

Maritieme Terugblikken

Deel II



Dirk Huizinga

Vooraf

Na de verzameling maritieme verhaaltjes die gebundeld zijn als ‘Maritieme Terugblikken’ bleef ik stukjes publiceren op LinkedIn die vervolgens overgenomen werden door Jan Eissens van de SSRP, die ze als ‘verhaaltjes’ op de site van de SSRP plaatste. Dat bleef goed gaan, totdat ik na herhaalde uitnodigingen van LinkedIn in 2023 om een betaald Premium abonnement te nemen, wat ik niet deed, geblokkeerd werd om nog meer stukjes op LinkedIn te publiceren. Dat platform verdient aan advertentie-inkomsten bij de ‘gewone’ leden en wil graag dat actieve leden een abonnement nemen dat weliswaar extra diensten levert, maar bepaald niet gratis is. Toen besloot ik te stoppen op LinkedIn en heb ik mijn account verwijderd, wat niet betekende dat ik niets meer van LinkedIn vernam. Net als bij het platform Facebook blijf je bestookt worden met uitnodigingen en potentiële contacten, die je alleen kunt ‘ontmoeten’ door je account weer tot leven te brengen. Het account is dus niet verwijderd, maar blijft latent aanwezig bij LinkedIn.

Vanaf het moment dat ik stopte bij LinkedIn, ben ik rechtstreeks verhaaltjes voor de site van de SSRP gaan schrijven, die bovendien iets anders van opzet zijn dan de afgeronde stukjes met één foto zoals ik op LinkedIn deed.

In deze tweede band met gebundelde verhaaltjes heb ik geen nadere orde aangebracht. De ordening in Band I bleek vooral optisch te zijn, maar inhoudelijk niet echt te werken. Band II is daarmee gewoon een verzameling verhaaltjes die naar willekeur, door elkaar, te lezen zijn.

IJzersterk, staalhard



Een stalen schip gaat bij een beetje onderhoud lang mee, zeker de moderne stalen schepen van gestraalde plaat die beschermd wordt met epoxycoatings. Dat was nog niet zo heel lang geleden anders. Toen werd er geklaagd over het vele roest, dat tegenwoordig geen probleem meer is. Tot in de zestiger jaren werden in de jachtbouw niet-gestraalde staalplaten gebruikt, waar dus de walslaag nog op zat. Jachten van nog geen jaar oud konden al gaan roesten. Niet het staal zelf, maar de walslaag was de schuldige. Het was echter een hele klus om zo'n scheepje van die walslaag te ontdoen. Alle lak kon er weer af, de roest wegschuren en borstelen, waarna het blanke staal in de menie of de zinkcompound kon worden gezet. De ene staalsoort is ook niet de andere. Staal is niet gewoon wat het is. Het is een legering van ijzer met koolstof. Daar kunnen nog andere metalen als chrome en nikkel aan toegevoegd worden en de mate waarin dat gebeurt bepaalt de hardheid, de taaierheid en de roestgevoeligheid van de staalplaat. Er bestaan honderden soorten staal. Bij de klassieke ijzeren schepen spreken ze ook nog over het puddle-ijzer. Dat was 19e eeuwse ijzer dat gemaakt werd in een puddle-oven. IJzererts wordt in een hoogoven omgezet tot ruw ijzer. Dat is bros en bevat veel koolstof en moet nog verder bewerkt worden. In 1784 vond de scheepsbevrachter Henry Cort de puddeloven uit. Het ijzer werd in zo'n oven verhit tot een sponsachtige massa die werd geroerd ('to puddle') en gesmeed om zoveel mogelijk koolstof te verwijderen. Het resultaat was een smeedijzer dat na walsen echter nog wel verontreinigingen bevatte. Door het lage koolstofgehalte en de gelaagde, niet homogene structuur van de platen, was dit ijzer eigenlijk niet zo geschikt voor de scheepsbouw. In het midden van de 19e eeuw werden uitvindingen gedaan waardoor de kwaliteit van het ijzer sterk verbeterde. Bijvoorbeeld dankzij het Siemens-Martin proces en het Thomas procédé. Rond 1900 ging de binnenvaart in ons land over van de bouw van houten schepen op de ijzeren scheepsbouw. De scheepsbouwers gebruikten niet het puddle-ijzer, maar een nieuwe kwaliteit staal die zij 'staalijs' noemden. Voor de dekken werden in die tijd de tranenplaten populair. Een staalplaat wordt

daarvoor zo gewalst, dat er regelmatige amandelvormige, traanvormige, uitstulpingen ontstaan, waardoor een nat dek minder glad is om op te lopen. Zulke tranenplaten worden overigens nog steeds in de scheepsbouw toegepast.



tranenplaat

Die staalijzeren schepen werden nog decennia lang geklonken. Het lassen werd pas de gebruikelijke constructietechniek na de oorlog. Lassen stelt weer eigen eisen aan de staalplaat. Het koolstofgehalte van de plaat moet 0,18% zijn. Een hoger percentage maakt staal moeilijker lasbaar. Het puddle-ijzer bevatte nauwelijks koolstof. Dat is relatief zacht, goed smeedbaar, maar qua structuur niet homogeen en kan om die reden niet goed gelast worden. De lasnaad kan gemakkelijk breken.

Bij een schip van puddle-ijzer valt vooral op dat puddle-ijzer anders roest. Een schip van modern staal roest aan de oppervlakte, zoals de *Rommerswael* op bovenstaande foto, een plezieraak van 15 meter uit 1901, die na een roemrucht leven in 1992 door Peter Sterk uit De Lemmer werd gered van de sloop. Het staalijzer dat Croles uit IJlst voor die aak gebruikte, is homogeen van structuur en roest alleen aan de oppervlakte. Puddle-ijzer bevat echter slakken en heeft daardoor een gelaagde structuur. Als het gaat roesten, valt het uiteen, het delamineert, wat niet handig is bij een vaartuig. Het beroemdste bouwsel van puddle-ijzer is de Eiffeltoren uit 1889. Geheel geconstrueerd uit dit zachte smeedijzer waarbij de onderdelen met klinknagels aan elkaar zijn verbonden. Die toren staat er nog steeds. Het beroemdste historische vaartuig van modern Siemens Martinstaal is het SS *Titanic* dat op haar eerste reis in 1912 zonk na tegen een ijsberg te zijn gebotst. Nadat het wrak in 1985 werd teruggevonden en onderzoek werd gedaan, bleek dat de ramp niet alleen veroorzaakt was door te snel varen in een gevaarlijk gebied en door tekortschietende veiligheidsmaatregelen, maar ook door een te haastige bouw, waarbij Siemens Martinstaal van inferieure kwaliteit werd gebruikt, waarbij bovendien juist in de boeg van het schip klinknagels van puddle-ijzer waren

gebruikt die gemakkelijk braken door de ingesloten slakken. Alleen de indrukwekkende buitenkant van een schip is dus onvoldoende om overtuigd te raken van de werkelijke kwaliteit ervan.

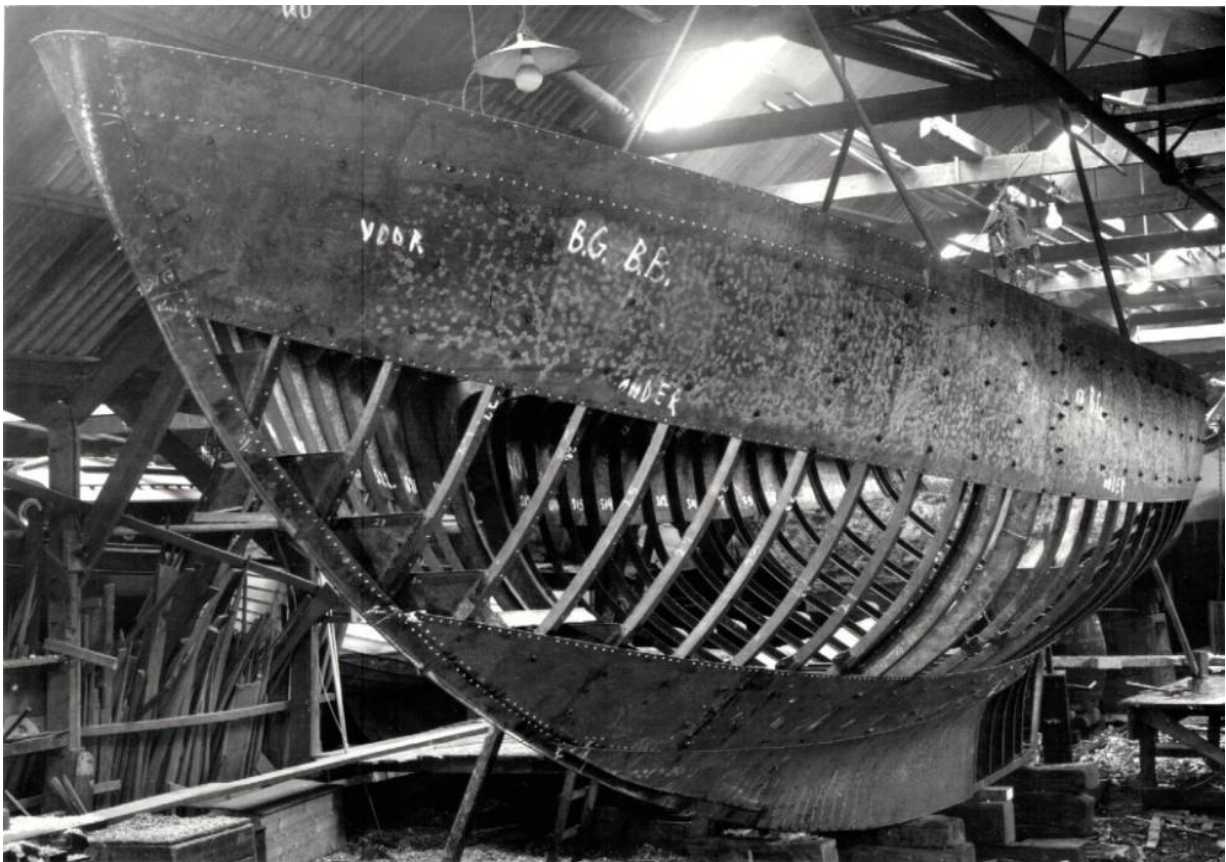
Schone stagnatie



De geweldige naam die Holland in de 17e eeuw had verworven op maritiem gebied, wist men niet vast te houden. Een belangrijke reden was van geografische aard. Vooral in de 19e eeuw bleef Nederland achter bij de internationale ontwikkeling van grotere ijzeren vrachtschepen die met stoommachines werden aangedreven. Nederland was maritiem behoudend, mede omdat de havens aan ondiep kustwater lagen. Amsterdam kon geen grote zeeschepen ontvangen, omdat de Zuiderzee te ondiep was voor die schepen. Het Noord-Hollandskanaal was al te klein toen het net gegraven was en het Noordzeekanaal kwam pas in 1876 gereed. Voor Rotterdam was het niet anders. De Nieuwe Maas stroomde via Den Briel naar de Noordzee en het Brielsche Gat verzandde. Drie jaren voor de opening van het Noorzeekanaal kwam de Nieuwe Waterweg gereed en was Rotterdam weer goed bereikbaar. Tot die tijd was Nederland min of meer gedwongen te kiezen voor relatief kleine, breed gebouwde en daarmee ondiepe schepen, die echter maar matig zeilden. De scheepswerven deden zo ook geen ervaring op met de moderne ontwikkelingen op scheepsbouwgebied. De bouwtechniek van houten schepen was sinds de 17e eeuw in Nederland nauwelijks veranderd. Dat veranderde gelukkig in de 20e eeuw, toen de voor die tijd moderne scheepsbouwtechnieken geïmplementeerd werden. Die economisch penibele situatie zien wij op dit moment

niet direct af van de foto's van havens, die aan het einde van de 19e eeuw zijn gemaakt. Wij zien niet de stagnatie, maar de schoonheid. Wij kijken meer dan honderd jaren later met een vooral esthetische blik, zeker bij zo'n fraaie foto als die van de Kalkhaven van Dordrecht, met z'n houten barken voor de vrachtvaart op zee en de houten Dorstense aken voor de Rijnvaart, met helemaal links een ijzeren tjalk. De Dorstense aken, ook wel keenen genoemd, zijn zogenaamde heve-aken (de bodem loopt voor en achter omhoog tot boven de waterlijn), met overnaadse boorden. Het is een scheepstype dat tot in de 20e eeuw veel voor de Rijnvaart in Duitsland werd gebruikt en waarvan er in Nederland een uniek exemplaar vaart dat van staalijzer is gebouwd. De grote vloot van de historische 'bruine zeilvaart' in Nederland is er vooral dankzij de ijzeren scheepsbouw uit begin 1900. Ijzeren schepen bleken veel langer mee te kunnen dan houten en zijn veel eenvoudiger te restaureren. Ook als ze vele functionele verbouwingen hebben ondergaan, is zo'n schip voor de sloop te redden en in originele staat terug te brengen. Met de houten barken en de Dorstense aken was dat niet het geval. Hout zorgt voor een natuurlijke kringloop van materie, waar het door mensen gemaakte ijzer minder geschikt voor is. Ijzeren schepen blijven ons lange tijd achtervolgen.

Vooroorlogs



In de dertiger jaren werden geleidelijk aan de stalen jachten populair, nadat voor die tijd jachten vrijwel alleen van hout waren gebouwd. Op de foto is zo'n jachtje in het

jaar 1936 in aanbouw op de werf De Vliet in Aalsmeer. Een fraai gevormd S-spant jacht, dat anders dan tegenwoordig nog geklonken wordt in plaats van gelast. Pas na de Tweede Wereldoorlog werd het lassen van stalen schepen de gebruikelijke constructietechniek. Op de foto zien we wat voor werkzaamheden dat klinken van een jacht in de praktijk met zich meebracht. Op de bovenste gang (B.G.) staat aangegeven dat het de gang voor bakboord (B.B.) betreft en welke kant voor en onder moet. Allemaal vanzelfsprekend, maar ook heel belangrijk. Voor het klinken worden de randen, de landen, van de staalplaten voorzien van gaatjes die er op vaste afstanden in geponst worden. Bij het klinken van twee platen worden een onderste en een bovenste rand over elkaar gelegd, zodat er een klinknagel door beide platen kan worden geslagen. De kunst is daarbij om al die gaatjes precies over elkaar te laten vallen. Daartoe wordt één plaat geponst en met een paar bouten vastgezet. De nieuwe plaat wordt tijdelijk met bouten op z'n plaats vastgezet, waarna door de gaatjes van de eerste plaat op de tweede plaat afgetekend kan worden waar de ponsgaten moeten komen. De tweede plaat wordt weer verwijderd, waarna de afgetekende plaatsen van de ponsgaatjes geponst worden. Dat is een arbeidsintensief en zeer nauwkeurig werkje. Op de foto zien we dat de reeds bevestigde platen tijdelijk met bouten zijn vastgezet. Het klinkwerk moet nog beginnen. Bij het klinken worden de klinknagels in een oven heet gestookt en van binnen naar buiten door de ponsgaatjes gestoken. De kop naar binnen. Aan de buitenzijde wordt de nog hete nagel platgeslagen, terwijl die aan de binnenkant wordt tegengehouden. Van het helse lawaai van dit klinken zijn vooral veel werknemers in het schip gehoorschade opgelopen. Daar dreunde het geluid van de klinkhamer het hardste en gehoorbeschermers bestonden in die jaren niet. Die geleidelijke doofheid speelde in die tijd echter geen rol. Mijnwerkers waren trots op hun stoflongen en scheepsbouwers konden uitleggen waarom zij door het bouwen van stalen schepen een slecht gehoor kregen. Bij het klinken van schepen is de logistiek heel belangrijk. De scheepsbouwers moesten goed weten wat je eerst moest klinken en wat daarna, want klinken heeft ruimte nodig die tijdens de bouw van een jacht kan verdwijnen. Je moest voorkomen dat er een deel geklonken werd, waarna het onmogelijk was een volgend deel te klinken. Na de oorlog werd er nog maar weinig geklonken. Schepen werden toen elektrisch gelast. Lassen heeft voordelen, maar ook nadelen. Een voordeel is de gewichtsbesparing. Al die klinknagels vormen een flink gewicht en jachten moeten juist licht zijn om vlot te kunnen varen. Lassen is lichter werk, is snel en gemakkelijk uit te voeren (minder logistieke beslomming) en veiliger voor de werknemers, tenminste wat betreft hun gehoor. Lassen geeft echter niet een gladder product, want door de grote hitte ontstaan er dwars op de lasnaad krimribbels, waar men bij het klinken helemaal geen last van had. Ook is het niet zo dat lassen tot een sterkere constructie leidt. Sterker nog, er zijn vrachtschepen doormidden gescheurd doordat zij gelast zijn, wat bij klinken nooit zou zijn gebeurd. Bij klinken kunnen weliswaar onder slechte omstandigheden op het water een paar klinknagels losspringen, maar dat was het dan ook. Daar waren vrachtschippers zelfs op voorbereid. Die dichtten zo'n gaatje door er een stuk spek tegenaan te klemmen. Het belangrijkste voordeel van het

lassen was de tijdwinst. De lastechniek was veel minder arbeidsintensief. Met dat de arbeidsuren duurder werden, groeide de behoefte aan beperking van de arbeidskosten. Tegenwoordig is de lastechniek echter sterk verbeterd. Ook worden de staalplaten niet meer rond geklopt, maar in vorm gewalst, wat een veel strakker resultaat oplevert. De klinktechniek kent op bescheiden schaal echter een revival. De laatste jaren worden oude, geklonken vrachtscheepjes en jachten zo authentiek mogelijk gerestaureerd. In die situatie wordt de voorkeur gegeven aan het oorspronkelijke klinkwerk boven de moderne lastechniek.

Ramscheepje?



In die 19e eeuw liet ook de Koninklijke Marine Nederland enige ramschepen bouwen. Zwaar gepantserde schepen die gebouwd waren om een vijandelijk schip dwarsscheeps te rammen en lek te stoten. Ze waren direct herkenbaar aan de voorsteven waarmee geramd werd. Die had geen overhang, maar hing naar achteren, een negatieve overhang, zoals nu mode is bij dure motorjachten. Op en vooral onder de waterlijn stak de steven verder naar voren om daarmee de tegenstander onder water te kunnen raken. Met de ver vooruitstekende ramsteven werd de tegenstander tot zinken gebracht. Dat alles klinkt niet vriendelijk en is daarom helemaal niet van toepassing op het beurtscheepje op de foto. Dat valt op met die ramsteven, waar andere ijzeren beurtscheepjes een rechte steven hebben. Ik denk dat de ontwerper het gewoon mooi vond dit motorscheepje van zo'n opvallende voorsteven te voorzien. Deze 'Anna Maria' was niet de enige beurtvaarder met een ramsteven. Ook de 'Industrie II' was zo ontworpen. Het waren 'oliebootjes' van de oliefabriek van Twijnstra bij Akkrum. Ulbe Twijnstra dreef een oliemolen aan de Boorn in Akkrum en kocht in 1887 de wind-oliemolen aan de Polsloot ten zuiden van het dorp. Daar ontwikkelde hij in korte tijd een

stoomfabriek voor oliekoeken, voor veevoer. Hij kocht noten en zaden in, sloeg ze op in een grote silo en vermaalde ze tot olie. Van de olie werden koeken gemaakt die weer vermalen werden tot krachtvoer voor het vee. Ten zuiden van Akkrum verrees naast de fabriek en het kantoor een grote betonnen silo die van verre te herkennen was.

Twijnstra's veevoerfabriek ontwikkelde zich tot een van de grootste veevoerfabrieken van Nederland, mede door fusering in de 20e eeuw met Unilever en met Calvé-Delft. In 1999 werd UTD (Ulbe Twijnstra Delfia) onderdeel van de veevoederindustrie Hendrix in Boxmeer. Een paar jaren later werd de fabriek in Akkrum in verband met concentratie van het productieproces afgebroken. Maar hoe is het de ramscheepjes van Twijnstra vergaan? Dat waren opvallende beurtscheepjes waarmee het veevoer over het water naar klanten werd vervoerd. De foto is gemaakt eind jaren dertig, toen het bedrijf ook al vele vrachtauto's had aangeschaft om de zakken voer te distribueren. Veel van de fraaie ijzeren beurtscheepjes uit die tijd zijn gesloopt. Enkele zijn verbouwd tot plezierscheepje en ook zijn er enkele gerestaureerd in de oorspronkelijke staat. Van de ramscheepjes van Twijnstra weet ik alleen dat er een verbouwd is tot rondvaartboot en trots met zijn ramstevan vooruit met toeristen door Amsterdam vaart, zolang dat om milieuredenen tenminste is toegestaan.





Traditioneel en onveilig



Er bestaat een groot verschil tussen moderne zeiljachten en traditionele platbodemjachten op gebied van veiligheid. Vooral de roefschepen zijn voor veel zeilers onder veel omstandigheden veel minder veilig dan de moderne kajuitjachten. De oorzaak is niet het schip als zodanig, maar de traditie dat de gebruikelijk geworden veiligheidsmaatregelen op jachten niet toegepast mogen worden op de klassieke platbodems. Op de foto (van Mindert Hepkema, ca. 1930) zeilt de ruim 10 meter lange boeier *Tjet Rixt* bij een stevige wind gereefd over een meer, ik denk de Peanster Ee bij Grouw. De bemanning zit veilig in de bollestal, beschermt achter

de roef. Maar wat als er gehandeld moet worden en een of meer bemanningsleden naar voren moeten? Het gelakte grenen dek van deze boeier is spekglad vanwege het overgekomen buiswater. Het schip vaart weliswaar op het binnenwater, maar ligt natuurlijk niet stil. Het is riskant op een slingerend schip gewoon rechtop door de warring, het gangboord, naar voren te lopen. Zeker voor iets oudere zeilers die minder vast op de voeten staan, eerder last van duizelingen hebben en lijden aan een minder goede coördinatie. Voordat je het weet, is zo'n bemanningslid verdwenen en ligt-ie in het water. Hij heeft ook niets om zich aan vast te houden en er is niets dat hem of haar tegenhoudt. Bovendien vinden veel zeilers het op het binnenwater wat overdreven om een reddingsvest te dragen.

Hoe anders kan dat gaan op een modern scherp zeiljacht. Dat heeft een zeerailing van minstens 60 cm. hoogte om het gehele schip met een preekstoel voor. Lastig om aan en van boord te gaan, maar veilig als je tijdens het zeilen over het dek moet. Als je uitglijdt, blijf je tenminste nog gewoon aan boord. Bij platbodems is een zeerailing op het potdek onbespreekbaar. Bij jachten zijn alle zeilen bovendien meestal vanuit de kuip te bedienen. De fokkeschoten worden (uiteraard) vanuit de kuip bediend en niet bij de mast zoals bij de meeste boeiers. Het is bij moderne jachten echter ook heel gebruikelijk om de fok te voeren op een rolfokgarnituur, zodat je voor het zetten en wegnemen van de fok niet naar voren hoeft. Een rolfok op een platbodem wordt echter nauwelijks toegestaan en vergt ook bijzondere voorzieningen om die fok voldoende te kunnen spannen.

Op open water zoals het IJsselmeer en groter is het op jachten ook gebruikelijk reddingsvesten te gebruiken en de bemanning met een lifeline te verbinden aan een voorziening over dek zodra die bij hoge golven naar voren gaat, zodat hij bij ruw weer verbonden blijft aan het schip mocht er iets verkeerd gaan. Dat gebruik (en zo'n voorziening) heb ik bij platbodemjachten nog nooit gezien. Daar scharrelt de bemanning over het gladde dek zonder veel mogelijkheden zich vast te houden, laat staan zich te zekeren. In die platbodemwereld is mijns inziens daarom te weinig besef van de risico's die er zijn, vooral op ruimer water. Juist platbodems gaan bijvoorbeeld op de korte, steile golven van het IJsselmeer als een gek tekeer. Desalniettemin zie je de bemanning van platbodems in de golven voor een haven naar voren gaan om het tuig te strijken, terwijl het veel veiliger is in de haven het tuig te hijsen of te strijken. Nu was het vroeger natuurlijk ook gebruikelijk te varen zonder veiligheidsvoorzieningen. De traditionele jachten volgen daarmee een vaartraditie. Vele vissers dachten dat het reeds voorbestemd was wanneer zij zouden sterven. Ook dachten sommigen dat zwemmen tot een levensstrijd in het water zou leiden en daarom beter niet geleerd kon worden om zo het lijden bij overboord vallen te verkorten. Veel moderne mensen blijken echter plezier te hebben in het nemen van risico's, want wat is een leven zonder spanning? Goed en veilig zeilen onder moeilijke omstandigheden lijkt mij echter al spannend genoeg. Daar hoeft je het leven van anderen niet ook nog eens voor in gevaar te brengen.



Skûtsje op IJsselmeer. In het gangboord aan de lage kant zitten bemanningsleden voor de fok, het dieptepeilen en het zwaard bedienen, meestal zonder houvast. (Foto: Tom Coeboorn)



De Noordzeebotter Bornrif op de Waddenzee. Als charterschip verplicht voorzien van een railing.



Dit skûtsje heeft een handgreep over de luiken langs het gangboord. De bemanning aan de lage kant zou anders gewoon van het schip spoelen.



Skûtsje in de wedstrijd. (Foto: Tom Coehoorn) Wel reddingsvesten, maar niet gezekeerd en nauwelijks mogelijkheden zich vast te houden.



Dit skûtsje op het Heegermeer wacht op hulp. Het tuig is eraf gebaald. Het schip is echter volgelopen en moet gelicht worden. De wedstrijdschûtsjes zijn zo ingericht, dat het enige tijd duurt voordat zij zinken. In die tijd kan een sleepbootje het schip weer overeind trekken.



Dit gekenterde skûtsje wordt door een sleepbootje weer overeind getrokken.



Het skûtsje van de SWH (zuidwesthoek) slaat op het Sneekermeer om tijdens een windvlaag. De bemanning moet zien het vege lijf te redden: niet onder het zeil geraken, wat moeilijk is voor de mensen aan de lage kant, en oppassen voor het zwaard aan de hoge kant dat over kan komen.



Abstract



In het verleden zijn er zoveel prachtige maritieme schilderijen gemaakt, door de eeuwen heen, dat het voor maritieme schilders in onze tijd heel moeilijk is een originele vorm te vinden in dit genre. Maritieme schilderijen zijn 'van nature' figuratief. Op dat gebied hoeven we niet te proberen de meesters uit vorige eeuwen te verbeteren. Opvallend is bij de maritieme schilderkunst, dat het lijkt of de kunststromingen uit de 20e eeuw aan dit genre voorbij zijn gegaan. Natuurlijk zijn er wel een paar modernistische en ook kubistische schilderijen met boten, maar die moderne kunstrichtingen waarbij de schilder speelt met vormen is nooit dominant geworden bij maritieme schilders. Die bleven voor een belangrijk deel tot op de dag van vandaag realistisch en impressionistisch werk leveren. Met alle respect natuurlijk, want op hun vakmanschap hoef je geen kritiek te hebben. Dat zit meestal wel goed.

Wel blijft het verwonderlijk, dat dit genre zich blijkbaar minder leent voor experimenten. Op het bovenstaande schilderij staat een botter centraal, maar ik wilde helemaal geen botter schilderen op de traditionele wijze. Het scheepje is daarom geïntegreerd in een geheel van vormen die geordend zijn langs lange lijnen die onderling verspringen. Eigenlijk is het gewoon een abstractie, een voorstelling die losgemaakt is van de concrete betekenis, waarbij de kijker over het beeld dwaalt als door een onbekend gebergte. Ik noem de aanpak postmodern. Niet omdat ik een aanhanger ben van het postmodernisme, maar omdat juist op het subjectieve gebied van het bekijken van een dergelijke voorstelling er geen sprake is van een uiteindelijke waarheid. Het gaat om persoonlijke perspectieven die ieder een eigen waarheid voortbrengen. Bij het bekijken van een schilderij is dat een onschuldig gebeuren. De één meent dit te zien, de ander dat. Voor de werkelijkheid van het schilderij maakt dat niets uit. Zodra het over de sociaal-economische werkelijkheid gaat, voldoet zo'n tolerant subjectivisme echter veel minder. Dan is er gelukkig een min of meer objectieve werkelijkheid die normerend is voor de besluitvorming.

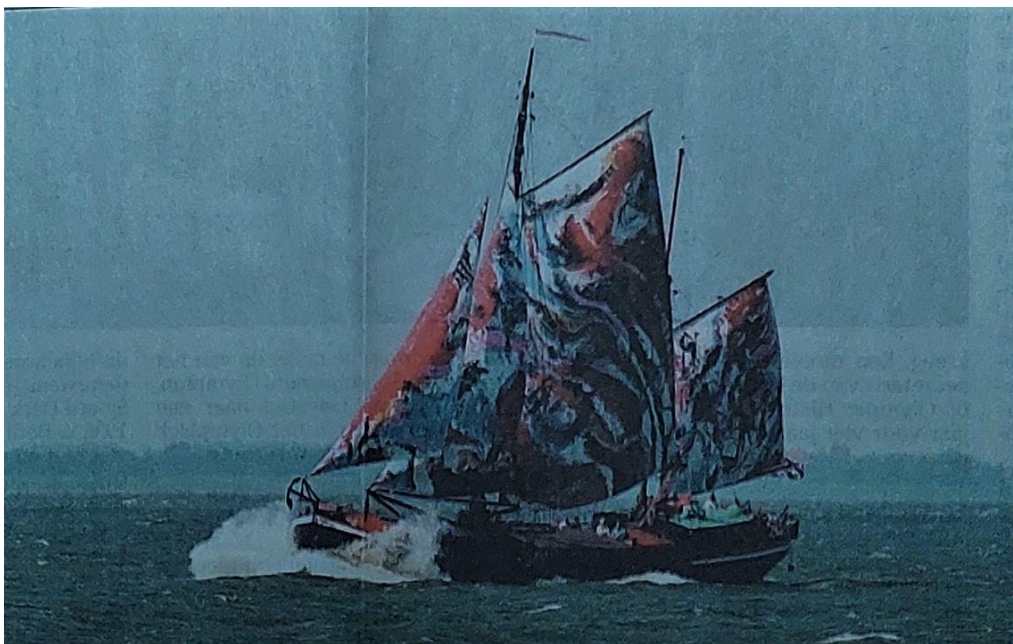
Dadatuig

Nadat ik in 2017 een Stijlzeil ontworpen en beschilderd had voor het Drachtster skûtsje 'De Jonge Trijntje' in verband met het eeuwfeest van de kunstbeweging De Stijl van Theo van Doesburg (die in Drachten heeft gewerkt), werd mij in 2018 gevraagd een zeil te ontwerpen en te beschilderen voor het skûtsje 'Het Bruine Leven' dat deel zou nemen aan de turfrace voor pramen en skûtsjes, van Drachten naar Leeuwarden. Op dat zeil zou de tekst moeten staan die Harmen Wind maakte voor het carillon dat in 1989 in het centrum van Drachten is geplaatst, op de plaats waar voorheen de brug was over de in de zestiger jaren gedempte Drachtstervaart. Vanaf die plek heeft Drachten zich vanaf de 17e eeuw ontwikkeld dankzij de (turf)scheepvaart en de handel.



De schrijver en dichter Harmen Wind ontwierp een tekst over de elementen aarde, vuur, water en lucht in het Fries en in het Nederlands. De dichtregels zijn aangebracht op de monumentale rondlopende draagbalken van het carillon. De Nederlandse versie aan de buitenkant, de Friese aan de binnenkant. In het Nederlands: "Uit aarde zijn wij geboren. Het vuur staken wij uit de grond. Het water droeg ons welvaart. Lucht legt ons een lied in de mond." Persoonlijk vind ik de Friese tekst muzikaler klinken. Ook het ritme van de woorden past beter, maar (lang) niet iedereen kan het Fries lezen, dus is het goed dat Wind ook een Nederlandse versie dichtte. Deze twee beschilderde tuigen waren overigens niet de eerste. De Groningse actionpainter Gerriet Postma had reeds in 1994 de zeilen beschilderd van de Friese maatkast 'De Ideaal'. Uiteraard op zijn manier met veel rood in bonte bewegingen. De 'Ideaal' voer met dit tuig om aandacht te vragen voor een grote overzichtstentoonstelling van het werk van Postma in het Fries Museum. Hij beschilderde de vier zeilen van het charterschip, in totaal 260 m², aan beide kanten. Hij werkte daarbij 'in het groot' en kon de verf met een bezem ruig over het tuig verspreiden. Dat was bij het Stijlzeil anders. Dat moest heel strak en nauwkeurig, met veel tape en rollers. Bij het Dadatuig moest ook met een kwastje worden gewerkt. Het Dadatuig is vanwege de tekst eenzijdig beschilderd. Het Stijlzeil tweezijdig, waarbij de lijnen aan weerszijden precies over elkaar moesten lopen. De zeilen van de 'Ideaal' kwamen uiteindelijk in het bezit van

kunstverzamelaar Johan Meijering uit Groningen, die natuurlijk ook met dat enorme pak katoen in z'n maag kwam te zitten. De gemeente Groningen zag geen mogelijkheid een geschikte plaats voor dit kunstwerk vrij te maken, waarna Meijering de gemeente Leeuwarden benaderde. Gerriet Postma (1932 - 2009) kwam uit Twijzelerheide en had jaren in de Friese hoofdstad gewoond. Maar wat moet een gemeentebestuur met een kunstwerk op 260 m² doek? Jaren later las ik, dat het tuig op een gemeentelijke zolder lag en iemand had gesuggereerd dat dit tuig eigenlijk gerestaureerd moest worden. Het was immers een kunstwerk. Het was cultureel erfgoed. Ik geloof niet dat daar iets van is gekomen. Niet alles hoeft immers voor de eeuwigheid bewaard te blijven. Vergankelijkheid heeft ook z'n charme.



De knecht voorop

Onlangs kwam het beurtschip '*Dorp Grouw*' in het nieuws. Een ijzeren scheepje dat Auke van der Zee uit Joure in 1910 bouwde voor Wybe Peekema uit Grouw. Veel later, in de zestiger jaren voer dit scheepje zelfs als garnalenkotter vanuit Zoutkamp, waarbij over de ronde kop van het beurtschip een kotterkop was gelast om minder buiswater over te krijgen. Dat ijzeren schip had echter een houten voorganger die vooral bekend is geworden onder de naam *Aebelina*. Dat beurtscheepje werd door Eeltje Holtrop van der Zee uit Joure gebouwd in 1861. De eerste eigenaar ging failliet en in 1873 kocht Wybe Peekema dit snelle beurtscheepje. Bij zeilwedstrijden won de *Aebelina* zo vaak de hoofdprijs, wat voor de schippers een lucratieve bijverdienste was, dat het scheepje werd uitgesloten 'wegens meerdere bekwaamheid'.



In 2009 kwam een quasi replica van dit houten schip gereed bij het Skûtsjemuseum in Eernewoude. Bouwmeester was Johan Prins uit Workum. Met deze *Aebelina* wordt ook met (betalende) gasten gezeild. Wat dan opvalt bij de *Aebelina*, maar wat kenmerkend is voor alle grotere platbodems waar de fokkeschoot over een overloop voor de mast wordt geleid, is de positie van de fokkenist. Op de foto zien we de fokkenist van de oorspronkelijke *Aebelina* de fok te loevert houden, staande naast de mast. Zijn werkplek was voorop en nergens anders. Bij skûtsjes en boeiers zie je nog steeds naast de mast bemanningsleden met

de fok in de weer, wat je bij moderne jachten nooit ziet. De reden is, dat de fokkeschoot over diverse schijven belegd wordt op het 'hakblok' dat over de overloop loopt. Die overloop is een gebogen stang die van boord tot boord loopt, met een bocht voor langs de mast. Anders dan bij moderne zeilschepen heeft de fok niet een enkele schoot aan stuurboord en een aan bakboord, met een schootlier en klem. Om de fok te behandelen, moet de fokkenist bij het schootblok en dus naast de mast blijven. Ongeacht de weersomstandigheden. Bij harde wind, hogere golven en dus veel buiswater over het voorschip, zoekt de fokkenist een beetje beschutting achter de mast, aan de lage kant waar de fokkeschoot uiteraard altijd belegd is. Dat soort werk deed de schipper nooit. Die zat achter in de bollestal, het kuipje achter de roef, waar het meestal droog bleef. Het vervelende werk was voorop, dat was werk voor de knecht. Bij de luxe boeierjachten was (en is) dat niet anders. De eigenaar liet zich varen door een zetschipper met zijn knecht. De eigenaar met zijn familieleden of gasten wilde zo weinig mogelijk last van die zeilerij hebben. Dus werden de schoten zoveel mogelijk uit de bollestal gehouden. De grootschoot werd helemaal achter op het schip over een overloop gevoerd en daar belegd op een hakblok, terwijl de fokkeschoot over de overloop bij de mast bleef en dus nooit zoals bij moderne jachten naar achter werd geleid en vanuit de kuip werd bediend. Historisch gezien is dat allemaal niet onbegrijpelijk, maar tegenwoordig wordt er met deze schepen gezeild door de eigenaar zelf en kan je het toch wat ongemakkelijk vinden dat de fokkenist die er ook bij hoort, nooit achter bij de anderen zit, maar daar in z'n eentje zich wat moet zien te vermaken naast de mast.

De Eerste

Een plassenscheepje verdwaald op zee? Natuurlijk niet. Deze Dertigkwadraatklasse nr. 1 vaart een wedstrijd voor de haven van Harlingen. Op de achtergrond een jacht van de Regenboogklasse. Er werden in de hele 19e eeuw en ook in de eerste helft van de 20e eeuw op zee voor Harlingen zeilwedstrijden georganiseerd. Ook voor jachten die op zee niets te zoeken hadden. Dat laatste is bij zeilwedstrijden voor lichte zwaardboten normaal geworden, maar wel onder gecontroleerde condities. Het jacht op de foto is bijzonder. Deze klasse is in 1936 ontworpen door Sj. Veenman voor de Noord Nederlandse Watersportbond. Het eerste jacht, dit dus, werd in 1937 gebouwd. Het was de bedoeling met de Dertigkwadraatklasse een eenheidsklasse te ontwerpen die een einde moest maken aan de experimenten met de 'beperkte' W-klasse en de 7-meterklasse die vanaf 1912 de voorlopers waren van de 30 m2 klasse. Een beperkte klasse kent een beperkt aantal voorschriften met ruime marges, waarbinnen geëxperimenteerd mag worden. Dat is voor ontwerpers heel aantrekkelijk, maar voor de wedstrijdorganisatie niet. Steeds blijkt na verloop van tijd dat de uitslagen van wedstrijden vooral bepaald worden door de meest succesvolle ontwerpers, d.w.z. door de zeilers die voldoende geld hebben om deze ontwerpers (en jachtwerven) te betalen. Als het de bedoeling is de beste zeiler te laten winnen, dan is het nodig met een eenheidsklasse wedstrijden te zeilen. Het

ontwerp van Veenman is zeker geslaagd te noemen. De Dertigkwadraat is typisch een zeiljacht voor de ondiepe Friese meren, met een heel vlakke U-vorm en sterk gebogen kimmen. Heel anders dus dan de lijnen van de Regenboogklasse die in 1916 ontworpen werd door G. de Vries Lentsch uit Amsterdam. De



Dertigkwadraat is net als de BM-ers van Bulthuis gebouwd van mahonielatten. Dat klinkt wat goedkoop, maar dat was het niet. Deze jachten van 7.50 meter lang waren te duur voor 'de gewone man'. Er werden tussen 1937 en 1955 slechts 32 van gebouwd en aan het einde van de vorige eeuw nog eens drie stuks. Dat is niet veel, maar desalniettemin zie je veel van deze jachtjes nog regelmatig varen. Ze worden met liefde zeer zorgvuldig onderhouden. Een relatief groot aantal verkeert zelfs nog in wedstrijdconditie. Het varen op zee is natuurlijk niet normaal voor deze scheepjes. De platte spantvorm maakt het jachtje daar nog minder geschikt voor dan de Regenboog met zijn diepere V-vormige spantvorm. Onder wedstrijdcondities kan er echter meer dan normaal. Er is toezicht en de reddingsboot is nabij. Anders dan de moderne zwaardbootjes kan een Dertigkwadraat echter zinken. Het overkomende water stroomt ook niet automatisch weer weg uit de kuip, maar moet uit het schip gepompt of gehoosd worden. Dat met deze scheepjes de Harlingen - Terschellingrace gezeild is, wil niet zeggen dat de Waddenzee het ideale zeilwater voor deze klasse is. Op foto's is echter alles anders. Schepen op zee in 'vliegende storm' zijn op films en foto's fascinerend om te zien. Ook maritieme schilders uit de Romantiek hielden ervan verschrikkelijke taferelen te schilderen omdat die zo mooi zijn. In die zin is deze 'Eerste' zeker niet de laatste.

Eilandgevoel

De Britten beleven het eilandgevoel in relatie met het Europese continent, maar persoonlijk doe ik dat alleen op een eilandje. Bijvoorbeeld op een niet te groot Waddeneiland, waar je vanaf een hoger punt kunt zien dat je omgeven wordt door water. De eilandbewoners zelf beleven dat anders. Zij voelen zich ook vaak minder gebonden aan regels die op het vaste land worden bedacht. Een eiland kent immers zijn eigen regels.



In de Zuiderzee lagen meerdere eilanden, waarvan Urk ongetwijfeld het belangrijkste was. Die positie dankte Urk aan de strategische ligging voor Amsterdam. Die stad zorgde dat Urk reeds in 1617 voorzien werd van een vuurbaak. In 1660 kwam het eiland zelfs onder Amsterdams bestuur. De reden was, dat de grote VOC-schepen Amsterdam alleen konden bereiken via Urk. Om het Enkhuizerzand te ontwijken, koersten ze van het Marsdiep zuidoostwaarts naar Urk en vandaar naar Amsterdam. Pas in 1950 komt Urk bestuurlijk onder de provincie Overijssel. Toen was het al twaalf jaren geen eiland meer. In 1938 werd het met dijken verbonden aan de vaste wal en tijdens de oorlog werd de Noordoostpolder leeggepompt door gemalen bij de Friesesluis, de Urkersluis en de Voorstersluis. Op de foto spelen Urker kinderen in 1941 in het IJsselmeer bij 'de Staart' van Urk, bij de noordoostelijke punt waar eens de zeehonden lagen te zonnen. Het eilandgevoel leefde toen nog volop. Het IJsselmeer werd door de vissers ook nog gewoon 'de zee' genoemd. Tachtig jaren later is alles anders. Nog maar heel weinig mensen hebben Urk gekend als eiland en nog opvallender: vele

mensen weten helemaal niet dat Urk ooit een eiland is geweest. De oorspronkelijke contouren zijn alleen aan de westzijde bewaard gebleven. Aan de oostzijde is Urk onherkenbaar uitgebreid de polder in, daar waar ooit de zee was. Voor toeristen is het voormalig eiland (anders dan voorheen) tegenwoordig ook op zondag te bezoeken. De Urkers hebben zich verregaand aangepast aan het moderne levensgevoel, ondanks het gesloten karakter van de Urker gemeenschap. Onlangs kwam in het nieuws, dat daar waar vroeger in het noordoosten 'de Staart' van Urk was, het laaggelegen gebied dat met een palenschermd werd beschermd tegen hoger water en dat geliefd was bij de jeugd om te spelen en bij de oudere jeugd om elkaar te ontmoeten zonder de normerende blik van de ouderen, dat op die locatie een palenschermd was opgericht om de mensen er aan te herinneren dat daar ooit het eiland eindigde en de zee begon. Gebleken was namelijk, dat ook een groot deel van de Urker jeugd niet het gevoel heeft en zelfs niet weet dat zij op een voormalig eiland woont.

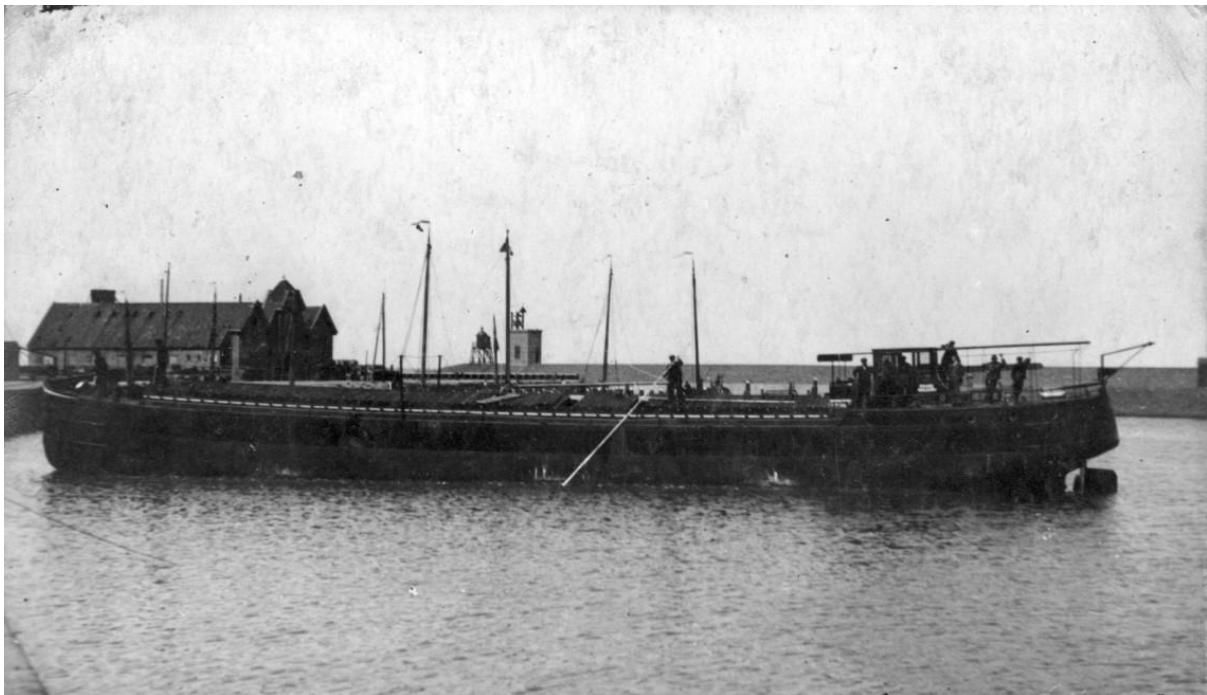


Dan kan je verbaasd zijn over zo weinig historisch besef en je afvragen wat ze dan op school leren, maar het is de geschiedenis zelf die dit veroorzaakt. Het voortdurende sterven en verdwijnen van dingen gaat gepaard met evenzovele

nieuwe ontwikkelingen. Jonge mensen leven in het nu, de wereld begint voor hun op dit moment. Zodra zij opgroeien en zich ontwikkelen, leven zij naar de toekomst. Alleen de oudere mens kijkt terug en ziet hoe de wereld verandert, maar de jeugd heeft daar geen boodschap aan, die kijkt vooruit. Totdat ook deze jeugd ouder wordt en ingehaald wordt door nieuwe jongeren.

Meer dan functioneel

In 1931 kreeg Auke van der Werff, werfbaas van scheepswerf 'Volharding' in Stavoren, de opdracht een motorspits te bouwen van bijna 39 meter lang en 5 meter breed. Die kon alleen door de zeesluis naar buiten, op het moment dat de Zuiderzee even hoog stond als het binnenwater. Normaal was dat bij eb het geval. De sluis kon immers slechts schepen schutten van maximaal 31.50 meter, de Friese maat, die overeenkwam met de maximaal toegestane lengte van schepen die door Friesland wilden varen. Dit grote schip kon naar buiten, naar de Zuiderzee, op het moment dat beide deuren van de sluis tegelijkertijd open konden zonder dat er gekke dingen



Stavoren, 1931. De spits met torpedokont is door de sluis geboomd.

zouden gebeuren. Dit schip was geen gewone 'spits', maar in de ogen van de Stavoren een 'deftig' schip, omdat de opdrachtgever volgens het bestek een bijzondere afwerking wenste. Niet alleen moest het zorgvuldig worden geklonken, waarbij tussen de te klinken huidplaten en hoekijzers geteerd vilt papier moest worden aangebracht om te voorkomen dat het schip aanvankelijk enige tijd zou lekken na de tewaterlating. Geklonken schepen waren namelijk niet direct

waterdicht. Tussen de geklonken naden moest eerst wat roest ontstaan en wat teer gesmeerd worden, voordat alle lekkage voorbij was.

Wat bij dit schip echter vooral opviel was de luxe die de kapitein op zijn schip wenste op woongebied. De kajuit moest afgetimmerd worden met teakhout en eikenhout. De roef moest voorzien worden van een echt marmeren schoorsteen (en dus niet gemarmerd met de verfkwest). Ook de vensterbanken en het blad van het buffet werden in marmer uitgevoerd, evenals het aanrecht van de kombuis. In het woongedeelte kwamen ovale, geslepen spiegels. De gordijnroeden werden in koper uitgevoerd evenals de stootlijsten langs vensterbanken en traptreden. Wastafels en nachtkastjes werden voorzien van een witglazen blad en iedere slaapkamer kreeg een ovale spiegel. Alle betimmering in het achteronder moest rond uitgewerkt worden met de vorm van het schip mee. In het vooronder, het onderkomen van de knecht, was alles wat eenvoudiger, van vurenhout, maar wel 'mooi glad geschaafd'. De spits werd voorzien van een 80 pk gloeikop diesel, wat voor die tijd een zeer sterke machine was.

De scheepswerf kon al die verfijnde afwerking van het woongedeelte natuurlijk niet zelf uitvoeren. De werf was gespecialiseerd in het ijzerwerk. De fraaie afwerking moest uitbesteed worden aan specialisten, aan andere vakmensen. Dat is een praktijk die ook tegenwoordig nog normaal is. Gespecialiseerde bedrijven kunnen onderdelen beter en sneller leveren dan bedrijven die denken alles wel zelf te kunnen.

Na de levering van dit fraaie schip kreeg scheepswerf 'Volharding' het moeilijk. Het bouwde nog één binnenschip, maar de crisis van de dertiger jaren deed zich reeds voelen en na de afsluiting van de Zuiderzee in 1932 liep ook de klandizie van de vissers hard terug. Het accent kwam die jaren te liggen op onderhoud van werkschepen en nieuwbouw van motorkruisertjes voor de recreatie. Pas veel later, in de zeventiger jaren, kwam de werf in commercieel beter vaarwater met de bouw van Stavense kotters voor de pleziervaart en van vissersschepen voor vissers op het IJsselmeer en de Waddenzee. Voor echte luxe moest nog twintig jaren gewacht worden, toen de werf verhuisde van het Hellingpad naar de Kooijweg langs de Spoorhaven in Stavoren en daar Sturiërijachten ging bouwen voor het duurdere middensegment. Daar had de werfbaas zoveel succes mee, dat scheepswerf 'Volharding' bij het honderdjarig bestaan in 2018 'Koninklijk' genoemd mag worden.

Midzwaardjachten

In de wereld van traditionele Nederlandse jachten, de platbodems met hun zijzwaarden, doen ze niet mee, hoewel het ook zwaardjachten zijn. Ze waren er ruim honderd jaar geleden echter wel, de Amerikaanse centerboards. Gewoon tussen de boeiers en de klassieke scherpe jachten voeren tijdens wedstrijden ook

opvallend brede zeiljachten mee zonder kiel. Ze waren geschikt voor ondiep water en het verlijeren bij zeilen met halve wind en voorlijker werd tegengegaan met een ophaalbaar midzwaard in plaats van twee zijzwaarden.

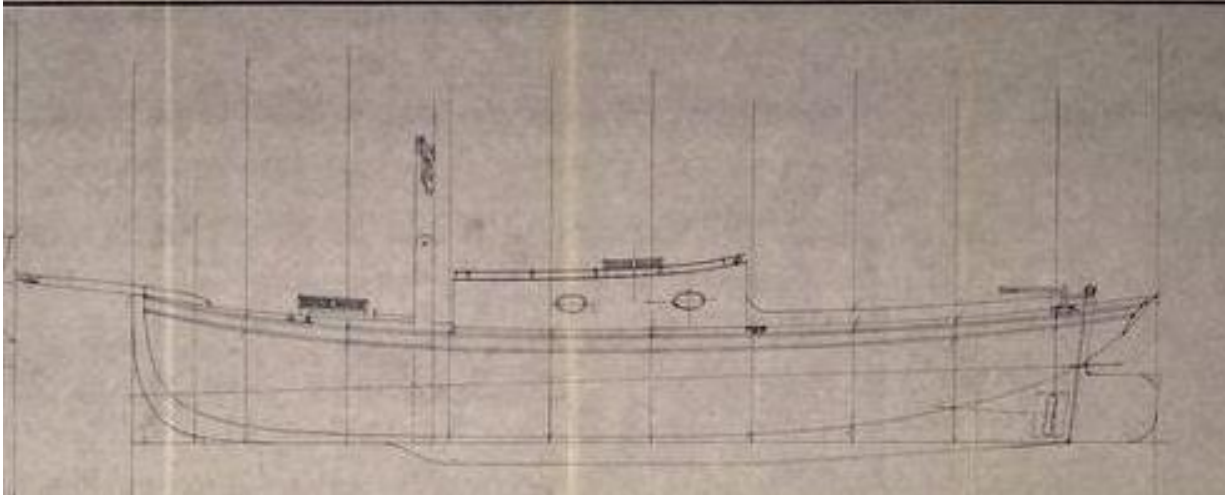
Aan het einde van de 19e eeuw en in het begin van de 20e eeuw zijn dit soort schepen ook in Nederland gebouwd. Van hout, maar ook van ijzer. Onder meer bij Auke van der Zee in Joure. Op de foto zeilen drie houten centerboards op de Zuiderzee bij De Lemmer tijdens de traditionele hardzeilwedstrijd in de zomer.

In Nederland bleef men trouw aan de traditie van platbodemschepen met zijzwaarden, maar het idee van een midzwaard is natuurlijk zo gek nog niet. Zo'n zwaard zit achter de mast scharnierend in een zwaardkast. Die constructie verzwakt de romp en neemt ruimte in, maar dat moet je verrekenen met de nadelen van zijzwaarden, die immers kwetsbaar en bewerkelijk zijn.



Het idee van een midzwaard komt van een Engelse marineofficier, John Schank (1740-1823), en wordt internationaal vooral toegepast bij lichte en ondiepe zeilbootjes. De centerboards op de foto zijn dat niet. Dat zijn tamelijk grote, zware schepen. Veel centerboards zijn ook ontworpen als kajuitjacht waarmee ook op zee werd gezeild. De zwaardkast in de kajuit was tevens in gebruik als (klap)tafel. Ook zijn dit soort schepen voorzien van een kiel-midzwaard constructie, waarbij de kiel tevens ruimte biedt aan het ophaalbare zwaard en er dus geen zwaardkast nodig is in de kajuit. Het vaargemak van een midzwaard heeft sommige ontwerpers van platbodems verleid om ook een traditioneel Nederlands zwaardjacht van een midzwaard te voorzien, zodat die lastige zijzwaarden weg konden. Esthetisch bleek dat zelden een geslaagd resultaat op te leveren, maar desalniettemin zijn er enige

grundels, zeeschouwen en een enkele Lemsteraak voorzien van een midzwaard. Zeiltechnisch tot tevredenheid van de eigenaren, maar natuurlijk moesten zij ook de kritische blik accepteren van de mensen die meenden dat dit 'niet mocht'. Van wie niet, bleef daarbij altijd onduidelijk.



Joure, de door Anke van der Zee gebouwde centerboard 'Stella' (gerestaureerd)



Drachten, een ijzeren centerboard uit 1884.



Jacob Hepkema tijdens een zeiltocht op de Zuiderzee met de houten centerboard Claudia die hij in 1904 huurde bij Pieter Heinsius, de eigenaar van de schaapsverf te Stavoren.



Stavoren, de Claudia wordt bij de scheepswerf naar haar ligplaats geboomd.

Illustere minderheid

De Zuiderzeevervisserij langs de Hollandse kust bestaat al eeuwenlang. Niet voor niets had Enkhuizen vanaf het jaar 1361 drie haringen in het stadswapen. De Zuiderzeevervisserij zoals wij die kennen, is van veel recenter datum. Die stamt uit de 19e eeuw. Ook die werd gedomineerd door vissers van de Hollandse kust. Uit havens als Durgerdam, Marken, Volendam en Enkhuizen. Het vissersschip dat zij gebruikten was de Zuiderzeebotter. De Volendammers hadden ook nog de kwak, een botter die een paar meter langer was.

In de zuidelijke Kom van de Zuiderzee werd met honderden bidders gevestigd. Mede door de bijzonder fraaie vormgeving van dat schip, stond de Zuiderzeevervisserij ongeveer gelijk aan haringvissen met een botter en een kuilnet. Vooral langs de oostwal werden ook andere vissersschepen gebruikt, zoals de schokker, de bons, de pluut en de Kuunder schuit. In de 20e eeuw kwam daar de Vollenhoofse bol bij. Die schepen zijn echter op een paar exemplaren na verdwenen en vergeten. Als jacht hebben de schokker en de Vollenhoofse bol later wel een comeback gemaakt. Aan het einde van de 19e eeuw kwam de Zuiderzeevervisserij op bij De Lemmer aan de Friese zuidkust. Dat was vooral te danken aan twee Lemster vishandelaren: Johannes Sterk en Poppe de Rook. Zij verwerkten vis van onder meer Durgerdammer vissers en dachten, waarom vangen we die haring niet zelf? Vooral

omdat er vanaf die tijd afzetmogelijkheden ontstonden dankzij de aanleg van spoorwegen door Europa. Nadat Poppe de Rook en diens zwager, de Lemster handelaar Jan Pen, een nieuw type net hadden ontwikkeld, staand want voor ondiep water, namen deze handelaren het initiatief om binnenvissers en werkloos geworden veenarbeiders uit Lemsterland met deze netten te laten vissen op haring en op ansjovis. Deze nieuwe vissers konden zo nodig een schip huren van hun opdrachtgevers.



