

Anna Maria

haar geur van teer, taan en touwen
en
haar mannen



tussen bouw en verbouw



Dirk Huizinga en Simon van der Meulen

Inhoud

Inleiding	5
1. Mijn duister verleden uiteindelijk verlicht	7
2. Als ‘Johanna’ vissen met Johan Schenk op de Zuiderzee	35
3. Als ‘Onderneming’ vissen met Hans van Dijk op het IJsselmeer	59
4. Als ‘Vijf Gebroeders’ bij Jurjen Bootsma in De Lemmer	79
5. Als ‘Anna Maria’ met de familie Bolier op vakantie	95
6. Mijn oudedag bij Wietze Welling in Oudega (Sm.)	121
7. Mijn onzekere toekomst bij Simon van der Meulen	135
Geraadpleegde bronnen	142

Inleiding

In de vijftiger jaren kregen particulieren met belangstelling voor oude zeilende werkschepen de kans om in voormalige Zuiderzeehaventjes een vissersschip over te nemen tegen een aantrekkelijke prijs. Die vissers waren meestal gestopt met hun bedrijf. Het oude, houten schip lag daar maar. Niemand had nog zin om zo'n schip voor de visserij over te nemen. De toekomst zag er voor die schepen dus niet goed uit. Het schip zou de eigenaar alleen maar tot last worden.

Maar gelukkig kwamen toen de idealisten, particulieren, jonge mensen, die oude, maar bijzondere werkschepen gingen opknappen. Zo ook was er in het jaar 1955 in De Lemmer belangstelling voor het visaakje LE 107 van Jurjen Bootsma aan de Kortestreek. Dat houten visaakje van Jurjen Bootsma stond helemaal niet te koop. Er werd nog gewoon mee gevist. Echter, in het weekend van 30 april 1955, op Koninginnedag, kwam er uit Den Helder een familie die het scheepje langdurig bekeek en het wel wilde kopen. De botter naast het aakje lag wel te koop, maar nee, die botter was voor hun te groot. Deze mensen keken naar het aakje. Na wat onderhandelen, Bootsma vroeg duizend gulden, werd de koop beklonken met negenhonderd gulden. Toen de familie Bolier uit Den Helder, want die was het, met het aakje weg wilde varen, sloeg de benzinemotor niet aan. Maar ach, dat kon gebeuren en kon ook weer verholpen worden. Uiteindelijk werd het scheepje probleemloos naar Den Helder gevaren, waar Gabriel Bolier voor zijn aanwinst een ligplaats vond bij de Kooisluis, aangezien het geen 'jachtje' was dat in een jachthaven thuis hoorde. Daar bij de sluis ging hij zijn pas verworven visaakje ombouwen tot een aakjachtje voor de pleziervaart.

Er werd in die jaren overigens wel gewaarschuwd dergelijke vissersschepen niet te impulsief te kopen. Zeker de bidders niet. Die kostten ook slechts zo'n fl. 1500,-, maar het was goed mogelijk dat je een kat in de zak kocht. Zo'n schip kon stilliggende in de haven er goed uitzien en niet lekken, maar zodra het met enige wind op het IJsselmeer op de proef werd gesteld, oefende het tuig dusdanig grote krachten uit op de romp die na al die jaren natuurlijk niet meer in gave staat was, dat het schip een pomp nodig had om het lekwater kwijt te raken.

Dat houten aakjachtje dat Bolier overnam van Bootsma bestaat echter nog steeds. De familie Bolier verkocht het in 1972 aan Wietze Welling uit Oudega (Sm.) die het scheepje waterdicht liet maken met glasvezelversterkt polyesterhars en er nog 50 jaren (!) mee zeilde. Het verhaal ging dat dit aakje in 1888 als 'ielbûs' bij Ulbe Zwolsman in Workum gebouwd was om paling op te halen voor de firma W&A Visser in Heeg. Dat jaartal kan niet kloppen. Zwolsman nam de werf in Workum pas in 1892 over. Eigenlijk was over het verleden van dit aakje niets met zekerheid bekend. Wel weten we, dat het in 1914 in Enkhuizen werd geregistreerd als visaak EH 112 voor Joh, Schenk. Later werd het de ST 10 en tenslotte in 1948 de LE 107.

Veel later, in 2022, verkoopt Welling het scheepje aan Simon van der Meulen uit Leeuwarden. Die heeft in zijn leven vele schepen opgeknapt en zag wel wat in dat oude aakje van Welling. Maar hij was vooral gewend ijzeren schepen te restaureren. Hij heeft ooit twee keer een houten boot opgeknapt. Een wyldsitter uit Allingawier die nu in het skûtsjemuseum in Eernewoude ligt en een visboot die bij Erik Jansma in Tersoal ligt. Beide scheepjes waren gebouwd bij de werf van Hoogeveen in Veenwoudsterwal.

Voordat Simon aan een restauratie van het aakje wilde denken, moest hij de geschiedenis van het aakje helder krijgen. Daarmee zou hij immers een verhaal hebben om ook anderen te interesseren in de restauratie van het scheepje. En zo kwam Simon bij Dirk Huizinga terecht met de vraag het verleden van dat scheepje te helpen reconstrueren en of daar een boekje over kon worden gemaakt. Dat leek mij wel interessant. Ik kende het aakje van Welling al lange tijd, het lag immers in Oudega vlak bij Drachten. De vraag naar de geschiedenis betrof natuurlijk vooral dat duistere verleden. Het verhaal over de Anna Maria was duidelijk, maar klopte het ook? Daar was geen enkel bewijs voor. Het zoeken naar sporen is echter boeiend, ook al lopen die uit op niets en bevind je je regelmatig op een dwaalweg. Min of meer door toeval is uiteindelijk dat onbekende verleden van het aakje wel duidelijk geworden, zoals zal blijken in het eerste hoofdstuk van dit boekje.

Op dit moment, voorjaar 2023, is het aakje Anna Maria 109 jaren oud. Het is niet zoals vele jachten enige keren gerestaureerd, maar na de oorlog voor de visserij in het stort gezet tegen lekkage en in de zeventiger jaren voor de recreatie gedeeltelijk gesloopt en bekleed met polyester en glasmatten. Geen ideale geschiedenis, maar wel een interessante ondanks het feit dat het scheepje er op dit moment niet geweldig meer uitziet. Het laatste hoofdstuk van mijn boekje over dit aakje gaat natuurlijk over de vraag wat Simon van der Meulen voor elkaar krijgt om het scheepje op te knappen. Ik ben benieuwd. Een schrijver is immers wel betrokken, maar blijft ook een relatieve buitenstaander, een toeschouwer die vooral wil beschrijven wat er gebeurt.

Drachten, juli 2023

1. Mijn duister verleden uiteindelijk verlicht

Gedurende meer dan een halve eeuw is er verteld dat ik uit Workum kom. Dat ik daar in 1888 gebouwd ben op de werf van Ulbe Zwolsman in opdracht van de palinghandelaar W. Visser uit Heeg. Ik zou voor de palinghandel een 'ielbûs' zijn geweest, een palinghaler, waarmee de vishandelaar de paling liet ophalen bij de aalvissers die bij hem onder contract stonden. En velen geloofden dat. Later werd bij inschrijvingen voor de Zuiderzeevervisserij wel eens opgeschreven dat ik omstreeks het jaar 1900 gebouwd ben. Door wie en voor wie werd er niet bij gezegd. Ik voelde mij daarmee jaren lang een wees in het wereldje van de visaken. Ik was een aakje zonder ouders. Immers, hoezo heeft Ulbe Zwolsman mij in 1888 gebouwd? Dat wordt een halve eeuw later beweerd, maar feitelijk is daar niets over bekend. Die scheepsbouwer kwam uit Makkum van de scheepswerf van zijn vader Willem Zwolsman en nam pas in 1892 de zwaar in verval geraakte scheepswerf De Hoop naast de zeesluis van Workum over. Zwolsman kon mij dus nooit in 1888 in Workum hebben gebouwd. En wie was die palinghandelaar W. Visser uit Heeg die mij zo graag wilde hebben omdat hij een 'ielbûs' nodig had? Wieger Visser? Of wellicht Wigle Visser? Welnu, Wigle uit Heeg was aan het einde van de 19^e eeuw al lang overleden en Wieger Sippes Visser uit Gaastmeer was na het overlijden van zijn vrouw in 1886 niet meer erg actief als palinghandelaar. Ook de opdrachtgever voor mijn bouw is daarmee feitelijk onbekend. Kortom, mijn afkomst was onduidelijk en in nevelen gehuld. Ik was 'alleen op de wereld' en zo voelde dat ook.

De mondelinge overlevering uit de vijftiger jaren van de 20^e eeuw over mijn afkomst en jeugd is voor mij een soort drijfzand. Je denkt vaste grond onder de kiel te hebben, maar je blijkt er in weg te kunnen zakken. Mondelinge overlevering is vluchtig als de wind. Wat je nodig hebt is een registratie. Wat geschreven is, dat blijft. Ook als de schrijver al jaren dood is. En je hebt natuurlijk het bestaan zelf. Ik besta echt en zie er uit als een visaakje. Dat is geen bedenkfel. Ik ben een aakje door mijn ronde vormen, maar ook vanwege mijn bun, die holle ruimte in mijn buik, de bun, waar het water in en uit kan stromen en waar vis levend in bewaard kan worden. Ook mijn platte bodem met een uitstekende kielbalk over de gehele lengte is een opvallend kenmerk., evenals mijn achterstevan. Die achterstevan is anders dan bij andere schepen waar niet mee gevist wordt. De verticale balk is taps bijgeschaafd, zodat het roer dat eraan hangt een uitslag heeft verder dan dwars. Dat was nuttig voor vissers als ze bij de netten langzaam achteruit voeren. Zo konden ze mij niet alleen met de zeilen, maar ook met het roer op koers houden. Als ik mijzelf daarom zo bekijk, dan ben ik tenminste gebouwd om mee te vissen. En niet alleen op het binnenwater, want ik zie er flink genoeg uit om mee de zee op te aan.

Dan denk je al gauw, misschien ben ik wel gebouwd op een werf die vaker aken bouwde voor de visvangst op zee, zoals de scheepswerf van Zwolsman in Workum, maar wellicht ook de werf van Pier de Boer in De Lemmer.

Pier de Boer was in 1837 geboren in Woudsend als zoon van een schipper. Zijn vader liet op dat moment zeilen maken voor hun tjalk bij De Vries in De Lemmer. Pier trouwde in 1865, maar na een jaar overleed zijn vrouw in het kraambed. Met zijn tweede vrouw, Sjoerdte Harmens Visser, kon hij dankzij een erfenis na het overlijden van Sjoerdtes moeder in 1874 een stukje land kopen tussen de Lemsterrien en de zeedijk, ten oosten van De Lemmer. Daar vestigden zij een scheepswerfje waar Pier houten boten en aken ging bouwen

Er zijn echter ook in Enkhuizen visaakjes gebouwd en wel op de scheepswerf van E. Lastdrager. Daar zijn enige houten Enkhuizer bollen gebouwd, die er overigens uitzagen als de Workumer bollen die bij Ulbe Zwolsman in Workum van stapel liepen. Ook bouwde Lastdrager een plezierjacht dat geïnspireerd was op de Enkhuizer bol: de Eudia. Dat scheepje heeft echter geen plat vlak, maar is als rondspant jacht gebouwd. De aken en bollen van de Friese werfbazen Zwolsman en Amels uit Workum en Makkum waren bij de Zuiderzeevissers langs de westwal eigenlijk populairder bij de vissers dan langs de Friese kust. De vissers van Enkhuizen noemden hun kleine visaakjes van minder dan 8 meter lengte meestal een 'eelboot'. Een aalbootje dus, onder meer om paling mee te vangen. Toen aan het einde van de 19^e eeuw de vangst van haring en ansjovis aantrekkelijk werd dankzij de beschikbaarheid vanaf 1885 van staandwant dat gebruikt kon worden op ondiep water, werden de aalboten uiteraard ook voor dat doel gebruikt. In het vroege voorjaar haring, daarna de ansjop en vanaf de zomer de aal en bot.



De Lemmer, het eerste scheepswerfje met woonhuis van Pier de Boer uit 1876 aan de Lemsterrien.

Natuurlijk was ook de scheepswerf van Eeltje Holtrop van der Zee in Joure in staat om een fraaie houten visaak te bouwen. De kleine visaken van Van der Zee werden op het binnenwater gebruikt en waren niet bedoeld voor de Zuiderzeevervisserij. Ook bouwde hij wat grotere visaken die niet de botte vorm hadden die de Workumer bolletjes van Zwolsman kenmerkt. Zijn aakjes waren slanker en lichter op het water en hadden niet de platte bodem met kielbalk van de Workumer bollen.

Typebeschrijving bij de Stichting Stamboek voor Ronde en Plantbodempjachten (SSRP)

Op de zeer informatieve website van de SSRP is enige informatie verzameld over de Wieringer bollen, Enkhuizer bollen en soortgelijke visaakjes. Vrij geformuleerd lees ik daar dat veel Zuiderzeehavens elk hun eigen type kleine vissersvaartuigen hadden die gebruikt werden door vissers met een kleine beurs, voor wie die grote botters, schokkers en aken te duur waren. Met die kleine vissersschepen kon gevist worden met een kleinere bemanning. Zo kennen we Wieringer, Makkumer, Workumer en Enkhuizer bollen. Misschien zijn er nog wel meer typen geweest waar we het bestaan niet van weten. Ze leken allemaal op elkaar, maar hadden toch hun onderlinge verschillen, voortkomend uit de plaatselijke omstandigheden, het gebruik en traditie. Van de Enkhuizer bollen die konden profiteren van de hoge wal, lag de lengte over stevens meestal tussen de zeven en acht meter.

Jan Kooijman schrijft in de *Spiegel der Zeilvaart van November 1996* over bollen in het algemeen en Enkhuizer bollen in het bijzonder: De naam die aan de schepen werd gegeven sloeg soms op de thuishaven, soms op de plaats waar ze werden gebouwd, of op het gebruik waarvoor ze bestemd waren. Zo was een groep Wieringer bollen zo genoemd, omdat ze in Wieringen hun thuishaven hadden. Ze hadden echter in Makkum, Enkhuizen of Workum gebouwd kunnen zijn, want Wieringen had geen eigen werf. Er werd met deze bollen op diverse vissoorten gevist, zoals op haring, ansjovis en bot. Een favoriete bezigheid was blijkbaar het vissen op paling, want de Enkhuizer bollen werden door de vissers vaak eelboot of aalboot genoemd. Ook andere benamingen, zoals visaak, kwamen voor.

Op de werf van Stapel in Enkhuizen werd in 1913 een ijzeren visaak van 7,30 meter gebouwd voor visser Van Weelde. Het scheepje, dat beschouwd wordt als een Enkhuizer bol, werd echter volgens de werftekening aangeduid als boeieraak. Het staat nu ingeschreven in het Stamboek als 'Breebanck EH 9'.

Van de houten bolletjes en eelboten is weinig bewaard gebleven. Het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen bezit een houten visaakje van 7,68 meter over stevens, die als Wieringer bol - WR78 – ingeschreven was op Wieringen. Het scheepje heeft ongeveer dezelfde afmetingen als de ijzeren 'Breebanck' EH 9. De vorm van de beide schepen is niet geheel identiek, maar ze vertonen toch dezelfde karaktertrekken.



Enkhuizen, 1965. De Wieringer bol WR 78 als aanwinst van het Zuiderzeemuseum. Deze bol is in 1902 bij Lastdrager in Enkhuizen gebouwd. Voor hoog opgeboeid en zonder slemphouten bij de kluisborden. De korte botteloef die vaak wordt genoemd, ontbreekt hier..

Ben ik gebouwd in Enkhuizen, in De Lemmer of in Workum?

Ik mag dan direct herkend worden als een visaakje, maar dat geldt slechts voor de grote lijn. Zoals je van verre een tjalk herkent of een schouw. Voor meer informatie moet je naar details kijken. Ik heb gemerkt dat iedere scheepsbouwer zijn eigen handschrift als het ware achterlaat op de schepen en boten die hij bouwt. Bij de vormgeving, bij de constructie en in de afwerking van details. Een scheepsbouwer zal de door hem gebouwde schepen daarom snel kunnen herkennen, ook als het schip op onderdelen in de loop der tijd is veranderd.

Over de aken die Zwolsman in Workum bouwde, merkt Durk Hak (1981, p. 26) het volgende op:

gebruik geweest. De bekendste bouwers waren Zwolsman te Workum, Holtrop van der Zee te Joure, Croles te IJlst en Bos uit Echtenerbrug. Met betrekking tot de Workumer aken was het grote onderscheid dat de inhouten van deze aken van twee op elkaar gepende stukken hout bestonden. Deze constructie was iets minder sterk; de aken waren wat slapper. Maar deze schepen konden zó wel goedkoper

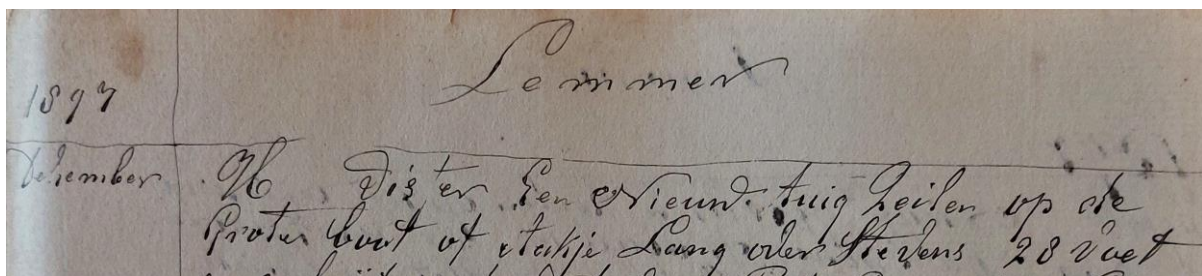
De constructie van de spanten is een goed herkenbaar constructief gegeven. Als de aken in Workum werden gemaakt met inhouten die op elkaar zijn vastgepend, dan is de Anna Maria niet bij Zwolsman gebouwd. Bij de Anna Maria zijn de leggers en zitters namelijk op de gebruikelijke manier om en om aangebracht en niet aan elkaar verbonden, behalve bij het zeilwerk, het dwarsverband waar de mast in staat..

Als ik binnen in mijn borst en buik kijk, dan ziet dat er natuurlijk niet fraai meer uit. Ik ben anno 2023 op leeftijd geraakt. Door de jaren heen ben ik ook behoorlijk verzwakt, wat direct te zien is aan de kwaliteit van mijn ribbenkast. Gebroken ribben, sommige stukken zijn helemaal weggerot en gelukkig heb ik ook een paar nieuwe ribben gekregen die er nog heel stevig uitzien. Wanneer die aangebracht zijn, weet ik niet meer. Gewoon geen actieve herinnering aan. Maar ze zitten er in. Gelukkig maar, want anders zou ik in elkaar gedrukt worden als ik met een kraan uit het water wordt getild, wat tegenwoordig bij jachten immers gebruikelijk is. Je moet voorzien zijn van een zijdelings verband. Dat heb je ook tijdens het zeilen nodig. Het zeilwerk dat de mast en de zwaarden stevigheid geeft, moet in orde zijn, anders vervormt mijn body en ga ik lekken. Wat dat betreft ben ik van binnen niet meer geweldig, maar nog wel goed en niet uit Workum., want geen gelaste ribben.

Simon van der Meulen heeft in 2022 mijn lengte opgemeten. Volgens hem ben ik een aakje van 28 voet en dat zou bijzonder zijn, want daar zijn er niet veel van.

1895 aakschip	Pier de Boer	Lemmer	J.A. de Koning
1895 tjalkschip	J. Bos	Echten	G.E. Blauw
1895 aak	Pier de Boer	Lemmer	Siebe Zandstra
1895 boot	Pier de Boer	Lemmer	D. Coehoorn
1896 aak	Stam	Lekkerkerk	T. de Waal
1896 aak	Duivendijk	Bruinisse	Gebr. Van den Berg
1896 tjalk	J. Bos	Echten	Joh.s de Jong
1896 tjalk		Sneek	P. Schnijfsma
1896 ijzer en hout praam	J. Bos	Echten	
1897 bot aak	Pier de Boer	Lemmer	Jerke Zandstra
1897 tjalkschip	J. Bos	Echten	A. Stadig
1897 tjalkschip	Gebr. Verstockt	Martenshoek	H. Apollius
1897 tjalkschip	J. Bos	Echten	Gerrit van der Meer
1897 protesboot of aakje	Pier de Boer	Lemmer	
1897 aakschip	Pier de Boer	Lemmer	A. de Jong
1898 aak	Pier de Boer	Lemmer	Dirk Coehoorn

Een stukje uit het grote overzicht van alle tuigen die zeilmaker De Vries in De Lemmer maakte voor werven in Friesland en Groningen. Gemaakt door **Tresoar te Leeuwarden** op grond van de 270 tuigen uit de snijboeken van fa. De Vries gemaakt voor nieuwe schepen tussen 1852 en 1917. Op 19 december 1897 werd het tuig gemaakt voor een ‘protesboot of aakje’ dat Pier de Boer in Lemmer had gebouwd in een lengte van 28 voet (7.92 meter). Onduidelijk is, wat bedoeld wordt met een ‘protesboot’. Dat woord bestaat namelijk niet. In het handgeschreven snijboek van De Vries staat echter iets anders, namelijk ‘grote boot of aakje’.



Durk Hak (1981, p. 60, 61) geeft in de Bijlage I van zijn studie over Lemmer een overzicht van vissersschepen die Pier de Boer bouwde voor opdrachtgevers uit diverse visserssteden (vooral De Lemmer, maar ook Wieringen, Bruinisse, en Urk). In 1897 werd bij Pier de Boer in dat overzicht een aakje gebouwd van 28 voet voor **H. Visser uit Lemmer**. De lengte van 28 voet komt slechts één keer voor in het overzicht. Alle andere schepen zijn langer op twee ‘boten’ van 27 voet na. Met die 28 voet is dat aakje uniek in de reeks van door Pier de Boer gebouwde schepen.

In Bijlage II (p. 61) geeft Hak een overzicht van de vissersschepen die tussen 1864 en 1917 gebouwd zijn voor Lemster vissers op andere werven dan De Boer in Lemmer. Geen van die schepen heeft de lengte van 28 voet. De ‘grote boot of aakje’ die Pier de Boer in 1897 bouwde, valt daarmee op door een unieke lengte.

1896	A	boot	27 voet	Roelof van Slageren, Lemmer
	A	aak		Jilling Kingma, Lemmer
1897	A	botaak		Sake Zandstra, Lemmer
	A	aakje	28 voet	H. Visser, Lemmer X
	A	aakschip	36 voet	A. de Jong, Lemmer
1898	A	aak	36 voet	Dirk Coehoorn, Lemmer
	A	aak	36 voet	Jelle J. Visser, Lemmer
	A	aakschip	40 voet	J. A. Visser, Lemmer
	A	aak	40 voet	Jan Kuipers, Lemmer
1899	A	botaak	40 voet	J. H. Visser, Lemmer
	A	aak		R. A. Visser, Lemmer
	A	botaak	40 voet	Jan Mulder, Lemmer
	A	aak	36 voet	Meinte van der Bijl, Lemmer

Deel van het overzicht van houten schepen dat Pier de Boer bouwde voor Lemster vissers.

Met die unieke lengte van 28 voet werd het voor Simon en Dirk eenvoudiger om uit te zoeken welk aakje dat aan het einde van de 19^e eeuw in Friesland is gebouwd wellicht de ‘Anna Maria’ van Simon van der Meulen is geweest. Ook zou de aanwijzing van Durk Hak over de constructie van de inhouten een indicatie kunnen zijn. Zijn mijn leggers en zitters met schuine lassen aan elkaar verbonden? Of ben ik gebouwd zoals de meeste houten platbodems, waarbij leggers en zitters om en om geplaatst zijn en elkaar flink overlappen op het vlak?

Nu ben ik als meer dan honderdjarig aakje in 2023 van binnen natuurlijk niet meer zoals ik vroeger was. Ik ben niet voor niets vijftig jaar geleden buitenom versterkt met glasvezelmatten en polyesterhars. Van mijn resterende inhouten is echter wel duidelijk te zien, dat deze niet aan elkaar gekoppeld zijn, maar om en om staan. Dat zou er op wijzen, dat ik niet in Workum gebouwd ben, als dat criterium van Durk Hak wordt toegepast. Als ik wel in Friesland gebouwd ben, maar niet in Workum, dan komt al heel snel de werf van Pier de Boer in De Lemmer in beeld.

Welke houten aakjes Pier de Boer in de 19^e eeuw heeft gebouwd, weten we niet precies, maar kan wel globaal gereconstrueerd worden uit de snijboeken van zeilmakerij De Vries in De Lemmer. Bij De Vries blijkt in 1897 een tuig te zijn geleverd voor een ‘grote boot of aakje’ van 28 voet lengte voor een zekere H. Visser die dat aakje heeft laten bouwen bij De Boer in De Lemmer. Dat is een indicatie, vooral vanwege die bijzondere lengte van 28 voet. Daar zijn er niet veel van. Als we die lijn volgen, dan zou ik in 1897 bij De Boer gebouwd zijn voor ene H. Visser. Interessant, maar het is nog wat speculatief.

Wie is dan wel die H. Visser, die waarschijnlijk woonachtig is in De Lemmer? Dat is uit te zoeken met het digitale archief ‘allefriezen.nl’ van Tresoar. Ook is het genealogisch overzicht dat opgenomen is op de website van Spanvis informatief.



Anna Maria in de buik bekeken anno 2023. Inhouten aan stuurboord voor de mast.



Leggers en zitters om en om bij de Staverse jol ST 16, gebouwd bij Roosjen in Stavoren. Op de foto ter restauratie bij Johan Prins in Workum in 2010. (Foto: Dirk Huijzinga)



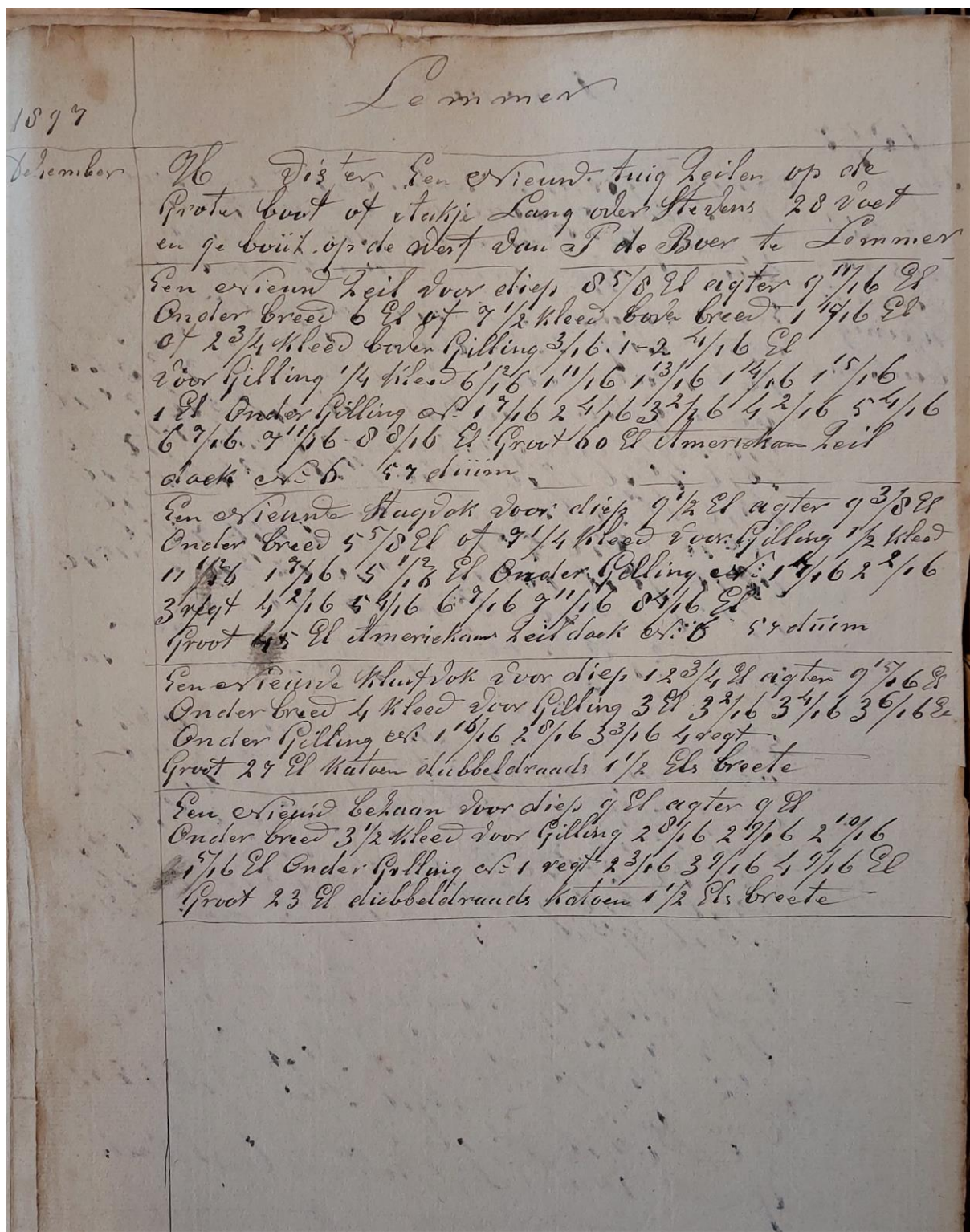
Doorlopende inbouten (met schuine lassen) bij de boeier Friso', in 1894 gebouwd in Joure.



Lemmer, aan de Lemsterrien, voor mastenmakerij De Vries en rechts zeilmaker M.F. de Vries.



Snijboeken van zeilmaker De Vries uit De Lemmer



Het snijboek van zeilmaker De Vries in De Lemmer over het tuig dat hij in december 1897 in opdracht van H. Visser zal maken voor 'de grote boot of aakje, lang over de stevens 28 voet'. Uit: archief Historisch Centrum Tresoar te Leeuwarden.

Nieuw aakje (of grote boot), een eelboot of een ielbûs?

In het overzicht dat Durk Hak (1981, p. 60) maakte van vissersschepen die Pier de Boer in De Lemmer bouwde, wordt ook de naam van de opdrachtgever genoemd. De zeilmaker vermeldt dat hij in december 1897 voor H. Visser een tuig maakt voor ‘de grote boot of aakje’ dat bij Pier de Boer was gebouwd. Wie deze H. Visser was, is mij nog niet duidelijk. Ik ken hem niet als mijn eigenaar en de naam komt ook niet voor op de lijsten van namen van vissers die hun schip moesten laten registreren bij de gemeente Lemsterland. Er is over al die jaren ook van mij helemaal geen visserijregistratie bekend, als dat visaakje van 28 voet. Dat kan, want voor de visserij op het binnenwater werden de aakjes en boten niet geregistreerd. Voor het vervoer van vis per schip was evenmin een registratie nodig. Vissers op de Zuiderzee waren vanaf 1882 verplicht hun schip bij de gemeente te laten registreren. In 1911 moesten deze vissers zich opnieuw laten registreren, nu niet als zeevisser, maar als kustvisser. Die registratie werd gecombineerd met een grote administratieve opschoningsactie. De zogeheten ‘omnummering’.

Ondertussen werd er door Simon en Dirk verder gezocht naar mijn verleden en wie met mij gevaren zou hebben. In De Lemmer hadden wel erg veel mensen ‘Visser’ als achternaam. Op de website van Spanvis is een uitgebreid genealogisch overzicht opgenomen van deze groep mensen. In het tijdsbestek van 1840 – 1890 komt slechts één maal een ‘H. Visser’ voor die bijvoorbeeld geen landbouwer, koopman of timmerman was, maar visser of schipper. Die H. Visser blijkt Hendrik Visser te zijn, geboren op 30 oktober 1888 te Lemmer. Ook op de site www.allefriezen.nl komt in de periode 1840 – 1890 slechts één Hendrik voor die van beroep ‘visser’ is, geboren op 30 oktober 1888. Dat is natuurlijk wel te jong om negen jaren later bij zeilmaker De Vries een tuig voor mij als nieuw gebouwd aakje te bestellen. Die aanduiding in de snijboeken hoeft echter geen reële betekenis te hebben. Het aakje hoeft niet werkelijk het eigendom van deze jonge Hendrik Visser te zijn, maar wel bijvoorbeeld van zijn vader Jan Visser. Wellicht gebruikte die de naam van zijn zoon om fiscale redenen?

