Langs de Oostwal van de Zuiderzee

Dirk Huizinga

Foto omslag: Stavoren 1971. Een botter voor de haven. (Foto: Dirk Huizinga)

Inhoud

Vooraf 5

1. De stille kant van de Zuiderzee 7

2. De nauwelijks voorstelbare leefwereld 29

3. De zee geeft, de zee neemt 87

4. De eilanden Urk en Schokland 105

5. Veerdiensten naar Holland 133

6. Zuiderzeevisserij voltooid 149

7. Vissersschepen voor de pleziervaart 197

Zuiderzee, kaart uit Bosatlas, 1929.

Vooraf

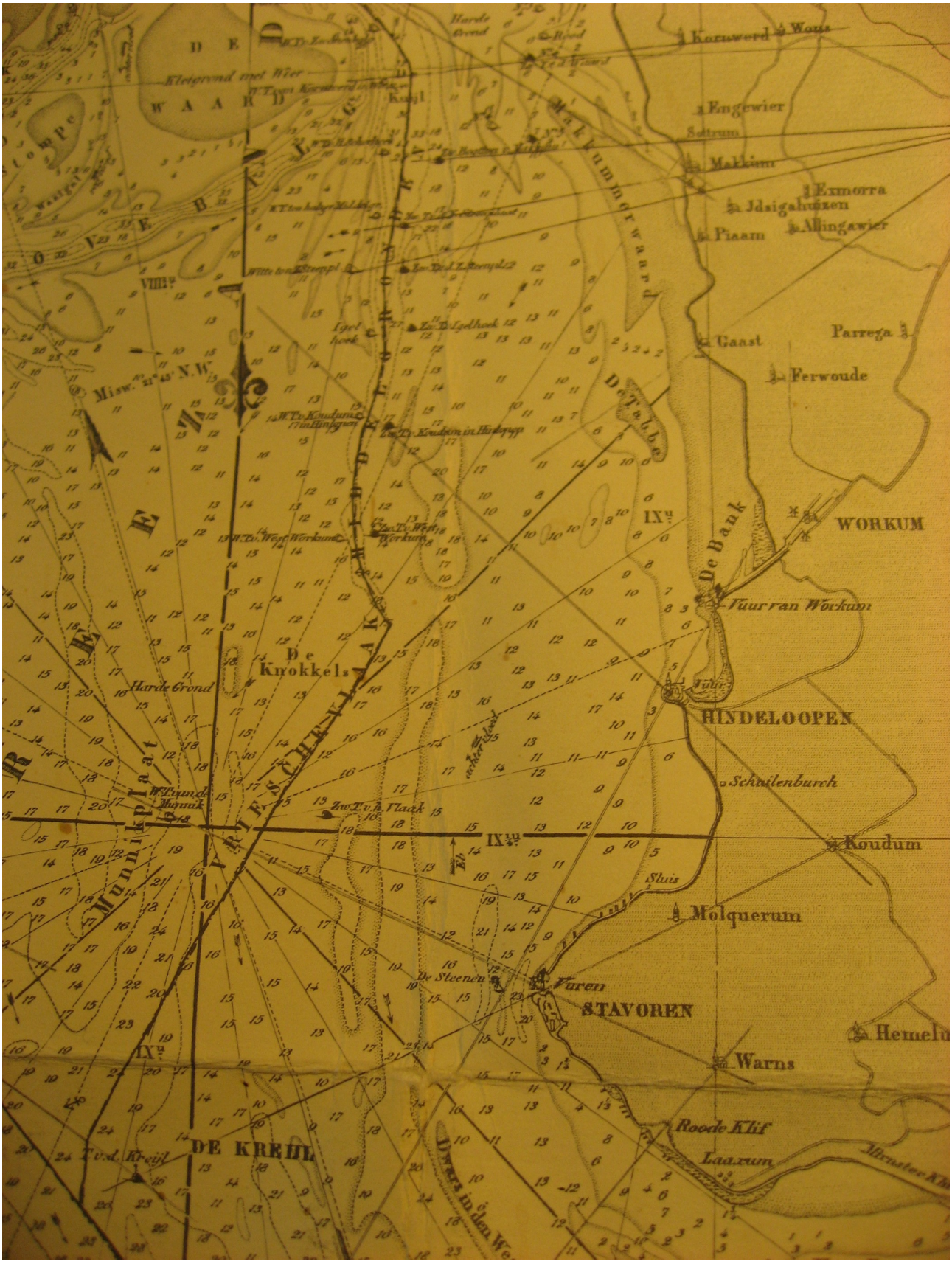
In 1960 werd ik als jongen van vijftien gefascineerd door de lijnen van een grote Volendammer kwak die in Leeuwarden aan het Noordvliet bij Schilkampen lag. Vlak bij de scheepswerf 'De Nijverheid' van de fa. Drijver. Ik kon die schuit een plaats geven dankzij het boek 'Wijkend Water' van Fred Thomas, dat ik in die tijd bijna van buiten kende. Het jaar daarop ging ik met m'n die winter gemaakte hechthouten kano op vakantie van Hengelo naar Friesland en kon daar met eigen ogen de restanten van de oude Zuiderzeevisserij aanschouwen. De kano werd datzelfde jaar vervangen door een Akkrumerjeugdjol, nu een 'zeldzame klasse', waarmee ik vanuit Hengelo lange vakanties doorbracht op de Friese meren, langs de oostelijke IJsselmeerkust tot aan Elburg en

Harderwijk toe. Vanaf 1968 bevaren we het gehele IJsselmeer met onze Staverse jol 'Volharding'. In de jaren zestig was het nog mogelijk in de IJsselmeerhavens de restanten te ontdekken van de bedrijvigheid die er dertig jaar eerder nog was ten tijde van de Zuiderzee. Van dat recente leven rond die Zuiderzee geef ik hier een selectie van historische beelden, voorzien van toelichtende tekst. Het gaat over de periode van eind 1800 tot ongeveer 1960, waarbij ik me beperk tot de Oostwal.

Achteraf kan je vaststellen, dat de jaren zestig van de vorige eeuw de laatste mogelijkheid bood om rechtstreeks iets van die voorbije Zuiderzeecultuur te ervaren. Vanaf die periode komen de vernieuwingen en veranderingen in een stroomversnelling. Wat na de oorlog aan Zuiderzeecultuur is blijven liggen in de wat passieve jaren vijftig, dat wordt in snel tempo opgeruimd in de jaren zestig.

De stilte in de voormalige Zuiderzeehaventjes (die ik overigens helemaal niet onaangenaam vond), verdween volledig in de jaren daarna, als in die havensteden niet alleen massatoerisme over land op gang komt, maar ook over het water, omdat men zich dankzij de toegenomen welvaart stalen- en polyesterjachten kon veroorloven die zeewaardig genoeg zijn voor het IJsselmeer. Die stormachtige ontwikkeling, die overigens uniek is in de Nederlandse geschiedenis, nog nooit was er zoveel welvaart en rijkdom, overspoelde de laatste sporen van het Zuiderzeetijdperk en maakte die periode tot voltooid verleden tijd. Tegelijkertijd zijn daardoor voor mij de ervaringen uit de jaren zestig meer dan persoonlijke jeugdbelevenissen. Even heb ik flarden van een voorbije tijd concreet mogen meemaken, als een historisch moment, voordat deze echt geschiedenis werden.

Wat de vormgeving van dit boek betreft: het is vooral een fotoboek geworden met toelichtende tekst. Foto's geven een informatie waar geen tekst tegenop kan, maar je moet wel weten wat je kunt zien.



De Friese kust als noordelijkste deel van de Oostwal van de Zuiderzee. Zeekaart wed. G. Hulst van Keulen, Amsterdam, 1852. De waterdiepte is in Amsterdamse voeten (28,3 cm.)

1. De stille kant van de Zuiderzee

De Zuiderzee is op dit moment iets van “heel lang geleden”. Toen ik in 1961 het water op ging, was het echter nog heel normaal dat schippers, vissers en watersporters deze voormalige binnenzee niet IJsselmeer noemden, maar Zuiderzee. De afsluiting was op dat moment nog geen dertig jaren oud. Die wat oudere generatie varensgasten had de Zuiderzee ook meegemaakt en bleef dat water na de afsluiting gewoon zo noemen.

Bovendien dwong ook dat grote IJsselmeer bij iedereen nog geruime tijd respect af. De Wieringermeerpolder, de Noordoostpolder en de helft van Flevoland waren op dat moment klaar, maar je kon in 1960 nog altijd zo van Amsterdam naar Friesland varen, zonder belemmerende dijken en sluizen. Ook waren de schepen in die tijd zowel voor de vrachtvaart, de visserij als de pleziervaart aanzienlijk kleiner en vaak minder zeewaardig dan veertig jaren later. De scheepsmotoren minder betrouwbaar. Er waagden zich daarom maar weinig watersporters op het IJsselmeer en men werd ook van diverse kanten gewaarschuwd voor maritieme overmoed. Het idee van een binnenzee was in die tijd zo gek nog niet.

Ruim veertig jaren later ligt dat anders. De schepen zijn groter en zeewaardiger geworden, het IJsselmeer kleiner. Er wordt nu massaal op het IJsselmeer gevaren door watersporters. De communicatiemiddelen en de veiligheidsvoorzieningen hebben zich daarbij aangepast. Nu rukt de KNRM uit voor iedere plankzeiler die uit zicht raakt. Toen maakte je een oversteek en werd je aangesproken op een goede voorbereiding. Van de generatie die zelf nog gevaren heeft op de oude Zuiderzee, is op dit moment natuurlijk ook vrijwel niemand meer over. In 1960 was het niet moeilijk in de havensteden vissers en schippers te spreken die dat wel hadden gedaan. Die vonden het ook interessant om een praatje te maken met een plezierzeiler die voor het eerst het grotere water op ging met een bootje zoals zij vroeger gebruikten om te vissen. Voor de huidige generatie watersporters is er echter geen reden om nog over ‘Zuiderzee’ te spreken, waar IJsselmeer wordt bedoeld.

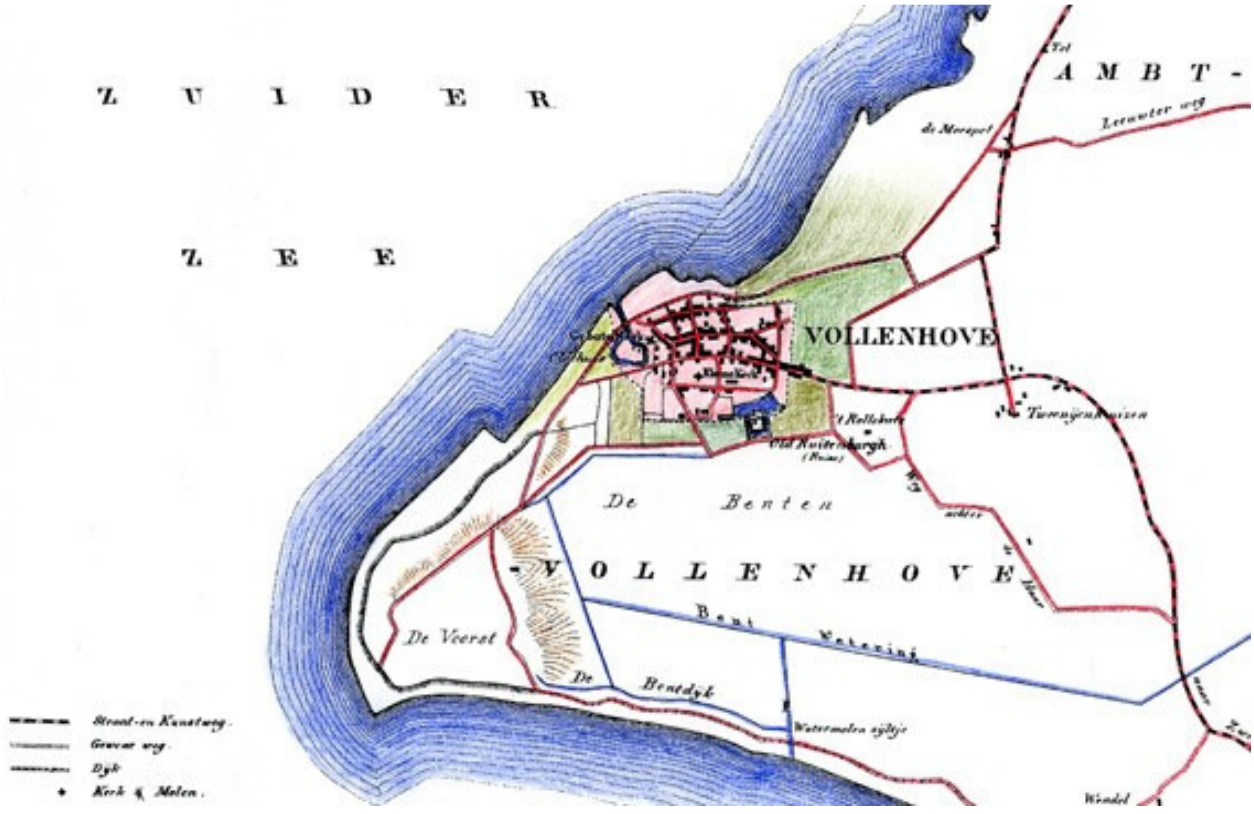
Dit boek beperkt zich tot beelden en informatie over de Oostwal van de Zuiderzee. Van Harlingen tot aan Kampen. Niet dat de Westwal niet interessant is, in tegendeel, en ook de Zuidwal is van belang, maar de meeste ervaring heb ik met de in maatschappelijkcultureel opzicht eigenlijk wat minder interessante, ondiepe Oostwal van de Zuiderzee. Waar havenstadjes zijn die de kunsthistoricus M. Henry Havard in 1873 niet alleen als dood bestempelde. Hij meende zelfs dat stadjes als Stavoren in staat van ontbinding verkeerden. Het leven was er uit en zou er nooit in terugkeren. Ook hij heeft niet voorzien dat recreatie en toerisme de werkelijkheid in die dooie haventjes grondig zou veranderen. Zelfs de kortstondige welvaart door de visserij heeft hij niet zien aankomen. Soms wordt de Oostwal doorgetrokken tot aan Elburg en Harderwijk, maar dat doe ik niet. Er wordt weliswaar Saksisch, dus met oostelijk accent gesproken, maar geografisch behoren deze havensteden m.i. eerder tot de Zuidwal.

Aanleg van de Afsluitdijk. Na de afsluiting van de Zuiderzee is het water ten noorden van de dijk eerst "het nog niet afgesloten deel van de Zuiderzee" en later gewoon 'Waddenzee' gaan heten. Tot 1932 ligt Harlingen gewoon aan de Zuiderzee, evenals Terschelling-West. (Foto: Tresoar)

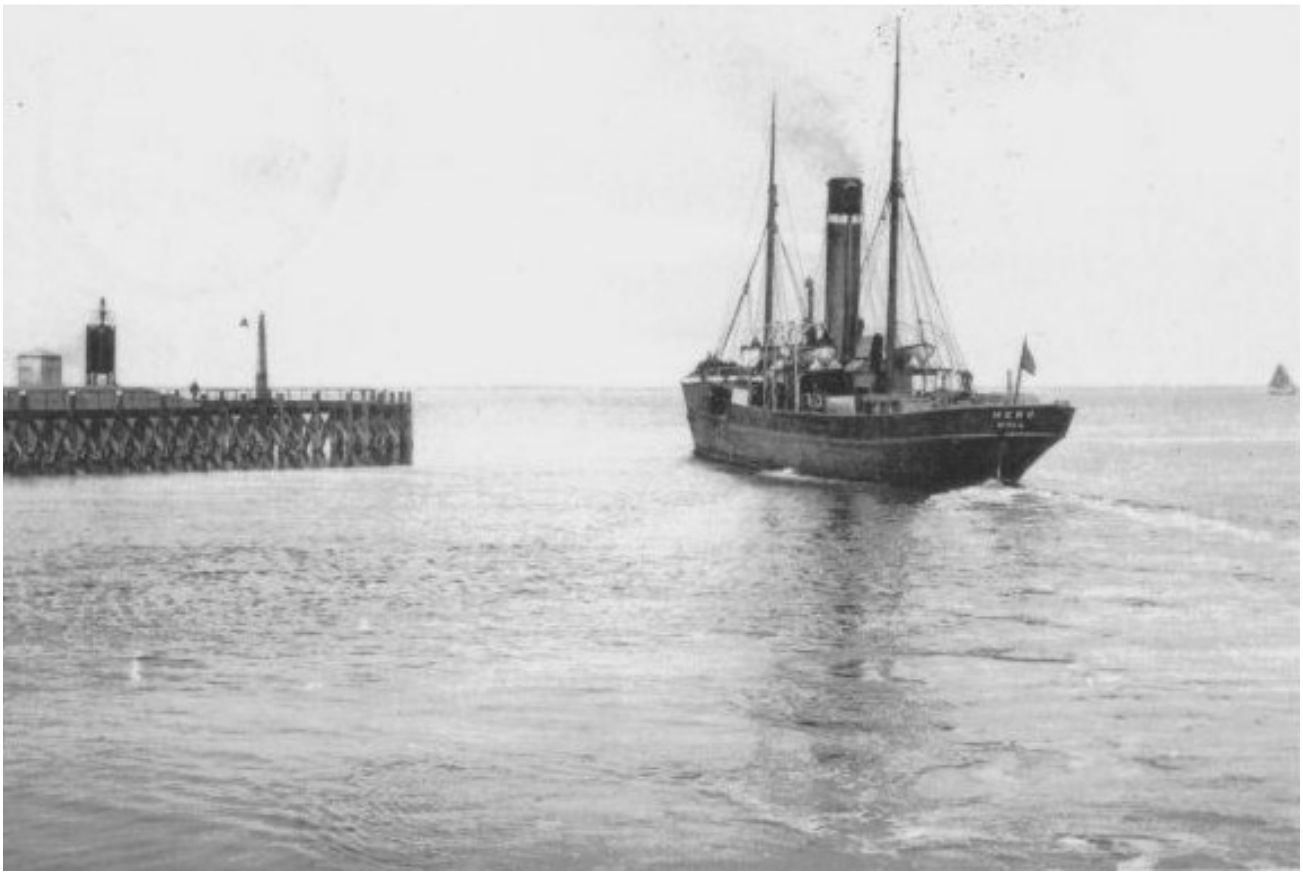
Jac. P. Thijsse en zijn vrouw gaan in 1913 voor een 'rondje Zuiderzee' met de stoomboot over van Enkhuizen naar Stavoren, om van daar uit direct naar de bossen van Gaasterland te fietsen en vervolgens de koers naar het zuiden te verleggen. Alsof de tocht 'Langs de Zuiderzee' bij Stavoren begint. Ze hadden beter op Terschelling, of op z'n minst in Harlingen van start kunnen gaan. Die stad lag in 1913 immers gewoon aan de Zuiderzee en na de afsluiting nog enige jaren aan het "nog niet afgesloten deel van de Zuiderzee". Men had toen nog geen naam voor dit deel van de Zuiderzee. De naam 'Waddenzee' werd altijd gegeven aan de zee ten oosten van de lijn Harlingen – Terschelling. Ten behoeve van de beleidsmatige indeling voor de visserij werd in de tijd voor de afsluiting de Zuiderzee wel eens ingedeeld in een zuidelijke kom, de noordelijke Friese kust en de Waddenzee, maar dat waren geen officiële topografische benamingen. Na enige jaren is de zee ten noorden van de Afsluitdijk alsnog ook officieel 'Waddenzee' gaan heten.

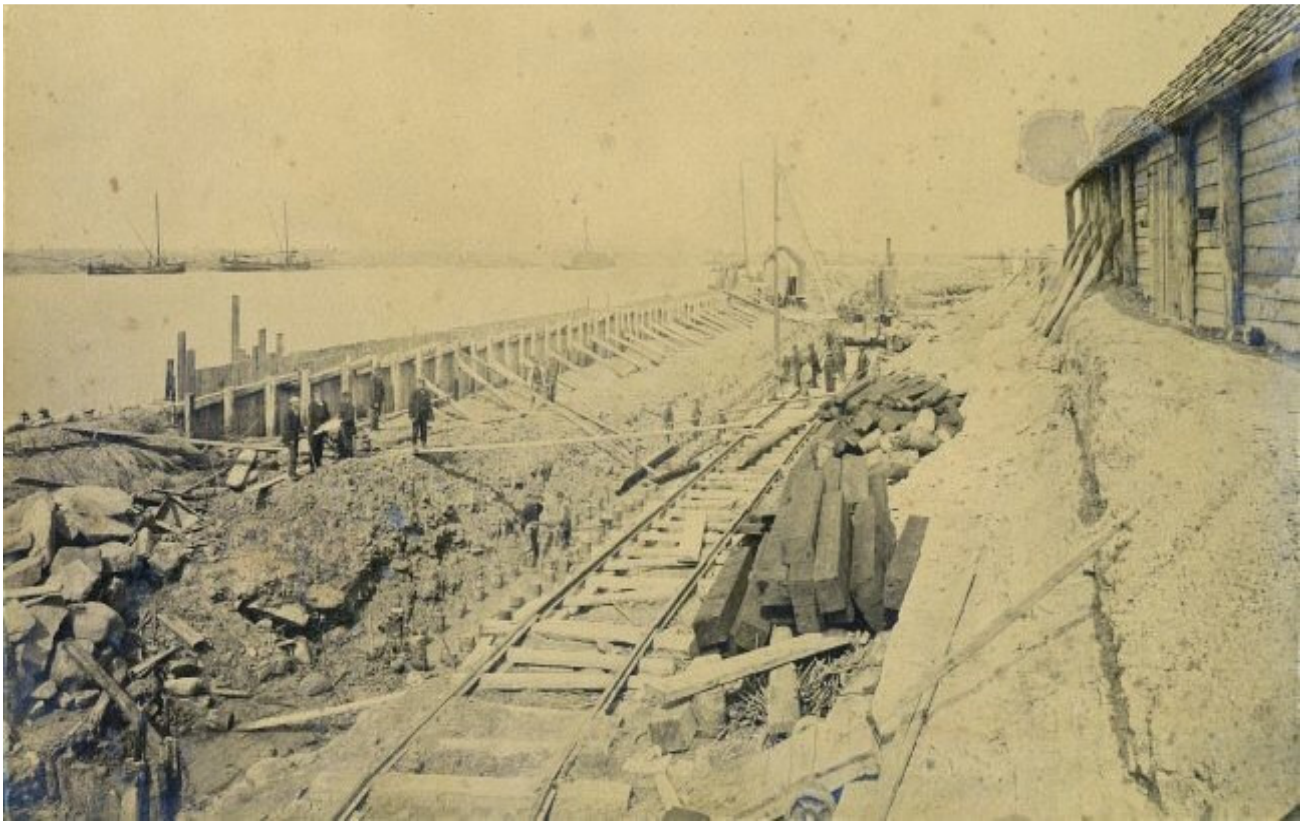
Harlingen heeft het geluk bij de planning van de Afsluitdijk juist buiten de afsluiting te vallen. Dat was natuurlijk niet alleen om bouwtechnische redenen. Er speelden ook economische redenen een rol. Harlingen gold als een belangrijke havenstad. De haven is door de jaren heen gericht op de in- en uitvoer van goederen over zee en hoeft niet te teren op roem uit het verleden, zoals de "dode steden" van de Zuiderzee. In de 19e eeuw werd Harlingen door de regering gezien als belangrijke zeehaven voor Nederland, wat overigens niet automatisch betekende dat er in die tijd door het rijk veel in de haven

geïnvesteerd werd. Het belangrijkste is de aanleg van de Nieuwe Willemshaven in 1873. De scheepvaart op Harlingen is in die tijd echter niet zo intensief dat er veel meer moet gebeuren. Het probleem is het te kleine achterland van Harlingen. Zuivelproducten worden via de haven uitgevoerd, maar de invoer blijft beperkt tot hout en akkerbouwproducten. Wel wordt de spoorlijn Leeuwarden – Harlingen, de eerste van Friesland, doorgetrokken tot aan de Willemshaven. De grote havens van Nederland, Amsterdam en Rotterdam, krijgen in de praktijk echter voorrang bij investeringen, zonder dat dit in officieel beleid tot uitdrukking komt. Harlingen is daarom vrijwel steeds een tamelijk arme stad gebleven. Dat resulteert tot op dit moment in het nog bestaan van veel originele historische panden. Er was nooit geld om deze te vervangen door andere bouwwerken. Het was ook niet nodig, want er gebeurde economisch gezien te weinig. Armoede leidt in steden tot conservering van het verleden, wat op den duur weer rijkdom kan zijn. Na de bloeitijd van de Hanze in de middeleeuwen is de Oostwal danig in het slop geraakt. Wat daar in veel havenplaatsen voor 'oud' doorgaat, stamt vaak uit een recente periode: van 1880 tot begin 1900, de bloeitijd van de Zuiderzeevisserij. Van de roemruchte middeleeuwse geschiedenis van plaatsen als Stavoren en Kuinre zijn slechts enkele sporen overgebleven. Vollenhove heeft op dat gebied veel meer te bieden. In dat stadje valt juist de periode van de Zuiderzeevisserij in het niet vergeleken met de eeuwenoude gebouwen die resteren uit het roerige verleden vanaf de middeleeuwen.

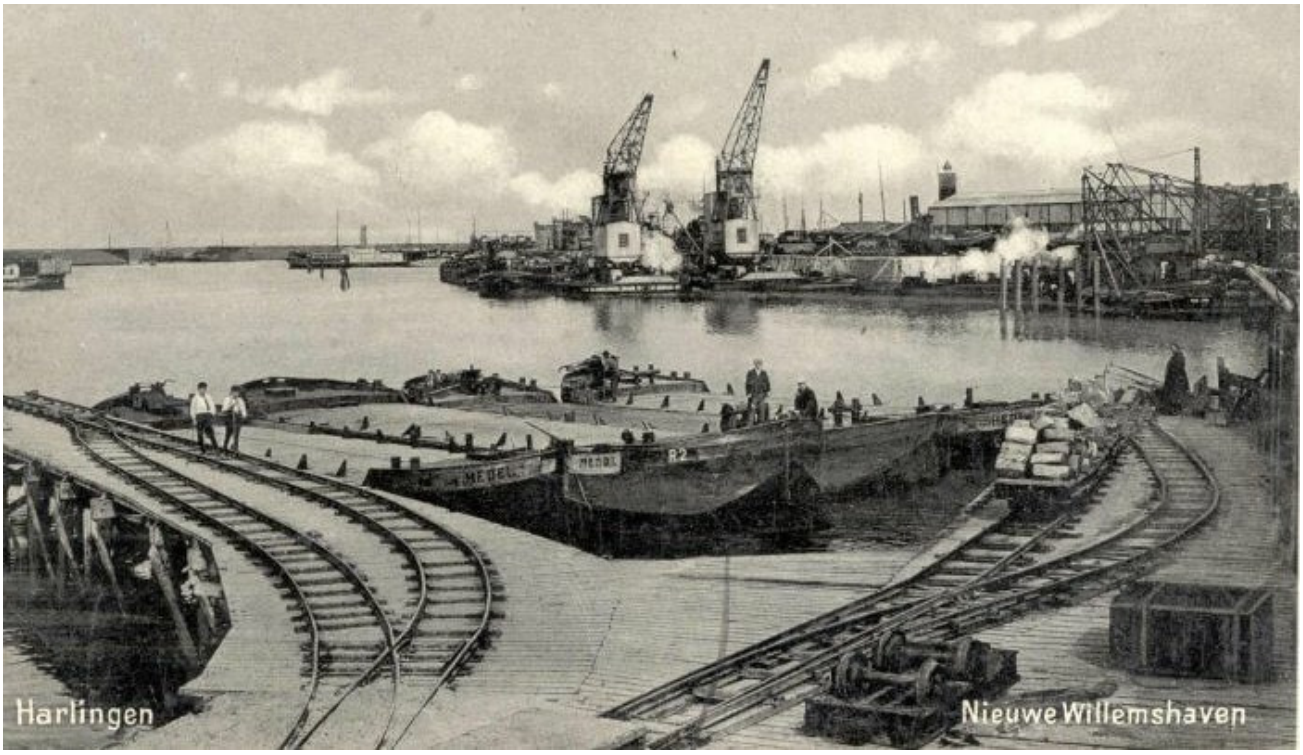


Harlingen, de Voorhaven met geheel links de visafslag en daarnaast het kantongerecht uit 1884. (Foto: Tresoar) Onder: Een uitvarend stoomschip in 1910.





Harlingen, 1873. Aanleg van de Nieuwe Willemshaven. Onder: de Willemshaven in 1930.



Harlingen, 1946

Blokzijl ziet er prachtig uit, maar is tegelijkertijd als een miniatuurstadje zo klein. Eigenlijk zijn alle havens van de Oostwal in omvang en relevantie uitermate bescheiden en moeten we de IJssel op naar Kampen en Zwolle om steden van enige betekenis te vinden. Bedrijvigheid is er ook bij plaatsen aan het Zwartewater, zoals Zwartsluis en Hasselt en verder stroomopwaarts naar de Vecht. Schippers varen van de Zuiderzee de Vecht op tot aan Dalfsen en Ommen en weer terug met hun handelswaar.

Dalfsen, 1933. Een motorbeurt vast in het ijs van de Vecht, aan de westkant van de brug.

De Vecht bij Ommen (Foto: Dirk Huizinga)

Hanzestad Hasselt aan het Zwartewater

Een nauwkeurig beeld van de bewoning langs de Friese kust in 1832 is te vinden op www.hisgis.nl . Op die site zijn alle kavels met hun bebouwing en eigendomsrechten beschreven. Veel water, weiland en riet. Slechts weinig bebouwing. Opmerkelijk is, dat de eigendomsrechten over vaarwegen in die tijd nog bij heel verschillende instanties en ook bij particulieren liggen. In de Franse Tijd is in de Code Civil, het Burgerlijk Wetboek, geregeld dat het bezit en beheer van de vaarwegen een zaak is van de centrale overheid, van de Staat. Na de Grondwet van 1848 en de daaruit voortkomende Provinciewet van 1850 wordt dat beheer materieel uitbesteed aan de provincies. In Friesland zijn vervolgens tientallen jaren rechtszaken gevoerd (die landelijk gevolgd werden) over de vraag wat het betekent dat vaarwegen formeel gezien openbaar toegankelijk zijn. De consequentie is immers, dat de rijksoverheid daarmee opdraait voor de taak deze vaarwegen voldoende bevaarbaar te maken en/of te houden, waarbij de Staat dus ook opdraait voor de kosten hiervan. Zo lang dat nog niet formeel sluitend geregeld is, zijn de schippers afhankelijk van de willekeur van de diverse watereigenaren, van verschillende gemeentes en particuliere instanties en personen. Of ondieptes weggebaggerd worden, is dan afhankelijk van willekeur en toeval. Bovendien is het jarenlang de vraag wie aansprakelijk is als schepen door slecht waterbeheer aan de grond lopen en daardoor schade oplopen. Het vergaan van de stoombeurt Willem III op de Fluessen in de winter van 1877 geeft de doorslag. Het schip loopt om 5 uur 's morgens tijdens een storm op een ondiepte, waarbij vervolgens 14 passagiers door onderkoeling het leven verliezen. Dat drama leidt tot een rechtszaak, waarna definitief duidelijk wordt dat het Rijk als eigenaar van het publiek toegankelijk vaarwater ook voor het onderhoud ervan moet zorgen. (In november 2009 is deze rijkstaak overigens weer gedecentraliseerd. De provincies zijn in november van dat jaar formeel eigenaar geworden van de vaarwegen in de eigen provincie en zijn daarmee eindverantwoordelijk voor de bevaarbaarheid en het onderhoud ervan.)

De vaargeulen zoals we die nu kennen door ondiep water, zijn er een eeuw geleden nog niet. De Zuiderzeehavens langs de Oostwal hebben veel last van voortdurende verzanding van de havenmond. De schepen worden groter, maar het water tegelijkertijd ondieper. De verzanding van die tijd heeft te maken met de getijdenstroming langs de kust. Waar de vloedstroom enigszins tot rust kan komen, bijvoorbeeld aan de zuidkant van uitstekende landtongen, wordt zand afgezet. Zo heeft de monding van It Soal bij Workum/Hindeloopen veel last van verzanding en klaagt de fa. Haagsma in 1907 nadrukkelijk, dat zij met haar stoomscheepje 'De Palinghandel' bij laag water niet kan uitvaren, omdat het schip in de monding van It Soal vastloopt. Door datzelfde proces van zandafzetting is de haven van Hindeloopen volledig verzand en is ten zuiden van

Hindeloopen een breed strand ontstaan in de bocht naar Molkwerum. Daar, bij Molkwerum, liggen rond 1900 de vissers van dat dorpje achter de golfbreker bij de sluis. Bij slecht weer gaan ze snel, bij gelijke waterstand, door de sluis naar binnen en zoeken ze beschutting in de dijkvaart. De doorvaart bij de sluis is echter voor iets dieper stekende scheepjes een probleem wegens die beruchte verzanding. De zandbank voor de sluis

wordt bovendien in stand gehouden door het regelmatig spuien van binnenwater. Door de sterke uitgaande stroming ontstaat direct buiten de sluis een kuil in de zeebodem, gevolgd door een zandbank. Op dit moment zijn bij rustig weer ook de rijen zandbanken in de kom tussen Molkwerum en Hindeloopen vanaf de oude spuisluis bij Molkwerum nog goed te zien. Na de afsluiting van de Zuiderzee in 1932 is de getijdenstroming uiteraard verdwenen. Het zandstrand bij Hindeloopen is vanaf 1932 niet groter, maar juist aanzienlijk kleiner geworden. Het is bijna verdwenen door de golfslag van de overheersend zuidwestenwind. Op dit moment is er van dat brede, vlakke strand nog slechts een smal strookje zand over.

In de Zuiderzee lagen er in de 19e eeuw wel tonnen en bakens bij gevaarlijke zandbanken. Reeds in de 17e eeuw zijn er langs de kust enige lichten aangebracht en bakens door de steden die belang hebben bij de bereikbaarheid van de eigen stad. De schippers moeten de betreffende steden betalen voor deze dienstverlening. Vissers waren vrijgesteld.

Hindeloopen, 1913. Zeestrand bij het nieuwe badpaviljoen, gebouwd van gewapend beton. Een voor die tijd revolutionaire bouwtechniek.

De Oostwal van de Zuiderzee kan met recht de stille kant van deze zee worden genoemd. Het vertier moest er komen van het eiland Urk, dat overigens tot de inpoldering in 1942 bestuurlijk bij Noord-Holland hoort. De ondernemende Urkers met hun grote botters en schokkers telden rond 1900 mee op de Zuiderzee. De Schokkers op hun weinig comfortabele eilandje mochten er in de eerste helft van de 19e eeuw overigens ook zijn. Ook zij voeren met grote, nieuwe schepen en behoorden begin 1800 zeker niet tot de armoedzaaiers van de Zuiderzee. De vissers van deze twee eilanden zijn veel dominanter

aanwezig dan die uit de Friese en Overijsselse haventjes. Alleen de Lemsters slagen er vanaf 1885 in om met een flinke vissersvloot de zee op te gaan. In De Lemmer was op dat moment werkvolk in overvloed, omdat werkloze veenarbeiders uit de Tjongervallei naar deze havenstad trokken. Door de landbouwcrisis waren er bovendien reeds veel werkloze boerenknechten in De Lemmer terecht gekomen. De eigenaren van de visverwerkende bedrijven, de hangbazen die rijk waren geworden door de haring van Durgerdammer vissers te roken, financierden in De Lemmer de aanschaf van vissersschepen. De vissers zijn verplicht hun vangst te leveren aan bedrijven van hun financier. Gedwongen winkelnering. Zelf hielden ze na betaling van alle kosten volgens de officiële opgaven minder over dan wat ze aan loon betaalden aan hun knecht. Eigenlijk kan die visserij dus helemaal niet uit. In werkelijkheid investeerden veel vissers in nieuwe schepen. Waarschijnlijk waren hun verdiensten veel beter dan werd opgegeven aan de functionarissen uit Den Haag. In Stavoren en omstreken werd met kleine jollen gevist die eenvoudig rendabel te maken waren. Deze vissers waren meestal eigenaar van het schip. Een vissersjol kost in 1900 ongeveer 500 gulden. Het vistuig vroeg nog eens zo'n bedrag. Een Lemsteraak kostte echter 1500 gulden en vaak meer. Bovendien werd er niet gevist met de aak, maar vanuit een vlet dat gesleept werd door de aak. De aflossing en de rente was voor een Lemster visser een structurele kostenpost. Een Staverse visser kon in goede jaren met zo'n drie seizoenen vissen uit de kosten zijn, terwijl dat voor een Lemster visser heel wat moeilijker was.

De Lemmer, begin 1900. Vluchthaven met vissers en een sleep. (Foto: Tresoar)

Voor de vaart over de Zuiderzee werden platbodems gebruikt, omdat deze met opgehaalde zwaarden een diepgang hebben van minder dan een meter. Schepen werden in die tijd nog aangepast aan het vaarwater. Ondiep water vraagt om ondiepe schepen. Op de Zuiderzeekaart uit 1852 is gedetailleerd de waterdiepte aangegeven in Amsterdamse voeten. Eén voet is 28,3 centimeter. De diepte op de kaart is die bij laagwater. Die diepte valt eigenlijk wel mee, zeker als je die vergelijkt met moderne waterkaarten. Dezelfde plaatsen zijn nu ondieper. De reden is, dat het IJsselmeerpeil in de zomer 40 cm. onder NAP wordt gehouden. De gemiddelde hoogte van de Zuiderzee bij Amsterdam was vroeger de norm voor het Amsterdams peil. Het verschil tussen eb en vloed bedroeg bij Amsterdam ruim tien centimeter. De grote verschillen in waterhoogte op de Zuiderzee ontstaan vooral door op- en afwaaien. Ook nu nog kan het IJsselmeerpeil bij een plotselinge storm aan de hoge wal zomaar voor korte tijd 50 cm. dalen en aan de lage wal stijgen. Bij een zuidwesterstorm, windkracht 10, in oktober 1967 woei het water bij Amsterdam weg en daalde het IJsselmeer iets meer dan twee meter ! De schepen lagen bij Schellingwou op de drooggevallen IJsselmeerbodem te wachten op de terugkeer van het water. Het gebeurde tijdens de herfstvakantie, toen ik in Stavoren verbleef bij scheepswerf Volharding om aan mijn jol te werken. Tijdens een krachtige zomerstorm NW windkracht 9, in vlagen 10, augustus 1989, lagen we met de jol in Kornwerderzand. Direct naast de sluis, IJsselmeerzijde. Het water daalde door afwaaien in zeer korte tijd ruim vijftig centimeter. Bijna evenveel als het normale getijdenverschil in Stavoren tijdens de Zuiderzeeperiode, maar dan niet in 6 uur tijd, maar binnen een kwartier. Een zeiljacht strandde op de Waddendijk bij de Boontjes.

Schellingwoude, 1967. Het waterpeil is ruim 2 meter gezakt tijdens een herfststorm. (Foto: Cor Out)

In de 19e eeuw is vervoer over het water zeer voor de hand liggend. De wegen over land zijn in een provincie als Friesland gedurende een groot deel van het jaar vrijwel onbegaanbaar. Ze zijn niet of slechts half verhard. Alleen in de zomer, als het wat langer droog is, zijn ze redelijk te gebruiken voor voetgangers en door paarden getrokken diligences en karren. Pas als de mogelijkheden van mobiliteit toenemen door het beschikbaar komen van fietsen en auto's, als de trein en de tram beschikbaar zijn voor personenvervoer, wordt er uiteindelijk ook werk gemaakt van wegenaanleg en wegverbetering. Het duurt echter tot eind 1800 voordat de belangrijkste wegen verhard zijn met klinkers, of met grind, stenen of leem. De aanleg en verbetering van de andere wegen gaat relatief traag. De aanleg van spoor- en trambanen verloopt in de 19e eeuw juist onvoorstelbaar snel. Stoomtram en stoomtrein zijn echte verbeteringen op het gebied van het personenvervoer. Voor het vervoeren van vracht zijn deze middelen minder geschikt. Ze vervoeren immers meestal van een plaats waar de vracht niet is naar een plek waar de vracht niet moet zijn

Harlingen, 1870. Zuiderhaven

Het vrachtvervoer blijft nog decennia het bijna monopolie van de scheepvaart. Van beurtschippers die volgens vaste afspraken stukgoederen (en vee en personen) vervoeren tussen bepaalde plaatsen, vooral van en naar markten, en van vrije schippers die in een vrije markt bulkgoederen vervoeren tussen willekeurige plaatsen. Vervoer van vracht over het water gaat eenvoudig sneller en doelmatiger dan over de weg. Niet in de laatste plaats vanwege de vele lading die een schip in één keer kan vervoeren. Vaarwegen zijn er ook

voldoende, zeker nadat in de 19e eeuw diverse vaarwegen verbeterd en met elkaar verbonden zijn. Steden en dorpen komen tot bloei bij een strategische ligging aan doorgaand vaarwater. Veel steden en dorpen in Friesland zijn tot ver in de 20e eeuw over water beter en sneller bereikbaar dan over de weg.

De aanleg van nieuwe wegen en de verharding van bestaande paden verloopt echter bijzonder langzaam. Er is op gemeentelijk niveau geen geld voor en misschien heeft men er ook geen geld voor over. Eeuwenlang hebben de plaatselijke bewoners zich immers gered met de wegen die er waren. Ze lopen een stukje door de weilanden, ze volgen de zand- en modderpaden of ze maken gebruik van een vaartuig. Dat laatste is in het waterrijke Friesland de beste manier van verplaatsing en je kunt nog wat meenemen ook. En anders blijf je thuis. Iedereen begrijpt in die tijd dat reizen voor veel mensen bezwaarlijk kan zijn. Het zijn vooral mannen op zoek naar werk die op pad zijn. En handelaren die van dorp naar dorp gaan om hun koopwaar te slijten, hoewel ook die de boot ontdekt hebben. In het merengebied varen veel handelaren en neringdoenden met allerlei scheepjes langs de boerderijen en de dorpen, wat in een behoefte voorziet.

Rond 1900 zijn in Friesland vele boerderijen gebouwd aan het water. Zonder over land bereikbaar te zijn. Ook zonder enige aansluiting op energie-, water- en communicatievoorzieningen. Om naar de bewoonde wereld te gaan, gebruikt de boer zijn (zeil)schouw of tjotter. Voor allerlei transporten voor zijn bedrijf heeft hij een (zeil)praam. Daarmee worden de melk(bussen), het hooi, de mest, paarden, koeien en schapen, landbouwmachines en bouwmateriaal en noem maar op vervoerd. Over de meren, door de vaarten. Relatief snel, eenvoudig en doeltreffend.

Die vervoerssituatie is in Friesland tot in de jaren vijftig van de vorige eeuw nauwelijks veranderd. Er ontwikkelt zich om het boerenbedrijf een transportgebeuren naar dorpen, markten en melkfabrieken, waarvoor het vervoer over water niet weggedacht kan worden. Langs de Zuiderzeekust zijn de vervoersmogelijkheden duidelijk. Over zee met een min of meer zeewaardig zeilvaartuig, of over land met een koets over de dijkweg, of lopend of met de fiets of, voor sommigen, met de auto. Jac. P. Thijsse en zijn vrouw maken hun rondje Zuiderzee op de fiets. Zij volgen dus de dijkweg. In Gaasterland is geen dijk. Daar loopt de weg meer landinwaarts langs Mirns en Rijs. Maar de kliffen blijven voor Thijsse bereikbaar dankzij leempaden naar de kust.

Thijsse en zijn vrouw zijn echter geen bewoners van de streek. Zij zijn (een van de weinige) toeristen. Zij komen, kijken en fietsen verder, op zoek naar een herberg. Voor de bewoners zelf spelen heel andere vervoersproblemen. Zij moeten het hele jaar door leven en werken in een natuurlijke omgeving die het hun moeilijk maakt er even op uit te trekken.

Kornwerderzand, 1933. Lemsteraak, zeilende visserij. (Foto: Tresoar)

Wierum, 1927. Aan de Waddenkust. Mensen die wellicht nooit hun dorp verlaten.(Foto: Gorter)

In de kuststrook van de Kop van Overijssel zijn de mogelijkheden om je over land te verplaatsen nog geringer dan in Friesland. Daar is het vervoer per boot, de punter en de bok, daarom nog vanzelfsprekender. Tot in het midden van de jaren zestig gaat bijna alle vervoer bij de Wetering, Kalenberg, Muggenbeet, Nederland en hoe de dorpjes verder ook maar heten met de punter, de bok of de praam en niet met de auto of (vracht)wagen. Daar kom je in die tijd in het laagveengebied immers niet ver mee. We moeten niet vergeten dat de nu zo vanzelfsprekende mobiliteit nog maar enkele decennia oud is. Voor die tijd, voor zeg maar 1960, verbleef men vooral in de eigen woonplaats. Velen komen hun hele leven niet verder dan het eigen dorp. Wie rondtrokken waren mannen zonder werk en handelaren die de dorpen en boerderijen langs gingen. Pas vanaf de jaren zestig, als 'iedereen' de mogelijkheid krijgt de wereld te verkennen met een bromfiets en later een automobiel, wordt de wereld voor mensen overzichtelijk, toegankelijk en klein. Op oude foto's zien we echter de mensen in een wereld staan, die ons vreemd geworden is.

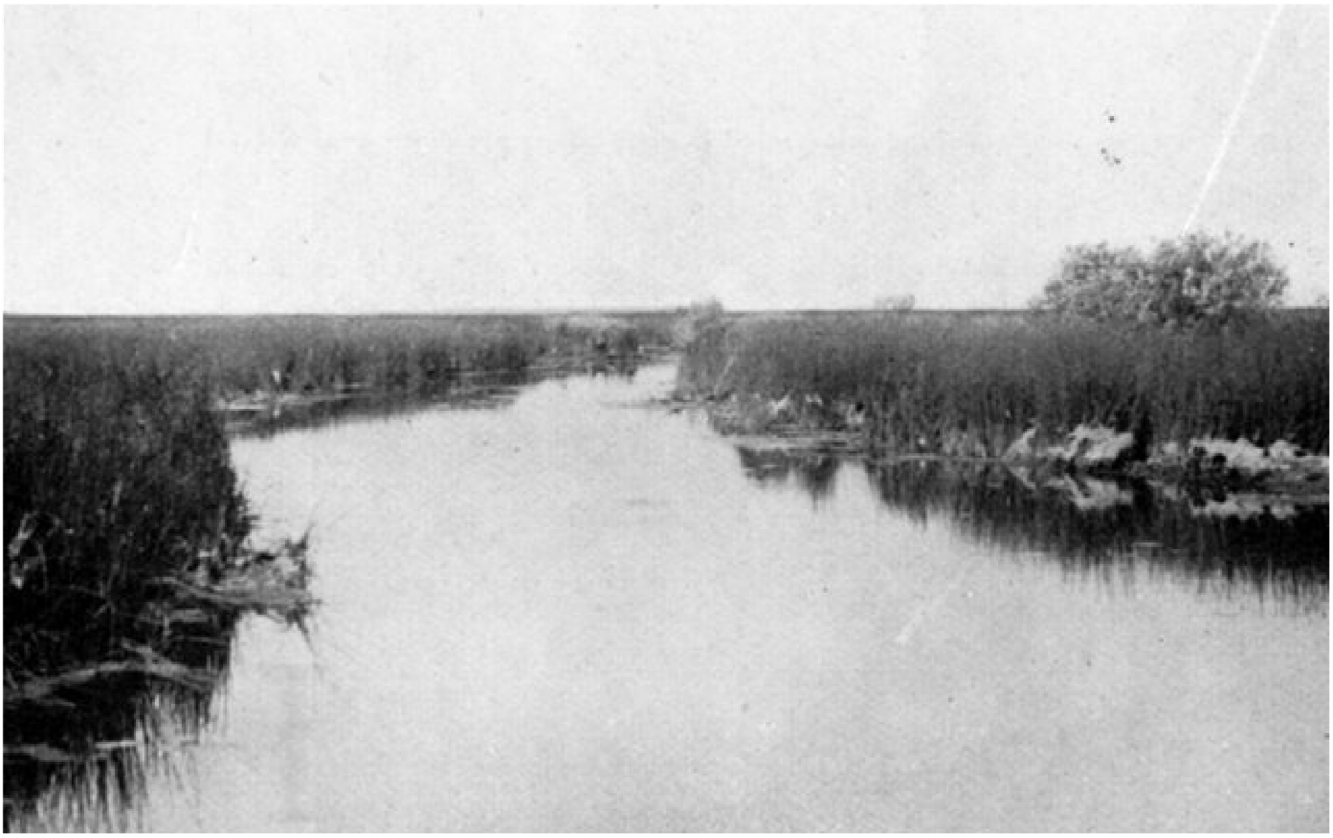
De Weerribben is tot het midden van de jaren zestig vooral een wereldje van rietsnijders, vissers en boeren, vaak verenigd in dezelfde persoon, die zich voortbewegen over het water in geteerde punters. In 1961 overnachtte ik eens in Kalenberg in m'n Akkrumerjolletje voor een arbeidershuisje dat gekocht was door een gepensioneerde leraar. En zoals dat in die tijd ging, maakte hij de volgende ochtend een praatje, vroeg me bij hem te ontbijten omdat hij wel zag dat een bootje van 4 meter zo z'n beperkingen heeft en vervolgens hoorde ik van "zijn grootste ontdekking: Dat er in Nederland nog echte wildernis bestaat, namelijk de Weerribben." Dat was toen inderdaad zo. De ontoegankelijkheid van het gebied bestond mede door het ontbreken van overzicht als je met een punter een slootje in voer.

Boven: Urk, jaren dertig. Onder: Molkwerum: vissers en arbeiders bij de sluis. (Foto: Tresoar)

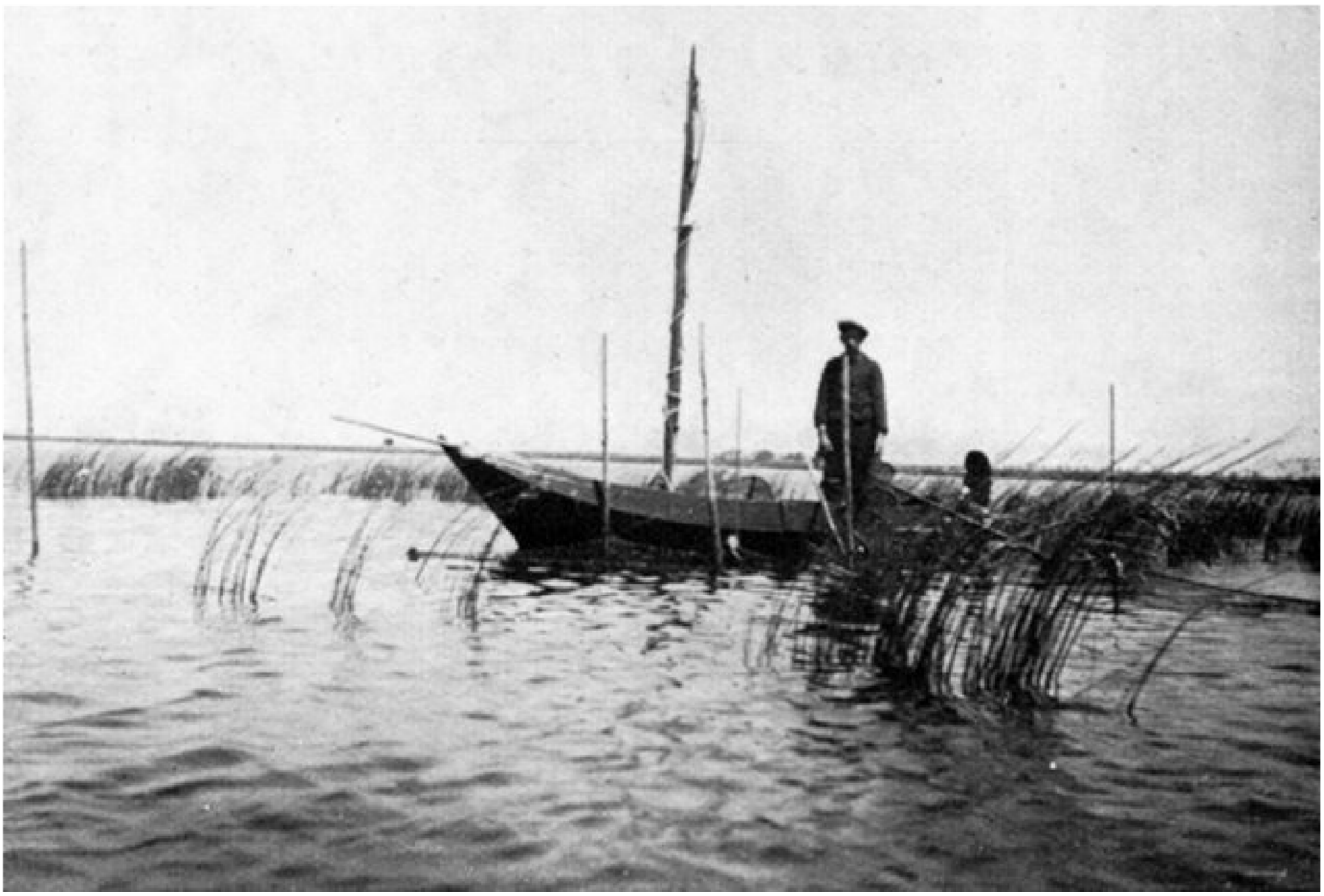
Kop van Overijssel, jaren vijftig: Familie De Lange in het dorpje Nederland.

Het is onmogelijk vanuit die positie in een slootje tussen het riet je plaats te bepalen in het water en rietgebied. Het overzicht ontbreekt. In korte tijd is dat drastisch veranderd. De Weerribben is van een wildernis veranderd in een overzichtelijk en grotendeels toegankelijk natuurreservaat. Het idee dat dit gebied "woeste grond" is die een gevaar voor de mens kan zijn, behoort niet meer tot het normale bewustzijn van de moderne recreant. Mensen verdwijnen niet meer spoorloos in het veen. Ze verplaatsen zich gemakkelijk en gecontroleerd met de fiets of de auto over verharde wegen door wat eens inderdaad (overigens door mensen gemaakte) "woeste grond" was. In de jaren zestig hebben de bewoners van de Weerribben nog helemaal geen tijd voor recreatie. Ze moeten aan de kost zien te komen met alles wat maar voorhanden is. Rietsnijders zijn meestal ook keuterboer en visser. Een enkel arbeidershuisje is in die tijd verkocht als tweede woning, terwijl vijftig jaren later vrijwel alle woningen een andere bestemming hebben gekregen. Nu leeft de streek van de recreatie, wat een halve eeuw geleden iets onvoorstelbaars was. Over de situatie van begin 1900 zegt oud-visserman Geert Bootsma (In: Dirk Kapelle: *Vissers aan de wal*, p. 52): "De Olde Weg, dat is de Kalenbergergracht, stond elk jaar tot december vol met foeken. Vele honderden. Het was één grote dichtzet. 's Morgens ging alles aan de kant voor de scheepvaart en 's avonds ging alles er weer in. Kwam er 's avonds na 10 uur nog een zeilschip, dan gaf dat een hele opschudding in het dorp. 'Wat doet die kerel hier? Hij gaat dwars door de foeken heen.' Dan moest alles er weer uitgehaald worden, want anders zeilde de schipper alles stuk."

Nog in 1950 is het mogelijk in het veen te wonen door een oud schip op de kant te zetten.



Kampereiland, 1936

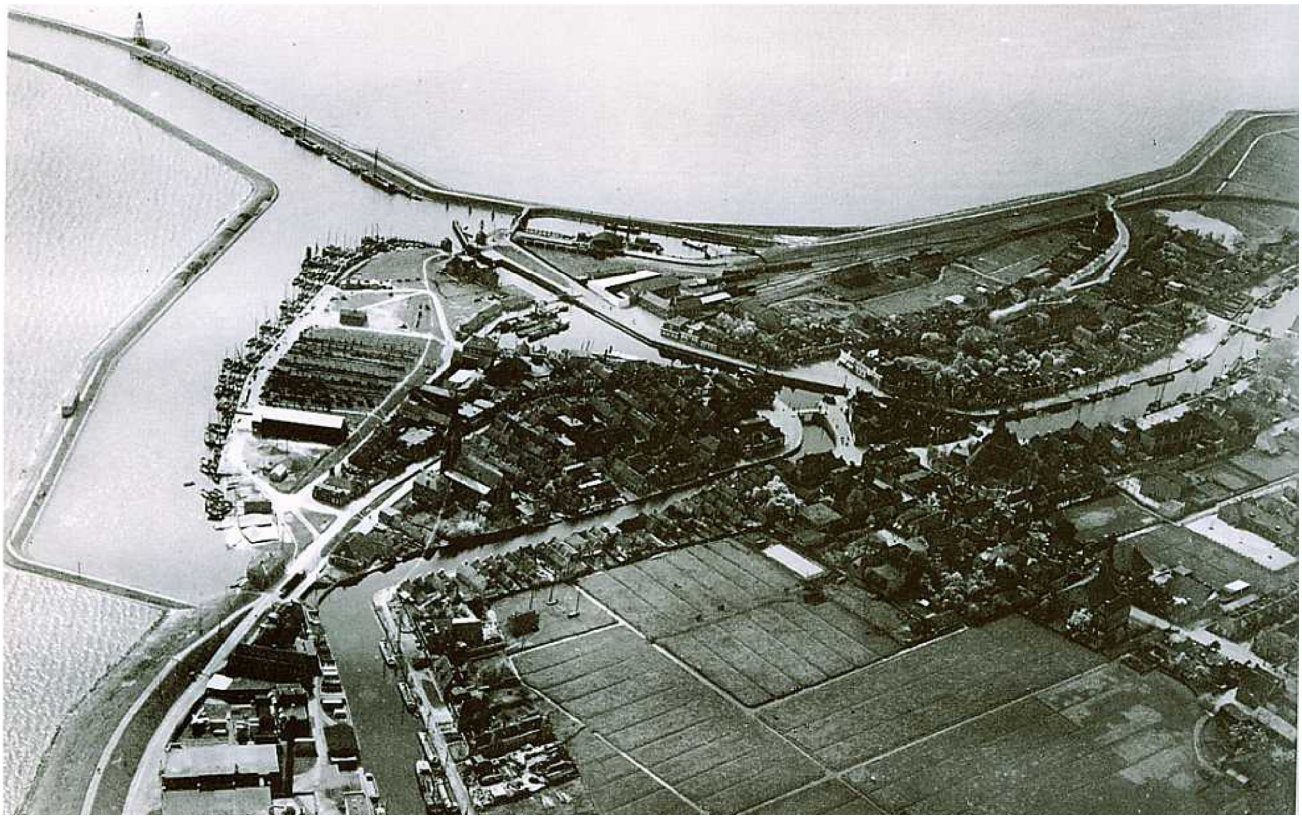


Grafhorst, 1900. De veerpont over het Ganzendiep.

Genemuiden, levend van biezen, hooi en een beetje visserij. Na de afsluiting van de zee werd de kwaliteit van de biezen minder. In de jaren dertig werd overgeschakeld op kokosmattenindustrie.

Harlingen, Zuiderhaven, begin 1900. Woonsituatie op een roefscheepje. Onder: jaren vijftig.

De Lemmer, ca. 1915. Ansjovissers in de Binnenhaven. Onder: De houten aak LE 50.



De Lemmer. Links de Vluchthaven met de visserij. Tussen de vissersvloot en de binnenhaven het veld met droogstokken voor de netten. Iedere visser heeft zijn eigen baan. Onder: Kuinre, 1910

2. Een nauwelijks voorstelbare leefwereld

Het is vanuit het heden gedacht bijna onvoorstelbaar, hoe gewone mensen slechts enkele generaties geleden leefden en aan de kost moesten komen. Het door Fred Thomas bezongen vissersnest Laaksum krijgt in 1912 een eigen haventje. Tot die tijd liggen deze vissers met hun scheepjes in een natuurlijke inham aan de oostkant van Laaksum. Bij ruw weer was die plek te weinig beschut en probeerden de vissers de haven van Stavoren te bereiken. Dat was wel eens moeilijk of zelfs onmogelijk. De gemeente Hemelumer Oldephaert en Noordwolde klopte tevergeefs aan bij de gemeente Stavoren voor een financiële bijdrage voor de aanleg van een haventje in Laaksum. De gemeenteraad van Stavoren ziet die aanleg niet als een probleem van Stavoren en dit stadje heeft bovendien geen geld. Ze hebben niet eens voldoende geld om een halfverharde weg, een grindpad, aan te leggen van het station van Stavoren naar Warns. Zoals Warns op zijn beurt geen geld heeft om het pad van Warns naar Laaksum te verbeteren. De mensen uit Stavoren lopen in die tijd gewoon een uurtje vanaf de Koebrug aan de Schans over een pad en daarna door de weilanden om de grindweg te bereiken die van Rijs via Hemelum, Warns, en Molkwerum naar Koudum loopt. Het beste kan je vanuit Stavoren de boot pakken om ergens te komen.

Laaksum, 1912. Opening van de nieuwe vluchthaven. Op de achtergrond het huisje van visser Wiggele Visser (1884 – 1978) die zich de laatste jaren ontpopt als een "havenmeester" van Laaksum. Bij de storm van 1916 kwam het water tot bij zijn achterdeur. De vier meter hoge vloedpalen zijn er dus niet voor niets.

Warns, 1948. Visser Everen de Vries rijdt zijn staande netten per handkar naar Laaksum. (Foto:Tresoar)

Laaksum is een buurtschap van Warns, aan het einde van het pad door de weilanden dat van Warns naar de kust leidt. Een tweede pad liep van Warns via Skarl naar het Rode Klif. Iets beter begaanbaar was de halfverharde dijkweg aan de binnenkant van de zeedijk. De reizigers die met een koets over de dijkweg werden vervoerd, klaagden echter steen en been dat ze half gebroken overkwamen door het gebonk door de kuilen in de weg. In de zomer ziet het landschap langs de Zuiderzeekust er bij Gaasterland natuurlijk prachtig uit. De romantische beelden die daarvan bestaan, doen ons vergeten in welke sociaal-economische ellende de bevolking er een eeuw geleden leefde.

Skarl vanaf het Rode Klif, geschilderd door Ids Wiersma (1878 – 1965)

Voor ons is de concrete leefwereld van de mensen uit die tijd heel moeilijk navoelbaar. Wij denken ons te kunnen verplaatsen in de wereld van boeren, knechten, dienstmeiden en visserlui, maar dat is meer wens dan werkelijkheid. Wij nemen onherroepelijk onze eigen tijd mee in die oefening in empathie, wat een verduisterend effect heeft op de resultaten ervan. Ons referentiekader en onze wijze van kijken en oordelen zijn onvermijdelijk mede gevormd door de moderne tijd met zijn brede volksontwikkeling, zijn luxe en comfort en technische mogelijkheden. De leefsituatie van een gewone arbeider in onze tijd is gezonder en luxer dan die van de elite uit de 19e eeuw. In de oude havensteden langs de Oostwal zien we overblijfselen van een 'rijk verleden', zonder zicht te krijgen op de werkelijkheid van de mensen die dat verleden hebben vorm gegeven. De naoorlogse welvaartsmaatschappij met zijn emancipatie van achtergebleven groepen en individuen heeft een vanzelfsprekende vooruitgang gebracht die het ons moeilijk maakt een heldere voorstelling te krijgen van het leven in een strikte klassenmaatschappij, waar categorieën

mensen eenvoudig langs elkaar heen leefden. In hoeverre wisten de arbeiders een eeuw geleden iets van de leefwereld van hun werkgever? Wat interesseerde het de eigenaar van een 'hang', een visrokerij, onder welke omstandigheden de vissers hun werk deden? Hij was geïnteresseerd in vis die goedkoop was en met winst verkocht kon worden.

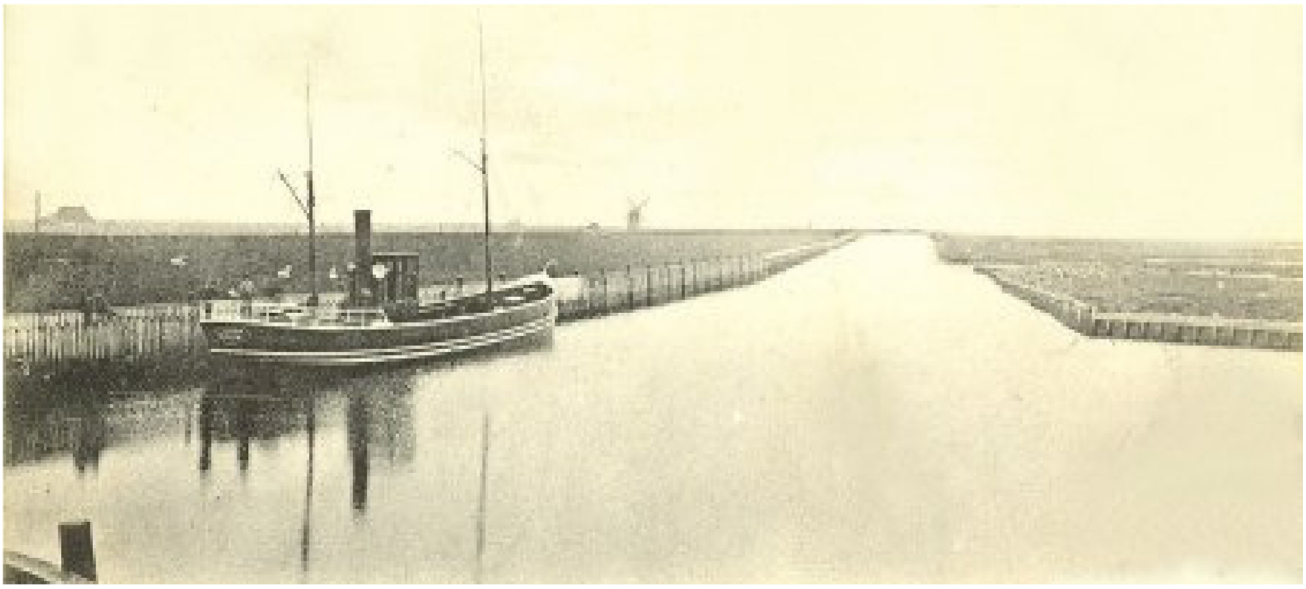
Makkum, begin 1900. De grote Zijlroede. Rechts de scheepswerf, op de achtergrond Tichelaar.

In plaatsjes als Makkum en Workum zien we restanten van de handel en industrie die deze stadjes welvaart hebben gebracht in vroeger tijden. De bloeitijd van Makkum ligt in de 17e en 18e eeuw. Het was een handelscentrum, de 'poort naar de Zuiderzee', met bedrijvigheid langs de Grote Zijlroede van panfabrieken, plateelfabrieken, pottenbakkerijen, scheepswerven en kalkbranderijen. Langs de Kleine Zijlroede een scheepswerf, een lijnbaan en hout- en oliemolens. Het oudste bedrijf van Nederland is in Makkum gevestigd: Koninklijke Tichelaar, de aardewerkfabriek uit 1594.

TEGEL-
EN
PLATEEL
BAKKERIJ
VAN
GEBRS TICHELAAR
MAKKUM
(HOLLAND)

Makkum. In de gevel van de woning direct naast de plateelfabriek bevindt zich een tegeltableau uit 1895, ontworpen door Jacobus ten Zweege (1855 – 1917), een verre achterneef van mij. Dezelfde voorstelling heeft hij getekend in zijn Schetsboekje.(Collectie Dirk Huizinga). J. ten Zweege kende de jongere tekenaar W.J. Dijk (1881 – 1970) uit Bergum, die enige jaren in Makkum schoolmeester was en tekenadviezen kreeg van Ten Zweege.

Makkum, 1895. De Kleine Zijlroede met rechts de Zwolsmanwerf op de Bargekop en rechts de houtmolen en de oliemolen. (Uit: Schetsboekje J. ten Zweege, collectie Dirk Huizinga) Onder de molens aan de Kleine Zijlroede.(Foto: Tresoar)



Workum, begin 1900. Uitzicht van de sluis naar het zuidwesten. Onder met het stoombootje 'De Palinghandel', in 1907.

Dit scheepje van de fa. Lankhorst haalde de paling op bij de vissers en brengt deze naar Heeg, van waar ze met zeilende palingaken over de Noordzee naar Londen werden gebracht. De fa. Lankhorst beklaagde zich regelmatig, dat 'De Palinghandel' aan de monding van 'It Soal' aan de grond liep. Daar stond regelmatig nog geen meter water.

Workum, 1907. (Foto: Tresoar)

Net als Makkum was Workum een belangrijke handelsplaats, waar eveneens de nodige industrie was. Het stadje heeft echter reeds vroeg te lijden onder de verzanding van de toegang tot de haven. De monding van It Soal moet voortdurend uitgediept worden. De waterdiepte bedraagt er vaak niet meer dan één meter. Tot je middel in het water, dieper is het niet. Dat is ook voor de schepen in de 17e eeuw te weinig. Bovendien zijn de baggermolens in die tijd niet zo effectief als tegenwoordig. De haven van Hindeloopen heeft in die tijd evenzeer last van verzanding. Het vroegere handelsplaatsje is rond 1900 ernstig verarmd. De haven is tot in de dertiger jaren ingericht tegen het gevaar van overstromingen. Bij noordwesterstorm kan het Zuiderzeewater immers meters opgestuwd worden. De haven is daarom voorzien van vier meter hoge steigers, om te voorkomen dat de haven bij een beetje ongunstig weer onder water zou komen te staan.

Hindeloopen, 1927. De haven met de vier meter hoge steigers. (Foto: Gorter)

Als Fred Thomas in de twintiger jaren het haventje bezoekt met zijn vissersjol, schrijft hij: "Zelden hebben wij een zo onherbergzame, prehistorische aanleg ontmoet als deze. Het bassin, dat bij onze entree volkomen verlaten was, leek wel een grof getimmerde houten bak met een nauw gat als uitgang. De vier steile wanden reikten hoog boven het water. Hier en daar waren bouten en haken bevestigd, waaraan men zijn schuit kon meren en waarlangs het een hele klauterpartij bleek om de 'vaste wal' te bereiken." (In: Stervende Binnenzee, p.8)

Wij registreren een en ander met interesse, maar kunnen wij ons echt verplaatsen in de belevingswereld van de mensen die hier honderd jaar geleden dag in dag uit moesten zien in leven te blijven?

Kornwerderzand, vlak na de afsluiting van de Zuiderzee. Op de kop van het havenhoofd wordt gewerkt aan de verdedigingslinie met bunkers. Drogenaald ets van W.J. Dijk (Collectie Jan Visser, Stavoren)

Een natuurlijk misverstand

Iedere generatie heeft de neiging om de eigen wereld als een vanzelfsprekend begin te beschouwen, wat een natuurlijk misverstand is. Wat nu is, is niet meer dan een moment uit een ontwikkeling. Alles wat is, heeft een voorgeschiedenis. Die krijgt betekenis door vanuit het heden, met de kennis en de gegevens waarover we nu beschikken, te reconstrueren hoe die ontwikkeling is verlopen. We begrijpen het heden niet door te redeneren vanuit het verleden, want het verleden is ons in feite vreemd. Het ligt dus omgekeerd. We kennen het verleden vanuit het heden. Vanuit het heden wordt het verleden ook interessant. Op het moment dat geschiedenis gemaakt wordt, is het gewoon het leven van dat moment en herken je helemaal niet wat daar (later) zo interessant aan wordt gevonden. Oude foto's van de buurtschap Laaksum vind ik boeiend en maken me nieuwsgierig, maar als ik nu Laaksum bezoek, vind ik het leven van de mensen die daar nu wonen en werken helemaal niet bijzonder interessant. Wellicht dat anderen daar over honderd jaar weer heel anders over denken, maar dat kan ik vanuit het heden niet beoordelen. Opmerkelijk voor onze welvarende tijd is, dat we slechts enkele jaren terug

hoeven te gaan om in een andere, ons vreemde wereld te komen, waarvan alleen de restanten ons een beeld kunnen geven. De oude foto's van het leven langs de Oostwal tonen ons een wereld die voor ons vreemd is, terwijl die tegelijkertijd gewoon de tijd was van bijvoorbeeld mijn ouders en grootouders. Historisch behoort die tijd bijna tot het heden. Dankzij de recente, fundamentele sociaal-culturele en -economische veranderingen ervaren we dat kleine tijdsverschil als een breuk. Het zijn beelden uit een andere wereld geworden. Wij staan er bijvoorbeeld geen moment meer bij stil, dat de kustbewoners langs de Oostwal bij een beetje storm met vrees en beven zaten te wachten of de dijken het zouden houden. Dat een dijkbreuk het land voor jaren onbruikbaar zou maken voor de boeren vanwege het zoute water dat slechts langzaam weer zou verdwijnen. Tot de jaren vijftig kent Friesland langs de Zuiderzee en het latere IJsselmeer gekraagde dijken.

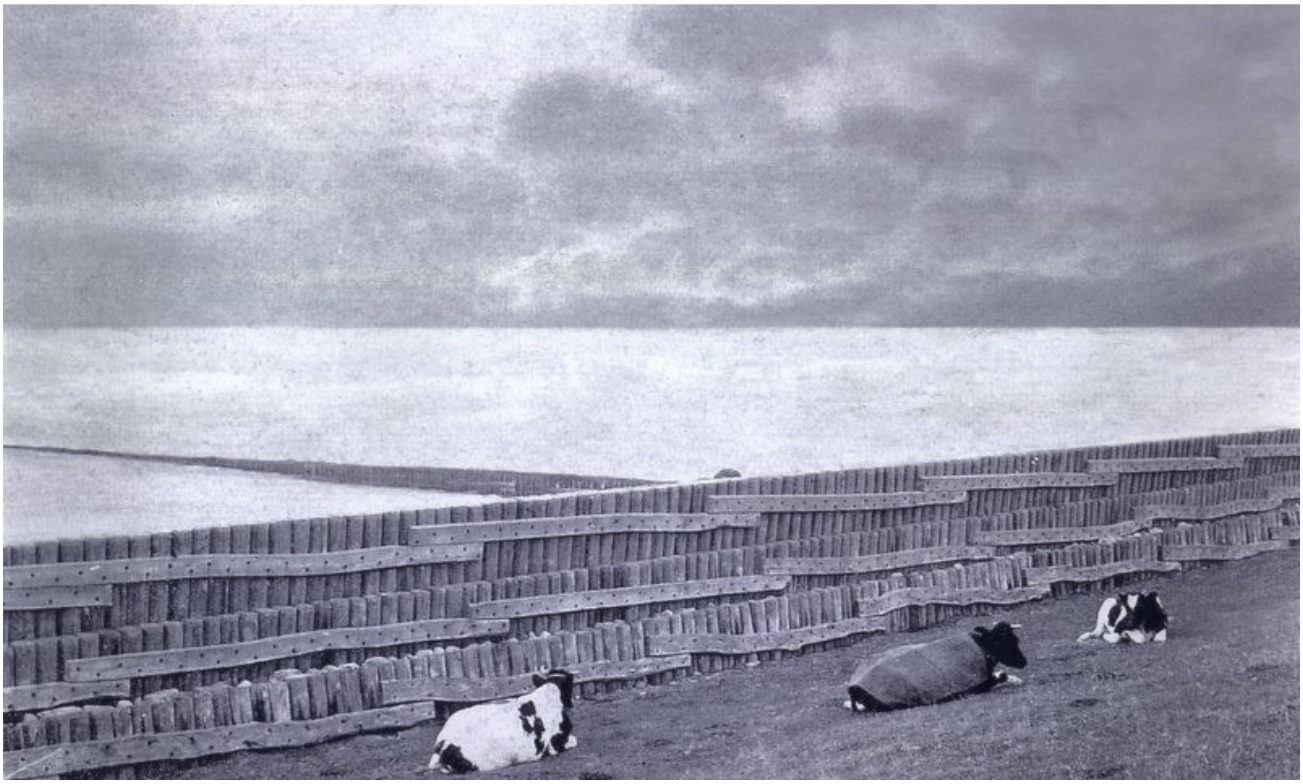
Stavoren, 1949. De laatste paalschermen worden na de oorlog verwijderd.

De zware bekisting is effectief tegen de golven van de Zuiderzee. In het noorden komen de golven het vervaarlijkst binnenrollen en is de bekisting het hoogste en het meest degelijk: een dubbele rij palen. De hoge aan de zeekant en direct daar binnen nog een rij lagere ter ondersteuning. Deze bekisting zorgt voor de afsluiting voor een bijzondere sfeer langs de kust. Het zoute water bleekt de eiken balken uit, er groeien plantjes en zeepokken op en ze ruiken zilt. Sommigen zeggen in die tijd, dat het er stinkt. Na de afsluiting worden de palen geleidelijk weggehaald. Tijdens de Tweede Wereldoorlog stoken de kustbewoners het nodige eikenhout op om de koude winters door te komen en na de

oorlog wordt er werk van gemaakt de restanten weg te halen. We moeten er ook niet aan denken dat de dijk nu nog voorzien zou zijn van een palenscherm. De dijk is 's zomers immers over grote delen een recreatieoord? Vissers, zonaanbidders, strandgasten, zwemmers en plankzeilers zouden ernstig belemmerd worden in hun activiteiten als er nog een palenrij zou staan tussen land en water.

Mirns, ca. 1960. Restanten van het paalscherm langs de zuidkust van Friesland.

Makkum, begin 1900. Het paalscherm was in het noorden veel hoger en degelijker dan langs de kust van Stavoren naar Lemmer.



Makkum, 1935. Een driedubbele bekisting.

Schuilenburg, tussen Hindeloopen en Molkwerum. Het palenscherm wordt na de afsluiting van de Zuiderzee ontmanteld in de periode 1938 – 1950.

De Kop van Overijssel: achter de zeedijk een land van petgaten

Van Schoterzijl, waar de Tjonger in de Zuiderzee uitmondde, tot aan Vollenhove en Zwartsluis is het land binnen de zeedijk onderdeel van een zoetwaterdelta. Door de eeuwen heen is hier het veen afgegraven om er 'het bruine goud' van te maken. Turfwinning om het huis te verwarmen en op te koken. Turf om (plaggen)hutten van te bouwen en turf als isolatiemateriaal voor visopslagplaatsen. Turf als exportartikel naar de grote steden van Holland, om daar te dienen als brandstof. Werk in het veen is de bestaansgrond. Eerst graaft men het veen weg vanaf de oppervlakte, de droge vervening, maar als die gemakkelijk winbare turf verdwenen is, bedenken de Gietersen een nieuwe methode. Met een beugel, een soort stevig schepnet, halen zij klompen veen van onder water omhoog: de natte vervening. De klonten veen worden vermengd met water in grote bakken tot een brei geroerd en op het land gedroogd en tot turven versneden. Deze 'baggel'turf is zwaar en hard en brandt veel langer dan de lichte, losse turf die droog gestoken wordt. Het resultaat van eeuwen van vervening is wel, dat veel land is veranderd in een watergebied van petgaten, gescheiden door smalle ribben land. Bij storm worden die smalle weerribben gemakkelijk weggeslagen, waarna er grote, ondiepe waterplassen resteren. Als in de loop van de 19e eeuw alle exploiteerbare veen weggegraven is, trekken de baggelaars en turfmakers van de Kop van Overijssel naar Friesland om deze Gieterse methode van natte vervening ook daar in praktijk te brengen. Blokzijl was in de 17e eeuw dè exporthaven van turf naar Holland. Later nam Zwartsluis die rol van Blokzijl over. Als de turfwinning voorbij is, blijven keuterboertjes, rietsnijders en vissers het waterland binnen de zeedijk bevolken. Wegen zijn er niet op enkele voetpaden na. Vervoer gaat over het water, met bokken en punters.

Giethoorn, 1917. Foto: H. Berssenbrugge.

Giethoorn, 1926. Onder: Giethoorn, 1920. Een begrafenis. Foto's: H. Berssenbrugge.

Afsluiting als verstoring van het natuurlijk evenwicht

Wij zijn gewend aan het bestaan van het IJsselmeer. We weten niet beter dan dat het er is. Vanuit die ervaring is het moeilijk je een voorstelling te maken van de Zuiderzee met zout tot brak water en getijden. De getijverschillen werden minder, naarmate je verder naar het zuiden de kom in ging. Bij Stavoren was het verschil nog 70 centimeter, maar daarna wordt de Zuiderzee ruimer en neemt het getijdenverschil af tot ruim 10 centimeter. Het verschil tussen eb en vloed is door de afsluiting van de zeegaten (van Zuiderzee tot Oosterschelde etc.) bij Harlingen tegenwoordig enige decimeters groter dan voor die tijd. Kenmerk van een getijdenwater is ook, dat het behalve bij de wisseling van het getij, in beweging is. Het stroomt heen en weer terug. De vissers langs de Friese kust moeten er in 1932 echt aan wennen dat de getijden in de voormalige zee voorbij zijn. Zij beleven dat alsof het leven geweken is. Een Zuiderzee met stilstaand water, zonder merkbare stroming. Waar bij de aanleg van de Afsluitdijk geen seconde mee gerekend was, is de milieuramp die zich daarna voltrekt in dat stilstaande water. Van zout naar zoet. Er moet een geheel nieuwe biotoop tot ontwikkeling komen. De verzoeting van het IJsselmeer gaat onverwacht snel, minder dan twee jaren, maar de ontwikkeling van dat nieuwe natuurlijk evenwicht duurt jaren. In die tijd is het gedaan met de zoutwatervis. De Zuiderzeeharing en de ansjovis kunnen hun geliefde warme kom, de kraamkamer voor deze vissen, niet meer in. Ze blijven daarom weg. De Waddenzee is hen te koud en te onrustig. Een tiental zeehonden zit opgesloten en sterft een langzame hongerdood, evenals al die andere zoutwaterdieren en –planten die door de verzoeting moeten versterven. Deze effecten hebben de vissers natuurlijk wel voorzien. Niet voorzien zijn de extreme muggenplagen. Het zoete, ondiepe water langs de kusten trekt muggen aan en de natuurlijke vijanden ontbreken nog. Geen vissen die muggenlarven eten, te weinig muggenetende vogeltjes, te weinig spinnen. Een heerlijk moment voor de muggen en meer dan lastig voor de kustbewoners, de schippers en de vissers. Schepen worden bedekt onder een dikke laag groene smurrie: muggen. Zwarte wolken zoemen door de lucht. Aan de Hollandse kust plaatst men grote muggenzuigers op de dijk waarin de beestjes worden geëlektrocuteerd. De muggen worden opgevolgd door de spinnen, die denken een goed leven te hebben. Urk heeft zwaar te lijden onder deze diertjes met hun kleverige netten. Maar ze helpen wel de muggen te verdelgen. In het IJsselmeer worden zoetwatervissen waaronder de snoekbaars uitgezet om weer leven in het water te krijgen. De vissers krijgen vangstbeperkingen opgelegd, om deze nieuwe vissen een kans te geven. Dit tot woede van de vissers die eerst beroofd zijn van hun broodwinning, die net weer wat geïnvesteerd hebben voor de nieuwe situatie en vervolgens aan de wal moeten blijven. Uiteindelijk hebben de vissers echter niet te klagen. Er zijn in het zoete IJsselmeer voor hen heel goede jaren geweest met de vangsten van aal en snoekbaars. Totdat het steeds kleiner wordende IJsselmeer is leeggevist … De zorgelijke overwegingen over de ecologische veranderingen bij de afsluiting zijn wel typisch voor onze tijd en dan ook nog eens achteraf. De vissers op de Zuiderzee hebben in hun tijd weinig op met dit soort ideeën.

Zeehonden zien zij vooral als concurrenten. Die beesten eten 'hun' vis op. Zeehonden worden gezien als 'schadelijk' , als visetende vijanden, zoals dat nu met de aalscholver het geval is. Dat soort ongedierte moet verjaagd worden, of gedood. Achter de dijken doen de binnenvissers hetzelfde met de otter. Dat er otters verstrikt raken in fuiken en vervolgens verdrinken, zien de vissers absoluut niet als een probleem. Het betekent eenvoudig een jager op vis minder.

Makkum, begin 1900

Langs de kust doen zich ook allerlei landschappelijke veranderingen voor. Door ingrijpen van de mens, maar ook door natuurlijke ontwikkelingen vanwege de afsluiting. De steile, kale kliffen van Gaasterland raken door het zoete water begroeid. Tegelijkertijd zijn ze door de mens gefatsoeneerd. Ze zijn mooi strak getrokken en van een wat glooiend talud voorzien. Er is een stenen dijkje voor langs gelegd, zodat de kliffen niet langer door de golfslag afkalven. De landschappelijk interessante kliffen van Gaasterland hebben steeds tot de verbeelding gesproken. Ze bestaan uit een mengsel van keileem, zand en ijzererts. Door ijzeroxidatie kleurt deze aarde roodbruin. Deze leem heeft echter niet de taaie structuur als die van de keileem, die voor de Afsluitdijk is gebruikt. De leem van de kliffen is ietwat bros. Door golfslag erodeert het leem, het verdwijnt in zee en de kliffen brokkelen af. Reeds in de 18e eeuw wordt daarom besloten de kliffen tegen de golfslag te beschermen met paalschermen. Zonder menselijk ingrijpen zouden de kliffen van nature in zee verdwijnen.

Het Rode Klif, begin 1800; een aquarel van E.J.Eelkema

Het Rode Klif begin 1900. De foto is gemaakt vanaf de lange pier ten westen van het klif. Op de dijk ligt zeewier te drogen, dat later verscheept zal worden naar Stavoren. De zandbank aan de horizon is het resultaat van creatief inkleuren van een zwart/wit foto. De ledige aren slaan op de soort gerst die op de dijk groeit en toegeschreven werd aan het vervloekte graan van het Vrouwtje van Stavoren. Het groeit echter overal langs de kusten, niet alleen bij Stavoren, maar ook op Schokland en bij Kornwerderzand. De aren van dit plantje zijn inderdaad ledig.

Het ruim tien meter hoge Rode Klif is reeds lang voor de afsluiting van de Zuiderzee 'in cultuur gebracht'. In 1913 schrijft Jac. P. Thijsse, dat het geen klif is en niet rood. Het is een groene heuvel, die naar de zeezijde zacht en naar de landzijde nog zachter glooit. In vroeger jaren, zo meldt hij, "brokkelde de kust hier steil af en de steile, onbegroeide kant, bestaande uit roodachtige leem, blonk de zeeman ver over de baren tegen. Thans echter is er een beschuttende palen- en plankendam, die de kust voor verdere afslag behoedt." Over het Oudemirdumerklif is Thijsse veel beter te spreken: "Dat oude Mirdumer klif is nu wel geen hoge berg – het hoogste punt is misschien een meter of zes boven het zeevlak, - maar het is stellig een van de mooiste en interessantste plekjes van ons vaderland. (…) Het heeft naar de zeekant een steile, loodrechte wand en die is nu werkelijk hier en daar echt rood. De zee slaat de oever niet zo sterk af als vroeger, want er is ook weer beschermend paalwerk en op de zandige vlakte tussen de voet van het klif en die schoeiing groeien de mooiste en grootste blauwe distels die ik ooit heb gezien." Aldus

Jac. P. Thijsse in 1913.

Het brak tot zoute Zuiderzeemilieu zorgt mede dankzij de overwegend westelijke winden, dat er langs de Friese kust niet veel wil groeien. Opvallend op oude foto's van Friese kustplaatsen is dat er vrijwel geen boom op staat. Bomen doen het langs de kust niet goed. Pas met het zoete IJsselmeerwater zal dat snel veranderen. Langs de Overijsselse kust is dat anders. Van Schoterzijl tot aan Kampen is er sprake van een zoetwaterdelta door het uitstromende water van de riviertjes Tjonger en Linde en de grotere stromen Vecht en IJssel. De Overijsselse kustplaatsen zien er daarom veel vriendelijker uit dan de boomloze, kale Friese haventjes. Ook is er in Overijssel geen drinkwaterprobleem. Langs de Friese kust kunnen de bewoners regelmatig moeilijk aan drinkbaar water komen, evenals op de eilanden Urk en Schokland. Langs de kust van Kampen tot Schoterzijl is zoetwater echter geen probleem. Voor de vissers was al dat zoete water dat de Zuiderzee instroomde een last, want de haring en ansjovis meden het relatief zoete water langs de oostwal van Gaasterland tot Elburg. Bestuurders en kustbewoners hebben in het begin van de vorige eeuw blijkbaar genoeg van de grillen van de Zuiderzee. Niet alleen wordt de zee getemd met de Afsluitdijk. Ook worden de woeste oevers aangeharkt en genormaliseerd. Op dit moment is het roodbruine leem bijna onzichtbaar. Slechts op het uitkijkpunt van het Oudemirdumerklif komt het op het talud, door beschadiging van het talud, eventjes onder het gras uit. Verder is er weinig bijzonders meer over van wat eens toch tot de verbeelding heeft gesproken. Het hoogste punt van het Oudemirdumerklif ligt zo'n zes meter boven NAP. Het klif is een kuststrook van anderhalve kilometer lang. Deze strook is reeds vroeg, begin 1900, een natuurmonument geworden. Thijsse is er niet voor niets zo enthousiast over. Het gebied is op dit moment natuurlijk nog interessant, maar is onvergelijkbaar met het klif van honderd jaar geleden. Op dit moment is het een natuurmonumentje dat niet voor het publiek toegankelijk is. Wel is er op het hoogste punt, in het midden van de strook, voor het publiek een kijkplek. Vlakbij het huisje van de laatste visser van het klif, Minne Minnes de Vries, die in 1963 overleed.

Het Rode klif, 1896. Het eroderende klif wordt tegen verder verval beschermd met stenen golfbrekers. Tevens wordt de steile klifwand 'genormaliseerd'. Jac. P. Thijsse schrijft in 1913 dat het geen klif meer is en niet rood. "Het is een groene heuvel die naar de zeezijde zacht, en naar de landzijde nog zachter glooit."(Foto: R.Guys) Onder: Kampereiland, een zoetwaterdelta.

Laaksum, rond 1960. Helemaal rechts de Hang en zoutkeet. In de Hang komen de aal en de haring aan speten te hangen om gerookt te worden. De ansjovis wordt gezouten.(Foto:Tresoar)

Oudemirdumer klif, 1910. Natuurlijke inhammen, die door vissers worden gebruikt als haventje, worden vrijgehouden door een opening in het palenscherm. (Tresoar)

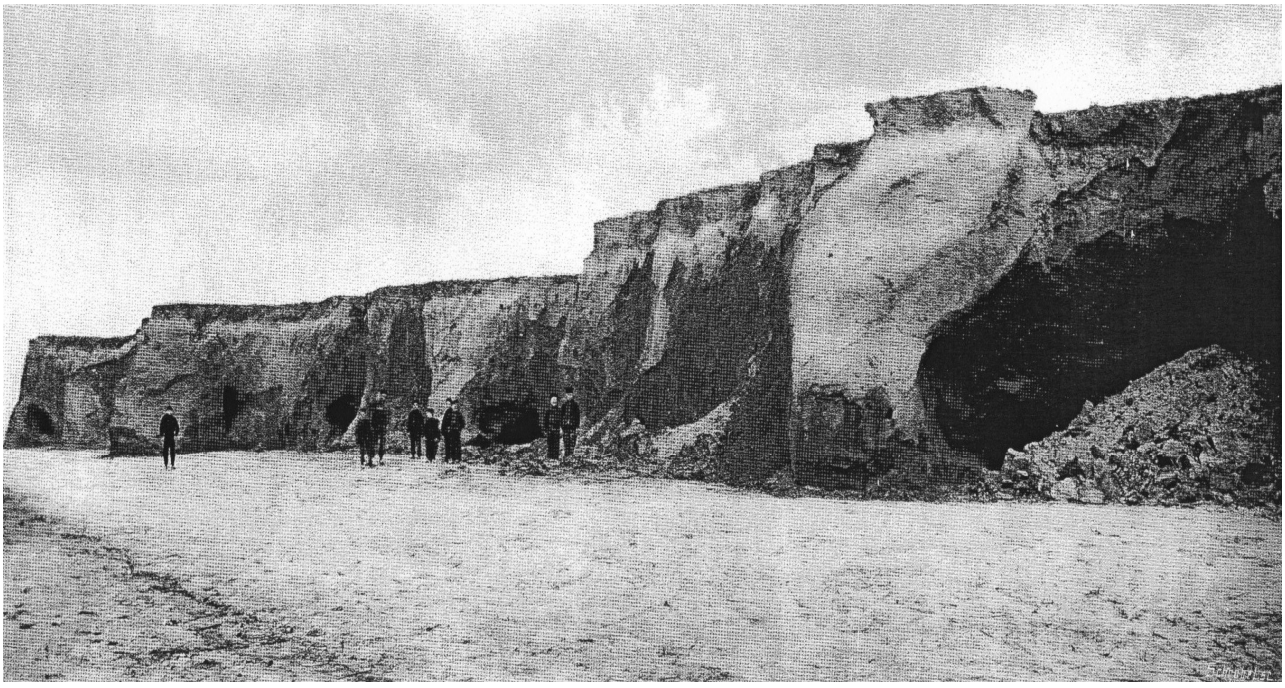
Oudemirdumerklif, begin 1900. Twee mannen op het talud voor de foto.

Oudemirdumerklif, begin 1900. Bereikbaar via de Lemige weg. (Foto's: Tresoar)

Oudemirdumerklif. Aanleg van het lage dijkje langs de kust. Tussen 1938 en 1955. (Foto's: Tresoar)

Het klif in de jaren zestig van de vorige eeuw. De eerste recreanten.(Foto: Tresoar)

De beeldvorming over de kliffen vind ik eerlijk gezegd indrukwekkender dan wat er nog van te zien is: een weinig opvallend strookje grond langs het IJsselmeer met een regelmatige, wat hogere oever. Met wat fantasie blijft het echter opmerkelijk, dat in het lage kustgebied van Friesland, met zijn polders en zijn veengebieden onder NAP, de zuidoever van Gaasterland met zijn stuwwallen juist van nature wat hoger oploopt, om plotseling af te breken bij het wijde water van de zee, die nu een meer is. Her en der steken nog restanten van de vroegere paalschermen omhoog. Paalschermen die bij Gaasterland tot in de jaren vijftig vrijwel volledig aanwezig waren, hoewel half verrot. De bescherming die ze eens boden, was niet meer nodig. Langs de dijk is de bekisting verwijderd, maar in de natuurgebieden mocht de oude bekisting langzaam overgaan tot het stof waaruit ze voortgekomen is.
Een ander bekend klif aan de Oostwal is de legendarische, tien meter hoge keileembult De Voorst aan de zuidkant van Vollenhove. De hoge landtong die vanwege de afslag door de zee recht uit het water oprees, heeft jarenlang tot de verbeelding gesproken. Net als het Rode Klif bij Warns is ook de Voorst bij Vollenhove reeds begin 1900 schuin afgegraven en met palen versterkt tegen verdere afslag. Op dit moment is dit eens zo markante punt, anders dan de Friese kliffen, helemaal niet meer herkenbaar. De Voorst is volledig aan het oog onttrokken. In het Kadoelermeer staan nog wat restanten van de oude paalbeschoeiing weg te rotten, een eindje uit de kust. Het klif dat daar achter zou moeten verrijzen, is echter geheel vernietigd. Wat resteert, is een flauwe hoogte bij de oever van het meer. Dichtbij is een camping met de naam van het voormalige klif op de keurig geëgaliseerde landtong. Vooruitgang werd dat genoemd, hoewel het gepaard is gegaan met onomkeerbare natuurvernietiging. En niet alleen langs de kust.



Vollenhove, eind 1800. De Voorst in oude glorie. Bij harde oostenwind en eb kwam het water zo laag te staan, dat je van Vollenhove naar Schokland kon lopen.

Als in de 19e eeuw de middelen beschikbaar komen om de natuur te reguleren, te normaliseren en onder controle te brengen, worden overal in het land lastige natuurverschijnselen aangepakt. De loop van rivieren wordt veranderd, spontane waterlopen genormaliseerd en gekanaliseerd en woeste gronden worden ontgonnen. Ook de reeds bestaande landbouwgronden ontspringen de dans niet. Door verkaveling kunnen boeren doelmatiger werken. De verkaveling is echter zo grondig aangepakt, dat het oude land eerst geheel vernietigd wordt, waarna een proces van nieuwe landinrichting ervoor moet zorgen dat de boeren uiteindelijk de beloofde doelmatig bewerkbare grond terugkrijgen. Ondertussen is een cultuurlandschap van eeuwenoud verloren gegaan en daarmee de gevarieerde natuur die zich daarbij ontwikkeld heeft. Tegen deze natuurvernietiging als neveneffect van de landbouwverbetering is weinig te doen. De afbraak is een keerzijde van de berekenbare, planbare vooruitgang voor de economische belangen van de mens die op dat moment belangrijker worden gevonden. Herinrichting van het land past bij een mentaliteit, waarbij we het normaal vinden dat we de natuur onder controle hebben. De vreemdheid die ons kan treffen bij het zien van mensen op foto's van honderd jaar geleden, wordt niet alleen veroorzaakt door de zichtbare armoede en de onhygiënische leefomstandigheden, maar ook door de berusting, de gelatenheid, die vooral plattelandsbewoners uitstralen. Er is geen sfeer van "planning, change and control", in tegendeel. Die gelatenheid is er door de eeuwen heen geweest en werd religieus onderbouwd in het geloof. Wacht af en vertrouw op de goede afloop. Eigenlijk is dat idee dat wij mensen de wereld te kunnen maken en beheersen historisch gezien vreemd, want van uiterst recente datum..

Kampen in de jaren dertig. De Ganzensluis in het Ganzendiep is van na de Tweede Wereldoorlog. Tot die tijd stroomde het IJsselwater vrij door de delta het Kampereiland.

Kampen, een platbodemjacht bij het drijvende verenigingshuis bovenstrooms van de brug. Op de foto nog geen basculebrug, maar een ophaalbrug. Het aakjachtje voert op het roer de Duitse vlag.

De afsluiting als kroon op het streven naar waterbeheersing

De afsluiting van de Zuiderzee is natuurlijk belangrijk geweest. Het gevaar van overstromingen is er sterk door verminderd, de veiligheid van de kustbewoners is verhoogd en bovendien is er het voordeel van een groot zoetwaterbekken met beheersbare waterstanden in het centrum van Nederland. Er kan nu tijdens droge zomers water worden ingelaten ten behoeve van scheepvaart en landbouw. Ook de drinkwatervoorziening voor de kustbewoners is verbeterd. Alleen het milieu, de natuur, en de Zuiderzeevissers met de bedrijven op land die met de visserij verbonden waren, hebben nadeel. De natuur heeft in die tijd nog geen recht van spreken en gezegd moet worden, dat de Zuiderzee als natuurverschijnsel ook geen absoluut gegeven is. De zee is in de loop der jaren ontstaan ten koste van de moerasgebieden die er eerder waren. Over de afsluiting is meer dan 70 jaren gepraat, vanaf het midden van de 19e eeuw. De tegenstanders zien technologische problemen en hebben het geld er niet voor over. De voorstanders voorspellen goede tijden door de inpolderingen die na de afsluiting mogelijk zijn. De nieuwe landbouwgrond is volgens hen hard nodig en deze landbouw zal bovendien veel werkgelegenheid opleveren. De Zuiderzeevisserij gaat verloren, maar de economische waarde daarvan zou in het niet vallen vergeleken met de nieuwe opbrengsten.

De Zuiderzeevissers hebben bij het vooronderzoek het rendement van hun activiteiten ook wel erg laag berekend. De vissers geloofden niet dat afsluiting van de zee mogelijk was en hadden geen belang bij het maximeren van hun opbrengsten voor de overheid. De overheid ging in die jaren immers over tot het belasting heffen over bedrijfswinsten. Bovendien is er een groot verschil tussen de relatief lage opbrengsten van de vissers die met een gefinancierd schip varen en de riante opbrengsten voor de hangbazen en vishandelaren die de schepen financierden. Die verkeerde inschattingen pakken dus op dat moment in het nadeel van de visserij uit.

Na de Zuiderzeeramp van 1916 neemt de politiek het besluit de zee af te sluiten en voor een deel in te polderen. De overstroming van 1916 is precies het incident dat nodig is om de parlementariërs in Den Haag te bewegen een positief besluit te nemen. Dit was een overstroming in hun regio. Een overstroming in Friesland zou dat effect niet hebben gehad. In 1927 wordt begonnen met de afsluiting die in 1932 is voltooid. Om de bereidheid van de parlementariërs vast te houden om al die jaren geld te steken in dit project, ontvangen zij onder meer gratis een kunstmap met grote aquarellen van Van Mastenbroek en andere kunstenaars, die het proces van ‘een volk dat bouwt aan zijn toekomst’ met stoere aquarellen verbeelden.

Dat charmeoffensief is ook wel nodig. Zoals gebruikelijk bij grote infrastructurele projecten, zijn de kosten van de dijk (bewust) veel te optimistisch ingeschat, om het project door de eerste besluitvorming te krijgen. Uiteindelijk kostte de dijk niet 40 miljoen, maar drie keer zo veel. De kosten van de inpolderingen komen later. De duizenden

buitenlandse bezoekers van het Monument op de dijk, die zich ieder jaar vergapen aan dit ‘waterbouwkundig wonder’, een dijk door een zee, weten niet dat de Zuiderzee ter plekke gemiddeld niet veel meer dan twee meter diep was. Net even meer dan een ondergelopen weiland….. Het probleem van de afsluiting lag vooral in het dichten van de sluitgaten, waar door het getij een krachtige stroom kon staan. Op 28 mei 1932 gaat dat als volgt. Drie achter elkaar gespannen stoomsleepboten trekken een onderlosser (bak met luiken in het vlak) tegen de sterke stroom op. Op de achterste sleper staat een man met een bijl klaar om de tros te kappen als de sleep het niet zal redden en achteruit gesleurd dreigt te worden. Door de bak te laten schieten, moet de mannen voorkomen dat de slepers omgetrokken worden. De operatie slaagt echter en de dijk is dicht. In één klap is er rust en ontstaat er een nieuwe situatie.

Reproducties van aquarellen van Roeland Koning (boven) en J. van Mastenbroek (onder), 1931.

Overigens heeft de wereldberoemde Haarlemse natuurkundige Hendrik Lorentz (1853-1928) in opdracht van minister Lely onderzoek gedaan naar de te verwachten effecten van het leggen van een dam door de Zuiderzee. Lorentz werd hoofd van de Staatscommissie Zuiderzee, ‘de Commissie Lorentz’, die de te verwachtingen zeestromingen en waterhoogtes berekende die zouden ontstaan door de afsluiting. De sluizen in de Afsluitdijk bij Kornwerderzand zijn naar hem genoemd.

De Vlieter, 1932. (Foto: K. Maaskant, Wieringen)

De Vlieter, 1932. (Foto: W. Verkerk, Wieringen)

De Vlieter, 1932. Grietje Bosker, de echtgenote van de hoofdaannemer uit Wieringen, die als vrouw officieel niet uitgenodigd was voor het moment van afsluiting, baggert als een der eersten (illegaal) over "haar" dijk zodra het sluitgat dicht is.

Honderd jaar na de Zuiderzeewet van 1918 lijkt alles beter…

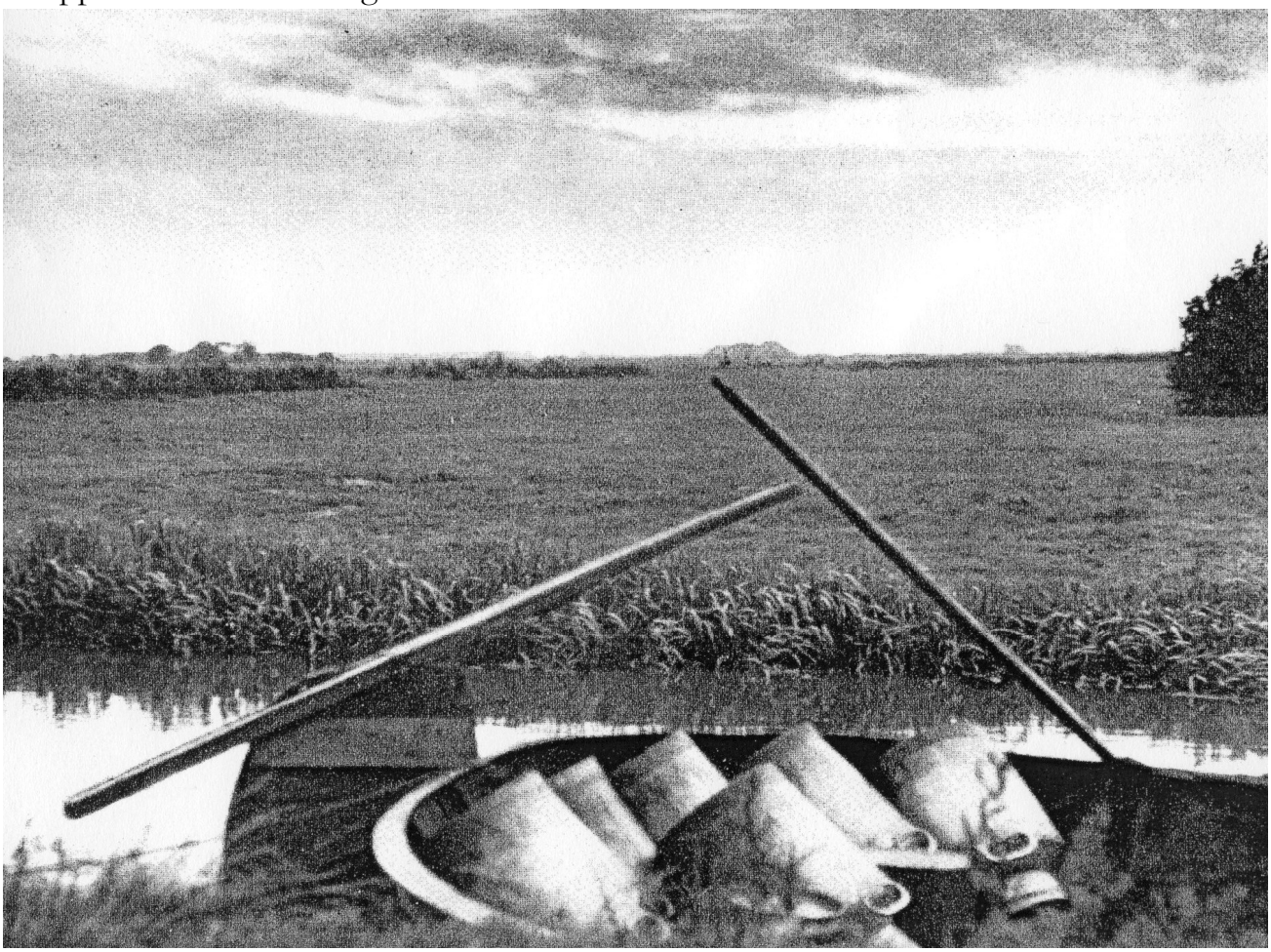
In 2018 is het honderd jaar geleden dat de Zuiderzeewet werd aangenomen. De Zuiderzeevissers zijn uitgestorven, dus is de tijd gekomen om te onderzoeken hoe het met de bevolking van de voormalige Zuiderzeestadjes is gegaan na de afsluiting van de binnenzee. Opmerkelijk is, dat onderzoekers steeds lijken te wachten tot de direct beschikbare informatie verdwenen is, om vervolgens moeizaam met literatuuronderzoek en 'oral history', dus interviews met mensen die misschien nog iets weten van wat hun voorouders deden, te reconstrueren hoe de wereld zich ontwikkeld heeft. Daarbij wordt vrijwel steeds gerekend met de korte termijn. Alsof bijvoorbeeld de haventjes om de Zuiderzee steeds vissershavens zijn geweest, terwijl dat slechts gedeeltelijk het geval is. De markeringspunten zijn echter helder. De zee werd in 1932 afgesloten. Daarna was het gedaan met de vangst van haring en ansjovis. De overheid stimuleerde, dat de mannen in de vissersstadjes ander werk oppakten en het vissen beëindigden. Veel voormalige vissers gingen werken in fabrieken, in de landbouw en bij de Zuiderzeewerken bij baggerbedrijven en als steenzetter. Een aantal vissers verhuisde naar Makkum en Harlingen om op de Waddenzee of de Noordzee te gaan vissen. Ook waren er vissers die zich lieten registreren als binnenwatervisser voor het IJsselmeer. Zij mochten aanvankelijk slechts beperkt vissen, omdat de uitgezette zoetwatervis zich eerst moest vermenigvuldigen. Oudere vissers die de overstap naar ander werk niet konden maken, kregen een uitkering, Zuiderzeesteunwet 1925, die echter zo laag was, dat zij er niet van konden leven. De onderzoekers anno 2018 constateren ook, dat de vissersdorpen en -stadjes om het IJsselmeer en de ook het eiland Urk er florissanter voorstaan dan ze ooit voor mogelijk hadden gehouden. Dankzij de Noordoostpolder kon de gemeenschap op Urk zich ontwikkelen tot een toonaangevende vissershaven met een grote visverwerkende industrie. Zonder polder waren er op Urk geen grote bedrijven mogelijk. Zonder polder was er geen snelle verbinding met 'de rest van de wereld' geweest. Voor een plaatsje als Genemuiden was de afsluiting desastreus. De kwaliteit van de biezen nam sterk af toen het water geheel zoet werd. In de dertiger jaren schakelde de mattenindustrie van Genemuiden daarom over op het maken van kokosmatten. In de zestiger jaren was daar ook te weinig toekomst voor en werd overgeschakeld op het maken van tapijt van kunststofvezels en van wol. De visserij in Lemmer verhuisde voor een belangrijk deel richting Waddenzee. In Lemmer bleef er van de bloeiende Zuiderzeevisserij niet veel over. Het stadje leeft nu vooral van de recreatie en watersport. Datzelfde kan gezegd worden van de haventjes langs de Friese kust, waar vrijwel geen vissersboot meer te bekennen is, maar waar wel grote jachthavens zijn aangelegd. Overal geldt, dat het welvaartsniveau aanzienlijk is toegenomen. Het lijkt me echter niet juist als oorzaak van deze goede ontwikkeling de afsluiting van de Zuiderzee te noemen. Overal in Nederland en in Europa is de welvaart toegenomen en het is onbekend hoe de ontwikkeling rond de Zuiderzee zou zijn geweest als die zee niet was afgesloten en gedeeltelijk ingepolderd.

Urk, 2014. Urkers in klederdracht van de Stichting Historische Westhaven Urk zeilen met een gerestaureerde botter om het verleden aanschouwelijk te maken voor toeristen en voor de Urkers zelf.

Eeuwen van normale armoede

Niet exclusief voor deze kustbewoners, maar voor ons wel opmerkelijk, blijft de 'armoede' die tot voor kort voor de meeste mensen normaal was. In vele dorpen op het platteland is tot ver in de 20e eeuw geen waterleiding, geen riolering, geen gas en zelfs geen elektriciteit. Veel woningen bestaan uit weinig meer dan één kamer, wat overigens luxe is vergeleken met de spitketen en plaggenhutten in het veen. Pas na de Woningwet uit 1901 komt er langzaam verbetering in die situatie. Het duurt echter decennia voordat dit overal het geval is. In 1900 woont ongeveer de helft van de bevolking in de noordelijke provincies in vochtige, duistere eenkamerwoningen. Met de Woningwet uit 1901 worden er minimumeisen gesteld aan woningen. Deze moeten tenminste een oppervlak hebben van 33 m2. Ieder vertrek moet voorzien zijn van een raam en er moeten twee stookplaatsen en een WC aanwezig zijn, een watervoorziening en een afvoer. Bedsteden worden verboden. In kelders en souterrains mag niet meer worden geslapen. Jongens en meisjes vanaf 12 jaar moeten aparte slaapkamers hebben. Het duurt vervolgens nog jaren voordat de woningen ook aan deze eisen voldoen. Veel woningen worden 'onbewoonbaar' verklaard, maar er moet natuurlijk wel vervangende woonruimte zijn, voordat de bewoners vertrekken. De woonomstandigheden bij de binnenvaart en de visserij onttrekken zich aan de normen van

de Woningwet. Een beurtschipper woont in de regel met zijn gezin aan de wal, maar de vrije vrachtschippers, die met bulkgoederen varen, wonen op het schip. Zij 'leven van de wind' en gaan waar vracht voor hen is. De roef van de kleine skûtsjes die niet langer dan 11 à 14 meter zijn, is uitermate bescheiden, vooral bij de houten schepen. Er is geen stahoogte, zelfs niet voor de wat kleinere schippers die in die tijd ongeveer 1.60 m. lang zijn. Het roefje heeft een effectieve binnenruimte van ca. 2 x 2 meter. Het schippersgezin zit, als het binnen zit, in een kring langs de kanten. Als er was te drogen hangt, hangt die in het midden. Aan de andere kant dan de ingang staat een kacheltje met een schoorsteenmantel. De schoorsteen is boven de roef U-vormig met een regenwaterafvoer onder in de U-vorm. Deze U-vormige schoorsteen dient tevens als steun voor de giek. Slaapruimte is er voor de schipper en zijn vrouw in het achteronder, waar zij kruipende kunnen komen. Kinderen worden in die tijd letterlijk "tussen de spanten geboren". De kleinere kinderen slapen langs de kanten. De knecht in het vooronder, evenals de grotere kinderen. Althans de jongens. Bij het ankergerei en het tuig. Veel opgroeiende kinderen gaan van boord en worden bij familie ondergebracht. Zelfs op de grotere tjalken is de roef zelden groter dan 6 à 8 m2 en is er alleen stahoogte, omdat de mensen toen kleiner van stuk waren dan tegenwoordig. Sanitaire voorzieningen ontbreken veelal, omdat de schippers dat ruimtebeslag zonde vinden.



Praam met schoongespoelde melkbussen. (Foto:Bakker, Kleijn: Ruimte! 1938)

Vakantie kent men in die tijd niet. Vrije tijd beperkt zich tot de zondag en de dagen van werkloosheid. Tijdens droge zomers komen regenputten (voor drinkwater) regelmatig droog te staan. Dan biedt de vaart uitkomst. Schippers hebben een ton met drinkwater op dek die gevuld wordt met buitenwater (en soms met water uit (regen)waterputten). Ze zijn bekend met de plekken waar het buitenwater 'schoon' is en daarom als drinkwater kan worden gebruikt. De kustbewoners hebben het met drinkwater extra moeilijk, omdat het oppervlaktewater brak en daarmee ondrinkbaar is. Door tekortschietende waterbeheersing in Friesland staat het Lage Midden 's winters regelmatig onder water, terwijl tijdens droge zomers Friesland uitdroogt en wel "een woestijn" lijkt. Door de lage waterstanden is niet alleen het vaarwater slecht toegankelijk, maar is er dus ook te weinig drinkwater. Het is uiteraard onmogelijk zout Zuiderzeewater in te laten om het waterpeil te verhogen. Vanwege het zoute water en vanwege het feit dat de spuisluizen langs de kust alleen kunnen spuien. De bad-, douche- en wascultuur, die voor ons zo vanzelfsprekend is geworden, was tot voor 50 jaar technisch onmogelijk en daarmee voor de gewone man onvoorstelbaar. In het midden van de jaren zestig wast 37% van de bevolking zich nog in de keuken of slaapkamer, bij gebrek aan een badkamer. Veel en goed wassen zit er dus niet in. Dat de volksgezondheid bedroevend is bij dergelijke leefomstandigheden, laat zich raden. Tot in de vijftiger jaren van de vorige eeuw is het normaal dat boeren hun melkbussen schoonspoelen in de vaart. Daar zag men toen geen hygiënisch probleem in en hoe had het ook anders gemoeten? Er is immers geen ander water?

En de volksontwikkeling? De Leerplichtwet stamt uit 1900. In 1905 wordt kinderarbeid ook buiten fabrieken verboden. Dat is voor veel zelfstandigen een probleem, want het wordt heel normaal gevonden dat kleine kinderen meewerken in het bedrijf. In winkels, bij de binnenvaart op de schepen, bij de visverwerking in de Zuiderzeehavens. Het kiesrecht voor vrouwen wordt in 1922 ingevoerd. Pas in 1956 worden gehuwde vrouwen voor de wet 'handelingsbekwaam' en mogen zij zelfstandig financiële zaken regelen. Tot dat moment moeten zij (schriftelijke) toestemming hebben van hun echtgenoten om bijvoorbeeld bij de bank hun eigen geld van hun eigen rekening te kunnen halen. Voor niet-gehuwde vrouwen geldt dat niet. Dat werkende vrouwen die trouwen, ontslagen moeten worden, wordt na de Tweede Wereldoorlog nog tientallen jaren normaal gevonden. De getrouwde man is kostwinner en krijgt als gezinshoofd fiscale voordelen. Zijn gezin gaat er door het huwelijk netto op vooruit, zodat de vrouw voor man en kinderen kan zorgen. Op het platteland in Friesland volgen de meeste kinderen niet meer dan lager onderwijs. Ze hebben de 'klompenschool' en daarna gaan ze aan het werk. Dat wil niet zeggen dat de kinderen uit de 19^{e} eeuw en de eerste helft van de 20^{e} eeuw niets leren. Ook zonder leerplichtwet gaan velen wel naar school. Vaak in de winter wat meer dan in de zomer. En leren doen ze niet alleen op school, maar ook door te werken, te leven. De Leerplichtwet uit 1900 maakt een uitzondering voor schipperskinderen. Het duurt tot 1969 (!) voordat ook die verplicht naar school moeten.

Overigens is de armoede langs de Oostwal van de Zuiderzee op zichzelf niet bijzonder. Meer landinwaarts is het in die tijd immers niet anders. Van het platteland trekken de arbeiders naar de steden, waar weliswaar iets meer werk is, maar de leefomstandigheden aan de onderkant ook belabberd zijn. Velen emigreren naar het Nieuwe land: Noord Amerika. Op het water lijkt het door de uitstraling van de schepen van vissers en schippers alsof de ellende daar wat minder is. Dat daar wat meer welvaart is. Maar dat is vaak schijn. Wel zijn er net als op het land flinke verschillen in welvaart. Welvarende schippers naast armoedzaaiers. De vissers voelen zich op zee vrij, maar zijn er financieel in de mindere jaren niet beter aan toe dan de keuterboertjes Drenthe of de Friese Wouden. Er zijn ook jaren van overvloedige visvangst, maar dan wil plotseling iedereen visser worden en verpesten deze gelegenheidsvissers het weer voor de echte vissers. Overigens geven de betrokkenen achteraf in interviews regelmatig aan dat er weliswaar sprake van bittere armoede was, maar zij wisten niet beter. Iedereen zat in het zelfde schuitje en moest roeien met de riemen die er waren. Armoede wordt pas vervelend in de vergelijking met vele anderen om je heen die het beter hebben.

Stavoren, begin 1900. De bouw van de woningen aan de Schans is juist voltooid. In de gracht een tjalk en aan de kant de vissersjol ST 5. (Foto's: Tresoar)

Als Jac. P. Thijsse en zijn vrouw in 1913 om de Zuiderzee fietsen, van Stavoren over de dijkweg naar Gaasterland, worden de hekken (in verband met het vee) voor hen geopend door kinderen die de vriendelijke groet van Thijsse beantwoorden met verwensingen. Thijsse is zich er niet van bewust, dat deze kinderen een geldelijke beloning verwachten voor hun dienstverlening. "Die kinderen staan er niet dag en nacht, doch zijn ze er altijd wanneer iets op wielen zich op de weg vertoont. Als je goed oplet, dan zie je ze uit ver verwijderde huizen naar hun post snellen, soms aangespoord door begerige moeders."

Hindeloopen, ca. 1900 (Foto's: Jan Roosjen, aannemer te Zurich. Collectie D.H.)

Honderd jaar later geldt de provincie Friesland volgens de criteria van dat moment als een achter gebleven armoedegebied, dat in aanmerking komt voor EU-subsidies voor sociaal-culturele projecten. Het ontwikkelingsniveau van de bevolking, het algehele welvaartsniveau en het sociaal-culturele voorzieningenniveau zijn echter onvergelijkbaar beter dan rond 1900. Hoezo armoede? Om de sfeer van het leven en werken rond de Zuiderzee te proeven, kan je natuurlijk een bezoek brengen aan het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen. Tenminste als je houdt van museumbezoek. Mijn bezwaar is, dat de suggestie van vasthouden van het verleden een innerlijk tegenstrijdige en daarmee onmogelijke opgave is. Het verleden is niet vast te houden. Het museum heeft aan het Krabbersgat een virtueel Zuiderzeedorpje geconstrueerd als samenraapsel van historische bouwelementen, waar echter onvermijdelijk de bezieling uit verdwenen is.Het buitenmuseum verbeeldt niet het leven rond deze binnenzee, een eeuw geleden, maar biedt primair een vorm van vermaak voor recreanten die op vakantie zijn en de tijd moeten doden. Bij het Zuiderzeemuseum is de ernst van het bestaan verdwenen. Toeristen bezoeken het museum om esthetische redenen. Zij willen genieten. Het duidelijkst is dit te illustreren aan de hand van een simpel beeld uit het verleden:
Op de volgende foto van Laaksum uit 1916 staan de mannen die met eendrachtige inspanning twee jollen op de kant hebben getrokken voor onderhoud en winterberging. De enige man met wit overhemd en stropdas doet niet mee. Dat is de bakker uit Warns. Deze mensen zijn niet bezig te recreëren, zoals de bezoekers van het Zuiderzeemuseum, maar werken om in leven te blijven. Het is deze existentiële ernst die verdwijnt zodra overblijfselen uit zo'n periode bewaard worden 'voor de toekomst'.

Honderd jaar geleden is armoede langs de Oostwal vanzelfsprekend. Maar niet iedereen is arm. Er is immers sprake van een klassenmaatschappij die ook elites kent zonder de financiële problemen van de mensen uit de eenvoudige arbeidersklasse en de onderklasse. Er zijn die tijd vrijwel geen sociale voorzieningen voor de armen, behalve vormen van liefdadigheid. Veel arme boeren, ondernemers en arbeiders in Gaasterland zijn bijvoorbeeld in de tweede helft van de 19e eeuw financieel geholpen door de familie Van Swinderen uit Balk, die woont in 'Slot Rijs', het grote buitenhuis bij het Rijsterbos. Dit 'Huize Rijs' is de ambtswoning van de burgemeester van Gaasterland. In 1825 wordt de zeer vermogende Groningse familie Van Swinderen grietman van Gaasterland en betrekt ze deze woning. Met name Jhr. Mr. J.H.F.K. van Swinderen (1837 – 1902) wordt niet alleen gewaardeerd als burgervader, maar vooral als mecenas. Hij is een geliefd weldoener, die beginnende boeren en arbeiders financieel steunt bij de opzet van bedrijfjes. Hij vraagt lage huren van arbeiders, werkt aan bodemverbetering en ontginning van woeste grond, laat vaarten graven zodat het gebied bereikbaar wordt voor scheepvaart, verbetert de waterbeheersing in dit gebied, begint een kippenfokkerij aan de Luts en laat in Hemelum een uitspanning bouwen waar hij met z'n koets even kan verpozen. Hij krijgt de bijnaam de 'God van Gaasterland' te zijn.

Rijs, 1927. "Huize Rijs" van de familie Van Swinderen. (Foto: Tresoar)

Een minder goede naam had een paar eeuwen eerder de adellijke familie Galama uit het nabijgelegen Koudum. Deze familie heerste met harde hand, maar zorgde eveneens in de

17e eeuw voor het in cultuur brengen van woeste gronden en het verbeteren van landbouwgrond rond Koudum. Als tegenprestatie kreeg de familie het recht om zowel water- als wegtol te heffen bij de doorwaadbare plaats tussen de Morra en de Oorden. Daartoe mochten zij het water zo nodig afsluiten: de Galama-dammen. Niet alleen passerende schippers moeten betalen. Er is ook sprake van wegtol voor een ieder die gebruik wil maken van de overzet of van de latere, uit 1836 stammende, brug. Deze wegtol wordt pas in 1942, tijdens de Tweede Wereldoorlog, door de bezetter afgeschaft, waarna het wegverkeer tussen Balk en Koudum tot ontwikkeling kan komen. De herberg bij Galamadammen geniet reeds in de 19e eeuw grote faam, maar is niet voor een ieder gelijk toegankelijk. Vooral in de dertiger jaren van de 20e eeuw wordt deze bekende waterherberg en pleisterplaats voor recreanten een oord dat alleen toegankelijk is voor de maatschappelijke elite. De Duitse bezetter schaft in de oorlog niet alleen de tolheffing over de weg af, maar steekt de herberg op 15 april 1945, vlak voor de bevrijding, ook in brand. De restanten van de oude herberg worden afgebroken en voor de herberg in de

Galamadammen rond 1930, met rechts, in de verte, Koudum.(Foto: Tresoar)

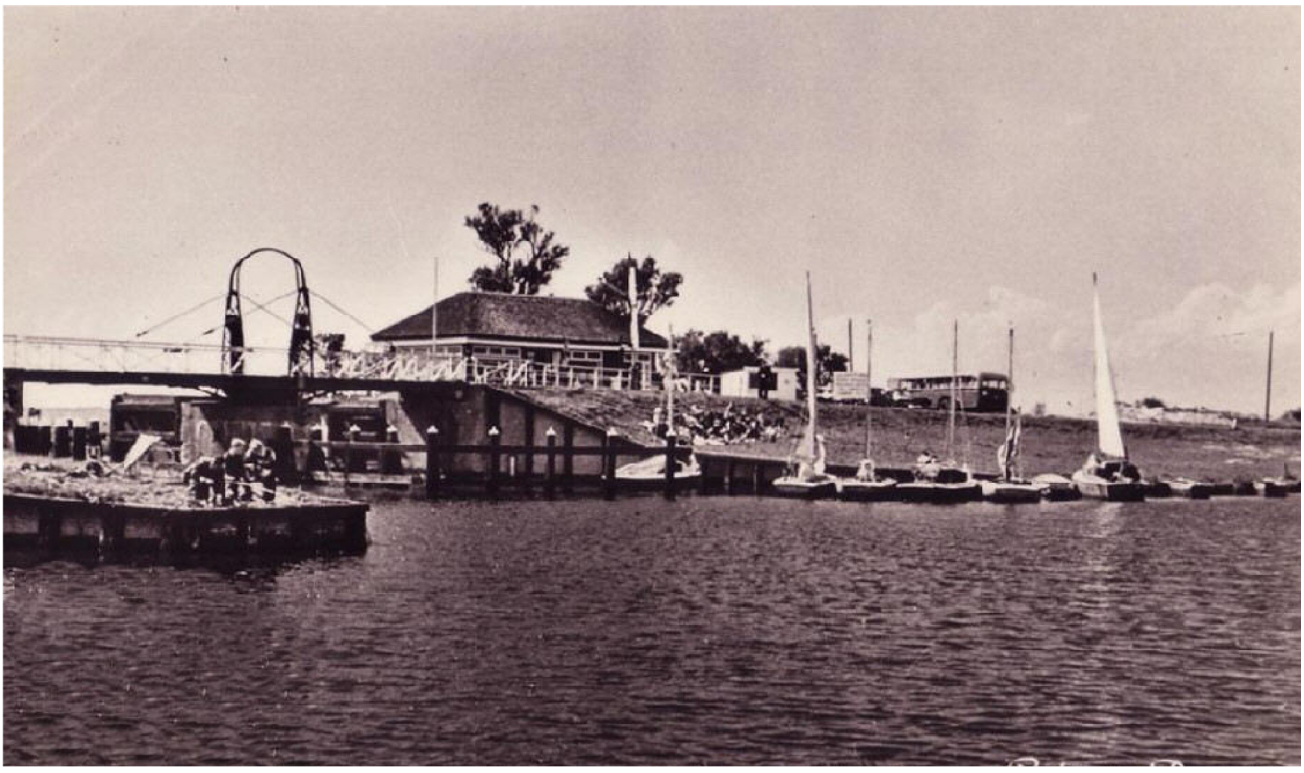
Galamadammen, 1945. De herberg is afgebrand en zal worden vervangen door het badhuisje dat aan de Morra staat. De brug blijft nog 25 jaren dienst doen. (Foto's: Tresoar)

plaats komt vervolgens als noodvoorziening het badhuisje dat in de dertiger jaren gebouwd is bij het zwembadje in de Morra. Wel voorzien van een keurige rieten kap, zodat het iets minder lijkt op het badhuisje dat het eens was. Het zwembad aan De Morra was een populaire bestemming voor de gasten van de herberg en sloot aan bij het in die tijd onder de elites wijd verbreide geloof in de positieve invloed van lichaamsbeweging in de vrije natuur op de gezondheid.

De oude draaibrug is pas 25 jaren later vervangen. Weer dertig jaren later is ook de nieuwe brug volledig verdwenen en vervangen door een aquaduct.

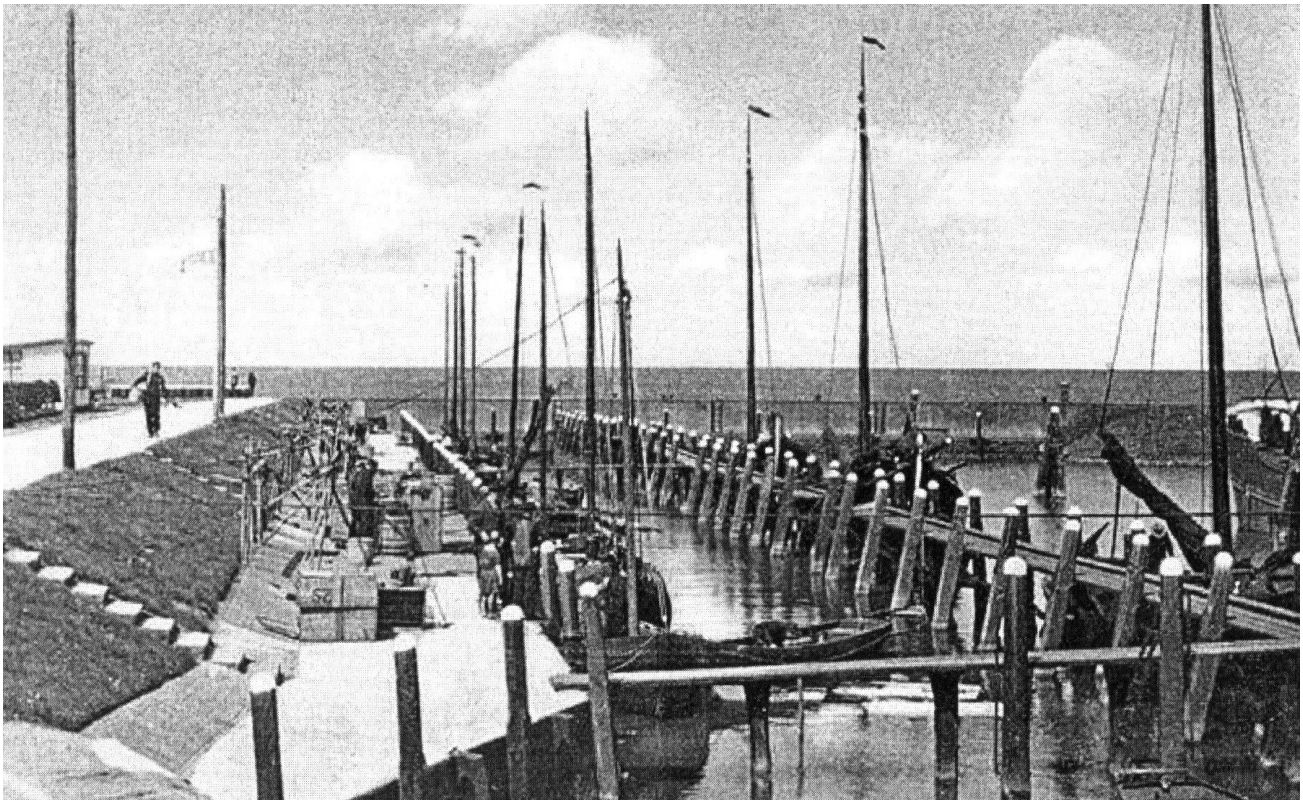
Galamadammen, begin 1900. Vanaf de brug naar het noordoosten, richting De Oorden. Aan de linker oever is nu camping, jachthaven en recreatieoord De Kuilart.

Galamadammen. Het water kon ook afgesloten worden met deuren.

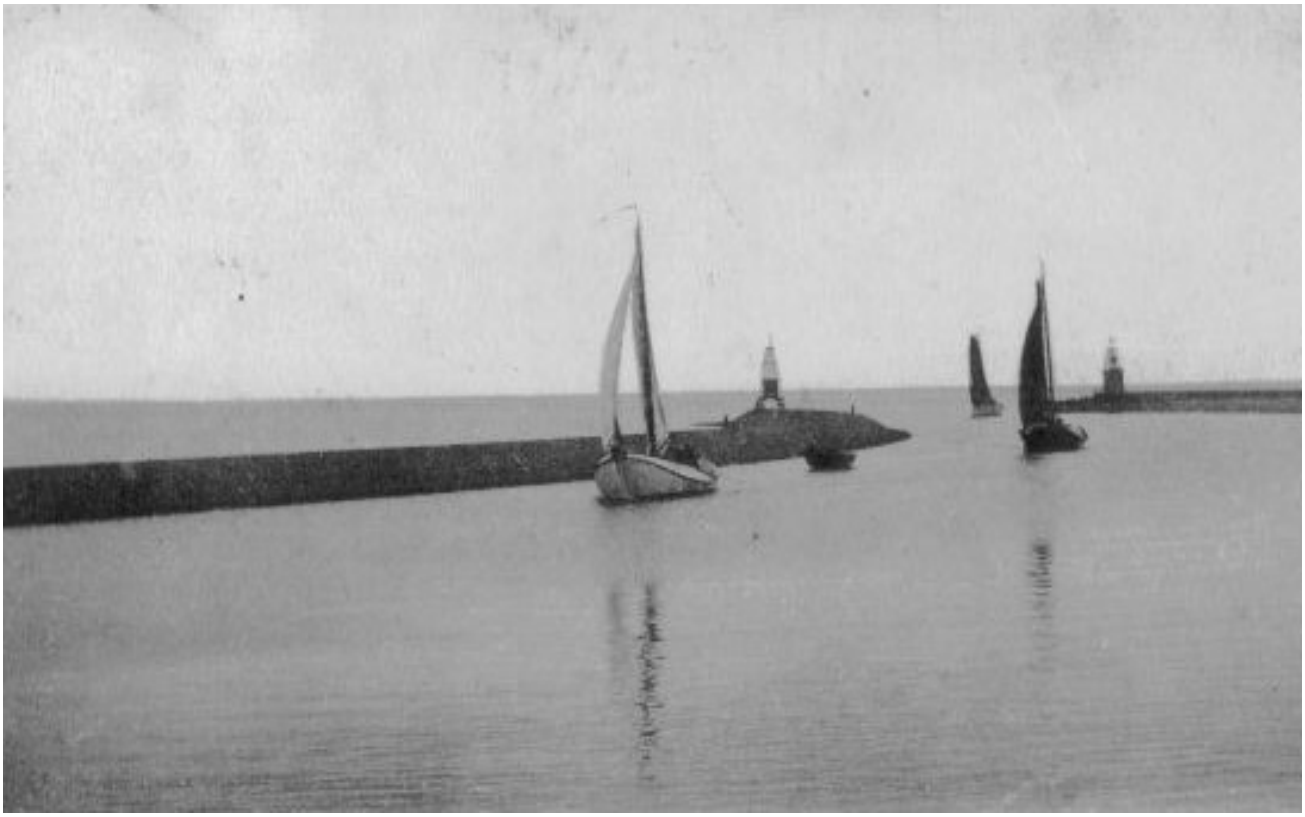


Galamadammen rond 1950, met in het voormalige badhuisje van De Morra, voorzien van een rieten kap, een cafetaria. (Foto's: Tresoar, collectie Gerard Koopmans)

Laaksum, eind jaren twintig, met de zoutloods en rokerij 'de Hang' van Poppe de Rook uit 1925.



Stavoren, vissershaven, 1930, met de botter ST 38 van Bleeker, de huidige botter UK 12.



De Lemmer, ca. 1930

De Lemmer, haringvangst.

De Lemmer, ca. 1915. De Binnenhaven. Handel in ansjovis. Aan de overzijde het Tramstation, het vertrekpunt voor de tramboten. (Foto's: Tresoar)

Urk, wasdag, begin jaren dertig. Onder: Urk vanuit zee, 1934

Schokland, ca. 1850 volgens H. Koekkoek.

Vollenhove, de Binnenhaven, gezien vanaf de scheepswerf van Jan Kroese.

De reële leefomstandigheden langs de Oostwal, honderd jaar geleden, zorgen er wel voor, dat het met de hygiëne en daarmee met de volksgezondheid niet zo best is gesteld. Zoals nergens in Nederland. De bevolking wast zich zelden, er is geen waterleiding. Tandenpoetsen bestaat nog niet. Riolering moet voor het platteland nog worden uitgevonden. De maatschappelijke elites in de steden worden hier bijna evenzeer mee geconfronteerd als de plattelandsbevolking. Van belang is tevens de dan geldende visie op leven en welzijn. Door de zon bruin worden, wordt in die tijd niet als iets positiefs gezien. In tegendeel. De burgerij in de steden houdt het lichaam bedekt tegen de zonnestralen om blank te blijven. Dat is de mode van die tijd. Alleen boeren en buitenlui verkleuren door de zon en dan alleen nog in het gezicht en op de armen. De weinige stadsmensen die doelbewust de 'vrije natuur' opzoeken en menen dat het gezond is om de zon, de wind en het water op de blote huid te voelen, zijn in die tijd uitzonderingen op de regel. Eén van hen is de huisarts dokter Bouma uit Sneek. Hij is overtuigd van de heilzame werking van het baden in zee en beveelt dit aan bij zijn patiënten ter voorkoming van gezondheidsklachten. Zijn opvatting is langs de Oostwal mooi te combineren met het streven van enkele belangrijke Hindeloopers om toeristen naar het stadje te lokken. Dat zou kunnen met een badgelegenheid bij het brede zeestrand van Hindeloopen, voor de gezondheid, gecombineerd met een verwijzing naar de bijzondere klederdracht en de bijzondere gebruiken van de plaatselijke bevolking. In 1912 wordt op die basis het eerste badpaviljoen van de Zuiderzee geopend ten zuiden van Hindeloopen

Hindeloopen, 1913. (Foto: Tresoar)

Van de gemeente mag er gescheiden gebaad worden. De heren bij pier zes, de dames bij pier zeven. Veel dames en heren komen in de praktijk helemaal niet aan baden toe. Zij wandelen wat langs de vloedlijn en beperken zich tot het pootjebaden, het met blote voeten door ondiep water lopen.

Affiche van A. van Roessel, ca. 1925

Het voor Hindeloopen bijna pompeuze strandpaviljoen krijgt het zakelijk moeilijk als twee jaren later de Eerste wereldoorlog uitbreekt, in 1914. De onderneming gaat failliet. Na de afsluiting van de Zuiderzee, in 1932, komt er een einde aan de regelmatige afzetting van zand door de vloedstroom langs de kust. Het brede strand kalft in vrij korte tijd af tot een smalle strook zand. Ondertussen is het idee van 'een gezonde geest in een gezond lichaam' in de jaren na de Eerste Wereldoorlog in bredere kring gemeengoed geworden. Lichaamsbeweging in de vrije ruimte, in de buitenlucht en in het water zijn niet langer opvattingen van excentrieke enkelingen, maar worden door grotere groepen gedragen. De angst voor 'de natuur' zoals de stadsmens die in de 19e eeuw beleefde, verdwijnt. 'Natuur' is niet langer negatief en griezelig, maar positief en gezond. Langs de Oostwal duurt het nog even voordat dit soort ideeën in brede kring gedragen worden. Daar zijn het vooral de heersende zeden en gewoonten die ervoor zorgen dat er niet in het openbaar, in de Zuiderzee, gebaad wordt. Dat soort "naaktloperij" kon niet worden toegestaan. Het zijn in Vollenhove enkele vooruitstrevende families met aanzien, die ter plekke deze ban breken en een voorbeeldfunctie vervullen. Zij laten in de twintiger jaren 's zomers een paar badhuisjes op het strand ten zuiden van de haven zetten, bij De Kaap, de Voorst van Vollenhove. Vervolgens duurt het nog enige jaren, maar in 1927 verschijnt er een strandpaviljoen op de oever met kleedhokjes voor de badgasten en steigers bij de palenrijen die de Voorst tegen afslag door de golven moeten beschermen. Het water is er niet diep. Voor de meeste badgasten beperkt het baden in de zee zich tot pootjebaden, net als in Hindeloopen. De paar echte zwemmers lopen ook niet veel risico. Ze kunnen er hoogstens "staande verzuipen". Het paviljoen is wel een succes. De bezoekers komen niet alleen uit Vollenhove, maar ook uit nabij gelegen plaatsen als Steenwijk en Zwartsluis.

Rijs, ca. 1950. De badgasten moesten voor het pootjebaden door openingen in het palenscherm.

3. De zee geeft, de zee neemt…

De zee geeft, maar de zee neemt ook. De Zuiderzee is groot. Van de zuidelijke kom tot aan de Waddeneilanden en zonder de huidige versmalling in het noordelijk deel, want de Wieringermeerpolder en de Noordoostpolder zijn van na de afsluiting.

Harlingen, Ringmuur met molen bij storm. (Foto: Tresoar)

Voor de kustbewoners is deze zee gevaarlijk. Enkele beruchte stormen zijn in hun geheugen gegrift. Zo overstromen vanwege een zware noordwester storm in 1825 (tijdens springvloed) de lage veengebieden van de Kop van Overijssel en verdwijnt zuidelijk Friesland zelfs geheel onder het zoute Zuiderzeewater. Tot aan de hogere gronden van Drachten en Bakkeveen. Het waterpeil van de Zuiderzee stijgt door opstuwing vanuit de Noordzee met bijna vier meter. Ten zuiden van De Lemmer gaat het water op meerdere plekken over de dijk. In de Vollenhoofse zeedijken ontstaan 22 dijkbreuken.
Vanuit Meppel wordt gemeld dat het er "allertreurigst is gesteld". (*Leeuwarder Courant*, 11 februari, 1825) Op 4 februari "begon het water zo schielijk te wassen, dat om zes uur het grootste deel van de stad onder water stond, zodat men spoedig met schuiten door de straten moest. De ellende die deze overstroming veroorzaakt, is onbeschrijfelijk. Het is nog onbekend hoeveel mensen zijn omgekomen. Het verdronken vee is ontelbaar."
Vanuit Heerenveen wordt in dezelfde *LC* gemeld: "Het water steeg tot een aanmerkelijke hoogte en drong de huizen in tot een hoogte van 3, 4 en 5 voeten. De ingezetenen probeerden zich tegen het natuurgeweld te beschermen, door naar hogere gebieden te

vluchten, of ze werden naar elders gebracht of zochten veiligheid op hogere verdiepingen van hun huizen.(…) Onophoudelijk komen hier half naakte en verkleumde mensen in scheepjes aandrijven, met het nieuws dat er vele mensen en bijna al het vee door de vloed omgekomen zijn."

Op 15 februari 1825 meldt de *Leeuwarder Courant* vanuit Wolvega: "Indien er ooit één ramp de landbewoners onverwachts heeft getroffen, dan was het de overstroming van de vierde van deze maand, waarvan wij niet eerder melding konden maken, omdat het redden van de ongelukkigen alle tijd eiste. (…) Om één uur in de middag spoelde het water over de grenzen van Weststellingwerf, ging het over de dijken van de Linde, waarna alle plaatsen overstroomden tot waar het hogere Ooststellingwerf begint. Moeten we de rampen beschrijven die de verwoesting door de golven heeft veroorzaakt? – Ach! De wrakken die drijven, de huizen die ingestort zijn, het vee dat verdronken is, de mensen die omgekomen zijn en de menigte die op de vlucht was, met de bleekheid op de wangen en de schrik in het hart! Zij getuigen ons allen, dat de ellende van deze verwoesting onbeschrijfelijk is."

Kuinre, 1825. Dijkdoorbraak.

Vervanging van het paalscherm langs de Friese kust tussen 1938 en 1952, door een basaltdijkje.

Zelfs in Vollenhove, vier meter boven NAP, komen woningen blank te staan. Natuurlijk spoelen de golven over Schokland, dat immers maar net boven de zee uitkomt. Tientallen mensen verdrinken er. De boeren achter de dijken van Weststellingwerf en de Kop van Overijssel hebben nog jaren last van het zoute water op hun land, waardoor het lange tijd onbruikbaar is voor akkerbouw en veeteelt.

Problemen met hoogwater zijn traditie in het kustgebied, zeker aan de Oostwal die zo vaak bij storm de lage wal is, waar de golven tekeer gaan. Onderstaand bericht komt uit de *Leeuwarder Courant* van 23 december 1862.

HARLINGEN, 21 December.

De storm, die ll. vrijdag avond opstak en tot in den afgeloopen nacht voortduurde, heeft de zee hier tot eene ongekende hoogte opgevoerd. Gisteren morgen tusschen 7 en 8 uur had het water zijn hoogste standpunt bereikt en was aan de peilschaal 22 palmen boven volzee, dus bijna één palm meer dan in 1825. De zoogenaamde sassen of buitensluis-deuren hebben nu goede diensten bewezen en onze stad en omstreken voor overstrooming beveiligd.

Toch heeft de zee hier groote verwoesting aangerigt. Onze havenwerken zijn deerlijk geteisterd en op vele plaatsen geheel vernield. Steenen, van eene buitengewone zwaarte, zijn uit de glooijing geligt en verre naar omhoog opgevoerd. In 't kort, eene belangrijke aanbesteding tot herstelling der schade zal wel spoedig volgen.

Met reden was men hier gisteren den geheelen dag bevreesd voor den terugkeerenden vloed op den avond. Gelukkig draaide de wind meer naar het noorden en was de aandrang van water dus niet zóó sterk als in den morgen. De vrees, die men hier toen koesterde, dat andere plaatsen aan de Zuiderzee in ons lot van den afgeloopen nacht zouden deelen, was, helaas! maar al te grond. Volgens hier ontvangen telegrafische berigten werd Kampen gisteren avond totaal overstroomd en Medemblik bijna geheel onder water gezet.

Dat was 1862. Door de jaren heen is er gewerkt aan verbetering van de waterkeringen. Toch zijn de dijken langs de Oostwal van de Zuiderzee laag vergeleken met de huidige dijken van de Waddenzee. Friesland kent bekraagde dijken. De bekisting breekt de kracht van de golven, maar de dijk zelf is dezelfde als er nu nog is tussen plaatsen als Makkum, Workum, Hindeloopen. Dat is aanzienlijk lager dan de huidige zeedijk bij bijvoorbeeld Zurich, ietsje noordelijker. Die laatste dijk is voortdurend verhoogd. Eerst vanwege de stijging van het waterpeil door de Afsluitdijk en later vanwege de voltooiing van het Deltaplan. Waar vroeger het hoge water zich kon verspreiden over tal van kreken, zeearmen en binnenzeeën, daar moest nu alle water opgevangen worden in de Waddenzee. Tegenwoordig wordt er gevreesd dat gaswinning onder de Waddenzee zal leiden tot enige centimeters verzakking van de bodem, wat een ramp zou zijn. In de 20e eeuw is het water

in de Waddenzee echter gestegen met vele decimeters, waarbij bleek dat de zandbanken in de Waddenzee gewoon meestegen.

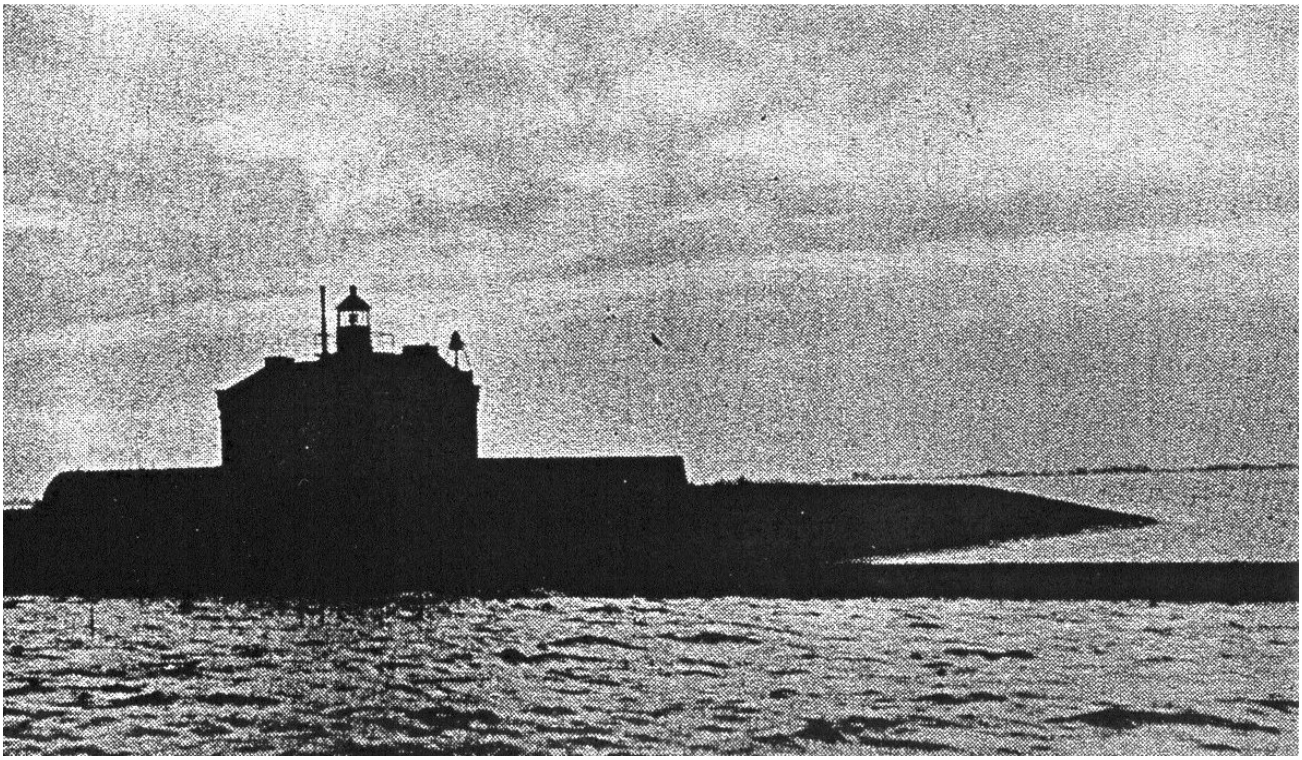
Stavoren, 1972. Visschouw ST 31 met Andries Visser (1910-1988). (Foto: Dirk Huizinga)

Ook voor de schippers en de vissers is de Zuiderzee een moeilijk vaarwater. Vooral het noordelijk deel, vanwege de regelmatig wisselende waterdieptes en zich verplaatsende banken en geulen, te vergelijken met de huidige Waddenzee. Maar ook de Zuidelijke kom wordt lastig gevonden. Het getijdenverschil bedraagt daar weliswaar minder dan 20 centimeter, maar door de open verbinding met de Noordzee heeft de zuidelijke Kom veel last van op- en afwaaien. Langs de Oostwal en de Zuidwal is de Kom ondiep. Bij eb en harde aflandige wind waait alle water weg. Tussen Vollenhove en Schokland kan de zee onder zulke omstandigheden zelfs droogvallen, zodat de mensen (eventjes) lopend over de zeebodem van en naar het eiland kunnen. Als lage wal is een ondiepe kust bij storm evenmin plezierig. Het water is ondanks opwaaiing wel te ondiep voor de golfhoogte, waardoor de golven breken en er een gevaarlijke situatie ontstaat voor de schepen die erin terecht komen. Dat er op de Zuiderzee veel schepen zijn vergaan, is heel begrijpelijk. Dat lag niet primair aan de geringe zeewaardigheid van die schepen, maar is het resultaat van verzeild raken op ondieptes bij harde wind. De platbodems steken weliswaar niet diep, maar aan de wind zeilend gaat het zwaard wel diep en zonder gebruik van de zwaarden kan het schip niet vrij zeilen van de lage wal.

Zwaar weer boven de Weerribben.

Om de scheepvaart op de Zuiderzee veilig naar de havens van Overijssel te geleiden, wordt het uitstromende water van de Vecht (het Zwartewater) en de IJssel met geleidedammen over het Kamperzand geleid, zodat deze vaarwegen op diepte blijven en niet voortdurend verzanden. Het Zwartewater wordt tussen twee lage dammen zes kilometer naar het noordwesten de zee in geleid, met aan het einde een vluchthaven en een licht: Kraggenburg. Een zegen voor de schippers en een mooie gelegenheid om tol te heffen voor de overheid. Voorzieningen voor de scheepvaart moeten immers wel terugverdiend worden, hoewel het zeker niet alleen de schippers zijn die baat hebben bij een goede en veilige bereikbaarheid van havensteden en handelssteden in het achterland. Het tolheffen beperkt zich tot de grotere schepen. De kleine vissersschepen, die bovendien regelmatig in- en uitvaren, zijn vrijgesteld.

De naam 'Kraggenburg' zou een spotnaam zijn, die gegeven is aan het eerste bouwsel uit 1848 'van plaggen en palen'. In 1877 is dit schamele bouwsel door Rijkswaterstaat vervangen door een markant, stenen fort met een gietijzeren geraamte voor de lichtkoepel op het dak. Gebouwd op een meer dan vier meter hoge terp, met een woning voor de lichtwachter en een vluchthaventje. Dat alles zes kilometer in zee.



Kraggenburg, ca. 1925. Zes kilometer in zee.

Op grond van de jurisprudentie van de scheepvaartprocessen uit Friesland is het Rijk dan immers verantwoordelijk voor de veiligheid en bevaarbaarheid van de vaarwegen. Overal langs de kust worden daarom vuurtorens en lichten geplaatst. Ook bij het vaarwater naar Overijssel. Jac. P. Thijsse schreef in 1913, bij zijn bezoek aan de Voorst bij Vollenhove: "Toch waren we blij, dat we op deze merkwaardige kaap stonden en voor ons, ver in zee, zagen we de lange, lage leidammen van het Zwartewater, met heel op het eind het huisje van de noodhaven Kraggenburg. Naar 't heet, zijn die dammen gebouwd van repen kraggen, drijvende riet- en biezenvelden, die men per plaatse, door er puin op te plempen, tot zinken heeft gebracht. Thans bestaan die dammen geheel uit puin en basalt. Ze zijn zeer laag, bij hoge vloed is Kraggenburg een eilandje en de noordelijke dam is meestal onder water." (Langs de Zuiderzee)

Nu staat Oud-Kraggenburg, als zinnebeeld van het verleden, wat verloren op het droge van de Noordoostpolder, even ten zuiden van Vollenhove. Gelukkig is de burcht (op particulier initiatief) gerestaureerd en wordt hij nu weer bewoond. Het was in de 19e eeuw voor de lichtwachters een hele opgave om dienst te doen op Kraggenburg. Helemaal geïsoleerd van de bewoonde wereld, te midden van de natuurelementen. Boodschappen doet de lichtwachter in Genemuiden of in Vollenhove. Daartoe heeft hij een bootje in de vluchthaven. Op zijn post is hij verstoken van bijna ieder normaal menselijk contact. De laatste lichtwachter is Barend Kroeze en die houdt het in 1920 voor gezien. Sindsdien wordt het licht ontstoken vanuit Genemuiden. Het platteland wordt in die tijd geëlektrificeerd. Door het nieuwe kunstlicht aan te leggen tot op Kraggenburg, kan dit

vanuit de bewoonde wereld bediend worden. In 1942 komt de burcht (net als het eiland Schokland) droog te staan bij de aanleg van

Noordoostpolder, ca. 1950. Kraggenburg is drooggevallen. De steiger zal ongebruikt blijven.

Bij **de laatste Zuiderzeeramp**, die van 1916, stroomt de zee tot in de straten van Amersfoort. De dijk bij Durgerdam en Edam heeft het begeven. Waterland staat nu echt onder water, inclusief Amsterdam-Noord.

Edam, 1916. Dijkdoorbraak.

De Zuiderzeeramp van 1916 is voor de regering aanleiding om (eindelijk, na meer dan een halve eeuw praten) in 1918 het besluit te nemen de gevaarlijke Zuiderzee af te sluiten met een dam. Ook werd besloten delen van die voormalige zee in te polderen, om zo meer landbouwgrond te verwerven. Tijdens de Eerste Wereldoorlog (1914 – 1918) bleek namelijk, dat de Nederlandse boeren niet in staat waren de bevolking van voldoende voedsel te voorzien. Met een uitbreiding van de landbouwgrond kon dat veranderen. In de nog aan te leggen IJsselmeerpolders zou tarwe verbouwd worden om brood van te bakken. De indruk bestaat dat de regering dit besluit tevens urgent acht, omdat de overstromingen niet beperkt bleven tot boerenland langs de Oostwal, maar nu ook grote steden als Amsterdam en Amersfoort bedreigde. Het eiland Marken leed veel schade en de Zuiderzeedijk bij Waterland had het begeven. Dat kwam vooral door verwaarlozing van de dijken. Het water steeg bij Marken zo'n drie meter, maar bij noordwester storm zijn Marken en Waterland gewoon de hoge wal, waarbij de golven niet op de kust beuken.

Dat was in de zuidoosthoek van de Kom anders. Spakenburg leed ernstige schade.

Spakenburg na de storm, januari 1916.

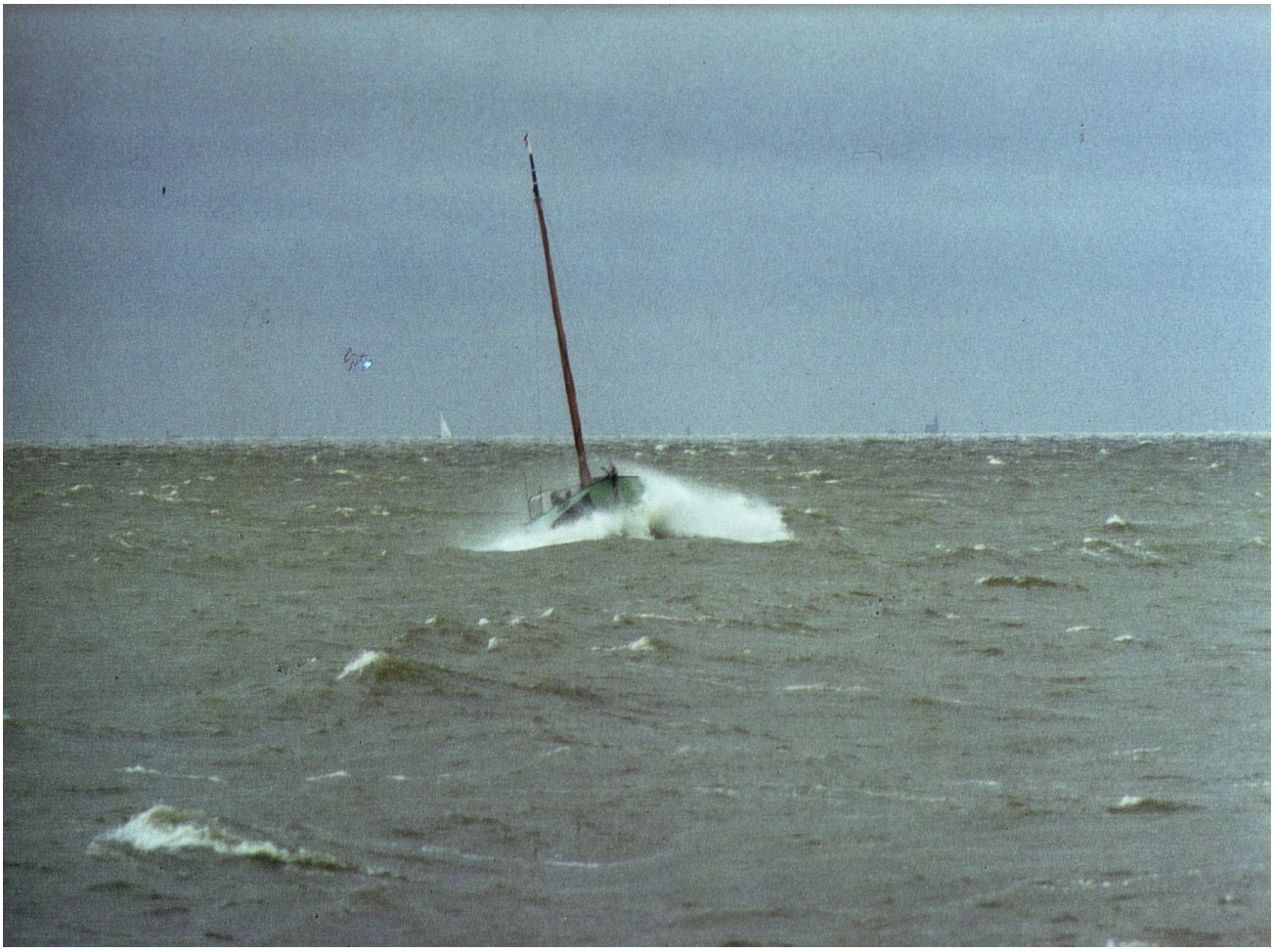
Spakenburg, 1916. Na de Zuiderzeeramp.

Spakenburg. De verwoesting van den Noordwester-stormnacht Januari 1916.

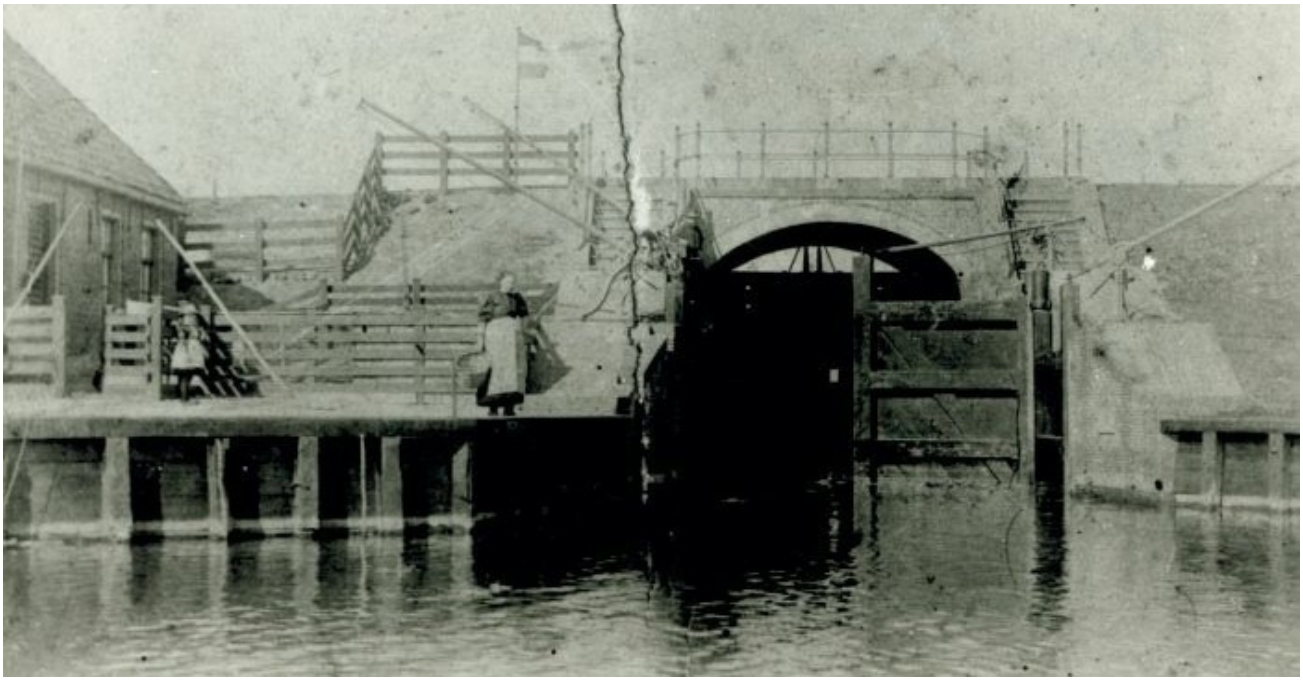
Geen beelden van de Oostwal, maar wel exemplarisch voor de impact van de ramp.

Spakenburg. De verwoesting van den Noordwester-stormnacht Januari 1916.

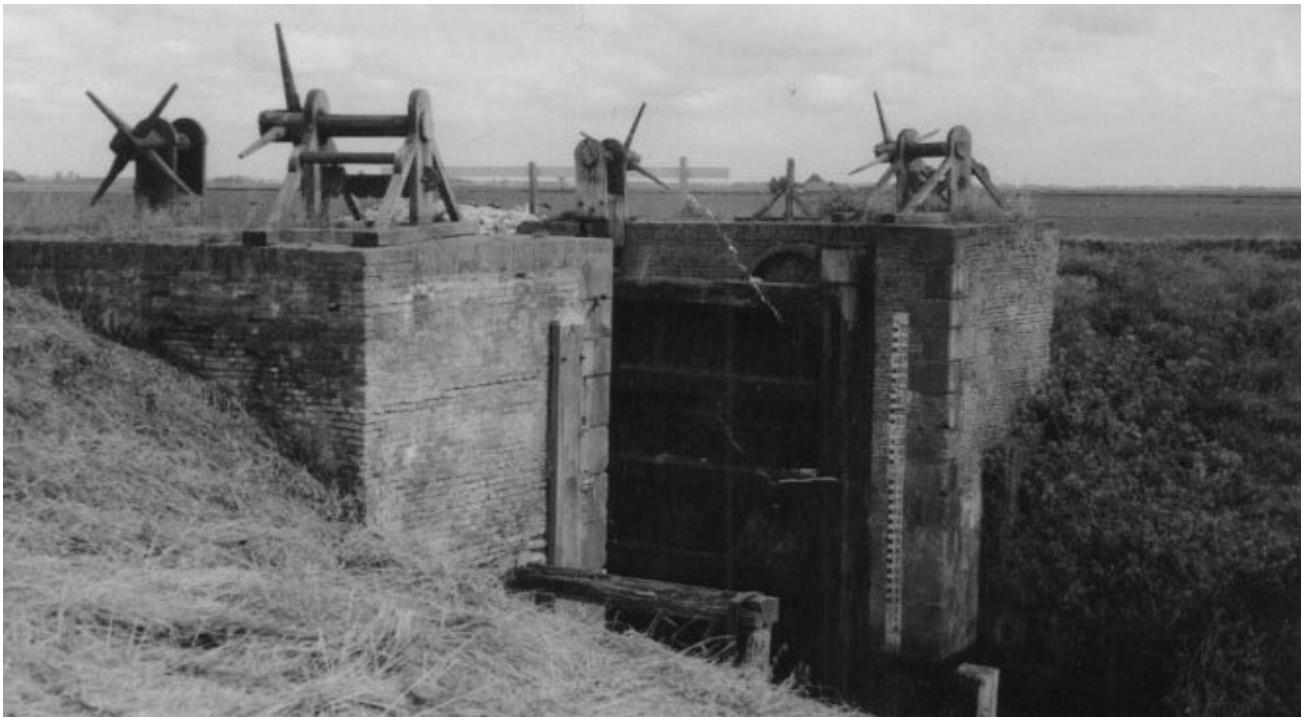
In Spakenburg, in Volendam en op Marken was de schade overigens nog wel aanzienlijk. De botters liggen niet meer in de haven, maar schots en scheef op de kade tussen de half in elkaar gezakte huisjes. De gevolgen van die storm zijn doorslaggevend voor het besluit om de gevaarlijke Zuiderzee af te sluiten (Zuiderzeewet, 1918).
Langs de Oostwal is er natuurlijk ook de nodige schade. Wel gaat het daar om een arm, agrarisch en dunbevolkt gebied en niet om een deel van de Randstad. Voor de beleving van de ramp door individuele kustbewoners maakt dat echter geen verschil.



Niet onvermeld mag blijven, dat de wateroverlast in Friesland en de Kop van Overijssel bij stormen uit westelijke richtingen mede zo groot is, door de gebrekkige waterbeheersing in die regio's. Bij langdurige westelijke wind kan het boezemwater niet door natuurlijk verval geloosd worden op de Zuiderzee. Spuien is uitgesloten, want de zee staat door opwaaiing te hoog. Er is geen verval van binnen naar buiten. Het nu beroemde stoomgemaal bij Tacozijl komt pas in 1920 in bedrijf, waarna spuien onder alle omstandigheden mogelijk wordt met grote pompen. Het duurt overigens nog tot 1967, met het gereed komen van het Ir. Hooglandgemaal bij Stavoren, dat de waterschappen in Friesland in staat zijn het waterpeil in het lage Midden ook 's winters onder controle te houden. Tot die tijd (1967!) is het normaal dat 's winters bij langdurige westelijke wind en regen grote delen van Friesland onder water komen te staan.



Molkwerum, de spuisluis. Boven aan de binnenzijde, onder van buitenaf. Bij de visboot de laatste visser van Molkwerum, Auke Zeldenrust (1891-1982) van de HL 19. De vissersscheepjes van de vissers uit Molkwerum lagen aan de steiger parallel aan de golfbreker bij de sluis. Bij slecht weer gingen ze bij gelijke waterstand door de open sluis naar binnen om beschutting te vinden in de dijkvaart. De toegang tot de sluis had echter last van verzanding. Zeldenrust vist daarom met een zeepunter. (Foto's: Tresoar)



Tacozijl, 1959. De oude spuisluis heeft dienst gedaan tot 1958, ondanks het functioneren van het stoomgemaal, het Ir. Woudagemaal, uit 1920. Deze passieve spuisluizen worden open gezet als de zee laag staat en het binnenwater hoog. Bij noordoostenwind stroomt de Friese boezem binnen een week geheel leeg. Er ontstaat dan een sterke stroming op het binnenwater naar de sluizen, die overal voelbaar is. Bij zuidwestenwind kan er niet gespuid worden. Bij langdurig zuidwestenwind en regenachtig weer overstroomt het Lage Midden van Friesland.

Tacozijl, 1959. (Foto's: Tresoar)

Midden Friesland, 1910. "Geheel het land een zee".

Heeg, winter 1965/66. De laatste winter dat het Lage Midden overstroomt. In 1966 komt het Ir. Hooglandgemaal in Stavoren gereed en sindsdien is het mogelijk voldoende water te spuien om overstromingen te voorkomen. Dergelijke overstromingen zijn voor de bewoners een last, maar ook voor de schippers. Zij weten niet meer waar de vaargeulen zijn en kunnen zo het land op varen, waarna ze vastlopen. (Foto: Tresoar)

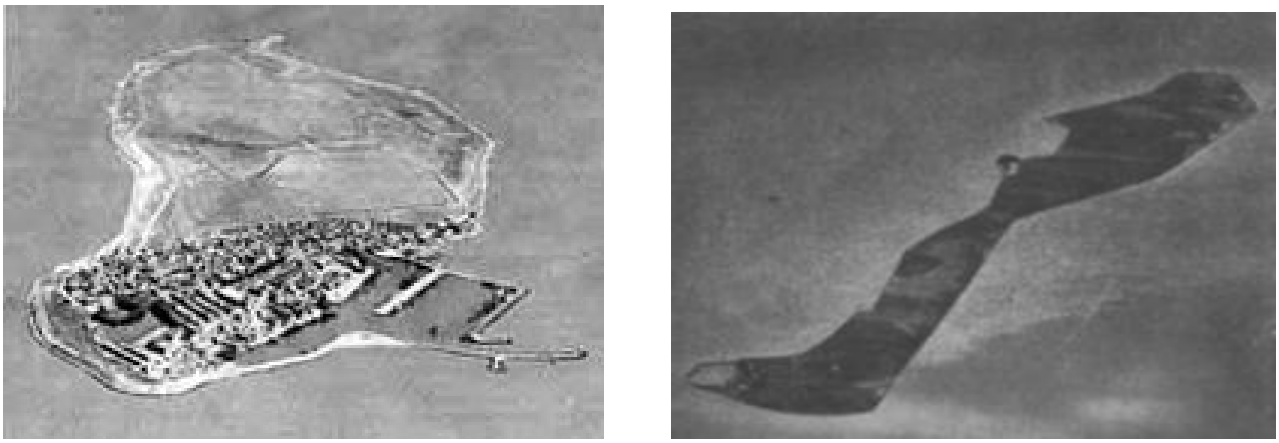
Blankenham, 2000. Vooraan een kolk als overblijfsel van vroegere overstromingen.

Zurich, 1960.

4. De eilanden Urk en Schokland

Het voormalig eiland Schokland moest eerst vrijwel verloren gaan, voordat het in 1995 door de UNESCO werd aangewezen als Werelderfgoed. Nu lopen we op ons gemak in twee uurtjes heel Schokland rond. Er is geen enkel gevaar te duchten. De dreiging van de zee is verdwenen. Eigenlijk was het in 1942, toen het eiland droogviel in de Noordoostpolder, helemaal niet de bedoeling dit strookje grond te koesteren. Het zou spoedig wegzakken in de bodem, zo was de verwachting. Het belang bij Schokland is echter veranderd. Voor de moderne mens is het interessant zich een voorstelling te maken hoe hier in de 19e eeuw ruim 600 mensen leefden en werkten. Toen het ook 's zomers zelden mogelijk was droge voeten te houden als je de strook grasland die Schokland heette dwars overstak. Waar leefden die mensen van? Het antwoord is eenvoudig: van de visserij. Schokland was de thuishaven voor zeker 70 flinke en relatief nieuwe vissersschepen. Schokkers, gebouwd in Kuinre. De vissers van Schokland telden mee op de Zuiderzee tot het midden van de 19e eeuw. De ongeveer 635 oorspronkelijke bewoners van Schokland moesten het eiland in 1859 gedwongen verlaten, tegen hun zin, waarbij ze voor hun vertrek van de rijksoverheid eerst zelf hun houten huizen moesten afbreken. Er mogen geen woningen blijven staan, omdat men bang was dat deze opnieuw bewoond werden. Ruim zestig procent van de Schokkers woonde in Emmeloord, de noordelijke nederzetting met haven, in 62 woningen. Deze voornamelijk katholieke Schokkers trokken naar het katholieke Volendam en naar Vollenhove. De vooral protestantse bewoners van Ens en Zuidert gaan naar Kampen/Brunepe. Enkele vissers van Schokland gingen wonen in de restanten van het Oldehuis, de ruïne van het slot midden in de haven, die in 1854 gekocht is door de Jhr. Van Swinderen uit Rijs.

Overigens zien de bewoners van Vollenhove en Kampen de komst van de Schokkers met lede ogen aan. De lokale armoede moet nu verdeeld worden over nog meer mensen. Zolang die uit het zicht op het eiland wonen, heb je er op de wal geen last van.



Urk en Schokland vanuit de lucht. Schokland met onder de noordelijke haven Emmeloord.

Tot verrassing van velen verdwijnt het eiland na de ontruiming helemaal niet in de golven, maar blijft het wat het was. Pas na de drooglegging van de Noordoostpolder in 1942 zakt het voormalig eiland Schokland langzaam weg door inklinking van de veenondergrond nu de waterdruk is weggevallen. In 2007 is door deze bodemdaling ook het hoogste punt van Schokland, Emmeloord, onder NAP komen te liggen.

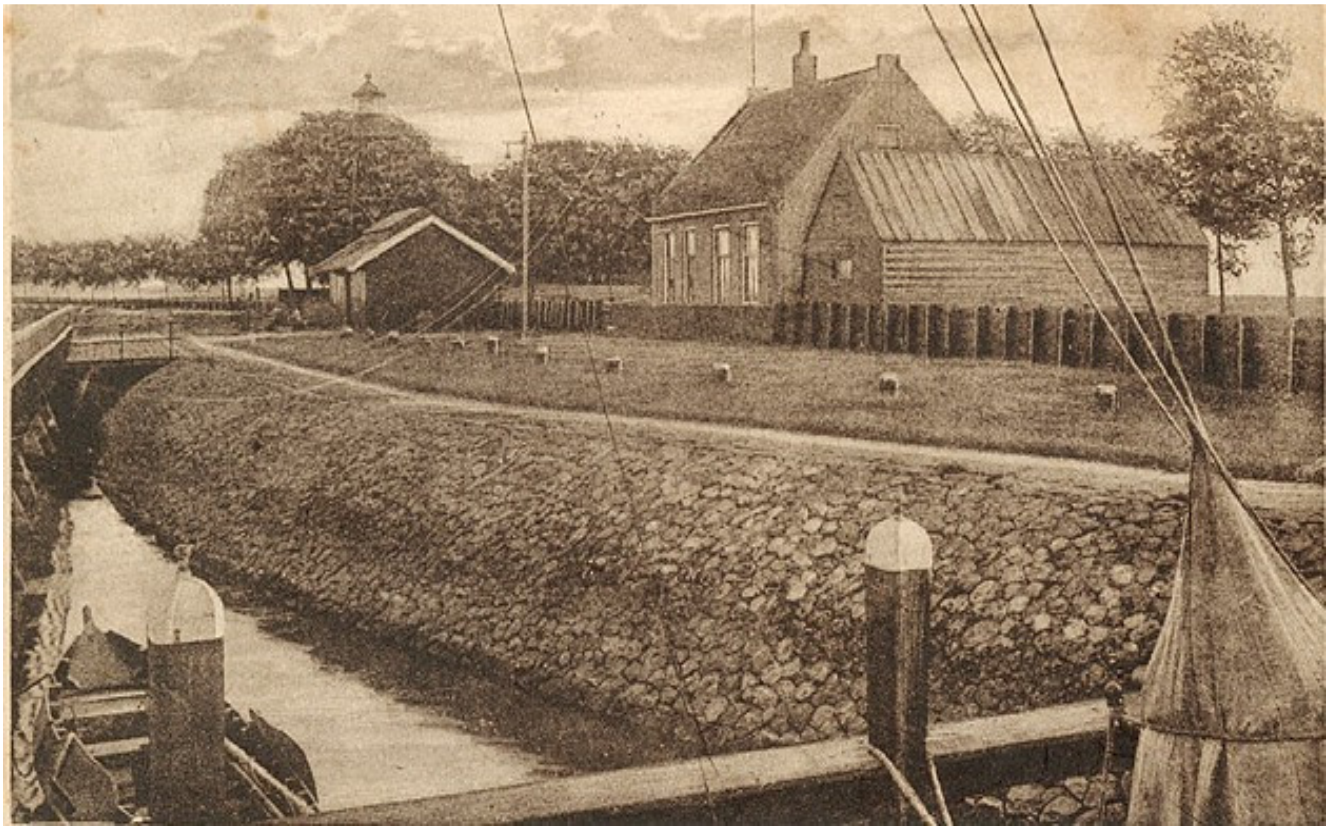
Emmeloord, 1929. Links de woning van eerste havenmeester Jan Spits. Daarnaast de lichtopstand waarvan onlangs een replica is gemaakt, in het midden de visafslag en rechts de woning van tweede havenmeester Harm Smit. Daarnaast, niet zichtbaar, de misthoorn.

Emmeloord, 2007. Vanuit het westen: rechts de gerestaureerde woning van Jan Spits en helemaal links het huisje waarop de misthoorn stond. Achter de landrug de gerestaureerde haven. (Foto: Dirk Huizinga)

De foto's van Schokland zijn (uiteraard) allemaal van na de ontruiming. In het midden van de 19e eeuw moest de fotografie nog bekend worden. De vissers hebben het bovendien veel te druk om plaatjes te kunnen schieten. Fotograferen is in die tijd een bezigheid voor vrijgestelden. Schokland is in 1806 onder Overijssels bestuur gebracht. Tot die tijd werd het noordelijke, katholieke deel bestuurd door Noord-Holland en het zuidelijke, protestantse door Overijssel. Bij de ontruiming trekken de mensen naar de provincies waar zij voor die tijd reeds op georiënteerd waren. De grens tussen beide delen van het tweeherige Schokland wordt gevormd door een dijkje, een landscheiding, dwars over het eiland, dat ook nu nog zichtbaar is. Dichtbij de "wespentaille", het smalle middenstuk.

Emmeloord, ca. 1930. De haven wordt intensief gebruikt door vrachtschippers als vluchthaven en door vissers voor de visafslag.

Bij het verlaten van het eiland in 1859 mocht het stenen kerkje op Ens blijven staan. In 1862 werd bepaald, dat de Schokker havens dienst bleven doen als vluchthaven voor vissers en vrachtvaart. Het eiland krijgt na de ontruiming daarom nieuwe bewoners: ambtenaren van Rijkswaterstaat. Zij worden gehuisvest in enige nieuwe, stenen woningen die eind 1800 gebouwd worden bij de haven van Emmeloord en op Middelbuurt, bij de kerk. Emmeloord fungeert nu als vluchthaven. Er is een lichtopstand, een misthoorn en een visafslag. Vanuit de ambtswoning van de eerste havenmeester worden zelfs kruidenierswaren verkocht. Lambert Smit, de vader van Harm, kreeg toestemming een eigen woning te bouwen bij de misthoorn. Die woning werd van 1923 - 1940 bewoond door Harm Smit en is na de drooglegging weer afgebroken, evenals de visafslag.



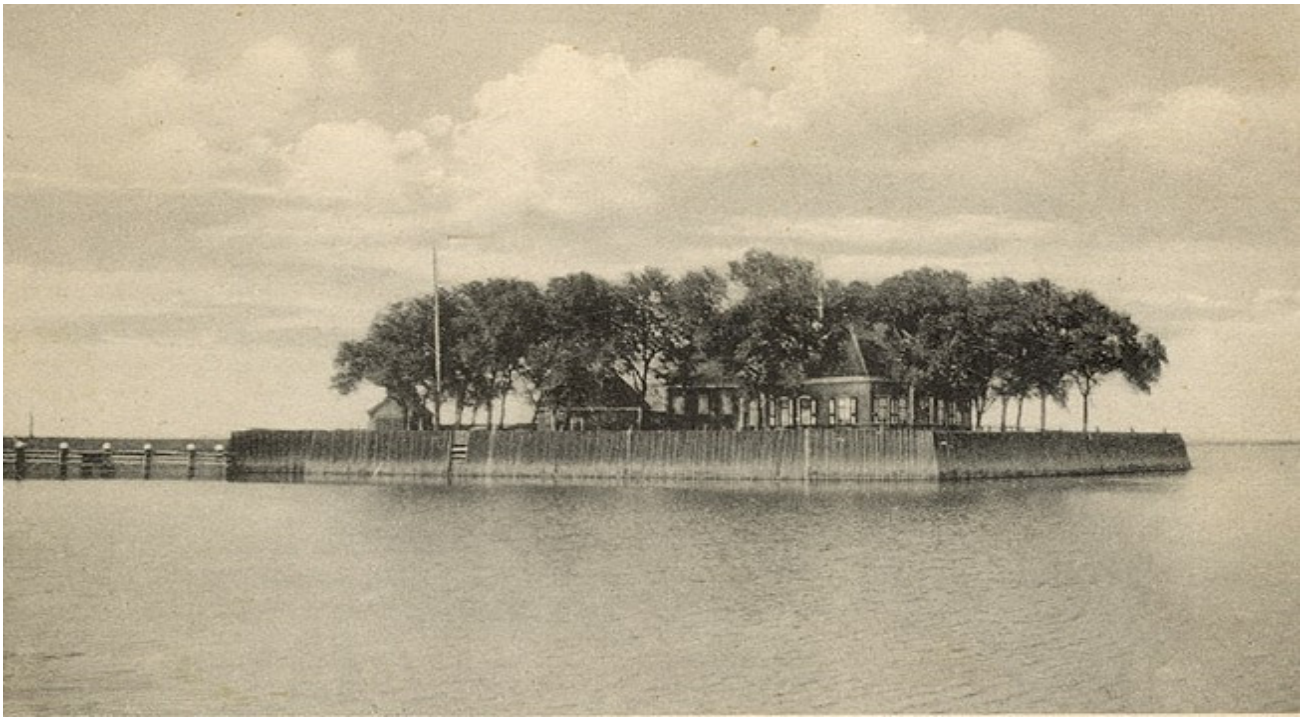
Emmeloord, de eigen woning van de tweede havenmeester, Harm Smit, ten noorden van de visafslag.

Emmeloord, begin 1900. De woningen zijn beschermd door een zeewering om de kavels. Alleen om de woning van Jan Spits groeien enige boompjes. De visafslag moet nog gebouwd worden. Aan de horizon, verder naar het noorden, is de vaste wal te zien bij Kuinre.

Schokland, op de Zuidpunt, met de laatste Schokker: Jan Schuurman (1928-1941) die er lichtwachter was.

Schokland, middeleeuwse fundamenten van een kerk/grafkelder op de Zuidpunt. Gerestaureerd nadat Schokland op de lijst van Werelderfgoederen is geplaatst.

Op de Zuidpunt zijn de restanten van een middeleeuwse kerk bewaard gebleven. Tot 1944 staat daar bovendien een tweede licht met lichtwachterswoning. Daar is het vanwege de eenzaamheid echter slecht toeven. De laatste lichtwachter was Pieter Verschoor die er tot 1922 woonde met zijn gezin. De lichtwachters werden er echter depressief. Vanaf 1922 blijft de woning bij het licht daarom onbewoond en wordt het licht vanaf Ens bediend. Op afstand, zoals ook bij de Kraggenburg gebeurde, wat mogelijk wordt dankzij de aanleg van elektriciteit in het begin van de 20e eeuw. De tocht over het eiland van noord naar zuid v.v. is overigens niet zonder risico. Niet dat de afstand zo groot is, maar er is geen goed begaanbaar pad. Droge voeten houd je door over het hoge plankenpad te gaan, dat langs de gehele oostkant van het eiland loopt. Bij harde wind en in het donker is die tocht over het twee planken brede pad echter gevaarlijk. Je kunt zo de zee in waaien. Als er een tegenligger op het pad is, pakt men elkaar bij de schouders en draait om elkaar heen op de twee planken. Bij de schippers die Emmeloord aandoen, is vooral de tweede havenmeester, Harm Smit, een begrip geworden. Harm woonde op Schokland van 1891 tot 1940 en was vanaf 1923 tweede havenmeester. Hij was tevens kantoorhouder PTT en directeur van de visafslag. Ook hield hij zondagse preken op oecomenische basis: vooral zowel de katholieken als de protestanten gezamenlijk. Na zijn vertrek is z'n woning in 1942 gesloopt. Zo praatgraag als de tweede havenmeester was, zo stil was de eerste. Zijn vrouw dreef ook een winkeltje voor bevoorrading van schippers. De woning van Jan Spits, de eerste havenmeester die meer introvert en formeel te werk ging, is behouden gebleven en onlangs gerestaureerd, evenals het gebouwtje voor de misthoorn, waar Aar van de Werfhorst, de schrijver van streekromans over Twente, in 1940 met zijn gezin verblijft om rustig te kunnen werken.



Ens rond 1910

Ens / Middelbuurt in 1942, toen de polder droog viel.

Schokland, het kerkje van Ens, 1907. Urker notabelen zijn een dagje uit. Op de steiger de dames van de dominee, de dokter en de burgemeester van Urk. De fotograaf H.T.Nieuwhuis, die van 1883 tot 1921 onderwijzer is te Urk, zit links, tussen zijn vrouw en dochter. De foto is gemaakt met zelfontspanner.

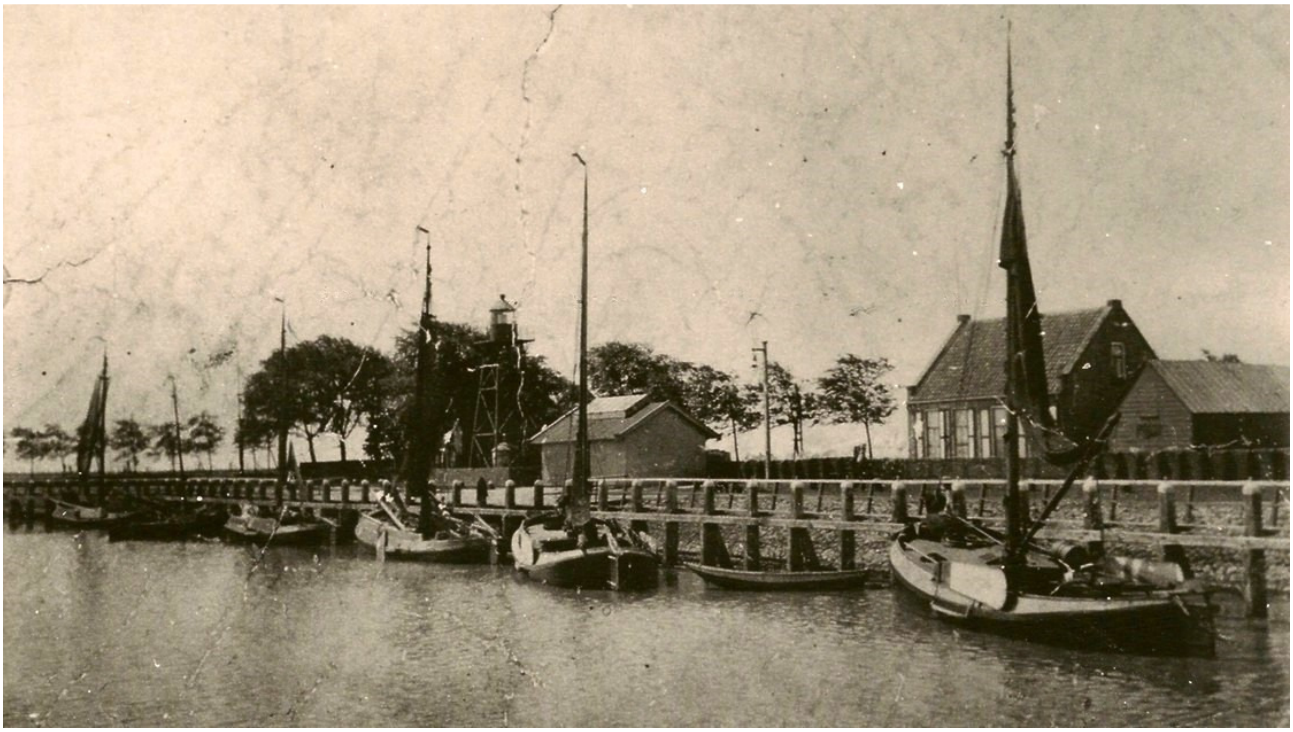
De visafslag van Harm Smit op Emmeloord werd vooral bezocht door Volendammer vissers.

Eerste havenmeester Jan Spits met zijn vrouw, zoontje, hond en een gast.

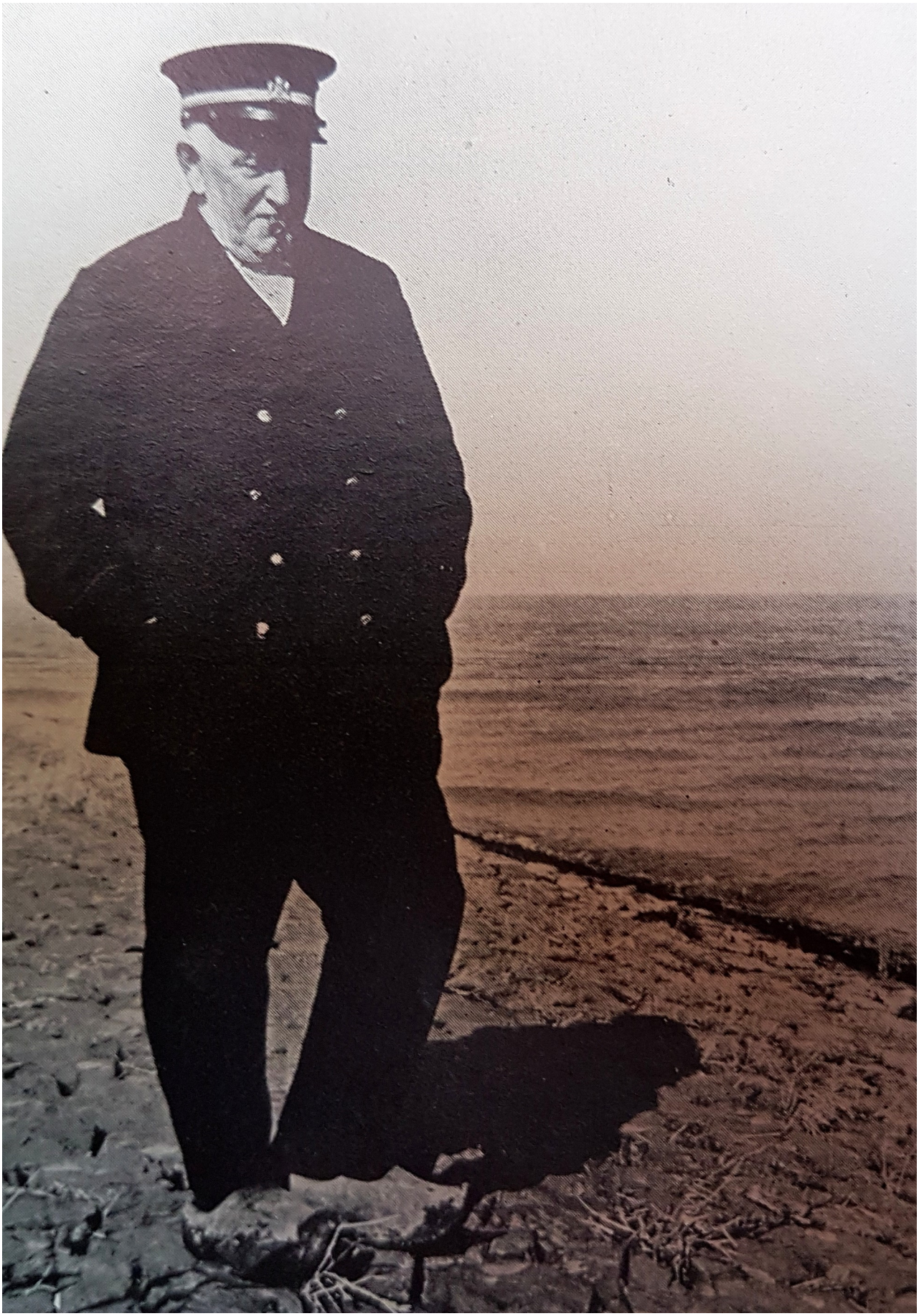
Schokland voor en na de drooglegging. Foto beneden: van noord naar zuid.

Schokland. In 1945 werd besloten de contouren van het drooggevallen eiland te markeren met een boomwal, om het eiland herkenbaar te houden. Zeventig jaren later betreurde men dat. Het was beter geweest om het voormalige eiland te omgeven met een strook water. Op de foto van zuid naar noord.

In 2014 was langs de oostkant van Schokland een flinke strook waterland aangelegd, waardoor tevens het grondwaterpeil in stand bleef om verder inklinken van het eiland te voorkomen.

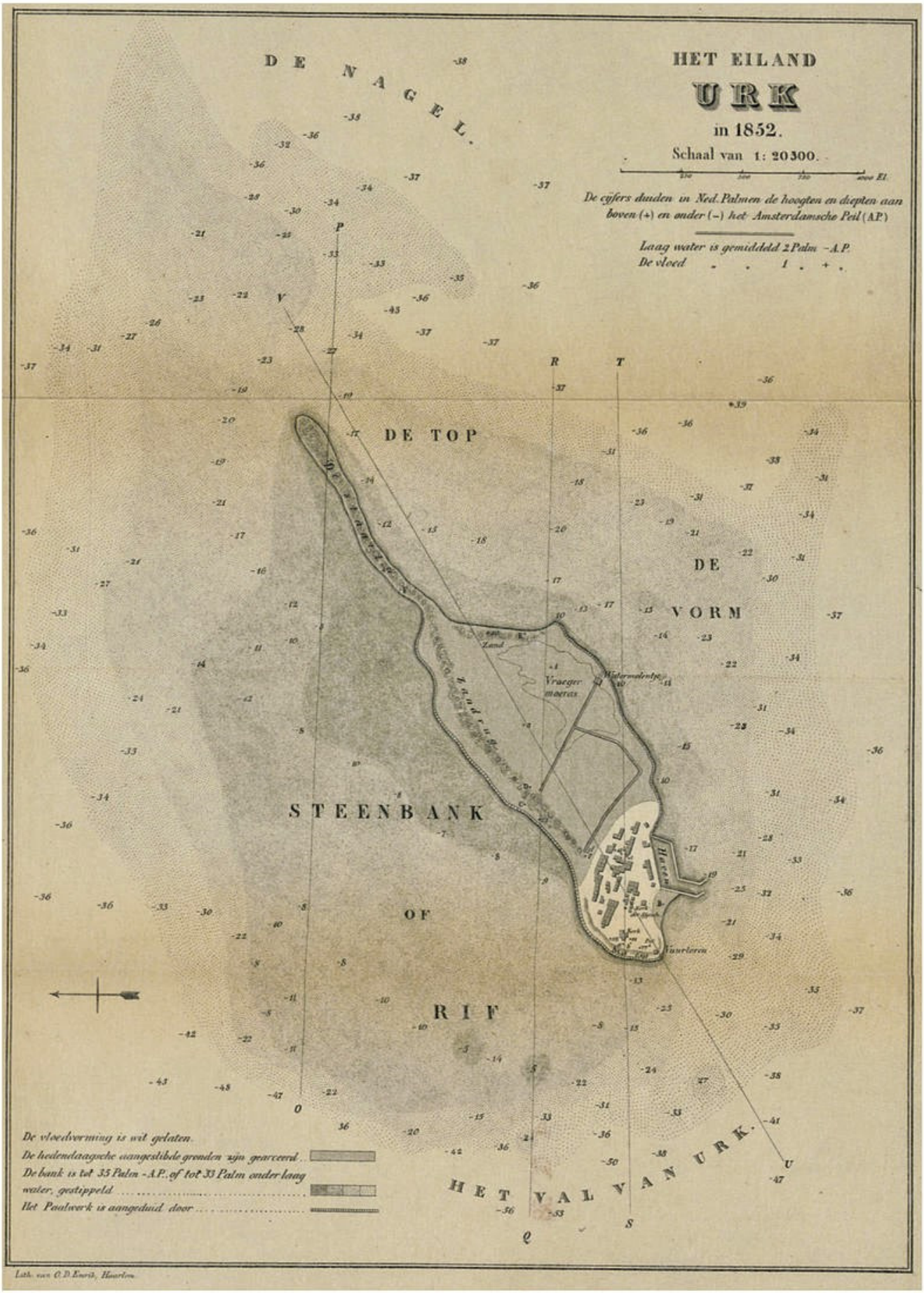


Emmeloord. Boven rond 1930 en onder in 1941, vlak voordat de polder droog zou vallen.



Harm Smit, de tweede havenmeester op Emmeloord, maakte bij schippers en vissers naam als de 'grand old man' van de Zuiderzee. Dat had hij vooral te danken aan zijn communicatieve vaardigheden. Hij was de zoon van Lammert Smit (1854-1929), havenmeester op Emmeloord en werd in 1880 op Urk geboren. Zijn vader Lammert was in 1877 als rijksambtenaar op Emmeloord geplaatst. Hij had een wat moeilijk karakter. Hij kon slecht tegen ambtelijk gezag, zodat hij een eenzame plek op Emmeloord kreeg toegewezen. Zijn zoon Harm kwam na het volgen van de lagere school op Urk bij zijn ouders op Schokland. Hij hielp in het winkeltje van zijn moeder. Door een ongeluk, hij gleed uit op het dek van een schip, kon hij geen zwaar werk doen. Harm was mank aan zijn linker been. Hij trouwde in 1908 met Jantje van Veen uit Urk en kon gaan wonen in de particuliere woning die zijn vader had laten bouwen naast de lichtwachterswoning van de eerste havenmeester. Zijn vader ging reeds op 56 jarige leeftijd met pensioen en verliet het eiland. De verhouding met zijn bazen van Rijkswaterstaat was nog steeds niet goed. Lammert was zeer ondernemend en bovendien eigengereid, wat binnen de ambtelijke hiërarchie verkeerd viel. In 1923 werd Harm Smit tweede havenmeester, naast Jan Spit als eerste man. Dat bleef hij tot 1940. Jan Spit bleef nog een jaar langer op Emmeloord. Harm vertrok naar Kampen, waar hij in 1950 overleed. Hij is nooit teruggekeerd naar het drooggevallen eiland. Dat kon hij niet aan zien. Wel schreef hij een persoonlijke kroniek over zijn leven op de noordpunt van het eiland. Net als zijn vader was Harm een zeer gelovig man, maar met een ander karakter. In zijn kroniek beschreef hij hoe je in de stilte op het eiland dichter bij God kon komen, maar tegelijkertijd het gevaar liep hoogmoedig te worden. Je werd als enkele persoon in die situatie immers zeer belangrijk, wat gemakkelijk kon ontsporen in hoogmoed. Dat als stille verwijzing naar het leven van zijn vader Lammert.

Emmeloord in 1941, vlak voordat de polder droog zou vallen. Aan de steiger het bolletje van Jan Spits.


HET EILAND
URK
in 1852.
Schaal van 1: 20300.
De cijfers duiden in Ned. Palmen de hoogten en diepten aan boven (+) en onder (–) het Amsterdamsche Peil (A.P.)
Laag water is gemiddeld 2 Palm – A.P.
De vloed . . 1 . + .
DE NAGEL.
DE TOP
DE VORM
STEENBANK
OF
RIF
HET VAL VAN URK.
Land
Vraeger meeras
Haven
Vuurtoren
De vloedvorming is wit gelaten.
De heedendaagsche aangeslibde gronden zijn gearceerd.
De bank is tot 35 Palm - A.P. of tot 33 Palm onder laag water, gestippeld
Het Paalwerk is aangeduid door
Lith. van C. D. Enerik, Haarlem.

De Urkers komen ook na de ontruiming van Schokland nog regelmatig op hun buureiland, ondermeer om er te hooien. Gras groeit daar immers voldoende en op Urk kunnen ze wel wat gebruiken. Ook vinden er dagtripjes naar Schokland plaats vanuit Urk. Even een dagje Schokland als verzetje. Het kerkje van Ens doet 's winters voor de Urkers af en toe dienst als 'schuilkerk'. Tijdens strenge winters kan het eten op Urk opraken en dan gaan groepen jonge mannen met een vlet over het ijs naar de vaste wal om voedsel in te slaan. Meestal via Schokland, waar zo nodig in het kerkje geschuild kan worden tijdens deze 'bloedtochten'.

Kampereiland, 1924. Post en voedsel worden via het bevroren Ganzendiep naar het ijsvlet van de Urkers gebracht, waarna de terugtocht naar het geïsoleerd geraakte eiland kan beginnen.

De geïsoleerde ligging van Urk is door de eeuwen heen een vanzelfsprekend gegeven geweest voor de eilandbewoners. Als tijdens de Tweede Wereldoorlog het eiland verbonden wordt aan het vaste land en de Noordoostpolder droogvalt, wekt het echter de nodige wrevel dat alle aandacht van overheidswege uitgaat naar de inrichting van het nieuwe land. Aanvankelijk wordt voorbijgegaan aan de behoefte van de eilanders om betere voorzieningen te krijgen, zoals de langzamerhand bijna overal aanwezige nutsvoorzieningen als elektriciteit, waterleiding en riolering. De Urkers hebben zich altijd kunnen redden en dat moeten ze na de oorlog nog maar een tijdje doen.

Kampereiland, 1924. Vier Urkers brengen post en voedsel met een ijsvlet vanaf het Ganzendiep over het ijs naar Urk.

Het is geenszins verwonderlijk dat de Urkers een Godvrezend volkje zijn, gezien de permanente bedreiging door de natuurelementen waar zij aan bloot staan. Het eiland kent begin 1900 dertien reformatorische kerken, maar ondanks de voorkeur van Urkers voor orthodoxe kerksplitsingen, lijden de eilanders niet onder zwaarmoedigheid van de leer. Het gevoel afhankelijk te zijn van externe krachten heeft hun ondernemingszin niet geremd. Het zijn juist de Urkers die vissen met de grootste botters en schokkers. Als eerste Zuiderzeevissers zoeken zij de Noordzee op. Ze ontwikkelen een botter die geschikt is voor dat water: de staalijzeren Noordzeebotter. Een scheepstype dat geheel gedekt is en een hoog opgeboeide, ronde kont heeft. Een motorkont met voldoende drijfvermogen om een zware motor in het schip te hebben en de Noordzeegolven buiten boord te houden. De Zuiderzeebotter is als halfgedekt schip met lage kont veel te kwetsbaar voor het grote water. Eén golf binnenboord is desastreus voor de stabiliteit. Overigens zijn veel Zuiderzeebotters op Urk later, bij de inbouw van scheepsmotoren, ook voorzien van een motorkont, omdat het lage achterschip van de traditionele zeilbotter onvoldoende drijfvermogen heeft om met flinke snelheid op de motor te kunnen varen.

Die motorisering van de zeilende vissersvloot was nodig om de ontwikkelingen bij te houden. Als visser kan je niet bij blakte met je vangst wat op de deining liggen te schommelen, terwijl je concurrent je vrolijk op motorkracht voorbij stoomt, om als eerste de beste prijs te incasseren bij de visafslag.

Urk, ca, 1905. Links boven de zoutkeet en het huisje van de havenmeester, met daar achter de nieuwe haven en de kade voor de postboot. Onder: de Staverse Hoogte met jollen in 1921 tijdens het bezoek van koningin Wilhelmina aan Urk.

Het eiland Urk bestaat uit een keileembult, de Berg, waar de woningen, de kerken en de vuurtoren zijn gebouwd. Meer naar het noordoosten ligt een laaggelegen weide met een 'staart' (met strandje), waar niet alleen de zeehonden op warme dagen liggen te zonnen,

maar ook de Urker jeugd, die daar een vrije ontmoetingsplek heeft. Bestuurlijk heeft het eiland steeds in de belangstelling gestaan van hoge heren, vanwege de strategische ligging in de Zuiderzee. Vanaf de 13e eeuw proberen de graven van Holland rechten te doen gelden op Urk. Als het eens zo machtige klooster Sint Odulphus in Stavoren zich heeft teruggetrokken naar een bescheidener plaats op hoger gelegen gronden achter Stavoren, grijpt de elite van Amsterdam haar kans. In 1660 verkrijgt de stad Amsterdam het eiland, wat voor Amsterdam belangrijk is om een sterke positie te hebben op de Zuiderzee in de concurrentie met steden als Hoorn, Enkhuizen en Medemblik. Ook heeft Amsterdam belang bij een goede bebakening van de Zuiderzee. Reeds in 1617 zorgde de stad daarom voor een vuurbaak op het eiland. In 1792 gaat het bestuur van het eiland over van Amsterdam naar de Staten van Holland, waarna het eiland in 1814 een Noordhollandse gemeente wordt. Pas na de inpoldering van de Noordoostpolder valt Urk in 1950 bestuurlijk onder de provincie Overijssel en in 1986 onder de nieuwe provincie Flevoland. Het leven op Urk was, ondanks de bestuurlijke belangstelling van machtige heren, voor de eilanders allerminst comfortabel. In de 17e eeuw wonen er minder dan 200 mensen. In het begin van de 19e eeuw zijn dat er ruim 600 en vervolgens groeit de bevolking tot boven de duizend zielen. Die groei leidt tot de nodige ruimteproblemen, want het eiland blijft even klein als het was en alleen de Berg is bewoonbaar. Bij storm kan het lage deel van het eiland onder water komen te staan. Het grote aantal eilanders leidt ertoe dat de huisjes dicht op elkaar worden gebouwd. Een probleem is de drinkwatervoorziening. Het eiland beschikt over 16 waterputten met zoet water, maar dat is niet altijd drinkbaar. Daarnaast zijn er natuurlijk de regenputten die gevuld worden vanuit de dakgoten. In de praktijk is er tijdens droge zomers en strenge winters niet altijd voldoende drinkwater. Als het water op raakt, halen de vissers met hun botters water van de vaste wal. Voor eventjes is dat een oplossing, maar ideaal is anders. Het drinkwaterprobleem wordt pas verholpen na de Tweede Wereldoorlog, als Urk wordt aangesloten op het waterleidingnet van Overijssel. Dei voorziening wordt echter pas getroffen, nadat de dorpen als Emmeloord, Ens en Nagele voldoende zijn ingericht en voorzien. Het leefbaar maken van Urk kwam duidelijk op de tweede plaats. De belangrijkste bron van inkomsten op Urk was en is de visserij. Op de Zuiderzee vissen de Urkers met de kuil, een sleepnet dat met de botter wordt voortgetrokken over de zeebodem. Grotere botters kunnen sneller varen en dus ook een groter net slepen. Urkers experimenteren al snel met de grote 'wonderkuil' achter grote botters en trekken met twee botters in span één groot sleepnet. Ook zijn ze snel met het inbouwen van motoren in hun schepen om meer te kunnen vangen. Urkers behoren tot de meest ondernemende vissers van de Zuiderzee. De vissershaven wordt gegraven in het begin van 1800. De eerste scheepswerf is er in 1840. De eerste visafslag gaat in 1905 in bedrijf. Als in 1932 de zee van de ene dag op de andere verandert in een meer met stilstaand water, vist een groot deel van de Urkers allang niet meer op dat water. Zij varen iedere maandag naar Amsterdam om via het Noordzeekanaal het grote water op te zoeken. Iedere vrijdag komen ze terug, zetten de vis af in Amsterdam en nemen een kleine portie mee naar het eiland voor eigen consumptie.

UK2

Urk, Vissers die hoekwant spleten: de lijntjes met haken worden uit de war gehaald, waarbij de haken (hoeken) vast worden gezet in een verticale ijzeren spleet, waarna ze weer worden geaasd en in zand klaar gelegd in de aasbak om geschoten te worden. Het hoekwant bestaat uit een lange lijn met zijlijntjes waaraan een haak met aas.

Urk, begin 1900. Boven de haven vanaf de Bult, onder de vuurtoren met kaap en mistklok.

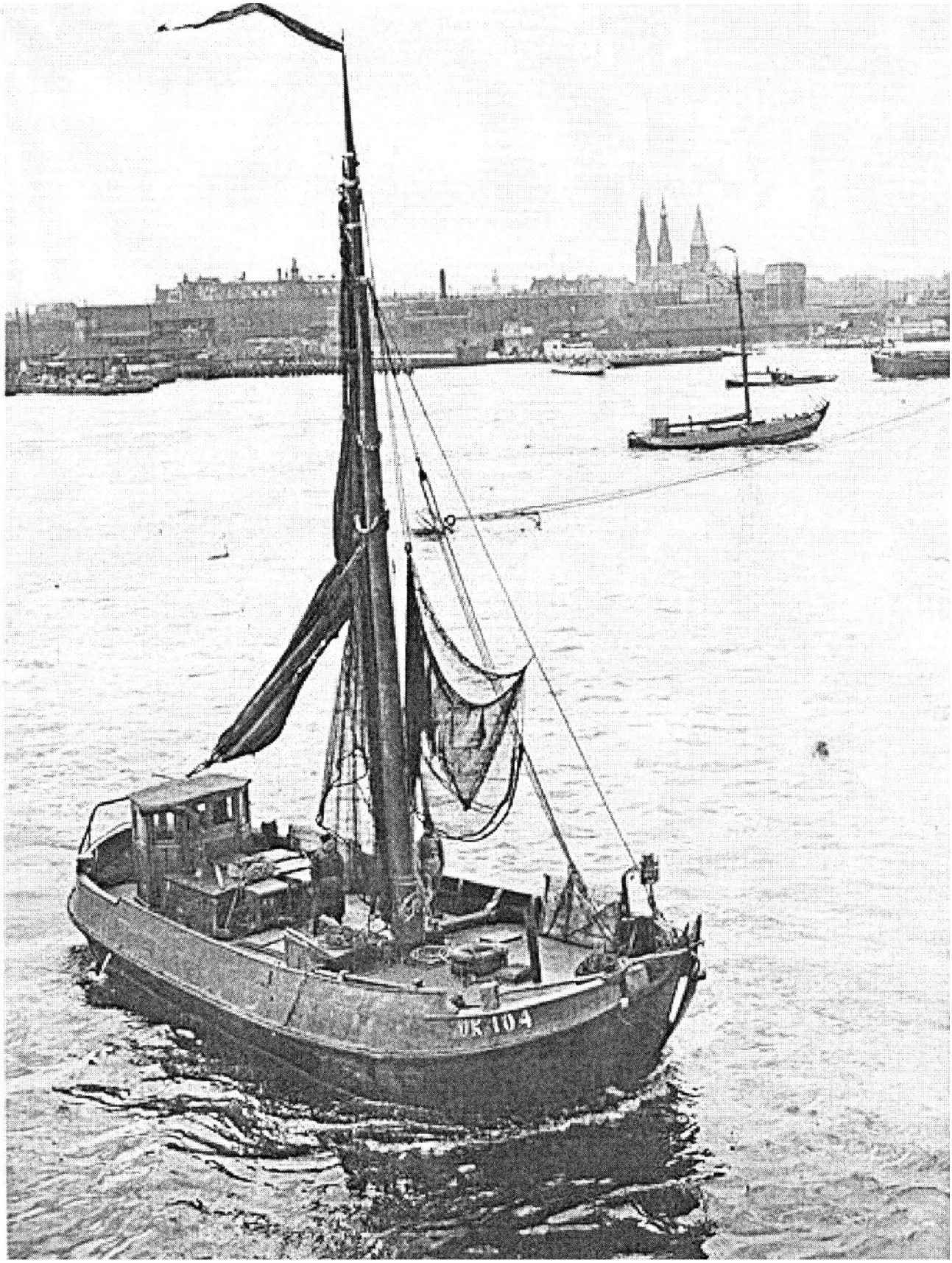
Sociaal-cultureel staan de Urkers in het begin van de 20e eeuw bekend als uitermate gesloten en voor buitenstaanders moeilijk benaderbaar. Dat is nog jaren zo gebleven. Het is een naar binnen gekeerd eiland, dat eigen normen kent die boven de algemene, landelijke wetten en normen staan. Maar de moderne tijd is niet tegen te houden. In de zestiger jaren, toen Nederlanders mobiel werden dankzij bromfietsen en auto's, reden ze ook naar het voormalig eiland Urk. Over land is het onverwacht gemakkelijk te bereiken. Tegen zulk massaal toerisme blijkt ook de cultuur op Urk niet bestand te zijn. In de loop der jaren is er natuurlijk meer veranderd. Fred Thomas schrijft in zijn 'Stervende binnenzee' (p. 69): "Voor menigeen die Urk de eerste maal uit zee nadert, moet het plaatsje wel een verrassing zijn. Want Urk is een flink dorp en het maakt met zijn vrolijk dakenrood, geaccentueerd door een blanke vuurtoren, liefst drie kerken en een paar flinke fabrieksschoorstenen een ongemeen levendige indruk. Schaduw is er genoeg in de lommerrijke buurtjes en bedrijf altoos nij de visafslag en op de geestige werfjes. Het enig bezwaar dat we ooit tegen Urk hebben horen uiten, is de ondraaglijke lucht, welke zich uit de vis- en garnalendrogerijen niet alleen in de haven, maar bij ongunstige wind over heel het eiland verspreidt en waaraan men eerst op de zeer lange duur kan wennen." Dat was in de jaren twintig van de vorige eeuw. Ruim een halve eeuw later is Urk in de zomer een gewoon toeristendorp, net als al die andere (voormalige) vissersplaatsen. Nog maar weinig mensen hebben Urk gekend als eiland. De oorspronkelijke contouren zijn alleen aan de westzijde bewaard gebleven. Het sociaal-religieuze karakter van de oorspronkelijke leefwereld van de vissers is voor een belangrijk deel opgegaan in het moderne levensgevoel. Nu is het probleem niet de vreemde toeristen die (vooral 's zomers) de zondagsrust komen verstoren, maar het overmatig drank- en drugsgebruik van de eigen jeugd die zich verveelt.

Urk, 1915. Wasdag

Urk, vrouwen bij een van de zestien zoetwaterputten.

Urk
Achterom met gedeelte Weiland

Urk, 1915. Omroeper en broodventster. Onder: Urker kinderen in 1924, tijdens het bezoek van koningin Wilhelmina.



Urker Noorzeebotter op het IJ voor Amsterdam

Urk, 1915. Vuurtoren met mistklok en links een steun van het baken de Kaap.

5. Veerdiensten naar Holland

Tot in de 20e eeuw is het niet eenvoudig om van de Oostwal van de Zuiderzee een reis over land te maken. Veel onverharde wegen zijn slechts een deel van het jaar enigszins begaanbaar. Wel zijn de grote steden met elkaar verbonden door wegen die verhard zijn met klinkers. Slechts weinigen beschikken over de mogelijkheid hier om met een automobiel gebruik van deze wegen te maken. Personenvervoer heeft rond 1900 een vlucht genomen dankzij de spoorwegen en de stoomtrams, waarmee burgers snel en redelijk comfortabel mee door de provincie kunnen reizen. Maar lang niet alle plaatsen zijn op die wijze bereikbaar. In het waterland blijft de beurtvaart nog lange tijd een comfortabele manier om ergens te komen. En hoe gaat de reis naar Amsterdam of Den Haag? Eind 1800 worden trein- en tramverbindingen aangesloten op veerdiensten die over de Zuiderzee naar Holland varen. Een bekende veerdienst gaat van Harlingen via Stavoren naar Enkhuizen en Amsterdam. De *Zuiderzee Stoomboot Maatschappij* verzorgt het vervoer vanaf 1864 met raderstoomboten. Deze maatschappij gaat in 1885 failliet. In 1886 wordt de concessie voor de veerdienst verleend aan de rederij C. Bosman uit Alkmaar.

De stoomraderboot 'Groningen' vertrekt uit Stavoren. (Foto: Tresoar)

In de 19e eeuw zijn er regelmatig zeer strenge winters waarbij de Zuiderzee dichtvriest. De zeilende vrachtvaart heeft daar uiteraard veel last van, die komt stil te liggen in de havens. Maar ook de veerdiensten liggen dan stil. Via de couranten wordt de bevolking op de hoogte gehouden van het al dan niet varen van de schepen

STOOMVAART
TUSSCHEN
AMSTERDAM EN HARLINGEN,
in verband met de Diligencedienst op LEEUWARDEN en GRONINGEN,
STOOMBOOT HARLINGEN.

Hervatting der dienst op **Maandag 12 Maart 1855**: wanneer het ijs in de Zuiderzee zulks niet verhindert.

VERTREK:

Van HARLINGEN: *Maandags, Donderdags* en *Zaturdags*, des morg. te 8 uren.
„ LEEUWARDEN: *Maandags, Donderdags* en *Zaturdags*, des morg. te 5 uren.
„ GRONINGEN: *Zondags, Woensdags* en *Vrijdags*, des avonds te 11 uren.
„ AMSTERDAM: *Zondags, Woensdags* en *Vrijdags*, des morg. te 7 uren.

De eerste afrid der Diligence van *Groningen* naar *Harlingen* op **Zondag** den 11 Maart 1855, des avonds te 11 uren.

NB. Vrachtgoederen worden tot zeer billijke prijzen vervoerd.

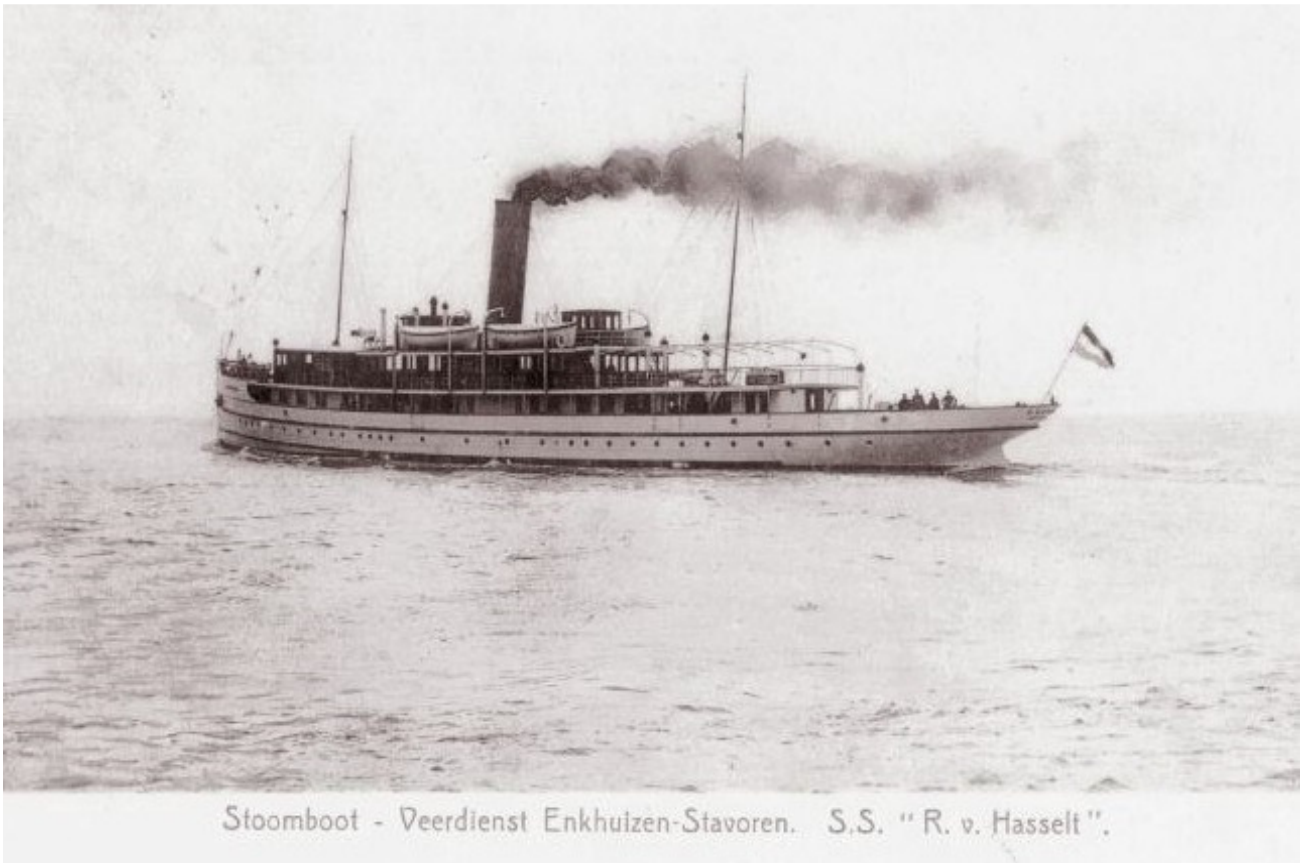
☞ Kantoor te *AMSTERDAM in de Nieuwe Stads Herberg.*

Uit: Leeuwarder Courant, 6 maart, 1855

De zeer ondernemende Cornelis Bosman (1830 – 1911) uit Alkmaar, die in 1886 de concessie krijgt om de veerdienst te kunnen verzorgen tussen Stavoren en Enkhuizen, zet twee stoomraderschepen in: de *Friesland* en het zusterschip de *Holland*. Zijn veerboten sluiten aan op de aankomsttijden van de treinen in Stavoren. In 1885 is de spoorverbinding Leeuwarden – Stavoren gereed gekomen, zodat de reizigers van Leeuwarden naar Amsterdam vanaf 1886 via Stavoren een korte verbinding hebben.

Helaas komen de twee veerboten in 1888 in dichte mist met elkaar in aanvaring, waarbij de *Friesland* zinkt. De passagiers kunnen met hun bagage tijdig overstappen op de *Holland*. In 1889 wordt een nieuwe raderstoomboot in de vaart gebracht: de *Groningen*. Die blijft tot 1917 dienst doen. In de loop van de Eerste Wereldoorlog (1914 – 1918) worden de raderstoomboten vervangen door stoomschepen met schroefaandrijving. Tijdens de vaart liggen die stabieler in het water. De twee nieuwe schepen, de *C. Bosman* en de *R. van Hasselt* komen in 1915, resp. 1916, in de vaart. Het zijn grote, luxe schepen van bijna 70 meter lang. In 1923 wordt bovendien het motorschip *W.F. van der Wyck* aan de vloot toegevoegd. De drie schepen van rederij Bosman zijn voor hun tijd zeer modern. Ze kunnen wel 1800 passagiers vervoeren en beschikken over luxe salons waar gegeten kan worden.

Eetzaal S.S. 'C. Bosman' en het zusterschip S.S. 'R. v. Hasselt' (Foto's: Tresoar)

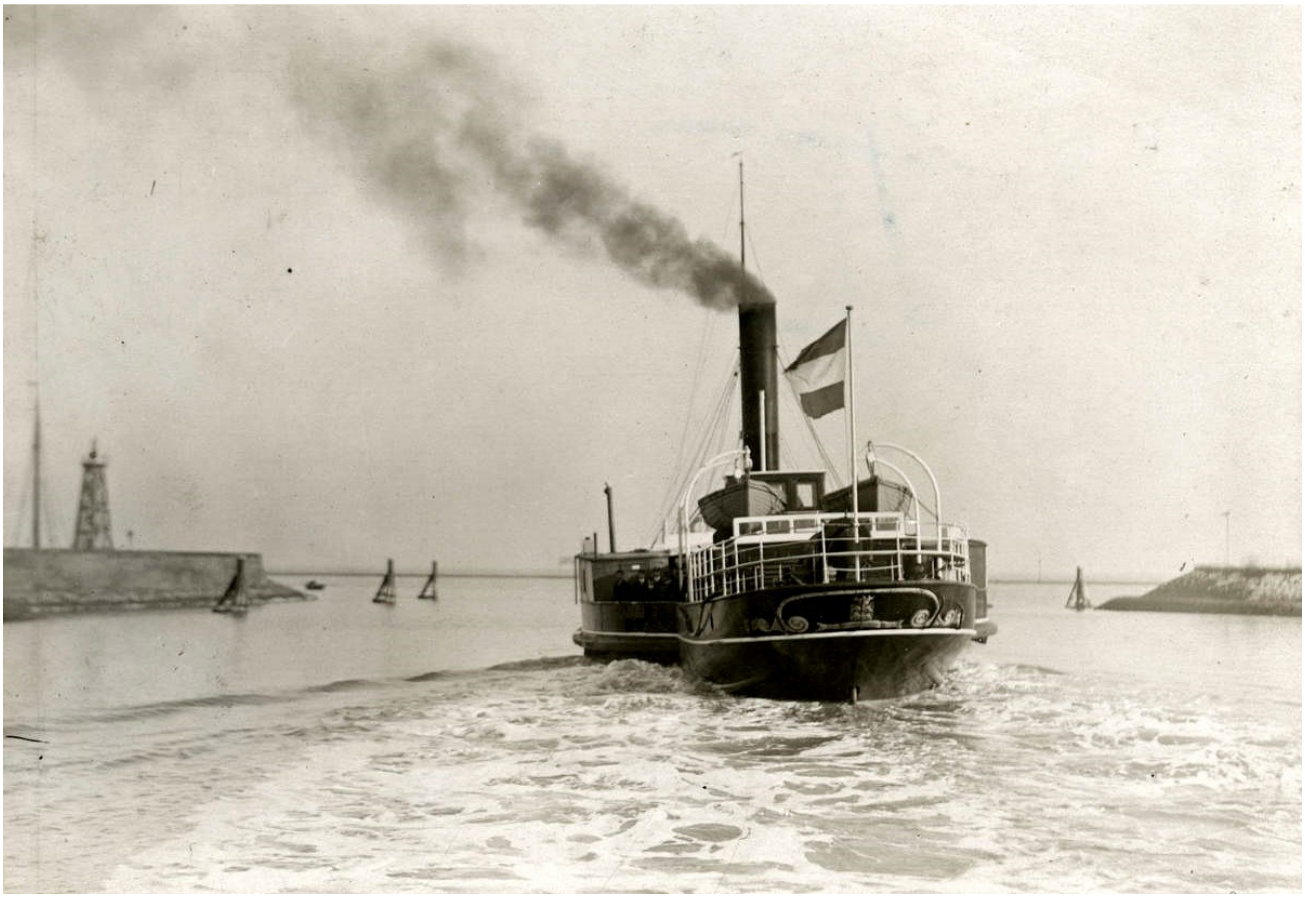


Affiche uit 1915, waarmee de komst van de nieuwe veerboten C. Bosman en R. van Hasselt wordt aangekondigd. In 1917 werden 340.000 reizigers overgezet, een record. In 1935 nog 200.000.

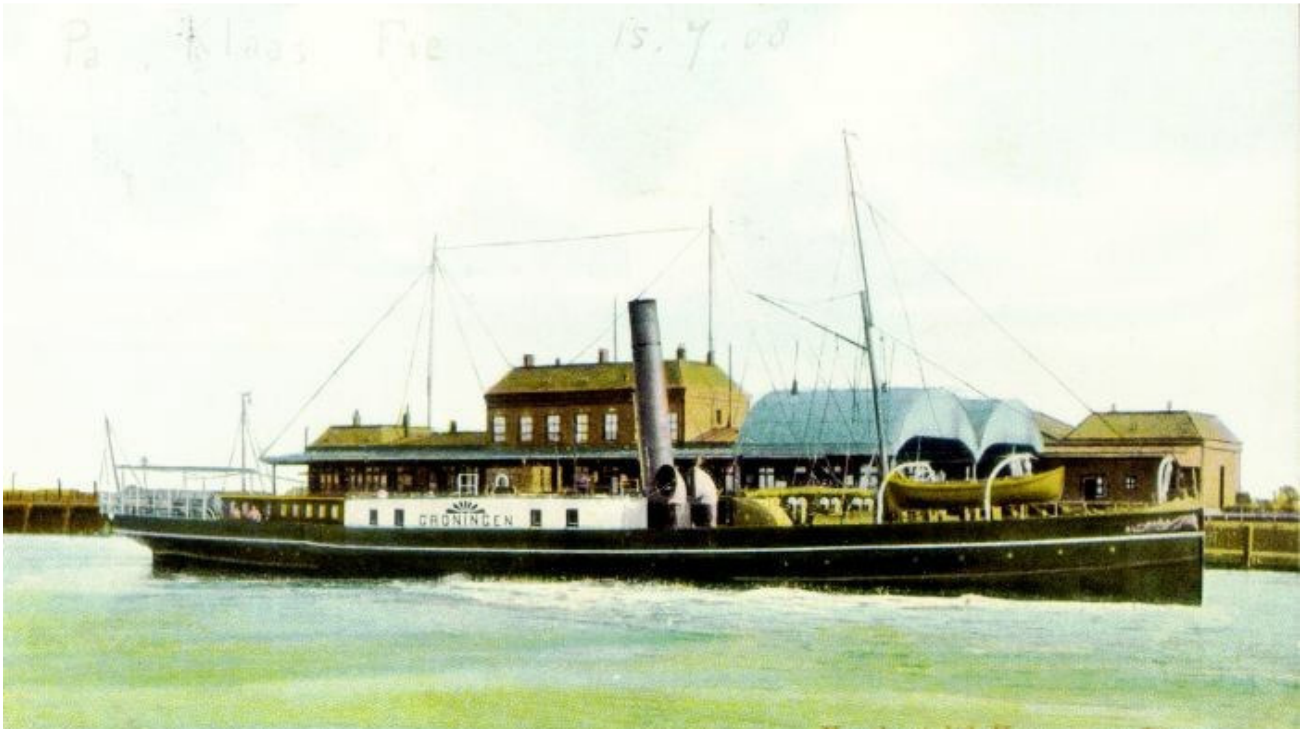
Affiche uit de tijd van de stoomraderboten.

Over de eerste vaart met de nieuwe Van Hasselt van Enkhuizen naar Stavoren schrijft de *Leeuwarder Courant*: "Naar de R. van Hasselt behoefde men niet te zoeken. De grote, witte romp van het gepavoiseerde schip was al van verre zichtbaar en toen het oude zwartje (bedoeld is de raderboot waarmee de journalisten naar Enkhuizen gingen, D.H.) na weer volbrachte reis op haar plaats lag, had ze bij haar opvolgster vergeleken, niet meer voorkomen dan een makke hit bij een jong, vurig paard. En ieder die het zag, zei, dat het "zo'n mooi schip" was, het nieuwe namelijk. (…) Wie zich kan voorstellen, hoe het er aan boord van de oude boten uitziet, komt bij vergelijking tot de slotsom, dat men hier eigenlijk met grootheden te doen heeft die niet met elkaar vergeleken kunnen worden. Vooral voor de reizigers van de derde klasse is de verbetering schitterend. Hun kajuit in de oude boot is een zich langzaam versmallende ruimte met één doorgaande bank langs de wanden en een kleinere in het midden. Een verblijf waar het bij ruw weer, als haast iedereen de vlucht naar beneden neemt, ondragelijk warm is. Waar de tabaksrook van diverse geuren u benauwt, het buffet in een donkere hoek is weggedoken, de bedienende jongens zich nauwelijks een weg kunnen banen en het flesje bier soms maar in de gauwigheid aan de mond wordt gezet. Men zit er als haringen in een ton en op het dek is het vaak niet beter, gezwegen nog van het groot gebrek aan zitplaatsen. De kajuit voor deze klasse van passagiers op de van Hasselt heeft de afmetingen van een grote zaal en baken staan er in lange rijen achter elkaar met gangpaden ertussen en "netten" erboven, waar men zijn bagage in neerleggen kan. Wie niet in de rook wil zitten, kan zijn heil zoeken in een kajuit voor niet-rokers. Ook voor de dames is er een afzonderlijke kajuit en – zijn er gevangenen aan boord, men heeft een apart verblijf voor hen. (…) Het voorschip is voor de passagiers der 1e en 2e klasse ingericht. Het ziet er daar aller keurigst uit. Benedendeks een rookkamer, een zitkamer en een lees- en schrijfkamer. Op het dek een eetkamer. Over bijna het gehele schip strekt zich het promenadedek uit. Het is door tussenschotten (beneden hout, boven glas) in drie ruimten verdeeld. Het voorste gedeelte, voor de passagiers der eerste klasse bestemd, heeft een salon. De andere reizigers hebben de beschikking over gemakkelijke banken met daarbij behorende tafels. Het schip wordt voortbewogen door twee stuwschroeven, op haar beurt gedreven door twee triple compound-machines, elk van 500 paardenkrachten. Twee ketels zorgen voor de nodige stoom. Op de eerste proefvaart is een snelheid bereikt van 14.5 zeemijl per uur, zijnde 27 km. Waaruit volgt dat de Van Hasselt de afstand tussen Stavoren en Enkhuizen, die 22 km. bedraagt, in minder dan een uur kan afleggen. De oude boten, met een snelheid van 12.5 zeemijl, doen 1 uur en 10 minuten over die afstand, van welke tijdsduur voorlopig wel niet zal worden afgeweken, zo werd ons meegedeeld. De hoogte van het schip met zijn wijde, forse schoorsteen is voor een Zuiderzeeboot indrukwekkend. Haar gehele lengte bedraagt 67 meter, de grootste breedte 9.90 meter en de diepgang 1.75 meter (achter 2 meter). Wanneer we nu nog vertellen dat zij zowel voor als achter van een roer is voorzien en dientengevolge ook achteruit de haven kan verlaten en dat de boot op de werf van de heren J. en K. Smit aan de Kinderdijk (…) is gebouwd, dan hebben we er in hoofdzaak van gezegd, wat er van te zeggen valt." (LC, 16 augustus, 1915

De raderstoomboot 'Groningen' in het ijs voor de haven van Stavoren. (Foto: Tresoar)

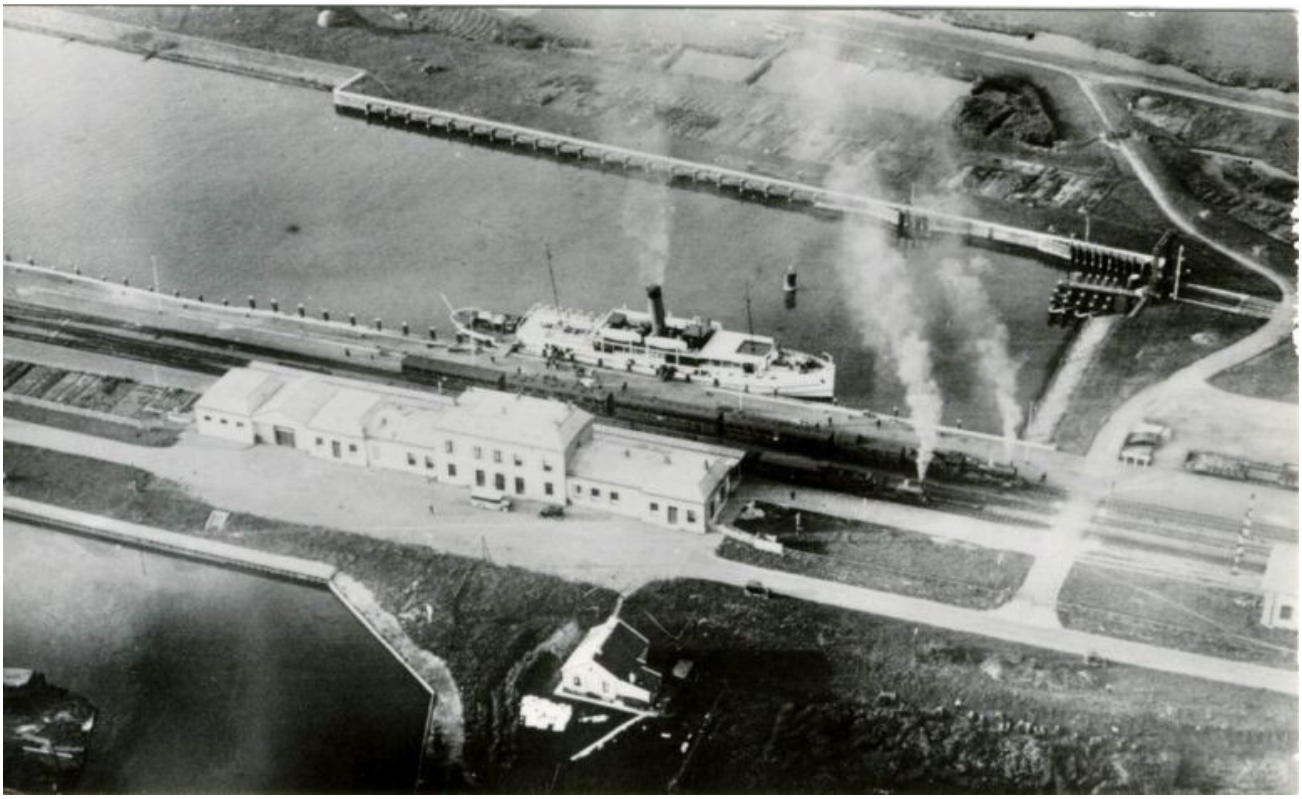


Enkhuizen, vertrek van een raderstoomboot naar Stavoren.



De veerboot 'Groningen' bij het station van Stavoren, dat voorzien is van een nieuwe (blauwe) overkapping van de perrons en de opstapplaats voor de boten. (Foto's: Tresoar)

Ook wordt er in 1899 een goederenverbinding gecreëerd, waarbij geladen spoorwegwagons van de trein losgekoppeld worden en via een hefbrug met een speciale duwwagen van 30 meter lang op een stoompont wordt gereden. Bij de spoorwegstations in Stavoren en Enkhuizen zijn daartoe naast het station grote rangeerterreinen aangelegd, om de wagons op de ponten te kunnen duwen.

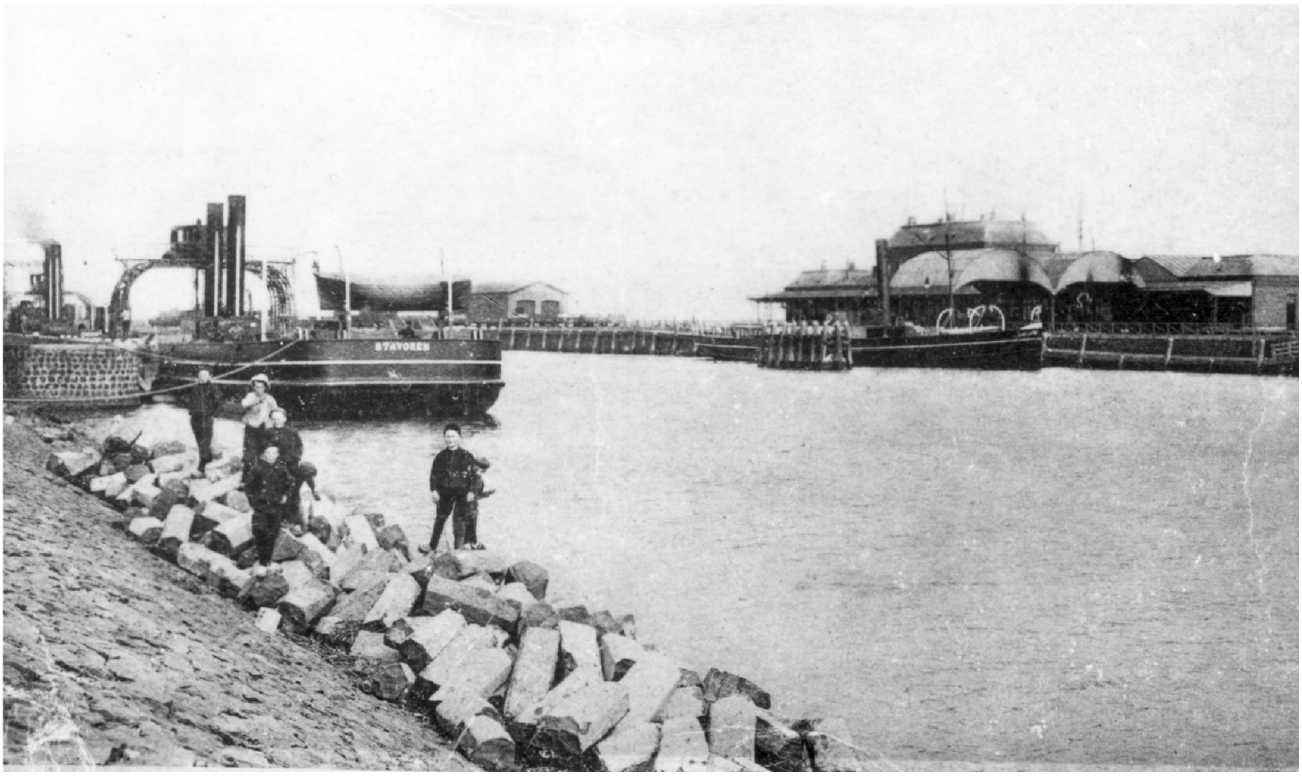


Stavoren, het spoorwegstation met de veerboot 'C. Bosman'. De hefbrug voor het beladen van de stoomponten is rechtsboven in de Spoorhaven te zien. De hefbrug was nodig om de rails op land aan te laten sluiten aan de rails op de pont. De locomotief was te zwaar voor de hefbrug. Daarom werd tussen de locomotief en een wagon een duwwagen gebruikt.

De goederendienst met stoomponten functioneert niet erg rendabel. Na de aanleg van de Afsluitdijk in 1932 kunnen de ponten de concurrentie met het vervoer over de weg niet aan en worden ze in 1936 uit de vaart genomen. Rederij Koppe uit Amsterdam neemt in 1936 de gewone veerdienst Stavoren – Enkhuizen (voor personen) over en blijft varen tot 1971. Daarna wordt de veerdienst als seizoensdienst uitgevoerd met kleinere schepen van de autobusmaatschappij NACO uit Alkmaar.

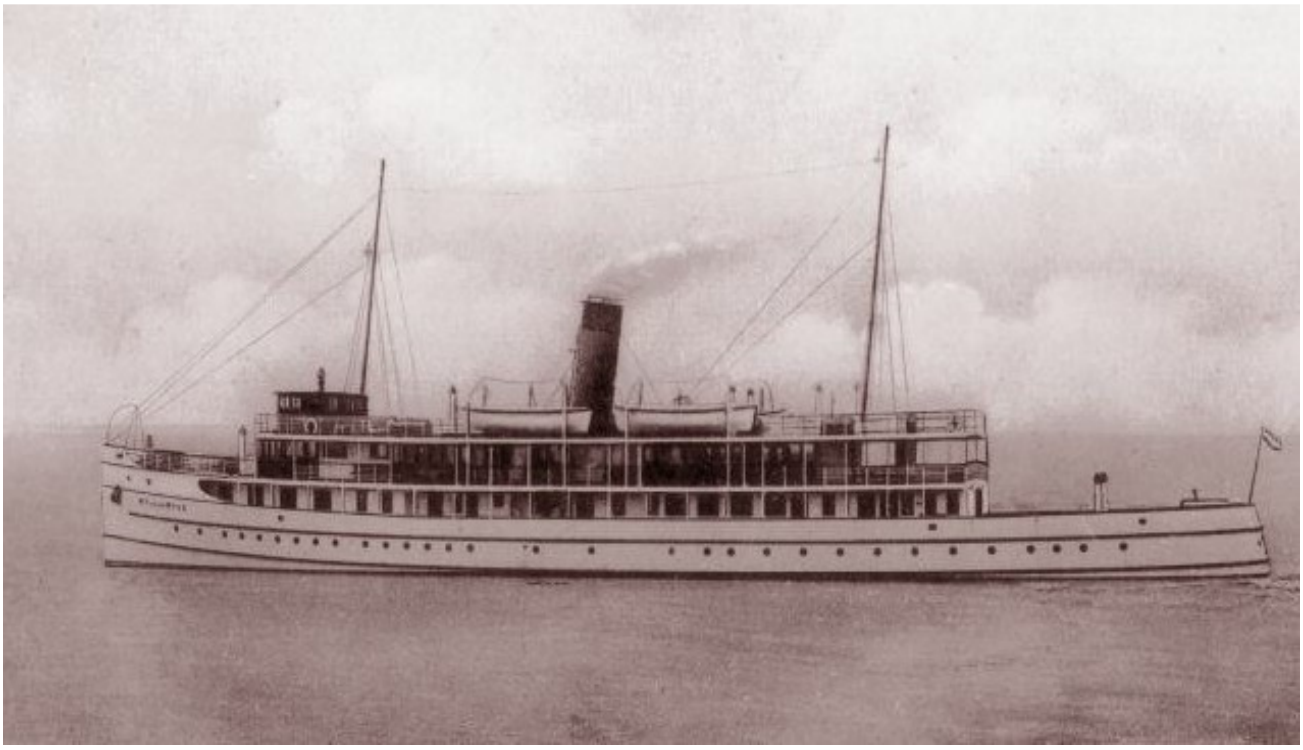
De veerverbinding Stavoren – Enkhuizen wordt zeer bekend. Je zou denken dat zo'n dienst een zakelijk succes is, dat volledige steun krijgt van de wetgever en snel wordt opgestart. Dat is eind 1800 echter niet het geval. De veerdienst kwam zeker niet zonder slag of stoot tot stand. Allerlei belanghebbenden proberen in die tijd de politiek te beïnvloeden om de verbinding tussen Friesland en Holland vanuit hun havenplaats te

krijgen. Ook speelt de vraag wie de kosten draagt van de aanleg van de havens en rangeerterreinen. De betrokken minister wil het liefst de (spoorweg)maatschappij die de verbinding exploiteert voor de kosten op laten draaien. Omgekeerd stelt deze maatschappij dat de verbetering van de havens het algemeen belang dient en dus voor rekening van het rijk moet komen. Ook wordt er reeds vroeg gediscussieerd over de vraag welke havenstad aan de Friese kust het meest geschikt is als startpunt voor de veerdienst. In de *Leeuwarder Courant* van 24 juli 1863 pleit oud visserman en lichtwachter J.J.Visser uit Stavoren voor de aanleg van de "Noord-Hollandsch-Friesche Spoorweg" over Stavoren en niet over Hindeloopen. Daarvan zou op dat moment sprake zijn, waarbij de Hindeloopers argumenteerden dat de haven van Stavoren last zou hebben van verzanding in tegenstelling tot de haven van Hindeloopen. De haven van Stavoren had helemaal geen last van verzanding en bovendien had deze haven in de winter veel minder last van ijs dan de andere havens langs de Friese kust. Ook zou de veerboot Harlingen – Amsterdam die tot dat moment vlak voor de Staverse haven passagiers voor Amsterdam vanuit Stavoren placht mee te nemen, nooit enig letsel hebben opgelopen vanwege ondieptes. In 1897 houdt een schrijver een pleidooi in de *Leeuwarder Courant* van 15 januari om niet alleen personen, maar ook goederen met de veerdienst over de zee te vervoeren. Daartoe zou eens gekeken moeten worden naar de stoomponten zoals die gebruikt werden tussen de Deense eilanden in de Sont. Stoomponten waarop geladen goederenwagons worden geplaatst. Twee jaren later is een dergelijke dienst inderdaad tussen Stavoren en Enkhuizen tot stand gekomen.



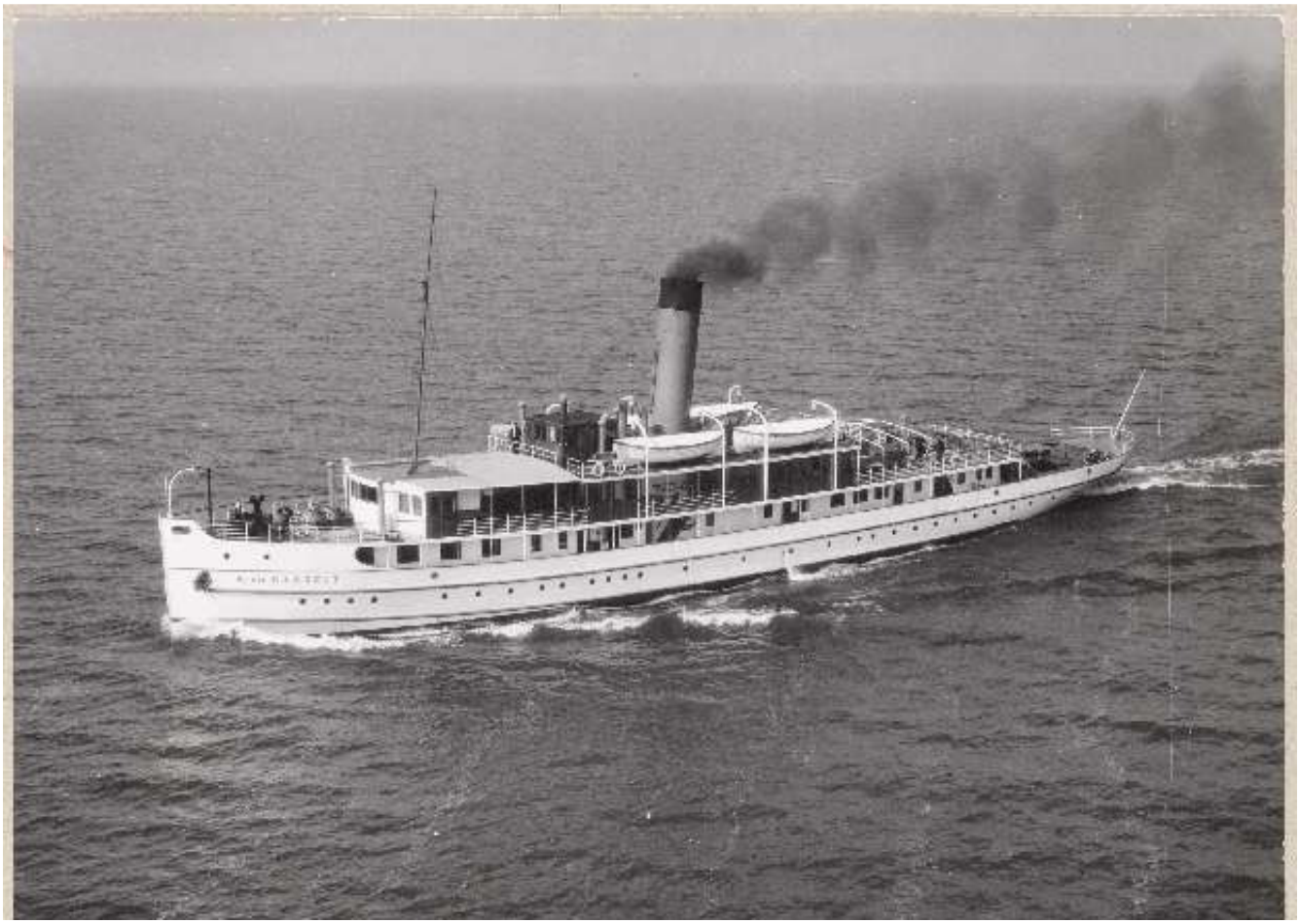
Stavoren, de Spoorhaven met links twee stoomponten voor goederenvervoer.

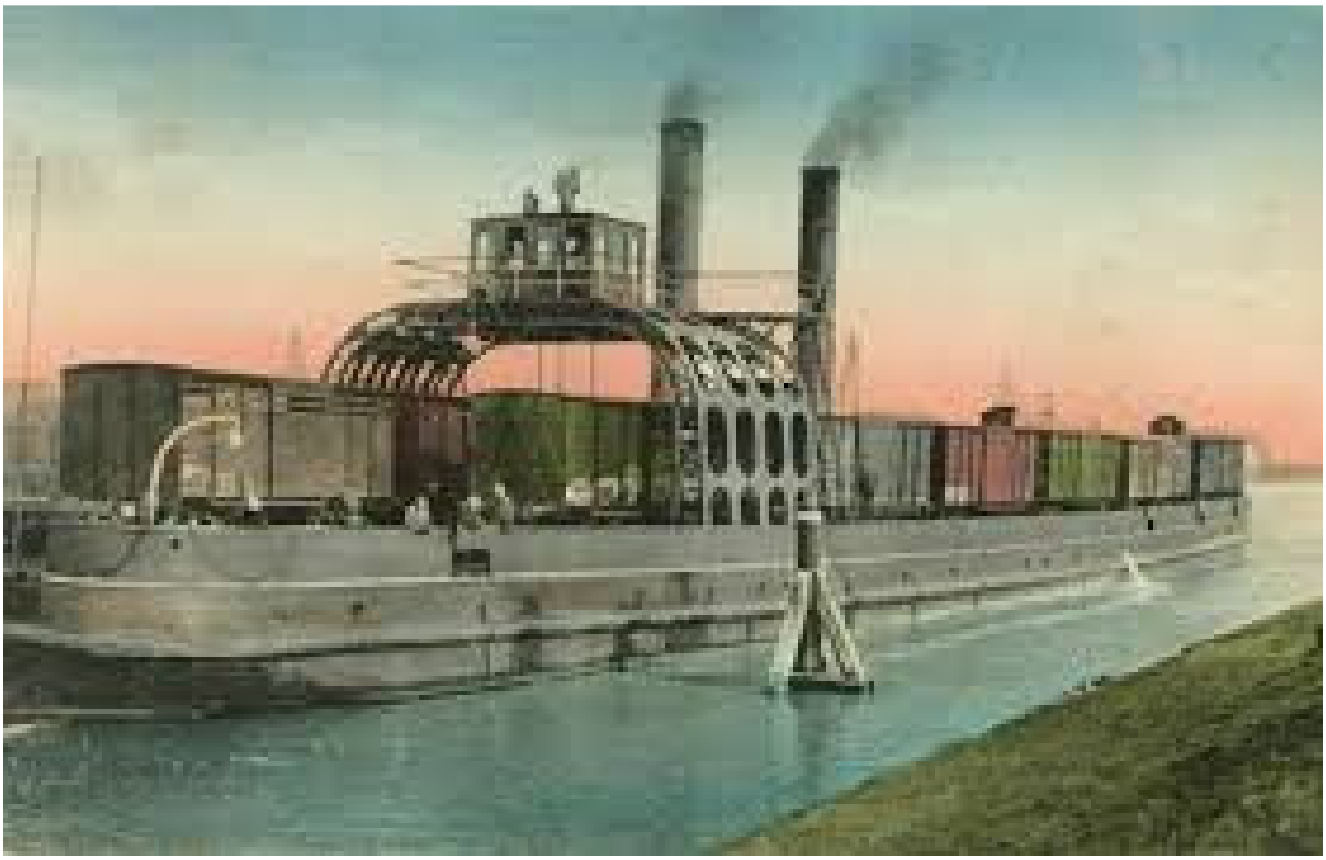
Stavoren met stoompont. In 1917 werden 24000 wagons overgezet. In 1935 niet meer dan 970 wagons.



Motorschip W.J. v.d.Wijck. (Foto: Tresoar)

Boven de 'C.Bosman' en onder de 'R. van Hasselt', twee stoomschepen die van 1915 tot eind jaren vijftig in de vaart blijven. Op dit moment vaart de van Hasselt in de haven van Antwerpen en wordt de Bosman gerestaureerd om als veerboot te gaan varen tussen Enkhuizen-Medemblik, met toeristen. (Foto's: Tresoar)





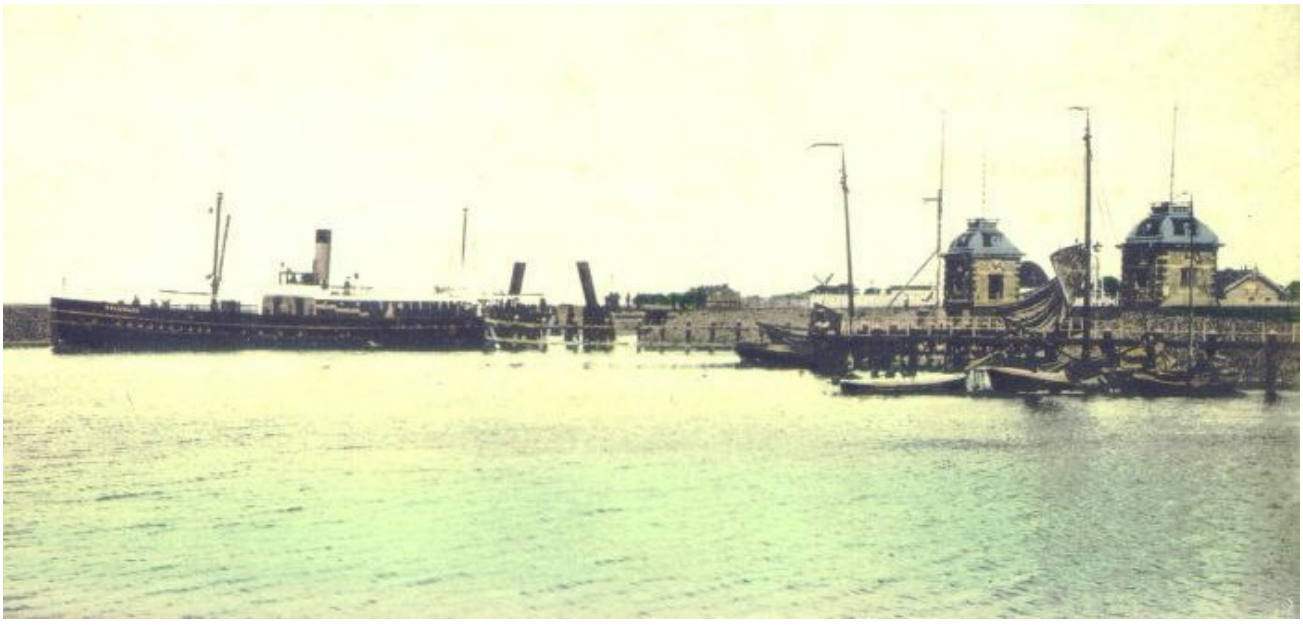
Bij het begin van de Tweede wereldoorlog wordt het stoomschip 'R. van Hasselt' op 14 mei 1940 tot zinken gebracht voor de haven van Enkhuizen, maar even later ook weer gelicht. In Stavoren is om de haven te blokkeren de Groningse kustvaarder 'Cosmolopiet' tot zinken gebracht. Ook dat schip is weer gelicht, waarna beide havens weer bruikbaar zijn. Overigens heeft de middenstand van Stavoren al die jaren van de veerdiensten niet veel voordeel gehad van al die mensen in het stadje. "Alles gaat dadelijk van de trein naar de boot en van de boot naar de trein. Alleen het personeel dat hier woonachtig is, brengt enig vertier", zo verzucht burgemeester Poppinga in 1929. Wel profiteert de middenstand in Stavoren geweldig van de grote haven. Vele schippers leggen aan om proviand in te slaan.

Urk, de veerboot 'Insula' haalt het eiland uit haar isolement.

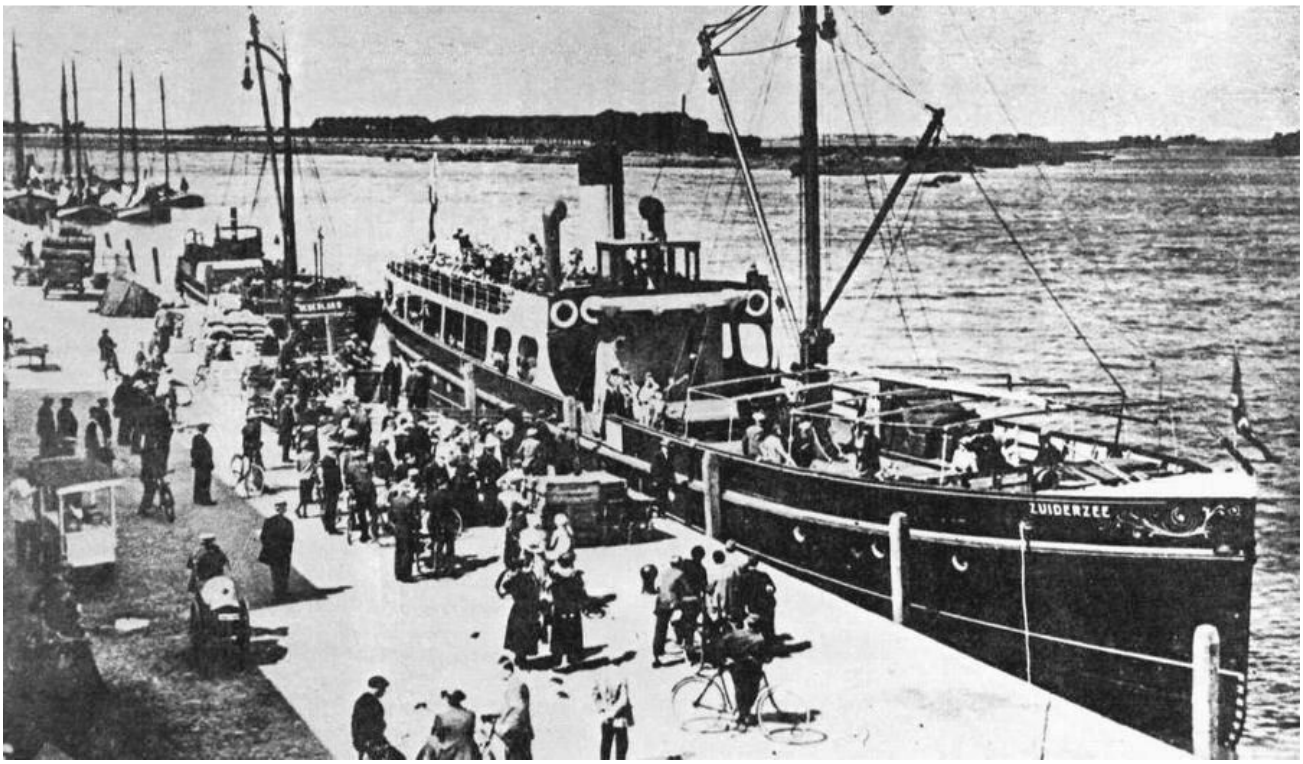
De veerdienst Stavoren – Enkhuizen krijgt landelijke grote bekendheid, mede door de plannen om Amsterdam via Leeuwarden en Groningen over het spoor met Hamburg te verbinden. Daar is het echter nooit van gekomen. Stavoren is echter niet de enige plaats die bekend wordt door de veerdienst met Holland. De diensten vanuit Harlingen bestonden al veel langer en ook belangrijk zijn de diensten vanuit De Lemmer. De beurtdienst Groningen – De Lemmer sluit aan op de veerdienst naar Lemmer - Amsterdam. Tijdens het interbellum wordt de veerboot 'Jan Nieveen', het vlaggenschip van de lijn Lemmer – Amsterdam, een begrip. Ook vanuit Kampen is er een veerdienst

die via Urk naar Enkhuizen vaart, de 'Gebr. De Groot Kamper Stoombootmaatschappij'. Deze dienst is voor het eiland Urk zeer belangrijk, omdat het voor Urkers een betrouwbare verbinding is met de vaste wal. Deze Kamper maatschappij vervoerde niet alleen passagiers, maar ook goederen, net als de 'Jan Nieveen' deed. Begin 1900 wordt de 'Eerste Urker Stoomboot maatschappij Urks Belang' opgericht die de concurrentie met de Kamper maatschappij aangaat. De Urker Stoombootmaatschappij wordt voor de Urkers favoriet. Het is immers de veerdienst van hun eigen eiland.

De Lemmer, de legendarische Jan Nieveen uit 1928: onder als stoomschip, boven in de jaren vijftig als motorschip.(Foto: Harry de Groot) Nu is de Nieveen een restaurantschip in Finland.



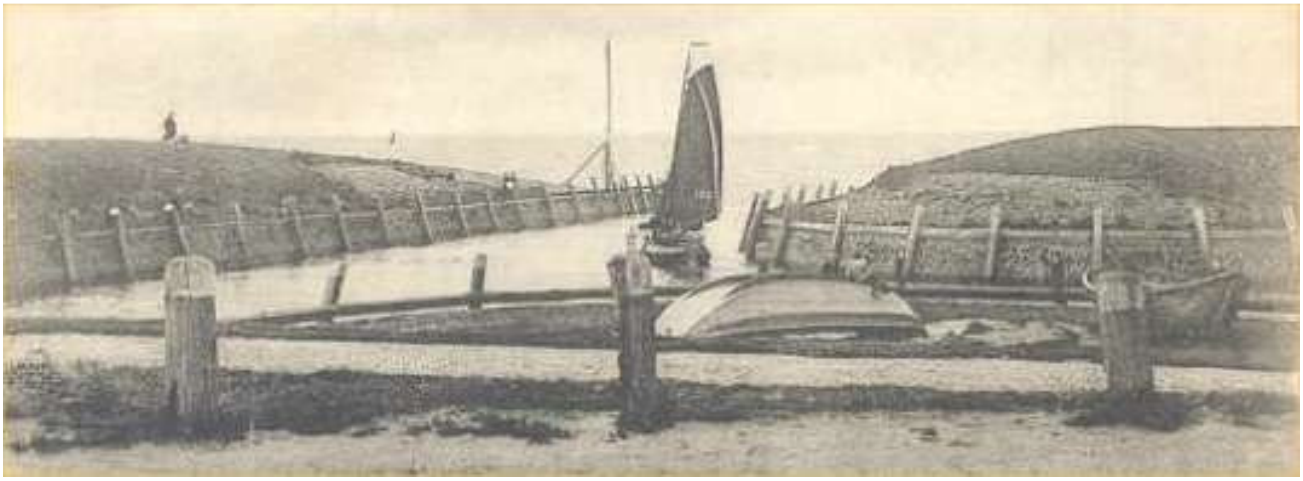
Amsterdam, jaren vijftig. De Ruyterkade (Foto: Jan Biezenaar) Onder: Kampen, 1928.



6. Zuiderzeevisserij voltooid

Omstreeks 1900 is de Zuiderzeevisserij een economische factor van belang. Met enkele duizenden grotere en kleinere platbodems wordt vooral gevist op aal, haring, ansjovis, bot en spiering. Bij Wieringen is ook de winning van zeegras (geen wier!) lucratief. De visserij zorgt bovendien voor bedrijvigheid op de wal. De afsluiting van de Zuiderzee leek een ramp voor de vissersplaatsen. Niemand heeft een halve eeuw geleden voorzien, dat na de afsluiting en het grotendeels verdwijnen van de visserij op het IJsselmeer, die dood verklaarde stadjes en dorpen er op dit moment beter uitzien dan ooit. Dat ze welvaart genieten dankzij het massatoerisme. Een welvaart die ons tegelijkertijd vervreemd heeft van de gesloten leefwerelden waarin de bewoners van de havenplaatsen tot een halve eeuw geleden leefden. Plaatsjes als Stavoren en ook Hindeloopen zijn van 1800 tot aan 1960 doodstil, armoedig en zonder perspectief. Wie er nu komt, in de zomer, zou dit niet snel onderschrijven. In de jaren dertig schreef Henri Polak over Stavoren en Hindeloopen, dat het stadjes zijn waar niets te beleven valt en waar je er slechts één verlangen kunt hebben: hier zo snel mogelijk vandaan te komen. En dat was in een tijd dat de Zuiderzeevisserij nog iets voorstelde, hoewel de vissers wisten dat het na de afsluiting voorbij zou zijn.

Na 1918 wordt het voor de vissers duidelijk dat de afsluiting van de Zuiderzee onafwendbaar is. Als gevolg daarvan investeren zij minder in de schepen. Het is in de jaren vijftig, als het gedaan is met de zeilende visserij, mogelijk voor een heel aantrekkelijk prijsje (zo rond de 1500 gulden) een oude botter op de kop te tikken. Veel van die schepen zitten op dat moment in het stort. Het hout is voorzien van een laagje blik, zodat het schip niet meer lekt. Het eikenhout is op vele plekken vergaan tot turfmolm, dat je zo met handen vol uit de rotte leggers en krommers kunt pakken. De enkele tientallen overgebleven vissers gebruiken staalijzeren schouwen, rondbouwen, Lemsteraken, fraai gelijnde IJsselmeerkottertjes, maar ook omgebouwde binnenscheepjes om de vis te vangen.



Vollenhove, begin 1900.

Bloeiende Zuiderzeevisserij een kortstondig gebeuren

Je zou verwachten dat de rijkdom aan vis er door de eeuwen heen toe geleid heeft dat de kustbewoners met visserij een goede boterham probeerden te verdienen. Maar dat is niet het geval. In de Gouden Eeuw gaat het natuurlijk niet om visvangsten, maar om internationale handel die vanuit Zuiderzeehavens wordt bedreven met VOC-schepen, naast de belangrijke handel op de Oostzee die reeds vanaf de middeleeuwen ten tijde van de Hanze bloeide: de Sontvaart. De visserij wordt pas een factor van betekenis na de Franse Tijd (1806 – 1813). In de 18e eeuw wordt het vangen van vis in de Zuiderzee langs de Oostwal wel vergeleken met "het zoeken van eieren in rietland", wat veel moeite kost en maar weinig oplevert. De Franse overheerser introduceert in 1795 voor het eerst in de

Lage Landen een centraal bestuur. Ten tijde van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden was daar geen sprake van. Ieder gewest ging z'n eigen gang. Met de invoering van een centrale overheid die het land bestuurt op basis van centrale wetgeving en regels, met behulp van centrale administratieve systemen, ontstaat een geheel nieuwe bestuurlijke situatie. De Franse overheerser wil helderheid over de stand van zaken en draagt de bestuurders van de gewesten op om feitenonderzoek te doen. De opzet van een uniforme bevolkingsadministratie in de Franse Tijd is een bekend voorbeeld. Het gaat echter ook om economische sturing.

Zo krijgen de burgemeesters van de kustgemeenten in Friesland op 5 september 1812 een aanschrijving van de Prefect van het Departement Vriesland met de vraag: "Welke zijn de onderscheidene visscherijen, welke aan de kusten van het departement plaats hebben, met opgave van de onderscheiden soorten visch die gevangen wordt." Uit alle kustgemeenten komen nauwkeurige gegevens binnen en dan blijkt het beeld van de visserij langs de Friese kust begin 1800 geheel anders te zijn dan het beeld van honderd jaren later. De geschiedenis van de visserij is een heel recent gebeuren en speelde zich af tussen 1850 en 1950. Het is niet een geschiedenis van welvaart, zoals de

handelsgeschiedenis van de Hanze in de middeleeuwen en de VOC langs de Westwal in de Gouden Eeuw. De visserijgeschiedenis van de Oostwal is er een van armoede. Kustplaatsen als Harlingen, Makkum, Hindeloopen en Stavoren zijn begin 1800 voor de visserij van geen betekenis. Alleen bij de Waddenzee, in dorpen als Wierum, Peasens en Moddergat, houdt de bevolking zich vrijwel geheel bezig met visserij en aanverwante bedrijvigheden. De *Leeuwarder Courant* van 11 september 1953 schrijft over dit

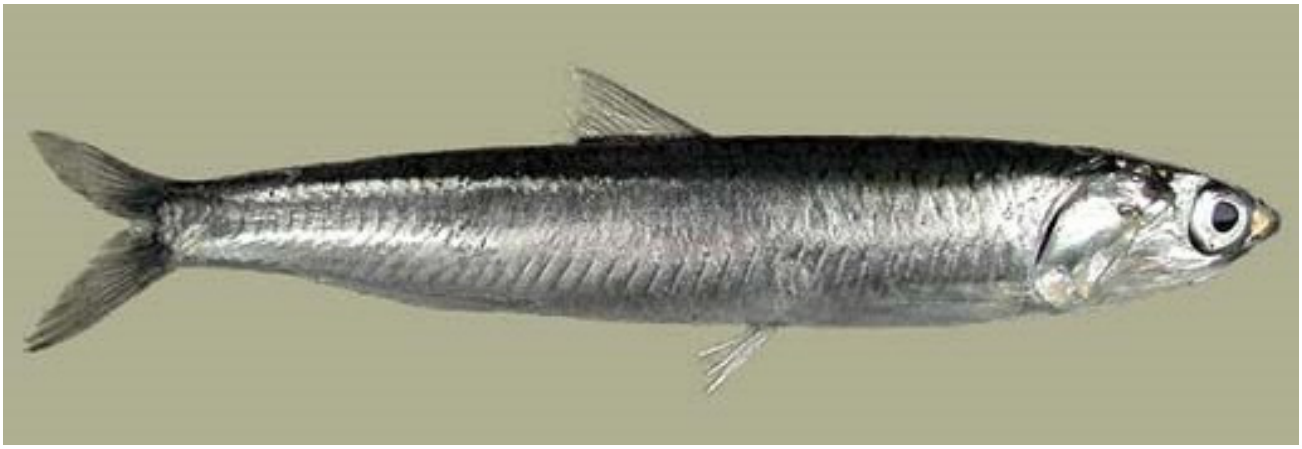
Visserijrapport uit 1812 het volgende: "Uit lemmer wordt aalvangst met fuiken langs de wal opgegeven, in het voorjaar bedreven door zeven personen, die zich van kleine bootjes bedienen, welke zich nimmer in zee begeven. De vangst duurt vier weken en per persoon wordt er 2000 pond aal gevangen. (…) Voorts doen twee personen langs het strand met zijden netten op een diepte van twee voet aan botvisserij met kleine aakjes, die zij alleen

bevaren. Zij hebben evenwel concurrentie van “veele Durkendammer vissers” die grote aken gebruiken, bemand door drie personen. Soms bezigen dezen ook lijnen en hoeken, wanneer zij zich verder in zee begeven. De Lemster botvissers vangen elk in een “ordinair jaar” voor een waarde van 735 franken. Daarnaast is er de haringvangst door Durgerdammer, Urker of Schokker vissers, “welke de haring aanbrengen voor de Bokkumhangen, die alhier drie in getal zijn. De handel daarin is aanmerkelijk en groeit nog jaarlijks aan.” Zeer in tegenstelling tot het beeld van de visserij in de Zuidwesthoek rond de eeuwwisseling, zijn de berichten uit Stavoren en Hindeloopen uit 1812. In Stavoren wordt alleen in de maanden mei, september en oktober gevist. Door 12 personen met kleine schuitjes aan het strand of net buiten de zeepalen, met fuiken op aal. Dat is alles. Het is nauwelijks het vermelden waard. Die 12 personen zijn de leden van het Stavers Vissersgilde, maar vissen deden ze maar af en toe. In havensteden als Harlingen, Makkum, Workum en zuidelijker Kuinre, Blokzijl en Kampen was altijd al meer aandacht voor handel dan voor visserij. Vollenhove is een uitzondering. Vanuit die haven werd wat intensiever gevist. De visserij in Hindeloopen, Stavoren en De Lemmer is in 1812 dus uitermate bescheiden, terwijl bijna honderd jaar later juist de visserij in die plaatsen voor vertier zorgt. De Lemmer slaagt er zelfs in om een van de belangrijkste vissershavens van de Zuiderzee te worden met 146 grote schepen en een bemanning van 275 koppen.

De Lemmer, begin 1900. Lemsteraken in de Vluchthaven. Vooraan een vlet met staand want waar de ansjovis nog in zit. (Foto:Tresoar)

Die voorspoed bij de visserij ontstaat in de tweede helft van de 19e eeuw. De visvangst in de Zuiderzee blijkt opeens zeer lucratief te zijn. De vissen waren er natuurlijk altijd al.

Het ondiepe, relatief warme Zuiderzeewater met een afgezwakte getijdenstroming is door de jaren heen een ideale kraamkamer geweest voor haringen en, bij rustige en warme omstandigheden, voor ansjovissen. Daarnaast was er in de herfst de aal en het hele jaar door de bot. De vangst van haring en ansjovis wordt mede aantrekkelijk, omdat er een markt voor ontstaat. Door de nieuwe vervoersmogelijkheden in de 19e eeuw wordt het mogelijk gezouten ansjovis te exporteren. In zuidelijke, katholieke landen wordt meer vis gegeten dan in het noorden. Voor de ansjovis ontstaat vooral een afzetgebied in zuidelijke streken in Duitsland. Dit visje verschijnt onregelmatig in de Zuiderzee. Alleen bij mooi weer. Maar dan is het ook raak en worden schepen vol ansjovis naar de visafslagen gevoerd, waar de vis verwerkt wordt, met zout ingepakt in 'ankers', tonnetjes voor 30 kilogram vis.



Ansjovisje op ongeveer ware grote.

Rond 1900 is De Lemmer uitgegroeid tot een van de grote vissershavens van de Zuiderzee. De *Leeuwarder Courant* van 21 januari 1927 vermeldt de omzetcijfers van de gemeentelijke visafslag over het jaar 1926:

"Over het afgelopen jaar heeft de totale omzet aan de gemeentelijke visafslag te Lemmer f. 269.825,35 bedragen. De aanvoer van de verschillende vis beliep:

Ansjovis	334.731 kg.	voor f. 442.751,-
Haring	23.431 tal en 13 worp	voor f. 59.152, -
Spiering	105.208 kg.	voor f. 13.127,-
Bot	71.107 kg.	voor f. 38.944,-
Sprot	31.525 kg.	voor f. 2.444,-
Geep	358 tal en 4 worp	voor f. 2.501,-
Tong	1134 stuks	voor f. 245,-

Schar	774 kg.	voor f.	147,-
Puitaal	683 kg.	voor f.	158,-

Voorts vermeldt het verslag nog diverse bijvangsten, waaronder 23 zalmen en twee snoekbaarzen. Het verslag eindigt met:

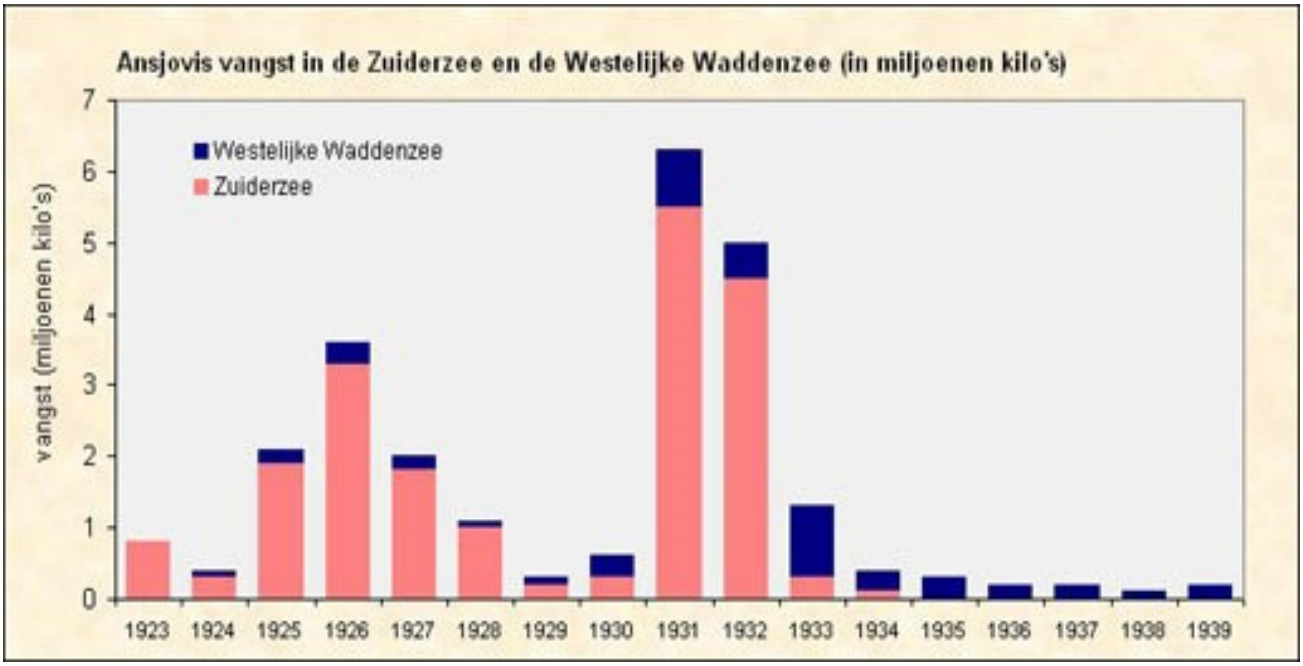
"Hierbij dient te worden opgemerkt, dat een klein gedeelte door vreemde vissers werd aangevoerd, waartegenover staat, dat de Lemster vissers, vooral tijdens de haringvangst, maar ook gedurende de ansjovisteelt, hun bedrijf in de noordwester kom van de Zuiderzee hebben uitgeoefend en hun vangsten in andere havens hebben aangevoerd, zodat veilig kan worden aangenomen, dat de totaalbesomming van de Lemstervloot over 1926 het totaal van f. 269.825,- nog te boven gaat."

Bij dergelijke omzetten moeten we bedenken dat een arbeider in die tijd slechts een dubbeltje per uur verdient, als hij steeds werkt ca. f. 300,- per jaar. De winst van de vishandel komt vooral in de zakken van de hangbazen.

De Lemmer, ca. 1927. De zuidkade van de Binnenhaven met op de achtergrond het veld met droogstokken. Een hangbaas met z'n vrouw doen alsof. Links achter Het Leeg, de dijkweg met rokerijen en de nettenbaan van Jan Pen.

Het succes van de Zuiderzeevisserij wisselt echter per jaar. Door meer of minder goede weersomstandigheden voor de vissen, maar ook door overbevissing. Vanaf 1885 wordt er

zo intensief gevist, dat dit gevolgen heeft voor de visstand. De goede jaren worden gevolgd door jaren dat er veel minder wordt gevangen. Uit een van die goede jaren het volgende verslag in de *Leeuwarder Courant* van 17 april 1899: "Een vrolijke aanblik levert sinds enige weken de Zuiderzee op in en om de haven van Urk. De haringvisserij is nog steeds in volle gang en zelden was er zoveel haring in de zee als dit voorjaar. Vooral in de laatste weken schijnt het of die vis zich voornamelijk bij Urk ophoudt. Talloze botters en boten – niet alleen van Urk, maar ook van Enkhuizen, Hindeloopen, Stavoren, Lemmer, Kampen en andere vissersplaatsen aan de Zuiderzee – zijn daar in alle richtingen zeilende en brengen voortdurend aanzienlijke vangsten te Urk aan. De aanvoer aldaar van de laatste 14 dagen wordt geraamd op ongeveer 400 last of 400 maal 50 tal = 20.000 tal, dat is vier miljoen stuks, die alle een voor een uit de reepnetten moeten worden "geklaard". Verreweg het grootste deel van deze vangst wordt door viskopers van Huizen naar rokerijen aldaar vervoerd. Hoewel de haringvisserij niet door de hele Urker vissersvloot wordt uitgeoefend, omdat de meeste Urker vissers op de Noordzee werkzaam zijn, geeft deze visserij er toch aan vele handen werk en wordt op het eiland van die teelt veel voordeel genoten door de vissers van elders, die daar dagelijks verkeren."



Opmerkelijk is het goede jaar 1926. In de jaren vlak voor de afsluiting kon de ansjovis de Zuiderzee moeilijk tot niet meer verlaten, zodat de zee leeg werd gevist en de hoge omzetten konden ontstaan. De ansjovis vond de Waddenzee blijkbaar geen geschikte kraamkamer.

Tussen 1880 en 1930 draait het economisch leven in De Lemmer om de visserij. Honderden personen vinden er werk dankzij de zeilende visserij. Daar liggen in de haven niet meer dan honderd grote visaken, botters en schokkers. In een plaatsje als Stavoren blijft de visserij kleinschaliger. In Stavoren liggen ruim 70 vissersjollen die daar ontwikkeld zijn. Scheepjes van ongeveer 6 meter lang en voorzien van een ondiepe kiel over de hele

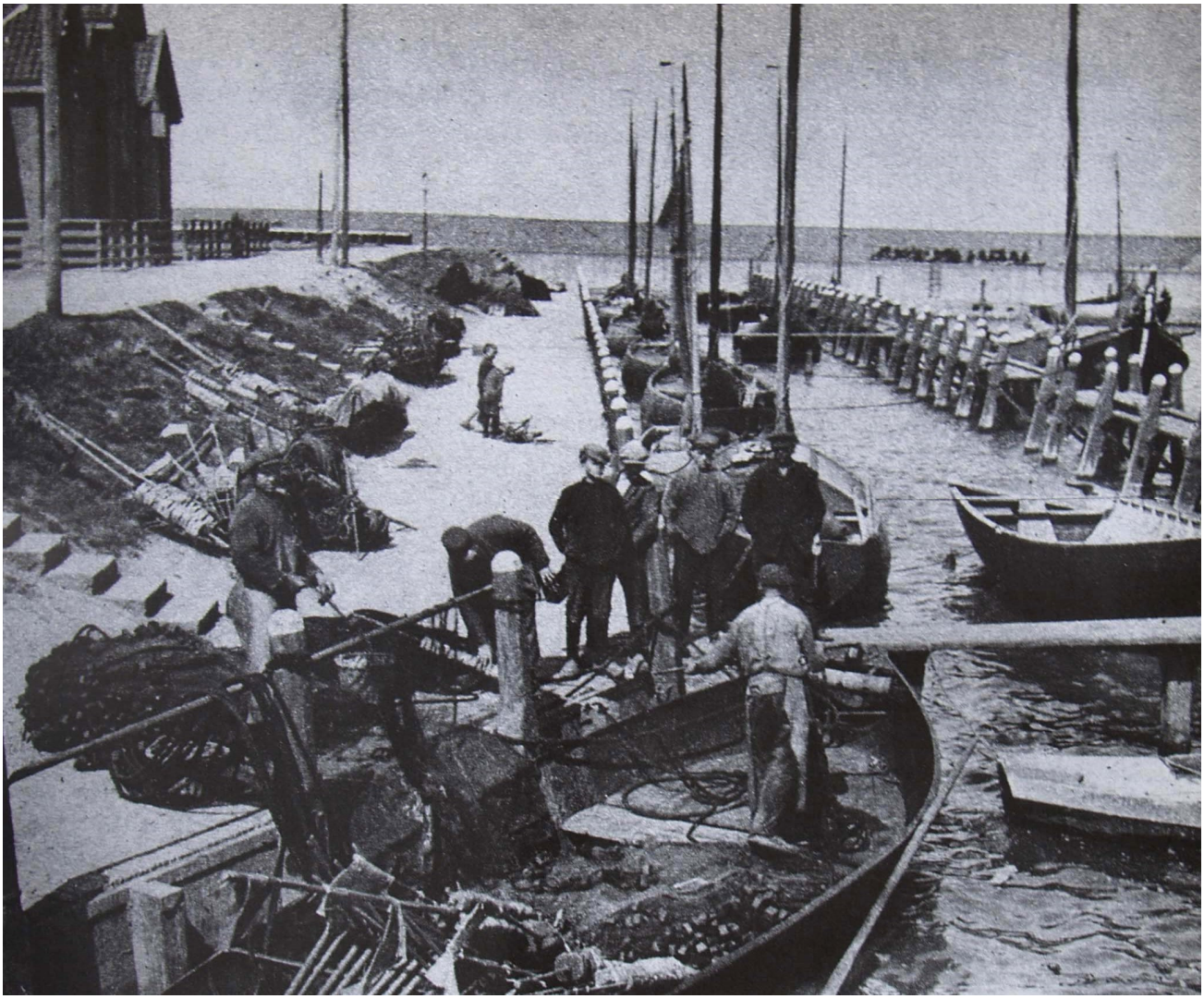
lengte van het schip. Met die Staverse jollen wordt in de herfst op aal gevist, met fuiken langs de kust, en in het voorjaar met staande netten op haring en ansjovis. Die vangstmethoden zijn effectief en relatief goedkoop. Door de lage kosten van deze jollen kunnen de vissers met de kleine scheepjes toch een boterham verdienen. De *Leeuwarder Courant* schrijft op 1 juni 1912: "Stavoren schijnt uitgestorven. Onze vissers reizen de ansjovis achterna en houden zich geregeld op te Mirdumerhoek, te Lemmer en op Urk. De vangsten blijven overvloedig. Treksjes van 20, 30 tot 48.000 stuks zijn niet mis, berekend naar f. 8,- per duizend stuks. Hartzerig is het, wanneer anderen zich tevreden moeten stellen met een 1000-tal. Ongelijke schotels maken schele ogen, zegt het spreekwoord."

De Lemmer, ca. 1927. De kade van de Vluchthaven, waar de vissers hun vangst lossen.

De vissers proberen uiteraard om haring of ansjovis te vangen, maar met de sleepnetten wordt in de praktijk alles opgevist dat er rondzwemt. Alles wat gevangen wordt, gaat naar de handel. Er is in die tijd geen regulering op het gebied van de aantallen vis en de maten van de vis. Alleen bot is aan een minimum maat onderworpen. Ook in deze tijd van de zeilende visserij gaan er al stemmen op die waarschuwen voor overbevissing. Vooral door het vissen met de kuil en de varianten daarop, de wonderkuil en de moordkuil. Met de

kuilnetten die door grote schepen gesleept worden, wordt tevens veel ondermaatse vis en onbruikbare bijvangst opgehaald, die als "puf" wordt verkocht. Voor de afsluiting wordt deze puf met vrachtwagens vol afgevoerd naar de vismeelfabrieken. De puf bestaat vooral uit scholletjes, botjes, scharren en bliek. Als in 1932 de dijk echt dicht is, verkeren de vissers een periode in grote onzekerheid. Niemand weet wat de gevolgen van de afsluiting zijn voor de visserij, behalve dat de ansjovis en de haring zullen wegblijven uit het IJsselmeer. Maar misschien zouden haring en ansjovis bij hun tocht naar de vertrouwde paaiplaatsen ieder voorjaar de Waddenzee gaan bevolken? Na een paar jaren werd de balans opgemaakt. In 1939 weet men op grond van de cijfers, dat het perspectief voor de vissers er niet goed uitziet. Haring en ansjovis mijden de Waddenzee. Deze zee is door de natuurlijke omstandigheden ervan niet geschikt als paaiplaats en kraamkamer voor haring en ansjovis. "De vangst is nog minder dan de pessimisten onder ons gedacht hadden." Het water in de Waddenzee is te zout en het stroomt er te hard. Voor de kustbewoners is dit een rampzalige ontwikkeling. Zij leefden van de visserij. Nu liggen de vissersschepen in de haven, de rokerijen liggen stil, de pakhuizen renteloos leeg. De zeilmakers en scheepsbouwers hebben voorlopig niets te doen en de nettenfabrikanten kunnen de tent wel sluiten. Waar vroeger een drukte van belang was, daar zie je nu de werklozen rondhangen, die naar de steun of het armbestuur moeten.

Stavoren, 1934. Na de afsluiting van de Zuiderzee is het voor de vissers onduidelijk hoe het verder moet. Wat resteert is de vangst van paling, spiering en meer dan vroeger bot (langs de Afsluitdijk). (Foto: Fen Fryske Groun. Uit: collectie Jan Visser, Stavoren)

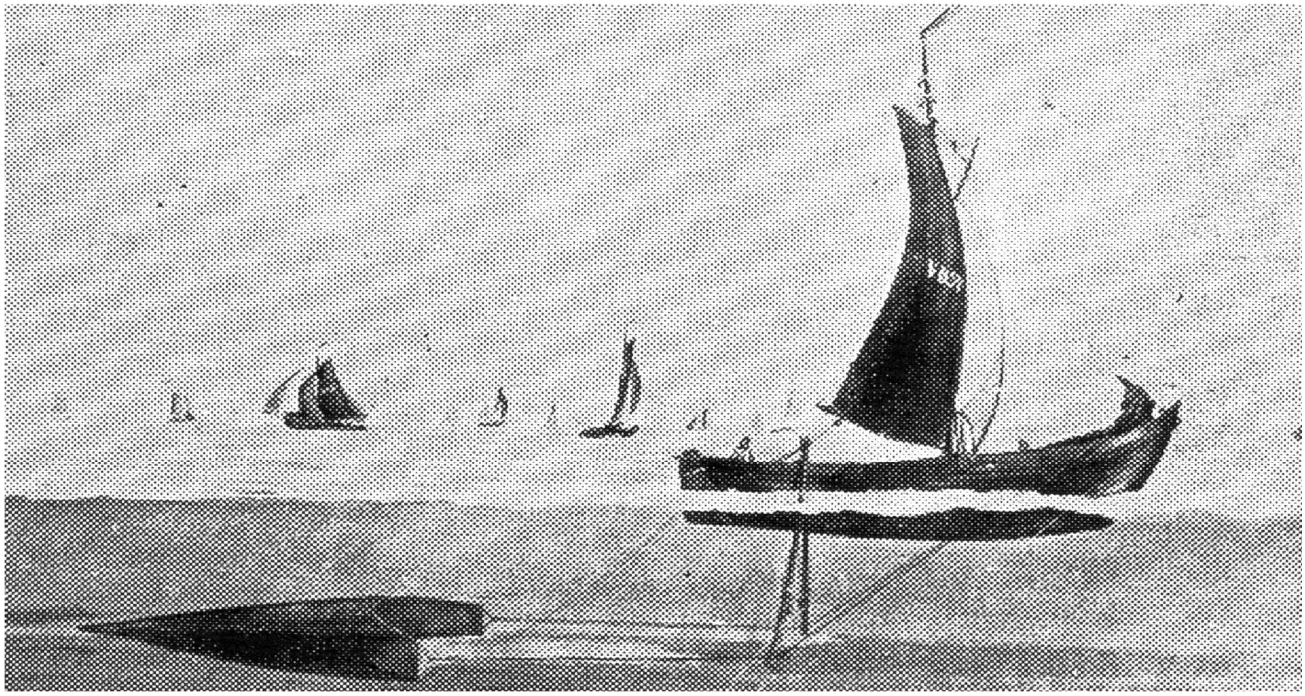


Stavoren, 1928. Lemster vissers actief bij hun vlet met overhalen van het net.

Vistuig

De door de vissers gebruikte netten bij de Zuiderzeevisserij bestaan uit gaande- en staande netten en het hoekwant. Het **gaande want** wordt voortgesleept over de bodem van de zee: de kuil, de wonderkuil, de kwakkuil en de moordkuil. De **staande netten** worden verticaal in het water gehangen aan drijvers. Ansjovis wordt op botters gevangen met de kuil en op Staverse jollen met staande netten. Deze hangen als een gordijn in zee, haaks op de stroming, waarbij het de bedoeling is dat de vissen zich verstrikken in de mazen van het net. Langs de kust zijn **fuiken** populair om aal te vangen. In en om havens wordt ook op paling gevist met **kubben, korven en kistjes**. Veel gebruikt is ook het hoekwant: een lange lijn met om de anderhalve meter een zijlijntje van ruim 60 centimeter lang, voorzien van een haak (=hoek). De visser die het hoekwant gebruikt, vangt eerst met de kuil spiering om deze als aasvis aan de haken van het **hoekwant** te bevestigen. De lange lijn wordt voorzichtig, al varende, overboord gezet. De zijlijntjes mogen daarbij niet in de war geraken. Na verloop van tijd haalt de visser in hetzelfde tempo het hoekwant

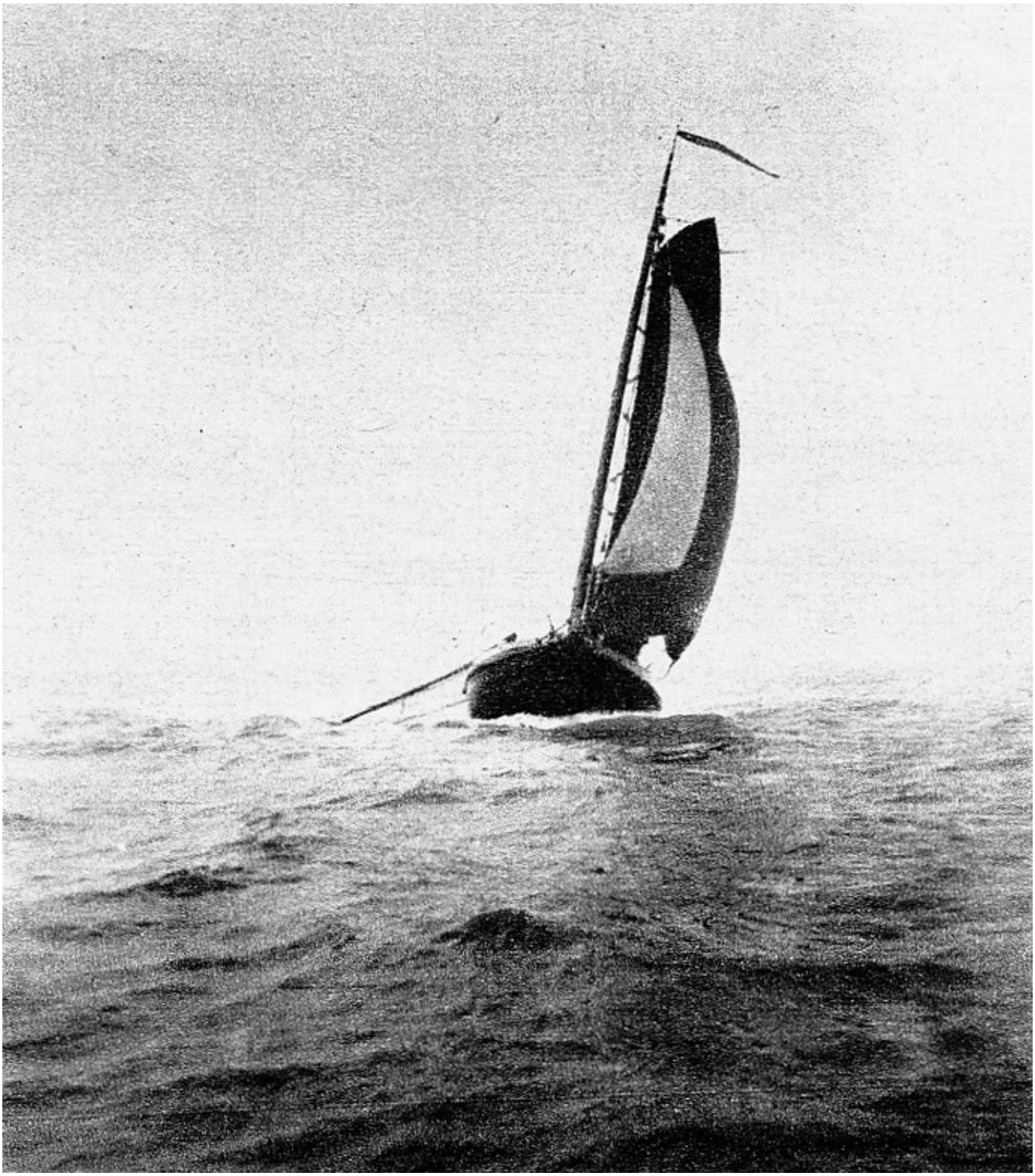
weer binnen en haalt de eventuele vangst van de haak. Vissen met hoekwant vereist vingervlugheid en handigheid bij de visser.



Volendammer kwak met kwakkuil. (Uit: Fred Thomas: Stervende binnenzee, 1930)

Om met succes met een kuilnet te kunnen vissen, heb je een groot schip nodig dat in staat is het kuilnet met voldoende snelheid voort te trekken. De Volendammers met hun grote botters en kwakken vissen met de kuil. Aan de Oostwal vissen de Urkers ook met grote botters en schokkers, maar voor een deel op de Noordzee. De Lemsters zijn met hun aken en botters ook in staat met de kuil te vissen. De vele kleine vissertjes langs de Oostwal gebruiken fuiken en staande netten, die in de praktijk overigens effectiever zijn dan de sleepnetten. Hoe gaat die visserij in z'n werk? Fred Thomas geeft een praktijkverslag: "De Volendammers zweren bij de kuil. Met dit net visten zij van oudsher en zij hebben er trouw aan vastgehouden. Er kwamen concurrenten en dat waren vooral de uiterst fijn gemaasde, machinaal vervaardigde netten, welke men over grote afstanden in zee uitzet en die in tegenstelling met de "gaande" kuil "staand want" worden genoemd. Deze netten zijn van boven met kurk gesimd, terwijl een met lood verzwaarde lijn hen op ongeveer twee meter diepte onder houdt. Uitgezet met ankers of dreggen, hangen zij dus als een gordijn in zee. Een geweldige vlucht nam deze nieuwe visserij. Men ving de haring en ansjovis in ongekend grote kwantums, zowel bij storm als windstilte, zonder al te grote inspanning en met vaak uiterst primitief materiaal. Langs heel de Zuiderzee, tot in plaatsen als Medemblik, Lemmer, Stavoren en Hindeloopen, waar vroeger maar weinig vissers woonden, kreeg men hele vloten en zelfs de boeren langs de Noord-Hollandse dijken trokken met een roeiboot en staand want ter visvangst. Het werd een hele strijd!

De Volendammer en Urker vissersvloten hielden voet bij stuk, bleven hun kuil trouw en zeilden met deze sterke sleepnetten door het overal in zee verspreide staande want. De eigenaars van deze netten gingen nu hun spulletjes bewaken, met als gevolg hevige conflicten, waarbij het maar al te vaak tot vechten kwam." (Stervende binnenzee, p. 20/21)



Botter ,vissend met de dwarskuil

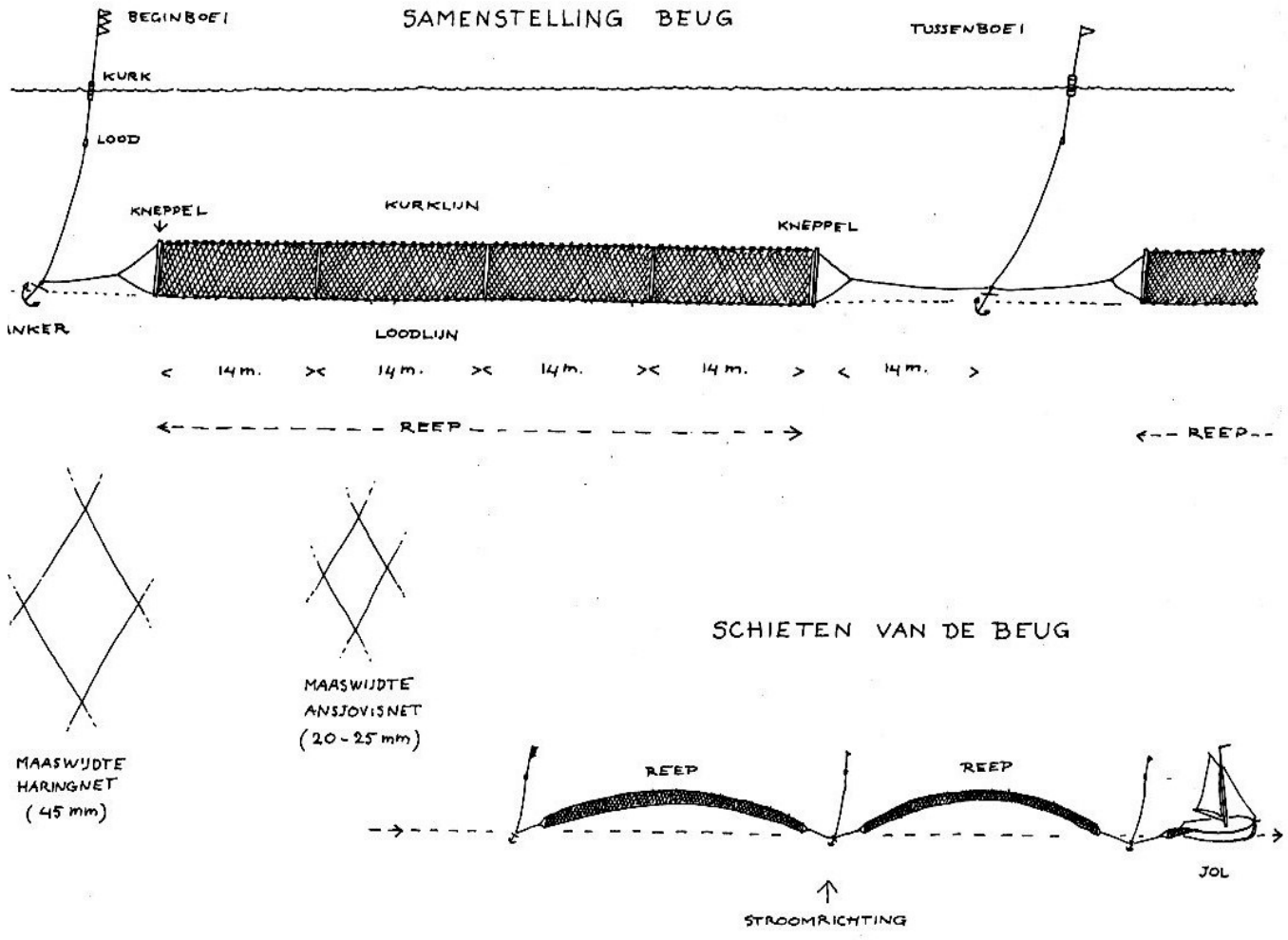
Binnenhalen van de dwarskuil. (Foto: Peter Dorleijn)

Vissen met staand want

Zowel de haring als de ansjovis worden niet alleen met de kuil, maar ook met het staande want gevangen. Het staand want hangt stil in het water, dwars op de stroom. Door meerdere netten met elkaar te verbinden, ontstaat er een lang gordijn in het water, de beug. De maaswijdte is bepalend voor de vis die gevangen wordt. De haring is groter dan de ansjovis en wordt dus gevangen met netten met grotere mazen. De vissers zetten hun netten uit in de middag. Dit 'schieten' van de beug is een lastig werkje. De schipper staat aan het roer en laat de kurklijn vieren. De eerste knecht zorgt voor de loodlijn en de jongste knecht zorgt dat alles goed op z'n plek blijft. Daarna wordt de beug verankerd en de positie wordt bepaald aan de hand van zichtbare kenmerken van de kust. De volgende morgen vaart de schipper naar z'n netten om de beug 'te halen'. De beug is de naam voor alle netten die een visser heeft uitgezet. Een ansjovisnet is 6 vaam lang: zes netten van 1.80 meter, die 2 à 4 meter diep gaan, afhankelijk van waar de visser de beug schiet. Door deze netten met elkaar te verbinden, ontstaat er een staand net van honderden meters lang. De visser vindt zijn netten terug aan de hand van boeien met een vlaggetje, die boven water

uitsteken. Als de vis gevangen is, wordt die zo snel mogelijk naar de haven gebracht om verhandeld te worden. De vis wordt uit het net gehaald, geplukt, en ontdaan van kop en ingewanden, gedopt. Aan de wal wachten ploegen mensen die in dienst zijn van visverwerkende bedrijven om de vis klaar te maken voor transport. Na in kuipen te zijn verpakt, krijgen deze tonnen ("ankers" van 30 kg.) een brandmerk van

Rijksambtenaren en gaan de tonnen het pakhuis in om van daaruit vervoerd te worden naar Duitsland. Als in 1914 de Eerste Wereldoorlog uitbreekt, valt de export naar Duitsland weg en zakt de prijs van ansjovis volledig in. Overigens wordt er tussen 1902 en 1912 ook al weinig ansjovis gevangen. De haring is in die periode de belangrijkste vissoort.



Illustratie uit: Tagrijn, 1990, nr. 4: W. Dijkstra: Staveren en de visserij. P. 12. Oorspronkelijk gepubliceerd in Nederlandse Historiën, 1972, nr. 2

Urk, begin 1900. Visverwerking op de haven, naast de afslag en de oude werf van Roos.

De Lemmer, 1930 Ansjovis doppen bij de visrokerij aan de Binnenhaven.

De Lemmer, 1930. De Binnenhaven aan de kade bij de visverwerkende bedrijven van Johannes Sterk en Poppe de Rook. De LE 23 is een houten aak van Coehoorn. Op de achtergrond het veld met droogstokken.

Winsten uit de visserij: De winsten uit de visserij komen in veel gevallen niet terecht bij de vissers, maar verdwijnen in de zak van de kredietgevers van die vissers: de hangbazen. De ondernemers die de visverwerkende bedrijven bestieren, zijn tevens degenen die vissers het financiële krediet geven om een vissersschip te kunnen kopen. Zij hebben de vissers daarmee in hun macht. De vissers zijn verplicht de vangsten af te leveren bij de bedrijven van de hangbazen, die aan 'hun' vissers lage prijzen betalen. De vissers zijn uiteraard verplicht de geldleningen voor schip en netten terug te betalen met rente. Het kan wel 10 – 20 jaren duren voordat een visser zijn schuld bij zijn hangbaas heeft afgelost en als vrije visser zelf kan bepalen waar hij z'n vis aflevert. Die situatie is des te schrijnender, als je de omzetten ziet die de hangbazen met hun bedrijven draaien. Zo wordt bijvoorbeeld in 1905 de eerste visafslag van Urk geopend. Urk is daarmee een van de eerste vissersplaatsen met een eigen afslag. In 1907 wordt daar de volgende omzet gerealiseerd:

Haring	95.426 tal	f. 116.927,-
Spiering	2.025 kg.	f. 19,-
Bot	2.926 kg.	f. 663,-
Ansjovis	1.506.500 stuks	f. 23.275,-
Aal	12.253 kg.	f. 2880,-

Totale omzet**……f. 143.846,-** In een periode dat er weinig ansjovis wordt gevangen en haring de belangrijkste bron van inkomsten is.

Kustvisserij in Gaasterland

De winsten verschillen wel sterk per visser en per regio. Grote vissers zijn te vinden op Urk en ook op De Lemmer liggen veel grote botters en aken. Langs de Oostwal zijn echter ook veel kleine vissers actief, die met weinig netten en heel kleine bootjes vlak langs de kust proberen voldoende vis te vangen om van te leven. In tijden van mindere vangsten en in de winter moeten ze zien te overleven en pakken ze ook allerlei ander werk op. In de landbouw, met werk aan dijken en waterwegen, als jager op vogeltjes, snippen en eenden en in Gaasterland met werk in de bossen. De kustvisserij met schouwtjes, boatsjes en jollen is een heel ander verhaal dan de visvangst met botters en aken. Botters en aken gebruiken sleepnetten en hoekwant, terwijl de kleine kustvissers vooral met aalkorven, fuiken en staande netten in de weer zijn. Ook wordt op een enkele plek vanaf het strand gewerkt met de zegen, een lang drijfnet dat met een grote boog in het water ligt en na verloop van tijd naar de kant wordt getrokken. De schoolmeester van Bakhuizen, Hendrik Twerda heeft dit soort werkzaamheden nauwgezet beschreven in het boekje 'Gaesterlan, fan fûgeljen, fiskjen en ikeboskjen' (Assen, 1943). Na de voor hen moeilijke winter hunkeren de Zuiderzeevissers aan de zuidelijke kust van Friesland naar het voorjaar. Ze willen weer vissen. De bootjes worden geteerd en in het water geduwd. Langs de kust van Gaasterland zijn tal van min of meer natuurlijke haventjes, die enigszins beschermd worden door de palenrij, die voor het haventje van een doorgang is voorzien. Met staande netten wordt op bot gevist. Vlak langs de kust. De eenvoudige vissers gebruiken katoenen netten, maar die zijn erg kwetsbaar. De vissers die het zich kunnen veroorloven, gebruiken netten van zijde. Die voldoen beter, maar zijn ook duurder. Bij harde wind wordt er niet gevist. De netten zouden door de branding vernield worden. Ook proberen de vissers hun netten vrij te houden van algen en wieren. Die zijn moeilijk uit de netten te verwijderen zonder deze te beschadigen. Als de temperatuur van het water stijgt en de alg opkomt, bergt de visser zijn botnetten daarom maar op. De bot die door vissers in Gaasterland wordt gevangen, wordt opgehaald door vishandelaren uit Hindeloopen die de vis op de markt brengen in de Zuidwesthoek. De Lemsters met hun grote schepen overzien een groter gebied. Zij leveren de bot af bij handelaren in Amsterdam.

In het voorjaar komt ook de aal in de Noordzee om vandaar de Zuiderzee in te trekken. Als de aal langs de kust de Zuiderzee in zwemt, wordt die door de kustvissers opgevangen met hindernissen in het water, dwars op de kust. Met netten die tot op de bodem rusten of met schotten van wilgentenen. Via deze schotten en netten wordt de aal in fuiken geleid. Aalvissen lukt het beste 's nachts, bij opkomend water. Vroeg in de morgen worden de fuiken gelicht om te zien wat er gevangen is. De gevangen aal wordt bewaard in een drijvende bak, een aalkaar van ca. 2 meter lang, en tenslotte opgehaald door de vishandelaren uit Workum, Gaastmeer en Heeg. Daar gaat de aal in leggers, heel grote karen van 15 x 4 meter en wel 2 meter diep. Van Gaastmeer wordt de aal met palingaken naar Londen gebracht en verkocht aan Engelse vishandelaren. Paling wordt ook gevangen in tenen manden die gemaakt zijn als een fuikje en in het water hangen. In de mand zit

voedsel, zoals garnalen, voor de aal. Zodra de aal binnen is, kan hij er niet meer uit. Een nog eenvoudiger methode is aal vangen met aalkistjes die in het water hangen. De aal zoekt het aas in het kistje, kruipt naar binnen en zit gevangen door het fuikje dat bij de opening is aangebracht. Wel er in, maar niet er uit.

Enkhuizen, 2009. Zuiderzeemuseum. Punters met aalkaren. (Foto: Dirk Huizinga)

In november is het meestal gedaan met de aalvisserij. Dan zoeken de vissers van Gaasterland de botnetten weer op en zetten die in rijen uit voor de kust. Bij ruw weer worden de botnetten niet uitgezet, om schade aan de netten te voorkomen. Dan is het nog wel mogelijk te vissen met het hoekwant. Met een lange lijn met om de 75 centimeter een dwarslijntje en daaraan een haak (een hoek). Als aas wordt daar door hen veelal een garnaal aan gehangen. Het hoekwant kan natuurlijk gemakkelijk in de war raken met al die lijntjes en haken. Om dat te voorkomen, gebruikt de visser een platte bak, van ongeveer 80 x 40 x 10 centimeter. Van boven open en een smalle kant zonder rand. In de bak, 20 centimeter van de gesloten rand af, legt de visser in de breedte van de bak de haken met de garnalen eraan. Een voor een naast elkaar in fijn scherp zand en zodanig dat de haken niet bij elkaar komen. Als er een rij garnalen in de breedte van de bak in het zand ligt, dan komt de volgende rij garnalen ernaast dichter bij de open smalle kant van de bak, totdat de

bak vol ligt. Op die manier kan in één bak wel 600 meter hoekwant gelegd worden, die heel snel, zonder in de war te geraken uit de bak gevierd kan worden.

Aalfuik en aalkorf van wilgentenen (Foto: Mike Vuyk). *Onder: een aalkist met fuikje.*

Om het hoekwant uit te zetten, vaart de visser de zee op met de bak helemaal achterin de boot, met de open kant naar achteren. Vervolgens gooit hij het uiteinde van de lijn waar een gewicht en een boei aan zitten in zee. Terwijl hij gewoon doorvaart, loopt de lange lijn uit de bak en komt op de bodem van de zee te liggen. Door gewichten op meerdere plekken van de lijn blijft het hoekwant op de zeebodem liggen. Zowel aan het begin als het einde van een spleet is een boei bevestigd, zodat de visser de volgende morgen zijn hoekwant terug kan vinden en kan zien wat hij gevangen heeft. De grote vissers uit De Lemmer gebruiken ook groot materieel. Die schieten bijvoorbeeld een hoekwant van De Lemmer tot op het Vrouwenzand, dus een spleet van 20 kilometer lang. Dat kunnen de arme Gaasterlandse vissers niet. Hun bootjes zijn daarvoor te klein. Bij Mirns blijven de vissers vlakbij het strand. Ook in de zomer gebruiken zij het hoekwant als langs de kust algen en wier opkomen en de botnetten niet gebruikt kunnen worden. Voor de vangst van

ansjovis en haring worden ook door de kustvissers van Gaasterland staande netten gebruikt vanuit hun jol of schouw. De Staverse jol heeft voor hen het voordeel dat ze geen zwaarden heeft die de visser bij het halen van de netten in de weg zitten. Met een jol kunnen ze de netten binnenhalen terwijl het schip vooruit vaart. Met een schouw halen ze de netten aan de achterkant, omdat anders de netten achter het zwaard haken. Een haringnet is zo'n 18 meter lang en anderhalve meter diep. Boven zitten de kurksimmen, onder de simmen van lood. De vissers knopen een stuk of tien van zulke netten aan elkaar en zetten dat geheel, de beug, overboord. De Zuiderzeeharing zwemt aanvankelijk hoog, dus de netten hangen ook hoog in het water, "in de koppen van de golven". Het haringseizoen begint al rond 12 maart. Later in het jaar zijn de haringen zwaarder en zwemmen ze dieper. De netten worden eveneens dieper gehangen. Ook het weer is van invloed. Met onstuimig weer zwemt de Zuiderzeeharing hoog en met stil weer zwemt ze dieper in de zee. In de loop van april stroomt de Zuiderzee vol haringen. Dan krioelt het om de zandbanken en ziet de zee wit van de glanzende, zilveren haringbuiken. De haring schiet haar kuit het liefst in warm rustig water dat niet al te zout is. De kom is dus de favoriete kraamkamer voor deze vissen, waarna ze weer naar het noorden trekken, naar de Noordzee. Als de haring verdwenen is, staat de ansjovis voor de deur. Die komt alleen in grote getale de Zuiderzee in met mooi weer en zeker niet bij harde wind uit het noordwesten. In mei moet het rustig weer zijn met een zacht oostenwindje, dan komt de vis. Om kuit te schieten, trekt de ansjovis naar een kleiige bodem op zo'n vier meter diepte. Ze houdt niet van de zandbanken bij de Friese kust, maar trekt naar Urk.

Vissers die niet over een flink schip beschikken, kunnen ook vanaf de wal haring vangen met de zegen. De zegen is een net van zo'n 25 meter lang dat wordt uitgezet langs de kust en na verloop van tijd op de kant wordt getrokken. Dat lukt alleen in ondiep water, anders ontsnappen de vissen aan de onderkant van het net. Het net is echter alleen effectief bij een vlakke kust. Bij Gaasterland zijn teveel zandbanken afgewisseld met geulen om de zegen te kunnen gebruiken. Op plekken bij Urk en De Lemmer is dit net wel te gebruiken. Bij noordenwind is de haringvisserij bij Gaasterland geen succes. Er komen bij aflandige wind door de onderstroom veel kwallen aan de kust die in de netten blijven hangen. Het beste voor de vissers in Gaasterland is een windje uit het oosten of zuiden. De meeste haring die zij vangen, wordt naar De Lemmer gebracht. Daar wordt ze verhandeld, gerookt en naar Duitsland getransporteerd. Een deel verkoopt men vers. De Zuiderzeeharing is te mager om te zouten en ook het bewaren in ijs is geen succes. Het komt te vaak voor dat de vis ondanks het ijs bedorven over komt. De ansjovis is direct na de vangst nog minder goed houdbaar. De staande netten met ansjovis worden aan boord gehaald en vervolgens zeilt de visser zo snel mogelijk naar de haven, bijvoorbeeld naar Laaksum, om daar de dode visjes uit het net te plukken. Zou men dat op zee doen, dan zag de ansjovis er niet goed meer uit als de haven was bereikt. Dus in het net laten zitten en plukken in de haven en direct daarna met zout verpakken in ankers (tonnen). In één anker kunnen 2700 visjes. De ankers worden met aken (later met vrachtwagens) uit De

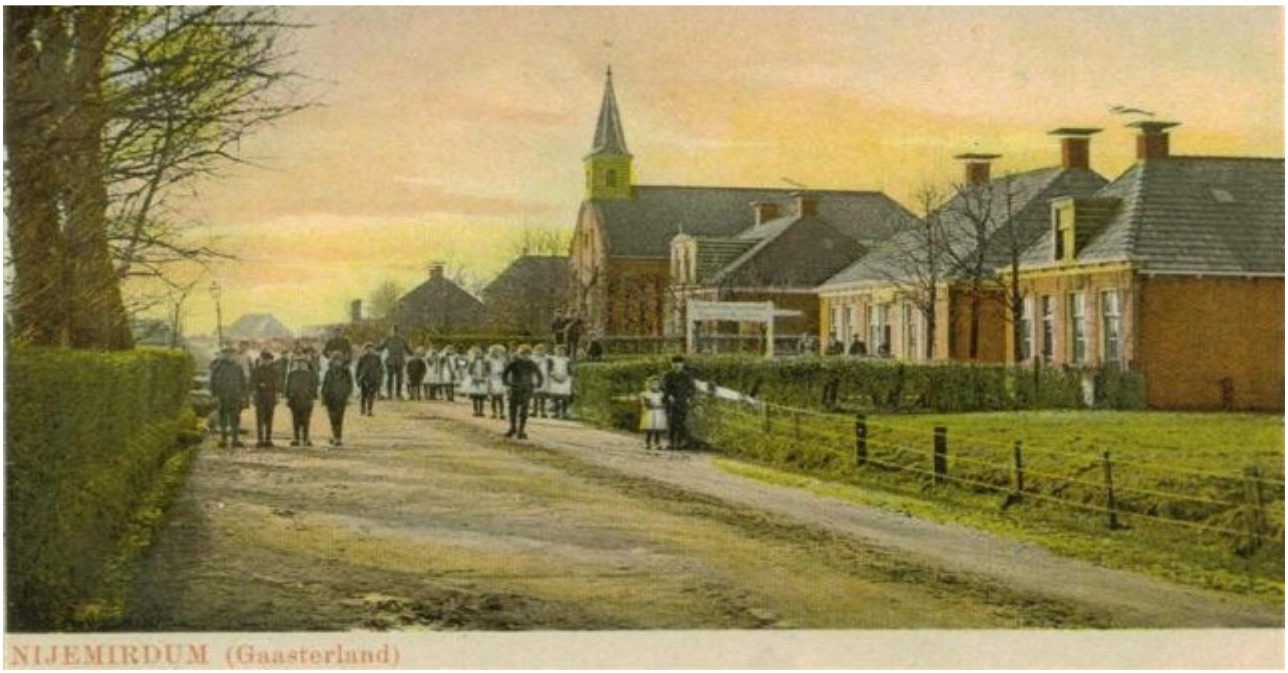
Lemmer opgehaald en naar Amsterdam gebracht, naar het veem. Daar blijven de ankers vaak enige jaren staan, afhankelijk hoe groot de vraag naar ansjovis is. Vervolgens wordt de vis ingeblikt en verkocht. Alle ansjovis wordt altijd gezouten. Voor roken en bakken is ze ongeschikt.

Eekschillen en lijstersvangen

Langs de kust van Gaasterland doen de bewoners natuurlijk meer dan wachten op de vissen. Naast werk in de landbouw is tot 1900 onder meer het eekschillen een bron van inkomsten. Het looizuur dat verkregen wordt uit de bast van eiken, wordt in die tijd gebruikt om leer te looien en ook voor het tanen van zeilen en netten. Na 1900 is het looizuur vervangen door cachou en wordt eekschillen onrendabel. In de bossen van de familie Van Swinderen, rond Rijs, behoort het eekschillen tot de jaarlijkse activiteiten die starten in het voorjaar. Een eikenbosje mag er van Van Swinderen tien jaar staan. Dan wordt een perceel gekapt en worden de stammetjes van de schors ontdaan door te kloppen (boskloppers). Ook vrouwen en kinderen doen het werk van bosklopper. Van het sap uit de schors krijgen zij echter inktzwarte handen die de eerste tijd niet meer blank worden. Iets oudere meisjes willen daarom niet schorskloppen. Zij willen hun handen schoon houden. De eekschillers en boskloppers werken zes dagen in de week gedurende elf uren per dag. Ze beginnen 's morgens om vier uur.

De vissers kopen wel schors rechtstreeks van de werkbaas in het bos om te gebruiken in hun taanketels. De overige schors wordt naar Warns gebracht, waar de eikenschors gemalen wordt in de fabriek Imedaem, aan het water tussen Warns en De Morra, waar nu Marina Friesland is. De eigenaar van heel deze bedrijvigheid is opnieuw de Jhr. Van

Swinderen, die daarmee tientallen gezinnen werk verschaft. De stukken schors worden bij de fabriek in de zon gedroogd en vervolgens tot poeder vermalen. Dit eekpoeder gaat in zakken en wordt met een vrachtschipper naar Hamburg gebracht, voor de leerlooierij- en leertouwerijbedrijven. In het najaar zijn de kustbewoners van Gaasterland druk met het vangen van vogeltjes. Van het Rijsterbos verhuurt Van Swinderen daartoe percelen die met bordjes gemarkeerd worden. Vooral het vangen van lijsters is in die tijd lucratief. Die worden verkocht aan poeliers in België en Frankrijk, waar de bevolking de vogels een lekkernij vindt. Het vangseizoen loopt van september tot januari. Het vogelvangen vindt plaats in een bosje met jonge aanplant, van zo'n vier jaar oud, want voor het opzetten van vallen worden takken van boompjes gebogen. De bomen mogen van Van Swinderen niet beschadigd raken, gebogen takken mogen niet breken en in januari moet het bos er weer bij liggen zoals het was voor de vangtijd. Om een lijster te kunnen vangen, wordt er een val gemaakt. Waar een takje zich splitst in een gaffel, wordt de tak naar beneden gebogen en vastgezet. De toppen van de gaffel worden aan elkaar bevestigd, zodat er een driehoek ontstaat die als triangel in de boom hangt, met de punt naar boven. Bij de val worden lijsterbessen gehangen en in de triangel twee dunne touwstroppen. Als een lijster neerstrijkt op de horizontale basis van de triangel om een bes te eten, steekt hij z'n kop in de strop en hangt zich op. Deze stroppen worden op 2 à 3 meter hoogte in de bomen bevestigd, soms wel duizend in een perceeltje. De lijsters trekken van Skandinavië naar zuidelijker streken, langs de kusten, en vele overnachten tijdens hun tocht in de bosjes van Gaasterland. Het is voor de bewoners van de streek een lucratieve bezigheid. Vanaf 1 oktober is de jacht toegestaan. Het gaat de jagers vooral om zanglijsters, koperwieken en kramsvogels. Maar ook de merel is welkom. Begin november lopen de vangsten snel terug. Direct na de Eerste Wereldoorlog wordt de jacht op zangvogels verboden. Dat wordt in Gaasterland als een ramp ervaren. Jaarlijks werd er voor duizenden guldens verhandeld met de Belgen en de Fransen. Dat zijn in die tijd grote bedragen die nu wegvallen.



Zuiderzeevissers kwijnen weg na de afsluiting

Na de afsluiting van de Zuiderzee in 1932 is het abrupt afgelopen met de vangst van haring en ansjovis, terwijl de opbrengst van de botvisserij zo ongeveer halveert. De vissers moeten na 1932 dus iets anders gaan doen dan ze deden. Oudere visserlui kunnen gebruik maken van de Zuiderzeesteunwet. Jongere vissers trekken voor een deel naar het noorden, bijvoorbeeld van De Lemmer naar Makkum of Harlingen om ten noorden van de dijk nog iets te kunnen vangen. De Urkers zijn al jaren vertrouwd op de Noordzee. In Vollenhove en Kampen verdwijnt de visserij op een paar vissers na. De grote vraag is natuurlijk hoe de visstand zich ontwikkelt na de afsluiting. Het duurt een paar jaren, maar dan ontstaat er meer duidelijkheid. In 1936 deelt de "Afdeeling Visscherijen van het departement van Landbouw en Visscherij" ondermeer het volgende mee: "In het IJsselmeer werd slechts weinig bot gevangen. De aalvangsten met kuil- en kornetten waren nog zeer gering. Het resultaat der aalvisscherij met hoekwant was bevredigend. Vooral benoorden Enkhuizen werden zeer bevredigende vangsten gemaakt.

Met aalfuiken werd nog weinig gevist. Met staande spieringnetten werd, vooral tussen Harderwijk en Elburg, veel spiering gevangen. De spiering was mooi van stuk, doch bracht slechts weinig op. In de Waddenzee en het niet-afgesloten deel van de Zuiderzee verliep de haringvisserij met kommen (rondlopende netten met fuiken, D.H.) over het algemeen zeer bevredigend. Een uitzondering maakten de visschers die langs de Heldersche en Texelsche kust en langs de Friesche kust tussen Harlingen en Zurich vischten en voor wie het resultaat weinig tot niet lonend was. Enkele dagen was de aanvoer zeer groot, zodat een gedeelte gelost werd als puf voor de vischmeelfabrieken. De visscherij met de wonderkuil leverde wel goede vangsten op. Doch de prijs was doorgaans te laag om lonend te zijn." (Uit: *Leeuwarder Courant,* 29 mei, 1936*)*

Het is de opzet van de regering om na de afsluiting zoetwatervis uit te zetten in het IJsselmeer. Om de ontwikkeling van zoetwatervis tot een succes te maken, wordt in 1937 een verbod uitgevaardigd op de kuilvisserij, want met de kuil zou alle nieuwe vis voortijdig weggevangen worden. Deze beperking leidt echter wel tot onvrede onder de overgebleven vissers. Zonder kuilvisserij is er volgens hen geen lonend visbedrijf te runnen. In De Lemmer zijn een dertig tal vissers die alleen met de kuil vissen. Zij hebben daartoe dure netten aangeschaft en vervolgens mogen ze deze niet gebruiken. Om bij de visgebieden te komen die niet onder deze beperking vallen, moeten de vissers veel verder varen. Bovendien worden de 900 kuilvissers rond het IJsselmeer op die wijze samengeperst op een klein oppervlak aan viswater. Ongeveer de helft van wat ze hadden. De beperking is echter noodzakelijk, anders komen er geen nieuwe vissen in het IJsselmeer. Na de Tweede Wereldoorlog zorgen de dalende vangsten en opbrengsten er voor, dat veel vissers er in de jaren vijftig mee ophouden. Het aantal vissersschepen op het totale IJsselmeer daalt tussen 1950 en 1955 van 857 naar 621. Bijna driekwart van de vangsten bestaat nu uit paling. Ook de vangst van snoekbaars is van belang. De economische positie van vooral de

kleinere vissers ziet er echter niet rooskleurig uit. De jaren vijftig worden stille jaren in de vissershavens langs de Oostwal.

Beelden van de visserij voor de afsluiting

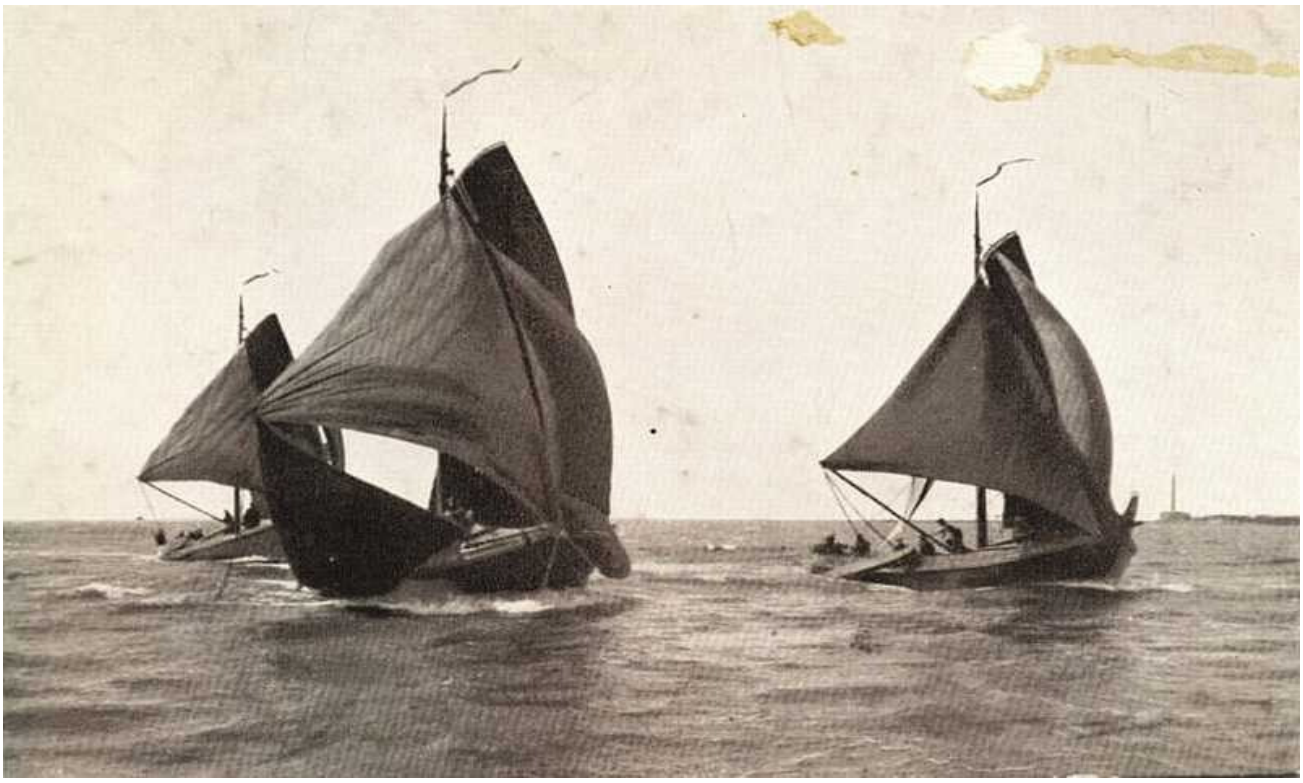
Molkwerum, 1927. Komvisserij door de familie Zeldenrust voor de kust. (Foto's: FFG)

Molkwerum, ca. 1927. Boven: voor de spuisluis, beneden: netten herstellen. (Foto's: Tresoar)

Hindeloopen, begin 1900. (Foto's: Tresoar)

Stavoren, 1919. Vissershaven met jollen en Zeeuwse hoogaarzen (i.v.m. de mosselzaadvangst)

Stavoren, ca. 1930 in het hoogseizoen als de ansjovis voor de Friese kust is gesignaleerd.



De Lemmer. De jaarlijkse zeilwedstrijd voor aken en botters. Op de achtergrond het Woudagemaal.

Botter, vissend met de dwarskuil.

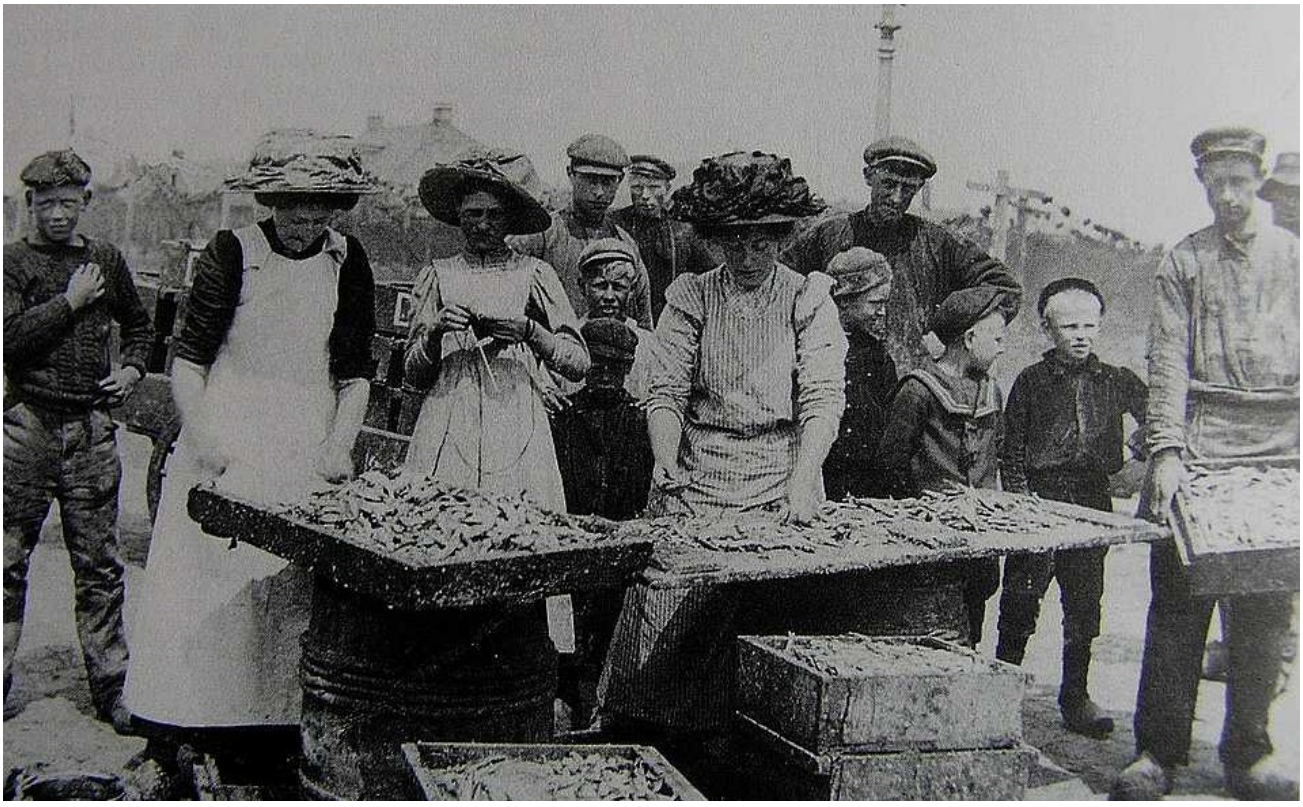
Boven: Vissers (LE 62) in de haven van De Lemmer. Onder: personeel van hangbaas Johannes Sterk.

Lemmer, vissers bezig het net leeg te plukken, met toeschouwers.

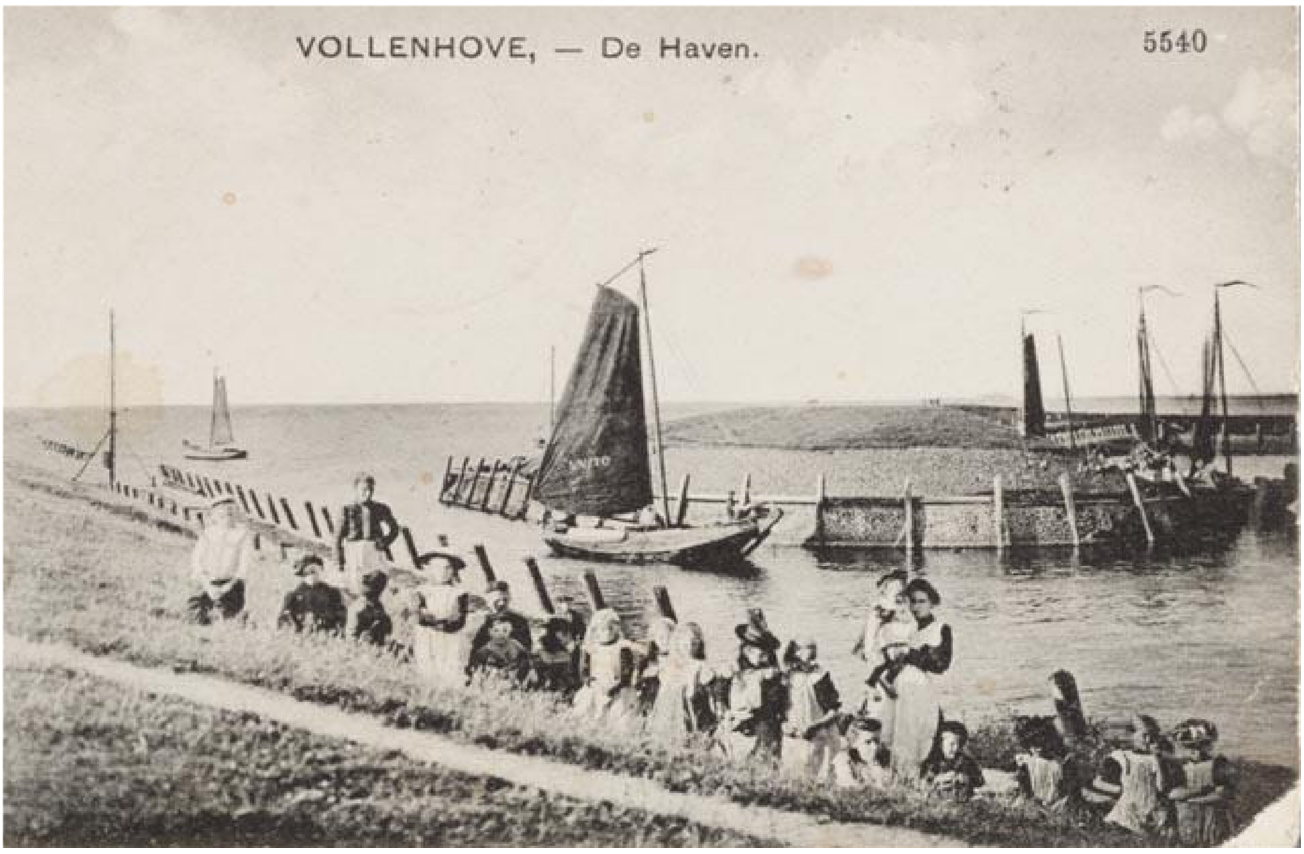
De Lemmer, een stoombeurt sleept enige aken naar buiten voor de wedstrijd.

Lemmer, vishandel. Opslag van vis in het Dok in drijvende leggers van de firma Jan Pen.

Lemmer, visverwerking op De Korte Streek.



Lemmer, visverwerking op de kade van de buitenhaven. Het dagelijkse breiwerk moet ook af.



Vollenhove, vrouwen en kinderen bij de havenmond.

Vollenhove, de buitenhaven met schuiten en Vollenhoofse bollen.

Vollenhove, de binnenhaven, de kom, de oude slotgracht om het Oldehuis, met Vollenhoofse schuiten.

Scheepstimmerman Jan Kroese koopt in 1900 voor f. 2275.- de werf in Vollenhove, die in 1855 opgericht was. De aankoop wordt betaald door zijn schoonvader, Lammert Smit, die op dat moment havenmeester/lichtwachter op Emmeloord, Schokland is. Op foto's zien we meestal de werf vanaf het water. De helling lag helemaal achterin de Kom, met hoger tegen het talud aan de timmerloods. Onder dezelfde kap als de timmerloods, achter de werkplaats, is het woonhuis van de werfbaas. Het woonhuis staat gewoon op straathoogte. De vloer van de woning ligt op de hoogte van de zoldervloer van de werkplaats. Naast de houten werkplaats is een stenen bouwsel met daarnaast een miniatuurwoning tegen de buitenmuur, waar in der tijd ook een gezin woonde. De schepen worden bij Kroese met een sledehelling op de kant getrokken, met behulp van een kaapstander met acht duwbomen. In een half uurtje tijd trekken acht man een schip met de lier op het droge. Deze mannen zitten in de regel zonder werk. Ze hangen wat rond bij de werf in afwachting van een karweitje. De belangrijkste voorbereiding van het hellingen is dan reeds door het werfpersoneel gedaan: zorgen dat het schip mooi recht op de slee ligt, zodat het niet scheef wegzakt als het omhoog wordt getrokken.Kroese begint zijn werf in een redelijk welvarende periode. Als in 1918 wordt besloten de Zuiderzee af te sluiten, komt er echter de klad in de scheepsbouw voor de visserij. Nieuwbouw is helemaal voorbij als in 1927 begonnen wordt met de aanleg van de Afsluitdijk. Toen Jan Kroese pas begon als werfbaas, lag dat anders. In 1903 ontwerpt hij een vissersscheepje dat meer dan de botter aangepast was aan de omstandigheden langs de Oostwal bij Vollenhove. Zijn visaakje, dat later Vollenhoofse bol is gaan heten, is geïnspireerd op de botter, maar is kleiner en steekt minder diep. Het scheepje heeft ook kenmerken van de Vollenhoofse schuit, vooral onder water, wat de vorm van het vlak betreft. Het bolletje heeft prima eigenschappen, maar valt niet bij alle vissers goed in de smaak. Zij kiezen vooral voor rechtstevens. De fraaie lijnen van het bolletje maken dat later watersporters wel geïnteresseerd zijn. Ondermeer Huisman van de werf in Ronduite heeft een aantal jachtbollen gebouwd voor de watersport.

De eens zo machtige burcht 't Oldehuis in Vollenhove, aan de kust, naast de kerk, was in het midden van de 19e eeuw vervallen tot een ruïne en wordt tegen afbraakprijs in 1854 voor f. 5300.- verkocht aan de Jonkheer van Swinderen in Rijs. De sloop van de restanten van de havezate duurt daarna nog eens 4 jaren. In 1859 vinden enige vissers uit Schokland die het eiland gedwongen moesten verlaten, een onderkomen op het schiereiland 'Het Fort' waar het slot heeft gestaan. De voormalige slotgracht wordt gebruikt als binnenhaven voor de vissersschepen. Helemaal aan het einde van 'De Kom' is de nieuwe scheepswerf gesitueerd. De schokkers bezaten in meer voorspoedige jaren een grote vloot van wel 150 moderne schokkers en botters. Toen zij het eiland moesten verlaten, bezaten zij na jaren van armoede nog maar 45 schepen die nog onder de schulden zaten bovendien.

De tweede helft van de 19e eeuw brengt de vissers enig perspectief, omdat de haven in

1844 op particulier initiatief is uitgebaggerd. De gemeente heeft er het geld niet voor en heeft de haven jaren verwaarloosd, zodat deze bij oostenwind vrijwel droog viel. Door verbetering van de condities voor de vissers stijgt het aantal vissersschepen in Vollenhove in 1850 tot 15. Deze vissers voeren het visserijteken VN, wat voor naburige vissers, bijvoorbeeld uit Urk, aanleiding voor pesterijen kon zijn. Die spraken smalend over vlooiennesten als ze een Vollenhovense visser in het vizier kregen.

Net als bij de andere Zuiderzeehavens groeit de visserij in de tweede helft van de 19e eeuw ook in Vollenhove uit tot een bloeiende bedrijfstak, wat niet wil zeggen dat het alle vissers ook financieel voor de wind ging. Vanuit Vollenhove vissen al spoedig een veertigtal schepen. Op de wal levert deze visvangst veel bijkomende bedrijvigheid op. Werk voor de scheepswerf, voor de zeilmaker, de mastenmaker, de smid, maar ook voor visverwerkende bedrijven en vervoerders. Het schoonmaken en roken van haring, het doppen en zouten van ansjovis en het pellen van garnalen wordt een bijverdienste voor wel honderd vrouwen en meisjes. Op Het Fort zijn vrouwen dag in dag uit aan het pellen etc. Ansjovis wordt opgeslagen in een met ijs gekoelde kelder in het talud van De Kom. Geïsoleerd met turfjes. Deze verwerking van de visvangst zorgt wel voor een flinke smeerboel vanwege de visresten die zo de haven in gaan, waardoor niet alleen het water vervuilt, maar er ook een ondraaglijke stank rond De Kom en verder komt te hangen.

Na de afsluiting van de Zuiderzee vervalt de visserij in armoede. De schepen worden verwaarloosd en de scheepswerf kan het hoofd eigenlijk niet meer boven water houden. In 1956 wordt de werf geheel gesloopt. Het hout wordt gebruikt als brandhout

.

Beelden van de visserij na de afsluiting

Makkum, 1956. De visschouw WON 22 van Pieter Wouda. Later is Wouda vanuit Stavoren gaan vissen met de ST 22. (Foto's: Tresoar, fotograaf LC)

Boven: Makkum, midden jaren veertig, de Lemsteraak 'Morgenster' van Arend Poepjes. Onder: Hindeloopen, direct na de oorlog. (Foto: Tresoar)

Hindeloopen, 1938. Aanpassing van de havenhoofden.

Stavoren, 1938. Het oude visverwerkende bedrijf op de haven is gesloopt (op de achtergrond).

Stavoren, 1938. Volendammer botters aan de dukdalf bij harde noordenwind. (Foto: Tresoar)

Stavoren. In 1941 is er na de sloop van de Hang een nieuwe visafslag op de haven gekomen.

Stavoren in de stille jaren vijftig. Vissersschepen met een buiskap van zeildoek.

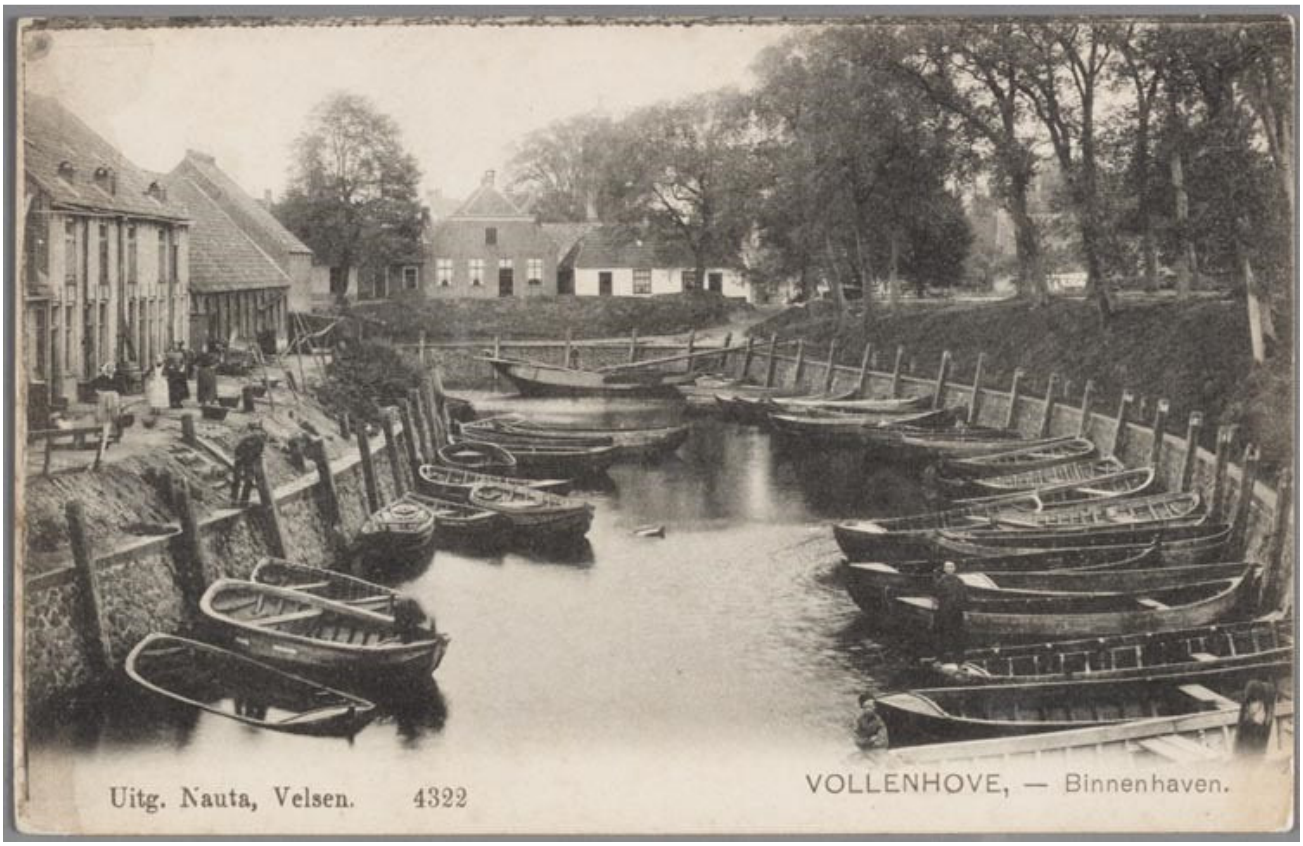
Stavoren tijdens de stille jaren vijftig. (Foto's collectie Doede Bleeker, Stavoren)

Laaksum, midden jaren zestig. In 1970 zijn alle vissers op één na vertrokken. (Foto: Tresoar)

De Lemmer, jaren vijftig. Op de voorgrond het aakje LE 10 van ruim 8 meter lang.

De Lemmer in de jaren vijftig, de botters buiten bedrijf voor de kant. (Foto: Tresoar)

Lemmer, 1944. Zeepunters en Kuunder schuiten (Foto: Van Beelen, N.O.M.)



Vollenhove, de binnenhaven gezien vanaf de scheepswerf, onder de scheepswerf.

Vollenhove, de scheepswerf van Jan Kroese, aan het einde van de oude binnenhaven. De werf zou in 1940 overgeplaatst worden naar het Openlucht Museum te Arnhem. Dat ging niet door vanwege de (oorlogs)omstandigheden en de bouwvallige staat van de werf. Onder: De binnenhaven in de dertiger jaren met het Fort. (Foto: C. Steenbergh)

Blokzijl, 2009. (Foto: D.H.)

Blokzijl, 2009, bij de sluis. Geen visserij, geen handel, maar toerisme.

Zwartemeer, aalkistjes schoonspuiten op de GM 26 (Foto: Jan Altena, Genemuiden)

Zwartemeer, fuiken lichten met het vlet van de GM 26. (Foto: Jan Altena, Genemuiden)

Zwolle, vissen op de IJssel met de zegen vanuit de GM 26 (Foto: Jan Altena)

7. Vissersschepen voor de pleziervaart

De vissersschepen die op de Zuiderzee gebruikt werden, zijn in te delen in twee grote groepen met twee outsiders. Het gaat om kromstevens (botters, blazers, aken en bollen), rechtstevens (schokkers, bonzen, pluten en punters) en twee aparte scheepstypen: de schouwen en de vissersjollen uit Stavoren.

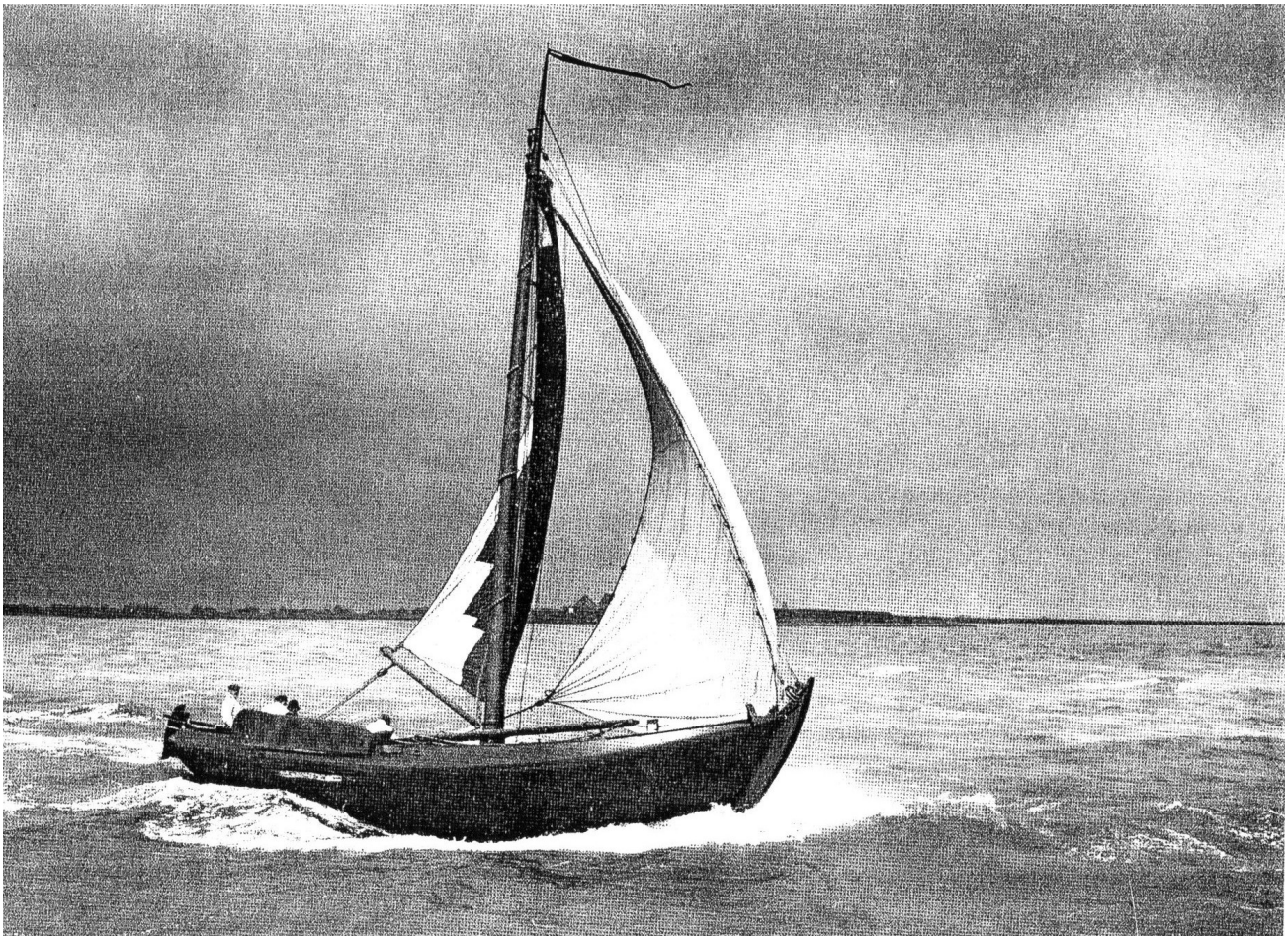
Kromstevens

Van de kromstevens op de Zuiderzee is de **botter** het meest karakteristiek. Het is niet alleen het bekendste, maar ook het meest markante vissersschip van de Zuiderzee. Na de Tweede Wereldoorlog is er met de overgebleven oude zeilschepen nog even gevist, ook omdat er een tekort aan gasolie was, zodat de motorschepen aan de kant moesten blijven. In het midden van de jaren vijftig is het echter gedaan met de zeilende visserij. Dat we nu nog houten botters zien varen in originele staat, is te danken aan de Vereniging Botterbehoud (www.fonv.nl/vbb).

Stavoren, 1968. Studenten op een oude botter. (Foto: Dirk Huizinga)

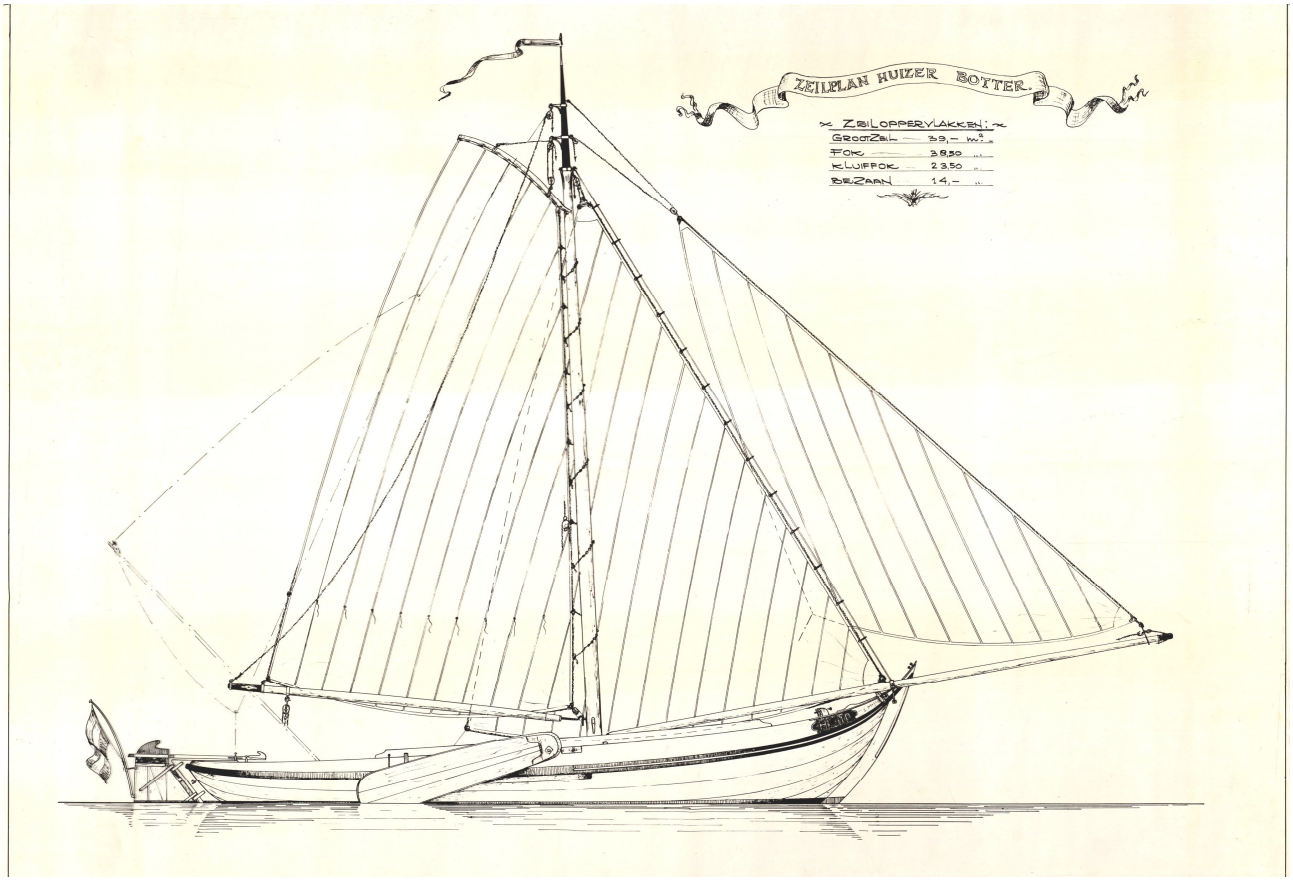
Het is jammer dat dit schip met zijn spannende lijnen door diezelfde vormgeving minder geschikt is als jacht. De Lemsteraak heeft het als jacht helemaal gemaakt, terwijl de bij de vissers zo populaire botter die slag heeft gemist. De hoge kop en lage kont zijn voor een jachtschipper onaantrekkelijk. Naar voren heeft hij geen uitzicht, terwijl het lage

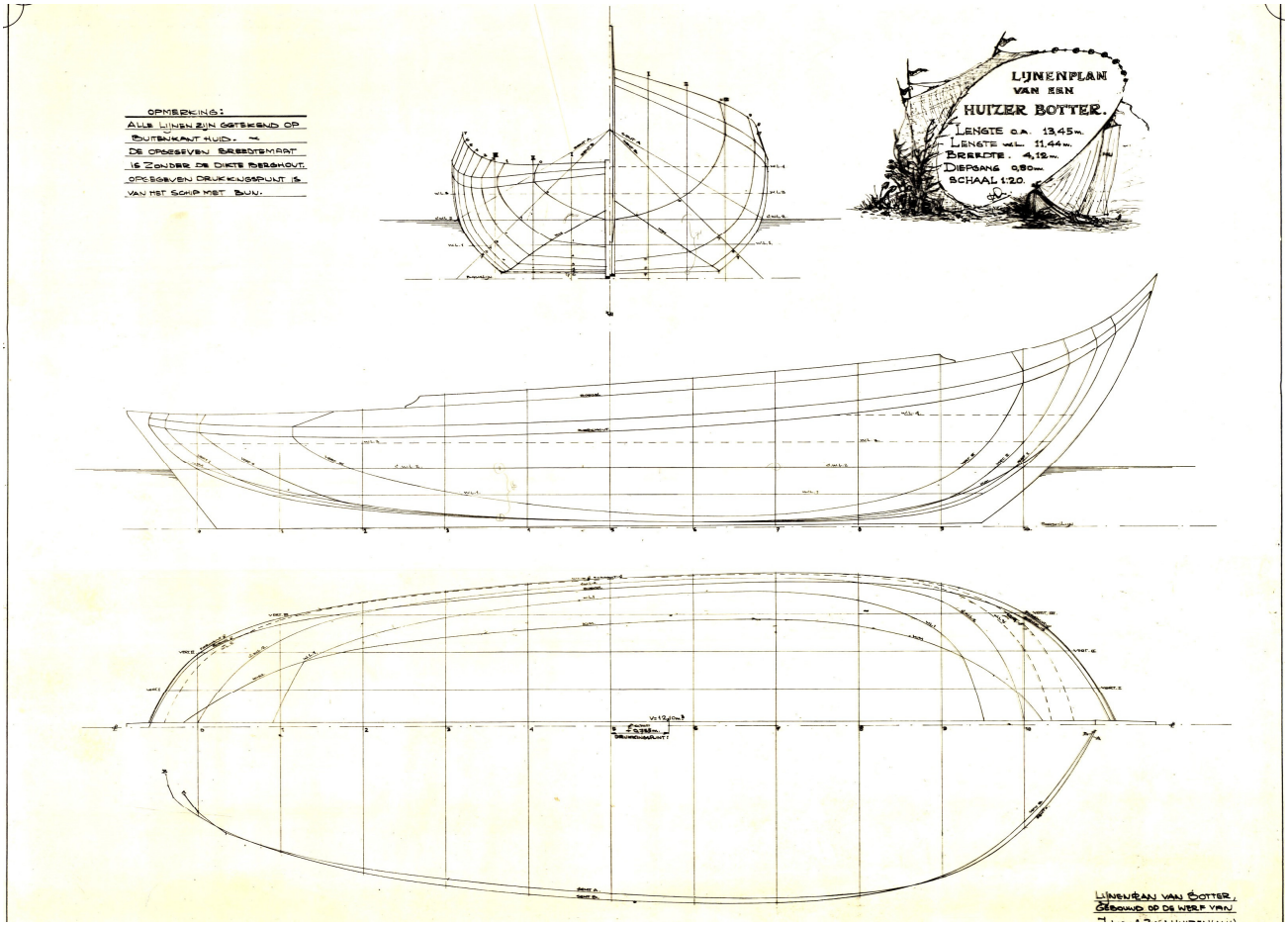
achterschip gevoelig is voor overkomend water. Ook leent het zich minder voor de inbouw van een zelflozende kuip, omdat de bemanning dan erg hoog op het schip komt te zitten. Wellicht is ook de bun een reden dat jachtschippers terughoudend waren met de botter. Wat moeten zij met die overdekte bak water in de kuip? Lemsteraken hadden echter als vissersschip ook een bun en er zijn diverse jachtbotters gebouwd, die uiteraard geen bun hadden. Hoe dan ook, je ziet niet zo erg vaak een botter als jacht. Wel een botter in originele staat van vissersschip en dan gebruikt voor de chartervaart.



Marker botter in de wedstrijd, met aan boord plezierzeilers. (Foto: Colijn: De Zuiderzee, 1932)

Eind jaren zestig ontdekken ook studenten de aardigheid van het varen met een oude visbotter op het IJsselmeer. Ik bekeek in die tijd een en ander met gemengde gevoelens, omdat het plezier meer centraal stond dan het in de vaart houden van het schip. Ondertussen zijn wel mensen uit die tijd met die ervaring er later toe overgegaan een oude botter te kopen en op te knappen. De schepen waren eind jaren vijftig niet duur. Voor ongeveer anderhalf duizend gulden kon je een botter op de kop tikken, maar vervolgens zat je ermee, want er moest wel wat aan gebeuren.
Botters vallen niet alleen op door hun markante zeeglijn, maar ook door hun tuigage. De licht naar achteren hellende massieve mast zonder wanten, bijna in het midden van het schip, en de grote botterfok, die nodig was voor het slepen van het kuilnet.


ZEILPLAN HUIZER BOTTER.
ZEILOPPERVLAKKEN:
GROOTZEIL 39,- m²
FOK 28,50 "
KLUIFFOK 23,50 "
BEZAAN 14,- "


OPMERKING:
ALLE LIJNEN ZIJN GETEKEND OP BUITENKANT HUID. DE OPGEGEVEN BREEDTEMAAT IS ZONDER DE DIKTE BERGHOUT. OPGEGEVEN DRUKKINGSPUNT IS VAN HET SCHIP MET BUIS.
LIJNENPLAN VAN EEN HUIZER BOTTER.
LENGTE O.A. 13,45 m.
LENGTE W.L. 11,44 m.
BREEDTE 4,12 m.
DIEPGANG 0,80 m.
SCHAAL 1:20.
LIJNENPLAN VAN BOTTER, GEBOUWD OP DE WERF VAN

Stavoren, 1971. Een Volendammer kwak voor de haven bij harde noordenwind (Foto's: D.H.)

De botter heeft steeds naam gemaakt als een uitstekende zeiler. Dat lijkt nu wel eens anders, maar voor een schip van 13 meter lang en een waterverplaatsing van zo'n 25 ton, zeilt het behoorlijk met een tuig van minder dan honderd kwadraat. Dat is minder dan vier kwadraat per ton waterverplaatsing. Dat is een opmerkelijke verhouding.

Stavoren, 1969. De botter EB 17 van Evert Boonstra uit Leeuwarden voor de haven. (Foto's: Dirk Huizinga)

Stavoren, 1971. Volendammer kwak vaart de haven in. (Foto: Dirk Huizinga)

Grouw, 1961. De botter KP 32 op het Pikmeer met familie De Jong uit Gorredijk. (Foto: Dirk Huizinga)

Stavoren, 1969. De botter EB 17 loopt de haven in. (Foto: Dirk Huizinga)

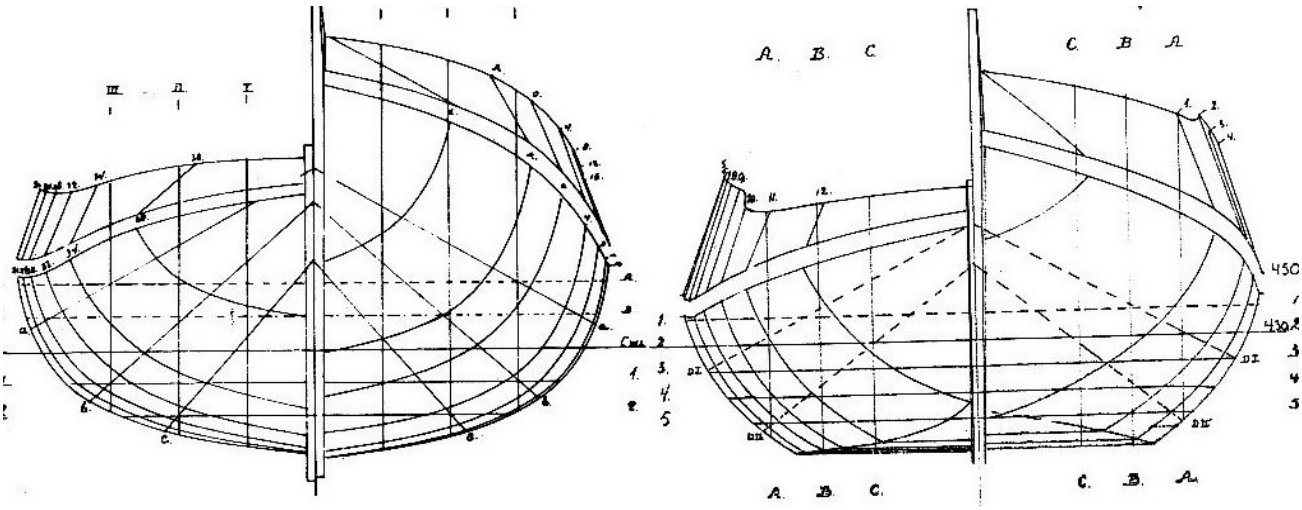
Lemmer, jaren vijftig: botter LE 72, tijdens de zeilwedstrijd van De Lemmer.

Lemsteraken lenen zich meer dan botters voor het gebruik als jacht. De ronde, brede en niet te lage kont biedt ruimte voor een zelflozende kuip en heeft draagvermogen voldoende voor een flinke scheepsmotor. Lemsteraken zijn ook al vroeg gebouwd in staalijzer, vooral bij De Boer in Lemmer. De kleinste aken zijn minder dan negen, de grootsten meer dan vijftien meter lang. Visaken zijn meestal niet veel langer dan dertien meter, maar de luxe aakjachten, die gevaren worden met personeel, gaan tot over de vijftien meter. Het model van de Lemsteraak, in combinatie met de populariteit ervan, inspireerde jachtontwerpers om het scheepstype te optimaliseren. De snelle aakjachten van tegenwoordig hebben een zeer lange mast, die ver naar achteren is geplaatst, zodat er met een hoog, smal tuig kan worden gevaren. Dat geeft een hoger rendement dan het traditioneel lage, brede tuig. Rond 1900 vonden de scheepsbouwers het belangrijk het zwaartepunt laag te houden, dus kwam er een laag, breed tuig op het schip. Op zee waait het toch wel en heeft de schipper geen hoog tuig nodig om tussen hoge oevers toch nog wat wind te vangen. Honderd jaar later is proefondervindelijk aangetoond dat een hoog, smal tuig ook op open water een hoger rendement geeft. De moderne aakjachten zien er voor de leek uit als gewone aken, maar ze wijken in werkelijkheid nogal af van de traditionele vormgeving. Een belangrijke overweging voor de moderne ontwerpers is, dat je bij het ontwerpen van een traditioneel platboomd zeiljacht de technische ontwikkelingen moet uitbuiten om het schip zo goed te laten zeilen, dat het niet door ieder modern jachtje voorbij gevaren wordt. Als zeilende platbodems niet meegaan met hun tijd, zullen ze spoedig niet meer aantrekkelijk zijn als zeilschip en dat is een groter gevaar voor het voortbestaan van dit soort schepen dan de flirt met moderne ontwerptechnieken en technologisch geavanceerde uitrustingen.

Een opvallend kenmerk van de moderne aken is het onderwaterschip. Boven water denk je een rondborstige aak te zien, maar reeds bij de waterlijn zie je, dat de scheepsvorm wijkt. De waterlijn is niet stomp, maar ietsje scherp en in de lengte is het schip sterk ‘geveegd’. De vorm loopt heel vlak, zodat de romp het water niet met een golf voor zich uitstuwt, maar er gemakkelijk overheen glijdt. De spantvorm toont bovendien niet de halfronde vorm van de ijzeren aken uit 1900, maar een vorm met vlakke bodem en iets afgeronde kim. Het onderwaterschip is ontworpen om zo weinig mogelijk weerstand in het water te hebben en het nat oppervlak zo laag mogelijk te houden. De kop krijgt houvast in het water met een flinke loefbijter, maar daarna is het vlak, de bodem, geheel glad, zonder kielbalk. Ook de scheg is vooral een schroefraam en biedt minimale weerstand.

Is zo’n vormgeving wel passend voor een aak? Och, waarom niet? Een vlakke bodem met duidelijke kimmen, waardoor deze aken geen rondbodems zijn, maar platbodems, is de traditionele vormgeving voor een houten visaak. De ijzeren werden halfrond gebouwd, omdat dit eenvoudiger te klinken is dan de vorm met een kim. De mooi geveegde lengtelijnen zijn geheel in overeenstemming met de bouwadviezen die de Friese scheepsbouwkundige Van Loon reeds in 1838 gaf Friese bouwers van boeiers en aken.

Drachten, 2009. Casco van een moderne aak, ontwerp Hoek Design Edam, gezien van achteren. (Foto: D.H.)



Spantenplan van een traditionele Lemsteraak (links) en van een oorspronkelijke, houten visaak (rechts). Voorbeelden uit: H. Kersken: 'Hollandse jachten van de toekomst', Amsterdam, 1963.

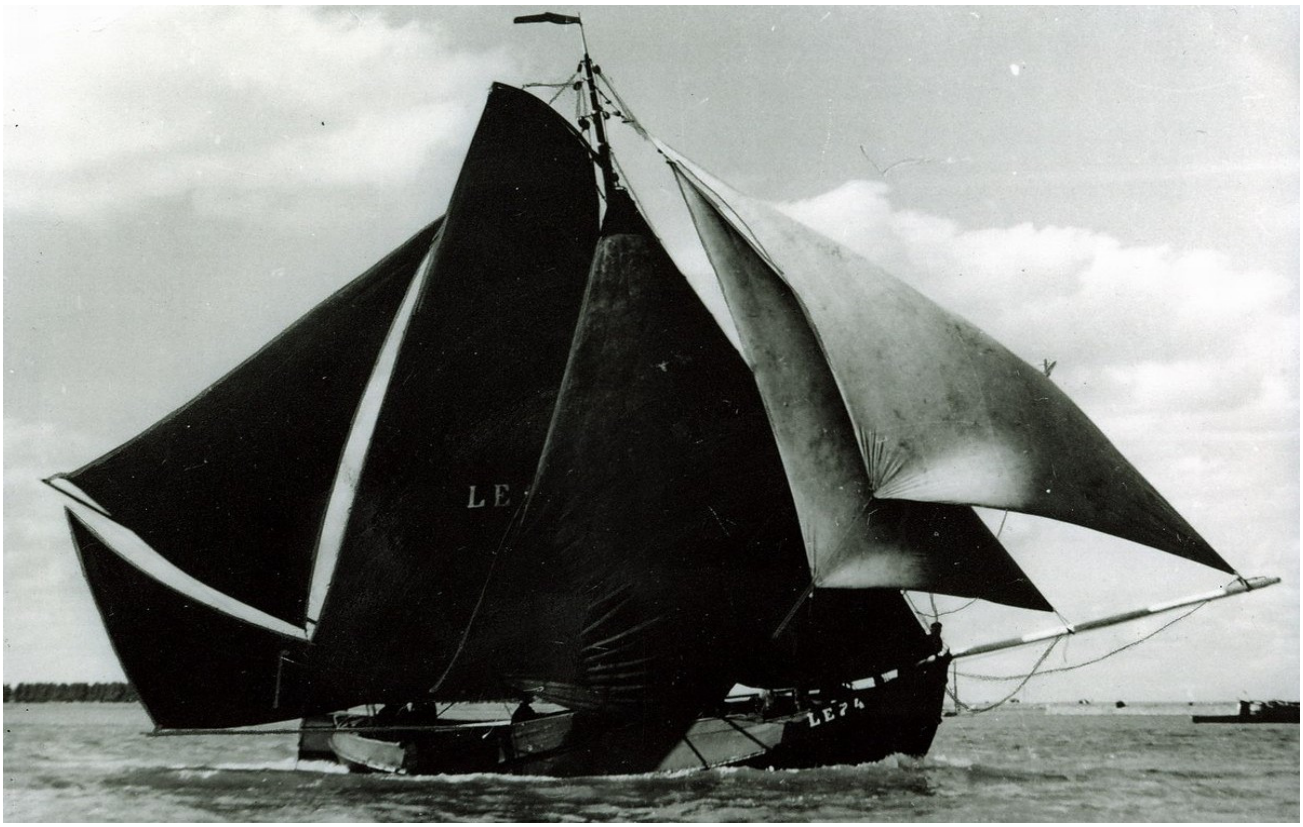
Waarschijnlijk geeft de halfronde spantvorm door de weke kim wat minder vormstabiliteit, maar een soepeler beweging in ruw water dan de spantvorm met kim. In rustig water is de vlakke vorm sneller.

Stavoren, 1971. Het Lemsteraakjacht 'Zeemeeuw' (later: Grote Beer) vaart uit. (Foto: Dirk Huizinga)

De Lemmer, ca. 1950. De visaak LE 64 in de wedstrijd. Bouwer: J. Bos, Echtenerbrug, 1901.

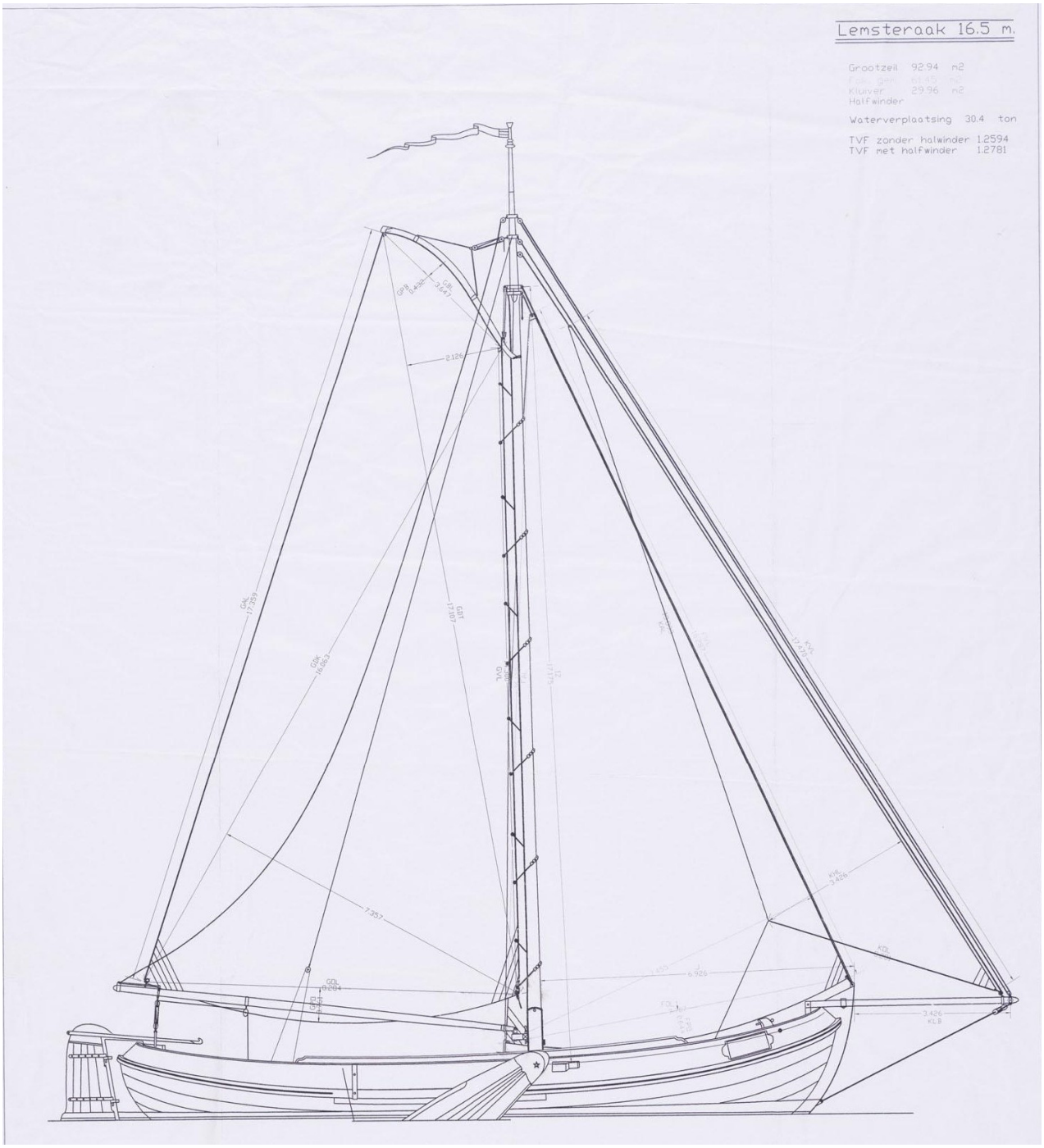
De Lemmer, ca. 1950. De LE 50 van de gebr. Poepjes, voorheen LE 3. Tot in de jaren vijftig werden er jaarlijks wedstrijden gehouden voor Lemsteraken, waarbij deze scheepjes voorzien werden van zoveel mogelijk zeil. Een waterzeil onder de fokkeloet, een bezaan op het einde van de giek.

LE 64



Stavoren, 1968. Nog een keer het Lemsteraakjacht 'Zeemeeuw'. (Foto: D.H.)

Lemsteraakjacht 'Neerlandia' ('Dolfijn') met een traditioneel breed en laag tuig.



Lemsteraak, ontwerp Bekebrede. Voorbeeld van een modern, hoog zeilplan. De mast staat ver naar achteren, het grootzeil is smal en hoog, de gaffel steil gepiekt. Het onderlijk van de grote fok loopt gelijk met de lijn van het potdeksel, zodat er zo weinig mogelijk ruimte is tussen romp en fok. De lange mast heeft (uiteraard) bakstagen nodig, anders blijft het voorstag niet strak staan. Om voorzeilen met zo'n oppervlak hanteerbaar te houden, zijn hydraulische lieren gewenst.

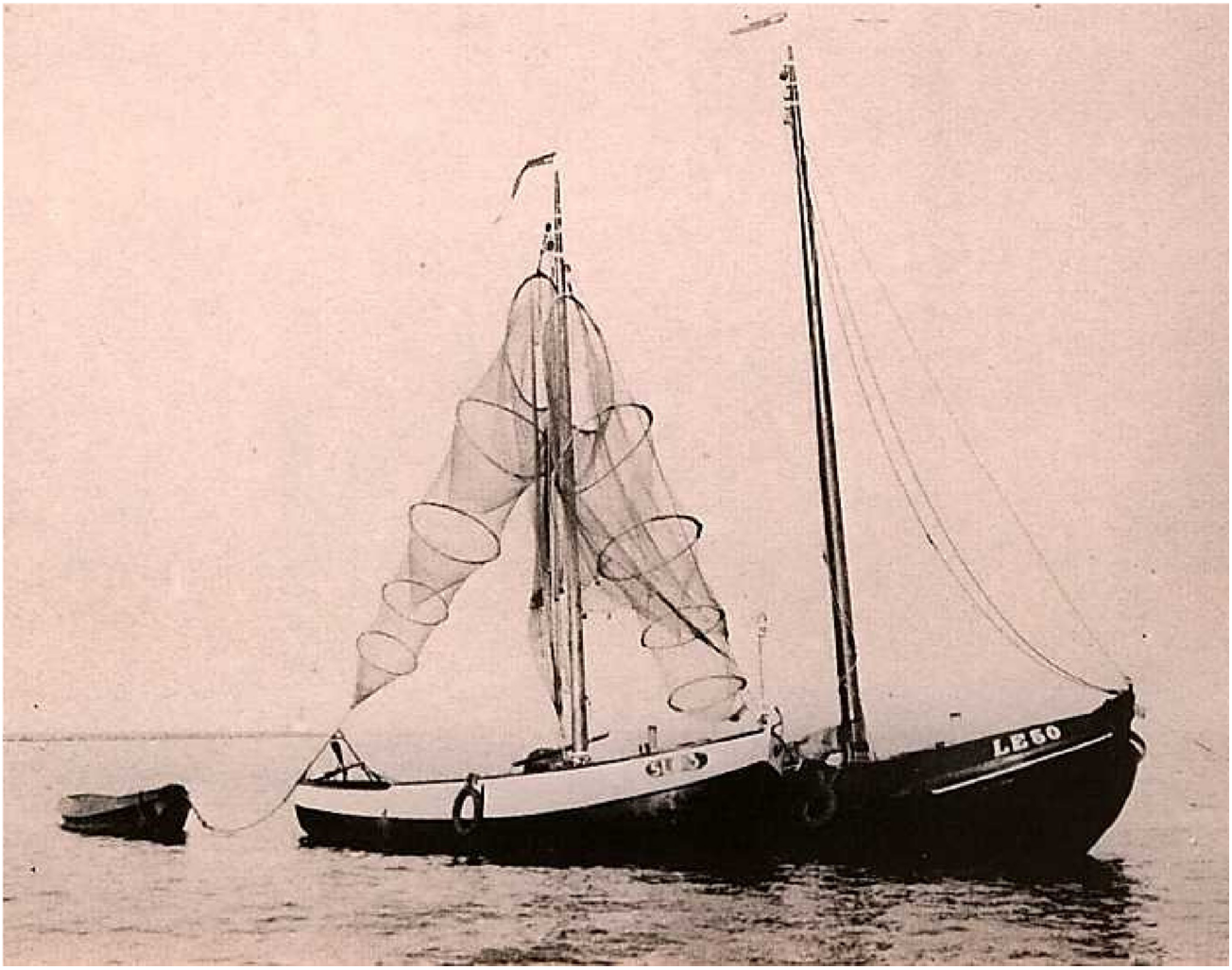
De Vollenhoofse bol is het bekendste bolletje van de Oostwal. Als jacht heeft dit scheepje veel succes. Jan Kroese van de scheepswerf in Vollenhove heeft het ontworpen in 1903, als kruising tussen een bottertje en een bons. Meestal zijn ze rond de negen meter

lang. In watersportkringen is dit type bekend geworden door de als jacht gebouwde bollen van Huisman, die een bekende houtwerf had in Ronduite.

Het model van een bol lijkt natuurlijk veel op een aakje. Andere bolletjes van de Zuiderzee, zoals de Wieringer bol en de Enkhuizer bol komen van de Westwal en lijken ook gewoon kleine aakjes. De verschillen tussen die aakachtigen zijn niet zo groot. Het zijn variaties op een thema. In feite gaat het om hetzelfde idee van vissersschip, dat door de ene werf net even anders vorm wordt gegeven dan door de andere werf. Tussen botters van verschillende werven bestaan ook kleine verschillen, maar deze schepen heten allemaal botter. Alleen de kenner herkent aan kleine vormverschillen en aan details de streek en de werf waar een botter is gemaakt. Bij aken, bolletjes en blazers gebruikt men echter verschillende namen alsof het om heel verschillende schepen gaat, wat niet het geval is.

Terschelling. Een stalen Vollenhovense bol. Ontwerp Gipon.

Tenslotte moet de **Marker rondbouw** genoemd worden. Dat is geen echt Zuiderzeeschip, maar een goedkoop en praktisch alternatief voor de botter. Scheepsbouwer De Groot uit Edam ontwikkelde dit schip in 1931 op verzoek van Marker vissers. Het is bedoeld voor de visserij op het IJsselmeer. De ontwikkeling en bouw ervan botste overigens met het beleid van de Rijksoverheid, die de visserij eigenlijk het liefst zo snel mogelijk wilde saneren in verband met de op handen zijnde afsluiting van de Zuiderzee. Desalniettemin zijn er in totaal 34 Marker rondbouwen gebouwd tussen 1931 en 1947. Ze zijn ontworpen als zeilend vissersschip, met zwaarden en volledig zeiltuig, maar ook voorzien van een kleine scheepsmotor. Aanvankelijk met een motor zonder keerkoppeling, die dus alleen maar vooruit wilde, om bij windstilte thuis te kunnen komen. Dat een scheepsmotor ook handig is bij harde wind, moest nog ontdekt worden.



De Lemmer, een Marker rondbouw SLO 3, van de visser Poepjes uit Sloten, naast de LE 50.

Ook aan de Oostwal zijn Marker rondbouwen door vissers gebruikt. In Makkum bouwde Amels er enige. Het schip is echter typisch ontworpen op basis van ideeën uit het

verleden. Het ontwerp speelt niet in op de toekomst. Na 1947 zijn er daarom geen nieuwe rondbouwen meer gebouwd. Het schip ziet er eenvoudig, maar stoer uit. Diverse rondbouwen zijn als jacht in gebruik genomen. Het zijn robuuste, stevige schepen, maar, hoewel ze als zeilschip ontworpen zijn, vallen ze niet op door hun goede zeileigenschappen, in tegendeel. Ze zijn te zwaar om vlot te zeilen en tegelijkertijd te weinig stabiel om er veel zeil op te zetten. Als motorsailer voldoen deze schepen wel. Zeilen als de omstandigheden gunstig zijn en anders op de motor

Stavoren, direct na de Tweede Wereldoorlog. Vooraan de rondbouw ST 10 van Van Dijk. Rechts langs de kade de Staverse jollen, vlak voordat de jollenvissers er echt mee ophielden. De ST 10 bleef met wat aanpassingen in bedrijf tot eind jaren zestig. (Foto: collectie Doede Bleeker, Stavoren)

Rechtstevens

Zoals de naam al zegt, hebben deze schepen geen kromme voorsteven, maar een rechte, die onder een hoek van ongeveer 45 graden uit het water komt. Het oudste voorbeeld van dit scheepstype is de **schokker**, die reeds in de 18e eeuw in gebruik was als zeewaardige schuit. De schokker, populair bij vissers langs de Overijsselse kust, Urk en Schokland, is later met succes ontwikkeld tot zeiljacht. Van de oude schokkers zijn alleen nog enige staalijzeren exemplaren over. Grote Noordzeeschokkers, die in gebruik waren bij de overheid en dienst deden bij loods- en inspectiediensten. Het oudste houten vissersschip van de Zuiderzee, waarmee in de jaren dertig nog gevist werd, was de schokker KP 1 die in het midden van de 19e eeuw gebouwd zou zijn. Het scheepstype kent vele verschillende

uitvoeringen. Groter en kleiner, breder en slanker, met stompe waterlijnen en met scherpe als bij een zeepunter. Die variatie is voor ontwerpers van jachten een voordeel. Zij kunnen een traditioneel schip ontwerpen met moderne kenmerken, zonder al te veel af te wijken voor de oorspronkelijke vormen.

Drachten, 2007. Een nieuwe eikenhouten schokker (in de epoxy) bij het Buitenstvallaat. Een jachtontwerp van Willem Vos, gebouwd bij Brandsma te Rohel in 1988. (Foto: Dirk Huizinga)

Heel bekend is het schokkerontwerp uit 1956 van Vreedenburgh geworden. Een slanke, spitse schokker van ruim 10 meter, met voor een platbodem bijzonder goede zeileigenschappen. De spitse kop en kont leiden er wel toe dat de ruimte aan boord (voor die lengte) wat tegenvalt. De kuip is achterin erg smal en de ruimte in het vooronder is veel beperkter dan die in een aak. Maar het schip vaart goed en ieder ontwerp is een compromis van verschillende wensen en kwaliteiten. Er zijn ook lichtere scheepjes dan de schokker, die toch met hun rechte voorsteven duidelijke van dezelfde familie zijn: de Kuunder schuit, de bons, de Vollenhovense schuit en de pluut. De laatste valt op doordat het boeisel in de kop niet naar binnen valt, maar ongeveer rechtop staat. Het scheepstype kwam vooral voor rond Elburg en Harderwijk. Aan de Oostwal nauwelijks tot niet. Als jacht zie je de pluut ook maar zelden.Veel scheepstypen van de Zuiderzee dragen namen die aan klanknabootsingen en imitaties van vaarbewegingen doen denken: bons, botter, schokker. Het zijn geen namen die doen vermoeden dat deze schepen soepel en gladjes over het water glijden en dat deden ze natuurlijk ook niet.

Een schokker gaat ankerop. Schilderij van Jos Lussenburg (1889 – 1975)

Een Kuunder schuit, de grootste zeepunter die er gemaakt is, ruim 8 meter lang. Hier met kajuitje. Het zijn relatief goed zeilende scheepjes, die aanvankelijk, vanwege de kosten, uitgerust waren met één zwaard, dat iedere keer bij het overstag gaan aan het lage boord moest worden gehangen.

Rond Vollenhove werden door de vissers ook enige lichtere uitvoeringen van de schokker gebruikt: de **Vollenhovense schuit** en de latere **bons**. De bons is waarschijnlijk genoemd naar het geluid dat de platte kop maakt als die op de golven slaat en het water ver voor zich uit laat spatten.

Vollenhove, omstreeks 1930. In de haven Vollenhovense schuiten.(Foto: Fred Thomas)

Interessant zijn ook de **zeepunters** en de **Kuunder schuiten.** Deze scheepjes hebben een duidelijke verwantschap met de punters die op het binnenwater in de Kop van Overijssel worden gebruikt. Om op zee te kunnen varen, zijn ze dieper en wat breder gebouwd, de boeisels zijn hoger dan de scheepjes op het binnenwater hebben. Eigenlijk is de stap naar de schokker een kwestie van nog groter worden. Het puntermodel is zeer oud en stamt uit de middeleeuwen. De grootste zeepunters kwamen van de werf van Fledderus in Kuinre, die overigens ook bekend stond om z'n mooie schokkers. Zeepunters worden nu nog gebruikt als jacht voor een kleine groep liefhebbers die het model in zo origineel mogelijke staat in de vaart houden.

Zeeschouwen

Kenmerkend voor alle soorten van schouwen is de eenvoudige, vierkante bouw. Een knikspant met een platte voor- en achterkant. In beginsel een bak, voorzien van zetboorden, maar dat klinkt onaardig, want de zeeschouw is toch een goed gelijnd schip dat vele liefhebbers kent.

Stavoren, 2007. De visschouw ST 16 uit 1938 geheel opgeknapt terug in de haven.(Foto: D.H.)

Zeeschouwen hebben, anders dan de binnenschouwtjes, een flinke zeeg, wat het model ten goede komt. Het scheepstype is ontwikkeld in het begin van de 20e eeuw. Het was de opzet een ruim, zeewaardig en betaalbaar vissersschip te maken voor gebruik op de

Zuiderzee, met redelijk goede zeileigenschappen. Niet alle modellen zijn even geslaagd. Het komt toch vrij kritisch om van een schouw een goed ogend schip te maken. De weinig vleiende naam 'spekbak' is niet voor niets verbonden met de vissersschouw. Sommige zeeschouwen zijn van hout, maar de meeste zijn gebouwd van staal. Ze worden aanvankelijk vooral gebruikt rond Hoorn, hoewel er ook al vroeg schouwen in De Lemmer zijn gebouwd voor gebruik aan de Oostwal.

Drachten, 2007. Een spekbak uit Bunschoten bij het Buitenstvallaat. (Foto: Dirk Huizinga)

In het midden van de zestiger jaren wordt de zeeschouw populair als jacht. Het zijn robuuste, ruime, stalen schepen die betaalbaar zijn voor een wat grotere groep watersporters. Bijna dertig jaar later is die populariteit voorbij. Er is dan genoeg geld om andere rond- en platbodems te kopen. De laatste tien jaar worden de oudere schouwen echter weer opgeknapt en is er ook nieuwbouw, waarbij het ontwerp niet meer op gevoel vorm krijgt, zoals de scheepsontwerpers in de zestiger jaren deden, maar met de computer doorgerekend wordt, wat leidt tot een flinke verbetering van de zeileigenschappen door heel beperkte aanpassingen van de rompvorm en het zeilplan. De meeste schouwen hebben een lengte tussen de 7 en de 12 meter. De laatste jaren is de

uitvoering als visserman populair. Die vorm is het mooiste en zeilt het beste, maar biedt natuurlijk wel wat minder comfort.

Stavoren, zeeschouw als jacht in 1974 gebouwd bij scheepswerf Volharding, Van der Werff

Workum, 2005. De visschouw ST 16 uit 1938, scheepswerf Volharding, Van der Werff, tijdens de Visserijdagen, bezig met de dwarskuil. (Foto: collectie Job Jager)

Staverse jollen

De vissersjollen uit Stavoren kunnen als een aparte categorie worden beschouwd, omdat ze door hun vorm afwijken van alle andere platbodems, terwijl ze wel volwaardige vissersschepen zijn geweest (en niet alleen maar bijboot bij een moederschip of visbootje om fuiken te lichten).

Stavoren, 1910. De familie Bleeker bij de jol ST 38. Het is vloed, het water staat bijna een meter hoger dan het huidige IJsselmeerpeil. Met hoed op de kant Doede Bleeker, de overgrootvader van de huidige vishandelaar/troubadour en literator Doede Bleeker uit Stavoren. Aan het helmhout Tjerk Bleeker. Met de lange riem werd geroeid, vanuit de achterste scepter op het stuurboord. (Foto: Tresoar)

Er is lang gediscussieerd of dit type schip wel behoort bij de traditionele rond- en platbodems, omdat de jol geen zwaarden heeft, maar een lange, ondiepe, doorlopende kiel, die dertig tot veertig centimeter onder het vlak uitsteekt en de spiegel van een sloep. De diepgang blijft beperkt tot 70 à 80 centimeter. De boorden zijn geheel glad, karveel gebouwd en vallen naar binnen zoals het boeisel van de platbodems. Dat maakt het binnenhalen van de netten eenvoudiger, want die werden met de hand uit zee het schip in getrokken. Jollen zijn er in alle soorten en maten. De kleinsten zijn 5.40 meter, de grootste houten vissersjollen 7.20 meter en de ijzeren (uit Gaastmeer) 8 meter. Als jacht is de jol populair geworden. Nieuw ontworpen jachtjollen gaan tot wel 9 meter lang. Wat vormgeving betreft vallen ze op door een hoge, dikke kop en een wat slankere kont met een spiegel. De vissersjollen worden rond 1900 gebouwd in twee varianten: met een spitse

kop en scherpe waterlijnen en met een dikke kop en stompe waterlijnen. De latere stalen jachtjollen zijn allemaal dikkoppen, wat merkwaardig is, omdat de slanke jollen betere zeilers zijn.

Stavoren, begin 1900. De ST 48 en de HL 84 zeilen zonder giek. Aan de wind gaat dat redelijk goed, maar bij iets ruimere wind niet. De vissers kozen voor deze tuigvorm om tijdens het werk bij de fuiken geen last te hebben van de giek en het grootzeil. Ze geiden de gaffel en knoopten het grootzeil om da mast, waarna de kuip vrij was om te werken. (Foto: collectie Jan Visser)

Fred Thomas, journalist uit Amsterdam, zeilde in de jaren twintig en dertig zelf met een vissersjol over de Zuiderzee en het IJsselmeer. Hij beschreef zijn geliefde jol als volgt: "Zij is sierlijk noch snel, gehoorzaamt maar matig aan het roer en biedt weinig comfort. Het is dan ook allerminst een boot om er een snelle vliet of spiegelend meer mee te bevaren, daar zij er, plat en massief, onder al haar verfijnde soortgenoten, toch maar een lomp figuur zou slaan. Nee, haar domeinen zijn de Zuiderzee en de Waddenzee. Hier is ze in haar element en de meest dankbare schuit welke men zich kan denken." (Stervende Binnenzee, p. 12) Na de Eerste Wereldoorlog zijn er geen nieuwe vissersjollen meer gebouwd. De werf van Strikwerda in Stavoren, waar de jol tot ontwikkeling is gekomen vanaf 1860, wordt verkocht in 1918. De scheepswerf 'De Vlijt' van de gebroeders Wildschut in Gaastmeer bouwt tot 1940 nog wel jachtjollen: jollen met een kajuitje voor de pleziervaart. Ook worden veel vissersjollen die vanaf 1920 buiten bedrijf worden gesteld, door particulieren gekocht en omgebouwd tot jachtjol. Door het gewicht van dek en kajuit en door het hoger geplaatste tuig vermindert de stabiliteit van deze scheepjes. De oorspronkelijk open of halfgedekte vissersjollen zeilen veel beter dan de jachtjollen die ervan gemaakt zijn. De moderne stalen jachtjollen zijn als jacht ontworpen en zo geballast, dat zij wel voldoende tuig kunnen voeren om behoorlijk te kunnen zeilen. De moderne jollen zijn in veel gevallen ook flink wat groter dan de vissersjollen van weleer. Ze zijn

ruim en vergeleken met andere oud-vissersschepen eenvoudig te varen, wat naast hun markante vormgeving, een verklaring is voor hun populariteit. De vraag of die grote, stalen, comfortabele jachtjollen nog wel Staverse jollen genoemd mogen worden, is mijns inziens minder relevant. De vissers hebben in de periode 1860 tot 1920 hun jol ook steeds aangepast aan de eisen die zij er aan stelden. Jollen zijn steeds pragmatische producten van hun tijd geweest. "De" jol in oorspronkelijke vorm bestaat niet. De grote ijzeren jol WON 17 is door visser Poepjes te Makkum met drie meter verlengd, zodat hij het schip kon gebruiken tot eind jaren vijftig. In 1976 is het schip weer ingekort om als jacht gebruikt te worden.

Stavoren, 2007. De stalen jol 'Zuiderzee' van Robert van Heyst. Een 8 meter lange jol van 'De Scheepsbouwers' uit Werkendam. (Foto: collectie R. van Heyst) Opvallend is het bakstag die op vissersjollen nooit werd gebruikt. Te veel gedoe. Een bakstag helpt echter het voorstag strak te houden, waardoor de fok een hoger rendement geeft. De grootschoot van het zeil wordt geleid over een overloop op de spiegel. Dat werd bij jachtjollen vaker gedaan, omdat het ruimte geeft in de kuip. Voor de stuurman is het echter plezieriger de schoot voor zich te hebben. Vissers hadden geen overloop, maar een schootoog in een legger voor zich.

Veluwemeer, 1986. Staverse jol 'Volharding'. Deze stalen jol is in 1963 als casco gebouwd bij scheepswerf 'Volharding' in Stavoren. Dirk Huizinga kocht het schip in 1967.

Stavoren, ca. 1980. De staalijzeren Staverse jol WON 17 vaart uit. (Foto: Koos Winnips) Deze staalijzeren visjol uit 1910 (Gaastmeer) werd eerst gebruikt op Urk, door Frank Post, en kwam in 1942 in handen van Andries K. Poepjes in De Lemmer (LE 120). In 1949 verhuisde Poepjes naar Makkum en werd de jol geregistreerd als WON 17. In 1957 nam Jelle Poepjes het schip in gebruik en in het midden van de zestiger jaren kwam de jol te koop voor de recreatie. Het schip was op enig moment met 2.5 meter verlengd, maar in 1976 weer ingekort bij scheepswerf 'Volharding' in Stavoren. De toenmalige eigenaar Adriaan van Heemskerk maakte zelf het roer. Helaas wel met een Staverse kop (het hoedje) en niet met een Gaastmeerkop, zoals Wildschut deed.

Verkrijgbaarheid van dit boek:

Dit boek wordt door mij in eigen beheer uitgegeven zonder winstoogmerk. Het is voor een ieder verkrijgbaar tegen kostprijs door het te bestellen bij www.lulu.com. Dit is een organisatie voor 'free publishing', waar het boekje in ongeveer twee weken tijd geheel elektronisch gemaakt wordt ("printing on demand").

U kunt de site van www.lulu.com het eenvoudigste bereiken via mijn website

www.dirkhuizinga.com

Van de vele foto's in dit boek heb ik geprobeerd tenminste de naam van de maker van de foto te achterhalen en uit te zoeken of er rechten op de publicatie van een foto rusten. Dat is mij niet in alle gevallen gelukt. Vooral bij foto's uit verzamelingen van particulieren bleek dit niet eenvoudig te zijn. Op internet zijn ook tal van relevante foto's te vinden zonder nadere aanduiding over de maker of de rechthebbende. Het is dus mogelijk dat ik een fotograaf of een instantie niet heb kunnen traceren en met publicatie van de foto onrecht heb aangedaan. Mocht dat het geval zijn, dan verzoek ik de benadeelden om contact met mij op te nemen.

Behalve dit boek geef ik een aantal andere boeken uit over maritieme onderwerpen. Zie hiervoor mijn website.

Drachten, 10 februari 2015