Die schepen werden in Friesland gemaakt. De visaakjes voor het binnenwater werden in een zeewaardiger versie, wat groter en met meer zeeg, gebouwd voor deze visserij op zee. Aanvankelijk van hout, maar vanaf rond 1900 van ijzer. Deze grotere visaken werden aanvankelijk alleen door Lemster vissers gebruikt. Al spoedig kregen ze een heel goede naam. De visaken waren iets kleiner dan een botter, niet 13 meter maar ruim 11 meter. De ruimte aan boord was dankzij de ijzerbouw echter vergelijkbaar en de aken zeilden niet alleen gemakkelijker, maar ook zeker zo snel. Deze visaken maakten daarmee naam. Iedereen wist dat Lemster vissers met visaken effectief visten en 's zomers met die aken ook nog eens wedstrijden op de Zuiderzee wisten te winnen van bidders. Het leek wel of alle vissers in De Lemmer visten met zo'n ijzeren visaak, maar niets is minder waar. Dat was alleen maar beeldvorming. De meeste Lemster vissers gebruikten een ander soort vissersschip. Van roeiboort en punter tot botter. De botter had niet alleen zijn bekendheid verdiend vanwege de mooie vorm, maar ook door de grote aantallen. Anders dan van de botter, zijn er van de ijzeren visaak geen honderden gebouwd, maar slechts tientallen. Vier bij Auke van der Zee in Joure, twee bij Jelle Croles in

IJlst, vijf bij Jan Bos in Echtenerbrug en ruim twintig bij De Boer in De Lemmer, waaronder na 1900 nog vier houten. Een zevental aken was voor vissers buiten De Lemmer. Dat alles in slechts vijftien jaren tijd, want na de Eerste Wereldoorlog was de nieuwbouw voor Lemster vissers voorbij. Toen werd besloten de Zuiderzee af te sluiten.



De ruim twintig visaken uit De Lemmer vormden daarmee een duidelijke minderheid op de Zuiderzee. Met zeer weinigen wisten de Lemster vissers echter hun thuishaven op de kaart te zetten alsof daar alleen maar met aken werd gevist, die de botters als vissersschip naar de kroon zouden kunnen steken. In werkelijkheid was dit echter het werk van een illustere minderheid die de beeldvorming wist te beïnvloeden.



Passanten

De vissershaven van Stavoren met 11 vissersjollen, een roeischouw, een botter en een Workumer bol. Deze foto is gemaakt aan het einde van de dertiger jaren, toen de lucratieve Zuiderzeevisserij al enige tijd voorbij was. Het grote gebouw op de kant is 'de Hang', de haringrokerij uit 1904 van de Friesche Coöperatieve Vishandel, die in 1912 verkocht werd aan de Lemster vishandelaar De Jager. Er hoefden geen haringen meer gerookt te worden en ook het zouten van de ansjovis is na de afsluiting van de zee verleden tijd. De Hang werd daarom in 1938 afgebroken. Van de meer dan 70 vissersjollen die rond de eeuwwisseling in Stavoren lagen, waren er in die dertiger jaren ook niet veel overgebleven. Het was niet langer aantrekkelijk om daarmee in de visserij te werken. De paar overgebleven vissers zouden al spoedig overstappen op grotere schepen. De jollen werden verkocht aan pleziervaarders en de vissers kochten er grotere ijzeren schepen voor terug die voorzien waren van motorkracht.



Stavoren, vissershaven eind dertiger jaren.

Op de onderste foto ligt vooraan de Workumer bol van Hans van Dijk, geregistreerd als ST 10. Dat houten aakje is in 1888 gebouwd bij Zwolsman in Workum voor de vishandelaar W. Visser uit Heeg. In 1914 werd het aakje van bijna 8 meter bij Zwolsman in Workum gebouwd voor de visser J. Schenk uit Enkuizen (EH 112), waarna het van 1934 tot 1948 in gebruik was bij Van Dijk (ST 10). Die verkocht het aakje in 1948 aan J. Bootsma te Lemmer (LE 107) en velen dachten dat Bootsma viste met een origineel houten Lemsteraakje, wat bijzonder zou zijn,

maar het niet was, want het was een Workumer bol. Die bol ging in 1956 over naar de recreatie (J. Bolier in Den Helder) en werd in 1970 verkocht aan W. Welling in Oudega (Smallingerland) die het oude scheepje drijvende hield dankzij een bekleding van de romp met glasversterkt polyester.

Als je ergens een voormalig vissersschip ziet, dan blijkt de eventueel nog bekende visserijregistratie maar weinig bruikbare informatie op te leveren. Die was slechts een momentopname. Vissersschepen komen en gaan onder voortdurend andere namen en nummers.

Helemaal rechts tegen de steiger ligt een botter. Dat is de ST 38 van Tjerk Bleeker, die in 1918 in Huizen is gebouwd voor een Urker visser (UK 115) en in 1924 door Bleeker werd overgenomen. Hij hield deze botter tot 1940, waarna dit schip ook vele andere eigenaren heeft gehad met steeds weer nieuwe visserijregistraties. Op dit moment is het schip op Urk te bewonderen. Het verkeert in prima staat, want het is eigendom van de Stichting Urker Botter die ermee vaart onder nummer UK 12.

In prima staat, na een ongelukkige geschiedenis. De botter was opgeknapt op de Bataviawerf in Lelystad en werd op de terugweg naar Urk overvaren door een tanker die de Houtribsluizen uitvoer. De botter leek voorgoed verloren, maar zie, met vereende krachten en dankzij geldschietters werd het schip vervolgens geheel gerestaureerd om daarna een herstart te maken op Urk. Natuurlijk zolang het duurt, want bij schepen is niets zeker. Die zijn volatiel.

Onze vierde zeehaven

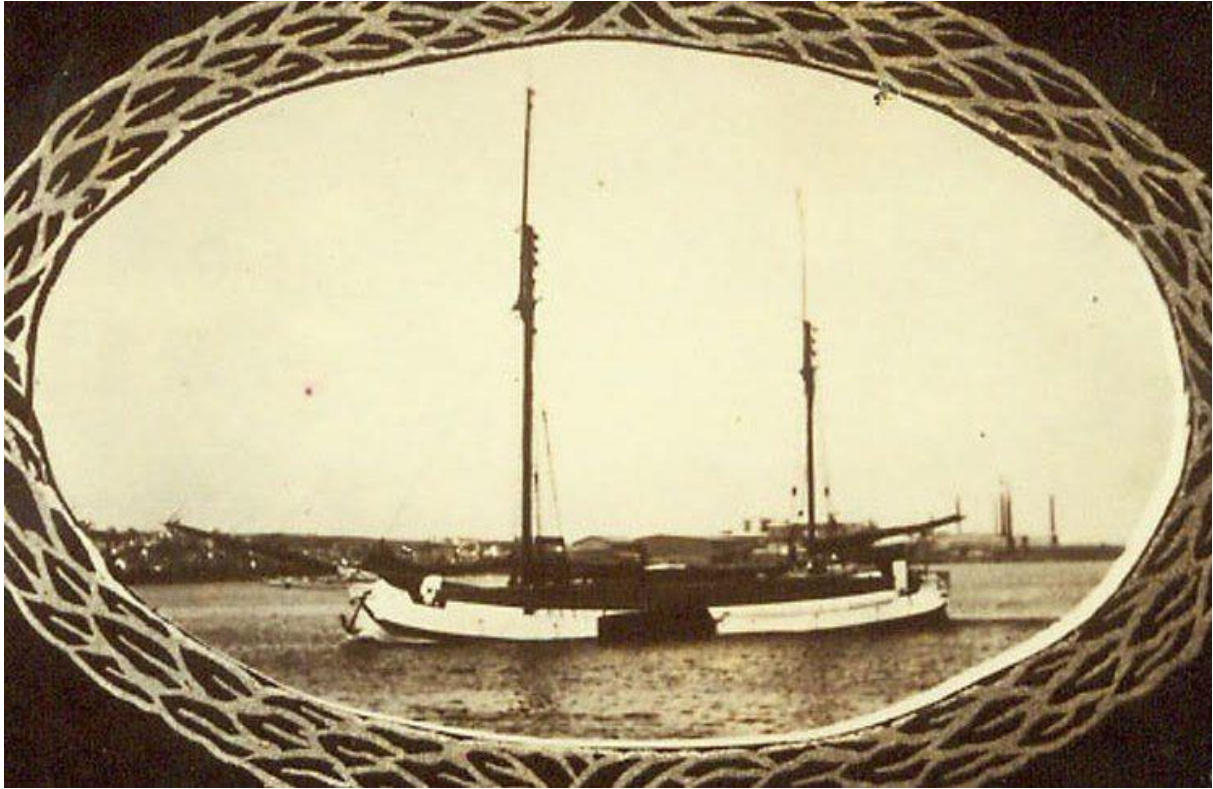
Honderd jaar geleden was het Drentse Gasselternijveen de vierde zeehaven van Nederland wat betreft het aantal ingeschreven schepen. Dus niet alleen van binnenschippers die turf vervoerden van het Gasselterboerveen naar de stad Groningen en verder, maar ook van reders en kapiteins der kustvaart. Het dorp kent ook nu nog tal van riante 'kapiteinswoningen' die vrijwel steeds langs de (nu gedempte) vaart, de 'mond', naar het Stadskanaal lagen, zodat de kapiteins vanuit hun woning het water en de schepen konden zien. De winning van turf vond in deze streek reeds plaats vanaf de 17e eeuw. In die tijd was het riviertje de Hunze de afvoerweg voor het overtollige water uit het hoogveen en de turf die daarna afgegraven werd en met pramen naar de stad werd gevaren. In de 19e eeuw werd vanaf het Stadskanaal een 'mond' gegraven rechtstreeks naar Gasselternijveen, haaks op het kanaal, zodat de schippers de omweg via de Hunze niet meer hoefden te gebruiken.



Toen aan het einde van de 19e eeuw de vervening rond Gasselternijveen voorbij was, trokken de meeste schippers niet weg naar de nieuwe veenderijen in Drenthe, maar schaften ze zich een groter schip aan voor de kustvaart, een koftjalk en (na de Tweede Wereldoorlog) een 'coaster'. Zij gingen varen op Engeland en de Scandinavische landen.

Gasselternijveen werd zo een dorp van reders en kapiteins, dat aan het einde van de 19e eeuw de thuishaven was voor 67 tjalken. In 1913 was het dorp de vierde zeehaven van Nederland, na Rotterdam, Groningen en Amsterdam, als je het aantal plaatselijk geregistreerde schepen telt. Het tonnage lag in Amsterdam en Rotterdam natuurlijk (veel) hoger. Veel van die schepen voor de kustvaart kwamen voor de winter terug naar hun thuishaven met als gevolg dat er in het dorp ook werk was voor een scheepswerf, daar op de Drentse hei.

Op de foto ligt een Drentse praam op de helling van Gasselternijveen voor onderhoud. Drentse pramen werden vooral gebruikt voor het vervoer van turf van de veenkoloniën naar de grote steden in het westen van het land. Ze behoorden met zo'n 22 meter lengte tot de grootste (houten) vrachtschepen van het land. Zoals honderd jaar geleden gebruikelijk was als er een fotograaf in de buurt kwam, stelden alle aanwezigen, groot en klein, zich op in vol ornaat, want zo vaak kreeg je niet de kans om vereeuwigd te worden. Die gewoonte heeft er ook toe geleid dat er uit die tijd slechts weinig foto's bestaan van mensen die 'gewoon' aan het werk zijn, wat voor ons heel wat interessanter zou zijn dan die rijen van poserende kinderen, arbeiders en bazen zoals we die nu kennen.



De kofjalk van Holwerda uit Gasselternijveen is gebouwd in 1901 te Bruinermond. Deze tjalk werd in 1929 verkocht naar Duitsland en kreeg daar de naam 'Grauerort'. Later is ze in Duitsland omgebouwd tot de coaster Dide.



Buurtschap met eigen haven



In het midden van de 19e eeuw woonden er aan de Zuiderzeekust bij Laaksum, ruim vijf kilometer ten oosten van Stavoren, vijf mensen. Twee vissers, een tapperse, een landbouwer en een weduwe (Bron: Hisgis). Nadat in 1885 de Zuiderzeevervisserij langs de Friese kust tot ontwikkeling kwam dankzij de ondernemende vishandelaren Johannes Sterk, Poppe de Rook en Jan Pen uit De Lemmer, woonden er aan het begin van de 20e eeuw 13 vissers en 3 landbouwers, met hun gezinnen. In totaal 88 mensen onder wie vele kinderen. In 1912 was er geen verbinding tussen Stavoren en Warns. Om bij Warns op de grintweg te komen, moest men door de weilanden lopen of een flinke omweg maken langs de halfverharde dijkweg, het Rodeklif en dan een zandpad langs Scharl naar Warns. Voor de kinderen in Laaksum gold iets vergelijkbaars. Vanaf 1900 bestond er leerplicht. Zij moesten naar school in Warns. Laaksum was immers geen zelfstandig dorpje, het was gewoon een buurtschap van Warns. De kinderen gingen onder alle weersomstandigheden door de weilanden, over slootjes springend naar school. De omweg via het Rodeklif en Scharl was voor hun niet aantrekkelijk. De vissers in Laaksum wilden graag 'een kunstweg', zodat er een goed begaanbare verbinding was met Warns. Die weg is er in 1913 gekomen. Dat had echter weinig te maken met de arme kindertjes die door weer en wind door de velden trokken. De vissers hadden het namelijk na jaren van lobbyen voor elkaar gekregen: de buurtschap Laaksum kreeg een eigen haven. De vissers met hun jollen hoefden dus niet langer beschutting te zoeken in een natuurlijke, buitendijkse inham of bij storm te vluchten naar de haven van Stavoren. Op de foto uit 1915 is de nieuwe haven van Laaksum in gebruik. "De kleinste vissershaven van Europa". In de haven 12 jollen en een vijftal 'boatsjes'. Op de kant een ijzeren schouw (HL 5) die in 1910 gemaakt

is bij De Jong in Heeg. De bekende houtwerf die in het begin van de 20e eeuw ook eventjes geprobeerd heeft de overstap naar ijzer te maken, maar daar ook weer mee gestopt is. De mensen op de voorgrond zijn leden van de vissersfamilies Boersma en Vogelzang. Daar achter staat een schuur waar de ansjovis gezouten werd. In 1925 is die vervangen door een wit kalkstenen gebouwtje, de hang, van de fa. P. de Rook uit De Lemmer. Heel de Zuiderzeevervisserij langs de Friese kust werd beheerst door vishandelaren uit De Lemmer. Zonder deze handelaren konden de vissers hun vangst niet kwijt. Alleen de 12 leden van het Stavens Vissersgilde hadden voor de vangst van aal een eigen contract met vishandelaren uit Heeg, Gaastmeer en Workum. Het haventje was overigens maar een relatief succes. Het was zo ontworpen, dat de golven van de Zuiderzee met zuidwestelijke wind zo het haventje binnenstormden en de jollen in onstuimige beweging brachten. Bovendien zorgden de stromingen voor een aanhoudende verzanding van de haveningang, zodat er (ook nu nog) minder dan een meter water stond (en staat). De vissers zijn na de afsluiting van de zee geleidelijk aan verdwenen. Slechts één weet niet van ophouden. Dat is het vissersbedrijf van Jan en Joop de Vries, met hun kottertje de HL 6. Voor de meeste jachteigenaren is het haventje te ondiep en ligt het er te onrustig door de deining. Dagjesmensen op de kant hebben daar echter geen last van. Het stille, vrijwel verlaten haventje trekt zomers vele toeristen. Overigens is het een wonder dat het haventje er nog is. Een halve eeuw geleden was men nog van plan het af te sluiten en dicht te laten groeien. Zover kwam het echter niet, hoe vervallen de boel er ook uitzag. In 1998 werd het haventje gerestaureerd. Vanwege de toeristische aantrekkingskracht ervan. Nog geen maand nadat de restauratie gereed kwam, werd de vernieuwde haven door natuurgeweld op de proef gesteld. Een zware storm stuwde het water op tot over de kade. De schade bleef gelukkig beperkt.

Spuisluis

De waterbeheersing in Friesland was tot 1967 een groot probleem. Pas toen in 1966 bij Stavoren het J.L. Hooglandgemaal gereed kwam, werd het mogelijk actief voldoende water in- of uit te pompen om het waterniveau van de Friese boezem enigszins onder controle te houden. Voor die tijd kon het grote stoomgemaal bij De Lemmer dat niet als enige gemaal van de provincie bolwerken. Dat grote Ir. Woudagemaal kwam in 1920 gereed. Voor die tijd moest het waterniveau in de provincie geregeld worden met spuisluizen langs de Zuiderzeekust. Die mochten geen water inlaten, want de Zuiderzee was zout. Spuisluizen zijn bedoeld om een teveel aan binnenwater te spuien op het buitenwater. Dat was lastig genoeg. Als norm voor de waterhoogte gold vanaf 1891 het Normaal Amsterdams Peil, dat vrijwel overeenkwam met het eerdere Amsterdams Peil, wat het gemiddelde hoogwaterniveau was van de Zuiderzee bij Amsterdam. Het NAP meet het niveau van het IJ na de afsluiting van het IJ van de Zuiderzee in 1872. Dat was nodig, vanwege de aanleg van het Noordzeekanaal met de sluizen bij IJmuiden. Aan de Zuiderzeekant werden de Oranjesluizen aangelegd. Het Fries Zomer peil, dus het

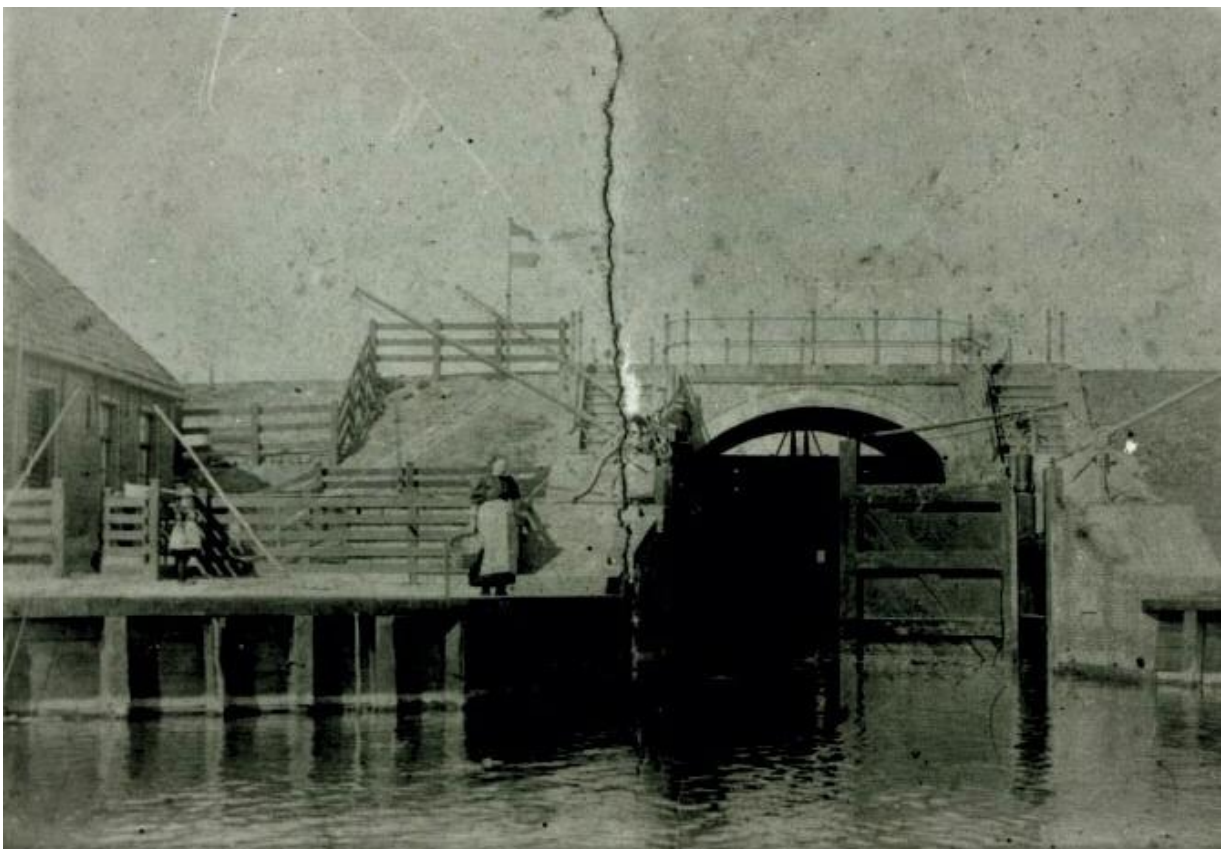
waterniveau op de Friese meren, lag 66 centimeter onder NAP. Na de afsluiting van de Zuiderzee werd het waterpeil van het IJsselmeer 20 centimeter onder NAP gehouden. Het IJsselmeer was en is dus minder diep dan de Zuiderzee was.



Auke Zeldenrust, de laatste visser van Molkwerum, bij de spuisluis.

De Friese meren liggen echter nog altijd 40 centimeter onder het IJsselmeerpeil. Het water in Friesland moet dus behoorlijk hoog staan om het te kunnen spuien op het IJsselmeer of de Zuiderzee. Na een periode van veel regen en zuidwestenwind overstroomde het Lage Midden van Friesland, maar het water kon pas door spuien verlaagd worden als de westenwind voorbij was en de Zuiderzee laagwater had. Dan gingen bij oostelijke wind de spuisluisen open en stroomde het water met een vaart naar buiten. Die stroming was in heel het Friese waterland voelbaar. Naast schutsluisen in De Lemmer, Stavoren, Hindeloopen, Workum en Makkum, waren er ook sluisen die vrijwel alleen gebruikt werden om overtollig water te spuien. Zoals het Schoterzijl, de spuisluis van Tacozijl ten westen van De Lemmer en het sluisje bij Molkwerum. Op de foto zien we die spuisluis van Molkwerum rond 1960 met de hoge deuren aan de IJsselmeerkant. Aan de binnenkant zijn de deuren veel lager, aangepast aan het waterniveau. Er werden immers geen schepen door de sluis geschut. Voor de sluis staat op het gele zand Auke Zeldenrust (1891-1982), de laatste visser van Molkwerum, bij zijn zeepunter de HL 19. Het spuien

van water leidde tot de vorming van een zandbank aan de zeezijde van de sluis. Het water stroomt met geweld naar buiten, woelt de zandbodem op en komt tot rust, zodat het zand bezinkt op enige meters buiten de sluis. Alleen al om die reden was een spuisluis ongeschikt als schutsluis voor de scheepvaart. De vissers van Molkwerum maakten echter wel gebruik van de sluis om bij naderend ontij bij laag water hun scheepjes, vooral jollen en boatsjes, door de spuisluis naar binnen te brengen en veilig in de dijkvaart af te meren. Molkwerum ligt even ten noorden van Stavoren en is 'een dorpje van niks' om het eens oneerbiedig te zeggen. Maar dat was vroeger anders. Het oude Molkwerum was eens een belangrijke havenplaats. Het was gebouwd op 'pollen', op een verzameling eilandjes, tussen kronkelige waterwegen. Het werd 'het Friese doolhof' genoemd, een berucht dorp, waar Hilarides in 1718 een plattegrond van tekende opdat de bezoekers er niet zouden verdwalen. Toen de Franse kunsthistoricus Havard het dorp in 1873 bezocht, zag hij niets terug van de bijzonderheden die hij verwachtte. 'Als ooit een reputatie misbruikt is, dan is het wel die van Molkwerum', zo concludeerde hij in zijn boek 'Reis langs de dode steden van de Zuiderzee'. Wat hem ook opviel, was de zwijzaamheid van de bevolking. Zelfs als je wat vroeg, kreeg je geen antwoord. 'Alleen de vrouwen, in het bezit van een van de aardige eigenschappen van hun sekse, zijn een beetje communicatief.' Aldus Havard die de Friezinnen overigens zeer bewonderde om hun schoonheid, wat hij in de 19e eeuw nog probleemloos mocht opmerken.



De spuisluis van Molkwerum vanaf het binnenwater gezien.

Toeval?



Toeval bestaat niet, volgens een modieuze slogan, en ook een beroemd filosoof als Baruch de Spinoza meende dat al wat gebeurt, noodzakelijk gaat zoals het gaat. Accepteren dat zaken toevallig gebeuren en even goed niet hadden hoeven te gebeuren, is lastiger te accepteren dan het idee dat alles nu een keer is zoals het is. En zo zien we op de foto van Hindeloopen drie botters, een houten visaak (HI 30), een tjalk en twee visvletten als een vanzelfsprekende werkelijkheid van zo'n honderd jaar geleden.

Het zal wel zondag zijn. De leugenbank naast de sluis is druk bezet. Dat is dus geen toeval. Maar die schepen zijn dat wel. Nog eens honderd jaar eerder werd er vanuit Hindeloopen namelijk niet beroepshalve gevist. De visserij kwam door toeval tot ontwikkeling, dankzij de activiteiten van twee Lemster ondernemers. Dat de Hylpers hier omstreeks 1930 met botters en een aak vissen, is geen toeval, maar het gevolg van de winstgevende visserij met jollen, waarmee zij eind 1800 begonnen. De Lemster vishandelaren kochten de vis die de Hylpers vingen op en hadden ter plaatse rokerijen en zouterijen om de vis te verwerken en te kunnen bewaren. Zonder de gegarandeerde afzet van de gevangen vis bij de vishandelaren zouden de Hylpers ook helemaal niet de zee op zijn gegaan om vis te vangen. Zelf hadden ze namelijk geen mogelijkheden de vis te verkopen.

Die grote visvletten zijn wel weer toevallig. De vissers langs de Hollandse kust in de zuidelijke Kom van de Zuiderzee visten traditiegetrouw met botters die een kuilnet door de zee trokken. Met gaand want, dat door de botter wordt voortbewogen. In de 20e eeuw komen er ook vissers die met staand want haring en ansjovis proberen te vangen. Met netten die verticaal in het water staan en met ankers verbonden zijn aan de zeebodem. Dat was de vinding van de Lemster vishandelaren. De botters bleken echter minder geschikt om op die manier te vissen. De visserij met staandwant ging beter vanuit een kleiner open scheepje, bijvoorbeeld vanuit een vlet, dat gevuld met de staande netten, de beug, met een botter of een aak naar de visgronden werd gesleept. Die grote visvletten die in de 20e eeuw op de Zuiderzee werden gebruikt bij de botters en aken, zijn er niet steeds geweest. Ze zijn nodig om met staand want te kunnen vissen. Die noodzaak berust op toeval. Als Poppe de Rook en Jan Pen uit De Lemmer niet toevallig hun staand want voor ondiep water hadden ontwikkeld, hadden deze vissers geen visvletten nodig gehad en hadden de werfbazen geen vletten hoeven te bouwen. Alles hangt met alles samen, toeval bestaat niet, maar tegelijkertijd zijn toevallige ontwikkelingen die helemaal niet noodzakelijk plaats hoefden te vinden de bron voor vele nieuwe activiteiten, die door die bron weer een noodzakelijk karakter krijgen.

Het lijkt een woordenspel, maar de gedachte dat essentiële ontwikkelingen toevallig gebeuren, dat uitvindingen en innovaties contingent zijn, maakt het leven wel veel spannender en meer de moeite waard.



Makum, ca. 1927. Twee botters met stalen vletten hebben de vangst afgeleverd.

Tsjoelebartjesluis

Je hebt cultureel erfgoed, maritiem erfgoed en ook waterschapserfgoed. Tot dat laatste behoort onder meer de Tsjoelebartjeschutsluis ten zuiden van Gorredijk. Op de foto uit 1930 wordt die gebouwd onder verantwoordelijkheid van het waterschap De Schoterlandse Compagnonsvaart.



Op zich natuurlijk niets bijzonders. Een standaardsluis waar twee skûtsjes tegelijk in geschut kunnen worden. Het eerste vaart de sluisolk in en legt vast aan de stuurboordzijde. Het tweede heeft alle ruimte aan de bakboordszijde. Bij het verlaten van de sluis heeft het eerste skûtsje alle ruimte om rechtuit de sluis te verlaten, terwijl het tweede skûtsje eerst naar stuurboord moet en dan pas door de sluisopening kan. Het wonderbaarlijke van deze sluis is niet alleen de fraaie naam, maar ook het tijdstip dat hij gebouwd is. In het begin van de 17e eeuw werd vanuit Heerenveen begonnen met de veenderij naar het oosten. Rijke grootgrondbezitters hadden de concessie van de Provincie gekregen om over de grens tussen de gemeenten Schoterland en Aengwirden een vaart te laten graven naar de hoogveengebieden oostelijk van Heerenveen. Die vaart werd de Schoterlandse Compagnonsvaart genoemd. Vanuit Gorredijk werd vanaf 1630 ietsje noordelijker door een andere compagnie van vermogende grondbezitters ook een vaart aangelegd, de Opsterlandse Compagnonsvaart, die al spoedig de Schoterlandse vaart verrassend dicht naderde. Beide compagnieën hadden echter niets met elkaar te maken en werkten dus niet samen en ook de twee betrokken waterschappen waren autonoom en vonden het niet nodig samen te werken. Friesland kende meer dan 1000 kleine waterschappen en ieder zorgde voor zich. Dat de vaarten primair

aangelegd werden om het water uit het hoogveen af te voeren, wat de taak van het waterschap direct raakte en pas in tweede instantie een handige manier was om de gewonnen turf met schepen te transporteren, maakte geen verschil. De compagnieën verdienden hun geld met het exploiteren van de vaart. Zij hieven brug- en sluisgelden van de turfschippers. De veenbazen lieten het veen afgraven en exploiteerden de turf die door binnenschippers vervoerd werd naar afnemers in dorpen en steden. De compagnieën wilden dus niet samenwerken, want hun verdienmodel was de vaart. Een neutrale toeschouwer zou zich afvragen of het niet handig zou zijn die twee vaarten die elkaar bijna raakten, met elkaar te verbinden. Dat zou zowel voor de waterbeheersing als voor de snelle transport van de turf een verbetering zijn. Particuliere belangen maakten dit echter onmogelijk. Pas toen de veenderij voltooid was, toen rond het jaar 1900 de meeste Friese turf afgegraven was, werd het mogelijk wat breder te kijken. De compagnieën hadden geen belang meer. Die onderhielden ook niet langer de vaarten, want er kwamen geen schepen meer door. De waterschappen werden rond die tijd bestuurlijk geleidelijk aan samengevoegd om meer samenhang en samenwerking te krijgen in het waterbeheer. Dat was een gevolg van de nieuwe bestuurskracht in ons land na de Grondwet van 1848. Die waterschappen kregen belang bij een meer samenhangende aanpak over een wat groter gebied. In 1924 werd het waterschap De Schoterlandse Compagnonsvaart opgericht. Dat waterschap zorgde voor een verbinding tussen de Opsterlandse vaart en de Schoterlandse. In 1930 werd die verbinding voltooid met een schutsluis vlak bij Jubbega, de Tsjoelebartjesluis, vanwege het niveauverschil tussen beide vaarten. Het duurde echter nog tot 1959 voordat de waterschappen Schoterlandse Compagnonsvaart en Opsterlandse Compagnonsvaart opgingen in één waterschap. De fraaie sluis is niet veel gebruikt. Er kwamen geen schepen meer door de vaarten. Op dit moment ligt over de waterverbinding geen brug meer, maar een dam met een duiker. De sluis naast de dam is grotendeel bewaard gebleven. De deuren zijn verwijderd, maar de sluisolk is behouden en geldt nu als waterschapserfgoed. Erfgoed, om ons te herinneren aan de moeizame ontwikkeling van duizenden waterschapjes die pas heel recent omgevormde zijn tot moderne organisaties voor waterbeheersing. Ze heten zelfs democratisch te zijn, maar dat is onzin. Door de eeuwen heen dienden waterschappen de belangen van de grondbezitters.



Kunstwerk

Eén van de interessantste sluisen van Nederland is het sluisencomplex Het Katerveer bij Zwolle. Op de plek waar de Zwolse schans in de 16e eeuw tot aan de IJssel kwam, was reeds in de middeleeuwen een veerpont voor wie naar de overkant wilde. Dat was zo'n 4 kilometer buiten de vestingstad Zwolle. Die Hanzestad was met een verbindingskanaal, de Nieuwe Vecht, verbonden met het riviertje de Vecht, dat tot in de 19e eeuw druk bevaren werd door vrachtscheepjes. Een verbinding met de veel grotere rivier de IJssel werd door de eeuwen heen tegengewerkt door de Hanzesteden Kampen en Deventer, die dat als een bedreiging zagen voor hun eigen handelspositie aan deze rivier.



Zwolle lag oorspronkelijk dus niet aan de IJssel, maar aan de Vecht. Dat veranderde in de 19e eeuw dankzij Lodewijk Napoleon, die Zwolle toestemming gaf een verbinding met de IJssel aan te leggen en vervolgens aan de ondernemende koopman-koning Willem I, die het opgestarte project liet voltooien, nadat keizer Napoleon het werk eerder stil had laten leggen. Zwolle werd begin 1800 met een kanaal, de Willemsvaart, verbonden met de IJssel. Voor de aansluiting op de rivier was uiteraard een sluis nodig, die genoemd werd naar de locatie ter plaatse: het Katerveer. Op bovenstaande foto uit 1910 zien we een praam en twee tjalkjes in de kleine sluis, die gereed kwam in 1819. Links van deze sluis ligt de grote sluis uit 1873, met de dubbele brug. Dit sluisencomplex heeft gefunctioneerd tot 1964. Toen kwam iets meer stroomafwaarts het Zwolle-IJsselkanaal gereed met de Spooldersluis, waardoor ook grotere schepen een snelle verbinding kregen met het industriegebied bij het Zwartewater. Vanaf 1961 heb ik me een paar keer door het oude Katerveer laten schutten. Een heel bijzondere sluis, een waar kunstwerk in waterstaatszin, maar niet aantrekkelijk om op te schieten, want je moest door de

vaart naar de stadsgracht, diverse bruggen passeren om tenslotte het Zwartewater te bereiken naar Hasselt en verder. Het was voor ons aantrekkelijker over de IJssel via Kampen te varen, zowel heen als terug. Na de opening van het Zwolle-IJsselkanaal kon de Willemsvaart voor een deel gedempt worden, zodat er ruimte kwam voor het autoverkeer. De sluisen van het Katerveer hadden ook geen functie meer. Ze werden nauwelijks nog onderhouden, zodat ze in verval raakten. Het slopen van het complex werd om historische redenen afgewezen. De grote sluis werd in de zeventiger jaren afgedamd en voorzien van een gemaal. Het werd een spuisluis voor het Waterschap. In 1988 werd het oude gedeelte geheel opgeknapt. De kleine sluis werd in 1995 gerestaureerd en opengesteld voor de pleziervaart. Nu zijn deze sluisen een Rijks Monument. Pleziervaart kan de kleine sluis nog steeds passeren om in het beschutte, niet stromende water van het overgebleven stukje Willemsvaart een rustige ligplaats vinden in de passantenhaven. Bij het openen van de Spooldersluis in 1964 was iedereen enthousiast over deze vooruitgang, maar al spoedig bleek vooruitgang tevens een keerzijde te hebben die niet altijd als positief wordt ervaren. Wat verloren ging, was de charme van de oude sluis.



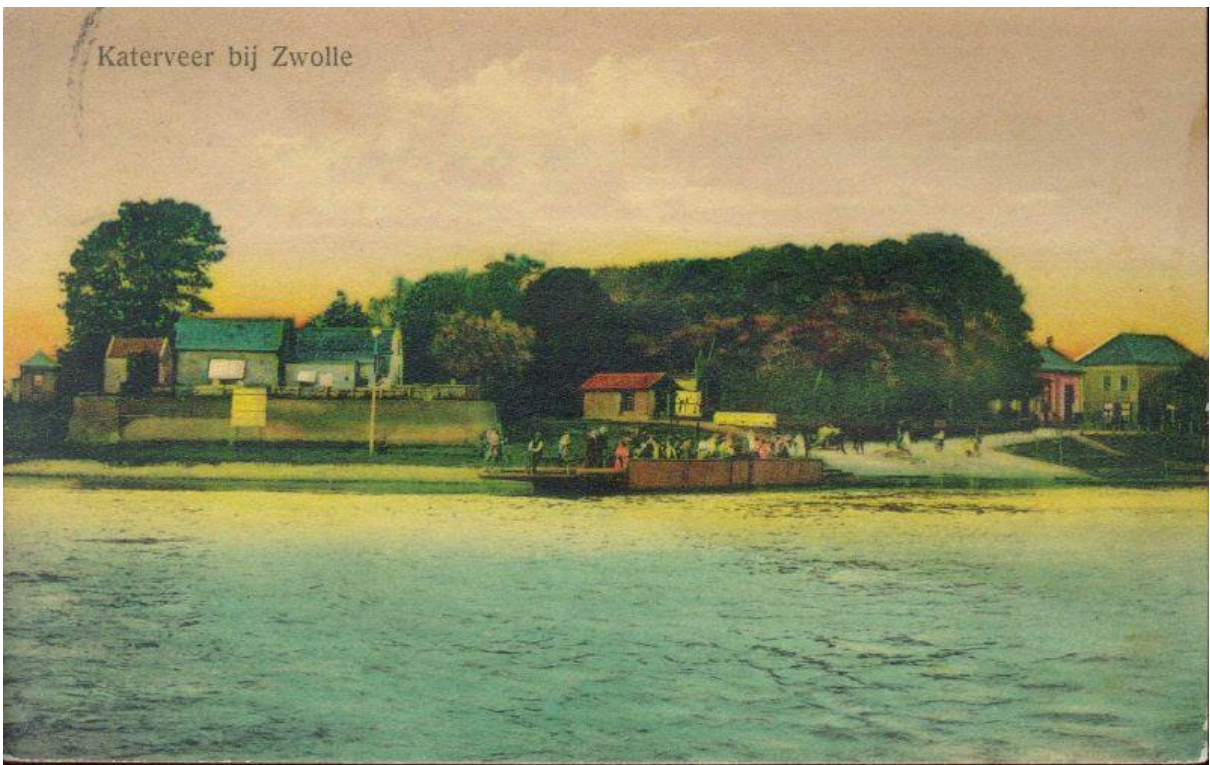
Zwolle, aanleg van de spoorbrug ten zuiden van de sluisen van het Katerveer.



Gezicht op de Veerpont van uit Restaurant Katerveer ZWOLLE

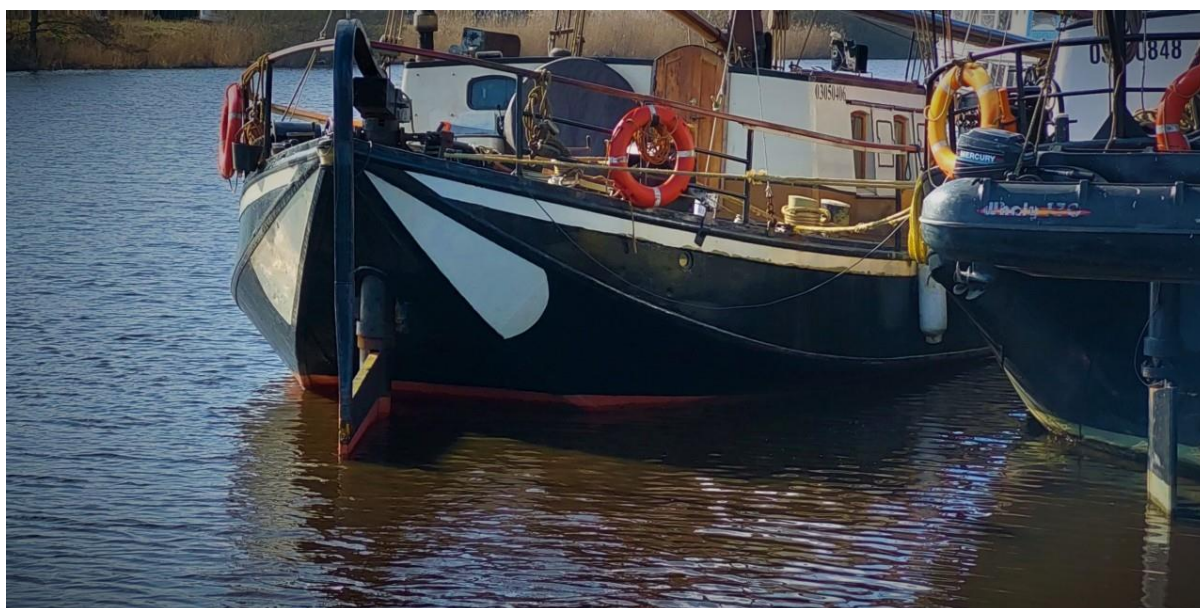


Katerveer bij Zwolle



Het Katerveer dankt zijn naam uiteraard aan het veer om ten westen van de stad Zwolle de IJssel over te varen. Naast het veer is de sluis gebouwd, die dezelfde naam kreeg.

Uniek



Soms te pas, maar meestal te onpas wordt het woord 'uniek' gebruikt. Strikt genomen is ieder elementje, ieder object en iedere subjectieve beleving uniek, maar dat bedoelen de gebruikers van die term niet. Al die gelijke unieke momenten zijn immers door hun vergelijkbaarheid helemaal niet uniek, maar heel gewoon. Wie de term 'uniek' gebruikt, bedoelt er iets bijzonders mee, dat enig in zijn soort is, anders, zeldzaam, bijna nooit voorkomend. Nou, dat komt niet zo vaak voor als je oog hebt voor algemene lijnen. Het linker schip op de foto is echter wel uniek. Hoewel het een 'keenaak' is, dus een algemeen type schip, is het schip op de foto uniek, omdat er maar één stalen keenaak rondvaart. Een keenaak is een lange, ondiepe heve-aak die in de 18e en 19e eeuw vooral in Duitsland werd gebruikt als (zeilend)vrachtschip en altijd van hout werd gebouwd. Een plat vlak dat voor en achter opgebogen werd tot boven aan het boord (de 'heve'), terwijl de boorden overnaads werden gemaakt. Vanwege het gebruik bij de Rijnvaart kwamen deze aken ook regelmatig in Nederlandse havens als Dordrecht, Rotterdam en Amsterdam. In Duitsland voeren ze ook op de kleine rivieren, waar ze door hun grote lengte, geringe breedte en geringe diepgang heel praktisch waren. De stalen keenaak op de foto is de *Alida* die in 1907 in Hasselt aan het Zwartewater werd gebouwd. Meestal ligt de aak in Harlingen voor de chartervaart. Deze winter lag ze in Drachten. De thuishaven van de schipper is Oudega (Sm.), waar de haven op dat moment werd verbeterd. Na jaren met vracht te hebben gevaren, ook op smal water in het oosten van het land, is deze aak in 1990 gerestaureerd en ingericht voor de zeilende chartervaart. De zeileigenschappen vallen zeker niet tegen. Het schip is relatief licht, is 32 meter lang en 5 meter breed en ja, 'lengte loopt', zeker als het schip licht en hoog op het water ligt. Een keenaak valt niet alleen op door de heve voor en achter en de knikspantgangen, maar zeker ook door het enorme roer met het ongebruikelijk gebogen helmhout. Constructietechnisch is die hoge helmstok een wangedrocht, door een gebrek aan steun vanaf de hak van het

roerblad. Bij dit stalen schip is die zwakte echter met een modern doorgestoken roer opgevangen. Zo bijzonder als een keenaak voor ons er uit ziet, zo gebruikelijk was deze techniek van scheepsbouw in het verleden. Je kunt relatief eenvoudig een goed gevormd houten schip maken met lange taps toelopende planken ('gangen') die gebogen worden en overnaads aan elkaar worden geklonken. In de vijftiger jaren zijn in ons land een aantal 'corjalen' op deze wijze door amateurs gemaakt als zeilkano, geïnspireerd op de kano's die in Suriname op de rivieren werden gebruikt. Ook de vletten die bij de visserij in ons land werden gebruikt, worden volgens dit principe in elkaar gezet, zij het dat de gangen achter om een spiegel worden bevestigd. Bij de constructie van oude scheepstypen valt vaak op, hoeveel praktisch vernuft al eeuwen lang in praktijk werd gebracht, lang voordat we met theoretische technische studies tot de ontdekking kwamen dat die scheepsbouwers van vroeger niet gek waren. In tegendeel, het waren vaklui, die werkten met de middelen en condities waarmee ze het moesten doen.



Amsterdam, omstreeks 1900. Drie keenen op de Amstel. (Foto: Jacob Olie)

Tijdsbeeld



Na de oorlog was de tijd van de zeilende vrachtvaart met skûtsjes in Friesland definitief voorbij. De scheepjes lagen in de grachten van de steden en werden tijdens de toen heersende woningnood tot in de zestiger jaren door de schippersgezinnen gebruikt als woonschip. Met de zeilende vrachtvaart verdween ook de traditie van hardzeilerijen met skûtsjes tijdens dorpsfeesten in de zomer. Dat laatste werd door een aantal schippers betreurd en Lodewijk Meeter uit Leeuwarden slaagde er daarom vrij gemakkelijk in om met enige collega's een nieuwe traditie te starten van twee weken skûtsjesilen tijdens de zomervakantie. Enige skûtsjes die nog zeilklaar waren, werden geadopteerd door het dorp of de stad waar het betreffende skûtsje zijn ligplaats had. Op die wijze werden ook de bewoners van die dorpen en steden enthousiaste ondersteuners.



Skûtsjesilen op De Veenhoop, 1962

In de vijftiger jaren kwam dit nieuwe skûtsjesilen van de grond. Tijdens die jaren van wederopbouw na de oorlog zag het bij wedstrijden zwart van de toeschouwers langs de zeilroute. Op de foto verdringt het publiek zich op het westelijk havenhoofd van De Lemmer om maar niets te missen van de strijd op het water. Toen in de zestiger jaren de watersport weer tot leven kwam, lagen de oevers langs de wedstrijdroute ook nog eens vol scheepjes met fans die gewapend met kijkers nauwkeurig volgden hoe hun favoriete schippers het eraf brachten met die voor die tijd zo grote zeilschepen. Menigeen dacht dat dit geweldige enthousiasme bij het publiek ook zou blijven en eigenlijk alleen maar kon toenemen. Wat er in de toekomst zal gebeuren is echter niet te voorspellen. Zelfs de waarschijnlijk geachte ontwikkelingen zijn steeds op drijfzand gebaseerd. Op de hypothese dat er in essentie niets zal veranderen en de bestaande trend geëxtrapoleerd kan worden. Het skûtsjesilen uit de vijftiger en zestiger jaren is echter verleden tijd. Het ooit zo enthousiaste publiek is er niet meer of heeft andere interesses gekregen. Tegenwoordig zijn de skûtsjes groter en sneller dan ooit tevoren, maar de publieke belangstelling is eigenlijk tanende. Althans, vergeleken met die begintijd na de oorlog. De watersport heeft zich gedurende die decennia natuurlijk ook enorm ontwikkeld. Nieuwe generaties watersporters met andere interesses varen tegenwoordig op schepen die zo groot zijn als de skûtsjes ooit waren. De identificatie met de bekende schippersfamilies die de kern vormden van het skûtsjesilen is verdwenen. De schepen zijn bovendien zo duur in onderhoud geworden, dat de dorpen de kosten niet meer kunnen opbrengen en 'het grote geld' van sponsors nodig is om de schepen goed toegerust aan de startlijn te laten komen. Ook dat zorgt niet voor verbinding met het publiek. Het opvallendste is echter, dat het groepje schippersfamilies die de traditie van het skûtsjesilen in stand hield, daar tegenwoordig ook wat afstandelijker in staat. Dat lijkt opvallend, maar is natuurlijk helemaal niet vreemd. Jaar in jaar uit de zomervakantie invullen met twee weken skûtsjesilen wordt tenslotte op den duur ook wat saai. Vooral als de wereld zoveel alternatieven te bieden heeft. Jonge schippers staan anders tegenover het skûtsjesilen dan hun (over)grootouders die hun leven lang op die skûtsjes hadden gevaren. Wat jarenlang zo'n overzichtelijke, feestelijke zeilwedstrijd was, die door zoveel mensen enthousiast werd gevolgd, is daarmee veranderd in een modern maatschappelijk/cultureel probleem. Het is tegenwoordig de vraag of het wel zin heeft op deze wijze met deze folklore door te gaan. Het is als bij de Tijgerkat, de beroemde roman van Giuseppe Tomasi di Lampedusa: ze zullen bij het skûtsjesilen alles moeten veranderen, willen ze het skûtsjesilen kunnen behouden.

Verzanding

In 1912 werd op de dijk ten zuiden van Hindeloopen het eerste badpaviljoen van de Zuiderzee geopend. Het gebouw was gemaakt volgens een voor die tijd revolutionaire bouwwijze: van gewapend beton. Het openen van badpaviljoens langs de Zuiderzeekust werd in die jaren een rage op grond van het idee van de heilzame werking van het baden in zee. Ook bij plaatsen als Urk en Elburg, die

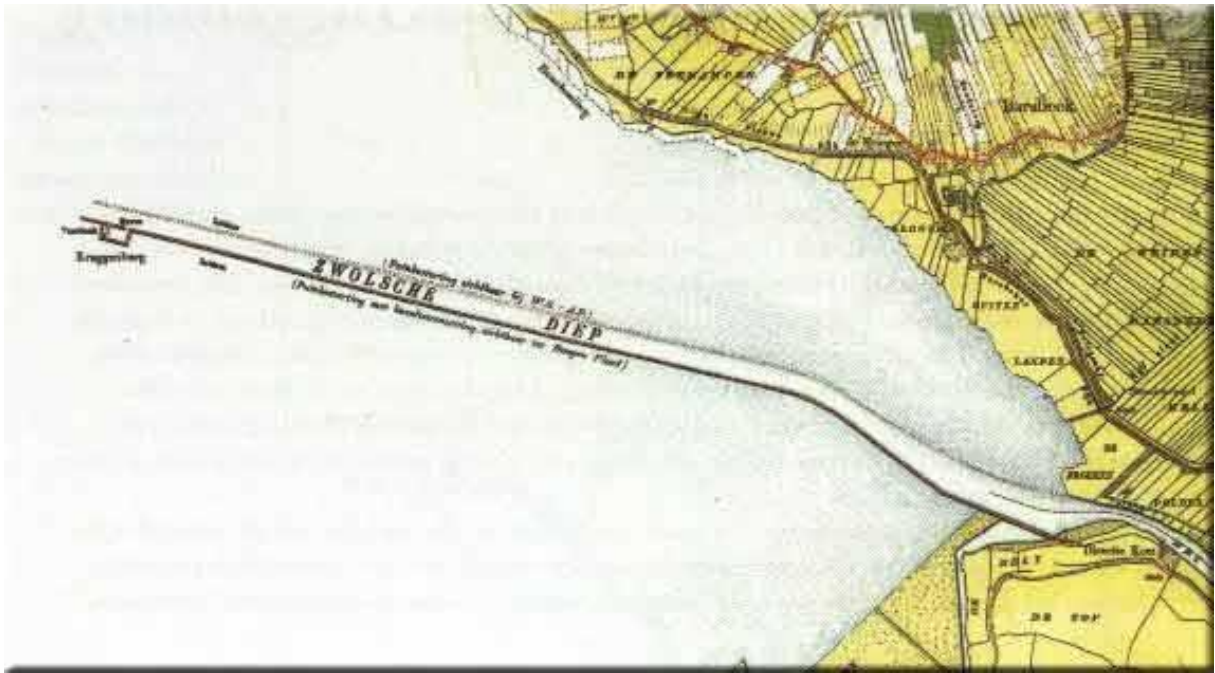
toch niet bekend stonden om hun libertijnse moraal, verschenen badhuizen aan zee. Veelal mochten de seksen er alleen gescheiden baden en veel dames en heren kwamen daarbij niet verder dan het pootjebaaien, het met blote voeten door ondiep water lopen.



Het strand bij Hindeloopen had in die jaren naam gemaakt, wat de bouw van het grote paviljoen rechtvaardigde. Helaas brak twee jaren later de Eerste Wereldoorlog uit, waardoor het paviljoen failliet ging. Het strand werd echter alleen maar groter. Dat was heel opmerkelijk. Na de afsluiting van de zee in 1932 werd er geen zand meer met de vloedstroom afgezet langs de oostwal van de Zuiderzee. Het strand bij Hindeloopen zou in korte tijd door de golfslag zelfs afkalven tot de smalle strook geel zand die er nu nog ligt. Dat er met de vloedstroom zand langs de oostwal werd afgezet, terwijl de ebstroom te zwak was om het zand mee terug te voeren naar de Noordzee, is te begrijpen. Heel de oostwal had te lijden onder verzanding. De haven van Hindeloopen was minder dan een meter diep. Verder naar het zuiden moest het water van de Vecht via een 6 kilometer lange strekdam door de ondiepe verzandingen worden geleid met een lichtstand, de Kraggenburg, op het einde, om steden als Hasselt, Zwolle en Dalfsen bereikbaar te houden voor de scheepvaart. Wat veroorzaakte die opvallend sterke verzanding? Tot in de 17e eeuw waren de havens langs de oostwal immers voor grote zeilschepen bereikbaar?

Een veronderstelling is, dat de wind in de 18e en 19e eeuw anders is gaan waaien. Dat er een tijdelijke klimaatverandering optrad, waarbij de wind vaker uit het zuiden of het noorden woei en minder vaak uit westelijke richtingen. Die noordelijke wind bracht bij vloed meer dan de gebruikelijke hoeveelheid zand in de Zuiderzee, waarbij de vloedstroom vooral langs de oostwal trok en in het zuiden tot stilstand kwam. Ook Elburg en Harderwijk kregen last van verzanding en legden lange strekdammen aan vanuit hun havens. Lastig voor de visserij en de

handelsvaart, maar prachtig voor de jeugd en de eerste badgasten die veilig konden pootjebaden door ondiep, warm water over geel, zacht zand.



Het Zwolschediep met op het einde van de leidam de Kraggenburg.



Vollenhove, de Voorst, met badpaviljoen Zwemlust. Omstreeks 1930.

Met de Takebora op oefening



In 1964 vertrok de net gepensioneerde luitenant-generaal Hans Maurenbrecher met zijn zeiljacht de Takebora voor een singlehanded reis om de wereld. Dat was in die jaren nog een heel avontuur en niet ongevaarlijk. De moderne communicatiemiddelen en hulpmiddelen voor de plaatsbepaling op zee zoals wij die nu vanzelfsprekend vinden, waren in die jaren nog onbekend. Zijn jacht was een polyester bakdekker van 9 meter lang, ontworpen door Baron van Höevell, wat in die jaren een modern scheepje was met de 'plastic' romp, zoals dat toen nog door velen werd genoemd. Baron van Höevell noemde dit type jacht een 'Oranje Bloesem'. Hans Maurenbrecher ging natuurlijk niet onvoorbereid aan zo'n avontuur beginnen. Hij oefende eerst, bijvoorbeeld op het IJsselmeer. Hier ligt hij met zijn rode jachtje begin jaren zestig in Hindeloopen. Die Zuiderzeehaventjes zagen er in die jaren vreselijk armoedig uit. Hindeloopen was ook een vreemd haventje, omgeven door de hoge bekisting, waardoor het moeilijk was van boord te komen. Je moest eerst een stukje klimmen. Naar het noordoosten zien we rechts nog net het stadje Workum met de schoorsteen van de grasdrogerij. De wereldreis met de Takebora was een avontuur dat dramatisch eindigde. Maurenbrecher bereikte met succes Nieuw Zeeland. Toen hij zijn tocht in 1966 wilde voortzetten, vertrok hij met goede moed, maar leed waarschijnlijk tijdens een storm schipbreuk aan de noordoostkust van Australië. Daar werd tenminste later de Takebora teruggevonden. Van de schipper ontbrak ieder spoor en is ook nooit meer iets vernomen of teruggevonden. Op basis van zijn bijgehouden logboek en de door hem gemaakte dia's is een boek samengesteld over zijn solotocht. De foto is door

deze tragische afloop niet meer neutraal, maar ook confronterend geworden. Hoe iemand zich grondig voorbereidt en dicht bij huis, op het IJsselmeer begint. Maar uiteindelijk ondanks al zijn voorbereiding en opgebouwde kwaliteiten ver van huis in het niets verdwijnt en ons laat gissen over de oorzaak. Het hoort natuurlijk bij het maken van gevaarlijke tochten. Die kunnen verkeerd aflopen en iedere avonturier die er aan begint, weet dat dit risico erin zit. Je rekent er echter niet op dat dit jou zal overkomen.

