



Jachtschippers en boeierknechten

Tegenwoordig varen we met familie, vrienden en kennissen. Vrijwel niemand permitteert zich nog de luxe van een betaalde jachtschipper. In het verleden zorgde die voor het schip, een goede vaart en ook nog voor koffie, thee en het eten. Lees de geschiedenis van deze veelzijdige en destijds onmisbare schippers.

Door **Simon Schermerhorn**

In de zeventiende eeuw was de pleziervaart voor de eigenaar een passieve bezigheid. De schipper en zijn knecht hadden op het speeljacht of op de boeier 'de touwtjes in handen en zorgden dat het vaartochtje zo plezierig mogelijk verliep'. Dat waren de Heeren van de Admiraliteit en de VOC immers zo gewend.¹

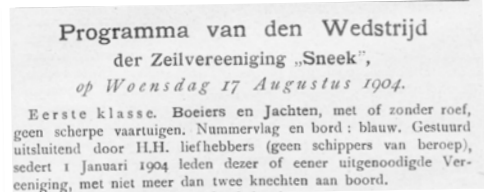
Een jachtschipper moest een schaap met vijf poten zijn, een alleskunner. In 1890 verscheen spottend een lijst met functie-eisen, naast alle maritieme kwaliteiten: hij moet beleefd zijn, doch niet kruipend voor zijn superieuren; af en toe een aardig discours kunnen aanknopen; eigenwijsheid opofferen voor de betere inzichten van zijn patroon en uiterste discretie betrachten.²

Tot het jaar 1900 was het bijna vanzelfsprekend om een jachtschipper in dienst te hebben, zelfs op een klein jacht. Die luxe was met name in Amsterdam gebruikelijk. 'Want wie

wil zelf het koper poetsen, de schuit leegpompen en de dektent opzetten na een plezierige zeiltocht? De ingehuurd bemanning was nodig op de boeiers, maar ook op een centerboard met 'het zeer groote tuig. De racejachten moeten naar alle wedstrijden, dus ook hier is de schipper onontbeerlijk'.³

H.C.A. van Kampen, de hoofdredacteur van *De Waterkampioen*, zag het zo: 'vele jachteigenaars waren niet met een klein scheepje begonnen, zoals het betaamt. Ze hadden zelf weinig ervaring met varen, hadden zich de edele 'schipperskunst' niet machtig gemaakt. Zij waren afhankelijk van hun betaalde krachten, die hun de wet voorschreven. Het waren passagiers in plaats van schippers op hun schip. De ware liefde voor het varen kon bij hen geen wortel schieten'.⁴

Maar er waren natuurlijk ook wel eigenaren die zonder betaalde krachten het land doorkruisten. Zoals de heren Van der Biesen uit



grote foto: Lemsteraak *Isalania* met twee schippers en zittend Graaf Bentinck.

(Bron: Archief KNZ&RV)

boven: Replica van de scheepstrui met prominente vermelding van de zeilvereniging.

(Ontwerp: Moente Maritieme Kunst)

onder: Aankondiging (Bron: *Nederlandsche Sport* 1904)

Zwolle met de boeier *Eva*, nu *Albatros*. Die kon je in 1893 overal tegenkomen van Friesland tot Vlissingen.

rechts boven en onder: De boeier *Prins Hendrik* met de bijboot (boeierke) langsij in Haarlem in 1908: W.W. Hopperus Buma met familie en vrienden. Rechts de boeierknecht, onder in detail. (Bron: Beeldbank Noord-Holland)

Nevenfuncties

De jachtschipper was niet alleen verantwoordelijk voor een goede vaart. Onderweg zorgde hij ook voor de koffie en thee en de maaltijden. (Lees de details in het kader over predikant De Stoppelaar hieronder.)

De functie jachtschipper werd bij de gefortuneerde Jan Hendrik Tromp Meesters in Steenwijk gecombineerd met andere taken. Op zijn villa *Rams Woerthe* in Steenwijk werkte legio personeel. Na de aankoop van de Lemsteraak *Elisabeth* (nu *Witte Walvis*) in 1905 werd Piet Bruinenberg schipper, naast huisknecht en manusje van alles. Toen Tromp Meesters in 1907 een auto kocht, de eerste in Steenwijk, werd Piet Bruinenberg ook chauffeur. Zo'n automobiel sturen is geen probleem als je met een grote Lemsteraak kunt varen!

Aan boord droegen jachtschipper Piet en zijn assistent een schipperstrui met in grote goti-



sche letters *Elisabeth*. De functie jachtschipper was dus lang niet altijd 'fulltime'. Zo bestierde schipper Tjerk Voordewind in Leeuwarden een van de eerste motorboot-verhuurbedrijven van Nederland, naast zijn schipperswerk voor de jonkheren van Eysinga. Zijn motorboot *Gipsy* werd in 1916 ingeschakeld voor een vaartocht met Prins Hendrik en de Commissaris van de Koning op de Friese Meren. Ook werd door een eigenaar wel een echtpaar aangesteld, zoals hier rechts in de annonce te zien is: de man als huisknecht en jachtschipper. De vrouw als keukenmeid en voor huishoudelijk werk.

Op wat grotere schepen werd de indeling afgestemd op de bemanning. De jachtschipper en knecht hadden hun verblijf in het vooronder, dat wel het volkslogies werd genoemd. De keuken was ook voor de mast, omdat de bemanning voor het eten en drinken zorgde. Ook bij de tuigage werd wel rekening gehouden met de bemanning. De al genoemde Lemsteraak *Elisabeth* werd in 1928 (toen genaamd *Rommerswael*) een tweemaster, om het schip te kunnen blijven varen met één betaalde schipper onder alle omstandigheden.

Schipperskwestie

Tijdens wedstrijden werd de jachtschipper al gauw een punt van discussie. Is het wel eerlijk als de prijs wordt gewonnen met een betaalde schipper aan het roer? Het goede voorbeeld wordt gegeven bij wedstrijden van de nieuwe zeilclub "Het Y" in 1886: Het reglement bepaalt dat alle vaartuigen bemand moeten worden door 'H.H. liefhebbers en door de respectieve eigenaars gestuurd moeten worden'. Het wordt gezien als 'de eenige wijze waarop de Zeil-Sport aangekweekt wordt'. Bij de



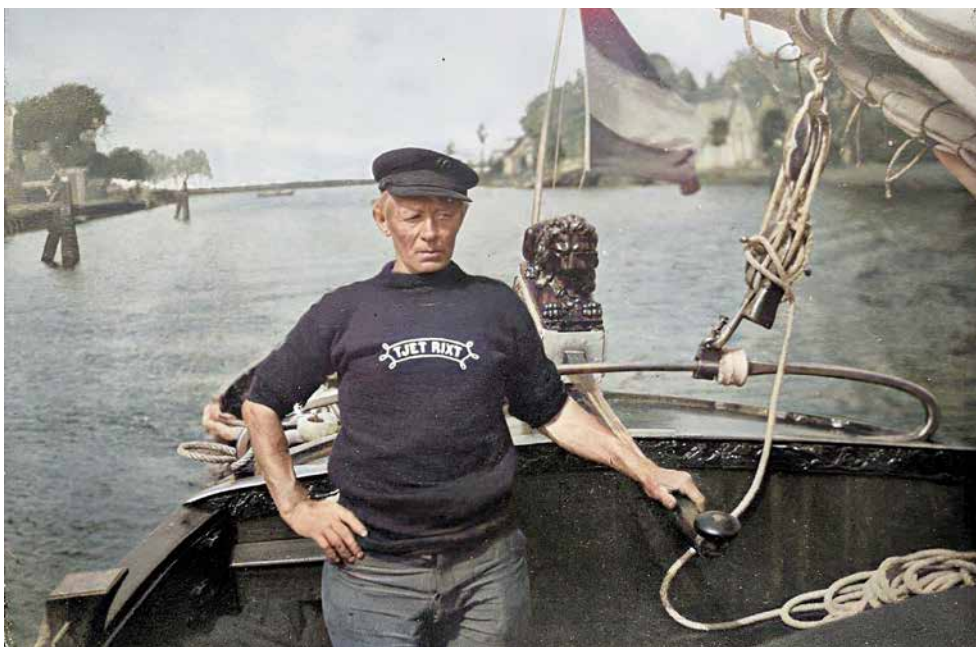
ADVERTENTIE.
Wordt gevraagd te Dordrecht
tegen 1 Februari:
Een ECHTPAAR
 zonder kinderen. De man als huisknecht en jachtschipper. De vrouw als keukenmeid en voor huishoudelijk werk.
 Franco brieven a/h. Bureau van Schuttelewaer te Assen onder lett. A no. 1383.

boven: Een totaaloplossing: Jachtschipper, huisknecht, keukenmeid en huishoudster. (Bron: Schuttelewaer, 9-12-1916)

jaarlijkse zeilwedstrijd in Sneek wordt later bepaald dat de centerboards, boeiers en jachten uitsluitend bemand worden door 'H.H. liefhebbers' (geen schippers van beroep), 'twee knechts voorop' zijn toegestaan. De schipper moet voor de mast blijven. In 1904 was er zelfs ophef over de schipperskwestie in de nieuwe open zeilboot, de A.B.C.-

PREDIKANT DE STOPPELAAR

De predikant en publicist Reinder Jakobus de Stoppelaar (1873-1948) heeft in detail geschreven over het werk van een jachtschipper. In een verslag over een vaartocht met de boeier *Ludana* in Friesland schrijft hij: 'terwijl ik in zalig nietsdoen op het dek zit, te lui om mij op 't ogenblik met iets te bemoeien' speelt schippersmaat Eildert Meeter voor hofmeester: 'hij schilt de aardappels en draadt de slabonen op het voordek en zorgt 's ochtends voor koffie met Friesche kruidkoek en 's middags voor thee met duimpjes'. Jachtschipper Bram (Abraham Dijkstra) heeft de spijzen gekookt: 'puike Friesche aardappels en slabonen uit Berlikum met vlees van een vetweider, daarna geurde een meloen door de roef. "Nu een sigaar", zegt de gastheer'.⁵ Predikant Stoppelaar beschreef ook een zesdaagse vaartocht door Friesland met de boeier *Tjet Rixt* van Mr. Hepkema. Zo krijgen we een indruk van de aanwijzingen van schipper Jan de Wagt (1873-1940): 'een beetje hoger meneer' of 'wind in de zeilen houden, meneer', 'Houen meneer! Houen! Niet uit de geul!'. Als op de Morra twee tjalken zijn vastgelopen geeft de schipper uitleg: 'De grond is te hoog of het water is te laag'. Jachtschipper Jan de Wagt was 'altijd paraat, admiraal, kok, menage-meester en weerprofeet. Niets was hem te weinig. Niets te veel'.⁶



boven: Schipper Jan de Wagt (1873-1940) op de boeier *Tjet Rixt*. (Bron: boek *'Op Friesland's wijde wateren'* (1932) door R.J. de Stoppelaar)

advertenties: 'Jachtschipper gevraagd'
(Bron: linksboven: *Nederlandsche Sport* (1906), met de klok mee: *De Courant* (1913), *Rotterdamsch Nieuwsblad* (1930), *Waterkampioen* (1942))

rechts: Het logo van de NVVJ (Bron: Archief NVVJ (Stadsarchief Amsterdam))

klasse. Er kwam protest nadat was besloten dat bij de helft van de wedstrijden een goed getrainde wedstrijdschipper werd toegestaan. Dat was in strijd met de wens dat de beste zeiler moet winnen en het was nadelig voor het 'aankweken van jonge zeilers en racers'. Een paar jaar later werd ook in de Dory-klasse nog gestuurd door betaalde schippers. Zo liet P.L. Lucassen zijn Dory genaamd *Hok* sturen door Joh. Koopmans, de schipper van zijn botter *Brandaris*. Het blijft nog lang een heikel punt: mag er in wedstrijden gestuurd worden door de betaalde jachtschipper?

In 1917 werd de Nederlandsche Vereeniging van Jachtschippers (NVVJ) opgericht met tien nobele doelstellingen. De vereniging

streeft er naar om een keurkorps te vormen van jachtpersoneel en bemiddelt bij vraag en aanbod. Op initiatief van de KNZ&RV volgt overleg met de eigenaren. Het verslag geeft een mooi inzicht in de arbeidsverhoudingen.

Liefhebberij vergroten

Vele jachteigenaren beschouwen een schipper als een noodzakelijk kwaad. Volgens de eigenaren begrijpen jachtschippers vaak niet wat er wordt verlangd om de liefhebberij bij hun patroon te vergroten. Heeft een schipper ooit zijn patroon getelefoneerd om hem aan te moedigen een zeiltocht te maken gezien het gunstige weer?

De inkomsten van een jachtschipper bestaan naast een vast salaris uit prijzengelden bij wedstrijden, gratis uniformkleding, vergoeding van kost tijdens vaardagen en bijverdiensten, vaak zonder dat hun patroon daarvan weet. Door de drukke baan van de eigenaar wordt de schipper te weinig gecontroleerd. Ook blijkt het gebruikelijk dat eigenaren bij een bezoek aan een ander jacht een fooi geven aan de bemanning.

De eigenaren gaan ook onderling samenwer-

ken en eind 1919 volgt een vergadering met de jachtschippers. Pikant is dat de net benoemde KNZ&RV-voorzitter P.L. Lucassen namens de eigenaren optreedt, terwijl zijn schipper Johannes Koopmans voorzitter is van de NVVJ. Het overleg gaat over het salaris en over een pensioenregeling: de schippers willen een 'menschwaardig' bestaan. Evert Lemstra (schipper op de *Honey Moon* van Anthony Fokker) wijst op de moeilijke positie van de jachtschipper, die zich zonder rechten geheel moet schikken naar de eigenaardigheden van zijn patroon.

Vaarbelasting

Door de invoering in 1920 van extra belastingen voor de watersport en de opkomende recessie verdwenen veel jachten naar het buitenland. De jachtschippers opperen het idee dat zij meer onderhoud en schilderwerk kunnen gaan doen om de kosten te drukken. De hoofdredactie van *De Watersport* wil bemiddelen bij verhuur om de kosten van de jachten 'grootendeels te dekken'. Maar dat de uittocht niet te stoppen is blijkt uit een veelzeggend knipsel uit *De Waterkampioen* in 1931.

Het leidt tot 'Een vernietiging van de "grote" watersport' met het gevolg dat het oude beroep van jachtschipper geheel en al in verval is gekomen' wordt in 1937 geconcludeerd. De Vereeniging van Jachtschippers had ooit 86 leden, maar telde op het dieptepunt nog drie leden. Vanaf 1937 keert het tij. Er bleven trouwens altijd wel een aantal grote jachten

KLEINE SIX-PENNING

De KNZ&RV heeft in 1919 naast de Grote Six-penning een kleine versie als prijs ingesteld voor bijvoorbeeld uitstekende jachtschippers. Deze Kleine Sixpenning werd in 1926 tegelijk uitgereikt aan drie jachtschippers en is later nog aan vijftien jachtschippers en schippersknechten toegekend. De laatste keer was in 1975 aan schipper T. Nooitgedacht. Het vertrouwen in de jachtschipper was niet vanzelfsprekend. KNZ&RV-lid De Geus van den Heuvel vloog in de jaren dertig met zijn vliegtuig *Zevenster* over de haven 'om te inspecteren of zijn schipper wellicht in de zon op het dek lag te slapen'.



foto: De Kleine Six-penning, toegekend aan onder andere 18 jachtschippers en schippersknechten (Bron: Archief KNZ&RV)

WRIKKEN EN ROEIEN

In 1887 kon er stevig worden bijverdiend door de jachtschippers. Na het Ringzeilen (zie SdZ 2021-2) bij de Zeilvereeniging 'Het IJ' zal 'Ter afwisseling eene wedstrijd worden gehouden voor Wrikken en Roeien, uitsluitend door vaste schippers in dienst van leden der Vereeniging'. Per onderdeel werd een 1e prijs uitgelooft van f 10, een premie (2e prijs) van f 5,- en een tweede premie (3e prijs) van f 2,50. Tien gulden in 1900 was (omgerekend naar de huidige waarde) 165 euro! Negen schippers gingen de strijd aan. De deelnemerslijst geeft inzicht in de namen van de meestal anoniem werkende schippers. Klinkende namen als Stofferinus Bakker en Jan Mathert, schippers van de boeiers *Elisabeth* en *Telephoon*. De oudste jachtschippers hebben de kans waarschijnlijk laten lopen. In 1921 heeft 'Het IJ' de jacht-schippers nog eens laten wrikken en roeien, zonder dat er geldprijzen genoemd worden.



LOONEN. 27 37
SCHIPPERS per week van f 25.— — f 30.—, na gelang van bekwaamheid, leeftijd, aantal van h gezin enz.

PRIJZENGELDEN :

te betalen bij	1sten prijs	2den prijs	3den prijs
Aan Schipper	f 25.—	f 15.—	f 10.—
Aan Matroos	„ 12.50	„ 7.50	„ 5.—
Aan losman	„ 10.—	„ 5.—	„ 2.50

rechts boven: Zeilknecht Jelle Sytema neemt discreet plaats op het voordek als de familie Kingma Boltjes van de lunch geniet in het riet. (1934) (Bron: 150 Jaar Fries jacht Njord door Sybren Kingma Boltjes en Klaas Smit)

rechts onder: Aanbeveling lonen en prijzengeld 1919 door de Zeilvereenigingen KNZ&RV en 'Het IJ'. Fl 25,- (1919) is ca. € 202,- nu. (Bron: Archief NVVJ (Stadsarchief Amsterdam))

over. In de jachthaven van de 'Koninklijke' waren er tot in de jaren zestig van de vorige eeuw nog altijd zes tot acht fulltime schippers in hun zwarte tenue te zien. In de koffiepauze kwamen ze samen aan boord van de Lemster-aak *Isalania*, eerst eigendom van Graaf Bentinck, later van Lous Hamming.

Zwemmen

Schippers konden vaak niet zwemmen. In mei 1887 stuurt Heer G. Schutte Jr., eigenaar van de centerboard *Nautilus*, zijn schipper op zwemles. 'Een mooi voorbeeld, dat spoedig navolging verdient'. In het artikel wordt ook gewezen 'op de hoogst praktische zwemvesten, gevuld met zachte gemalen kurkkool, die in geen enkel opzicht de bewegingen belemmeren'. Een jaar eerder was een knecht op de *Nautilus*, voor de wind varende op de Gouwzee, overboord gevallen en verdronken, valt te lezen in *Nederlandsche Sport*. Dat verklaart de zwemlessen.

Er waren ook jachtschippers die prima konden zwemmen. Kapitein Jaap van Gelder van de beroemde grote schokker *Margaretha* redde in 1896 zwemmend het leven van een kind (SdZ 2011-6) en wist zich zelf te redden

toen hij in 1916 op een stormachtige dag op de Oosterschelde overboord sloeg op zijn eerste reis met de *Margaretha*, bij de nieuwe eigenaar an Beuningen.

Boeier- en zeilknechten

In Friesland werd in plaats van jachtschipper de benaming boeierknecht of zeilknecht gebruikt. Boeiereigenaar Yke Wouda (1855-1940) heeft kort voor zijn overlijden herinneringen opgeschreven.⁷ Vrij weergegeven: wie uitgenodigd werd voor een zeilmiddag op een boeier, stapte aan boord met een jas over de arm, waarin een fles 'roode baai' was gewikkeld. De flessen werden 's avonds soldaat gemaakt, waarvan de knechten ook hun deel kregen. Eens strekte de knecht na het afmeren zijn hand uit om het traditionele kwartje fooi te ontvangen en 'welkom aan wal' zeggende stapte hij aan de verkeerde kant overboord en kwam hals over kop in het water.

Een andere keer, toen de 'heeren bij kaarslicht in de kajuit zaten te bluffen, een veel gespeeld hazardspel', vroeg een der heren aan de knecht: 'Schiet het mooi op?'. 'O ja, mijnheer, we liggen al drie uur in het schuithuis'.

Op diverse oude foto's zie je naast de familie ook de zeilknecht(en). Als er niet gezeild werd was de kuip voor de familie en de gasten. De zeilknecht maakte koffie of thee en trok zich terug op het voordek, zoals op de veelzeggende foto van het Friese Jacht *Njord*. Er waren boeiereigenaren die het standsverschil accentueerden: als de schipper met de boeier zeilde zonder aanwezigheid van de eigenaar mocht

de gouden leeuw niet op het roer!

In de volgende Spiegel komen meer jachtschippers en boeierknechten in beeld. Zoals Tjerk Voordewind (1849-1934), die 43 jaar schipper was op de boeier *Stavo* van de familie van Eysinga. Daan Zaal, ook meer dan veertig jaar jachtschipper op de schepen genaamd *Mary* van A. Th. Laverge uit Rotterdam. Gerrit Wester, bijnaam 'duvel fen Earnewâld', bij de Halbertsma's op de boeier *Constanter*, die door Gerrit gered werd bij een brand. En Jelle Sytema, ruim dertig jaar zeilknecht op de *Njord*. Ook aandacht voor de jachtschippers die hun sporen op zee verdienden, zoals de legendarische vader en zoon Van der Pluijm op de *Olivier van Noort* en de *Zwerper*. 🦁

Noten:

¹ *Maritieme geschiedenis van Nederland*

² *Het water op, 400 jaar pleziervaart in Nederland*

³ *Artikel Kruiserklassen en schipperskwestie, Nederlandsche Sport 20-2-1904*

⁴ *De Zuiderzee en de watersport, (1932) door H.C.A. van Kampen*

⁵ *Met de Ludana de wateren op', auteur 'de Stoppe-laar' in Het Vaderland, 1929*

⁶ *Op Frieslands wijde wateren (1932) en in memoriam 'Schipper de Wagt' in Hepkema's Courant 1940*

⁷ *'Sneeker hardzeildag', (1965) H. Halbertsma, conservator Fries Scheepvaart Museum.*

Aanvullingen op dit artikel: moente.nl/jachtschipper
Reacties graag naar: s.schermerhorn@planet.nl
De foto's zijn verscherpt en ingekleurd in 2025 door de auteur.