Jan viste op zee, maar niet met een eigen schip. Pas vanaf 1899 viste hij met een eigen aak, ‘De Jonge Jan’, die bij Croles in IJlst was gebouwd. Dat werd mogelijk dankzij de financiering door Poppe de Rook, de grote vishandelaar in De Lemmer. Dat schip was geregistreerd als LE 171 en na de omnummering in 1911 als LE 17. Jan trouwde in 1877 met Jantje Poepjes uit De Lemmer en zij kregen niet minder dan 13 kinderen. Het vierde kind werd geboren in 1888 en hij kreeg de naam Hendrik Visser. Zou dat de H. Visser zijn die genoemd wordt in de snijboeken van zeilmaker De Vries? Het zou heel goed kunnen, maar helaas, er is geen bewijs.

Deze benadering over mijn afkomst blijft, hoe aantrekkelijk ook, daarom hoogst speculatief. Wat ontbreekt is een overtuigend bewijs, zoals een officieel document dat aantoont dat de jonge H. Visser uit De Lemmer inderdaad de man was die mij bijvoorbeeld gebruikte als ‘ielbûs’ om paling op te halen bij binnenvissers.

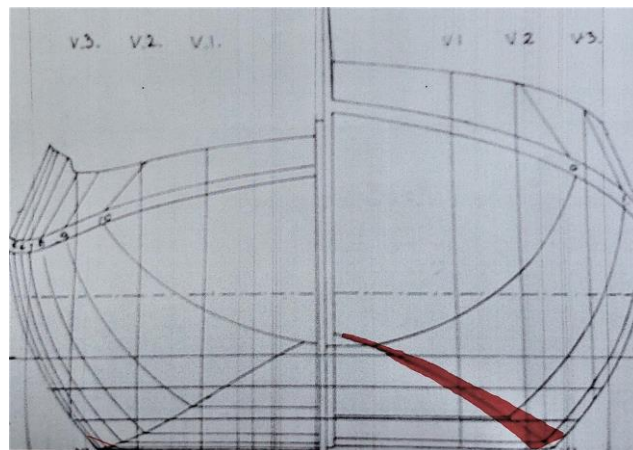
Eindelijk overtuigend bewijs: ik werd in 1914 gebouwd in Workum

Bij het verzamelen van informatie over mijn verleden zochten Simon en Dirk ook contact met nazaten en familieleden van schippers die ooit met mij hebben gevaren. Simon was op verrassende wijze achter het adres gekomen van een dochter van Gabriel Bolier uit Den Helder, de man die mij op Koninginnedag 1955 kocht van de Lemmerse visser Bootsma om mij te verbouwen voor de pleziervaart. De heren gingen op bezoek bij de (nu gepensioneerde) kinderen van Bolier in de woning van Anna Bolier te Huisduinen, tegen Den Helder aan. Daar hoorden ze verhalen en bekeken ze foto's van meer dan vijftig jaar geleden hoe er met mij gevaren werd. Op de terugweg naar Friesland bedacht Simon om ook maar eens te kijken bij De Haukes, de haven bij het dorp Westerland en het Amstelmeer. Eigenlijk hoopte Simon daar ene Kees Hos te ontmoeten, die naam had gemaakt met de restauratie van Wieringeraken. De mannen hadden geluk. Op de kade aan de haven was een wat oudere man bezig een zware mast van een Wieringeraak te repareren. Zijn auto met gereedschap stond ernaast. Blijkbaar bestaat er geen toeval. Die dag, 17 maart 2023, maakten Simon en Dirk contact met Kees Hos en probeerde Simon hem te interesseren voor de restauratie van mij, dat oude visaakje dat ooit door Johannes Schenk als 'eelbootje' was gebruikt.

Kees Hos is een bijzondere man. Hij werd in 1939 in Assendelft geboren en is al zijn hele leven in de weer met voormalige vissersschepen van de Zuiderzee. Hij kocht als jonge vent een Volendammer kwak, de VD 40, voor vijfhonderd gulden en zeilde daar veel mee, totdat het schip op het Noordzeekanaal zonk en bij het lichten onherstelbaar werd beschadigd. Kees ging met zijn vrouw in Westerland, op Wieringen, wonen. Hij bouwde er een eikenhouten schokker van meer dan 11 meter, zodat hij weer kon varen. In 1976 kwamen de mensen van de WR173 langs of hij wilde helpen bij de restauratie. Kees heeft daar 20 jaar enthousiast aan meegedaan. Die Wieringeraak is nu weer in prima staat. Hos zat voor de Vereniging Botterbehoud in de restauratiecommissie van de FONV. En natuurlijk bleef hij praktisch actief met het opknappen van oude Wieringer schepen. Voor de restauratie van de 'Vriendschap' die in de zomer van 2000 te water werd gelaten, kende het bestuur van de SSRP hem de W.H. de Vos-prijs toe. In 2022 ontving de Stichting Onderdak Nautisch Erfgoed Wieringen waar Kees Hos voor werkte bovendien de Van Waningprijs vanwege hun bijzondere verdiensten voor het behoud van de traditionele vissersschepen van Wieringen. Die vissersschepen van Wieringen werden niet alleen in Friesland gebouwd, maar ook bij Van Ewijcksluis, vlakbij Westerland. Het model dat Nijdam uit Van Ewijcksluis bouwde, wijkt duidelijk af van de Wieringeraken die op Friese werven zijn gebouwd. Ook de scheepsbouwer Nijdam had echter Friese wortels. De eerste werfbaas in Van Ewijcksluis was Tjalke Wijbrands uit Hindeloopen die zich daar in 1889 vestigde. Twee jaren later overleed hij. Zijn weduwe verkocht de werf aan Kees Nijdam, de zoon van Wytze Nijdam die hellingbaas was in Bolsward. Kees Nijdam bouwde tussen 1892 en 1912 zo'n zeven Wieringeraken. Na zijn overlijden in 1912 werd de werf opgeheven.

Kees Hos was de man die in staat was Wieringer aken en ook een Wieringer Skuut te restaureren. Zo leerde hij deze schepen door en door kennen. Het contact van Dirk Huizinga en Simon van der Meulen met de restaurateur Kees Hos was belangrijk, want het was een contact met een autoriteit en kenner op het gebied van Wieringeraken en -bollen, zoals die honderd jaar geleden gebouwd werden.

Kees vond het de moeite waard om mij in het voorjaar van 2023 eens van binnen en buiten te bekijken en op te meten. Hij trok daarom naar het Friese Tersoal om mij te zien. Zijn eerste conclusies waren meteen de moeite waard. Over mijn precieze maten deed Kees niet moeilijk. Het ligt er immers aan welke lengte precies gemeten wordt. Over de stevens? Met of zonder de botteloef? Of over het dek? Zonder meetfouten? In de praktijk blijken bij verschillende metingen van hetzelfde schip regelmatig verschillende uitkomsten mogelijk te zijn. Die 28 voet is pas gemeten nadat ik nogal wat te verduren heb gehad toen ik zwak en verrot uit het water werd getrokken en in het polyester werd gezet. Ik ben tijdens dat proces in elkaar gezakt en daarmee ook vlakker en langer geworden. **De grote verrassing** was echter dat Kees Hos in Enkhuizen bij het Zuiderzeemuseum een betalingsbewijs had gevonden van een aakje dat schipper Johannes Schenk bij scheepsbouwer Ulbe Zwolsman in Workum heeft laten bouwen en dat op 18 maart 1914 werd afgeleverd. De betaling in termijnen, opgeschreven en ondertekend door Zwolsman, is nu juist dat soort van document dat Simon en Dirk niet hadden gevonden, maar Kees dus wel. Mijn bouwer en mijn eerste eigenaar zijn nu bekend. Ik blijk daarmee weliswaar veel jonger te zijn dan altijd beweerd werd, maar kom wel uit Workum zoals altijd gezegd is en niet uit De Lemmer!



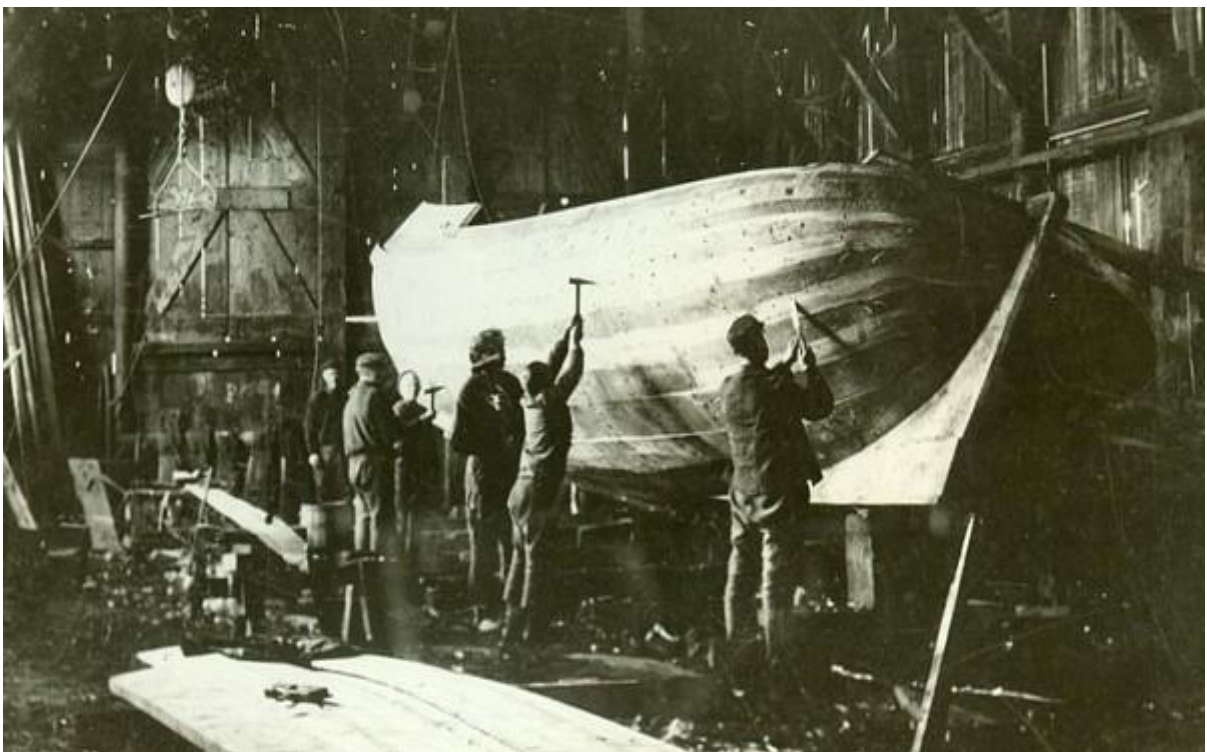
*Kees Hos beoordeelde de constructie van de Anna Maria in het voorjaar 2023 en noteerde onder meer: "Dit is geen Lemsteraakje. Een houten lemsteraak heeft onder de mast een ongeveer 10 – 15 cm. Diepe V-bodem en een hoekige kim. Dit schip is helemaal plat, als een Wieringeraak, maar heeft wel een smalle **kingang**, even dik als het vlak, om de hoek tussen vlak en huid te breken. Dit werd gedaan om de slijtage van de kim te beperken, speciaal voor visserij op heel ondiep water. **Kortom, een heel interessant scheepje, de moeite van het behouden waard.**" Aldus Kees Hos.*



Ulbe Zwolsman (1865 – 1942), scheepsbouwer te Workum vanaf 1892. Ulbe was de zoon van Willem Zwolsman (1838 - 1911, scheepsbouwer te Makkum. Een zoon van Ulbe, Evert Zwolsman (1895 – 1973), werkte mee en zette de werf na 1942 alleen voort. Hij was echter vooral geïnteresseerd in klassieke muziek. De werf verkeerde in 1973 in zeer slechte staat.



Workum, 1912. Scheepswerf De Hoop van Zwolsman met het aakjacht Marieke.



Het breeuwen van een Workumer bol in de timmerschuur van de Zwolsmanwerf.

Toen Evert Zwolsman in 1974 overleed, verkeerde de werf in een zeer slechte toestand. Zijn vader Ulbe had in Workum, niet alleen scheepswerf De Hoop, maar uiteindelijk drie werven. Behalve de houtwerf bij de sluis ook vanaf 1914 een ijzerwerf aan de overkant van het vaarwater, waar hij coasters ging bouwen. Bovendien kocht hij nog de oude werf van Schotsman bij de Bagijnebrug. Vooral de ijzerwerf was zeer profijtelijk voor Zwolsman. Hij bouwde er de eerste drie coasters van Friesland en had in de goede jaren wel 60 man in dienst. Tijdens de economische crisis vanaf 1921 kwamen de werven van Zwolsman in de problemen. Ulbe's zoon Willem trok weg. Ulbe overleed in 1942. Evert bleef, maar hij was niet de ondernemer die in staat of bereid was de werven er bovenop te helpen. Na Everts overlijden in 1974 zijn de waardevolle zaken uit de in verval geraakte werf in beheer genomen door Reid de Jong. De werfboeken voor zover die er nog waren zijn over gedragen aan het Fries Scheepvaart Museum te Sneek. Ook zonder alle bedrijfsgegevens van de werf is er wel enige informatie te vinden over gebouwde schepen en wel bij de klanten. Het gaat dan bijvoorbeeld om correspondentie met de werfbaas, om gegevens van zeilmakers, door de werfbaas verstuurde rekeningen en door Zwolsman aan klanten verstrekte betalingsbewijzen. En natuurlijk is van een aantal aken en bollen bekend dat ze in Workum bij Zwolsman gebouwd zijn. Vaak ook in welk jaar door het werfplaatje op het achterhuisje. Via die weg is er ondanks het ontbreken van een systematische bedrijfsadministratie toch nog e.e.a. te achterhalen.



Workum, binnen de sluis. Omstreeks 1916. Foto vanaf de belling van de houtwerf De Hoop van de ijzerwerf van Zwolsman met een coaster in aanbouw. (Foto: FSM, Sneek)

1913
 1914
 Schipper Joh. Schenk

1914
 Maart 18 Opelera een nieuw aakje
 Lang 2 6/8 tip 10 1/2
 met fun 3 1/4 lang met
 windhout blokken & smick
 Lamen

1914
 Maart 18 inmindering ontvangen

1914
 Mei 16 Ontrangen per post 60.00
 Juni 30 Ontrangen per post 40.00
 hiervan de restte waerkent tot 18 Oct 1915 100.00

1915
 Mei 22 ontrangen per post 75.00
 Oct 19 ontrangen per post 50.00

Dit bedrag is 50.00
 het te betalen contract is 14 Apr 1916
 geheel vereisd door Ulbe Zwolsman Wvz

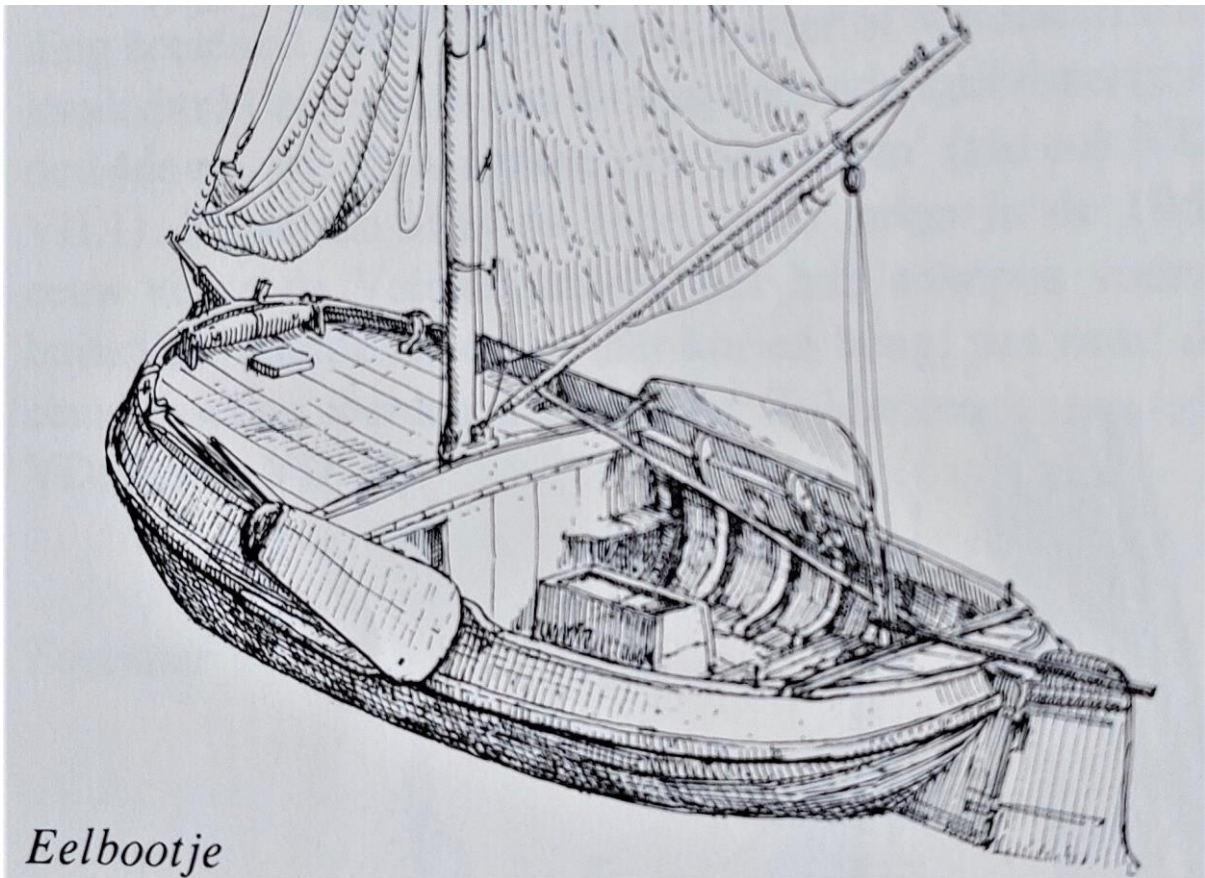
Maat Lang 3 3/4 tip 4 1/2
 duun in de koker giet hommer 5 duun
 kan beide iets Pictoten
 giek Lang met dwaanbaes 4.90 stob
 gupfel om org tot org 1.4h. stob
 dwaanden Lang 3 1/2 tip 1 1/2 duun (1.45 stob)

Procht Enkhuizen
 Schikhaast

425 00
 200
 525 00

Het **betalingbewijs** dat Ulbe Zwolsman, scheepsbouwer te Workum, opstelde en tekende m.b.t. de aflevering in 1914 van een nieuw aakje aan Job. Schenk in Enkhuizen met de betaling in termijnen door Job. Schenk. Een kopie van het document is ons aangeleverd door Kees Hos. (Bron: ZZM, Enkhuizen) De zeilmaker en de nettenleverancier moesten nog betaald worden.

Ik ben een eelboot uit Workum, gebouwd in 1914 voor visser Joh. Schenk



Een Workumerbol of Wieringerbol of Enkhuijzerbol, daar meestal 'eelboot' genoemd. (Tekening Peter Dorleijn, Van Gaand en staand want Deel I, p. 42). Het zetboord loopt vanaf de voorsteven naar achteren tot ongeveer waar het zwaard eindigt. Lemsteraken hadden een smal boeisel met soms een houten zetboord langs de boorden, maar nooit tot aan de voorsteven.



Workum, de scheepswerf van Ulbe Zwolsman, net binnen de zeesluis (links).

Ook in Enkhuizen werden deze aakjes gebouwd, bij de werf Lastdrager



Enkhuizen: De werf Lastdrager aan de Paktuinen, ca. 1890. Twee aalbootjes op de helling. Na 1901 zijn hier geen houten bollen meer gebouwd. De werf werd dat jaar overgenomen door de scheepswerf Stapel & Schild. (Scheepswerf Vooruit), die op de plaats van de oude werf vanaf 1903 binnenschepen ging bouwen. In 1913 werd hier één ijzeren aalbootje gebouwd, de EH 9.





Enkhuizen. Het ijzeren aalbootje EH 9 dat de visser Van Weelde in 1913 liet bouwen bij Scheepswerf Vooruit aan de Paktuinen in Enkhuizen. De laatst bekende eigenaar van dit aakje van 7.30 m. lang was de scheepsbouwer A.T. van der Werff uit Stavoren van Scheepswerf Volharding. In het midden van de negentiger jaren droeg hij de leiding van zijn bedrijf over aan zijn oudste zoon Auke en schafte zich dit aakje aan dat in de stadsgracht voor zijn nieuwe woning kwam te liggen aan de Ringweg. Hij voer er echter bijna nooit mee en deed het aakje weer van de hand aangezien het volgens hem in slechte staat verkeerde.

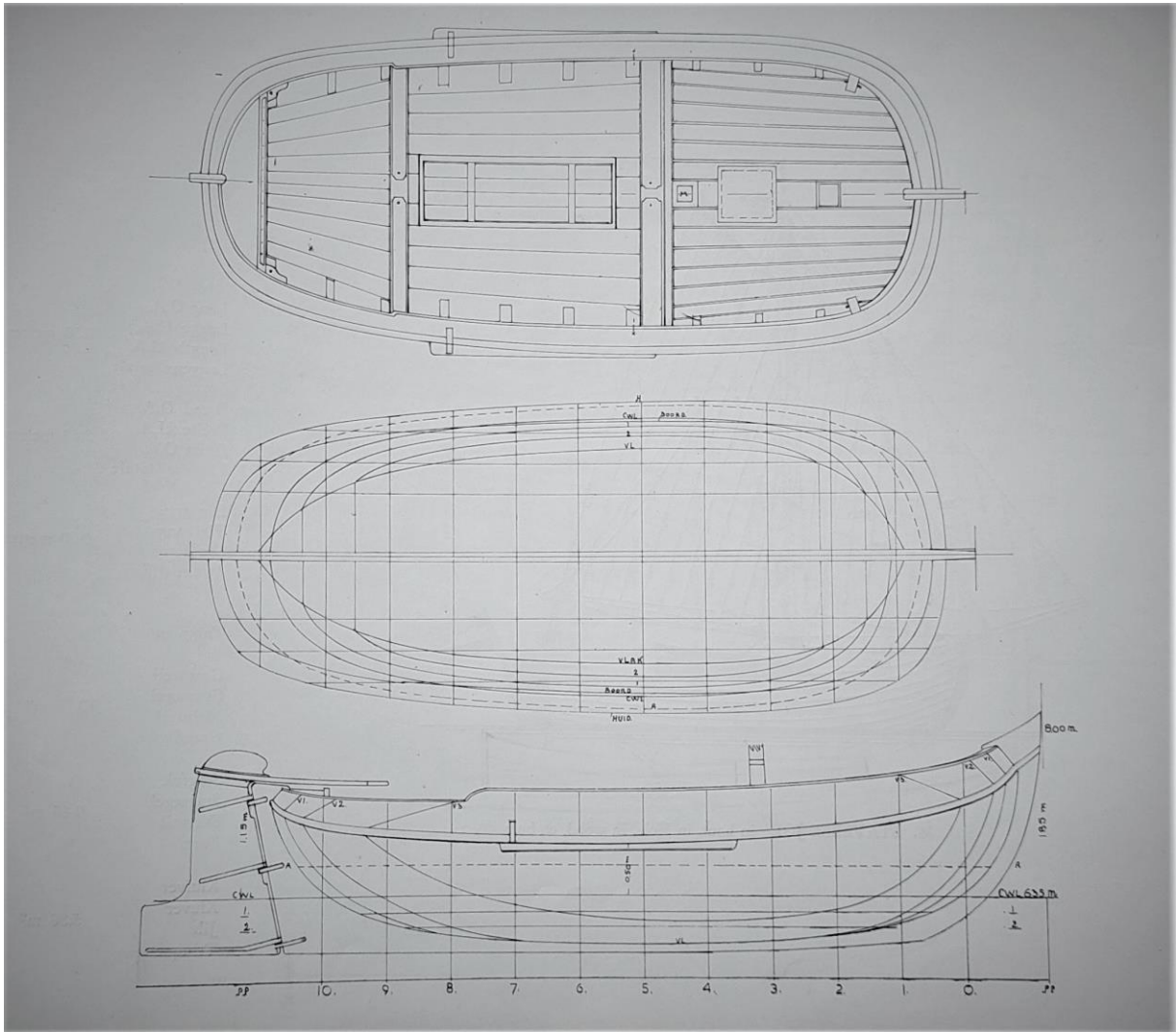
De Enkhuizer bollen (‘eelboten’) waren qua vormgeving vergelijkbaar met de visaakjes die bij Zwolsman in Workum werden gebouwd (Workumer bollen). Waarschijnlijk zijn ook in Hindeloopen dergelijke scheepjes gebouwd bij de werf van Wijbrands, waar ook de Hindelooper sloepen werden gebouwd en waarschijnlijk vissersjollen (die later ‘Staverse jollen zijn gaan heten, waar de eerste van dat type zijn gebouwd).

Wat is kenmerkend voor de Enkhuizer bol?

Deze vissersscheepjes kwamen vooral van de werf De Hoop van Zwolsman in Workum en daarnaast zijn ze ook gebouwd in Enkhuizen bij Lastdrager en wellicht bij Wijbrands in Hindeloopen. De bolletjes zijn kleine uitvoeringen van de grote Wieringer aken. Vissersschepen die in Makkum, Workum en Van Ewijksluis gebouwd werden voor de visserij rond het eiland Wieringen in de Zuiderzee. Ook de bolletjes hadden een platte bodem, een geheel plat vlak in de dwarsdoorsnede, met echter heel opvallend een doorlopende kielbalk die ca. zeven centimeter onder het vlak uitstak. Kees Hos wees ons er op, dat dit platte vlak afwijkt van wat gebruikelijk was bij de visaken die in De Lemmer (en in Joure, D.H.) gebouwd werden. Die hadden niet zo'n diepe kielbalk en een vlak met enige tilling, zodat het licht V-vormig was in dwarsdoorsnede, waarbij het diepste punt volgens Hos tien tot vijftien centimeter lager is dan de kim. Interessant is ook de opmerking van Hos na het opmeten en onderzoeken van de Anna Maria in Tersoal, dat hij niets begrijpt van de mening van Durk Hak dat inhouten op elkaar gepend zouden zijn. "Ik heb dat nog nooit gezien bij welke werf dan ook, en zie dat hier ook absoluut niet." Interessant, gezien de op elkaar gepinde inhouten van de boeier Friso uit Joure en een aantal inhouten van de Tjet Rixt van Eeltje Holtrop uit IJlst (zoals bleek tijdens de restauratie ervan door Erik Slagmoolen bij het Zuiderzeemuseum.

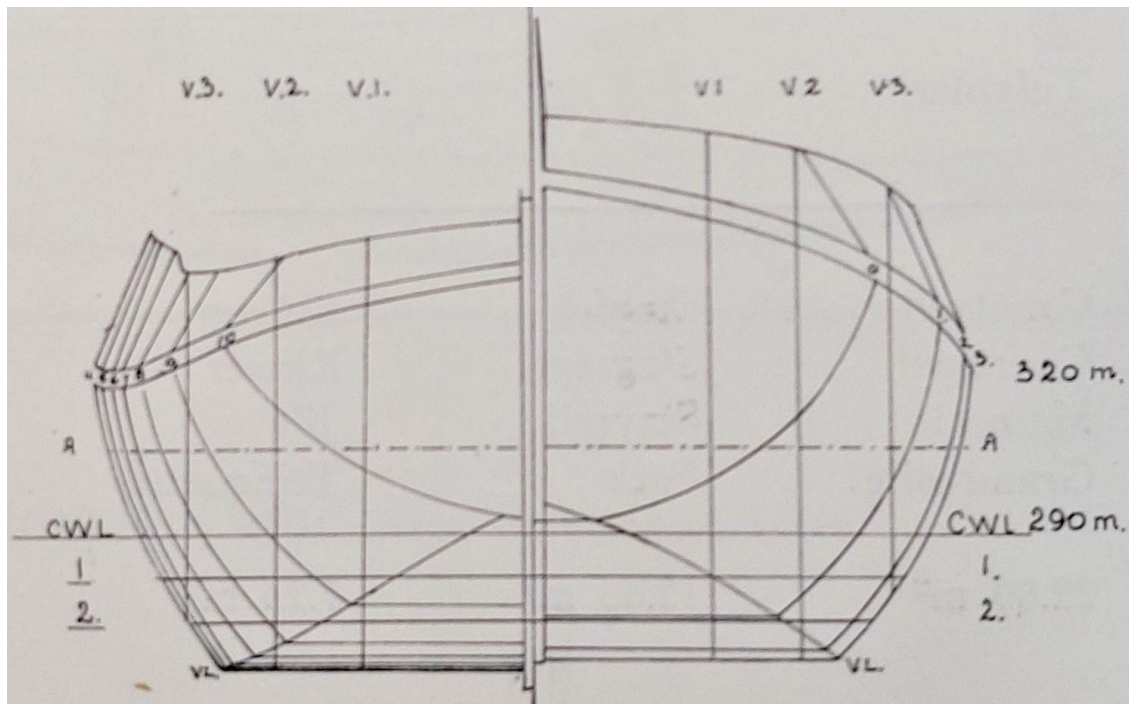


Zeilplan van een Wieringerbol, getekend door H. Kersken Sr. (Uit: Hollandse jachten van de toekomst). Anders dan bij de Lemsteraken heeft de Wieringer bol geen overlappende 'botterfok'. Het grootzeil is relatief groot en de fok klein, wat de hanteerbaarheid ten goede komt.



Lijnenplan van een Workumerbol, getekend door H. Kersken Sr. (Uit: Hollandse jachten van de toekomst) Opvallend is het platte, brede vlak met boven het berghout een breed boeisel tot achter bij de knip en een kielbalk die ca. 7 cm. onder het vlak uitsteekt. De getekende bol heeft een lengte van 8.00 meter. Over de waterlijn 6.36 meter. De breedte bedraagt 3.20 meter en op de waterlijn 2.90 meter. De diepgang is 50 – 60 cm. Veel aalboten waren iets kleiner en ruim 7 meter lang. Ook de bun was bij veel aalboten korter dan hier getekend.

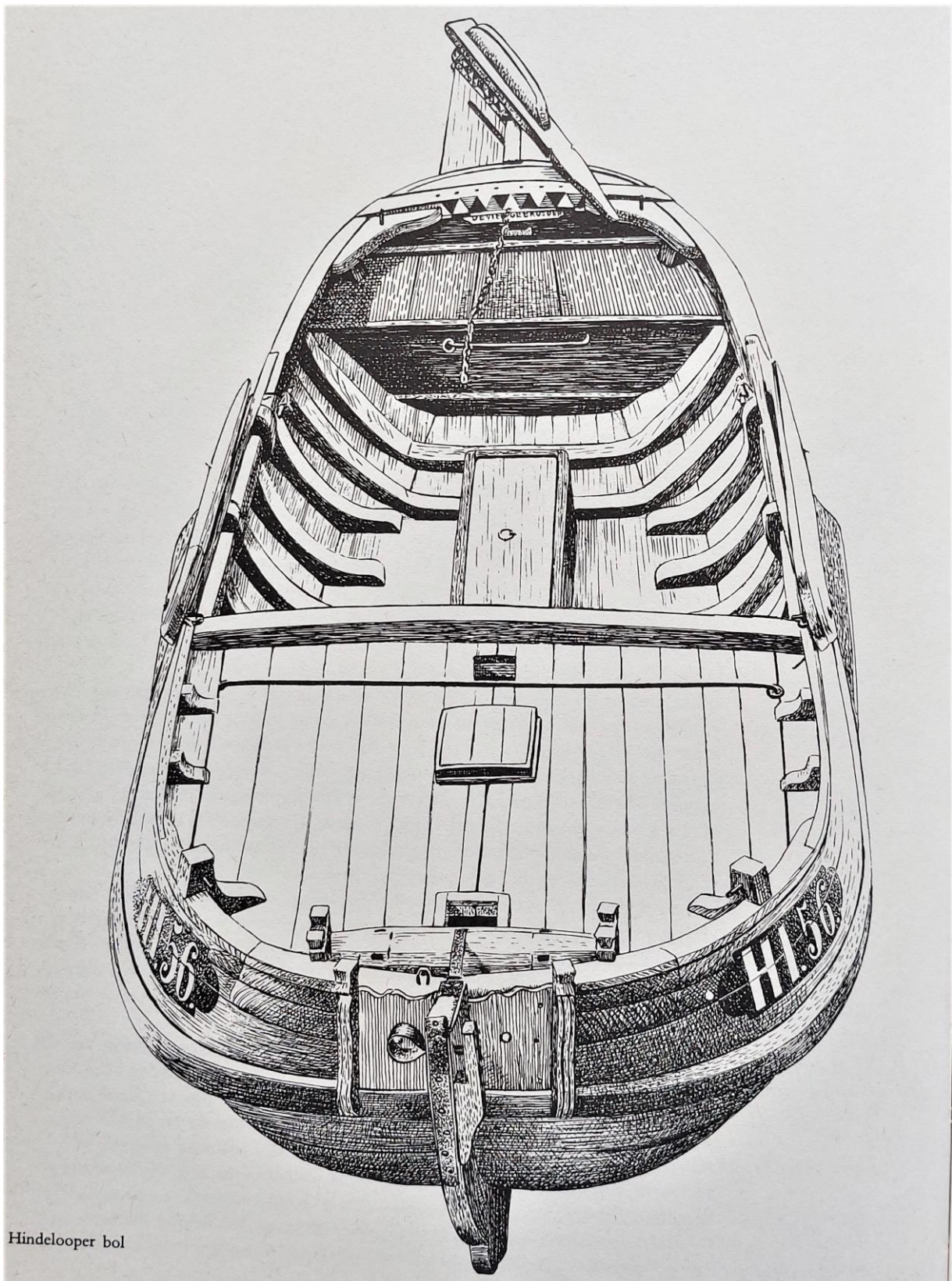
Deze vissersscheepjes zijn weliswaar ronde schepen, maar door het brede platte vlak en de weinig verfijnde opzet komen ze vooral stoer over en niet direct als een potentieel 'jacht' voor recreatieve doeleinden. Bij Lastdrager is in 1901 een houten Enkhuizer bol als jacht gebouwd, de 'Eudia', die geen plat vlak heeft, maar gebouwd is als rondspant jacht. Dat was voor vissers te duur en was ook nadelig voor de werking van de visbun. De platbodembouwer Jan Kooijman was erg gecharmeerd van dit kleine, maar stoere visaakje en vroeg in de zestiger jaren J.K. Gipon twee stalen Enkhuizer bollen ontwerpen voor recreatief gebruik. Het zijn handzame scheepjes die veel ruimte geven voor hun lengte, maar door hun brede kop minder geschikt zijn voor hoge golven op het IJsselmeer. De aalboten van de vissers werden dan ook vooral langs de meestal beschutte westwal gebruikt.



Belijning bij dwarsdoorsnede van een Wieringer bol volgens H. Kersken Sr. (Uit: Hollandse jachten van de toekomst). Opvallend is het brede vlak zonder tilling, maar met een kielbalk.



Het kleine 'eelbootje' RD 2 (gemeente Ransdorp) in Durgerdam. Opvallend is de aanwezigheid van smalle slemphouten tussen het boeisel en de voorsteven, wat bij deze boten zelden voorkomt.



Hindelooper bol

De 'Hindelooper bol' volgens Petrejus (1978, p. 238), getekend door Pieter Pouwels naar een model uit het Scheepvaartmuseum. Deze bollen werden genoemd naar de plaats waar ze in gebruik waren. Hindelooper bollen, Workumer bollen, Wieringer bollen en Enkhuijzer bollen zijn qua vormgeving hetzelfde type vissersschip.

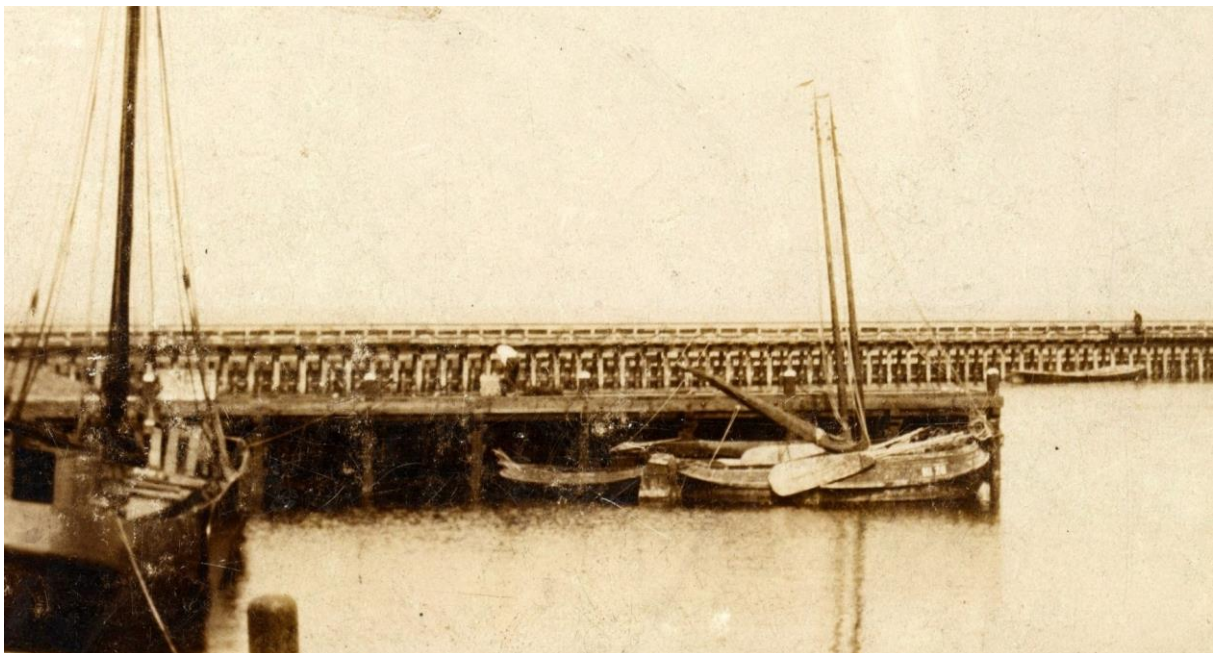
Drie voorbeelden van aalboten en bollen in gebruik op de Zuiderzee.



De grote Enkhuizer aalboot 'Lydia' als jacht (met vlag). Oorspronkelijk de BIW 18 (Broek in Waterland). Een flink en slank schip voor een aalbootje! Opvallend zijn ook het ontbreken van een korte botteloef en de smalle zwaarden. De foto is gemaakt nadat deze bol over is gegaan naar de recreatie. (Foto uit: Martens/Westra, 1988. p. 68)



Visser Gerrit Blom had in Enkhuizen het bolletje 'de Fuut' voordat hij de grotere aak EH 116 liet bouwen bij Zwolsman. Hij had in Enkhuizen een vaste ligplaats binnen de sluis bij de Bocht, voor de Blauwpoortsbrug. Niet ver van de woning van Job. Schenk.



Hindeloopen, ca. 1915, met rechts een Workumerbol. Het is de 'platboomde boot' HI 20 van Bartele Meines die ermee viste van 1911 - 1932. Het brede boeisel in de kop en de forse, wat lompe vorm zijn kenmerkend voor deze scheepjes. Bij de zwaarden noemt Dorleijn als kenmerk de iets bredere zwaarden van de aalboten. Naar verhouding breder dan die van de grotere visaken voor de Zuiderzee.



Enkhuizen, de Wieringer bol WR 78 onder zeil in de Oosterhaven achter het Zuiderzeemuseum. Het bleek voor het ZZM heel arbeidsintensief om deze halfgedekte, houten schepen drijvende te houden. De WR 78 is na gezonken te zijn in 1967 voor goed opgeslagen in depot. (ZZM)



2. Als 'Johanna' vissen met Johan Schenk op de Zuiderzee

Op 6 juni 1914 kreeg ik bij visser Johannes Schenk (1865-1934), woonachtig aan de Dijkstraat in Enkhuizen, een visserijregistratie: EH 112 van de gemeente Enkhuizen. Het nummer kwam vrij doordat de visboot van Johannes zijn in 1884 overleden vader Jacob met dat nummer had verkocht aan een visser in Kuinre die dat bootje ging gebruiken bij een al geregistreerde botter. Ik kreeg bovendien een mooie naam. Schenk noemde mij 'Johanna', wellicht naar zijn echtgenote Johanna Theunisz uit Enkhuizen, met wie hij in 1888 was getrouwd. Zij kregen 12 kinderen, waaronder in 1899 ene Johanna die slechts 248 dagen bleef leven en in 1908 nog eens ene Johanna die slechts 14 dagen oud werd. En toen kwam ik, in 1914. Die naam kreeg ik dus niet voor niets en ik zou iedereen uiteindelijk royaal overleven. Volgens het consent dat Schenk kreeg mocht hij met mij vissen op haring, ansjovis en bot. De Zuiderzeeharing kwam al vroeg in het voorjaar en als het warmer werd, kwam de ansjovis. Dat was een grillig visje, iets kleiner dan een haring, dat het ene jaar in grote getale kwam en het andere jaar bijna niet. Van 1903 tot 1913 ging het slecht met de Zuiderzeevervisserij vanwege te geringe vangsten. In 1914 trok het weer aan, maar brak ook de Eerste Wereldoorlog uit. Nederland bleef weliswaar neutraal, maar de internationale handel viel voor een deel weg. De binnenlandse vraag naar vis nam echter om dezelfde reden toe.



Enkhuizen, bij de (gesloten) sluis en de Drommedaris. Rechts in de Buitenhaven ligt het ijzeren aalbootje EH 9, de Breebanck, die in 1913 bij Scheepswerf 'Vooruit' van C. Stapel is gebouwd.

De bot werd vooral in de zomer gevangen tot in september. Door de onvoorspelbaarheid van de komst van de ansjovis, zorgden de haring en de bot voor de zekere inkomsten van de Zuiderzeever vissers.



Enkhuizen, in de twintiger jaren. Direct links van de ingang van de sluis liggen enige aalboten, een paar vissersjollen en enige vletten. Het witte aalbootje is de EH 112 van Job. Schenk. Langs de westwal schilderden sommige vissers de romp van hun schip wit. Zo zijn er witte jollen bekend bij Broekerhaven en een witte botter in Enkhuizen. Je bent daarmee van afstand herkenbaar.

(Consent 19071, dd. 8 Juli 1914)

LETTERTEEKEN EN NUMMER VAN INSCHRIJVING **E H 112.** GEMEENTE *Enkhuizen*

UITGEOEFEND WORDENDE VISSCHERIJ *Kustvisscherij*

BIJZONDERHEDEN VAN HET VAARTUIG

Soort *half ged. eelb.* Naam *Johanna*

Bruto inhoud *10.* M³. Aantal der bemanning *3*

Netto inhoud

Naam en voornamen van den eigenaar *Schenk, Joh. J. 1864* Woonplaats *Enkhuizen, Bocht 4-523.*

Vermeldenswaardige bijzonderheden betreffende de soort en de plaats der uitgeoefende visserijen: *Haring, ansjovis en bot visscherij in de Zuiderzee. C-4-22*

DAGTEKENING VAN DE INSCHRIJVING *Enkhuizen* den *6 Juni* 1914

Johannes Schenk liet in 1914 in Workum bij Zwolsman een eelboot bouwen. Het werd ingeschreven op 6 juni (consent: 8 juli) 1914 als EH 112 voor visserij op haring, ansjovis en bot op de Zuiderzee. (ZZM)



Enkhuizen, de Jobanna EH 112 achter een visvlet met stokken (jonen) en netten. Op de kant plukken de vissers van de EH 112 de ansjovis uit het want. (Foto: collectie De Staverse Vissersvloot) Foto onder: Johannes Schenk met zijn vrouw Johanna Theunis (Foto: ZZM)



X (Con 17011, dd: 8 Juli 1914) verkocht naar *Jacobs F*

LETTERTEEKEN EN NUMMER *EH. 112* GEMEENTE *Enkhuizen*

VAN INSCHRIJVING *EH. 112*

F (Con: 17873, dd: 21/8. 1914) wordt gebruikt bij een reeds genummerde botter, zodat het het Ruimtelijk niet is genummerd -

UITGEOEFEND WORDENDE VISSCHERIJ *Kustvisscherij*

BIJZONDERHEDEN VAN HET VAARTUIG

Soort *Open zeilboot* Naam *de Vier gebroeders*

Bruto inhoud *10* M³ Aantal der bemanning *Twee*

Netto inhoud *8*

Naam en voornamen van den eigenaar *Schenk, Jac^z Johannes* Woonplaats *Enkhuizen Bocht 4 - N^o 523.*

Vermeldenswaardige bijzonderheden betreffende de soort en de plaats der uitgeoefende visserij:
Haring en ansjovisvisscherij op de Zuiderzee
Cons. n^o 4123 Mei 1912

DAGTEEKING VAN DE INSCHRIJVING *Enkhuizen* den *1 December 1911*

Op 8 juli 1914 verkocht Jacob Johannes Schenk zijn open zeilbootje 'De Vier Gebroeders' aan een visser in Kuinre, die het scheepje ging gebruiken bij een reeds geregistreerde botter. Het had om die reden geen eigen registratie in Kuinre nodig.

Jacob Johannes Schenk, die woonde in Enkhuizen, Bocht 4- 523, was de vader van Johannes Jacobs Schenk. Hij werd op 28 december 1825 in Enkhuizen geboren en overleed op 21 maart 1884 te Enkhuizen op 58 jarige leeftijd. Jacob was gehuwd met Meina Peereboom uit Enkhuizen (1829-1905). Hun zoon Johannes Schenk werd op 17 maart 1865 geboren.

Waarschijnlijk visten vader en zoon Schenk samen met het zeilbootje 'De Vier Gebroeders'. Jacob overleed in 1884. Zijn zoon Johannes was op dat moment 19 jaren oud. De gemeentelijke registratie van vissersvaartuigen op de Zuiderzee werd landelijk twee jaren eerder ingevoerd, in 1882. Jacob liet zijn boot toen registreren en kreeg van de gemeente registratienummer EH 112. Twee jaren later overleed hij.

Zijn zoon Johannes bleef met dezelfde registratie vissen en pas in 1914, drie jaren na de omnummering van 1911 die voor Schenk geen verschil bracht, werd zijn nieuwe in Workum gebouwde eelboot geregistreerd als EH 112 onder zijn eigen naam: Johannes Jacob Schenk. Pas vanaf dat moment stond hij geregistreerd met een eigen boot en een eigen visserijconsent, omdat hij de oude zeilboot EH 112 van zijn vader verkocht had aan een visser in Kuinre.

De Zuiderzeeramp van 1916

Ik was nog maar nauwelijks wat ingeburgerd in Enkhuizen, met al die grote botters en de vele vletten vol met netten en jonen, toen de Eerste Wereldoorlog uitbrak. Nederland bleef in die oorlog echter neutraal. Wat daarbij ongetwijfeld hielp, was dat koningin Wilhelmina familie was van de Duitse keizer Wilhelm II. Het Nederlandse leger werd wel gemobiliseerd. Het ging tijdens de oorlog ook bergafwaarts met onze economie. Dat merkte ik zelfs in Enkhuizen bij de vissers. De lucratieve handel van ansjovis naar Zuid-Duitsland viel weg. Daar stond tegenover, dat de voedselvoorziening in Nederland wat in gevaar kwam. De zwarthandel waar sommige handelaren goed mee verdienden, kon de vermindering van de gebruikelijke import van voedsel niet compenseren.

De Zuiderzeevissers hadden een periode van tien jaar achter de rug van slechte vangsten, maar juist bij het uitbreken van de oorlog trokken de vangsten weer aan. De vis kon nu tegen goede prijzen verkocht worden, juist doordat de algemene voedselvoorziening gebrekkig verliep. In 1916 echter overkwam ons een echte ramp. Een ouderwetse Zuiderzeestorm, die deze keer voor overstromingen zorgde bij Marken, Volendam, het Waterland, Amsterdam-Noord en Amersfoort. Natuurlijk ook bij Elburg en bij Kampen, maar die gebieden deden er in Den Haag minder toe. Nu was de landspolitiek echter wakker geschud. Al meer dan een halve eeuw werd er om de zoveel tijd gediscussieerd over het afsluiten van de gevaarlijke Zuiderzee, maar die discussie leidde nooit tot enig besluit. Dat was plotseling anders. De oorlog was in 1918 nog maar net voorbij, toen onze regering besloot om niet alleen de Zuiderzee af te sluiten, maar ook een deel ervan droog te leggen, in te polderen. De vissers konden het niet geloven. Hun zee inpolderen? Dat ging hun voorstellingsvermogen te boven. De eerste aanleiding voor het besluit was de Zuiderzeeramp van 1916 met de overstromingen rond Amsterdam. De andere overweging was de hongersnood die dreigde te ontstaan in de laatste jaren van de oorlog. Nederland was neutraal en hoefde niet te vechten. Wel was de mobilisatie van het leger belangrijk om voorbereid te zijn. Nederland was voor zijn voedselvoorziening echter te afhankelijk geworden van het buitenland. Door een deel van de Zuiderzee in te polderen, zou er nieuwe landbouwgrond ontstaan, zodat Nederland bijvoorbeeld genoeg graan kon verbouwen voor de eigen inwoners. Weliswaar zou de Zuiderzeeverij verloren gaan, maar dat economisch verlies zou in het niet vallen bij de akkerbouwopbrengsten van de nieuwe landbouwgebieden. In de nieuwe IJsselmeerpolders kon tarwe verbouwd worden, zodat de bevolking tenminste voldoende brood had. In 1927 werd na een lange voorbereiding daarom begonnen met de afsluiting van de zee en in 1932 werd die afgerond.

Overigens hadden we in Enkhuizen wel last van de storm, maar meer ook niet. Bij ons waren geen overstromingen. De wind joeg het water op naar het zuiden, diep De Kom in, terwijl bij ons het water eerst steeg en daarna, toen de vloedgolf

voorbij was, weer daalde. Dat was in het zuiden dus anders. Daar kon het water niet verder en zorgde de storm door opstuwing voor overstromingen.



Zuiderzee, 1916. De overstroomde gebieden na de storm.

Niet onvermeld mag blijven, dat de wateroverlast door stormen op de Zuiderzee mede zo groot was door de gebrekkige waterbeheersing. De dijk bij Waterland kon breken, doordat die laag en relatief zwak was. De overstroming van het Kampereiland was in die jaren niet ongebruikelijk. Dat gebied werd tegen hoog water beschermd met lage dijkjes, terwijl de boerderijen er op terpen zijn gebouwd om bij tijdelijk zeer hoog water een veilige plek te blijven.

In Enkhuizen lag ik meestal gemeerd langs een kade met hoge vloedpalen. Ruim drie meter hoog. Na de storm van 1916 begreep ik waarom die er waren. Zonder vloedpalen zou ik bij zeer hoog water gewoon de kade op drijven en zou ik net als de botters in Spakenburg een probleem hebben als het water weer zakte. Dan zou ik droog liggen. Door de hoge vloedpalen werd dat voorkomen.



Op Marken en in Volendam was de schade aanzienlijk, ook voor de vissers ter plaatse.



De dijk bij Waterland brak, waardoor de zee vrij kon doorstromen door de polders tot aan Zaandam (op de foto) en Amsterdam-Noord.



Spakenburg na de storm, januari 1916.



*Watersnood 1916.
Overstromingen te Zaandam.*

Zaandam, 1916. De fotograaf heeft de golven maar wat bijgewerkt om ze groter te laten lijken.

Toenemende regulering door de overheid

De Zuiderzeevervisserij kwam aan het einde van de 19^e eeuw langs de Friese zuidkust tot ontwikkeling in een situatie dat er op zee voor de vissers geen beperkende regelingen waren. Weliswaar was er in een situatie van tegenvallende vangsten tussen 1881 en 1890 door de regering een kuilverbod ingesteld, maar dat was tijdelijk. Met de Visserijwet van 1881 werden voor het eerst beperkende voorwaarden gesteld aan de Zuiderzeever vissers. De kwakkuil werd verboden, de wonderkuil slechts toegestaan voor de vangst van ansjovis tussen 15 mei en 15 juli. En alle vissersschepen moesten geregistreerd worden in de gemeenten waar de vissers woonden en de toegekende visserijnummers moesten op voorgeschreven wijze aangebracht worden op de schepen.

De kuil was het favoriete vistuig van de traditionele Zuiderzeevervisser. De nieuwe vissers langs de Friese kust hadden veel minder binding met dat vistuig. Zij zagen vooral, dat met de kuil ook veel ondermaatse vis werd weggevisst. Bovendien vereiste de kuil een groot schip als een botter om het net door de zee te kunnen trekken en ook het zware kuilnet van hennep was niet goedkoop. Voor startende vissers waren de aanschaf van een botter en een kuilnet hoge drempels. De nieuwe vissers gebruikten liever het hoekwant en natuurlijk de nieuwe staande netten. Daarmee behaalden ze gemiddeld genomen prima resultaten bij de vangst van haring en ansjovis. Voor de vissers van Volendam en Urk was de nieuwe wet van 1881 onacceptabel. Ook het politietoezicht op de Zuiderzee kon niet verhinderen dat de kuilnetten toch gebruikt bleven. ‘Toen door een verandering in het Wetboek van Strafrecht de kantonrechter niet langer bevoegd was vervolging in te stellen tegen een buiten zijn kanton gepleegd strafbaar feit en de Zuiderzee tot geen enkel kanton bleek te behoren, konden processen-verbaal niet meer behandeld worden en stond de politie machteloos.’ (Bossaers, 1987, p. 30) Met de Visserijwet van 1890 werd het verbod op het gebruik van de kwakkuil en de wonderkuil ingetrokken en werden de politie-opzichters ontslagen. Alle visserijmethoden waren weer toegestaan. Het verbod van het gebruik van kuilnetten was moeilijk te handhaven. Juist de grote vissers uit Volendam en Urk met de grootste schepen, kwakken van 15 meter en schokkers van dezelfde lengte, wilden niet inzien waarom dat nodig was. Hoezo werd de Zuiderzee leeggevisst. Dat was volgens veel van deze vissers onmogelijk. De Zuiderzee was immers geen vijver. Ze stond in open verbinding met de Noordzee en de Atlantische oceaan. De vissen konden vrij in en uit zwemmen. En dan de kritiek op de moordkuil. Zij moesten met hun grote schepen wel dit grote kuilnet gebruiken, want door de snelheid waarmee ze voeren zou een gewoon kuilnet naar boven getrokken worden. Het probleem werd daarom niet door hen veroorzaakt, maar door al die nieuwkomers die met hun staande netjes de vis wegvingen voordat die in de Kom door de Urkers en Volendammers gevangen kon worden.

Vrij onverwacht, in 1903, bleef de haring en de ansjovis echter weg. De Zuiderzeeharing verscheen dat jaar vrijwel niet en ook het altijd wat wispelturige ansjovisje liet zich niet zien. Vervolgens bleek de zomer van 1903 geen incident te

zijn, maar het begin van een reeks van tien tegenvallende visjaren. Er werd op de Zuiderzee zo weinig gevangen, dat veel vissers ermee ophielden en hun bedrijf beëindigden. Vissers vroegen zich af waarom er geen vis meer was te vangen. Vooral de kuilvisserij moest het in die discussie ontgelden. Met de kuilnetten zou de zee leeggevist zijn. De kuilvissers op hun beurt beweerden, dat zij al generaties lang hadden gekuild zonder problemen, maar dat er de laatste decennia zomaar duizend nieuwe vissers bijgekomen waren die met staande netjes alle haring en ansjovis wegvisten bij de toegang naar de Kom. De overbevissing van de Zuiderzee was zondermeer de schuld van deze nieuwkomers. In die situatie werd de roep om regulering door de visserij luider.

In 1911 greep de regering in met een nieuwe Visserijwet, die een einde maakte aan de ongebreidelde vrijheid van de Zuiderzeevissers. Daarbij werd gesteld dat de Zuiderzeevissers helemaal geen zeevisserij bedreven. Achterliggende reden voor dit beleid was de eigen vissers te beschermen tegen de Engelse vissers met stoomtrawlers die vlak voor de Nederlandse kust de vis kwamen wegvangen. Door het instellen van kustwateren kon de overheid de eigen visserij protectie bieden. De Zuiderzee werd vanaf 1911 beschouwd als kustwater. De vissers vielen vanaf dat moment dus onder de wet- en regelgeving van de kustvisserij. De kustvisserij was helemaal niet vrij. De regelgeving voor deze visserij was vooral bedoeld om de visstand in de kustwateren op peil te houden, zodat er duurzaam gevist kon worden. De overheid kon op grond van de wet bepaalde gebieden sluiten voor de visserij. Ze kon de visserij van bepaalde vis aan tijdvakken binden en maatregelen nemen over de te gebruiken vistuigen. Ook konden afspraken gemaakt worden over de minimale maat van de te vangen vis. Toen de hulpmotor bij de kustvisserij zijn intrede deed, werden ook beperkingen opgelegd aan het te gebruiken motorvermogen.

Zuiderzeevissers mochten een scheepsmotor gebruiken van maximaal 20 pk. Ze moesten zich in 1911 natuurlijk ook opnieuw laten registreren en wel als kustvisser. Daarbij kon met een omnummering meteen de chaos aangepakt worden die bij de gemeentes ontstaan was bij de uitgifte van visserijnummers. Vanaf 1911 kreeg de Visserijinspectie de taak om de wet- en regelgeving te handhaven. Met de afsluiting van de Zuiderzee in 1932 was het ook gedaan met de kustvisserij op dat water. Het IJsselmeer zou in korte tijd zoet worden. De vissers die daar wilden blijven vissen, moesten daarom nieuwe IJsselmeervergunningen aanvragen. Ze werden formeel gezien als gewone binnenvissers. Het IJsselmeer stond immers niet in rechtstreekse verbinding met de zee. Voor de traditionele kuilers gold bovendien, dat het gebruik van dat vistuig op het binnenwater eigenlijk verboden was. De voormalige Zuiderzeevissers gingen daarmee van de ene dag op de andere onder de beperkende wetgeving van de binnenvisserij vallen, terwijl ze de eerste jaren bovendien vangstverboden kregen opgelegd, omdat de nieuw uitgezette zoetwatervis eerst een kans moest hebben zich te ontwikkelen en zich te verspreiden in het IJsselmeer. Het verbieden van de kuil was in het verleden op de Zuiderzee al nooit gelukt en ook nu, in de jaren dertig, ging dat niet van de ene dag op de andere. Het regeringsbeleid probeerde daarom de kuilvisserij op het IJsselmeer te ontmoedigen en geleidelijk terug te dringen.

Snel rijk met weinig

De Zuiderzeevervisserij wordt meestal direct geassocieerd met de botter, het markante vissersschip waar de haven van Volendam vol mee lag. Dat het visserijverleden in die oude binnensee verbonden wordt met een dergelijk icoon is natuurlijk prima, de botter heeft er de uitstraling voor, maar tijdens de bloei van de Zuiderzeevervisserij waren het vooral kleine scheepjes waarmee het geld werd verdiend. Een botter is imposant, maar uiteraard ook duur in aanschaf en onderhoud. Met de botter werd de vis gevangen met de kuil, een trechtersvormig net dat voortgesleept werd door de zee. Voor dat sleepwerk had je een flink schip nodig, anders bleef je op zee stilliggen, geankerd achter je zware net.



Aan het einde van de 19e eeuw kwamen de staande netten in zwang die Poppe de Rook en Jan Pen uit Lemmer ontwikkeld hadden voor de vangst van haring en ansjovis op de Zuiderzee. Deze netten waren een lichtere variant van de zware haringnetten die op de Noordzee werden gebruikt. Ze hingen verticaal in het water en werden met ankers vastgezet aan de zeebodem. (Vast)staande netten dus. Die waren uiterst effectief en je had geen grote botter nodig om ze te gebruiken. Sterker nog, die grote zeilschepen als de botter, de schokker en de aak waren niet zo geschikt voor deze manier van vissen. Een vlet van zo'n zeven of acht meter lengte was veel handiger. In Stavoren kwam zo de visvangst met relatief kleine jollen in een stroomversnelling en op andere plaatsen die met vletten. Op de foto ligt de Zuiderhaven van Enkhuisen in het jaar 1912 vol met vletten van ansjoop vissers. De investering die nodig was om met een vlet vol netten de zee op te kunnen, was

beperkt en kon in één goed seizoen terugverdiend worden. Een botter kostte zo'n 3000 gulden, terwijl je een vlet had voor ongeveer 150 gulden. Het duurste waren de staande netten. Het was dus niet verbazingwekkend, dat tal van gelegenhedsvissers probeerden op deze wijze snel rijk te worden met weinig risico. De vissers langs de Friese westkust met hun Staverse jollen waren in tegenstelling tot deze vissers met hun vletten onafhankelijk. Zij zeilden zonder probleem met hun jolletje naar de meest gunstige visgronden. De vletten waren echter geen zeilboten. De vissers langs de Hollandse kust met hun vletten werden vrijwel steeds gesleept door botters. Ook vissers met een botter of een Lemsteraak die met stand want visten, gebruikten vrijwel altijd een vlet om de beug, het stelsel van netten, uit te zetten in zee, te 'schieten', en later weer te halen. Daarmee hadden ze dus dubbele kosten van een botter en een vlet. Met de vletten kon ook geroeid worden. Dat gebeurde staande, waarbij de roeiers duwden tegen de riemen en dus vooruit keken. Er was in een vlet geen doft om op te zitten. Roeiende kwam je echter niet ver de zee op en kon je alleen vlak bij de haven je netten schieten. Vletten laten zich heel gemakkelijk slepen, in tegenstelling tot Staverse jollen die door hun lange kiel gaan gieren. Dat er aan de Hollandse kust ook jollen werden gebruikt zonder tuig die gesleept werden, was een noodoplossing, waarbij steeds een bemanningslid in de jol aan het roer moest blijven. Voor veel arme mensen langs de Zuiderzee was de visvangst met kleine bootjes een aantrekkelijke bron van inkomen, die in 1932 met de afsluiting van de zee in één keer verdween. En daarmee was het ook gedaan met de vrolijke bedrijvigheid in de Zuiderhaven van Enkhuizen, die de stille stadsgracht werd die ze tot op de dag van vandaag is.



Enkhuizen, 1931. De haringen aan speten worden gedroogd en gereed gemaakt voor de rokerij.

In de vissershaven van Enkhuizen ging het er anders aan toe dan aan de Friese kust bij Hindeloopen en Workum. Ik kwam er te liggen in een visserijhaven vol met botters die vroeger met kuilnetten op haring en ansjovis visten, maar nu, in 1914, ook vaak een groot vlet met staand want naar de visgronden sleepten om daar de beug 'te schieten'. Dat deden in De Lemmer de vissers met aken trouwens ook. Dat vonden ze handiger dan vanuit de aak de beug te schieten en te halen. De drukte in Enkhuizen vond ik echter wel eens beklemmend. Johannes Schenk viste met mij op haring en ansjovis. Vroeg in het jaar kwam de haring en daarna in het voorjaar de ansjovis die gevangen werd tot aan de zomer.

Dat deed Schenk natuurlijk gewoon vanuit zijn pas aangeschafte aakje en niet met behulp van een vlet dat gesleept moest worden. Als we de zee op gingen, nam hij twee knechten mee om het werk met de netten goed uit te voeren. Dan zeilden we eerst naar een positie waar Schenk dacht dat de vis langs zou trekken. Bij Enkhuizen was het Krabbersgat voor de haven de diepe sterk stromende vaargeul. Meer naar het oosten werd het ondiep en kwam je op het Enkhuizer zand dat doorliep tot vlak bij Urk. Meestal kozen we een positie aan de randen van het Krabbersgat, die goed gepeild werd en opgeschreven, zodat Schenk de volgende dag zijn netten terug kon vinden. En dan moest de beug overboord. Eerst een anker dat vast moest trekken en dan de netten met dreggen, jonen, drijvers en vlaggetjes.



Enkhuizen, 1912. Botters uit marken, Huizen en andere vissersplaatsen in de haven. (ZZM)



De beug, het geheel van staande netten, wordt binnengehaald vanuit het vlet dat de botter EH 32 daarvoor naar de visgronden heeft gesleept. De botters waren ontworpen om met gaand want te vissen, met een kuilnet dat zij voortsleepten over de zeebodem. Bij het vissen met staand want werd meestal een vlet gebruikt, dat mee werd gesleept. De visser in Kuinre kocht voor dat doel het open bootje EH 112 van Jacobus Schenk. De vissers uit De Lemmer gebruikten eveneens hun aak als moederschip om vanuit een meegesleept vlet de beug te schieten en te halen.



Enkhuizen, 1912. De botters varen noordwaarts het Krabbersgat uit. (Foto: ZZM)

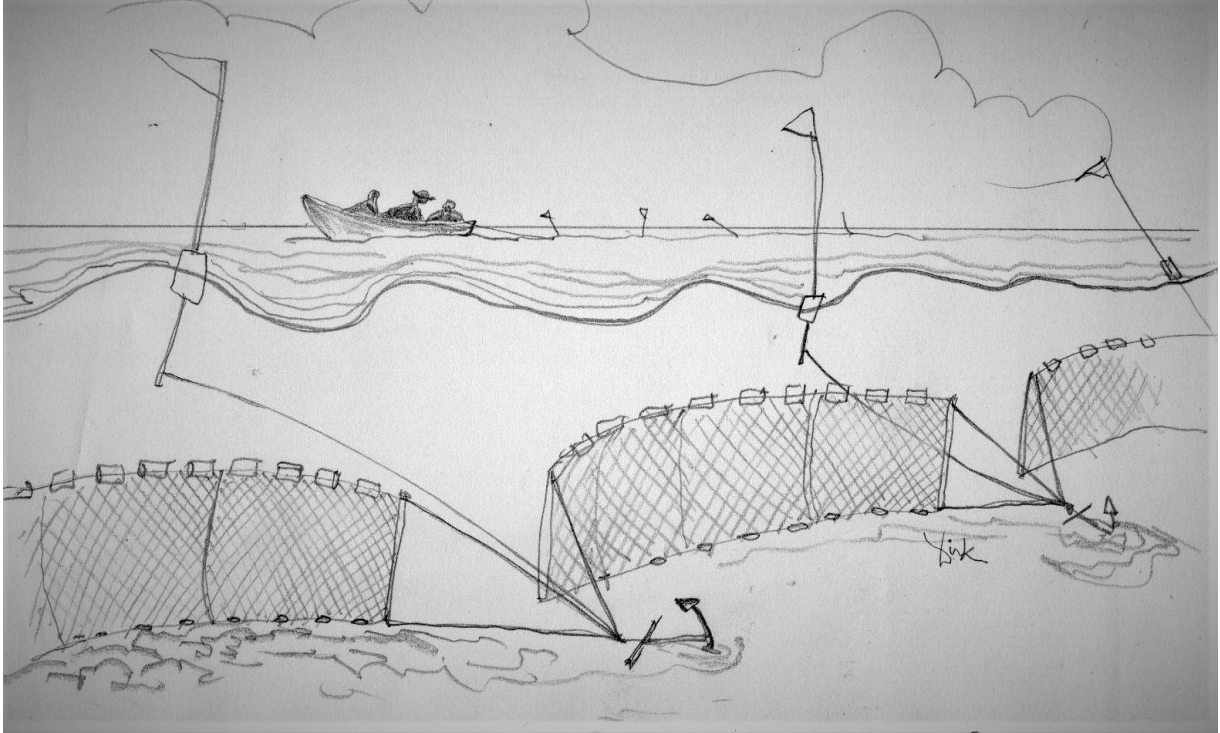


Enkhuizen - Haven Ansjovisvangst

Enkhuizen tijdens de ansjooft. Nieuwe katoenen zeilen werden aanvankelijk wit gehouden. Als ze iets ouder werden, werden ze getaand om ze te beschermen tegen het weer en rot..



Enkhuizen rond 1900. De vissershaven met links op de voorgrond droogstokken om de staande netten te drogen. Centraal aan de overkant het station van waar de veerboten met Stavoren zorgden voor de 'trein'verbinding tussen Leeuwarden en Amsterdam. De stations van Stavoren en Enkhuizen waren geen eindstation, maar een overstapplaats. Naast ieder station was een grote spoorhaven aangelegd voor de veerboten, voor een eenvoudige en snelle overstap van de reizigers.



Een beug van staand want met lood onder aan de netten, kurkdrijvers aan de bovenkant, een verankering aan de bodem en jonen met vlaggetjes om de netten terug te kunnen vinden.



Enkhuizen, 1912. Ansjovis doppen op de kade. Op de achtergrond de lichtstand bij het Krabbersgat en rechts op de havendam de droogstokken waar de netten aan opgehangen worden.



Enkhuizen, het staande want is op de kade leeggemaakt, de ansjovisjes worden gedopt en met veel zout in tonnetjes ('ankers') samengepakt en in Amsterdam opgeslagen in vemen voor transport.





Overvloedige haringvangst. In tegenstelling tot de ansjovisnetten werden de haring-reefnetten eigenlijk nooit in de haven leeggemaakt. Gewoonlijk gebeurde dat op zee om ze vervolgens meteen weer uit te zetten. Dit keer was de vangst kennelijk zo groot dat het leegmaken beter aan de wal, in de Oosterhaven, kon gebeuren.

Enkhuizen, Oosterhaven. De haring wordt uit het net gehaald en na schoonmaken gerookt.

Vissen met staand want op haring en ansjovis

Met staande netten kon haring en ansjovis heel eenvoudig worden gevangen. Ook met veel succes. De lengte van een staand net bedroeg zo'n 15 meter en het stak ongeveer 2.5 meter diep. Een groot schip kon veel netten bergen, de visser met een kleiner schip gebruikte om dezelfde reden minder netten. Bij de aken werden bij het gebruik van staand want grote vletten van wel 8 meter lang gebruikt waar zo'n 60 netten in konden. De aak sleepte de vlet naar de plek waar de beug (het geheel van staande netten) geschoten moest worden. Met de vletten kon geroeid worden, waarbij de vissers vooruit keken, dus niet trokken aan de riemen, maar duwden. Bij het halen werd de beug weer met de vlet binnengehaald. Vooral het halen van de zware beug vol vis kon eigenlijk niet vanuit de aak, dan beschadigden de netten teveel. Het ophalen van de eindankers waarmee de beug vast lag, kon vanuit de vlet nog wel eens problemen geven. Zodra alles binnen was, ging de koers richting haven. De vletten lagen zo vol netten, dat er geen ruimte was om tijdens de vaart reeds met het plukken van de vis te beginnen. Dat gebeurde pas in de haven. Soms vanuit de vlet in de aak, maar vaker vanuit de vlet op de kade.

Het vissen met een vlet was voor de vissers met een aak nog helemaal niet eenvoudig. Jan Wouda beschreef in het Weekblad Zuid Friesland hoe het halen van de beug in z'n werk ging. Eerst voer de schipper met de aak en het vlet er achter naar de plaats waar zijn beug stond. "De vlet wordt nu met de kop naast de kont van de aak getrokken en de knechts springen behendig over in de vlet die vlugger met de golven op en neer gaat dan de aak. Boven de eindboei wordt de vlet losgegooid en met de roeiriemen wat voor- of achteruit manoeuvreren de mannen de vlet dwars op de golven naar de eindboei toe. Eén gaat naar voren in de vlet en grijpt de eindboei. Deze wordt binnengehaald en nu komt er eerst een dun touw en dan een dikker met het anker eraan. Een stevig touw is wel nodig, want zo'n anker kan behoorlijk vastzitten in goede ankergrond. Als de vlet ongeveer boven het anker is gekomen, dan wordt het touw om de ronde balk voor in de vlet geslagen en het touw loopt door een inkeping welke voor in het neusje van de vlet zit. Als het touw nu strak loopt, wordt het anker door de omhooggaande druk van een golf over de kop getrokken en kan het omhoog gehaald worden. Als het stil weer is en er geen golven zijn, gaat dit een stuk moeilijker. Dan moet er zoveel gang in de vlet worden gebracht, dat het anker over de kop kan worden getrokken en dat lukt dan vaak niet de eerste keer. (...) Het eerste net is inmiddels boven water gehaald en de mannen voelen de spanning in zich stijgen. Zou er flink wat haring in de netten zitten of zal het deze keer tegenvallen?" De schipper op de aak drijft ondertussen met een klein zeiltje wat in de buurt rond en kijkt door de verrekijker hoe het is met de vangst. Zo nodig vaart hij even langs om zich goed op de hoogte te stellen, zodat hij een inschatting kan maken van de prijs. Bij veel of weinig vangst blijft het werk vrijwel gelijk, maar bij een goede vangst 'werkt het lichter en trekt de vlet nooit te zwaar'. "Ondertussen gaan de mannen stug door met halen. De grootknecht staat voor in de vlet en trekt de ondersim van de netten binnenboord. Telkens als de vlet met de kop naar beneden duikt, gaan zijn handen een eind verder. De andere knecht heeft het gemakkelijker, want hij trekt het bovensim met de kurken naar binnen in de zijde van de vlet. Als de reep binnen is, ligt de vlet vast achter het tweede anker." (Jan Wouda, archief Brilleman, FSM)

Het was voor andere vissers, maar zeker voor de vrachtschippers wel eens moeilijk om niet over de beug te varen die een visser over een grote lengte in zee had uitgezet. Dwars op de getijdenstroom, dus haaks op de wal en daarmee in de vaarroutes. De zeilende tjalken hadden regelmatig een kluwen netten om de loefbieter hangen. De stoomschepen sleurden soms een hele beug mee naar hun bestemming, maar ook de vele vissers die in het donker naar hun beug zeilden, konden de staande netten van andere vissers niet altijd ontwijken. Dat was voor de betrokken vissers een geweldige schadepost, die de hele winst van een jaar vissen teniet kon doen.

Ook tijdens het normale gebruik van het want ontstond er gemakkelijk enige schade, als het net ergens haakte of stuk werd getrokken. Dan moesten de vissers thuis weer uren aan het netten boeten om de schade te herstellen. Vaak werd met

de aak geankerd bij de ansjovisbeug en de volgende dag afgewacht. Dat scheelde een heel stuk zeilen naar en van de haven. Was de beug dicht bij de haven geschoten, dan kon de visser wel heen en weer. Dan schoot hij de volgende dag een nieuwe beug en haalde de oude, die hij die nacht had laten uitstaan.

De ansjovis was een exportvis. Na de vangst werd de vis zo snel mogelijk naar de haven gezeild en uit het net gehaald. Ansjovis kon in het net niet lang bewaard worden. Ze bedierf snel. Bij het uit de netten plukken van ansjovis haalde men het net met de vis erin over een horizontaal bevestigd rondhout. De visjes hingen daarbij aan de onderkant van het net en zaten met de kieuwen vast. Ze werden met de handen bij de kop afgeknepen, waarbij de ingewanden meteen meekwamen. De kopjes en ingewanden bleven in het net hangen en werden er later uitgeklopt en uitgespoeld. Dat afknippen van de kopjes was een techniek apart, want de plukkers/koppers konden zich gemeen steken aan de graatjes en stekels. Er waren in de ansjooptijd daarom veel vissers met zwerende vingers, wat in combinatie met het zoute water pijnlijk was.

1. Letterteeken en nummer van inschrijving: <i>EH 112</i>		<i>17071-8 Juli '14.</i>	
2. Gemeente: <i>Enkhuizen</i>		<i>30-11-33. 30-11-33. doorgehaald, visser niet buiten de afsluitdijk 7-2-34. Hans H S.T. 10.</i>	
BIJZONDERHEDEN VAN HET VAARTUIG.			
3. Soort <i>h. ged. zeilb.</i>	4. Bruto inhoud <i>10.</i>	M ³ .	
5. Naam <i>Johanna</i>	Netto inhoud		
6. Aantal der bemanning <i>3</i>			
7. Naam en voornamen van den eigenaar <i>Job Schenk jr.</i>			
8. Woonplaats <i>Enkhuizen, Bocht 4-523</i>			
9. Bijzonderheden betreffende de soort en de plaats der uitgeoefende visscherijen.	<i>Varing ansjovis. Botvisscherij. Kudderveel</i>		
10. Dagteekening van inschrijving <i>6 Juni 1914</i>			

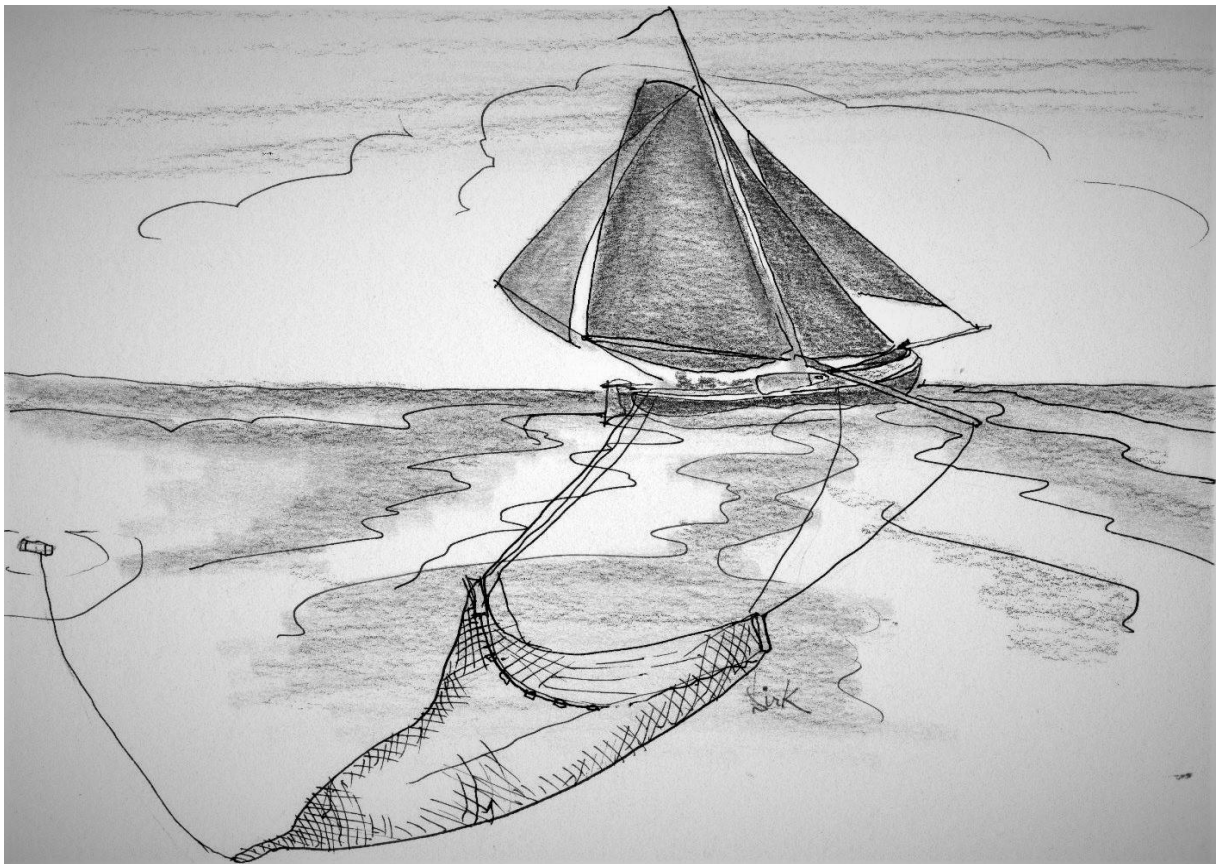
Op 30 november 1933, na bijna 20 jaren, werd de visserij met de halfgedekte zeilboot 'Johanna' van Job. Schenk beëindigd en wordt de registratie bij de gemeente Enkhuizen doorgehaald. Op 7 februari 1934 werd de 'Johanna' verkocht aan Hans van Dijk in Stavoren. Tien maanden later, op 8 december 1934, overleed Johannes Schenk op 69 jarige leeftijd.



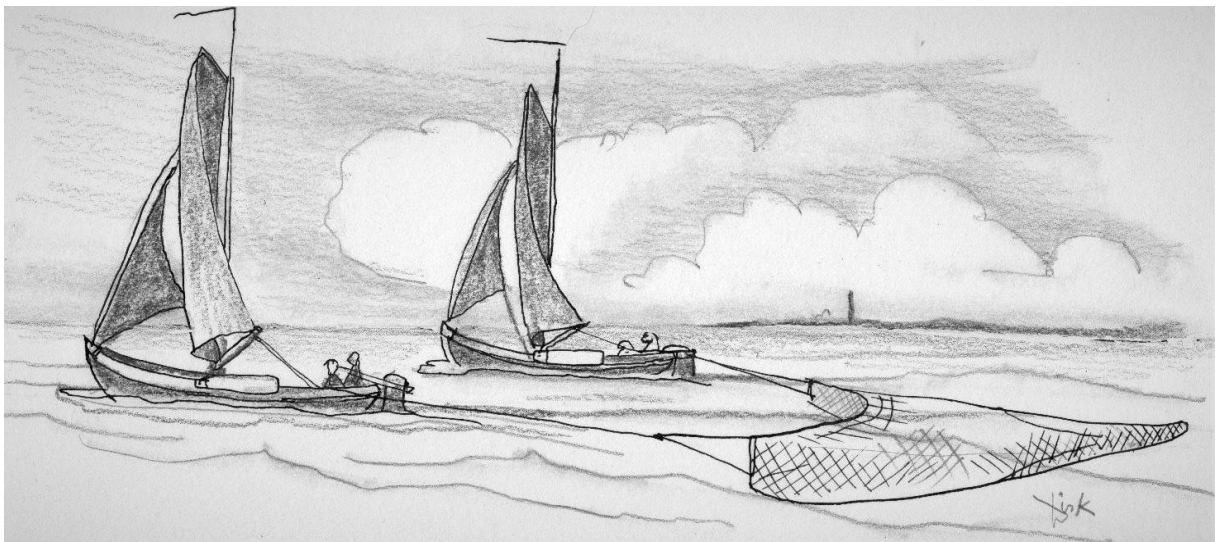
Enkhuizen, 1912. Het tanen van het staand want.

De staande netten van de vissers werden na een vangst schoongemaakt, gerepareerd en gedroogd op droogstokken die in een lange baan naast de haven stonden. Het waren vooral de krabben die in de netten verstrikt raakten en deze konden beschadigen. In die jaren waren de krabben niets waard en werden ze overboord gegooid. Tegenwoordig zijn ze een delicatessen en worden ze verhandeld. Iedere twee weken werden de netten opnieuw getaand in grote taanketels die verhit werden. Door de inwerking van de taan werd het net beschermd tegen rot en ging het dus langer mee.

Gaand want met het kuilnet dat voortgesleept wordt.



Een aak met de dwarskuil, een sleepnet schuin opzij van de aak, terwijl die wegdriift op de wind.



Een snellere manier van het slepen van gaand want is het spanvissen, waarbij een groot kuilnet door een span van twee botters of aken voor de wind wordt voortgetrokken. Het gaand want was tot het einde van de 19^e eeuw de populaire vismethoden bij botters. Daar kwam verandering in toen De Rook en Pen uit De Lemmer in 1882 het staand want op de markt brachten.



Op 28 mei 1932 ging het sluitgat in de Afsluitdijk dicht en was de Zuiderzee geen zee meer.

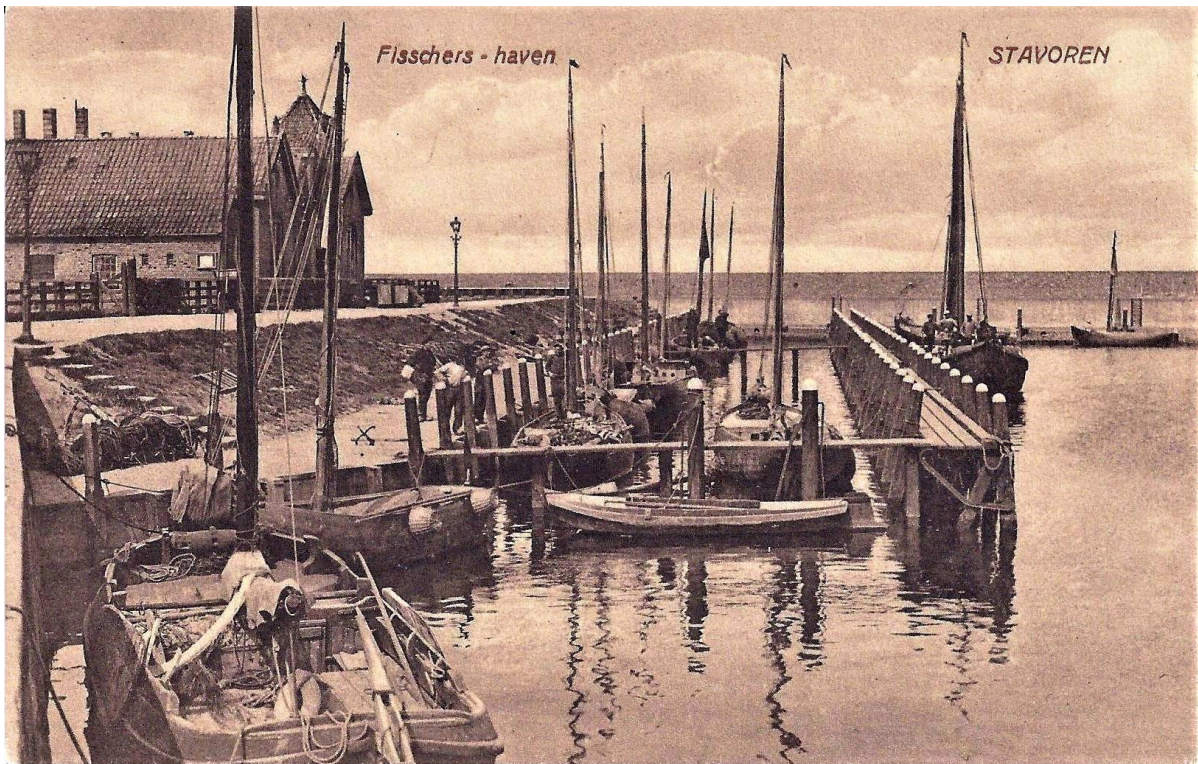




Grietje Bosker, de echtgenote van de hoofdaannemer uit Wieringen, mocht niet bij de opening zijn, maar was wel de eerste die over de dam door de keileem baggerde van de net afgesloten Vlieter.

3. Als 'Onderneming' vissen op het IJsselmeer met Van Dijk

Na de afsluiting van de Zuiderzee werd het nieuwe IJsselmeer zoet en werden de voormalige kustvissers gedwongen om na te denken over hun toekomst. Het rijk zag het liefste, dat veel vissers ander werk gingen doen. De vissers zagen zichzelf echter als visser en niet als boer, dijkbouwer of fabrieksarbeider. Veel vissers stopten met hun bedrijf, omdat ze geen binnenvisser wilden worden en geen perspectief meer zagen. Ze konden gebruik maken van een steunmaatregel van de overheid: de Zuiderzeesteun. Johannes Schenk zag het met mij ook niet meer zitten. Zijn gezondheid liet het afweten. Hij liet mij in 1933 uit het visserijregister schrijven en verkocht me in 1934 aan een collega aan de overkant, aan Hans van Dijk uit Stavoren. Ik had dus nog wel toekomst en wel als visaak op het IJsselmeer, het grote binnenwater dat de vissers nog jaren lang gewoon 'de zee' bleven noemen. Voor Hans van Dijk was de aanschaf van mij een hele onderneming, zodat het niet raar was dat ik de naam 'De Onderneming' van hem kreeg.



Stavoren, omstreeks 1935, Drie jaren na de afsluiting van de Zuiderzee. Links vooraan het aakje 'Onderneming' van Hans van Dijk.

Het staand want voor de vangst van haring en ansjovis is niet meer nodig. De haring en de ansjovis zijn verdwenen, komen althans niet op het IJsselmeer. Paling, spiering en bot zijn gebleven. De overheid heeft snoekbaars uitgezet in het IJsselmeer, wat na enige jaren een succes werd voor de overgebleven vissers. Ook de paling bleek na enige tijd in grote getale zijn weg terug naar het IJsselmeer ontdekt te hebben. Voor de vissers werd ook de vangst van 'IJsselmeerpaling' een groot succes. De 'bang' (visrokerij) van de Lemster vishandelaar De Jager, links op de dijk, werd in 1937 afgebroken. (Foto: collectie Jan Visser)

In Stavoren hoefde ik aanvankelijk niet bij de gemeente ingeschreven worden als vissersvaartuig. Op het binnenwater werden de schepen niet geregistreerd. Ze hadden geen duidelijk leesbare visserijregistratie op hun boegen. Dat brak de overheid na enige jaren echter wel behoorlijk op, toen bleek dat er nog met succes gevestigd kon worden op dat grote binnenwater. Er ontstond zoveel drukte, dat de overheid zich gedwongen zag alsnog voor de IJsselmeervissers een gemeentelijke registratieplicht in te voeren. Toen kreeg ik de registratie ST 10.

In de vissershaven van Stavoren lag het overigens heerlijk rustig. Heel anders dan in Enkhuizen, waar ik tussen de vletten moest liggen, want ik werd te klein bevonden om tussen de botters en kotters een plaats in te nemen. Nu kreeg ik een plek langs de kant waar ook de laatste houten vissersjollen van Stavoren lagen. Vissersscheepjes die ietsje kleiner waren dan ik ben en de naam hadden zeer handzaam en zeewaardig te zijn. Dat was ongetwijfeld zo, maar ik was zelf ook zeewaardig genoeg om op 'de zee' te kunnen vissen.



Stavoren, 1934. De visserijhaven met links op de kant botnetten die te drogen hangen.

Die rustige sfeer in mijn nieuwe thuishaven beviel me wel. Er waren in Stavoren in die jaren na de afsluiting van de zee nog maar een beperkt aantal vissers actief. Veelal in oude scheepjes, omdat de vissers niet direct gingen investeren, maar eerst de kat uit de boom keken. Toen bleek dat er met de IJsselmeervisserij goed verdiend kon worden, werden geleidelijk aan grotere, stalen vissersschepen gekocht.

Musicerende visserlui

Bij de zeilvaart was het de gewoonte om het werk zingende uit te voeren, dat bracht teamspirit en gaf extra energie. Ook de vissers op de Zuiderzee deden aan muziek. Maar dan vooral in de haven. Heel opvallend vond ik de muzikaliteit van de visserlui uit De Lemmer. In de tijd van de verzuiling was er in die vissersplaats het socialistische harmoniekorps Excelsior van Lourens de Rook, het katholieke Sint Caecilia en het christelijk hervormde korps Crescendo. Ook heeft enige tijd een neutraal korps 'Ons Ideaal' bestaan. Daarnaast was er nog het klassieke kamerorkest van de muzikale familie De Rook.



Lemster vissers bij de zeesluis van Stavoren. Op de achtergrond het station en de stoomponten.

Het ging er bij de socialistische vissers in De Lemmer veel vrolijker aan toe dan bij de vissers in het wat brave, vooral hervormde Stavoren. De Lemster visser Jan Wouda vertelde: "Het zal rond 1916 zijn geweest dat op een zondagmiddag in Stavoren een groot deel van de Lemster vloot lag. Het was in het ansjoopvissen, de beug was overgehaald, de middagpot was gebruikt, toen Seerp Blaauw zei: 'Solle we 'n stikje spelje?' (...) De muzikanten zaten op de kant van de wal met hun trompet, trombone, klarinetten, piston en de kleine trom. Ik hoor Seerp nog zeggen: 'Eén, twee, drie' en daar knallen ze een mars over de haven wat je bijna in Lemmer kon horen. Als het in Lemmer was geweest, had de halve Lemmer op de kant gestaan. Niet zo in het dooie Stavoren. Daar kwam de veldwachter: ze moesten ophouden. Seerp zei: 'Jongens, kom bij mij op de plecht (dat is het voordek, voor de mensen die dat niet weten) dan maakt hij ons niks.' En ze gingen gewoon door." (Uit het Weekblad Zuid Friesland: Jan Wouda: 'Niet alle Lemsters waren arm')



Stavoren, 1930. De laatste jaren voor de afsluiting van de zee werden er nog goede vangsten gemaakt met de Zuiderzeeharing en de ansjovis. Op het talud van de vissershaven liggen de netten en de jonen klaar om overgeladen te worden in de vissersschepen. Helemaal rechts een tjalk met een lading turf voor klanten in Holland. (Foto: Fen Fryske Groun)

Het was in Stavoren niet altijd zo stil in de vissershaven als tijdens de jaren dat ik er was. Aan het einde van de 19^e eeuw was er ook in Stavoren een drukte van belang tijdens de haringvangst en de ansjovis met de nieuwe staande netten van Jan Pen uit De Lemmer. Het aantal vissers wisselde echter sterk met de seizoenen. Tijdens de slappe periode 1903 tot 1913 gingen veel vissers ander werk doen. Daarna kwamen betere tijden en was het rond 1930, vlak voor de afsluiting van de zee, in de haven weer 'tije drok'. Vanaf 1932 werd het echter stil in de haven. De vissers die door wilden vissen, moesten zich richten op zoetwatervis met andere netten dan ze gewend waren. Hans van Dijk begon echter pas en ik was er om hem te dienen.



*Stavoren, 1929. De taanderij van Meindert de Groot. Vlnr: Aldert Bakker en op de betonrand Max de Boer, **Hans van Dijk**, Max Wijbrands, Klaas van Randen, Andries Visser en taanbaas Hendrik Albertsma. (Foto: Fen Fryske Groun)*



Stavoren, 1930. Zes jonge mannen in zondagse pak stappend door de Smidsstraat. Tweede rechts is Hans van Dijk.



Stavoren, medio jaren dertig. Hans van Dijk vaart de haven uit. In het tuig is nog EH 112 te lezen. De knecht staat bij de mast om de fok te hijsen. Aanvankelijk werden de vissers op het IJsselmeer niet als visser in hun gemeente geregistreerd. Ze waren immers 'binnenvissers'.



Stavoren, 1937. De vishang wordt afgebroken. Vooraan ligt de 'Onderneming' van Van Dijk.

Stavoren, winter 1939 – 1940

Tijdens de winter van 1939-1940 werd de 6^e Elfstedentocht gehouden. Op 30 januari 1940 was het ijs sterk genoeg om de Elfstedentocht te organiseren. Het landschap was echter besneeuwd. Ik denk daarom dat onderstaande foto gemaakt is in de periode begin januari 1940 toen de sneeuw nog moest komen.



De Stadsgracht is nog open. Een restant ijs ligt om de werf en voor de sluis. Op de helling ligt nog steeds de 29 meter lange schoeneraak die in Groningen geveild werd en hier in het voorjaar van 1939 te bezichtigen was. De Vluchthaven en de vissershaven zijn nog bevroren, maar direct buiten de havenhoofden begint het open water. Ik denk dat het begin januari 1940 is, want op het noordelijk havenhoofd staat nog de misthoorn achter het rode licht. Die is in het begin van de jaren veertig, tijdens de oorlog afgebroken. Langs de kade van de vissershaven is nog het grastalud uit de dertiger jaren, met enige bouwsels van vissers om hun materiaal (vooral hoekwantbakken) op te bergen. Het talud is nog niet volgebouwd met hokjes. Aan de zeezijde zien we dat de grote hang van de Lemster vishandelaar De Jager is afgebroken. Die afbraak vond plaats in 1937/38. Er liggen nog enige stapels stenen en er is een nieuw houten kantoortje verschenen voor de handel in vis. In die jaren waren er in Stavoren 15 vissers actief. Zes visten met een jol, de anderen met een botter of een aak of een stalen schouw (de zusterschepen ST 58 en ST 16). Er was in die jaren veel vis in het IJsselmeer, de vangsten waren goed en de vissers wilden een gemeentelijke visafslag op de haven. Die werd gebouwd in 1940, de oorlog was net uitgekomen, en in bedrijf genomen in 1941. Op de foto is

dat stenen gebouwtje nog niet te zien. Na de oorlog kwam er een grotere afslag en een nieuwe hang/visverwerking op de dijk langs het voetbalveld. Het huisje aan de kust is van de havenmeester. Het station verkeerde nog in oude glorie.

Gevangen in het ijs



Voor Zuiderzeevissers was de winter een moeilijke periode. Dan kon er niet altijd gevist worden. Er was wel vis. De spiering was er altijd en vanaf januari kwam de Zuiderzeeharing. Maar je moest ook kunnen varen en zeilen door het ijs is vrijwel onmogelijk en tenminste riskant. Op de foto bekijken twee vissers bij Stavoren of het mogelijk en verantwoord is om uit te varen. Een lemsteraak en een botter proberen het, maar het ziet er niet hoopvol uit. Een stoomsleper en een grote zeilkast denken het te kunnen wagen. Even uit de kust is immers open water te zien. Die vissersschepen hadden in die jaren een hulpmotor van maximaal 20 pk vermogen op de schroef. Dat was niet veel, maar de wetgever stond niet meer toe om overbevissing tegen te gaan. Zeilende hoefde je niet te proberen met zo'n relatief klein schip door het ijs te komen. Met wat motorkracht en hulp van een sleepboot was er wel wat mogelijk. Stavoren was bovendien een prima plek om uit te varen. Doordat Stavoren op een vooruitgeschoven punt in zee lag, trok de getijdenstroom daar langs de havenhoofden, waardoor het ijs in beweging kwam. Daarbij zorgden de grote veerboten van Stavoren naar Enkhuizen en terug, dat in de haven het ijs gebroken werd. Die veerdienst was een onderdeel van de spoorverbinding van Leeuwarden naar Enkhuizen- Amsterdam v.v. en werd om die reden zolang mogelijk in bedrijf gehouden. Die gunstige positie van Stavoren was ook bij andere vissers bekend. In maart 1924 waren de Lemster vissers ten einde raad. Bij De Lemmer was de zee nog volledig dicht gevoren, terwijl bij Stavoren gevaren kon worden. De Lemsters besloten daarom met hun aken achter een sleepboot binnendoor naar Stavoren te gaan om vanuit die plaats de zee op te

kunnen. De vissersgezinnen hadden altijd moeite de winter goed door te komen, dus zodra er gevist kon worden, moest dat ook gebeuren om brood op de plank te krijgen. Het ijs was niet alleen een probleem voor de vissers, maar ook voor bijna alle bewoners van de vissersplaatsen. Op het noordelijk havenhoofd, bij het rode licht en het gebouw voor de misthoorn, staan daarom vele 'stuurlui' mee te denken hoe te handelen. Het ijs overwinnen was een zaak die de hele gemeenschap bezig hield, want hun welvaart hing daar van af.

De ijsvrije haven aan de Friese kust

Zeilschepen doen het niet goed bij ijsgang. Dat weet ik als houten aakje uit ervaring. Schippers hielden echter ook honderd jaar geleden niet van stilliggen.



Op de Zuiderzee was bij ijsgang de ene haven veel beter bereikbaar dan de andere. Dat kwam door de getijdenstroom. De vloed stroomde twee keer daags bij het Marsdiep en de Vliestroom de Zuiderzee in, trok langs de Friese kust naar het zuiden, langs Urk en kwam bij Amsterdam tot stilstand. Ten oosten van die lijn was het water zoeter door de instroom van de rivieren de Vecht en de IJssel. Het getijdenverschil bedroeg bij Amsterdam slechts 10 centimeter. Bij Urk en bij Lemmer zo'n 40 centimeter en bij Stavoren 70 centimeter. Door de voortdurende noord-zuidstroming van zout water langs de Friese westkust was in de winter de haven van Stavoren daardoor veel eerder ijsvrij dan de haven van Lemmer. Daar bleef het pakij lang voor de haven liggen. Daar stroomde het niet. Bij dooi zorgde de zuidwestenwind voor nog meer ellende bij De Lemmer: kruierend ijs dat vele meters omhoog kon komen. De scheepvaart koos onder die omstandigheden dus voor Stavoren om Friesland binnen te komen. Op het binnenwater werden de schepen geholpen door stoomslepers om hun weg te vervolgen. Zelfs bij de ijsvrije

haven Stavoren was het voor zeilschepen moeilijk. Met horten en stoten voortdrijven tussen de ijsschotsen als slecht manoeuvreerbaar zeilschip dat voor z'n voortgang geheel overgeleverd is aan de natuurkrachten, is allesbehalve ideaal. Voor je het weet, drijf je tussen de ijsschotsen met de getijdenstroom de havenmond gewoon voorbij en moest je maar zien wanneer je weer terugkwam....

Niets is voor eeuwig

Voor de oorlog waren er nog geen zelfgebouwde hokjes voor de vissers. Toen was er langs de haven een talud van gras, waar de vissers hun netten en stokken op legden. Toen ik in 1934 in Stavoren kwam, was de visserij met staand want voorbij en lagen er dus geen netten met jonen meer op het talud.



Na de oorlog was er bij de vissers wel behoefte aan enige berghokken op de wal. . Er werd nu veel hoekwant gebruikt, een lange lijn met zijlijntjes waar haken (hoeken) aan zitten, om aal te vangen. Dit vistuig kon niet gewoon in bakjes op het talud liggen. Dit moest in berghokken bewaard worden. Tien jaren later waren de wrakke hokken uitgebouwd tot een aaneensluitende rij houten werkplaatsen. Natuurlijk hadden die ook niet het eeuwige leven, zodat zo'n twintig jaren later het plan ontstond om alles maar af te breken en terug te keren naar het grastalud van voor de oorlog. Dat vonden vele toeristen die niet beter wisten dan dat er altijd hokken stonden doodzonde. Historisch erfgoed zou daarmee verloren gaan. Het eindresultaat was, dat er een lange rij werkplaatsen is gebouwd van betonblokken met een golfplaatdak om de herinnering aan het verleden geen geweld aan te doen. Veel van wat nu ervaren wordt als historisch relevant, is niet meer dan één generatie oud. Kenmerkend voor geschiedenis is echter de verandering, het voortdurend verdwijnen van het oude en ontstaan van het nieuwe. Behoud is eigenlijk onmogelijk. Ook ik ben immers niet eeuwig dezelfde gebleven?



Stavoren, 1948. De vissershaven met bokken voor de vissers om het hoekwant op te bergen. Links hangen de kuilnetten te drogen in de masten.

Voor de oorlog was het talud van de dijk langs de vissershaven nog niet bebouwd. De eerste schamele bouwsels kwamen na de oorlog, toen de visserij weer wat op gang kwam met grotere schepen. De grote visafslag en hang op de dijk is vlak voor de oorlog, in 1937/38, afgebroken. Op onderstaande foto uit 1968 zijn de houten bouwsels uitgebreid langs de gehele vissershaven. In de zeventiger jaren zijn de krotten vervangen door een gestrekte rij bergruimtes, opgetrokken uit betonblokken en afgedekt met golfplaat. Dat alles heb ik echter niet meer meegemaakt. Na de oorlog werd ik verkocht aan een visser in De Lemmer.





Stavoren, 1938. De grote hang van vishandelaar De Jager uit De Lemmer is het jaar daarvoor afgebroken. Rechts voor op het talud een viskaar om paling levend te bewaren.



Stavoren, 1938. Achter de twee vissersjollen langs de wal het aakje van Hans van Dijk.

Links buiten de steiger liggen drie Volendammers met de kop in de wind. Er zijn nog maar enkele vissers in Stavoren die met een jol vissen. De meesten hebben een grotere ijzeren schouw aangeschaft. Het aakje van Van Dijk lag in Enkhuizen tussen de vletten en in Stavoren tussen enige oude, houten jollen.

Plotseling was het oorlog

Anders dan tijdens de Eerste Wereldoorlog, toen ik in Enkhuizen lag, kon Nederland in 1940 niet neutraal blijven. Op 10 mei vielen de Duitsers ons land binnen en dat was ook te merken in Stavoren. Het Nederlands leger was al eerder gemobiliseerd. Om de Duitsers de toegang tot de IJsselmeerhavens te verhinderen, werden in Enkhuizen en Stavoren schepen afgezonken in de havenmond.



Stavoren, 1940. Opruimen van de blokkade van de haveningang. Op 8 mei bracht de Nederlandse marine een tjalk en de Groninger kustvaarder Cosmopoliet van kapitein Baas tot zinken gebracht in de havenmond van Stavoren. Na lichting werden de wrakken op de kade van de Spoorhaven gezet en scheepsbouwer A. van der Werff werd gevraagd het geëxplodeerde achterschip van de coaster dicht te maken. Vanaf het achterraumschot was de Cosmopoliet goeddeels 'verdwenen'. De resterende platen werden naar elkaar toegezet en toen men voldoende vertrouwen in het drijfvermogen had, liet het personeel van scheepswerf de 'Volharding' het 'kontloze' schip te water zonder hulp van een kraan of bok.

In 1941 werd van het staal van de tjalk bij scheepswerf 'Volharding' in Stavoren voor Andries Visser de vissersschouw ST 31 gemaakt



Stavoren, 1940. Met een grote drijvende bok zijn de restanten van de schepen op de kant gezet.



Stavoren, 1940. Wrakstukken van een van de in 1940 tot zinken gebrachte schepen.

Na de capitulatie van het Nederlands leger ontstond een rustiger periode. De soldaten in de bunkers van Kornwerderzand hadden dapper standgehouden, maar moesten zich overgeven. De afgezonken schepen in de havenmond van Stavoren werden opgeblazen en op de kant getakeld. Al spoedig konden de vissers weer uitvaren. De vissersjollen en ook ik konden de gezonken schepen nog passeren langs de kant. In januari 1941 werd voor hun een nieuwe visafslag geopend om de vele snoekbaars die gevangen werd te kunnen verhandelen. 'Den Haag' stelde echter maximum prijzen in voor de vis die belangrijk was voor de voedselvoorziening.



Stavoren, 1942. De vissershaven met stalen schouwen, een enkele botter en rechts de laatste nog vissende vissersjool, de ST 4 van C.J. de Boer. In de masten dwarskuil netten om te drogen.

Hoewel de oorlogsjaren een slechte tijd was voor Nederland, ging het met de IJsselmeervissers in Stavoren economisch gezien redelijk goed. Wel kwamen Duitse soldaten regelmatig op de haven en bij de visafslag controleren, maar dat leidde in de praktijk niet tot veel problemen. Ook Hans van Dijk voer in het visseizoen vrijwel dagelijks met mij uit en kwam met goede vangsten terug, wat zeker in het laatste oorlogsjaar belangrijk was voor de voedselvoorziening. De firma Smits & Zwaan die handelde in de vis van de afslag, ging tijdens de oorlog een grote visrokerij op de haven bouwen. Op de dijk naast het latere voetbalveld. Wel bleven de winters een moeilijke periode. Die waren juist tijdens de oorlog bijzonder streng, waardoor er twee keer een Elfstedentocht kon worden geschaatst. Van de visserij kwam dan echter weinig terecht, behalve dat de vissers vanuit wakken enige spiering wisten te vangen.

Vooral tijdens het laatste oorlogsjaar werd het moeilijker, waar in de voorgaande oorlogsjaren alles weliswaar anders was door de bezetting, maar het dagelijkse leven eigenlijk weer z'n gewone gang ging. Dat veranderde toen de Duitsers het moeilijk kregen. Vanaf 1943 werd de haven en de sluis bewaakt. De Duitsers waren bang dat er gesaboteerd zou worden. In 1944 werd het leven moeilijker. Tijdens de strenge winter was er een tekort aan brandstof en werden palen uit de zeevering gesloopt om die op te stoken in de kachel. In 1945 werd er vrijwel niet meer gevist. De vissers werden door de Duitsers aan het werk gezet met het graven van

schuttersputten rond de haven. Begin april 1945 werden bij Stavoren de Koebrug in de stadsgracht en de brug bij de sluis opgeblazen door de Duitsers. Op 17 april was de Duitse bezetting echter verdwenen. Stavoren was bevrijd.

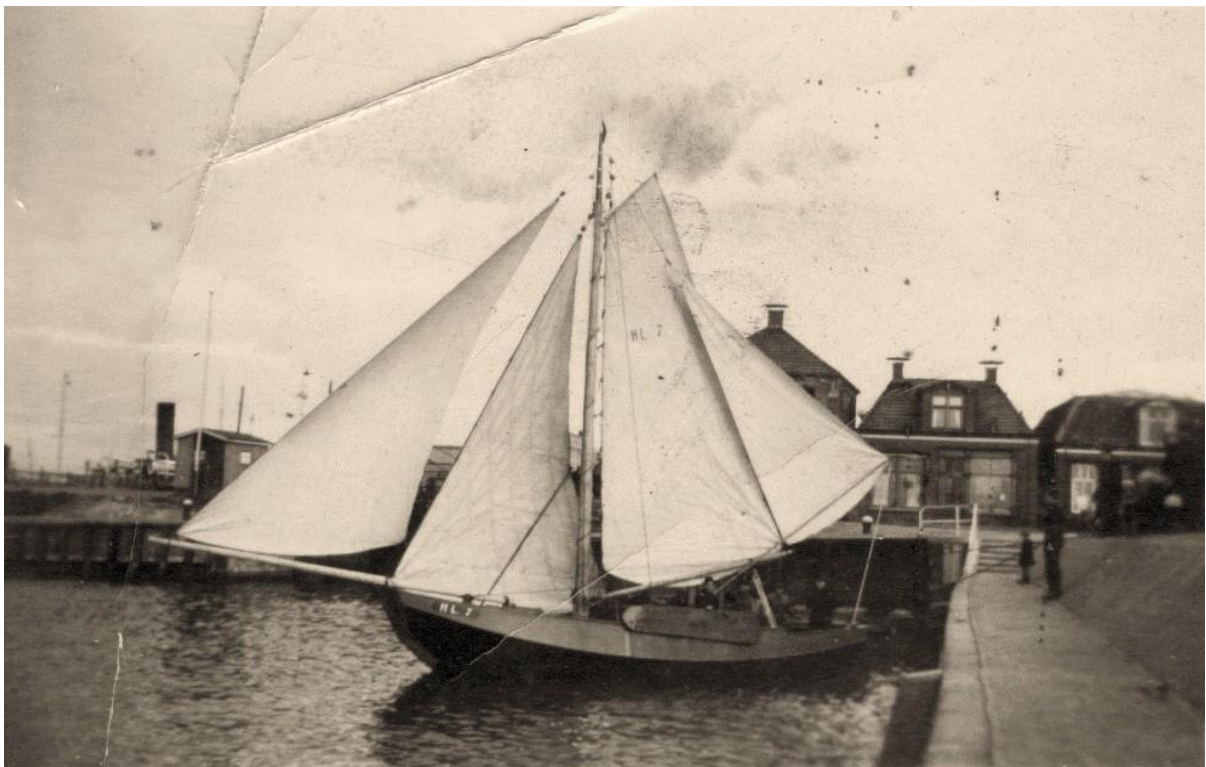
Ook na de oorlog bleven de vangsten goed. De vissershaven werd uitgebreid met twee brede aanlegsteigers haaks op de walkant. De winst kwam vooral van de snoekbaarsvisserij en daarnaast van de aal die gevangen werd met het hoekwant. De vissersvloot werd ook gemoderniseerd met grotere, ijzeren vaartuigen. Vooral 'spekbakken', die wel van een hulpmotor waren voorzien. Als houten aakje van 8 meter viel ik eigenlijk wat in het niet. Ik voelde mij meer verwant met de houten jollen, dan met de ijzeren schouwen. Hans van Dijk was echter nog jong en wilde groeien. Hij keek daarom uit naar wat groters dan ik was. Dat moest voorlopig nog even wachten. Het waren immers moeilijke tijden van wederopbouw en schaarste. Bovendien was het de vraag wat hij met mij moest. Als vissersschip was ik een product van de 19^e eeuw, dat niet meer voldeed aan de eisen die op dat moment eigenlijk aan vissersschepen werden gesteld. Dat veranderde in 1948, toen er voor mij een koper was gevonden en Van Dijk samen met Klaas v.d. Meulen van de vissers Rein en Iege Blom uit Hindeloopen de voormalige visaak LE 28 overnam. Deze 48 jaar oude visaak (de 'Anja') verruilde Hans nog hetzelfde jaar met de maar 12 jaar oude Marker rondbouw van Jaap Schilder uit Volendam, waarbij deze fl. 2100.- bijbetaalde. Met de rondbouw 'Anjaai' bleef Van Dijk nog jarenlang vissen.



Stavoren, 1948. Hans van Dijk zijn Marker rondbouw ST 10 Aan de walkant stalen schouwen en achter het voorste kleine jolletje de op dat moment laatste nog vissende jol van Stavoren, de ST 4 van C.J. de Boer. Aan de nieuwe dwarssteigers liggen twee Volendammers met tot vissersschip omgebouwde ijzeren beurtscheepjes. (Foto: collectie Doede Bleeker)



Stavoren, ca. 1943. Bij de visserijhaven is nu de nieuwe stenen afslag uit 1941 te zien, terwijl links op de dijk de nieuwe grote rokerij van de fa. Smits & Zwaan opvalt, die tijdens de oorlog is gebouwd. De nieuwe dwarssteigers in de visserijhaven moeten nog aangelegd worden.



Stavoren, 1947. De oplevering van de zeilschouw met hulpmotor HL 7 voor de Laaksumer visserman Frank Vogelzang. Op dat moment was de zeesluis nog altijd gestremd wegens oorlogsschade. Ook de woning van de sluismeester naast de sluis stond er nog uitgebrand zonder ramen. Op de achtergrond de zeilmakerij van De Groot. (Foto: Anton van der Werff)

Eindelijk gemotoriseerd

In 1942 liet Hans van Dijk in zijn boot een motor inbouwen, een Ford-viercilinder met een vermogen van 18 pk. Dat was wettelijk toegestaan, dat gebrom en getril van binnen. Het was een voormalige automotor uit 1935, een viercilinder met een inhoud van bijna vier liter en een vermogen van ruim 30 pk.



De ST 10 vaart op de motor de haven van Stavoren binnen. (Foto: Stavense vissersvloot)

In die tijd hadden benzinemotoren nog veel inhoud en relatief weinig kracht. Ze waren laag gebouwd, want het waren zijkleppers. Moderne motoren zijn kopkleppers met een bovenliggende nokkenas, maar die bestonden toen nog niet. De kleppen hoefden bij zijkleppers ook niet steeds afgesteld te worden, wat wel zo gemakkelijk was. Wel moest het aantal pk's van de motor omlaag. De motor moest afgesteld worden op een laag vermogen van iets minder dan 20 pk. Dat had de overheid zo bepaald. Dat had te maken met oneerlijke concurrentie tussen de vissers op het IJsselmeer en de steeds weer dreigende overbevissing. De paling op het IJsselmeer werd weggevangen door grote bidders die voorzien waren van een sterke motor. De Urkers bijvoorbeeld hadden een vloot bidders die al in de jaren dertig was gemotoriseerd met middeldruk dieselmotoren van 30 tot 50 pk. Die dieselmotoren waren laagtoerenmotoren met een grote schroef en veel trekkracht.

Ze waren sterker dan de benzinemotoren met evenveel pk's. Die schepen uit Urk visten met kuilnetten en konden deze sleepnetten zo snel voorttrekken, dat ze de kleine zeilscheepjes zoals ik ben weg concurreerden. Bovendien bedreigden ze de visstand en die werd op het IJsselmeer door de overheid nauwkeurig in de gaten gehouden. In 1935 besloot de regering daarom dat het verboden werd met de kuil te vissen als het schip voorzien was van een mechanische voortstuwing. Ik mocht als zeilschip dus gewoon verder vissen, maar die grote botters met die ronkende, bonkende motoren moesten in de haven blijven. Dat leek me wel eerlijk en ook goed voor de visstand.

De gemotoriseerde vissers konden echter ontheffing krijgen, als ze hun scheepsmotor door de overheid lieten afstellen tot een maximum vermogen van 20 pk. Voor een zwaar schip was dat natuurlijk een aderlating. Voor mij zou 20 pk. een mooi vermogen zijn als dat geleverd werd door een langzaam draaiende scheepsdiesel. Zo'n Kromhoutmotor die populair was bij grote vissers en ook bij de binnenvaart, was echter veel te zwaar en te groot voor mijn body. Hans kocht voor mij daarom een voor de scheepvaart omgebouwde automotor. Een viercilinder benzinemotor van Ford, die veel lichter en kleiner was dan die gloeikopdiesels. Maar voor een schip ook minder sterk. Het vermogen van die automotor moest natuurlijk ook nog verlaagd worden. Daarmee kon de motor op een lager toerental lopen, wat in een zwaar schip een goede zaak is. De 36 pk. van de automotor werd verminderd tot 18 pk. voor de scheepsmotor. Een motor van 18 pk. was in die tijd helemaal niet zo gek. Nu kon Hans met mij onder alle omstandigheden vlot varen. Bij windstilte, tijdens het vissen met een sleepnet en bij tegenwind. Met ruime wind had ik die motor niet nodig. Dan hees de schipper en zijn knecht de zeilen en gingen we op natuurkracht net zo snel als op de motor, als het tenminste een beetje wilde waaien.

Die maatregel voor IJsselmeervissers om een scheepsmotor te mogen hebben die maximaal 20 pk. levert, is pas in het begin van de jaren zestig ingetrokken. Dat is verrassend laat. De meeste plezierjachten uit die tijd hadden al veel sterkere motoren. Die vlogen ons op de motor varende aan alle kanten voorbij. Het ging er de overheid echter om dat het IJsselmeer niet in korte tijd leeggevist zou worden. Het was nu immers een afgesloten water. Er konden niet voortdurend nieuwe vissen vanuit de Noordzee naar binnenzwemmen. Ter bescherming van de visstand werd de kuilvisserij op het IJsselmeer aan het eind van de jaren zestig daarom helemaal verboden. Sindsdien is het aantal beroepsvissers in het IJsselmeer alleen maar afgenomen. In de jaren zeventig raakte het IJsselmeerwater ernstig vervuild met fosfaten, waardoor er tijdens warme zomers een groene soep ontstond. Toen in de jaren daarna het water dankzij milieumaatregelen schoner werd, klaagden de vissers dat er in dat schone water minder voedsel voor de vissen was, dat de visstand om die reden afnam en dat de visetende aalscholver, die door de beschermde status flink in aantal was toegenomen, de vis nu onder water zo goed kon zien, dat die de visstand voor de vissers verpestte. Dat alles heb ik niet meer mee mogen maken in Stavoren, want ik werd verkocht aan een visser in De Lemmer. Tot de afsluiting van de zee de belangrijkste vissersplaats van Friesland.

4. Als ‘Vijf Gebroeders’ bij Jurjen Bootsma in De Lemmer

Het was Jurjen Bootsma uit De Lemmer die mij in 1948 overnam van Hans van Dijk, die een groter, ijzeren schip wilde om een betere toekomst te hebben met de IJsselmeervisserij. Voor mij leek dat een promotie, van de kleine vissersvloot van Stavoren naar de grote van De Lemmer, maar dat was wel wat schrikken. In de tijd dat ik in Workum gemaakt werd bij Zwolsman, had De Lemmer een vissersvloot van meer dan honderd schepen. De Zuiderzeevervisserij zorgde er voor een flinke bedrijvigheid. Niet alleen waren er vissersschepen, er was natuurlijk ook vishandel, visverwerking, scheepsbouw, zeilmakers, mastenmakers, touwslagers en een bloeiende middenstand. De grote vishandelaren hadden bij de binnenhaven hun rokerijen en zouterijen. De gezouten ansjovis werd verpakt in tonnetjes (‘ankers’) met zeiltjalken naar Amsterdam gebracht om opgeslagen te worden in vemen. De vissersschepen zorgden voor veel werkgelegenheid, doordat ieder schip door meestal drie vissers werd bemand. Vooral de vissersvrouwen zorgden voor het koppen van de ansjovis. De haring en de paling voor de binnenlandse markt werd schoongemaakt en aan speten geregen om gerookt te worden in een ‘hang’. De taanketels rookten een groot deel van het jaar voor de vissers die hun netten moesten onderhouden en natuurlijk had Jan Pen met zijn nettenbaan aan It Leeg veel werk om de staande netten te maken. Al die gezellige drukte was verdwenen toen ik in De Lemmer aankwam. Het was akelig stil in het dorp. Het leek Stavoren wel. De Vluchthaven was bijna leeg. Er waren nog maar weinig vissers actief. Velen waren gestopt. Anderen waren vertrokken naar plaatsen die gunstiger leken. Zoals een van de Bootsma’s naar Hindeloopen was vertrokken, de Poepjesen zich in Makkum hadden gevestigd en Koornstra in Harlingen.

Wel nieuw waren de vrachtschepen in de Vluchthaven die meestal betrokken waren bij de inrichting van de Noordoostpolder. Het uitzicht over zee was verdwenen. De vissers keken nu naar het nieuwe land. Eigenlijk zaten de paar overgebleven vissers in een fuik die gevormd werd door de dijk van de Noordoostpolder en de Friese zuidkust. De Lemmer was in een stonkhoeke terechtgekomen. Bij de gebruikelijke westenwind dreef alle vuil van het IJsselmeer richting De Lemmer waar het niet weg kon.

Ook op het binnenwater bij De Lemmer was het stil geworden. Na de oorlog waren de eerste jaren moeilijk voor de schipperij. Er was geen gasolie. De skûtsjeschippers haalden hun tuig weer tevoorschijn en ook op het IJsselmeer werd er met de aken en bidders weer zeilend gevist. In de vijftiger jaren werd het land weer opgebouwd na de schade door de oorlog. De scheepvaart had niet meer de centrale plaats van vroeger. Alles draaide nu om het vervoer over de weg met vrachtwagens. In De Lemmer werden in de vijftiger jaren daarom vertrouwde waterwegen als de Vissersburen en de Rien gedempt ten behoeve van het verkeer over de weg. Wat eens een belangrijk vaarwater was, de Vissersburen, was nu een winkelstraat met auto’s en fietsen. Ik vroeg me af wat mijn plaats nog was in deze nieuwe wereld. Ik leek wel een archaische verschijning, een bootje uit het verleden.



De Lemmer, 1950. De visaak LE 107 met rechts Gauke en links Jurjen Bootsma, de eigenaar en vergunninghouder van de visaak. De romp onder het berghout zit op de foto in het stort. De houten bolders links en rechts op het voordek zijn vervangen door stalen exemplaren.



De Lemmer, Jurjen (l.) en z'n broer Gauke Bootsma visten vanaf 1948 met het aakje LE 107. Hier staan ze in het centrum van De Lemmer bij de oude zeesluis met op de achtergrond het Dok waar de Vissersburen op uitkwam, de vaarweg langs de werven, de mastenmaker en de zeilmaker.

Na de oorlog beginnen de IJsselmeervissers weer paling te vangen. Met kuilnetten, maar ook met het hoekwant. De Bootsma's met hun kleine aakje kunnen op de zeilen geen zwaar kuilnet door het water trekken en vissen op aal met het hoekwant. Met honderden meters lange lijnen voorzien van zijlijntjes met haken waar aas aan zit. IJsselmeerpaling wordt in die jaren een succes voor de vissers. In De Lemmer kunnen de paar overgebleven vissers hun vangsten kwijt bij de Gebroeders Sterk, bij een bedrijf dat vanaf 1882 actief is in De Lemmer en groot is geworden met het verwerken en verhandelen van ansjovis en Zuiderzeeharing. Na de oorlog was van de hang van de firma Sterk alleen het pandje aan de Binnenhaven overgebleven. Wiro Sterk en zijn twee broers pakten de draad weer op en begonnen vanuit dat pand met het roken van vis. Per vrachtwagen werd de gerookte vis in de provincie verhandeld. André Sterk (geb. 1944) vertelt: 'Mijn vader Wiro heeft, toen de oorlog voorbij was, het bedrijf met z'n broers overgenomen van mijn opa Gerardus. Zij startten met het roken van haring en makreel en van paling uit het IJsselmeer. Ik weet nog dat de haven van De Lemmer in de jaren vijftig en zestig 's zomers vol lag met schepen die met de kuil op aal visten. Paling was er toen volop!' Dat succes was overigens wel een verrassing. Veel Zuiderzeevissers zagen de visserij op het IJsselmeer helemaal niet zitten. Wie had gedacht dat na de oorlog de gerookte 'IJsselmeerpaling' in het hele land een begrip zou worden. André Sterk: 'De gerookte paling leverde op de kermissen in Brabant en Limburg het meeste op. Friezen vonden paling te duur!' In 1959 komt André op 14-jarige leeftijd bij zijn vader Wiro in het bedrijf. Er werkten toen acht man in de rokerij en het bedrijf had een jaaromzet van 350.000 gulden. Het was hard werken en onderaan beginnen. André: 'Eigenlijk ging alles in het bedrijf er nog hetzelfde aan toe als direct na de oorlog. Het inleggen van haring en het paling roken gebeurde nog op precies dezelfde manier. We begonnen op maandagmorgen om vijf uur. In het rookhok gebruikten we als brandstof hout, spaanders en zaagsel van fabriekjes uit de omgeving, zoals de klompenfabriek in Hoogeveen of de timmerfabriek voor kerkbanken en doodskisten bij Woudsend. 's Avonds haalde Van Gend & Loos 200 tot 400 doosjes op met twaalf pond gerookte aaltjes, zo dik als een pink. De volgende morgen lag de vers gerookte paling dan in de winkels.' In 1970 stapte Sterk over op zeevis en werd niet veel later de grootste platvisverwerker van Nederland. Daarna werden ze opgekocht door een Britse multinational, waarna André Sterk voor zichzelf begon onder de naam 'Sterk Trading'. Het huidige bedrijf 'Sterk Seafood BV' dat gespecialiseerd is in diepvries vis, heeft zich uiteindelijk ontwikkeld uit deze herstart wordt op dit moment geleid door twee zoons van André. Zijn derde zoon is in 2019 gestart met 'Sterk Plant-Based Food', het groene label van Sterk. Hij produceert vlees- en visvervangers.

Van die ontwikkeling direct na de oorlog heb ik met de gebroeders Bootsma die mij, de voormalige 'eelboot' uit Enkhuizen, hadden gekocht van de visser Hans van Dijk uit Stavoren, dus geprofiteerd. De Bootsma's konden de aal die met het hoekwant werd gevangen verkopen bij de Gebroeders Sterk, direct aan de Binnenhaven van De Lemmer, mijn thuishaven.



De Lemmer, 1954. Hoekwant spleten en azen bij de LE 107. (ansichtkaart ! Fam. Bolier)



De Lemmer, begin jaren vijftig, vissers in de Vluichthaven. Het ijzeren aakje LE 10 dat de Gebr. De Boer in 1912 bouwden lijkt wel op een aalboot, maar is sierlijker en ronder. De Gebroeders Wouda van de LE 10 stopten met de visserij in 1956, waarna het aakje over ging naar de recreatie. Een jaar nadat de LE 107 van Bootsma over ging naar de recreatie.



De Lemmer, de Binnenhaven omstreeks 1930, waar de 'ankers' gezouten ansjovis van de firma Gebroeders Sterk klaar staan voor transport naar de vemen in Amsterdam. Het waren nog hoogtijdagen voor de Zuiderzeeverij. De ansjovis werd uiteindelijk verkocht aan Duitse afnemers. De ankers werden met de trein van Amsterdam naar Zuid-Duitsland getransporteerd.



De Lemmer, jaren vijftig. De Vluchthaven met de NOP aan de overkant. De vuurtoren staat nog op het westelijk havenhoofd. Het was een ontmoetingsplaats voor de Lemster bevolking. Nu staat er een replica die in de zomer van 1993 in Stavoren gemaakt werd als decorstuk voor opnames van de TV-film 'De Vuurtoren' van Pieter Verboeff over diens jeugd in De Lemmer.



De Lemmer, 1950. De Noordoostpolder is ingericht. Vlnr. zien we het vaarwater de Zijlroede met een bocht, het Dok, naar de oude zeesluis. Dan linksom de moeilijke bocht van de Vissersburen (ooit liep dat water zonder bocht rechtstreeks naar het Dok) naar de binnenhaven. De Vissersburen maakt een haakse bocht langs de Polderdijk (bij mastenmaker V.d. Neut en zeilmaker De Vries) en aan de rechter oever de houthandel van Van Sleeswijk en scheepswerf van de Gebr. De Boer aan de zeedijk. De vaarweg gaat verder als Lemster Rien, linksaf naar het Tjenkemeer. Buiten de nieuwe zeesluis uit 1888 aan de linkerkant de Vluchthaven waar de vissers lagen en rechts de Tramhaven. Van de visserij is op dat moment weinig meer over.





De Lemmer in de jaren vijftig, voordat de Vissersburen gedempt was en erna. De spuisluis werd vervangen door een schutsluis in de Rien. De demping van de Rien was nodig i.v.m. het (bus)verkeer, dat in de oude structuur niet goed van oost naar west door het centrum kon komen. De hang van vishandelaar De Blaauw bevond zich op de kop van Schans/ 't Leeg.

Toen in de vijftiger jaren het tracé voor de Rijksweg (A6) definitieve vorm kreeg, betekende dit dat de Lemster Rien als scheepvaartroute zou komen te vervallen. De Rien werd ten oosten van de jachtwerf van de Gebroeders Hummel de plek waar Pier de Boer mij bouwde in 1898, gedempt. Over de dam zou de nieuwe Rijksweg worden aangelegd, maar dat duurde nog meer dan 20 jaren. Deze snelweg werd immers door het Tjeukemeer aangelegd, wat tijdrovend was. In de Rien kwam echter een dam, waardoor de snelle scheepvaartroute van De Lemmer naar het Tjeukemeer verviel. Ook de Vissersburen werd gedempt. Om de bedrijven aan de Polderdijk langs het open blijvende deel van de Rien voor schepen bereikbaar te houden, werd de spuisluis in de oostelijke hoek van de Vluchthaven vervangen door een schutsluis. Vervolgens bedacht het gemeentebestuur van Lemsterland, dat het classicistische gemeentehuis uit ca. 1770/1898 te klein was om de noodzakelijke groei van het aantal gemeenteambtenaren te kunnen huisvesten. De visserij was voorbij, dus werd de Achterom, het volkswijkje waar traditioneel veel vissers woonden, tussen de Schans en de Vissersburen, afgebroken en verrees er een nieuw gemeentehuis. Dat paste esthetisch echter zo slecht tussen de omringende historische gebouwen, dat het weer snel werd afgebroken toen de gemeente Lemsterland in 2013 opging in het grotere geheel van de nieuw gevormde gemeente 'De Fryske Marren', waarbij Joure het bestuurlijk centrum werd.



De Lemmer. Het vissersbuurtje de Achterom, dat moest wijken voor een nieuw gemeentehuis. Rechts het bordje 'Bot te Koop, JR Visser. Jan Renzes Visser.



De Lemmer, 1960 De Vissersburen als doorgaande weg na demping in 1957.



De Lemmer in de jaren vijftig. De Kortestreek. De oude bedrijvigheid van scheepvaart en visserij is voorbij, terwijl de dagjesmensen en de watersporters nog moeten komen.

Onder: De Vluchthaven met op de achtergrond de Noordoostpolder (i.p.v. de dam en de zee) met de aken LE 91, LE 38 (LE2), LE 50 en de kotter LE 3. Dit was dit de ooit zo drukke Vluchthaven vol bidders en visaken.



Afronding van mijn visserijverleden

1. Gemeente: <u>Remsterland</u>	Letterteeken en nummer: <u>R.E. 107</u>
2. Vaartuigsoort: <u>keilaak met motor</u>	
3. <input checked="" type="checkbox"/> Gebouwd van: <u>hout</u> Bouwjaar: <u>1900</u> Werf:	
4. <input checked="" type="checkbox"/> Naam:	Cap. vischruim: _____ last; _____ ton.
Meetbrief No. _____	
Inhoudsmaten	Afmetingen
bruto: <u>19.93</u> m ³	lengte: <u>7.28</u> m
netto: <u>8.97</u> m ³	breedte: <u>2.60</u> m
bruto: <u>7.07</u> reg. tonn	holte: _____ m
netto: <u>3.17</u> reg. tonn	omvang: <u>5.72</u> m
18 pk Ford benzine motor, 4 cyl., 1955.	
Bunkercapaciteit: _____	
Verbruik: _____ Snelheid: <u>7</u> knopen.	
Soort en plaats van visserij	
Hoofdbedrijf: <u>hoekwant, strand en sleepnetten</u>	Bemanning: <u>2</u>
Nevenbedrijf:	(met inbegrip van schipper)
Plaats: <u>Yoolmeer</u>	
Eigenaar: <u>Jurjen Bootsma (vergunninghouder)</u>	
Geboortedatum: <u>13-5-1901</u>	Beroep: <u>visser</u>
Woonplaats: <u>Remmer, Parkstraat 95</u>	
Schipper: <u>alvarus</u>	
Geboortedatum:	Beroep:
Woonplaats:	

24023 15000 11-46.

Verhuurd aan:	Letterteeken en No. <u>R.E. 107</u>
Geboortedatum:	Beroep:
Woonplaats:	
Tijdvak:	
Bijzonderheden omtrent herkomst van het vaartuig:	Bewijs van inschrijving
<u>6-6-17. E.H. 112.</u>	uitgereikt d.d. <u>17-6-48</u> No. <u>2011.</u>
<u>7-2-34. S.T. 10.</u>	d.d. _____ No. _____
<u>17-6-48. I.E. 107; 3-3-48 o/p.k. van D. v. Kijk, Stavoren.</u>	d.d. _____ No. _____
	ingetrokk d.d. <u>26-3-56</u> No. <u>2011.</u>
	Bijzonderheden omtrent doorhaling
	<u>26-3-56 doongehaald, in april 1955 als pleziervaan-luis verkocht aan: G.J.H. Bolten, Beelenstr. 15, Den Helder.</u>
Consent of Vergunning	
<u>keerd. Y.</u>	

(Wieringer Bol.)

ST - 10 ONDERNEEMING (1934 — 1938)

ST - 10 (1938 — 1948)

Meetbrief: ——— Half gedekte zeilboot
Afmeting: ——— x ——— x ——— x ——— m.
Tonnage: Bruto: 10,00 m3 ——— reg.ton.
 Netto: m3 ——— reg.ton.
Voortstuwng: Geen mechanische voortstuwng.
 Zeilvaartuig.
Bouwjaar: 1900 Scheepswerf:
 O N B E K E N D.
Konstruktie: Het vaartuig is hoofdzakelijk van -
 H O U T - gebouwd.

ingeschreven:

06-06-1914	EH - 112	JOHANNA	Nieuw ingeschreven visserijvaartuig. Ingeschreven te: Enkhuizen. Corr.no: 1/7071 dd: 08-07-1914
		eigenaar:	Johannes Schenk Jbzn.
		visserij:	Bocht 4 - 523 ENKHUIZEN. Kustvisserij. Visserij op haring, ansjovis en bot in de Zuiderzee met: 3 personen.
30-11-1933	EH - 112	JOHANNA	Doorgehaald, vaartuig zal worden verkocht.
		opmerking:	1. Het vaartuig viste niet buiten de: Afsluitdijk. 2. Het vaartuig was vóór 1914 niet in het Visserij Register opgenomen.
07-02-1934	ST - 10	ONDERNEEMING	Nieuw ingeschreven visserijvaartuig. Was doorgehaald dd: 30-11-1933 Was tevoren: EH - 112
		eigenaar:	Ingeschreven te: Stavoren. Gekocht van: J. Schenk te: Enkhuizen. Hans van Dijk.
		visserij:	Voorstraat 69 STAVOREN. Visserij op haring, ansjovis, paling, bot, schol en spiering in het IJsselmeer en de Waddenzee met: 3 personen.
02-05-1938	ST - 10	ONDERNEEMING	Doorgehaald, vaartuig wordt niet meer voor de Kustvisserij gebezigd, thans; IJsselmeervisserij. (IJsselmeer Register)
		visserij:	

Bovenste deel van een oude registratie over de 'Wieringer bol' ST 10 uit de archieven van de Stichting Stamboek voor Ronde en Platbodemjachten (SSRP)

In het voorjaar van 1955 was er onverwachts belangstelling voor mij van een familie uit Den Helder. Ik lag netjes voor de wal aan de Kortestreek in De Lemmer, toen er mensen langdurig bij mij bleven kijken en een paar foto's maakte. Het was het begin van een periode dat particulieren wel vaker een oud vissersschip uit de tijd van de Zuiderzeevervisserij voor een habbekrats overnamen van een visser die het schip maar wat had liggen in de haven en er niets meer mee deed. Dat was bij mij niet het geval. Jurjen Bootsma gebruikte mij nog als visaak, maar Jurjen wist heel goed, dat die visserij geen toekomst meer had. Uiteindelijk wilde hij mij daarom wel van de hand doen.

28-08-1942	ST - 10	——	Her-inschrijving, Bewijs van Inschrijving: afgegeven onder No: 349 dd: 28-08-1942 duplikaat verstrekt dd: 29-01-1948 ingetrokken: dd: 24-03-1948 Met 2 stuks volgvletten.
		meetbrief:	—— Aak met motor: Hout.
		afmeting:	—— x 7,28 x 2,60 x —— m.
		tonnage:	Omvang: 5,42 m. Bruto: 19,93 m3 — 7,04 reg.ton. Netto: 8,97 m3 — 3,17 reg.ton.
		voortstuwing:	FORD - benzinemotor: 4 cilinder. vermogen: 18 pk. bouwjaar: 1935
		eigenaar:	Hans van Dijk. geb: 22-03-1912 Is tevens schipper/Verg. houder. Jurisdiktie 15 STAVOREN.
		visserij:	Standaardwand en kuilnetvisserij. IJsselmeer - Bemanning: 2 personen.
24-03-1948	ST - 10	——	Doorgehaald, vaartuig verkocht aan: Gebrs. Bootsma Lemmer. thans: LE - 107
17-06-1948	LE - 107	——	Nieuw ingeschreven visserijvaartuig. Ingeschreven te: Lemmer. Gekocht: dd: 03-03-1948 Van: H. van Dijk. te: Stavoren. Jurjen Bootsma. geb: 13-05-1901 is Vergunn.houder en schipper. Parkstraat 95 LEMMER.
		visserij:	Hoekwand, staande en sleepnetten. IJsselmeer - Bemanning: 3 personen.
		vaartuigtype:	Zeilaak met motor- geheel van: Hout.
		overige:	Geheel als voorgaand vermeld.
		aanvulling:	vaarsnelheid: 7 mijl.
23-06-1956	LE - 107	——	Doorgehaald, vaartuig verkocht dd: April 1956 aan: J.G.H. Bolier. Bestemming: P L E Z I E R V A A R T U I G.

Onderste deel van de oude registratie over de 'Wieringer bol' ST 10 uit de archieven van de SSRP Opvallend zijn de afmetingen van 7.28 lang en 2.60 breed. Zwolsman bouwde een aakje van 26 voet voor Schenk. Dat is $26 \times 28.3 = 7.36$ meter. In 2023 is de lengte 28 Amsterdamse voeten van 28.3 cm.: 7.92 meter. Wellicht veroorzaakt door vervorming en/of meetfouten.

Bij de officiële registraties wordt stevast 23 juni 1956 aangegeven dat de LE 107 doorgehaald is uit de visserijarchieven. Dat zal wel kloppen. Het aakje is echter op Hemelvaartsdag, 30 april 1955, verkocht aan G. Bolier volgens het persoonlijk notitieboekje van Bolier en conform het geboortekaartje van G. Bolier Jr. in 1955 die als 6 weken oude baby meevoer op het aakje.

Toch was Jurjen Bootsma niet direct genegen mij te verkopen aan wildvreemde mensen die mij voor de recreatie op het water wilden gebruiken. De familie Bolier, want zo heetten zij, drong echter aan. Bootsma vroeg tenslotte duizend gulden en ging akkoord met fl. 900,-, waarmee hij heel tevreden was. Jurjen wist heel goed, dat het niet zo vaak zou voorkomen dat hij weer de kans kreeg mij tegen zo'n prijs over te doen aan een particulier. Voor een visaakje uit 1897 dat er door de jaren heen niet beter op was geworden. Ik was in het stort gezet om de lekkages tegen te gaan en overal waren noodreparaties aangebracht. Jurjen ging daarom overstag en deed in 1955 afstand van het laatste houten visaakje van De Lemmer.



De Lemmer, 30 april 1955. Koninginnedag. De visser Bootsma wilde zijn aakje eigenlijk nog niet verkopen. Het bod was echter aantrekkelijk, dus verkocht hij ter plekke zijn aakje, dat diezelfde dag nog met de nieuwe eigenaren zou uitvaren, nadat ze met enige moeite de motor aan de praat hadden gekregen.



De Lemmer, 1955. G.J.H. Bolier (met alpinopet) vaart met de LE 107 door de oude zeesluis. De koop is gesloten. Koninginnedag, 30 april. (Foto: collectie Bolier)



Door naar de nieuwe 'zeesluis' uit 1888 om over het IJsselmeer via Den Oever naar Den Helder te varen. (Foto: collectie Bolier)

5. Als ‘Anna Maria’ met de familie Bolier op vakantie

Als ‘jacht’ kreeg ik niet alleen een nieuwe naam, Bolier noemde mij Anna Maria, naar zijn twee dochters, maar ook een nieuw leven. Voor de oorlog, in de dertiger jaren, was de watersport al een beetje op gang gekomen. Het waren niet alleen rijke mensen die zich een jachtje konden veroorloven, maar ook watersporters uit de geslaagde middenklasse. Het was nog niet bijzonder druk op het water. Vroeger, toen ik nog een vissersschip was in Enkhuizen, was er veel meer vertier dan nu, na de oorlog op het binnenwater. De beleving van watersporters in die tijd was echter een bron van inspiratie, ook voor mij. Voor het eerst maakte ik mee dat er enthousiast en vrolijk met mij gevaren werd. Dat mijn bemanning een zeiltochtje als een avontuur beschouwden en het jammer vonden dat een weekend varen of een vakantie op het water weer voorbij was. Mensen waren blij met hun ‘vrije tijd’, die immers nog niet zo lang bestond. Werknemers kregen pas in 1930 voor het eerst vrije dagen doorbetaald van hun werkgever. Nederland was een agrarisch- en ambachtelijk land waar men helemaal geen tijd had voor ‘vrije tijd’. In de zomer moest er op het land hard gewerkt worden om de oogst binnen te halen. Het waren ambtenaren en onderwijzers die als eersten een aantal dagen per jaar niet hoefden te werken. In diezelfde tijd werd de in 1883 opgerichte Algemene Nederlandse Wielrijders Bond ook actief voor mensen die in hun vrije tijd wilden kamperen en anderen die met een boot het water gingen. Er verschenen tal van enthousiasmerende beschrijvingen van zeiltochten over dat nog zo onbekende water. Eén van die schrijvers was Max Ruitenschildt. In het boek ‘De Waterkant’ (1945) schrijft hij dat hij ‘ook eens naar Friesland was getogen.’ Hij was verrast over de nieuwe ervaringen die hij daar op deed, waar hij de Hollandse plassen gewend was. ‘Eerlijk gezegd verbeeldde ik mij, dat de zeilsport geen geheimen meer voor me had en dat ik met de Kapiteinse aan de fokkeschoot en gewapend met de waterkaart van de ANWB door Friesland zou toeren, als gold het een fietstochtje bij mooi weer in een bekende streek.’ (p. 36). Dat pakte echter anders uit. Friesland was na de oorlog een provincie met veel water zonder veel beschutting, waar de wind dus vrij spel had. Ruitenschildt merkte, dat er ‘haast elke dag een bonk wind stond, dikwijls te veel voor de vrouwenhanden aan de fokkeschoot. Soms zelfs te veel voor de vallen en wanten en daardoor onvermijdelijke averij, waaruit soms moeilijke situaties ontstonden. Onbekendheid met het water deed ons nogal eens aan de grond lopen en het is moeilijk loskomen met een stijve bries, wanneer de vaarboom in de zachte prut bijna geen weerstand vindt. Maar alles bij elkaar was het een luisterrijke belevenis. (p. 36)

In het boekje ‘De waterkant van Nederland’ (1960), een uitgave van de ANWB, schrijft Ruitenschildt nog eens over zeilen over de Friese meren. In Stavoren liet hij zijn opgebouwde zeilsloepje schutten door de zeesluis en vaart hij op de buitenboordmotor naar de Morra om vandaar bij oostelijke wind te zeilen richting Heeg. Nu ging het rustig, maar hij herinnerde zich nog goed hoe hij in de Woudsenderrakken eens heeft liggen wachten op rustiger weer om het aan te

durven de oversteek naar Heeg te maken. ‘Als de zuidwester blaast – en hoe vaak doet die dat niet in ons land – jaagt hij de golven over een lengte van circa 10 km. voor zich uit naar de noordoosthoek, met als gevolg dat ze daar als steigerende paarden aankomen en het oversteken van de plas levensgevaarlijk maken.’(p. 109) En ja, nog steeds loopt hij met z’n sloepje met regelmaat aan de grond. De Friese vaarten en meren zijn niet diep en de ondieptes kunnen overal zitten. Maar hij geniet van het Friese landschap. ‘Die onafzienbare groene weidevlakten, met daarin het glanzende zwartbonte vee en hier en daar een zwarte Friese volbloed. (...) Het geeft een bevrijdend gevoel van ruimte, stilte en rust.’(p.112)



Dat was dus de wereld die Bolier voor ogen stond toen hij mij aanschafte. Zeilen over de Friese meren en dan niet voor een dagje, maar een vakantie lang. Voor dat doel moest ik wel wat verbouwd worden. De bun werd uit mijn buik gehaald. Ik hoefde geen vis meer te bewaren, en de nu ruime kuip werd voor een deel overdekt met een roef, zodat er binnen in mij passende woonruimte ontstond voor de familie Bolier. Voor de vader, de moeder, de twee dochters en de zoon. Natuurlijk werd daarbij ook de mast strijkbaar gemaakt. Voor de vaart op het binnenwater, maar ook vanwege de roef die het anders moeilijk zou maken de mast te verwijderen of opnieuw te plaatsen.

Bolier had mij eigenlijk helemaal opnieuw uitgedost om wat handiger met mij te kunnen zeilen. De grootschoot, die altijd aan een oog op een legger van het vlak was bevestigd voor de helmstok, werd nu belegd op een grote overloop die Bolier op het achterhuisje had geschroefd. Mijn giek moest natuurlijk ook een steun krijgen, omdat die anders aan de kraanlijn maar wat heen en weer zwaaide. Bolier maakte een steun die aan de einden van de overloop was bevestigd en als we zeilden gewoon achterover werd geklapt, zodat die op de kop van mijn roer rustte.



*De Anna Maria in de Kooisluis die verbinding geeft naar het Amstelmeer. (Foto: collectie Bolier)
De opening van het watersportseizoen op Hemelvaartsdag. Na afloop drukte in de sluis. De
zwaardbootjes in het midden zijn Vauriens. In de zestiger jaren waren dat bij de jeugd populaire
zeilbootjes van vier meter lang. De Marine zeilde er een wedstrijd met B2 zeilsloepen.*

Mijn nieuwe eigenaar die mij zo onverwachts en snel had overgenomen van Jurjen Bootsma heette Gabriel Josef Herman Bolier (1912-1992) en kwam uit Den Helder. Een man met een Zeeuwse naam, die getrouwd was met Wietske Hameling uit Leeuwarden. Zij hadden drie kinderen, Anna, Maria en Gabriel en het was de bedoeling dat het hele gezin met mij 'voor het plezier' zou gaan zeilen. Ook langere tochten. Daar was ik als viszaak natuurlijk niet op ingericht. Ik was een halfgedekt aakje met een vaste mast. Achter de mast, in de open kuip, was er de bun waar de levende vis in werd bewaard en dan kwam de motor die niet altijd direct wilde aanslaan. Dat was natuurlijk geen ideale inrichting voor de pleziervaart. Gabriel Bolier was echter een praktisch ingestelde watersporter, zoals velen in die jaren. Hij ging mij wat verbouwen, zodat ik beter zou voldoen als plezierjacht. Met af en toe hulp van enige kennissen ging hij aan de slag en het eindresultaat mocht er zijn. Ik



B2 zeilsloepen van het Zeekadetkorps Den Helder, die ook acte de présence gaven tijdens de opening van het zeilseizoen op het Amstelmeer.

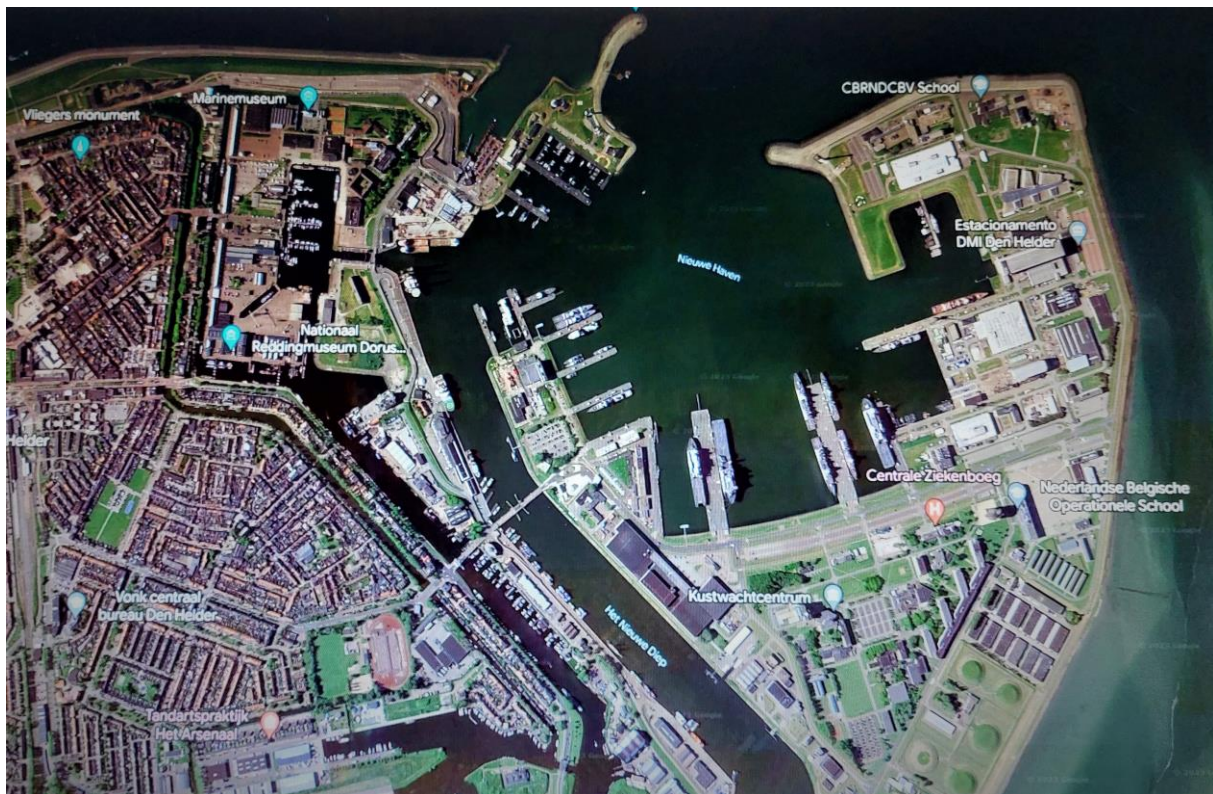
had een fraaie roef over de open kuip gekregen met een schuifbaar luik en een mooie ingang met ramen. De kuip was nu ingericht met een overloop voor de grootschoot, zodat de schoot de bemanning in de kuip niet hinderde. Ook had Bolier een praktische, wegklapbare steun voor de giek gemaakt. De giek kon immers niet meer gewoon op het achterhuisje liggen vanwege de roef. Ik was als jacht weer keurig wit geschilderd, zoals ooit bij Johannes Schenk in Enkhuizen, met een zwart berghout en een zwart zetboord. Ik mocht zo zeker gezien worden.

Die witte verf bleek overigens geen succes te zijn. Bolier had gedacht dat de verf die op de asfaltwegen werd gebruikt om witte strepen te trekken, heel erg sterk zou zijn. Maar nee, die verf had de neiging niet goed op mijn huid te hechten. Na enige jaren werd de witte verf daarom opgevolgd door zwarte teer, Black Varnish, een snel drogende variant van de traditionele koolteer, wat een restproduct was van de gemeentelijke stadsgasproductie. Gabriel Bolier had mij na mijn afscheid van De Lemmer naar Den Helder gevaren. Hij werkte bij Defensie, bij de luchtmacht, en was in Den Helder werkzaam als Hoofd Arrondissement Noord van Bureau Aanleg Beheer bij vliegveld De Kooi. Hij mocht mij toen ik nog een visaakje was, wel bij de Kooisluis in het Balgzandkanaal laten liggen om mij daar verbouwen. Dichtbij het vliegveld De Kooi waar hij beroepshalve werkte. Na de verbouwing was ik geen visaak, maar een aakjacht en verhuisde ik naar de watersportvereniging Helder Willemsoord Nieuwediep (HWN). Die vereniging was in 1930 mede opgericht door J.H. Coolhaas, waterconsul van de ANWB en

jarenlang een bekend zeezeiler. De oprichters hadden aan het Nieuwediep 32 A een geschikte locatie voor een jachthaven gevonden in de Koopvaarders-Binnenhaven. Net buiten de Van Klinkenbergbrug, dus met een open verbinding via het Noord-Hollandskanaal naar de Kooisluis, om op het Amstelmeer te komen. Ook kon de Waddenzee worden bereikt via de Koopvaardersschutsluis. De vereniging HWN voelde zich verbonden met het Marine-etablissement Willemsoord en de haven het Nieuwediep en lag daarmee aan het Nieuwediep op een gunstige plek. Gabriel Bolier was enige tijd bestuurslid bij de vereniging.



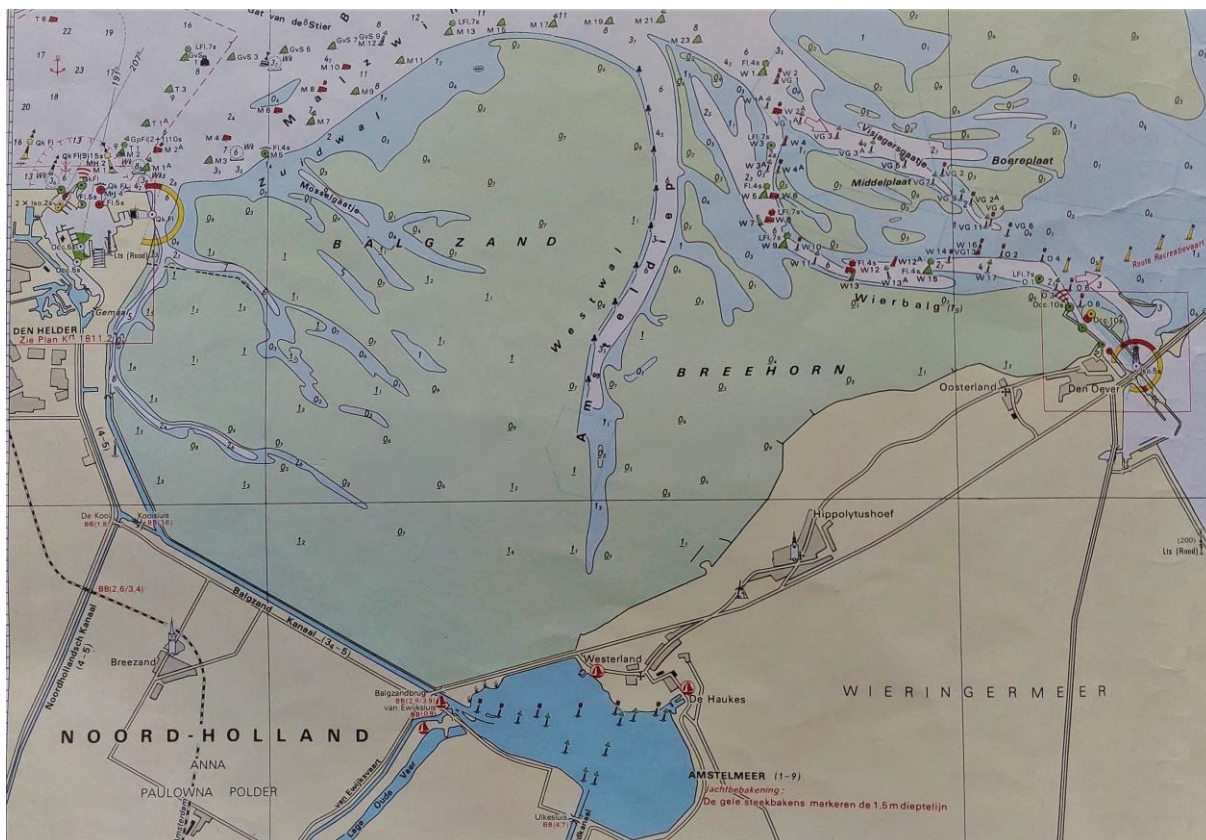
De Anna Maria wordt zonder motorkracht de Kooisluis uit gevaren. Blijkbaar liet de benzinemotor hen weer eens in de steek. Aan het helmbout Maria (bezig een lijn aan te nemen?) en bij het zwaard Anna. (Foto: collectie Bolier)



Den Helder, ca. 2020. Centraal van ZO naar NW het Nieuwe Diep. Parallel aan het Diep aan de ZW-kant de Koopvaarders-Binnenhaven. Direct ten zuidoosten van de Van Kinsbergenbrug, aan de noordoostelijke oever kreeg de Anna Maria een ligplaats aan de weg Nieuwe Diep 32 waar de watersportvereniging HWN gevestigd was.

Nederland ontdekken vanaf het water

In de vijftiger en zestiger jaren ging het varen door Nederland heel anders dan tegenwoordig. Er waren relatief veel kleine vrachtscheepjes die hun lading ook brachten naar plaatsen die aan smalle vaarten lagen. Dorpen aan het water hadden een laad- en losplaats en watersporters konden daar ook wel een plekje vinden om aan te meren. Dat was overigens gratis. Geen enkele gemeente peinsde er over om een ambtenaar de taak te geven om liggeld op te halen bij die paar watersporters. Toen Bolier mij had veranderd van een visaak in een plezieraak, een aakjacht, kon hij met het hele gezin aan boord mooie tochten maken vanuit de thuishaven Den Helder. Het aakje bood twee kooien in de roef voor de ouders en drie kooien in het vooronder voor de jeugd. Twee langs de zijkanten en één dwars voorin. In 1960 was Bolier 48 jaar en daarmee vitaal genoeg om met zijn gezin flinke tochten te maken, waarbij de bemanning natuurlijk ook de handen uit de mouwen stak. Zo'n platbodemjachtje als ik was geworden is tamelijk bewerkelijk om mee te zeilen, door de zijwaarden, het relatief zware tuig en mijn ronde vormen, waardoor ik niet de snelste was en maar vrij langzaam van koers kon veranderen. Vooral op het ruime water waar ik tenslotte voor ontworpen was, kwam ik het beste tot mijn recht. Daar was de ruimte en woei de wind onbelemmerd. Daar was ik in mijn



Vanaf Den Helder kon 'binnendoor' het Amstelmeer goed bereikt worden via de Kooisluis en het Balgzandkanaal. Eventueel kon ook 'binnendoor' naar Den Oever gevaren worden om daar te schutten op het IJsselmeer. Eenvoudiger was het om bij gunstige omstandigheden met een zuidwestenwind en opkomend tij 'buitenom' langs het Balgzand van Den Helder naar Den Oever te gaan om zo het IJsselmeer te bereiken of langs de dijk door te varen naar Kornwerderzand.

element. Op smalle binnenwateren was het wel eens 'houwen en keren'. Dan moest de motor uitkomst brengen en de scheepsmotoren uit die tijd waren nog niet zo betrouwbaar en eenvoudig te bedienen als tegenwoordig. De benzinemotor die in mijn buik stond, had wel eens moeite aan te slaan. De motorische problemen waren wel overzichtelijk. Of het lag aan de ontsteking, of aan de brandstoftoevoer inclusief de carburateur, of aan de koeling. De problemen met de motor waren meestal door een wat handige watersporter zelf te verhelpen.

Wij voeren zo door grote delen van waterrijk Nederland. Vooral in het westen van het land. Als we naar Friesland gingen, moesten we in het brede Nieuwediep schutten naar de Waddenzee om vandaar naar Den Oever zeilen om te schutten naar het IJsselmeer. Onder gunstige omstandigheden bleven we wel eens op de Waddenzee en voeren langs de dijk naar Kornwerderzand of naar Harlingen om daar naar het binnenwater te schutten. Over het IJsselmeer gingen we afhankelijk van de wind naar Makkum, Workum of Stavoren om op het Friese binnenwater te komen. Ook die voormalige Zuiderzeehavens waren rond 1960 onvergelykbaar anders dan tegenwoordig. De grote jachthavens en recreatieve voorzieningen die

nu bij die havens zijn aangelegd, waren in de zestiger jaren afwezig. Het waren eenvoudige, wat stille haventjes waar maar weinig watersporters kwamen. In Stavoren moest je schutten door de oude zeesluis, net als in Workum en Makkum. De sluis in Stavoren werd in 1966 vervangen door de moderne Frisosluis met daarnaast het Hooglandgemaal. Dat was toen modern en bedoeld voor de vrachtvaart, maar al spoedig bleken de vrachtschepen voor die sluis te groot te zijn, zodat de vrachtvaart koos voor de Prinses Margrietsluis bij De Lemmer. Pas in de zeventiger jaren werd het op het IJsselmeer drukker met plezierschepen, maar toen kreeg ik een vaste ligplaats in Oudega (Sm.), helemaal in het oostelijk deel van Friesland, waar de sfeer anders was dan langs de kust.



De Friese kust bij Stavoren in de zestiger jaren.

Voordat ik vooral in Friesland zou varen, heb ik echter grote delen van Nederland mogen ontdekken. Vanaf Den Helder voeren we bijvoorbeeld door het Noord-Hollandskanaal naar Amsterdam en dan door naar de Westeinderplas. In die jaren was het niet alleen op het water, maar ook op de weg onvergelijkbaar veel rustiger dan tegenwoordig. Het was voor jachteigenaren eigenlijk heel eenvoudig om door de Randstad te varen. Van de Westeinder was het via de Braassemmermeer natuurlijk aantrekkelijk om eens door te varen naar Zeeland. Zo zijn we zelfs een keer in Antwerpen beland. Uiteindelijk kreeg ik echter een ligplaats in Friesland, in Oudega (Smallingerland), waar Bolier een tweede woning had gekocht en ik mooi dichtbij en goed bereikbaar klaar lag om uit te varen. Daar in het oosten van het Friese merengebied was ook water genoeg en het was er veel rustiger met meer natuur dan in de Randstad. Bolier hield daarvan. Hij had niet voor niets juist in deze streek een tweede woning uitgezocht. Een eenvoudig 'boerenspuitsje', een huisje met aangebouwde schuur aan het Mounpaed 1, op de hoek met de verharde Achterwei die aan de oostzijde achter langs dit dorp uit de middeleeuwen loopt.

Friesland kwamen we meestal binnen bij Makkum, Workum of Stavoren. Mede met het oog op de mogelijkheden vanuit die havens op het Friese binnenwater. Bij Stavoren kon het aanvaren van de ruime haven nog onverwacht lastig zijn. Meestal was Stavoren de lage wal en de golven splitsten zich bij de vooruitgeschoven positie van dat stadje, waardoor er een verwarde, grillige golfslag voor de haveningang kon staan.



Stavoren, 1959. De oude zeesluis was geschikt voor vrachtschepen tot 31,50 meter lengte. Dat heette 'de Friese maat', de maximum lengte die toegestaan was voor vrachtschepen op het 1^e klas vaarwater totdat in 1951 het Prinses Margrietkanaal werd geopend.

De haventjes aan de Friese kust zagen er in de zestiger jaren net als die aan de Hollandse kust wat armoedig en eenvoudig uit. Jarenlang was het economisch niet goed gegaan, wat te zien was aan de onderhoudstoestand van zowat alles. Tegelijkertijd was er een ruimte en een sfeer die bij de welvaart die ontstond in de zeventiger jaren verloren is gegaan. Vanaf de sluis van Workum keek je naar It Soal en het IJsselmeer waar toen, anders dan nu, nog geen recreatiebedrijf te zien was.



Makkum in de vijftiger jaren met de Amels scheepswerf. De recreatie moest nog komen.

Zeilen in Friesland



De fraaie zeeglijn van de Anna Maria is op dat moment, eind vijftiger jaren, nog in tact. De met blik beklede romp is door Bolier wit geschilderd, zoals in die jaren gebruikelijk was bij een jacht.



Jaren zestig. De familie Bolier nam op vakantie ook regelmatig Marjo Bennink mee, een vriendin van Marja. Bovendien waren de huisdieren aan boord: de hond Flap, de poes en de tamme kraai Hans. De jeugd sliep in het vooronder, De jongste, Abeltje, dwars voorin. De ouders in de kajuit.



Oudega, bij de Hoodamsbrug. Marja, Anneke en Gabriel ("Abeltje") in de kuip met links Marjo Bennink, een vriendin van Marja, die regelmatig meevoer met de familie Bolier.

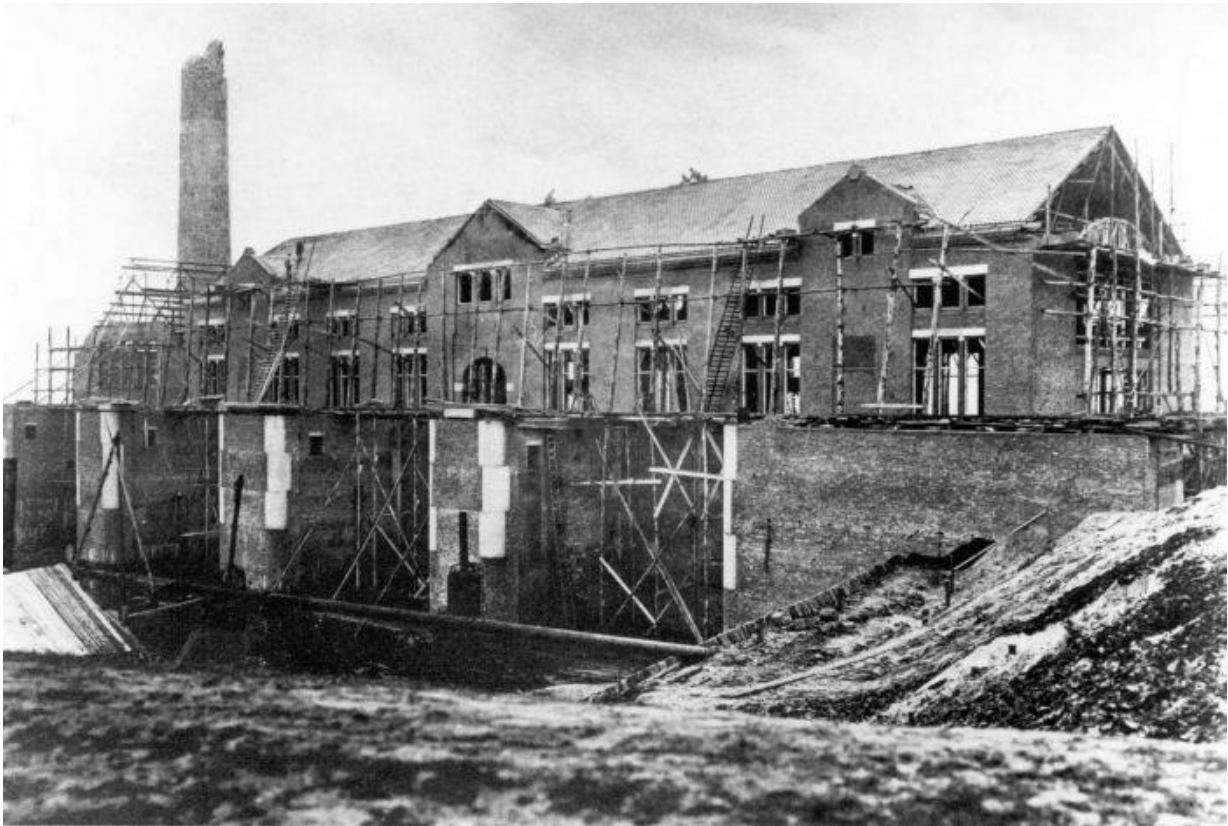


Oudega, 1949. De oude ijzeren Hoodamsbrug bij Iesicht. Zoals bij alle bruggen in die tijd moest er betaald worden als je er door wilde. Een dubbeltje per keer. De brugwachter inde dat met een hengel, waaraan een klompje was bevestigd waar het geld in moest.



Oudega, op de Ee voor hotel-restaurant 'Iesicht'. De 'Anna Maria' is nog geheel wit. Later zal eerst het boeisel zwart worden geteerd en daarna de hele romp. (Foto: collectie Bolier)

Zeilende door Friesland ontdekte ik dat ook daar op het water veel veranderd was. In 1914 startte ik in Enkhuizen en viste Schenk met mij op de Zuiderzee. In 1932 werd de zee afgesloten. Reeds in 1920 kwam het Ir.Woudagemaal gereed. Het heette aanvankelijk het gemaal bij Tacoziyl. Met dat stoomgemaal kon voor het eerst in Friesland actief water weggepompt worden, ook als dat binnenwater lager stond dan het water van de Zuiderzee. Om dat binnenwater goed naar de pompen te laten stromen, was er vanaf de Grote Brekken een breed stroomkanaal aangelegd naar het gemaal, zodat het water van de Brekken zonder moeite kon worden aangezogen. Zo moest voorkomen worden dat het lage Midden van Friesland tijdens de winter onder water kwam te staan.



De Lemmer, 1918. Bouw van het ir. Woudagemaal.

Dat was echter niet de enige verandering. De vrachtschepen op het binnenwater waren vanaf omstreeks 1950 allemaal motorschepen. Die motorschepen waren groter dan de zeilschepen en hadden daardoor moeite door de smalle, ondiepe en kronkelige vaarten in deze provincie te varen. Er moest hoognodig een nieuw grootscheepsvaarwater worden aangelegd voor de scheepvaart van Holland door Friesland naar Groningen. De vraag waar dat kanaal moest lopen en welke sluisen vergroot moesten worden, leidde tot felle discussies tussen De Lemmer en Stavoren. Uiteindelijk koos de regering in Den Haag voor een ontwerp dat voorbijging aan de belangen van zowel De Lemmer als Stavoren. Er werd een grote, nieuwe sluis gebouwd bij De Lemmer, direct ten westen van het stoomgemaal. De nieuwe Prinses Margrietsluis was geschikt voor veel grotere schepen dan tot dusverre door Friesland mochten gevaren. Vervolgens moest er een eenvoudige vaarweg worden aangelegd zonder kronkels, die niet door, maar langs de dorpen en steden zou gaan. Het nieuwe Prinses Margrietkanaal kwam na de oorlog gereed in 1951. Het was niet geheel nieuw, want bij de aanleg werd gebruik gemaakt van reeds bestaand water. Het opvallendste was de nieuwe verbinding van de Grote Brekken bij De Lemmer met het Koevordermeer, zodat schepen niet via Sloten of via het Tjeukemeer hoefden te varen. Van de Koevorder ging het kanaal verder naar het noorden, naar het Sneekermeer om bij Terhorne niet gebruik te maken van de bestaande sluis, maar van een grote nieuwe sluis, een groene sluis zonder stenen wanden. Die sluis was nodig om bij harde wind te voorkomen dat het water van zuidwest naar noordoost werd geblazen en daar voor overstromingen zou zorgen.

De meeste tijd stond deze sluis bij Terhorne echter open. Van Terhorne werd het mogelijk rechtstreeks naar het Pikmeer te varen, zonder via Irnsum over de Kromme Grouw een kronkelige vaart in te hoeven. Van het Pikmeer ging het nieuwe kanaal door naar het Bergumermeer en zo naar Groningen. Ook werd tegelijkertijd de oude Harlingertrekvaart vervangen door het Harinxmakanaal dat zuidelijk van Leeuwarden naar het oosten doorliep tot aan het Prinses Margrietkanaal, zodat grote binnenschepen vanuit Harlingen bij Suameer een aansluiting hadden op het grootscheepsvaarwater. Dat alles vond plaats na de oorlog en kwam gereed in 1951. Het had het beeld dat ik had van het Friese binnenwater grondig verstoord. Ik moest er gewoon weer opnieuw mijn weg vinden. Alles leek er nieuw.



De Lemmer, 1949. Aanleg van de Prinses Margrietsluizen ten westen van het ir. Woudagemaal.

Voor de oorlog voeren de vrachtschepen van Friesland naar Amsterdam vooral via De Lemmer of via Stavoren. De voormalige zeesluizen lagen in de steden. De schepen voeren door de bebouwde kom naar de sluis. Dat gaf een beeld van bedrijvigheid, dat verdween toen de grote, moderne schepen niet meer door de steden, maar buiten de steden om werden geleid door het nieuwe Prinses Margrietkanaal en Harinxmakanaal. Het was op het water als op de weg. Ook daar werd het verkeer voor de oorlog immers naar het centrum van de steden geleid, terwijl na de oorlog het besef groeide dat het verkeer daar vastliep. Het doorgaande verkeer moest buiten de steden om geleid worden met nieuwe snelwegen.



Aan een oud schip is altijd wat te doen. Stilliggende voor de kant bij mooi weer is voor de schipper een goede gelegenheid om wat klein onderhoud te verrichten. Zo blijf je altijd bezig. De witte 'wegenverf' die Bolier op het aakje had aangebracht, bleef niet goed zitten. Uiteraard tegen zijn verwachting. De Anna Maria werd daarom zwart geteerd. Gemakkelijk in onderhoud en esthetisch geen probleem bij een voormalig vissersschip. (Foto: collectie Bolier)



Oudega, langs de Ee. Omstreeks 2020. De weggetjes zijn verhard, maar verder is het landschap nog vergelijkbaar met een halve eeuw eerder. Wel zijn de weilanden en bermen groener geworden.



Oudega, van het haventje door de vaart naar het zuiden, naar de Ee.



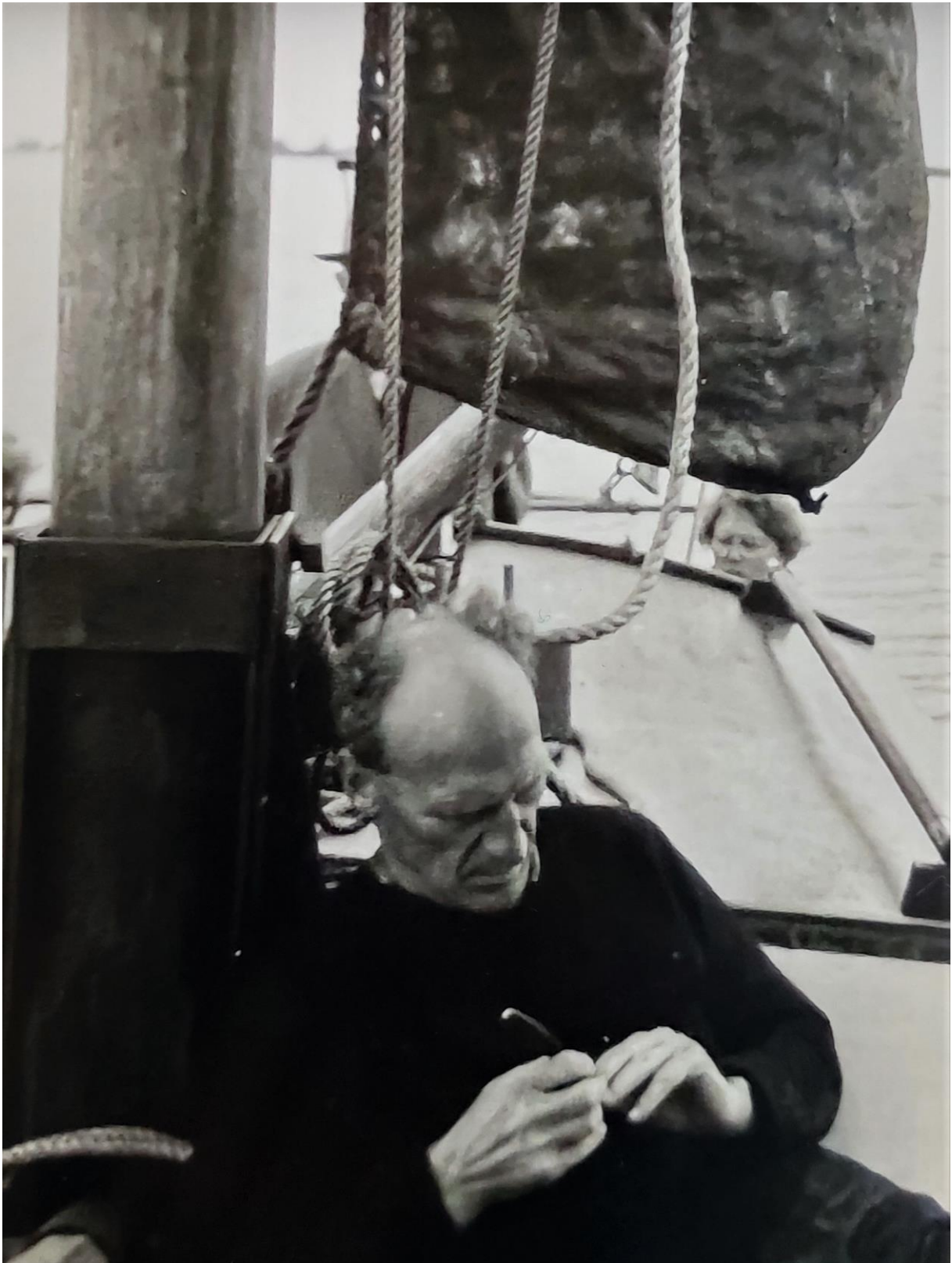
Oudega bij de Hooidambrug aan de Ee. Op de oever caravans die in de zestiger jaren populair waren als recreatieverblijf. (Foto's: collectie Bolier)



De Anna Maria was natuurlijk wel een oud schip, dat met kunst- en vliegwerk waterdicht bleef.

Ondertussen werd ik natuurlijk ondanks de verbouwing tot jacht wel een jaartje ouder. Mijn body was voor een groot deel nog dezelfde als in 1897, want anders dan bij de luxe boeierjachten vonden mijn eigenaren het nooit de moeite waard om mijn body een dure verjongingskuur te geven. Na zoveel jaren was mijn romp daarom op meerdere plekken lek. Ik kreeg van boven en van onder water binnen. Dat is verholpen door mijn romp te betimmeren met smalle gangen blik, met een laag teerpapier over het hout. Dat noemden de vissers het ‘doodskleed’, want een schip in het ‘stort’ was rot en eigenlijk afgeschreven, maar kon met zo’n blikken buitenkant nog wel enige jaren mee. Dat werk werd gedaan door vaklieden op een scheepswerf. Er werd niet zomaar een stuk blik over een zwakke plek aangebracht. Er werden stroken blik uitgesneden die precies, ietsje overlappend, over de houten gangen pasten. Met dat doodskleed aan zag ik er eigenlijk heel goed uit en ik lekte niet meer. De lekkage door het dek kon eenvoudiger met grote platen over de lekkende dekdelen bestreden worden.

Wel grappig vond ik, dat Friese watersporters het in die jaren zestig heel druk op het water vonden bij Eernewoude, bij Grouw en bij Sneek. Dat was ook zo vergeleken met de meren in de Zuidwesthoek, want die werden gevreesd en daar zag je maar heel weinig plezierscheepjes. Ook op het IJsselmeer was het rustig. De weinige zeilers op dat water troffen elkaar regelmatig in de voormalige Zuiderzeehavens. Ze kenden elkaar allemaal van het schip waarmee ze voeren. Nieuwkomers zochten contact en wisselden ervaringen uit. Heel anders dan later.



Gabriel Bolier, altijd bezig op z'n scheepje, dat hij voorzien heeft van een hechthouten roef en een strijkbare mast. De houten bokkepoot die gebruikt wordt om de mast met een takel te strijken, zit links onder in een stukje ronde stalen pijp. Bolier heeft zijn vader uit De Bildt, G.H. Bolier, als gast aan boord: de heer in de kuip met een hoed op. Rechts Gabriels vrouw Wietske Hameling uit Leeuwarden. Opa Bolier verbleef in een huisje naast 'Tevicht'. (Foto: collectie Bolier)

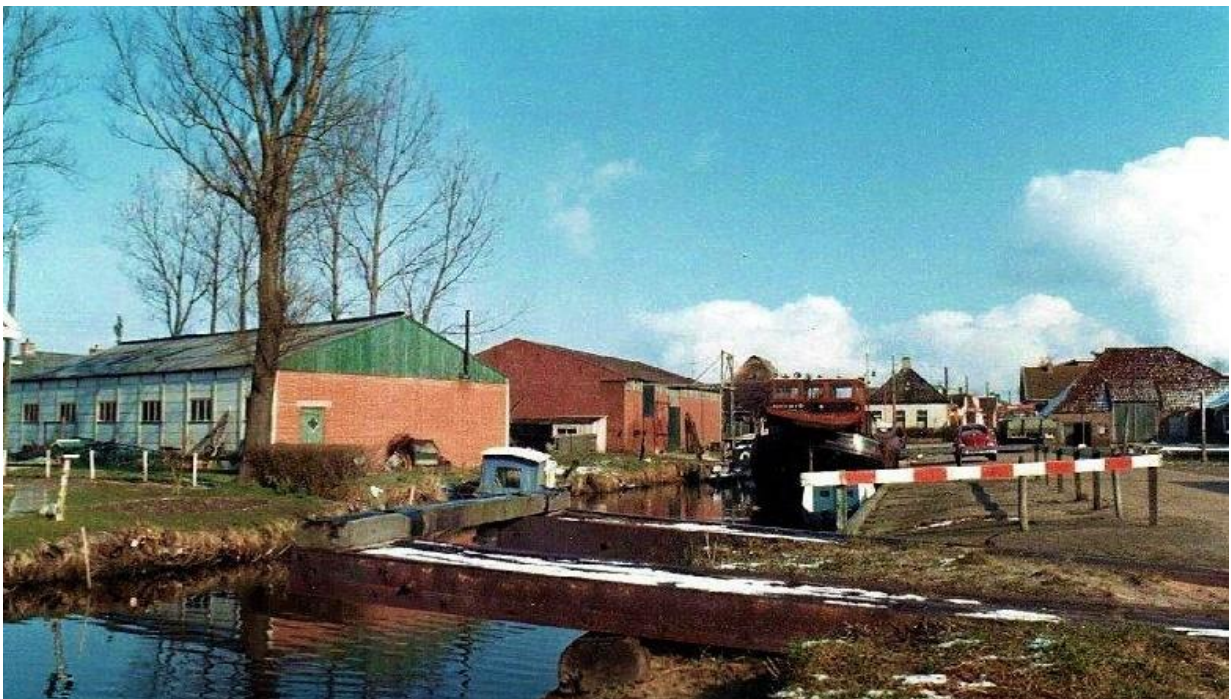


Oudega (Sm.), 1951. De Ee vlak bij de Hooidamsbrug met in het midden het hoge dak van restaurant Iesicht. In 1974 brandde het restaurant af en is vervangen door een hotel/restaurant met een lager dak.



Oudega (Sm.), 1970. Hotel/restaurant 'Iesicht' met links het Grietmansrak naar de Veenhoop.

Aan het einde van de zestiger jaren voer ik met de familie Bolier vooral door Friesland en zo kende ik ook het kleine haventje van het dorp Oudega in de gemeente Smallingerland. Ja, helemaal in de Friese Wouden, maar wel dicht bij Eernewoude en Grouw. Dat haventje lag aan het einde van een opvaart naar de melkfabriek waar iedere dag de melkboot de bussen melk afleverde die de schipper had opgehaald bij de boerderijen aan het water. Vroeger had hier aan de kade ook het beurtschip van Welling zijn vaste plek, maar die beurtdienst was opgeheven met dat de vrachtwagen de goederen sneller van deur naar deur kon brengen. Het haventje zelf stelde niet veel voor. Het water was er vies, een echte 'stjonkhaven' door de directe lozing van afvalwater uit de melkfabriek in de haven. Bovendien werd de oude loswal gebruikt om zand te lossen met vrachtwagens in pramen en binnenscheepjes.



Oudega in de vroege zestiger jaren, met op de voorgrond de losplaats waar vrachtwagens achterwaarts opreden om hun lading zand in het ruim van een schip te kunnen storten. In de verte de witte Wellingbar, het café aan de haven van de familie Welling.

De Boliërs vonden Oudega echter een heerlijk rustig dorp en hadden er een tweede woning gekocht aan de Mounwei op de hoek met de Achterwei. Hun stokoude aakje, ik dus, werd in die stinkhaven gelegd, wat voor mij natuurlijk geen ideale situatie was. Bolier zei, dat hij mij te zijner tijd achter hun huisje in Oudega wilde opknappen. Met Wietze Welling, de caféhouder aan de haven, wiens voorvaderen vanaf die plek aan de haven een beurtdienst hadden gedreven, sprak Bolier af een oogje in het zeil te houden. Ik had wel gemerkt dat Welling een oogje op mij had en inderdaad wilde hij wel wat toezicht op mij houden. Wietze zorgde er ook voor dat

er niet te veel water in mijn buik zou komen. Ik lekte immers en als dat lang doorging, zou ik wel kunnen zinken. Wietze pompte mij dagelijks leeg met een pompje op een automotor. Dat had hij helemaal niet met Bolier zo afgesproken, maar hij deed het, want hij wilde niet toekijken hoe ik in de haven zou zinken.



Oudega in 1966 vanuit de lucht. Onder de middeleeuwse N.H. kerk. Links in het midden de melkfabriek Helemaal links het haventje.

Ooit was Oudega (Sm.) een dorpje dat bijna geheel omgeven was door water. Het werd in de middeleeuwen gebouwd op een hoger gelegen zandrug wat een uitloper van het Drents Plateau is. De plassen om Oudega heen zijn echter ingepolderd, ook de Oudegaaster Sanding, een meertje aan de zuidkant, dat in open verbinding stond met de Wijde Ee. Dat meertje was ingepolderd. Alleen een opvaart naar het haventje had men open gelaten. Dat was nodig ook, want vervoer over land was vrijwel onmogelijk. Vervoer ging in Friesland over het water, totdat in de dertiger jaren van de vorige eeuw de vrachtwagen de concurrentie met de binnenschippers won.

Een bekende beurtschipper in Oudega was Gjalt Wytzes Welling, die samen met Jan Durks de Jong in 1902 een stoombootonderneming had voor beurtvaart op Leeuwarden. Hun schip de 'Voorwaarts II' had als thuishaven Oudega en voer iedere vrijdag naar Leeuwarden, waar het bij de Prins Hendrikbrug aan de Willemskade een ligplaats had. Toen Gjalt in 1913 overleed, werd zijn weduwe mede-eigenaar van de onderneming.



Oudega (Sm.), ca. 1910. De haven met links de stoombeurt 'Voorwaarts II' van Gjalt Wytzes Welling en Jan Durks de Jong.



Oudega, 1970. De haven met de losplaats rechts, gezien vanaf de voormalige zuivelfabriek. Het vaartje gaat zuidwaarts naar de Monniken Ee, het water dat de Sanding bij Drachten verbindt met de Ee bij de Veenhoop. Jachtjes werden gewoon afgemeerd ergens langs de vaart.



Oudega (Sm.), 1979. De Wellingbar aan het haventje. (Foto : ollectie Smelne's Erfskip)



Oudega (Sm.), ca. 1960. Melkfabriek De Hoop met rechts ervan de Wellingbar.

Op enig moment trof Wietze mijn eigenaar Bolier op de haven en ik hoorde hem vragen: “Wolle jo dy âlde rommel ek noch ferkeapje, want ik hâld der mei op om him elke kear wer droech te meitsjen.” Bolier praatte er eerst wat omheen, dat ik

hier al drie jaren zo had gelegen, wat het probleem eigenlijk was, maar uiteindelijk zei hij: “Akkoord, we willen er 7000 gulden voor beuren.” Toen antwoordde Wietze: “No, dan binne wy gau útpraten. In gjin 7000 jier.” Vervolgens kwam hij met een voorstel: “Ik moat sneintemiddei om 4 oere de kroech iependwaan en dan leit dêr in slûfke mei 1000 gûne. Komme jo net, dan sjoch ik der net wer mei om en oars binne jo him kwyt.” Dat was duidelijk. Bolier kon kiezen. Op zondagmiddag om vier uur zou het café open gaan en had Wietze een envelop met duizend gulden op de toog klaar liggen. Als Bolier die niet ophaalde, was het ook goed, maar zou Welling niet langer voor mij zorgen. Die zondagmiddag ging de kroeg aan de haven om vier uur van het slot en ja hoor. Daar stond een auto met meneer Bolier er in. Wietze zei: “Kom der mar yn, dan drinke wy ien. De slûf lei klear.”

Vanaf die dag, het was 1972, kreeg ik van het ene op het andere moment een nieuwe eigenaar, die ik natuurlijk al jaren kende van het droogpompen. Wietze was blij met mij, zijn nieuwe zijn oude aakje, maar later verzuchtte hij, dat hij met de aanschaf van mij “libbenslang” had gekregen. Alle jaren opnieuw had hij er handen vol werk aan gehad om mij in een enigszins goede staat te houden. Ik lekte inderdaad aan alle kanten en het was een wonder dat ik nog steeds een tijdje bleef drijven. Daar heeft Wietze daarom wat aan gedaan. Gabriel Bolier verbleef in die tijd veel met zijn vrouw in Oudega. Ze hadden nu geen schip meer, maar dat duurde niet lang. Bolier kocht een stalen zeiljachtje dat niet kon lekken, de ‘Sneekermeer’, dat bij mij in Oudega in de haven een ligplaats kreeg. Voor de oudedag denk ik, want Bolier ging een paar jaren later, in 1977, met pensioen.



Oudega (Sm.), 1981. Door de sterke toename van de watersport vanaf de zestiger jaren, waarbij de eigenaren van jachtjes vanwege gebrek aan ligplaatsen aan de oevers van de vaarten zelf maar een ligplaats creëerden, werd in de gemeente Smallingerland vanaf 1980 het aantal officiële ligplaatsen sterk uitgebreid door jachthavens aan te leggen. Tegelijkertijd werd het verboden een jachtje onbeheerd achter te laten aan de oever van een vaart. Zo kreeg ook Oudega een echte jachthaven. Op de achtergrond de voormalige melkfabriek en de Wellingbar (wit).

6. Mijn oudedag bij Wietze Welling in Oudega (Sm.)

Wietze's reddingsoperatie

Om ook nog wat plezier aan mij te beleven, bracht Wietze mij naar Tsjibbe Wester in Eernewoude. Dat was helemaal niet zo ver varen, maar ik was lek. Het was de vraag of ik Eernewoude kon bereiken zonder onderweg te zinken. Dus werd ik uit het water getakeld en werd ik op een platte laadbak over de weg naar Eernewoude gebracht. Bij Wester zou ik een voor die tijd moderne opknapbeurt krijgen, waarna ik er weer jaren tegen zou kunnen. Met een nieuwe huid zou ik er wat jonger uitzien en de lekkage zou verleden tijd zijn. Ik zou namelijk in het polyester worden gezet. Polyesterhars, versterkt met glasvezel. Dat werd in die tijd als een moderne en afdoende oplossing gezien om een oud houten schip een nieuw leven te geven.



Oudega (Sm.) 2000 ? Wietze Welling laat het oude, lekkende aakje in Eernewoude "restaureren". Het wordt in met glasvezel versterkt polyesterhars gezet. Maar eerst wordt het oude stort verwijderd. Technisch gezien is het de vraag of dat noodzakelijk was.



In mijn beleving is bij die goedbedoelde opknapbeurt helaas niet alles goed gegaan. Hoewel ik in het ijzer zat, lekte ik ernstig, waardoor er jarenlang altijd water in mijn buik stond. Het hout dat al niet sterk meer was, werd door al dat vocht snel minder en was eigenlijk totaal verrot. Ik hield min of meer mijn vorm door de blikken jas die ik als visaak in De Lemmer had gekregen. In Oudega werd ik echter uit het water getakeld met een kraan. In die tijd bestond zo'n kraan uit een stalen raam dat voorzien was van twee kabels die onder mijn buik werden getrokken, een voor en de ander iets naar achteren, waarna ik omhoog kon worden getrokken. Op die belasting in het midden van mijn body was ik echter niet meer berekend. De rotte kielbalk gaf mee en trok de scheg van de achtersteven mee naar voren, met als gevolg dat de sierlijke zeeglijn die je zag bij mijn berghout helemaal recht trok.

In de lengte richting had ik geen enkele stevigheid meer. Dat kwam mede door de verbouwing tot jacht. Als visaak was ik halfgedekt. Ik had alleen een voordek. Achter de mast was door de open kuip daarom weinig vastigheid. De stevigheid in zowel de breedte als de lengte was te danken aan de bun waar de vis in bewaard werd. Zo'n bun is eigenlijk een vreemde constructie. Halverwege het schip heeft de scheepsbouwer dwars door de kuip een brede tunnel gemaakt waar het water gewoon doorheen stroomde. De grote, rechthoekige gaten onder water aan bakboord en stuurboord werd voor de vissen afgesloten met een koperplaat vol gaatjes, de kaar. Om te voorkomen dat het schip vol zou stromen en te zorgen dat het schip door de bun niet constructief zou verzwakken, werd in de kuip een zware, waterdichte houten constructie aangebracht van boord tot boord, die afgedekt werd door de 'deken', een dik massief houten dek. In de deken werd een verhoging aangebracht die van boven open was om vis in de bun te doen en eruit te halen. Die zware omkisting zorgt voor voldoende dwarsverband en versterkte een halfgedekt schip ook in de lengterichting. Als een dergelijke visaak over gaat naar de recreatie, wordt de bun meestal verwijderd en wordt over dat deel van de kuip een roef aangebracht. Die relatief lichte roef kan echter niet voor de stevigheid van de romp zorgen die een zwaar gebouwde bun wel leverde. Het resultaat was, dat in mijn rotte toestand mijn kielbalk en bodem tijdens het ophijsen met een kraan niet bestand bleken te zijn tegen de hijskracht in het midden van mijn buik.

Wat ik ook jammer vind, is dat in Eernewoude geen poging is gedaan om mijn oorspronkelijke vorm te herstellen voordat ik ingeharst werd. Mijn blikken jas werd verwijderd en ook veel van mijn rotte houten beplanking. Daarvoor in de plaats werd ik voorzien van smalle stroken hechthout die nodig waren om een ondergrond te vormen voor de glasvezelmatten en de polyesterhars. Ik denk echter, dat het ook mogelijk was mij in te harsen als ze mijn blikken 'doodskleed' goed hadden gereinigd, de verzakking van de achtersteven hadden hersteld, mij een zomer grondig hadden laten drogen en vervolgens over die blikken huid de polyester jas hadden aangebracht. In dat geval zou meer van mijn oorspronkelijke vorm behouden zijn gebleven. Overigens ben ik wel blij met de nieuwe zware spanten die werden aangebracht, waardoor ik weer enig 'dwarsverband' kreeg.



Het casco van de Anna Maria wordt omgekeerd vervoerd op een platte laadbak. Opvallend is de verzakking in de kielbalk. Waarschijnlijk ontstaan door rot, waardoor het lengteverband ernstig verzwakte en het aakje in het midden kon inzakken bij overmatige belasting. Daardoor werden de stevens naar beneden getrokken en verdween de oorspronkelijke zeeglijn van het aakje.



De kajuit die Gabriel Bolier aanbracht is voor het inharsen verwijderd. Daarna is een nieuwe roef aangebracht, voorzien van de oude versierde kajuitlijst.



Een groot deel van de oude huis en de inhouten wordt gesloopt en vervangen door enkele nieuwe inhouten, terwijl met stroken dun hecht hout een ondergrond wordt gemaakt voor het bekleden van de huis met glasvezelmatten en polyesterbars.



Door de sloop van het stort en de oude gangen met inbouden werd het nodig met behulp van enige nieuwe spanten en stroken bechthout de oude vorm te herstellen



De nieuwe huid wordt verstevigd met glasvezels en polyesterhars. Na droging van de eerste laag volgen nieuwe lagen totdat de huid voldoende sterk is. De hars wordt met rollers aangebracht. De penetrante geur van het polyesterhars is na enige tijd niet meer hinderlijk, maar juist een geur die in verband wordt gebracht met een succesvolle klus. Wel blijft het opmerkelijk, dat voor deze opknopbeurt niet eerst de oorspronkelijke vorm van het aakje is vastgelegd. Op deze wijze wordt immers een in elkaar gezakt scheepje-zonder-zee in polyester vastgezet.



Ook na het harsen is te zien dat de kielbalk niet meer recht loopt.

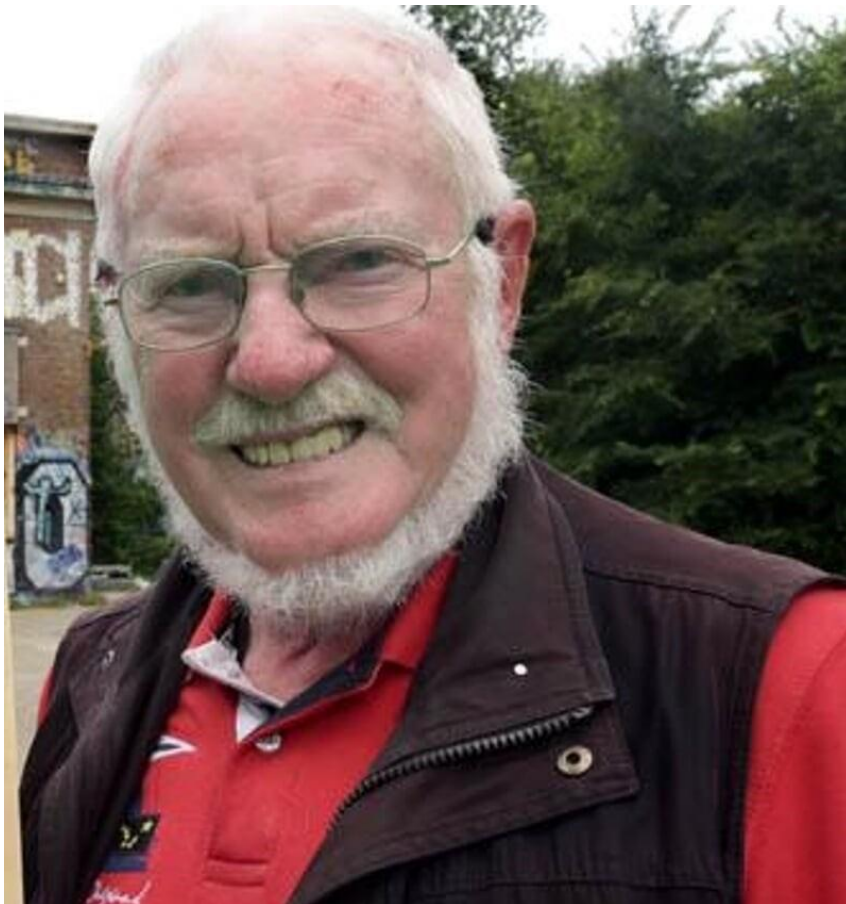


De Anna Maria opgeknapt en waterdicht in 2001. In die tijd was het niet realiseerbaar om een oud houten werkscheepje te laten restaureren. Financieel niet, maar ook praktisch was het in die tijd onmogelijk. Wie beheerste dat ambacht nog? In de zestiger jaren bouwde De Jong in Heeg een kleine boeier, de Boreas, wat toen als heel bijzonder werd gezien. Er waren eigenlijk geen werven meer die zich waagden aan de bouw van een houten rond jacht.

Eeuweling dankzij Welling

In 2014 mocht ik mijn vereeuwiging meemaken. Ik bestond dat jaar honderd jaar. Wat ik vroeger niet doorhad, ging ik langzamerhand beter begrijpen. In die honderd jaar had ik een periode van de geschiedenis meegemaakt, dat er ongekend veel is veranderd in eigenlijk toch maar korte tijd. Honderd jaar lijkt immers alleen maar lang als je jong bent, als je er pas aan begint. Alleen al als ik naar mijzelf kijk, heb ik meegemaakt, dat de houten scheepsbouw in Friesland in korte tijd overging naar de ijzeren scheepsbouw. De schepen van ijzer werden anders ontworpen en groter gebouwd. Veel kleine scheepswerfjes uit de dorpen verdwenen. Net voordat de Grote Oorlog begon, in 1914, liet Johannes Schenk, een Zuiderzeevervisser in Enkhuizen, mij bouwen bij Ulbe Zwolsman in Workum. In 1918 werd besloten de Zuiderzee af te sluiten en gedeeltelijk in te polderen. Die Zuiderzeevervisserij was in 1932 voorbij. Ik werd in 1934 verkocht aan Hans van Dijk in Stavoren die met mij ging vissen op het nieuwe binnenwater dat IJsselmeer werd genoemd. Johannes Schenk verkocht mij om gezondheidsredenen. Hij zou dat jaar nog komen te overlijden. Hans van Dijk in Stavoren was nog jong en zag wel mogelijkheden om met mij aan de kost te komen. Zo kreeg ik te maken met de zoetwatervisserij op een groot meer dat de mensen zelf hadden gemaakt en dat aanvankelijk door die verandering allerlei milieuproblemen vertoonde. Het was één groot walhalla voor de muggen die zoet water nodig hebben om eitjes te leggen. De muggenplagen werden legendarisch. Schepen kwamen de haven in bedekt met een dikke, grijs-groene laag muggen, wat lastig was en glad op het dek. Daarna kwam er een spinnenplaag, want er was voor die beestjes genoeg te eten op en om het IJsselmeer. Maar Hans van Dijk wist met mij het hoofd boven water te houden. De overheid had nieuwe zoetwatervis uitgezet in het IJsselmeer en na enige jaren mochten die witvissen en snoekbaarzen gevangen worden. Ook de paling kwam onverwacht in grote getale terug. Van de Waddenzee door de sluisen van Den Oever en Kornwerderzand naar het IJsselmeer. Omdat vissers met nieuwe schepen voorzien waren van een motor, kreeg ook ik een scheepsmotor in mijn buik. Van Dijk vond echter dat ik te klein was om profijtelijk te kunnen vissen, en zo gebeurde het dat hij mij verkocht aan Jurjen Bootsma uit De Lemmer. Maar wat was het daar veranderd! Ooit was De Lemmer een centrum voor de scheepvaart en de visserij. Daar was vrijwel niets meer van over. Ik voelde me er ook wat eenzaam, want al die vissersschepen die ik me kan herinneren uit het verleden, die waren verdwenen. Nog een paar vissers waren actief in de Vluchthaven met ijzeren schepen. De LE 10 was er nog, het ijzeren aakje waar ik wel wat op leek. Aan de Kortestreek waar mijn ligplaats in de Zijlroede was bij de Bootsma's was het stil geworden. Het speet mij daarom niet dat ik verkocht werd aan Bolier die blij met mij was en me liet zeilen op het binnenwater van Friesland. Bolier hield van het water in het oosten van het Lage Midden, bij Grouw, Eernewoude, De Veenhoop en Oudega. In het piepkleine haventje van Oudega kreeg ik een ligplaats bij de melkfabriek. De familie Bolier had een boerenspuitsje gekocht in het dorp, een huisje met daaraan vast een schuur, zoals honderd jaar geleden in de Friese

Wouden gebruikelijk was voor een landarbeider die zich wat had opgewerkt tot keuterboertje. De familie Bolier gebruikte dat onderkomen als tweede woning, als uitvalsbasis om met mij dagtochtjes te maken. Dat heeft goed 15 jaren geduurd en toen koos Bolier eieren voor zijn geld. Hij deed mij over aan Wietze Welling uit Oudega, die al enige tijd voor mij zorgde als ik weer eens lekte. Wietze was toen een jongeman van 33 jaar en hij bleef 50 jaren met mij varen, zodat vele mensen in Oudega niet beter wisten dan dat ik mijn hele leven met Wietze had doorgebracht. Toen Wietze 75 jaar oud was, werd ik honderd. Eindelijk was ik een eeuweling. Dankzij Wietze, want als hij mij niet van een polyester jasje had voorzien, had ik allang het tijdelijke bestaan verruild voor het eeuwige leven. Terugkijkend was ik dus 18 jaren een visaakje op de Zuiderzee, 14 jaren een visaakje op het IJsselmeer bij Stavoren en 8 jaren bij De Lemmer. Daarna werd er met mij gevaren voor de recreatie, wat ook voor mijzelf wel ontspannen was. 15 jaren bij de familie Bolier vanuit Oudega (Sm.) en 51 jaren met Wietze Welling uit Oudega, de winkelier en cafébaas die mij een tweede leven heeft bezorgd. Tot Wietze te oud werd om nog te kunnen zeilen en ik wat stilletjes in de haven bleef liggen, in afwachting van wat er met mij zou gebeuren.



Wietze Welling in 2022. Hij heeft mij gered van de ondergang en meer dan vijftig jaren in alle genoeglijkheid laten varen door Friesland, waarbij ik de laatste jaren steeds vaker niet verder kwam dan de Ee bij De Veenhoop, waar ik in een ondiepe sloot of met de kop in het riet rustig lag, terwijl Wietze in een schrijfmap zijn ervaringen vastlegde.



Oudega (Smallingerland) 2011. De Anna Maria in de jachthaven. (Foto: Dirk Huijzinga)



Het aakje LE 107, 'Anna Maria', omstreeks 2010 te Heeg. Aan de overkant ligt de replica van de palingaak 'Korneliske Ykes' (Foto: Wietze Welling)



Toen Wietze de Anna Maria veertig jaren als z'n aakje in de haven van Oudega had liggen, verraste de Watersport vereniging Oudega hem met een model van het aakje, gemaakt door Jan Bij de Leij uit Oudega, met de complimenten dat Wietze het oudste schip van de gemeente Smallingerland in de vaart hield. Overigens werd ongeveer op hetzelfde moment de status van het aakje veranderd. Het ijzeren beurtscheepje 'De Rot' dat in 1887 in opdracht van de kasteleins van 'Herberg de Koekoek' en 'Herberg het Wapen van Smallingerland' uit Rottevalle is gebouwd voor een beurtdienst op Leeuwarden, werd in 2011 eigendom geworden van de stichting 'De Freonen fan de Rot', die dit oudste nog varende ijzeren skûtsje vanuit Rottevalle exploiteert.



De 'Anna Maria' van Wietze Welling. De naam die Bolier aan het aakje gaf, heeft hij gehandhaafd. Anna en Maria waren dochters van Bolier. Hier vaart Wietze in omstreeks 2012 met het aakje over de Ee bij Oudega. (Foto: Marten Sandburg)

Wietze voer jarenlang met regelmaat naar de Wijde Ee, waar hij een ankerplaats zocht op een beschutte plek aan de hoge wal of een uitwaterings-sloot bij het gemaaltje. Daar schreef hij in alle rust zijn memoires, waarna hij tenslotte weer de motor startte en naar Oudega terug voer.

7. Mijn onzekere toekomst bij Simon van der Meulen

In 2022 kocht Simon van der Meulen uit Leeuwarden het aakje van Wietze Welling. Eerlijk gezegd was Wietze blij dat hij daarna van mij af was. De reden was heel eenvoudig. Hij heeft 50 jaren met mij gevaren. Hij heeft er voor gezorgd dat ik er op dit moment nog ben. Hij heeft mij weliswaar in het polyester laten zetten, maar zonder die bescherming was ik er niet meer geweest. Toen hij mij verkocht aan Simon van der Meulen, was Wietze 84 jaren oud. Hij voelde zich niet meer goed in staat veilig met mij te varen. Niet dat ik gevaar liep, nee, het ging om zijn veiligheid. Als je wat minder vast ter been bent, kun je immers zo maar van een schip vallen als je zonder steun door het gangboord loopt. Dat risico wilde Wietze niet lopen. Dan zou hij kunnen verzuipen, terwijl ik gewoon doorvoer. Wietze heeft mij daarom verkocht. Simon meende aanvankelijk dat mijn dieselmotor niet goed liep, maar dat probleem was gauw verholpen. En toen was ik bezit van een man die eerder vele schepen heeft gerestaureerd, maar ja, dat waren wel ijzeren schepen. Terwijl ik diep in mijn hart van hout ben. Simon ging zich dus eerst oriënteren bij de houtbouwers hoe die dat aanpakten en of die belangstelling hadden.

Ook ging hij zich verdiepen in mijn verleden en zocht van alles bij elkaar om te weten waar ik vandaan kwam. Immers, zonder goed verhaal over wie ik was, wie ik ben, heeft het geen zin te proberen mensen enthousiast te maken mij een nieuw leven te schenken. Hij heeft me ook een beetje opgeknapt, de rommel in mijn buik opgeruimd en me een nieuw kleurtje gegeven. Daarna zijn we op de motor naar Poppingawier gevaren waar ik in het haventje van Erik Jansma mocht overwinteren.

Ondertussen werd duidelijker wie ik was en wie met mij heeft gevaren. Ook heeft Simon vele foto's verzameld over hoe ik er vroeger uitzag. Enigszins tot mijn schrik zag ik, dat ik er niet op vooruit was gegaan. Heel opvallend was mijn vormverandering. Ik leek wel wat op een mens. Oude mensen worden ook kleiner, ze zakken wat in elkaar, ze gaan wat krommer lopen, de flair gaat ontbreken. Ik zag hoe ook ik in de laatste vijftig jaren van mijn bestaan eigenlijk ernstig van vorm was veranderd. Wie mij alleen van vroeger kende, zou mij op dit moment wellicht niet eens meer herkennen. Mijn fiere houding met mijn sierlijke zeeglijn was veranderd in een strakke, weinig veerkrachtige vorm van een oud scheepje dat hard toe is aan een flinke opknopbeurt. Zeg maar, een restauratie. Misschien zou ik dan van mijn polyester jas verlost kunnen worden en weer als echt houten visaak door het leven kunnen.

Of Simon er in slaagt dat voor elkaar te krijgen, weet ik natuurlijk niet. Hij is een ijzerman en ik ben van hout, maar hij ziet wat in mij en dat streelt mijn ijdelheid. Dus wie weet wat de toekomst nog brengt.

Houten schepen kunnen van vorm veranderen.

De sierlijke zeeglijn en de lijn van het berghout, die in een periode van 50 jaren dramatisch veranderd zijn.



Boven de Anna Maria omstreeks 1960 en onder in 2022. De zeeglijn is in die tijd weggezakt.



Houten schepen die verzwakken door rot gaan vervormen. Een schip met een rotte kielbalk en een rot vlak zal bij het ophijzen in een kraan in de lengte doorzakken. Bij de Anna Maria was het lengteverband door de rotte kielbalk zo verzwakt, dat bij optakelen van het aakje de achterstevan inzakke en de gebogen lijn in het berghout veranderde in een rechte lijn.



Mijn ligplaats in Tersool bij het bedrijf van Erik Jansma. Daar ligt het rustig en heb ik een mooi uitzicht, maar het moet niet mijn laatste rustplaats worden. Ik ben de enig overgebleven houten Workumerbol die Ulbe Zwolsman in Workum heeft gebouwd. Ik werd echter geen Friese 'ielbûs', maar een Enkhuizer 'eelboot'.



Wietze Welling had de botteloef laten verwijderen. Simon heeft een originele, gesmede botteloef aangebracht, zoals ook in het verleden het geval was. Bij Bolier was de originele botteloef vervangen door een eenvoudig gelast exemplaar met een stukje stalen pijp (Foto's: Dirk Huizinga).



Simon van der Meulen bij de ijzeren Berlikumer praam die hij zal restaureren.

Een nieuw perspectief

Op vrijdagmiddag 22 september 2023 werd in Workum de grootschalige restauratie gevierd van de Zwolsman Scheeptimmerwerf De Hoop. De werf waar ik ooit, in 1914, ben gebouwd voor Johannes Schenk uit Enkhuizen.



Dat die werf nu nog bestaat en er zelfs fantastisch bij ligt, is vooral te danken aan Reid de Jong, de in 2020 overleden architect die was gaan wonen in de voormalige vuurtoren aan 'it Soal', het vaarwater van de oude zeesluis naast de scheepswerf. In overleg met de oude Evert Zwolsman werd diens achterneef Reinder uit Wassenaar bereid gevonden een restauratie van de werf financieel mogelijk te maken. De projectontwikkelaar Reinder Zwolsman was in de zestiger jaren landelijk bekend geworden met de bouw van de Scheveningse Pier. Dankzij zijn betrokkenheid bij de scheepswerf in Workum is deze op het nippertje gered, want de gemeente Workum wilde op dat moment van deze historische locatie na het overlijden van Evert een parkeerplaats maken. Het was immers een tijd dat overal grachten en vaarten werden gedempt en het autorijden heilig was verklaard. Gelukkig voor mij en voor eigenlijk iedereen is dat in Workum anders gelopen. Nu kon Miks van Schelven, de huidige voorzitter van het bestuur van de stichting Zwolsman Scheeptimmerwerf De Hoop, zijn bestuursperiode afronden met de restauratie als resultaat, zodat zijn opvolger, de oud directeur van het Fries Scheepvaart Museum Meindert Seffinga, met deze gerestaureerde werf een mooie startpositie heeft.

De Commissaris van de Koning in Fryslân, dhr. A. Brok en de burgemeester van de gemeente Súdwest-Fryslân, mevr. J.A. de Vries, zorgden voor een zeer geslaagde tewaterlating van de Wieringeraak WR 151 die op de vernieuwde hellingslee lag,

waarna het officiële gedeelte afgesloten kon worden met een hapje en een drankje. De genodigden waren voor een belangrijk deel mensen die elkaar reeds jaren kennen uit het wereldje van de zeilende visserij en de strontrace, die over vier weken weer van start gaat vanuit Workum. De scheepswerf is daarbij een belangrijk middelpunt. Hier worden ook 'de jonge vissers onder zeil' grootgebracht met de twee vissersjollen van de Stichting Staverse Jol die daar liggen. Jonge mensen, tieners nog, die tijdens de visserijdagen zelfstandig het IJsselmeer op gaan, alleen op de zeilen, om een week lang op traditionele wijze te vissen. Zo zorg je voor jonge aanwas, want de gemiddelde leeftijd van de genodigden was behoorlijk hoog.



Voor het stichtingsbestuur met de nieuwe voorzitter ligt er natuurlijk wel een uitdaging. Deze historische werf met monumentenstatus is in de huidige tijd niet meer bedrijfseconomisch rendabel te maken. Een botter op de helling te trekken voor onderhoud kost bijvoorbeeld meer dan 10 uren, wat een moderne werf in één uur volbrengt met een moderne kraan. De werkomstandigheden in de tochtige timmerloods zijn ook niet meer van deze tijd. Het voortbestaan van deze historische locatie moet daarom niet gezocht worden in de open, concurrerende markt van de traditionele scheepsbouw. Dit maritiem monument is volgens mij veel geschikter als locatie waar het oude ambacht wordt gekoesterd. Waar getoond wordt hoe eeuwen lang houten vissersschepen werden gebouwd, zoals ik er één van ben. De werf wordt dan een levend museum dat de boeiende cultuur van de ambachtelijke houten scheepsbouw, die normaal gesproken verdwijnt, op deze wijze bewaart, toont en als cultureel erfgoed overdraagt aan nieuwe generaties. Dat vereist wel een heel andere opzet en publieke presentatie van de werf dan een commerciële scheepswerf kan laten zien. Daar is veel publiek een last, ongewenst, want storend bij het werk, terwijl veel publiek voor deze Zwolsmanwerf in Workum juist een doel moet worden.

Dat alles komt zo bij mij op, omdat juist op het moment dat de Stichting Zwolsman Scheepstimmerwerf De Hoop op zoek is naar een passend project voor haar nieuwe toekomst, Simon van der Meulen voor mij op zoek is naar een passende bestemming om mij te (laten) restaureren. Wat zou voor mij nu beter passen dan zo'n wedergeboorte op de werf waar ik in 1914 gebouwd ben? Wat als Simon mij zou overdragen aan die Stichting Zwolsman Scheepstimmerwerf De Hoop en deze stichting mij als enig overgebleven eelboot van deze oude werf zou adopteren als restauratieklus voor bijvoorbeeld een leerlingenproject? Een klus voor MBO-studenten houtbewerking en jachtbouw, die voor mij uiteraard jarenlang mag duren? Dat zou in de ogen van Simon een goede ontwikkeling zijn.

Het bestuur van de stichting reageerde helemaal niet afwijzend op het voorstel om van mijn restauratie een eerste project te maken dat inhoud gaat geven aan de nieuwe doelstelling van de scheepswerf De Hoop. Simon van der Meulen bracht mij daarom in de herfst van 2023 over van Tersoal naar Workum. Daar zal ik bij het begin van de herfstvakantie, als de 50^e Strontrace en de Visserijdagen van Workum bij de werf van start gaan, ook aanwezig zijn. Met wellicht een langjarig restauratieproces in het vooruitzicht en misschien wel een toekomst bij 'De Jonge Vissers onder zeil', bij die jongelui die tot dusverre vanuit deze scheepswerf nog met twee Staverse jollen oefenen die de Stichting Staverse Jol beschikbaar stelt. In de toekomst, als ik na jaren als herboren eelboot weer te water ben gelaten, kan ik wellicht ook met dergelijke jongelui zeilen en vissen. Dan zou mijn wedergeboorte echt voltooid zijn. Dan zou ik, als het even kan onder mijn eerste naam 'Johanna', nog een keer beginnen aan een tweede leven als 'eelboot'.



Geraadpleegde bronnen

Archief en documentatiemateriaal betreffende de familie Visser en de door haar gedreven palinghandel op Londen, Heeg, Gaastmeer, Workum.

Archief Zeilmakerij De Vries, Lemmer: *Snijboeken van tuigen voor nieuwe schepen van zeilmakerij De Vries in De Lemmer*. Archief Tresoar, Leeuwarden.

Bossaers, K.W.J.M.: *Geschiedenis van de belangenorganisaties van de vissers op Zuiderzee en IJsselmeer*, Amsterdam, 1987

Brilleman, J.: *Persoonlijk archief met informatie over lemsteraken en de visserij vanuit De Lemmer, met onder meer de artikelenserie van de oud-Lemster Jan Wouda in het Weekblad Zuid Friesland*. Sneek, collectie Fries Scheepvaart Museum.

Dorleijn, P.: *Van gaand en staand want. Deel I. Lelystad*, 1982

Dorleijn, P.: *Van gaand en staand want. Deel V*, Lelystad, 1996

Groenhof, G. (red.): *Van Fries Wijdschip tot Workumer Aak*. Leeuwarden, 1994

Hak, D. : *Lemmer, voorneemde haven oan é Sudersé*. Het Peperhuis, Enkhuizen, jrg. 1981

Huizinga, D.: *Zuiderzeevisserij bij De Lemmer*. Drachten, 2013

Kersken Sr. H.: *Hollandse jachten van de toekomst*. Assen, 1963

Kooijman J.: *Tien platbodempjachten*. Baarn, 1994

Martens R. en Westra L.: *Aanzien van de oude visserij*. Hoogeveen, 1988

Petrijus E.W.: *Oude Zeilschepen en hun modellen*. Bussum, 1971

Ruytenschildt, M.: *De Waterkant van Nederland*. Den Haag, 1960. In samenwerking met de Koninklijke Nederlandsche Toeristenbond A.N.W.B.

Spanvis. Roelie Spanjaard-Visser uit Drachten begon in 2005 met haar man een website genaamd Spanvis met informatie en foto's over haar geboorteplaats De Lemmer uit de tijd van de visserij in de eerste helft van de 20^e eeuw.

In 2018 werd haar site samengevoegd met het foto- en filmarchief van Hendrik Bootsma uit De Lemmer. Onder de kop 'Genealogie' is op die site onder meer een uitgebreide genealogie opgenomen van de diverse families Visser uit De Lemmer.

Stichting Stamboek voor Ronde en Platbodemjachten. (SSRP): de website van deze stichting (www.ssrp.nl) bevat een schat aan informatie over traditionele schepen, scheepswerven en de daarbij betrokken personen.

Thomas, F.: *De Waterkant*. Amsterdam, 1945

Tresoar: www.allefriezen.nl Op grond van de gegevens van de burgerlijke stand in de gemeente Lemsterland kon informatie worden gevonden over Henk Visser die in de snijboeken van de zeilmaker De Vries genoemd wordt als schipper van het aakje van 28 voet uit 1897 dat Pier de Boer in De Lemmer had gebouwd. Later bleek deze informatie echter niet relevant te zijn. Schenk uit Enkhuizen was de opdrachtgever voor de bouw van het aakje in Workum, bij Ulbe Zwolsman.

Informanten

Anneke, Marja en Gabriel Bolier, kinderen van Gabriel J.H. Bolier en Wietske Hameling uit Den Helder en als zodanig ervaringsdeskundig op gebied van het varen met de Anna Maria van 1956 tot 1972. Ook **Marjo Bennink**, de regelmatig meevarende vriendin van Marja, leverde informatie.

Durk Hak, godsdienstsocioloog en antropoloog te Kampen, met betrekking tot zijn informatie over de houten aken die Pier de Boer in de 19^e eeuw heeft gebouwd. De lijsten met houten schepen die Pier de Boer bouwde in de 19^e eeuw, zijn door Hak samengesteld op basis van informatie uit de snijboeken die zeilmaker De Vries maakte voor het maken van de zeilen voor ieder nieuw schip.

Kees Hos geldt als de autoriteit op het gebied van het restaureren van Wieringer aken. De Stichting Onderdak Nautisch Erfgoed Wieringen, waar Kees één der bestuursleden is en die het organisatorisch en financieel mogelijk maakt dat Kees zijn restauraties kan uitvoeren, ontving in 2022 de Van Waningsprijs van de SSRP vanwege het belangrijke werk dat de stichting deed en doet voor het behoud van dit maritiem erfgoed.

Simon van der Meulen, meesterschilder te Leeuwarden, nam de Anna Maria over van Wietze Welling uit Oudega met de bedoeling het aakje te laten opknappen. Hij bleef permanent bezig relevante informatie te zoeken, kwam voortdurend met nieuwe suggesties en benaderde diverse personen die wellicht informatie konden leveren. Dankzij Simon bleef het onderzoek naar het verleden van de Anna Maria in beweging en maakte het voortgang.

André Sterk, oud visverwerker en vishandelaar uit De Lemmer, die na de oorlog samen met zijn broers de wederopbouw van het visverwerkingsbedrijf van zijn voorouders ter hand heeft genomen. Hij schetste de ontwikkeling van de IJsselmeervisserij in De Lemmer van direct na de oorlog

Wietze Welling, voormalig caféhouder aan de haven van Oudega (Sm.), als cafébaas toezichthouder op de jachthaven voor zijn deur en van 1972 tot 2022 eigenaar van de Anna Maria..



Dirk Huizinga (1944) is vanaf 2006 actief als maritiem publicist en geeft diverse boeken uit in eigen beheer. Zie zijn website www.dirkhuizinga.com Deze boeken zijn als e-boek gratis te downloaden, maar kunnen ook gekocht worden via de auteur als geprint boek, in kleurendruk en met hard koft.

Van de in dit boek geplaatste foto's heb ik in diverse gevallen niet de fotograaf of de rechthebbende instantie kunnen traceren. Het is dus mogelijk dat ik een fotograaf of een instantie met publicatie van de foto in dit boek onrecht heb aangedaan. Mocht dat het geval zijn, dan verzoek ik de benadeelden om contact met mij op te nemen.