Geurige retourvracht



De zeilende vrachtvaart was in Friesland seizoensarbeid. De winters waren honderd jaar geleden strenger dan wij nu gewend zijn. Zeilen was met ijsgang onmogelijk en er was overigens ook weinig bulkgoed dat dan vervoerd moest worden. Tijdens de winter lagen de schippers met hun skûtsjes in de grachten van de steden en wachtten op het voorjaar om weer te kunnen varen. Bekend is natuurlijk de turfvaart, maar die vond alleen plaats in de nazomer. Andere bulklading was de terpaarde die als compost werd gebruikt en de mest. Dat laatste goedje was vooral een mooie retourlading in de tijd dat de turf uit het veengebied naar de steden werd gebracht. De steden waren in de 19e eeuw door de urbanisatie snel gegroeid en hadden een mestoverschot. Het vele stratendrek (uitwerpselen van trekpaarden en van vee dat naar de markten werd geleid) werd vermengd met menselijke feces en als kostbare mest in schepen afgevoerd om te gebruiken bij de ontginning van de afgegraven veengronden. Ook schelpen konden als retourlading worden gebruikt als grondstof voor de vele kalkovens bij de veenderijen. Die kalk was nodig om de zure veengrond te neutraliseren. De schelpen waren een schone lading, wat niet

gezegd kon worden van de mest. Dierlijke mest mocht dan nog meevallen, de vermenging met menselijke uitwerpselen was wat anders. In de loop van de 19e eeuw werd in veel steden en dorpen het tonnetjesstelsel ingevoerd, zodat de menselijke feces op een geordende wijze naar een stortplaats kon worden gebracht waar de vermenging met stratendrek plaatsvond. Het vervoer naar de ontginningsgebieden op de arme heidegronden kon natuurlijk het beste met een schip. Voor de schippers was deze handel heel lucratief. Zij haalden de drek uit de steden en brachten die naar de veenkoloniën en het ontginningsgebied. Van tevoren werd het ruim voor deze lading geschikt gemaakt en zo goed mogelijk geïsoleerd van de roef waar het schippersgezin woonde. Vooral bij oude, houten skûtsjes was er het risico dat de scheepjes te lang doorvoeren en geladen overvallen werden door de vorst. In een lekkend scheepje vol mest in het ijs de winter afwachten was natuurlijk een ramp voor de schipper en voor de boer als het scheepje in het voorjaar niet meer drijvend was te houden. Al die ellende is echter verleden tijd. In de 19e eeuw werd door de Duitser Von Liebig de kunstmest uitgevonden die langzamerhand de organische mest verdrong. Vooral met de menselijke fecaliën konden ziektes als de cholera overgebracht worden. Het was ook voor de volksgezondheid beter om met deze praktijk te stoppen. De skûtsjes op de foto liggen in de Opeindervaart bij Drachten. Met retourlading, dus mest, bij een boer aan het land. Die Opeindervaart was dwars door een zandrug gegraven voor een betere waterbeheersing bij Drachten. Dankzij het gele zand was het water er helder en werd het vaak door schippers gebruikt om de drinkwaterbron bij te vullen. Met de hygiëne was het lange tijd dus niet zo goed gesteld. Wie overleefde, was daarom sterk en had weerstand opgebouwd. Met een gemiddelde leeftijd van 38 jaar in het midden van de 19e eeuw werden de Friezen zelfs ietsje ouder dan de gemiddelde Nederlander, die toen slechts 33 jaar werd.....



Geladen skûtsje bij Terborne naar de Meinesloot.

Water peilen



De Zuiderzee was voor de wat grotere handelsschepen een gevaarlijke vaarroute, vanwege de vele ondiepten en de wisselende waterstanden. Reeds vanaf het jaar 1700 deed men daarom vanuit Amsterdam aan het peilen van de waterhoogten en werd het beroemd geworden Amsterdams Peil als norm genomen voor het beoordelen van andere waterhoogten. In de 19e eeuw werden de metingen onder invloed van het Frans bewind verder verbeterd en onder centraal toezicht gebracht. Aan het einde van die eeuw bleken er onnauwkeurigheden te zijn ontstaan bij meting volgens Amsterdams Peil en werd een nieuwe referentiewaarde afgesproken: het Normaal Amsterdams Peil (NAP).

Het duurde echter enige tijd voordat overal rond de Zuiderzee de waterhoogten gemeten werden volgens het NAP. De Schokkers waren in 1859 door de rijksoverheid gedwongen hun eiland te verlaten, na eerst hun woningen te hebben afgebroken, opdat zij niet zouden besluiten terug te keren. Omdat het eilandje niet wegzonk in de zee, maar gewoon bleef liggen, werden er enige rijksambtenaren gehuisvest in nieuwe, stenen gebouwen om toezicht te houden bij de haven van Emmeloord, waterpeilingen te verrichten en voor de lichten te zorgen op Emmeloord en de Zuidpunt (zie foto)

De lichtwachter voor de Zuidpunt had het veel moeilijker dan de havenmeesters bij Emmeloord, dat hoger lag en waar meer aanloop was van vissers die in de vluchthaven kwamen. Het was daarom in 1876 een opluchting voor de lichtwachter op het Zuid dat daar een 'zelfregistrerende peilschaal' werd geplaatst in een stenen huisje van hetzelfde type als in andere Zuiderzeehavens. Net als bij een barograaf de luchtdruk op een draaiende rol wordt afgetekend, werd bij dit apparaat automatisch het waterpeil opgetekend. Een vlotter in een buis in het water die verbonden was met een schrijver op de papierrol in het huisje en legde het waterpeil in fraaie grafieken vast. Helaas niet zonder problemen. De verbinding van

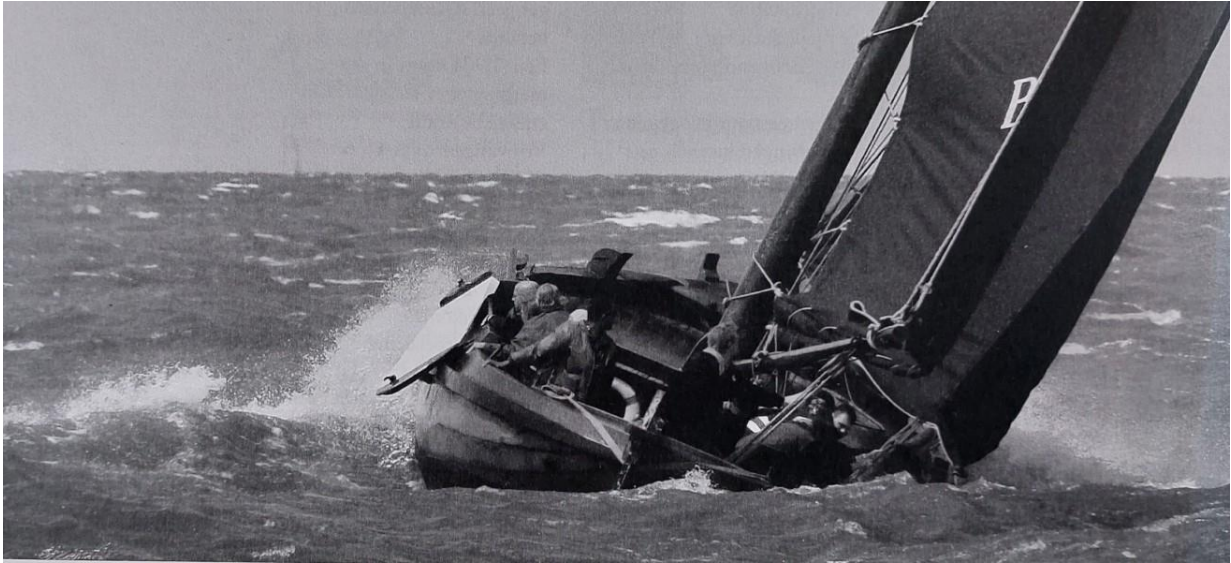
de schrijver met de drijver bleek kwetsbaar te zijn. De papierrol moest iedere drie dagen vernieuwd worden. Het licht dat aanvankelijk iedere avond aangestoken moest worden, werd in de 20e eeuw voorzien van elektrische lampen die op afstand werden bediend. De lichtwachter hoefde daarmee niet langer te werken naast zijn lichtopstand, maar kon veilig blijven werken vanuit de pastorie van de kerk op Middelbuurt, waar hij met zijn vrouw en kinderen woonde. Bij zware storm kon het nog wel eens spannend worden voor de lichtwachters op Schokland. Bij vloed steeg het water dan vaak meer dan twee meter boven NAP. De lichtwachter Jan Verschuur op de Zuidpunt belde eens ongerust zijn collega Harm Smit op het noordelijke Emmeloord. Hoewel die zelf al met de laarzen in het water stond, stelde hij Verschuur gerust. Het kwam wel goed. En zo was het. Het blijft immers nooit eeuwig vloed, zelfs niet bij storm.



De Zuidpunt met Jan Schuurman, de laatste lichtwachter, die van 1928 tot 1941 samen met zijn vrouw Jansje woonde in de pastorie van Ens. Wekelijks voer Jan met Jansje en Jan Spit, de havenmeester van Emmeloord, in een door Rijkswaterstaat beschikbaar gestelde botter naar Kampen om inkopen te doen

Botterzeilen

Foto's die gemaakt worden met een telelens vertekenen de werkelijkheid enigszins, maar dat maakt bijvoorbeeld bovenstaande opname niet minder spectaculair. Tien jaren geleden maakte de fotograaf de opname tijdens de Ansjooprace die de Stichting Urker Botter ieder jaar in de ansjooptvismaand voor bedrijven organiseerde. Ansjoop is ansjovis op z'n Urks.



Op de foto niet de UK 12 van de Stichting, maar een Bunschoter botter tijdens de wedstrijd. Wat het tuig betreft, heeft de botter naam gemaakt met zijn 'botterfok', lang voordat bij scherpe jachten de 'genuafok' populair werd. De botter heeft de mast relatief ver naar achteren staan en de enorme fok komt ook dan nog tot ver achter de mast. Bovendien sluit de onderkant van de fok mooi laag aan bij het potdek, de bovenkant van het boeisel. Er zit geen ruimte tussen de fok en de romp van de botter, wat een optimaal effect geeft aan de trekkracht van dat zeil. Het tuig als geheel is helemaal ingericht om te zeilen en geeft zo weinig mogelijk luchtweerstand door wanten en stagen zoals we die van scherpe jachten kennen. De zware mast wordt bijvoorbeeld zijwaarts niet ondersteund door verstaging. Die mast staat als een paal in 'het zeilwerk', de zware eikenhouten raamwerk dat moeten zorgen voor het dwarsverband, en hoeft niet met vele 'wanten' gesteund te worden. Alleen voor de fok is er een massief ijzeren voorstag aangebracht.

Dat levert een indrukwekkend plaatje op, maar is in de praktijk niet alleen voordelig. Afgezien van het gewicht van de mast, wat de stabiliteit nadelig beïnvloedt, is er voor de bemanning op dek niets om zich aan vast te houden. Het uitzicht naar voren is voor de roerganger bovendien heel beperkt. Dat was honderd jaar geleden op de Zuiderzee eigenlijk geen probleem, maar dat ligt in onze tijd anders. Die fantastische fok die zo laag over het dek gaat mag dan optimaal werken, hij zorgt er ook voor dat het uitzicht aan de lijzijde van de mast totaal verdwenen is. Een ruit in de fok zoals scherpe jachten hebben, is op een platbodem 'not done'. Dat is met de huidige drukte op het water echter gevaarlijk, zo niet onverantwoord. Je moet op een botter dus steeds een bemanningslid voor op de plecht hebben die voor de fok langs wel naar lij kan kijken en de stuurman informeert over tegenliggers, zeker als die over bakboord zeilen of tot de beroepsvaart behoren.

De botter is wel eens het meest zeewaardige schip van de Zuiderzee genoemd, maar dat moeten we niet overdrijven. In de zeegeten tussen de Waddeneilanden, vroeger ook 'Zuiderzee', zijn helaas heel wat Zuiderzeebotters vergaan. Vooral door

dat lage achterschip, zodat de golven gemakkelijk aan boord kwamen en de stabiliteit van het schip verminderden. Het grootste gevaar in de zeegaten was echter dat de botter met stormachtig weer binnen varende bij ruime wind dwars kon slaan. Door de zuiging in het golfdal trekt de kop terug, terwijl de kont door de stuwende kracht van de volgende Noordzeegolf juist versneld vooruit gaat. Vervolgens kan het schip gemakkelijk waterscheppen en omslaan.

Zover laat men het tegenwoordig niet meer komen. Botterzeilen doe je nu voor je plezier. Zeilen met betalende gasten moet veilig blijven. De schipper past er daarom voor om reële risico's te nemen. Zeker met relatief onervaren bemanningen is onder normale weersomstandigheden zeilen met een botter al spannend genoeg.



Jachtbotter 'Bruiser' in 1972

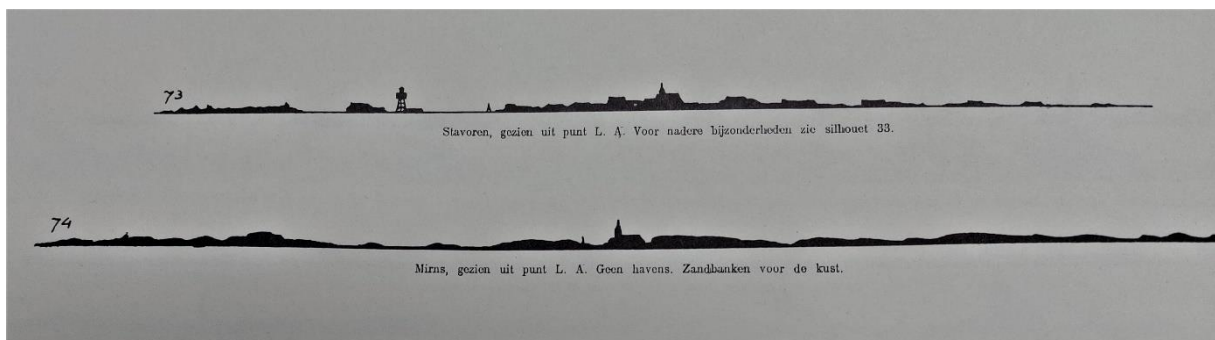
Zuiderzee-silhouetten

Bij goed zicht kan je over het IJsselmeer varen zonder veel navigatie. Je ziet de overkant en hoeft er alleen maar voor te waken met een dieper stekend schip op een bekende ondiepte te lopen. Helder zicht kan echter gemakkelijk omslaan in slecht zicht en dan is er een probleem. Dat ervoer ook W. Lugard, voorzitter van de Commissie voor het Watertoerisme van de ANWB in het begin van de vorige eeuw. Bij het plotseling opkomen van een zware bui was het alle hens aan dek en daarna, toen de kust weer in zicht kwam, meende hij het silhouet van Edam te herkennen. Hij was stomverbaasd dat een visser die zij praaiden vertelde dat het Volendam was. Je kon je dus gemakkelijk vergissen op dit ruime water. Hij liet

daarom in 1915 de ANWB-medewerker G. Vlieger een boek maken met Zuiderzee-silhouetten, getekend door E. Bokhorst, en voorzien van een reisverslag van Tom Schilperoort.



In de zeventiger jaren verscheen van deze oude uitgave een facsimile-uitgave die antiquarisch nog wel te koop is. Ieder torentje en iedere haven die vanaf je schip te zien is varende langs de Zuiderzeekusten, is door Bokhorst vanuit vaak diverse peilrichtingen als silhouet getekend en voorzien van vaaraanwijzingen, zoals later in de zestiger jaren uitvoeriger gebeurde in de Wateralmanak Deel II. De kust getekend als silhouet, als zwarte streep met een molen, kerktoren of haveningang, dus niet zo sfeervol als de fraaie aquarellen in het Verkadealbum De Zuiderzee, blijft desalniettemin interessant.



Met wat goede wil zijn deze silhouetten ook vandaag de dag nog wel herkenbaar, hoewel er de afgelopen decennia veel veranderd is langs de kust van het IJsselmeer en zelden ten goede. Het is er eigenlijk gewoon lelijker op geworden door de

bedrijventerreinen met hun grauwe blokkendozen, door de windturbines die het natuurgebied IJsselmeer in een industriegebied hebben veranderd en ook door de grote jachthavens, waar wouden van masten de kerktorentjes vrijwel onzichtbaar maken. Die oude ANWB-uitgave is op dit moment ook interessant, omdat het toen blijkbaar niet vanzelfsprekend was om te navigeren met behulp van een zeekaart, een goed kompas, een klok, een meestal geschatte snelheid en een peillood of peilstok. Het varen met GPS kaarten is iets van de laatste tijd en was honderd jaar geleden volstrekt onvoorstelbaar. Nee, je kon toen ook gewoon langs de kust varen. Dan blijkt, dat vanaf het water alles anders lijkt dan vanaf land, wat een van de charmes van het varen is, maar wat onervaren watersporters ook in verwarring brengt. De getekende Zuiderzee-silhouetten waren voor deze zeilers bedoeld als hulpmiddel om de kenmerken van de kust goed te lezen en de locaties te herkennen. Dan wist je weer waar je was. Dat klinkt tegenwoordig als uit een andere wereld, maar dat is het niet. In de jaren zestig en zeventig, toen het zeilen op het IJsselmeer vrij onverwacht een geweldige ontwikkeling doormaakte, gebeurde het regelmatig dat een jachtje een haven binnenvoer en de stuurman de eerste de beste toeschouwer vroeg waar hij was, hoe deze haven heette. Ook hoef je de verslagen van de Reddingsmaatschappij maar te lezen om te constateren dat een ongeluk in een klein hoekje steekt. Dat ook ervaren watersporters in problemen kunnen komen, doordat ze iets anders doen dan ze weten dat verstandig is. De Koninklijke Nederlandse Reddings Maatschappij doet tegenwoordig heel ander werk dan in de vijftiger jaren. Nu redden ze vooral watersporters die tegen zichzelf beschermd moeten worden.

Jollenbehoud



Op 1 mei van het jaar 2022 werd het 10-jarig bestaan gevierd van de stichting De Staverse Jol, een organisatie die ik in 2012 mee heb helpen oprichten. Twee dagen eerder verzamelden een aantal houten jollen zich in Workum om na deze samenkomst op zondag 1 mei naar de Blazerhaven binnen de sluis te varen, waar

de festiviteiten vanuit de historische scheepswerf De Hoop georganiseerd werden. Er verschenen meer dan tien jollen, waarvan de meeste rond 1900 gebouwd waren voor de visserij op de Zuiderzee. Daarnaast waren er enige houten 'jachtjollen' die voor de recreatie zijn gebouwd. Ook het oudste vissersjolletje uit het midden van de zestiger jaren van de 19e eeuw was present, een van de eerste jollen die Douwe Roosjen in Stavoren bouwde. Dat oude scheepje zag er na 160 jaren als nieuw uit, want zo gaat dat. Deze oude eiken jollen zijn zo vaak opgeknapt en gerestaureerd, dat er meestal geen stukje oorspronkelijk hout meer aan zit, wat voor filosofen aanleiding is om zich af te vragen of dergelijke scheepjes nog wel enige relatie hebben met de oorspronkelijke jollen waar ze uit voortgekomen zijn. Of zijn ze in de loop der jaren overgegaan in een replica van de oorspronkelijke jol? Op de foto vooraan de vissersjol ST 16 die Roosjen bouwde in 1901, die in 1911 door Johan Prins in Workum volledig gerestaureerd werd. De HL 33 is in 1933 als jachtjol in Gaastmeer gebouwd bij de Gebr. Wildschut. Voor de recreatie, dus met een roefje. Later is de roef verwijderd en is het scheepje omgebouwd naar een 'visserman'. De ST 60 is weer een vissersjol van Roosjen. Het bouwjaar staat niet helemaal vast.



Workum, 2022. De 'Fûkejol' van de fam. Wassenaar. De oudste vissersjol die gebouwd is in de zestiger jaren van de 19e eeuw bij Douwe Roosjen in Stavoren. Het roefje in stijl van de dertiger jaren heeft Jan Valk in Stavoren erop gezet toen het scheepje in die tijd overging naar de recreatie.

De jubilerende stichting heeft zelf twee jollen. De ST 48, een Roosjenjol uit 1894 en een Wildschutjol, de HL 90, die allebei actief deelnemen aan wedstrijden en visserijdagen. Het bijzondere van de stichting is, dat zij nadrukkelijk probeert jonge mensen te interesseren voor het varen met een traditioneel scheepje als de Staverse jol. Tijdens de Visserijdagen van Workum die iedere herfstvakantie worden gehouden, varen deze jollen met de 'jonge vissers onder zeil' het IJsselmeer op om op traditionele wijze met staand want vis te vangen. Het probleem is, dat jong-zijn een tijdelijk verschijnsel is. Zo heb je een leuke ploeg jongeren die deze twee jollen onderhouden en ermee varen en even later gaan ze iets anders doen want jongeren

leren en werken voor hun toekomst. Het is geen wonder dat het vooral oudere watersporters zijn die of de middelen, of de tijd, of beide hebben om zich een eikenhouten platbodem te veroorloven. Ook het besturen van een dergelijke stichting is geen sinecure. Zo'n stichting heeft min of meer ambitieuze doelen en het bestuur moet die zien waar te maken. De stichting heeft echter in principe geen geld. Voor alle activiteiten moeten vrijwilligers georganiseerd worden en moet bij overheden en bedrijven gebedeld worden voor financiële ondersteuning. Daar moet je van houden. Niet iedereen is daarvoor in de wieg gelegd. Het is eenvoudiger om geen doelen na te streven om de wereld beter te maken, maar om je eigen doelen te realiseren met je eigen geld en je eigen inspanningen. Ik bedoel, gewoon je eigen schip te onderhouden. Volgens de 19e eeuwse filosoof G.W.F. Hegel is het dankzij 'de list van de rede' dat op die wijze ondertussen niet alleen een persoonlijk doel wordt gerealiseerd, maar ook het algemeen belang is gediend. Bijvoorbeeld, doordat velen aan en op het water genieten van de fraaie, houten platbodemjachten, zonder zelf zo'n schip te willen bezitten.

Paradoxaal



Niet zonder trots laten twee heren zo'n honderd jaar geleden een halfmodel zien van 'een boeier met een kiel'. Een boeier? Dat is toch een platbodemjacht en platbodems hebben toch geen kiel? Dat zou je kunnen denken, maar de werkelijkheid is wel eens anders. De boeier op de foto heeft een ondiepe kiel over de lengte van het schip die de heve van het vlak volgt. De kielbalk is dus niet gewoon recht, horizontaal, maar volgt de vorm van de romp. Deze kiel zal zo'n 30

centimeter bedragen. Dat is bescheiden. Het roer moet natuurlijk wat dieper steken. Het roerblad is daarom gestroomlijnd als een jollenroer, zodat er geen waterplanten blijven haken op ondiep water. De kiel zorgt ervoor dat het schip zeilende aan de wind niet te veel verlijert. Zo'n ondiepe kiel is daartoe te weinig effectief, zodat de boeier ook nog voorzien is van forse zijzwaarden.



Twee verschillende jollen, maar wel hetzelfde schip. Boven 1968 en onder 2021.



Of een boeier met zo'n ondiepe kiel acceptabel is voor de criteriumcommissie van het Stamboek voor Ronde en Platbodemjachten die zorgt voor het behoud van de originaliteit van deze schepen, is de vraag. Zelf vind ik deze kiel overigens heel origineel, maar dat is wat anders. Een platbodem met een kiel is overigens helemaal niet zo bijzonder. De 19e eeuwse boeier 'Tjet Rixt' heeft een kiel van 20 centimeter en wat maakt het uit daar 30 centimeter van te maken? Stavense jollen hebben een kiel van 30 centimeter over de hele lengte van het schip en soms nog wat dieper. Die kunnen ermee zeilen zonder zijzwaarden. De vraag is of een schip waar iets aan veranderd is, nog hetzelfde schip mag heten. Is bovenstaande boeier nog een boeier of is het een ander soort schip geworden?

Voor mij is het eenvoudig. Dit is een boeier met een (ondiepe) kiel. Niets bijzonders. Zelf heb ik een Stavense jol. Die heb ik ruim 45 jaar geleden verlengd met twee spantafstanden, 80 centimeter. Dat doe je op het breedste en diepste punt van de romp, dus ongeveer naast de mast op de plaats van het grootspant. Het ging mij om meer ruimte in de kuip, dus het kajuitschot moest los en de gangboorden eruit. Na wat opschuiven en bijstellen is alles weer dichtgelast en moest ik nog wat timmeren. Had ik daarna een ander schip? Of was het nog steeds dezelfde jol, maar dan ietsje verlengd? Ik houd het op het laatste, maar die verlenging is niet meer van belang. De jol is zo lang als ze is. Filosofisch gezien zijn beide posities te verdedigen. Het blijft hetzelfde schip maar is toch ook een ander. Twee tegengestelde waarheden over dezelfde zaak? Dat is een paradox! De werkelijkheid heeft echter niet te lijden onder paradoxen. In tegendeel, het maakt de werkelijkheid interessant en veelkleurig. Schepen zijn zoals mensen. Allemaal verschillend, in de loop der jaren ook veranderend, maar ondertussen in de kern allemaal vergelijkbaar. Uniek zijn, dus onvergelijkbaar, dat wens je immers niemand toe?

Verkeken kansen

Historie begint in het heden en wordt aanvankelijk nauwelijks gezien als bijzonder. Bij maritiem onderzoek naar het recente verleden, bijvoorbeeld naar het gebruik van scheepstypen aan het einde van de 19e eeuw en het begin van de 20e, blijkt met regelmaat hoezeer men vergeet zaken vast te leggen en te bewaren op het moment dat die normaal beschikbaar en voorhanden zijn. Een generatie later wordt bedacht dat het toch wel bijzonder was wat er enkele decennia eerder werd gedaan, maar dan blijkt dat de mensen die dat hadden kunnen vertellen, zijn overleden en dat het niet de moeite waard werd gevonden een en ander schriftelijk en fotografisch vast te leggen voor het nageslacht. We leven vooral toekomstgericht en hebben geen tijd om te verwijlen in wat geweest is. Dat is iets voor de oudere mens en die blijkt vervolgens achter het net te vissen. Op de foto staan drie palingaken van de firma W.&A. Visser uit Heeg die op de Thames in Londen in het jaar 1886 afgemeerd liggen bij Billingsgate Fishmarket. Het verhaal gaat, dat voorouders van deze vishandelaren uit Heeg al eeuwen geleden, in de 14e of de 17e eeuw, het recht

kregen van een vrije ligplaats bij de vismarkt, zolang zij daar steeds een aak afgemeerd lieten liggen. Die aak werd gebruikt als 'legger', als bergplaats voor levende paling.



De palingaken waren 18 meter lang en zagen er uit als lange zeilschepen, maar functioneel waren het eigenlijk varende leggers. De kunst was met deze aken de aal levend en in zo goed mogelijke staat van Friesland naar Londen te brengen. Onderweg mocht het op zee niet te ruig toegaan, want daar kon de aal niet tegen. Ook moest er gezorgd worden voor helder, schoon (zee)water dat door de bun van het schip stroomde, want vervuild en modderig water was desastreus. Dat probleem speelde vooral op de Thames die in de 19e eeuw steeds sterker vervuilde. Over zijn ervaringen met een van de laatste palingaken heeft motordrijver Jan Zetzema een informatief boek geschreven, maar hoe die schepen er precies uitzagen is eigenlijk onbekend gebleven, terwijl ze tot 1936 zijn gebruikt en in 1950 bij Gaastmeer nog te zien waren. Houten schepen werden in Nederland 'op het oog' gebouwd en niet vanaf tekeningen. We kennen deze schepen nu nog van foto's, van tekeningen die W.J. Dijk maakte toen die in Friesland actief was en van de beschrijving van Zetzema. Die voer op de enige aak die (in 1928) ooit gemotoriseerd is, de Korneliske Ykes, die in 1872 gebouwd is in Joure bij Eeltje Holtrop van der Zee. Van een enkele aak is achteraf een bouwtekening gereconstrueerd. Mede daardoor kon van de Korneliske Ykes in 2009 (na veel studie en overleg) een replica gemaakt worden, die in Heeg te water werd gelaten. Met die aak is onlangs naar Londen gevaren en zal dit jaar ook de tocht naar de Oostzee herhaald worden die Jan Zetzema in zijn boek beschrijft. Allemaal prima natuurlijk, maar wat mij blijft verbazen, is dat er niet gericht lijnenplannen en

bouwtekeningen van deze schepen zijn gemaakt toen deze schepen er nog waren. Achteraf zijn er door Jan Zetzema enige constructietekeningen gemaakt, maar feitelijk hebben we de schepen gewoon gesloopt, om later tot de ontdekking te komen dat het jammer is dat we de vorm en constructie van die schepen niet voor die tijd hebben vastgelegd. Ook de onderlinge handelsrelaties en werkwijzen zijn nooit vastgelegd. Wellicht hoort dat bij de wijze waarop wij mensen leven, toekomstgericht, zodat voortdurend op allerlei terrein achteraf studie moet worden gedaan naar zaken die eerder alom bekend waren en voorhanden lagen.

Koeriersdiensten

De Friese palinghandel op Londen kon bestaan, omdat er in Londen een vraag was naar levende aal van goede kwaliteit. Zonder de vismarkt in Londen hoefde de firma W.&A. Visser uit Heeg geen aal naar de overkant van de Noordzee te brengen en hoefden de vissers in Friesland geen aal te vangen. De Zuiderzeevervisserij vanuit Friesland kwam pas aan het einde van de 19e eeuw tot ontwikkeling, nadat Lemmerse vishandelaren als Johannes Sterk, Poppe de Rook en Jan Pen afzetmogelijkheden zagen in Duitsland en zij het beginnende vissers langs de Friese kust mogelijk maakten ansjovis te vangen met staand want vanuit een klein scheepje. Voor de handel in levende paling was eeuwen lang het Staverversersgilde actief, dat bestond uit 12 vissers die met kleine schuitjes aal vingen langs de dijk met fuiken. Zij huurden van de palinghandelaren uit Heeg de percelen langs de dijk waar zij vervolgens mochten vissen. Diezelfde handelaren kochten ook de aal op bij de tientallen vissers die op het binnenwater een perceel viswater pachtten van het Waterschap of van een gemeente.



Woudsend, Eewal, een palingaak met langs zij een 'ielbûs'.

De verbinding tussen de vissers met hun kleine boatsjes en aakjes en de handelaren met hun grote palingaken werd tot stand gebracht door transporteurs die in dienst stonden van de handelaar. Met 'ielbûsen', zeg maar 'palingjagers', werd de aal door deze koeriers opgehaald bij de vissers en afgeleverd bij de handelaren. Of in een legger bij Heeg of Gaastmeer, of rechtstreeks bij een schipper van een palingaak, wat immers een varende legger was. Dan hoefden de aaljagers niet helemaal naar Heeg of Gaastmeer te zeilen. Zo zien we op de foto een aaljager naast een palingaak liggen in Woudsend om daar zijn lading te lossen. Ook in Stavoren werd de aal ter plekke overgeheveld van een blazer die in de haven dienst deed als legger in een palingaak van de handelaren. Je vraagt je af vanuit de moderne tijd hoe die mensen dat onderling communiceerden. De nu vanzelfsprekende mobiele telefonie is immers pas van de laatste decennia. Honderd jaar geleden was ons land echter bezaaid met hoge zendmasten voor radiotelegrafie, een uitvinding van Marconi. In ieder dorpje was bovendien een postkantoor waar in Morse via die masten, radiografisch, berichten als telegram verzonden konden worden. Dat ging snel en effectief. Ogenschijnlijk is onze wereld in honderd jaren sterk veranderd, maar dat is schijn. In de kern is de sociaal-economische werkelijkheid in veel opzichten dezelfde gebleven.



Stavoren, ca. 1930. Rechts een palingaak zonder zwaarden met daarbij de 'ielbûs' de Harmonie, de voormalige visaak LE 25, die de Wigle Visser uit Heeg in 1922 kocht voor de transport van aal naar de palingaken.

Boot en mens



Een schip kan zijn schipper overleven. Schepen kunnen ook bekender en zelfs beroemder worden dan hun eigenaren. Ze verkrijgen dan vaak een quasi-bezielde entiteit, alsof het om een levend wezen zou gaan. Het fregatschip *Johanna Maria* uit Arthur van Schendels roman is een klassiek voorbeeld van een schip met een eigen leven dat tot volle ontplooiing komt als er een klik is met de schipper.

Op vergelijkbare wijze zijn er in de werkelijkheid platbodemjachten die bekender zijn dan de families die deze jachten in bezit hadden. De eigenaren stonden als het ware 'in dienst van' het welbevinden van het jacht. Vaak gaat het om jachten die ooit gebouwd zijn als 'unicaat', als uniek exemplaar dat gemaakt is voor een specifieke opdrachtgever. De eerste eigenaar hoeft echter in de historie van het schip niet degene te zijn die er het bekendst mee werd.

Om eens wat voorbeelden te noemen, de bekende overnaadse boeier 'Stavo' is waarschijnlijk gebouwd in de 18e eeuw. De opdrachtgever is onbekend. Wel bekend is de familie die er meer dan honderd jaar mee heeft gevaren: de Friese familie Van Eysinga. De band van die familie met deze boeier was zo sterk, dat de laatste eigenaar, Jhr. C. van Eysinga die in de familie geen opvolger wist voor het schip, het idee niet kon verdragen dat 'een ander' met de Stavo zou gaan varen. Hij besloot in 1923 daarom dat het schip dat nog in goede staat was, gesloopt moest worden.



Leeuwarden, Schilkampen, 1923. De Stavo op de werf om gesloopt te worden.



De 'Zaanse, overnaadse boeier 'Stavo' onder zeil.

Dan is er natuurlijk ook de als voorbeeldig beschouwde Friese boeier 'Constanter' uit 1877, die vanaf 1901 constant in bezit bleef van de familie Halbertsma.



De Boeier 'Constante' van de familie Halbertsma

Heel anders is de wat tragische geschiedenis van de boeier 'Tjet Rixt' verlopen. Over het bouwjaar kan alleen gespeculeerd worden. Er zijn geen overtuigende bewijzen dat de boeier 'Uitspanning' van de Sneker apotheker/rentenier Van der Feer hetzelfde schip is als de boeier 'Friesland' waar de advocaat Jan Minnema de With vanaf het midden van de jaren tachtig van de 19e eeuw in zeilde. Daar zijn geen documenten en geen foto's van die dat aannemelijk maken. Er is alleen een 'oral history' waarin dat beweerd wordt, maar dat is te weinig bewijs. Wel staat vast dat de boeier 'Friesland' dezelfde is als de boeier die de selfmade krantenman Jacob Hepkema in 1909 kocht van Lefering uit Buiksloot.

Als 'Tjet Rixt' is deze boeier bekend geworden dankzij de Hepkema's die reeds na ruim 10 jaar met het schip in hun maag kwamen te zitten, maar het niet kwijt konden. Toen Jacob Hepkema het schip kocht, was hij al wat ouder. Hij hield het daarom niet zelf, maar zette het direct op naam van zijn twee zoons: Tjebbo en Mindert. Het was echter hun vader Jacob die ermee zeilde, tot 1919, toen hij overleed. De twee zoons wilden al spoedig van die oude boeier af, maar door de economische teruggang en de invoering van Personele belasting op het bezit van grotere pleziervaartuigen was er in die jaren geen belangstelling van kopers voor zo'n type schip. De boeier werd daarom verhuurd aan een zetschipper voor de chartervaart. In 1929 kwam Tjebbo Hepkema echter vroeg te overlijden en daarmee ontstond voor de 'Tjet Rixt' een geheel nieuwe werkelijkheid. Niet langer waren twee broers eigenaar van het schip. Nu waren het Mindert en de erfgenamen

van Tjebbo, de weduwe Aukje met haar twee dochters Nelly en Rixt. Deze dames hadden maar zelden met de boeier gevaren en waren er ook niet in geïnteresseerd, maar 'Tjet Rixt' was daarmee wel een 'onverdeelde boedel' geworden.

De nieuwe eigenaren konden het nooit eens worden over wat te doen met het schip, dus gebeurde er niets mee. Mindert Hepkema overleed in 1947 en toen werden diens weduwe Anna Maria en haar zoon Jacob ook nog eens mede-eigenaars van de 'Tjet Rixt'. Jacob had niets met de boeier en wilde die verkopen, maar zijn nichtje Rixt, die in Zuid Duitsland woonde en nooit met de boeier had gevaren, lag daarbij dwars. Hoewel zij maar 1/12 deel aanspraak kon maken op het schip. Dankzij handig onderhandelen van Jacob kreeg hij het voor elkaar dat de vijf erfgenamen die samen eigenaar van de boeier waren, uiteindelijk geen bezwaar hadden om het schip in 1954 te verkopen aan de 'Vrienden van het Zuiderzeemuseum'. Ook een collectief, maar nu een dat constructief wilde nadenken over de vraag hoe deze oude, toen rottende boeier behouden kon blijven.

De verwaarlozing van de 'Tjet Rixt' bij de Hepkema's is dus in zekere zin de redding geweest voor de boeier, die anders al eerder gesloopt zou zijn of tenminste een minder opvallende naam zou hebben gekregen.



Rixt Hepkema 1908-1990

Spel versus actie

De eerste week van de astronomische zomer was voor mij een mooie gelegenheid om 'een solorondje' te zeilen. De eerste dag was de wind westnoordwest, daarna oost en vervolgens, na het passeren van een regenfront, zuidwest. Dus voer ik met m'n Staverse jol op de motor van Drachten naar Akkrum om van daar zeilend door te varen tot even voor Stavoren. De volgende dag met een matig oostenwindje bij

Stavoren de sluis uit en buitenom naar It Soal, het vaarwater naar Workum, waar ik overnachtte in de Blazerhaven binnen de voormalige zeesluis.



Na het passeren van het regenfront kon er weer gezeild worden tot aan Drachten. Van zuidwest naar noordoost Friesland. Voor de wind, helaas, want solozeilend voor de wind is lastig, zeker als de vaarwegen regelmatig kronkelen. De fok te loevert zetten lukt me niet alleen zeilend, dus zeil ik dan alleen op de fok. Is dat spannend? Nou nee, dat niet. Is het wellicht wat saai? Helemaal niet. Het vergt een bepaalde instelling, je moet überhaupt als je zeilt anders in het leven staan dan gebruikelijk is op land, ook anders dan varende op de motor en anders dan tijdens het gebruikelijke functioneren in werksituaties. De doelen die je wilt of moet bereiken krijgen een andere waarde. Je weg ernaar toe is ongewis geworden. Een zeiler functioneert in een onduidelijke situatie met tal van voortdurend veranderende factoren en variabelen. Die vaagheid en onzekerheid kan hij opheffen, door het tuig te strijken en de motor te starten. Dan vaar je gewoon naar de plaats van bestemming, van A naar B.

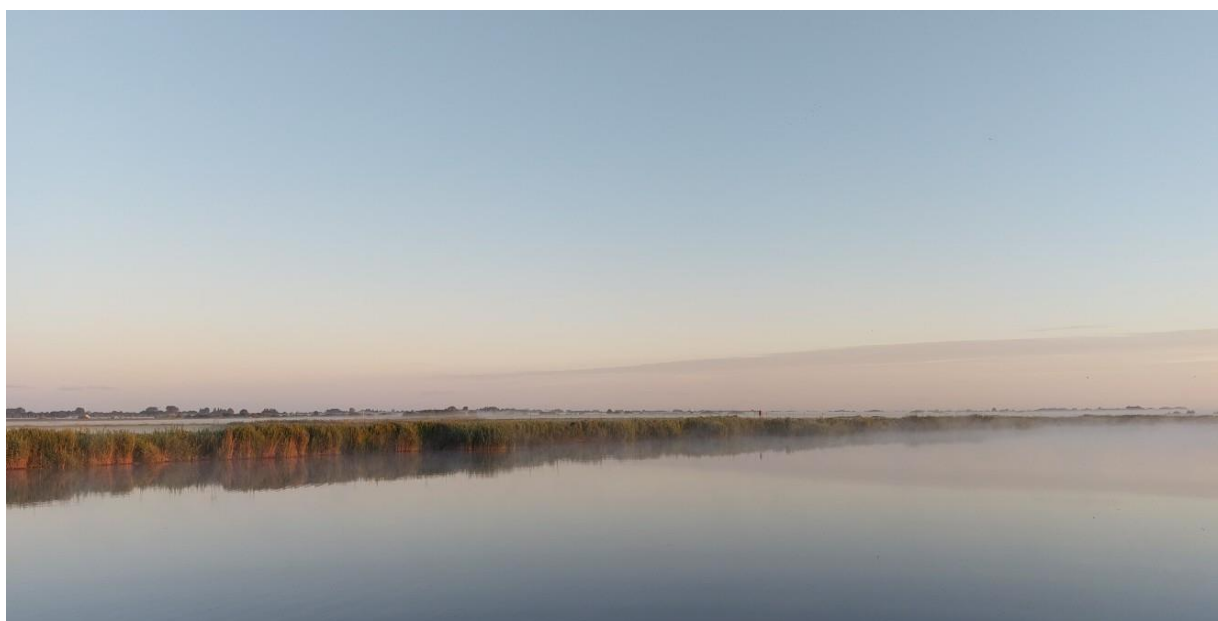
Het gekke is, dat een zeiler dat liever niet doet. Dat is een doelgerichte actie die voor hem snel verveelt. Nee, hij verkeert liever in onzekerheid en moet daarbij heel geconcentreerd letten op allerlei signalen om hem heen, rimpelingen door de wind op het water, de richting van de wind, komt er een lufte door een groepje bomen langs de oever, is het water diep genoeg en hoe verloopt het vaarwater, blijft het bezeild of moet er gekruist worden en noem zo maar op. En dan moet het feitelijke zeilen, het met een zeilboot inspelen op die natuurelementen, nog beginnen.



Als je zeilt, geef je je eigenlijk over aan die natuurelementen. Niet passief, afwachtend, maar actief en geconcentreerd. Zeilen is een organisch proces van geven en nemen, een soort spel met de omringende krachten, dat uit zichzelf plezier geeft. Zeilers gaan met alle genoegen op een meer een paar keer heen en weer, louter omdat dat rak zo lekker zeilt, wat je een motorbootvaarder nooit ziet doen. Voor de tegenwoordig zo vaak wat gestresste mensen is zeilen onbedoeld ook heilzaam, een soort natuurlijke therapie, doordat ze noodzakelijk in een zeilboot moeten accepteren dat het blijkbaar moet gaan zoals het gaat. Je kunt wat meer of wat minder je best doen, maar uiteindelijk heb je het proces slechts gedeeltelijk in de hand. Zeilen is in die zin minder geschikt voor ongeduldige types die zo snel mogelijk hun persoonlijke doelen gerealiseerd zien. Die direct resultaten willen zien. Zeilen vergt veeleer een houding van gelatenheid, terwijl de zeiler ondertussen wel actief betrokken blijft. Overigens gaf die rustige terugtocht mij ook een heleboel voldoening die niet direct gerelateerd was aan het zeilen. Bij 'de oude venen' bij Goëngahuizen (zie foto) vloog een roerdomp statig, met kalme vleugelslag vlak voor de jol langs. Dat overkomt je als je in stilte zachtjes voortdrijft. Roerdampen zie je zelden, dus alleen daarom al was de dag weer goed.



Anticyclisch zeilen



De Noorder Oudeweg met zicht op de Goëngarypster Poelen.

Wie op het water de stilte zoekt, kan natuurlijk beter niet in het hoogseizoen gaan varen. Dan lijkt Friesland bijvoorbeeld meer op een recreatief pretpark dan een dun bevolkte provincie met veel water. Wie een dorpje als Heeg kent vanuit de zestiger jaren, raad ik niet aan deze plaats nog een keer te bezoeken, tenzij je je wilt verbazen. Dergelijke boerendorpen aan het water worden nu economisch beheerst door recreatie- en watersportbedrijven. Ze zijn in een halve eeuw tijd totaal van karakter veranderd. Het moderne leven van de watersporter kent echter een eigen ritme. Dat begint laat op de dag en gaat door tot laat in de avond, en, in feestcentra voor de jongeren tot in de nacht.

Als je als zeiler wat anders wilt beleven, dan moet je je dus anticyclisch gedragen. De vroege zeiler laat zich verrassen! Bovenstaande foto maakte ik deze week, in het hoog seizoen met prachtig zomerweer, vanaf de Noorder Oudeweg, de vaarverbinding tussen de Langweerder Wielen en de Goëngarypster Poelen.

Om zes uur 's morgens, de zon was net boven de horizon, lag die waterwereld met al die zomerse drukte er als verlaten bij. De luidruchtige jeugd was verdwenen en de wat oudere bootjesmensen lieten zich voorlopig nog niet zien. De eerste uren zie je de ochtendnevel optrekken, de zon komt snel hoger, de vogels zingen hun lied en alleen de wind laat het afweten. Tijdens een hogedrukgebied is het vaak bij zonsopkomst windstil. Maar de beleving van het landschap is geweldig en het zal nog uren duren voordat de eerste bootjes op het water verschijnen, na mijn jol natuurlijk.



Zonsopkomst aan de Noorder Oudeweg bij Broek

Het is niet zo, dat dit de sfeer was van die rustige jaren zestig op het water. In die tijd was er namelijk beroepsvaart. Nu ook nog, maar alleen op het grote, doorgaande water van het Prinses Margrietkanaal waar je feitelijk niet meer mag zeilen. Nog in de zestiger jaren voeren overal vrachtscheepjes. Luxe motors, steilstevens, klippers en de bekende melkschuiten met hun ééncylander dieselmotor die je van verre hoorde komen. Vanaf zes uur 's morgens werden op al die vaarten bruggen en sluizen voor de vrachtvaart bediend en werd er gevaren ook. Dat is echter voorbij. Het water is er nu voor de recreatie. Het is zo druk geworden met plezierjachten, dat de provincie Friesland diverse bruggen heeft laten veranderen in aquaducten, zodat het wegverkeer en de watersport elkaar niet meer in de weg zitten. Wie nu in alle stilte wil varen, kan heel vroeg, bijvoorbeeld voor zonsopkomst, met een westenwindje vertrekken van het dorpje Warns in de Zuidwesthoek en zonder enige belemmering bijna dertig kilometer doorvaren tot aan Langweer. Pas dan verschijnt er weer een brug en die wordt geopend vanaf 9 uur 's morgens. Al die uren zal hij niemand ontmoeten en niemand vaart met hem mee. Hij of zij vaart daar als enige door dat wijde stille waterland.



Langzaam voortdrijvende op de Goëngarijster Poelen hoorde ik pas goed hoeveel lawaai een autosnelweg maakt. Het geruis van de A-7 tussen Joure en Sneek is daar goed te horen, zodra het stil om je heen is. Dat beleef je gelukkig niet in de Zuidwesthoek. Daar zijn geen autosnelwegen, want waar zouden die heen moeten? Doelloosheid heeft een negatieve klank in onze actieve maatschappij. Doelloos wordt gezien als zinloos. Het is echter de kunst om met niets zinvol te leren leven. Waren veel doelgerichte activiteiten achteraf gezien niet vaak een beetje zinloos?



Goëngarijster Poelen in de vroege, tijdens het hoogseizoen.

Verborgene verbanden

Als het gaat om historische foto's van bijvoorbeeld de Zuiderzeevervisserij of de palinghandel in Heeg, kijken we meestal alleen naar de vissersschepen, terwijl die op zichzelf helemaal geen bestaansrecht hebben. Op de foto van de Syl in Heeg zien we links een aaljager, voor een aalleger en rechts een palingaak bij de werf. De aalvissers zijn elders, aan het vissen.

Dat alles is niet vanzelfsprekend. In 1812 tijdens de Franse Tijd rapporteerde de Prefect van het Departement Friesland aan het centrale gezag dat er langs de Friese Zuiderzeekust geen sprake was van visserij. Alleen in Stavoren waren 12 vissers die met kleine bootjes drie maanden per jaar op zee vlak langs de dijk met fuiken op paling visten. Die visten echter niet zomaar uit eigen beweging op aal, maar op grond van een overeenkomst met vishandelaren van de familie Visser uit Heeg.

Vissen op de Zuiderzee was vrij, maar wat moesten de vissers met die vis? Er was voor hun geen mogelijkheid de vangst te verkopen, er was geen afzetmogelijkheid. Het had voor de kustbewoners daarom geen zin om de vis te vangen.



Heeg, De Syl, centrum van de internationale palinghandel vanuit Friesland.

De vishandelaren hadden in de 18e eeuw echter met het Waterschap geregeld dat er vlak langs de dijk bij Stavoren gevestigd mocht worden en lieten vervolgens de 12 vissers die zich verenigd hadden tot het Stavorse vissersgilde onderling regelen hoe zij het visgebied verdeelden. Dat gilde zorgde voor een monopolie voor de 12 vissers dat bleef functioneren totdat de Zuiderzee in 1932 werd afgesloten.

De gevangen aal kochten de handelaren voor een vaste (lage) prijs van het gilde. Behalve 12 kleine fuikenbootjes lag er daarom in de vissershaven ook een blazer. Dat grote schip was van de handelaren en diende als legger, als berging voor de aal die in leven moest blijven. Diezelfde vishandelaren uit Heeg, Gaastmeer en Workum, allemaal familie van elkaar, kochten niet alleen de aal van de Stavorse vissers, maar kochten ook paling van binnenvissers in Friesland die met visaakjes bij fuiken en dichtzetten lagen te vissen.

Die binnenvissers mochten ook niet zomaar ergens gaan vissen. Ook zij moesten ieder jaar een visperceel zien te pachten van de eigenaar van het water. Ook die vissers waren geen zelfstandige ondernemers. Ze konden dit alleen doen, omdat zij een contract hadden met deze palinghandelaren, zodat zij verzekerd waren van afzet. De palinghandelaren op hun beurt lieten schippers met zeilscheepjes varen, palingjagers, die de levende aal bij de vissers opkochten en naar Gaastmeer brachten, waar die bewaard werd in grote leggers die in het water dreven. De aaljagers waren de koeriers in dienst van de palinghandelaren.

Deze organisatie was voor de palinghandelaren noodzakelijk om te kunnen beschikken over voldoende levende paling die zij op de beroemde Londense vismarkt, op Billingsgate Fishmarket, konden verkopen. Zij hadden op de Thames zelfs een vaste ankerplaats voor hun grote palingaken, vlak voor de overdekte vismarkt. Daar in Londen woonden de uiteindelijke klanten voor de aal die in Friesland werd gevangen. Zonder toegang tot de Londense markt, zouden er in Friesland veel minder palingvissers zijn. De economische keten moet je dus eigenlijk vanuit Londen teruglezen tot aan de binnenvisser die het recht koopt om in een vaartje een dichtzet te mogen plaatsen.

Voor de vangst van ansjovis op de Zuiderzee geldt een vergelijkbare keten. Het vissen op zee was vrij, daar was geen toestemming voor nodig. Toch werd dat visje pas interessant om te vangen, toen het mogelijk werd deze vis naar klanten te brengen. In 1845 werd Amsterdam met het nieuwe Nederlandse Rhijnspoor verbonden met de Deutsche Rheinbahn en werd het mogelijk ansjovis met de trein naar klanten in Zuid-Duitsland te brengen. Zonder die vervoersmogelijkheid was het zinloos voor de Zuiderzeevissers om ansjovis te vangen. Er waren geen klanten voor, er was geen afzet, dus deze onverkoopbare vis werd alleen als bijvangst meegenomen. De vissers langs de Friese kust gingen pas ansjovis vangen, nadat de Lemster handelaren Poppe de Rook en Jan Pen in 1883 staand want voor ondiep water op de markt brachten, waarmee vanuit kleine bootjes haring en ansjovis gevangen kon worden. Pas daarna kwam de Zuiderzeeverij langs de Friese kust tot ontwikkeling. De vissers leverden daarbij al hun gevangen ansjovis af bij zouterijen van de Lemster handelaren De Rook en Sterk, die het daarmee voor die vissers zinvol maakten om überhaupt te gaan vissen. Er wordt wel eens afgegeven op 'het kapitaal', maar zonder kapitaal om te investeren zou er niet veel arbeid overblijven.

The Dutch Mooring

Er gaat al jaren een verhaal dat Hollandse palinghandelaren van de Engelse koning eeuwen geleden een vrije ankerplaats hadden gekregen op de Thames, vlak voor de belangrijkste vismarkt van Londen: Billingsgate Fishmarket. Op bijgaand schilderij uit ca. 1840 (Fries Scheepvaart Museum) liggen palingaken geankerd voor de vismarkt tussen de London Bridge (rechts) en de Tower Bridge (niet zichtbaar, meer naar links). Daar mochten ze gratis ankeren aan de Dutch Mooring, op voorwaarde dat die ankerplaats steeds bezet bleef. Helaas is er nooit enig bewijs gevonden voor die riantе toezegging. Geen akte, geen certificaat, niets. Volgens overlevering van de familie Visser, de palinghandelaren uit Heeg, zou het koninklijk privilege zelfs uit de 16 eeuw stammen. Maar waarom zou een Engelse koning zo'n privilege gunnen aan palinghandelaren uit een land dat niet eens als land erkend werd? De Republiek werd immers pas in 1648 met de Vrede van Westphalen (Münster) door de Europese buurlanden erkend als zelfstandig land. Feit is wel, dat de Dutch Mooring bestond en dat er permanent enige aken geankerd lagen, zoals

op foto's van ruim honderd jaar geleden te zien is. Voor dat vreemde privilege heb ik daarom iets bedacht.



The Dutch Mooring omstreeks 1840, gezien vanaf de kade voor het Custom House.

Vanuit de ‘Lage landen aan de zee’ werd in de 17e eeuw reeds vis naar Londen geëxporteerd. Aanvankelijk niet vanuit Friesland, maar vanuit Holland. De palinghandel op Londen was lucratief, maar de Hollandse vissers konden niet meer aan de vraag voldoen, toen in de 17e en 18e eeuw veel meren in Holland werden ingepolderd en drooggelegd. Het waren Friese palinghandelaren die van die omstandigheid gebruik maakten en in de 18e eeuw de palinghandel op Londen overnamen van de Hollanders. In 1686 was de export van paling vanuit ons land formeel vrijgegeven en vanaf die tijd kon de aalhandel op Londen tot grote bloei komen. In Engeland besloot het parlement in 1699, dat Billingsgate Market een gespecialiseerde vismarkt moest worden ‘for all sorts of fish whatsoever’.

Het mysterieuze recht van de vrije ankerplaats voor palinghandelaren uit de Republiek kan daarbij heel goed slechts een toezegging zijn geweest van de koning die daarna gedurende jaren gold en zo geleidelijk over is gegaan in een gewoonrecht. Het recht staat dan niet op papier, maar iedereen weet dat het geldig is. Die onbekende Engelse koning moet mijns inziens King William III zijn geweest. De stadhouder van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden, Willem III, prins van Oranje (1650-1702), die vanaf 1672, het Rampjaar, op jonge leeftijd tot stadhouder was benoemd. In 1677 werd de dochter van de Engelse

koning Jacobus II, de protestantse Maria Stuart II (1662-1694), uitgehuwelijkt aan haar (eveneens protestantse) neef Willem III van Oranje. Die moest vervolgens om religieus-politieke redenen zijn katholieke schoonvader, King Jacobus II van Engeland, in 1689 van de troon stoten. Daarna kon Maria Stuart II het koningschap over Engeland, Ierland en (even later) ook Schotland aanbieden aan haar echtgenoot Willem van Oranje, waardoor er vanuit Londen een protestants bewind mogelijk werd, wat op dat moment in Engeland wenselijk werd geacht.

Onder die omstandigheden is het niet ondenkbaar dat de Koning van Engeland, die tevens stadhouder van de Republiek was, de Hollandse palingvissers omstreeks het jaar 1700 een faciliteit aanbood van een vaste aanlegplaats in de Thames bij de vismarkt, op voorwaarde dat deze steeds bezet bleef. Een faciliteit die blijkbaar dus ook na het overlijden van de koning in 1702 is blijven bestaan. Toen de palinghandel vanuit Holland te lijden kreeg onder een tekort aan aal, en de Hollandse palinghandelaren niet meer voldoende konden leveren, zagen Friese palinghandelaren de kans schoon om de handel op Londen over te nemen. Het centrum van de palinghandel van de Republiek met Engeland werd verlegd naar het Friese dorpje Heeg, waar de firma Visser omstreeks 1750 een palinghandel voor de Londense markt begon. Die handel ging over generaties door en werd pas vlak voor de Tweede Wereldoorlog opgeheven. Mede vanwege het zeer behoudende beleid van de firma Visser, die bleef varen met de traditionele zeilende palingaken, terwijl de zeevaart al jaren eerder was overgestapt op stoomschepen en motorschepen. De ondergang van deze bijzondere traditie met palingaken is gegaan als een natuurlijk proces, want wil je in het leven blijven wie je bent, dan moet je veranderen! (Naar G. Tomasi di Lampedusa in 'De Tijgerkat')

"Antiquarian Curiosity"

Toen in 2019 de replica van de palingaak 'Korneliske Ykes', de 'Korneliske Ykes II', de tocht van Heeg naar Londen maakte zoals haar voorganger dat geladen met levende paling zoveel keren had gedaan, werd ook in Londen door historici aandacht besteed aan het gegeven dat 'Dutch eel boats' eeuwen lang een vrije ligplaats op de Theems hadden, in het hartje van Londen, vlak voor de beroemde Billingsgate Fishmarket. Eeuwenlang! Op stadsgezichten van Londen is te zien dat de palingschuiten op de Theems liggen geankerd. Een uitvergroot fragment toont de schepen van Hollandse handelaren uit de 16e eeuw.

De historicus John Wyatt Greenlee van de Cornell University houdt zich in het bijzonder bezig met cartografie en andere historische afbeeldingen van het landschap en de steden. Hij publiceerde in 2019 op internet een kort overzicht onder de titel "Sovereignty at Anchor: Internal Frontiers and the Dutch Eel Ships of the Thames."



