

Skûtsjes van
trommelstok tot fingerling
(Uittreksel)
Uitgave 1985

Van trommelstok tot fingerling

1 trommelstok

2. skearhoutsje

3. fleugel

4. hoannepoaten

5. krâns

6. hommerts

7. mêst

Van trommelstok tot fingerling

De (—) is met een bus boven onder de top van de mast geschoven, waaraan draaibaar bevestigd het: Scheerhoutje (—), van hout of metaal met hieraan verbonden de:

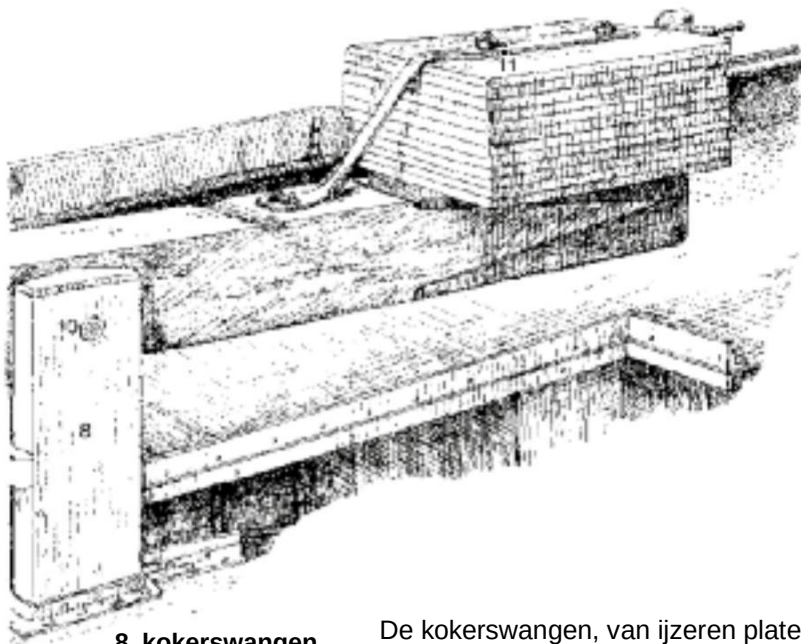
Wimpel (—) ter bepaling van de windrichting, blauw van kleur met rood wit blauw vierkantje vooraan.

Hanepoten (—), vormen samen met de 'krans', het ijzerwerk, in de top van de mast; zij zijn draaibaar en dienen ter bevestiging van de blokken voor kraanlijn en nokkeval.

Krans (—); twee halve beugels, met houten aan elkaar verbonden en zodoende een ring vormend; aan deze krans zitten ogen gelast of gesmeed ter bevestiging van de wantdraden, zeilsval en halslijn.

De 6 of 8-kantige verdikking van de mast waar de krans op rust wordt de (—) genoemd. De hommerts vormt de scheiding tussen top en eigenlijke mast.

De mast (—) is van massief amerikaans grenen doch tegenwoordig ook veelvuldig gelijmd uit verschillen-de balken. Hij loopt naar onder iets dikker uit en wordt vierkant waar hij tussen de kokerswangen rust.



8. kokerswangen

De kokerswangen, van ijzeren platen gevormd, maken deel uit van de mastkoker, die de mast zijdelings steun geeft aan de onderzijde.

De kokerswangen zijn onder bevestigd op het vlak van het schip, of bovenop de kattespoeren.

Mastkoker (—), het geheel wat er voor zorgt dat de mast voor-, zij- en achterwaartse steun ondervindt.

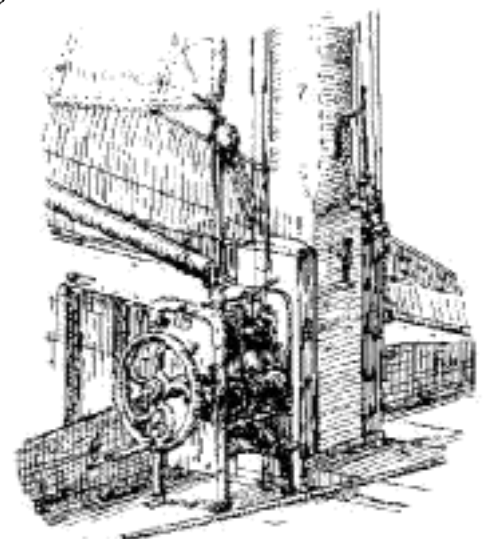
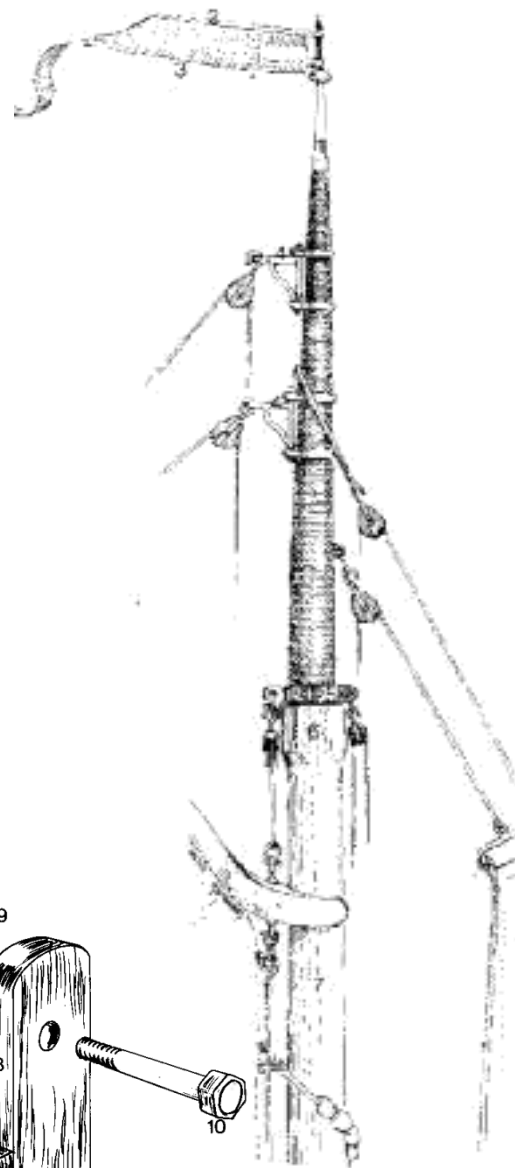
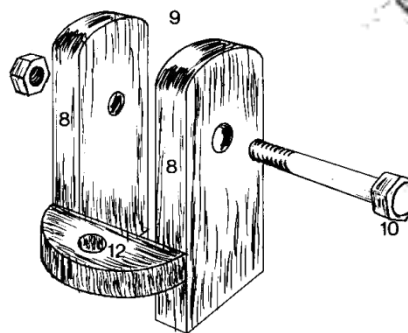
De mast is in de koker opgehangen met behulp van een zware ijzeren bout (—), die door de bovenzijde van het vierkant van de mast gaat door het zgn. boutsgat (—).

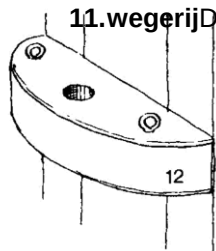
Deze bout rust aan de bovenzijde van de kokerswangen in lagers ofwel in gaten in die wangen. Deze voorzieningen maken dat de mast hier een draaipunt heeft, waardoor het ook mogelijk is de mast te strijken, evt. met behulp van een contra-gewicht.

9. mêstkoker

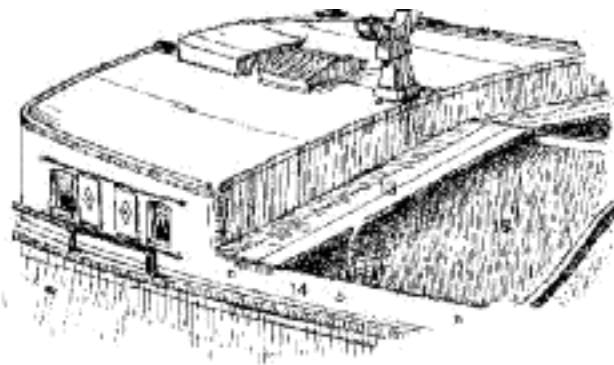
10. De Bout

boutsgat

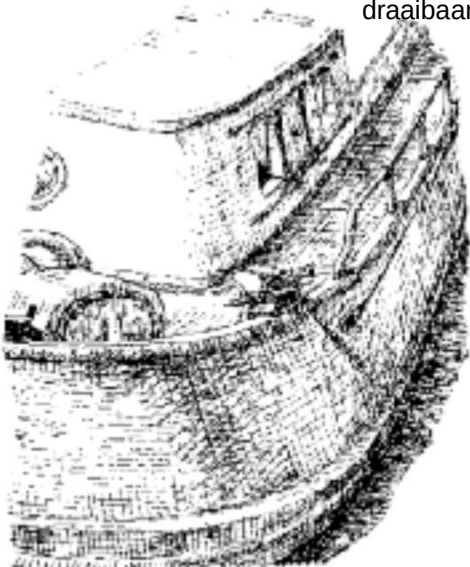




11. wegerij Dit contra-gewicht (—), bestaat uit een vast stuk dat aan de onderkant van het vierkant op de mast is bevestigd, en een stel losse ijzeren platen. Dit laatste is een hulpmiddel om bij gestreken mast onder lage vaste bruggen door te varen. Ook bij tegenwind maakte men een dankbaar gebruik van de mogelijkheid om de mast te strijken. Van latere datum waren de zgn. kielwichten, die hetzelfde doel doch een wat andere vorm hadden.



12. knegt De (—) is aangebouwd aan de achterkant van de kokerswangen. Er loopt een gat door de knegt waar de lummel van de giek in valt waardoor de giek draaibaar is.



13. lûken De luiken (—), dienen om het laadruim mee af te dekken. Ze zijn gemaakt van 2 of 3 planken die door klampen aan de achterkant met elkaar verbonden zijn. Ze rusten in de lengterichting van het schip op houten balken (3 stuks) die op hun beurt steunen op 2 gebogen ijzeren balken overdwars.

14. riiswarring De onderkant van de luiken steunen op de (—) den, een opstaande rand van zo'n 20 tot 30 cm hoog, van-

15. de warring uit het gangboord (—) opgetrokken.

16. it rûm Aan de achterkant van het laadruim (—) rusten de luiken tegen de roef op een hoekijzer, of U-balk, een gootje vormend. Aan de voorkant worden ze gedra-

17. wetterlist gen door de waterlijst (—), opgetrokken uit het voordek en overdwarslopend van warring tot warring.

18. foardek Het voordek (—) loopt over de volle breedte van het schip en wordt begrensd door wetterlist en steven in de lengterichting.

19. durkslûk Het dirkslûk (—), aan de voorkant in het voordek, geeft toegang tot de durk, de ruimte eronder. Het heeft opstaande randen, en wordt afgesloten met een

20. klapscharnierend deksel (—), die aan de onderkant soms

21. kokers- offraai is beschilderd. Twee losse deksels (—) tussen

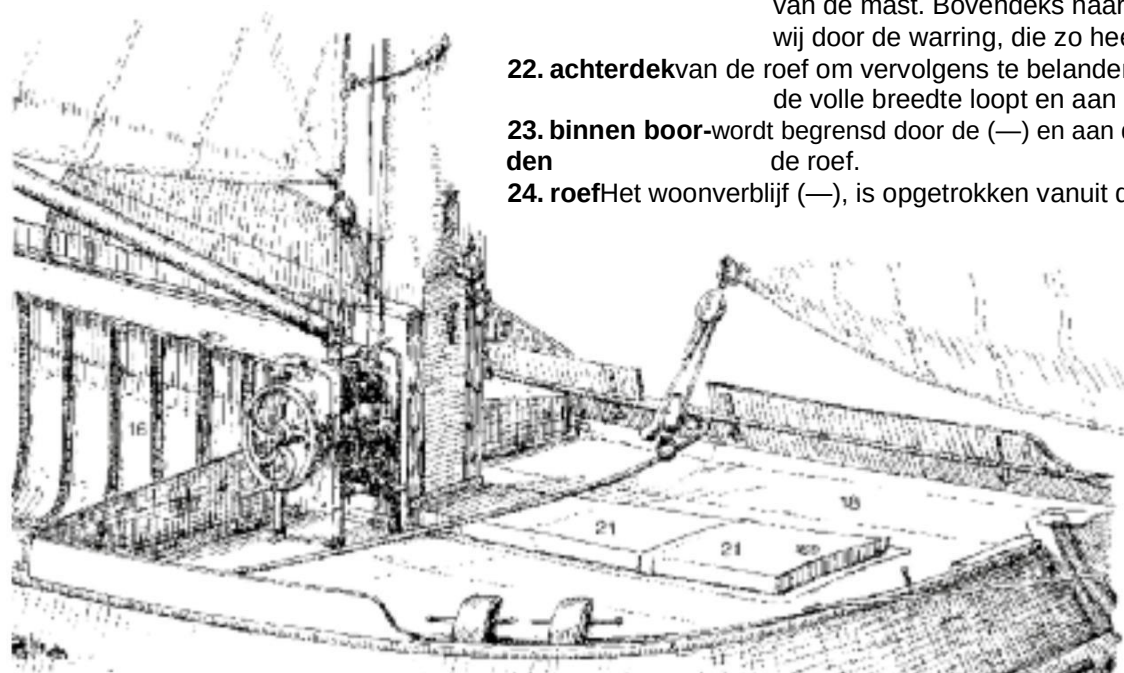
kistlûk en durkslûk en kokerswangen, sluiten een ruimte onderdeks af. Zij worden verwijderd bij het strijken

van de mast. Bovendecks naar achteren lopend komen wij door de warring, die zo heet tot de achterkant

22. achterdek van de roef om vervolgens te belanden op het (—) wat over de volle breedte loopt en aan de achterzijde

23. binnen boor- wordt begrensd door de (—) en aan de voorzijde door de roef.

24. roef Het woonverblijf (—), is opgetrokken vanuit de gang-boorden.



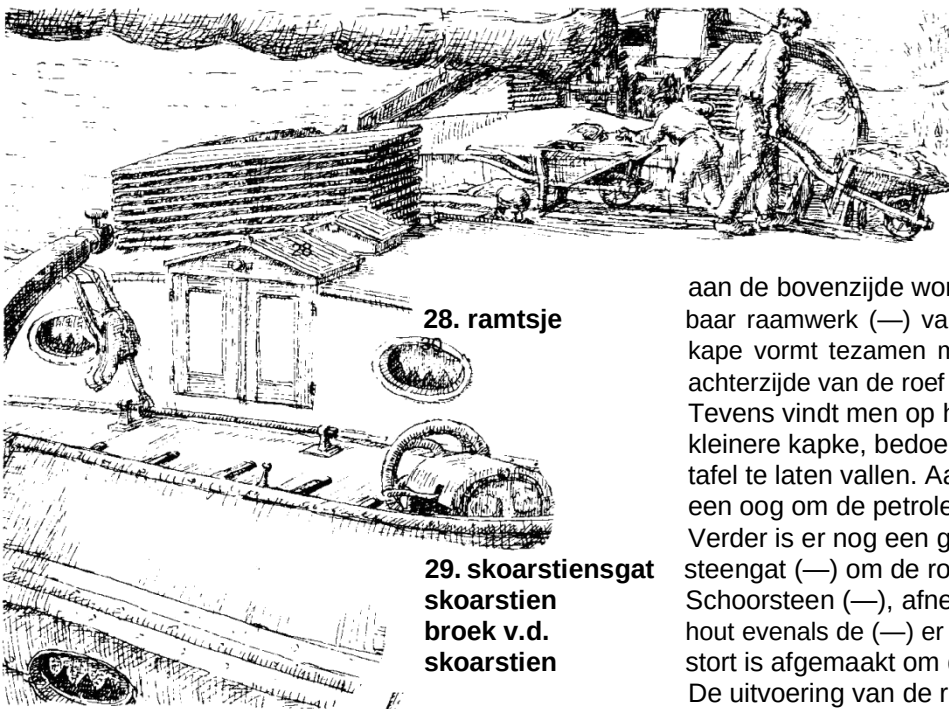
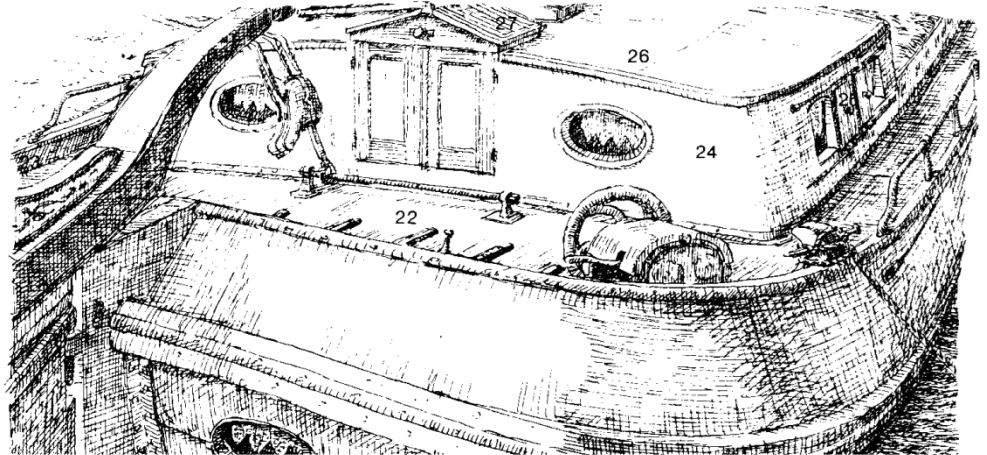
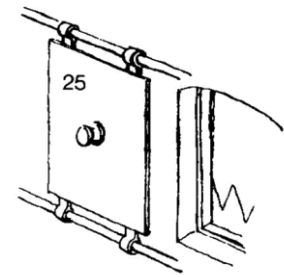
25. skûven

26. deksel

27. kape

De roef kan van verschillende hoogten zijn. De roef is aan de zijkanten voorzien van twee ruitjes, die aan de buitenkant kunnen worden afgesloten met behulp van losse schuiven (—), die verschuifbaar zijn in gootjes of langs stangen.

Op de bovenkant van de roef, het (—) genaamd, ligt ter afsluiting van de roef de kap (—), schuifbaar en van hout gemaakt, veelal voorzien van matglas, dat

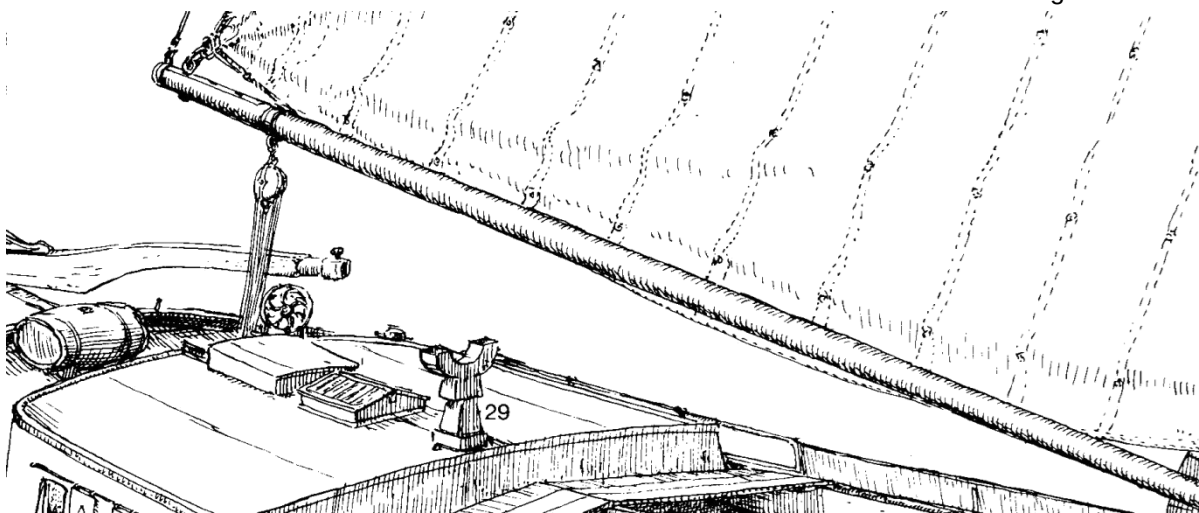


28. ramtsje

**29. skoarstiensgat
skoarstien
broek v.d.
skoarstien**

aan de bovenzijde wordt beschermd door een opklapbaar raamwerk (—) van dunne ijzeren stangen. De kape vormt tezamen met de twee deurtjes aan de achterzijde van de roef de ingang tot de roef.

Tevens vindt men op het deksel van de roef nog het kleinere kapke, bedoeld om wat meer licht op de tafel te laten vallen. Aan de binnenkant hiervan zit een oog om de petroleumlamp aan op te hangen. Verder is er nog een gat in het deksel, het schoorsteengat (—) om de rook van de kachel af te voeren. Schoorsteen (—), afneembaar en meestal van eikenhout evenals de (—) er boven, die in de holte met stort is afgemaakt om doorbranden te voorkomen. De uitvoering van de roef zoals hierboven is beschreven is een algemene en overeenkomstig de latere bouw. De ontwikkeling was als volgt: de voorlopers



der huidige skûtsjes bestonden uit (houten) schepen, vaak nog zonder roef, de zgn. dekschepen; daarna wèl met roef doch zonder ruitjes; geleidelijk daarna kwam men tot de vormgeving zoals wij die nu kennen, voorzien van één of twee ruitjes. Ook aan de achterkant van de roef treft men vaak ronde lichtpoorten (—) aan.

30. poartsjes



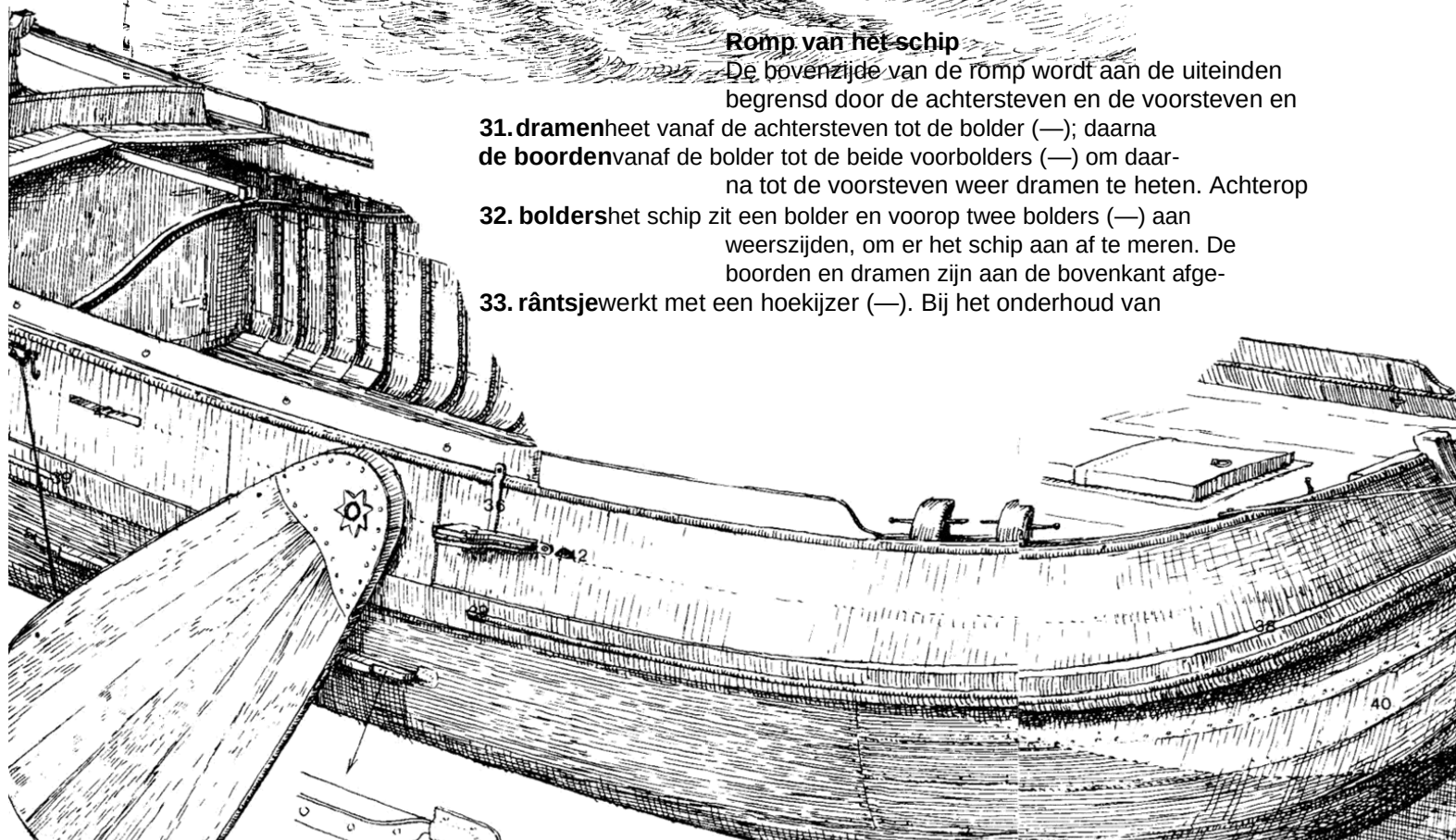
Romp van het schip

De bovenzijde van de romp wordt aan de uiteinden begrensd door de achterstevén en de voorstevén en

31. dramen heet vanaf de achterstevén tot de bolder (—); daarna **de boorden** vanaf de bolder tot de beide voorbolders (—) om daarna tot de voorstevén weer dramen te heten. Achterop

32. bolders het schip zit een bolder en voorop twee bolders (—) aan weerszijden, om er het schip aan af te meren. De boorden en dramen zijn aan de bovenkant afge-

33. rântsjewerk met een hoekijzer (—). Bij het onderhoud van



het schip schenke men hier vooral ook aandacht aan door het opstrijken van olie, wat overal heen trekt, ter voorkoming van de hier vaak optredende roest. Door het geringe aantal klinken gaat het anders afwijken.

34. mantsjes

De dramen aan weerszijden van de voorsteven zijn

35. klûsboarden versierd met (—) en (—) beiden van hout gemaakt.



36. puttings

Op het boord bevestigd, ongeveer naast de mast, zitten de (—) één of twee, waaraan de wanten of wantdraden zijn bevestigd. Ook ter hoogte van de puttings, op dekhoogte, zit op het boord de stootklos (—), aan de voorkant van het zwaard. Deze is aangebracht ter bescherming van het zwaard bij aanvaringen, en steekt iets buiten het zwaard uit.

37. swurdklos

De swurdsklossen kunnen evt. verwijderd worden voor het passeren van smalle bruggen. Verder wordt van de swurdklos ook een dankbaar gebruik gemaakt om gemakkelijker van de wal op het schip te stappen (opstapje). Achter de kop van het zwaard behoren tegen het boord nog de vaste of losse (—) te zitten, die dienen om de kop van het zwaard beter aan het schip te houden.

spiegelklampen

De (stoot)rand die om het schip loopt aan de buitenzijde, heet bij de ronding aan de voor- en achterkant (—). Deze zijn bij de skûtsjes flink dik en sterk, ter voorkoming van schade bij aanvaringen. De robuuste uitvoering is typerend voor het skûtsje en verleent het zijn karakteristieke uiterlijk. Het betekent bijv. een kenmerkend verschil t.o.v. de stuiten bij een 'boltsje' of bolschip, waar de stuiten veel smaller zijn uitgevoerd.

38. stuit of berghout

'boltsje'

Het boltsje was het groningse model van een tjalk-scheepje.

39. welling skeargang

De stuiten gaan vervolgens over in de wellingplaat, kortweg (—) geheten. Skeargang (—) wordt ook wel het gedeelte genoemd, dat loopt van bolder tot bolder en tussen het rântje en de welling.

40. boegen en wangen mooie behelle

Voor en achter onder de stuiten, vindt men resp. de (—) en (—). De vorm hiervan speelt een voorname rol bij de snelheid van het schip. De term die hier gehanteerd wordt, is dat het schip goed geveegd (—) is ofwel het water goed los laat indien het achterschip (—) goed gevormd is.

41.kont

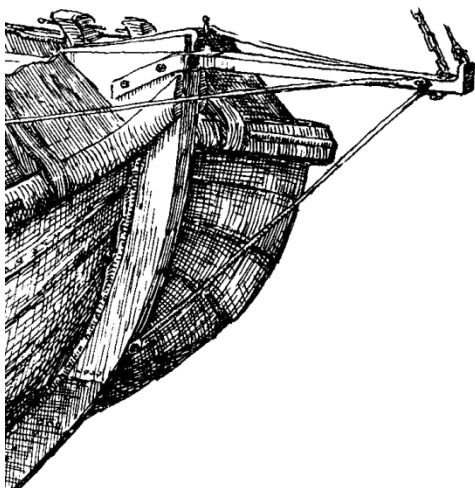
In de scheergangen zitten op dekhoogte ook halve-maanvormige openingen (—), die, het woord zegt het al, zijn aangebracht om het water wat aan dek komt te lozen.

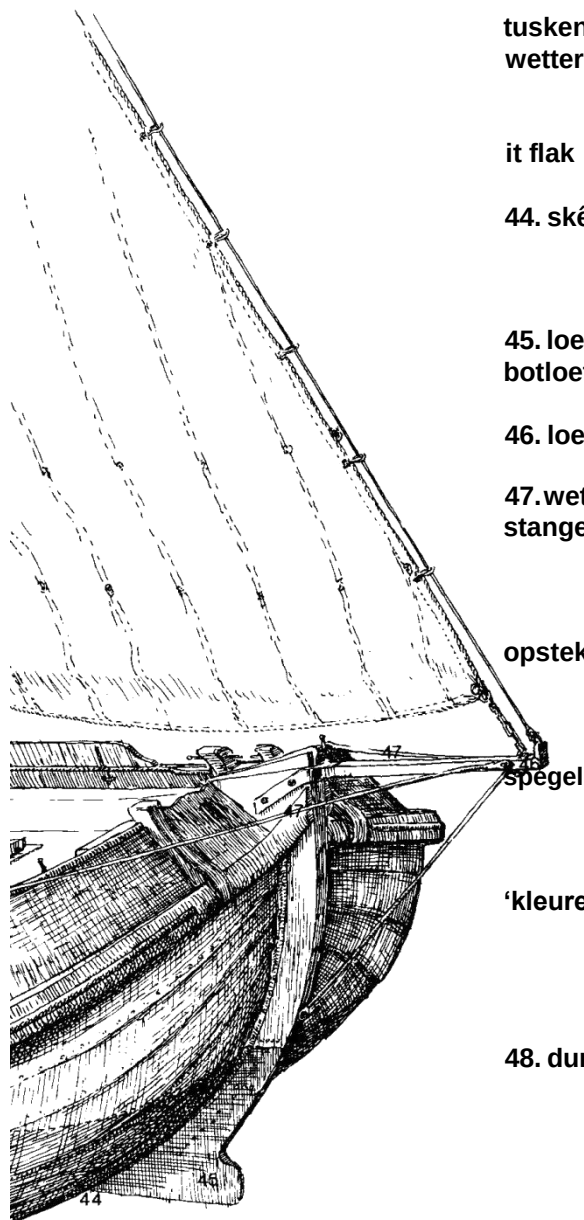
42. spuigatten

Achter het zwaard zit meestal een grotere rechthoekige opening ook bestemd voor een snelle afvoer van het water aan dek.

43. kimen

Kimen (—), vormt de ronding tussen de scheergang en het vlak. Deze kimen zijn bij de schepen meestal wat zwaarder gebouwd. Zij zitten dan ook op een kwetsbare plek aan alle invloeden van water en wind





**tusken
wetter en wyn**

it flak

44. skêke een eindje onder het vlak loopt heet skeg, (—) die tegenwoordig ook wel een beetje wordt ingekort ten-einde het schip beter te laten draaien.

45. loefhâlder of loefhouder (—) aangebracht om het schip beter op **botloef** koers te houden en de lijgevoeligheid tegen te gaan.

46. loefbiter (—) die stevig is verbonden aan de voorsteven en die zijwaartse steun ontleent aan ronde (beton)ijzer stan-

47. wetter-gen (—), welke aan de dramen zijn verbonden.

stangen Op deze loefbiter wordt de fok bevestigd, meestal

met behulp van een stukje ketting om de fok hoger of lager te kunnen zetten. Bij de wedstrijd-skûtsjes ziet men dat deze loefbiter is verlengd met een massief ijzeren staaf (—), die er met houten aan is verbonden. Hierdoor is het mogelijk een bredere fok te zetten.

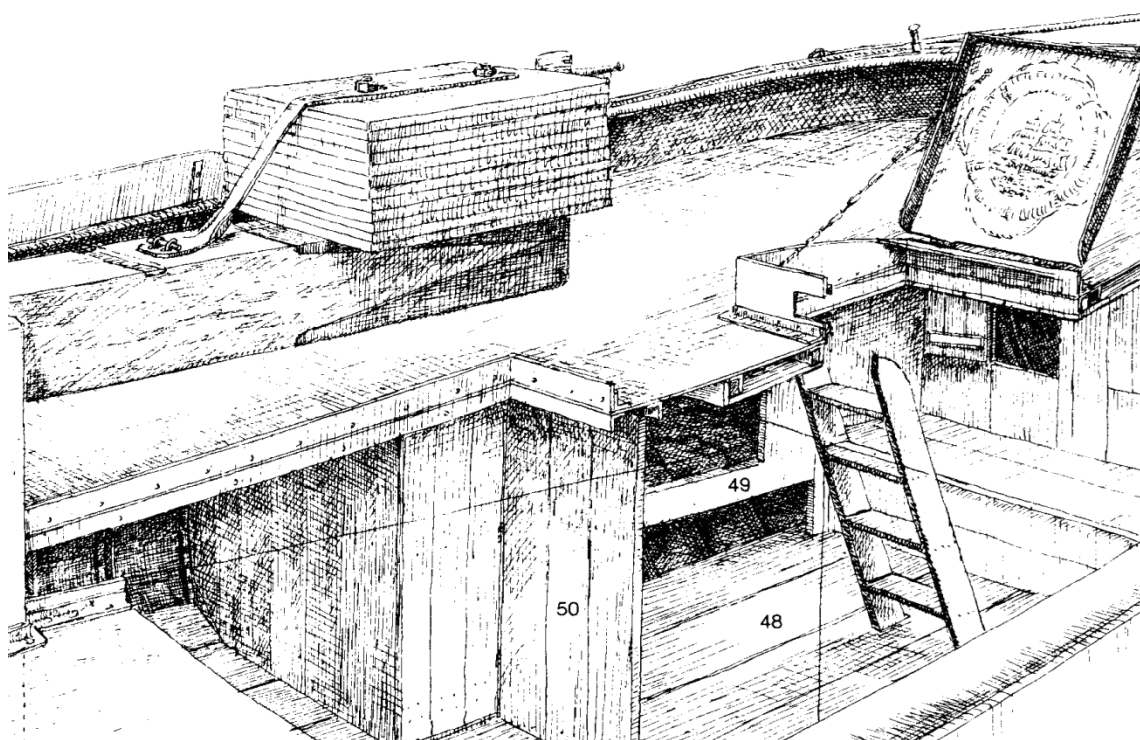
Het gedeelte bij de achtersteven, onder de stuiten heet de spiegel (—) en heeft altijd een andere kleur dan de rest van de romp van het schip, evenals trouwens een gedeelte bij de voorsteven tussen de mantsjes. Men ziet deze gedeelten vaak beschilderd met behulp van een speciale techniek het (—) geheten om het een aanzien houtnerven te geven.

Binnenkant van het schip

Een beschrijving van voor naar achteren: Te begin-

48. durk nen bij de dirk (—), ook vooronder genoemd; een ruimte die ook tot slaapverblijf kon dienen.

De voorkant van de durk wordt gevormd door een paar kastjes waar aan de onderzijde een bankje tegenaan is gebouwd, dat kan dienen als bergruimte en zitplaats.



49. kooien

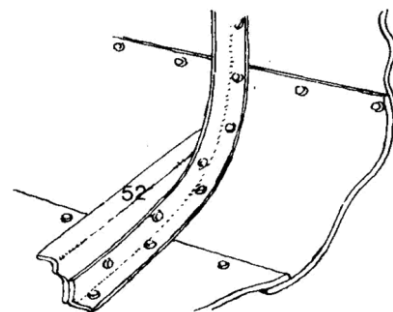
seilkooi

laring

hel

Aan weerszijden bevinden zich de slaapplaatsen (—). Als één der kooien niet als zodanig werd gebruikt noemde men die kooi de (—) die dan ook gebruikt werd als bergruimte voor zeilen of andere scheepsbenodigdheden.

De vloer van de durk (—), bestaat uit losse planken, de laringplanken die de (berg)-ruimte onder de laring (—) afsluiten. Vanwaar deze naam zal men zich afvragen. Misschien omdat men heel weinig gebruik van deze berging maakte en er dus ook niets had te



50. skot

kisten

koker

51. bûkdelling

52. kattespoaren

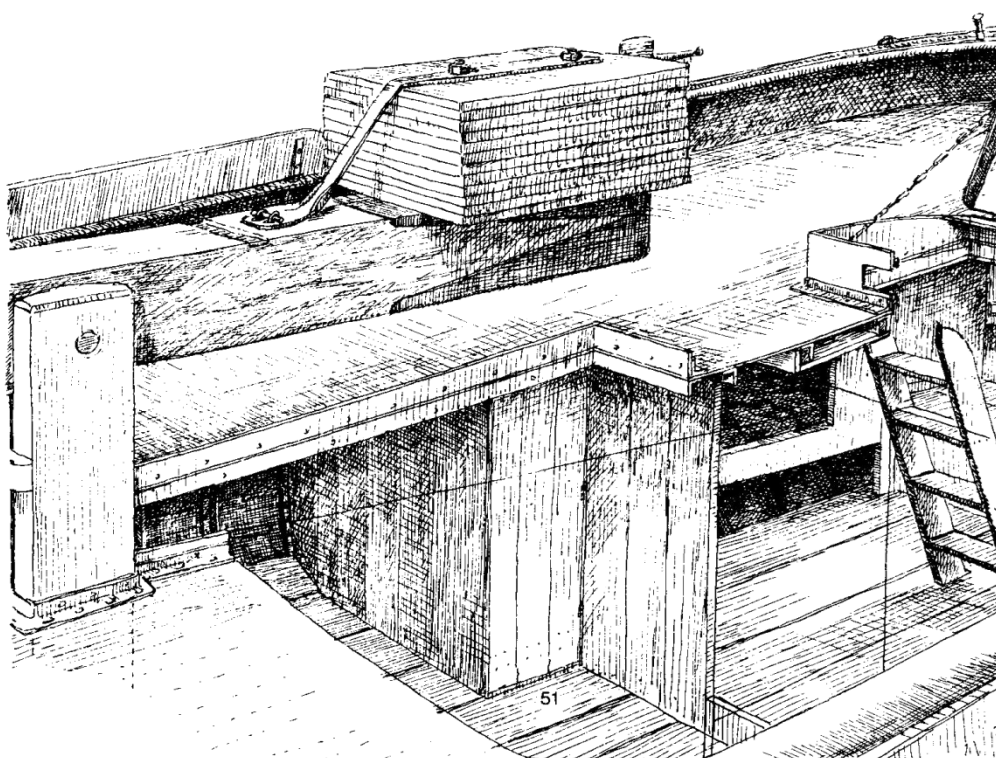
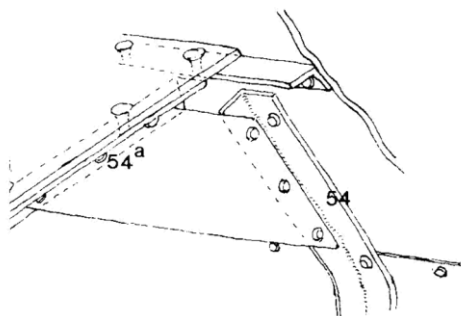
53. vulling plankjes

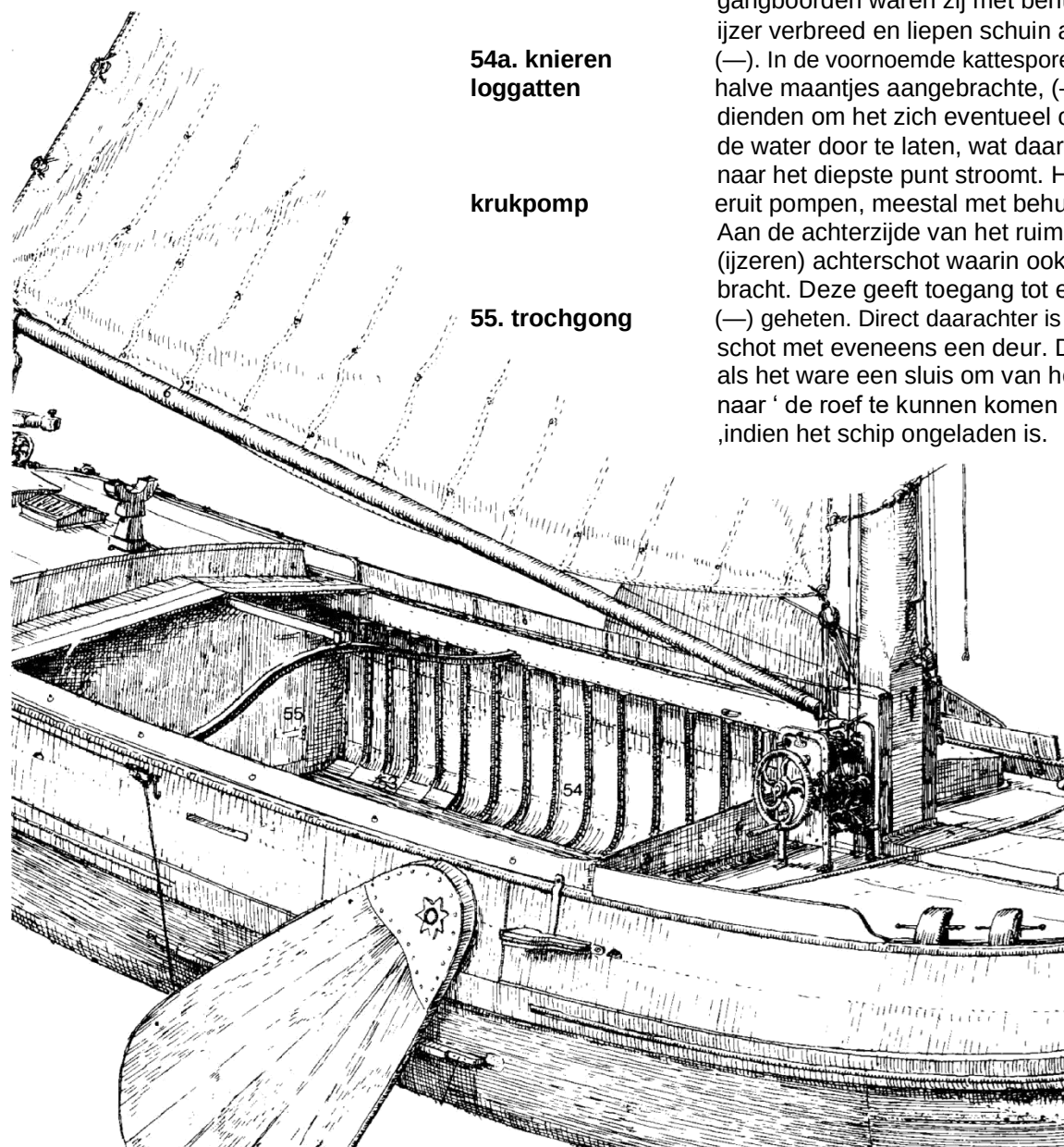
54. spanten

zoeken, net zo min als in die andere betekenis van het woord. De scheiding tussen de durk en de kisten bestaat uit een schot (—), met een deurtje om van de ene in de andere ruimte te komen.

De reeds eerder aangehaalde kisten (—), een ruimte onder het voordek waren vaak in de lengte afgescheiden met schotten, die voor een vrije uitwip zorgden bij het strijken van de mast.

Dit gedeelte wat een onbelemmerd strijken en omhoogzetten der mast garandeerde noemt men de (—). Aan weerszijden van de koker was er dan de mogelijkheid onderdeks te laden, om aldus het laadruim te vergroten. De binnenkant van de boegen waren met het oog op aanvaringen versterkt met dubbele spanten. De vloer van het laadruim (—), bestaat uit houten planken, posten geheten, in de lengte gelegen. Ze rusten op een opstaande rand (—) van 10 tot 15 cm. vanaf het vlak en aan de zijkant verbonden aan de spanten. De kattespooren hebben meestal om de andere aan de bovenkant een hoekijzer, ter vergroting van het draagvlak voor de bûkdelling. De onderlinge afstand tussen de kattespooren bedraagt bij normale bouw 30 tot 40 cm. Aan de zijkant van de bûkdelling, tegen de kimen, zaten de (—), doch deze waren ook vaak met cement afge maakt. De hoekijzers (—), vanaf de kattespooren tot aan de onderkant van de gangboorden. Onder de



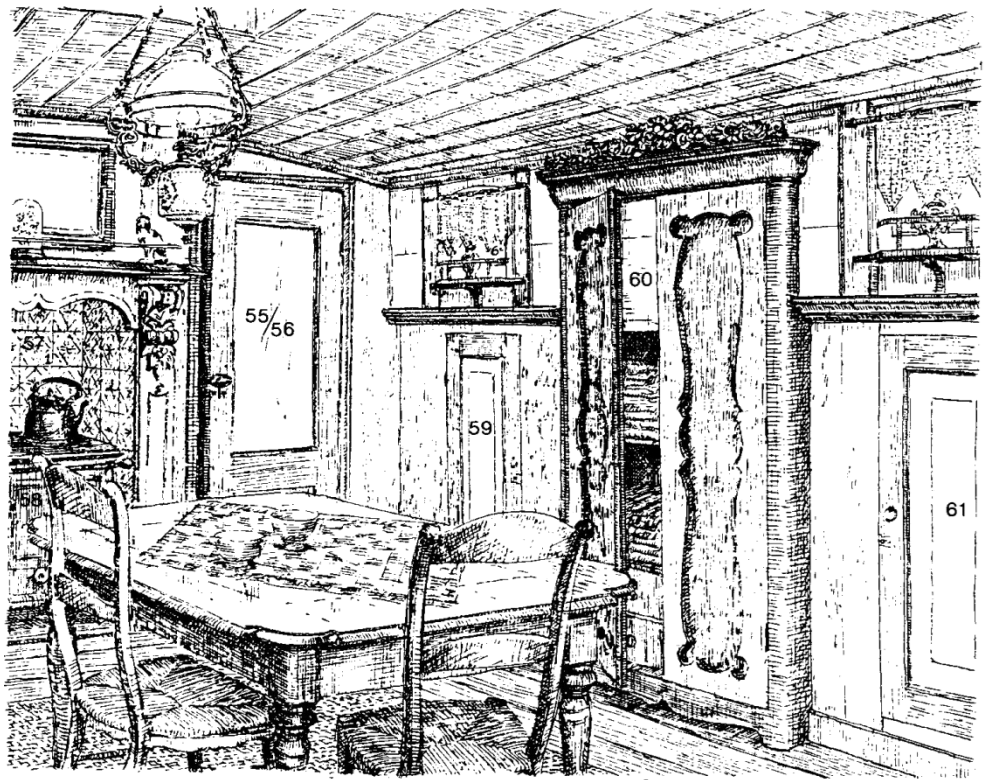


gangboorden waren zij met behulp van een plaatje ijzer verbreed en liepen schuin af. Dit noemt men (—). In de voornoemde kattesoren waren op het vlak halve maantjes aangebrachte, (—) geheten, welke dienden om het zich eventueel op het vlak bevindende water door te laten, wat daardoor automatisch naar het diepste punt stroomt. Hierna kan men het eruit pompen, meestal met behulp van een zgn. (—). Aan de achterzijde van het ruim bevindt zich het (ijzeren) achterschot waarin ook een deur is aangebracht. Deze geeft toegang tot een ruimte doorgang (—) geheten. Direct daarachter is weer een (houten) schot met eveneens een deur. De trochgong vormt als het ware een sluis om van het ruim binnendoor naar 'de roef te kunnen komen en omgekeerd, indien het schip ongeladen is.

kape (27)

's Winters werd ook dankbaar gebruik gemaakt van deze toegang om vanuit het ruim de roef binnen te gaan. De schoenen of klompen stonden mooi onder dak in het ruim en de kape hoefde niet van zijn plaats wat veel warmteverlies voorkwam. Gedurende de vaak lange — gedwongen — winterpauze, zonder vracht, kon het ruim ook benut worden voor diverse huishoudelijke activiteiten zoals de was doen, koken e.d. De schippersvrouw maakte daar dan ook een dankbaar gebruik van. Het leverde wat extra ruimte en beschutting op. Denk aan de kleine roef waar zij zich anders in moest zien te redden. Ook voor tijdelijke opslag en berging van allerlei spullen die bij de winterdag onderdek moesten, leende het ruim zich voortreffelijk.

Het laadruim kreeg alsoo gedeeltelijk een woonfunctie. Maar o wee als de winter afliep en er onverwacht op de schippersbeurs een reisje was aangenomen! Dan moest hals over kop het laadruim weer voor zijn eigenlijke taak herschapen worden en alles moest



56. de trochgong elders een plaats vinden. De trochgong wordt aan de ene kant veelal als klerenkast gebruikt (eigenlijk een te groot woord, voor die kleine ruimte). Aan de andere kant is er, met behulp van planken, bergruimte gemaakt voor huishoudelijke voorwerpen zoals potten en pannen.

57. hurdste De schoorsteenmantel (—), de ruimte voor de kachel, was vroeger eerst eenvoudig met zink afgemaakt, later ook vaak met witte of gekleurde tegeltjes. De zwarte kookkachel steekt hier scherp tegen af en vormt door het contrast een gezellig geheel met de hurdste.

58. kookkachel De kookkachel (—), de naam zegt het al, wordt naast het verwarmen ook voor het koken gebruikt. Er zitten 2 gaten bovenin met losse ringen, en hij bevat een oventje, waarin het eten kan worden warm gehouden. Ook worden er 's winters wel een paar ronde dikke stenen in verwarmd om 's avonds het bed wat op temperatuur te krijgen. De roef bestaat verder aan de zijkanten uit enkele kastjes, van voren af eerst een kleinere (—), daarna een grotere kast (—),

59. spyn **60. kammenet** welke als linnenkast wordt gebruikt. Deze kast is bovenop vaak voorzien van een mooie kroon als versiering. Dan is er nog een kleiner kastje, waarin het

61. diggelwurk (—) (koppen, schotels en glazen) wordt bewaard. Hiernaast ook vaak nog een klein kastje met een glazen deurtje, waar o.a. wat kleine snuisterijen en beeldjes te pronk staan.

62. bank Van kant tot kant aan de achterzijde is een bank (—) gemaakt, welke dient als zit- en bergplaats. Vanaf deze bank kan men via de een houten opstapje afgedekt met een koperen plaatje (—) de roef uitstappen.

63. klos Een tafel, waarboven de petroleumlamp en enkele

64. tafel stoelen completeert de verdere inrichting van de roef. Ook hier wordt de vloer wel laring genoemd.

65. laring

* de gruttere spinen hitte kammenet

66./67. kooien

68. deurtjes

69. krèbbe

Achter de bank, onder het achterdek, bevinden zich de kooien, slaappleatsen, afgesloten door deurtjes. Aan de ene kant een twee persoons- en aan de andere kant een kleinere kooi, voor één of twee kinderen, welke 'laatste ook wel (—) genoemd wordt. Ook werd soms een klein bedje gemaakt, dwars over het voeteneind van het ouderlijke bed, waar de allerkleinste in sliep.

Bij de wat grotere schepen waren de kooien ook wel gescheiden door een kleine gang in de lengte. In dit geval waren de kooien vanuit de roef toegankelijk via een (matglazen) schuifdeurtje. Bij deze laatste indeling bevond zich meestal een lichtkapje op het achterdek.

70. swurden

71. posten

72. tongen

73. de kop

74. sleepizer

75. harpsluiting

**75a. swurd-
stander**

**76. swurdstander
blokje**

Tuigage, zwaarden, etc.

De zwaarden (—), werden vroeger bijna altijd gemaakt van eikehout. Tegenwoordig is goed uitgewerkt eiken moeilijk meer te bemachtigen, waardoor het gevaar van kromtrekken der zwaarden wordt vergroot. Dat is de reden waarom men thans ook veelvuldig andere houtsoorten, waaronder tropisch hardhout, gebruikt. Het zwaard bestaat uit een aantal, veelal door pennen verbonden, planken. De onderste en de bovenste, tevens de breedsten, heten (—) daartussen worden ze (—) genoemd.

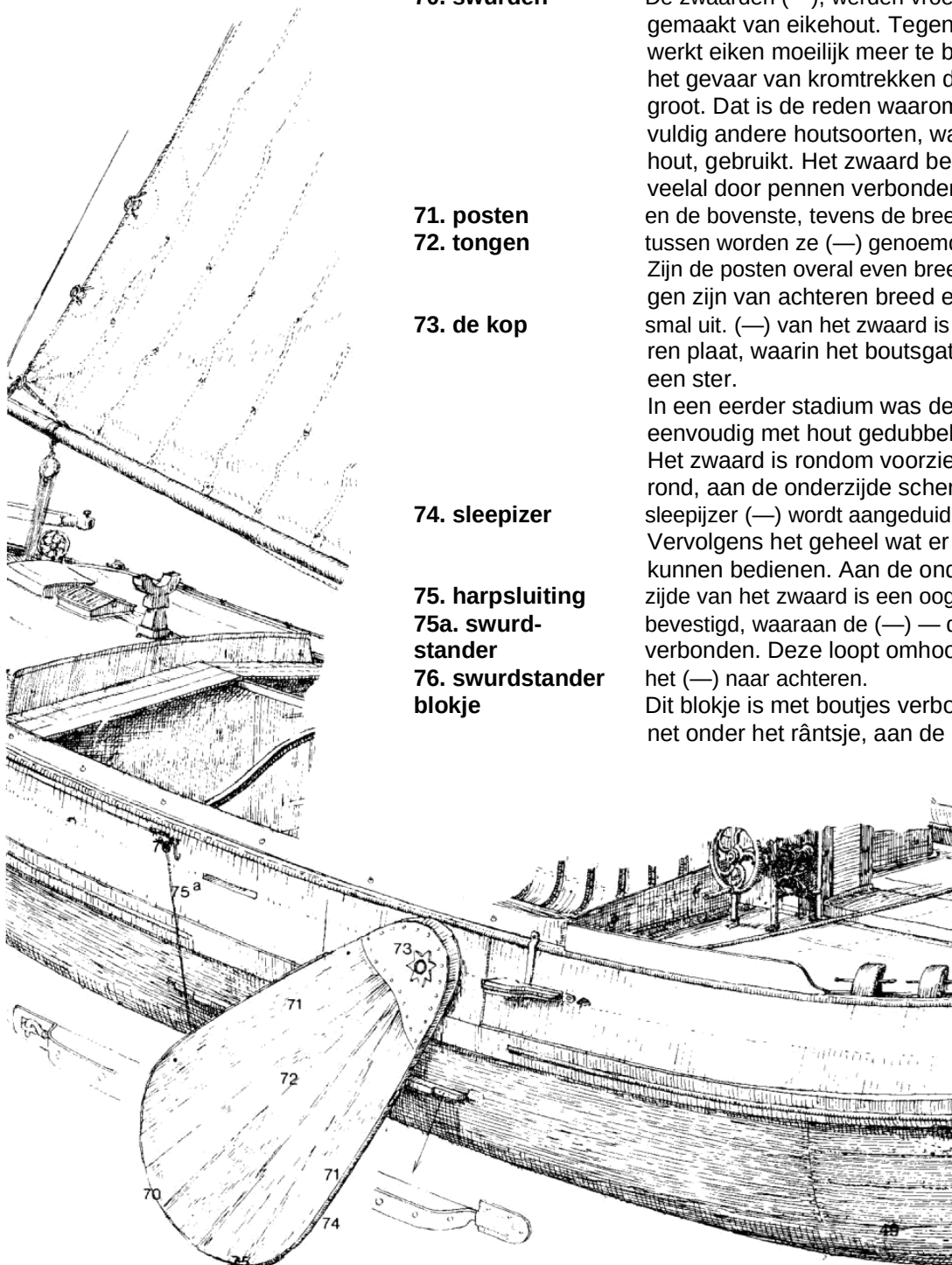
Zijn de posten overal even breed, de tongen daarentegen zijn van achteren breed en lopen naar voren smal uit. (—) van het zwaard is voorzien van een ijzeren plaat, waarin het boutsgat, dat is opgesierd met een ster.

In een eerder stadium was de kop van het zwaard eenvoudig met hout gedubbeld i.p.v. ijzer.

Het zwaard is rondom voorzien van een ijzeren half-rond, aan de onderzijde scherp gevormd, dat als sleepijzer (—) wordt aangeduid.

Vervolgens het geheel wat er toe dient het zwaard te kunnen bedienen. Aan de onderkant aan de achterzijde van het zwaard is een oog- of harpsluiting (—) bevestigd, waaraan de (—) — draad of ketting — wordt verbonden. Deze loopt omhoog en voert dan door het (—) naar achteren.

Dit blokje is met boutjes verbonden aan het boord, net onder het rantsje, aan de achterzijde van het



zwaard. Tegenwoordig rust het ook wel, met behulp van een hoekijzer, op het rânstje en is daarom gemakkelijk verplaatsbaar.

Aan dit swurdstanderblok was vroeger vaak een haak

77. rêstheakbevestigd, de rusthaak (—), waaraan het zwaard kon worden opgehangen. Het hing dan 'in de rust'. Wanneer men voor langere tijd stil lag, was zodoen-de de spanning van de draad af.

Verder naar achteren is de swurdstander bevestigd

78. swurdlierop de zwaardlier (—) op het achterdek; met behulp hiervan kan men het zwaard bedienen.

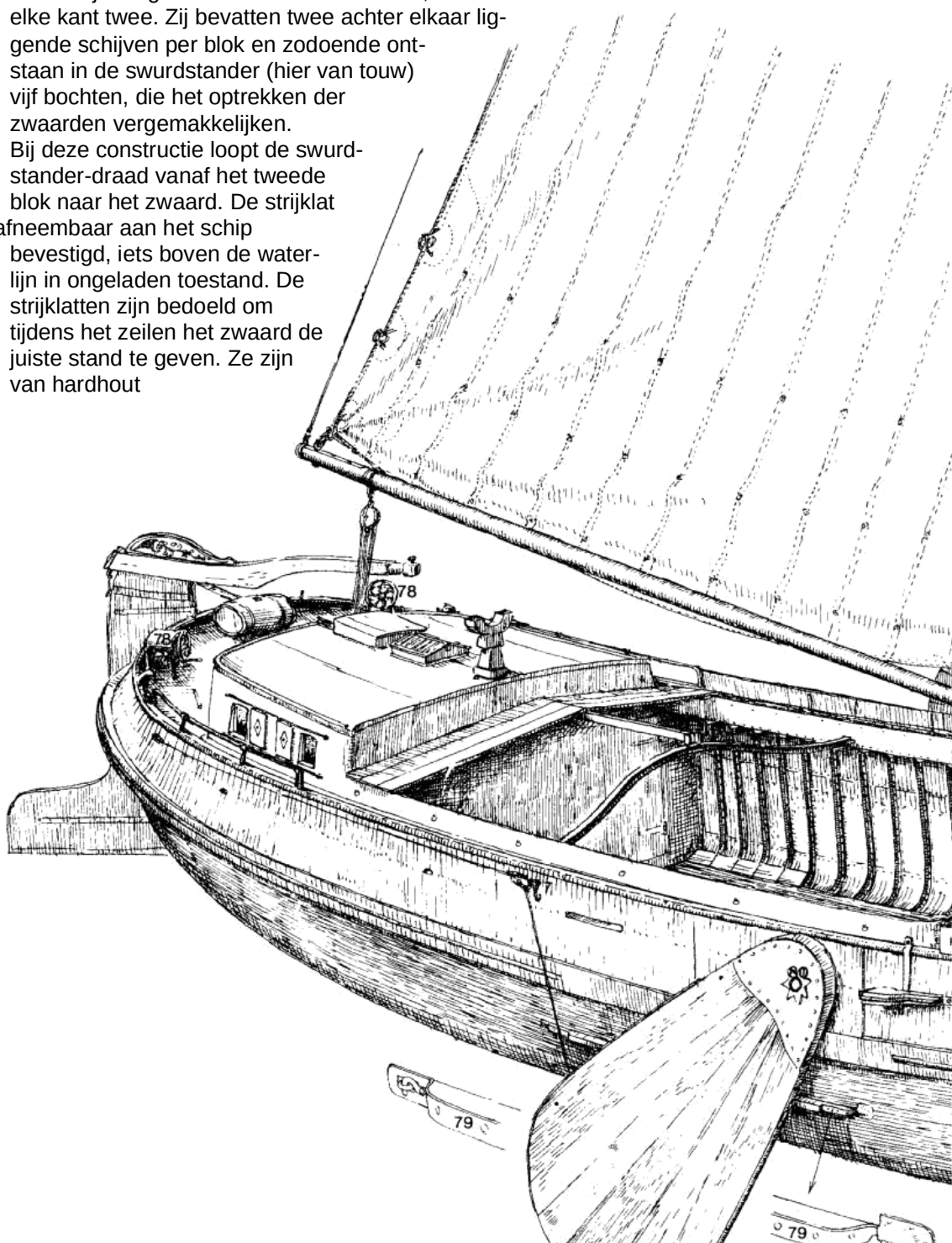
Een ander systeem om de zwaarden te bedienen is van eerdere datum. Dit systeem kennen wij ook op de wedstrijdschûtsjes, n.l. met behulp van de (—). Dit maakt een sneller handelen mogelijk.

**swurdstander
blokken
fioelblokken**

Deze blokken (—) zijn bevestigd aan de binnenzijde tegen het boord naast de roef, aan elke kant twee. Zij bevatten twee achter elkaar liggende schijven per blok en zodoende ontstaan in de swurdstander (hier van touw) vijf bochten, die het optrekken der zwaarden vergemakkelijken.

Bij deze constructie loopt de swurdstander-draad vanaf het tweede blok naar het zwaard. De strijklat

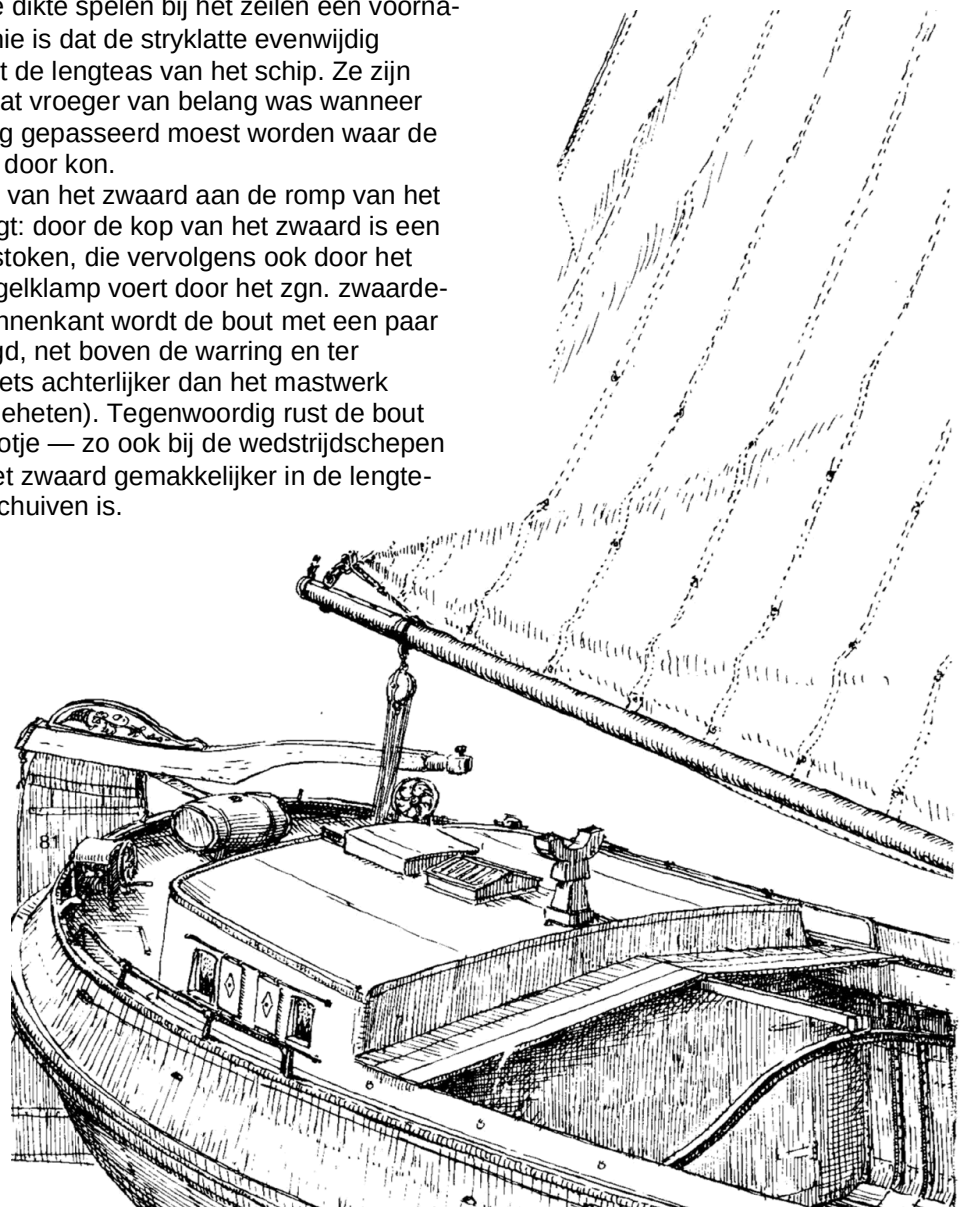
79. stryklatte(—), is afneembaar aan het schip bevestigd, iets boven de waterlijn in ongeladen toestand. De stryklatten zijn bedoeld om tijdens het zeilen het zwaard de juiste stand te geven. Ze zijn van hardhout



gemaakt en worden ingevet teneinde de wrijving van het langsglijdende zwaard te verminderen. Vooraan is de stryplatte vaak wat smaller dan achteraan, maar dit is afhankelijk van het model van het schip. De stand en de dikte spelen bij het zeilen een voornaam rol. De opinie is dat de stryplatte evenwijdig moet lopen met de lengteas van het schip. Ze zijn afneembaar, wat vroeger van belang was wanneer een smalle brug gepasseerd moest worden waar de romp maar net door kon.

De bevestiging van het zwaard aan de romp van het schip is als volgt: door de kop van het zwaard is een zware bout gestoken, die vervolgens ook door het boord met spiegelklamp voert door het zgn. zwaarde-

80. boutsgatboutsgat (—). Aan de binnenkant wordt de bout met een paar moeren geborgd, net boven de warring en ter hoogte van of iets achterlijker dan het mastwerk (ook zeilwerk geheten). Tegenwoordig rust de bout vaak in een gootje — zo ook bij de wedstrijdschepen — waardoor het zwaard gemakkelijker in de lengterichting te verschuiven is.



Er is dan een stukje ketting aangebracht om het zwaard op zijn plaats te houden. Het verschuiven van het zwaard naar voor of achter gebeurt om het schip loef- of lijgieriger te maken.

Het schip 'moat goed op it roer lizze' is hier de uitdrukking. Indien het loefgierig is (wreed op it roer) moet het zwaard naar achter; indien lijgierig (flauw op it roer) moet het zwaard naar voren. De zwaarden zitten goed indien het schip iets 'wreed' is op het roer. De belangrijkste taak is natuurlijk het verleieren tegen te gaan en koers te houden.

Door de geringe diepgang sorteerden de zwaarden het meeste effect in ongeladen toestand; het schip had dan immers geen andere steun. Hiernaast speelden zij ook een nuttige rol door ze als rem te gebruiken, indien ze de grond tenminste konden krijgen. Voorts hielden de schippers, wanneer ze lagen afgemeerd, met behulp van de neergelaten zwaarden het

schip wat uit de wal, om het schuren tegen de kimen wat te voorkomen.

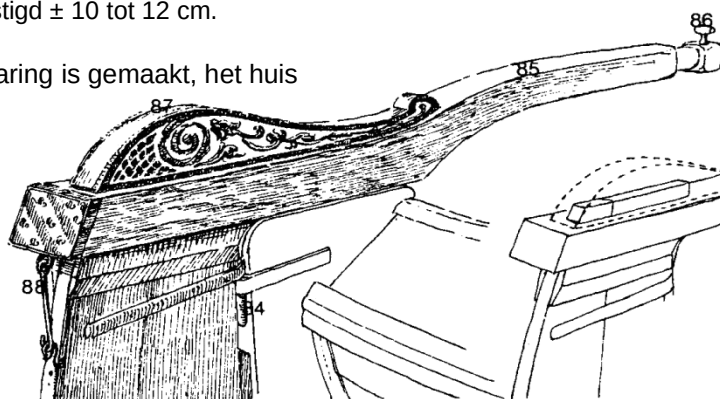
81. roerHet (—), ook meestal van eikehout gemaakt, bestaat uit door pennen verbonden planken (posten).

Het gedeelte dat onderaan het roer in het water zit,
82. hakkeheet hak (—) van het roer. De lengte ervan hangt af van de lengte en de bestuurbaarheid van het schip. Ter verbetering van dit laatste werden aan de onder-zijde nog wel eens een paar strippen ijzer aange-bracht, vaak in een halfronde vorm geslagen. Zij wor-

83. skeppersden (—) genoemd en staken wat onder het hout uit en vormden aldus een gootje. Het roer is aan de

84. fingerlingenachtersteven draaiend verbonden door de (—), meest-al drie, welke aan het roer zitten. Deze fingerlingen passen in de ogen die aan de achtersteven zijn bevestigd. Om te voorkomen dat het roer naar boven uit kon wippen, is onder de bovenste fingerling een los blokje hout geschroefd. Aan de bovenzijde van het roer is aan weerszijden een klamp bevestigd ± 10 tot 12 cm. verwijderd van de bovenkant.

85. helmhoutHierop rust het (—) waarin een uitsparing is gemaakt, het huis genoemd.



Het helmhout is het gedeelte van het roer wat men voor de eigenlijke besturing ter hand neemt. Op het

86. tontsjevoorste gedeelte vindt men het tonnetje (—), een knop waar men met de handen een beter houvast aan heeft. Achter op het helmhout treft men nog de

87. kop fan it roer (—) aan, in het nederlands klik geheten, die ter verfraaiing is aangebracht. Het is een kunstig gesneden en gevormd stuk hout, met als motief veelal 'de hoorn des overvloeds'



Aan de achterkant van het helmhout zit nog een

88. heakhaak (—), die in een oog past, op het roer aange-bracht ter voorkoming van wippen.

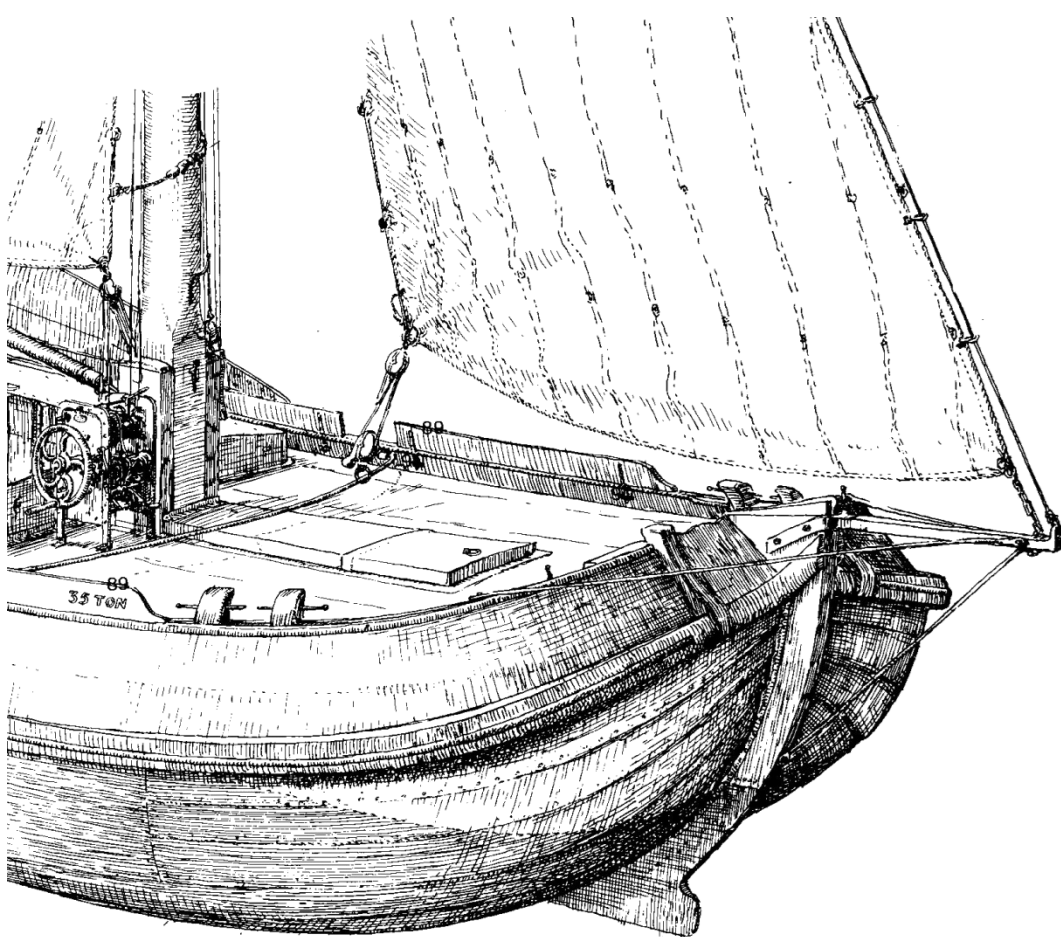
89. boeiselsDe zetboorden (—) zijn aangebracht om veiliger door de warrings te lopen. Het zijn er meestal drie, welke

90. boeiselmet pennen (—), die aan de boeisels vast zitten, kun-pennennen worden gestoken in de daarvoor aanwezige gaten in de rantsjes op de boorden.

Het voorste boeisel, staande tussen de voorbolders en de puttings, heet het naamboeisel en bevat meestal de naam van de schipper, domicile, tonnemaat en de naam van het schip.

Dan volgen de twee andere, vanaf de puttings tot aan de voorkant van de roef. Naast de roef treft men de

91. relingreling (—) aan, even hoog als de boeisels en in elkaars verlengde. De reling had als voordeel dat het uitzicht vanuit de roef onbelemmerd w en m licht Je roef toeliet.



De verdere tuigage en uitrusting

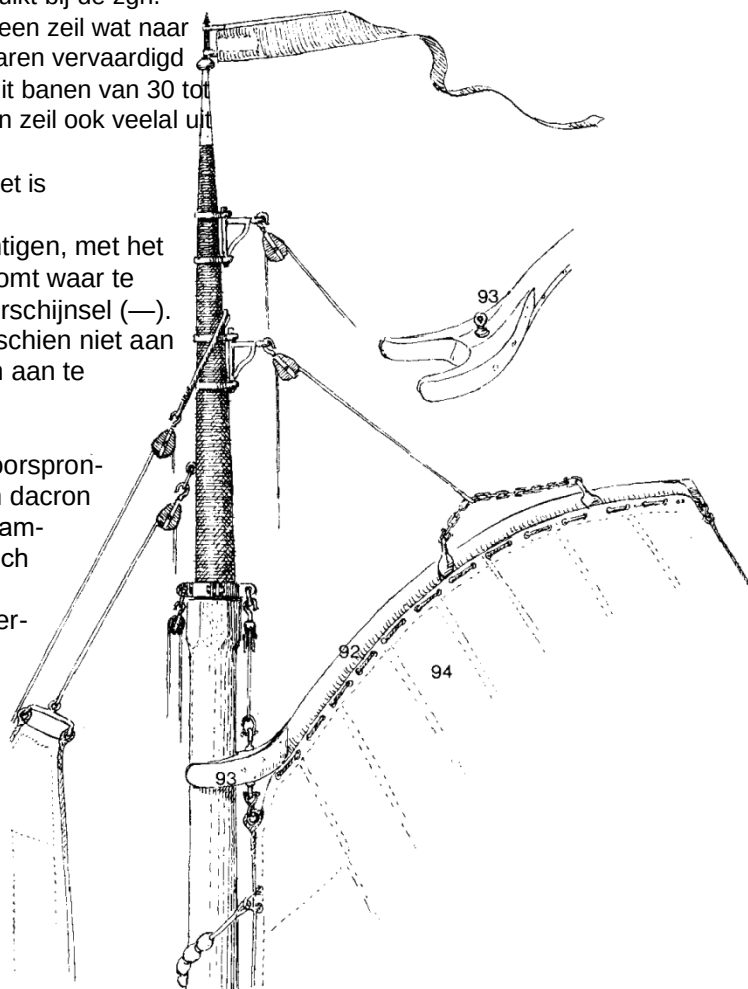
92. gaffel De gaffel (—), van hout of ijzer, waaraan het zeil kan worden geregen met behulp van het gaffellijntje waarna het kan worden gehesen, is van achterenge-

93. gaffelbek bogen en heeft aan de voorkant een soort vork, (—) geheten, die langs demast glijdt, wanneer het zeil wordt gehesen of gestreken. Er werden ook rechte gaffels gebruikt soms zonder bek. Deze werden veelal gebruikt bij de zgn. "drenten". Dit was de benaming voor een zeil wat naar boven Vrij smal toeloopt. De zeilen waren vervaardigd uit (egyptisch) katoen en bestonden uit banen van 30 tot 55 cm breed. Tegenwoordig wordt een zeil ook veelal uit smalle

94. banen of banen (—) genaaid om de rek tegen te gaan. Het is kledentegenwoordig nl. weleens een probleem om zeildoek van goede kwaliteit te bemachtigen, met het gevaar dat er een baan in het zeil komt waar te veel rek in zit. In het fries heet dit verschijnsel (—). In de (nabije?) toekomst kan er misschien niet aan worden ontkomen om dacron tuigen aan te schaffen.

wynsk

Hoewel misschien een verlies aan oorspronkelijkheid spreken de voordelen van dacron menigeen aan. Wij noemen 'duurzaamheid' (minde kosten) en, een praktisch voordeel in mijn ogen ook zwaar weegt, de veel gemakkelijker hanteerbaarheid bij het oppakken der zeilen (het bergen op de giek). Bovendien heeft dacron het voordeel veel minder kwetsbaar te zijn in verband met weersinvloeden (vocht).



95. lyk/liken

Met uitzondering van de bovenkant, is er rondom het zeil touw aangenaaid ter versteviging van de zgn. lijktouwen (—).

Naar de plaats heten zij resp. achterlijk, onderlijk en voorlijk.

96. rabânnen of stroppen

Aan het voorlijk zijn ook gesplitst de rakbanden (—), afhankelijk van de zeilgrootte (resp. hoogte) ± 6 tot 9 stuks. Deze stroppen of rabânnen, zijn zoals gezegd aan één kant gesplitst aan het voorlijk. Bij het optuigen 'slaat' men ze 'met de zon mee' om de mast om vervolgens vast te knopen aan een onderliggend oog aan het voorlijk om zodoende het zeil aan de mast te verbinden.

97. kloaten

Voor een betere geleiding langs de mast zijn de stroppen nog voorzien van houten kralen (—), die glad gemaakt worden met olie of vet.

bleinen

Doordat vooral tegenwoordig de zeilen nogal rond worden gesneden, gebruikt men veelal zeillatten (—) om het achterlijk er een beetje knap bij te houden

bleinpûden

(vlak te maken). Zij worden angebracht (geschoven) in daarvoor angebrachte zakken (—). Zij kunnen van verschillende lengte zijn; in het midden meestal de langste(n). Ook in de fok brengt men door het ronde achterlijk tegenwoordig vaak zeillatten aan. De hoek van het zeil die wordt gevormd door de onderkant

98. hals(hoeke)en de voorkant heet de halshoek (—).



99. halstakel

Wanneer, aan de wind varend, het zeil er vlakker op moet, kan dit met behulp van het in de kous van de hals ingepikte halstakeltje (—). Dit laatste bestaat uit twee éénschijs blokken en één tweeschijsblok waar de halslijn doorheen loopt.

De twee éénschijsblokken zijn op het dek of op de knegt bevestigd, het tweeschijsblok met de haak eraan wordt dan in de hals gehangen. De hoek gevormd door de onder en de achterzijde heet de

100. skoathoekeschoothoek (—), verstevigd met opnaaisels, waarin

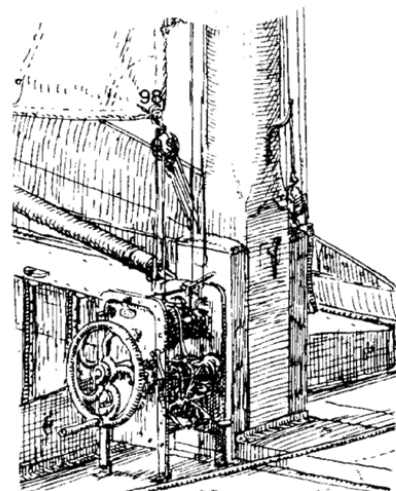
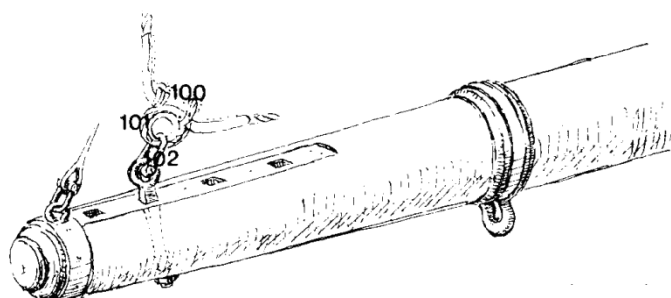
101. kous

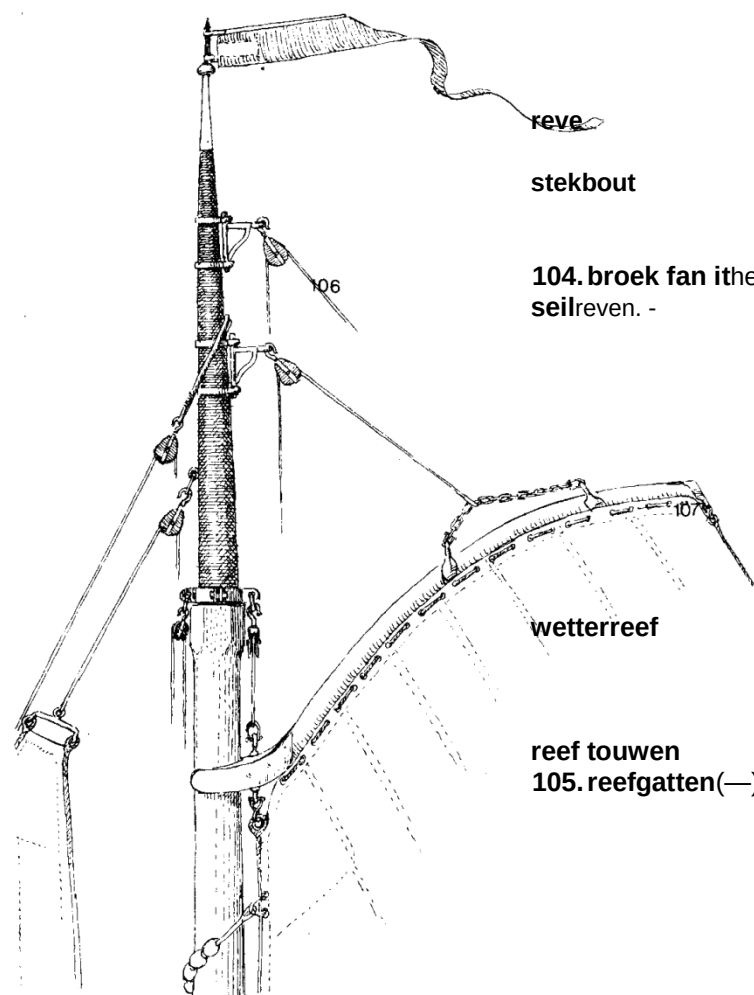
ook een oog of (—). Hieraan wordt het zeil op de giek bevestigd aan de achterzijde met behulp van een

102. sluting

harp (sluiting) (—). Boven deze schoothoek bevinden

103. reefkousen zich nog twee kousen (—), met tussenruimte van ca.





reve

stekbout

104. broek fan it het zeil, de zgn. broek va het zeil (—) wat weg te seilreven. -

100 tot 125 cm. Deze zijn aangebracht om het zeil te kunnen reven (—) — verkleinen —, afhankelijk van wind met 1 of 2 reven. - Door de genoemde reefkousen wordt een touw gestoken, (—) geheten, waarmee het zeil op de giek achterui getrokken kan worden. Soms is het ook mogelijk de onderste ronding van

wetterreef

reef touwen

105. reefgatten (—) in het zeil en blijven ook ongereefd meestal in het zeil zitten.

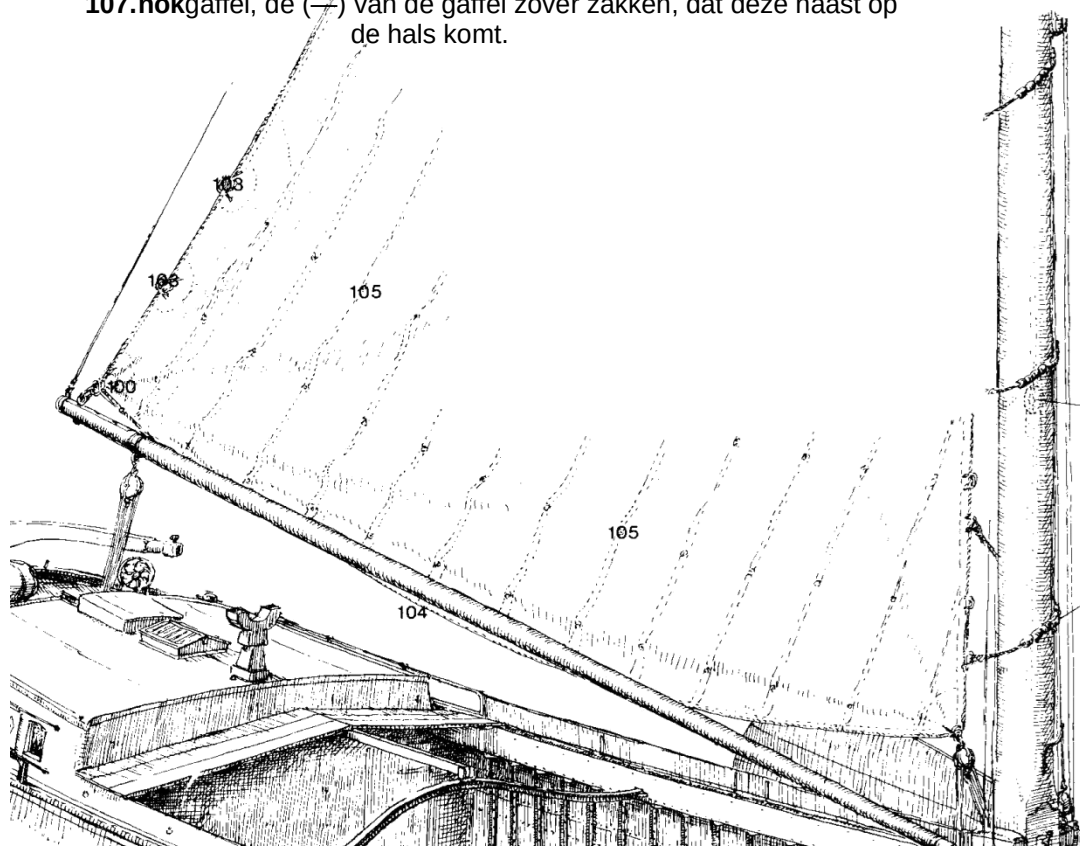
Dit noemt men een waterrif (—). (Dit voorkomt ook dat de broek van het zeil door het water sleept). De reef wordt aangebracht door het zeil van onderen af op te rollen, en de dan ontstane rol vast te knopen met behulp van de (—). Deze lopen door de reefgaten

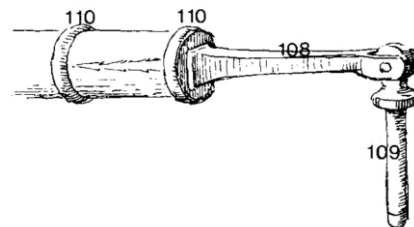
Deze reefgaten zijn afgezet met koperen ringetjes, de reefkousjes. De reef in het zeil komt voor wanneer het zeil er bij staat (gehesen is aan de mast), maar dat men het zo weinig mogelijk windvang wil geven. Dit kwam vroeger veelvuldig voor wanneer men zeilend door een brug moest, of onder het laden of lossen het zeil wilde drogen. Het zeil wordt dan in de gij (—) gehesen, hetgeen als volgt geschiedt:

yn'e gij

106. kraenlinedraaid de giek wordt met behulp van de kraanlijn (—) een stukje opgetild zodat hij niet meer aan het zeil hangt en vervolgens laat men het achtereind van de

107. nokgaffel, de (—) van de gaffel zover zakken, dat deze haast op de hals komt.





giek

De giek, één van de rondhouten, zoals de gaffel en de mast, is aangepast aan de breedte van het zeil en kwam vroeger meestal net tot voorbij de achterkant van de roef.

De giek loopt vanuit het midden naar weerskanten smaller uit.

Aan de mastzijde bestaat het ijzerwerk eraan uit de

108. swannehalszwanehals (—), die tot in de giek doorloopt, met

109. lummelscharnierend eraan bevestigd, de (slappe) lummel. Deze lummel rust in de knegt (12) zoals reeds eerder beschreven. Er bevinden zich om dit uiteinde van de

110. ringengiek nog vaak twee ijzeren ringen (—), teneinde uit-scheuren van de swannehals te voorkomen.

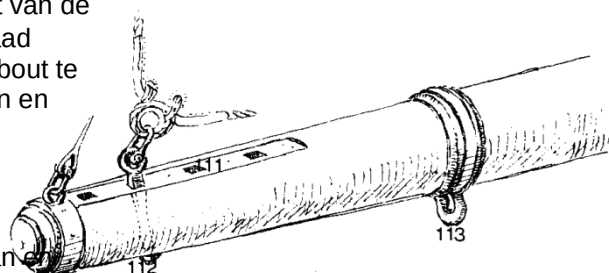
Aan de achterzijde van de giek, aan de boven zowel

111. izerenals aan de onderkant, bevinden zich twee ijzeren

plaatsjeplaatjes van ± 30 tot 50 cm lengte en 6 tot 8 cm

breedte. Door deze ijzeren plaatjes en dwars door de giek zijn 3 of 4 vierkante gaten aangebracht, waarin een bout past met aan de bovenkant een oog, om de schoothoek aan te bevestigen. De onderkant van de

112. boutbout (—), die onder de giek uitkomt, bevat een schroefdraad waaraan een moer wordt gedraaid. Door de bout te verzetten, kan het zeil, afhankelijk van rekken en krimpen, op de giek verplaatst worden.



Ook hier heeft de ontwikkeling niet stilgestaan. Men ziet men tegenwoordig veelal een constructie, waarmee door middel van een draad, die aan de schoothoek is bevestigd en dan door het achtereinde van de giek naar voren loopt, op een liertje de zaak er holler of vlakker op gezet kan worden.

Iets verder van het achter-uiteinde van de giek naar

113. skoatsringvoren bevindt zich nog een ring (—), die om de giek kan draaien, met eraan gelast of gesmeed een oog waaraan het blok van de zeilschoot wordt gehangen.

Seil oppakke

Oppakken van het zeil

Om het zeil op te pakken (op de giek te leggen) komt

114. mikke ofeerst de giek op de (—) te rusten, welke op de roef

skammel wordt geplaatst. Daarna trekt men, te beginnen bij

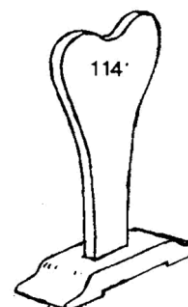
de gaffel en daarna naar onderen, het zeil zoveel mogelijk achteruit om de plooiën eruit te krijgen.

Door de bevestiging van de 'rabânnen' (met de zon mee) kan dit het beste aan de bakboordszijde van de giek gebeuren om de broek vervolgens over de stuur-boordszijde te leggen met wat extra ruimte.

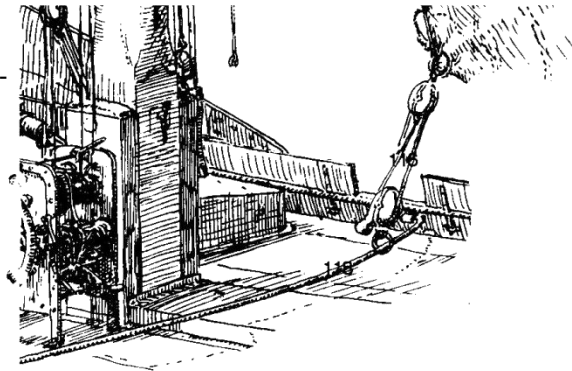
Daarna gooit men, van achteren te beginnen, het zeil in slagen over de giek, een en ander goed aansjorrend. Hierna gaat de broek er over en wordt met zeiltouwen rondom de giek de hele zaak op zijn plaats gehouden.

Vroeger zat er een grote haak aan de voorkant van de mast, net boven de kokerswangen, waar, in gestreken toestand, de hals in viel.

Na het zeiloppakken komen de zeilkieden er in de lengte overheen, eerst het achterste en dan het voor-



ste, wat gedeeltelijk over het achterste heen loopt. Dit voorste zeilkieed loop bij de mast breder uit waardoor het er omheen geslagen kan worden en aan de voorkant vast gemaakt. Aan de zeilkieden zijn aan beide zijden lijntjes gesplitst. Zij worden onder de giek door aan de bovenkant aan elkaar vastgemaakt met knoop of strik. Dit vastmaken aan de bovenkant was vroeger gewoonte, omdat zo de touwtjes snel konden drogen om rotten tegen te gaan. Tegenwoordig is door het gebruik van kunstvezel dit niet meer zo belangrijk en kan evengoed aan de onderzijde worden vastgeknoopt. Bij het afdekken met de zeikkleden, dient men er voor te zorgen, dat geen plooiën aan de bovenkant ontstaan waar water in blijft staan. Vooral bij het vastknopen van de zeilkieden dient men hier op te letten. De fok pakt men op dezelfde manier op als het zeil, ook in slagen en daarna de broek er overheen. Vervolgens naar voren vouwen tot hij op de steven of loefbiter met opsteker ligt en dan afgedekt kan worden met het fokkleed (—). Het behoeft hier, dacht ik, geen betoog dat gezorgd moet worden dat de zeilen goed onder 't kleed komen.



fokkleed

'it waar'

Vooral indien het zeil nog wit (ongetaand) is, kan in één warme dag het 'weer' (—) er in zitten ofwel schimmelvorming zijn opgetreden. Als men niet oppast kan zo in enkele dagen een zeil verbroeid zijn en waardeloos geworden. Wanneer het zeil eenmaal is getaand is dit gevaar minder groot en wordt het minder kwetsbaar voor weersinvloeden.

tanen

Het (—) der zeilen gebeurde vroeger vaak met iek, een produkt gemaakt van eikeschors. Tegenwoordig gebruikt men wel cashuw.

De bruine klonten cashuw worden in een jutezak in een grote ketel water gehangen, vrij van de bodem. Het geheel wordt verhit om de cashuw te laten smelten, onderwijl goed roerend om aanbranden tegen te gaan. Wanneer alles gesmolten is kan men, afhankelijk van de gewenste sterkte, water toevoegen en de aldus ontstane, goed verhitte vloeistof uit de ketel putten.

Het zeil of de fok kan het beste op een mooi vlak stukje grasland worden uitgespreid, om dan de taan er over uit te gieten en dit er met een paar stokdweilen flink in te zepen tot alles goed in het doek is getrokken. Na het drogen kan de andere zijde op dezelfde manier behandeld worden. Deze handeling kan nogmaals herhaald worden, afhankelijk van de gewenste sterkte.

De laatste droging lukt het mooist met het zeil weer aan de mast en er dan even mee te zeilen over beide kanten tot het goed droog is. Om het wat donkerder te kleuren gooide men door de taan vroeger ook wel een pakje chicorei of zware pruimtabak.

Nu genoeg getaand, en over naar een ander onderwerp.

115.skoat De zeilschoot (—) moet een zodanige lengte hebben dat, voor de wind zeilend en uitgevierd over vijf bochten door de beide schootsblokken lopend, de giek tot bijna dwars uit kan staan.

De vijf bochten ontstaan door gebruik van dubbel-schijfsblokken. Aan de giek hangt een blok met twee ogen aan weerskanten, resp. bestemd voor ophanging aan de draaibare ring van de giek en om het ene uiteinde van de zeilschoot vast te maken.

hakkeblok

Het andere schootsblok (—), is met een ring eraan op het achterdek — vroeger ook op de roef— vastgemaakt. De hak aan het blok dient om de schoot achterlangs te voeren en evt. vast te zetten. De fokke-

116. fokkeschootschoot (—) heeft dezelfde constructie met twee dubbel-schijfsblokken, met dit verschil dat het bovenste blok aan de fok kan worden ingehaakt met behulp

117. suster heakken

van de zusterhaken (—), die met een touwtje worden geborgd.

118 luiwagen

Het hakkeblok hier heeft een ring die om de luiwagen wordt geschoven. De (—) is een zware, massief ijzeren stang, die van boord tot boord voor de mast over het voordek loopt. Hierlangs kan het hakkeblok vrij heen en weer schuiven.

119. borgpen

De luiwagen noemt men ook wel overgang. De luiwagen wordt, aan de kant waar het blok er aan wordt geschoven, geborgd met een pen (—), en kan, indien losgemaakt, helemaal worden weggetild over het voordek om de kokersluiken te kunnen verwijderen bij het strijken van de mast.

Daarna kan de luiwagen aan de andere kant uit een oog worden getild en) worden verwijderd.

dekseil

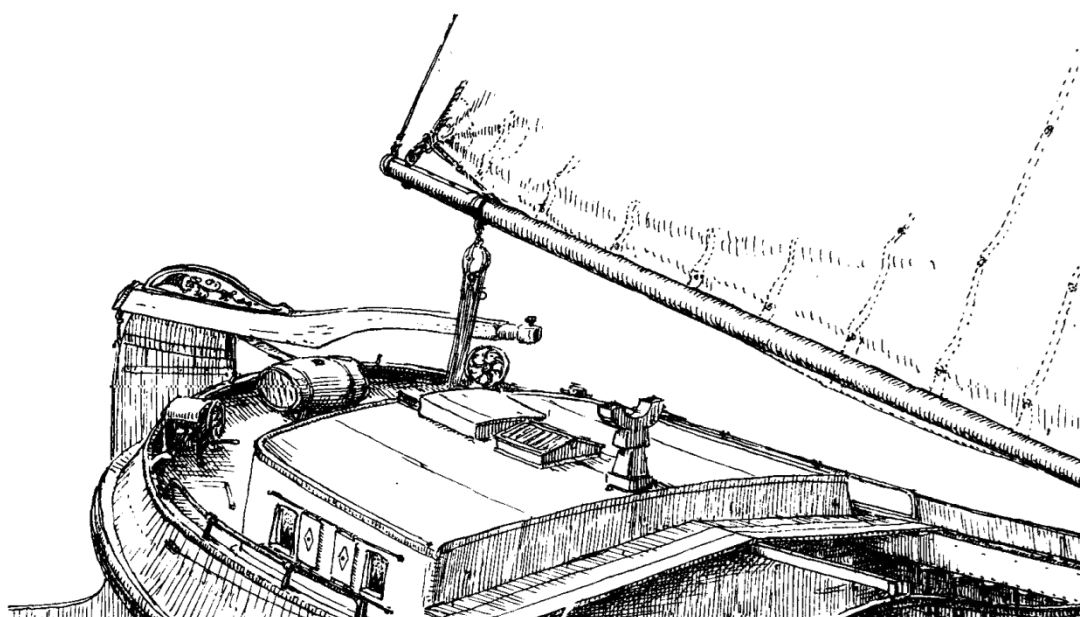
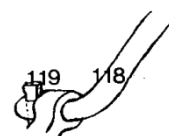
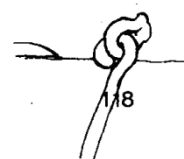
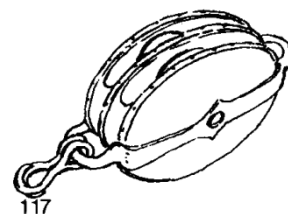
Het laadruim met de luiken kan worden afgedekt met het (—) en zeker bij de wedstrijden wordt dit ook gedaan. Het dekzeil wordt goed strak gespannen en aan de zijanten op de riiswarring (den) met latten tussen hoekijzers geklampt met behulp van taps toelopende blokjes hout (—).

keggen

Vroeger hees men de zeilen met behulp van blokken waar in 2 tot 4 bochten de van touw vervaardigde zeilsvallen door liepen.

120. heren

Later kwamen er zeil's-lieren (—), 1 of 2 in zwang. Dit vergemakkelijkte het hijsen der zeilen aanzienlijk. De her is met bouten, naast de mastkoker, op het dek geschroefd. Op de hier zitten 3 of 4 rollen, waarop de (stalen) draden — de vallen — zijn bevestigd.

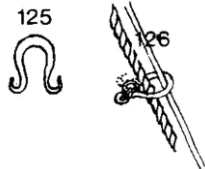


121. seilsfal

Het (—) loopt door een blok, bevestigd aan de krans in de top van de mast en wordt vervolgens met behulp van een slûting (harp) aan een oog op de gaffelbek vastgemaakt.

122. nokkefal

De (—) loopt door een blok, dat aan één der hanepoten is gehangen en wordt dan aan de achterkant van de gaffel (nok van de gaffel) vastgemaakt op de volgende manier: iets uit de achterkant van de gaffel zitten aan de bovenkant twee metalen ogen waartussen een kettinkje of draadje is verbonden, waaraan de nokkeval bevestigd is.



123. fokkefal

Ook kunnen 2 nokkevalen, verbonden aan de beide ogen op de gaffel worden gevoerd.

Verder vinden wij op de her nog de (—), lopend door een blok, in de top van de mast gehangen, en bevestigd aan een kous of soms een klein ijzeren gaffeltje van 15-20 cm. aan de bovenkant van de fok.

124. halstried

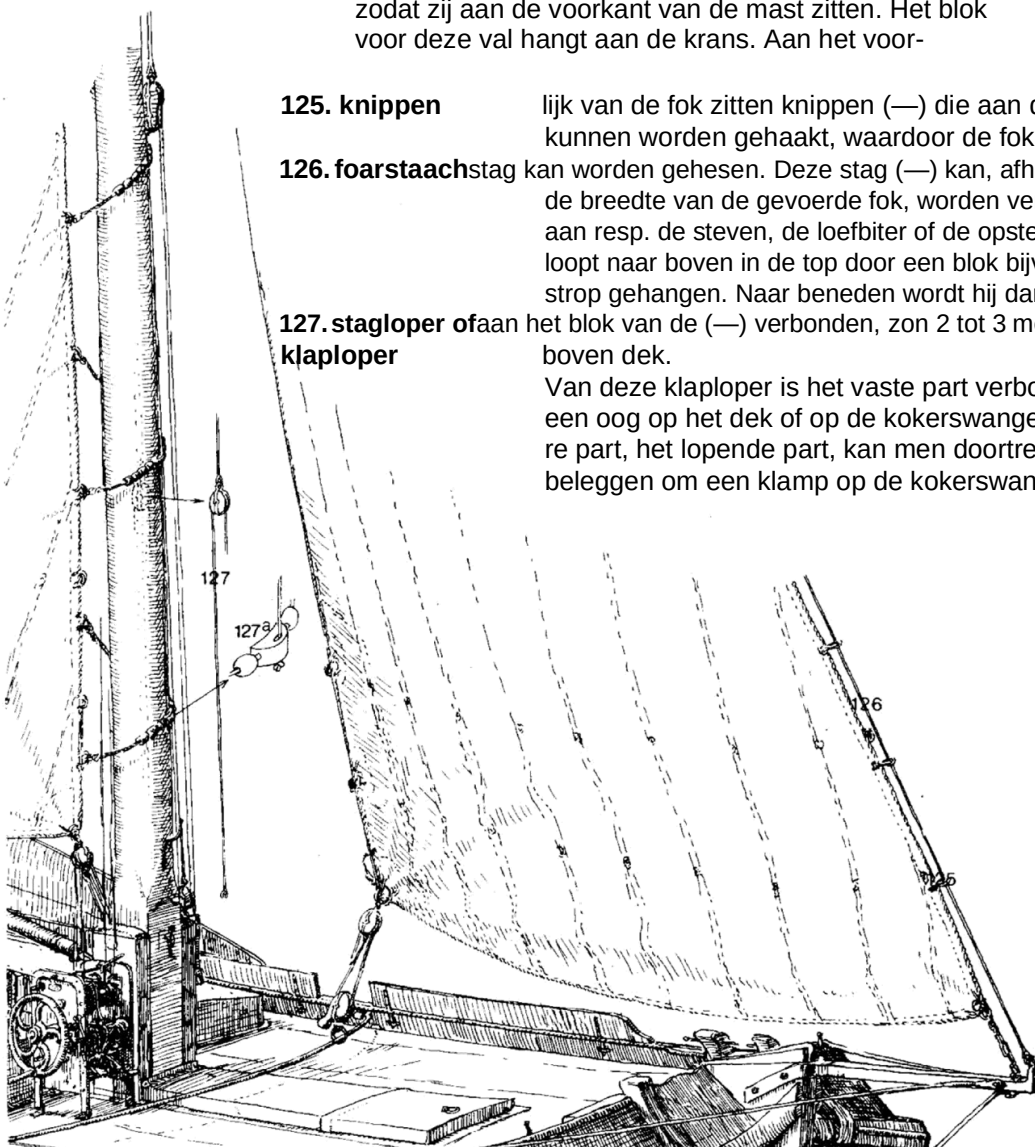
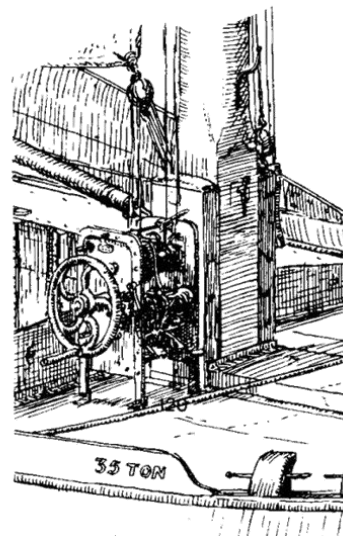
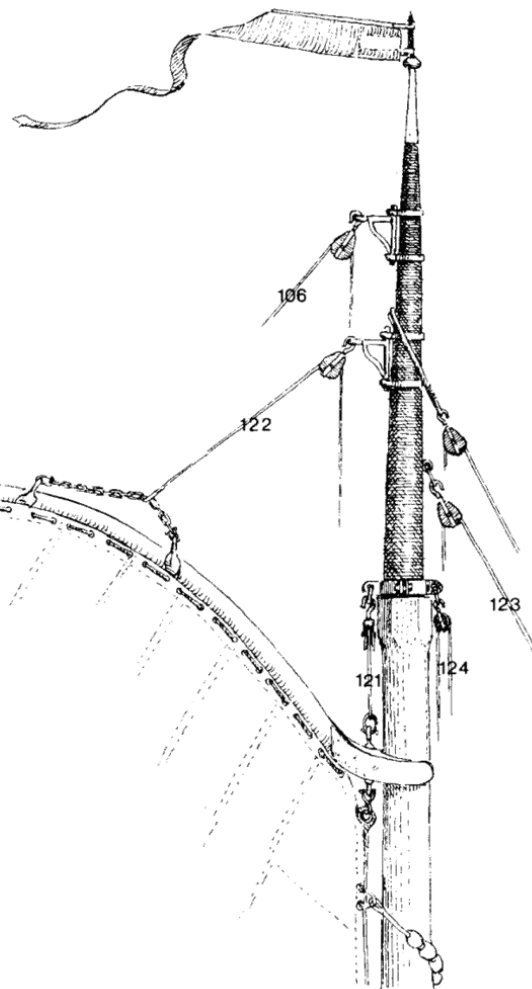
Tenslotte vinden we op de her ook bijna altijd nog de halsdraad (—). De halstried gaat door halvemaaanvormige blokjes hout welke zijn aangebracht in de onderste stroppen en in het midden tussen de kloten zodat zij aan de voorkant van de mast zitten. Het blok voor deze val hangt aan de krans. Aan het voor-

125. knippen

lijk van de fok zitten knippen (—) die aan de voorstag kunnen worden gehaakt, waardoor de fok langs de

126. foarstaachstag kan worden gehesen. Deze stag (—) kan, afhankelijk van de breedte van de gevoerde fok, worden verbonden aan resp. de steven, de loefbiter of de opste-ker. Hij loopt naar boven in de top door een blok bijv. aan een strop gehangen. Naar beneden wordt hij dan 127. stagloper ofaan het blok van de (—) verbonden, zon 2 tot 3 meter klaploper

Van deze klaploper is het vaste part verbonden aan een oog op het dek of op de kokerswangen, het andere part, het lopende part, kan men doortrekken en beleggen om een klamp op de kokerswangen.

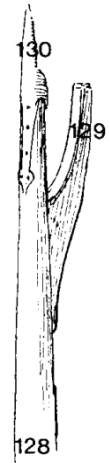


127a. blokje voor

(—) halvemaaanvormig blokje voor de gijlijn.

**gijlijn
kraânline**

De (—), ook een staaldraad, loopt door een blok gehangen aan de bovenste hanepoat in de top en wordt vastgemaakt aan het achteruiteinde van de giek. Hiermede kan de giek gelicht worden. Verder vinden we hier dezelfde constructie als bij de voorstag ook met een klaploper doch hier (—) geheten. Om de mast zijdelings steun te geven zijn er de wantdraden (—). In de top verbonden aan de krans en aan weerskanten naar beneden lopend zijn zij aan de onderkant verbonden aan de (—), waarmee men ze losser of vaster kan zetten.
Al naar gelang de functie en de werking noemt men de draden en vallen 'het lopende en het staande want'.



Nog enkele onmisbare attributen die men op een schip zoal tegenkomt

loopplanke

De loopplank (—), om vooral in geladen toestand de wal te kunnen bereiken.

Ook het laden en lossen gebeurde vaak met behulp van de kruiwagen via de loopplank.

128. bomen

Enkele vaarbomen (—), ook wel kloeten geheten, om bij stilte of tegenwind te gebruiken of om het schip uit de wal te houden. Zij kunnen in lengte variëren van 20 tot 28 voet (één voet is ca. 30 cm) en zijn gemaakt van een slanke den of spar. Het ondereind van de boom is voorzien van een klier en een teen.

129. klier*

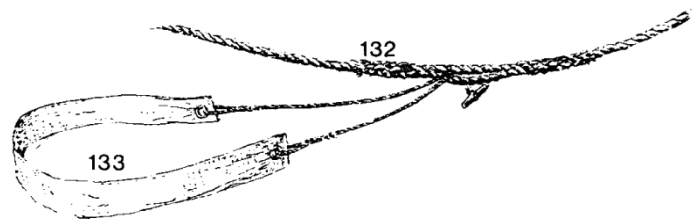
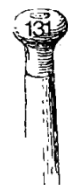
De houten klier (—) is gaffelvormig en zo'n 30 cm vanaf het uiteinde aan de boom geschroefd.

130. tean

De teen (—) is van ijzer en is met een soort bus om het uiteinde van de boom geschoven. De klier zorgt ervoor dat de boom niet te ver in de modder steekt en de teen dient om de boom in de bodem of wal vast te zetten en uitschieten te voorkomen.

131. druf

Om het boveneind zit de knop (—) geschoven. Deze geeft een groter raakvlak tegen de borst bij het bomen, wat daardoor minder gevoelig is. Het 'bomen' is een bijzonder inspannende bezigheid.



**skowe of
kloetsje**

Men boomde (—) om het schip voort te bewegen bijv. tegen de wind in of door luwten in dorpen of bij steden. Onder het hoofdstuk inspanning kunnen vele facetten worden genoemd van de vroegere (romantische!) zeilvaart. Zeker dient hier ook bij vermeld te worden het voorttrekken (—) van het schip door één of twee leden van het schippersgezin. Tegenwind of windstilte kwamen maar al te vaak voor.

yn 'e beage

**132. goudse line
of lûkersline**

Dit trekken gebeurde met behulp van een 50 tot 55 m lange, dunne geteerde lijn (—). In deze treklijn (—) waren in het uiteinde enkele oogjes gesplitst, waar-

* T. Postma (heitelân 190, 1937) klie.

133. beage

aan de zeel (—) kon worden gehaakt. Deze beage was een brede band, die voor de borst langs kwam en achter de schouders een lijntje had met knoop of houtje, wat weer in de lusjes aan de treklijn gehaakt kon worden.

heakken

Verder vinden wij op het schip nog haakstokken (—) van hetzelfde materiaal als de bomen, doch korter en bovendien voorzien van een haak. Deze haak heeft een punt, om steun te vinden in houten wallen of in een ducdalf, en een naar achter gebogen half oog waarmee men het schip aan kan trekken.

stuoltsjes

Vroeger had men veelal midden op de luiken een paar zgn. stoeltjes (—) staan. Hier kon men mooi de haken, bomen, kleedstokken, schoonmaakmateriaal e.d. in plaatsen, wat voor een opgeruimd geheel zorgde.

loete

De fokkeloete, kortweg (—) geheten, is ook een rondhout doch veel dikker en ook langer dan de bomen (dit afhankelijk van de breedte van de fok). Met behulp van deze loete kan de fok, voor de wind varend, aan bef dwars uitgezet worden. Aan lij doet hij immers anders niets. De boete is aan beide uiteinden voorzien van een klier — vroeger aan één kant ook wel met een oog — welke klier in de schootshoek van de fok wordt gestoken. Indien uitgezet rust het andere uiteinde tegen de boorden, of als de fok verder naar voren uit moet staan, in de op het voordek naast de kokersluiken aangebrachte hoekijzers.

Voor een beter houvast bij het uitzetten wikkelt men wel een lijn om de boete. Tevens kan voor de wind varend nog een boom in het daarvoor aangebrachte oog van de fok worden gestoken en soms ook nog aan de drûf van de haak of een tweede boom in de bolling. Dit alles wordt gedaan om de fok een betere stand te geven.

klampen

Op het achterdek vindt men vaste klampen (—) die zijn aangebracht om bij het sturen meer steun te vinden voor de voeten. Vooral als er wat drang op het roer komt is dit geen overbodige luxe. Vroeger kwam ook de stuurplank voor, een losse plank, met klampen, 20 tot 30 cm uit elkaar. Onder het helmhout trof men vaak het teakhouten, ovaal gevormde,



luiwagen
stokdweil
put

drinkwatervaatje aan. Hieromheei zaten witgeverfde hoepels en het water erin wilde 's zomers altijd lekker koel blijven.

Aan het deksel (of douk) aan de bovenkant van het vaatje was vaak met een kettinkje een langwerpige emmertje bevestigd. Op die manier bleef het emmertje waar het thuis hoorde en raakte het niet zoek. Om zo langzamerhand eens te gaan eindigen moeten we echter nog wel de schoonmaakattributen noemen, zij zijn zeker niet de minst belangrijke aan boord. Dit zijn resp. de bezem, de luiwagen (met zachte haren), de stokdweil (bij elkaar gepende wollen lappen aan een steel), en de put (een van een touwtje voorzien klein, vroeger zinken, emmertje).

Hiermede zijn wel de meest van belang zijnde onderwerpen aan de orde gekomen. Mijn bedoeling is niet geweest alles tot in de finesses te beschrijven, want dan is het einde nog niet in zicht en komt het de overzichtelijkheid niet ten goede. Opzet is geweest een bijdrage te leveren, om de herinnering levend te houden aan een nog zo nabij verleden, toen overal in Friesland de schepen met hun grote lappen zeil een in het oog lopende verschijning waren.

Indien dit boekwerkje kan bijdragen tot een juist woordgebruik aan boord door de huidige generatie der skûtsjebemanningen, zal dit voor mij een grote voldoening betekenen. Want met ieders inspanning, van zowel enthousiaste bemanningen, commissies en sympatisanten kunnen wij er voor zorgen dat er skûtsjes blijven varen en dat de terminologie zuiver blijft voortbestaan, want...

Skûtsjesilen is myn nocht.

Albert van Akker

