, Vensterglas, Lakken,
Vernissen, enz. enz., 161, 167
Fernhout, fa. Jan Hzn., filiaalhouder,
Hoogeveen, 15, 114, 146, 172
Flarte, H., & Co., Fabriek van
aanvaartikelen, Zwartsluis, 135, N27
Fontein & Tjallingii, Harlingen, 34
Fries Scheepvaartmuseum, Sneek, 115
Friesche Metaalwarenfabriek voorheen Y.
Molenaar, Kunstlakerij, Fabriek van
Geijkte Blikken Maten, Turfbakken,
Doofpotten enz., Leeuwarden, 140, N19
Fröbel, Heinrich, Holosteric-Barometer-
Fabrik, 134

G

Gaast, Gerlof van der , metaalslagerij, 90
Geertsema, Fa. J., Sneek, 92
Gemeentereiniging Lemmer, 83
GLSM, 141, N26
Godschalk, Wed. A., borstelfabriek,
Gorredijk, 182
Gorinchemse fabriek van Herculestouw,
128
Gras & Zn., Wed. [Gt.], houthandel,
Zaandam, 33, 72, 182

Griffin's, William Iron & Steel Forgings,
Birmingham, 103, 104, 107, 179
Grijter, J.de & Zonen, N22
Groenewout, Joh. R. van 't , Rotterdam,
104, 106, 108, 127
Groningen-Lemmer Stoomboot
Maatschappij, 64, 122, 141, 167
Groningse grofsmederij E.J. Smit & Zn,
105
Groot, de , Stavoren, 60, 81
Groot, Meindert de, 16, N4

H

Haagsma, G. J. , Woudsend, 165
Haan, den , Gorinchem, 124, N26
Haga, M. , Magazijn van IJzerwaren enz.,
Sneek, 91, 93
Hakvoort, werfhelling, Monnickendam, 4
0, 69
Hartelust, B., IJzerwaren, Staaf- en
Plaatijzer, Steenkolen, Leeuwarden, 140,
180
Haute, Van Vercauteren, Hamme, 115
Heekelaar, Jacob & Zoon, 165
Hoeksema, Fa. Gebr., Stoomververij enz.,
Leeuwarden, 159, N32
Hoen, firma M. , fabriek van staf- en
plaatijzer, Groningen, 85
Hoff, Gerrit, & Co, Lemmer, 143
Holland, Stoomspinnerij en touwslagerij ,
Edam, 113
Hollander, Fa., N20
Hollander, Gebr. , Fabriek van IJzer- en
Koperwerken, Lemmer, 88, 142
Holland-Friesland Lijn, N18
Holstein, P.J. & Zoon, Harlingen, 32, 33
Holtman, scheepswerf, Stadskanaal, 133,
167, N26
Homeijer, fa. W. Jr., Scheepskoperslager
en Lantaarnmaker, Amsterdam, 140
Hoogland, Gebr. Jan en Kees , Volendam,
40
Hoogstraal, Gebr. , borstel- en
kwastfabriek, Amersfoort, 164
Hoogstraal, N34
Hoop, De , korenmolen, N32
Hoos, Jan , Rotterdam, 125

Hoos, Nico , touwslagerij De Eendracht, 124
 Hoos, Touwslagerij *De Eendracht* van Nico, Rotterdam, 118
 Horst, G.J. ter , Sneek, 33
 Hotel De Wildeman, 58
 Houwink, glashandel , Sneek, 167
 Houwink, M.J. , glasfabriek, Sneek, 135, 141, 170, 180
 Höweler & Co., ijzerwaren, Amsterdam, 85, 86, 91, 93, 99
 Huisman, Fa. Wed. J. K. Gzn, snipperfabriek, Zwartsluis, 66, 182, N14
 Hulsinga, Gebr., handelaar, N7

J

Jager, Joh. de , 66
 Jager, Joh. de, vishandelaar en -roker, 74
 Jakobs, N.I., Zwartsluis, 133
 Jalink, zeilmaker, cocoskurzakken, Zwartsluis, 126, 135
 Jans, Hubert, & Co, Harlingen, 32
 Jansen, Hendk., touw en teer, Groningen, N25
 Jong, Gebr. H. en J. de , St. Nicolaasga, 114
 Jong, Wed. R.J. de, scheepswerf, Ruischerbrug, 182
 Juffer, Werf De, Wed. Gt. Gras, & Zoon, 33, 72

K

Kater, Dirk, scheepsbouwer, Monnickendam, 38
 Keestra-Koopmans, Boukje, zaagmolen, Oosterzee, 182
 Keverling, ijzerhandelaar, Joure, 92
 Kok, Hendrik, smid, 90
 Koning, slager, 120
 Koning, Vetsmelterij, & Koopmans, N2

Koninklijke Grofsmederij, Leiden, 91, 103, 105
 Koopman, Wed. U., kruidenierswaren, Echtenerbrug, 182
 Korthals, van , kurkenfabriek, Dordrecht, 134
 Kragt, J. & Co., Cocoskurk- en Rottingzakkenfabriek, Zwartsluis, 135
 Krefelder Farbenfabrik Ludwig & Max Leven, 161
 Kuperus, A., Sneek, 76, 156, 158, 161
 Kwint, ijzerwaren, Groningen, 91

L

Langius' smederij, Joure, 90, N19
 Lankhorst, 112, 147, 127, 155, N22, N24, N31
 Lankhorst, Gebr., melkvervoerders, Heeg, 41, 43
 Le Ripolin, N33
 Lee, Touwslagerij Van der bv, Oudewater, 114, N25, N26
 Lee, van der, Amsterdam, 124
 Lekkerkerker touwslagerij *De Zee- en Riviervaart*, N22
 Lijnbaan De Haringbuis, Kampen, 115
 Lodder, Gebr. , stoomsmederij, Ridderkerk, 96
 Loon, Van & Zoon, in Houtwaren, Harlingen, 32
 Loos & Zoon, Houthandel, Stoomzagerij & Schaverij te Blokzijl, 29

M

Mels, firma W. H. van , Eerste Ned. Vlaggenfabriek, Rotterdam, 150
 Mennens, fa. & Co., Groningen, 127, N25
 Mulder, Scheepsbouw Stadskanaal, N25

N

Nauta, A.W., smid, 88, 100, 156, 158

Nauta, smid, Heeg, 85
Neut, Van der , mastmakerij, Lemmer, 23,
38, 66 74
Nieuwenhuis, A., in
scheepsbenodigdheden, Harlingen, 107
Nooitgedacht, IJlst, 101
Noorderveer, Amsterdam, 44

O

Onderwijsfonds van de Binnenvaart te
Amsterdam, 97
Oost, Werf van Joh. , Harderwijk, 51
Oppedijk, Wed. W.J. Houthandel, IJlst,
33, 182

P

Pais, Abr. , Harlingen, 60
Peck & Co., Amsterdam, 89
Pen, J. , Machinale nettenhandel en
visscherijbenodigdheden, 120
Plant, H.J., houthandelaar, N7
Pont, William , 33
Poole, firma J. en A. Le, Leiden, 150
Provinciaal Stoomgemaal, Tacoziyl, 158
Putten, Corn. van , smid, 89, N23
Putten, J. van , smid, 88

R

Randwijk, H. van, ijzerwaren, Dordrecht,
91, N19
Rasker, in scheepsvictualiën, Groningen,
106
Reesink, ijzerwaren, Zutphen, 92, 93
Rekker, smid, Rijperkerk, 87, 180
Ribbens en De Voogd, touwhandelaren,
180
Ribbens, L.C. , zeilmaker, Bergen op
Zoom,, 108, 121, 122, 142, 177
Riet, Van , touwslager, Moordrecht, 114
Ripolin, 158, 161
Robert, L. & Zn., Utrecht, 32
Rook, Poppe de , 66
Rotterdamsche Lloyd, rederij, 61
Rouwer, Wed. K., scheepswerf, Zaandam,
182
Russische Houthandel, De, Arnhem, 31, 33

S

Schirm, Douwe, kledingmagazijn, 71, 88
Schirm, van , kledingmagazijn, 147
Scholing, Amsterdam, 44
Schoot, Hendrik Siebe van, woning-
stoffeerdersbedrijf en matrassenmakerij,
Lemmer 151, N30
Schotanus, Nanning Sjoerds ,
scheepsbevrachter, Harlingen, 128
Schotsman's Bazar, 58
Schouten, Fa. H., IJzeren en Houten
Scheepsbouw, Muiden, 55, 181
Schreuder, Pit , Rotterdam, 98
Schrijfsma, Gebr. , Lemmer, 44
Schuil, fa. F., 15
Seijmonsbergen, S., scheepsbouwer,
Amsterdam-Noord, N31
Sikkens Briljant, 158
Sleeswijk, [v/h] Wed.C., houtzagerij,
Lemmer, 182
Slump, Gebr. J. en P. , 116
Smeding, F., Enkhuizen, 136, 137
Smit, E.J., fabrikant van machines,
Hoogezand, 91, N36
Smit, Fop & Co., 128
Spijkervet, slagerij , Steenwijk, 158, N32
Spit & De Vletter, touwslager, Gouda, 114
Steensma, Jan, aannemer, 90, 93
Stokvis, R.S. & Zonen,
ijzerhandelaren Rotterdam/Groningen, 92,
93, 180
Stoomgemaal Tacoziyl, 147
Stoomgrofsmederij H.E. Bodewes,
Hoogezand-Foxhol, 79
Stoomhoutzager Nanninga, Groningen, 95
Stoomsmederijen H. Bodewes en E.J. Smit
& Zn., Hoogezand, 103
Stoomspinnerij Holland, Edam, N31
Stoomverffabriek Den Helder, 161
Stoomverffabriek Haarlem, 161
Stouwe, Van der, N27
Stouwe, J. van der, Groothandel in hooi,
handel en fabriek in matten, Zwartsluis,
135
Stroobos, Gebr., Barkmeyer, 41

T

Ten Oever, Koning & Co., ijzergieterij, 96
 Texaco, 64
 Thiel, van, ijzerwaren, Helmond, 91
 Tielemans' Motordienst, Amsterdam, 44
 Tinga, I.J., stoomlintzagerij, Groningen, 72
 Tjallema Verf, Sneek, 159
 Trip, F.H.P. & Co., ijzerwaren, Amsterdam, 91, 92, 106, 127, N22

U

Usifeth, 158

V

Veen, F. ten, tonensmid, 88
 Veluvine, Harderwijk, 161
 Verbeek, Gebr. Abe en Wiebe, schilders, Lemmer, 61, 163
 Verenigde Touwfabrieken, NV, 124, N25
 Vermeire, Vlaams touwslager, Hamme, 115, 179
 Vermeulen, N.V., & Co., Waddinxveen, 133
 Vertongen-Goens, Dendermonde, 115
 Vertongen-Goens, N.V., Platte & Ronde Reepen in Hennep, Aloës, Yzer- & Koperdraad, Fabriek van Reepen, Touwwerk & Bindgaren, 116
 Vertongen-Goens, touwslager, Termonde, 127, 128, 179
 Victoria, 158
 Visser, aannemer, 89
 Visser, Firma W.A. & Zn., palinghandelaar en rederij, Heeg, 115, 152, N23
 Visser, Theunis H. , aannemer, 57
 Vliet, van der, ijzerwaren, Amsterdam, 91
 Volkers, Johs. & Zn., ijzerwaren (Metalen Wereld), Sneek, 91, 92
 Voogd, J.C. de, touwslager, Dordrecht, 118, 123
 Voogd, W.J. de , Dordrecht, 120

Vries, de Lentsch jr.,scheepswerf, Amsterdam-Nieuwendam, 41, 49, 80
 Vries, fa. Gebr. de, Leeuwarden, 60
 Vries, Gebr. de , 26, 81
 Vries, M.F. de , zeilmaker en taanderij, Lemmer, 40, 58, 87, 114, 125, 146, 151, 155
 Vries, S.O. de , IJlst, 83, 100
 Vries, Schiffshandlung J.S. de , Mast u. Blochmacher, 10

W

Wal, Fa. Gebr. van der & De Jong, timmerlieden en aannemers, Lemmer, 20, N4
 Wal, Van der in Kampen, 94, 167, 169
 Waterschap 7 Grietenijen en Stad Sloten, 58
 Waterschap De Lemstersluis, 161
 Wed. C. Sleeswijk, stoomzagerij, lijnbaan, 30, 57, 100, 113
 Welgelegen, Harlingen, 48
 Werf Concordia, Amsterdam, 153
 Werf, S. v/d, 16
 Werff, A.F. v/d , scheepsbouwer, Leeuwarden, 43, 48
 Werff, A.P. van der, scheepswerf, Drachten/Terwispel, 97
 Werff, A.T. v/d, scheepsbouw, Stavoren, 76
 Werff, G.J. van der , scheepbouwmeester, Hoogezand, 38
 Werff, notaris Van der , 171
 Werle & Zn., ijzerindustrie, 92
 Werners Zwemvesten- en Reddingsboeienfabriek, 's-Gravenhage, 133, 143
 Wetering, W.S van de & Co, handelaar, N7
 Wicherson & Zn., houthandelaar, Steenwijk, 65
 Wiersma, Gerrit en Zn, pompmaker, Joure, 83

Wijn, De, Texel, 48
Wijtzes, Gebr. , Mast-, Blok- en
Pompmakerij en Scheepssmederij, 50
Willemsz, Morel & Van Dortsen, Pakhuis
Keulen, Amsterdam, 33, 58, 72
Witt, De , Fabriek van Chemische
Preparaten en Verfwaren, Groningsen,
162, 170
Wolff, Joh. v.d. , smid, 88, 90
Wortelboer & Co., En Gros
Petroleumlampen, Galanteriën,
Nikkelwaren en
Luchttrekpetroleumgaskooktoestellen,
Groningen, 141, 167, 169
Wortelboer, zeilmaker en winke-
lier, Alkmaar, 81, N15
Woude, fa. R.D. van der, beddenfabriek,
170
Wouters, D.T. , pompmaker Bolsward, 83

IJ

Ijpmā, IJ. S. , Loonhoutzagerij, Woudsend,
33
IJsvereniging Lemmer, 118

Z

Zandleven, T., Plamuurfabriek enz., N32
Zeilmaker & Co., 113, 123, N24, N31
Zeilmakers, handelsreiziger, N25
Zock, Dordrecht, 141
Zock, Ph. , Fabrikant van
scheepsseinlantaarns en
machinekamerlantaarns, Dordrecht, 140
Zwanenburg & Co, A. , handelaar,
Amsterdam, 95, 127, 180
Zwanenburg C., houthandelaar,
Amsterdam, 72, 80, 86, 95, 127
Zwanenburg, Wed. C., houthandel, Sneek,
182
Zwolsman, Workum, 41

Index Blokken

B

bek, 78, 80, 85
blok maken, 71
blokbeslag, 85, 88
blokbus, 80, 85, 86
blokken, 71
boktakel, N9
buitenbeslag, 85
bus, 78

D

dirk(s)blok, 73, 79
drieschijfsblok, 71
dubbel blok, 75

E

eenschijfsblok, 81

F

fokkeblok, 73
fokkeval, 79

H

haak, 78
hak, 76
hakblok, 74
hakkeblok, 73
halstalieblok, 73
hondsvot, 75, 78

J

jagersvalblok, 79
jufferblok, 77

K

katrol, 71

katteval, 76
kattevalsblok, 79
kluifvokvalsblok, 79
knikstagblok, 79
kraanlijn, 76
kraanlijnblok, 79
kruisblok, N15

L

Lankerdaidsblok, 104

N

nagel, 80
nokkevalsblok, 79
nokval, 76

P

piekevalsblok, 79
prijzen en omzet, 80

S

schapekop, 73
schijfloos, 77
schijven, 79
schootblok, 73
schulp, 76
schulpblok, 73
slagersblok, 64
snarsrol, 78
spaakhijswiel, N15
staart, 74
staartblok, 74
stagblok, 73
stagkluifokleider, 79
steekbout, 73
stort, 85
stropblok, 74
stropfiolblok, N16

T

takelblok, 71
topreepblok, 79
touwspoorschijf, N16
tweeschijfsblok, 71, 75
tweeschijfshakblok, 81

V

vioolblok, 73, 75, N16
vokkeschoot, 76

W

wang, 71

IJ

ijzeren blok, 79

Z

zeilsval, 76
zeilsvalblok, 79

Index Gereedschap

A

Amerikaanse bijl, 94
avegaar, 94

B

bankschroef, 85
beitel, 95, N13
bikhamer, 93
bokkenpootje, 160
Boomschaaf, 19
boor, 71

C

circel zagen, 19

D

draaibank, 94
draaiguts, 93

G

gasmotor, 19
guts, 71, 93

H

hamer, 93
hamersteel, 93
handbijl, 93
handhamer, 93
hooschop, 95

J

jachtschraper, 160

K

kattestaart, 94

klinkhamer, 93
koudbeitel, 93
kraan, 38
kuikenboor, 94

L

laadboom, 38
laschapparaat, 19
lijmtang, N10
lintzaag, 19

M

machinaal boren, 19
machinaal drijfwerk, 19
moker, 93

N

naald, 94

P

peerkous, 95
plamuurmes, 160
pompboor, 94
presenninghamer, 93
puntschop, 95

R

roeststeker, 160

S

schrabber, 160
schraper, 160
schraper, 160
schrobbertje, 160
schulpenboor, 83

schuurpapier, 38
slangeboor, 94
slijpsteen, 19
slohouwer, 90
spanzaag, 71, 92, 93
spijkerboor, 94
splitsijzer, 125
spondboor, 94
spouwboor, 94
stalschop, 57
steekguts, 94

T

takel, N9
trekzaag, 93

V

vijl, 94, N33
vlakbank, 19
voorhamer, 93
voorhamersteel, 93

W

waterschop, 80, N17

Z

zaagzet machine, 19
zeilnaald, 94, 124, 125

Index Hout

A

Amerikaans grenen, 31, 37, 40
Amerikaans vuren, 40
azijnhout, 58

B

balken, 35
barnsteen, 66
behakken, 30, 47
beuken, 65
bezagen, 30
boerewei, 33
bulltree, 33, N47

E

eiken, 65, 155
ellen, 30, 31
essen, 50, 60, 61, 71, 72, 143

F

fijnspar, 32, N7

G

greneboom, 31
grenen, 31, 64, 83

H

hars, 31
hickory, 61

I

iepen, 35, 50, 64, 83

J

Jamaicaanse hardhout, 158

K

kolder, 30
kophout, 65

L

lark, 47

M

Maine balken, 31

N

noest, 31

O

Oregon pitchpine, 31

P

paardenvleeshout, 33
palmhout, 72
pijnboom, 31
pine. Zie grenen
pitch pine, 31, 69
pokhout, 72, 158, 167, N15

R

Rigas grenen, 32
Rijnsch grenen, 32
rondhout, 64, 67, 156, 174
ruig hout, 31
ruw hout, 34

S

spier, 30, 31, 38

V

vuren, 31, 32, 64

Index Personen

A

Ages, Petrus, 6
Ages, Rinsje Tjeerds, 6
Ages, Tjeerd Hendriks, 6
Anken, Karolina van, 9, 146

B

Baaima, R, 11
Baan, O.J. van der, Drachten, 64
Bakker, Auke, 88
Bakker, Toon, schipper, 68
Beer, De, 171
Beersma, P., 22
Beijer, E., Meppel, 153
Bels, 146
Berg, H.v.d., scheepssmid, 90
Berg, van den, smid, 109
Bijl, Sybolt van de, ambachtsman, 94
Bijlsma, Fokje, 22
Bijlsma, Jentje, 22
Bijlsma, Taeke, 20, 71, 90
Bijma, Hendrik, N10
Bijma, Jan, 48
Blauw, Gerrit de, 53, 57
Blauw, Jan de, (sr.), 51, 78, 128, N16
Boelsma, W., schipper, Lemmer, 115
Boer, E. de, 171
Boer, Jan de, zeilmaker, Sneek, 61
Boersma, Hylke, 14, 19, 26, 172
Boonstra, schipper, Medemblik, 107
Boot, Grada, 9
Boot, Hermanus M., 9
Bootsma, Fimme, 48, 51, 68
Bootsma, Gauke Gerbens, 38, 43
Bootsma, Poppe, 39, N8
Bos, Jan, machinist stoomgemaal Tacoziyl, 147, 152, 158
Bosma, A.M., elektricien, 62
Bosma, Cees, 20
Bosma, knecht, 173
Bouwman, Haije, kapitein, 141
Brug, Gurbe van, 14, 20, 22, 26, 174

Brug, Herre van, 22
Bruin, De, 171
Buisman, 115
Buisman, schipper, 97, N20

C

Coehoorn, Rienk, 134

D

De Bels, N30
De Rook, vishandelaar, 158
Deen, kapitein, Amsterdam, 41, 86
Deen, Keimpe, Groningen, N18
Dijkstra, Jan, motorbeurtschipper, Drachten, 93, N26
Dijkstra, weduwe, 171, 172, 182
Doornspleet, (kapitein), 57
Duiker, G., sleepbootkapitein, 119

E

Eikelboom, Grietje, 15
Eppinga, weduwe, 182

F

Feenstra, Joh., 't Heidenschap, 146
Feithenhof, 58
Fernhout, Jan Hzn., 15
Fleer, Andries, 39
Folkert Abes Verbeek, meesterschilder, 163
Fortuin, [R.] A., 182
Fortuin, Jantje, 6
Frederike, 171

G

Gaast, W. v.d., 11
Gerbrigje, 172

Gerssen, Aafje, 144
Gils, Van, N16
Gilst, Adriaan, Cornelis, van , Pz.,
mosselschipper, Bruiniss, 78
Gort, Jan, schipper, Hoogeveense, 76
Grijpsma, Johannes , kapitein, 119, 133,
141, N28
Grijpsma, Willem, 49, 57
Groenhof, schipper, 136
Groot, Meindert de, 16

H

Haagsma, Hendrik, 20
Haan, J.C. den, touwslager, Culemborg,
128
Hanna, 173
Hartsuiker, kapitein, 64
Hillebrand Visser, aannemer, 11, 62
Hof, J., schipper, Gaastmeer, 136
Hoff, Gerrit, beurtschipper, 101, N29
Hollander, Gebr., 143
Hollander, Regnerus, N20
Hornstra, Stoffel, timmerman, 167
Hottinga, S., 20
Hukema, J., 96

J

Jaalsma, Jelle, 20
Jansje, 172
Jong, Andries de (Pippie), 73, N16
Jong, D. de, 171
Jong, Jelle de, architect, Lemmer, 251, N1
Jong, R. de, 141
Jongeling, 40
Jonker, D., kapitein, 118, 133, 161, N26

K

Kallenbach, Burg., 68
Kingma, Harrit, vrachtrijder, 57, 59
Kingma, Jilling, 68, 134
Kok, Hendrik, 20
Kok, Hindrik, 26
Koksma, (boer), 57
Kolk, Jelle, 41
Koning, weduwe, 172
Kooi, H., 20, 89

Koornstra, Hidde, visser, 134, 143, 167
Koornstra, Jelle, 51
Kramer, Klaas, Urk, 50
Kuperus, A., schipper, 153, N31

L

Landinga, W. sr, kapitein, 130
Landmeter, schipper, Gorredijk, 63
Leijenaar W., Drachten, 52
Linde, J. van de, Makkum, 40
Looijenga, Meine, N3

M

Meer, Douwe van der, Eesterga, 78
Meer, G. van der, schipper, Heeg, 152
Meer, mej. H.v.d., 182
Meer, Reinder van der, 172
Meerding, Obbe, 65
Mol, havenmeester Volendam, 40
Mol, weduwe, 182
Moorslag, Elisa, 182
Mulder, Gaastmeer, 40
Mulder, Jan, 54, 60, 89
Muurling, Klaas, 158

N

Neut, Van der, 23

O

Oldebroek, weduwe, 182
Ommen-de Vries, Rinsje van, 27
Ottes, Jan Siebolts, 6
Ottes, Siebolt, 6
Oude Bellouw, 146, N30

P

Pasveer, Franke, 35, 54, 134
Pen, Jurjen (Jan), 147
Peppingh, kapitein, Nieuw-Buinen, 135,
N27
Poepjes, Arend, 57
Poepjes, Lykle Hans, visser, 158, N16
Poepjes, Obbe, 146
Poepjes, Pieter Hans, 53

Postma, Joh., 170
 Pronk, E., schipper, 137
 Putten, J. van, dorpsmid, N2

R

Raadsveld, Marten (Lytse), 51, 74
 Raadt, De, Zuster, 172
 Raadveld, M., N11
 Rien, Lemmer, 38
 Rienksma, kapitein, 64
 Rijpkema, Jelle, 14
 Roeles, Berend, schipper, Steenwijk, 90
 Rook, de, vishandelaar, N8
 Roos, Douwe de, 20, 23
 Rottiné, A., 20
 Rubert, Fetje, 38
 Ruiter, J. de, schipper, Oudehaske, 158

S

Schaafsma, S., kapitein, 130, N24, N26
 Scheffer, Andries, 134, N27
 Scheffer, Wiebren, 145, N29
 Schilstra, G. II., mast- blok- en
 pompmaker, Terherne, 64
 Schirm-de Rook, Judith, N8
 Schuil, Fetze, 15, N4
 Schuil-Harlingen, N4
 Schuitema, schipper, 65
 Schurer, Fedde, 25, 251
 Schurer, Fedde, 62, N1
 Seijmonsbergen, Wed. van, 153
 Siebenga, schipper, 72
 Sijbolt Ottes de Vries, 185
 Slageren, H.M. van, 11
 Slooten, weduwe Joh. van, 182
 Smeding, Willem, 20, 89, 137
 Smink, weduwe, 172
 Smit, P., kapitein, 94, 167
 Steensma, Jan, aannemer, 167
 Steensma, Lute, 95
 Steigenga, Popke, schipper, Sneek, 40, 145
 Sytzema, Jan, Langelille, 167

T

Talma, Age, N2
 Terpstra, weduwe, 182
 Thijsse, Douwe, visser, 146
 Thijsse, Jacob, 39, 115, 146
 Tingen, Henk, 152
 Tjalma, Age, 8
 Toering, Willem R., 80
 Touwen, schipper, 65
 Tromp, E., schipper, 136

V

Veen, E.v.d., schipper, Lemmer, 83
 Veen, Van der, kapitein, 136, N26
 Veen, van der, N29
 Veen, Auke v.d., aardappelhandelaar, 144
 Veenstra, Anne, schipper, 88
 Veldman, N4
 Venema, veldwachter, 20, 58
 Verhoef, schipper, Echten, 155, N32
 Veuger, Albert, Hoogeveen, N10
 Veuger, Hoogeveen, 44
 Visser, Andr., 20
 Visser, Gebr. Steven en Johan, 170
 Visser, J., 20
 Visser, Jan R., 41
 Visser, Joh. H., 68
 Visser, Johannes (van Antje), 58
 Visser, R. A., 39
 Visser, Theunis, aannemer, 61
 Visser, Theunis, schipper, N21
 Vlig, kapitein, 57
 Vlig, Marten, 41
 Vogelzang, Joh., kapitein, 119
 Vogelzang, Joh., kapitein, 59, 119, 170,
 N26
 Vries, Dirkje de, 9
 Vries, Frens de, 20, 23, 26, 83, 93
 Vries, Gerbrigje de, 8
 Vries, Hantjen de, 9
 Vries, Jan de, 8
 Vries, Jan de, Underhill, USA, 251, N1

Vries, Jan Sijbolts de, 6, 9, 12, 20
Vries, Jansje de, 8
Vries, Jentje de, 9, 172
Vries, M.F. de, zeilmaker, 63, 65, 66, 170
Vries, Sijbold de, Lemmer/Amsterdam, 20,
N36
Vries, Trijn(tje) de, Lemmer/Apeldoorn,,
9, 172, N35
Vries, W. de, schipper, 167
Vries, Wiebe de, Medemblik, 40, 49

W

Waard de, schipper, 29
Wal, Sietze van der, 20
Waterberg, schipper, 137
Weduwe Fokkema, 182
Weduwe Osinga, 88
Weduwe Schuit, H.K.v.d., 182
Weduwe Tjalma-de Vries, Gerbrigje, 172,
182
Weduwe Visser, 182
Weissenbach, kapitein, N26
Westers, Philip, schipper, Eernewoude,
136
Wierda, Gosse, kolenventer, Lemmer, 141
Wierda, wagenmaker, 57
Wind, Eize, Lemmer, 75, 78
Wortelboer, H.,zeilmaker, Alkmaar, 71, 81
Wouda, Teade, visser, 63
Wouda, Theade, 35, 51

Z

Zaal, Lolkje, werkster, 172
Zee, Eeltjesbaes van der, Joure, 53
Zijlstra, Hinte, 129
Zijlstra, Huite, 20, 26, 124
Zijlstra, Hylke, 23
Zijlstra, Hylke, tuiger, 167

Index Schepen

A

Albatros (LE 15), 167
Amstel, 35
Anna Jacoba, sleepboot, 170
Anna Maria, 88
Anna Mende, stoomboot, 122

B

Bedum, motorsleper, 182

D

Damkerken, jacht , 87
Damkerken, jacht, 40
Dankbaarheid, bolschip, 97
De Hoop (LE 12), 58, 68
De jonge Andries (LE 64), 39, 48
De Morgenster (LE 104), 57
Drie Gebroeders (LE 10), 51, 74
Drie Gebroeders (LE 38), 38, N8

E

Eendracht, botter, 50
Elisabeth, vrachtschip, 72

F

Flevo IV, 69
Frieda, tjalk, 49
Friso, sleepboot, 130

H

Harmonie, 115
Hilda, reddingsboot, 41

J

Jacob Thijsseling (LE 1), 115
Jan Nieveen, 141

Jonge Hans (LE 39), 53
Jonge Jan (LE 17), 41
Jonge Philippus (LE43), 54, 60
Jonge Wietske (LE 53), 39
Jouke (LE 67), 48

L

LE 2 (Theade Wouda), 35, 63, 51,116
LE 1 (Jacob Thijsseling), 115
LE 6 Vier Gebroeders, 88
LE 7, Geep 7, 158
LE 8 (Weltevreden), 51, 78, 128, N16
LE 9 Margaretha, 134
LE 1, schouw, 146
LE 10, (Drie Gebroeders), ijzeren aak, , 51, 74
LE 10, Drie Gebroeders, N16
LE 104 (De Morgenster), 57
LE 114, naamloos, 41
LE 12 (De Hoop), 58, 68
LE 12 (De Hoop), 58, 68
LE 15 (Albatros), 167
LE 17 (Jonge Jan), 41
LE 18, Dorp Lemmer, 115
LE 19, De Zuiderzee, (R.R. Hoekstra sr.), 115
LE 20, De Jongejan, 134
LE 27, 143
LE 38 (Drie Gebroeders), 38, N8
LE 39 (Jonge Hans), 53
LE 41 Jonge Steven, 89
LE 43 (Jonge Philippus), 54, 60
LE 44 (Zuiderzee), N29
LE 44, Zuiderzee, 134
LE 50 Zes Gebroeders, 134
LE 53 (Jonge Wietske), 39
LE 61 (Fimme Bootsma), 51
LE 62 botter, Soli Deo Gloria, 80
LE 64 (De jonge Andries), 39, 48

LE 65, 170
LE 67 (Jouke), 48
LE 67 (Noordster), 53, 57
LE 72 (Saûn Sisters), 51
LE 80, botter , 48
LE 80, botter, 48
LE 42, Goede Verwachting, 73
LE 91, 145
Lemmer II, 64
Lemsteraak BRU 24, 78

N

Noordkaap, schoener, 41, 86
Noordster (LE 67), 53, 57

O

Onderneming, schipper F.Muthart, 133,
172
Orion, N8

R

Rival, 93

S

s/s Amsterdam (Groningen-Lemmer v.v.),
118
s/s Amsterdam, 119, 133, 161
s/s Energie van Feenstra uit Groningen, 43
s/s Groningen IV, 141
s/s Jan Nieveen, 119
s/s Lemmer, 141
s/s Telegraaf, N26
Saûn Sisters (LE 72), 51
Soli Deo Gloria, botter, LE 62, 80
Stad Meppel, schroefstoomboot, 153, N31
Steenwijk I, motorboot, N18
Steenwijk II, motorboot, N18

T

Telegraaf, stoomscheepje, 136
Twee Gebroeders, 39, N8
Twee Gezusters, 167
TX N88, blazer, N16

U

Urker botter UK 52, 68

V

Veehandel V, 57
Veehandel VI, sleepboot, 94, 167
Visscherij, 115
Weltevreden (LE 8), 51, 78, N16
Westerdijk, zeilschip, 76

IJ

Ijsbreker Daniël, 100

Z

Zierikzee, 76
Zuiderzee (LE 44), N27, N29

Index Touw

A

alapat(h), 117
aloë toud, 118
ankertouw, 107

B

bindgaren, 111, 116
bindseldraad, 125
breeuwen, 116
breeuwwerk, 124

C

cocos leguaan, N25
cocos zie kokos

D

dieplood, 111
drooglijn, 122

E

Engels garen, 119
Engels zeilgaren, 125

F

functies, 111

G

gaffellijn, 115
geteerde trossen, N22

H

heireep, 111
hennep, 114, 116, 120, 121, 124, 132, 135,
N23
hennep, geteerd, 128

hennep, Vlaamse, 116
henneplijn, 115
hennepmarkt, 120
hennepsteelt, 113, 115
hennepstouw, 116, 121, 131, 175
hercules, 128
herculesdraad, 128, 130, 132
Hercules-landvasten, N26
hijdsdraad, 111
hijstouw, 118, N8
hoornstouw, 129
huizing, N25

I

insplitsen, 130

J

jaaglijn, 111, 114

K

katoen, N25
klimstouw, 111
kluwen, 124, 125
knoop, 126
kokos (cocos), 117, 118, 119, 131
kokostouw, 135, 129
koloniale vezels, 121, 175
koordlijn, N25
koptouw, 114
kous, 98
kraanlijnl, 114
kurkzaktouw, 119

L

landvast, 111
leitstokstouw, N12
lijk, 124, N10
lijkentouw, 115

lijnbaan, 117
lijnwaad, 116
lijnwaadkoord, N23
loglijn, 115
lopend want, 122
Lopertouw, 114
los end, 129
lussen, 129

M

malakka, 117
manilla stiklijn, 125
manilla, 111, 117, 118, 121, 128, 131, N25
manillacey, 117
manillatouw, 48
manillatrossen, 122
marllijn, N25

O

onderhoud, 157
oud touw, 135

P

patenttouw, 112
plating, 126
pomphennep, 116
puts met touw, 166
putstouw, N34
rakband, N10
reddingslijn, 118
reep, 114, 116
rekker, 119
Russisch hennep, 116, 128

S

schiemansgaren, 124, 125
schoot, 111, 114
seizing, N25
sim, 119, 120
simmen, 122
sisal, 111, 117, 119, 120, 121, 128, 131, N30
sisaldraad, 125
sleeptros, 111, 118, 129
splitsen, 21, 129

staaldraadtouw, 104, 111
steek, 126
stoottros, 21
stootzaktouw, 119
streng, 124
strop, 111

T

takelgaren, 124
teer, 124, 155
teren, 118
touw, rol, N24
touwhandelaren, 124
touwladder, 111
touwslagers in Vlaanderen, 115
touwslagers, 124
touwsplits, 129
touwspoorschijf, 79
touwstrop, N16, N30
touwwinkel,
touwwinkel, 12, 131, 132, 176
treklijn, 114
tropisch touw, 118
tropische vezel, 117, 121
tros, 115

U

uitpluizen, 122

V

val, 114
verslagtouw, 122
Vlaams oog, 130
vlaggenlijn, 118
vlas, 116
vlastouw, N23

W

want, staand en lopend, 114

Z

zeilgaren, 124, 125
zwaaitros, 129

Noten

Inleiding

¹ **Archief Wed. S.J. de Vries**, rekeningen 1902, Jans, nota 30 mei. Stag = lijn die de mast steunt, schalm=schakel in een ketting; sluiting=dichte beugel van ijzer die het want met rondhout of zeil verbindt, Van Kampen (1924), alfabetisch register.

Het privé-archief van de fa. Wed. S.J. de Vries & Zoon wordt verder Archief De Vries genoemd. Een beknopte inventaris staat in Deel II.

² **Schrover (1997)**, 55. Voor weduwe van Nelle geldt hetzelfde als voor weduwe de Vries; het bedrijf werd onder haar naam voortgezet en bestaat nog steeds.

³ **De Regt (1997)**, 22. Pas in 1921 kwam een wijziging van het erfrecht tot stand waardoor echtgenoten (en -s) recht kregen op een aandeel in de erfenis, het zgn. 'kindsdeel'.

⁴ **Schrover (1997)**, 61.

⁵ **De Regt (1997)**, 21. Siebold Jans huwde Rinsje zonder huwelijkse voorwaarden, RAF-Notarieel archief, inv. 97062, Lemmer kmr 97, Schaafsma, akte 182.

⁶ **Janssens (1998)** 259 ev.; **Schmidt (2001)**, 13-14.

⁷ **Schrover (1997)**, 59, citaat ingekort.

⁸ **Schurer (1969)**. Carol de Vries schonk me het Friese origineel, maar ik citeer in dit boek meestal de Nederlandse vertaling, De beslagen spiegel. Fedde Schurer was verre familie van De Vries, getrouwd met een nicht van de moeder van Carol, en één maal klant van de mastmakerij: in 1927.

⁹ Portret Rinsje: fotocollectie Carol de Vries, Amsterdam.

1 De familie

¹ Het huis aan de Langestreek 14 is een eenvoudige woning onder zadeldak met voorschild, waarboven een forse schoorsteen met bord, en waarvoor een dakkapel met bloklijsten. Zowel de kroonlijst als het kalf van de deur heeft een tandlijstje. [...] Al in 1749 diende het pand als woonhuis voor een mastmaker, die zijn werkplaats had in het naastliggende pand Langestreek 15. Tot circa 1900 hadden de panden één eigenaar. Sindsdien is de mast- en blokmakerij gevestigd aan de Polderdijk in Lemmer. In 1902 is het pand verlengd en verbouwd, en is het veel van haar oorspronkelijke interieur kwijt geraakt, aldus architect Jelle de Jong op www.lemsterland.nl; hij houdt nu zelf kantoor op dit adres.

² De jaartallen in de tweede kolom geven de periodes van directoraat aan. Bronnen:

RAF-Handelsreg., inv. 3121, **De Vries (2003)**, 9-18, 30-32, 57-58, 62, en mondelinge mededelingen van Carol de Vries.

³ **RAF-Huwelijksreg.**, Lemsterland 1867, akte no. 37; **Idem-Geboortereg.**, Lemsterland 1843, bl.29; **De Vries (2003)**, 12.

⁴ **De Vries (2003)**, 11.

⁵ Foto: collectie Carol de Vries, Amsterdam.

⁶ E-mail van 10 januari 2003 van Jan (Siebold) de Vries (1933), broer van Carol. Jan de Vries schaatste vier elfstedenkruisjes bij elkaar, in 1956, 1958, 1985 en 1987; in het ijselijke 1963 haalde hij Harlingen, wat hij zelf zijn grootste prestatie vindt. Hij woont nu in Underhill, USA.

⁷ Rinsje van Ommen-De Vries, naar **Van der Horst (1982)**, 21.

⁸Het handelsregister van de Kamer van Koophandel meldt slechts een filiaalhouder, en deze bleef nog tot na de verhuizing naar Amsterdam in dienst. Overigens is het opduiken van een meesterknecht een gebruikelijk element in de geschiedschrijving over het handelend leven van weduwen, of dat nu echt gebeurd is of slechts deel van de overlevering.

⁹Age Tjalma huwde Gerbrigje de Vries op 5 mei 1893 en overleed ca. 26 mei 1919, oud 56 jaar, gehuwd, **RAF-Huwelijksreg.**, Lemsterland 1893, akte no. 7; **Idem-Overlijdensreg.**, 1919, akte no. 44.

¹⁰Later verhuist hij naar Amsterdam waar hij in goud en zilver handelt. Zijn moeder sterft in Utrecht in een armenhuis. Wybren koopt tijdens een bezoek aan Lemmer een stokdweil, **De Vries (2003)**, 13, e-mail 13-11-'03, Carol de Vries, **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 115.

¹¹**De Vries (2003)**, 13. Vertaling: Wandel blij in de levenstuin rond/Mijd de stekels en plant een bloem.

¹²Jan Siebold doet in 1925 zaken met haar en haar zoon, **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 12 nov.

¹³De familiechroniek van Gerbrigje Sijbolts De Vries (1943).

¹⁴Wat voor schip hij bevaart, is onbekend, **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1930, folio 498, 125, 128, 150. **RAF-Huwelijksreg.**, Lemsterland 1897, akte nr. 48 en **Idem-geboortereg.**, Lemsterland 1894, akte 70, 1900, akte 94 en 1902, akte 43; **Idem-overlijdensreg.** Lemsterland 1904, akte nr. 22. Plaats en datum van overlijden van Jansje zijn (nog) niet aangetroffen.

¹⁵Bij zijn geboorte op 11 augustus 1876 heette hij nog Jan de Vries. **RAF-Geboortereg.**, Lemsterland 1876, akte no. 119; **De Vries (2003)**, 30.

¹⁶**De Vries (2003)**, 13-14; geboren op 16 juli 1878, **RAF-Geboortereg.**, Lemsterland 1878, akte no.8.

¹⁷Foto: Jack van Ommen (www.cometosea.atforest.com/albums).

¹⁸**De Vries (2003)**, 14.

¹⁹Deze verrassende levensloop, van beiden, kon met hulp van het rijksarchief in Leeuwarden en de historische kring van Ugchelen worden achterhaald. Meer details in deel 2, in het hoofdstuk over de scheepsbouwers.

²⁰**De Vries (2003)**, 15. **RAF-Geboortereg.**, Lemsterland 1884, akte 174.

²¹Bijvoorbeeld dorpsmid J. van Putten stuurde zijn factuur van jan.1906 aan de moeder, maar die van jan.1907 aan *Den Heer: Jan S. de Vries*, **Archief De Vries**, rekeningen 1905, resp. 1906, Putten. Vetsmelterij Koning & Koopmans stuurt vanaf eind 1906 zijn postwissel aan Jentje de Vries in plaats van aan Mejuffr. Wed. S.J. de Vries, **Idem**, 1906, Koning & Koopmans, 4 aug. e.v., wissel.

²²**Archief De Vries**, kasboek 1913 (dubbel) z.p. voorste blad.

²³In 1913 bijv. ontving J.S. de Vries jr. *tot 1 februari* f 15,- salaris, betaalde J.S. de Vries sr. *Per huur - 1^{ste} kwartaal 19¹³/14* f 187,50 en wed. S.J. de Vries ca. f 45,- per maand huur. **Archief De Vries**, kasboekje 1913, 3 feb., 1 aug., 13 mei. Ook Jan Siebolds zoon Siebold krijgt als 'krullenjongen' in de mastmakerij een klein salaris, **Archief De Vries**, loonboekje 1927.

²⁴**RAF-Notariëel archief**, inv. 97062, kantoor 97 Lemmer, notaris Frans Schaafsma, akte 182 (1871).

2 Het bedrijf

¹Architect Jelle de Jong in www.lemsterland.nl/websites.

²**Archief De Vries**, rekeningen 1903, Visser januari 1904. Dezelfde rekening staat afgebeeld op www.members.home.nl/visser.hh. De weduwe voldoet de rekening op 19 april 1905, dus na zo'n anderhalf jaar.

³**Archief De Vries**, rekeningen 1905/1906, v. Slageren jaarrekening.

⁴**RAF-Kaartencollectie Tresoar**, kaartnr. 1752.

⁵Totaal inkooprekeningen (voor zover bekend): f 17.556,51, **Archief De Vries**, rekeningen 1903 [>...].

⁶**De Vries (2003)**, 5; voor de integrale tekst van de familiechroniek zie Bijlage 1.

⁷**Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926, z.p., (*Touww. f 1734,68*); Siebold de Vries in **Van der Horst (1982)**, 25.

⁸Foto bij Van der Neut: Carol de Vries 2004.

⁹**De Vries (2003)**, 12.

¹⁰**De Vries (2003)**, 12. Het tweede kind, Jan Siebold, wordt op 1 januari 1903 in Lemmer geboren. Dan zijn vader Jan Siebold en moeder Karolina dus al weer terug, en kunnen ze gaan wonen in het in dat jaar gebouwde nieuwe woonhuis aan de Polderdijk, e-mail Carol de Vries 4 juni 2004.

¹¹**Archief De Vries**, correspondentie 1904, de Vries-Heeg.

¹²**Archief Zuiderzeemuseum**, Vroom, vraaggesprek met de heer van Brug.

¹³... welke comparant verklaarde, bij deze aan te stellen tot procuratiehouder den heer Hylke Boersma, boekhouder in gemelde zaak, wonende te Lemmer en deze derhalve te machtigen om voor en namens hem alle handelingen te verrichten die tot het doel van gemelde zaak behoren, en wel speciaal om zaken waarin hij comparant handel drijft, te koopen en te verkoopen en grondstoffen en materialen aan te schaffen op zoodanige voorwaarden als hij raadzaam zal achten, **RAF-Notarieel Archief**, inv. 97122, (kant. 97) notaris G. Elzer, akte 100, 4 juli 1921.

¹⁴*Huur H Boersma en Sigaren HB, 4,-*, **Archief De Vries**, kasboek 1920-1925, 20 nov. 1925 en 5 dec. 1925, *Huur Boersma 1 Nov 1924- 1 Mei 1925 62,50 en Mei '25 - Aug '25, f 31,25*, **Idem** 1925 20 nov en 1926, 8 feb.

¹⁵**RAF-Handelsreg.**, inv. 8659. **Archief De Vries**, loonboekje 1920, april-mei en kasboek 1925-1927, jan-febr., resp. 27 maart 1926; vanaf 13 februari 1926 komt Boersma's salaris niet meer in de boeken voor.

¹⁶**RAF-Handelsreg.**, inv. 8659, jaarletter H.- Huite Zijlstra, personeelslid in de mastmakerij in Lemmer, gaat vanaf januari 1926 af en toe mee naar Amsterdam, **Archief De Vries**, kasboek 1926, 8 jan.: *Reiskosten Huite A'dam f 4.25*, en loonboekje 1926, 27 maart: *A'dam 2.- Volgens het foto-onderschrift ('Wie herkent ons?')* in het **Weekblad Zuid-Friesland** van 21 juni 1989 is ook Meine Looijenga van Lemmer naar Amsterdam overgeplaatst, maar hij ontbreekt in de loonboekjes uit Lemmer.

¹⁷**Van der Horst**, Mast- en blokmakerij wed. S.J. de Vries, 22.

¹⁸*Filiaal A'dam per Telegr. Postk. 150.-*, **Archief De Vries**, kasboek 1920-1925, 30 nov. 1925 etc.

¹⁹Fetze Schuil, geb. 16 aug. 1850 (zoon van Hotze Schuil en Neeltje Brink), huwt op 4 juli 1878 Antje Lycklama, **RAF-geboortereg.**, Harlingen 1850, blad nr. 100, **RAF-huwelijksreg.**, idem akte 59 en **RAF-Overlijdensreg.**, id., akte 2.

²⁰**RAF-Handelsreg.**, inv. 10024. Het bedrijf wordt na een faillissement in 1935 weer opgebouwd en voortgezet. Het debiteurenboek 1921-1929 van de fa. de Vries geeft bij Schuil-Harlingen ook de naam Veldman. Vertegenwoordigt hij Schuil?

²¹**Buursma/Mollema (1993)**, 186.

²²**RAD-Handelsreg.**, (KvK Meppel) inv. 161, doss. 4261. Fernhout

²³Schipper Fernhout koopt een 'Lange oliejas ½ gevoerd' voor f 7. -, **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 90.

²⁴**Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 16 dec. 1925

²⁵**Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 17 dec. 1925.

²⁶**Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 6 jan. 1925.

²⁷'Ons bedrijf Firma M. de GROOT is een familiebedrijf dat in 1904 is opgericht door Meindert de Groot (1879-1970). Het bedrijf werd gestart als zeilmakerij,' www.mdegroot.nl; tevens Weder-verkooper van de ansjovisnetten van B.J. van Gelder, Van Eeghenstraat 25, Amsterdam, Visscherij-Courant, voorjaar 1913. De firma komt niet voor in RAF-Handelsregister .

²⁸**Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio's 525-526.

²⁹Voor f 78. -, **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 1 dec. 1925.

³⁰Foto: Vincent Hart, Amsterdam.

³¹ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 526, **Archief De Vries**, correspondentie 1929, De Groot 25 januari en 9 april; De Vries 1 febr.

3 Het personeel

¹In Amsterdam, na de verhuizing, zal Jan Siebold een stuk of drie man personeel hebben, **Van der Horst (1982)**, 24.

²**Archief Zuiderzeemuseum**, Vroom, vraaggesprek met de heer van Brug.

³Kaft: **Archief De Vries**, loonboekje 1920.

⁴**Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926 z.p. (f. 12233,58).

⁵**Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 9 juli 1926; *Gaskwit motor*: idem, 7 mei 1925 etc.

⁶**Archief De Vries**, inventarisboek 1 jan. 1927 z.p. (f. 4035,19).

⁷**Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 44. In 1926 verandert de firmanaam Gebr. v.d. Wal in Fa. Gebr. van der Wal & de Jong, Lemmer, Timmerlieden en aannemers; de nieuwe partner is Gooitzen de Jong, adres: End, **RAF-Handelsreg.**, inv. 7732.

⁸In de lijst zijn de jongensnamen gecursiveerd en zijn zeer tijdelijke krachten als Hendrik Hoogenterp niet opgenomen, **Archief De Vries**, Kasboek 1913, 3 en 17 feb., loonboekjes 1920, 1926, 1927 en **Archief De Vries** , correspondentie 1950, De Vries aan Van Brug, getypt, in doorslag.

⁹Rinsje de Vries-Van Ommen in **Van der Horst (1982)**, 26.

¹⁰De tuiger verdient in die tijd een gulden meer dan de andere knechten, = Siebold de Vries in **Van der Horst (1982)**, 24. Volgens Henny Kingma (vraaggesprek 6 januari 2005) komt Huite uit Heeg. Hij woont wellicht bij de familie de Vries in, want er is een Zijlstra die aan Rinsje voor een half jaar f 160.- huur betaalt, **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 550 (1924).

¹¹Verkoop aan de Reddingsbrigade, **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 49.

-
- ¹²*Reisgeld HZ 1 week A=dam 45.25*, **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 29 aug. 1926.
- ¹³**De Vries (2003)**, 43.
- ¹⁴**Archief De Vries**, rekeningen 1900, Haagsma, halfjaarrek. jun.-dec., resp. rekeningen 1902, Haagsma 29 maart (kwartaalrek.). Na het eerste kwartaal van 1902 komt Haagsma niet meer in de inkoop voor. Mogelijk treedt hij per 1-4-1902 in dienst.
- ¹⁵**De Vries (2003)**, 16; Fokje Bijlsma, geboren 7 maart 1887, is een dochter van Taeke Bijlsma en Hiltje Schotsman, **RAF-Geboortereg.** Lemsterland, 1887, akte 44.
- ¹⁶**Evert X (1981)**, z.p.
- ¹⁷**RAF-Overlijdensreg.**, Lemsterland 1913, Taeke Bijlsma, overleden 25 februari, oud 54 jaar, gehuwd, akte nr. 19.
- ¹⁸**Archief Zuiderzeemuseum**, Vroom, vraaggesprek met de heer van Brug.
- ¹⁹*Ik moest de slijpsteen draaien en als er tijd over was, druiven maken*, **Archief Zuiderzeemuseum**, Vroom, vraaggesprek met de heer van Brug.
- ²⁰Rinsje van Ommen-de Vries of Siebold de Vries in **Van der Horst (1982)**, 24.
- ²¹Siebold de Vries in **Van der Horst (1982)**, 24.
- ²²**Archief Zuiderzeemuseum**, Vroom, vraaggesprek met de heer van Brug. Ook in **Vroom (1967)**, 6.
- ²³H. van Brug Sneek, e-mail 5 juli 2004. Ook in: **RAF-Huwelijksreg.**, Wymbritseradeel 1922, akte no. 80, resp. 1883, akte no. 72. Herre van Brug was klant van de mastmakerij: **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 124.
- ²⁴**Archief Zuiderzeemuseum**, Vroom, vraaggesprek met de heer van Brug.
- ²⁵**Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 20 mei 1925.
- ²⁶**Archief De Vries**, kasboek 1920-1925, 30 april 1925.
- ²⁷En niet bij de firma Wed. S.J. de Vries, zoals **Dorleijn, Van gaand & staand want 5: Vollenhove en Lemmer**, 222 vermeldt.
- ²⁸De volledige tekst is opgenomen als bijlage 2. **Archief De Vries**, correspondentie 1950, De Vries, getypt, in doorslag.
- ²⁹**Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 20 mei 1925, 13 december 1927.
- ³⁰**Archief**, debiteurenboek 1921-1929, folio 544 (april en juni 1926) en **Idem**, loonboekje 1926, 13 feb. - 27 maart.
- ³¹**Van der Horst (1982)**, 27.
- ³²**Evert X (1981)**, z.p.
- ³³**RAF-Overlijdensreg.**, Lemsterland 1913, 25 feb., Taeke Bijlsma, oud 54 jaar, gehuwd, akte nr. 19.
- ³⁴**Archief De Vries**, kasboek 1913, 17 feb.
- ³⁵Van 1920 zijn de weeklonen van 26 april tot 2 oktober compleet. Van 1926 van 15 februari tot 31 december, **Archief De Vries**, loonboekjes.
- ³⁶Foto: **Archief De Vries**, loonboekje 1920, 21 aug. Van boven naar beneden: H[uite] Zijlstra, D[ouwe] de Roos, G[urbe] van Brug, H. Kooi, C[ees] Bosma, F[rens] de Vries, H[endrik] Haagsma, J. Visser, H. Rottiné, A. Venema, Andr. Visser.
- ³⁷Bij een afgenomen werkweek.
- ³⁸**Van der Horst (1982)**, 24.
- ³⁹**Schurer (1969)**, 46.
-

⁴⁰ **Archief De Vries**, loonboekje 1926, 2 okt. 1926.

⁴¹ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 222, 226, 253 en idem, kasboek 1926 7 okt.

⁴² **Archief De Vries**, loonboekje 1926, 31 dec. en kasboek 1925-1927, 21 juli 1926 (*Kasverschil vacantie 12-20*) en idem, 20 aug 1925 (*Provisie de Roos geldoph*) en 1 juli 1927.

⁴³ *Fr de Vries via Not Elzer 730.30*, **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 27 apr. 1926.

Notaris Elzer te Sneek sluit de lening af, **RAF-Notarieel reg.**, H.J. Elzer, Inv. nr. 6161 6/11/1924-(opheffing) 17/02/1938. *Rente [...] Fr. de Vries 46.80*, **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 1926, 23 aug.

⁴⁴ *Losse arm 1.65*, **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 14 april 1926, *Geest van Zout 0.25*, **Idem**, 17 april. Of is met losse arm een deel van een zitstoel of een stuk gereedschap bedoeld?

⁴⁵ Grafiek op basis van **Archief De Vries**, loonboekje 1920 (20 werknemers) en 'tabel Gemiddelde verdiende daglonen in de nijverheid en de handel en verkeer, uitgesplitst naar bedrijfstak 1913-1939', **Nijhof e.a. (1989)**, 385. (Op basis van CBS-gegevens voor enkele honderdduizenden werknemers).

⁴⁶ Het gemiddeld inkomen per hoofd van de bevolking van Friesland begin 20e eeuw althans ligt t.o.v. de andere provincies op de voorlaatste plaats, **Frieswijk (1998a)**, 254. En: 'er waren regionale verschillen in lonen die opliepen tot 40%', **De Jonge (1968)**, 286.

⁴⁷ Ze zijn allen in vaste dienst en het maakt nogal uit of iemand vaste knecht is, met vakbekwaamheid, of een losse arbeider. Dat is doorgaans zowel in het loon, als in "standing" merkbaar, **Van der Woude (1998)**, 95.

⁴⁸ **Van der Horst (1982)**, 24.

4 De stammen

¹ De naam van de eigenaar is niet bekend. De Lemster vinders zijn R. Vegter, (1 balk), G. van Keimpema (1), Gerrit Dijkman (2x1), Jilling Kingma (1), Steven R. Visser (2), Gauke Bootsma (3), Gebr. Poepjes (2), Jan R. Visser (1), Rinke de Boer (14), Andries Bergsma (2), **Oudheidkamer Lemmer**, map K3p2, kopie.

² Wissel: **Archief De Vries**, rekeningen, 1880 Altius, 14 sept.

³ **Archief De Vries**, rekeningen 1886, Altius 18 nov.

⁴ **Archief De Vries**, rekeningen 1899, Boonen 25 juli; de prijsaanduiding *p* komt niet bij andere handelaren voor.

⁵ **Archief De Vries**, rekeningen 1906, Loos 25 april.

⁶ **Archief De Vries**, rekeningen 1883, Branderhorst, 22 feb. ev.

⁷ *Vlotloon A. Tuinman Harl. f 1,30*, **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 10 juli 1925.

⁸ **Kloes (1892)**, 489.

⁹ **Van Dale (1961)**, 1003.

¹⁰ **Archief De Vries**, rekeningen 1900, Sleeswijk 4 juli (halfjaarrekening).

¹¹ Bron van de grafiek: **Archief De Vries**, rekeningen 1864-1909. (N=totaal aantal stammen; houtsoorten (vuren, grenen) en houtdikteaanduidingen (spieren, juffers) zijn door elkaar gebruikt). Een grafiek met een slag om de arm; mogelijk zijn niet alle houtrekeningen niet bewaard gebleven.

¹² **Archief**, inventarisboek 1 jan. 1927 z.p. (*f. 1.069,68: Kolk; f 4.035,19*).

¹³ In Nederland is ze twijfelachtig wild, ze is veel aangeplant en verwildert op zandverstuivingen, **Pokorný (1973)**, 66.

¹⁴ Citaten en tekening: **Kloes (1892)**, 459-464.

-
- ¹⁵ **Kloes (1892)**, 460.
- ¹⁶ **Kloes (1892)**, 464 voegt er niet al te duidelijk aan toe: Ook schijnt in het Noorden van ons land uit andere plaatsen grenenhout te worden aan gevoerd dan elders.
- ¹⁷ **Archief De Vries**, rekeningen 1901, Russische Houthandel 25 nov.
- ¹⁸ **Kloes (1892)**, 464.
- ¹⁹ **Kloes (1892)**, 465, 489.
- ²⁰ **Archief De Vries**, rekeningen, 1906, Loos 25 april, en inventarisboek 1 jan. 1927 z.p. (*f. 13069,68*).
- ²¹ **Kloes (1892)**, 489.
- ²² In Nederland is de fijnspar oorspronkelijk niet inheems, maar ze wordt veel aangeplant om als kerstboom verkocht te worden, en verwildert spontaan, **Pokorný (1973)**, 62.
- ²³ **Kloes (1892)**, 462-463, citaat gekort.
- ²⁴ **Archief De Vries**, rekeningen 1864, van Loon 3 maart, wissel; 1865, Robert 1 maart, wissel; 1878, van Bruggen 11 april; 1880 Altius, 12 febr.; 1881 Altius 26 okt, etc.; 1882 Bontekoning & Aukes, 19 okt etc.; 1883 Branderhorst, 21 nov., jaarrek.
- ²⁵ Wissel: **Archief De Vries**, rekeningen 1864, van Loon 3 maart.
- ²⁶ **Archief De Vries**, rekeningen 1900, Jans 11 mei en Loon 11 mei, 8 sept; idem 1902 Jans, 30 mei; **idem**, correspondentie 1901, Van Loon 18 aug. Onderstreping van Van Loon. Zijn *alsboven* vervangt een handtekening en verwijst naar zijn naam in het briefhoofd.
- ²⁷ Afbeelding: **Archief De Vries**, rekeningen 1886 Holstein, 14 sept.
- ²⁸ **Archief De Vries**, rekeningen 1895, Willemsz. 24 sept. De firma aan de Oudezijdsdolk was de opvolger van Rijfsnijder.
- ²⁹ **Archief De Vries**, rekeningen 1900, Gras, 2 mei.
- ³⁰ **Kloes (1892)**, 480. De "bulltree" geniet enige bekendheid als logo van Bull Computers.
- ³¹ Vanaf 1909 doet de wereldhaven Rotterdam zich gelden. De handelaren *W.S. van de Wetering & Co* en *Gebr. Hulsinga* leveren dan veel stammen. Ook de Schiedammer houthandelaar H.J. Plant komt een keer in de boeken voor, en wel met vier 'Odessa vuren spieren', **Archief De Vries**, rekeningen 1909, Wetering, resp. 1899, Plant 23 mei. Maar de houthavens van Amsterdam en Zaandam zijn belangrijker dan die aan de Maas en de Dordt.
- ³² **Archief De Vries**, correspondentie 1899, Boonen 24 juli.
- ³³ **Archief De Vries**, rekeningen 1903, ter Horst, Oppedijk.
- ³⁴ Bron van de grafiek: **Archief De Vries**, rekeningen 1899 en 1902. (N=totaal percentage). Ook bij deze grafiek een slag om de arm, omdat mogelijk niet alle houtrekeningen bewaard zijn gebleven.
- ³⁵ Harlinger ondernemers in 1892: 'Zoo moeten wij [...] wijzen op de afbreuk ons door Amsterdam, Zaandam en delfzijl aangedaan, wegens de grootere capaciteit der havens tot het ontvangen van diepgaande schepen,' naar **Van der Woude (1998)**, 68.
- ³⁶ **Archief De Vries**, rekeningen 1902, Altius brief 18 april.
- ³⁷ Grafiek: **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 9 apr-18 dec 1925. N=totaal percentages.
- ³⁸ In feite gaat het om een grote rekening van *f* 1075,03, **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 19 nov. 1925.
- ³⁹ Bij de Jachthaven, vraaggesprek met Henny Kingma, 6 jan. 2005.
-

⁴⁰ *Jouw vader [Siebold de Vries] en mijn vader [vishandelaar de Rook] hadden daar fuikjes in staan en dat was voor mijn vader weer zeer aantrekkelijk, he, want wie had dat nou weer. De kolk is nu drooggelegd, 30 jaar een camping geweest is en nu worden er huizen gebouwd,* Douwe Schirm in vraaggesprek met Judith Schirm-de Rook en Douwe Schirm, 12 februari 2004.

⁴¹ Vraaggesprek met Henny Kingma, 6 jan. 2005.

⁴² Rinsje van Ommen de Vries of Siebold de Vries in **Van der Horst (1982)**, 26, citaat ingekort.

⁴³ **Archief De Vries**, inventarisboek 31 Dec 1924, z.p., (*Transp. f 6267,-*). Pasveer en Wouda: **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio's 187 en 34.

⁴⁴ Gegevens over de voorraad zijn ontleend aan **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Transp. f 6887,-*).

5 De masten

¹ **Archief De Vries**, correspondentie 1880, de Vries.

² **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 89, 81, De *Orion* uit 1906 zal ook wel van Oregon zijn, **Idem**, rekeningen 1906, Loos 25 april

³ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 81,

⁴ **Archief Zuiderzeemuseum**. Vroom, vraaggesprek met de heer van Brug.

⁵ Definitie hommer: **Huitema (1977)**, 299.

⁶ Foto in de mastmakerij van Van der Neut te Lemmer door Carol de Vries, 2004.

⁷ Foto: Oudheidkamer Lemmer. Beschrijving: Carol de Vries, die eraan toevoegt: '30 jaar later slingerde kleinzoon Carol aan het hijstouw van Singel 2 in Amsterdam heen en weer', e-mail 24 jan. 2005.

⁸ Rinsje van Ommen de Vries of Siebold de Vries in: **Van der Horst (1982)**, 26.

⁹ **Archief De Vries**, correspondentie 1906, Kater, brief 17 jan.

¹⁰ Op een onbekend zeilschip, **Archief De Vries**, rekeningen 1906, v/d Werff 21 aug.

¹¹ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 6.

¹² De *Twee Gebroeders* in 1907, de *Drie Gebroeders* in de 20er jaren, **Dorleijn (1996)**, V-336, **Visserijreg. Vlaardingen**: LE 38. Voor de twee schouwen bezit Bootsma, *een wat eenzame, stille man, die spoedig [1932, jh] naar Harderwijk verhuist,* een aak: **Huitema (1982)**, 249.

¹³ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 57.

¹⁴ Zeiltekening door L. Stelwagen in: **Huitema (1977)**, 184. Toelichting: **idem**, 181,

¹⁵ **Archief Zuiderzeemuseum**. Vroom, vraaggesprek met de heer van Brug, Bandopname; de maten in voeten zijn naar meters herleid. **Friesch Dagblad** 8 aug. 1970 *Er zijn nog mastmakers in Friesland*.

¹⁶ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 206, resp. 57.

¹⁷ LE 97: 1913-1917 en LE 38: 1919-1934, **Visserijreg. Vlaardingen, Dorleijn (1996)**, 336.

¹⁸ **Huitema (1977)**, 11,

¹⁹ **Vermeer (1992)**, 3, 120.

²⁰ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 44.

²¹ **Archief Zuiderzeemuseum**. Vroom, vraaggesprek met de heer van Brug, Bandopname. De voeten zijn tot meters herleid. De mast gaat waarschijnlijk per handkar naar de Lemmerboot, Carol de Vries, e-mail 24 januari 2005.

²² **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 474.

²³ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929 en aanvullingen uit **Idem**, kasboek 1925.

²⁴ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 225 (1925) en 93 (1924).

-
- ²⁵**Archief Zuiderzeemuseum.** Vroom, vraaggesprek met de heer van Brug,.
- ²⁶Naam van de tjalk en prijs van de mast onbekend, **Archief Zuiderzeemuseum.** Vroom, vraaggesprek met de heer van Brug.
- ²⁷**Archief Zuiderzeemuseum.** Vroom, vraaggesprek met de heer van Brug.
- ²⁸Maar iedere Friese schipper zal beweren dateen skutsje geen tjalk is, **Loomer (1980)**, 57.
- ²⁹**Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 534 (1925), **Archief**, kasboek 1925-1927, 18 mei, resp. 12 mei en 10 juni 1925.
- ³⁰**Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec 1926 z.p. (*f. 14772,85*).
- ³¹In 1925, **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 514.
- ³²**Visserijreg. Vlaardingen:** LE 17 (1913-1922) en LE 114 (1916-1922).
- ³³**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 65 ; debiteurenboek 1921-1929, folio 182 (1924).
- ³⁴**Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 13 maart 1927.
- ³⁵Tekeningen en toelichting: **Van Kampen (1924)**, 63.
- ³⁶**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 124.
- ³⁷Let.: *spring op de mast*, maar dat moet een schrijffout zijn, **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 6. Definitie van steng: **Huitema (1977)**, 301,
- ³⁸**Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec 1926 z.p. (*f. 4783,19*).
- ³⁹**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 74.
- ⁴⁰Tekening: **Huitema(1977)**, 44.
- ⁴¹Tekening: **Van Kampen (1924)**, 63.
- ⁴²Omschrijvingen onderdelen masttop **Huitema (1977)**, 44-45, **Van Kampen (1924)**, 61-63.
- ⁴³**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 95; **Archief Zuiderzeemuseum.** Vroom, vraaggesprek met de heer van Brug.
- ⁴⁴**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 74.
- ⁴⁵**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 96 en debiteurenboek 1921-1930, folio 27 (1922). LE 97: 1919-1925, in '25 verkocht aan Kl. Hakvoort in Urk (U.K.152), **Visserijreg. Vlaardingen**.
- ⁴⁶Zeilplan: **Archief De Vries**, bouwtekeningen 6, z.j., scheepswerf J. Kok.
- ⁴⁷De heistelling, de andere zwaarpotige hijsinstallatie, komt in hoofdstuk 28 De Aannemers aan de orde.
- ⁴⁸**Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 118 (1924) en **Idem**, verkoopboek 1927, 67.
- ⁴⁹**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 89.
- ⁵⁰Tekening en definitie: **Van Kampen (1924)**, 61 en 62.
- ⁵¹Voor het strijken van de mast gebruikt de schipper een boktakel die uit twee blokken bestaat waardoor meerdere malen een lijn is geschoren. Hij is geplaatst tussen de boegspriet en het voorstag die naar de top van de mast loopt. Door aan het losse part van de takel te trekken hout hij de mast tegen terwijl die gestreken wordt. Maar aan de boktakel heeft de schipper nog niet genoeg. 'Men kan namelijk met behulp hiervan den mast slechts zoolang tegenhouden, tot het voorstag te dicht bij den mast komt. Daarna zou hij vanzelf doorslaan. Dus moet het voorstag van den mast afgehouden worden door middel van twee beweegbare spieren, de *bokkepooten*', **Van Kampen (1924)**, 61-62.
- ⁵²Brief Henny Kingma, jan. 2005.
-

⁵³ **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec 1924, z.p., (*Transp. f 297,12*).

⁵⁴ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 252; J. Veuger, binnenvaart-schipper, 1926-1928, **RAO-Handelsreg.** Zwolle, inv. 0123-03701 of bijv. Albert Veuger, adres Slood te Hoogeveen, beroep: schipper, **GAH-Overlijdensakten**, 1915, akte nr. 173, resp. 1921, akte no. 7. – **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 53 (Noorderveer).

⁵⁵ Foto (na 1945): collectie Carol de Vries, Amsterdam.

6 Gieken, gaffels en boegsprietten

¹ Schema: **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec 1926 z.p. (*f. 13069,68*). Aantal en gemiddelde waarde van de masten in het tuig van het jacht van scheepswerf De Boer zijn geschat.

² **Van Kampen (1924)**, reg. G.

³ **Archief Zuiderzeemuseum**. Vroom, vraaggesprek met de heer [Gurbe] van Brug.

⁴ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 73. LE61, 1911-1924: Fimme Bootsma, **Visserijreg. Vlaardingen**.

⁵ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 40.

⁶ Blauwdruk: **Archief De Vries**, bouwtekeningen, z.j., H. Tingen, jachtarchitect, Amsterdam.

⁷ Anecdote: **Dorleijn (1996)**, V-271-272. Botter LE 80 (z.n.): 1925-?, Jan, Jeen, Hendrik Bijma, **Visserijreg. Vlaardingen**. Aankoop haakstok e.d.: **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 42.

⁸ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, resp. 26, 23, 26 en 41.

⁹ Tekening: **Archief De Vries**, bouwtekeningen 1, verkoopboek 1927, ontwerp J. Kraaijer, Wormerveer, 1958.

¹⁰ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 114.

¹¹ **Van Kampen (1924)**, 65.

¹² **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 65. Zijn het wel ra's? Carol de Vries tekent aan: 'Veel, kort en dun, dus merkwaardig. Het is eerder een maat voor tentpalen,' e-mail 26 jan. 2005.

¹³ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 481.

¹⁴ De definitie is van **Van Kampen (1924)**, reg. G. Een *lijk* is een touwzoom om een zeil.

¹⁵ **Huitema (1977)**, 44. De rakband is een stukje touw dat de rand van het zeil met de mast verbindt.

¹⁶ Bijv. 2 gaffelbussen aan Klaas Romkes te Urk, **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 19.

¹⁷ Foto tweemaster (IJsselmeer 2004): Vincent Hart, Amsterdam.

¹⁸ Rinsje van Ommen de Vries of Siebold de Vries in **Van der Horst (1982)**, 26, cit. ingekort. - Na 1930, wanneer lijm en lijmtang in gebruik zullen komen, wordt de gaffel uit losse onderdelen op elkaar geplakt. Er hoeft dan niet meer gebrand te worden. De productie gaat veel sneller, **Archief Zuiderzeemuseum**. Vroom, vraaggesprek met de heer van Brug.

¹⁹ Gezamenlijke inkoopwaarde van de negen oude gaffels: *f* 12. - en van de ene nieuwe: *f* 5.-, **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924-1929, 31 dec. 1924, z.p. (saldo *f* 721,55).

²⁰ Tekening Dorleijn in **Dorleijn (1996)**, V-223.

²¹ **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1925 z.p. (*f* 1309,95).

²² **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 458.

²³ Uitleg banden: Carol de Vries, e-mail 27 januari 2005.

²⁴ **Archief De Vries**, rekeningen 1906, Wijtzes 19 okt.

²⁵ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 33.

²⁶ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 174 en verkoopboek 1927, 106.

²⁷**Grafiek op basis van Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929 en verkoopboek 1927.

N= totaal aantal in deze periode verkochte gaffels.

²⁸Definities: **Van Kampen (1924)**, reg.: S.

²⁹**Huitema (1982)**, 254 met foto van de LE 10; **Visserijreg. Vlaardingen**, 1923 -1931: LE 10 M. Raadsveld; foto ook in **Post (1993)**, 52. Gezien de data in het visserijregister heeft Raadsveld de aak in 1922 echter al verkocht (aan de Wouda's) en betreft de aankoop in 1922 een andere schuit.

³⁰**Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 51 (jan. 1921).

³¹**Visserijreg. Vlaardingen**, LE 72, 1918-1936: Jelle Koornstra; **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 173 (1926).

³²**Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, 173 en 183, en verkoopboek 1927, 117.

³³**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 120.

³⁴**Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 30maart 1925.

³⁵Tekening: **Archief De Vries**, bouwtekeningen 3. N.N., z.j., ca. 1930.

7 Fokken- en kluiverstokken

¹**Van Kampen (1924)**, reg.: F.; Carol de Vries, e-mail 6 februari 2005.

²**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 27.

³**Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 226. Wedstrijd: 1911, **Huitema (1977)**, 269.

⁴**Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1925, z.p., (*Transp. f 7512,73*); **Van Kampen (1924)**, reg. S., Carol de Vries, e-mail 6 februari 2005.

⁵**Archief Zuiderzeemuseum**. Vroom, vraaggesprek met de heer van Brug. **Huitema (1977)**, 300.

⁶Tekening: **Dorleijn (1982)**, I-149.

⁷**Archief De Vries**, rekeningen 1899, v. Putten/V.d. Berg halfjaarrek., 7 feb.

⁸**Visserijreg. Vlaardingen**, 1911-1933: LE 43 Jan Mulder; **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 50 (1922), resp. 486 (1924).

⁹Tekening en maten: **Huitema (1977)**, 237.

¹⁰Tekening: **Archief De Vries**, rekeningen 1906, de Gruijter, wissel 21 juni.

¹¹**Archief De Vries**, correspondentie 1902, Schouten 7 juli en [Wed. De Vries-Ages juli], s.d., prijsopgaaf in potlood, klad.

8 Bomen, palen en stokken

¹Resp. in 1925, 1921, 1924, **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 226, 35, 217, 98, 34, 147.

²Bijv. een *slag(g)aard* en een *pleggaard* aan kapitein Schaafsma van de Groningen-Lemmer Stoombootmij., **Archief De Vries**, debiteuren 1921-1929, 140, folio's 3, 219. *Een slaggaard heeft een holletje alsof het met een erg brede guts bewerkt is. De erin geschilderde cijfers*

blijven zo langer blijven staan. Een slaggaard geeft in voeten aan en een peilstok in halve meters, Carol de Vries, e-mail 9 februari 2005.

³**Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 196 (1924). Het Enkhuizer Zand ligt op zo'n 12-14 voet, **Jansma (2001)**, 39.

⁴Voor f 4.75, **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 10.

⁵**Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 156,175,190, 236, 222.; **Salverda/Wielinga (1983)**, 27.

⁶Tekening en toelichting: **Dorleijn (1996)**,5- 281.

⁷Definitie ponderstok naar **Van Dale (1961)**, 1556. **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 519.

⁸**Archief De Vries**, bijv. debiteurenboek 1921-1929, folio 6, 11, 12, 14, 17, 26, 35, 156, 178, 196, 204, 237, 257, 481, 515, 518. Onder de *leitstok* hangt een steen aan een touw om de stok overeind te houden, **Dorleijn (1996)**, 5-168, 313. De LE 104 (*De Halve Maen*) is in 1905 in opdracht van A. Poepjes te Joure gebouwd, **Huitema (1982)**, 250.

⁹**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 42; vgl *Radio Mast Venema*, **Idem**, kasboek 1925-1927, 7 januari 1926

¹⁰**Archief De Vries**, rekeningen 1900, Willemsz. april. *Azijn zou een verbastering zijn van het Franse (bois de) chène*, **Kloes (1892)**, 489.

¹¹**Archief De Vries**, debiteurenboek, folio 231 (1927), 216 (1925, 2 hooiharken kosten f 2.90), 265, (1927), 267 (1925), 479 (1923),100 (1922), 535 (1926) en 196 (1927). *Ook in Amsterdam na de oorlog hebben we honderden putlepelstelen aan de gemeente verkocht*, Carol de Vries, e-mail 16 juli 2003.

¹²En stelen voor luiwagens. Het filiaal Amsterdam is zelfs tien ankerluiwagens rijk (Waarom ze zo heetten weet ik niet, maar ankerluiwagens waren de beste en er stond op de onderkant (op de vezels) ook een anker afgebeeld, Carol de Vries, e-mail 10 februari 2005), **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (Winkel f. 6516,80), resp. 31 dec. 1924, Filiaal A'dam, Houtmankade 37 z.p., (Transp. f 136,03).

¹³Resp. in 1921 en 1926, **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio's 89 en 156. Een foto van Schotsmans bazar bij de 'Blokjesbrege' staat in **Post (1993)**, 9-11. *Een stokdweilstok wordt voorzien van een halve kilo dekenstroken (20 x 30 cm) die geprikt zijn op een stokdweilspijker die voorzien is van een grote uitgesmede kop*, Carol de Vries, e-mail 9 februari 2005.

¹⁴Een voet = 28,5 cm.

¹⁵Ansicht: **Loomeijer (1980)**, 77.

¹⁶Resp.: **Archief De Vries**, correspondentie 1904, vd Mei 24 okt. en 1905, 6 febr. briefkaarten [data poststempel] en Idem 1904, Siereveld 14 juli, briefkaart.

¹⁷**Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 73.

¹⁸'In beide gevallen meestal vanaf de stuurloze kop en zeker als de wind dwars op het schip staat. De stadsreiniging van Amsterdam heeft van de fa. Wed. S.J. de Vries in de loop der jaren wel een paar duizend haakstokken van 10 en 18 voet voor hun dekschuiten, die zelf geen motor hebben,' Carol de Vries, e-mail 9 februari 2005.

¹⁹**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 32.

²⁰Carol de Vries, e-mail 9 februari.

²¹Met een slag om de arm: omdat in de boekhouding haakstok soms afgekort wordt tot "haak", is niet altijd duidelijk wat er wordt verkocht.

²²Gekocht via Hillebrand Visser, **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 17.

²³Grafiek op basis van **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929 en verkoopboek 1927. (N= het totaal aantal haakstokken.)

²⁴**Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Transp. f 721,55*).

-
- ²⁵ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 50 en folio 1.
- ²⁶ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 17.
- ²⁷ Maar wel voor f 30,- in de inventaris gewaardeerd, **Archief De Vries**, inventarisboek 31 Dec. 1924, z.p., (*Transp. f 2727,45*).
- ²⁸ **Kloes (1892)**, 470.
- ²⁹ In 1926, **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 142.
- ³⁰ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 161.
- ³¹ Tekening: **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 73.
- ³² **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 457. Bosma komt niet voor in het RAF-Handelsregister.
- ³³ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 203.
- ³⁴ **Schurer (1969)**, 55. Voordien was de school aan de Langestreek gevestigd.
- ³⁵ 'Omdat J. Buit in Zwartsluis, die jarenlang onze rondhout leverancier was, eens een keer een lange levertijd had, ben ik er een week gaan logeren en heb me overdag bezig gehouden met het door een machine (met rondraaiende beitels) duwen van sparren die er als vlaggenstok aan de andere kant uitkwamen. Beurtschipper Visscher uit Genemuiden bracht ze naar de Ruyterkade waarna wij zijn met de handkar naar het Singel brachten. (Vrij laat pas met een aanhangwagen achter de auto). Ook heb ik eens een paar dagen in Lemmer in de mastmakerij van Van der Neut gewerkt om de 200 huur-vlaggenmasten die we besteld hadden alvast te schilderen.' Carol de Vries, e-mail 9 februari 2005.
- ³⁶ **Van der Horst (1982)**, 24.
- ³⁷ Tekening: **Dorleijn**, Van gaand & staand want 5: Vollenhove en Lemmer, 222. Bijschrift: **Archief Zuiderzeemuseum**, Vroom, vraaggesprek met de heer van Brug.
- ³⁸ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 89.
- ³⁹ Tekening: **Archief De Vries**, bouwtekeningen 5, Hampson Composites Ltd., Vale Mill, Bolton, Lancashire, 7-6-1978.
- ⁴⁰ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 85.
- ⁴¹ **Archief Zuiderzeemuseum**, Vroom, vraaggesprek met de heer van Brug.
- ⁴² **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 47.
- ⁴³ **Archief De Vries**, rekeningen 1899, Schilstra 4 mei en 1 juni.
- ⁴⁴ Wissel: **Archief De Vries**, rekeningen 1903, Oppedijk, 25 juni 1904.
- ⁴⁵ **Archief De Vries**, 1922-1926, folio 30.
- ⁴⁶ **WNT (1994)**, dl. 27, 52.
- ⁴⁷ **Kloes (1892)**, 469.
- ⁴⁸ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, pag. 53. (Ook in de garage van weduwe Koehoorn in Lemmer bevindt zich een slagersblok, **Idem**, debiteurenboek 1921-1929, fol. 102).
- ⁴⁹ Vanaf 1920, **RAF-Handelsreg.**, inv. 6524.
- ⁵⁰ Suggestie Carol de Vries, e-mail 9 februari 2005.
- ⁵¹ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 531.
- ⁵² Het wordt een behoorlijk hekwerk: *Werkloon 6 uur ad 65*, **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 60.
- ⁵³ **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924 z.p. (f. 2432,83).
-

⁵⁴**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 13 [betr. 1926], 23, **Idem**, debiteurenboek 1921-1929, folio 5 en verkoopboek 1927, 10, 41.

⁵⁵Kloes (1892), 470.

⁵⁶Tel.nr. 22, Steenwijk, **Telefoongids 1915**; **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 23 maart 1926.

⁵⁷'Na de hondenwacht heb 'k 'm met een korvijnagel op z'n smoel getimmerd,' **Herman Heijermans**, *Op Hoop van Zegen* (1901), 18e dr., Amsterdam 1963, 23.

⁵⁸De definitie en de tekening zijn van **Van Kampen (1924)**, Reg. K en 56.

⁵⁹**Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 187 en 250, waar nagelbank in en later jaar met potlood is bijgeschreven.

⁶⁰**Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926, z.p., (Transp. f 297,16). **Van Dale**⁸ (1961), 193.

⁶¹In 1923 werd in totaal f 131,- aan deze spaanders verdiend, **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 7, 134, 145, 166; 131.

⁶²De betekenis van mot: **Van Dale (1961)**, 1231. Verkoop 9 karren mot a f 10,- en 2 kar ad f 2,-: **Archief De Vries**, debiteurenboek 1922, 37- 38. Over de visrokers en -handelaren in Lemmer: **Dorleijn (1996)**, 5-232, 233.

⁶³Gaasterlands talhout brengen ze tot in Holland, **Loomer (1980)**, 65-66.

⁶⁴**Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 152 (1923). Fa. Wed. J. Huisman K. Gzn, Zwartsluis, 1921-1960, **RAO-Handelsreg.** Zwolle, inv. 0223, doss. 07463.

⁶⁵Foto: Carol de Vries, Lemmer 2004.

9 Hout: de cijfers

¹Grafiek op basis van **Archief De Vries**, rekeningen 1890-1909, kasboek 1913, kasboek 1925-1927. De ongespecificeerde aanschaffingen zijn buiten beschouwing gelaten. De crediteurencijfers van 1927 zijn iets minder precies dan de inkoopcijfers 1890-1909 omdat bij gebrek aan facturen niet altijd zeker is wat er precies is ingekocht.

²Grafiek op basis van **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929 en verkoopboek 1927. De ongespecificeerde omzet en de contante verkoop 1925-1927 zijn buiten beschouwing gelaten.

³M.n. Hakvoort in Monnickendam en Hoogland in Volendam, **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 474 en 510.

⁴Grafiek op basis van **Archief De Vries**, verkoopboek 1927.

⁵**Dorleijn (1996)**, 5-200.

⁶Gemeente Lemsterland, brief 7410, 1917, kopie in **Oudh.kmr. Lemmer**, m.K1.

⁷**De Vries (2003)**, 21.

⁸Gemeente Lemsterland, brief 7410, 1917, kopie in **Oudhk. Lemm**, m.K1.

⁹O.a.: **De Vries (1980)**, 66 en **Dorleijn (1982)**, 2-269.

¹⁰Visser H. Bijma in **Dorleijn (1996)**, 5-200.

¹¹**Dorleijn (1996)**, 5-213. Dit mastfonds werd was waarschijnlijk het initiatief van de Vischersvereniging.

¹²Mastfondst { sic } Volendam, **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 21 mei 1926; Urk: **Kramer (z.j.)**, 23

¹³**Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 17 juni 1925 (Hakvoort).

¹⁴**Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 21 mei 1926.

¹⁵In januari 1921, **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 68. Voor de Flevo IV koopt de rederij dat jaar nog veel andere goederen .

¹⁶ **Speerstra (1975)**, 117-118.

10 De blokken

¹ **Van der Horst (1982)**, 25.

² **Evert X (1981)**, z.p.

³ Wanneer de firma Wed. S.J. de Vries & Zonen van Lemmer naar Amsterdam verhuist, blijft Gurbe van Brug in Lemmer werken voor de fa. Van der Neut.

⁴ **Zuiderzeemus. Enkhuizen**, Vroom, vraaggesprek met de heer van Brug. De band van de opname van dit gesprek uit 1969 kon beluisterd worden omdat het museum over een bandrecorder uit dezelfde tijd beschikt! Wanneer de firma Wed. S.J. de Vries & Zonen van Lemmer naar Amsterdam verhuist, blijft Gurbe van Brug in Lemmer werken voor de fa. Van der Neut.

⁵ **Dorleijn (1996)**, 5-224.

⁶ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 466. Zeilmaker en winkelier Wortelboer heeft Friese connecties: hij is gehuwd met Anna Veringa uit Bolsward. Zie www.veringa.org. 'In mijn tijd worden kruisblokken alleen door verhuizers gebruikt, vorig jaar zelfs nog een verkocht met geen pokhouten schijf maar een van aluminium. Wegens de prijs heeft mijn vader 40 jaar geleden het spaakhijswiel uitgevonden die nu door elke aannemer en zelfverhuizer gebruikt word. Ik verkoop er nu nog bijna 80 stuks per jaar van,' Carol de Vries, e-mail 5 februari 2005.

⁷ 'De laadboom op de wal heeft een takel waar wel een vierschijfsblok in hangt, (namelijk boven, onder hangt een drieschijfsblok),' Carol de Vries, e-mail 4 februari 2005.

⁸ 'Ze zullen in 1928 meeverhuizen naar Amsterdam: 'Aan deze twee blokken hecht ik meer dan aan wat ook van vroeger. Ze liggen bij mij in de kelder en er zou eigenlijk een foto van gemaakt moeten worden'. Carol de Vries, e-mail 4 februari 2000. Foto: Carol de Vries, Amsterdam.

⁹ **Archief De Vries**, rekeningen 1902, Zwanenburg, C., 6 juni, idem 1898, Tinga 27 dec. en 1903, Siebenga 10 juli, wissel.

¹⁰ **Archief Zuiderzeemuseum**, Vroom, vraaggesprek met de heer van Brug. **Dorleijn (1996)**, 5-224. Het blok maken is uitgebreider dan hier beschreven door Neithard Horn in **Van der Horst (1982)**, 21-24.

¹¹ **Kloes (1893)**, 480. Pokhout 'blijft niet drijven, is zeer moeilijk te bewerken en als er door het afdraaien een stuk afsprong, was het niet meer te gebruiken en moest dat in de kostprijs van de andere schijven verrekend worden. Ook heb ik nu nog diverse schijven liggen met een scheur, die dus niet meer te verkopen zijn,' Carol de Vries, e-mail 4 februari 2005.

¹² **Archief Zuiderzeemuseum**, Vroom, vraaggesprek met de heer van Brug,

¹³ 7 stuks (samen 15 kilo) ad 20 ct,' **Archief De Vries**, rekeningen 1899, Willemsz. 26 sept.; ook **Idem** 1895, 24 sept e.a.

¹⁴ **Archief De Vries**, rekeningen 1895, Willemsz, 24 sept; idem 1900, Gras, 2 mei en 1902, 13 mei; **Idem** 1906, de Graaf 30 apr.; idem 1898, Tinga, 27 dec. en 1899, Tinga 12 mrt.

¹⁵ Foto: **Huitema (1977)** 49.

¹⁶ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 26. **Dorleijn (1996)**, 5-225; **Visserijreg. Vlaardingen**: LE 42, 1911-1933 Andries de Jong.

- ¹⁷Tekeningen: **Van Kampen (1924)**, 98.
- ¹⁸Van Brug noemt schoeners schoenders en hakblokken hakkeblokken, **Archief Zuiderzeemuseum, Vroom, vraaggesprek met de heer van Brug**.
- ¹⁹Voor de term splitsen leze men het volgende hoofdstuk. De omschrijvingen van strop- en staartblok zijn ontleend aan **Van Kampen (1924)**, 98.
- ²⁰**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 125; **Visserijreg. Vlaardingen: 1923-1931: LE 10**, "Drie Gebroeders", 'een mooi scheepje', **Huitema (1982)**, 254.
- ²¹Prijslijst: **Archief De Vries**, correspondentie 1937, v.d. Neut; idem 1940.
- ²²'Een hakblok is een tweeschijfsblok voor de grootschoot,' **Huitema (1977)**, 49.
- ²³**Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 37.
- ²⁴**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 89. Behalve zeilmaker en winkelier is Duinker tevens eigenaar van de blazer TX 88, mondelinge mededeling Jaap Bakker, medewerker Maritiem en Juttersmuseum, Oudeschild.
- ²⁵Hakblok: collectie OudhK Lem, foto M. Artin, Amsterdam.
- ²⁶Staartblok: collectie OudhK Lem, foto M. Artin, Amsterdam.
- ²⁷Anecdote Jaap Bakker, Oudeschild, vraaggesprek 28 oktober 2004.
- ²⁸**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 61. Ook liggen er eind 1926 in de voorraad 3 *Stropfi-oelblokken 11 dm* voor f 3.50 per stuk. Dat zijn dus (tweeschijfs-) vioolblokken met stijf rondom de 'viool' een touwstrop.
- ²⁹**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, passim. Hondsvot: Lykle Poepjes, LE 27.
- ³⁰Collectie OudK Lem, foto M. Artin, Amsterdam.
- ³¹Deze aak komt niet voor in Huitema's onderzoek naar de Lemsteraken, (**Huitema (1982)**).
- ³²**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 106. Men leze *fokken-* in plaats van *vok-*.
- ³³Definities volgens de indexen van **Van Kampen (1924)** en **Huitema (1977)**, en **Dorleijn (1996)**, 5-223.
- ³⁴Foto Carol de Vries, Amsterdam (Dit is dezelfde takel als hierboven weergegeven, maar hier in zijaanzicht).
- ³⁵Zie Bijlage 6.
- ³⁶Advertentie: **Drooger/Noordegraaf (1955)**, z.p.
- ³⁷Foto: **Huitema (1977)**, 299, 49.
- ³⁸**Archief Zuiderzeemuseum**, Vroom, vraaggesprek met de heer van Brug.
- ³⁹**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 20; LE 8: 1911-1930 houten aak *Weltevreden* van J. de Blauw, **Visserijreg. Vlaardingen, Huitema (1982)**, 250
- ⁴⁰**Huitema (1977)**, 301; www.joebattsarm.com/lexicografie.
- ⁴¹**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 70, resp. 61.
- ⁴²Niet de Lemsteraak vergaat, maar Van Gils' volgende schuit, een Zeeuwse hoogaars. Al deze informatie over Van Gils ontleen ik aan een aantekening van J. Wiebrens te Goes, via een e-mail op 22 nov. 2005 van Joop van Loo, waarnemend voorzitter Ver. Stad en Lande van Schouwen-Duiveland, in dank ontvangen.
- ⁴³**Archief De Vries**, correspondentie 1904, v. Gilst 5 febr., met oorspronkelijke interpunctie.
- ⁴⁴**Archief De Vries**, correspondentie 1899, de Vries klad.
- ⁴⁵**Van Kampen (1924)**, reg. D.
- ⁴⁶**Archief De Vries**, rekeningen 1899, Bodewes. Het woord *touwspoorschijf* is in de vergetelheid geraakt.
- ⁴⁷**Archief De Vries**, rekeningen 1899, Zwanenburg 17 okt.
- ⁴⁸**Archief De Vries**, rekeningen 1899, v/d Wal 9 juni. Gurbe van Brug noemt de term blokplaatje nergens in **Archief Zuiderzeemuseum, Vroom, vraaggesprek met de heer van Brug**.

⁴⁹De aankopen zijn ontleend aan **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio's 105, 245. (bek=de opening van de haak van een blok of van een gaffel, waterschop=ws. schop met breed blad t.b.v. hozen). Peter Dorleijn interviewde de zoon en kleinzoon van Arend Toering, **Dorleijn (1996)**, 5-173, 334.

⁵⁰**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 6, 14 ev; 65;101,25, 38.

⁵¹Grafiek op basis van **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929 en verkoopboek 1927. Alleen de gespecificeerde artikelen zijn meegeteld.

⁵²Grafiek op basis van **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929. Alleen de gespecificeerde artikelen zijn meegeteld.

⁵³Foto: **Huitema (1977)**, 49.

11 De pompen

¹'Deze drie ambachten waren doorgaans in één bedrijf verenigd,' **Loomeijer (1980)**, 121.

²De fa. Wed. S.J. de Vries & Zonen doet met alle drie zaken, met Wouters zelfs van 1906-1927: *2 ypen pompen geboord 12 vt 1.20*, T. Wouters (sr.), Machinale Pompboerderij en Draaierij, Bolsward, **Archief De Vries**, rekeningen 1906, Wouters 9 mrt., **Idem**, debiteurenboek 1921-1929, folio 153 (1923) en kasboek 1925-1927, 28 maart 1927.

³**Dorleijn (1996)**, 5-225.

⁴**Zuiderzeemus. Enkhuizen**, Vroom, vraaggesprek met de Gurbe van Brug.

⁵Tekening: **Dorleijn (1996)**, 5-225.

⁶In 1922, **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 483.

⁷**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 20.

⁸Dit is uitgezonderd 1 ijzeren pomp (*f* 22,50) en 4 oliepompjes (samen *f* 14,30).

12 Het ijzer

¹**Archief De Vries**, rekeningen 1906, Hoen 1 juni. 'Zojuist heb ik mijn smid: G.v.d. Laan en Zn. in Nieuwkoop opgebeld, een éénmansbedrijf dat net zo werkt als 40 jaar geleden; hij is lid van de vereniging van smeden: dunner dan 6 mm wordt draad genoemd, staf en staaf worden beide gebruikt, staf tegenwoordig minder.' Carol de Vries e-mail 22 maart 2005.

²**Kloes (1893)**, 644 e.v.

³**Loomeijer (1980)**, 121, Blaak (1998), 33.

⁴**Archief Zuiderzeemuseum**, Vroom, vraaggesprek met de heer van Brug.

⁵Tekening: **Dorleijn (1996)**, 5-224.

⁶Carol de Vries, e-mail 1 april 2003. De dokter verstond dus: 'Buiten 't beslag'.

⁷Foto: Carol de Vries, Amsterdam.

⁷*1/2 doz. pat. bussen 5/8 x 1/2 f* 5,40, **Archief De Vries**, rekeningen 1899, Zwanenburg 17 okt. en Höweler 25 okt.

⁸**Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Transp. f* 721,55), resp. 1 jan 1927 z.p. (*Nog te bet*); daar ook '5 Kransen (2 halve): *f* 12,50' en '5 Draaibare gaffelbanden: *f* 10,-'.

Kapt. Deen, **Archief De Vries**, debiteurenboek, folio 132 (1921-1923) is mogelijk schoenerkapitein Keimpe Deen uit Groningen, **Blaak (1998)**, 34, 184.

⁹**Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.pag. (*Smederij f 100,-*). Een *puntoog* is waarschijnlijk hetzelfde als een puntkous.

¹⁰Tekening en toelichting: **Van Kampen (1924)**, 65.

¹¹Tekening lummel: **Van Kampen (1924)**, 65. **Huitema (1977)**, 299, 300. Ook: *Twee zware lummels ad f 2,00*, **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926 z.p. (*f 11789,19*).

¹²**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 63. *1 Extra Zware lummel: fl. 4. -*, **Idem**, inventarisboek 31 dec. 1926 z.p. (*f 11745,18*).

¹³**Archief De Vries**, inventarisboek 1 jan. 1927 z.p. (*Nog te betalen*). Definitie hanenpoot: **Huitema (1977)**, 299.

¹⁴**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 44.

¹⁵‘6 Gegalv. kleine toonen,’ **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Winkel, f 6732,61*).

¹⁶Tekening (fragm.): Carol de Vries, Amsterdam.

¹⁷**Archief De Vries**, rekeningen 1899, Rekker 7 april, 7 juni en 8 dec.

¹⁸**Archief De Vries**, rekeningen 1906, ten Veen 25 aug.

¹⁹**Archief De Vries**, rekeningen 1902, v.d. Berg, jaarrekening. Over de LE 6 van Schirm: **Huitema (1982)**, 247. Overigens heeft Gebr. de Boer in 1902 nog drie aken gebouwd.

²⁰**Archief De Vries**, rekeningen 1902, v.d. Berg, jaarrekening 1902.

²¹**Archief De Vries**, rekeningen 1900-1906, v.d. Berg; *Tekeningetje: Idem, rekeningen 1902, v.d. Berg, jaarrek. (bij 10 januari)*; **Dorleijn (1996)**, 228.

²²Zeel= hier: het rechthoekig stukje leer dat wegens zijn buigzaamheid als klep fungeert om de pompemmer af te sluiten, Carol de Vries, e-mail 27 maart 2005.

²³Fa. H. van den Berg, Stoomsmederij, Lemmer, (Schans 40 en Polderdijk), vanaf 1891, en Sipke en Andreus van den Berg, Lemmer, smids-, rijwiël-, loodgieters-, waterfitters- en gasfittersbedrijf, Polderdijk 5, vanaf 1927, **RAF-Handelsreg.**, inv. 4423 en 14626. Volgens Peter Dorleijn een (scheeps-) smederij van vader en drie zoons, begonnen in 1900 aan de Schans, later naast De Vries aan de Polderdijk, **Dorleijn (1996)**, 5-228.

²⁴**Archief De Vries**, rekeningen 1903, jan., v.d. Wolf, jaarrekening over 1902.

²⁵Afbeelding: **Archief De Vries**, rekeningen 1900, v. Putten/v.d. Berg 1900, jaarrekening, 4e vervolg (april).

²⁶**Archief De Vries**, rekeningen 1906, v. Putten, jaarrekening.

²⁷Zichtbaar op foto's, o.a. in **De Vries (2003)**, 35

²⁸Er is een nog een heel gedoe over wie nu eigenlijk voor de kosten van het vervoer per Holland-Friesland Lijn verantwoordelijk is. Peck maant tot slot: ‘Weest u zoo goed ons dat even over te maken, dan is die zaak in het reine. De Holland-Friesland Lijn valt ons gedurig lastig, **Archief De Vries**, correspondentie 1902, Peck 24 maart, 14 apr. en 31 mei; **Idem**, rekeningen 1902, Peck 7 maart.

²⁹**Archief De Vries**, loonboekje 1920, 10 mei e.v. **Evert X (1981)**, z.p.

³⁰Brief Henny Kingma, Lemmer, jan. 2005. Smeding staat nog op 31 dec. 1927 op de loonlijst, **Archief De Vries** loonboekje 1927.

³¹**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, en 51.

³²Vraaggesprek met Henny Kingma, 6 jan. 2005.

³³**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 81. Definitie borst: **Van Dale**⁸ (1961), 312.

³⁴Berend Roeles uit Steenwijk onderhoudt diensten op Groningen met de motorboten *Steenwijk I* en *Steenwijk II* en een beurtdienst op Sneek, **Buursma/Mollema (1993)**, 30-31; Hij staat van 1921-1927 als schipper binnenvaart bij de Kamer van Koophandel ingeschreven, **RAO-Handelsreg.**, Zwolle, inv. 0225, doss. 07546.

-
- ³⁵ **Archief De Vries**, lonen 1926, '2 Oct.' en debiteurenboek 1921-1929, fol. 223.
- ³⁶ Weliswaar vermeldt de inventaris van 1 januari 1927 alleen 'Beslag $\frac{3}{4}$ bek' (inkoopwaarde f 1, -) en kinnebakbeslag (f 3. -), maar het is logisch dat ijzerbeslag in de voorraad bijna niet voorkomt, het wordt immers per keer op maat gemaakt **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926 z.p. (f 12.233,58).
- ³⁷ Tekening: **Kloes (1893)**, 611.
- ³⁸ **Archief De Vries**, rekeningen 1906, Bijlhout (jan. 1907), kasboek 1925, 23 nov. e.a. Smid A. Bijlhout komt niet in de Kamer van koophandel voor, wel zadelmaker B. Bijlhout, Lemmer, 1924-1929, **RAF-Handelsreg.**, inv. 6468.
- ³⁹ Op de Kortestreek 12, vanaf 1919, **RAF-Handelsreg.**, inv. 10056. *Hij was smid en fietsenmaker*, Judith Schirm-de Rook, vraaggesprek 12-2-2004.
- ⁴⁰ Alle en Bouke Langius, Joure, kachel- en rijwielhandel, lood-, koper- en zinkwerkers, 1880-1932, **RAF-Handelsreg.**, resp. inv. 4607 en 7491; **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 176 e.v.
- ⁴¹ **Archief De Vries**, rekeningen 1901-1902, v/d Wolff 5 september '03; **idem**, debiteurenboek 1921-1929, folio 509.
- ⁴² **RAF-Handelsreg.**, inv. 4423 en 14626. **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 5 maart 1926.
- ⁴³ In 1921 en 1922, **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 111.
- ⁴⁴ **Archief De Vries**, rekeningen 1906, Höweler 12 juni, fragm.
- ⁴⁵ In 1923 (11,3%) en 1927 (11,2%), **Archief De Vries**, inkoopboek 1924-1928.
- ⁴⁶ Grafiek op basis van **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929 en verkoopboek 1927. Alleen de gespecificeerde verkoop is meegerekend.
- ⁴⁷ Zie voor Smit, Bodewes en de Koninklijke Grofsmederij het hoofdstuk over de ankers. H. van Randwijk: Smederij, Kuipershaven 70-71, Gravenstraat 39 bij de Aardappelmarkt, Brandkasten en Kisten, Fornuizen, Kachels en Kinderwagens, **Archief De Vries**, rekeningen 1906, 9 mei; H. van Randwijk 35.62, **idem**, kasboek 1925, 23 apr.
- ⁴⁸ **Archief De Vries**, rekeningen 1903, Werle 5 nov.
- ⁴⁹ **Archief De Vries**, rekeningen 1906, Reesink 21 nov en 20 dec. cr.
- ⁵⁰ Inkoopboek 1924-1928, div. 'Tel. 1883, Friesche Metaalwarenfabr., Dir. J. Joles, Zuidvliet'; **TelGids 1915**, Leeuwarden; Niet in **RAF-Handelsreg.**
- ⁵¹ Afbeelding: **Archief De Vries**, rekeningen, 1903, Werle 5 nov.
- ⁵² Foto: Freerk Bokma, **Fries Scheepvaartmus.**, inv.nr 2003, 18; **Archief**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (Winkel. f 2699,95).
- ⁵³ Beide in 1926, **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 162, 242.
- ⁵⁴ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 51.
- ⁵⁵ **Archief De Vries**, rekeningen 1899, v.d. Wal, 22 apr. en 23 sept.; kuiken en kuikenboor: **Van Dale (1961)**, 1054.
- ⁵⁶ **Van Dale (1961)**, 1629; **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926 z.p. (f 11745,18), e.a.
- ⁵⁷ 'Zeilnaalden zijn grotendeels driehoekig van vorm; nrs. 11,13,15 en 17 komen het meeste voor. (11 is klein). Vijftig jaar later zijn ze nog 25 cent,' Carol de Vries, e-mail 27 maart 2006.
-

- ⁵⁸ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 170 (1924); **Archief Zuiderzeemuseum**, Vroom, vraaggesprek met Sybolt van de Bijl, zeilmaker te Lemmer.
- ⁵⁹ In 1921, **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 78.
- ⁶⁰ Tekeningen op achterzijde factuur: **Archief De Vries**, rekeningen 1903, Reesink 30 jan.
- ⁶¹ **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 29 sept 1925. Lute Steenstra (1875-1925) doet ook in porcelein, **Post** (1993), 22. In de winkel, gevestigd in Langestreek 25 en 'waarvan de voor-gevel onlangs werd aangepast in verband met de winkelbestemming die het heeft gekregen, was vroeger één van de belangrijkste Lemster pottenbakkerijen gevestigd. De naastliggende Pottebakkerssteeg herinnert nog aan deze bedrijfstak,' architect Jelle de Jong in **www.lemsterland.nl**.
- ⁶² **Archief De Vries**, rekeningen 1906, Nanninga 16 februari.
- ⁶³ **Archief De Vries**, rekeningen 1899, Zwanenburg 23 juni en correspondentie 1899, de Vries 28 juni.
- ⁶⁴ **Archief De Vries**, rekeningen 1901, Zwanenburg, A. 16 oktober.
- ⁶⁵ **Loomer (1980)**, 21.
- ⁶⁶ **Archief De Vries**, rekeningen 1900, Bodewes okt, wissel.
- ⁶⁷ Afbeelding: **Archief De Vries**, rekeningen 1906, Bodewes, maart-jun 1905, fragm.
- ⁶⁸ **Archief De Vries**, rekeningen Bodewes 1899-1906 div
- ⁶⁹ **Archief De Vries**, rekeningen 1902, v.d. Berg jaarrek.
- ⁷⁰ **Archief De Vries**, rekeningen 1900, ten Oever, 13 okt.
- ⁷¹ **Archief De Vries**, rekeningen 1899, Lodder, sept en **Idem** 1903, 26 dec.
- ⁷² **Archief De Vries**, rekeningen 1906, Admiraal, 2 aug.
- ⁷³ **Loomer (1980)**, 72. **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 43. Als dit schipper Buisman uit Kuinre betreft, is hij klant van Jan Siebold de Vries. Hij koopt in 1927 21 meter staaldraad (**Idem**, verkoopboek, 44). Dat kan voor die lier bestemd.
- ⁷⁴ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 57, 28.
- ⁷⁵ *Fa. H. v/d Berg Lier Koudum*, **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 25 aug 1925 en *Lieren Visser A'dam, Belmer of v/d Berg f 67,50*, **idem**, 15 sept; over de V.d. Berg-patentlier: **Loomer/Martens (1977)**, 12.
- ⁷⁶ **Archief De Vries**, crediteurenboek 1923-1926 en crediteurenboek A'dam 1928-1929.
- ⁷⁷ O.a. in **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Winkel. f 4567,66 en f 5949,06, Filiaal Hoogeveen, f 679,44*). Een musketon is een haak met verende sluiting, zoals aan een hondenriem..
- ⁷⁸ Tekening: Drooger/Noordegraaf (1955), 51.
- ⁷⁹ De definitie van kous is van Carol de Vries, e-mail 27 maart 2005.
- ⁸⁰ (On)gewelde kousen: wellen [smed.] = twee stukken metaal tot een geheel verbinden door ze, week gemaakt, op elkaar te drukken, **Van Dale**⁸ (1961), 2366.
- ⁸¹ Factuur: **Archief De Vries**, rekeningen 1902, Hollander (31 mei). Op de onderkant staat: Op ontvangen in mindering vijfenzestig Cts. [w.g.] O.J.? Hollander. De fa. Hollander komt niet voor in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel Friesland. R. Hollander is waarschijnlijk Regnerus Hollander, overleden 7 juli 1908, oud 70 jaar, gehuwd, **RAF-Overlijdensreg.**, Lemsterland, resp. 1908, akte no. 6.
- ⁸² **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926 z.p. (*f 12092,51*), **Idem** 1 jan. 1927 z.p. (*Nog te betalen*) en 1924 (*Filiaal Hoogeveen, f 679,44*). e.a.
- ⁸³ **Blaak (1998)**, 33.
- ⁸⁴ **Archief De Vries**, rekeningen 1899, Höweler 10 maart.
- ⁸⁵ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, resp. folio 102,170, 230, 38, en inventarisboek 1925, filiaal Hoogeveen, z.p. (*f 742,15*) en **idem** 1926, Lemmer (*f 4471.42 en 11456.63*). Presenning: zeildoeken of linnen rol, o.a. om de naden tussen de planken van de

luiken van het vrachtschip te dichtten, Carol de Vries e-mail 27 maart 2005. Definitie van ansjovisprop: **Dorleijn (1996)**, 5-279.

⁸⁶**Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Smederij f 100,-*).

⁸⁷Bijv. **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 73 (verkocht aan schipper Theunis Visser) en **Idem**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Winkel f 4567,66 e.v.*).

⁸⁸**Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926 z.p. (*f 12.233.58*), resp.1924, (*Winkel f 6516.80*).

⁸⁹Carol de Vries, e-mail 20 maart 2005, ook: 'de haakstokspijkers en de teerstokijzers zullen wel machinaal bij een ander gemaakt zijn. De smederij zal verder nog wel gemaakt hebben: mastbanden, mastringen, hanenpoten, wandputtingen, overlopen, haken, bootshaken, trommelstokken en alles waar het woord beslag aan vastzit.'

⁹⁰**Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926 z.p. (*f 4471,42*).

⁹¹Voor *f* 1,60 per paar, **Archief De Vries**, rekeningen 1899, S.O. de Vries, 15 dec.

⁹²**Archief De Vries**, rekeningen 1904, Nauta (postwissel). Deze Nauta komt niet voor in RAF-Handelsreg.

⁹³1 paar schaatsen geslepen voor 15 cent (naast '1 nagel in een blok 7½ [cent], 14 Nieuwe zeelen in 14 pompemertjes: *f* 1,40', **Archief De Vries**, rekeningen 1900, Sleeswijk halfjaarrek. (betreft 14 dec.).

⁹⁴Mededeling Carol de Vries, e-mail 27 maart 2005.

⁹⁵**Post (1993)**, 78.

⁹⁶**Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 502;131; 53.

⁹⁷**Archief De Vries**, crediteurenboek Amsterdam 1928-1930, 201.

13 De ankers en de kettingen

¹Afbeelding: **Archief De Vries**, rekeningen 1900, Smit 22 juni (fragm.).

²**Archief De Vries**, rekeningen 1899, Griffin 14 mei *Via Harwich*, 17 en 18 mei; *Swail* = hand; *shackle*= sluiting; *grapnel* = dreg; *kegde*= werp- of keganker.

³**Van Kampen (1924)**, 89.

⁴Tekening: **Van Kampen (1924)**, 89.

⁵Tekening en toelichting **Van Kampen (1924)**, 90.

⁶In Woubrugge (Z-H) bevindt zich scheepswerf 'De Dageraad' van de fa. Wed. Boot, met wie Rinsje veel zaken doet.

⁷**Archief De Vries**, correspondentie 1899, 20 mei .

⁸**Archief De Vries**, rekeningen 1903, van Bodegraven, 12 aug, wissel.

⁹**Archief De Vries**, rekeningen 1901, Koninklijke 1 dec.

¹⁰**Smit (1990)**, 54 ev.

¹¹Na 1906 daalt het Leidse aandeel weer, tot 84% in 1909.

¹²**Archief De Vries**, rekeningen 1899, Koninklijke 3 juni.

¹³**Archief De Vries**, correspondentie 1900, Smit, postkaart 26 mei, onderstreping van hem.

¹⁴Tekening wartel: **Prijswijzer 1955**, 52.

¹⁵**Archief De Vries**, correspondentie 1900, Smit brief 7 augustus.

¹⁶De ingang van Trip was Kampersteiger (Damrak), de achterkant aan de Warmoesstraat, in het pand waar nu de politie zit. Naar dit bedrijf heb ik heel wat keren heen en weer gefietst. Als we iets zelf niet hadden gaf mijn vader mij de sleutel van het pakhuis (die ik helemaal niet nodig had) en zei waar de klant bij was: “Haal jij het even op uit het magazijn?” Ik sprong op de fiets en ging naar Trip en vlug weer terug met het gevraagde. Trip zit nu in Diemen.’ **Carol de Vries, e-mail** 27 maart 2005.

¹⁷In het kasboek 1925-1927 komen de Koninklijke uit Leiden en Trip nog wel voor, maar het is onbekend wat er bij hen gekocht wordt.

¹⁸**Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Transp. f 7916,36*).

¹⁹Tekening en toelichting: **Van Kampen (1924)**, 90.

²⁰**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 13; Van Kampen (1924), 95.

²¹**Van Kampen (1924)**, 93.

²²**Archief De Vries**, correspondentie 1902, Bodewes 29 april, briefkaart.

²³**Archief De Vries**, correspondentie 1906, Nieuwenhuis briefkaart 31 juli. Kennelijk reist zoon Jan Siebold nog altijd langs de leveranciers, zoals in de tijd dat zijn moeder aan het roer stond,

²⁴**Archief De Vries**, rekeningen 1899, Griffin 17 mei.

²⁵**Archief De Vries**, rekeningen 1897, Ribbens 8 mei; schalmen worden overigens niet alleen in een ketting gebruikt, maar ook bijv. aan een mastband.

²⁶**Van Dale (1961)**, 490.

²⁷**Archief De Vries**, rekeningen 1899, Griffin 27 mei, **idem**, correspondentie 1899, van ‘t Groenewout 7 juli.

²⁸**Archief De Vries**, inkoopboek 1924-1928.

²⁹Grafiek op basis van **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929 en verkoopboek 1927. Alleen de gespecificeerde verkoop is meegeteld. N= het totaal aantal verkochte ankers, resp. lengtes ketting.

³⁰**Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 47, 1922.

14 Het touw en het draad

¹Plattegrond A. Boling, naar **Groenhof (1990)**, 49.

²**RAF**, 332-19 Familie Lankhorst, Inv. 126, 103: Akte van verkoop door P.D. Ruiters te Harlingen, aan A. Beckeringh Lankhorst, van een lijnbaan c.a. te Woudsend 1894; met akte van doorverkoop aan de wed. S.J. de Vries in Lemmer, 1897.

³**Van der Aa (1849)**, 12-642.

⁴Tekening Portier: *Het dorp Woudsend soo als ‘t hem sien laat van ‘t Noord-oosten*, pen en penseel in Oost-Indische inkt, particuliere collectie Lenk, Zwitserland. Afb. ontleend aan **De Graaff (2001)**, 49.

⁵Voor zover bekend; de lijnbaan sloot begin 20e eeuw en veel facturen van voordien ontbreken.

⁶Brief: **Archief De Vries**, correspondentie 1902, Zeilmaker 8 april, getypt.

⁷**Feis [e.a.] (2002)**, 9 e.v.; **De Vries/Van der Woude, (1995)**, 247 ev.; **Van der Wouden (1959)**, 198 e.a. Jan Siebold koopt in 1906 van de Lekkerkerker touwslagerij *De Zee- en Riviervaart* (J. de Gruijter & Zonen) 11 geteerde trossen, **Idem**, rekeningen 1906 17 maart.

⁸Afbeelding: **Archief De Vries**, rekeningen 1902, Spit 17 mei.

⁹**Archief De Vries**, rekeningen 1899, Spit 23 mei e.a.; **Idem**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Transp. f 3770,76*).

¹⁰Siebold de Vries in **Van der Horst (1982)**, 25.

-
- ¹¹ **Buursma/Mollema (1993)**, 24.
- ¹² **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 91.
- ¹³ **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924 z.p., filiaal Hoogeveen.
- ¹⁴ **Vermeer/Vermeer (1985)**, 35.
- ¹⁵ Definities: **Sondheim (z.j.)**, 12.
- ¹⁶ **Huitema (1977)**, 300.
- ¹⁷ **Archief De Vries**, rekeningen 1890, Visser 19-26 juli.
- ¹⁸ De enige twee botters in Lemmer volgens Van Keulens Almanak 1887, naar **Dorleijn (1996)**, 5-333.
- ¹⁹ In 1923, **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 66.
- ²⁰ **Van Kampen (1924)**, reg T, **WNT 17-1 (1960)**, 1471. *End*= een stuk touw.
- ²¹ In 1926, **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 15.
- ²² Voor *f* 7,75, **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 114, 27 oktober.
- ²³ W.A. Visser is met deze schepen in 1921-1927 klant van de mastmakerij, **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 133, 505, 549. (Vgl. www.skutsje.nl/neiteam).
- ²⁴ Loodlijn: collectie Fries Scheepvaartmuseum, inv.nr 2003, 19, foto: Freerk Bokma.
- ²⁵ Mondelinge mededeling Carol de Vries, 12 april 2003.
- ²⁶ **Archief Zuiderzeemuseum**, Vroom, vraaggesprek met Sybolt van de Bijl, zeilmaker te Lemmer.
- ²⁷ **Archief De Vries**, rekeningen 1899, Buisman 5 juni. Ook aan Jan Siebold levert hij trossen lopend want: *Te vergeeflijk heb ik op nader opgaaf van Ued gewacht en zend dus volgens uwer order per briefkaart van elk soort 2 stuks, waarvan een reeds ontvangen. Verder aanbevelend...*, **Idem** 1906, 30 juli.
- ²⁸ **Archief De Vries**, rekeningen 1897, Vermeire 22 februari.
- ²⁹ Vlastouw vormt maar 2,3% van de bekende inkoop voor 1900, hoewel het twee keer zo goedkoop is als henneptouw. Naast Vermeires *lijnwaadkoord* is er nog een keer sprake van vlas: de voorraad van 1-1-1927 bevat *53 KG vlastouw A'dam ad 0.40ct* (=1,1% van het touw in voorraad), waarschijnlijk van touwslagerij Holland. **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926 z.p. (*f* 7462,84).
- ³⁰ **Archief De Vries**, rekeningen 1906, Vertongen 17 sept, Vermeire 28 aug.
- ³¹ Anno 2005 zijn de letters op de gevel nog leesbaar. De opvolger van de fa. De Vries, Van der Neut, heeft een reclamebord van Vertongen-Goens altijd bewaard. Het staat op de grond naast de ingang.
- ³² **Archief De Vries**, rekeningen 1906, Vertongen-Goens 17 sept.
- ³³ Tekening en uitleg: **Van Kampen (1924)**, 49.
- ³⁴ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 128.
- ³⁵ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 76.
- ³⁶ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 101, 58, 122; elektricien A.M. Bosma: *1½ ons Hennep f 0,40*, (1923), **Idem**, folio 497 en smid Corn. van Putten, *2 ons hennep f 0,50* (1923), **Idem**, folio 58.
- ³⁷ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 461.
- ³⁸ Jansma (2001), 56.
- ³⁹ **Archief De Vries**, rekeningen 1906, Lankhorst 7 april.
-

- ⁴⁰ **RAF-Handelsreg.** inv. 1342; **RAF-archieff Lankhorst**, Jubileumuitgave *Knooppunt* (Bedrijfskrant) 13e Jg. 2 (nov. 1978) en reclametekeningen e.a., inv. 126, 7 en 103.
- ⁴¹ Tekening Klaas Rusticus: **Fries Scheepvaartmuseum Sneek**, 1986-113, foto Freerk Bokma.
- ⁴² **Archief De Vries**, rekeningen 1899, Lankhorst 24 aug. en 17 mei. *Alapat is a two-ply, fine gauge yarn, spun from coir or coconut fibre*, www.resil.com/dictionary/a.
- ⁴³ **Kloes (1892)**, 993 en **Dorleijn (1985)**, 4-197.
- ⁴⁴ Reclametekening Lankhorst: **RAF-Familiearchieff Lankhorst**, inv. 7.
- ⁴⁵ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 128 (1922).
- ⁴⁶ **Archief De Vries**, rekeningen 1906, Woudstra maart-apr.; de factuur is een in tweeën geknipt kasboekblad.
- ⁴⁷ **Sondheim (z.j.)**, 14. In een nota van touwslagerij *Holland* staat zelfs een keer *kamillatros*, **Archief De Vries**, rekeningen 1903, Zeilmaker 29 juli.
- ⁴⁸ **Archief De Vries**, rekeningen 1899, Hoos 25 jan.
- ⁴⁹ **Van Dale**⁸ (1961), 1658. Niet in WNT.
- ⁵⁰ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 84, 83, 12, 110.
- ⁵¹ Reclametekening: **RAF-Familiearchieff Lankhorst**, inv. 7. Lankhorst verkoopt o.a. *Manil-lacey Cocos* en *Malakka kokos*, **Archief De Vries**, rekeningen 1902, 7 feb., resp. 15 feb.
- ⁵² **Archief De Vries**, debiteurenboek folio 220 (1925 Vogelzang), 8 juli; **Idem**, folio 241 (Jonker 1925), 1 maart, **Idem** (1926), 17 mei; **idem**, verkoopboek 1927, 72 (Vogelzang), en 85 (Grijpsma).
- ⁵³ **Sondheim (z.j.)**, 14. Bijv.: Kapt. Schaafsma (Groningen-Lemmer Stoomboot Mij.): *61 KG Cocos 9½ " prima fijne garens [ad] 85*, **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 116.
- ⁵⁴ **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Transp. f 917,82*).
- ⁵⁵ **Van Kampen (1924)**, 88.
- ⁵⁶ **Sondheim (z.j.)**, 14.
- ⁵⁷ Definitie sim: **Dorleijn (1985)**, 4-300.
- ⁵⁸ **Wouda (1980)**, 3.
- ⁵⁹ **Archief De Vries**, rekeningen 1898, Pen 21 nov.
- ⁶⁰ **Archief De Vries**, correspondentie 1899, 3 maart. Overigens is de zin 'ik twijfel niet of U zult over de kwaliteit bijzonder tevreden zijn' in die tijd een vaste formule in de handelscorrespondentie.
- ⁶¹ **Archief De Vries**, rekeningen 1899, de Voogd 19 november.
- ⁶² Enveloppe: **Archief De Vries**, rekeningen 1899, de Voogd 9 okt.
- ⁶³ **Dorleijn (1985)**, 4-187; '31Ko. Sisalsim ad 90', **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924 z.p. (*f 2699,95*).
- ⁶⁴ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 1.
- ⁶⁵ Diagram op basis van **Archief De Vries**, rekeningen 1899-1909. In het diagram zijn de ongespecificeerde goederen buiten beschouwing gelaten.
- ⁶⁶ Diagram op basis van **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929 en verkoopboek 1927. In het diagram zijn de ongespecificeerde goederen buiten beschouwing gelaten.
- ⁶⁷ Hij doet zaken van Zeeland tot Groningen, vgl. **Blaak (1998)**, 36, 181.
- ⁶⁸ **Archief De Vries**, rekeningen 1896, Ribbens 6 nov., briefhoofd.
- ⁶⁹ **Archief De Vries**, rekeningen 1897, Ribbens 8 okt.
- ⁷⁰ **Archief De Vries**, rekeningen, 1901, Ribbens, aantekening op nota 14 juni, resp. 1902, aantekening op envelop. 'De 13 rol touw betroffen niet de volledige lengte (13 x 220 meter, dat zou genoeg zijn voor een heel V.O.C. schip), maar 13 op lengte afgekapte enden,' Carol de Vries, e-mail 11 mei 2003.
- ⁷¹ Factuur: **Archief De Vries**, rekeningen 1896, Ribbens 6 nov., fragm.

-
- ⁷² **Archief De Vries**, rekeningen 1902, Ribbens, 20 jan.
- ⁷³ **Archief De Vries**, rekeningen 1897, Ribbens 26 juni.
- ⁷⁴ **Archief De Vries**, rekeningen 1898, Ribbens 18 jan., rekeningoverzicht.
- ⁷⁵ **Archief De Vries**, rekeningen 1899, Ribbens 1 sept.
- ⁷⁶ Rekening: **Archief De Vries**, rekeningen 1901, Ribbens 31 aug.
- ⁷⁷ **Archief De Vries**, rekeningen, De Voogd; aan Zeilmakers handelsreiziger heeft Rinsje om prijsvermindering gevraagd; de Edammer fabrikant reageert met het sturen van een prijslijst *met onze uiterste prijzen*.
- ⁷⁸ **Archief De Vries**, correspondentie 1899, de Voogd 3 maart.
- ⁷⁹ De NV Vereenigde Touwfabrieken is een in 1919 gevormde conglomeratie van touwslagerijen in Nederland en België, (**Peil (1999)**, 79), waar ook Lankhorst te Sneek na 1920 een deel van zijn bedrijf in onderbrengt, **Archief De Vries**, inkoopboek 1924, 10 maart e.a. en kasboek 1925-1927, 11 aug. 1927 e.a.
- ⁸⁰ *6 dozijn marlijn ad 0.90 cent*, **Archief De Vries**, rekeningen 1906, Duitgenius 31 juli.
- ⁸¹ Definities: **Van Kampen (1924)**, reg. S., **Sondheim (z.j.)**, 152-153. Huizing wordt geleverd door o.a. Hendk. Jansen, touw en teer, Groningen, en seizing door Craven & Speeding Bros. Hemp & Wire Ropes, **Archief De Vries**, rekeningen 1902, Jansen 15 mrt, **Idem** 1906, Craven 1 mei.
- ⁸² **Archief De Vries**, correspondentie 1906, Hoos ca 8 feb.
- ⁸³ **Archief De Vries**, rekeningen 1899, Hoos, N. 25 jan. en idem 1906, Hoos, J., 14 nov.; het garen wordt door Hoos *verzonden aan den Heer Mulder, Scheepsbouw Stadskanaal*, voor wie Jan Siebold het garen besteld heeft.
- ⁸⁴ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 170. *Koordlijn* is waarschijnlijk katoen.
- ⁸⁵ Foto uit folder Touwslagerij Van der Lee bv, Oudewater (ca. 1985), collectie Carol de Vries, Amsterdam.
- ⁸⁶ Rinsje van Ommen-de Vries in **Van der Horst (1982)**, 26. *1 Cocos Leguaan 2.50 Mtr ad 5 = f 12.50 en 1 Manilla [idem] 1.40 Mtr ad 7 = f 9.80*, **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924, filiaal Amsterdam, Houtmankade 4, z.p. (*f 1388,70*).
- ⁸⁷ **Sondheim (z.j.)**, 132.
- ⁸⁸ Tekening platting en toelichting: **Sondheim (z.j.)**, 134.
- ⁸⁹ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 514 (1924).
- ⁹⁰ *Werkl - N Stag*, **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 158.
- ⁹¹ Diagram: op basis van **Archief De Vries**, rekeningen 1894-1909 en crediteurenboek 1923-1927.
- ⁹² **Archief De Vries**, rekeningen 1901, Lankhorst 30 april. Wat betreft de '3 Tros 1 x 1 D.S.': *Ik gok op 3 x 100 meter 8 mm Duitsch Staaldraad*, Carol de Vries, e-mail 30 maart 2005.
- ⁹³ Factuur: **Archief De Vries**, rekeningen 1899, v/h Groenewout 17 juli.
- ⁹⁴ **Archief De Vries**, rekeningen 1906, Craven 8 sept. etc.; *Best Flex. Gal. Pat. Steel Wire Ropes, oiled cores 8x12* en **Idem** 1901, Brown 19 febr. (De staalgigant Brown verstuurt wissels in zachtroze.)
- ⁹⁵ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, pass. en Carol de Vries, mondelinge meded. 13-11-03, Mennens is door overnames, o.a. van Staalkabel zo groot geworden.
-

⁹⁶Den Haan gaat zich vanaf de 30er jaren 'Staaldraadkabel- en Herculestouwfabriek' noemen en samenwerken met de grote touwslager Gijs van der Lee uit Oudewater, **Archief De Vries**, rekeningen Amsterdam 1943, v.d. Lee/den Haan 28 sept e.a.

⁹⁷Mondelinge mededeling Carol de Vries, november 2003.

⁹⁸**Archief De Vries**, rekeningen 1906, 26 jan. Het woord kennep is een locale variant op hennep.

⁹⁹Advertentie Den Haan: **Drooger/Noordegraaf (1955)**, z.p.

¹⁰⁰**Archief De Vries**, rekeningen 1903, den Haan 10 sept.

¹⁰¹Bijv. **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 99, kapt Ykema.

¹⁰²*5 M Hercules[draad] 2½ [ad] 42 [cent]*, **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 3 (De Blauw) en *7½ M. Hercules 2½" ad 42*, **Idem**, 35, Schotanus; gegevens over deze familie per e-mail ontvangen van Jan Schotanus, archivaris van de Schotanus-Stichting.

¹⁰³Diagram op basis van **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929 en verkoopboek 1927. Alleen de gespecificeerde verkoop is meegerekend.

¹⁰⁴Carol de Vries, e-mail 30 maart 2005.

¹⁰⁵**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 116.

¹⁰⁶Tekening: **Sondheim (z.j.)**, 55.

¹⁰⁷'Bij staaldraad draait men 25 keer de eigen dikte uit elkaar,' Carol de Vries. e-mail 30 maart 2005.

¹⁰⁸**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 48. 'De vermelde tijd vind ik vrij lang, maar als je rekent: verzendklaar maken, opruimen en klaar voor de andere klus, zou het kunnen,' Carol de Vries e-mail 30 maart 2005.

¹⁰⁹Mondelinge mededeling Carol de Vries.

¹¹⁰**Van der Horst (1982)**, 25.

¹¹¹**Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 116.

¹¹²**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 121.

¹¹³Hercules-landvasten zijn er voor de kapiteins Schaafsma, Vogelzang, Jonker en Weissenbach van de GLSM, bouwondernemer Dikkerboom uit Heerenveen, Gebr. Coehoorn, vrachtrijders uit Lemmer, motorbeurtschipper Jan Dijkstra (Drachten en Akkrum), kapitein Van der Veen (s/s *Telegraaf*), Sneek en de Groningse scheepsbouwer Botje Enzing, **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 15, 46, 62, 100, 85, 13, 28, 38,48, 122, 41, 53,124.

¹¹⁴Tekening: **Pilaar/Mossel (1858)**, 138, (fig. 89).

¹¹⁵Deze en de hierna genoemde percentages betreffen steeds de gespecificeerde verkoop of inkoop volgens **Archief De Vries**, rekeningen 1896-1909, inkoopboek 1924-1928, debiteurenboek 1921-1929 en verkoopboek 1927. De contante verkopen volgens **Idem**, kasboek 1925-1927 zijn buiten beschouwing gelaten.

¹¹⁶Diagram op basis van **Archief De Vries**, rekeningen 1896-1909 en crediteurenboek 1923-1927. In 1928 neemt het aandeel van touw in de inkoop, in Amsterdam, weer toe: 15,5%, **Idem**, inkoopboek 1923-1928.

¹¹⁷Grafiek op basis van **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929 en verkoopboek 1927.

15 Kurk, kokoszakken en kompassen

¹Afbeelding: **Archief De Vries**, rekeningen 1902, Jakobs 26 sept, fragm. Voormalig scheepswerf Holtman aan de Hoofdkade/Brugkade is thans industrieel monument in Stadskanaal, www.gidsgroningen.nl.

-
- ²**Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec.1926 z.p. (f 956,65 en f 6521,58).
- ³Plus f 2,55 voor *Schilderen met naam*, **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 85.
- ⁴**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 84.
- ⁵**Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926 z.p. (f 11446,63), resp.correspondentie ca.1900
- ⁶Afbeelding: **Archief De Vries**, rekeningen 1901, Werner 22 mei.
- ⁷**Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926 z.p. (voorraad *touwwinkel*, f 3.628,58). ‘Er is een subtiel verschil tussen een reddingsdregje en een gewone dreg. Deze laatste heeft vier gemene punten, maar aan de rijkspolitie te water verkocht ik ze met koperen knopjes. Half-rond met een gat erin. Deze sloeg ik op de punt, zodat er nog maar een klein puntje boven het koperen knopje uitstak. Dat voelt prettiger als je als drenkeling word opgevist,’ Carol de Vries, e-mail 14 april 2005.
- ⁸‘Dregstokken, later reddingshaakstokken genoemd, hingen vroeger aan vele bruggen in Amsterdam, maar wegens baldadigheid zijn de sluis-, brug- en havengelddienst daarmee gestopt,’ Carol de Vries, e-mail 14 april 2005.
- ⁹**Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926, z.p., (*Winkel*, f 9.089,32), resp. 31 dec. 1924 (*Voor de winkel*. f7.917,36). Een kwartje is een munt met een waarde van een kwart gulden.
- ¹⁰**Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Winkel* f 6.732,61). Een weerglas is een ‘instrument om gegevens over het weder te meten, zoo genoemd omdat het [...] voorzien was van een peilglas, gevuld met een vloeistof aan het peil waarvan men vaststellingen kon doen over de weersgesteldheid,’ **Van Dale**⁸ (1961), 2354. Thermometers komen in het archief niet voor.
- ¹¹O.a. **Archief De Vries**, leveranciers 1909, Fröbel, 29-december.
- ¹²**Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Winkel* f 6.732,61).
- ¹³**Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 250.
- ¹⁴**Visscherijcourant**, 21-8-1915.
- ¹⁵Uitslagenlijst zeilwedstrijden 22 mijlen Lemmer, 130, **OudhK. Lemm.**, mp.K2.
- ¹⁶**Visscherijcourant**, 21-8-1915. **Huitema (1982)**, 269; Naam: Zuiderzee; Eigenaar: A. Scheffer: 1912-1918, **Visserijreg Vlaardingen**, LE 44.
- ¹⁷**Wouda (z.\j.)**, 3.
- ¹⁸**Archief De Vries**, verkort debiteurenboek jan 1913, fol. 107 (Scheffer).
- ¹⁹**Archief De Vries**, rekeningen 1989, Korthals, 1 nov.
- ²⁰**Archief De Vries**, correspondentie 1902, Jalink z.d. [ca. 1902], prijscourant.
- ²¹**Kloes (1893)**, 584.
- ²²Flarte: **RAO Handelsreg. Zwolle**, inv. 0242-doss. 07950 en **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 16 sept 1926; Kragt: Idem, rekeningen 1906, 18 aug, kasboek 1925-1927, 20 juni 1925 en 4 feb. 1926: *J. Kracht [!] & Co.*
- ²³**RAO-Handelsregister Zwolle**, 1921-1929, inv. 0226-doss. 07571. Van der Stouwe zal later samengaan met J. Beld. Weer later zullen ze zich Besto noemen en zijn ze een van de grootste reddingsmaterialenfabrikanten van Europa, mededeling Carol de Vries, e-mail 13 nov. 2003.
- ²⁴**Archief De Vries**, rekeningen 1909, Cornets 22 september. Mogelijk komt kapitein Pepping uit Nieuw-Buinen (Dr.). Dan is hij ook klant in 1913 en 1914, **Idem**, kasboek 1913-‘14.
-

- ²⁵ **Archief De Vries**, rekeningen 1899, Houwink 22 febr. Rinsje heeft Houwink overigens om prijsvermindering gevraagd, en krijgt die ook: *Mej., Ik sta Ued 5% korting toe wanneer u [er]bij minstens 20 stuks besteld [!], doch lager kan ik de prijs niet stellen.*
- ²⁶ **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926 z.p. (f 11446,63, resp. f 11745,18: 'sectant'); **Van Dale**⁸ (1961), 1290, resp. 1802: 'De octant beslaat een achtste deel van de horizon, de sextant een zesde,' **WNT 14 (1936)**, 1326.
- ²⁷ **Archief De Vries**, rekeningen 1901, Werner 6 juli.
- ²⁸ **Archief De Vries**, rekeningen 1901, 15 nov e.v.
- ²⁹ **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1925 z.p. (f 6663,53). **Buursma/Mollema (1993)**, 400.
- ³⁰ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 10 en 127; kasboek 1925-1927, 15 sept 1925; verkoopboek 1927, 128, 105, 9.
- ³¹ **Archief De Vries**, correspondentie 1901, Smeding 30 okt.
- ³² Afbeelding: **Archief De Vries**, rekeningen 1901, 5 dec.
- ³³ Van Kampen (1924), 416.
- ³⁴ **Archief De Vries**, rekeningen 1901, Smeding 8 nov.
- ³⁵ **Archief De Vries**, rekeningen 1901, Smeding 14 nov.
- ³⁶ Brief: **Archief De Vries**, correspondentie 1901/1902, Wed. de Vries, dec.
- ³⁷ Brief: **Archief De Vries**, correspondentie 1901, Wed. de Vries, dec. (kopie).
- ³⁸ Tekening: **Van Kampen, De zeilsport 1924**, 412; 'De zes naalden liggen drie aan drie parallel naast het hart van de roos.'
- ³⁹ Afbeelding: **Archief De Vries**, rekeningen 1899, v.d. Bosch 5 mei in inkt met de hand getekende factuur, fragm.
- ⁴⁰ 'Later heten ruilmantaarns schotlantaarns, voor de binnenverlichting. Achterlichten zijn de heklichten en zijlantaarns boordlichten (bakboord en stuurboord). Men kan daardoor altijd zien of een ander schip een kruisende koers heeft, voor je uit vaart of naar je toe komt,' Carol de Vries, e-mail 14 april 2004.
- ⁴¹ Tekening: **Van Kampen (1924)**, 384.
- ⁴² **Archief De Vries**, rekeningen, 1900, Hartelust 26 apr.
- ⁴³ **Archief De Vries**, rekeningen 1902, Molenaar, 14 nov., resp. Idem 1904, 2 dec., cit.ingekort.
- ⁴⁴ **Archief De Vries**, rekeningen 1902, Zock 19 apr.
- ⁴⁵ **Archief De Vries**, rekeningen 1902, Wortelboer 7 juli. 'Dit zijn de bekende stormlantaarns in diverse maten. Op sommige papieren zakken stond de naam van de fabrikant: Fledermaus,' Carol de Vries, e-mail 14 april 2005.
- ⁴⁶ **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926 z.p., (*Winkel*, f 4471,42).
- ⁴⁷ **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924 z.p. (f 3770,76 en f 4189.,16; resp. f 5042,69),- omschrijving flambouw: **Van Dale (1961)**, 552. Het WNT houdt het simpeler: 'een draagbaar licht in den vorm van een stok of staak, meestal bestaande uit in licht brandbare stoffen gedrenkt hout, **WNT 3-III (1920)**, 4506.
- ⁴⁸ **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 15 sept 1925 e.a.; **Tel.Gids 1915**, Amsterdam.
- ⁴⁹ **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec.1924, z.p., (*Winkel*, f 3.770,76, resp. f 4.189,16) en **Idem**, verkoopboek, 110., rekeningen 1906, Wortelboer 21 sept. en debiteurenboek 1921-1929, 541 (1926); 'Gosse Wierda, die was brandstoffenhandelaar,' Judith Schirm-de Rook, vraaggesprek 12 febr. 2004.
- ⁵⁰ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1924, folio 142 (1923).
- ⁵¹ Een portretfoto van Kapitein Grijpsma staat in deel 2, hoofdstuk 5 De Kapiteins.

- ⁵² **Salverda/Wielinga (1983)**, 21, 8, ingekort. Het ongeluk speelt een rol in de stuiversroman van **Scheffer (1948)**: “We zinken. Maar zwijg erover. Anders breekt de hel los... Jij moet jezelf redden,” zei hij tegen Marijke, “Klim over de reling en laat je zakken. Vlug!” (p. 151).
- ⁵³ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 196.
- ⁵⁴ **Van Kampen (1924)**, 384.
- ⁵⁵ **Archief De Vries**, rekeningen 1902, Wortelboer 7 juli.
- ⁵⁶ **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Winkel*, f 5042,69, resp. f 5807,26).
- ⁵⁷ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 16, 122.
- ⁵⁸ **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926 z.p. (*f 11745,18*).
- ⁵⁹ Afbeelding: **Archief De Vries**, rekeningen, 1899, Houwink, 22 feb, fragm.
- ⁶⁰ **Archief De Vries**, rekeningen 1896, Ribbens 6 nov.
- ⁶¹ **Archief De Vries**, rekeningen 1906, Hollander dec., jaarrekening.
- ⁶² **Archief De Vries**, rekeningen 1899, Werner 5 jan. Emma van Waldeck-Pyrmont is koningin-regentes van 1890-1898 en wordt na de troonbestijging van Wilhelmina in 1898 Koningin-Moeder genoemd.
- ⁶³ Carol de Vries, e-mail 14 april 2005.
- ⁶⁴ **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Winkel*, f 5042,69 en f 6732,61).
- ⁶⁵ Foto's: **Oudh.kmr. Lemmer**, fotograaf: M. Artin, Amsterdam.
- ⁶⁶ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 52 en 127.21-1-1921.
- ⁶⁷ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 12.
- ⁶⁸ Brief 16-9-2004 van Henk Brouwer, Museum Het Oude Raadhuis, Urk. Auke van der Veen vaart later ook met stoomboot, namelijk op Sneek, **Oudhk. Lemm.**, map K1, info J.W. de Jong. Het lijkt erop dat de wegen van Hoff en Van der Veen scheiden in de periode dat beiden motoriseren.
- ⁶⁹ In 1927 verkoopt hij vier kompassen (samen voor f 75, -), tegenover bijvoorbeeld maar twee kokoszakken en geen verrekijkers en barometers.

16 De kleding en de vlaggen

- ¹ **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p. (*Winkel*.f 3.451,40) en **Idem** 1926 (*f 9.089,32*).
- ² **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., resp. *filiaal Amsterdam* [f 0,00]. Jan Siebold heeft achter 8 paar *slobkousen* tussen haakjes 4 paar? met een vraagteken geschreven omdat er maar vier paar berekend zijn.
- ³ **Van Dale (1961)**, 1828; **WNT 12-1 (1931)**, 1707.
- ⁴ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, 255 (1926), 546 (1927) en 255 (1926); **Post (1993)**, 91; **Visserijregister Vlaardingen**: Siemen Scheffer LE 91, 1927; W. Scheffer wordt met de ijzeren aak *Zuiderzee* (LE 44) 3e in de "18 zeemijlen"-categorie (houten en) ijzeren vissersvaartuigen op het Buitenij in 1903, en 4e in 1904, **Huitema (1982)**, 268; **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 10.
- ⁵ Dorleijn (1996), 5-178.
- ⁶ Advertentie: Programmaboekje Race 22 Zeemijlen op het Buitenij, **Oudh.Kmr. Lemmer**, mpK2. Uitslag: **Huitema (1982)**, 268.

⁷Bijnaam *De Bels*, brief Henny Kingma, jan. 2005, en *Oude Bellouw*: **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 15. LE 1: **Visserijreg. Vlaard.**

⁸'Hachelijke onderneming van Lemster vissers,' **Weekblad Zuid-Friesland**, 2 februari 1968. Het is niet zeker bij welke De Vries de jekker is gekocht: die van de touwwinkel of die van de zeilmakerij.

⁹**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 90. Eind 1925 is het Drentse filiaal gesloten.

¹⁰**RAF-Handelsreg.**, inv. 9197. 'Voor de schippers is Heidenschap altijd een geschikte plaats geweest. Niet alleen vanwege de meestal hogewal, maar ook omdat de Heidenschapster boeren heel wat terpmoeder nodig hadden', **Speerstra (1975)**, 55, 57-59; (een) Feenstra is ook veerman van Heidenschap naar Nijega en vice versa over het Fluessen.

¹¹**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 70.

¹²Rinsje Van Ommen-De Vries in **Van der Horst (1982)**, 26.

¹³Foto Karolina: collectie Carol de Vries, Amsterdam. Er is enige twijfel of het echt Karolina is die op de foto staat.

¹⁴**Buursma/Mollema (1993)**, 45.

¹⁵**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 55.

¹⁶Het zal een vergrote uitvoering zijn van een hijsbroek die mijn vader in ongeveer 1960 heeft laten maken bij de zeilmaker. De paardenbroek zal een dubbel stuk canvas zijn geweest van 100 cm breed en 300 cm lang, met brede zomen in de korte uiteinden, waar stukken rondhout van 7 cm. in gestoken werden. Aan beide zijden werd een touwstrop gesplitst van ongelijke lengte, zodat de lange strop door de korte strop heen gestoken kon worden. (eerst onder de buik van het paard langs) Uiteindelijk werd het paard of de koe aan één strop opgehesen, Carol de Vries, e-mail 11 april 2005.

¹⁷**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 50. *Bobbed*: kortgeknipt haar bij vrouwen, **Van Dale**⁸ (1961), 287. Niet in WNT.

¹⁸De mode van het kort geknipt, golvend haar onder een nauw sluitend hoedje, gecombineerd met ruim vallende stropdas, rok tot boven de knieën en een sigaret in een lang pijpje is afkomstig uit Parijs (ca. 1910). Het hoedje kan van verschillende stoffen worden gemaakt: wol, raffia, katoen, linnen, sisal. Na de eerste wereldoorlog slaat de mode over naar de V.S. De haardracht en het hoedje zijn gedurende het interbellum in heel Europa populair waarbij het haar steeds korter wordt geknipt, www.civilization.ca/hist/hats.

¹⁹Foto ca. 1935: collectie familie Hart, Hoorn.

²⁰1899, het jaar van Rinsjes bestellingen, is niet een zeer goed ansjovisjaar, 1890 en 1902 bijv. wel, **Dorleijn (1996)**, 5-251.

²¹Definitie en tekening: **Dorleijn (1982)**, 1-24, 271.

²²De Apeldoornse nettenfabriek is rond 1882 door K.G. von Zeppelin gesticht, **Dorleijn (1996)**, 5-188, 226, 227.

²³**Archief De Vries**, rekeningen 1899, Pen 17 jan. (*afgebeeld*) en 25 jan., 13 maart, 17 mei.

²⁴Prijscourant: **Archief De Vries**, correspondentie ca. 1950, de Vries, fragm.

²⁵**Archief De Vries**, rekeningen 1901, van Mels 5 sept. en le Poole, 2 maart en 11 juli, **Idem** 1906, le Poole 19 juli.

²⁶**Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 10 april 1926.

²⁷Rinsje van Ommen-De Vries in **Van der Horst (1982)**, 26.

²⁸**Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Winkel f 7112,31 en Voor de winkel, f 7917,36*).

²⁹Tekening: **Van Kampen (1924)**, 395.

³⁰O.a. **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 20 aug. 1925.

³¹**Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 26 aug 1925 (vier maanden voor de sluiting van het filiaal). Hendrik Siebe v.d. Schoot en later zijn zoon Siebe H. hebben op Nieuwburen 37

tevens een *woning-stoffeerdersbedrijf en matrassenmakerij*. De beddenwinkel bestaat van 1875 (*door mijn vader opgericht*) tot 1964, **RAF-Handelsreg.**, inv. 2610.

³² **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 2. De afkomst Heeg blijkt uit **Idem**, verkort debiteurenboekje jan. 1913, 34 en kasboek 1914, 18-mei e.a.

³³ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 50.

³⁴ Vlag Lemsterland ontleend aan: www.vlaggen.fiberworld.nl.

³⁵ **Van Kampen (1924)**, 393, **Loomeijer (1980)**, 158.

³⁶ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 94.

³⁷ Blauwdruk (fragm., zonder datum): **Archief De Vries**, bouwtekeningen, nr. 2.

³⁸ **Van Kampen (1924)**, 393.

³⁹ De wimpel is geleverd door *Stoomspinnerij Holland* in Edam, **Archief De Vries**, rekeningen 1901, Zeilmaker 28 oktober. De *Stad Meppel* is in 1870 in Kinderdijk gebouwd en in 1891 aan Beijer verkocht, **Bottema (1984)**, 2-55.

⁴⁰ **Archief De Vries**, rekeningen 1901, v Mels 25 sept.

⁴¹ **Archief De Vries**, rekeningen 1906, v Mels 6 nov.

⁴² Tel. N9115 Seijmonsbergen, S., scheepsbouwer, Oostenburgervoorstr. 41 (huis: Nassaukade), **Tel.Gids 1915**. De werf verhuist later naar Amsterdam-Noord: 'Met deze scheepswerf aan de Korte Papaverweg in Noord deden we vroeger wel zaken, Carol de Vries, email 13 nov. 2003.

⁴³ Afbeelding: **Archief De Vries**, correspondentie 1901, 5 sept.

⁴⁴ **Van Kampen (1924)**, 393.

⁴⁵ *1 Rouwvleugel* *{!}* 6 el, **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 484.

⁴⁶ De RAF-overlijdensregisters geven in maart 1922 geen overleden A. Kuperus. Een maand eerder stierf wel een Gosse Kuperus, 80 j., uit Gaasterland, **RAF-Overlijdensreg.**, Gaasterland 1922, 18 februari, akte 15. Ter ere van hém zal de aankoop van die vleugel, een maand later!, niet kunnen zijn. De verkoopboekhouding vermeldt nog een rouwvleugel, gekocht door M.F. de Vries op 28 maart 1924, wellicht voor een klant van de zeilmaker, **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 170.

⁴⁷ Rinsje van Ommen-De Vries in **Van der Horst (1982)**, 26.

⁴⁸ Het scheerhout, waar de vleugel aan genaaid is, vormt een stompe hoek met de mast omdat anders de vleugel naar beneden wijst of *treurt*, **Huitema (1977)**, 212. 43, 44.

⁴⁹ Tekening rouwvleugels: **Huitema (1977)**, 211.

⁵⁰ **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Voor de winkel. f 7917,36*).

⁵¹ Foto: Carol de Vries, Lemmer 2004.

17 De verf en de smeer

¹ **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Transp. Mastm f 6888,70 en Winkel f 3770,76 ev.*). Kledensmeer, door Carol de Vries nog verkocht (e-mail 17 april 2005), komt niet voor in het WNT noch in Van Dale.

² De plant is de agacia catechu, **WNT 3-2 (1916)**, 1951, **Kloes (1892)**, 996.

³ **Archief De Vries**, rekeningen 1900, Lankhorst 8 jan: *5 kist cachou, gewoone, 1 blok f 83,70, per Sitenga, etc.*

- ⁴ Tekening: **Dorleijn (1983)**, 3-111. Citaat: **Archief Zuiderzeemuseum**, Vroom, vraaggesprek met Sybolt van de Bijl, zeilmaker te Lemmer. **Archief De Vries**, rekeningen 1900, Lankhorst 8 jan: 5 kist cachou, gewoone, 1 blok *f* 83,70, per Sitenga, etc.
- ⁵ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 528 (1924); motorschipper Verhoef koopt op dezelfde dag 10 liter motorolie. Is de runolie voor zijn hulpzeil? Het schip, waarvan de naam onbekend is, is door de Gebr. Boer gebouwd, **Idem**, folio 148.
- ⁶ Afbeelding: **Archief De Vries**, rekeningen 1899, Nauta 13 maart.
- ⁷ Kleedensmeer komt o.a. van T. Zandleven, Plamuurfabriek, Chemische Verfwaren, Stoomverf, Stopverf, Speciale Inrichting voor Tubenverwen, Vensterglas, Export op Indië, met vestigingen in Koog aan de Zaan en Leeuwarden, **Archief De Vries**, rekeningen 1902, Zandleven 28 maart.
- ⁸ **Dorleijn (1983)**, 3-111, **Loomer (1980)**, 33, 120. Andere schippers smeren de harpuit over de reeds aangebrachte teer *om de huid van het schip mooi glimmend te krijgen*, **Jansma (2001)**, 56. **Archief De Vries**, o.a. rekeningen 1899, Nauta en inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Winkel. f* 6129,55).
- ⁹ **Jansma (2001)**, 56.
- ¹⁰ **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926 z.p. (*f* 1.010,95).
- ¹¹ **Loomer (1980)**, 121.
- ¹² *30 liter houtcarboleum - 70 idem taan[carboleum] ad 10 cent*, **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926 z.p. (*f* 10107,95). Mogelijk is carbolineum hetzelfde als bruine teer.
- ¹³ **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926, z.p., (*Transp. f* 297,12).
- ¹⁴ Carol de Vries, e-mail 27 april 2005.
- ¹⁵ **Van Dale (1961)**, 285. Niet in WNT.
- ¹⁶ Factuur: **Archief De Vries**, rekeningen 1906, Kuperus 29 juni, fragm.
- ¹⁷ **Archief De Vries**, rekeningen 1900, Kuperus 22 mei, 24 juli, 22 sept. (*50 KG Blokkevet 18 cts het kilo*).
- ¹⁸ **Kloes (1892)**, 180.
- ¹⁹ In 1924, **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 22. **Visserijreg. Vlaard.:** LE 69, 1911-1929.
- ²⁰ *Bus poetspommade f 1, -, voor kapt. Joh. Grijpsma en ¼ KG prima zuivere bijenwas ad 3,- voor korenmolen De Hoop*, **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 34 en 67.
- ²¹ **Archief De Vries**, rekeningen 1899, Spijkervet, 30 nov. De nota van Spijkervet is afgedrukt op de oorspronkelijke factuur van een onbekende Varkensslagerij (*Spek, Worst, etc.*).
- ²² **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 17 juni en 14 nov 1925.
- ²³ **Loomer (1980)**, 120. 'Bij ons in de kelder op het Singel stond een vat afgewerkte olie, die door mijn vader of het personeel werd gebruikt als ze flink vuile handen hadden,' Carol de Vries, e-mail 27 april 2005.
- ²⁴ **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 24 mei 1925, 1 juni 1925.
- ²⁵ Fa. W. Borneman, Vernis- en Verffabriek, Kantoor Singel 8, **RAF-Handelsreg.** inv. nr. 3578, 1921-1931 en **Tel.Gids 1915**, Sneek.
- ²⁶ Havannabruin en groen ziet men op de boeisels van tjalken, **Loomer (1980)**, 120.
- ²⁷ De Vlieger (1993), 6.
- ²⁸ Fa. Gebr. Hoeksema, Leeuwarden, Stoomververij en Chem. Wasscherij, Hoekstersingel, fabr., **RAF-Handelsreg.** inv. nr. 3480, 1921-1926 en Telefoongids 1915, Leeuwarden. **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926 z.p. (*f* 610,97 en *f* 297,12) e.a.; Idem 1 jan 1929 z.p. (*f* 2733,15).
- ²⁹ **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926, z.p., (*Transp. f* 297,12). Japanlak is een dekkende, laag gepigmenteerde natte verf, eind 19e eeuw door de chemicus dr. Riep in Zwol-

le ontwikkeld, die er zijn naam aan gaf. Molijn & Co. (Rotterdam) bracht de verf als eerste op de markt gebracht, **De Vlieger (1993)**, 5.

³⁰Alle in 1926, **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 218, 242 en inventarisboek, 31 dec. 1926, z.p., (Transp. f 1445,42).

³¹Advertentie op email muurbord: Schildersvakkrant nr 8, ook op www.ripolin.tm.fr/fr/site. De Amsterdamse vestiging van N.V. Le Ripolin is van 1926 tot 1928 crediteur van Jan Siebold de Vries, **Archief De Vries**, crediteurenboek 1923-1928, 97.

³²**Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Transport f 6129,55*) en 1926 (*f 956,65*). De omschrijving van omber is ontleend aan **WNT 10-2 (1870)**, 118.

³³**Van Dale (1961)**, 442.

³⁴**Kloes (1892)**, 909-910. Bijv. **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926, z.p., (*Transp. f 297,12*).

³⁵**Loommeijer (1980)**, 120-121

³⁶Afbeelding: **Archief De Vries**, rekeningen 1899, Haarlemsche 13 juni.

³⁷O.a. in **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Winkel f 5807,26; f 5949,06, filiaal A'dam f 479,17*) en idem 31 dec. 1926 (*Touwwinkel, Pakking, f 9089,32*).

³⁸Fragment inventaris: **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924 z.p. (*Winkel f 5807,26*).

³⁹O.a. in **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Winkel f 3204,40*). 'Roeststekers werden in mijn tijd gemaakt van botte vijlen, die bij de smid voorzien werden van een uitgesmeed scherp uiteinde, dus een soort recycling,' Carol de Vries, e-mail 16 april 2005.

⁴⁰**Loommeijer (1980)**, 120.

⁴¹**Archief De Vries**, kasboek 1920-1925, 7 mei en 9 dec. (*zoutzuur*), inventarisboek 31 dec. 1924 z.p. (*filiaal A'dam, f 310,84*).

⁴²*Coustic Zoda 0.15*, **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 59.

⁴³**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 47, resp. 59.

⁴⁴**Archief Zuiderzeemuseum**, Vroom, vraaggesprek met de heer van Brug.

⁴⁵**Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926, z.p., (*Transp. f 1445,42*).

⁴⁶**Archief De Vries**, rekeningen 1899 v.d. Feer, 9 mei e.a. en Idem 1905, Bouma 2 okt. en kasboek 1925-1927, passim; Idem rekeningen 1906, Alberdingk aug.

⁴⁷O.a.: terasine en luikgroen, **Archief De Vries**, rekeningen 1906, Leven 31 mei. e.a.

⁴⁸Afbeelding: **Archief De Vries**, rekeningen 1899, de Witt 25 okt.

⁴⁹Afbeelding: **Archief De Vries**, rekeningen, 1899, Verbeek, 1 juli.

⁵⁰**RAF-Geboortereg.**, Lemsterland 1870, blad nr. 38. **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 163.

⁵¹Diagram op basis van **Archief De Vries**, rekeningen 1899-1909.

⁵²Diagram op basis van de gespecificeerde verkoop in **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929 en verkoopboek 1927.

⁵³'Teerkoppen worden los verkocht met een diameter van 45, 50 of 55 mm. Ze zijn voorzien van een stukje schroefdraad, bedoeld om te bevestigen op een teerstokijzer die op een houten steel bevestigd is. De korte stelen voorzien van een kleine teerkop zijn bokkenpoten, variërend van 30 tot ,45 mm. Radiateurkwasten bestonden toen nog niet,' Carol de Vries, e-mail 14 april 2004.

⁵⁴**Van Dale (1961)**, 1939. Teerkop en stippertje staan niet in het WNT.

⁵⁵**Archief De Vries**, rekeningen 1902, J. Godschalk 28 febr. en **Idem** 1905, 25 juli; ook: kasboek 1926, 14 mei. ‘Columbo- bezems zijn van zwarte, minder sterke vezels dan de bruine Piasava-bezems. Beide dacht ik uit Afrika,’ Carol de Vries, e-mail 14 april 2004.

⁵⁶**Archief De Vries**, rekeningen 1906, Jakobs 14 juli (Hiernevens de restant van het bestelde) e.a.

⁵⁷**Archief De Vries**, rekeningen 1902, Hoogstraal 10 jan. León ligt in Noord-Spanje. Er is ook een fabriek van Hoogstraal in Uithuizen (Gr.), **Salverda/Wielinga (1983)**, 26.

⁵⁸**Archief De Vries**, rekeningen 1899, Hoogstraal, 4 dec., ook het citaat, **Idem**, rekeningen 1905, Godschalk, J., 25 juli; en inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Winkel f 5959,06*). Genoemde woorden staan noch in het WNT noch in het *Frysk Wurdboek (Zantema 1985)*.

⁵⁹**Archief De Vries**, rekeningen 1899, resp. Nauta 24 febr, de Wit 25 okt, Nauta 30 aug. en 24 aug.

⁶⁰**Archief De Vries**, rekeningen 1899, van Embden 1 dec. en correspondentie 1898, Haagsma 13 april, briefje; ook **idem** 1896, Ribbens 6 nov. ‘Een teerputs, met een deksel op, moet niet verward worden met een gewone puts, met een krul in het hengsel om het putstouw aan vast te kunnen splitsen: die heeft elk schip aan boord om water te kunnen “scheppen”,’ Carol de Vries, e-mail 17 april 2005.

⁶¹Vrachtenvelop: **Archief De Vries**, rekeningen 1902, Heekelaar 18 april.

⁶²**Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Transp. f 1510,77 e.a.*).

⁶³**Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 36.

⁶⁴Tekening: **Archief De Vries**, rekeningen 1903, Reesink 30 jan., bedrukte achterzijde.

⁶⁵**Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Winkel, Transp. f 5042,69*). **Zantema, Frysk Wurdboek**, 1-938. ‘Dit model, nog steeds hetzelfde, gebruik ik tussen 1960 en 2005 om mijn fiets mee te smeren,’ Carol de Vries, e-mail 17 april 2005.

18 Huisraad en huishouden

¹Naast 2 blokken, **Archief**, verkoopboek 1927, 79. Ook de spelling Sijtsema en Sytzema komt in het archief voor.

²**Archief de Vries**, verkoopboek 1927, 84. *Hornstra was een timmerman*, Judith Schirm-de Rook, vraaggesprek 12 feb 2004; niet in RAF-Handelsreg.

³**Archief de Vries**, rekeningen 1900, Houwink 20 dec.

⁴**Archief de Vries**, verkoopboek 1927, 12 en 66.

⁵**Archief de Vries**, verkoopboek 1927, 51.

⁶**Archief de Vries**, verkoopboek 1927, 6.

⁷**Archief de Vries**, rekeningen 1899, Van de Wal 23 sept.

⁸Nota: **Archief De Vries**, rekeningen 1900, Wortelboer, 20 apr. en 5 juli.

⁹Nota v.d. Feer: **Archief Wed. S.J. de Vries**, rekeningen 1899, v.d. Feer, 9 mei e.a.

¹⁰Tekeningen als opdruk in brief, **Archief De Vries**, rekeningen, 1902, Wortelboer (Groningen) 7 juli.

¹¹**Archief De Vries**, rekeningen 1899, v/d Wal 1 nov.

¹²Voor resp. 65, 40 en 40 cents p/st, **Archief De Vries**, inventarisboek 31 dec. 1924 z.p. (*Transp. f. 3451.40*) en 1926 (*Transp. f. 2503.51*).

¹³**Archief de Vries**, debiteurenboek 1921-1930, folio 533 (1926), resp. verkoopboek 1927, 82.

¹⁴Carol de Vries, e-mail 13 april 2006.

-
- ¹⁵ **Archief de Vries**, kasboek 1925, 28 dec. De beddenfabriek bestaat tot 1956, **RAO-Handelsreg.** Zwolle, inv. 0224-doss. 07702 en inv. 0239-doss. 07869.
- ¹⁶ **Archief De Vries**, rekeningen 1899, de Witt 25 okt.
- ¹⁷ **Archief De Vries**, rekeningen 1906, Wortelboer 29 aug.
- ¹⁸ **Archief**, inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Winkel, f 6516.80*; Filiaal Hoogeveen, fl. 679.44), etc.
- ¹⁹ **Archief de Vries**, rekeningen 1899, Van de Wal 23 sept.
- ²⁰ **Archief de Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926 z.p. (*Winkel, f 956.65*).
- ²¹ **Archief de Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926, z.p. (*Winkel, f 956.65*); verkoopboek 1927, 122.
- ²² **Archief de Vries**, verkoopboek 1927, 116.
- ²³ **Archief de Vries**, inventarisboek 31 dec. 1926 z.p. (*f 2503.51*).
- ²⁴ **Archief de Vries**, rekeningen 1906, Dijkstra 29 mrt., 19 aug. (boter, teer) en 31 dec. (*aan geleverd zoollader*).
- ²⁵ Tekening, **Van Kampen, De zeilsport 1924**, 381.
- ²⁶ **Archief De Vries**, verkoopboek 1927, 44 en inventarisboek 31 dec. 1924, z.p., (*Pakhuisje, f 6516,80*) en 1925, *w.c. ad f 7,50*, etc.
- ²⁷ **Archief de Vries**, rekeningen 1906, Jakobs 14 juli.

19 Een kist van eigen makelij

- ¹ **Archief De Vries**, kasboek 1913, 27 feb., 17-mrt, 22-mrt, etc. en **Idem**, 1914, 7 jan, 2 feb., 19 feb., etc. Het feit dat de huurontvangsten aan Rinsje toekomen en niet aan het bedrijf, wijst erop dat het huizenbezit niet in de activa van de firma de Vries is ondergebracht.
- ² **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 6 nov 1925.
- ³ **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 6 nov 1925.
- ⁴ Ondertekening: **Archief De Vries**, inventaris 1913, z.p. [39].
- ⁵ **Archief De Vries**, kasboek 1914, 25 sept.
- ⁷ **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 111.
- ⁸ **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 3 mei 1926. Het is al eeuwen gebruikelijk dat ‘weduwen zich tot lotgenoten richtten, met wie zij soms (kleine) huishoudens vormden,’ **Schmidt (2001)**, 245.
- ⁹ **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 18 sept. 1925.
- ¹⁰ **De Vries (2003)**, 13.
- ¹¹ **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 1 juli 1925.
- ¹² **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 498.
- ¹³ **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 16 okt. 1925.
- ¹⁴ Trijn de Vries, Lemmer 1884- Apeldoorn 1964, **De Vries (2003)**, 15 en **RAF-Geboortereg.**, Lemsterland 1884, akte no. 174. Trijntje is niet onbemiddeld. Ze ontvangt bedragen van f 100.- en f 300, **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 28 en 29 sept. en 16 okt. 1925. Dat is de rente van een lening van f 5880,- die zij in 1924 of eerder aan de mastmakerij heeft verstrekt, **Idem**, crediteurenboek 1923-1928, 34 (1924, *Tr d Vr Lemmer*) en

118 (1926; *Tr de Vries Ugchelen*). Zij zal zich na Rinsjes dood bij haar zuster in Ugchelen vestigen.

¹⁵**Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 8 en 10 okt. 1925.

¹⁶*Wed SJ de Vries-Ages rep f 15*, - **Archief De Vries**, kasboek 1920-1925, 6 nov. 1925.

¹⁷Na haar overlijden zal Siebold de Vries het bijhouden van het kasboek overnemen, **Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 21 nov. 1927.

¹⁸**Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 18 nov. 1925.

¹⁹**Archief De Vries**, kasboek 1925-1927, 3 en 4 dec. 1925. En *Telgram 2x A'dam*, **Idem**, debiteurenboek 1921-1929, folio 169 (4 dec.).

²⁰*Kist f 100,-*, 22 dec., **Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 169; *Erven (Bosma) f 100,-*, **Idem**, kasboek 1925-1927, 23 dec. 1925.

²¹1, 14 en 23 dec., **Archief De Vries De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio 169.

²²Foto: collectie Dick (van Jentje) de Vries, Twello.²

²³**Archief De Vries**, debiteurenboek 1921-1929, folio's 243, 550 en **Idem**, kasboek 1925-1927, 30 november 1925. (Van de foto's op de begrafenis zal er geen bewaard blijven).

20 Conclusies

¹Foto: Carol de Vries 2004.

²Diagram op basis van **Archief De Vries**, rekeningen 1890-1905. Vermoedelijk in de loop van 1905 droeg Rinsje het bedrijf aan haar twee zoons over.

³In de twintiger jaren vormden de houten producten de helft van de verkoop, in Rinsjes tijd moet dat nog meer zijn geweest.

⁴Diagram op basis van **Archief De Vries**, rekeningen 1890-1905.

⁵**Archief De Vries**, rekeningen 1898, Haga 20 dec., en **Idem** 1999, Bakker, 23 mei.

⁶De Friese binnenvaart trekt aan na een absoluut dieptepunt in 1894, **Jansma (2001)**, 99. Vgl. bijvoorbeeld **Smit (1990)**, 56-57.

⁷**Jansma (2001)**, 118.

⁸Diagram per regio op basis van **Archief De Vries**, rekeningen 1898-1905.

⁹Diagram op basis van **Archief De Vries**, rekeningen 1899, 1902 en 1903. In de regio Amsterdam e.o./Zaanstreek zijn alle plaatsen meegeteld binnen de cirkel Wormerveer-Sloten-Aalsmeer-Weesp-Nieuwendam. De afname van Lemster leveranciers verandert overigens na 1909 in een toename (zie deel 2, hoofdstuk 16).

¹⁰Percentages op basis van **Archief De Vries**, rekeningen 1900, 1903 en 1909 en crediteurenboek 1923-1928.

¹¹Wissel: **Archief De Vries**, rekeningen 1906, Ludwig & Leven, 1 juni.

¹²Diagram op basis van **Archief De Vries**, rekeningen 1899-1906.

¹³Percentages op basis van **Archief De Vries**, rekeningen 1902. Als het hier over import gaat, betreft het alleen goederen die door de weduwe zelf direct zijn geïmporteerd. De import van haar leveranciers is buiten beschouwing gelaten. Die is onbekend. Wel kwam praktisch al het hout uit Noord-Europa.

¹⁴De bronnen van dit citaat en de volgende citaten zijn al in eerdere hoofdstukken vermeld.

¹⁵*De steeds stijgende prijzen der grondstoffen zijn oorzaak wij onze ankerprijzen iets moeten verhoogen*, E.J. Smit Dzn (fabrikant van machines, ankersmederij en metaalgieterij in Hoogezand), **Archief De Vries**, correspondentie 1899, Smit 7 apr.

¹⁶De bruiloftsfoto staat in de inleiding van deel 2.

¹⁷Lijst op basis van **Archief De Vries**, kasboeken 1913-1915, 1925-1927, debiteurenboek 1921-1929, verkoopboek 1927 en elders vermeld archiefonderzoek. N.B., niet alle bedrijven

die 'Wed.' in hun naam voeren, worden ten tijde van de vermelding (nog) door die weduwe geleid.

¹⁶Foto ca. 1920: **De Vries (2003)**, 5.

Bijlagen

Bijlage 1 Levensbeschrijving

¹ Transcriptie: Dick (van Jentje) de Vries. Bron: **De Vries (2003)**, 5. Interpunctie aangepast.

Bijlage 2 Brief van Siebold de Vries aan Gurbe van Brug

¹ Bron: Archief De Vries, correspondentie 1950, De Vries, getypt, in doorslag.

Bijlage 4 Verkoop van masten en laadbomen 1921-1927

¹ Ongespecificeerde masten, met omschrijvingen in het archief als 'goederen', 'tuigage', 'volledig tuig', e.d., zijn in deze bijlage niet opgenomen.

Bijlage 5 Verkoop gieken, gaffels en boegsprietten 1921-1927

¹Boegspriet en misthoorn *f* 6,65: prijs boegspriet *f* 5,00 geschat op basis van de prijs van *f* 1,50 van de misthoorn, in 1924 gekocht door visser Jelle Koornstra, (Archief De Vries, debiteurenboek 1921-1929, folio 173).