De Hollandse palinghandelaren zouden reeds in de 15e eeuw in Londen hun vis komen verkopen, maar dat was natuurlijk nog op een schaal die paste bij de Middeleeuwen. Daar kwam in de 16e en 17e eeuw verandering in toen de Engelsen een groot waterrijk gebied, de 'Fens', het lage land in Cambridgeshire, een graafschap in de regio East of England, inpolderden. Daarmee werd een belangrijk leefgebied van de paling vernietigd. Dat was nu juist een vis waar op de Londense vismarkt Billingsgate veel vraag naar was. Die inpolderingen zorgden ervoor dat Hollandse handelaren de kans kregen meer aal te verkopen op de Londense markt, omdat de Engelse vissers er niet langer in slaagden aan de vraag van de eigen bevolking te voldoen. In het begin van de 17e eeuw verschenen de eerste beschrijvingen en tekeningen van Hollandse aalschuiten op de Theems in Londen. In de jaren die volgden, kregen de Hollandse aalschuiten steeds meer een vaste plek bij afbeeldingen van het stadspanorama. Vanaf 1666 werden de Hollanders echter geweerd van de Theems. Engeland en de Republiek waren in oorlog. Tijdens die Engelse zeeoorlogen (1666, 1667 en 1672-1674) met de Republiek ging het om de controle over de zee- en handelsroutes. De Engelsen wonnen. De Hollandse aalschuiten kwamen reeds in 1680 terug op de Theems, na een anonieme petitie in het Engelse Parlement waarin werd gesteld dat de bevolking in Engeland de Hollandse palinghandelaren nodig had, aangezien de Engelsen zelf niet voldoende vis op de markt wisten te brengen om aan de grote vraag te voldoen. Vanaf 1680 waren de Hollandse aalschuiten terug in Londen, maar opvallend volgens Greenlee was, dat ze niet meer werden getekend op kaarten en afbeeldingen van de stad. Wel ontstond er een mythologie rond de Hollandse aalschuiten. De mythe dat die daar gewoon thuis hoorden. Die mythe kon ontstaan, doordat de Hollanders vanwege een van de Engelsen verkregen faciliteit van lang geleden een taxfree ankerplaats hadden verkregen voor Billingsgate Market, waar zij recht op hielden op

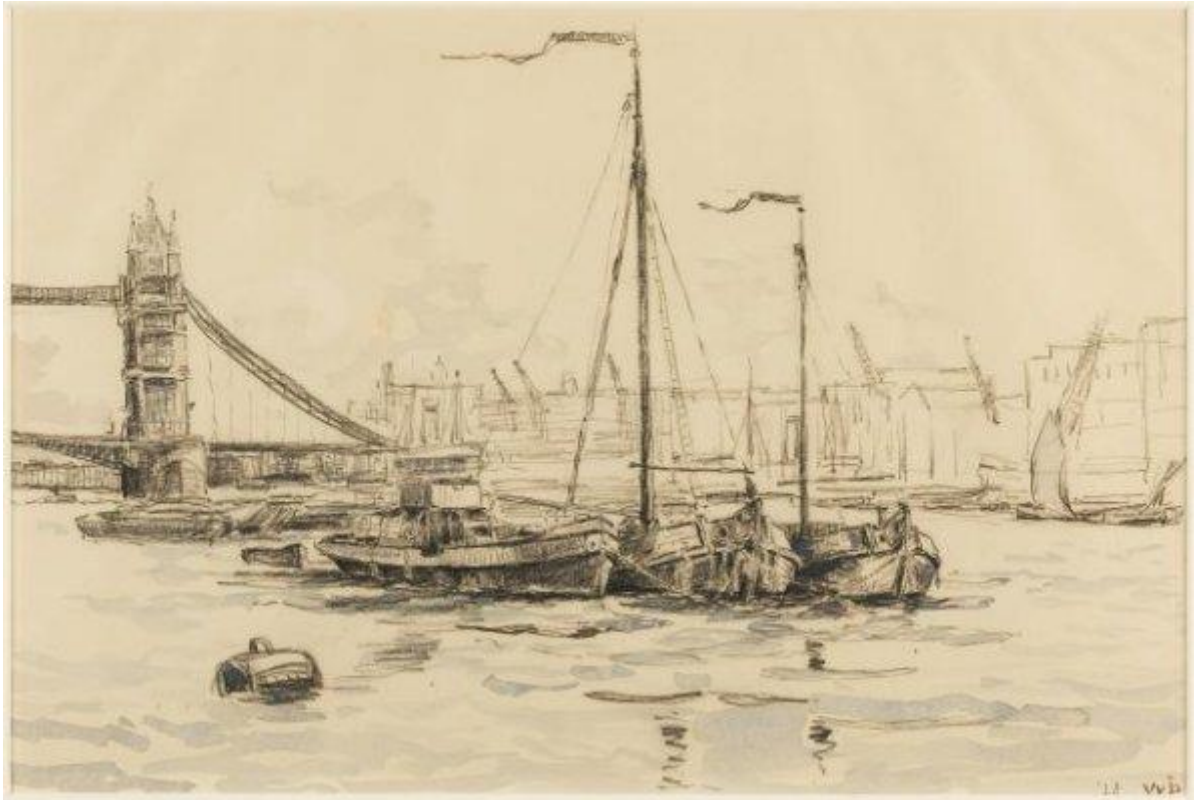
voorwaarde dat die nooit minder dan twee minuten (!) onbezet bleef. De Hollanders hielden op grond van deze mythe vast aan dit recht en de Engelsen hadden een cultureel excuus om dit privilege niet ter discussie te stellen. Nu die aanwezigheid van Hollandse aalschuiten voor de markt niet langer bijzonder was, ze lagen daar immers altijd, werden ze ook niet meer door tekenaars op landkaarten en stadsgezichten afgebeeld. Pas in de late 19e eeuw veranderde dat. Toen kwamen de schuiten weer in beeld, op tekeningen en vooral op foto's, maar nu als 'antiquarian curiosity'.



Londen, ca. 1920. William Lionel Wyllie.

Ook viel het Greenlee op dat in de 20e eeuw de palingaken altijd op hun plaats bleven, ook gedurende de Eerste Wereldoorlog (1914-1918), toen vanaf die schuiten vaak helemaal geen paling te koop was. Bang als de handelaren waren dat hun vrije ankerplaatsen verloren zouden gaan. Voor de Friese palinghandel op Londen was de 19e eeuw zeer lucratief geweest, maar in de 20e eeuw ging deze handel last krijgen van concurrentie zowel vanuit Nederland (Holland en de Hanzestad Kampen) als Denemarken. In plaats van te proberen de concurrentie voor te blijven, bleven de Friese palinghandelaren op de vertrouwde, traditionele manier doorgaan, wat ertoe leidde dat de Friese palinghandel uiteindelijk als een nachtkars uitging. In 1938 werd de palinghandel op Londen vanuit Friesland opgeheven en verviel het recht op de vrije ankerplaats. De familie Visser uit Heeg heeft nog geprobeerd van de Engelsen een vergoeding te krijgen, vanwege het

opgeven van een recht dat immers geld waard was. De Engelse regering ontkende in een reactie, dat er überhaupt sprake was geweest van enig recht.



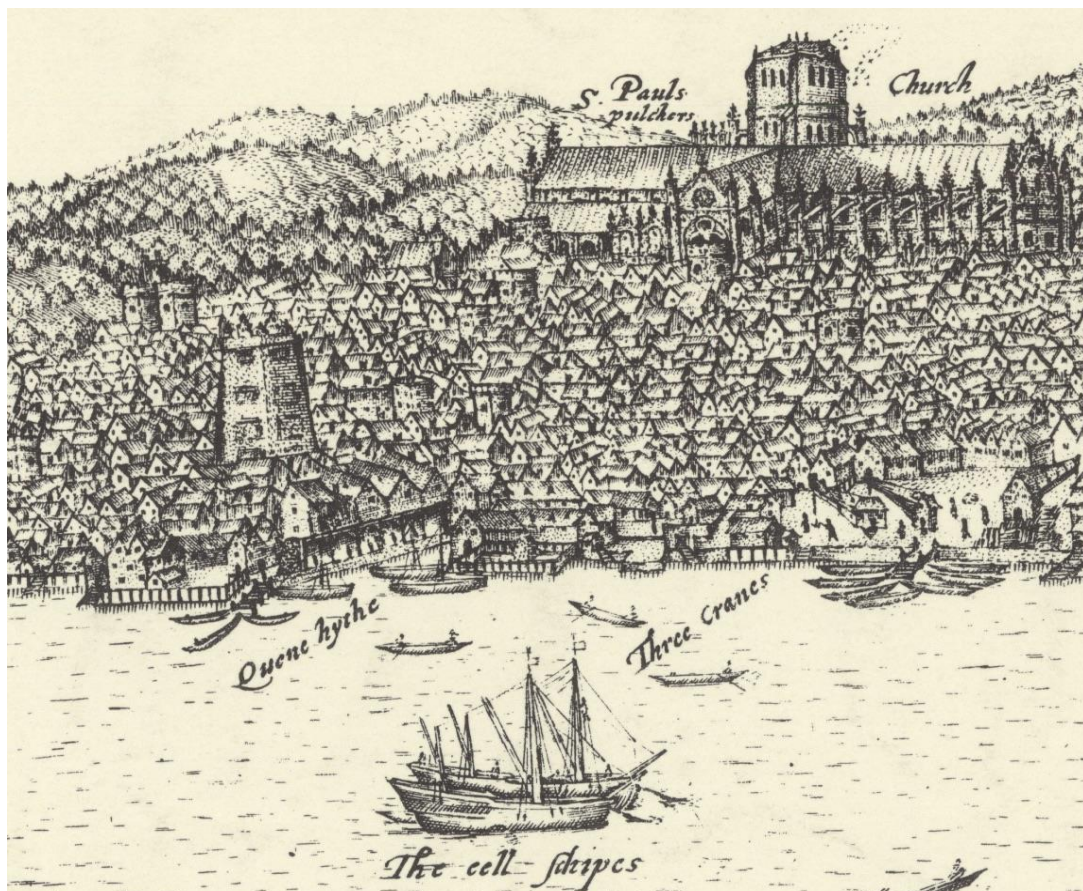
Londen, ca. 1935. Schets van W.J. Dijk met het motorscheepje de 'Thames' van de firma Visser naast twee palingaken.



Londen, de twintiger jaren. Drie palingaken, geankerd aan de Dutch mooring, voor Billingsgate Fishmarket en het grote douane kantoor (het Custom House op de foto) met magazijnen voor onder meer het Koninklijk Huis, the Crown.



Londen, eind dertiger jaren. De palingaken ingeklemd tussen moderne zeeschepen. De rottende, houten schepen dreigden te zinken en werden voor sloopprijs verkocht.



Londen, fragment van een stadsgezicht uit de 17^e eeuw met 'the eel ships'.

Aanpassingsproblemen?



Zelden stonden de 'grote' rivieren zo laag als tijdens de zomer 2022, wat een hele reeks van 'problemen' of 'uitdagingen' met zich meebracht. Deze week zag ik met eigen ogen de Mittelrhein, tussen Bingen en Bonn, en inderdaad, het water stond laag. Delen van de rivierbodem lagen droog, vooral in de binnenbochten zoals op de foto bij Oberwesel. Rotsen als 'die sieben Jungfrauen' die meestal grotendeels onder water bleven, waren nu tenminste duidelijk zichtbaar en de vaargeul was opvallend smal. Dat alles is als zodanig gewoon wat het is. Alleen wij mensen zien dit als een probleem, vooral als het gevestigde (economische) belangen schaadt. De rivier is in zo'n zomer te ondiep geworden om met grote volgeladen schepen te bevaren. Ze kunnen maximaal half geladen varen, wat niet alleen betekent dat het transport duurder wordt, maar ook dat er schepen te weinig zijn om alle lading vlot volgens plan, 'just in time', af te leveren.



Sket. Goar, een halfgeladen vrachtscheepje passeert de Loreley.

Zodra zich bij een onderdeel als het vervoer over de Rijn een dergelijke vertraging voordoet, heeft dat gevolgen voor de hele logistieke keten. Niet alleen bij bulkvervoer als zand, steenkool, schroot, olie of gas, maar ook bij vervoer van allerlei soorten stukgoed die tegenwoordig immers onzichtbaar in containers hun weg naar afnemers vinden. De 'schuld' van dit alles is, zegt men, de klimaatverandering, of de droge zomer, of de hoge temperatuur. Op een wat abstracte wijze dus een probleem dat buiten ons wordt gelegd, maar indirect mede door de leefwijze van mensen is veroorzaakt. Maar dat is slechts één aspect. Een andere oorzaak ligt in de wijze waarop wij in Europa vanaf het midden van de 19e eeuw de loop van de rivieren hebben beïnvloed. Niet alleen in Nederland hebben we de grote rivieren onder controle gebracht om ze beter bevaarbaar te maken, dat gebeurde ook in Duitsland en Frankrijk. In ons land waaierden de stromen oorspronkelijk breed uit richting zee. Om met grote schepen over de rivieren te kunnen varen, moesten die spontane stromen ingekaderd worden, 'genormaliseerd worden', wat gebeurde door de stromen te beteugelen met dijken en deze smaller te maken met kribben die vanaf de zomerdijk dwars op de stroom werden aangelegd. De stroming werd daardoor natuurlijk ook versneld, er ontstonden minder spontane zandbanken, want de sterkere stroom voorkomt de afzetting van zand en steentjes. Sterker nog, de rivierbodem werd door de jaren heen door die vernauwing dieper uitgeslepen wat op dit moment een interessant effect krijgt. De Geldersche IJssel in Nederland is een aftakking van de Rijn bij Westervoort naar het noorden, waardoor Rijnwater naar het IJsselmeer stroomt. Ondertussen verdiept de Rijn zichzelf, met als gevolg dat de rivierbodem lager komt te liggen en het water daardoor minder neiging heeft de IJssel in te stromen. De IJssel kan daardoor op den duur zelfs droog komen te staan. Dat is niet alleen vervelend voor de scheepvaart, maar ook voor de drinkwatervoorziening in Noordelijk Nederland. De IJssel moet (volgens onze planning) immers niet alleen een scheepvaartweg zijn, maar ook het IJsselmeer voorzien van zoet water. Om die functies van de IJssel te waarborgen, moet de bodem van de Rijn daarom opgehoogd worden, zodat het water niet de neiging heeft 'rechtdoor' te stromen, maar ook de zijtak in te gaan die wij IJssel noemen. Een andere oplossing zou kunnen zijn een of meer stuwen in de rivier(en) te bouwen, waardoor de stroom naar zee wordt opgehouden en afgezwakt.

Het grappige is, dat al deze problemen voor de Rijn helemaal geen problemen zijn en het kan de IJssel ook niets schelen. De IJssel moet helemaal niets, die doet gewoon wat die doet. Het zijn problemen voor ons, die wij in het verleden zelf gedachteloos veroorzaakt hebben door het rivierwater zo snel mogelijk naar zee te geleiden. Dat beleid zorgt in de lage landen voor overstromingen na langdurige regenval in Europa, omdat het water veel te snel naar zee stroomt en het zorgt voor opvallend laag water bij langdurige droogte, want we weten het water niet vast te houden, zoals dat vroeger van nature wel ging in het brede stroomgebied van de rivier.

In de zestiger jaren zeilde ik veelvuldig op de Gelderse IJssel, vooral tussen Zutphen en Kampen, en ook toen kon de rivier in de zomer heel laag staan. De scheepvaart had daar natuurlijk mee te maken, over de radio werden de algemene nieuwsberichten gevolgd door informatie voor de schippers over de waterstanden op de rivieren. Tegenwoordig wordt die informatie meer gedetailleerd op digitale wijze met de scheepvaart gedeeld. Van grote problemen bij droge zomers was in die tijd echter geen sprake. Ten eerste waren er wel veel meer vrachtschepen dan tegenwoordig, maar die waren veel kleiner waren en staken dus minder diep. Die scheepjes konden ook bij laag water wel blijven varen. Ten tweede bestond er nog geen ijzeren planning van 'just in time' leveren. Bedrijven hielden zelf voorraden aan. Dat vinden we nu te duur. Het magazijn van een bedrijf is tegenwoordig onderweg, het is een schip of een vrachtauto. Die oude productiewijze was natuurlijk minder efficiënt en tenminste duurder, maar ook minder kwetsbaar dan de huidige werkwijze. Toch is het een geruststellende gedachte dat de huidige problemen met de lage waterstand op de rivieren slechts problemen zijn die wij zelf hebben veroorzaakt. Het zijn geen problemen van het klimaat, niet van de natuur en zeker niet van de rivieren. Het zijn problemen van en voor de mens. Het betekent dus, dat er werk aan de winkel is, en wel met wat meer respect voor de natuurlijke werkelijkheid dan we vroeger hadden.



De IJssel in 1912, vanuit een ballon gefotografeerd.

Friese palingaken in Denemarken

Dankzij Jan Zetzema die zijn ervaringen als motordrijver op de palingaak Korneliske Ykes publiceerde in het boekje 'De Friese Palingaken' (Leeuwarden, 1976), weten we dat de firma W. en A. Visser&Zonen uit Heeg zelfs uit de Oostzee aan de Sont paling inkocht om te verhandelen op de Londense vismarkt van Billingsgate. Jan Zetzema kwam in 1929 bij de firma Visser&Zonen in dienst en bleef in dienst tot eind 1933, het jaar dat de vaart op Londen werd gestaakt. Vijf jaren later werd het bedrijf in Heeg beëindigd. Lange tijd werd gedacht dat pas vanaf 1928 palingaken in Denemarken paling ophaalden. Recentelijk vond Willem Dekker in de Texelsche Courant van 13 oktober 1887 een bericht dat reeds in 1886 een aak langs de Deense kust voer om aal op te kopen. (Bron: SdZ, mei 2022, p.64) De Korneliske Ykes voer niet alleen langs de Deense kust, maar ging ook aal ophalen bij haventjes aan de Sont. Het is dan de vraag welke route de aken namen om de Sont te bereiken.



Twee palingaken onder winterse omstandigheden afgemeerd in Denemarken.

De replica van de Korneliske Ykes was al een keer naar Londen gevaren en ging in de zomer 2022 naar de Oostzee, de historische route van de aken volgend. Voor die tocht was het eveneens de vraag hoe die aken in de Oostzee kwamen. Van de Korneliske Ykes is dankzij Jan Zetzema bekend dat die door het Kielerkanaal voer om de Oostzee te bereiken, maar hoe werd er gevaren voordat deze aak voorzien was van een 44 pk Kromhout gloeikopdiesel? Op de foto van de Korneliske Ykes uit 1927 in Humlebaek, een havenplaats aan de Sont, had deze aak nog geen scheepsmotor. Die werd pas in 1928 ingebouwd. De Korneliske Ykes zal om

Jutland heen gevaren hebben om deze haven te bereiken. Weliswaar was reeds in 1895 het Kielerkanaal geopend, maar die verbinding tussen de Noordzee en de Oostzee was niet toegankelijk voor zeilschepen.



De Korneliske Ykes koopt aal op in Humlebaek aan de Sont, 1927.

Voordat het Kielerkanaal werd geopend bestond reeds het Eiderkanaal dat geopend werd in 1784. Deze verbindingen tussen de Noordzee en de Oostzee was smaller en kronkeliger dan het nieuwe Kielerkanaal. Toch was ook dat kanaal belangrijk voor de scheepvaart. Met het doorsnijden van het smalle Sleeswijk-Holstein hoefden de zeeschepen immers niet de lange en gevaarlijke omweg rond Jutland te varen, om via het Kattegat de Sont te bereiken.

Het is echter geen vraag of de palingaken van deze kanalen gebruik hebben gemaakt. Het Eiderkanaal is totaal ongeschikt voor zo'n aak om te bezeilen en zeilen op het Noord-Oostzeekanaal (NOK) of wel het Kielerkanaal was verboden. Dat kanaal is bijna 100 kilometer lang en moet in één dag afgelegd worden. De vereiste minimum snelheid was (en is) 9 km/uur. De maximum snelheid 15 km/uur. Er mag alleen overdag gevaren worden. De begintijden en eindtijden om te varen worden per maand aangegeven. Het kanaal was (en is) bedoeld voor grote zeeschepen met een stoommachine of een scheepsdiesel. Niet voor zeilschepen. Zeilen met een logge aak in dit kanaal met die hoge oevers is ook niet goed voor te stellen. Tegenwoordig varen er op het Kielerkanaal 's zomers wel veel zeiljachten. Die moeten op de motor langs de rechter oever blijven varen en mogen dan bij gunstige wind wel op de motor varende een zeiltje bijzetten. Kruisen is uiteraard verboden.



Kielerkanaal. Bruggen ruim 40 meter hoog. Diepte 11 meter. Lengte ruim 90 kilometer.

Voor de firma Visser&Zonen was het daarom belangrijk een aak te voorzien van een scheepsmotor. De Korneliske Ykes kon daarmee een kruissnelheid van 9 km/uur aanhouden en mocht dus gebruik maken van het Kielerkanaal. De andere aken moesten om Jutland heen zeilen om de Sont te bereiken. Wel kwam het voor dat de Korneliske Ykes een andere aak van de firma Visser door het Kielerkanaal sleepte. Dat ging weliswaar iets langzamer dan de minimumsnelheid, maar het gebeurde. Overigens beschrijft Jan Zetzema op heldere wijze hoeveel voordeel het gebruik van de scheepsmotor opleverde voor de zeilende vrachtvaart. Door bij weinig wind de motor op laag toerental mee te laten lopen, kon de aak een hoogte lopen die zeilende onmogelijk was, wat aanzienlijke tijdwinst opleverde. Dat het roemruchte bedrijf van de firma W.A. Visser&Zonen in de loop van de dertiger jaren geruisloos van het toneel verdween, nadat ze twee eeuwen de palinghandel op Londen had gedomineerd, blijft natuurlijk verwonderlijk. Zetzema wist dat de firma Visser om te overleven het bedrijf grondig had moeten reorganiseren. De traditionele strategie van de firma Visser was aal te bewaren in leggers in Gaastmeer en die pas te verkopen als de prijzen hoog waren. Er werd dus gespeculeerd met de verkoop van de aal. Mede door de komst van zeeschepen met stoommachines en dieselmotoren veranderde deze handel. Niet langer ging het om aal bewaren en wachten met de verkoop, maar om aal snel op de markt te brengen en daarbij ook tevreden te zijn als de winstmarges eens wat kleiner waren. Die overgang kon en wilde de firma Visser niet maken, waarmee hun bedrijf geruisloos en relatief snel uit beeld geraakte.

Complotten?

Onlangs meldde het KNMI in De Bilt dat de gemiddelde windsnelheid in Nederland afnam. Het waait bij ons tegenwoordig minder hard dan een halve eeuw geleden. Niet dat mij dat verbaasde, maar wat was de reden? Niet dat de vele windturbines zoveel energie uit de stromende lucht onttrekken, dat er minder windkracht overblijft. Nee, de reden moest gezocht worden in de wijze waarop ons land die afgelopen halve eeuw volgebouwd was. Uitbreidende steden, steeds grotere bedrijfsterreinen met grote distributiecentra, datacenters en hoge bedrijfsgebouwen, die om esthetische redenen aan het oog onttrokken moeten worden door er rijen bomen om heen te planten.



Grouw in de vijftiger jaren, toen er voor zeiljachten nog ruimte en wind was.

Het aanleggen van bosjes en bomen op het platteland is ook om klimaatredenen gestimuleerd, zodat veel boeren een slecht stukje grond tegen betaling hebben beplant met een groep bomen. Dat platteland is ook veel minder plat geworden door de moderne wegeaanleg met ongelijkvloerse kruisingen. De viaducten rijzen hoog op uit het landschap en om de auto's te beschutten tegen windvlagen, is er op het talud van de viaducten, ja alweer, bos geplant. Wie met een zeilschip over het binnenwater vaart, mag soms een stukje zeilen, maar komt vaak stil te liggen in de vele luwtes en wordt door de drukte met sloepen, motorboten en grote huurschepen gedwongen om dan ook zelf de motor er maar bij te doen.

Dat op het land de wind weg is, ervaar je direct als je van ruimer water als het IJsselmeer of de Waddenzee door de sluis het binnenwater opgaat. Je denkt wellicht, het is dezelfde wind als buiten de sluis, maar nee hoor. De wind is vrijwel verdwenen. Beleidsmakers houden ook niet van wind. Wind zorgt voor onrust en problemen. Beter is het de wind wat in te dammen. Dus zijn op de grote Friese meren de oevers beplant met wilgen en elzen om de wind wat tegen te houden en zijn er recreatie-eilanden met hoge bosschages aangelegd die er voor zorgen dat een grotere wateroppervlakte getemd werd en de wind geen vrijspel meer kan krijgen. Ja, wellicht dat het probleem dat vrije spel is. Tegenwoordig wil de overheid alles zoveel mogelijk onder controle houden en dan voelt vrij spel ongemakkelijk. Kijk naar het onderwijs. Wat is daar nog vrij aan? De curricula zijn dichtgetimmerd met toetsbare leerdoelen en de inspecties controleren voortdurend of de leerkrachten zich in woord en daad houden aan de leerplannen. En dat, terwijl de school genoemd is naar de Griekse *scholè*, wat een 'vrije ruimte' moest zijn. Een vrijplaats waar je niet alleen ingeleid wordt in de maatschappelijk-culturele werkelijkheid, maar waar je ook de ruimte hebt om te ontdekken wie je bent en wat je kunt, samen met anderen. De school niet alleen als opleidingsinstituut voor maatschappelijke taken en verantwoordelijkheden, maar als persoonlijke, sociale en culturele ontdekkingsplaats. Waar je leert je zelf te ontwikkelen. Ook die ruimte is dus al onder staatscuratele gesteld.

Het waterland heeft zich lange tijd daaraan kunnen onttrekken, maar dat is verleden tijd. In de vijftiger en zestiger jaren waren er avonturiers die met een simpele zeilboot na wat oefening probeerden de oceaan over te steken. Tegenwoordig kom je met een zeilbootje de zeehaven niet eens meer uit. Zonder toestemming van havenautoriteiten kom je tegenwoordig niet ver. Op het IJsselmeer wordt de ruimte jaar in jaar uit beperkter door de tomeloze uitbreiding van industriële activiteiten in dit natuurgebied, waar je niet bij in de buurt mag komen, als je dat al zou willen. Mocht je de pech hebben bij eb vast te lopen op de Waddenzee, dan ben je even later in overtreding, omdat je droogvalt op een plek waar dat verboden is.



Zelfs de weersberichten gaan me tegenstaan. Altijd maar hogedruk. Ja, want onder hogedruk wordt alles vloeibaar, zeggen managers en politici. Vloeibaar, dus meegaand. En komt er dan eindelijk weer eens een lekker lagedrukgebied, dan noemen ze dat een depressie, zodat de vrije mens van schrik weer in z'n schulp kruipt, want depressies moet je voorkomen en zien te vermijden.

Er is echter één geluk, namelijk dat mensen niet het eeuwige leven hebben. Nieuwe generaties staan op en beginnen optimistisch en vol verwachting met een wereld die zij als nieuw ontdekken. Bij hun begint het leven gewoon opnieuw. Het is een 'ewige Wiederkehr' van het ontdekkende leven. Maar wie heeft dat alles kunnen bedenken? Het lijkt daarmee wel een cynisch spel dat met ons gespeeld wordt.

Holehaven Creek 1920



De 19e eeuw gold in Engeland veel sterker dan in Nederland de eeuw van het opkomend liberalisme, het ongebreidelde kapitalisme, de Industriële Revolutie en de sterke trek van werkloos geworden landarbeiders naar de steden. In korte tijd groeide Londen met vier miljoen inwoners. Auke van der Woud beschrijft in zijn *Koninkrijk vol sloppen*, 2010 (p. 343) met hoeveel problemen die groei gepaard ging. 'De metropool had rond 1850 een bevolking die even groot was als die van heel Nederland; de hoeveelheid vuil die deze reuzenpoliep elke dag voortbracht ging het verstand te boven, en dat alles werd zoals altijd via de kortste weg op de Theems geloosd.' In de 19e eeuw veranderde de rivier 'in een brede vlakte met stinkende drab waar bijna geen beweging meer in zat: er werden bakens in de Theems geplaatst die bijna niet van hun plaats kwamen.' (...) 'In de hete zomer van 1858 werd de atmosfeer bij de Theems zelfs voor geharde Londenaars ondraaglijk. (...) Een fenomenaal luchtbederf maakte zelfs het werken in het parlamentsgebouw onmogelijk. De vrachten kalk en chloorkalk die dagelijks in de Theems werden

geworpen om de geur van de nauwelijks bewegende derrie te bestrijden, hielpen niet meer. De natte lakens met chloorwater die als luchtverfrissers binnen werden opgehangen, hadden ook geen effect meer.' De Dienst Gemeentewerken maakte een plan dat in de tweede helft van de 19e eeuw werd uitgevoerd, waarbij de aansluiting van de talloze riolen op de Theems werd verbroken. Nieuwe verzamelriolen werden kilometers lang evenwijdig aan de rivier in de oevers aangebracht en bij de monding van de rivier in zee opgevangen in twee reusachtige reservoirs. Zodra na hoogwater de ebstroom begon, loosde men de inhoud van de reservoirs bij de riviermonding. Binnen een paar jaar ontstonden de milieuproblemen op die plaats. De riviermond slibde dicht door het zware vuil dat naar de bodem zonk. In 1886 strandden de eerste schepen op de banken van stadsvuil. Als oplossing voor dat probleem werd het zware vuil apart opgevangen en met schepen verder weg naar zee en daar gestort, aldus Van der Woud.

Onder die omstandigheden brachten de Friese palinghandelaren hun levende aal dus naar de beroemde Billingsgate Fishmarket in het hartje van Londen, terwijl er voor hen alles aan gelegen was de kwetsbare aal in schoon en stromend water naar de markt te brengen. Half dode en verzwakte paling bracht immers niets meer op. De Engelse markt vroeg om verse, springlevende paling. De organische vervuiling van de Theems met stadsvuil en fecaliën was voor de gezondheid van de palingen in de bun van de aken die aan de ankerboei lagen echter geen probleem. Paling eet tenslotte met plezier allerlei organisch materiaal waar wij niet aan moeten denken. Voor de aal werd de vervuiling door de industrie echter wel ernstig. Engeland was vroeg begonnen met de Industriële Revolutie en zoals toen gebruikelijk, loosden de fabrieken hun afvalstoffen zonder enige terughoudendheid op de rivier. Die gifstoffen stroomden vanaf Londen vanwege de opstopping met organische vervuiling evenmin snel naar zee. Bij iedere vloed kwam het vervuilde water weer terug naar de stad, evenals het organisch afval, dat ook voor het parlement heen en weer schoof, al naar het getij van de zee.

In de loop van de 19e eeuw werd die industriële vervuiling zo ernstig, dat de aal in de aken stierf als deze weken lang voor Billingsgate geankerd lagen om de vis te verkopen. De aken voeren daarom niet langer rechtstreeks naar Billingsgate. Ze ankerden in een beschutte kreek, een inham aan de noordzijde van de Theemsmonding tussen Southend en Thameshaven, 'Holehaven Creek', waar een riviertje in uitmondde dat voor schoon en stromend water zorgde. Vanaf die beschutte ankerplaats werden de aken die voor Billingsgate lagen voorzien van kleine porties levende aal om te verhandelen. De schippers verhandelden altijd hun eigen aal. De schepen lagen dus langdurig in de kreek geankerd en losten elkaar af aan de ankerboei bij Billingsgate. In tussentijd kon er mooi wat aan het onderhoud van de aak worden gedaan. De Engelse maritieme schilder William Lionel Wyllie (1853-1931) schilderde in 1920 een zomers beeld van de aken die geankerd lagen in de kreek. Op de afbeelding zien we centraal naast de aak het motorscheepje *Thames* liggen van de firma Visser uit Heeg. Met dat scheepje werd

de aal naar Billingsgate gebracht. Een situatie van vlak na de Eerste Wereldoorlog, toen de Friese palinghandel al wat op z'n retour was.

In de 20e eeuw werd de koeriersdienst tussen Holehaven Creek en Billingsgate market gemoderniseerd. De firma Lankhorst had in 1907 het stoombootje de 'Palinghandel' van Workum naar Londen over laten varen. De firma Visser liet in die jaren een nieuw motorscheepje bouwen: de 'Thames'. Dat scheepje had tanks waarin de aal vanuit de aken werd overgeladen. Met een circulatiepomp werd de aal in de tanks in een gesloten schoonwatersysteem vers gehouden. Als een aak leeg was, sleepte het motorbootje die aak naar de Dutch Mooring om een geankerde aak af te lossen, zodat die naar zee kon worden gesleept en de bemanning naar Friesland terug kon zeilen. De Theems was immers al jaren eerder ongeschikt geworden om met een aak te bezeilen. Op de Theems werden de aken gesleept door stoombootjes.



Londen, Billingsgate Market begin 1800, toen er nog gezeild werd.

Vergeleken met honderd jaar geleden, is de Theems natuurlijk veel schoner geworden, net als de Rijn op het Continent. Het milieuprobleem is op dit moment niet zozeer de kwaliteit van het rivierwater, als wel de enorme uitstoot over de gehele wereld van gassen die het klimaat doen veranderen. Wie denkt bij Holehaven Creek nog in een idyllische kreek te kunnen ankeren in de monding van de Theems, die heeft het helaas ook mis. De natuurlijke inham in het estuarium van de Theems waar Wyllie zo'n fraaie impressie van geeft, is grotendeels veranderd in een industriegebied.



Holehaven Creek als industriegebied.

De hangplek van Laaksum

Het team van de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling van de gemeente Súdwest-Fryslân ging dit jaar de eigen gemeente eens verkennen en ik mocht op een zonnige ochtend twee keer een groep van 18 ambtenaren stedenbouw, ruimtelijke ordening, verkeer, toerisme en cultureel erfgoed rondleiden bij het 'kleinste visserijhaventje van Europa', zoals Laaksum immers bekend staat. Een vluchthaventje dat na tien jaren lobbyen in 1912 eindelijk gereed kwam en dat vanaf 1970 tot op heden de thuishaven is voor nog slechts één viskottertje. Tot de bezienswaardigheden bij de haven behoort vooral de zoutkeet die de vishandelaar P. de Rook uit De Lemmer had laten bouwen. Heel de Zuiderzeevervisserij langs de Friese kust was in handen van de firma's De Rook en Sterk uit De Lemmer. Zij kochten de haring en de ansjovis die de vissers vingen met het staande want dat Jan Pen, de zwager van Poppe de Rook, in De Lemmer had ontwikkeld en fabriceerde. Ansjovis moest zo snel mogelijk schoongemaakt en gezouten worden. Met veel zout verpakt in grote tonnen, ankers genaamd, lieten de handelaren de vis naar Amsterdam brengen, waar die via het pas aangelegde spoor helemaal tot in Zuid-Duitsland kon worden gebracht, waar de klanten woonden die zoute ansjovisjes lustten. Het gebouwtje was ook geschikt om haring te roken. Het was dus ook 'een hang'. De functie van zoutkeet verviel toen er na de afsluiting van de zee geen ansjovis meer te vangen was. De functie van hang kwam na enige tijd weer tot leven, toen er op het IJsselmeer veel paling kon worden gevangen.



In 1832 woonden er in Laaksum nog geen 10 mensen. Dankzij de werkgelegenheid die ontstond door de Zuiderzeevervisserij die Sterk en De Rook mogelijk maakten, woonden er in 1925 meer dan honderd relatief jonge mannen en vrouwen. Om precies te zijn: 77 mannen en 74 vrouwen. Het economisch perspectief was voor hun op dat moment niet best. Laaksum was tot ontwikkeling gekomen vanaf 1890. Vanaf 1906 werden er echter geen huisjes meer bijgebouwd, doordat er tussen 1903 en 1913 op de Zuiderzee weinig vis werd gevangen vanwege jaren van overbevissing. Tijdens de Eerste Wereldoorlog, 1914 - 1918, viel de internationale handel weg, waardoor de vishandelaren geen ansjovis meer konden verhandelen. In die periode was er de Zuiderzeestorm van 1916 die veel schade veroorzaakte en het parlement in 1918 deed beslissen om de gevaarlijke Zuiderzee af te sluiten met een dam. Door die malaise bij de visserij stopten vissers. Enkelen trokken van Laaksum naar Stavoren. Er was in de hang van Laaksum daardoor steeds minder werk te doen. Het gebouwtje kreeg wel een nieuwe functie. Bij slecht weer werd het een hangplek voor de overgebleven vissers, een ontmoetingsplek aan de haven, waar sterke verhalen uit het verleden voor wat vermaak in het heden moesten zorgen.

Vooral na 1970, toen er nog maar één vissersbootje in het haventje lag, werd deze plek ontdekt door het toerisme dat in die jaren sterk in opkomst was. Toen het visserijgebeuren voorbij was, gingen buitenstaanders zich verbazen over wat zij aan restanten daarvan zagen. Zoals die hang, dat grijze gebouwtje van witte kalkzandsteen, onooglijk en slecht onderhouden, maar met een geheimzinnige sfeer. Kunstschilders als Eiko Weijer uit Leeuwarden en Willem van Althuis uit Heerenveen schilderden deze 'mooiste visafslag van Europa'. Vele fotografen maken tot op de dag van vandaag foto's van de kalkzandstenen muren. Die zijn dan ook heel bijzonder. De zachte kalkzandsteen is voor de helft verdwenen, maar de cementvoegen zijn blijven staan, zodat het gebouwtje vooral aan de noord- en de oostzijde versierd wordt door een cementraster. Jaren lang dacht men dat dit kwam door de zilte Zuiderzeelucht, de harde wind en het opspattende zoute water, maar Jan de Vries van dat enig overgebleven viskottertje wist wel beter. Aan de lijszijde van de zoutkeet, langs de muur aan de noord- en de oostzijde, stonden de vaten met zout die gebruikt werd bij het zouten van de ansjovis. De aantasting van de

kalkzandsteen komt door dat zout. Dat maakt voor de schoonheid ervan natuurlijk niets uit. Het sobere gebouwtje dat al lang gesloopt had kunnen worden, is nu een monument. In nog geen honderd jaar verandert zo'n hang van niets naar iets bijzonders.



Vissershaven Laaksum, september 2022. Het kottertje HL 6 van de gebroeders De Vries.



Gemeenteambtenaren cultureel erfgoed uit Sneek worden rondgeleid bij De Hang.

Zalmvisserij op de Rijn



Ruim honderd jaar geleden zwommen nog honderdduizenden zalmen van de Noordzee de Rijn op tot ver naar het zuiden. Aan de Mittelrhein bij de Loreley waren veel vissers actief in stadjes als Sankt Goarshausen, Sankt Goar, Oberwesel en Bacherach. De eerste berichten daarover stammen uit 1387. Het laatste hoogtepunt van de zalmvisserij op de Rijn was in 1885, toen deze visserij voor de regio een economische factor van betekenis was. In de loop van de dertiger jaren van de 20e eeuw verdween de zalm uit de Rijn. In 1936 werd de zalmvisserij vanuit deze plaatsen zelfs gestaakt. Spoedig daarna gold deze trekvis op de Rijn als uitgestorven. Als oorzaak geldt niet de overbevissing, maar de industriële vervuiling van het Rijnwater. Dat was niet alleen jammer voor de vissers, maar ook voor de liefhebbers van zalm. De 'Rheinlachse' gold als een delicatessen die alleen de beter gesitueerden zich konden veroorloven. De vissers vonden overigens een nieuwe inkomstenbron. Ze gingen op de Rijn paling vangen. Bijna honderd jaren later wordt het voortbestaan van de aal bedreigd, zoals eerder het geval was met de zalm. Ook de vissers met hun 'Aalschokker' zijn daarom grotendeels gestopt. Voor ons zijn beelden van die visserij interessant vanwege de gebruikte schepen. Tot zo'n tien jaar geleden lagen er bij Sankt Goar bij de Loreley twee aalschokkers geankerd op stroom met een groot kuilnet dat met twee lange bomen open werd gehouden. Die schepen kwamen uit ons land. Het waren stalen 'waalschokkers' zoals die in Nederland gebouwd werden voor de riviervisserij. De vissers gebruikten echter niet alleen deze 'schokkers'. Op de foto is helemaal links nog net de kop van een botter te zien en rechts is een tjalk in gebruik als 'aalschokker', met een Hollandse boot langs zij om van het schip op de oever te kunnen komen. Ook bij Bacherach werd een fraaie ijzeren tjalk gebruikt voor deze visserij. Schepen die ooit in Nederland voor de visserij en de vrachtaart waren gebruikt en die uiteindelijk 400 kilometer

tegen de Rijn op zijn gesleept om daar dienst te doen als visschuit. De blauwgeverfde aalschokkers bij de Loreley zijn pas enige jaren geleden buiten bedrijf gesteld en verkocht voor de recreatie.

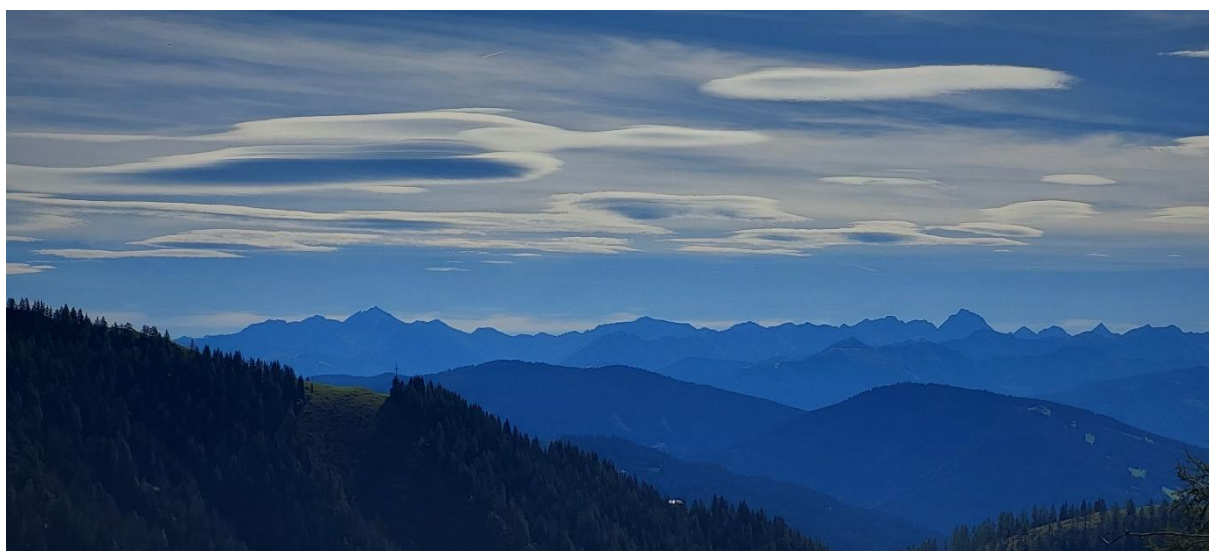


De waterkwaliteit op de Rijn is de afgelopen decennia echter sterk verbeterd. Het water is bij de Mittelrhein duidelijk helderder dan het binnenwater in Nederland. De verwachting in Duitsland is dan ook, dat de zalm terugkomt in de Rijn. Het belangrijkste obstakel dat deze vis daarvoor moet overwinnen, is de doorgang vanuit de Noordzee door Nederland. Door de bouw van de Deltawerken is het voor trekvissen heel lastig geworden een vrije stroom te vinden naar Duitsland. Bovendien dreigen de vissen die daar in slagen spoedig te worden gevangen door vissers die dat interessant vinden. Trekvissen als de aal, de zalm en de steur zouden wat dat betreft een beschermde status moeten hebben. Het zijn immigranten die tijdelijk bij ons komen en zichzelf weten te redden. Die kan je gastvrij verwelkomen en het leven bij ons aangenaam maken, in plaats van te bedreigen.



Weerwolken

Deze maand was ik enige weken in de Alpen en ja, daar hebben ze nog meer soorten wolken dan in Nederland. Daar zag ik bijvoorbeeld 'Föhnfische', visvormige altocumuluswolken, die stil boven een bergkam hangen tijdens de warme föhnwind. Die ontstaan in berggebieden waar een warme wind afkoelt als die over een bergkam waait en snel opwarmt tijdens het dalen in het dal.



Dat beleven we in Nederland niet. Maar vergeleken met de luchten in de bergen beschikken wij over veel meer hemel dankzij het vlakke landschap en kunnen we van verre zien hoe wolkenformaties zich ontwikkelen. Dat is in de bergen wel even anders. Voor ons gevoel ontstaan daar onweersbuien onverwacht snel en gedragen die buien zich ook anders dan in ons land. Bij ons redelijk voorspelbaar en in de Alpenlanden juist niet. Nog altijd zijn er in ons land watersporters die op wat ruimer water varen en in de problemen komen, omdat zij 'plotseling' overvallen worden door een onweersbui. In subjectieve zin zal dat waar zijn, maar op ruim water moet je het weer in de gaten houden en dan word je in Nederland niet verrast door een 'plotseling' losbrekend onweer. Zo'n bui zie je immers van verre aankomen, zodat je altijd tijdig maatregelen kunt treffen om het risico van een onweersbui op open water te verkleinen of te vermijden.

Ook zonder dat er sprake is van risico's blijven de wolkenluchten in Nederland boeiend voor watersporters. Het is de moeite waard je te verdiepen in het ontstaan van depressies en de warmtefronten en koufronten te herkennen aan de veranderingen in de bewolking. De weersontwikkeling voor de komende uren en zelfs de komende dag zijn voor een geoefende waarnemer heel redelijk voorspelbaar door de lucht in de gaten te houden. Natuurlijk hebben we tegenwoordig de weer-apps op de telefoon en zelfs zijn er apps die de windrichting en windkracht voor jouw vaargebied nauwkeurig met stromende beelden in kaart brengen en voorspellen op welk moment de wind zal ruimen of krimpen bij welke

windsterkte. Je kunt in een klein zeilschip echter niet de hele tijd aandacht besteden aan je telefoonapp. De werkelijkheid om je heen is immers veel belangrijker en interessanter. Bovendien moet er in die werkelijkheid gehandeld worden, wat het bestuderen van de weer-app aardig in de weg kan staan. Juist omdat het zeilen op ruimer water in kleine schepen geen theoretisch, abstract gebeuren is, maar van de bemanning alle aandacht en actie vraagt in het hier en nu, is inzicht in werkelijke weerprocessen veel belangrijker dan het tijdens het zeilen volgen van algemeenheden op de telefoon. Je zou aan boord een navigator kunnen hebben die van het zeilen is vrijgesteld om de weersinformatie te kunnen volgen. Op kleine jachten is dat eigenlijk nooit het geval.

De digitale informatiestromen over het weer hebben ons natuurlijk wel veel mogelijkheden opgeleverd die er voorheen niet waren, geen kwaad woord dus, maar ze gaan te vaak gepaard met een vervreemding van de werkelijkheid. De concrete weersverschijnselen die heel eenvoudig direct te ervaren zijn, worden niet langer gezien als de werkelijke criteria. Nee, het lijken nu variabelen te zijn die pas kloppen als ze overeenkomen met de data uit de digitale hulpmiddelen. Digitalisering zorgt zo voor een omkering van de werkelijkheid. "Het klopt, want het staat op de telefoon." Een vervreemdend effect dat echter moeilijk te bestrijden blijkt te zijn.



Wachten als verkoopbeleid

Bij de tuindersafslagen in Nederland is het vanzelfsprekend om goede producten niet te verhandelen onder een bepaalde bodemprijs. Onder de prijs verkopen heeft geen zin. Voor de handel is het beter om bij aanvoer van te veel tuinbouwproducten een deel te vernietigen, om de marktprijs op peil te houden. Bij de palinghandel op de Londense vismarkt vanuit Friesland deed de firma W.A. Visser en Zn. uit Heeg dat in de 19e eeuw wat slimmer. Zij bewaarden de gevangen aal levend in grote leggers die in Gaastmeer in het water dreven. Daar bij Gaastmeer was enige stroming in het water, zodat de aal in voortdurend vers water lang vitaal bleef. Vervolgens brachten de grote palingaken mondjesmaat deze paling naar de Billingsgate Fishmarket in het centrum van Londen. Mondjesmaat, want bij een beperkte aanvoer kon de prijs hoog blijven. De Friese palinghandelaren in Heeg, Gaastmeer en Workum manipuleerden zo de markt voor eigen gewin. Ze speculeerden op tekorten om vervolgens aal aan te leveren tegen een hoge prijs. Dat was mogelijk, omdat zij een monopolie hadden gerealiseerd bij deze handel in levende aal. De handelaren hadden met deze werkwijze geen haast. Wachten hoorde bij de essentie van deze handel.



Hole Haven Creek, begin 1900, met vier geankerde palingaken.

Toen in de loop van de 19e eeuw de Theems zo vervuild raakte door de industrie dat de aal in de palingaken door het giftige water van de Theems zou komen te overlijden, bleven de aken met hun levende lading aan de oostkant geankerd liggen in Hole Haven Creek. Een inham in de monding van de Theems, waar een schoon riviertje in uitkwam en de paling gevrijwaard was van het vieze Theemswater. De

aal werd met stoombootjes en later een eigen motorscheepje van Hole Haven naar Billingsgate gevaren om daar op een aak die aan de Dutch mooring lag, verhandeld te worden. De paling werd niet verkocht op de markt zelf, want dan moesten de palinghandelaren marktgeld betalen. Nee, de aken hadden een vrije ligplaats aan een ankerboei en de klanten konden met een roeiboot naar de aken komen om paling te kopen. Het handelsmodel van de Friese palinghandelaren was het manipuleren van het aanbod. De klant stond niet centraal. Van de klant werd verwacht dat die zich aanpaste aan wat de handelaren in de aanbieding hadden.



Londen, Billingsgate Fishmarket. Verkoop van aal in een emmertje met 20 pond paling aan boord van een palingaak.

Dat zelfgenoegzame handelen werd natuurlijk een keer afgestraft. In de 20e eeuw werd het monopolie van de Friese palinghandelaren op de Londense markt doorbroken door handelaren die levende aal rechtstreeks in de markthallen van Billingsgate aanboden. Zonder de aal mondjesmaat aan te bieden. Zij brachten verse aal met motorkotters naar de markt en niet met traag zeilende palingaken. In korte tijd was het gedaan met het alleenrecht van de Friese palinghandel. Deze vond zelfs geen passend antwoord op de nieuwe uitdaging van de concurrentie en ging tijdens het interbellum stilletjes ten onder. Wachten als verkoopbeleid werkt, als je geen concurrenten hebt. De klanten zijn echter gebaat bij wat meer beweging op de markt. En zoals bleek bij de Friese palinghandel, de handelaren uiteindelijk ook.

Een ielbûs! Een wat?



Dit fraaie aakje wordt door Gerrit Schutten (1938-2019) in zijn omvangrijke dissertatie *Verdwenen Schepen* (2004, p.248) een ielbûs genoemd. Dat is Fries voor palingbuis en wordt uitgesproken als 'ielboes'. Zo'n scheepje werd gebruikt om de paling bij binnenvissers op te kopen en naar de aalleggers in Gaastmeer te brengen, waarin de aal bewaard werd. Gezien de functie van het scheepje is het daarmee geen 'visaak', want een aak is in Friesland een scheepje waarmee wordt gevestigd. Weliswaar hadden de palinghandelaren grote palingaken om de aal naar Londen te varen, maar volgens Sicco van Albada, deskundig op gebied van benaming van schepen, werden die schepen 'aalschuiten' genoemd. Met een schuit wordt vracht vervoerd en met een aak wordt gevestigd. Pas recentelijk is de naam palingaak in zwang geraakt.

Maar dan die ielbûsen. Waarom wordt die benaming vertaald in palingbuis? Wellicht naar analogie van het Friese 'hûs' (fonetisch 'hoes' met wat lang aangehouden klinker), dat in het Nederlands 'huis' betekent? Dus wordt het 'bûs' een 'buis'? Wat dan meteen leuk aansluit bij de scheepshistorie van de middeleeuwse schepen die 'buizen' werden genoemd! Een buis was een vrij groot kielschip voor op zee uit de tijd van de Hanze. Ook was al vroeg de term 'buza' voor dergelijke vracht- en vissersschepen in gebruik. In het middelnederlands kwamen de benamingen 'bûse' en 'buusse' voor bij schepen. Wellicht dat de benaming 'buis' daarmee geassocieerd moet worden. Een haringbuis uit de 16e en 17e eeuw was een flink zeeschip dat in Zeeland en Holland gebruikt werd om haring mee te vangen. De aakjes die veel later in Friesland werden gebruikt om op

het binnenwater paling bij de vissers op te halen, zouden om die redenen 'ielbûsen' worden genoemd.....

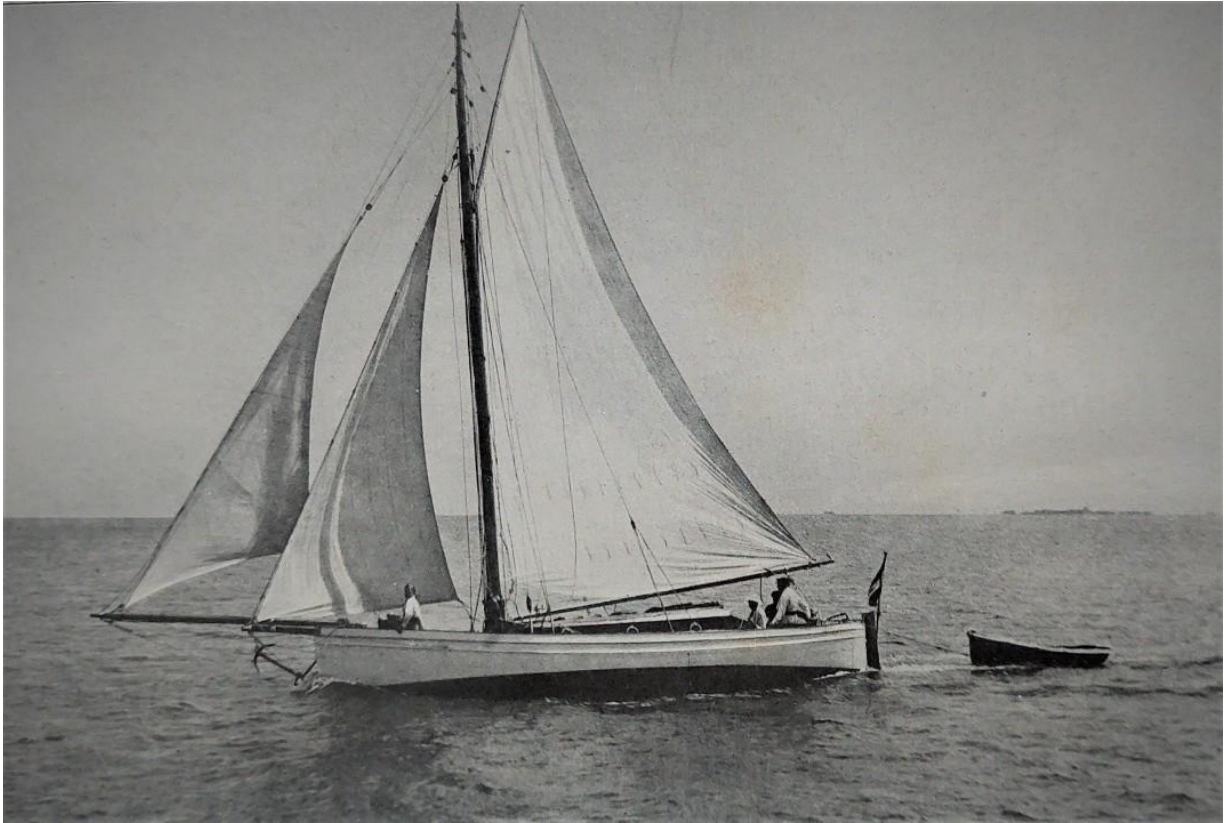
Eerlijk gezegd vind ik deze etymologische verklaring wat gezocht. Deze palinghalers werden niet gebruikt als visaak en de benaming 'bûs' voor een scheepje was in Friesland onbekend, totdat de palinghandelaren hun koeriersdienst organiseerden om de aal bij de vissers op te halen. De term 'bûs' wordt in Friesland wel op een heel andere manier gebruikt. Als je ergens heen wilt en wat spullen mee wilt nemen, dan stop je ze 'yn e bûs', dan neem je ze mee in je zak. Vanuit dat taalgebruik zou je op 'volksetymologische' wijze kunnen zeggen dat een ielbûs een scheepje is dat bij palingvissers langskomt en de vangst meeneemt. En wel in de bun van het scheepje.

Tenslotte moet mij van het hart, dat de onderzoeksmethode die begint met het zoeken naar de ware betekenis van een benaming, die gevonden kan worden in de benamingen die in het verre verleden aan objecten of processen zijn gegeven, niet heel vruchtbaar is. Je verwisselt de ene naam voor de andere naam en zegt daarmee een essentie van het begrip ontdekt te hebben, maar feitelijk ben je niets wijzer geworden. Dit essentialisme is in de meeste wetenschappen vervangen door een nominalisme, waarbij gekeken wordt naar de wijze waarop een term in de praktijk functioneert. Als in Friesland een zeilbootje gebruikt wordt om paling bij vissers op te halen en ze noemen zo'n scheepje een ielbûs, dan hoef je daar verder niets achter te zoeken. Een ielbûs is dan gewoon een aal(op)haler. De naam voor datzelfde scheepje verandert, zodra het op een andere wijze gebruikt wordt. Met een ielbûs kan je ook vissen. Dan is het een visaak. Of je knapt het op en verbouwt het tot een plezierjacht, dan heet het plotseling een Fries jacht.



Het visaakje 'Dolfijn' van Hendrik Voordenwind, dat als jacht gebouwd is bij EHvdZee in Joure, maar de vorm van een visaakje moest hebben.

Geen verbouwde reddingsloep



In de eerste helft van de vorige eeuw waren er natuurlijk vele mensen die graag met een boot het water op wilden. Helaas waren de meeste jachten voor hen onbetaalbaar. Dan moet je dus creatief worden. Velen keken met interesse naar oude reddingsloepen van de koopvaardijvloot, die vaak voor weinig geld te koop werden aangeboden. Dat waren houten, overnaads gebouwde roeisloepen van acht meter en langer, met een mooie rompvorm die bij liefhebbers uitnodigde te fantaseren over het zeiljacht dat daar van gemaakt kon worden. In de praktijk viel die verbouw niet mee. Die reddingsboten waren licht gebouwd. De stevigheid van de romp werd verkregen door binnen langs de zijkanten luchtkasten aan te brengen, met dwars daar overheen de roeidoften. Die doften en luchtkasten moesten er bij de verbouw tot zeiljacht uit, maar zonder die versteviging was de romp veel te slap. Ook was de kielbalk te smal om er een zware kiel aan te bevestigen. Eerst moesten er daarom tal van verstevigingen in de romp aangebracht worden, voordat er verder gebouwd kon worden. Bovendien werden in die tijd amateurbouwers door deskundigen afgeraden om überhaupt te proberen zelf een jacht te bouwen. Dat was volgens hen werk voor vakmensen. De idealistische amateurbouwers hadden daarom nog een lange weg te gaan voor hun nieuwe zeilsloep kon varen. In de praktijk bleken omgebouwde reddingsloepen bovendien geen ideale zeilschepen te zijn. Ze wilden niet graag overstag.

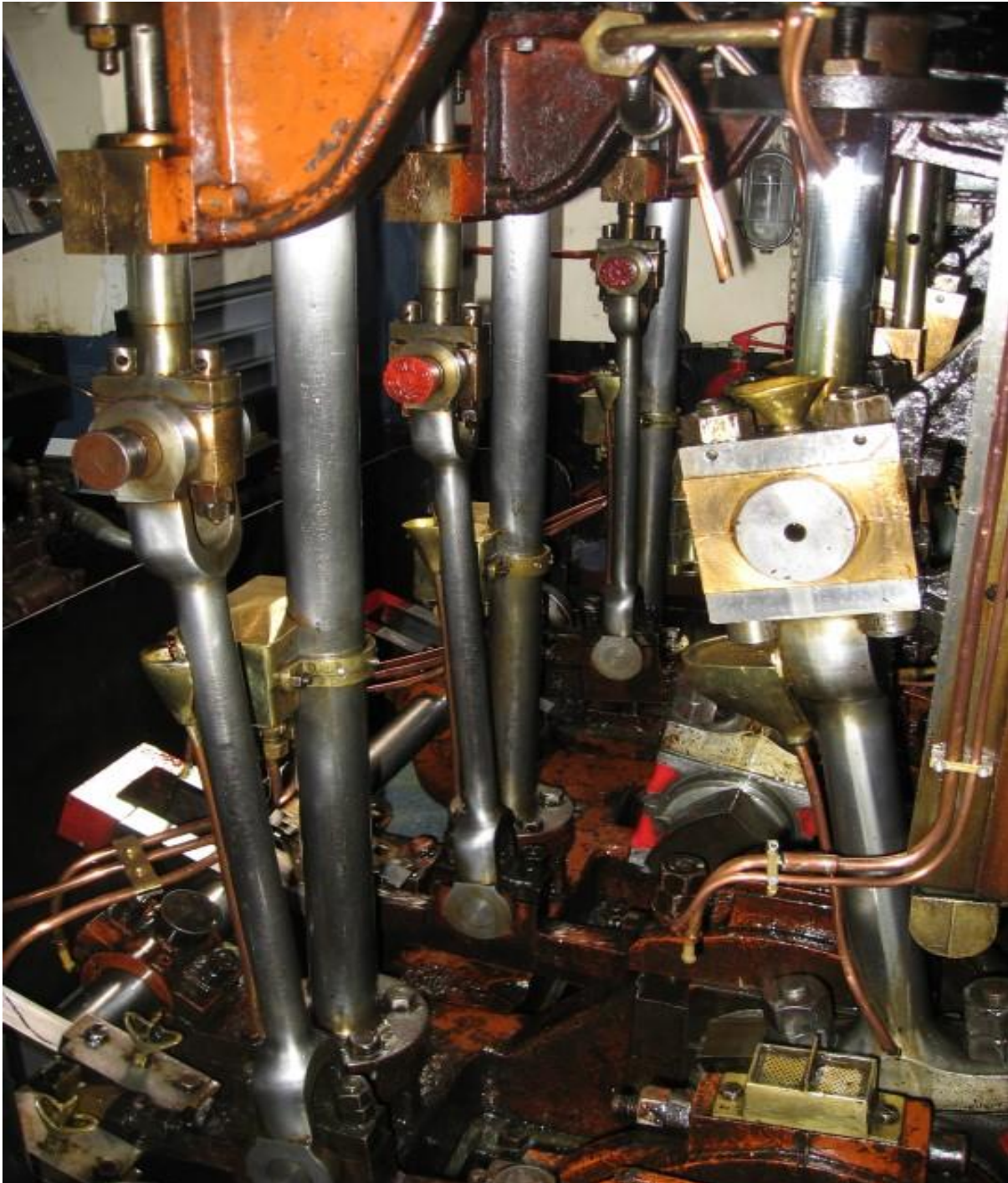
De vorm van de sloep trok velen echter wel aan en zelfs meenden sommigen dat die reddingssloepen heel zeewaardig waren. Het was daarom niet verwonderlijk, dat de gerenommeerde jacht- en scheepsbouwer G. de Vries Lentsch uit Nieuwendam, van scheepswerf Het Fort, in 1917 een toerschip ontwierp dat er uit zag als een verbouwde reddingssloep. Voor eigen gebruik door de familie De Vries Lentsch. Een stalen zeilschip van 11 meter lang, dat onder water een iets andere vorm kreeg dan de reddingssloepen, zodat dit jacht wel overstag wilde. Deze 'Elisabeth' is al meer dan honderd jaren in gebruik door generaties De Vries Lentsch en ziet er nog steeds geweldig uit. Van dat ontwerp zijn overigens meerdere jachten gebouwd. Op de foto boven zeilt bijvoorbeeld niet de 'Elisabeth', maar de 'Ellida', van hetzelfde ontwerp en dezelfde bouwer. Een foto van jaren geleden. De kwaliteiten van deze schepen konden zelfs bij Hendrik Voordewind, de boekenschrijvende Amsterdamse commissaris van politie, door de beugel. In zijn 'boek 'Voor de wind' (1951) vond hij dat de sloep 'Elisabeth' waar hij op mee mocht varen, in stabiliteit en ruimte niet onder deed voor een Friese boeier, in tegenstelling tot de meeste andere scherpe jachten. Voordewind zag zichzelf weliswaar als een 'schipperszoon', zijn vader Tjerk was zetschipper op de boeier 'Stavo' van de familie Van Eysinga in Leeuwarden, maar in werkelijkheid was hij geen held op het water. Met de 'Elisabeth' op de Zuiderzee merkte hij dat er ondanks de flinke bries niet gereefd werd. "Bliksem, wat ging het er om weg! Tot mijn grote verbazing werden alle schoten, ook die van het grootzeil, vastgezet. Dat waren wij op de boeiers met zulk weer nooit gewend." (p. 42) Hij voelde zich daarom aanvankelijk allerminst op z'n gemak, maar de schipper, Willem de Vries Lentsch, verzekerde hem dat er echt niets kon gebeuren. Het verbaasde Voordewind ook, dat deze sloep sneller ging varen naarmate die meer overhing. Dat was bij de boeiers in Friesland bepaald anders. Het werd voor de voorzichtige Hendrik Voordewind daarom een zeiltocht zoals hij nog nooit had meegemaakt.



De Elisabeth van de familie De Vries Lentsch in 2006

Natura 2000

De effecten die stikstofdeposities van onze bedrijvigheid hebben op de diversiteit in de natuur zijn desastreus. Alleen stikstofminnende plantensoorten gedijen erbij, zoals braamstruiken en brandnetels. Om het tij te keren, moet de stikstofuitstoot van ons doen en laten omlaag, wat helemaal niet zo eenvoudig is. Tot dusverre is de scheepvaart inclusief de watersport aardig buiten de discussie gebleven, maar dat kan ieder moment veranderen, want ook die activiteiten hebben ongewenste uitstoot.



Vrachtschepen varen met scheepsdiesels. Sterke motoren, die tientallen jaren blijven functioneren, met daarbij helaas ook veel ongewenste uitstoot. Een alternatief is voor vrachtschepen niet zondermeer voorhanden. Er zijn eerste experimenten met elektrisch varen en met waterstofaandrijving, maar het is als bij het vrachtvervoer over de weg. De dieselmotor is ook daar voorlopig nog niet weg te denken. Wellicht kan er een verbetering worden gevonden in schonere brandstof voor dieselmotoren.

Op de foto (p. 111) is een fragment te zien van de stoommachine van de sleepboot 'Maarten'. Ik maakte de foto tijdens een tochtje met de 'Maarten' vanuit Terschelling. Stoommachines lopen tamelijk geruisloos en hebben een fascinerende techniek, maar schoon kan je die niet noemen. Het water in de ketel moet uiteraard op stoom blijven, wat met fossiele brandstoffen gebeurt, met zwarte rookpluimen uit de schoorsteen tot gevolg. De bewegende delen van de machine worden eigenlijk permanent van olie voorzien, met andere woorden gesmeerd, wat de machinekamer tot een vrolijk vette boel maakt. Nee, stoommachines zijn niet de oplossing van het stikstofprobleem op het water.

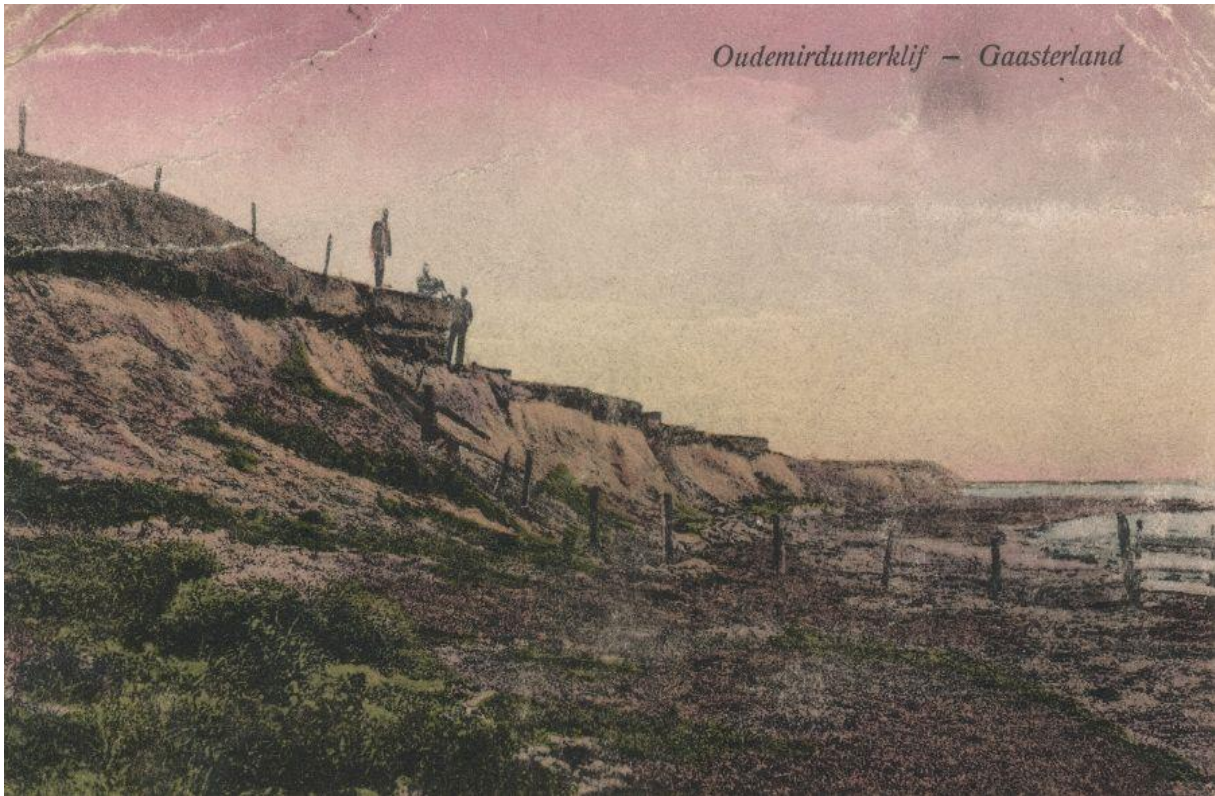
Maar dan de watersport. Met kleine, lichte bootjes kan natuurlijk wel elektrisch worden gevaren en zeilboten zijn tijdens de vaart van nature emissievrij. Bovendien varen die scheepjes op betrekkelijk ruim water en doen bij wijze van spreken geen vlieg kwaad. Helaas is dat laatste een vergissing. Veel vaarwegen die door de watersport gebruikt worden, zijn of gaan door Natura 2000 gebieden. Niet alleen beschermde gebieden als De Oude Venen in Eernewoude, maar ook veel grote meren en zelfs het IJsselmeer en uiteraard de Waddenzee. Bij het IJsselmeer kan je dat nauwelijks geloven. Dat is immers zonder veel discussie in korte tijd veranderd van een afgesloten binnenzee in een industriegebied, door de vele windturbines in en om dit binnenwater. Maar het hoort wel bij Natura 2000. Tel daarbij op dat watersporters, juist ook de zeilers, veel vaker en veel meer gebruik maken van de scheepsmotor dan vijftig jaar en langer geleden, en de betrokkenheid van de watersport bij het stikstofprobleem kan niet langer verwaarloosd worden. Maar net als bij de vrachtvaart, is er ook bij de watersport geen gemakkelijke oplossing. Elektrisch varen gaat goed met kleine, lichte bootjes. In beschermde natuurgebieden met veel water, worden vaak alleen elektrisch varende scheepjes toegelaten en terecht. Kajuitjachten met hun scheepsdieseltjes en motorjachten met hun relatief zware motoren zijn echter niet gemakkelijk schoner te krijgen. Ze zijn niet ontworpen en ingericht voor elektrische aandrijving. Ze kunnen bovendien nergens langs het water de benodigde accu's snel opladen. Er is in het schip bovendien geen ruimte voor een groot accupakket, nog afgezien van de kosten van ombouw. Bovendien wordt de meeste elektriciteit nog opgewekt met fossiele brandstof, zodat schoon varen nog niet betekent dat er elders geen uitstoot is. De watersporters varen gedurende een paar zomermaanden daarom nog steeds met vervuilende dieseltjes door Natura 2000 gebieden. Voor hen is er voorlopig geen alternatief.

Behalve natuurlijk de meest voor de hand liggende verbetering: geen diesel meer te tanken maar een minder vervuilende brandstof. Bij veel jachthavens is het tegenwoordig zelfs onmogelijk diesel te tanken. Zij hebben alleen nog GTL, een niet giftige, biologisch afbreekbare brandstof die het uitstekend doet in scheepsdiesels. Met GTL stoten die diesels veel minder zwavel en veel minder roet uit. GTL wordt gemaakt van aardgas en is weliswaar fossiel, maar wel veel schoner dan dieselolie. Ook zijn er initiatieven om dieselmotoren op waterstof te laten lopen, hoewel dat nogal wat voeten in aarde heeft vanwege de moeilijke opslag van waterstof bij jachten.

Je kunt bij die natuurdiscussie ook aan de andere kant beginnen. Niet bij de stikstofdepositie, maar bij de natuur. De 'oorspronkelijke diversiteit' zou hersteld moeten worden. Maar wat is die 'oorspronkelijke diversiteit'? Niet als vaag idee in z'n algemeenheid, maar specifiek voor bepaalde natuurgebieden. Bijvoorbeeld voor het IJsselmeer, waar 'de natuur' zoals die in de afgelopen vijf eeuwen zich heeft ontwikkeld, door de afsluiting van de Zuiderzee in 1932 fundamenteel is aangetast en een oud natuurreservaat als het Oudemirdumerklif aan de zuidwal van Friesland geheel van karakter is veranderd. Dat zal door het zoete IJsselmeerwater nooit meer de bijzondere natuurwaarden terugkrijgen die voor Jac. P. Thijssen redenen waren om het als natuurgebied aan te kopen. Wat was er overigens voor oorspronkelijks aan die natuurwaarden? De Zuiderzee was immers ook geen eeuwige natuur, maar is ontstaan gedurende de afgelopen eeuwen door afslag van het veengebied tussen Holland en Friesland. Onze wereld verandert permanent en de natuur verandert mee. Er bestaat daarom helemaal geen 'oorspronkelijke diversiteit'. Het 'herstellen' ervan is een proces zonder inhoud.



Het Oudemirdumerklif werd in 1927 als natuurmonument aangekocht vanwege de unieke flora.



Oudemirdumerklif rond 1927



Oudemirdumerklif in 2020. De unieke natuurwaarden die Jac. P. Thijsse zag, zijn verdwenen.

Schilkampen en het functionalisme

Onder het mom van vooruitgang is er stedenbouwkundig in de naoorlogse periode van wederopbouw en de moderne stadsuitbreiding niet alleen veel bereikt, maar ook veel vernield. Vooral door het louter functionele denken met de daarmee verbonden bouwstijl van het functionalisme. Functionalistische architecten, moderne volgelingen van Le Corbusier, laten de functie de vorm bepalen. Zij storen zich dan ook hevig aan al die resten van historische bouwsels die er maar rommelig en weinig rationeel doordacht uitzien. De kortste afstand tussen twee punten is de rechte lijn en versieringen zijn nergens goed voor. Hun voorkeur gaat uit naar sobere, kale gebouwen, die eerlijk zijn. Gewoon van beton. Rechte blokken zonder opsmuk en dat mag gezien worden. De decoratieve gevels uit de laatste jaren van de 19e eeuw verhulden immers vooral de gebrekkige kwaliteit ervan.

Hoe anders zien de gebouwen en woningen uit die eeuwen er uit, toen het functionalisme nog niet dominant was. Meestal was er ook geen sprake van een systematisch opgezette woonwijk, maar waren ergens in de loop der jaren enige huizen en bedrijven gebouwd. Zoals op de foto van de buurtschap Schilkampen bij Leeuwarden. Ja, een rommeltje, maar dat kwam mede, doordat het doodvonnis was getekend over het buurtje dat reeds in 1562 werd genoemd als plaats ('kamp') waar schelpen ('schil') werden opgeslagen voor de kalkovens ter plekke. Aan het einde van de zestiger jaren werd de vaarweg naar de binnenstad, Het Vliet, gedempt om ruim baan te kunnen maken voor de auto. De stad Leeuwarden breidde ook uit naar het oosten met moderne buitenwijken vol functionalistische flatgebouwen en rechthoekige, betonnen bedrijfsgebouwen. Voor zoveel modernisme werd dat rommelige Schilkampen eenvoudig een archaische sta-in-de-weg.



Schilkampen was een (schier)eiland, met twee hoge houten bruggen ('hooghouten') verbonden met de vaste wal. Vanuit de stad Leeuwarden gezien was Schilkampen in het oosten ongeveer het einde van de wereld. Er was echter allerlei bedrijvigheid. Het lag op een kruispunt van waterwegen. Alle scheepvaartverkeer vanuit het zuiden kwam door de Greuns en de Tijnje langs Schilkampen om via Het Vliet het centrum van de stad te bereiken. In de vijftiger jaren van de vorige eeuw waren de twee scheepswerven op Schilkampen nog sfeerbepalend. Op bovenstaande foto uit de jaren zeventig is het eerste hooghout nog in tact, maar de jachtwerf van de Gebroeders Drijver, waar vanaf 1808 vele houten platbodems zijn gebouwd, is reeds geanoveerd, afgebroken dus. De jachtbouw op de werf werd beëindigd in 1963. Als je over het werfterrein verder liep, volgden wat arbeiderswoningen en een herenhuis en kwam je via het smalle voetpad bij de ijzeren scheepswerf 'Welgelegen' van Ate Tjibbeles van der Werff. Daar lagen de grote stalen binnenschepen hoog op de helling voor onderhoud. Ate Tjibbeles hield er in 1957 mee op, het bedrijf werd gesplitst, waarbij de werf werd voortgezet door zijn zoon Rienk en de machinefabriek naast de werf door Tjibbele. Hoewel de werf de naam 'Welgelegen' droeg, had de tijd deze bedrijfslocatie ingehaald. Een relatief kleine werf op een eilandje, moeilijk te bereiken en te bevoorraden, was niet meer in staat in te spelen op de moderne ontwikkelingen in de scheepsbouw. De stadsuitbreiding van Leeuwarden vanaf 1969, waarbij Schilkampen verbonden werd met de overkant van Het Vliet, beperkte de bereikbaarheid van de werf nog meer, zodat deze bedrijfsactiviteit op Schilkampen in de zeventiger jaren werd beëindigd.



Het Vliet vanaf de werf van de Gebr. Drijver op Schilkampen, gezien naar het westen.

Schilkampen is echter niet volledig van de kaart gevaagd. Restanten van het buurtje zijn er nog steeds, mede dankzij de onwil van de bewoners om alles maar op te geven en te verkassen. Het is nu echter ingeklemd tussen snelwegen en moderniteiten. Het ziet er niet florissant meer uit. De aanblik laat mensen wellicht nog wat mijmeren over hoe het daar ooit geweest was, maar dat helpt niet. Bij mooi weer toont het echter een vleugje van die schilderachtige rommeligheid die ooit zo kenmerkend was voor alle bedrijvigheid rond Het Vliet. Voor weemoed is echter geen plaats. Leven langs Het Vliet was immers helemaal geen sinecure.



Schilkampen met het herenhuis, de arbeiderswoningen en scheepswerf 'Welgelegen'.



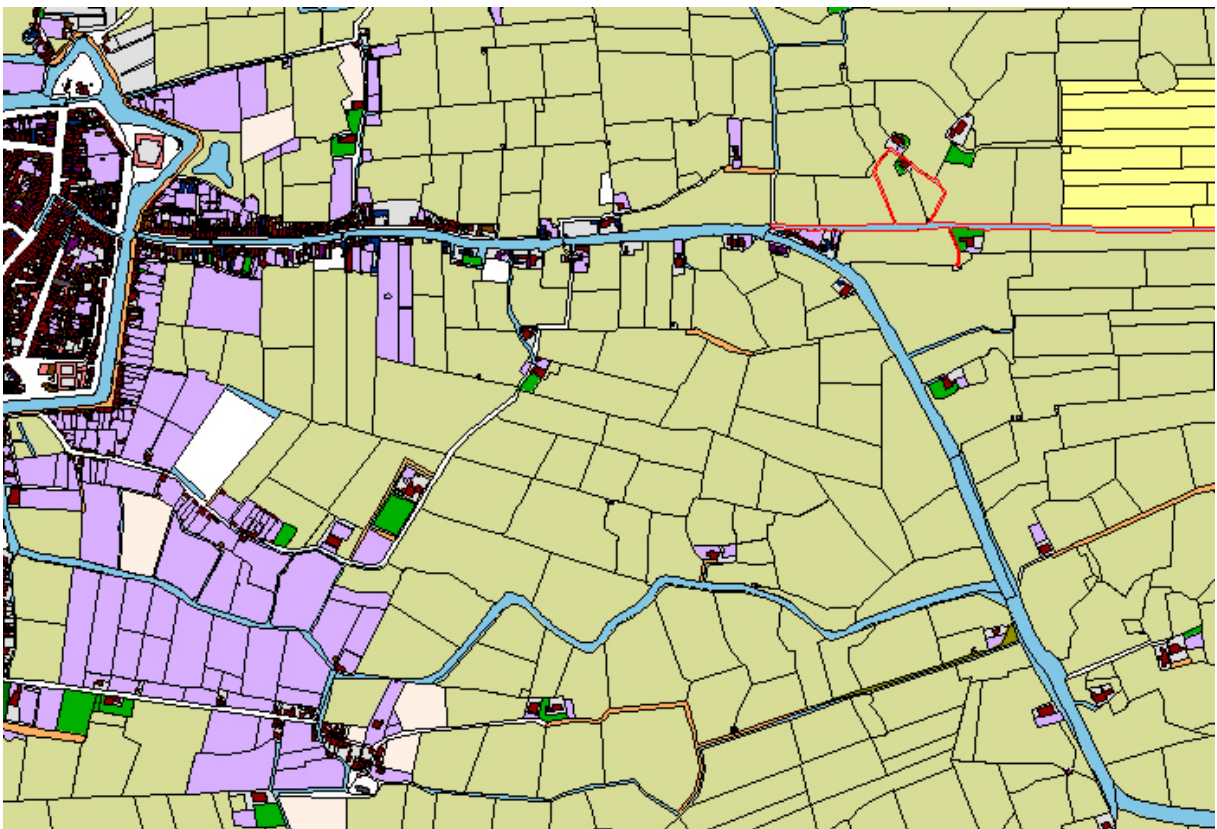


Een boeier op de helling bij de firma Drijver, circa 1958. Onder: Welgelegen in 1978.





Schilkampen met de jachtwerf van de fa. Drijver omstreeks 1960, met een hooghout over het Kurkemeer.



Leeuwarden, kadasterkaart 1832, met de vaarwegen de Greuns, Tijnje en Het Vliet naar het centrum van de stad. In de bocht, rood aangegeven, buurtschap Schilkampen met het Kurkemeer.

Ewige Wiederkehr



Deze zomer, van 6 tot 8 juli 2022, kon na de coronaperiode in IJlst een bijeenkomst georganiseerd worden van traditionele schepen, met als gemeenschappelijk kenmerk dat ze alle in IJlst gebouwd zijn. IJlst is een alleraardigst stadje met een mooie historie, waar in het midden van de 19e eeuw vlak bij elkaar aan de vaart zes scheepsbouwers actief waren, met bekende namen als Holtrop, Lantinga, Zwolsman en Croles. Werfbaas Eeltje Taedzes Holtrop was de grootvader van de later zo bekend geworden Eeltje Holtrop van der Zee die in Joure naam maakte als bouwer van fraaie boeiers. Maar ook de oude Holtrop was een bekwaam scheepsbouwer. De grote boeier *Tjet Rixt* (op de foto) had hij in het midden van de 19e eeuw gebouwd. Dat schip lag vanzelfsprekend prominent in het centrum van IJlst als blikvanger voor de bezoekers voor de andere deelnemers van 'Schepen van IJlst'. Je zag de leeftijd van deze boeier niet af aan haar uiterlijk, maar dat was ook bij de andere houten platbodems in IJlst het geval. Dergelijke schepen worden zorgvuldig onderhouden, met als resultaat dat het zoeken is naar een stukje oorspronkelijk hout na al die grote en kleine restauraties. Bij de *Tjet Rixt* is eigenlijk alleen het grenenhouten dek nog origineel, na de grondige restauratie die de boeier onderging bij het Zuiderzeemuseum, de eigenares van het schip, door scheepsbouwer Erik Slagmoolen. Die restauratie werd voltooid in het jaar 2007, waarbij niet alleen vrijwel de gehele romp werd vernieuwd, maar ook het houtsnijwerk bij de roef en het roer, dat bovendien terug werd gebracht in de originele opzet met bladgoud en een crèmekleurige ondergrond. Het schip was in de decennia dat de familie Hepkema uit Leeuwarden er mee voer, aardig in verval geraakt. De boeier werd jarenlang verhuurd met zetschipper. Er was bij de familie geen animo om het schip goed te onderhouden, want ook in het midden van de 20e eeuw was dat reeds een kostbare onderneming. Het houtsnijwerk was ontdaan

van goud en kleur. De romp met de inhouten was rot. De conservator van het Zuiderzeemuseum, Thedo Fruithof, was geen voorstander van restauratie. De boeier kon ook wel wat geconserveerd worden en zo als voorbeeld van een oud schip in een schuur bewaard blijven. Het liep echter anders. De boeier werd opgeknapt en steelt nu de show met haar prachtige voorkomen. Ze is niet zo fijnzinnig vormgegeven als de boeiers van kleinzoon EHvdZee, maar dat valt bij zoveel pracht en praal eigenlijk helemaal niet op. Duidelijk wordt wel, dat de *Tjet Rixt* niet gebouwd is om 'te werken', het is geen werkschip, maar bedoeld als een jacht waarmee de maatschappelijke elite uit de 19e eeuw gezien wilde worden. Bij alle maatschappelijke veranderingen en bij een jarenlange ontwikkeling van standenmaatschappij naar democratie, is er op dat gebied niet veel veranderd. Ook nu wil een deel van de 'happy few' het gemene volk graag laten merken hoe goed het met hun gaat. Natuurlijk niet in het tamelijk egalitaire Nederland. Daar werkt dat niet meer. Maar wel langs de Middellandse zee, waar de miljoenenjachten in de havens geankerd liggen met het achterdek naar de kade. Waar het toeristenvolk langs schuifelt om zich te vergapen aan de wijn en kaviaar genietende eigenaren op die achterdekken, heel ongegeneerd vlak voor de neus van 'het volk'.



What's in a name?

Anders dan de meeste huizen en auto's hebben schepen bijna altijd een naam. Een eigenaam wel te verstaan. Dat is wettelijk verplicht voor jachten en schepen langer dan zeven meter. Bovendien moet de thuishaven van de schipper duidelijk leesbaar op de romp vermeld worden. Maar ook toen dat nog niet verplicht was, kregen schepen en jachten altijd een naam, een eigenaam, die vaak iets uitdrukte over hoe

de eigenaar zijn schip zag. Binnen de grenzen van het betamelijke zijn bootjesmensen vrij om hun scheepje een naam te geven en die naam is bedoeld als communicatie met de buitenwacht. Niet functioneel, maar persoonlijk.



Functioneel krijgen schepen die voorzien zijn van een marifoon een code toegewezen van het Agentschap Telecom waarmee de schipper zijn schip kan identificeren. Dat is zakelijk, emotioneel, een reeks letters en cijfers zonder betekenis, waar de schipper dus ook niet trots op is. In tegenstelling tot de naam die hij zelf aan zijn eigen schip heeft gegeven. Er bestaat daarom een bijna niet te bevatten variatie aan scheepsnamen die bijvoorbeeld min of meer zakelijk van aard zijn zoals bij vele vrachtschepen ('Nova Cura', 'Spes', 'Volharding', 'Hoop op Zegen' of 'Nijverheid') of een persoonlijke genegenheid uitdrukken ('Vrouw Johanna', 'Helena Regina', 'De Oude Jacob' etc.) of die verwijzen naar dieren, natuurverschijnselen, Griekse goden ('Zeeslang', 'Zilvermeeuw', 'Meerval', 'Cumulus', 'Passaat', 'Aeolus', 'Stormy Weather' of 'Poseidon', 'Boreas', 'Alcyone', 'Aphrodite') en namen die meer zeggen over hoe de schipper zichzelf ziet ('Zwerver', 'Gipsy', 'Furie', 'Swalker', 'Second Life' of 'Vrijbuiters'). Vaak verwijzingen naar avontuur, hoewel er in werkelijkheid meestal niets avontuurlijks gebeurt.

Het kan in de praktijk nog heel wat overleg kosten voordat de schipper en zijn gezin een passende naam gevonden heeft. De journalist Piet Bakker kocht in de dertiger jaren samen met collega Frik een Pampusjachtje bij De Vries Lentsch en beschreef in het boek 'Achter de Mast' (1936) de ideeën die de revue passeerden:

'Geen Stormvogel, Notedop, Rietvink of Boy. Daar is het water mee bezaaid, vind ik. "Wat zou je denken van Banjer?" peinst Frik. Maar dat vind ik te veel lijken op een boek van Kievit. Ik stel voor Windekind, maar uit wraak vindt Frik dat te veel lijken op een boek van Couperus. Frik heeft nu eenmaal altijd slecht in zijn tachtigers gezeten. Waarom we ons schip tenslotte Winde noemen, weet ik tot de huidige dag nóg niet.' (p. 20)

Niet iedere scheepsnaam is voor iedereen direct te begrijpen. Dat is ook niet nodig, er mag best eens wat te raden of te denken overblijven, maar voor de schipper kan het vervelend worden. Op de foto uit 1995 staat conservator Thedo Fruithof van het Zuiderzeemuseum met het opgepoetste naamplaatje van de Tjet Rixt in Enkhuizen bij de oude boeier. Hij had zojuist van de familie Hepkema toestemming gekregen de oude naam terug te geven aan de boeier, in verband met de aanstaande restauratie van het schip. In 1954 wilde Jaap Hepkema de boeier alleen aan de Vereniging Vrienden van het ZZM verkopen, als de nieuwe eigenaar het schip een andere naam zou geven. De naam 'Tjet Rixt' mocht absoluut niet meer gebruikt worden. Het werd de naam 'Hilde'. Kort voor het overlijden van Jaap Hepkema in 1994 had Thedo Fruithof een gesprek met hem in verband met de ophanden zijnde restauratie. Thedo leek het beter om het schip de historische naam 'Tjet Rixt' terug te geven en tamelijk verrassend bleek Jaap daar vlak voor zijn dood geen bezwaar meer tegen te hebben. In hetzelfde gesprek gaf Jaap aan, dat alle boten van de Hepkema's altijd 'Tjet Rixt' heetten. Naar Tjeerdje, de dochter van Jaaps opa Jacob die de boeier in 1910 had gekocht, en naar dienst echtgenote Richtje. In afkorting: Tjet Rixt. Maar vooral niet-Friese watersporters zagen dat niet als eigennamen en vroegen onophoudelijk wat die naam eigenlijk betekende. Jaaps vader Mindert had daar op het laatst zo genoeg van, dat hij regelmatig zei: "Dat betekent 'God zij met ons' in het Arabisch."



Bemalen, spuien en versponzen



Het was een trendbreuk in het overheidsbeleid rond de waterhuishouding. Na jarenlang het beleid rond de waterhuishouding over te hebben gelaten aan decentrale organisaties als de waterschappen die vooral de belangen van de landbouw en het bedrijfsleven behartigden, kondigde minister Harbers van Infrastructuur en Waterstaat in december 2022 aan de regie naar zich toe te trekken. De toekomstige problemen rond klimaat en waterbeheersing lijken dusdanig groot, dat de regering die niet zonder sturing aan de regio's over wil laten. Plotseling werd hardop gesproken over verhogen van het grondwaterpeil, over veenweidegebied met sponswerking om onverwachte regenoverschotten en regentekorten geleidelijk te kunnen opvangen en over het belang het veen niet te laten verdrogen om de uitstoot van broeikasgassen tegen te gaan. Slecht nieuws voor boeren, maar interessant nieuws voor bootjesmensen en natuurliefhebbers.

Een overweging is, dat een hogere zeespiegel problemen gaat geven voor de waterbeheersing zoals we die gewend zijn. De verzilting langs de kust zal toenemen, wat tegengewerkt kan worden met een hoger waterpeil op het binnenwater. Zo'n hoger peil brengt weer eigen problemen met zich mee, want dat vergt een grotere capaciteit om te bemalen en te spuien. Dat laatste zal natuurlijk structureel minder worden. Met spuien hebben we al eeuwen ervaring. Als het binnenwater in Friesland te hoog steeg, wat vooral in de winter voorkwam, dan moest er gespuid worden op de Zuiderzee. Helaas was dat met zuidwestenwind onmogelijk, zodat het Lage Midden van Friesland onder water kwam te staan. De reden was, dat er niet gepompt kon worden. Pas in 1920 kwam het eerste stoomgemaal gereed, het Ir. Woudagemaal bij Lemmer. Een prachtig gemaal, maar het was niet in staat Friesland te beschermen tegen overstromingen, mede omdat de aanvoerrote, het stroomkanaal, te veel hindernissen kende. Het Prinses Margrietkanaal kwam immers pas in 1951 gereed en het Hooglandgemaal bij Stavoren kwam pas in 1966 gereed. Het water in de Friese boezem stond 66 cm. onder NAP, tegenwoordig is

het 52 cm. Friesland kon vroeger dus pas spuien, als het binnenwater hoger kwam te staan dan het NAP dat gelijk viel met het Zuiderzeeniveau. Bij zuidwestenwind stond de Zuiderzee langs de Friese kust door opwaaiing hoger dan het NAP, dus kwam er van spuien weinig terecht, mede omdat het binnenwater langs de Zuiderzeekust door de zuidwestenwind juist weggewaaid was naar het noordoosten. Het huidige IJsselmeer staat 's zomers 20 cm. onder NAP en 's winters 40 cm. Dat is dus duidelijk lager dan vroeger de Zuiderzee was! Geen wonder dat je met een beetje zeiljacht op het IJsselmeer aan de grond kunt lopen. In de winter is het peil lager, omdat het gevaar van stormen 's winters hoger is.

De sponswerking moet van het land komen. Ook dat is interessant. Van de 17e t/m de eerste helft van de 20e eeuw hebben we het veen afgegraven. Zuidoost.-Friesland kwam daardoor twee tot zes meter lager te liggen! Het resultaat was wateroverlast. Dat is tegengegaan door veenpolders te maken. Het verveende land werd omgeven door een dijkje en drooggemalen, waarna de bodem geschikt werd gemaakt voor landbouw. Die bodem was een mengsel van zand, klei-, leem- en veenresten, die in de 20e eeuw verkaveld werd, omgeploegd en ingericht voor de boeren. Van de sponswerking van het restje veen was niet veel over. Vooral merkbaar was het inklinken door het moedwillig verlagen van het grondwaterpeil door de waterschappen, waardoor de houten funderingspalen van woningen in deze gebieden droog kwamen te staan en gingen rotten. De verzakkingen van de woningen en het herstel van de funderingen werden een verantwoordelijkheid van de bewoners en niet van de veroorzakers van het probleem.

Een hoger peil van de boezem klinkt echter als muziek in de oren van watersporters in Friesland. Nu kunnen ze nog regelmatig aan de grond lopen, ondanks het baggerwerk van de afgelopen jaren, maar een paar decimeter waterpeilverhoging zou wonderen doen. Wanneer dat feest gaat beginnen, is echter onbekend. Zo'n koerswijziging wordt eerst aangekondigd en daarna wordt er nog jaren gepraat, voordat er een besluit wordt genomen. De snelste weg gaat daarom niet via Den Haag, maar via het eigen Waterschap, waarvoor je tegelijk met de Provinciale Statenverkiezing dit voorjaar je stem uit kunt brengen. Met daarbij iets meer democratie, want het aantal 'geborgde zetels' bij de waterschapsbesturen zal worden verminderd, zodat je stem uitbrengen er toe kan doen.





Heeg, winter 1965-1966. De laatste grote overstroming van het Lage Midden. In 1966 kwam het Hooglandgemaal in Stavoren gereed en was de toestroom van overtollig water in het midden van Friesland via de verbrede en rechtgetrokken Jelteloot naar Heeg en over de grote meren naar de verbrede Warnservaart naar Stavoren voldoende om het waterpeil onder controle te houden. Het betekende wel, dat bij storm het water bij Stavoren door het gemaal werd weggezogen en de schepen langs de kant droog kwamen te vallen.

Winters

Vroeger waren winters strenger, zo kan je horen van oude mensen, en.....dat was ook zo. Maar weinigen van ons hebben het meegemaakt dat de grote rivieren dichtvriezen, scheepvaart onmogelijk is en bij invallende dooi het kruinende ijs voor gevaar en wateroverlast zorgt. Op de foto (p. 127) zien we Burg Pfalzgrafenstein, het voormalige tolhuis uit de middeleeuwen dat bij Kaub op een eilandje midden in de Rijn ligt. In januari 1933 vroom de Mittelrhein dicht en konden de mensen te

voet over het anders zo gevaarlijke water. Dat jaar werd in Friesland een elfstedentocht gehouden. Daarna duurde het even, maar in de winters van 1940, 1941, 1942, 1947, 1954 en 1956 waren er ook elfstedentochten. Daarna kwam de beruchte tocht van 1963 en vervolgens duurde het tot 1985 voordat het weer koud genoeg werd. In 1986 ging de tocht ook door en de laatste vond plaats in 1997.



Het stadje Kaub tussen Bingen en Boppard kwam afgelopen zomer veelvuldig in het nieuws, vanwege de lage waterstand van de Rijn ter plaatse, wat een belemmering vormde voor de scheepvaart. Bij Kaub ligt onder water een uitloper van het Hunsrückgebergte, die met een rif als drempel de minimale vaardiepte bepaalt. Die vaardiepte werd aangegeven als 40 centimeter. Later zelfs als 33 centimeter. Dan schiet je wel in de lach, want die informatie is behoorlijk 'missverständlich'. *Foto onder: De Mittelrhein ten zuiden van Kaub, zomer 2022, bij peilstand 40 cm.*



Het is informatie voor de schippers die deze peiling in een formule omrekenen naar de werkelijke vaardiepte die ter plaatse geadviseerd wordt om veilig te kunnen varen. Langs de Rijn bestaan bij een aantal steden van die meetpunten om de veilige diepgang voor vrachtschepen te bepalen voor de lokale situatie. Bij Kaub is sprake van een geringere toegestane diepgang dan bij bijvoorbeeld Koblenz. De verzekering van schip en lading is gebaseerd op de lokale normen. De Rijn is er in werkelijkheid echter veel dieper. Je kunt er bij 40 centimeter echt niet pootjebadend naar de overkant lopen. De toegelaten vaardiepte bij 40 cm. is na toepassing van de plaatselijke rekenregels bij Kaub 122 cm., maar dat is nog lang niet de werkelijke diepte van het water. Om veilig te kunnen varen, hebben vrachtschepen echter veel ruimte nodig en voldoende diepte over een breed vaarwater. Gekozen wordt daarom voor een veilige diepgang voor de schepen.

De huidige droge zomers en de vroegere strenge winters laten ons wel bewust worden van de kwetsbaarheid van het moderne leven. Zodra de scheepvaart op de Rijn voor langere tijd stilvalt, ontstaan er problemen in de bevoorrading. Bedrijven houden zelf geen voorraden van betekenis meer aan. Voorraden zijn passief vermogen, dus duur. Het is goedkoper 'just in time' geleverd te krijgen. Je voorraad is dus onderweg. Zodra er een kink in de logistieke keten komt die niet snel oplosbaar is, wordt er niet meer geleverd en komt onze maatschappij tot stilstand. Daarna duurt het weer maanden, voordat de oude regelmaat hersteld is. Dat was in 1933 veel minder het geval. De mondiale economie werd pas 60 jaren later uitgevonden. De consumptiemaatschappij bestond nog niet. Regio's waren veel sterker selfsupporting. Men leefde eenvoudig, in armoede zouden we nu zeggen, en aten met de seizoenen mee. Mensen hadden thuis een wintervoorraad. Zolang de plaatselijke bakkers nog meel hadden om brood te bakken, was er geen probleem. In Nederland moest tijdens de winters van 1963 en van 1966 overigens wel enige konvooien tankers en vrachtschepen met hulp van ijsbrekers en sleepboten van Amsterdam naar De Lemmer varen om daar brandstof en voedsel te brengen.



Snelle sloep



Afgelopen zomer op Terschelling werd ik geboeid door een fraaie, open zeilsloep die bij de flinke bries die er stond met opmerkelijke snelheid van de haven van West-Terschelling door het Schuitengat richting Vliestroom voer. Een rifje in grootzeil en fok vanwege de stevige wind, maar sierlijk en opmerkelijk. Niet alleen vanwege de slanke romp, maar natuurlijk ook door opvallende oranje- of rood-oranje kleur van de zeilen, zoals gebruikelijk was bij reddingsloepen van zeeschepen. Alsof toeval niet bestaat, zag ik bij het opruimen van een stapel tijdschriften '*Spiegel der Zeilvaart*' een foto van hetzelfde scheepje staan op het augustusnummer SdZ 2019, waarin Willem Eerland vier pagina's wijdt aan de geschiedenis van de *Heemskerck*, zoals dit sloepje heet. Eerland schrijft: 'In 1915 leverde de gerenommeerde botenbouwer Gebr. Taat uit Katwijk aan Zee veertien nieuwe sloepen voor het tot dan toe grootste, ooit in Nederland gebouwde stoomschip voor passagiers, de *Jan Pieterszoon Coen*. Deze sloepen waren 8.50 meter lang en geschikt voor maximaal vijftig passagiers. Twee Terschellingers wisten er een te redden van de ondergang en varen er nu mee op het Wad.'

In 1940 werd het passagiersschip dat gesloopt zou worden door de marine gevorderd vanwege de Tweede Wereldoorlog. Het schip werd ontdaan van haar sloepen en in de havenmond van IJmuiden tot zinken gebracht om de haveningang te blokkeren. Na de oorlog trof een leraar van de zeevaartschool *Willem Barentsz* van Terschelling bij toeval nog enige van de sloepen aan die hij naar Terschelling wist te krijgen voor de studenten van de school. Een voor het roeionderwijs, een voor het zeilen, de *Heemskerck*, en een voor de studentenvereniging. Aangezien er met deze sloepen uit 1915 eigenlijk nooit gevaren was, terwijl ze als reddingsloep wel ieder jaar gekeurd werden op deugdelijkheid, was de kwaliteit van deze houten, diagonaal gebouwde scheepjes

relatief goed. Maar zoals bij alle schepen is er na verloop van jaren toch groot onderhoud nodig, wat niet direct prioriteit had bij de Zeevaartschool op Terschelling. Twee oud-studenten die op Terschelling waren gaan wonen en reeds als kapiteins voeren, hebben zich toen ontfermd over de *Heemskerck* die in vrij slechte staat verkeerde. In 2019 kwam de restauratie van het scheepje gereed en kon er gezeild worden. Drie jaren later zag ik de sloep door het Schuitengat gaan en zoals de twee eigenaren na de proefvaart van 2019 opmerkten, overtroffen de zeileigenschappen de verwachtingen. Het scheepje heeft een passende ligplaats gekregen naast de reddingboot *Brandaris*, ongeveer waar vroeger de Amelswerf was. Een prachtig scheepje, dat ondertussen al meer dan honderd jaren oud is, zonder dat hem dat is af te zien. Maar ja, restaureren kan bij schepen, maar nog niet bij mensen.

Zichzelf genoeg



Wij kennen de Rijn als de belangrijkste rivier die ons land binnenkomt, hoewel die in ons land geen 'Rijn' meer mag heten. Die brede stroom begint in Zwitserland, 2300 meter hogerop en 1232 kilometer vanaf de Noordzee, als een bergbeek die zich bij Graubünden, even ten westen van de stad Chur, door een kalkgebergte kronkelt. Op de foto die ik er maakte vallen het witte gesteente en het lichtblauwe kalkwater op. Voor West-Europa is de Rijn een belangrijke transportroute over het water. Dat zie je niet af aan de bergbeek in Graubünden. Die beek is ook nog maar het begin. De Rijn krijgt volume dankzij het brede stroomgebied van deze rivier.

De bergbeek wordt een stroom door vele beekjes en rivieren die uitkomen in de Rijn. In Zuid-Duitsland, ten zuiden van het Zwartewoud, vindt een scheiding van stroomgebieden plaats. Aan de westzijde van de bergen stroomt het regenwater naar de Rijn, terwijl het regenwater aan de andere kant hellingafwaarts stroomt naar het oosten. Daar ontstaat bij Furtwangen de enige rivier van Europa die oostwaarts stroomt en tevens de langste van allemaal is: de Donau. De 'Schwarze Fluss' die bijna 2900 kilometer lang is van het Zwartewoud naar de Zwartezees.



Basel in de vijftiger jaren

De Rijn is voor West-Europa een belangrijke waterweg door het relatief stabiele waterniveau. In de zomer is het niet alleen een regenrivier, maar ook een gletsjerrivier, gevoed door smeltende sneeuw en ijs uit de Alpen. In de Alpen is de rivier voor vrachtschepen onbevaarbaar, maar vanaf Basel gaat dat allengs beter. Al spoedig stroomt de rivier in een gelijkmatig tempo. De Mittelrhein van Bingen naar Bonn stroomt gemiddeld zo'n 5 kilometer per uur en dat doet de Rijn ook in ons

land. De Mittelrhein moest wel door de eeuwen heen geschikt gemaakt worden voor de scheepvaart, vanwege de stroomversnellingen bij nauwtjes tussen de bergen, de verticale waterbewegingen door steenriffen, rotsen en drempels onder water en heuse blokkades zoals de hoge hardstenen drempel bij Bingen. Die problemen zijn vooral vanaf het midden van de 19e eeuw aangepakt door rotsen onder water met dynamiet te doen springen. In ons land gold een heel ander probleem. Bij ons in de Delta splitst de stroom zich gemakkelijk. De diverse vertakkingen kregen nieuwe namen als Waal, Lek, Merwede, Nederrijn en IJssel. Die rivieren waren moeilijk bevaarbaar vanwege zandbanken en een grillig verloop van de stromingen. Ook dat is in de 19e eeuw aangepakt. De stroom werd onder controle gebracht met winterdijken, zomerdijken en kribben. In ons land kon met westenwind met zeilschepen tegen de stroom opgevaren worden. In Duitsland werden de schepen tegen de stroom op gejaagd, voortgetrokken door spannen paarden, die moeizaam langs de oevers stapten.



Duisburg, in de vijftiger jaren.

Door de recente veranderingen in het klimaat ontstaat een geheel nieuw perspectief. Op vrij korte termijn dreigt de Rijn een regenrivier te worden, die tijdens droge 's zomers geen aanvulling meer ontvangt van smeltwater uit de Alpen en daarmee zo laag kan komen te staan, dat de scheepvaart zich fundamenteel zal moeten aanpassen. Alleen kleinere schepen met minder diepgang kunnen dan nog de Rijn bevaren, zoals een halve eeuw geleden nog heel gebruikelijk was. Wel is het de vraag of bulkvervoer met kleinere schepen economisch uit kan. Hoe dan ook wordt het vervoer duurder. Ook kades en loswallen bij de Rijnsteden zullen

opnieuw aangelegd moeten worden om de steden bereikbaar te houden voor vrachtschepen die aan de kant willen komen. De binnenvaart staat bekend als een vrij traditionele wereld, waar tientallen jaren op eenzelfde manier gewerkt wordt, maar die tijd wordt de schippers en reders nu niet meer gegund. De natuurlijke basisvoorziening, de Rijn als vaarwater, zal veranderen. Als rivier is de Rijn zichzelf genoeg. Die zal zich niet aanpassen bij de economische belangen van mensen.



De Mittelrhein tussen Kaub en Bacherach in de zomer van 2022

Zeehaven Dordrecht

De mondialisering van de economie bracht voor ons niet alleen een relatieve welvaart (relatief, want tegelijkertijd een verarming), maar ook een versneld verdwijnen van de kleinschaligheid. De bestaande zeehavens van Nederland werden snel te klein en moesten verlegd en uitgebreid worden om de steeds grotere zeeschepen te kunnen ontvangen. De binnenvaart moest zich in het zelfde tempo aanpassen. Stukgoederen worden nu vervoerd in containers. Bulkgoederen in zo groot mogelijke vrachtschepen en tankers. Regionale zeehavens in Nederland konden de ontwikkelingen niet volgen en verpieterden. Niet zo erg lang geleden waren Delfzijl, Groningen en Harlingen nog zeehavens van enige betekenis, maar dat is al jaren verleden tijd.



Opvallend is natuurlijk ook de eeuwenoude overslaghaven Dordrecht, die zeker ook een belangrijke houthaven was. Het hout dat Nederland nodig had voor de bouw, voor de Zuiderzeedijken, voor scheepsbouw en fundering van woningen op slappe veengrond, werd aangevoerd vanuit Duitsland. Enorme houtvloten dreven met de stroom mee naar Dordrecht, op koers gehouden door tientallen roeiers aan de voor- en de achterzijde van zo'n vlot. Vanaf het einde van de 19e eeuw werden deze vloten gesleept, de laatsten kwamen in de jaren zestig van de vorige eeuw aan in Dordt.

Gedurende de vorige eeuw werd er ook veel hout uit Skandinavië gehaald dat met stoomboten naar regionale havens in Nederland werd gebracht. En natuurlijk ook naar Dordrecht van waaruit het hout doorgevoerd werd naar diverse steden in de Randstad. Op de foto van ruim honderd jaar geleden zien we een beeld van de Kalkhaven, centraal in Dordrecht. De stoomschepen lossen hun lading in de haven waar ter plaatse van de stammen kleine houtvloten worden samengesteld die versleept kunnen worden. Van het stoomschip links is de naam te lezen. Het is de Clara Zelck uit Rostock. Dat schip werd in 1904 gebouwd op de werf 'Neptun' voor de rederij Otto Zelck uit Rostock. Het schip liep aan het einde van de Eerste Wereldoorlog op een mijn bij Öland, maar ging niet ten onder. Het stoomschip werd geborgen en gerepareerd. In 1920 confisqueerden de Britten het als oorlogsbuit. Vanaf 1921 voer het als 'Syrië' voor België en het werd in 1937 in Engeland gesloopt.



Het stoomschip Clara Zelck in 1907 Onder: Dordrecht, de Kalkhaven. Houtoverslag.



Op dit moment is Dordrecht al decennia grote zeehaven meer. Wel is ten zuidwesten van de oude stad een nieuw zeehavengebied met maritieme bedrijven tot ontwikkeling gebracht, waar zeeschepen goederen kunnen overslaan op binnenschepen. Voor de grote zeeschepen zijn deze havens onbereikbaar geworden en ook ontbreken er de faciliteiten om deze grote schepen snel te laden of te lossen. Maar je weet nooit wat de toekomst zal brengen. Honderd jaar geleden schreef Oswald Spengler een beroemd geworden boek over 'Der Untergang des Abendlandes'. Hij probeerde daarmee duidelijk te maken dat de wereld niet alleen economisch, maar ook cultureel permanent verandert. Dat we slechts enkele decennia terug hoeven te kijken om te ontdekken dat die wereld toen anders was. Dat wij nu anders zijn. Hij beschrijft hoe op aarde tal van oude culturen zijn geweest, die wij in essentie niet meer begrijpen. Die mensen leefden in andere werelden. Die oude culturen zijn ten onder gegaan, dus achtte Spengler het ook reëel dat de cultuur van het avondland, onze cultuur, een tijdelijk verschijnsel is. Dat ook onze wereld verandert, dat weten we langzamerhand wel, maar hoe de nieuwe wereld van de toekomst er uit zal zien, dat blijft een raadsel. We komen niet verder dan extrapolaties op grond van wat we al weten. We gaan uit van de ons bekende gegevens en ja, dan is het niet verrassend dat die in de toekomstige werkelijkheid nooit uitkomen zoals we op dit moment denken. Veranderen betekent immers echt 'anders' worden!



Het Zeehavenbedrijf Dordrecht, opgericht in 1995, ten zuidwesten van de oude stad, werd reeds na de eerste wereldoorlog aangelegd en na de tweede wereldoorlog fors uitgebreid. In 2013 heeft het Havenbedrijf Rotterdam door een samenwerkingsovereenkomst de ontwikkeling, exploitatie en het beheer van het zeehavengebied van de gemeente Dordrecht overgenomen. Centralisatie om versnippering tegen te gaan.

Simpel maar markant



Workum, de ST 48 met Piet Bouma tijdens de Visserijdagen 2006. Foto: Jan Koopmans

Er is in Nederland geen voormalig vissersscheepje van de Zuiderzee dat jaren later zoveel naam heeft gemaakt als dat kleine vissersjollekje uit Stavoren. Op de foto die Jan Koopmans maakte tijdens de Visserijdagen van Workum van 2006, zien we de ST 48 die Douwe Roosjen in 1894 bouwde voor Gerrit Mulder. Gerrit Mulder vroeg een registratie aan bij de gemeente Stavoren en kreeg nummer ST 49. Toen zijn zoon de jol in 1911 overnam, kreeg die nummer ST 13. Dat bracht geen geluk, zodat hij de gemeente een ander nummer vroeg. Dat werd de ST 48. In 1935 ging deze jol over naar de recreatie. Ze werd toen gehuurd door Pieterman op Urk (UK 219). Zoals in die jaren gebruikelijk, werd de vissersjol voorzien van een kajuit, die in 1970 weer werd verwijderd, toen de nieuwe eigenaar, Richard Bakker, de oorspronkelijke vorm wilde herstellen. Uiteindelijk nam Piet Bouma uit Hindeloopen, de man op de foto in de gele jas, de jol in 1989 over van Klaus Roding uit Wanneperveen. Piet bleef er jaren mee varen en deed ook iedere herfstvakantie met zijn 6 meter lange scheepje mee met de Visserijdagen die vanuit Workum werden georganiseerd. Houten schepen hebben echter niet het eeuwige leven. Ook na de restauraties die al waren uitgevoerd, moest het scheepje in 2012 nodig weer opgeknapt worden. Dat was voor Piet wat te duur en hij deed zijn jol voor één euro over aan de net opgerichte Stichting De Staverse Jol, die het scheepje liet restaureren bij Harold de Lange in Workum.

Je kunt je afvragen, waarom juist de vissersjol uit Stavoren zo populair werd onder watersporters vanaf de jaren vijftig. Het zijn immers eenvoudige, robuuste, maar toch onderhoudsgevoelige scheepjes. Niet heel ruim vanwege die lengte van 6 à 7 meter en ook nog eens niet bekend staand als goede zeilers. Ongetwijfeld is van invloed geweest, dat H.C.A. van Kampen in zijn standaardwerk *De Zeilsport* uit 1956 ook een jol had opgenomen, getekend door J.K. Gipon. Deze vissersjol was anders dan alle andere scheepjes. Breed, stabiel, met een ondiepe kiel over de hele lengte van het schip. Bijzonder was ook dat de boorden op zij van het schip naar binnen waren gebogen en lange tijd is dat uitgelegd als reden waarom deze kleine scheepjes bijzonder zeewaardig zouden zijn. Ze werden door vissers uit Stavoren ook gebuikt als reddingsboot. Als er tijdens een storm een schip op de Zuiderzee op de lage wal voor Stavoren of op het Vrouwenzand in de problemen was gekomen, dan voeren jonge, ongetrouwde mannen uit Stavoren met hun jollen uit naar het schip in nood om er te redden wat er te redden was. Wat is er dus mooier voor watersporters dan met zo'n klein, maar zeewaardig scheepje het ruime sop te kiezen?



Workum, de twee jollen van stichting De Stavorse jol tijdens de Visserijdagen 2016. Foto: Piet Bouma

Ondertussen heeft de tijd de bijzondere roep van de jol ingehaald. Niet alleen willen watersporters tegenwoordig vooral grote jachten met veel comfort aan boord, die bovendien weinig onderhoud vragen. Ook zijn er veel kleine jachten ontworpen die het op ruim water duidelijk beter doen dan de Stavorse jollen, ondanks hun roep van zeewaardigheid. De populariteit van deze jollen verdween

echter niet. Ontwerpers pasten de schepen aan bij de wensen van moderne watersporters. Ze werden een paar meter langer en van staal gebouwd, al dan niet afgewerkt met hout. De zeileigenschappen werden verbeterd door de tuigage te optimaliseren, de kiel wat te verdiepen en het zwaartepunt laag te houden. Wat bleef was de robuuste uitstraling, de enorme binnenruimte en de eenvoud in behandeling vergeleken met platbodems die zijwaarden hebben. De Stichting De Staverse Jol is vooral gericht op het stimuleren van de jeugd om met originele, houten vissersjollen (wedstrijden) te varen en te vissen in de herfst. Het is goed dat zo de oorsprong zichtbaar blijft, anders zou je kunnen denken dat Staverse jollen altijd al flinke, stalen schepen met een roef zijn geweest. Het gekke is, dat deze eenvoudige vissersjollen door hun geringe lengte weliswaar niet de snelsten zijn, maar wel het plezierigste zeilen, met hun ruime, diepe kuip waarin je zonder gevaar rechtop kunt staan en rondlopen. Mensen die overstappen van een scherp jacht op zo'n jolletje weten aanvankelijk niet wat hun overkomt. Hoe zeil je zo'n scheepje? Maar allengs ontdekken ze dat je weliswaar niet heel scherp aan de wind kunt varen, maar dat het met wat oefening een genoeg is te zeilen op een wijze die zo'n jol wel aan kan. Het is een beetje van: vergeet de strikte theorie van de zeilschool en gebruik je gezonde verstand. Luister naar je schip en zie, daar gaat-ie.

Zeilverenigingen voor zeevarenden



Hollandse kooplieden uit de Gouden Eeuw waren de eerste plezierzeilers in Europa en waarschijnlijk ter wereld. Zij lieten 'plezierjachten' bouwen voor recreatief gebruik. Ruim twee eeuwen later was dat plezier in zeilen bij de

maatschappelijke elite natuurlijk nog niet verdwenen. Er werden ook hardzeilerijen georganiseerd, zeilwedstrijden op de Zuiderzee voor Amsterdam bijvoorbeeld. In het midden van de 19e eeuw werden voor dat doel zeilverenigingen opgericht, zoals de Koninklijke Nederlandse Yacht Club in Rotterdam, de Koninklijke Zeil- en Roei Vereniging in Amsterdam en de Zeilvereniging het IJ. De grote stimulator daarbij was Prins Hendrik "de Zeevaarder", de derde zoon van koning Willem II, die op bovenstaand schilderij uit 1865 aanwezig is op de botter tijdens een wedstrijd bij Marken (schilderij FSM). Een jaar na de oprichting van de KNZRV in 1847 werd in Leeuwarden de zeilvereniging Oostergoo opgericht, genoemd naar de Friese regio waar de oprichters woonden. En net als de Koninklijke Nederlandse Yacht Club waar Prins Hendrik zich zo voor had ingespannen, noemt ook de zeilvereniging Oostergoo in haar statuten het doel van de vereniging niet dat ze de pleziervaart wil stimuleren, nee, ze wil 'bevorderen, aanmoedigen en ondersteunen van al wat van nut kan zijn voor de scheepvaart en het zeewezen en hetgeen daarmee in betrekking staat.' (artikel 1, Zeilvereniging Oostergoo). Het was Gerard ten Cate die onderzoek doet naar de geschiedenis van Oostergoo, die mij daar op attendeerde. Die opmerkelijke doelstelling blijkt niet exclusief te zijn voor ZV Oostergoo. Ook de KNYC beoogde 'het opwekken van de lust tot het zeewezen' en wenste te bevorderen dat jongens uit de volkswijken leerden om te gaan met roei- en zeilvaartuigen, wat een kweekvijver moest zijn voor goede zeelui voor de marine en de koopvaardij. De Zeilvereniging Oostergoo formuleert in artikel 2 van de statuten hoe zij haar doel wil bevorderen: Er wordt jaarlijks een Hardzeilpartij gehouden. Bovendien ondersteunt de Zeilvereniging de Koninklijke Vereniging voor zeewezen en scheepvaart en is ze als subcommissie van de Kweekschool voor de Zeevaart te Leiden werkzaam en verleent ze ondersteuning aan daarvoor geschikte jongelingen om voor de zeevaart te worden opgeleid.

Of deze zeilverenigingen voor de maatschappelijke elite ook geslaagd zijn in hun doelstelling is niet bekend. Ik vermoed dat de zeilende kapper uit Bergum, Hendrik Bulthuis, met zijn voor zelfbouw ontworpen BM-er meer gedaan heeft voor de verbreding van de zeilsport onder de bevolking dan de genoemde jachtclubs. Of het plezier in het varen met een eigen bootje ook geleid heeft tot grotere belangstelling om zich te laten opleiden voor de marine of de koopvaardij is evenmin bekend, maar zeker niet uit te sluiten. Zowel de opleiding voor de marine in Den Helder als de zeevaartscholen hadden nog jarenlang zeilsloepen waar de jongens-in-opleiding mee leerden zeilen, wat natuurlijk aantrekkelijk was voor hen die reeds zeilervaring hadden.

Het blijft natuurlijk interessant dat de eerste zeilverenigingen van ons land ruim 170 jaren geleden niet opgericht werden om een direct eigenbelang te dienen. Dat wordt tegenwoordig vanzelfsprekend gevonden voor een sportvereniging, maar deze verenigingen hadden een verder gelegen maatschappelijk doel. In die zin past het bij de geschiedenis van succesvolle ondernemers tijdens de industriële opbouw van Nederland honderd jaar geleden, die niet alleen aan bedrijfswinsten dachten,

maar ook aan het welzijn van de arbeiders. Grote ondernemers als Stork in Hengelo met zijn machinefabriek, Van Heek in Enschede met de textielindustrie en Philips in Eindhoven met de lampenfabriek zorgden tevens voor nieuwe woonwijken bij hun bedrijf waar hun arbeiders konden wonen, voor badhuizen waar ze zich konden wassen en bibliotheken voor de algemene ontwikkeling van hun personeel. Ook stichtten ze fabrieksscholen voor de jongens en huishoudscholen voor de meisjes. Al met al hebben zij het welzijn en de ontwikkeling van de voormalige, arme landarbeiders aanzienlijk verbeterd zonder dat dit voor hun een verplichting was. Die maatschappelijke investeringen waren natuurlijk wel in het belang van deze fabrikanten. Zij leidden zo ongeschoolde landarbeiders op voor werkzaamheden in hun machinefabriek en zorgden met de woonvoorzieningen ervoor dat deze werknemers niet direct wegliepen, maar zich bij het bedrijf thuis voelden en er vaak hun hele leven bleven.

In die zin is het zo gek nog niet dat een maatschappelijke elite ook met het oprichten van een zeilvereniging niet alleen aan zichzelf denkt, maar vooral aan meer algemene doelen die zij belangrijk vindt. Het is wel een zorgmodel dat tegenwoordig als bevoogdend wordt ervaren. We zien arbeiders nu als zelfverantwoordelijke individuen die voor zichzelf kunnen zorgen. De overheid laat de ondernemers belasting betalen en geeft dat vervolgens uit aan algemene maatschappelijke doelen. De verbondenheid binnen de samenleving gaat daarmee echter verloren. Wat in theorie maatschappelijke winst lijkt, pakt in de praktijk uit als verlies door abstracte sociale technocratie en maatschappelijke onverschilligheid.



Hengelo, machinefabriek Stork in de eerste decennia van de 20^e eeuw.



Hengelo, 1905. Machinefabriek Stork scheepsdiesels, pompen, ventilatoren etc. etc.



Hengelo, 1915. Tuindorp Het Lansink. Nieuwe woningen voor arbeiders van machinefabriek Stork, in een tijd dat deze voormalige landarbeiders nog in krotten en plaggenbutten woonden.

Mastloos varen?

Velen varen mastloos, eenvoudig omdat ze niet met een zeilboot varen. Zij hebben op hun motorboot hoogstens een mastje voor de verlichting en een vlaggetje. Dat is de kwestie niet. Het gaat om een ontwikkeling van de laatste jaren onder voormalige zeilers die hun zeilschip te bewerkelijk zijn gaan vinden, het schip niet gemakkelijk konden verkopen en daarom het tuig er maar afgehaald hebben. Met een zeiljacht is immers ook heel goed op de motor te varen.



In Heeg zijn bij 'Heech by de Mar' niet alleen platbodemzeiljachten te huur, maar ook de Vollenhoofse bol op de foto, zonder zwaarden en zonder tuig, die een eigenzinnige verschijning is tussen al die motorjachten. Daarnaast zijn er vele platbodemjachten waarvan de eigenaren een dagje ouder worden en waarmee steeds minder werd gezeild, zodat de tuigage inclusief rondhouten uiteindelijk maar is verwijderd. Zeker voor platbodemjachten openen zich door de beperkte diepgang van die schepen nieuwe werelden van vaarten en meren en bestemmingen waar voorheen nooit met het zeiljacht gevaren werd vanwege vaste bruggen en onaantrekkelijk water om te zeilen. Nieuw vaarwater dat echter heel interessant kan zijn, mede door de vele dorpen en steden aan het water, zodat het afscheid nemen van het zeilen niet alleen als gemis wordt ervaren omdat het spel met de wind en water verleden tijd is geworden. Waarschijnlijk is het voor de bemanning ook een opluchting dat het zware werk bij de mast, aan de schoten en met de zwaarden voorbij is, terwijl de nieuwe vaarmogelijkheden helemaal niet negatief uitpakken.

Het is daarom niet verwonderlijk, dat veel jachteigenaren na jaren gezeild te hebben, op wat latere leeftijd besluiten om voortaan mastloos verder te varen. Tegelijkertijd is dat natuurlijk jammer. Het fraaie uiterlijk van een zeilschip en zeker van zo'n platbodemjacht wordt mede bepaald door de tuigage. Door de hoge mast en andere rondhouten en bij een platbodem de zijzwaarden. Ook brengt het motorbootvaren nooit de sensatie die met een zeilboot wel mogelijk is. Motorbootvaren verveelt sneller. Met een motorjacht ligt men daarom graag ergens aan de kant, terwijl zeilen enthousiasmeert vanwege het zeilen. Zeilen doe je niet alleen om ergens te komen, maar ook om het zeilen zelf. Voordat je besluit om de tuigage van het schip te verwijderen omdat het zeilen fysiek te zwaar is geworden, kan je daarom ook onderzoeken hoe je op latere leeftijd kunt blijven zeilen op een plezierige, dus hanteerbare wijze.



Elburg, de botter 'Bruiser' van Henk Hulst, die al jaren geleden mast en tuig heeft verwijderd, maar de zwaarden om esthetische redenen heeft aangehouden.

Het is op het binnenwater bijvoorbeeld heel opvallend hoe weinig er met wat grotere zeiljachten nog gezeild wordt onder vol tuig. Bij tegenwind vaart men op de motor. Op een kanaal kruisen is onuitvoerbaar met een groot jacht en zelfs voor kleine zeiljachten vaak onmogelijk vanwege de toegenomen drukte en het verbod om te kruisen op een hoofdvaarwater voor de beroepsvaart. Dat zeilen op het binnenwater beperkt zich meestal tot een grote fok hijsen op bezeilde koersen. Bij scherpe jachten is dat vrijwel steeds een rolfok die uitgerold wordt. Bij platbodemjachten was de rolfok lange tijd 'not done', maar ook daar zie je die nu verschijnen. Een probleem bij platbodemjachten is om zo'n fok goed te spannen. Platbodems hebben vanwege hun gaffeltuig geen achterstag om het voorstag op spanning te brengen. Zonder spanning werkt een rolfok niet. Een rolfok heeft op

platbodems daarom bakstagen nodig. Als het grootzeil wordt weggelaten, kunnen dat vaste (spanbare) stagen zijn die de bemanning bovendien een nuttig houvast geven bij het gaan door het gangboord.

Wie eigenlijk van plan is met het zeilen te stoppen op z'n platbodemjacht, die zou kunnen overwegen om alleen het grootzeil met de giek weg te nemen en een flinke botterfok op een rolreefinrichting te installeren, zodat er met halve tot ruime wind nog lekker gezeild kan worden, terwijl het strijken van de fok een kwestie is van een lijn binnenhalen en opgerold is die fok. Van een dergelijke 'oplossing' kan je van alles vinden, maar je blijft wel zeilen en voorkomt de stap om het tuig er maar helemaal af te halen. In zo'n situatie geldt het gezegde: 'Als het niet kan zoals het moet, moet het maar zoals het kan.'



Stavoren, 1997. De Staverse jol Volharding onder zeil met slechts een rolfok.

De lading herdacht

Over die ene reis van het VOC-schip de Batavia, waarvan op de foto de bekende replica uit Lelystad is afgebeeld, is al veel gezegd en geschreven.



Op de eerste reis in 1629 kreeg het schip averij. Het sloeg lek op Morning Reef voor de Australische westkust. Een deel van de bemanning bleef achter op een paar eilandjes, terwijl met een sloep getracht werd Batavia in Oost-Indië te bereiken om hulp te halen. Die Hollandse scheepslieden die op de eilandjes achterbleven sloegen echter aan het muiten, waarbij onder bizarre omstandigheden meer dan honderd schepelingen werden vermoord. Van belang daarbij was natuurlijk de lading kisten met zilver en goud en de kostbare juwelen. Hebzucht is immers een sterke drijfveer om vreemde dingen te doen. Er was geen interesse voor de 130 grote blokken zandsteen die als ballast onder in het schip waren gestouwd, maar bedoeld waren voor een poort in de nieuwbouw van Kasteel Batavia. Die blokken zandsteen waren bij het Duitse stadje Bentheim, vlak over de grens bij Oldenzaal, uit de zandsteenrots gehouwen en met zompen over de Vecht van Nordhorn naar Dalfsen gevoerd, waar ze op zeewaardiger pramen over de Zuiderzee naar Amsterdam werden gebracht. Bij de Hollanders was die harde zandsteen een geliefd bouw materiaal waar ze immers niet veel later in Amsterdam het grote

Stadhuis op de Dam van hebben gebouwd, het huidige Paleis op de Dam. Overigens gebouwd op palen uit Duitsland, maar dat terzijde.



Voor de meeste Nederlanders zal de herkomst van die stenen natuurlijk niet iets zijn waar ze wakker van liggen, maar in Duitsland, en dan specifiek in Bentheim, ligt dat anders. Daar is een stichting opgericht (Bürgerstiftung Bad Bentheim) die op dit moment in het slotpark bij het kasteel een replica bouwt van 'das Batavia-Portal' zoals dat bedoeld was als toegangspoort bij de vesting Batavia op Nederlands-Indië.

Zo'n zandstenen poort in een park zou natuurlijk wat verloren in de ruimte staan en daarom wordt die bouw begeleid met een serie geschiedenisverhalen van Helmut Schönrock. Helmut is een gepensioneerd Gymnasiumleraar, die echter actief is gebleven als conservator van het museum in Bentheim (met Nederlandse schilderkunst) en in de plaatselijke krant 'Der Grafschafter' over de geschiedenis van de VOC schrijft. Over de bouw en dramatische geschiedenis van het VOC-schip 'Batavia', over de transporten van de zandsteenbrokken over de Vecht en de Zuiderzee naar Amsterdam en natuurlijk over het ontwerp en de bouw van de replica van de Batavia-poort op Nederlands-Indië.

In de 19e eeuw werd de ontwikkeling van de nationale staten in Europa van belang en werden er grenzen getrokken tussen de landen die voor die tijd minder duidelijk waren. De afgelopen decennia zijn langs de oostgrens echter, mede dankzij Schengen, intensieve vormen van samenwerking gerealiseerd tussen de Nederlandse en Duitse grensregio's op sociaal en cultureel vlak. Dan ben je minder verrast dat de Nederlandse geschiedenis ook vanuit Duitsland beschreven en bestudeerd wordt, juist vanwege die gemeenschappelijke economische verbondenheid uit het verleden.



Een zomp op de Vecht

De historische zompen van de Vecht, de Berkel, de Regge en de Buurserbeek, die worden ook in Nordhorn door de Duitsers nagebouwd. Dat waren de scheepjes waarmee bijna alles over riviertjes en beken vervoerd werd. De handel in zandsteen om monumentale gebouwen te maken is een gemeenschappelijk Duits-Nederlands gebeuren geweest. Alleen onze ontdekkingsreizen uit de 16e en 17e eeuw, daar hebben de Duitsers niet aan meegedaan. In de 19e eeuw hebben ze Nederland echter als zeevarende natie overtroffen. We hebben met deze burens veel meer gemeenschappelijk dan we na die moeilijke 20e eeuw jaren durfden te denken.

Kust-vaarder

In 1921 liep een houten stoomschip, de coaster Malmöhus, bij Vlieland op de kust. Het was twee jaren eerder, in 1919, gebouwd in Zweden en had daarmee een kort leven. Het had de functie van kustvaarder wat te letterlijk uitgevoerd. Dat was in een tijd dat in Nederland vrachtschepen werden gebouwd van staal, maar zo niet in Scandinavië, waar immers hout genoeg was. Een wandelaar poseert manmoedig op

de resten van het vrijwel nieuwe zeeschip, maar het beeld blijft tragisch. En dat niet alleen. Het maakt de toeschouwer ook nieuwsgierig, het prikkelt de fantasie, de wrakstukken vormen voor hem de tastbare residuen van een drama dat nooit de bedoeling kan zijn geweest.



In de 19e eeuw vond vooral de Duitstalige elite in Europa de symboliek van objecten-in-verval zo boeiend, dat zij met opzet in 'Engelse' tuinen bij hun kastelen en buitenhuizen ruïnes liet aanleggen. Zij droomde weg bij de aanblik van vergankelijkheid. Populair werd ook het verzamelen van curiosa uit een ver verleden. Dat willen vasthouden van het verleden en van vergane zaken is een typisch West-Europees verschijnsel. Het met opzet bouwen van ruïnes en krotten om een sfeer te creëren om bij weg te dromen doet velen van ons nu wellicht wat vreemd aan, maar behoort wel tot onze Europese cultuurgeschiedenis. Niet het perfecte en het nieuwe zijn in dat perspectief boeiend, maar het oude, het half vergane, de objecten met een duister verleden, het raadselachtige. De Franse geometrische tuinen werden daarom in de 19e eeuw vaak vervangen door wild groeiende Engelse tuinen, die wat te raden overlieten. Scheepswrakken krijgen zo een metafysische kracht. Ze betoveren, ze lokken de fantasie naar een onbekend verleden dat er ooit moet zijn geweest. Die 19e eeuwse elite koesterde vooral objecten met een wellicht tragisch verleden. Objecten met een nog onbekend verhaal, dat nieuwe, perfecte objecten per definitie niet konden leveren.

Voor een behoudsorganisatie als het Stamboek voor Ronde en Platbodempjachten (SSRP) is die benadering een paradoxaal gegeven. Vooral de Nederlandse houten platbodemschepen, zowel de jachten als de voormalige werkschepen, hadden een

levensduur van enkele tientallen jaren en werden alleen oud bij regelmatig onderhoud en om de twintig jaar een grondige opknapbeurt. Op dit moment varen er mede dankzij het werk van de SSRP houten boeiers en Friese jachten van meer dan honderd jaar, die er prachtig, als nieuw, uitzien dankzij restauraties die hun eigenaren lieten uitvoeren. Vaak is er aan die schepen vrijwel geen enkel stuk hout meer aan te wijzen dat origineel bij de bouw van het schip is aangebracht. Alles is nieuw en we blijven zeggen dat het meer dan een eeuw oud is. Met de 19e eeuwse blik van een tragisch verleden zouden we echter helemaal niet hoeven te genieten van een prachtig gerestaureerd schip. Juist het oude, het vervallene, het wrakkige is boeiend. Juist dat prikkelt de fantasie. Zo gek was het dus niet, dat Thedo Fruithof in der tijd als conservator van het Zuiderzeemuseum afkerig was van het restaureren van de oude boeier Tjet Rixt. Hij had voorgesteld het ernstig verwaarloosde schip dat in het midden van de vijftiger jaren van de familie Hepkema werd overgenomen, niet te restaureren, maar te consolideren. Voorkom verder verval en bewaar het schip op het droge. Juist in die halfvergane toestand is de boeier boeiend. Wat dat betreft zijn schepen als mensen. Glad en nieuw is er weinig aan te beleven. Pas met de ouderdom komt het verhaal.



Das Batavia Portal

De tragisch verlopen vaart van de Batavia, het toenmalig vlaggenschip van de VOC, dat in 1629 op zijn eerste reis verging op het Morning Reef voor de Australische westkust, blijkt in het Duitse stadje Bad Bentheim meer in de belangstelling te staan dan in Nederland. In Nederland hebben we de replica van

het schip, maar in Duitsland is een stichting al geruime tijd actief om een replica te bouwen van het Batavia Portal in het slotpark bij het kasteel van de graaf van Bentheim. Het schip vervoerde namelijk niet alleen allerlei kostbaarheden. Onder in het VOC-schip waren grote voorbewerkte stenen gestuwd die bedoeld waren als poort bij de in aanbouw zijnde vesting Batavia op Nederlands Indië. Die poort zou gemaakt worden van Bentheimer zandsteen, wat in de 17e eeuw ook in Nederland een geliefd bouw materiaal was voor imposante gebouwen zoals het paleis op de Dam in Amsterdam.

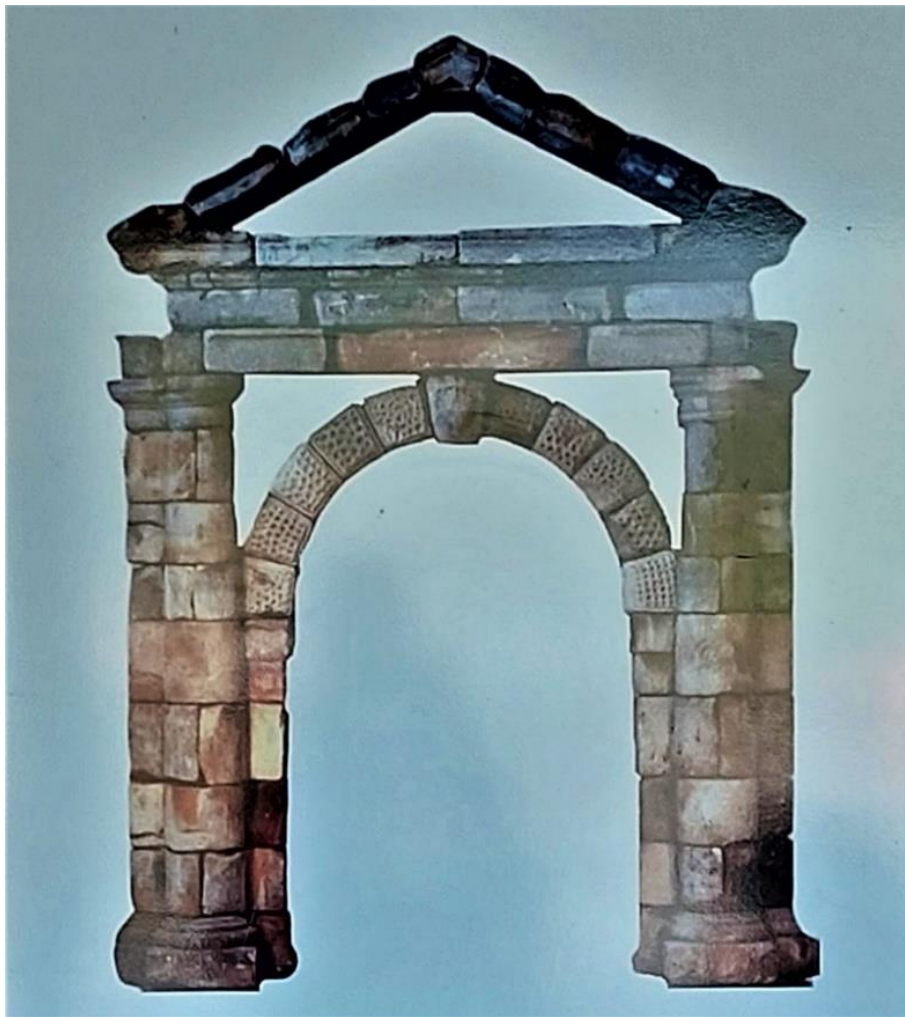


Het schip verging echter, de lading verdween in zee en werd pas in 1963 gelokaliseerd. In 1972 kreeg het Western Australian Museum van Nederland de rechten om de restanten van de Batavia te bergen. Daarbij werden niet alleen onderdelen van het schip boven water gehaald maar ook de ongeveer 130 voorgevormde brokken Bentheimer zandsteen voor de vestingpoort. De gevonden overblijfselen van de Batavia zijn ondergebracht in het museum.

Begin april 2023 was ik door Helmut Schoenrock van de stichting die een replica van het portaal bouwt, uitgenodigd om in Bentheim een kijkje te komen nemen. Zoals de foto toont, is het portaal voor ruim de helft gereed. Het is de bedoeling dat de bouw deze zomer voltooid wordt en dat op 7 oktober 2023 'das Batavia Portal' officieel wordt ingewijd. Bezoekers kunnen dan door de poort in de richting van het kasteel naar de gerenoveerde kasteeltuinen. De oorspronkelijke poort zelf is in Nederland ontworpen in de traditie van de Wieser Renaissance, waarbij een evenwichtige compositie ontstaat door toepassing van de regels van de Gulden Snede. De maten van het ontwerp zijn daarbij opgezet in een vaste verhouding, overeenkomend met de Griekse letter PHI, wat lange tijd gold als een garantie voor een resultaat van universele harmonie en schoonheid, waar ook Leonardi da Vinci zich aan zou hebben gehouden. De verhouding van a tot b is daarbij dezelfde als a+b tot a, dus $a:b=(a+b):a$. De verhouding van het getal PHI van 1.62 zou overal in de kosmos terug te vinden zijn. Bij insecten, bij de lengte van vingerkootjes, bij de hartslag en noem maar op. Daar wordt tegenwoordig echter kritischer over

gedacht. Die reconstructie naar verhoudingen van de Gulden Snede is te selectief om algemeen geldig te kunnen zijn. Ook leidt de strenge norm van de Gulden Snede bij het ontwerpen van gebouwen en van ramen in gevels, bij de opmaak van teksten in een boek en bij muziekcomposities weliswaar tot evenwichtige resultaten, maar te vaak worden die tegenwoordig ook saai en vervelend gevonden. Juist het onverwachte en disharmonische leidt tot spanningen die allerlei creaties interessant maken. Voor een replica is die kritiek op de Gulden Snede niet van belang.

De replica van Das Batavia Portal is een gedenksteen die voor Bad Bentheim belangrijk is om het verleden niet te vergeten, toen dit bouw materiaal van 130 miljoen jaar oud (!) eeuwen lang vanwege zijn kwaliteiten over de gehele wereld, nou ja, ook buiten de grenzen van de Grafschaft Bentheim, gebruikt werd. Het bijzondere aan onze moderne tijd is, dat zo'n succes door actiegroepen van een kanttekening wordt voorzien. Bijvoorbeeld, dat er bij die reis naar Batavia wel meer dan 120 doden zijn te betreuren. Dat waren echter geen slachtoffers die iets met de lading zandsteen te maken hadden, maar gewoon Hollandse zeelui en handelslieden die uit hebzucht elkaar in de haren vlogen nadat het schip op een rif was gelopen.



Reconstructie van het Batavia Portal in het museum in Australië, met de originele stenen.

Toekomst?



Nog niet zo lang geleden, tijdens de laatste jaren voor de oorlog, was het mogelijk als visser op het IJsselmeer de kost te verdienen met een zeilend visaakje van 8 meter lengte, zonder scheepsmotor. Op de foto vaart visser Hans van Dijk omstreeks 1935 de haven van Stavoren uit. De IJsselmeervisserij was nog maar net vrijgegeven. Direct na de afsluiting van de Zuiderzee werd het water snel zoet. De vissers die wilden blijven vissen, moesten een paar jaar wachten. De uitgezette zoetwatervis moest zich eerst in dit nieuwe meer kunnen ontwikkelen. Veel Zuiderzeevissers waren gestopt. Die hadden geen zin in zoetwatervisserij. Hans van Dijk had het houten visaakje EH 112 overgenomen van Johannes Schenk uit Enkhuzen die zijn bedrijf beëindigde. Aanvankelijk hoefde Hans zijn scheepje niet te laten registreren. Dat werd voor de binnenvisserij in Nederland niet gedaan. Na een paar jaar ontstonden er op het IJsselmeer bij de visserij echter onoverzichtelijke situaties, waarna de overheid besloot dat IJsselmeervissers hun schip wel moesten laten registreren in hun gemeente. Voor Hans van Dijk werd dat de ST 10 voor zijn aakje uit de 19e eeuw. Hij viste nog op het zeil, zonder motorkracht. In de dertiger jaren hadden veel vissers al een voormalige automotor in hun botter of aak laten bouwen. Ook de moderne stalen IJsselmeerkotters uit die jaren waren gemotoriseerd. Dat was geoorloofd, mits deze hulpmotor niet meer dan 20 pk. vermogen had. Die begrenzing was verplicht, om overbevissing van het IJsselmeer te voorkomen. Pas in het begin van de zestiger jaren kwam deze beperking te vervallen, waarna de visserij snel overstapte op grotere schepen met zware dieselmotoren.



Ruim een halve eeuw later, in onze tijd, maken we een heel andere ontwikkeling mee. Door de sterk gestegen welvaart en de daarbij ontwikkelde leefwijze voor bovendien steeds meer mensen dreigt er een tekort aan energie te ontstaan. Mede doordat de traditionele fossiele energiebronnen niet alleen eindig zijn, maar tevens het klimaat ongunstig beïnvloeden en daarom als minder gewenst worden gezien. Om het energieverbruik door industrie en huishoudens te verminderen, zouden we ons leven eigenlijk radicaal moeten omgooien. Dat zal echter leiden tot maatschappelijk voor velen onaanvaardbare gevolgen, die wellicht democratisch gewoon geweigerd worden. Ondertussen verbruiken we daarom ieder jaar meer energie, ook fossiele energie, ondanks de vele pogingen die te vervangen door hernieuwbare energie uit zon- en windkracht. Onze moderne maatschappij is in feite op een vanzelfsprekende manier energiever slaafd. We kunnen ons leven immers helemaal niet meer voorstellen zonder een (onbewust) hoog energieverbruik. Als we terug zouden gaan naar het maatschappelijk leven zoals dat in de vijftiger jaren nog bestond, zouden we ons buiten de West-Europese orde van welvaartsstaten plaatsen.

Het blijft echter leerzaam om eens in onze eigen geschiedenis terug te kijken en ons te verplaatsen in bijvoorbeeld het leven van een IJsselmeervisser als Hans van Dijk, minder dan honderd jaar geleden. Die verbruikte vergeleken met ons slechts heel weinig fossiele energie. Na de Eerste Wereldoorlog werd ook het platteland 'geëlektrificeerd', maar alleen voor het elektrisch licht. Aan boord was het natuurlijk voldoende om 's avonds een petroleumlantaarn aan te kunnen doen. Voor de verwarming thuis was er een kacheltje. Dat gestookt werd met hout, gedroogd veen

(turf) en steenkool om het in de winter wat warmer te krijgen. Nee, Hans had geen mobiele telefoon, geen TV en PC, geen centrale verwarming en geen stromend warm water. Hij had zelfs geen kraan in huis. Water kwam uit de regenput. Koken deed zijn vrouw op petroleumstellen. De was met een teil water, huishoudezeep en een wasbord. De wind en de zon zorgden dat de was droogde. Eeuwen lang hebben ook Nederlanders zo heel eenvoudig en naar huidige normen 'armoedig' geleefd.



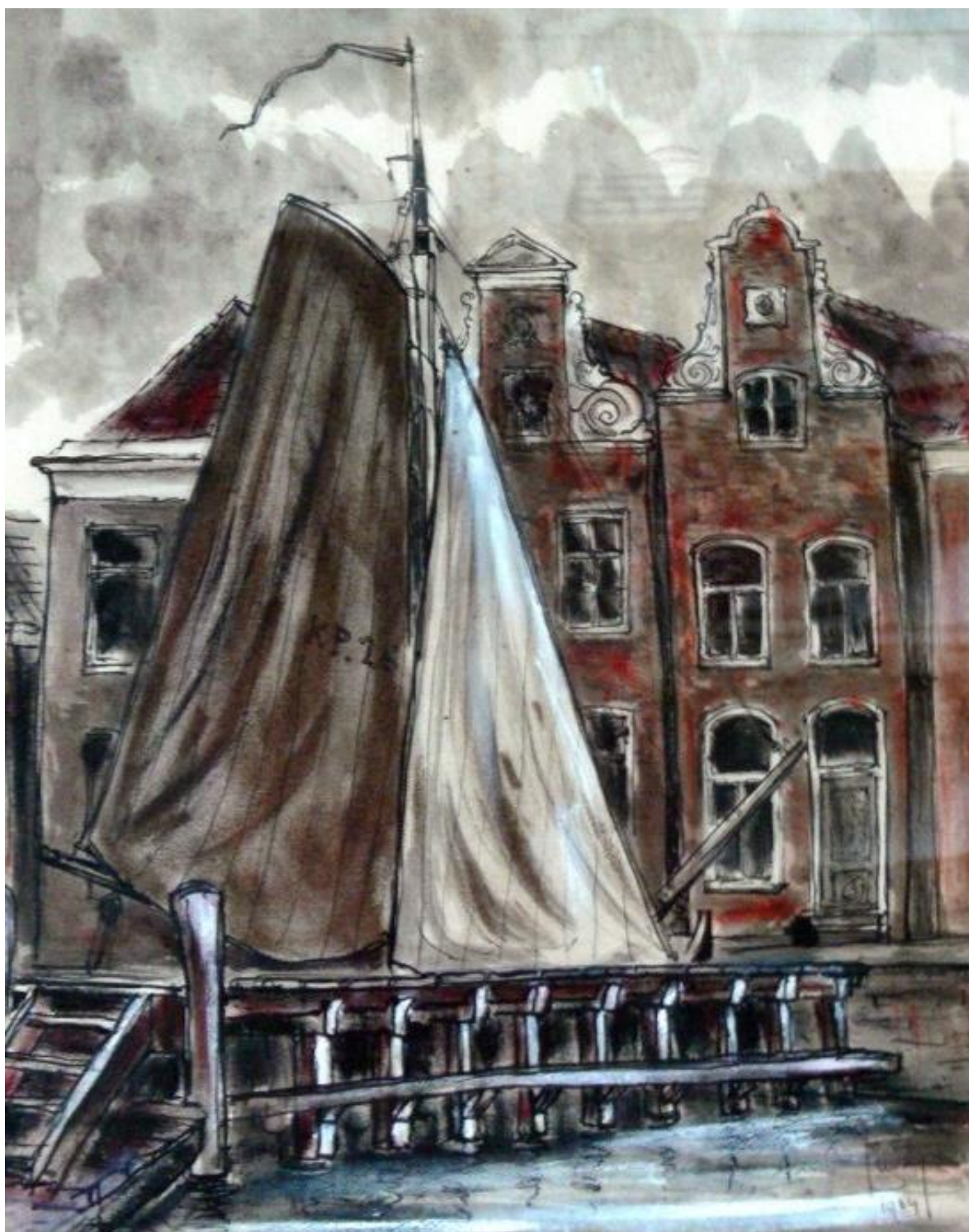
Nee, niemand wil vrijwillig terug naar de armoede die tot in de vijftiger jaren min of meer 'normaal' was. Het is daarmee heel interessant te zien hoe de zo gewenste 'energietransitie' er werkelijk uit gaat zien, als niemand wil 'consuminderen', steeds

meer mensen de kans krijgen welvarender te leven en daarmee hun energieverbruik fors zullen doen toenemen. Tegenwoordig zeggen veel mensen dat ze extra zuinig zijn met het energieverbruik, maar de werkelijkheid is dat we ieder jaar steeds meer energie gebruiken. Gewoon door ons eigen gedrag, op een vanzelfsprekende wijze. Onze hele maatschappij draait immers op groei, dus op meer verbruik. Zonder groei krijgen we economisch problemen. In een globale economie met veel vrijhandel is vrijwillige krimp door één land feitelijk economische zelfmoord.



Burgergezin in de vijftiger jaren

Vreemd



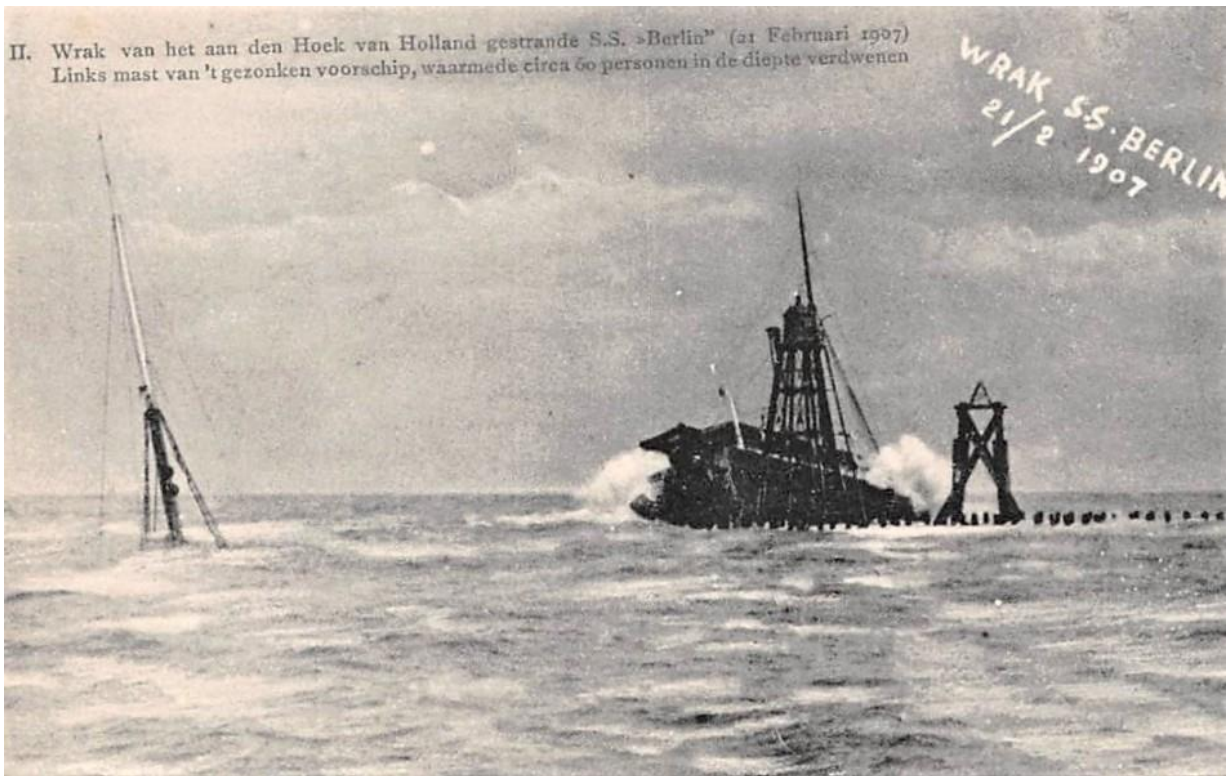
Bijna 60 jaren geleden lag ik met mijn Akkrumer jeugdjolletje in Blokzijl en tekende vanuit de boot een botter die voor de bekende gevels aan de haven lag. Jaren later ontdekte ik, dat de KP 26 op mijn tekening dezelfde botter is als de KP 118 die op dit moment eigendom is van de Stichting tot Behoud van Kamper Bidders. Het blijkt een Huizer botter te zijn, in 1909 gebouwd bij Schaap in Huizen, waar Cornelis Kok mee viste op de Zuiderzee onder nummer HZ 50. Daarna werd het

schip van 1936 tot 1946 op het IJsselmeer gebruikt door de Urker visser Jacob van Slooten, onder nummer UK 26. Die visser was de grootvader van Jelle van Slooten, geboren op Urk, maar nu dominee in Zuidlaren. Jelle was bestuurslid bij de Stichting Urker Botter van 2002 tot 2019 en redacteur van 'Botterneis', het blad dat deze stichting uitgeeft. Na 1946 werd tot 1961 met de botter gevist vanuit Kampen (KP 118, KP 26), waarna het schip overging naar de recreatie. Ik tekende het in 1964. Aan de (ophaalbare) kluiverboom is al te zien dat het geen visserman meer was. Vissers gebruikten geen ophaalbare boom, maar schoven gewoon een lang rondhout langs de steven naar voren. De tweede particuliere eigenaar (1966 - 1976) voorzag de botter van een kajuit, die door de derde eigenaar weer werd verwijderd. Vanaf 2006 zorgt de Stichting tot Behoud van Kamper Botters dat de KP 118 behouden blijft in de originele staat.

Wat niet meer origineel is en het ook nooit meer zal worden, is natuurlijk de bemanning van dat oude vissersschip. Die bemanning vaart ermee voor het plezier. Voor de vissers was de botter een middel om aan de kost te komen. Natuurlijk genoten die vissers er ook van als het schip de wind mooi in de zeilen had, maar het blijft een wezenlijk andere beleving dan die van de recreanten. Veelzeggend is de verbazing waarmee honderd jaar geleden de eerste watersporters die met een voormalig vissersscheepje de Zuiderzeehavens aandeden, door de vissers werden bekeken. Zeker als de omstandigheden wat minder aangenaam waren. Toen de nog jonge journalist Fred Thomas met twee vrienden in de twintiger jaren probeerde met slecht weer van Urk over te steken naar de Hollandse kust, bleek dat dit door de harde tegenwind en de hoge golven met een oude Staverse jol niet te doen was. Tot overmaat van ramp begon het ook nog te regenen. Oliegoed bezaten ze niet, zodat heel hun plunje al spoedig doorweekt was. Uiteindelijk werd besloten terug te keren naar Urk. Voor het lapje ging het in de richting waar zij Urk meenden te vinden. Juist toen het duister was gevallen, zagen ze het licht van de vuurtoren en na een paar laatste capriolen voor de haven, kwamen ze terug op hun oude plekje dat ze zeven uren eerder hadden verlaten. 'En doen jullie dat nu allemaal voor je plezier?', was de vraag van een oude Urker visser die ze later hun verhaal vertelden. (Thomas, Stervende Binnensee, 1930)



Koortsig verlangen



De in zijn tijd gelauwerde Engelse dichter John Masefield (1878-1967) schreef in het begin van de vorige eeuw een gedicht dat nog steeds geliefd is: 'Sea-Fever'. De Nederlandse schrijver/dichter Jan Slauerhoff (1898-1936) maakte er een gedicht van in de Nederlandse taal ('Zeekoorts') dat echter veel minder overtuigt dan de oorspronkelijke versie van Masefield. Het vertalen van gedichten is nauwelijks mogelijk, wat al in een paar strofen duidelijk wordt. Het beroemd geworden: 'I must go down to the seas again, to the lonely sea and the sky, And all I ask is a tall ship and a star to steer her by;' werd door Slauerhoff in het Nederlands omgezet als: 'Ik moet weer op zee gaan, een goed schip en in 't verschiet een ster om op aan te sturen;' Nee, dat overtuigt niet. Wel te begrijpen is Slauerhoffs jeugdwenst te zwerven over de wereldzeeën. Van zijn vader moest hij echter medicijnen studeren, waarna hij ervoor koos om scheepsarts te worden. John Masefield ging wel als jongeman direct varen, maar ontdekte op zee dat de vrachtvaart zijn toekomst niet kon zijn. Toen hij eens in New York lag, verliet hij zijn schip om aan de wal een leven als dichter en schrijver op te pakken, waar hij in korte tijd in slaagde. Zijn 'Sea-Fever' moet dus niet al te persoonlijk worden opgevat.

Zelf leerde ik het gedicht op de middelbare school en was natuurlijk onder de indruk, alleen gaf ik een voorkeur aan een 'small ship' in plaats van een 'tall', wat immers veel eenvoudiger te vertalen was naar de werkelijkheid. Een goed ontworpen klein zeilscheepje is niet minder zeewaardig dan een groot schip. Het is meestal wel minder comfortabel. Dat koortsige verlangen naar de zee zat me ook altijd wat dwars. Dat had te veel van een dwangneurose. 'I must go down....' ?

Hoezo? Zeezeilen vergt veel voorbereiding en oefening. Het is verstandiger om daar geen dwangmatig streven van te maken. Hoewel het zeezeilen tegenwoordig dankzij moderne voorzieningen en navigatiemiddelen veel eenvoudiger is geworden dan het nog maar een halve eeuw geleden was, blijft de zee een respectabele medespeler. In de zestiger jaren las ik een boek van een Engelse vrouw die alleen in een 7 meter lang stalen S-spantjachtje de oceaan over stak. In de noordoostelijke passaatwinden voer ze met tweelingfokken waarvan de schoten aan de helmstok waren verbonden. Voor de gezelligheid had ze een poes mee, die echter tot haar leedwezen door een golf van het dek werd gesleurd en in de oceaan achterbleef. Toen ze na een paar maanden op een Caribisch eiland aankwam, had ze de overtocht volbracht en wist ze het zeker: Wil je van de zee houden, blijf dan aan land.



Overgewaardeerd

Niet dat het schilderij die een ons onbekende schilder maakte van het Oudemirdumerklif niet goed zou zijn. In tegendeel. Het ziet er met het ernstige craquelé in de verf niet goed meer uit, maar met de voorstelling van het zes meter hoge klif aan de Zuiderzee is niets mis. Wat mij stoort, is dat het klif ook nu nog een bijzondere roep heeft. Voor de Zuiderzeevissers en de vrachtschippers waren de kliffen belangrijke oriëntatiepunten bij hun vaart langs de Friese zuidkust. Bij natuurliefhebbers en romantici hebben de kliffen ook steeds tot de verbeelding gesproken.



Reeds aan het einde van de 19e eeuw werden ze echter door de mens gefatsoeneerd. De zee sloeg voortdurend stukjes van de steile leemwallen af, wat volgens de normen van die tijd beëindigd moest worden. Het tien meter hoge Rodeklif werd reeds in 1896 'in cultuur gebracht', zodat Jac. P. Thijssse in 1913 in zijn Verkadealbum 'Langs de Zuiderzee' kon schrijven dat het geen klif meer was en niet rood. Het was toen reeds 'een groene heuvel, die naar de zeezijde zacht en naar de landzijde nog zachter glooit.' Thijssse was over het Oudemirdumerklif veel beter te spreken. 'Dat oude Mirdumer klif is wel geen hoge berg (...), maar stellig een van de mooiste en interessantste plekjes van ons vaderland.' Hij zag er tal van interessante brakwater planten en de mooiste en grootste blauwe distels die hij ooit had waargenomen. Even voordat de Zuiderzee werd afgesloten, werd dit klif (in 1927) gekocht door de Vereniging tot behoud van Natuurmonumenten die Thijssse in 1905 had opgericht. Dat heeft echter niet kunnen voorkomen dat het natuurgebiedje sterk van karakter veranderde toen het zeewater in enkele jaren tijd veranderde in zoet water. Zowel landschappelijk als biologisch is het op dit moment onvergelijkbaar met de situatie die Thijssse er aantrof voor de afsluiting van de zee. Het gebiedje is nu wat flora betreft helemaal niet bijzonder. De steile leemwal is afgerond en geheel met gras begroeid en ook de vogels bij het klif kan je langs de gehele Friese zuidkust aantreffen. Het is voor mij vooral opmerkelijk, dat de beeldvorming over deze kliffen ondanks deze veranderingen onveranderd is gebleven.

Wellicht is het breder gevoelde behoefte aan een verhaal dat ons afleidt van de werkelijkheid, want die is vanuit het beeld over de rauwe kliffen en de gevaarlijke Zuiderzee nauwelijks meer te begrijpen. Varende tussen Stavoren en De Lemmer

zie je tegenwoordig een woud aan windturbines die probleemloos in het Natura 2000 gebied 'IJsselmeer' zijn gepoot en waar je niet bij in de buurt mag komen. Bij de Steile Bank voor Oudemirdum zou zelfs vergunning worden verleend om tientallen jaren zand te winnen voor de cementindustrie, wat met de grootste moeite voorkomen is. De provincie Fryslân is er gelukkig in geslaagd het Lage Midden, het merengebied, grotendeels vrij te houden van windturbines, maar heeft daarvoor wel bij Breezanddijk bijna 200 molens moeten zetten in het IJsselmeer, wat landschappelijk een ernstige aanslag is, die het vaargebied voor zeilers bovendien veel kleiner maakt. Tijdens de inspraakfase over de bouw van een eiland voor het Oudemirdumerklif van 20 meter hoog om gedurende langere tijd zand te winnen, werd van officiële zijde zelfs opgemerkt dat je helemaal niets ziet van zo'n eiland als je de andere kant op kijkt. Tja, je moet maar durven. Je gaat echter naar de kust om de zee te zien, je zeilt op ruim water en niets is mooier dan een horizon zonder obstakels, een einder die verwachtingen wekt. Tegenwoordig is het opwekken van energie met windturbines en zonneparken heilig verklaard, maar je moet er toch niet aan denken dat we alle ruimte buitenshuis volplempen met deze middelen, alsof er daarbij niets verloren gaat. Alsof het enige doel in het leven is, de energienota te kunnen betalen.



Het mensenras 'Zuiderzeevisser'

Tegenwoordig weten we dankzij DNA-onderzoek, dat alle mensen op aarde ondanks hun uiterlijke verschillen genetisch behoren tot één en dezelfde bron. Er bestaan dus geen verschillende mensenrassen. Tot de Tweede Wereldoorlog werd daar ook in wetenschappelijke kring anders over gedacht. Wat werd er toen bedoeld

met het begrip 'ras'? Werd toen inderdaad gedacht aan kwalitatief verschillende soorten mensen of aan heel iets anders?



In 1938 verscheen onder redactie van P.J. Meertens & Anne de Vries (ja, inderdaad, de Meertens van het Meertensinstituut waar de romancyclus 'Het Bureau' van Voskuil over gaat, en De Vries van 'Bartje') een dik boek over 'de Nederlandse Volkskarakters'. Het was bedoeld als voorzichtige inleiding en aanzet tot een beschrijving van de aard der Nederlanders, hoewel dit volgens de redactie niet

eenvoudig was vanwege 'de rasvermenging die sinds eeuwen in onze lage landen heeft plaats gevonden.' Als eerste aanzet wordt niet een beschrijving geleverd van de mentaliteit van 'de' Nederlander, maar worden meer dan dertig verschillende groepen Nederlanders onderscheiden waar diverse auteurs een karakterbeeld van hebben geschetst. Bijvoorbeeld van de Friezen, de Groningers, de Amsterdammers, de Nederlandse Joden en ook van de Zuiderzeevissers. Deze groepen zouden zich als 'rassen' laten onderscheiden. De verschillen zouden zijn ontstaan door langdurige wederzijdse beïnvloeding van de mens in zijn leefwereld, door inwerking van het landschap, het werk op het land of in de fabriek of op kantoor, de culturele tradities en gebruiken en de gesproken taal. Het gaat bij deze benadering uiteindelijk niet om verschillende groepen mensen, niet om biologische 'rassen', maar om een vergelijking van verschillende leefwijzen. Over de Zuiderzeevissers worden vooral de gebruiken beschreven van de vissers rond 'de Kom' en dan nog vooral van de Hollandse vissers en de Urkers. Begrijpelijk, want de meeste andere Zuiderzeevissers zijn pas visser geworden aan het einde van de 19e eeuw. Het karakter van de Zuiderzeevissers zou gevormd zijn door de invloed van het landschap, de Zuiderzee, en de visserij om aan de kost te komen. Daarbij speelden opvoeding en godsdienst natuurlijk een belangrijke rol. De Calvinistische Marker visser (zie foto) zou over het algemeen een ander karakter hebben dan de vrolijke Rooms Katholieke Volendammer. Gemeenschappelijk blijft echter de aard van een 'zeevolk'. Het 'ruime sop' geeft het karakter van de vissers ook iets 'ruims'. Ook de vrouwen van de vissers zijn stoer en manhaftig. De mannen waren veel van huis, dus de vrouwen moesten het aan de wal zelf klaarspelen. En ja, alle vissers waren godsdienstig, want ze wisten zich afhankelijk van natuurkrachten die sterker waren dan zij.

Een dergelijke beschrijving van de 'rassen' sluit aan bij de benadering van Oswald Spengler in zijn 'Untergang des Abendlandes' (1923). Ook bij Spengler is het 'ras' niet een biologisch onderscheid tussen verschillende soorten mensen, maar de benaming voor een onderscheid in traditie en leefgewoonte (Völker, Rassen, Sprachen. p. 689) In relatief statische samenlevingen ontwikkelen zich zeden en gewoonten, taalvormen en culturen en daarmee volkskarakters die kenmerkend voor die bevolking worden. In Nederlandse verhoudingen rond de Zuiderzee onderscheidde de Bunschoter vissers zich bijvoorbeeld door hun taal en gebruiken van de Urkers en van de Volendammers en zo ontstonden subgroepen binnen het 'ras' van Zuiderzeevissers.

Er is wel eens met verbazing en ook wat spottend geschreven over het boek van Meertens en De Vries. Het zou racistisch zijn en veel te veel 'rassen' onderscheiden, terwijl het immers allemaal gewone Nederlanders waren die onder verschillende omstandigheden leefden. De ironie is, dat dit laatste nu juist de bedoeling was van het onderscheiden van de Nederlandse volkskarakters. Tegenwoordig wordt aan de term 'ras' geen sociaal-culturele, maar een specifiek biologische betekenis toegekend. Heel anders dus dan Spengler en Meertens/De Vries in de vorige eeuw

deden. We zeggen het de filosoof Hegel wel eens na, dat het leven vooruit geleefd en achteruit begrepen wordt, maar dat laatste is nog maar de vraag. Juist omdat wij de wereld vooruit levend ook veranderen, kan het heel moeilijk zijn het verleden in retrospectie nog zondermeer te begrijpen.



Gezekerde vrijheid



De afgelopen weken verbleef ik op Terschelling en het toeval wilde dat in de haven van West de tweemast topzeilschoener 'De Wylde Swan' lag. Op doorvaart van Harlingen naar het Deense Aarhus en terug naar Scheveningen, de 6^e etappe van de Ocean Race van 2023. Haar thuishaven is Makkum. Het is het grootste 'tallship' dat zo als schoener getuigd is met haar lengte van 65 meter. 's Zomers vaart de Wylde Swan met gasten naar Skandinavië en 's winters naar de Caribiën. Het fraaie schip is in 1920 als stoomschip gebouwd in Duitsland om als haringjager te dienen. Dergelijke schepen moeten snel zijn, 'jagers', om de gevangen haring zo snel mogelijk van de vissersschepen naar de visafslag van hun thuishaven te brengen. Deze eeuw werd het schip herontdekt, de romp zag er nog goed uit, de fraaie lijn overtuigde helemaal, zodat het oude casco omgebouwd werd tot de topzeilschoener zoals die vanaf 2010 in de vaart is. Met haar twee dwarsgetuigde zeilen aan de voormast zou ze ook een brigantijn mogen worden genoemd. Een opvallend verschil met de benamingen van traditionele vissersschepen en vrachtschepen in Nederland is, dat de zeeschepen onderscheiden worden naar hun tuigage en niet primair naar de vorm van de romp. Onze vaderlandse scheepstypen kennen een bijna oneindige variatie in benamingen vanwege vaak maar kleine verschillen in rompvorm of bouwwijze, waar de leek helemaal geen verschil ziet en dus niets begrijpt van de verschillen. Op zee zijn zulke variaties in rompvorm

uiteraard onzichtbaar, daar telt het tuig als herkenningspunt en dat is ook wel zo gemakkelijk.

Het restaureren, verbouwen en tuigen van zo'n groot schip is natuurlijk een kostbare zaak. Met de schoener moet daarom geld worden verdiend om het schip in de vaart te kunnen houden. De kosten worden gedekt door met individuen en groepen zeiltochten te ondernemen, bedrijfsevents te organiseren en ontwikkelingsprogramma's te realiseren.

De foto die ik op West-Terschelling maakte, laat natuurlijk nog wat anders zien. Zeilen op zo'n groot schip, zeker als dat ook vierkant getuigd is, vraagt wat van de bemanning. De Wylde Swan wordt daarom gevaren door een professionele crew, hoewel de betalende gasten niet passief hoeven te blijven. Het want in klimmen om de zeilen wat strakker op de ra te binden is echter niet ieders werk. Honderd jaar geleden klommen de zeelieden op de grote viermast theeklippers nog ongezekerd bij het want omhoog om werk te verrichten op de ra's, staande op de 'paarden', de lijnen die onder de ra's zijn gespannen en met het middel liggend op de ra, die overigens wel voorzien is van een doorlopende handgreep. Toen was het mogelijk dat mensen tijdens het werk in de mast van de ra's vielen en veertig meter lager of op dek of in zee terecht kwamen, wat in beide gevallen fataal was. Dat is tegenwoordig anders. Vergelijkbaar met bergklimmers die zich bij een 'Klettersteig' zekeren met lijnen en karabijnhaken aan de stalen ladders en kabels die op gevaarlijke plekken tegen de bergwand zijn aangebracht, gaan ook deze bemanningsleden gezekerd omhoog. Dat gaat duidelijk langzamer dan de mannen een eeuw geleden deden vanwege het steeds weer moeten omzetten van de karabijnhaken, maar wel zo veilig. Doe je dat rustig en beheerst, dan blijkt het in werkelijkheid ook minder gevaarlijk te zijn dan het lijkt vanaf de kade. Meevarende gasten mogen daarom ook wel eens gezekerd omhoog, wat voor hun een belevenis is vanwege het uitzicht, het vrijheidsgevoel, als je tenminste geen hoogtevrees hebt. Tegelijkertijd zijn ze helemaal niet vrij, maar aan alle kanten verbonden met het schip. Maar ja, zo werkt dat met vrijheid. Dat staat niet in tegenstelling tot gebondenheid, maar in tegenstelling tot dwang. Varen op ruim water geeft een gevoel van vrijheid vergeleken met de vele regels bij reizen over land, maar dat is schijn. Varen over ruim water kent andere regels, die voor een leek onzichtbaar zijn, maar waar de professionele bemanning van een schip zich wel aan dient te houden.

Fryslân 'sailerproof'?

Omstreeks 1970 maakte de Engelse schilder Robert King (geb. Leicester 1936) een sfeervol schilderijtje van 'zeilen op de Friese meren'. Het toont een zomerse watersportsituatie van iets meer dan een halve eeuw geleden. In de tien jaren daarvoor maakte de watersport een snelle ontwikkeling door dankzij de toegenomen welvaart en nieuwe vrijetijd.



Vanaf de jaren zeventig kwamen ook diverse nieuwe ontwikkelingen op gang. De 'plastic' boten maakten een opmars en de jeugd ontdekte de zeilplank. Op vrijwel ieder toerjacht met kinderen aan boord werden ook een of meerdere zeilplanken vervoerd. Sommigen spraken van een 'sprinkhanenplaag' en de wetgever boog zich over de vraag of een surfplank voor de wet beschouwd kon worden als een zeilschip. Het surfen bleek voor de grote massa vooral een tijdelijke rage. Na de zeilplanken kwamen de snelle Laser zeilbootjes, wat eveneens een rage bleek te zijn. Tegenwoordig hebben jongeren de snelle motorbootjes ontdekt en zoeken daarmee vooral het water op bij warm weer en weinig wind.

Veel oudere watersporters zijn in de afgelopen vijftig jaar overgestapt van de zeilboot naar de (steeds groter wordende) motorboot en een nieuwe generatie watersporters heeft de luxe motorsloep ontdekt. Kortom, bij warm weer, als velen menen op het water verkoeling te kunnen vinden, is het historisch gezien ongekende drukte op het binnenwater. Niet met zeilboten, maar met gemotoriseerde vaartuigen.

De geschiedenis gaat zoals die gaat en iedere generatie maakt z'n eigen keuzes, maar deze zomer viel me nog eens op hoe weinig er nog gezeild kan worden in Friesland. Het grootscheepsvaarwater beperkt zich de laatste decennia tot het Prinses Margrietkanaal en het Harinxmakanaal. Voor iets kleinere vrachtschepen zijn er ook nog vaarwegen van Terhorne naar Akkrum en verder naar Heerenveen en van Wartena via De Veenhoop naar Drachten. De vele kleine vrachtscheepjes die nog in de vijftiger en zestiger jaren alle mogelijke vaarwegen bevoeren, die zijn verdwenen. Het water is nu aan de recreanten.

De grote vloot van grote motorboten, waaronder vele huurschepen van net geen 15 meter, en de zwermen kleine motorbootjes en sloepen hebben de zeilers echter verdrongen uit de kanalen en vaarten. Op het PM-kanaal mag slechts beperkt gezeild worden. Kruisen is uit den boze vanwege de grote vrachtschepen die er voorrang hebben, maar op die vele trekvaarten en smallere kanalen waar de beroepsvaart tegenwoordig niet meer komt, is het voor de zeilers praktisch gezien niet veel anders. Deze zomer was bij die voortdurend noordelijke wind voor mij de Noorder Oudeweg, de trekvaart tussen de Goëngarypster Poelen en de Langweerder Wielen, bezeild. Dan heb je in de praktijk vrijwel geen hinder van de vele motorbootjes en grote motorjachten. Een zeiler met een fraai Draakjacht probeerde op dat moment echter op te kruisen en dat werd geen succes. Hij mag met zijn zeilboot niet komen tussen de oever en de rechts varende motorschepen. Grote motorjachten varen echter midden op het vaarwater en komen van beide kanten. Een opkruisend Draakjacht kan vervolgens geen kant meer op en kan beter de zeilen strijken.

Op andere drukke vaarwegen is het niet veel anders. Op de Jelteloot bijvoorbeeld tussen het Koeverdordermeer en het Heegermeer kan in het hoogseizoen in de praktijk door zeiljachten niet meer gelaveerd worden. Wie op zulke kanalen wel wil zeilen, die moet dat doen buiten het seizoen, of in perioden met 'slecht weer' dat de meeste motorboten aan de kant blijven, of 's morgens vroeg, want de bootjes komen pas in de loop van de dag, als het warm is.

In feite worden zeiljachten in het hoogseizoen door de drukte met (vooral) motorboten gedwongen om zich te gedragen als een motorsailer. Je zeilt op kanalen alleen op bezeilde koersen en verder vaar je op de motor. Alleen op de meren is er nog de ruimte om met een zeilboot 'vrij' te varen, maar zelfs daar kiezen zeilers met grotere jachten voor een vrijwillige zelfbeperking. Op bezeilde koersen de fok erbij en regelmatig de motor aan om lastige situaties onder controle te houden.

Allemaal prima natuurlijk, maar het 'sailerproof' zijn van grote delen van het binnenwater is wel iets van de laatste decennia. In 1961 bracht ik mijn eerste zeilbootje van Eernewoude naar Hengelo zonder te beschikken over motorkracht en kruiste vrolijk tegen de zuidwestenwind over het PM-kanaal van Wartena naar Grouw. Een jaar later lag ik op vakantie met dat bootje aan de Verlengde Schans in Stavoren en was dagenlang de enige (!) watersporter die daar in Stavoren aangemeerd lag. De drukte op het water in Friesland concentreerde zich in die jaren op Grouw, Eernewoude en Sneek. De grote meren in de Zuidwesthoek werden gevreesd evenals het Tjeukemeer. Daar kwam je niet. Nu is het daar drukker dan in de oude watersportcentra. In zakelijk opzicht heet dat vooruitgang. Aan de watersport wordt immers verdiend, ook al gaat het vaak om seizoensarbeid. Dat de zeilers van weleer zich ook wel eens vervreemd voelen op het water waar zij ooit met zoveel plezier hebben gevaren, is een probleem van voorbijgaande aard. De tijd gaat immers door.

Wat was Anna Maria?



Op dit moment is het voormalige visaakje 'Anna Maria' al meer dan een halve eeuw in gebruik als plezierjacht, zij het dat het nu in kwetsbare toestand in afwachting is van een restauratie. Het aakje is vooral bekend geworden in de naoorlogse periode dat het als visaak LE 107 in gebruik was bij Jurjen Bootsma in De Lemmer (zie de foto).

In 1955 werd het visaakje gekocht door de familie Bolier uit Den Helder en verbouwd voor recreatief gebruik. In de zestiger jaren lag het vooral in het piepkleine haventje van Oudega (Sm.), in het opvaartje naar de melkfabriek. Cafébaas Wietze Welling die aan de haven zijn zaak had, hield wat toezicht en moest rond 1970 dagelijks het aakje leegpompen, vanwege ernstige lekkage. Hij nam het scheepje uiteindelijk over van Bolier en liet het in Eernewoude in het polyester zetten, waarna hij er nog vijftig jaren (!) mee zeilde over de Wijde Ee bij De Veenhoop. Het verhaal ging, dat de 'Anna Maria' (zoals het aakje vernoemd was

naar de dochters van Bolier) ooit in 1888 bij Zwolsman in Workum gebouwd was als 'ielbûs' in opdracht van palinghandelaar W. Visser uit Heeg. Dat is interessant, maar zegt tegelijkertijd weinig, want alle bewijs ontbreekt. In 2022 nam Simon van der Meulen uit Leeuwarden het aakje over van Wietze Welling. Simon heeft in zijn leven vele schepen opgeknapt, vooral ijzeren, en was geïnteresseerd geraakt in het aakje. Om draagvlak te vinden voor een restauratie (die hard nodig is), benaderde hij mij om samen uit te zoeken hoe dat zit met dat duistere verleden van dit scheepje.

Het begin van zo'n onderzoek is eenvoudig. De gangbare verhalen over de Anna Maria kunnen kritisch getoetst worden. Gebouwd in 1888 in Workum? Bij Zwolsman? Dat kan niet kloppen. Zwolsman begon pas in Workum met scheepsbouw in 1892. Over de schepen die in Workum zijn gebouwd, is voor zover ik weet, maar weinig bekend wegens het ontbreken van werfboeken. De opdrachtgever zou een palinghandelaar W. Visser uit Heeg zijn? Maar wie dan wel? Eind 1800 was er geen W. Visser actief in Heeg. Ook onwaarschijnlijk. Blijft over de functie van het aakje. Een palinghaler, een 'ielbûs'. Dat is goed mogelijk. Die scheepjes werden echter niet geregistreerd, zodat het lastig is het bestaan ervan te toetsen als ze niet bekend zijn op grond van de bewaard gebleven bedrijfsgegevens van de firma W&A Visser en Zn. te Heeg.

We hebben toen andersom gezocht. Simon ging zijn aakje opmeten en kwam op een lengte van 28 voet. Dat is meer dan in het verleden bij de visserijregistraties (EH 112, ST 10 en LE 107) vermeld werd, maar dat is niet onmogelijk. Op grond van informatie over de bouwwijze in Workum dachten we breder te moeten zoeken. Ook Pier de Boer in De Lemmer bouwde tenslotte in de 19e eeuw houten aakjes. Durk Hak geeft een lijst van die schepen, gebaseerd op de snijboeken van zeilmaker De Vries uit De Lemmer. Daar komt uit het laatste decennium van de 19e eeuw slechts één aakje in voor dat 28 voet lang is. Bij Tresoar in Leeuwarden worden die snijboeken bewaard en na inzage blijkt De Boer in 1897 een 'grote boot of aakje' te hebben gebouwd voor ene H. Visser uit Lemmer. Zou die H. Visser wellicht een 'ielbûs' hebben laten bouwen (die dus niet voorkomt in de visserijregistraties) om paling op te halen bij de aalvissers op het binnenwater voor de palinghandel vanuit Heeg?

We zochten uit wie deze H. Visser kon zijn en als enige kwam Hendrik Visser in aanmerking, de zoon van Jan Renzes Visser die viste met de LE 17, een stalen aak uit IJlst. Het leek niet onmogelijk, misschien zelfs waarschijnlijk, maar bleef ook speculatief. Het aakje, weten we uit de visserijregistraties van de Zuiderzee, werd voor het eerst geregistreerd in 1914 als EH 112 bij de visser Johannes Schenk in Enkhuisen. Dat was het begin van de Eerste Wereldoorlog, toen de nog jonge Hendrik Visser uit De Lemmer vier jaren lang gemobiliseerd zou worden voor de marine. Het verhaal was niet onmogelijk, maar bleef ook schuren, want er was geen bewijs. Er ontbrak een akte, een officieel document en officiële verklaring.

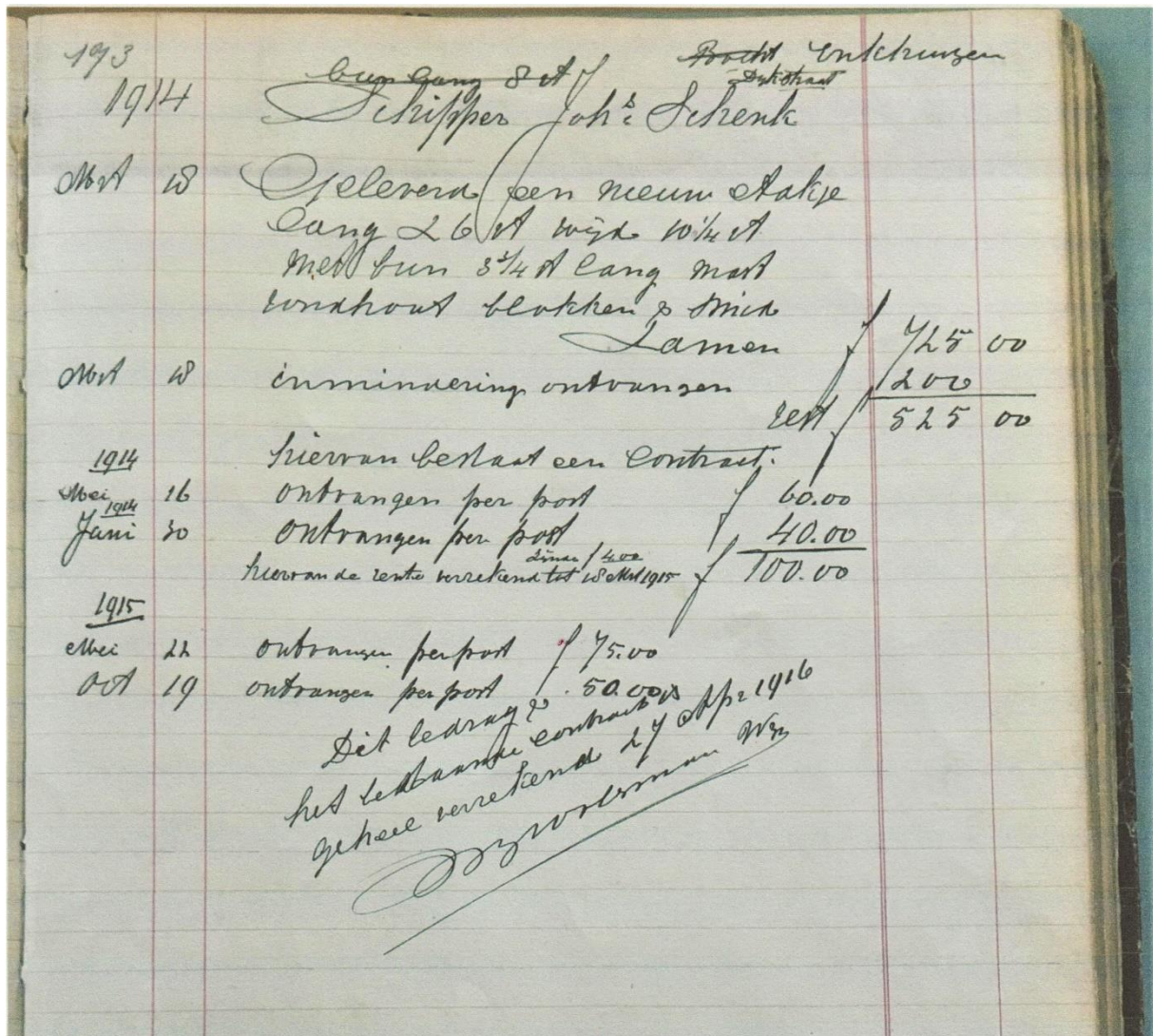
Dat 'bewijs' werd echter gevonden door een derde, door niemand minder dan Kees Hos, de restaurateur van Wieringeraken bij de Stichting Onderdak Nautisch Erfgoed Wieringen. Bij het verzamelen van informatie over het aakje gingen we niet alleen langs bij de (nu gepensioneerde) kinderen van Gabriel Bolier uit Den Helder, maar reden we ook naar De Haukes. Simon wilde wel eens zien waar die Kees Hos verbleef en waarachtig, daar aan de haven was een wat oudere man een mast van een Wieringeraak aan het repareren: Kees Hos! Die bleek geïnteresseerd te zijn, hij ging naar Poppingawier waar het aakje ligt, om het te bekijken en op te meten en met informatie over het aakje eens op zoek te gaan naar mogelijke gegevens. Kees Hos, voor zijn werk aan Wieringeraken al onderscheiden door de SSRP met de De Vosprijs en de Van Waningsprijs, stuurde naast informatie over zijn bevindingen ook een foto van een betalingsbewijs, waarop Ulbe Zwolsman uit Workum verklaart in 1914 een aakje van 26 voet te hebben gebouwd voor de visser Johannes Schenk uit Enkhuizen en dat Schenk dit scheepje dat jaar in een aantal termijnen betaald heeft, getekend Ulbe Zwolsman.



Kees Hos

Heel die exercitie naar ene H. Visser uit de Lemmer was dus niet nodig geweest. Maar zo gaat onderzoek. Achteraf wordt alles eenvoudiger. De Anna Maria is niet in de 19e eeuw in Workum gebouwd, maar in 1914. Niet als 'ielbûs', maar gewoon als 'eelboot', zoals Enkhuizer vissers hun Workumer- en Enkhuizerbollen noemden. Het verhaal in Friesland over de Anna Maria als 'ielbûs' zal waarschijnlijk voortgekomen zijn uit de benaming 'aalboot' in Enkhuizen. Het bolletje had

volgens Hos ook iets bijzonders. De bolletjes uit Workum werden (anders dan de aakjes in De Lemmer) gebouwd met een geheel plat vlak (in de dwarsdoorsnede), waar de kielbalk zo'n 7 cm. onderuit stak. Op de kim had Zwolsman bij dit bolletje echter een smalle kimgang aangebracht om de hoek tussen het vlak en de huid te breken, wat van belang is als er op heel ondiep water wordt gevaren. De kim loopt dan bij aan de grondlopen minder snel schade op. Kortom, zo schrijft Kees, 'een heel interessant scheepje, de moeite van het behouden waard.'



Betalingsbewijs van Zwolsman aan Job. Schenk van in 1914 geleverd aakje. ZZM

Comfortabel zeilen

Toen ik dit seizoen bij het begin van de schoolvakanties in Stavoren lag, in de Spoorhaven bij de Sturiërwerf, kwam aan de overzijde een Blomaak van zo'n 12 meter GTL tanken bij oliehandel De Groot. Dat schip had ik eerder gezien, een Lemsteraak met torentuig, de *Waterlelie*. Maar dat was van afstand en nu, dichtbij, bleek de nieuwe eigenaar van deze aak het oude tuig te hebben vervangen door een

modern tuig dat z'n tijd ietwat vooruit is, waar de SSRP dus niet direct enthousiast over zal zijn, maar dat desalniettemin interessant is.



Bij de scheepsmakelaar Dirk Blom Jr. kan je natuurlijk horen dat je een moderne 15-meter aak met wat moderne techniek met z'n tweeën kan zeilen, maar in de praktijk zie je wat oudere zeilers dat niet doen. De nieuwe eigenaar van de *Waterlelie* heeft kennelijk besloten dat hij er niet is voor het schip, maar het schip voor hem. Dat zware werk bij het hijsen en strijken van de zeilen en het bedienen

van de zwaarden kan met hydraulische lieren aanzienlijk verlicht worden. De voor de bemanning riskante gang naar het voordek tijdens de vaart op ruw water kan je vermijden door toepassing van rolreefsystemen. De rolfok en ook de rolkluiver raken langzamerhand wat ingeburgerd bij platbodems, maar dat grootzeil blijft natuurlijk een probleem. Op scherpe jachten zie je grootzeilen die oprollen in de mast of in de giek, maar hoe doe je dat bij een platbodem met zijn gaffeltuig? In de giek rollen is niet voor de hand liggend door de losse broek van het zeil, maar een rolgarnituur achter de mast spannen is zeer goed te realiseren. De schoothoek van het grootzeil wordt daarbij met een lange lijn via een blok op het einde van de giek geleid. Grootzeilen op rollers kunnen geen zeillatten hebben, wat de stand van het zeil, vooral bij het achterlijk, niet optimaal laat zijn. En ja, de gaffel is niet oprolbaar. Die moet weg. Dat is jammer, want die gebogen gaffels zijn kenmerkend voor vele platbodems. Torentuigen kwamen ook voor op kubboten en grundels en een paar eeuwen geleden op boeiers, maar ja, niet op Lemsteraken. Een grootzeil op een roller is daarmee een grote stap, maar vooral voor de beeldvorming bij anderen. Aanvankelijk wellicht ook voor de eigenaar, maar uiteindelijk niet, want hij koos voor hanteerbaarheid, voor comfortabel en veilig kunnen zeilen met een kleine en wat ouder wordende bemanning. Als de keuze is, het tuig eraf en alleen nog op de motor varen of het tuig op deze wijze hanteerbaar maken en dan maar wat controversieel, dan zou ik het wel weten.



Vallen en opstaan

Onderzoek doen naar het verleden van een schip blijkt vaak te ontaarden in een eindeloze zoektocht. Vooral omdat er te weinig informatie beschikbaar is. Als je geluk hebt, is de werf bekend waar een schip is gebouwd en bestaan er van deze werf nog werfboeken uit het verleden. Ook is het natuurlijk van belang te weten wie de eigenaren zijn geweest van een schip, want die weten een en ander en hebben wellicht foto's. Dat laatste is bij werkschepen veel minder het geval dan bij jachten. Zuiderzeevissers waren te druk met vissen om ook nog te kunnen fotograferen. Bij oude jachten van particulieren ligt dat heel anders. In de familiealbums komen uiteraard talloze foto's voor van de familie bij het schip. Maar die albums zijn wel privé. Lang niet iedereen stelt het op prijs dat 'vreemden', maritieme onderzoekers bijvoorbeeld, in hun fotoalbum de 'kiekjes' (genoemd naar de Leidse fotograaf Israël Kiek) bestuderen. Veel interessant fotomateriaal van particuliere jachteigenaren verdwijnt daarom uiteindelijk in de papiercontainer. Bij het onderzoek naar het aakje 'Anna Maria' werden we vooral afgeleid door de 'oral history' die erbij verteld werd. Het aakje zou uit de 19^e eeuw voor W. Visser uit Heeg gebouwd zijn als 'ielbûs' voor de palinghandel. Pas later bleek dit verhaal niet te kloppen. Het was in Workum gebouwd in 1914 voor de Enkhuizer visser Johannes Schenk, die zijn aakje naar Enkhuizer gebruik een 'eelboot' noemde. Van de scheepswerf De Hoop in Workum zijn geen werfboeken bewaard gebleven, maar via klantgegevens is er toch een en ander te achterhalen. Opdrachtgevers hebben immers ook informatie over de scheepswerf waar ze hun schip laten bouwen. De kunst is deze vroegere klanten te vinden die nog over dergelijke informatie beschikken. Door een gelukkig toeval kregen wij via Kees Hos een betalingsbewijs waarin Ulbe Zwolsman aangeeft dat hij in 1914 een visaakje van 26 voet voor de visser Schenk uit Enkhuizen heeft gebouwd.

Wetenschapstheoretisch is dit alles natuurlijk vreemd onderzoek. Je probeert van één enkel object de achtergrond te achterhalen. De unieke geschiedenis moet geverifieerd worden. Wetenschapsfilosoof Popper spreekt dan over het opstellen van een 'existentiële hypothese' die geverifieerd moet worden. Popper is vooral bekend geworden om zijn 'universele hypotheses' die alleen maar 'gefalsificeerd' kunnen worden. Bij onderzoek naar één schip is er geen sprake van iets universeels, maar ook het verifiëren vergt het ontwikkelen van hypotheses. En ook die kunnen weerlegd worden, wat het onderzoek wellicht frustrereert, maar natuurlijk ook vooruit helpt. Verifiëren gaat niet met statistiek, maar met vallen en opstaan.

Twee jaren geleden, in de zomer van 2021, werd ik benaderd door Stijn Reijnen. Zijn vader, trouw lezer van de *Spiegel der Zeilvaart* en eigenaar van de Noordzeebotter *De Goede Gunst* uit 1909, had hem naar mij verwezen. Hij had met zijn vriendin Renée drie jaren gewerkt aan de restauratie van een aakje van 8 meter, maar ze vroegen zich af wat voor type hun scheepje eigenlijk was. Ik kreeg wat informatie en enige foto's van een prachtig opgeknapt aakje. Gezien de lengte, de

staalbouw met gelaste overnaadse gangen, de knik in de kim, het verloop van het boeisel en het platte vlak hield ik het op een Workumer bol (of Wieringer bol of Enkhuizer bol, al naar de plaats waar het aakje gebruikt werd) en vergeleek het aakje met de houten Workumer bol ‘*Anna Maria*’.

Nu bleek dat tijdens de restauratie door Stijn en Renée het aakje een geheim prijs had gegeven. Op een schot stond een opschrift: ‘Dordrecht 1969 MSK’ De nieuwe eigenaren veronderstelden dat MSK wellicht stond voor oude Machinefabriek Scheepswerf Koopman te Dordrecht. Die werf is later overgenomen door ‘De Biesbosch’.



De Anna Jacoba, een Workumer bol uit 1969, gerestaureerd in 2023. Het tuig moet er nog op.

Twee jaren later, zomer 2023, nemen Stijn Reijnen en Renée Kooij weer contact met me op. Ze hebben in die tijd flink gewerkt aan de aak en ze hebben onderzoek gedaan naar ‘het mysterie van de bouwer’ MSK Dordrecht 1969. Stijn schrijft: ‘Na alle mogelijke scheepsbouwers rond Dordrecht met vergelijkbare initialen te hebben geprobeerd, liep het telkens tot een dood spoor. Ik ben puur op de gok toen naar het stadsarchief van Dordrecht gegaan en heb het telefoonboek van het jaar 1969 er eens bij gepakt. In het telefoonboek trof ik één inwoner aan rond 1969 met deze initialen, zijn naam was Michel Stephanus Kramer. Dhr. Kramer was werfbaas/voorman bij Scheepswerf De Biesbosch. Dhr. Kramer was helaas overleden en zijn familie onbekend, maar na een middag willekeurig Kramers bellen, belde iemand toch terug met het bericht dat de naam Michel kramer en Scheepswerf De Biesbosch een belletje deed rinkelen. Zo is het balletje gaan rollen

en uiteindelijk hebben we de dochter van Michel Kramer kunnen vinden. Haar naam bleek Anna Jacoba Kramer, kan dus niet missen, onze boot heet namelijk de ‘Anna Jacoba.’

Helaas blijkt de dochter van de werfbaas in 2021 alle tekeningen van de bouw te hebben weggedaan. Ze is enig kind en heeft zelf geen kinderen en dacht, ‘wat moet ik daarmee’. Stijn en Renée haalden een hele middag herinneringen met haar op en....ze bleek nog over enige foto’s te beschikken die gemaakt zijn tijdens de bouw van het aakje in 1969.



Het casco van de Workumer bol uit Dordrecht. Opvallend zijn de omgekeerd overnaads gelaste brede gangen. Waarom deze omgekeerd zijn gelast, heeft niets met de visserij te maken. Wellicht was het voor de lassers praktischer werken...?

De methode om willekeurig telefonisch op zoek te gaan naar mogelijke familieleden met dezelfde achternaam, kan tot resultaten leiden. Bij de ‘Anna Maria’ was de huidige eigenaar Simon van der Meulen ook gemotiveerd dat te doen en had daarmee ook succes. Zelf is mijn belang bij de historie van bijvoorbeeld de ‘Anna Maria’ niet zo groot, dat ik direct kies voor deze werkwijze. Dat ligt duidelijk anders bij eigenaren van historische schepen.

Bijna een parkeerplaats

Eerst gaf historicus Gerben Groenhof op woensdagavond 20 september in het Fries Scheepvaart Museum te Sneek een lezing over de meer dan 300 jaar oude geschiedenis van de scheepstimmerwerf De Hoop in Workum. Daarna, twee dagen

later, werd op vrijdagmiddag 22 september 2023 de grootschalige restauratie gevierd van diezelfde werf en dat natuurlijk op locatie.



Bijna 50 jaren na de laatste renovatie was de werf wel weer toe aan een opknapbeurt en dat is nu zeer grondig gedaan. De werf werd voor ons vooral bekend door scheepsbouwer Ulbe Zwolsman uit Makkum, die hier in Workum vanaf 1892 Wieringer aken, grote blazers en de veel kleinere Workumer bollen bouwde. Evert Zwolsman volgde zijn vader op als werfbaas, maar deze boeiende man was vooral musicus, kunstenaar en geen scheepsbouwer. Na de oorlog raakte de werf daardoor in verval en was in de zeventiger jaren rijp voor de sloop toen Evert, die al die jaren in het huis naast de timmerloods bleef wonen, in 1974 overleed.

Dat de werf nu nog bestaat en er fantastisch bij ligt, is vooral te danken aan Reid de Jong, de architect die was gaan wonen in de voormalige vuurtoren aan 'it Soal', het vaarwater van de voormalige zeesluis bij de werf naar zee. In overleg met de oude Evert werd tenslotte diens achterneef Reinder uit Wassenaar bereid gevonden een restauratie van de werf financieel mogelijk te maken. De vastgoedmagnaat Reinder Zwolsman was in de zestiger jaren landelijk bekend geworden met de bouw van de Scheveningse Pier. Dankzij zijn betrokkenheid bij de scheepswerf in Workum is deze op het nippertje gered, want de gemeente Workum wilde op dat moment van deze historische locatie na het overlijden van Evert een parkeerplaats maken. Het was immers een tijd dat overal grachten en vaarten werden gedempt en het autorijden heilig was verklaard. Gelukkig is dat in Workum anders gelopen. Nu kon

Miks van Schelven, de huidige voorzitter van het bestuur van de stichting Zwolsman Scheepstimmerwerf De Hoop, zijn bestuursperiode afronden met de restauratie als resultaat, zodat zijn opvolger, de oud directeur van het Fries Scheepvaart Museum Meindert Seffinga, een mooie startpositie heeft. De Commissaris van de Koning in Fryslân, dhr. A. Brok en de burgemeester van de gemeente Súdwest-Fryslân, mevr. J.A. de Vries, zorgden voor een zeer geslaagde tewaterlating van de Wieringeraak WR 151 die op de vernieuwde hellingslee lag, waarna het officiële gedeelte afgesloten kon worden met een hapje en een drankje. De genodigden waren voor een belangrijk deel mensen die elkaar reeds jaren kennen uit het wereldje van de zeilende visserij en de strontrace, die over vier weken weer van start gaat vanuit Workum. De scheepswerf is daarbij een belangrijk middelpunt. Hier worden ook 'de jonge vissers onder zeil' grootgebracht met de twee vissersjollen van de Stichting Staverse Jol die daar liggen. Jonge mensen die tijdens de visserijdagen zelfstandig het IJsselmeer op gaan, alleen op de zeilen, om een week lang op traditionele wijze te vissen. Zo zorg je voor jonge aanwas, want de gemiddelde leeftijd van de genodigden was behoorlijk hoog.



Ook voor het stichtingsbestuur met de nieuwe voorzitter ligt er een uitdaging. Deze historische werf met monumentenstatus is niet meer bedrijfseconomisch rendabel te maken. Een botter op de helling te trekken voor onderhoud kost bijvoorbeeld meer dan 10 uren, wat een moderne werf in één uur volbrengt met een moderne kraan. De werkomstandigheden in de tochtige timmerloods zijn ook niet meer van deze tijd. Het voortbestaan van deze historische locatie moet daarom niet gezocht worden in de open, concurrerende markt van de traditionele scheepsbouw. Dit maritiem monument is veel geschikter als locatie die het oude ambacht koestert en laat zien aan de nieuwe generaties. De werf wordt dan een levend museum dat de boeiende cultuur van de ambachtelijke houten scheepsbouw, die normaal

gesproken verdwijnt, op deze wijze bewaart, toont en als cultureel erfgoed overdraagt. Dat vereist een heel andere opzet en publieke presentatie van de werf dan een scheepswerf-sec kan laten zien. Daar is veel publiek een last, ongewenst, want storend bij het werk, terwijl veel publiek voor de Zwolsmanwerf in Workum een doel moet worden.

Paradoxaal



Het lijkt de laatste jaren, alsof ook het vaarseizoen door de klimaatverandering beïnvloed wordt. Een halve eeuw geleden begon het vaarseizoen nog op 15 mei. Het had niet veel zin vroeger te gaan varen, want het was dan te koud en het schip moest ook klaargemaakt worden voor het nieuwe seizoen. Om je schip te lakken moest het warm en droog weer zijn. Minimaal 15 graden Celsius. Die temperatuur wordt tegenwoordig vaak veel eerder bereikt. Je kunt vaak al varen in maart, zeker als je het onderhoud aan de boot niet uitvoert in het voorjaar, maar aan het einde van de zomer, als de temperaturen nog hoog zijn. Dan kan je schip het water in of vaarklaar worden gemaakt, zodra de weersomstandigheden het varen aantrekkelijk maken.

De lange schoolvakanties zijn traditioneel in de zomermaanden. Die periode was in het verleden lang niet altijd warm. Ik herinner me vele zeilvakanties omstreeks 1970 met langdurig depressieweer, harde wind, regen en lage temperaturen. Ook dat is de laatste jaren veranderd. Het is de laatste jaren tijdens de zomervakantie zo heet op het water, dat ik niet ging varen. Bovendien wilde het niet lekker waaien. Voor de afwisseling was er de afgelopen zomer een periode met weer eens 'ouderwets' lekker zomerweer. Met temperaturen rond de 20 graden, half bewolkt en een matige wind. Echt 'Hollands zomerweer' zoals op de foto. Je zou denken, dat dan veel watersporters van die buitenkans gebruik maken, zeker in de vakantieperiode, maar nee, het was juist met dat weer opvallend rustig op het water. Op de foto zeil ik op de Goëngarijster Poelen, aan de oostzijde van het Sneekermeer, en ik was

bijna de enige. Gewoon midden op de dag aan het begin van de schoolvakanties! Prima hoor, maar wel verrassend.

Later werd het deze zomer weer warm, wat mij betreft te warm, en tot mijn verrassing werd het onder die omstandigheid razende druk op het water. Bij warm weer en weinig wind denken velen verkoeling te moeten zoeken op het water, terwijl daar helemaal geen verkoeling te vinden is. Die is er in het water, voor de zwemmers, maar op het water zit je vol in de zon zonder beschutting, zonder schaduw. Dat wil je juist voorkomen. Vooral tijdens de weekenden bleek het bij zeer warm weer op het Friese binnenwater onaangenaam druk te zijn.



Op de Jelteloot tussen het Heegermeer en het Prinses Margrietkanaal was het bijvoorbeeld filevaren, waarbij er alleen gezeild kan worden op bezeilde koersen. Bij kruisingen en natuurlijk voor bruggen is het extra opletten geblazen. Daar wordt door minder ervaren schippers soms heel creatief gemanoeuvreed en niemand heeft belang bij een aanvaring.

Ik heb vaker een ode uitgebracht op de vroege vaart, op het varen in het vroege voorjaar. Dat is op het binnenwater de mooiste periode, vanwege de rust op het water, de vrije ligplaatsen en voor de zeilers het lage riet aan de oevers van de kanalen en vaarten. Voor de vaart op het IJsselmeer en de Waddenzee maakt het voor de wind minder uit, maar is de ruimte in de havens natuurlijk ook aangenaam. Tijdens de warme zomerdagen gaan velen het water op, maar paradoxaal genoeg is dat de minst aantrekkelijke tijd om te varen. Het is de moeite waard om de traditionele planning van maritieme activiteiten te herzien. Pleeg het onderhoud aan het schip in de maand september, zodat het klaar ligt om er in maart of april direct mee te varen. En in de zomermaanden? Die zijn vooral fantastisch bij 'slecht' weer.

Toekomstig vaarwater?



Dat Nederland geen ‘echte’ natuur meer kent en we dus leven in een cultuurlandschap, is alom geaccepteerd. We weten ook dat dit door ons gemaakte landschap desalniettemin een eigen wil behoudt en ons confronteert met problemen die we niet voorzien hadden. Het ‘Wetterskip Fryslân’ heeft onlangs een voorlopig beleidsplan in discussie gebracht, waar de Leeuwarder Courant (LC 7-10-2013) uitvoerig aandacht aan heeft besteed. Het gaat daarbij om de waterbeheersing, die problematisch is geworden door de turfwinning in Zuidoost-Fryslân van begin 1600 tot begin 1900. Duizend jaar geleden liep het profiel in dat deel van de provincie van hoog naar laag. Vanaf het Drents Plateau liep het geleidelijk naar omlaag tot aan de zee. Het oppervlak bestond uit dekzand waarop zich een laag veen had gevormd tot dicht bij de zee een kleilaag de overhand kreeg. Dat hoogveen werd echter afgegraven om turf te winnen wat een goedkope energiebron was die vooral verkocht werd in Holland, waar het veen al eerder was afgegraven. Vanaf het midden van de 18^e eeuw trokken Gieterse veenarbeiders naar Fryslân, omdat het veen in de Kop van Overijssel vrijwel afgegraven was. Zij begonnen in het lager gelegen (hoog)veengebied veen af te graven en pasten vervolgens de methode van het baggelen toe, het slagturven, zoals ook in het Hollandse veengebied was gedaan. Als er niet meer gegraven kon worden, omdat het grondwaterniveau werd bereikt, dan werd er veen van onder het water naar boven gehaald. Laagveen baggelen werd dat genoemd. Die methode leidde ertoe, dat veengebieden die aanvankelijk begaanbaar waren, veranderden in onbegaanbare plassengebieden met smalle strookjes grond, de legakkers of weerribben. De overheid zag dit met lede ogen aan en verplichtte de veenbazen in de 19^e eeuw slikgelden te betalen. Die belasting kwam in een fonds om het uitgeveende gebied in te kunnen polderen en weer bewoonbaar te kunnen maken. Zo zijn rond 1900 in

Fryslân de grote veenpolders ontstaan aan de zuidoostzijde van de meren. Die strook die diagonaal van zuidwest naar noordoost door Fryslân loopt, heet nu het Lage Midden. En juist die inpoldering van het uitgeveende land blijkt voor de toekomst een probleem te worden.



Fryslân is in dwarsdoorsnede met dat lage Midden een soort badkuip geworden. Het grondwater in het veenweideland van deze polders wordt laag gehouden ten behoeve van de landbouw, het veen zakt daardoor steeds verder in, zodat het grondwater steeds naar beneden bijgesteld wordt en tenslotte zo laag staat, dat het een aanzuigende werking heeft op het grondwater in de hoger gelegen zandgronden van Zuidoost-Fryslân. Die dreigen door het wegzakkende grondwater te verdrogen, terwijl de situatie in het Lage Midden ook niet langer houdbaar is. De kosten worden voor het waterschap te hoog, terwijl deze ontwikkeling eigenlijk gestopt moet worden. Daartoe heeft een projectgroep een Blauwe Omgevingsvisie ontworpen met een schets van deze problematiek. Ook zijn er globaal enige ideeën in uitgewerkt hoe deze ongewenste ontwikkeling kan worden gekeerd. De meest rigoureuze oplossing is het meest effectief. De veenpolders moeten dan weer onder water worden gezet. Met zoveel water in het Lage Midden zullen de veenpolders voldoende tegendruk kunnen bieden tegen het grondwater uit de hoger gelegen zandgronden. Bovendien blijft met een hoger waterpeil het resterende veen in de polders in tact en biedt het tevens tegendruk tegen de verzilting van het zoete grondwater door zoute kwel vanuit de Waddenzee.

Het probleem is natuurlijk, dat de polders bij die aanpak niet meer gebruikt kunnen worden door de landbouw en dat er niet meer gewoond kan worden. Het vereist een enorme ombouw van de provincie Fryslân, maar biedt tegelijkertijd allerlei nieuwe kansen voor de toekomst en oplossingen voor een aantal lastige problemen van dit moment. Kansen? Ja, natuurlijk. Er komt zo een heleboel water bij in het

Lage Midden. Het wordt een paradijs voor natuurliefhebbers, voor dieren en planten en...voor watersporters.

Het gaat overigens niet om een specifiek Friese problematiek. Het oude Hollandse laagveengebied verkeert in dezelfde omstandigheid. Ook in het Groene Hart zakt de bodem te snel en dringt het zoute water van de zee op. Ook daar zou het helpen om polders weer onder water te zetten. Volgens mij ziet het er daarom goed uit voor komende generaties watersporters. Er wordt niet meer ingepolderd. We veranderen oude polders in nieuwe watersportgebieden.

Schilderen met foto's

Tot 25 februari 2024 exposeert Maartje Roos haar fotokunst in het Fries Scheepvaart Museum te Sneek. Onder de titel **Water.Spiegel** laat zij ons de door haar gecomponeerde fotografische beelden zien van Friesland van bijvoorbeeld honderd jaar geleden, maar ook Friesland over honderd jaar.



Zeilwedstrijd tijdens de Sneekweek bij het verdronken eiland de Roekoepôlle met rechts het Fries jacht de Mercurius en midden achter het Fries statenjacht, de boeier Friso. Heden en verleden zeilt hier dus langs elkaar.

Haar geconstrueerde landschapsfoto's willen vooral een verhaal vertellen, waarbij het opvalt hoe goed Maartje Roos er in slaagt quasi historisch correcte beelden te maken. In een animatie wordt op de expositie getoond hoe zij daarbij te werk gaat. Als een traditioneel werkende landschapsschilder bouwt zij een landschap op van achter naar voren. Aan de hand van een schets begint ze met de achtergrond, de lucht, het water de velden, waarna ze stap voor stap elementen inbouwt, op de PC uiteraard met Photoshop, die soms weer vervangen worden of verplaatst, vergroot of verkleind, totdat ze de gewenste plek hebben gekregen in het geheel.

De foto's die ze maakt van het bestaande landschap bevatten natuurlijk ook allerlei elementen van de laatste tijd of elementen die ze niet kan gebruiken. Die moeten eruit en worden vervangen door fotofragmenten die er wel inpassen.



Voor de foto van de haven van De Lemmer gebruikte zij de tekening van het silhouet van De Lemmer uit 1915, zoals dat op is genomen in het boekje 'Zuiderzee-Silhouetten' naar peilingen van G.S. Vlieger, getekend door E. Bronkhorst. Het is een uitgave van de ANWB om zeilers op de Zuiderzee te helpen zich te oriënteren op dat wijde water. Vanaf die historische positie van de peiler maakte Maartje ruim honderd jaren later foto's.



De vergelijking met het getekende silhouet bleek echter moeilijk te zijn. Met Google-Earth was het veel eenvoudiger de torentjes, schoorstenen en molens te identificeren, daarbij geholpen met oude afbeeldingen en plattegronden. De visaak LE 50 uit De Lemmer mocht als varend monument optreden en Maartje kon aan het reconstrueren. Bijvoorbeeld om het Postkantoor weer te voorzien van een torentje dat na de oorlog van het dak verwijderd was.

Hoewel de foto's historisch zorgvuldig zijn opgebouwd, is het natuurlijk niet moeilijk details te ontdekken die 'niet kloppen'. Zo heeft Maartje bij de havenhoofden van de Lemmer dammen gebruikt die te maken hebben met eb en vloed, maar die wel duidelijk forser zijn dan de oorspronkelijke. Ook tonen ze een groter getijdeverschil dan de Zuiderzee bij De Lemmer ooit gekend heeft. Die manier van kijken doet echter geen recht aan de bedoeling van deze fotokunst. Maartje construeert een verhaal in een sfeer die doet denken aan de oude

schoolplaten van M.A. Koekkoek, waarop ook 'van alles' is samengebracht, meer dan de werkelijkheid ooit op één moment toont, maar die wel boeien en een verhaal vertellen. Daarbij zijn veel fotografische constructies van Maartje Roos niet alleen inhoudelijk interessant, maar hebben ze ook een wat geheimzinnige sfeer, die de fantasie prikkelt. Het is schilderachtige fotokunst die je in een andere wereld brengt en die tot nadenken stemt.



De ingang van de Vluchthaven van De Lemmer is hier voorzien van forse havenhoofden die te maken hebben met eb en vloed. In werkelijkheid waren de strekdammen met lichtopstanden veel bescheidener. Het verschil tussen eb en vloed bedroeg bij De Lemmer slechts 0,24 meter ten tijde van de open Zuiderzee. (Zie foto hieronder)





De historische havenhoofden. Boven het westelijke met rood licht en een ombouw voor publiek. Dit havenhoofd was goed bereikbaar vanuit Lemmer, via de vuurtoren. Onder is de kleinere lichtopstand met groen licht te zien. Daar kon je alleen komen na een lange wandeling om de Vluchthaven heen.



Onvermijdelijke geschiedvervalsing



Workum, 2023. Schepen buiten de sluis. Links voor de strontrace en rechts voor de visserijdagen.

Dit jaar werden in Workum tijdens de herfstvakantie van Noord Nederland voor de 50^e keer de Strontrace, het Beurtveer en de Visserijdagen Workum georganiseerd. Ooit had de in 2020 overleden architect Reid de Jong deze evenementen bedacht en georganiseerd in een tijd dat de traditionele zeilende vrachtaart en visserij voorgoed verloren leken. Om de herinnering aan die periode van zeg maar 1873 tot 1933 levend te houden, bedacht Reid originele prestatietochten voor werkschepen die slechts minimaal gebruik mochten maken van motorkracht. Reid was weliswaar architect, in Amsterdam, maar had voor zichzelf besloten het leven anders in te richten. Hij betrok de voormalige lichtwachterswoning naast de markante vuurtoren aan It Soal, de vaarweg van Workum naar de Zuiderzee, en leefde zo zelfvoorzienend mogelijk. Al vroeg was hij daarmee zijn tijd vooruit. Hij werd daarbij bijgestaan door Cornelia Ploeg. Een arts die begeistert raakte van Reids leefwijze.

Na zoveel jaren moeten we natuurlijk niet denken dat de huidige strontrace en visserijdagen werkelijk overeenkomen met de praktijk van honderd jaar geleden. De voormalige zeilende vrachtschepen varen een wedstrijd waarbij ieder schip gevaren wordt door een flinke ploeg jonge mensen. Bij de visserijdagen vissen voormalige vissersschepen van de Zuiderzee een week lang op historische wijze, dus zeilende. Ze hebben slechts een beperkte hoeveelheid want ter beschikking en worden beoordeeld op de vangst die ze naar de afslag brengen.

Voor deze lustrumbijeenkomst was op de wal rond de sluis, de Blazerhaven en de scheepstimmerwerf De Hoop veel belangstelling van publiek. Wat zij zagen was een boeiend spektakel dat niets van doen had met de harde werkelijkheid van de voormalige schippers en vissers. Het was er gezellig en informatief. Mensen uit de bruine zeilvaart ontmoetten elkaar, er was veel te zien en van geschiedenis was

eigenlijk niets te merken. Het was een evenement uit het nu, voor ons, vanuit onze moderne wereld.



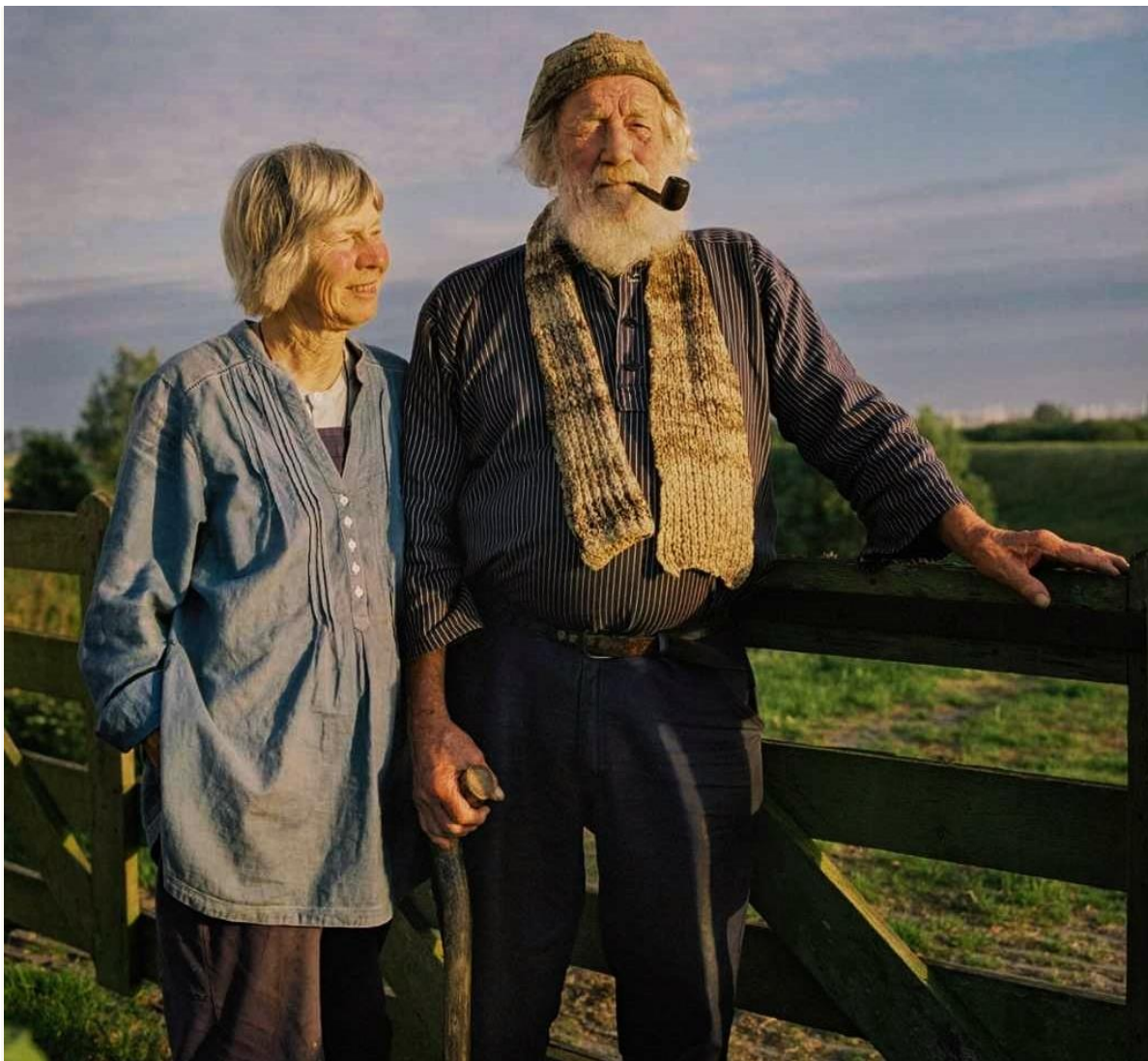
Workum, begin 1900. It Soal gezien vanaf de zeesluis.

Het is natuurlijk ook onmogelijk om terug te gaan in de tijd, maar we kunnen ons er wel iets bij voorstellen aan de hand van historische foto's en beschrijvingen. Workum was begin 1900 de uitvalsbasis voor palingaken van de firma Haagsma. Ook het stoombootje de 'Palinghandel' lag er vanaf 1904. Dat werd in 1907 overgevaren naar Londen toen de fa. Lankhorst de schepen van Haagsma overnam, om daar de aal te vervoeren tussen de palingaken die geankerd lagen in de monding van de Thames en de Billingsgate Fishmarket in het centrum van Londen. Wat op de foto vooral opvalt, is de weidsheid, de ruimte. Aan de westzijde van It Soal die nu volgebouwd is met watersportbedrijven, is niets te zien, behalve een vlakke waard en de zee. Vooruitgang in economische zin betekent dus niet dat de wereld ook mooier wordt.

De Palinghandel van de fa. Haagsma.



Niet te zien is overigens de werkelijkheid van aanhoudende verzanding langs de westkust van Friesland. De havens van Workum en Hindeloopen werden bijkans afgesloten door zandbanken die na baggeren steeds weer terugkwamen. In de Hindelooper haven stond in die jaren nog geen meter water. Een 'groot' schip als een koftjalk kon alleen nog met vloed binnenvaren. Kleinere schepen hadden in de haven last van de weelderige groei van waterplanten. Voor Workum was het bij de uitmonding van It Soal al niet beter. Met regelmaat moesten de palingaken en ook het stoombootje de 'Palinghandel' uitwijken naar Stavoren om uit te kunnen varen, eenvoudig omdat er aan het einde van It Soal minder dan een meter water stond. Waar nu probleemloos gevaren wordt over uitgebaggerde en betonde vaarwegen, daar hadden de schippers honderd jaar geleden daarom te maken met onverwachte hindernissen vanwege zandbanken, onduidelijke waterdiepte, geen actuele informatievoorziening voor de scheepvaart, schaarse betonning en natuurlijk ook de moeizame navigatie op zeilschepen die niet volgens een rechte koers van A naar B kunnen varen.



Workum: Cornelia Ploeg en Reid de Jong (1934 – 2020).

Behoud door verandering

Jarenlang organiseerde Wim de Bruijn van de *Spiegel der Zeilvaart* ieder najaar in Enkhuizen een Klassieke Schepenbeurs waarbij de standhouders onderdak vonden in een enorme tent. De club van 'Maritieme Schrijvers', opgericht door Ron de Vos en Elly Meijn, kreeg daar een plek op de stand van de Spiegel om auteurs de gelegenheid te geven hun boeken te tonen, te verkopen en contacten te leggen met hun lezers. Vanaf 2008 was ik daar ook bij betrokken.



Enkhuizen, 2008. Dirk Huizinga in gesprek met Reid de Jong.

De Schepenbeurs in Enkhuizen werd zo'n vijf jaren later verplaatst naar Amsterdam, als klassieke afdeling op de HISWA. Dat was geen goede keuze. De HISWA trekt ieder voorjaar een geheel ander watersportpubliek dan de klassieke Schepen Beurs deed. Ook ontbrak natuurlijk de bijzondere sfeer in de reusachtige tent van Wim de Bruijn, met al die interessante, niet commerciële activiteiten en presentaties. Op de HISWA was alles gestroomlijnd en commercieel. Het was er lekker warm, licht en comfortabel en je werd omringd door snelle en vooral zakelijke jongens en meisjes die jou vooral als klant zagen. Het ook qua kleding herkenbare publiek voor de platbodems en de houtbouw liep er echter wat verweesd rond.

De SSRP had op de HISWA natuurlijk ook een stand, centraal in de klassieke afdeling, maar ook voor de SSRP was het geen bezwaar dat Amsterdam weer werd verlaten en dat vanaf 2017 in Den Helder, op de prachtige locatie Willemsoord, jaarlijks begin november een Traditionele Schepen Beurs werd georganiseerd.



Amsterdam, 2017. Floris Hin op de HISWA bij Jan Eissens en Maarten van Hezik van de SSRP.



Den Helder, 2017. De TSB even voordat die voor het publiek werd opengesteld.

Opnieuw waren het Ron de Vos en Elly Meijn die het initiatief namen ook in Den Helder voor de Maritieme Schrijvers een stand te regelen. Het was aanvankelijk wat improviseren in het voormalig marinegebouw. De stand van de Maritieme



Den Helder, 2017

Schrijvers stond niet in het licht. We moesten wat met snoeren en looplampen in de weer, zodat er een wat gezelliger sfeer ontstond. De hal was ook niet verwarmd. De standhouders moesten zich goed kleden, want zij zitten de hele dag stil.



Den Helder, 2018. De stand van de Maritieme Schrijvers met Graddy Boven, directeur van het Marinemuseum op Willemsoord en hoofdredacteur van het magazine Scheepshistorie.

De Traditionele Schepen Beurs heeft nadien de coronaperiode overleefd en heeft dit jaar de standhouders die een overdekte ruimte nodig hebben, ondergebracht in de verwarmde Stadshal op Willemsoord. Helaas hebben Ron de Vos en Elly Meijn zich meer teruggetrokken op hun thuisbasis in Normandië. De Maritieme Schrijvers timmeren niet meer aan de weg. In de Stadshal was natuurlijk wel de *Spiegel der Zeilvaart* vertegenwoordigd, en maritieme boekhandel *Harri*, evenals Graddy Boven met een uitgebreide stand *Historische Scheepvaart*. Ik mocht op zaterdag 11 november te gast zijn op de stand van de SSRP. Schuin tegenover de stand van de Friese Tjottervloot en naast de Federatie Varend Erfgoed Nederland. Zelf mocht ik niet klagen over belangstelling voor vooral mijn boekje over de eelboot *Anna Maria* die in 1914 in Workum is gebouwd. Maar niet minder leuk was voor mij het (samen met Jan Willem Hoorn) helpen van bezoekers van de SSRP-stand met de vragen die zij hadden over oude scheepstypen en vaak over hun eigen schip. Anders dan vroeger in Enkhuizen kwamen de mensen nu niet met een boek of een foto, maar met hun telefoon waar ze hun vraag met gegevens in bewaarden en omgekeerd gebruikten ook wij onze eigen telefoons om te proberen een vraag op te lossen die we anders niet direct konden beantwoorden. Niet alleen de locaties veranderen in de loop der jaren, ook de communicatie doet dat. Wat wel opviel, was de gemiddelde leeftijd van de bezoekers. Die was eerlijk gezegd niet laag. Maar misschien is die waarneming wat ahistorisch. Door de jaren heen waren het altijd oudere mensen die zich interesseerden voor dit soort schepen, met een uitzondering voor een korte periode van een halve eeuw geleden.



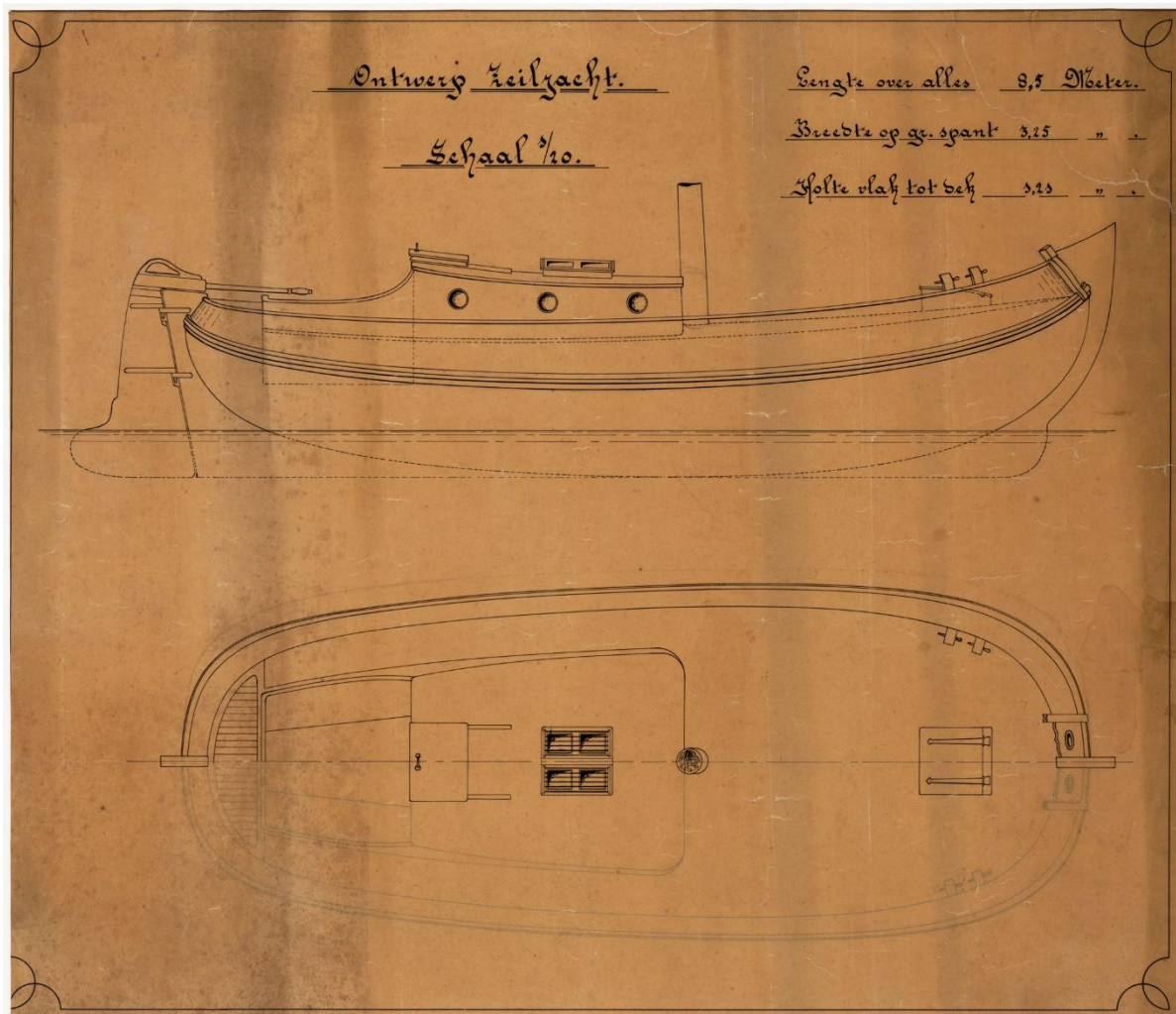
Den Helder, 2023. Jan Willem Hoorn (SSRP) in gesprek met een bezoeker bij de SSRP-stand, die hem een vraag voorlegt.

Zwolsmanboeier



Workum, It Súd 144. Het grote pand wordt vanaf 1912 bewoond door scheepsbouwer Ulbe Zwolsman. Voor de deur in de gracht de Dolte een boeier zoals hij ze bouwde.

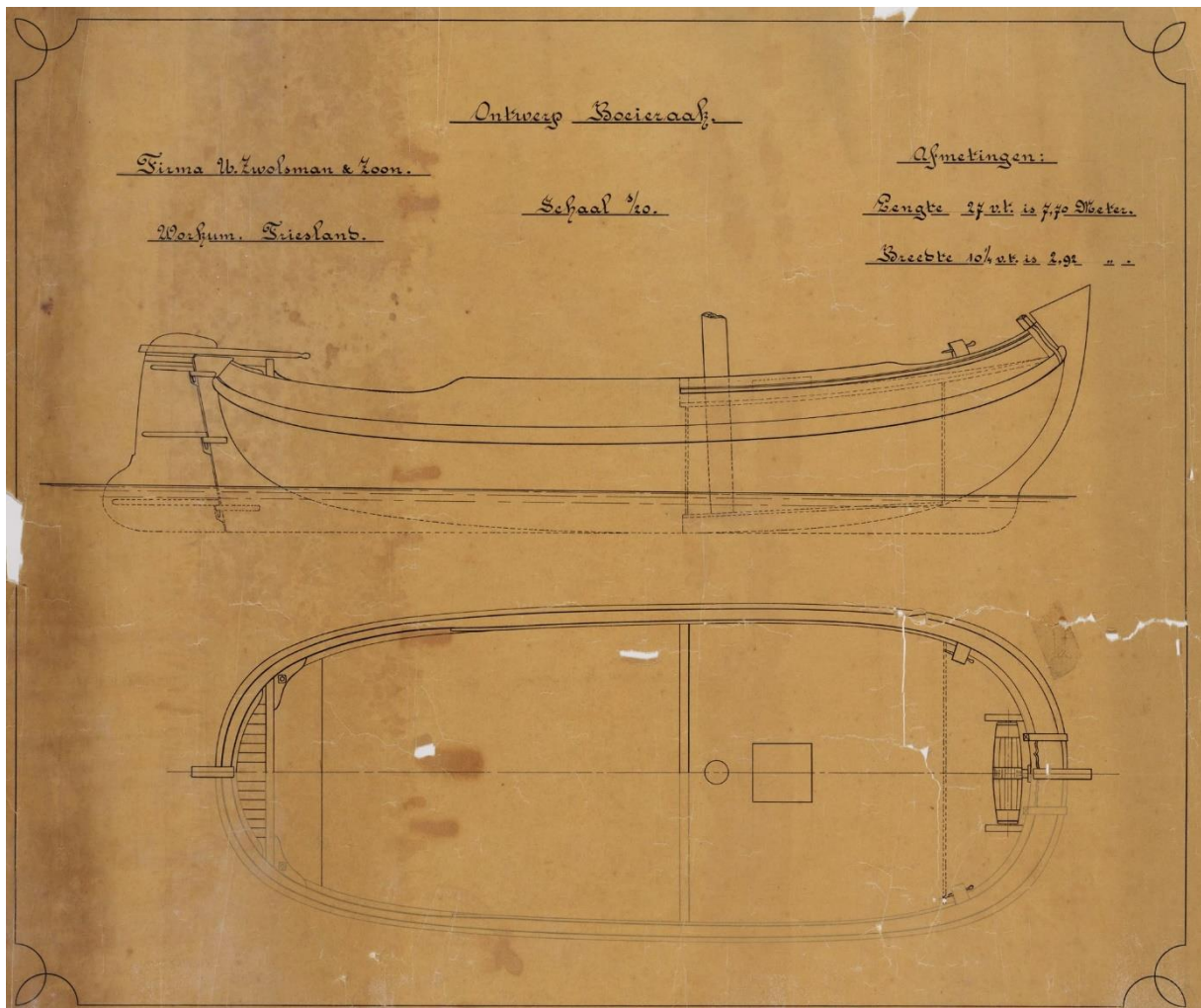
Ulbe Zwolsman werd in 1892 werfbaas in Workum van de scheepstimmerwerf naast de zeesluis.. Hij kwam van de Zwolsmanwerf in Makkum die vooral bekend werd door de blazers en Wieringeraken die er gebouwd werden. In Workum bouwde Ulbe onder meer Workumer bollen en -aken naar eigen ontwerp. Hij schrok in 1912 ook niet terug voor de bouw van een Wieringeraakjacht van 13.70 meter voor een Engelse opdrachtgever: de 'Marieke'. Een succesvol ontwerp, waar er vier van zijn gebouwd. Veel minder bekend is, dat hij omstreeks 1910 ook een 'zeiljacht' ontwierp dat even goed een boeier kon worden genoemd. Op een foto van zijn fraaie woning aan It Súd die hij in het jaar 1912 betrok, ligt zo'n boeier in de Dolte, de gracht voor zijn huis. Tot 1912 woonde hij in het hellinghuis naast de werf. Zijn jongste zoon Evert bleef daar na 1912 wonen tot 1973, het jaar dat Evert er overleed.



Ulbe Zwolsman: Ontwerp van een 'zeiljacht'. (FSM)

Het ontwerp van 'een zeiljacht' valt op door de volle, ronde belijning. En natuurlijk door de zeer achterlijk geplaatste mast. Bijna in het midden van dit schip dat 8.5

meter lang is. Dat betekent een kleine roef en een diep en donker vooronder. Of dat aantrekkelijk is voor een jacht, kan men zich afvragen. De romp is echter niet veel afwijkend van de vorm die Zwolsman gebruikte voor zijn visaken. Voor de Workumer bollen en -aken. Interessant is het ontwerp van dit 'zeiljacht' te vergelijken met het ontwerp dat de firma U. Zwolsman & Zoon maakte van een 'boeieraak'. Ook zo rond 1910. Dit aakje is 7.70 meter lang, maar heeft 'en profile' dezelfde lijnen. Wel staat de mast hier meer naar voren op een plaats die voor een visserman gebruikelijker is. De term 'boeieraak' intrigeert natuurlijk ook. In Friesland wordt met de term 'aak' een visserschip bedoeld. Dat is buiten Friesland anders. Daar is een aak een vrachtschip. Denk daarbij aan de Hasselter aak, de stevenaak of de Rijnaak. In Zeeland werd een 'boeieraak' gebruikt in de visserij, maar dat zou een scheepje zijn naar Fries voorbeeld dat echter in Zeeland een onduidelijke herkomst heeft.



Firma U. Zwolsman & Zoon: Ontwerp van een Boeieraak (FSM)

De term 'boeier' wordt in de regel gebruikt voor een plezierjacht. Het ontwerp van Zwolsman dat de benaming 'boeieraak' meekrijgt, zou dus een plezierjacht kunnen zijn dat er net zo uitziet als een visaak, maar dat gebruikt zal worden voor de

pleziervaart. Dat was niet helemaal ongebruikelijk. Het Friese jacht 'Dolphijn' dat Eeltje Holtrop van der Zee in 1868 bouwde voor J. Minnema Buma in Leeuwarden, zag er immers ook uit als een 'ielbûs', een palinghaler, een goed zeilend aakje met een bun. In opdracht van Minnema Buma, die een verwoed visser was. In zekere zin was zo'n ontwerp zijn tijd vooruit. Tegenwoordig is er bij een grote groep platbodemzeilers een voorkeur om te zeilen in een 'visserman'. Bij kleinere schepen, omdat er vrijwel alleen dagtochtjes mee worden gemaakt en bij de grote platbodems vanwege de ruime en diepe kuip, terwijl het vooronder groot genoeg is om er langere tijd comfortabel te verblijven.

Elektrisch als onvermijdelijke toekomst?

Op de Traditionele Schepen Beurs van 2023 waren in Den Helder ook enige bedrijven die lieten zien hoe schepen kunnen varen met een elektrische aandrijving. Voor mij interessant was, dat het niet alleen ging om de voortstuwing van lichte bootjes met minimale waterverplaatsing, maar (ook) om de elektrische voortstuwing van grotere zware schepen zoals vrijwel alle platbodemjachten zijn. Elektrische voortstuwing heet de toekomst te zijn, ook voor plezierschepen, maar vanzelfsprekend is dat allerminst. Zelf vaar ik in een Staverse jol met 3.5 ton waterverplaatsing. De maximum snelheid is 12 km/uur. Zeilende wordt die maximale rompsnelheid soepeler gerealiseerd dan varende op de motor. Het is dan veel verstandiger iets minder snel te varen, want 10 km/uur op de motor gaat comfortabel en veel zuiniger, met minder hekgolven.



De eerste scheepsmotor in de jol was een 10 pk Wankelmotor van Sachs. In die jaren revolutionair. Een 10 pk Sabb-diesel woog 200 kg. Die was voor inbouw in

mijn jol veel te groot. De Wankelmotor woog 40 kg., was klein en trilde nauwelijks als hij liep. Dat lopen kon echter wel een probleem zijn. De Wankelmotor gebruikte benzine met mengsmering, zoals een tweetaktmotor, en was luchtgekoeld. Bij warm weer en wat langer gebruik werd de carburator te warm en ontstond er vapour lock in de brandstofvoeder. Kortom, het was een interessant scheepsmotortje, maar in de praktijk niet ideaal.

De huidige scheepsmotor in mijn jol is een viercilinder diesel. Een moderne scheepsmotor, sterk, compact en licht. Hij weegt 150 kg. en is vrijwel trillingvrij als hij loopt. En dat laatste doet hij ook nog eens uiterst betrouwbaar en zuinig. Voordat ik daarom de diesel vervang voor een elektrische aandrijving, moet dat alternatief mij wel overtuigen. Ik stook overigens geen dieselolie, maar GTL, dat een milieuvriendelijker brandstof is en die net zo goed voldoet (eigenlijk dus beter) als de gewone dieselolie.

Op de TSB in Den Helder was er dus gelegenheid wat wijzer te worden op het gebied van de elektrische voortstuwing van zware scheepjes. Er stonden elektromotoren die pasten op de gebruikelijke motorfundaties en aansloten op schroefasinstallaties die eindigden in scheepsschroeven met een flinke diameter en een geringe spoed. Allemaal mooi, compact en licht. Niet zichtbaar, want niet aanwezig, waren de accupakketten die in de boot geïnstalleerd moesten worden. De prijs van de motor viel me niet tegen, maar van de elektrische auto's weten we ondertussen dat de werkelijke kosten zitten in het accupakket.

Desalniettemin, ik vond dat het er veelbelovend uitzag. Maar.....hoeveel uren zou ik ermee kunnen varen bij een accupakket dat in mijn jol past, betaalbaar is en dat niet alle ruimte in beslag neemt. Welnu, waarschijnlijk zou het mogelijk zijn met een optimale afstemming in mijn jol wel acht uren te varen op één acculading. Oei, dat lijkt veel, maar is weinig. In acht uren vaar ik bijvoorbeeld van Drachten naar Stavoren. Maar dan? Aan het einde van zo'n vaardag kom ik daar tot stilstand en moeten de accu's weer volledig opgeladen worden. Maar waar? En hoe? Opladen met een snoertje in een jachthaven is zeker geen snelladen! Ik vrees dat ik dan al snel heimwee zal krijgen naar mijn scheepsdiesel, die probleemloos nog uren verder vaart, terwijl langs het water 'overal' de mogelijkheid is in een paar minuten tijd brandstof bij te tanken.

Ja, dat onderscheid moest de vertegenwoordiger mij nageven. De noodzakelijke laad-infrastructuur ontbreekt nog langs de vaarwegen. Als iedereen elektrisch gaat varen is daar m.i. ook een enorme investering voor nodig. Anders dan bij auto's bij tankstations is het immers niet gebruikelijk schepen een half uurtje in een jachthaven aan een oplader te leggen (mocht die er zijn) en daarna weer te verplaatsen. Wellicht biedt het gebruik van milieuvriendelijke brandstof voor scheepsdiesels meer perspectief om de uitstoot van ongewenste stoffen te verminderen dan het idee alle scheepsmotoren te vervangen door elektrische aandrijvingen. Elektrisch varen is vooral een succes bij lichte bootjes die korte stukjes varen door beschermde natuurgebieden.

Lemster zeilsloepen?

Dat in de Zuiderzeehaven De Lemmer ijzeren aken werden gebruikt voor de visserij, hoeft niet meer te worden uitgelegd. Het omgekeerde wel. Het is immers niet zo dat in De Lemmer alleen maar van die visaken in gebruik waren. In tegendeel. Binnen de vissersvloot van De Lemmer vormden de aken een minderheid. Deze schepen hebben die dominante positie gekregen, doordat ze vanaf het midden van de dertiger jaren over gingen naar de recreatie en daar goed bevielen. Een ander scheepstype, dat pas in de dertiger jaren in De Lemmer door de vissers in gebruik werd genomen, is de sloep. Niet een verbouwde reddingsloep of een roeisloep, maar een flink stalen schip met spitse kop en (anders dan een IJsselmeerkotter) achter een halfronde spiegel dat door de vissers een ‘sloep’ werd genoemd. Deze schepen werden als zeilschip afgeleverd, voorzien van zwaarden en een traditioneel tuig. Op foto’s van zeilwedstrijden voor De Lemmer varen ze tegen de ijzeren visaken en waren bepaald niet minder snel.



De Lemmer, jaren vijftig. Twee sloepen in de wedstrijd

Het merkwaardige is, dat deze sloepen, anders dan de aken, zijn verdwenen. Deze fraai gelijkende schepen waren goede zeilers en minder oud dan de ijzeren aken. Je zou denken dat ook deze vissersschepen aantrekkelijk zijn om ze om te bouwen tot een jacht. Het is echter anders gelopen.



De Lemmer, jaren vijftig. Een sloep tussen twee aken.

Het kan natuurlijk zijn dat de Lemstersloep minder gewild was, doordat de vormgeving niet aansluit bij die van de traditionele platbodems in ons land. De visaak voor de Zuiderzee werd aan het einde van de 19^e eeuw in Friesland ontwikkeld uit de visaak voor het binnenwater. Er werd in die jaren voor het eerst vanuit Friesland op de Zuiderzee gevist op haring en ansjovis, omdat er dankzij de aanleg van spoorwegen internationale afzetmogelijkheden waren ontstaan. Grote vishandelaren als Johannes Sterk en Poppe de Rook uit De Lemmer zagen er brood in om vanuit De Lemmer zelf vis te gaan vangen en de vis te verwerken die vanuit andere havens langs de Friese kust gevangen werd. De ontwikkeling van de Zuiderzeevervisserij langs de Friese kust leidde niet alleen tot de ontwikkeling van de visaak van De Lemmer, maar ook van de zeeschouw in De Lemmer, als zeewaardige versie van de Friese schouw om vissers een goedkoper alternatief te bieden. Die aak en die schouw pasten binnen een regionale scheepsbouwtraditie, terwijl de spits gebouwde sloepen dat niet deden. Er zijn bij de SSRP daarom ook geen Lemster sloepen opgenomen als traditionele platbodems. Het zijn echter wel interessante schepen geweest en een enkele keer tref je er nog één. Afgelopen zomer zag ik een tot jacht verbouwde sloep liggen aan de Polderdijk in De Lemmer, in het stukje Lemsterriën tegenover de voormalige locatie van de scheepswerf van de Gebroeders De Boer. Het casco was duidelijk nog niet geheel gereed, maar de fraaie lijnen van zo'n vissloep waren onmiskenbaar. Anders dan de vissloepen is dit jacht voorzien van een doorgestoken roer en natuurlijk ontbreekt

ook het tuigage nog, wat de aanblik onaf maakt. Dat deze Lemstersloep er echter nog is, deed me echter deugd.



De Lemmer, 2023. Een verbouwde Lemstersloep aan de Polderdijk, tegenover het voormalige locatie van de scheepswerf Gebr. De Boer.



De laatste keer aken en sloepen bij Lemmer?

In Lemmer worden ieder jaar nog de meest merkwaardige zeilwedstrijden in Nederland gehouden. Het zijn de wedstrijden van aken en sloepen, zwaar getuigde schepen, die als vleermuizen over het water hangen. Het bestaan van deze wedstrijden is de laatste jaren ernstig in gevaar gekomen, doordat steeds meer tuigonderdelen gaan ontbreken. Voor iedere wedstrijd worden de zolders in de visserswoningen doorzocht naar jagers en andere bijzeilen en dan wordt door verschillende vissers een tuigage samengesteld. Er waren gister nog zeven schepen op het water bij de Lemmer, die vinnig om de voorrang hebben gestreden. De uitslag was bij de aken: 1 LE 64, gebr. R. en W. Visser, st. Jan Coehoorn, 2 LE 74, S. S. Visser, st. F. Visser, 3 LE 91, J. S. Visser, st. R. Visser. Bij de sloepen won LE 84, st. Visser gevolgd door LE 24 van M. Visser. De mogelijkheid is groot, dat het vandaag de allerlaatste keer is, dat de Lemster vissers hun onderlinge wedstrijden houden. Er is heel wat geconfeerd in de vissersplaats voor het deze keer nog in orde kwam.

Bericht uit de Leeuwarder Courant van 10 augustus 1956

Monnickendammer sloepen in De Lemmer!

De stalen sloepen die in de dertiger jaren in De Lemmer gebruikt werden voor de IJsselmeervisserij, werden niet in De Lemmer gebouwd. Op de schepenlijst 1902 – 1940 van de scheepswerf Gebroeders De Boer wordt geen melding gemaakt van een vaartuig dat daarmee in verband kan worden gebracht. Op de website ‘Spanvis’ over de visserij in De Lemmer is echter ietsje meer informatie te vinden. Bij foto’s van sloepen tijdens wedstrijden van na de oorlog geeft Auke Coehoorn als commentaar bij onderstaande foto: ‘Dit is een Monnickendammer sloep van de zonen van Eijbert Visser. Ze visten ermee onder het nummer LE 1, maar tijdens het hardzeilen op De Lemmer gebruikten ze de zeilen van de aak van Eijbert, die toen viste onder het nummer LE 35 van Piet Bakker.’



Zoals in die jaren stalen rondbouwen werden gemaakt en natuurlijk de fraaie IJsselmeerkotters met spitsgat, werden in Monnickendam ook vergelijkbare kotters voorzien van een spiegel, een aangehangen roer, zijwaarden en een zeiltuig zoals de vissers dat gewend waren.

Net als bij het skûtsjesilen was de tijd van zeilende werkschepen voorbij. De traditie van hardzeilwedstrijden in de zomer was niet alleen aantrekkelijk vanwege de geldprijzen, maar was ook gewoon gezamenlijk plezier. De schippersgezinnen met nog een skûtsje probeerden het skûtsjesilen na de oorlog in stand te houden en de vissers in De Lemmer bleven met de paar overgebleven zeilende vissersschepen eveneens een traditie voort te zetten.



De Lemmer, hardzeilwedstrijd voor vissersschepen vlak na de oorlog.

Van 1948 t/m 1958 werd deze hardzeilwedstrijd voor vissersboten georganiseerd samen met het skûtsjesilen in de eerste week van augustus. Het aantal deelnemers was uiteraard beperkt. Hoewel de IJsselmeervisserij succesvoller bleek te zijn dan

gedacht, waren er geen schepen meer die zeilende visten. Alleen vlak na de oorlog, toen er geen gasolie was, werden de oude tuigen van zolder gehaald en zeilden de vissers als van ouds. De schepen op de foto's moesten vaak zeilen lenen van andere vissers die nog een zeil van vroeger hadden liggen.



De Lemmer, omstreeks 1950. Sloepen met voor de vangst van spiering

Het aantal deelnemers aan de wedstrijden was als volgt:

1948: 4 aken, 1 botter, 1 schouw en 2 kotters.

1949: 3 aken en 2 sloepen.

1950: 6 aken, 3 sloepen en 3 schouwen.

1951: 4 aken, 2 sloepen en 2 schouwen.

1952: 4 aken, 2 sloepen en 4 schouwen.

1953: 4 aken, 2 sloepen en 3 schouwen.

1954: 6 aken en 2 sloepen.

1955: 5 aken en 2 sloepen.

1956: 3 aken en 2 sloepen.

1957: 4 aken en 3 sloepen.

1958: 2 aken en 2 sloepen.



De Monnickendammer sloep LE 84, de 'Slide', met het tuig van de LE 33.





BEWIJS VAN INSCHRIJVING

in het centrale register van vissersvaartuigen
Uitgereikt door de Directie van de Visserijen
van het Ministerie van Landbouw, Visserij
en Voedselvoorziening

No. 2977

Gemeente: **LEMSTERLAND.** Letterteken en nummer: **L.E. 84.**

Vaartuigsoort: **stalen motorkotter.**

Bouwjaar: **1948** Naam: **SLICE**

Voorzien van: **20 pk Claey's diesel, ruwollemotor, 2 cyl.; 1948.**

INHOUD:

Meetbrief No. **--**

Bruto: **12.34** reg. tonn.

Netto: **5.55** reg. tonn.

De visserij wordt uitgeoefend in: **het IJsselmeer.**

Eigenaar: **Steven Jan Visser.**

Geboortedatum: **16-6-1899.** Beroep: **visser.**

Woonplaats: **Lemmer, Lijnbaan 41.**

Schipper: **Jan Visser.**

Geboortedatum: **10-12-1929**

Woonplaats: **Lemmer, Lijnbaan 41.**

Bewijs van inschrijving bij de gemeente Lemsterland van de sloep (stalen motorkotter) LE 84 in het jaar 1955. Lengte 11.00 meter. Breedte 3.15 meter. Diepgang 1.00 meter.



De LE 84 ('Slide') verbouwd tot motorsailer.



Aan boord van de sloep LE 24

Landverhuizers

Op de 19^e eeuw in Nederland wordt wel eens meewarig teruggekeken. De Jan Saliegeest zou er overheersen. Ons land had echter zwaar geleden onder de 20 jaar durende bezetting door de Fransen en moest wennen aan de centralistische besturing die Koning Willem I van het Franse bestuur had overgenomen. Tegelijkertijd broeide het onder de bevolking door emancipatiebewegingen op sociaal en religieus terrein. De onvrede onder de bevolking in de oostelijke provincies van noord tot zuid was zo groot, dat in de tweede helft van de 19^e eeuw velen emigreerden naar het nieuwe land: Amerika. Als belangrijkste reden werd opgegeven, dat zij op zoek waren naar een beter bestaan. Daarnaast werden religieuze redenen opgegeven om het land te verlaten. Diverse afgescheiden protestantse geloofsgroepen dachten in Amerika de ruimte te vinden om een eigen cultuur op te bouwen.



In totaal trokken er zo'n 271.000 Nederlanders naar Amerika. De meesten maakten de overtocht als het in Amerika rustig was. Het aantal emigranten was veel lager tijdens de financiële crises in Amerika (1857, 1873 en 1893) en gedurende de Amerikaanse burgeroorlog (1861-1865). Amerika maakte het met wetgeving aantrekkelijk voor immigranten om te komen, zoals met de Pre-emption Act (1841) en de Homestead Act (1862). De Nederlanders wilden niet in de laatste plaats emigreren vanwege onvrede over de wetgeving die vanaf de Franse Tijd in ons land

werd doorgevoerd. Het land werd dankzij het Frans bewind in kaart gebracht (het kadaster), er kwam een bevolkingsadministratie, waarna de centrale overheid nieuwe belastingen introduceerde op bijvoorbeeld het slachten van vee en het afplaggen van wat voorheen woeste grond was. Kortom, het was voor boeren en landarbeiders in het arme oosten van het land niet leuk meer. De landbouwcrisis van 1879 tot 1895 was een extra reden om massaal de overtocht te wagen. Na de Eerste Wereldoorlog liep de emigratie sterk terug. De reden was de toegenomen welvaart in ons land gedurende het interbellum.

Deze landverhuizers verkochten al hun bezittingen en trokken naar de havensteden voor de grote overtocht per schip. Aanvankelijk waren dat zeilschepen, vanwege de hoge prijs van de eerste stoomboten. De overtocht met een zeilbark was voor deze boerenfamilies natuurlijk een beproeving. De zeilschepen voeren eerst naar het zuiden om met de passaatwind naar het westen te zeilen en zo na meer dan een maand New-Orleans te bereiken. Voor het eerst aan boord van zo'n zeilschip was voor de meeste emigranten een beangstigende ervaring. Zeker ook als 's nachts de wind toenam en zij in het donker op het tussendeck in hun kooien lagen in het slingerende schip en het gedraaf van de bemanning over het dek hoorden, de luide bevelen van de gezagvoerders en het gefluit van de bootman. Er was aan boord regelmatig sterfte onder de landverhuizers en de meesten kwamen uitgeput (door zeeziekte en onzekerheid) in de nieuwe wereld aan.

Gedurende de tweede helft van de 19^e eeuw werd de overtocht comfortabeler, toen langzamerhand de stoomschepen voor landverhuizers betaalbaar werden. Een stoomschip deed slechts twee weken over de oversteek. Speciaal voor landverhuizers werd in 1873 in Rotterdam de Nederlandsch-Amerikaanse Stoomvaart Maatschappij (NASM) opgericht die in 1898 omgedoopt werd tot Holland Amerika Lijn (HAL). Overigens werd er ook vanuit andere zeehavens gevaren. Eén van de eerste schepen van de HAL was het SS Maasdam (1872) dat in 1884 midden op de oceaan in brand geraakte en verloren ging. Alle voornamelijk Duitse landverhuizers werden gered.

Landverhuizers naar Amerika waren lang niet allemaal Nederlanders. In tegendeel. Tussen 1820 en 1920 vertrokken 6 miljoen Ieren naar het beloofde land en 5 miljoen Duitsers. Het aantal Nederlanders was dus bescheiden en gerelateerd aan de bevolkingsomvang 40 % lager dan in Duitsland. Blijkbaar was de noodzaak om te vertrekken voor een beter leven bij de Duitsers en vooral de Ieren veel groter dan bij de Nederlanders.



Het SS Maasdam van de HAL te Rotterdam.

Kanalen graven

Eeuwenlang werden in het noorden van het land vaarten gegraven door compagnieën die turf wilden exploiteren. Compagnionsvaarten, zoals de Drachtster Compagnie vanaf 1641, de Opsterlandse Compagnie vanaf 1614, de Schoterlandse Compagnie vanaf 1551 en de Nieuwe Noordwolder Compagnie vanaf 1610. Die compagnieën waren alleen verantwoordelijk voor de vaart. Zij zorgden voor de infrastructuur en kwamen uit de kosten door turfschippers tolgelden te laten betalen voor het gebruik maken van de vaart. De daadwerkelijke turfwinning lieten zij over aan ondercompagnieën, aan veenbazen. De vaarten werden gegraven met de hand en dat ging niet altijd eenvoudig. Het graven werd bijvoorbeeld bemoeilijkt doordat de bodem plaatselijk heel verschillend gestructureerd was. Op de hoger gelegen delen was de bovenlaag meestal van zand, maar daar onder bevonden zich soms brede lagen veen en ook leem. Die gravers waren dagloners die gewend waren naar het werk toe te trekken. Zij zwierven door het westen van Duitsland en het oosten en noorden van Nederland, op zoek naar werk.



Graven van het Polderhoofdkanaal tussen Nijbeets en De Feanhoop, wat nodig was om het uitgeveende laagveengebied bij Nijbeets weer bewoonbaar te maken en als polder in te kunnen richten voor de landbouw.

Voordat er een turf gestoken kon worden, was er in het hoogveengebied een voorbereidend proces van jaren achter de rug. Het graven van een vaart van ruim 10 meter breed en 2 meter diep ging ook allerminst snel. Er moesten tal van kunstwerken gebouwd worden, bruggen en sluizen, om het hoger gelegen veengebied te kunnen bereiken en dan moest het werk nog beginnen. Het hoogveen was namelijk veel te nat om zomaar te exploiteren. Het moest eerst ontwaterd worden. Dat ontwateren van het veen begon met het graven van een raai, een flinke greppel, zodat het water uit het veen via de raai naar de vaart kon stromen. Maar doet het water dat ook? Water stroomt van hoog naar laag. Voordat bepaald kon worden hoe de greppels en daarna de wijken en dwarswijken moesten lopen, werd er eerst een bodemonderzoek gedaan. Het water stroomde uiteindelijk over de zandlaag onder het veen naar omlaag. Het was dus nodig te onderzoeken hoe het hoogteverloop van het onderliggende dekzand was. Eerst werd het hoogveengebied nauwkeurig in kaart gebracht en vervolgens werd met grondboren gepeild hoe dik de veenlaag was boven het onderliggende zand. Met waterpassen werd een indruk verkregen over het hoogteverloop, waarna een ontwerp gemaakt wordt van de te graven dwarsvaarten en wijken.

Dat voorbereidende werk kon zomaar vier tot tien jaren in beslag nemen. Het was wel essentieel voor het succes van de vervening. Het water moest immers via de vaart afgevoerd worden. Het moest niet ergens anders heen stromen. Het was toch al een riskante zaak een vaart te graven naar hoger gelegen gebieden, want die

hooggelegen vaart kreeg uit zichzelf geen water. Die vaart moest gevoed worden vanuit het veen door natuurlijke afwatering.



Het afgraven van een laagjes ontwaterd hoogveen. De uitgestoken turven worden met de kruiwagens verplaatst naar het veld waar ze in stapels verder moeten drogen, waarna ze door turfschippers opgehaald worden voor transport.

Het systeem van raaien, splittingsen en wijken met dwarswijken voor de afwatering van het veen werd stap voor stap met de vervening uitgebreid. Het graven van de afwateringskanalen was werk voor de vaste krachten.

De vaart kon echter alleen als afwateringskanaal dienen en later tijdens de turfwinning als vaarweg functioneren, als die vaart duidelijk lager lag dan het omringende land. Na de afgraving van het veen bleek zo'n hooggelegen deel van de vaart toch vaak te weinig water te ontvangen, waardoor de vaart gemakkelijk droog kon vallen en onbevaarbaar werd.

In de 20^e eeuw werd het technisch mogelijk met gemalen hoog gelegen kanaaldelen van water te voorzien door bij iedere sluis een pomp te bouwen die het water van laag naar hoog brengt. Het Twentekanaal uit de dertiger jaren blijft zodoende bevaarbaar tot Enschede, waar het water 20 meter hoger staat dan bij Eefde, aan de Gelderse IJssel. Dat was in de tijd van de turfvaarten technisch nog onmogelijk.



De vaart bij Haulerwijk, begin 1900. Ook daar was het vooral 's zomers een probleem voldoende water in de vaart te houden. Op de achtergrond poseren de schoolkinderen voor de fotograaf.



Bakkeveen, 1933. De vaart wordt uitgediept om bevaarbaar te blijven.

Turfaces?



Oostervolde, 1941. (Foto: De Jong)

De Friese skûtsjes zijn lange, smalle vrachtscheepjes voor bulkvervoer over ondiep, smal vaarwater. Met deze scheepjes werd terpaarde, mest en turf naar havens aan de Zuiderzee vervoerd, waar de lading werd overgeslagen op tjalken die de vracht over de Zuiderzee naar de steden in Holland brachten. Terpaarde en mest voor de geestgronden achter de duinen, waar de bloembollen geteeld werden. Turf als brandstof voor zowel bedrijven als particulieren in de steden om woningen te verwarmen, bakkersovens te stoken en stoommachines van bedrijven op gang te houden. Skûtsjes werden niet zeewaardig genoeg geacht voor de vaart over de Zuiderzee. Dat is begrijpelijk. Leeg is zo'n schip niet zeewaardig, want het heeft 'niets in het water', en geladen evenmin, want het schip ligt dan weliswaar vast in het water, maar heeft niets er boven, zodat hoge golven er eenvoudig over heen gaan. Turf voor afnemers aan de andere kant van de Zuiderzee werd daarom overgeslagen op grote tjalken en Hoogeveense pramen, die wel zeewaardig genoeg waren voor de vaart over de zee.

Turfvervoer voor afnemers in Fryslân vond plaats op grond van 'vaste relaties'. De schipper handelde met een vaste veenbaas en leverde de turf af bij vaste klanten. Iedere herfst kwam de turfschipper in 'zijn' dorp om de turf voor de winter te leveren. Hij had geen concurrentie en hoefde zich daarom niet te haasten.

Turf is een licht product. Als het schip tot de luiken geladen was, lag het nog steeds hoog op het water. De overige turf werd daarom door de vrouwen steeds

hoger gestapeld langs de buitenranden, het potdek, waarna binnen die stevige netjes gestapelde turf wand de turf weer gestort kon worden vanuit de kruiwagen. Het hele schip werd zo volgeladen met turfjes. Tenslotte werden deze afgedekt door de houten luiken waarna de lading werd vastgebonden. De leefbaarheid aan boord was dan wel wat verminderd. De ingang van de roef leek vaak wel een konijnenhol. De roerganger stond op een verhoging en stuurde met een verlenger aan de helmstok. Zeilen met zo'n deklast was natuurlijk bezwaarlijk. De giek werd hogerop bevestigd, maar het zeil paste dan niet goed en de stabiliteit van het schip had er onder te lijden. Er moest daarom veel geboomd en gejaagd worden



Wartena, 1906. Terwijl de mannen het schip door het dorp bomen, stuurt de schipperse staande op een verhoogde loopplank het schip met een verlenger op het helmhout.

Waarom turfraces?

De turfschippers in Fryslân mogen dan geen haast hebben gehad, dat betekent niet dat een sociaal-cultureel evenement als de Turfrace Smallingerland het ook rustig aan moet doen. Een wedstrijd trekt publiek. Een wedstrijd maakt het voor het publiek spannend om te volgen. Het is eigenlijk vanzelfsprekend dat ook de organisatie van de *Turfrace Smallingerland* gekozen heeft voor de wedstrijdvorm. Zonder dat element zou het naspelen van het vervoer van turf geen lang leven beschoren zijn. De driejaarlijkse *Turfrace Smallingerland* is een wedstrijd voor skûtsjes en pramen, dus voor schepen die vroeger gebruikt werden om de turf uit het veengebied op te halen en naar de klanten te brengen. En dat in deze tijd van moderne techniek met alleen het gebruik van oude technieken als bomen, jagen en zeilen.



De Veenhoop 2023 voor de aanvang van de turfrace in Smallingerland. (Foto: Skydrone Sloten)

De wedstrijd in de gemeente Smallingerland voert van Drachten langs de dorpen De Veenhoop, Oudega, Smalle Ee, Opeinde, Rottevalle, het buurtschap Bûtenstfallaat en terug naar het centrum van Drachten. Tijdens de wedstrijd moet op een aantal plaatsen vracht van of aan boord worden gezet. Het skûtsje mag tijdens de wedstrijd alleen gebruik maken van voortstuwning met de zeilen en door te bomen of te jagen, zoals dat rond 1900 gebruikelijk was. Dit maakt de wedstrijd extra spannend. Het moet voor de toeschouwers een aantrekkelijk spektakel zijn om naar te kijken. Tegelijkertijd wordt de historie van dit cultureel erfgoed min of meer tot leven gebracht. Tiny Derks, de voorzitter van *Smelne's Erfskip*, schreef na afloop: 'Wat een dag! Zeventien op een van de oude Drachtster werven gebouwde skûtsjes herhaalden het oude oorspronkelijke harde handwerk. Laden, lossen, jagen

en bomen! Nauwelijks zeilen. Het leverde mooie nostalgische beelden op, maar bij veel bezoekers zal het, net als bij mij, ook het besef hebben doen toenemen hoe zwaar dat leven voor de mannen, vrouwen en kinderen vroeger op de skûtsjes was.’

Natuurlijk had Tiny Derks daarin gelijk, maar het transport van de turf vanuit het veen naar de klanten in de dorpen en steden was zeker niet moeilijker of zwaarder dan het werk dat de vaartgravers, de landarbeiders en turfstekers in het veen moesten verrichten. Het werk en leven in het veen is echter moeilijk met een feestelijke of spannende gebeurtenis te herdenken. Het vervoeren van de turf komt daar veel meer voor in aanmerking. Dat is met een wedstrijd spannend te maken, waarbij het er niet toe doet dat er in het verleden nooit op die wijze gevaren werd door de turfschippers



Drachten, 2023. Over de Ee naar Drachten. (Foto: Skydrone Sloten)

Wat al jaren geldt voor het jaarlijkse skûtsjesilen in Fryslân is daarom nog veel meer van toepassing op de driejaarlijkse turfrace in Smallingerland. Deze evenementen hebben weinig te maken met de geschiedenis van bulktransport met skûtsjes en al helemaal niet met het vervoer van turf over de compagnonsvaarten naar de afnemers in dorpen en steden. Het zijn hedendaagse evenementen die aantrekkelijk worden gemaakt voor moderne mensen. Ze worden alleen georganiseerd als ze publiek trekken. Als bijvangst hopen de organisatoren wellicht, dat het publiek ook even stilstaat bij een historische realiteit in dit deel van Fryslân van ruim honderd jaar geleden.

Rein water

Ooit was de Rijn het open riool van Europa. Nog niet storend in de 19^e eeuw, maar wel in de 20^e. Vooral in de zestiger jaren, toen Nederland als het ware dienst deed als afvoerputje voor al de viezigheid die de industrieën langs de Rijn in Frankrijk, Duitsland en ook Nederland zelf op deze rivier loosden, ongezuiverd uiteraard.



Skt. Goarshausen, 2023. De Mittelrhein, duidelijk helderder water dan de Waal of de IJssel!

Vooral de *Actiegroep Reinwater* probeerde burgers en politiek bewust te maken van deze toestand, waarbij het water zozeer vervuild was, dat er geen vis meer kon leven. Berucht waren de lozingen van zout uit de kalimijnen van Frankrijk, maar ook de chemische bedrijven in Duitsland konden er wat van. Dat Rijnwater was en is de belangrijkste aanvoer van zoet water naar ons land. Wie op de Gelderse IJssel denkt op iets anders te varen dan Rijnwater, die heeft het mis en ook het IJsselmeer wordt vooral gevoed door de Rijn.

Zestig jaren later is de waterkwaliteit van de Rijn dankzij gericht beleid binnen Europa zozeer verbeterd, dat er gedacht wordt aan herintroductie van de riviervis de zalm op de Mittelrhein in Duitsland. Dat is niet verbazingwekkend, aangezien het water daar opvallend helder is geworden. Meer stroomafwaarts, op de Duitse Niederrhein, gaat er kennelijk nog wel wat mis. De rivier is bij Bingen, Oberwesel en Sankt Goar schoon als een bergbeek, maar eenmaal in Nederland ziet het er toch anders uit. Niet zo erg meer als in die beruchte zestiger jaren, maar toch.

In die zestiger jaren zeilde ik met regelmaat op de Gelderse IJssel. Van Hengelo door het Twentekanaal naar Eefde en dan stroomopwaarts naar Zutphen en Doesburg, en vaker stroomafwaarts naar Zwolle of Kampen of het Keteldiep uit naar het Veluwemeer. En natuurlijk moesten we ook terug. Wie stroomafwaarts vaart, moet stroomopwaarts terug. De IJssel kenmerkte zich toen door een speciale odeur. Het ondoorzichtige grijs-blauwe water was natuurlijk vies en bepaald geen

drinkwater, maar de penetrante lucht ervan was ook een eigen kwaliteit, een herkenning, een bevestiging dat je niet meer op een veilig, maar saai kanaal voer, maar op stromend water waar je moest opletten. Eerlijk gezegd leden we in die tijd niet erg onder die vervuiling, hoewel het achteraf natuurlijk een geweldige verbetering is geweest dat dit open riool nu weer enigszins genormaliseerd is wat de waterkwaliteit betreft. Dat varen op stromend water vereiste uiteraard nieuwe vaardigheden. Hoe varen de vrachtschepen, wat bedoelen ze met de blauwe vlag, welke oever kan je als zeiler het beste houden onder welke omstandigheden, hoe vaar je een haventje binnen zonder bij de ingang ernstig uit koers te raken etc. etc. Het Binnen Aanvarings Reglement uit 1926 (in: ANWB, Almanak voor Watertoerisme, Deel I, uitg. 1961) diende als leidraad. Wel ietwat verouderd, het sprak bijvoorbeeld veel over 'zeilvoerende stoomvaartuigen', maar desalniettemin informatief.

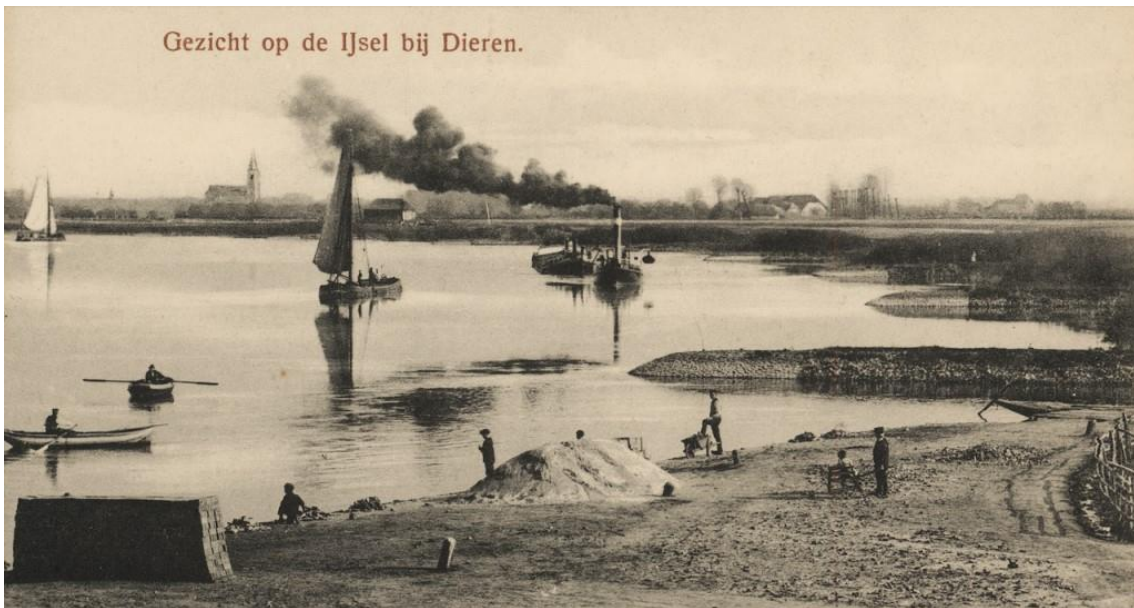


De IJssel bij Deventer. Laag water in de zomer was ook vroeger vrij gewoon. Het kribbetje varen om stroomopwaarts gebruik te maken van de 'neer' tussen de kribben, was bij hoger water met een kleine ondiepe boot mogelijk, maar niet zonder risico. Je kon met het vlak stenen raken waar je ze niet verwachtte, laat staan dat je die kon zien in het voeze water, met soms ernstige schade tot gevolg.

Ik heb het vermoeden dat het rivierwater en de boezems in Nederland ook te lijden hebben onder de afwatering van boerensloten etc. op het grotere water. Die sloten zijn immers zwaar vervuild door uitspoelende mest van de akkers. Europa heeft al gesignaleerd dat het oppervlaktewater in de Nederland qua waterzuiverheid onder de maat blijft. De komende jaren komt daar wellicht verbetering in. Goed voor de natuur en voor de watersporter.

Met een motorboot kan je ook prima de grote rivieren opvaren tot ver in Duitsland. Stroomopwaarts gaat dat frustrerend, maar je wordt beloond met de stroom mee zodra je terugvaart. Kanovaarders laten zich stroomopwaarts brengen,

om vervolgens ontspannen met de stroom mee terug te peddelen. In Duitsland stroomt de Rijn gemiddeld net zo snel (of langzaam zo u wilt) als in Nederland. Omstreeks 5 km./uur. De IJssel heeft ook die stroomsnelheid die na Zwolle terugloopt. Anders dan voor motorboten is een tocht over de rivieren voor zeilers niet direct aan te raden. Te veel bruggen die voor zeilschepen te laag zijn en te veel bochten die de bezeilbaarheid van een traject beïnvloeden. Dat was honderd jaar geleden nog anders. Toen waren er over de rivieren minder bruggen en meer (vracht)schepen onder zeil waarvan door brugwachters en andere schippers werd begrepen wat hun probleem was bij bepaalde manoeuvres.



De boeier Tjet Rixt omstreeks 1932 op de Nederrijn, met aan boord vlnr. Jaap, zetschipper Jan de Wagt en Anna Maria. De foto werd door Mindert Hepkema gemaakt vanuit de bijboot.

‘Die Holländer’ visten op de Mittelrhein

De zalm werd door de vissers op de Rijn gezien als ‘Koning der vissen’. De vangst van deze vis, die tot 1.50 meter lang kon worden en dan meer dan 30 kilo woog, werd door de eeuwen op de Duitse Mittelrhein intensief bedreven. De vis werd afgeleverd op markten in Keulen, Mainz, Wiesbaden en Frankfurt. Vooral rond de Loreley, bij Sankt Goar en het aan de rechteroever gelegen Sankt Goarshausen kon veel van deze vis gevangen worden. Dat veranderde echter in de 20^e eeuw door aanpassingen aan de rivier om een vaargeul te creëren die veiliger was voor de scheepvaart, door de motorisering en intensivering van de scheepvaart, door de watervervuiling door opkomende industrieën en door vissers uit Nederland. De Duitse vissers probeerden de zalm te verschalken met netten vanaf de oevers. Het was volgens visserijverdragen verboden meer dan de helft van de breedte van de rivier af te sluiten. De Nederlandse vissers plaatsten echter, ondanks die verdragen, netten die de rivier ’s nachts volledig afsloten. Het was ’s nachts verboden om op de Rijn te varen, dus niemand had er last van. Door deze (niet legale) afsluitingen werd er zoveel zalm weggevangen, dat de zalmvisserij meer stroomopwaarts niet meer rendeerte. De ooit zo lucratieve zalmvisserij langs de Mittelrhein werd in het midden van de dertiger jaren echter beëindigd. Niet zozeer vanwege ‘die Holländer’, maar doordat de zalm wegbleef vanwege de vervuiling van het Rijnwater door de opkomende industrie die afvalwater rechtstreeks loosde op de rivieren.

Na de zalm werd de aal populair

Een andere trekvis, de paling, was veel beter dan de zalm bestand tegen vervuild water. Ook die vis kwam van de Noordzee de rivieren opzwellen. De aal was wel een vis waar de Nederlandse vissers ervaring mee hadden en dat in een tijd dat de Zuiderzee afgesloten zou worden en het perspectief voor veel vissers in Nederland niet goed was. Ook de riviervissers in Nederland hadden natuurlijk te lijden onder de watervervuiling. Bovendien werden ook in Nederland de rivieren ‘genormaliseerd’ ten behoeve van de scheepvaart. Met dijken en kribben werd de ooit vrije stroom ingekaderd, waardoor er één relatief brede en bevaarbare vaargeul ontstond. Dat was echter niet in het belang van de vissen en de vissers. Het visgebied werd door de normalisatie van de stroom versmald en vissers benedenstrooms vingen minder aal door de vissers die ‘boven’ hen de netten uitzetten in de periode dat de aal naar zee trok. Er ontstond daarmee bij riviervissers een trek naar meer stroomopwaarts vissen en er waren Zuiderzeevissers die hun schip verkochten aan riviervissers of ook zelf op stromend water hun geluk probeerden. Aanvankelijk op de Waal in Nederland, maar daar bleef het niet bij. Je kon de aal immers opzoeken, verder de rivier op, zodat er in Duitsland gevist moest worden. Zo verschenen er botters, kwakken, schokkers en ook binnenschepen als een klipper en tjalkjes op de Mittelrhein in Duitsland, waarmee op aal werd gevist met de ankerkuil. Toen in het begin van

1900 de scheepsbouw overstapte van houten op ijzeren schepen, werden er in Nederland langs de rivieren en later ook in Duitsland stalen 'Waalschokkers' gebouwd, die in Duitsland 'Aalschokker' werden genoemd.



*Een Nederlandse omgebouwde klipper met ankerkuil bij Braubach, even ten zuiden van Koblenz.
Onder: de aalschokker die tot in de 21^e eeuw dienst deed bij Sankt Goar, t/o de Loreley.*





Met Volendammer kwakken wordt op aal gevist met de ankerkuil in Duitsland op de Rijn.



De laatste "Aalschokker" in bedrijf t/o de Loreley bij Sant Goar. Omstreeks 2010.



Zalmvisserij met de 'zegen' op de Waal, omstreeks 1918.



Voor de Duitsers was de door Nederlandse vissers gebruikte techniek van visvangst met kuilnetten revolutionair. Zij waren gewend te vissen vanaf de oever met de zegen en met handkuilen. Met de aalschokkers werd door Nederlanders echter op

stroom gevist met een kuilnet, waarbij het schip geankerd bleef liggen en het kuilnet door de stroom open bleef als bij een sleepnet. Zo kon vanaf de zomer de aal gevangen worden die terugkeerde naar zee. 's Avonds werd de geankerde schokker meer in de volle stroom gestuurd. Vervolgens werd het net tussen twee zware horizontale bomen uitgezet tussen de aalschokker en de wal. Bomen van zo'n 15 meter lang, waarbij de onderste verzaagd was met kettingen, het bovenste rondhout niet. De lange bomen vormden de opening van de kuil die als een fuik naar achteren uitstond op stroom. De volgende ochtend werd het net binnengehaald en de schokker weer naar de kant gestuurd. Bij een geankerde schokker lag ook steeds een bijboot waarmee de vissers van de wal op het schip konden komen en weer terug.



Stalen aalschokkers bij Sankt Goar in de 21^e eeuw.

Niet alleen stalen 'schokkers'

Net als bij de Zuiderzeevervisserij werden ook voormalige vrachtscheepjes gebruikt bij de aalvisserij. IJzeren vrachtscheepjes uit Nederland, zoals tjalkjes en klippers. Niet dat die ideaal waren. De kont was te hoog, waardoor de vissers moeite hadden bij de netten te komen. Wel werd een tjalk eens aangepast voor de visserij door de luiken en de roef te verwijderen. Op een foto van een aalvisser bij Bacherach, een middeleeuws stadje stroomafwaarts onder Bingen, zien we zo'n aangepaste tjalk, met heel opvallend op het achterdek een man in uniform met een vaandel. Bij nadere bestudering blijkt dit vaandel de Nederlandse NSB vlag te zijn, die in 1936 door Anton Mussert werd ingevoerd! Een driehoek (Nederlandse Delta) met

daarop in goud de Nederlandse leeuw en de letters NSB (Nationaal Socialistische Beweging) op een horizontale achtergrond in de kleuren rood-zwart, die stonden voor 'Blut und Boden'. Door hun existentiële afhankelijkheid van externe factoren, van krachten buiten hen, waren vissers altijd al gevoelig voor religies, voor noodlot en wereldbeschouwingen die zekerheid beloven, maar deze vissers waren natuurlijk wel wat ver afgedwaald van hun 'Heimat'.



Bacherach, omstreeks 1938. Een verbouwde tjalk met een Nederlandse visser met de NSB vlag.



De NSB-vlag die Anton Mussert vanaf 1936 invoerde voor zijn nationaal socialistische beweging.



Een Nederlandse tjalk met kuilbomen bij Sankt Goar, tegenover de Loreley.



Een botter en een Nederlandse tjalk bij Sankt Goar, t.o. de Loreley.

Museumschepen

Meer dan in Nederland hebben Duitse steden langs de Mittelrhein oog voor dat bijzondere visserijverleden en de rol die de ‘Aalschokker’ daarbij speelde in de 20^e eeuw. Een aantal van deze schepen is gerestaureerd en ligt als museumschip bij stadjes aan de Rijn met een belangrijk visserijverleden. De houten schepen uit de 19^e eeuw zijn natuurlijk verloren gegaan, maar de stalen schepen uit Nederland, de ‘Aalschokkers’, waren beter bestand tegen de tijd. Overigens zijn er ook in Duitsland enige van deze schepen gebouwd.



Aalschokker ‘Aranka’, een museumschip bij het eiland Grafenwerth aan de Rijn, met op de achtergrond de Drachenfels.

Ouder, maar sneller

Nog sterker dan in het maatschappelijk leven zal de vergrijzing het beeld bepalen van het zeilen in ronde en platbodemjachten. Je kunt je daar op verheugen of je daar zorgen over maken, maar je kunt het ook nemen voor wat het is en zal zijn. Zorgen maken is wel het minste aan te bevelen, want dan verwacht je allerlei problemen, die tegenwoordig uitdagingen worden genoemd, dus eigenlijk niet bestaan. Ik denk, dat het met die vergrijzing op het water veel vrolijker toe zal gaan

dan de sombermannen ons nu voorhouden. De ouder wordende mens, ook de watersporter, is tegenwoordig niet alleen ouder, maar ook vitaler en gezonder dan de oudere watersporter uit zeg maar 1960.



Hendrik Voordewind (1887-1972) in zijn aakje de 'Dolphijn', in 1950, op 63 jarige leeftijd.

Op de foto zeilt Hendrik Voordewind in de Dolphijn. Voordewind was op dat moment omstreeks 63 jaren oud en vervroegd als commissaris van politie in Amsterdam met pensioen gegaan. Dat vervroegd pensioen was in die jaren overigens nog niet gebruikelijk en had een specifieke reden. Hij was een uitzondering. Sinds kort werken we op die leeftijd gewoon door tot we bijna 70 zijn en dan zijn we nog lang niet oud genoeg voor een 'rustige oude dag' waarin gewacht wordt op het definitieve einde. De ouderen van nu zijn gemiddeld genomen immers vitaler, fysiologisch jonger en actiever dan hun leeftijdsgenoten van vlak na de oorlog.

Eenmaal vrijgesteld van de verplichte dagelijkse arbeid ontvouwt zich voor die oudere watersporter wel een geheel nieuw leven. De altijd zo volle agenda raakt leeg. Je moet zelf wat maken van de noodzakelijke structuur en activiteiten in je bestaan. En.....je tijdsbeleving verandert. Je zou denken dat gepensioneerde mensen met die lege agenda's zeeën van tijd en ruimte hebben om iets te doen, maar dat wordt niet altijd zo beleefd. Sterker nog, waar de dagen in het arbeidzame leven wel eens behoorlijk lang konden duren, daar lijkt de tijd nu voorbij te vliegen. Mochten jonge watersporters misschien denken dat die gepensioneerden gelukkig nog hun boot hebben om aan de existentiële verveling te ontsnappen, als een soort uitstel van executie, dan hebben ze het mis. Voor jongeren met een drukke baan kan het een eeuwigheid duren tot ze na een zomer zeilen weer met de boot het water op kunnen, maar voor ouderen werkt dat omgekeerd. Nauwelijks staat het schip winterklaar op het droge, of het nieuwe vaarseizoen kondigt zich al weer aan. De seizoenen vliegen voorbij. De tijd gaat langzaam als je jong bent, maar vliegt voorbij voor de gepensioneerden. De jeugd onder de twintig wil graag volwassen worden, maar ach, wat duurt het lang voor het zover is. Gepensioneerden willen zo lang mogelijk gezond en actief blijven leven, maar twintig jaren pensioen zijn voorbij voordat ze er erg in hebben. Het leven gaat dus gewoon sneller als je ouder wordt.

Volgens de Groninger psycholoog Douwe Draaisma hangt dat verschil in tijdsbeleving samen met het functioneren van het geheugen. Het geheugen zorgt voor een 'tijdsillusie', zowel bij de jeugd en de volwassenen als de gepensioneerden. Wie veel plannen heeft en veel activiteiten ontplooit, heeft moeite al die nieuwe indrukken en ervaringen op te slaan. Jongeren willen veel, maar het schiet voor hun niet op. De tijd kruipt. Dat is ergernis. Voor ouderen werkt het omgekeerd. Zij plannen veel minder activiteiten en voor hun is, anders dan bij jonge mensen, lang niet alles 'nieuw', in tegendeel, en daarmee vliegt de tijd voorbij zonder dat er veel gebeurt. Wil je als oudere dat de tijd langzamer gaat, dan moet je dus meer gaan doen. Meer ondernemen, nieuwe activiteiten oppakken, nieuwe dingen proberen, opnieuw gaan leren, studeren en uitproberen.

Zo zie je platbodemzeilers die eigenlijk geen afscheid willen nemen van hun te groot geworden schip, maar er tegelijkertijd maar weinig mee varen. Dat worden voor hun korte dagen met dat schip, maar wel met veel verveling. Hun tijdsbesef zal snel veranderen, als ze het schip overdoen aan hun kinderen, aan familie of gewoon verkopen, om daarna te beginnen met een nieuw scheepje dat beter aansluit bij de mogelijkheden en wensen die zij eigenlijk als watersporter hebben op hun oude dag. Zo'n omschakeling is alsof er zich een nieuwe wereld, een nieuw leven ontvouwt. Maar inderdaad, dat loslaten van dat watersportverleden met dat mooie schip is niet eenvoudig. De mensen die ik ken en zo'n overstap wel hebben gemaakt, hoor ik echter niet klagen. In tegendeel. Zij hebben hun nieuwe werkelijkheid aanvaard en hun watersportactiviteit daarbij aangepast. Zij kijken niet terug, maar plannen vooruit. Natuurlijk blijft de stap groot. Vooral platbodemzeilen is altijd meer geweest dan alleen maar varen met een schip. