

Drs. R.A. Baljeu

geen zee te hoog

De zeeschilder

H.A. Jaarsma (1881-1970)



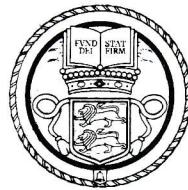
gemeentemuseum Het Hannemahuis Harlingen

Drs. R.A. Baljeu

geen zee te hoog

De zeeschilder

H.A. Jaarsma (1881-1970)



BIBLIOTHEEK
ACADEMIE
VAN FRANEKER
sinds 1585

gemeentemuseum Het Hannemahuis Harlingen

Inhoud

pagina 5	Voorwoord
7	1. Biografie
13	2. Van schnabbelaar tot kunstschilder
19	3. Jaarsma en zijn plaats in de maritieme schilderstraditie
23	Catalogus
24	Platbodems
32	Loodsschoeners
34	Zeilschepen
39	Stoomschepen
43	Oorlogsschepen
45	Stormscènes
55	Zeegezichten
64	Bibliografie

Voorwoord

De loods en zeeschilder Haaïke Abraham Jaarsma heeft nooit in Harlingen gewoond en toch organiseert Gemeentemuseum Het Hannemahuis een tentoonstelling over deze schilder. Dat vraagt om een toelichting.

De kunsthistoricus R.A. Baljeu verrichtte een inventarisatie van werken van Jaarsma met de bedoeling zijn onderzoek te laten uitmonden in een tentoonstelling en catalogus. Aanvankelijk zou deze expositie in Den Helder plaatsvinden, de stad waar de schilder lange tijd heeft gewoond. Toen dat niet haalbaar bleek kwam Harlingen in beeld.

Jaarsma heeft als loods veelvuldig de Harlinger haven aangedaan en was een graag geziene gast bij logement 'de Eilanden'. Net als in de andere plaatsen waar Jaarsma kwam, schilderde hij in opdracht of als vrij werk talloze schepen. Zo werden de schoener Bothnia van de Harlinger kapitein J.J. Alta, het stoomschip Heron en het motorschip Immingham door hem vastgelegd. Deze schilderijen met schepen die een directe relatie hadden met Harlingen, maken nu deel uit van de verzameling van het Hannemahuis. Kortom, voldoende reden om eens stil te staan bij het werk van H.A. Jaarsma.

De heer Baljeu spoorde niet alleen een groot aantal werken van de schilder op, hij deed ook onderzoek naar het leven en de manier van schilderen van Jaarsma. Mede dankzij het goede geheugen van mevrouw M.A. Tesink-Jaarsma, dochter van Haaïke, kwam de auteur veel aan de weet. De neerslag van zijn bevindingen is in dit boekje opgenomen. Het is in belangrijke mate te danken aan het enthousiasme en doorzettingsvermogen van de heer Baljeu dat de tentoonstelling en deze catalogus gerealiseerd zijn. Wij zijn hem daarvoor zeer erkentelijk.

De vele eigenaren van schilderijen van Jaarsma, waaronder het Maritiem Museum Rotterdam en het Marinemuseum te Den Helder, werkten vrijwel zonder uitzondering mee aan het verzoek hun werken tijdelijk af te staan, waarvoor wij hen zeer hartelijk danken.

De fotografie voor deze catalogus werd vrijwel geheel verzorgd door Willem F. Proost, die met uiterste zorg elk schilderij vastlegde. Reuze bedankt daarvoor.

Zonder de financiële bijdragen van de Vereniging Vrienden van het Hannemahuis en de Wassenbergh Clarijs Fontein Stichting zou de catalogus niet verschenen zijn.

Hugo P. ter Avest,
Conservator Gemeentemuseum Het Hannemahuis



Haaïke Abraham Jaarsma wordt op 19 november 1881 geboren in 'huizing O-373'¹ te Den Helder, uit ouders die hun wortels hebben op het eiland Schiermonnikoog.

Vader Teen Louws Jaarsma wordt in 1840 geboren te Schiermonnikoog als zoon van Louw Folkertsz Jaarsma en Anneke Teensdochter Teensma. Bij de geboorte van Haaïke staat zijn vader ingeschreven als gezagvoerder, waarschijnlijk van de bark 'Willem Eggerts'. Haaïke heeft dit schip later diverse malen geschilderd. In 1886 overlijdt zijn vader Teen Louws te Soerabaja (Nederlands-Indië), als gevolg van de cholera, die hij in Batavia had opgelopen.

De moeder van Haaïke, Martha Alida Teensma, wordt in 1844 eveneens geboren op Schiermonnikoog. Zij trouwt in 1866 met Teen Louws Jaarsma en overlijdt op haar geboorteiland in 1914. Het gezin was Nederlands Hervormd.

Het echtpaar kreeg zes kinderen. Haaïke had drie broers en twee zusjes. Haaïke groeide niet in Den Helder op, want binnen een jaar na zijn geboorte keerde het gezin terug naar Schiermonnikoog. Zij worden in 1882 uitgeschreven uit de gemeente Den Helder. Deze verhuizing stond mogelijk in verband met de slechte gezondheidstoestand van grootvader Louw Teensma,² die in het najaar van 1882 overlijdt; grootmoeder was reeds in 1876 overleden. De ouders van Haaïke hebben de zorg voor deze grootvader voor hun rekening genomen en zijn na zijn overlijden in het grootouderlijk huis gaan wonen. Haaïke brengt zijn jeugd dus door op het eiland, hij doorloopt er de lagere school en draagt volgens de verhalen de schilderskist van de lokale kunstschilder J. Fenega als deze in de duinen of op het strand gaat schilderen.³

Er kan van worden uitgegaan dat Haaïke vanaf zijn zesde tot en met zijn elfde jaar de enige lagere school op het eiland - de Openbare Lagere School - heeft bezocht. Dat zou van 1887 - 1892 zijn geweest. Net als zoveel jongens op de eilanden gaat hij na de lagere school naar zee. Wanneer en op welk schip hij aanmonstert is niet geheel duidelijk; wel zijn er enige data uit die vroege zeemansperiode die houvast bieden: uit de leerlingenstaten van de zeevaartschool te Schiermonnikoog blijkt dat Haaïke Abraham Jaarsma van 26 december 1897 tot 30 januari 1898 en ook in 1899, de wintercursussen gevolgd heeft, waarvoor hij f 4,- per maand betaalde. De docenten waren toen:⁴ directeur W. Dijk (1875-1904), die wis- en zeevaartkunde gaf en L. Draayer, voor praktische zeevaartkunde.

Op 26 februari 1899 slaagt Haaïke Abraham Jaarsma voor het diploma 2^{de} stuurman en vindt hij een stageplaats op een Duits zeilschip samen met A. Everhardus, de latere kapitein van het douanevaartuig 'Zeemeeuw' te Den Helder, met wie hij altijd bevriend blijft. De Duitse kapitein had problemen met de Nederlandse namen en noemde Jaarsma: Albert von Pruissen en Everardus: Albert von Saksen.⁵

Rond de eeuwwisseling keren veel stuurlieden uit de zeilvaart de koopvaardij de rug toe, om vastigheid te zoeken bij het Loodswezen. Zo ook Haaïke; op 15 juni 1905 wordt hij als tijdelijk matroos aangenomen bij het Loodswezen in het derde district en geplaatst bij de afhaaldienst van IJmuiden. In het [incomplete] Loodsarchief van Willemsoord op de Rijkswerf te Den Helder komt de naam Jaarsma sporadisch voor.⁶

1

Volgens opgave archivaris Rienstra van het Archief Burgerlijke Stand Den Helder wil dat zeggen:

Huizing O = woonachtig in wijk O, de wijk rond de Binnenhaven en de Zuidstraat; huisnummer 373. In die tijd waren daar nog geen straatnamen.

2

Vermoeden van Arend J. Maris, amateur-historicus te Schiermonnikoog.

3

Zie tentoonstellingscatalogus *Schiermonnikoog door schilders-ogen van vroeger tot gisteren*.

4

Zie: H.J. de Feyfer, *Het Licht der Zeevaart, Friese bijdragen aan het zeevaartonderwijs*.

5

Volgens zijn zoon Harm Everardus.

6

Met hartelijke dank aan Maarten Bakker, archivaris van de Rijkswerf, voor zijn onvermoeibare speurzin.

7

Ingekomen brieven bij de commissaris der Loodsen en ontvanger der loodsgelden te Willemsoord 24 oct 1904 – 12 maart 1912. Dep. van Marine, Bur. G no 18.

8

Het verhaal van de kennismaking is opgetekend door de auteur in november 2001, tijdens een interview met Jaarsma's dochter mevr. Martha Alida Tesink-Jaarsma.

9

Dit is niet het huidige huisnummer; er hebben zich hernummeringen voorgedaan.

In de mutatielijst van Willemsoord staat: *'Tijdelijk matroos H.A. Jaarsma van Willemsoord, als zoodanig naar de afbaaldienst Amsterdam. Uitgereikt: 22 nov. 1905.'*⁷

In zijn beginjaren als schilder zal hij de havenmond en de pieren van IJmuiden regelmatig schilderen in een romantisch palet. Hier leert hij ook de zeeloods Johannes Ham kennen. Deze heeft in zijn kajuit op de loodskotter een foto van zijn drie dochters. Haaïke wil met Adriana wel eens uit. 'Dat is niet de makkelijkste om te krijgen,' stelt de schipper. Haaïke geeft de moed echter niet op. Hij maakt een schilderijtje, natuurlijk een loodskotter, en stapt daarmee in zijn mooiste pak op de verjaardag van de schipper naar zijn huis in Den Helder. Het ijs is dan snel gebroken en Adri gaat met Haaïke mee uit. Als hij na verloop van tijd over trouwen praat zegt ze: 'Zorg jij maar eerst voor een huisje aan de Binnenhaven, want ik wil hier de buurt niet uit.'⁸

Haaïke blijkt de opmerking van Adriana over het huisje aan de Binnenhaven serieus genomen te hebben, want op 21 juni 1909 laat hij zich inschrijven in Den Helder op Binnenhaven 64.⁹ Hij geeft dan op ongehuwd te zijn en niet tot een kerkgenootschap te behoren. Hij heeft zijn huisje, nu nog de bruid.

Op 20 augustus 1909 trouwt hij te Den Helder met Adriana Johanna Ham. Uit de huwelijksakte blijkt dat de 27-jarige loodsleerling Haaïke Abraham Jaarsma trouwt met de 20-jarige, minderjarige, Adriana Johanna Ham, dochter van de zeeloods Johannes Ham. Met toestemming van de ouders van het meisje.

In de komende jaren doet Jaarsma dienst op de loodskotter no. 12 als matroos, waar hij een aantal lichte ongevallen krijgt, gezien de processen verbaal van verwonding die zijn verstuurd naar het ministerie. Wat hierin opvalt is dat Haaïke niet zeurt en snel weer op de been is voor actieve dienst. Of dat komt doordat hij zich laat behandelen door een particuliere arts, dokter

Greenwald, blijft de vraag, net als de vraag hoe hij deze arts kan financieren van dat maandgeld als hij medische verzorging van Rijksweg kan krijgen. Misschien betaalde hij hem wel met een schilderij.



Trouwfoto van Haaïke Jaarsma en Adriana Johanna Ham

Op 1 december 1911 staat de matroos Jaarsma op de mutatielijst van de Kanaalploegen; hij blijft daar vanuit Den Helder op de post Dungeness aan de Engelse zuidoostkust varen tot die post wordt opgeheven bij de mobilisatie als de Eerste Wereldoorlog uitbreekt. 1912 wordt een goed jaar voor de familie Jaarsma, want per 16 februari wordt Haaïke bevorderd tot 'loodskweekeling der 2^{de} klasse'.

In dat jaar wordt ook hun enig kind geboren, Martha Alida, vernoemd naar Haaïkes moeder.

Op 29 juni 1914 doet Haaïke het examen tot loods, waarna hij per beschikking van 1 augustus 1914 tot hulp/binnenloods wordt benoemd.

Jaarsma doet zijn werk goed, zijn beoordelingen zijn goed en hij wordt schipper van het inspectievaartuig. Door het overlijden van de commissaris in 1916, wordt de loodsschipper der 2de klasse J. Klijn, schipper van het inspectievaartuig, tijdelijk op het kantoor geplaatst ter assistentie van de adjunct-commissaris. Dat Jaarsma het inspectievaartuig krijgt, valt niet zo goed bij een aantal collega's: er zijn loodsen die de plaatsing van een hulploods als schipper van het inspectievaartuig niet juist vinden en zich gepasseerd voelen en daarom verzoeken de inspecteur te spreken over deze kwestie.

Per 31 december wordt Jaarsma benoemd tot binnenloods te Zaandam. Hij vertrekt in januari naar zijn nieuwe standplaats. Vrouw en kind blijven in Den Helder. Vanaf nu vaart hij regelmatig naar Harlingen om de 'Londenboot' over het wad te beloodsen. Ook doet hij meerdere malen Terschelling aan. In 1920 weet hij daar een reddingssloep van een Amerikaanse koopvaarder, de 'West Aleta', die bij Terschelling op een mijn was gelopen, te bemachtigen. Jaarsma laat deze sloep op de werf 'de Lastdrager' te Den Helder ombouwen tot zijn zeiljacht de 'Folkert'.¹⁰

10
Genoemd naar zijn
grootvader.



H.A. Jaarsma (met sigaar)
als loods

In 1923 doet de inspecteur te Amsterdam nog eens een pleidooi voor een benoeming van Jaarsma:

Amsterdam 13 Januari 1923

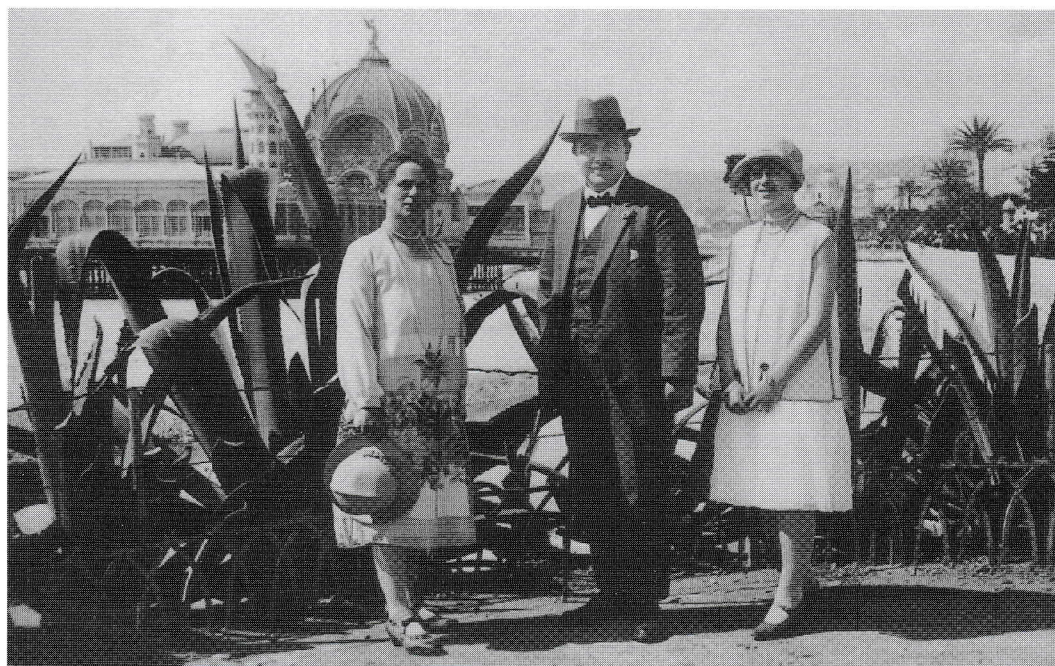
Aan Den Heer Inspecteur Generaal van het Loodswezen enz. te S'Gravenhage.

Naar aanleiding van Uw schrijven van 5 Januari j.l. no.91 heb ik de eer UhoogEdelgGestrenge mede te delen dat ik den binnenloods Jaarsma nog steeds bij U blijfaanbevelen voor Opzichter der verlichting, schipper van het stoomgastransportvaartuig 'Amsterdam', daar ik hem zeer goed kennende als een buitengewoon bekwaam loods, als een zeeman die nergens voor staat en als volkomen bekend met de vaarwaters in de zee-gaten en in de Zuiderzee, de aangewezen persoon acht om als schipper van de 'Amsterdam' op te treden, daarenboven is hij een fatsoenlijk man, die absoluut te vertrouwen is en een man die gezag heeft.

In april 1927 wordt hij ineens onwel. Hij heeft een opgezet dik hoofd en ziet er gelig uit. De dokter wordt er direct bijgehaald en die constateert een nierversgiftiging. Van april tot oktober is hij doodziek, daarna schrijft de arts hem een rustkuur voor. Jaarsma verzoekt buiten zijn commissaris te Den Helder om aan de minister om een half jaar verlof. Hij stond kennelijk goed aangeschreven bij de leiding van het Loodswezen, want hij krijgt dit onmiddellijk, terwijl het in die tijd gewoon was dat men bij medische problemen voor een keuring kwam, en vaak daarna met ontslag moest. Jaarsma gaat echter met zijn gezin naar Nice om op te knappen en verblijft daar aanvankelijk in het hotel van zijn schoonzuster, Maartje. Later huren ze een huisje buiten Nice in St. Sylvester.

Eind 1927 begint de Commissaris der loodsen te Willemsoord zich af te vragen wat er met Jaarsma moet gebeuren als hij terug komt. De inspecteur wil hem kennelijk in Amsterdam hebben, maar de commissaris is daar niet voor.

Bovendien is het de vraag of het aan Jaarsma verleende ziekteverlof gebaat heeft en hij niet afgekeurd zal moeten worden. Hij heeft het liefst dat de binnenloods Jaarsma voorlopig te Willemsoord geplaatst blijft.



*Haaike Jaarsma met vrouw en
dochter in Nice*



Jaarsma in een voor hem karakteristieke houding in zijn atelier in de Zuidstraat

In de verdere correspondentie van 1928 wordt met geen woord gerept over het ziekteverlof, noch over een herkeuring. Jaarsma doet gewoon weer zijn werk, gezien de onkostendeclaraties die hij indient als hij op de door het loodswezen ingehuurde sleepboot 'Limburg' dienst doet.

Op 13 april 1929 is Jaarsma direct betrokken bij de oprichting van de watersportvereniging H.W.N. (= Helder, Willemsoord, Nieuwediep) waarvan hij vice-voorzitter wordt. Hij stelt een schilderij ter beschikking voor een loterij. Binnen deze vereniging bleef hij een actief zeiler tot 1951. In 1950 wordt hij benoemd tot erelid. In 1973 wordt een steiger bij het clubgebouw aan de koopvaardersbinnenhaven vernoemd naar H.A. Jaarsma.

Jaarsma stelt wel meer een schilderij ter beschikking voor een goed doel. Na de ramp van de loodsschoener 'Terschelling en het Vlie No. 2' in 1925, waarbij de gehele bemanning was verdronken, schildert Jaarsma de hoofdprijs voor de loterij van het Nabestaanden Fonds: een schilderij met een voorstelling naar keuze van de winnaar. Het schijnt dat een Belgische zeeloods het winnende lot had. Hij vroeg om een loodsboot nabij de Engelse kust.¹¹ Voor de oud-reddersvereniging 'Moed - Volharding en Zelfopoffering' (MVZ), heeft hij ook regelmatig¹² schilderijen beschikbaar gesteld voor loterijen en cadeaus bij de uitstapjes van de oud-redders; het is dan ook niet verwonderlijk dat hij op 31 oktober 1953 tot erelid werd benoemd.

Het echtpaar Jaarsma verhuist in 1937 naar de Zuidstraat no. 39, waar Haaïke op zolder zijn atelier inricht. 'Het was er een troep, Haaïke was een grote rommelmaker. Alles zat onder de verf, ook de trapleuningen, want zijn vingers zaten vol verf. Je mocht nooit boven komen, alleen op uitnodiging. Er stonden altijd zeeën met luchten klaar om zo een schip in te schilderen voor een opdracht.'¹³

11
Informatie van dhr. Rijpert, ex-loods te Vlissingen.

12
Volgens de notulen tussen 1947 en 1965 minstens 36 keer.

13
Interview met Joop Ham, neef van Haaïke, 19 okt. 2001.

Op 11 september 1937 verzoekt H.A. Jaarsma aan de directie Amsterdam om met ingang van 1 januari aanstaande de dienst te mogen verlaten. Hij heeft er dan 32 jaar opzitten en kan het zich financieel veroorloven door de verkoop van zijn schilderijen. Het verzoek wordt ingewilligd en in het Stadsnieuws¹⁴ van zaterdag 1 januari 1938 kopt men: 'Een populair zeeman gaat rusten – Loods Jaarsma heeft afscheid genomen, maar de zee en zijn schildersezels laten hem niet los. 'En nu verlaat hij zijn dienst. Een leven, voor een indrukwekkend deel op zee gesleten en voor een ander deel achter de schildersezels. Daar kon hij fantaseëren naar hartelust, daar mengde hij z'n kleuren en tinten en schiep wilde zeeën en felbewogen luchten.'

Tot het uitbreken van de oorlog gaat zijn leven rustig verder, hij zeilt met zijn 'Folkert' langs de eilanden en verkoopt zijn schilderijen. In de oorlog moet Jaarsma als zoveel mensen evacueren uit Den Helder. Hij gaat naar Bussum, waar hij 's winters bij zijn dochter woont en van april tot diep in september met zijn boot op de Loosdrechtse plassen vaart. 'Als ik op zolder tussen de schilderijen zat, was het alsof ik in Den Helder was. Het schilderen hield me er boven op,' zegt hij over deze periode.

In het naoorlogse Den Helder pakt hij weer de draad op; hij staat in het adresboek vermeld als slikloods, en schijnt zich als reserveloods te hebben opgegeven voor de Engelse mijnenvegers die in Den Helder lagen. Of hij daar daadwerkelijk mee heeft gevaren is niet zeker, wel heeft hij er een aantal geschilderd. Hij blijft in Den Helder actief als schilder tot 1958. Dan verhuist het echtpaar naar Bussum in het rusthuis 'De Schutse', vlak bij hun dochter. In 1961 trekken alle oud-redders naar het Gooi, om hun erelid bij zijn tachtigste verjaardag in het zonnetje te zetten tijdens het programma 'Schip van de week' van de wereldomroep.¹⁵ In 1968 krijgt hij een lichte attaque, waarna hij stopt met schilderen. Het jaar daarop viert het echtpaar hun diamanten bruiloft. Op 19 januari 1970 overlijdt Haaike Abraham Jaarsma. In Den Helder, waar hij nog steeds een begrip is, leeft hij voort aan de wand in honderden huiskamers.

Jaarsma's oeuvre verwijst naar lang vervlogen tijden, naar een zeevarende natie met windjammers, botters en heroïeke reddingen van gestrande schepen. De tijd van Jan Duffel¹⁶ bij de loodsdienst, waar men nog onder zeil voer op het loodsstation. Bij liefhebbers van het genre 'marines' staat Jaarsma bekend om zijn ruige zeeën, dikwijls afgebeeld met een zeilschip onder volle tuigage. In de meeste latere werken zijn de golven en de schepen zeer realistisch en op zeemanschappelijk verantwoorde wijze weergegeven. Jaarsma kende uit eigen waarneming en uit jarenlange ervaring de invloed van wind en zee; ook op een schip onder zeil. Hij geeft dit vooral in zijn later werk zeer goed weer. In zijn vroege werken is het schip dikwijls letterlijk op de zee geschilderd, in plaats van erin. Dit is aanvankelijk een gebrek aan techniek, maar later terug te brengen tot het even snel inschilderen van die schepen, die soms als stoffering dienden, of als opvulling, als een 'horror vacui'.¹⁷ Zee en lucht zijn bij Jaarsma altijd op elkaar afgestemd geweest. In zijn jonge jaren lijkt het alsof hij op zijn minst goed gekeken heeft naar het werk van onze Romantische schilders van zeegezichten en hun luchten. Soms lijkt het alsof hij delen van een bekend schilderij heeft nageschilderd, met een eigen invulling van het onderwerp. In die vroege 'seascapes' staat Jaarsma nog in de sfeer én in de traditie van de negentiende eeuw. Dan gaat zijn voorkeur uit naar theatrale paarszwarte luchten en lichtbundels van zon of maan, die door de wolken breken, en op het woeste water schijnen. Zijn koloriet is dan nog fel, de zee is groener, of blauwer, dan in werkelijkheid. De schepen zijn prominent in beeld gebracht. Ze zijn echter statisch, meestal op de kim geschilderd; ze varen niet echt. Ook heeft hij nog moeite met het perspectief van de romp. Het zeilschip voegt zich nog niet in de golven; er zit nog geen 'gang' in, maar de zeilen staan wel in overeenstemming met de heersende wind. Jaarsma schildert op naturalistische wijze de zee, zij het aanvankelijk nog wat vlak, later meer met gevoel; dan komt zijn werk van binnen uit; zoals hij die zee, uit eigen ervaring heeft gekend. Zijn schepen zijn meestal exact en vaak tot in detail weergegeven, hoewel hij hierin ook eigenwijs kon zijn en wat hem niet naar zijn zin was, veranderde. In zijn techniek, zijn kleurgebruik en zijn composities heeft Jaarsma een ontwikkeling doorgemaakt, die inherent is aan een autodidact. Zijn kunstenaarsschap is een aangeboren talent, dat een rijpingsproces heeft ondergaan gedurende zijn lange actieve leven. Jaarsma zegt daarover: 'Waar je wat voor voelt, dat wordt wat; je leert het pas als je het doet' en 'Je wordt pas loods als je het bent.' Over het schilderen van de zee voegt deze zeemanschilder toe: 'En de zee is niet gemakkelijk, ook niet op het doek.'¹⁸ Met het ouder worden kreeg hij meer vat op de materie, dan komt er meer diepte en dynamiek in zijn werk. Deze worsteling om de zee zo echt neer te zetten dat het een 'Jaarsma-zee' is geworden, kunnen we volgen aan de hand van zijn werken. Globaal kan het werk van Jaarsma worden ingedeeld in drie perioden:

Het zoeken naar een eigen manier van schilderen, 1905-1920

In het begin van deze periode ontwikkelt Jaarsma zich als autodidact door het naschilderen van zeegezichten, waaraan hij een eigen invulling geeft en het schetsen van diverse schepen en bakens die hij op zee tegenkwam. De schilderijen die hij toen maakte zijn geen meesterwerken.

16

Loodsen werden Jan Duffel genoemd vanwege hun duffelse jassen. Zie H.J. de Feyfe, *Loodsenwerk op de Waddenzee en de Zuiderzee*.

17

Letterlijk: de afschuw van het ledige. Lege delen van de zee werden opgevuld door zeiltoer en schepen in de verte.

18

Citaten uit een interview met Wilko Neehuis in *De Blauwe Wimpel*, 1961, als eerste schilder in een reeks over zeeschilders.



Jaarsma leert zichzelf het vak

Ieder stuk is te beschouwen als een voorstudie voor het volgende werk.¹⁹ Jaarsma zegt over die tijd: 'Ik kan me nog wel herinneren, dat ik midden in het Engelse Kanaal bezig was een schilderijtje te maken. We voeren er met de loodsboot. Voor vijf tot zeven en een halve gulden gingen die schilderijen van de hand. Het waren schnabbeltjes, die goed van pas kwamen, want het loon bedroeg toen f 42,- per maand.'²⁰ Toch werden ze gewaardeerd door collegae als een herinnering aan een schip waarop men gevaren had. Kennelijk wordt zijn werk in de loop der jaren hoger gewaardeerd, want 'een zeestuk kostte rond 1922 bij hem 25 gulden, plus een kwartje voor elke afgebeelde zeemeeuw'.²¹

Een van de vroegst bekende werken uit 1909 is een goed voorbeeld uit deze periode. Toch heeft het schilderijtje, al is het schip wat kantig en onbeholpen, een bekoring, die eigen is aan het naïeve. Zijn luchten zijn atmosferisch goed neergezet en passen bij de toestand van de zee. In de meeste werken uit deze periode werd die zee vol geschilderd met schepen en zeiltjes aan de horizon. Haaïke mist hier nog duidelijk een compositorische indeling. Toch is voorzichtigheid geboden, want het is tegenwoordig nauwelijks voor te stellen dat de visgronden van toen zo vol lagen met botters, bommen en aaken.

De zeeën uit die tijd zijn nogal vlak geschilderd en komen 'gelikt' over. De golven lopen meest in gelederen naast elkaar, of worden door witte verfstrepen aangeduid; de schepen worden tussen of op de golftoppen gevoegd. Zoals echter met alles, bevestigt de uitzondering de regel.

Rond 1916 worden prentbriefkaarten verkocht als herinnering aan Den Helder. Het betreft een voorstelling van een loodsboot nabij het lichtschip 'Haaks' naar een schilderij van Jaarsma! Het schilderij is een absolute uitschieter voor die jaren. Lucht en zee zijn op elkaar afgestemd; de loodsschoener vaart met hoge snelheid door de ruwe zee. Het schip ligt perfect in de golven. De locatie van het lichtschip past in de compositie; het stoomschip op de kim is nog een horror vacui. Overigens is het thema van de loodsschoener een van zijn favorieten in die jaren. De uitgave van deze ansichtkaart²² zegt ons het volgende over Jaarsma. Hij had zich blijkbaar in 1916 reeds als zeeschilder geprofileerd, waarbij zijn schilderijen kennelijk naar waarde werden geschat en hij had zich met de stad vereenzelvigd en vice versa: maritiem Den Helder en Jaarsma waren één. Zo zag men het en zo is het lange tijd gebleven. 'Jaars', met zijn onafscheidelijke dure sigaar, was een markant en bekend figuur aan de waterkant.

Via de 'Londen boot', die hij vanaf 1919 wekelijks naar Harlingen loodste leert hij de 'Blue Peter', een Engels maritiem tijdschrift kennen. Op het schutblad staan vaak reproducties van de schilderijen van Spurling.²³ Haaïke oefent hierop. Onder invloed van Spurling ondergaan de zeeën van Jaarsma in de volgende periode een verandering, er komt diepte in de deining. 'Jaarsma verkreeg dit effect door zijn penseel in een ritmische beweging over het schilderij te laten gaan waardoor de golfslag zich als het ware automatisch manifesteerde.'²⁴

Commerciële werken, 1920-1950

Jaarsma schildert als hobby, maar hij wil wel eraan verdienen. Hij wordt commercieel door de schepen die hij schildert. Hij vraagt geregeld aan kapiteins hoe hun schip eruit ziet en dikwijls peutert hij dan een opdracht los. Vaak wordt aan de horizon nog een schip geschilderd waar de opdrachtgever of een familielid ook een relatie mee heeft. In deze tijd ontstaan de verhalen rond elk van zijn schilderijen. Jaarsma ritselt van alles bij de middenstand in Den Helder en betaalt met zijn schilderijen.

Na de oorlog zoekt hij de publiciteit bij de aanbiedingen van zijn schilderijen van historische reddingen door de vereniging van oud-redders 'Moed, Volharding en Zelfopoffering'. Hij staat glunderend vooraan op de foto in de krant tussen de oud-redders met zijn schilderij. Hoogtepunten hiervan zijn: de aanbieding van 'De Groene Draeck' aan prinses Beatrix en het hospitaal kerkschip 'De Hoop' aan ome Jan van Zutphen.

19

Kees Doolaard, kunstschilder en restaurateur te Den Helder, over de autodidact Jaarsma 3 juli 2001.

20

Dit was zijn aanvangssalaris toen hij naar de kanaalploegen werd overgeplaatst had hij net een maandelijks verhoging van f 5,- ontvangen.

21

H.A. Boekwijt, *Smakken en Kuiven, vier eeuwen loodsdienst op Amsterdam*, p.195.

22

Collectie Walboom, Amstelveen.

23

Jack Spurling (John Robert Charles Spurling (1870-1933) maakte in Engeland naam met zijn racende 'tea-clippers'.

24

Joop Ham, neef van Haaïke, heeft hem zo zien schilderen. Interview met de auteur, dd. 19 okt. 2001.

Jaarsma heeft nu zijn 'signatuur' in lucht en vooral zee gevonden. In zijn golven ontstaat meer perspectief door de kleurmenging en het ritme van schilderen. Zijn zeeën komen in deze periode tot leven. Zijn palet wordt transparanter. De luchten ondergaan nog een ontwikkeling in koloriet, aanvankelijk nog wat theatraal paars, later worden dit grijstinten met wit en blauw; echte Helderse tinten.

Van hoogtepunten naar routine, 1950-1970

Natuurlijk zijn er in de periode daarvoor goede uitschieters, maar het werk uit deze tijd kenmerkt zich door de 'Jaarsma-zeeën'. Rond de jaren vijftig ontstaan de pure zeeën,²⁵ zonder enige voorstelling van schip of kust. Ze representeren een aparte periode in zijn oeuvre. Deze pure zeeën zijn niet in opdracht gemaakt, het zijn ook niet zijn voorgeschilderde zeeën, waar een klant zijn schip in kon laten schilderen. Het zijn zeeën die hij in opzet maakte als ontspanning. Het plan om uit Den Helder te vertrekken naar een rusthuis in Bussum, wordt steeds concreter. Hij weet uit ervaring²⁶ dat hij Den Helder zal gaan missen. Vooral de 'hangplek' van oud-zeelieden, het KNMI-huisje op de dijk, waar ze elkaar hun sterke verhalen vertellen. Het is alsof Haaïke op zichzelf wordt teruggeworpen en een houvast zoekt bij zijn vertrouwde liefde, de zee.²⁷ Niet alleen levert deze periode een nieuw thema op, maar ook wordt zijn stijl in deze tijd ruiger. In de jaren vijftig ontstaan ook zijn beste stormzeeën. Van zijn betere werken worden de penseelstreken bruusker en de golfslag wordt een kriskras door elkaar lopend verfpatroon, waardoor de dieptewerking op afstand versterkt wordt. Hij werkt ook meer met het paletmes. Zijn kleurstelling is soms wat zachter, minder fel geworden en de kleur van de zee komt nog meer in overeenstemming met de voorgestelde locatie. Na 1958 dient de badkamer van zijn dochter als atelier. Het raam dat op het noorden uitkijkt, geeft een constant licht. Zijn dochter vertelt hierover: 'Soms had hij als voorontwerp een schetsje van een gecompliceerd schip, of een foto van een schip van een opdrachtgever, maar meestal zette hij het schilderij, zoals gewoonlijk, uit zijn hoofd op. De platen hardboard werden eerst met een grijze verfsoort met de muis van de hand ingesmeerd, zodat hij een gladde ondergrond kreeg.²⁸ Altijd begon hij met de luchtpartij. Op de grijze ondergrond vulde hij dan met een brede kwast van dassenhaar de witte wolken en het lichtblauw of zwart in. Dan volgt de zee, passend in de atmosfeer van de lucht. Het schip richtte zich naar de beweging van wind en golven. De rest, in de vorm van vuurtorens of kustlijn, is stoffage, maar wel secuur weergegeven.'

Zijn werken, ook van groot formaat (60 x 100 cm.) maakt hij altijd in één dag af. Zijn signatuur, voorzien van het jaartal, zet hij vrijwel zonder uitzondering rechtsonder.

Zijn oeuvre is zeer omvangrijk en bestaat uit tekeningen, aquarellen en olieverfschilderijen van wisselende artistieke kwaliteit. Hij schilderde op alles wat los en vast zat, zoals op de wand van het clubhuis van de watersportvereniging 'HWN' en op de deurtjes van de kastjes van de loodsen op het loodsenkantoor. Anthony van Kampen schrijft vlak na de oorlog bij het zien van een Jaarsma in een kunsthandel in de Kalverstraat in Amsterdam: 'Wat is het een reusachtige tijd geleden dat deze loodsen alle wanden, muren en andere beverfbare objecten in gevaar bracht door tekenpotlood en penseel. Jaarsma is de man van het zeeschilderij; het is onmogelijk zich te vergissen en geen jutter aarzelt bij het herkennen van een Jaarsma.'

Op een wit bordje of koffieschoteltje krabbelde hij met pen een vuurtoren en een botter; een beetje lak erop en dan in de oven. Meestal werkt hij op hardboard, dat is goedkoop. Soms schildert hij op doek voor een speciale opdracht. Van een goed lopend onderwerp kon hij met gemak een hele serie produceren. Tot het laatst toe behield Jaarsma een zuiver observatievermogen om de zee waarvan hij bezeten was en de schepen waar hij van hield neer te zetten.

25

Een enkele uitzondering werd eerder speciaal op bestelling gemaakt: in 1941 voor de echtgenote van onderzeebootcommandant J.W. Ort en in 1946 voor het huwelijkscadeau van Harm Everardus.

26

In de oorlogsjaren is hij van 1941-45 geëvacueerd naar Bussum.

27

Dit blijkt ook uit de opmerking van Kees Doolaard in een interview dd. 3 juli 2001: 'In de jaren '50 had Jaarsma weinig contacten met de buitenwereld. Midden jaren vijftig vroeg ik hem om lid te worden van de Noorderkunstkring. Zijn antwoord was een duidelijk NEEN. Hij had geen behoefte om naar buiten te treden.'

28

Harm Everardus heeft nog mee geholpen op de Zuidstraat. Volgens Kees Doolaard gebruikte Haaïke hier de Marinegrijs voor en werd lucht en zee meestal opgezet met de goedkoopste verf van Brederode. Voor de schepen gebruikte hij echter goede olieverf.



Jaarsma en zijn plaats in de maritieme schildertraditie

3

Het weergeven van het leven en het werk van Jaarsma is niet eenvoudig. Er zijn geen persoonlijke aantekeningen of dagboeken, zelfs geen schetsboeken van hem bewaard gebleven. Jaarsma bewoog zich niet in kunstenaarskringen, wel in de maritieme wereld van Nieuwediep. De verhalen die daar over hem verteld werden en worden, moet men met 'bakken zoutwater' op de koop toenemen. Een markant figuur aan de haven wordt daar al snel een legende. In de grote kring van particuliere eigenaars, meest mensen met een maritieme achtergrond, is Jaarsma dé schilder van de zee, die het 'wezenlijke' van de schepen wist neer te zetten op het doek.

In de 'Rode Pieter Scheen'²⁹ wordt Jaarsma kort afgedaan met de woorden: 'Woonde en werkte in Den Helder (Nieuwediep); sinds 1958 in Bussum. Oud-loods en zeeschilder. Vormde zich als kunstschilder zelf. Schildert zee en schepen.'³⁰

Als we deze zeer beknopte biografie, die nog tijdens zijn leven is opgesteld, bijna vijftig jaar na dato aan de hand van zijn werken mogen uitwerken, dan kunnen we concluderen dat Haaïke Abraham Jaarsma als schilder gerangschikt moet worden onder onze zeeschilders van vooral scheepsportretten en zuivere zeeën,³¹ die het begrip 'marine' ruim heeft geïnterpreteerd. Veel van zijn werken spelen zich immers af op de grens van land en water: vooral het strand en de duinenrij nabij Den Helder, of op de rede van Nieuwediep en de toegangen naar die rede, het Schulpengat en Molengat met de ernaast liggende Razende Bol. Maar ook de havens aan de Zuiderzee en de kusten van de waddeneilanden nemen in zijn oeuvre een prominente plaats in. In dit oeuvre speelt de locatie van de zee een belangrijke rol. Jaarsma schildert slechts de zeeën waarop hij heeft gevaren. De oceanen kent hij al vanaf scheepsjongen en als stuurman op windjammers, die hij later als een soort 'scheepsaftekenaar' zal neerzetten. De havenmond van IJmuiden schildert hij uit zijn herinnering, toen hij daar als tijdelijk matroos (loodsleerling) bij de 'afhaaldienst' gestationeerd was. Later wordt hij ingedeeld bij de Kanaalploegen vanuit het derde district op de post Dungeness. De Kanaalkust vanaf de vuurtoren 'les Casquets' tot de krijtrotsen bij Dover staat vanaf dan in zijn geheugen gegrift.

Daarna vaart hij als binnenloods vanuit Den Helder op de Waddenzee en de Zuiderzee, voornamelijk op Harlingen. Na zijn pensioen vaart hij met zijn vrouw op zijn jacht 'Folkert' opnieuw in die wateren. Haaïke kende de grondzeeën rond Den Helder en Terschelling van nabij en geeft die treffend weer. Hij wordt hierin gesteund door een fotografisch geheugen en door zijn passie voor die zee. Jaarsma hoeft als schilder geen studie van de golven onder diverse weersomstandigheden te maken, zoals Mesdag en Mendlik dat deden. Als zeeman was hij voortdurend alert op de veranderende aspecten van die zee. Hij schildert de zee voor zijn plezier. De zeegezichten van Jaarsma vallen direct op vanwege die zeeën, zo levensecht alsof ze op locatie geschilderd zijn. De zeeman herkent ze direct door de kleurkeuze en de golfslag. Jaarsma kende die wateren immers uit eigen ervaring onder alle omstandigheden. Bij zijn zeestukken is zijn palet afgestemd op 'diepblauwe tinten voor de oceanen of bruingroene voor de Noordzee. Geliggroen voor de Zuiderzee en Waddenzee; bruinzandkleurig voor een stormzee nabij de kust van Den Helder, want het zand wordt daar opgezweept door de golfslag.'³²

Jaarsma geniet van brekers en de branding. Van dit onderwerp zijn nog enkele aquarellen bekend; dat zijn geen voorstudies voor een groot schilderij, maar hij maakt ze voor de

29
Lexicon van Nederlandse beeldende kunstenaars.

30
Ook in *Beeldend Benelux* van P.M.J.E. Jacobs wordt hij vermeld als: Jaarsma, Haaïke Abraham 19111881 geboren in Den Helder; gestorven 19011970 te Bussum. Beroep Schilder; materiaal olieverf; onderwerp schepen en zeegezichten. Verblijf Den Helder en Bussum vanaf 1958. Opleiding autodidact (schilderen). Voor literatuur wordt verwezen naar het Lexicon van Pieter Scheen.

31
Definitie volgens Antoon Erftemeijer in *Kunst in het kielzog*: een pure, ongestofeerde marine.

32
Jaarsma in een interview met Wilko Neehuis in *De Blauwe Wimpel*, 1961.

aardigheid. Ze komen oorspronkelijk ook niet in de handel, maar vinden hun weg naar vrienden.

Jaarsma heeft in zijn atelier een groot aantal op hardboard geschilderde zeeën onder diverse weersgesteldheid klaar staan, zodat slechts het onderwerp naar de wensen van de klant ingeschilderd hoeft te worden. Dit feit, en zijn enorme productie,³³ ligt aan de bron van het verhaal in 'de Jutterij' dat Jaarsma een behangrol beschilderd met zeeën op zolder had, waar hij naar behoefte een stuk afknipte voor een opdracht. Zijn op de commercie gerichte instelling maakt dat de artistieke vonk in een aantal van zijn werken geblust wordt tot een standaard zee-tje met bottertje of strandpaal. Hierdoor wordt Jaarsma in de ogen van collega kunstenaars een producent, herkenbaar aan een bepaald recept. Ondanks dat vooroordeel in enge kring behoudt Jaarsma een publieke waardering, waaraan het hem, in de kringen van zeevarenden door de jaren heen nooit heeft ontbroken. Anthony van Kampen zei ooit over hem: 'De naam Jaarsma opent een brok jeugd en een brok zee, een enorm brok zee.'

Als Jaarsma een strandgezicht schildert, gaat het bij hem niet om daar menselijke activiteiten op weer te geven, ook richt hij zijn blik niet op het landschap, maar het schilderij wordt bij hem altijd een impressie van een zeeaspect, waarbij avondstemming, de schepen van de garnalenvissers of de branding centraal staan. Hij schildert uit liefhebberij; meest echter voor een opdrachtgever. 'Voor de zeilschepen vindt hij voorbeelden in De Blauwe Wimpel en de Blue Peter, die op de voorpagina vaak de driemastvolschepen van Spurling hadden staan, die zo recht op je afkwamen.'³⁴ Wel heeft hij in zijn jonge jaren schetsboeken bij de hand gehouden, waar hij de schepen en vooral de bidders die hij veelvuldig tegenkomt in een vluchtige schets neerzet. Ook de kustlijn met markante navigatiepunten, vuurtorens en lichtschepen tekent hij nauwkeurig op, om die later als achtergrond of stoffage in zijn werk te gebruiken. Menselijke activiteiten aan boord komen in die schetsboeken en op zijn schilderijen niet voor. Helaas zijn deze schetsboeken bij de verhuizing van Den Helder naar Bussum in 1958 verdwenen.³⁵ Echt nodig heeft hij die schetsen dan niet meer, want Haaïke heeft een fotografisch geheugen. 'Hij kon urenlang op de dijk naar een reddingsactie kijken om die dan thuis uit het hoofd te schilderen.'³⁶ Was er veel vraag naar een bepaald onderwerp, dan nam hij het origineel mee naar huis om 'een kleinigheid' te veranderen, waarna een zelfde schilderij weer in de kunsthandel stond.³⁷ Haaïke is en blijft autodidact, ook later, als hij reeds een eigen manier van schilderen heeft ontwikkeld en kunstenaars in zijn omgeving er bij hem op aandringen om naar de academie te gaan. Hij weigert omdat hij bang is 'dat hij "maniertjes" moet aanleren en dat zijn kijk op de zee daardoor vertroebeld wordt'.³⁸ Jaarsma wil de zee schilderen zoals hij haar ziet en kent: realistisch en met gevoel. Hierdoor voldoet zijn werk aan de eigenschap van het Nederlandse zeestuk door de eeuwen heen: het realisme. Dat wil voor Jaarsma zeggen een weergave van de zee en lucht, passend bij de weersgesteldheid en met een meestal gedetailleerde scheepsafbeelding. Het was nooit zijn bedoeling om werkzaamheden of gebeurtenissen op of om de haven vast te leggen voor latere generaties.

'Na een van zijn zeldzame bezoeken aan een museum, het panorama Mesdag, zat Jaarsma op de boulevard te schilderen, toen de grote meester H.W. Mesdag langs kwam. Deze complimenteerde hem met zijn werk, gaf wat tips, maar kon hem niets vertellen over zijn zee en hoe de schepen erop voeren.'³⁹ In hoeverre dit verhaal een van de vele legendes is geworden, die rond de figuur Jaarsma zijn geweven, is niet exact meer na te gaan. Maar Jaarsma schildert nooit 'en plein air'; hij werkt vanuit zijn atelier aan de hand van een afbeelding of uit het hoofd. Bovendien is Mesdag in 1915 gestorven, als Jaarsma eigenlijk nog 'jeugdwerk' maakt en een aantal tips over de zee en hoe schepen varen best kon gebruiken. Toch zijn in een paar van Jaarsma's latere schilderijen de compositie en de sfeertekening van de 'grootmeester van de Grijsse School' te herkennen (zie bijvoorbeeld catalogusnr. 49). Verder heeft hij zich laten inspireren door Jack Spurling (1871-1933), de Engelse schilder van klipperschepen, ook een autodidact. Zijn techniek van het schilderen van de theeklippers en de zee waar deze op varen, heeft Jaarsma grondig bestudeerd.

33

Wilko Neehuis noemt hem 'De zeeschilder per kilometer' in *De Blauwe wimpel* uit 1961.

34

Bezoek van Joop Ham, 19 okt. 2001.

35

Volgens zeggen van zijn dochter, mevr. Martha Alida Tesink-Jaarsma tijdens een interview met de schrijver op 26 juni 1998.

36

Harm Everardus over de stranding van de Lilian tijdens een interview met de auteur op 3 september 2002.

37

Op. cit. noot 7.

38

Op. cit. noot 7.

39

Op. cit. noot 7.

Zijn stormscènes verbeeldden zijn verhalen: 'Het was windkracht 7 à 8 en we voeren op de ...' Zo begon hij ieder verhaal; dat was ook zijn favoriete zee. 'Die zee werd bewogen door een straffe bries. Op de stukken van Jaarsma was het op zijn minst windkracht zes, maar boven de tien ging hij niet graag, want dan breken de golven niet meer. De 'meneeren met wit voor' krijgen dan immers geen gelegenheid om zich boven het golvengeweld te verheffen. Het schuim verstuipt en men krijgt de aanblik van een "geschoren zee".'⁴⁰ Een echt ruwe zee heeft hij zelden geschilderd, omdat daar weinig artistiek gevoel uit sprak. De uitzonderingen zijn de grondzeëën op de afbeeldingen van historische reddingen waarin de 'Blauwe zeeridders' hun heroïsche daden verrichtten. Met zijn werken staat Jaarsma in het Realisme van Courbet, zeker met zijn pure zeegezichten; hiermee schaart hij zich tevens tussen de zeer kleine groep van schilders die het aandurfdën om een lege zee neer te zetten. Vanwege de nauwgezette afbeelding van de schepen, maar ook om de wijze waarop hij reders, scheepskapiteins en bemanningsleden voortdurend benaderde om 'hun schip' af te beelden, staat hij ook in de traditie van onze 19de-eeuwse scheepsaftekenaars, zij het dat hij een foto nodig had om het schilderij op te zetten. Jaarsma heeft geen 'school' gemaakt, hij is de individualist gebleven die hij was. Hij heeft slechts aan één persoon les gegeven: Douwe Zeylemaker (1875-1962),⁴¹ de eigenaar van Hotel 'de Eilanden' aan de Noorderhaven te Harlingen, waar hij in de 'loodsenkamer' sliep als hij in Harlingen was.

40

Anthony van Kampen in *de Stormklok* van januari 1962.

41

Voor zijn leven en werk, zie catalogus van de tentoonstelling 'Zeeschilderijen van Douwe Zeijlemaker', september 1976, Hannemahuis Harlingen, en december 1976 Natuur Historisch Museum West-Terschelling.

Catalogus

‘En over vele jaren, als “Jaars” er niet meer is, dan zullen z’n geschilderde geesteskinderen ook onze kinds- en kindskinderen vertellen van de dagen van weleer, toen loods-schilder Jaarsma het water en den dijk, de ree en het Marsdiep rond Den Helder op zijn doeken weergaf.’
(Anthony van Kampen)

Jaarsma heeft wat met platbodems; skûtsjes, tjalken, maar vooral botters. Hij heeft ze met honderden in zijn schilderijen verwerkt; de meeste als bijwerk rond een hoofdthema van een speciaal schip. Een groot aantal is echter in opdracht geschilderd. In de Pilobuurt⁴² in Den Helder hingen ze huis aan huis aan de schoorsteenmantel. In de eerste plaats komen die opdrachten van de vissers, de eigenaren van de botter, maar ook de bemanning bestelt 'hun' bottertje bij Jaarsma. Daarnaast waren er watersporters die bij de watersportvereniging HWN (Helder, Willemsoord en Nieuwediep) waren aangesloten en een voor Den Helder zo typerend zeilschip lieten maken.

Botters waren in en om Den Helder niet weg te denken; er was dus een markt voor deze afbeelding. Het blijkt dat het ook een ideaal huwelijks/verlovingscadeau was. Een aantal eigenaren van 'Jaarsmabotters' verklaren dat ze van de familie bij Jaarsma een botter mochten uitzoeken als huwelijkscadeau. Op de vraag waarom een botter, had u daar een binding mee?, kwam de verbaasde reactie: dat hoorde toch bij Den Helder! Je had dan een aandenken aan de huwelijksdag en aan de stad. De vraag is of Jaarsma een relatie legde tussen de afbeelding en 'het huwelijksbootje' waar het paar instapte. De vier of vijf als huwelijkscadeaus geïdentificeerde botters, vertoonden een prominente grote botter (zonder duidelijke registratienummers in het zeil of op de boeg) in een stormachtig zeetje. Sommige botters zijn wel duidelijk herkenbaar aan de HD-nummering in het zeil en op de boeg. Een aantal hiervan zijn terug te brengen tot opdrachten van vissers. Veel van de schilderijen met deze voorstelling zijn via de kroegen in de 'Pilobuurt' van de hand gegaan als men weer eens krap bij kas zat. Toch zijn het, zoals bijna alle Jaarsma's, nu nog steeds schilderijen die van vader op zoon overgaan.

De tjalken zijn waarschijnlijk allemaal in opdracht geschilderd. Haaike kent deze schepen nog uit de tijd dat het vrachtvaarders waren. Hij komt de schippers/eigenaren tegen in de Zuiderzeehavens; maakt een praatje, maakt een plaatje en haalde zo een opdracht binnen. Omdat deze opdrachtgevers goede zeelieden zijn en nogal kritisch wat hun schip betreft, doet Jaarsma op dit soort schepen echt zijn best om er iets moois van te maken. Of zoals een van de eigenaren het verwoordt: 'Hij wist de essentie van het schip neer te zetten op het doek.'

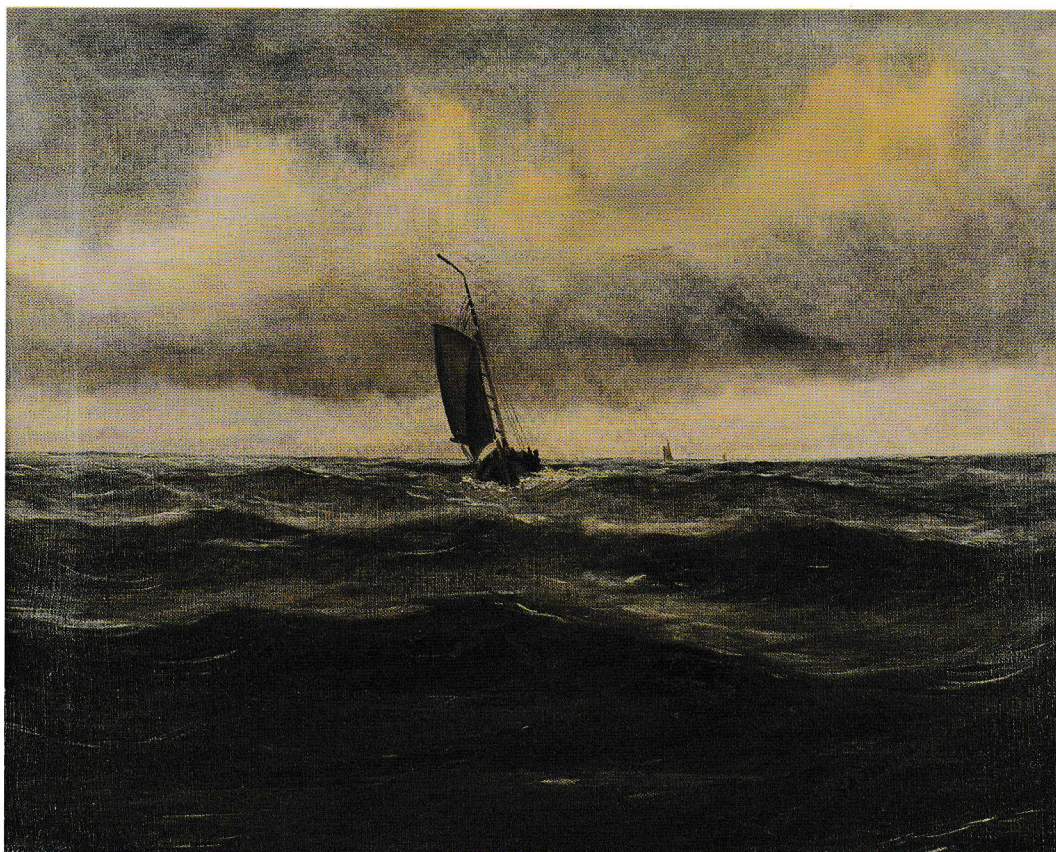
Met het schilderij 'Opstekende wind' (catalogusnr. 5) toont Jaarsma aan dat hij de atmosferische gesteldheid rond een opstekende storm goed kan vastleggen op het doek. Niet alleen de beweging van de golven, maar de hele kleurstelling werken mee aan de dynamiek en de tegenstellingen in dit schilderij. Ook de positie van de botter die net uit het midden prominent is afgebeeld en het zonlicht dat niet op de botter, maar ervóór in zee valt, maken dat het oog van de beschouwer het schilderij afzoekt en zich niet fixeert op het onderwerp.

Jaarsma legt een verwachting bij de beschouwer neer. De witte fok, waar het accent op ligt bij de botter, lijkt zo uit de lijken te waaien door een volgende rukwind.

Dit dramatische effect wordt versterkt door de theatrale kleuren en lichtval. Daarbij wordt de scène als het ware tussen de coulissen geplaatst van de donkerpaarse stormlucht rechtsboven en de slagschaduw ervan rechtsonder op de zee. Het is jammer dat Jaarsma het stoomschip aan de horizon nog als opvulling heeft neergezet. Hierdoor mist het schilderij een artistieke compositie.

De kunstenaar weet echter een spanningsveld te creëren door de chaos van de zee op de voorgrond en het kalme licht in de verte weer te geven. Deze tegenstelling wordt door de kleurstelling versterkt. In de weergave van de atmosferische omstandigheden rond de storm, zowel in kleurschakering als in beweging en lichtval blijkt dat Jaarsma nog met één been in de negentiende eeuw staat.

Ook dit schilderij kent zijn 'verhaal uit de jutterij'. De vroegere eigenaar van dit schilderij, Maarten Helder, was kleermaker. Jaarsma betaalde zijn kleding met schilderijen. Het kostuum zal niet goedkoop zijn geweest omdat het schilderij met zorg, en op doek is geschilderd en in een, voor die tijd, dure lijst gezet is.



1.

Botter

Olieverf/doek 39 x 50 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1913

Particulier bezit



2.

Botter

Olieverf/doek 39 x 49 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1918

Particulier bezit

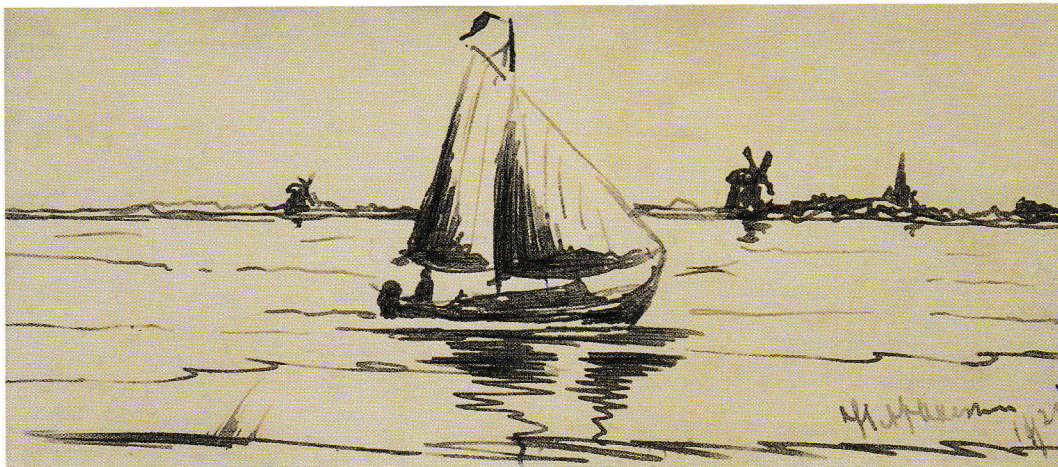
3.

Botter

Pentekening, 4 x 9,5 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1920

Particulier bezit



4.

Botter

Olieverf/doek 45 x 60 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1921

Particulier bezit





5.

'Opstekende wind'

Olieverf/board 36 x 48 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1926

Particulier bezit



6.

Botter 'HD 24'

Olieverf/board 34 x 44 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1927

Particulier bezit

7.

Botter

Olieverf/board 48 x 69 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1934

Particulier bezit



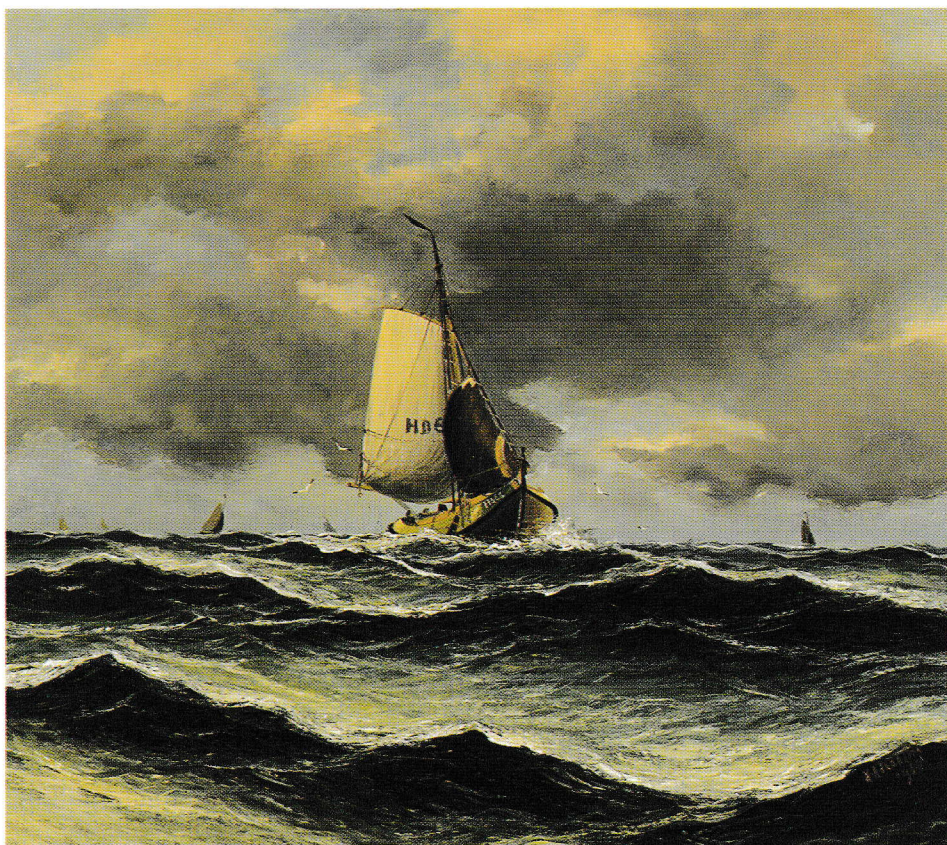
8.

Botter 'HD 65'

Olieverf/board 70 x 80 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1934

Particulier bezit





9.

Botter 'HD 120'

Olieverf/board 70 x 100 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1948

Particulier bezit

10.

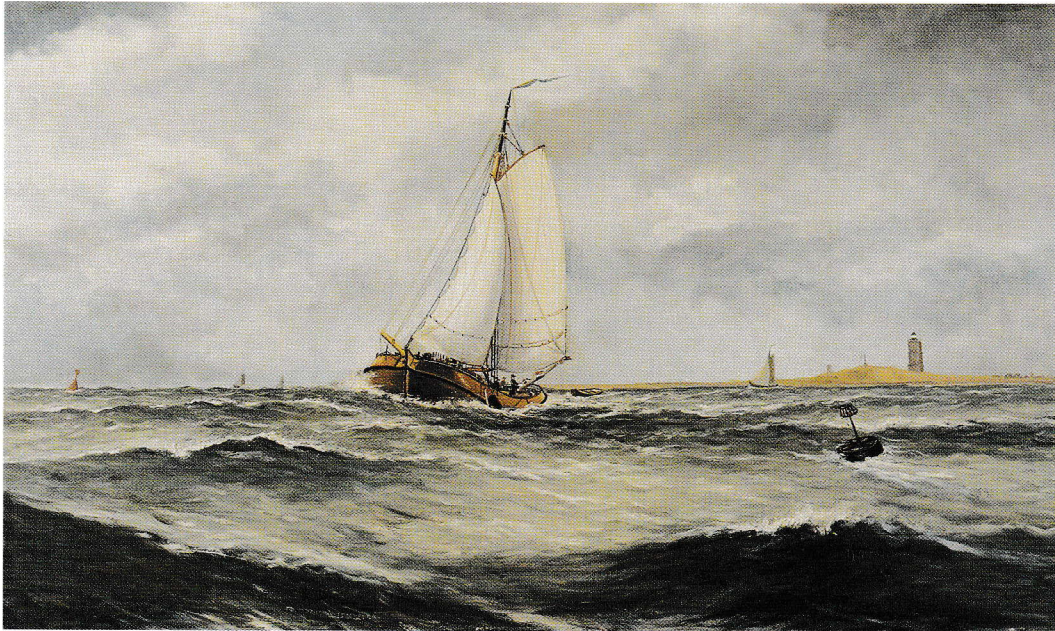
'Botter in het Schulpengat'

Olieverf/board 49 x 35 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1952

Particulier bezit





11.

'Tjalk voor Terschelling'

Olieverf/board 60 x 100 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1951

Particulier bezit



12.

'Tjalk voor de haveningang'

Olieverf/board 60 x 100 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1957

Particulier bezit

Loodsschoeners

43

H.A. Boekwijt, *Smakken en Kuiven, vier eeuwen loodsdienst op Amsterdam*, pag. 258.

De schilderijen met loodsschoeners zal de loods Jaarsma met extra veel plezier hebben geschilderd.

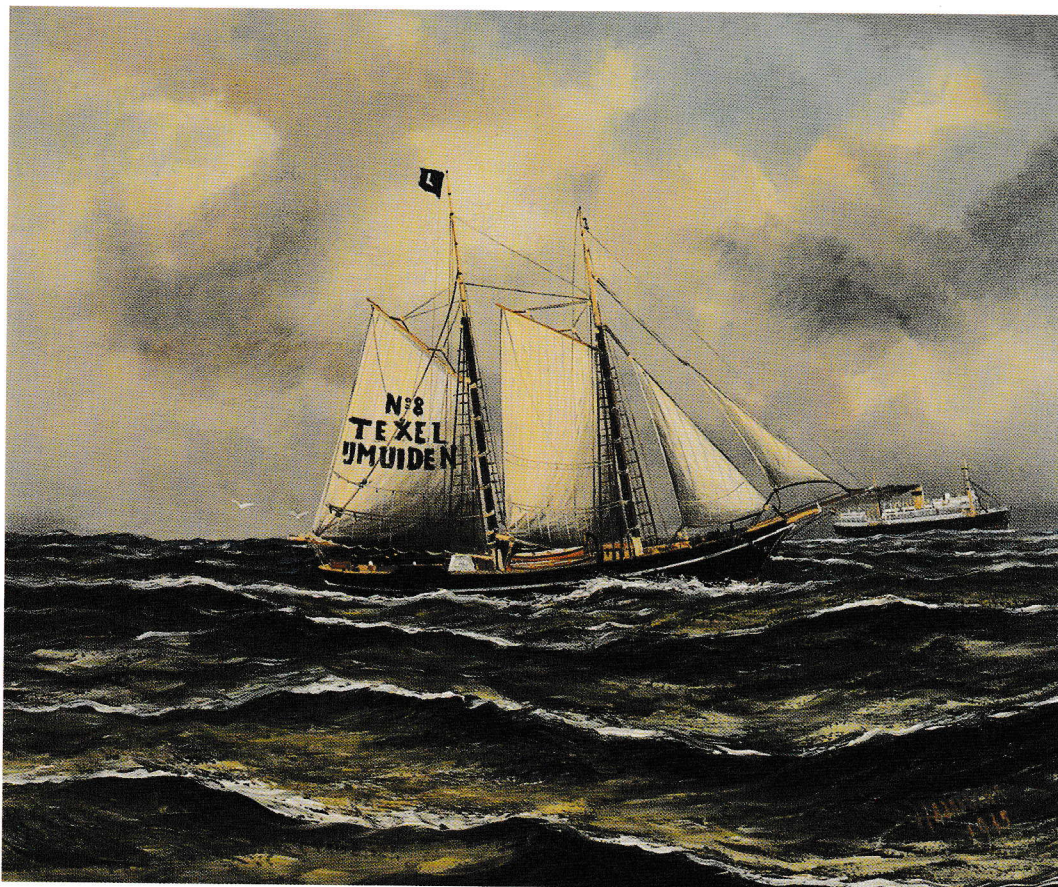
De schoener met zeilnummer 8 was in dienst bij het derde district van 1907 tot 1914. Jaarsma heeft dit schip nog persoonlijk gekend. De schoener met zeilnummer 9 staat echter niet in de analen geboekt.⁴³ Met dit schilderij uit 1957 heeft hij een sfeertekening gemaakt van een loodsschoener. De no. 8 zal ongetwijfeld voor een oud-bemanningslid gemaakt zijn; daarom is het schip zo duidelijk en precies neergezet. Jaarsma werkt hier als een scheepsaftekenaar, die het schip tot in detail weergeeft. Het grootzeil en de aap zijn gereefd. Onder normale weersomstandigheden werd dit in het derde district altijd gedaan, omdat de loodsboot slechts een zeer klein gebied had waar zij in moest blijven patrouilleren. De stand van de zeilen komt ook overeen met de straffe wind die op beide schilderijen staat, want de loodsvlag waait stijf in de wind.

Door het vergelijken van deze twee voorstellingen kunnen we iets van de ontwikkeling die Jaarsma als schilder heeft doorgemaakt volgen. In 1935 schildert hij nog met een fel koloriet de zee en een theatrale lucht in, terwijl hij in 1957 kiest voor een sfeer van grijze regenwolken, die past bij de zee. De atmosfeer is wazig, waardoor de koopvaarder aan de horizon vervaagt. Het accent komt daardoor te liggen op de centraal afgebeelde loodsschoener. De koopvaarder op het schilderij uit 1935 is een opvulling, die is toegevoegd als suggestie voor het te beloodsen schip, hoewel het schip geen loodsvlag voert. Het is hier duidelijk dat Jaarsma nog problemen met de compositie heeft. De loodsschoener uit 1935 staat prominent op de voorgrond en is met een duurdere olieverf geschilderd dan de lucht en golven die met een 'loodsverf' zijn geschilderd. De zee uit 1935 is nog een rijtje golven waar de schepen in een dal, of op de golftop zijn geschilderd, waardoor een wat platte indruk ontstaat. De schepen voegen zich nog niet naar de golven, hetgeen in 1957 wel het geval is.



13.

Loodskotter Ramsgate 100
Olieverf/doek 60 x 80 cm
r.o. H.A. Jaarsma 1909
Particulier bezit



14.

Loodsschoener Texel-Ijmuiden
no. 8

Olieverf/board 40 x 48 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1935

Particulier bezit



15.

Loodsschoener Texel-Ijmuiden
no. 9

Olieverf/board 60 x 100 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1957

Rijkswaterstaat Directie

Noordzee, Regionale

vestiging Noord

Zeilschepen

Jaarsma schildert meerdere malen windjammers. Hierin veroorlooft hij zich wel enige vrijheden. Hij heeft een voorkeur voor een schip met zwart-met-witte romp, naar het voorbeeld van de 'Halladale' van Spurling. De schepen die Kaap Hoorn gerond hebben beeldt hij altijd uit met de karakteristieke eilanden van die kaap op de achtergrond, zoals bij de 'Herzogen Cecilie'. De 'Pamir' heeft hij echter afgebeeld in de orkaan waarin zij vergaan is.

16.

*Schoener 'Bothnia' onder
kapitein J.J. Alta*

Olieverf/doek 40 x 65 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1914

Gemeentemuseum

Het Hannemahuis,

Harlingen, inv. nr. 1315





17.

Stalen barkschip
'Admiraal Tromp'

Olieverf/board 50 x 75 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1936

Gemeentemuseum

Het Hannemahuis,

Harlingen, inv. nr. 721



18.

'Lightning'

Olieverf/board 60 x 100 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1939

Particulier bezit

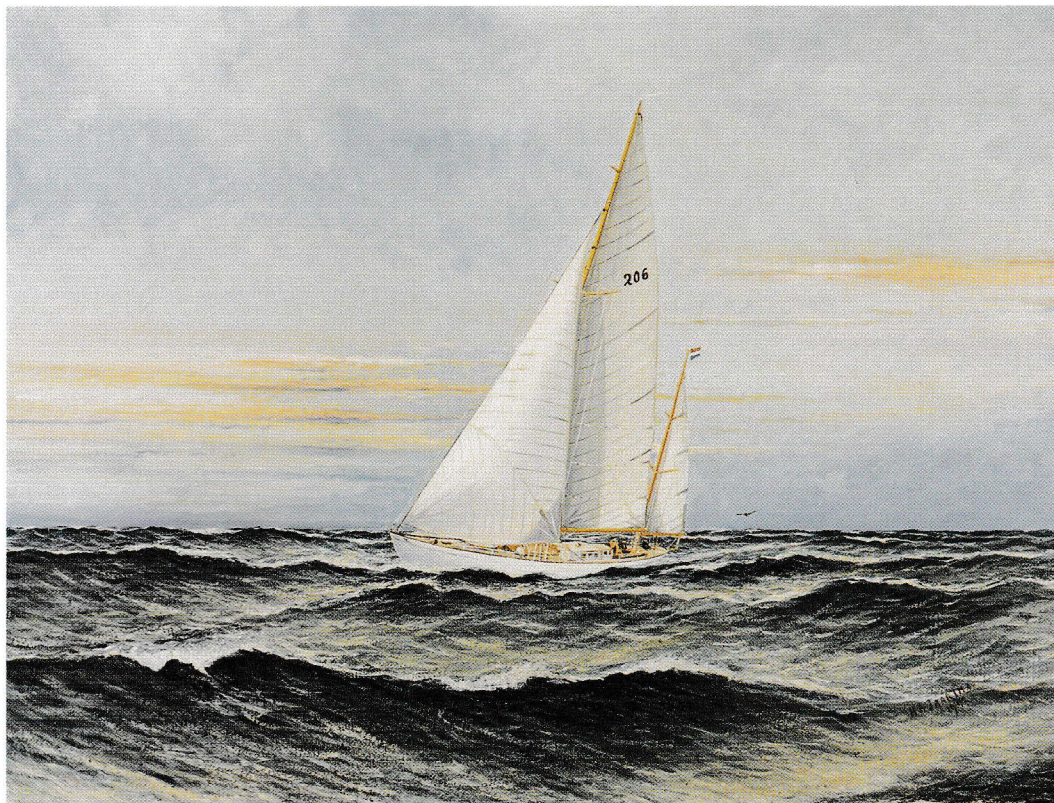
19.

'Zeearend van Bruynzeel'

Olieverf/board 75 x 100 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1942

Particulier bezit



20.

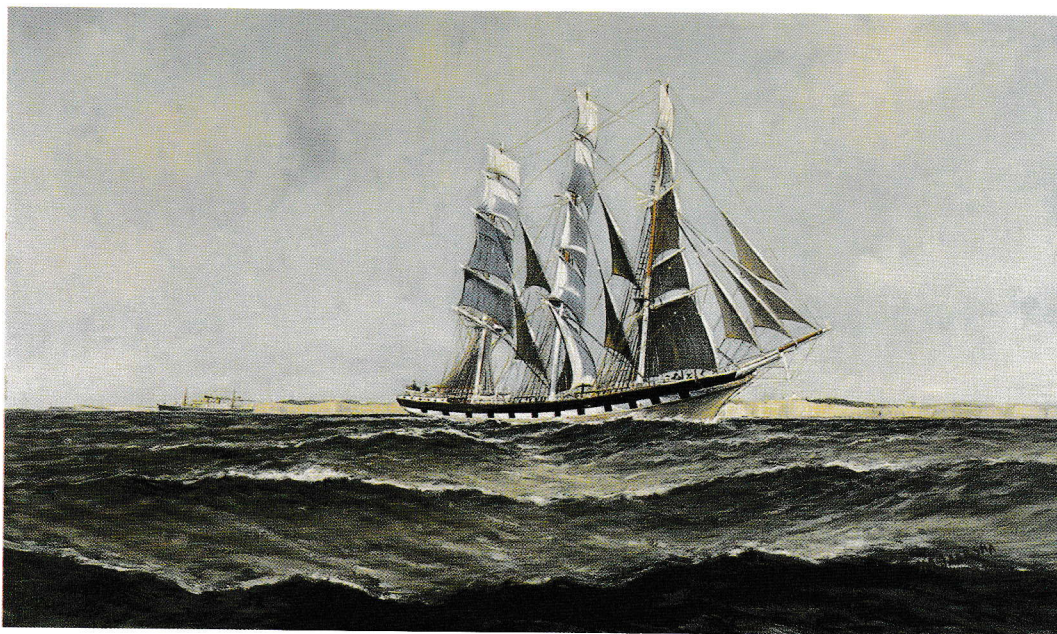
Herzogin Cecilie

Olieverf/board 48 x 73 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1946

Particulier bezit





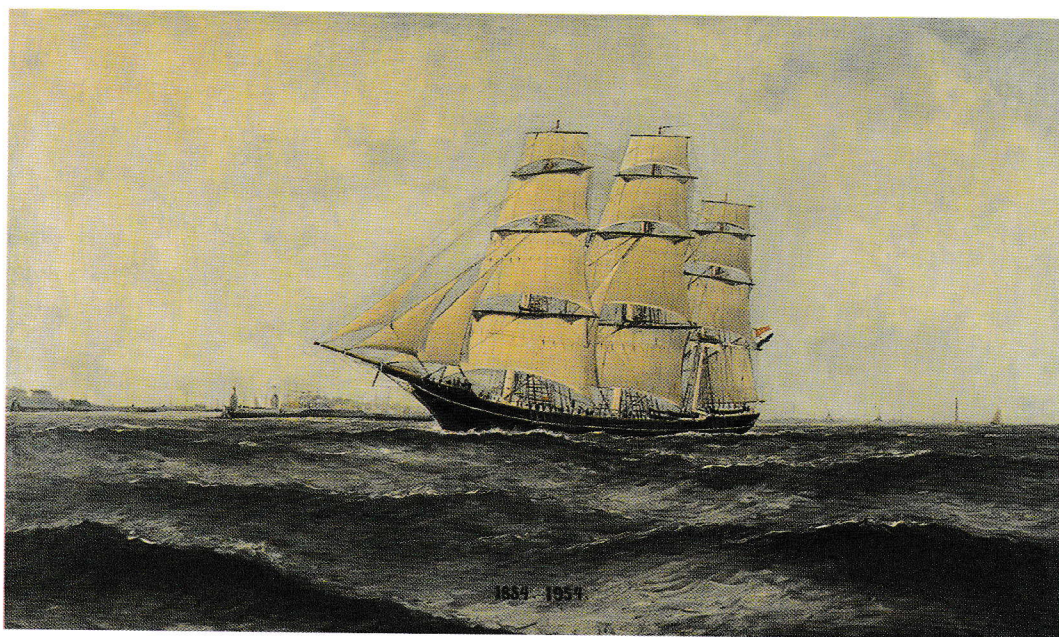
21.

Fregatschip in het Kanaal

Olieverf/board 60 x 100 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1952

Particulier bezit



22.

*Zr.Ms. korvet 'Urania' op de
rede van Den Helder*

1854-1954

Olieverf/board 60 x 100 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1954

Koninklijk Instituut voor de
Marine, inv. nr. 1243 SK

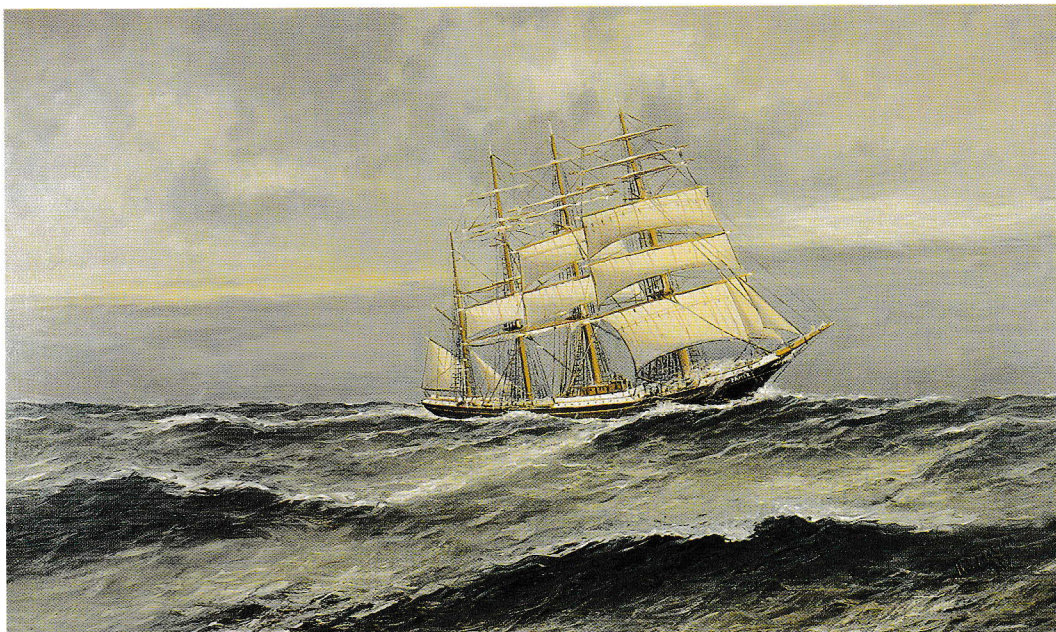
23.

'Pamir'

Olieverf/board 60 x 100 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1957

Particulier bezit



24.

'Willem Eggerts'

Olieverf/board 55 x 90 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1957

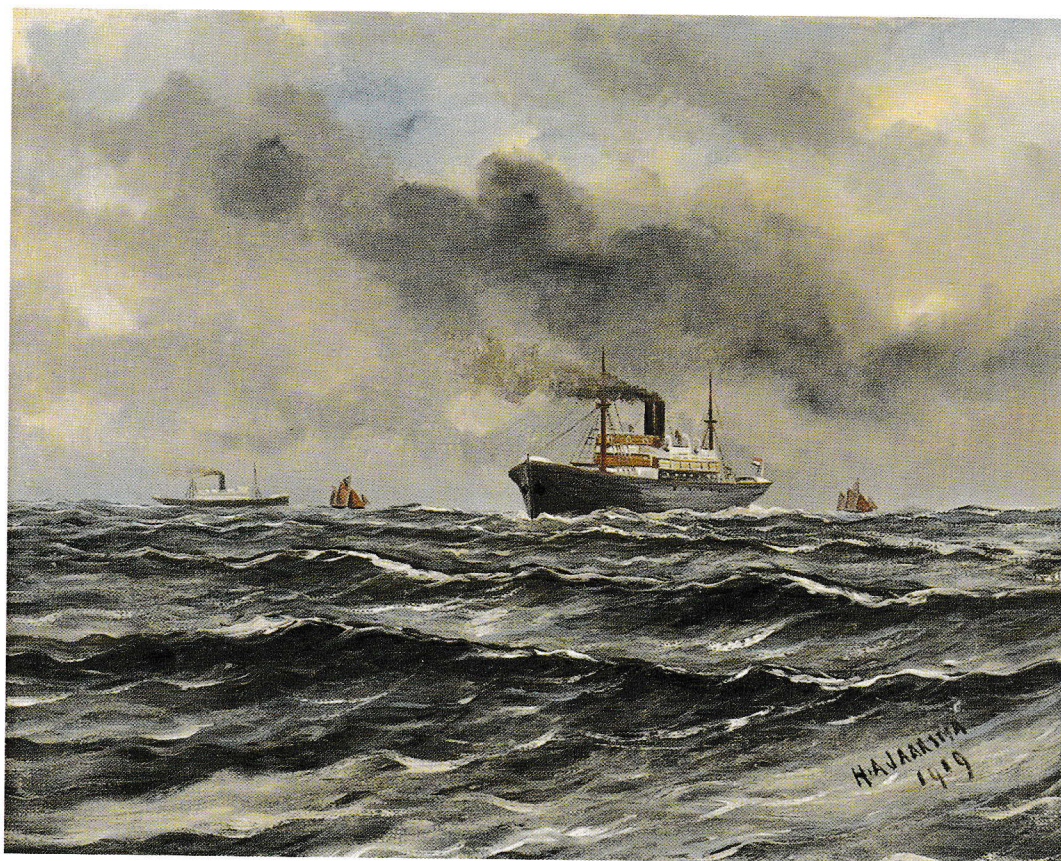
Particulier bezit

Stoomschepen

Jaarsma schilderde koopvaardijschepen uitsluitend in opdracht. Meestal voor kapiteins die met pensioen gaan. Een aantal van deze stoomschepen zijn in opdracht van de reders gemaakt. In een enkel geval is het bekend dat een zeeloods een schip bij Jaarsma liet maken, zoals het ss. Bremen uit 1926 dat het lichtschip Terschellinger Bank passeert.

Jaarsma voer als binnenloods op de schepen van de General Steam Navigation Co. te Londen van Den Helder naar Harlingen en terug. De General Steam onderhield van 1845 tot 1965 de lijndienst Harlingen Londen. De 'Heron' was een van de schepen van deze maatschappij.

Het ms. 'Immingham' voer voor de Scheepvaart- en Steenkoolmaatschappij (SSM), een Rotterdamse maatschappij met een kantoor in Harlingen.



25.

Stoomschip

Olieverf/doek 35 x 45 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1919

Particulier bezit

26.

'ss. Heron'

Olieverf/doek 49 x 67 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1925

Gemeentemuseum Het
Hannemahuis, Harlingen,



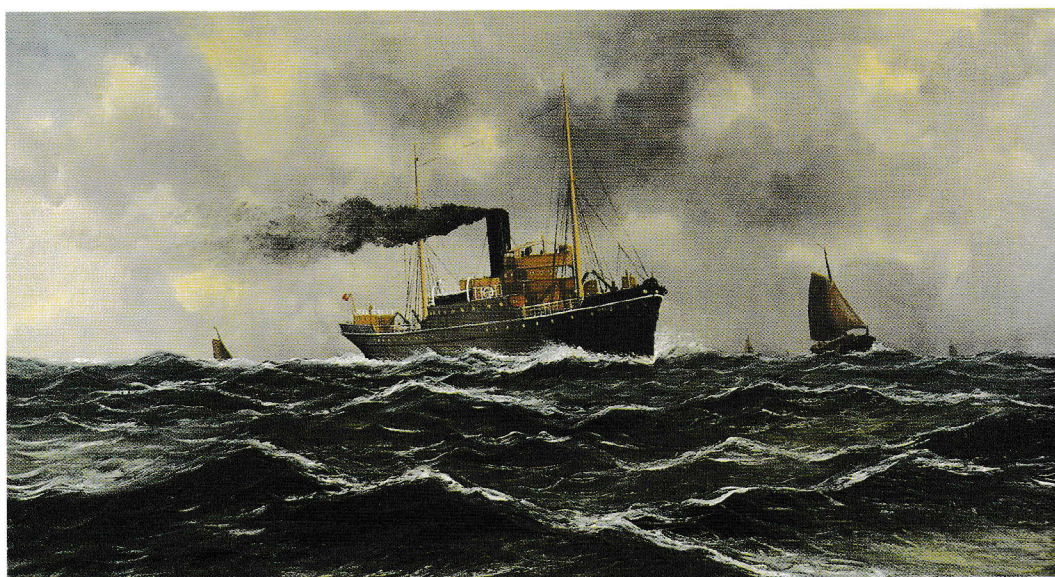
27.

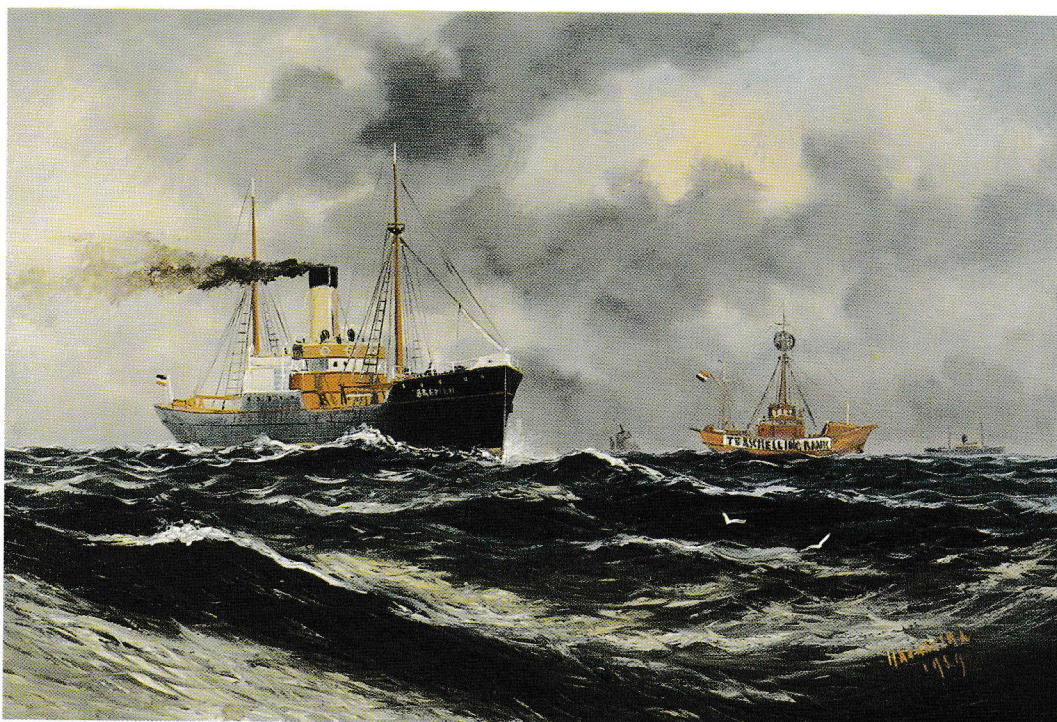
'ss. Heron'

Olieverf/board 100 x 54 cm

r.o. H.A. Jaarsma, 1926

Gemeentemuseum Het
Hannemahuis, Harlingen,
inv. nr. 2219





28.

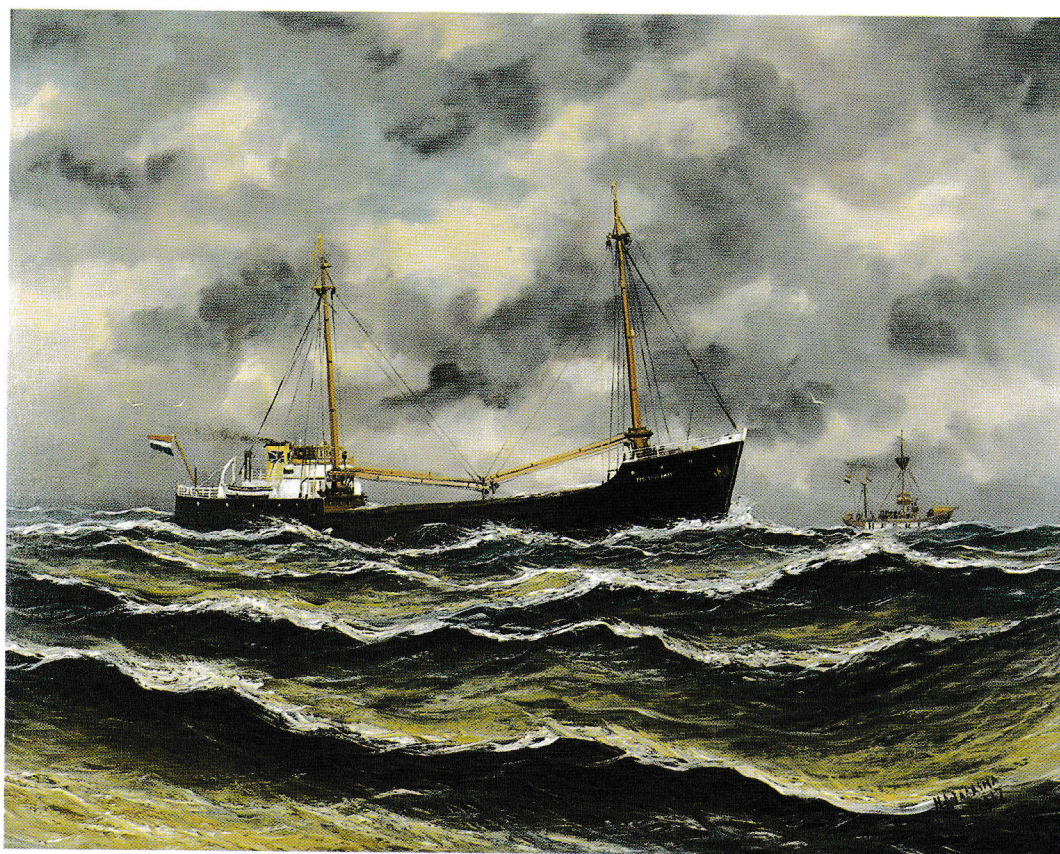
*'ss. Bremen passeert
Lichtschip*

Terschellinger Bank'

Olieverf/doek 48 x 72 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1929

Particulier bezit



29.

'ms. Immingham'

Olieverf/board 73 x 57 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1937

Gemeentemuseum

Het Hannemahuis,

Harlingen, inv. nr. 1854

30.

Sleepboot Hector

Olieverf/board 48 x 69 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1954

Particulier bezit



Oorlogsschepen

Jaarsma kent veel marineofficieren en hij is een graag geziene gast in de Marineclub. Via die relaties krijgt hij dikwijls een opdracht om een schip te schilderen, meestal als een afscheidscadeau van een commandant. Soms wordt het schilderij geschonken aan de traditiekamer, zoals het schilderij van de O1, de eerste onderzeeboot van de Koninklijke Marine.

Hij heeft deze onderzeeboten dikwijls gezien bij het binnenlopen in Den Helder. Zo beeldt hij ze ook uit. Karakteristiek laag in het water liggend met de opspattende boegwolf aan loefzijde, die het dek voor de toren overspoelt.



31.

Hr. Ms. O-1

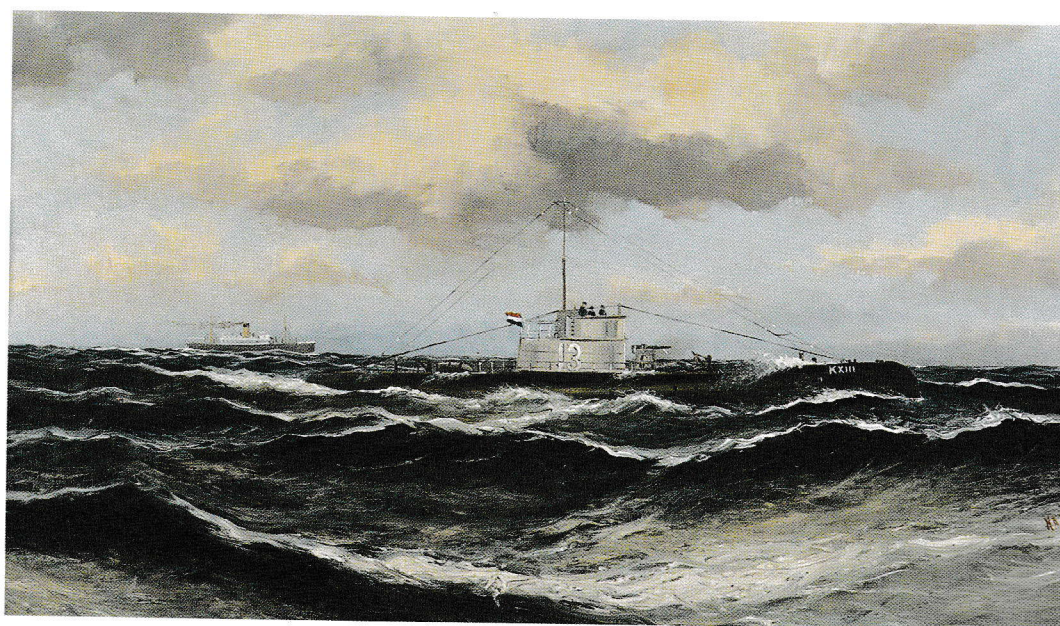
Olieverf/doek 51x 66 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1911

Traditiekamer

Onderzeedienst,

Den Helder



32.

Hr. Ms. K XIII

Olieverf/doek 37x 67 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1931

Traditiekamer

Onderzeedienst,

Den Helder

33.

K boot, zonder nummer

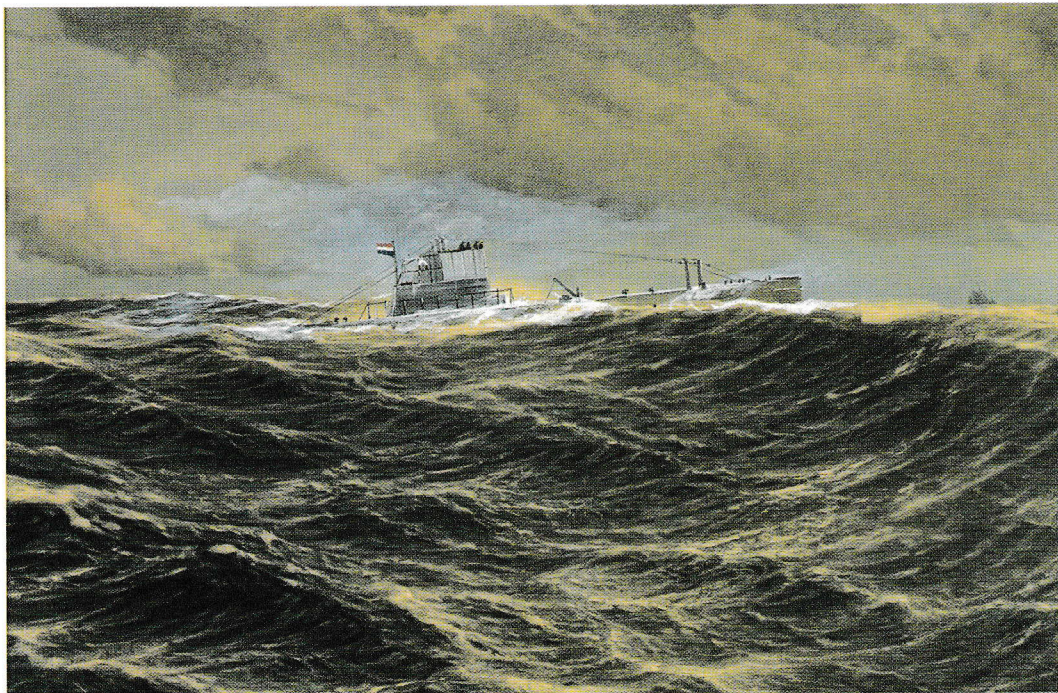
Gouache 39 x 58 cm

Niet gesigneerd

Traditiekamer

Onderzeedienst,

Den Helder



34.

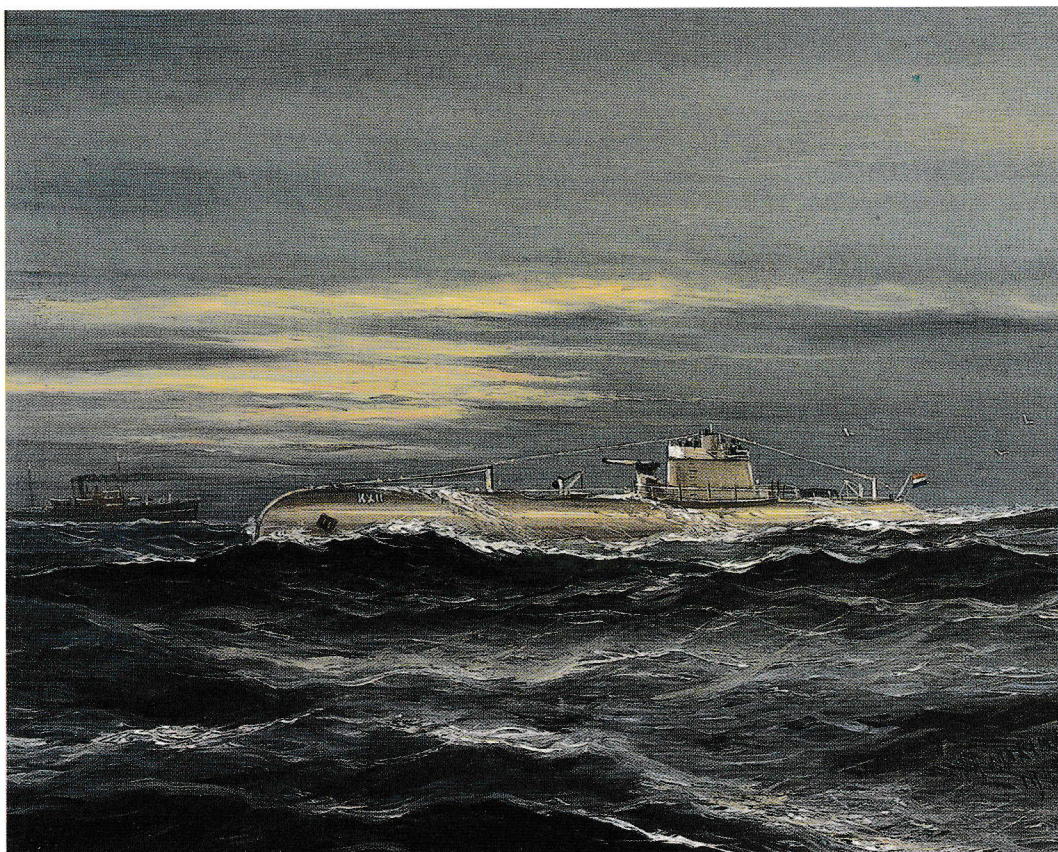
Hr.Ms. KXII

Olieverf/board 50 x 60 cm

r.o. H.A. Jaarsma

Martiem Museum

Rotterdam, inv. nr. P2835



Wanneer spreken wij bij een schilderij over een afbeelding van een calamiteit of van een storm-scène? Bij strandingen op een kust is de voorstelling duidelijk. Maar in open zee? Wanneer is er sprake van een weergave van een storm? Een landrot ziet in ieder scheefhellend schip in een bries al gauw een schip in nood, terwijl voor een zeeman een drastisch geminderd zeil pas op slecht weer duidt. De weergave van lucht en water is een nog moeilijker criterium, om over het gedrag van schepen in een storm maar helemaal niet te spreken! Het is de vraag of de schilder met het oog van de zeeman kan en wil kijken. Stormscènes zijn absoluut niet geschilderd om een weersgesteldheid uit te beelden. Ze beelden een dramatisch concept uit, in een enkel geval naar aanleiding van een historische gebeurtenis. Dit is bij Jaarsma altijd het geval, omdat hij de meeste reddingen voor de oud-redders vereniging en hun leden maakte, en dus op zijn vingers kon worden getikt door de mensen die erbij betrokken waren.

De Renown van Carlebur

“Bij het wrak van de Renown op 12 december 1887” is de titel van het schilderij dat François Carlebur (1821-1893) inzendt op de Tentoonstelling van Levende Meesters van 1888 te Rotterdam. Het stuk is de weergave van een nationale actualiteit.⁴⁴ In de ijskoude dagen van december 1887 vochten Dorus Rijkers en zijn redders drie dagen lang om het leven van vijftientwintig opvarenden van de Duitse bark “Renown”. Het schip was op 9 december in alle vroegte in een vliegende storm gestrand op de Haaksgronden bij Den Helder. Toen de sleepboot ‘Hercules’ de reddingboot tot op het wrak had gesleept, was het bovendek ervan al onder water, terwijl de grootmast en de voormaststeng voor de ogen van de redders krakend overboord sloegen. Door de ravage van de tuigage was het moeilijk langs zij te komen. Na uren worstelen met de golven slaagden ze erin om de kapitein⁴⁵ en tien bemanningsleden naar de sleepboot te brengen. Voor de rest van de bemanning die voor de opkomende vloed in de bezaansmast was gevlucht, waren die dag alle reddingspogingen tevergeefs. De doodvermoeide redders moesten naar Den Helder terug voor aflossing.

In de middag ging Dorus opnieuw erop af. De zee was nog ruwer geworden en sneeuw en hagelbuien maakten het onmogelijk om de reddingboot nabij de mast op te houden. Tegen donker moest men onverrichterzake terugkeren. Veertien mensen gingen de koude nacht in de mast tegemoet. De volgende morgen vroeg werd een nieuwe reddingspoging ondernomen. Met de grootste krachtsinspanning slaagde men erin om zeven schipbreukelingen via toegeworpen lijnen in de reddingboot te trekken. De stuurman verdronk voor de ogen van de redders toen hij de lijn losliet. Men moest vanwege het weer en de vermoeidheid die dag verdere pogingen opgeven. Zes door en door verkleumden in die razende decemberstorm wisten dat ze deze nacht in het want niet zouden overleven: of de mast zou breken of ze zouden zeker bevriezen...

Op de derde dag ging Dorus Rijkers voor de vijfde keer met zijn roeiers naar het wrak. De mast stond nog net, de rest van het schip lag in splinters. De scheepsjongen was doodgevroren en overboord gevallen. Vijf man hingen bevroren, maar nog levend, in het want. Uitgeteerd, blauw en zwart van kou en ellende, maar met een glimp van hoop in de doffe ogen. De redders moesten ze uit de mast snijden en in de reddingboot warm wrijven. De redders werden als helden ingehaald. De kranten stonden er vol van, collectes volgden en Dorus Rijkers werd door Koning Willem III verrijkt met de orde van de Nederlandse Leeuw. Dorus Rijkers en zijn ‘blauwe ridders’ (zowel van de kou als van de jenever) werden nog jarenlang door het gehele land gehuldigd. Nederland had weer zeehelden!

Als een typisch negentiende-eeuws fenomeen heeft François Carlebur deze actuele scheepsramp uitgebeeld. Met een gevoel voor enscenering weet hij het hoogtepunt van de redding uit te beelden. De laatste overlevenden worden op het nippertje uit de mast gehaald, vóór het achterschip wordt stukgeslagen. Hij heeft gekozen voor een panoramische blik, hoog boven het wrak, een erg traditioneel standpunt in strandingen. Het lijkt alsof hij met het oog van de camera het meest dramatische moment van al die dagen waarheidsgetrouw heeft vastgelegd. De situatie van het scheepswrak op het schilderij komt inderdaad overeen met het wegzinken op de

44

Het verslag van de redding gebaseerd op de gegevens van het Nationaal Reddingmuseum Dorus Rijkers en Jan.T. Bremer, *Roeiredders aan het Marsdiep, 1824 – 1923*, p. 121-124.

45

De redders probeerden als een van de eerste de kapitein van boord te krijgen om het bergingscontract met de sleepbootkapitein te tekene. De schipper van de reddingboot en zijn vletterlui zaten daarna in de bergingsploeg.

laatste reddingsdag. De achtermast steekt nog net boven de schuimende grondzee uit. Wat Carlebur mist is het vastleggen van beweging in zowel de zee, als rond het wrak. Het is ongelooflijk hoe de roeiers in de reddingsloep hun riemen zo keurig gelijk weten te houden in die woeste golfslag. Carlebur had weinig affiniteit met de zee, hij kopieerde vaak de techniek van zijn voorgangers, waardoor ook dit werk clichématig overkomt.

Alleen de radersleepboot 'Hercules' is op de achtergrond exact weergegeven, waaruit blijkt dat Carlebur vooral een goede scheepstekenaar was. De meeste van zijn scheepsportretten zijn door hun statische uitvoering en documentaire aard weinig artistiek, maar vooral scheepshistorisch interessant.⁴⁶



35.

'Redding van de Renown'

Olieverf/doek 75 x 127 cm

r.o. F. Carlebur f. 1888

Koninklijke Nederlandse

Reddingmaatschappij,

IJmuiden, inv. nr. 584

De Renown van Jaarsma

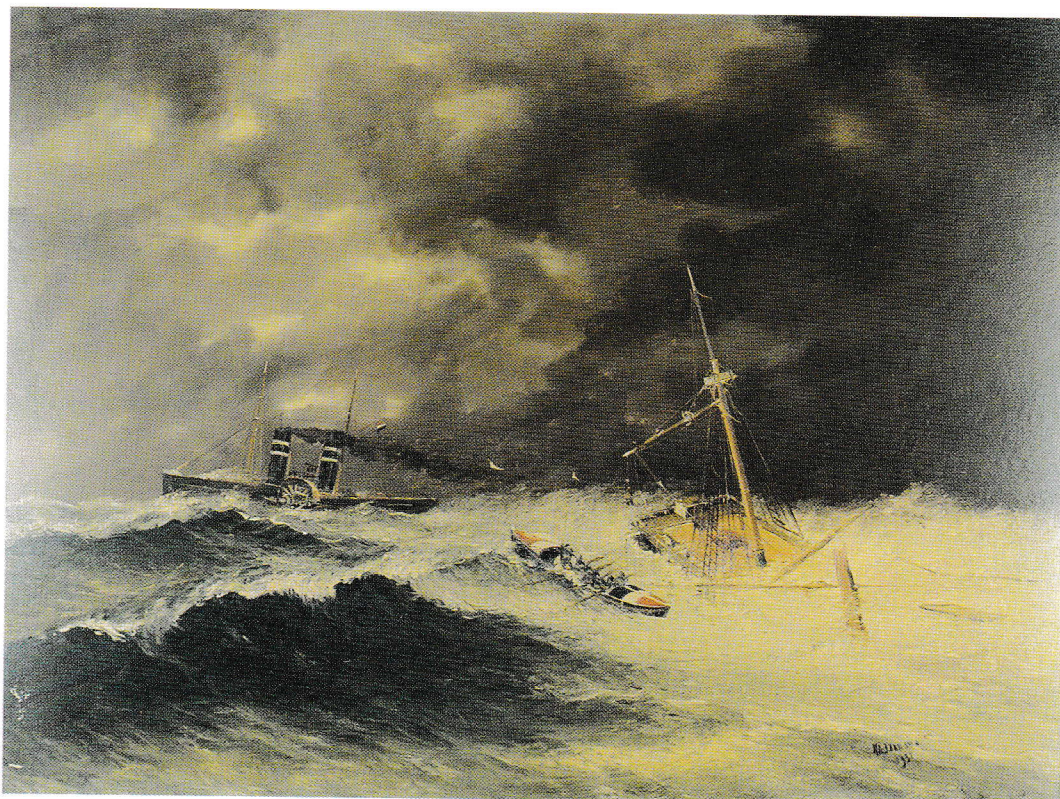
Haaïke heeft zeker meer dan tien keer de Redding van de Renown geschilderd voor de oud-reddersvereniging 'Moed-Volharding-Zelfopoffering'.⁴⁷ Jaarsma maakt voor hen dit soort schilderijen geheel belangeloos. Ze lijken allemaal sprekend op elkaar. Het is het traditionele cadeau dat de redders hun gastheer aanbieden tijdens hun jaarlijkse uitje. De oude redders zijn nog lange tijd graag geziene gasten, vooral in de kustplaatsen. Kennelijk hebben de reddingen, zoals die van de Renown, diepe indruk bij de bevolking gemaakt.

Jaarsma moet goed bekend zijn geweest met het schilderij van François Carlebur dat bij de NZHRM in IJmuiden hangt, want hij volgt de scène op de voet. Ongetwijfeld heeft hij zich geërgerd aan de weergave van de zee door Carlebur. In de versies van Jaarsma lijkt de woelige zee nog het meest op de stormzeeën van Jack Spurling. Jaarsma legt zijn horizon op de helft van het schilderij, dus iets hoger dan bij Carlebur. Voor de rest volgt Jaarsma redelijk nauwkeurig de compositie van het origineel. Een hoog standpunt; hij neemt iets meer afstand tot het wrak, hetzelfde hoogtepunt van het drama uitbeeldend, maar veel naturalistischer. De reddingvlet

47

Voor zijn vele schilderijen die hij de vereniging schonk, werd Jaarsma in 1953 erelid. Informatie van de secretaris van de vereniging.

ligt zo dicht mogelijk onder de scheefhangende mast. Twee redders helpen de via een touw zakende schipbreukeling aan boord, terwijl de rest met de roeiriemen de vlet in positie houden. Ook de radersleepboot 'Hercules', die de roeiredders naar het wrak heeft gesleept, ligt in praktisch dezelfde positie ten opzichte van het wrak als in het schilderij van Carlebur. Uit het feit dat Jaarsma deze scène afbeeldt en niet een van de andere spectaculaire reddingspogingen rond het wrak, blijkt dat het schilderij van Carlebur inmiddels een begrip was geworden in het land en vereenzelvigd werd met die roemruchte redding. Jaarsma kent de ware toedracht zeer waarschijnlijk nog uit de mond van een of meer van de betrokken redders en had dus makkelijk een ander dramatisch moment uit die redding kunnen uitbeelden.



36.
'Redding van de Renown'
Olieverf/board 71 x 96 cm
r.o. H.A. Jaarsma 1932
Particulier bezit

De schilderijen uit deze serie behoren niet tot zijn beste werken, maar ze voldoen geheel aan het doel: de redders op hun oude dag nog een goedkoop uitstapje te bezorgen. Meestal belandt het cadeau na het bezoek in een bodekamer of in een gang van een gemeentehuis. Van een van de schilderijen gaat het volgende verhaal in de 'jutterij'.

Een van de uitstapjes draait uit op een teleurstelling. Bij het bezoek aan het stadhuis van Leiden krijgen de redders slechts koffie en thee aangeboden, terwijl de 'blauwe zeeridders' ⁴⁸ snakken naar een neut. Bij het vertrek vindt een van hen het doodzonde om zo'n 'duur schilderij' achter te laten voor slechts koffie en thee met gebak. Hij neemt het schilderij doodleuk onder zijn arm en zet het weer in de bus. De volgende dag wordt de gemeentesecretaris van Den Helder, die bij het bezoek aanwezig was, gebeld door zijn collega uit Leiden, die beschaamd vraagt naar het adres van Jaarsma. Hij wil een nieuw exemplaar van het schilderij laten maken, daar het aangeboden schilderij onvindbaar is...

48
De naam blauwe zeeridders is ontleend aan een novelle van Leo Pinkhof, *Koning Dorus en zijn blauwe zeeridders*.

37.

'Redding van de Renown'

Olieverf/board 49 x 69 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1960

Particulier bezit



Motorreddingboten in actie

Het schilderij 'Dorus Rijkers op weg naar de Lilian' (catalogusnr. 41) geeft een uitstekende impressie van een actie van een motorreddingboot nabij de zandbanken voor de Nederlandse kust. Als gevolg van de dagenlang doorgezette storm is de zee bij de ondiepe kust bruingrauw geworden door het omgewoelde zand. De golven rollen over een verwarde deining; de zee 'rookt' van de wind. De stormlucht is even grauw als de zee en de kim wordt vervaagd door de opgejaagde golven en de regenbuien. In deze barre weersituatie weten de redders nauwelijks wat onder of boven hen is. De reddingboot wordt heen en weer geslingerd in de stortzeeën en de boeg boort zich in de golven. Het gevoel van die chaotische beweging wordt voor de beschouwer visueel versterkt door de grauwtinten van de elementen lucht en water. De wereld om de redders heen is wel heel erg klein geworden. Jaarsma geeft dit niet weer door een theatrale lichtval, maar door een bijna monochrome kleurtint die hier het beeldvlak dramatisch doet inkrimpen, waardoor het stuk aan zeggingskracht wint.

De spanning van het moment van het in zicht krijgen van het in nood verkerend schip tijdens een reddingsactie is door Jaarsma treffend weergegeven door de reddingboot op de top van een vervaarlijke golf te plaatsen, precies op de snijding van diagonalen, waardoor ze centraal in de aandacht komt. De redders koersen naar de laatst bekende positie van een schip in nood. Het in nood verkerend schip is net zichtbaar tegen een deels brekende lucht. De betrokkenheid van de bemanning is bij Jaarsma realistisch, want de uitkijk op de voorplecht die het schip heeft gezien, loopt gekromd voor de zee met één hand aan de railing terug naar zijn maten in het kuipje. De schipper kan verder zijn koers bepalen op het nu in de verte zichtbare schip.

Wat 'jutters' over een ander schilderij (catalogusnr. 40) vertellen: 'Dit werk is een typisch voorbeeld van een schilderij dat is gemaakt nadat Haaike vanaf de dijk bij Huisduinen met een

38.

'Brandaris op weg naar de Katowice'

Olieverf/board

60 x 100 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1949

Particulier bezit



Volgens Harm Everardus in een interview met de auteur op 3 juli 1998.

Anthony van Kampen zegt hierover: 'Wij herinneren ons nog levendig een tochtje in januari 1947 naar de vrachtaarder "Lilian", die op de Haaksgronden was gestrand. Het vroom acht graden en het was windkracht zeven. De heer Jaarsma stond naast ons in het stuurhuis van de "Zeemeeuw", die ontembare slingerbak van het loodswen. Aan zijn levendige verteltrant en zijn onuitputtelijke fantasie danken wij een tijdelijke immuniteit voor zeeziekte. Hij hield ons zo intens bezig, dat energie noch tijd overbleef om de vissen in het Schulpengat te gaan voeren.' Uit de Helderse Courant van 23 november 1961.

kijker de actie heeft gevolgd en dan thuis het schilderij uit zijn geheugen opzet.' ⁴⁹ Het onderwerp van deze redding sprak kennelijk aan in Den Helder, ⁵⁰ want er zijn tot in de zestiger jaren veel identieke schilderijen van gemaakt door Jaarsma. Een van de eigenaren vertelt het verhaal over zijn schilderij. 'Ik ging als zeemilicien bij "Tante Pietje" koffiedrinken bij de oude visafslag. Jaarsma kwam daar ook vaak. Ik vroeg hem in 1956 of hij een schilderij kon maken voor mijn moeder. De reddingboot Dorus Rijkers en de "Lilian" moesten erop staan, want als kind had ik naar die redding gekeken vanaf de dijk. Jaarsma zei: "Da's goed jongen, kom maar langs." Ik naar zijn huis op de Zuidstraat. In zijn atelier op zolder stonden een heel stel zeeën waar ik uit kon kiezen. Hij had een aantal voorgeschilderde lucht- en zeepartijen op hardboard staan, met houten sponningen ertussen. Deze lucht en zee vond ik wel passend voor een stormscène. Jaarsma heeft toen de schepen erin geschilderd. Misschien heeft hij wat aan de grote golf veranderd, wat buiswater om de reddingboot aangebracht, maar de rest is zoals ik het schilderij heb uitgekozen. Een dag of twee later was het klaar. Ik moest er f 35,- inclusief de lijst voor betalen, dat was best veel voor een milicien bij de Marine in die tijd. Jaarsma heeft de opdracht nogal aangedikt met de naam Dorus Rijkers prominent op de boot.'

Vergelijken we de twee schilderijen over dit onderwerp (catalogusnr. 40 en nr. 41) met elkaar, dan kunnen we stellen dat Jaarsma hetzelfde onderwerp in verschillende sfeerzetting heeft neergezet. Het schilderij uit 1958 is duidelijk in één keer opgezet en geschilderd, waarschijnlijk voor een geschenk aan een oud-redder. Jaarsma heeft bewust het accent gelegd op de reddingboot en het gevaar dat deze moet doorstaan in de grondzeeën om bij het in nood verkerende schip te komen. Ook de grondzee is bruusker geschilderd; de penseelstreek is krachtiger en kris-kras neergezet. Misschien was dit wel het laatste schilderij dat hij in Den Helder gemaakt heeft, voor zijn vertrek naar Bussum. Mogelijk is die emotie ervoor bepalend geweest dat de dramatiek in dit schilderij sterker tot uiting komt dan in het schilderij uit 1956. Mede bepalend voor dit verschil is geweest dat de keuze van de opdrachtgever op een reeds bestaande stormachtige zee is gevallen, waarna Jaarsma de Dorus Rijkers en de Lilian erin heeft geschilderd. Overigens heel knap gedaan, want de reddingboot klimt echt tegen de roller van de storm op en de golven en de lucht geven de impressie van een zware storm goed weer.

'Brandaris op weg naar de Katowice'

Olieverf/board 60 x 100 cm
r.o. H.A. Jaarsma
1 maart 1949
Particulier bezit



Het derde schilderij met hetzelfde thema (catalogusnr. 42) was de hoofdprijs op een wedstrijd in 1960 voor de oud-reddersvereniging MVZ.

Haaïke heeft dat jaar zeker 6 schilderijen afgeleverd voor de MVZ. Het thema is hetzelfde als dat van de vorige schilderijen: de Dorus Rijkers op weg naar de Lilian, maar de dynamiek is eruit. Geen accentuering van gevaar in een grondzee; geen kriskras bruuske penselstreken meer. Het schilderij is nu uit zijn geheugen opgezet. De lucht heeft nog een dreigend karakter, maar zee en lucht vormen geen eenheid. De zee is verwaterd tot een knappe, nu stensnape, Jaarsmazee.

In het archief van de familie Jaarsma bevindt zich een krantenknipsel⁵¹ over een afgebeelde reddingsactie. Het gaat om een schilderij (catalogusnr. 38) bestemd voor Douwe Tot, de schipper van de Mrb. Brandaris, die op 1 maart 1949 26 Polen van het schip de 'Katowice' uit de verraderlijke grondzeeën van de Terschellinger Gronden wist te redden.

"Wie de zee daar kent bij stormweer weet wel enigszins met hoeveel moeite die redding is geschied. De heer H.A. Jaarsma, die vroeger loods was in Den Helder, kan er zich een duidelijk beeld van vormen en in zijn atelier heeft hij die "Brandaris"⁵² en de "Katowice" temidden van de wilde golven op een groot doek geschilderd en daarmee is hij dinsdagmiddag met het douane vaartuig de "Zeemeeuw" naar Terschelling overgestoken om het aan Douwe Tot te overhandigen. "Ik ken die Terschellingers," zegt Haaïke Jaarsma. "Ze houden het stil, zo zijn ze. De schipper krijgt dit van mij cadeau, als herinnering. Omdat die redding zo'n prachtig staaltje was en omdat ze op Terschelling nooit veel drukte maken. Geloof me maar gerust dat Douwe Tot er blij mee zal zijn en zal zeggen: Kerel, zo was het precies!"

In zijn magistrale werk over deze redding heeft Jaarsma zich geconcentreerd op de tocht door de grondzeeën. De 'Brandaris' ving halverwege de Slenk bericht op van de Kustwacht Terschelling, dat een schip gestrand was in de NW gronden en gebroken was. 'De reddingboot veranderde direct koers naar de gronden; de zee was woest, de storm ontzettend. Er waren maar 4 man aan boord van de 'Brandaris'. Nu zou de reddingboot op het allergevaarlijkste plekje van



40.

'Dorus Rijkers op weg naar de Lilian'

Olieverf/board 49 x 69 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1956

Particulier bezit

de gehele Nederlandse kust de strijd moeten aanbinden tegen de grondzeeën, van welker kracht men zich geen voorstelling kan maken. Om 11:00 uur arriveerde de reddingboot bij het gebroken Poolse schip, de eb dreigde de reddingboot op het afgebroken achterschip te werpen, dat met 50 graden slagzij, dwars achter de machinekamer lag.

Drie kwartier slingerde en stampte de reddingboot in deze kokende heksenketel. Geweldige grondzeeën stoven met enorme vaart vooruit en raasden over het ten dode opgeschreven schip. Een man viel bijna te water, net op tijd werd hij gegrepen. Om 13:00 uur ging Tot met alle 26 bemanningsleden aan boord naar huis.⁵³

Het schilderij laat zien dat Jaarsma zijn best heeft gedaan om de situatie zo levensecht mogelijk neer te zetten. De penseelvoering is grof bij de watermuren en verfijnd als de golftoppen verwaaien. Hij heeft het striemende zoute water als het ware voelbaar gemaakt. Ook het palet komt overeen met de werkelijkheid van het opgezwiepte zand in de grondzee. De reddingboot vervaagt in de rokende zee. Dit is Jaarsma op zijn best: een enorm brok zee dat op het doek is gezet.

Het schijnt dat Jaarsma drie van deze schilderijen heeft gemaakt. Een ervan (catalogusnr. 39) is gedateerd 1 maart 1949, de datum van de redding. In dit zuster-schilderij legt Jaarsma het accent op het effect van de stormwind op de zee. De enorme windkracht slaat zelfs de grondzee plat, waardoor een 'geschoren zee' ontstaat. Hier kijkt de kunstschilder Jaarsma met het samengeknepen oog van de zeeman Jaarsma: je voelt dat de worsteling met de zee zich voor zijn geestes oog heeft afgespeeld en dat hij die emotie via zijn hand op naturalistische wijze doorgeeft aan zijn penseel. In deze topwerken toont hij de kracht van zijn zeegezichten. Hier werkt hij met emotie en beleeft het moment mee.

Het lijkt alsof Jaarsma met beide reddingen inspeelt op een actueel gebeuren en alsof hij 'erbij is geweest'. De reddingboten van Den Helder kon je vanaf de dijk zien worstelen met de grondzeeën. Met de 'Zeemeeuw' is hij nog naar de aan de grond zittende 'Lilian' gevaren. Het thema ligt dus vlak voor de deur, maar de compositie van de schilderijen is niet zijn origineel.



41.
*'Dorus Rijkers op weg
naar de Lilian'*
Olieverf/board 49 x 69 cm.
r.o. H.A. Jaarsma 1958
Particulier bezit



42.

'Dorus Rijkers op weg naar de Lilian'

Olieverf/board 48 x 69 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1960

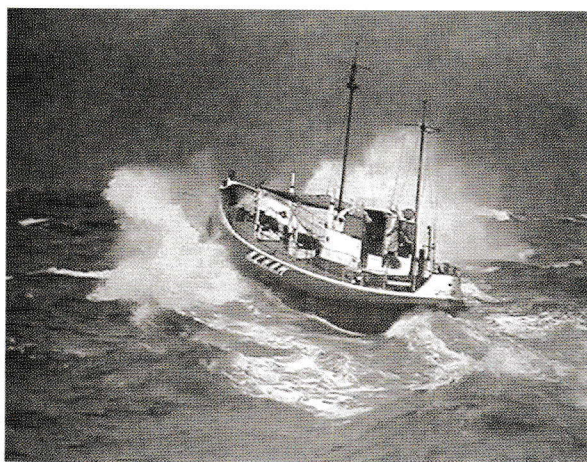
Particulier bezit

Een aanzet tot de inspiratie voor deze schilderijen staat in de 'Reddingboot' ⁵⁴, waarin een zestal briefkaarten wordt geadverteerd voor de NZHRM. Op een van die kaarten staat precies dezelfde compositie terwijl de actuele stranding van de Lilian pas op 12 januari 1947 plaatsvond en van de 'Katowice' op 1 maart 1949! Jaarsma was bekend met de uitgaven van de KNZHRM: de 'Reddingboot' en de 'Stormklok'. Het kan geen toeval zijn dat deze briefkaarten aan de basis hebben gestaan van de succesrijke serie schilderijen met dit thema 'een motorreddingboot in actie'.

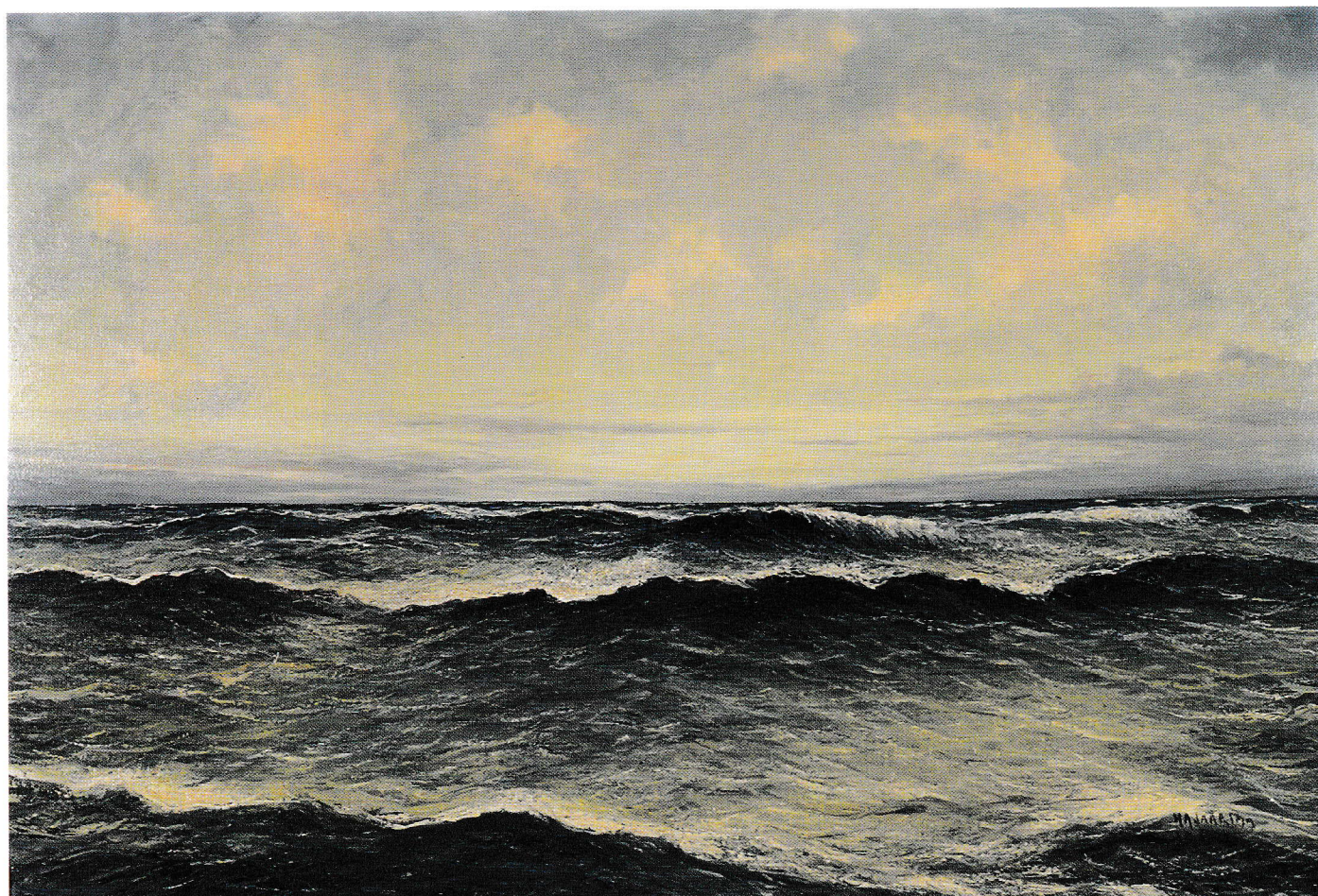
Bij de latere schilderijen is echter niets meer te vinden van de expressiviteit uit het oorspronkelijke schilderij voor Douwe Tot. Lilian of Katowice met Dorus Rijkers of Brandaris, het thema is dan geworden tot een routinehandeling voor een mooi serieproduct, waar alleen de zeeman van kan blijven genieten.

54

No. 60 en 61 uit mei 1946,
resp. dec. 1946, p. 2147
c.q. 2229.



*Inspiratiebron voor Jaarsma
uit de 'Reddingboot'*



43.

'Atlantische Oceaan'

Olieverf/board 50 x 73 cm

H.A. Jaarsma 1941

Particulier bezit

De schilderijen van Haaïke Abraham Jaarsma waar hij bijna zonder uitzondering zijn ziel in heeft uitgestort, zijn zonder twijfel de pure zeegezichten. Met deze werken maakt hij als het ware een naaktstudie van zijn geliefde: de zee, die in zijn bloed zat.

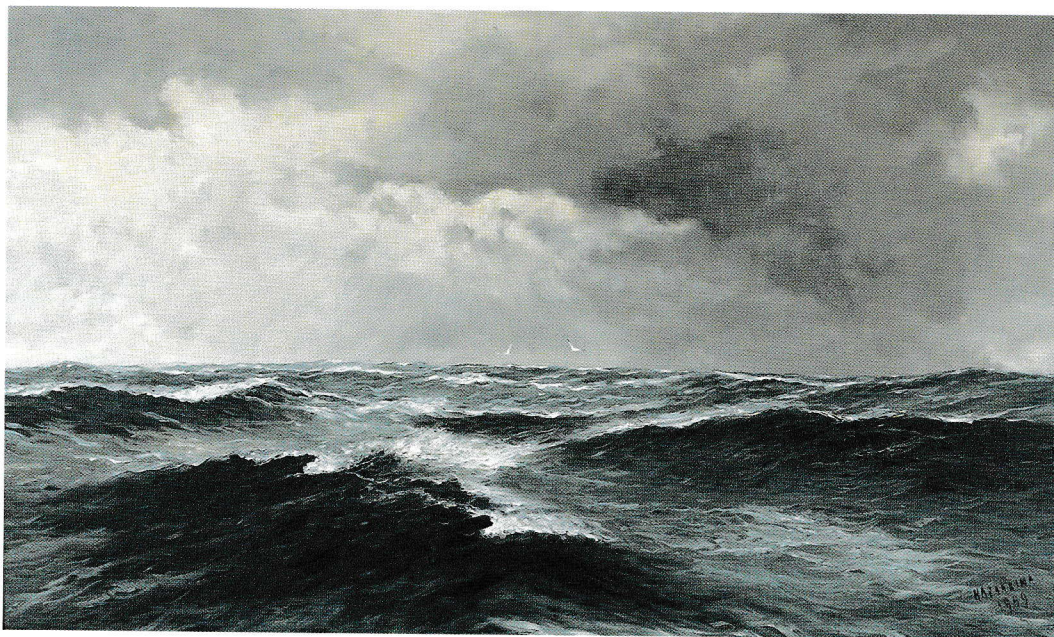
Zeegezichten

Oceanen

Deze zeeën representeren een aparte periode in zijn oeuvre. Er is slechts een beperkt aantal van deze schilderijen gemaakt, voornamelijk in de jaren vijftig. Een enkele uitzondering werd eerder gemaakt voor vrienden, zoals het huwelijkscadeau in 1946 op verzoek van Harm Everardus. Een zeer vroege oceaan is de prachtige blauwe Noord-Atlantische Oceaan die de heer en mevrouw Ort bij Jaarsma bestelden voor hun twaalfeneenhalfjarig huwelijk. Het schilderij toont een serene oceaan, een 'sleepy blue ocean', vanuit een zeer laag standpunt; alsof de horizon wordt afgespeurd vanuit de kuip van een onderzeeboot. Ort had met Jaarsma zo over de opdracht gesproken, omdat Ort zijn marinecarrière bij de onderzeedienst had gediend en de oceaan dus op deze manier had ervaren. Toen Haaïke het huwelijksgegeschenk in 1941 persoonlijk in Den Haag kwam brengen, had mevrouw net via het Rode Kruis vernomen dat haar man, Ltz 1 J.W. Ort, en zijn bemanning met de onderzeeboot Hr.Ms. 'O22' sedert november 1940 als vermist werden opgegeven. Jaarsma was zo onder de indruk van dit verlies, dat hij haar toen het schilderij geschonken heeft.⁵⁵

De 'opstekende storm' is een oceaangezicht uit 1949. Deze storm manifesteert zich in een donker front dat zich vanaf de horizon uitbreidt over een stormachtige luchtpartij. De schuimkoppen verwaaien op de golftoppen. De zeeman bereidt zich, net als Haaïke, voor op het zware weer dat hem te wachten staat. De luchtpartij is zorgvuldig opgezet; de lichte wolken contrasteren met de donkere partijen, waardoor diepte ontstaat. De zee is met een snelle toets zeer naturalistisch neergezet. In hoeverre Jaarsma bekend was met het werk van zijn tijdgenoot Oscar Mendlik⁵⁶ (1871-1963), die in zijn magistrale doeken de oceanen bij voorkeur in een storm heeft uitgebeeld, is niet meer te achterhalen. Bij zijn negentigste verjaardag werd Mendlik gehuldigd door Dr. J.E. baron de Vos van Steenwijk met de woorden:⁵⁷

'De kunstenaar die de zee wil vastleggen op het doek, moet die zee door en door kennen, hebben meegemaakt onder allerlei omstandigheden, moet onder het uiterlijk de innerlijke veelvormigheid kunnen vinden, kortom hij moet de essentie kunnen doorvoelen.'



55

Jaarsma kende Ort vanuit Den Helder, toen deze docent zeemanschap was aan het KIM, hij voer regelmatig mee met Hr.Ms. 'Urania'. Interview met cdr.b.d H.M. Ort, oktober 2002.

56

Voor het leven en werk van Oscar Mendlik is de auteur dank verschuldigd aan Drs. Grad de Graaff, die in zijn doctoraalscriptie 'Oscar Mendlik, schilder met zeebenen' Mendlik een prominente plaats geeft in de traditie van onze zeeschilders.

57

De Blauwe Wimpel, 16 jrg. nr. 9, sept 1961.

44.

'Opstekende storm'

Olieverf/board 60 x 100 cm
r.o. H.A. Jaarsma 1949
Particulier bezit

Dit gold voor Oscar Mendlik, maar slaat ook op Haaïke Abraham Jaarsma, de zeemanschilder die, met deze werken aansluit bij de oceanen van zijn tijdgenoot. De kleurstelling en accenten zijn iets verschillend, maar beide kunstenaars delen hun liefde voor en hun kennis van de zee en beelden haar telkens wisselende gedaante en haar eeuwigdurende beweging uit in werken van formaat en op dezelfde realistische wijze. Zonder enige hang naar de weergave van 'het Sublieme' in de natuur, zoals dit in de Romantiek de gewoonte was, weet Jaarsma de grootsheid van de oceaan bij een storm in deze schilderijen te vangen. Jaarsma is met deze werken samen met Mendlik een van de weinige schilders van de pure oceaan. De meeste Nederlandse zeeschilders hebben in hun zeegezichten de zee gezien als de drager van de schepen die ze bevoeren; als het decor voor zeeslagen of scheepsrampen, maar niet zoals Jaarsma doet in deze werken, als een 'naaktstudie', zonder aankleding of verhaal.

Jaarsma heeft de *South Western Approches*, bij de ingang van het Kanaal, uit eigen waarneming gekend. Hiervoor pleit ook dat hij de rotsen met de vuurtoren *Les Casquets*, die op de Kanaaleilanden het einde van de oceaan en de ingang van Het Kanaal markeren, meerdere malen zeer nauwkeurig heeft geschilderd. Jaarsma schildert het oceaangezicht met de voor die locatie zo typerende, warrige deining. Deze ontstaat doordat de zuid-westelijke oceaan weerkaatst tegen de kusten van Cornwall en Bretagne. Er staat een stevige bries die de golftoppen doet verwaaïen. Die wind wordt voortgezet in de, voor die locatie, karakteristieke luchtpartij, waar stratusbewolking in flarden zich op de oceaan in een regenbui leegstort in een overigens grijze lucht van lage en hoge bewolking. Door een gat in de lagere wolken breken sterk gefilterde zonnestralen door, die een lichtende, transparante plek op de zee creëren. Deze contrasteert met de diepblauw tot groenzwart gekleurde golf in het centrum van het schilderij. Jaarsma speelt met het kantig invallende zonlicht. Zo krijgt hij de gewenste contrastwerking, waardoor diepte in het schilderij ontstaat. Dit wordt versterkt door het lichteffect van de vage

45.

'South Western Approaches'

Olieverf/board 60 x 100 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1954

Particulier bezit



zonnestralen, de witte schuimkoppen op de golven en de schuimstrepen in de golfdalen met de donkere deining. Hieruit blijkt dat Jaarsma de oceaan grondig heeft bestudeerd.

Noordzee

De Noordzee in al haar grilligheid, aanschietend in een naderende storm. Het schilderij laat alleen de zee en een grauwe, jachtige lucht met enkele meeuwen zien. De rollende en brekende golven, 'de meneren met wit voor', zijn met trefzekere penseelstreken geschilderd. Uit korte, snelle vegen zijn de over elkaar klauterende kammen, de rollende golftoppen en de schuimstrepen van gebroken golven opgebouwd. Jaarsma laat ons de Noordzee zien vanuit een naturalistische visie. De toeschouwer ziet een grote breker langs rollen, het is een grijsgroene massa doorspekt met allerlei kleurschakeringen, schaduwen en lichteffecten. Met dit soort schilderijen staat hij in de traditie van het realisme van Courbets 'Paysages de mer'.

Net als in de werkelijkheid is bij Jaarsma geen zee gelijk. Ze zijn stuk voor stuk technisch knap uitgevoerd, zonder ooit een cliché te worden. De meeste getuigen van dezelfde artistiekeit als de hier gepresenteerde zeeën.

Aan het kleurgebruik in de strandgezichten 'Paal 1' en 'Paal IV' (catalogusnr. 55 en 54) kan de invloed die Jaarsma van het zuidelijke licht in Nice onderging worden afgelezen.

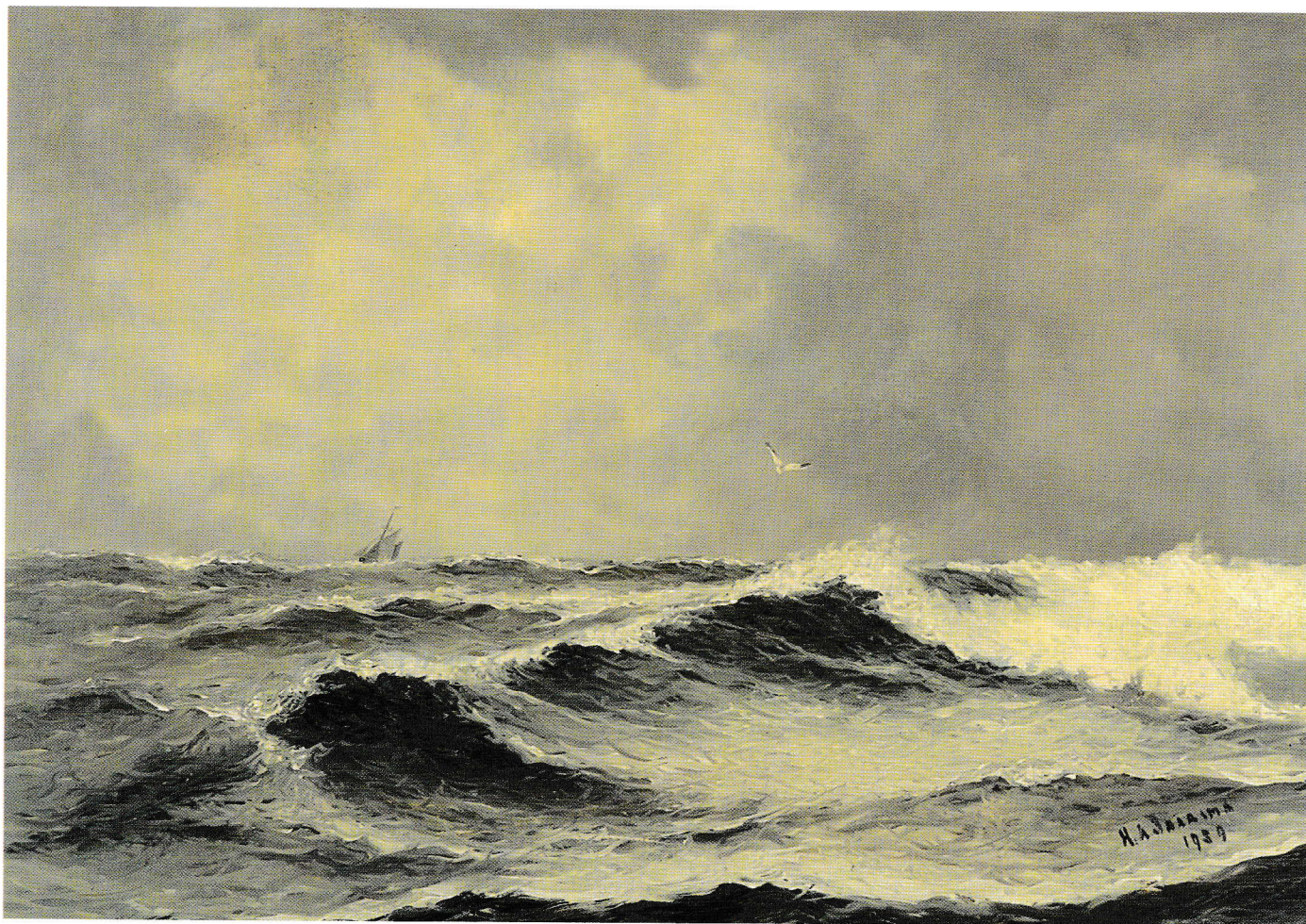
46.

'Branding'

Olieverf/board 48 x 68 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1939

Particulier bezit



47.

'Branding'

Olieverf/board 50 x 69 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1951

Particulier bezit



48.

'Loodsschoener'

Gouache 14 x 19 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1964

Particulier bezit





49.

'Branding'

Olieverf/board 69 x 49 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1956

Particulier bezit

50.

'Zuiderpier IJmuiden'

Olieverf/doek 44 x 60 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1912 6/7

Particulier bezit





51.

'Noorderpier IJmuiden'

Olieverf/doek 40 x 50 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1913

Particulier bezit

52.

'Havenmond van IJmuiden'

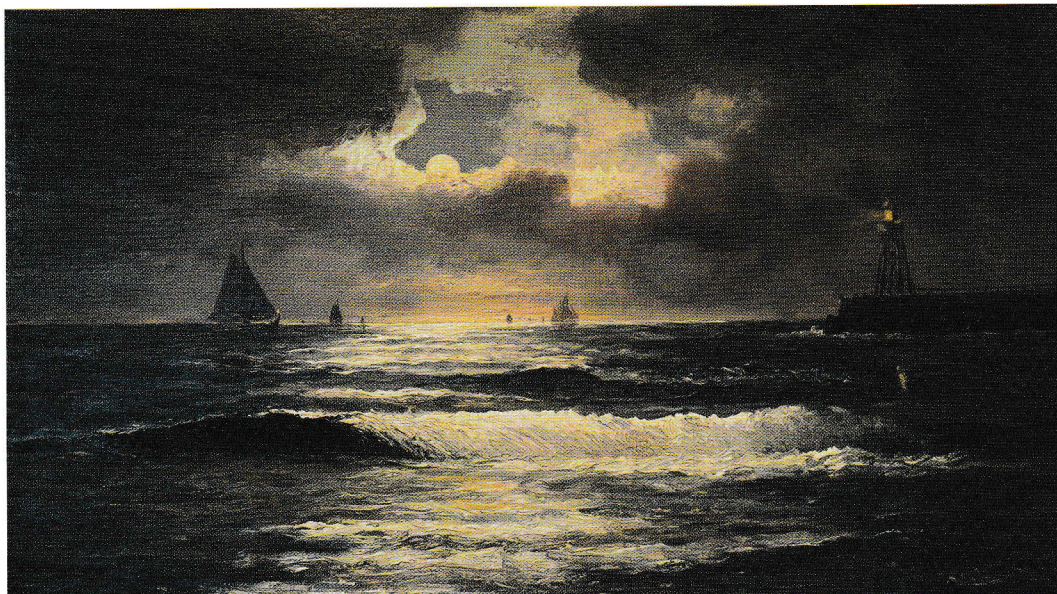
Olieverf/board 52 x 77 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1918

Marinemuseum,

Den Helder,

inv. nr. A/001/063



53.

'In de haven van IJmuiden'

Olieverf/doek 39 x 49 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1920

Particulier bezit



54.

Strandgezicht 'Paal IV'

Olieverf/board 36 x 59 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1929

Particulier bezit



55.

Strandgezicht 'Paal I'

Olieverf/board 24 x 57 cm

r.o. H.A. Jaarsma 1932

Particulier bezit

Bibliografie

Belder, A., T.F.J. Pronker, *Het Fregatschip 'Adriana' 1891 – 1908 en de Zeemansloopbaan van Kapt. Gerrit de Bruijn 1850 – 1932*, Alblasserdam, Vlieland, 2002

Beukema, H., *Op kruispost, Zeilende loodsen voor de Nederlandse kust*, Stichting Spiegel der Zeilvaart, De Boer Maritiem, Bussum, 1991

Boekwijt, H.A., *Smakken en Kuiven, vier eeuwen loodsdienst van en naar Amsterdam*, Vereniging Loodsensociëteit 'Recht door Zee', IJmuiden, 1988

Bremer, J.T., *Roeiredders aan het Marsdiep, 1824–1923*, Helderse Historische Reeks 9/10, Pirola, 1999

Feyfer, H.J. de, *Loodsenwerk op de Waddenzee en de Zuiderzee*, Posthuma n.v., Enkhuizen, s.a.

Feyfer, H.J. de, *Het Licht der Zeevaart, Friese bijdragen aan het zeevaartonderwijs*, Fryske Akademy nr. 469, Miedema Pers, Leeuwarden 1974

Giltaij, J. et al., *Lof der zeevaart*, Museum Boymans van Beuningen, Rotterdam, 1997

Lubbock, B., pictured by J. Spurling, *Sail, The Romance of the Clipper Ships*, New York, 1972

Maris, A.J., *Schiermonnikoog door schildersogen van vroeger tot gisteren*, Grafisch Centrum, Metslawier, 1997



ISBN 90 5194 270 2

© 2004 by Uitgeverij Van Wijnen
Postbus 172 8800 AD Franeker

colofon

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd in welke vorm dan ook zonder
voorafgaande schriftelijke toestemming van
de uitgever.

*No part of this book may be reproduced in any form
whatsoever without previous written permission from
the publisher.*

Deze uitgave werd mogelijk gemaakt door
een financiële bijdrage van Vereniging
Vrienden van Het Hannemahuis en de
Wassenbergh Clarijs Fontein Stichting.

grafische vormgeving en ontwerp omslag:
studio marcato Drachten,
Hilbert Heitmeijer BNO

fotografie: W.F. Proost, Harlingen

lithografie en druk:
Bariet Ruinen



H. A. Jaarsma

(1881-1970)

In *geen zee te hoog* geeft de kunsthistoricus Baljeu een overzicht van het leven en werk van de zee-schilder Haaïke Abraham Jaarsma, Jaars voor zijn vrienden. Hij plaatst hem in zijn tijd, geeft een kunsthistorische beschouwing en beschrijft ook een aantal centrale werken uit zijn oeuvre. Ruim vijftig werken van Jaarsma worden in kleur afgebeeld. Zo ontstaat voor het eerst een totaalbeeld van deze produktieve en bij velen geliefde schilder.

ISBN 90-5194-270-2



9 789051 942705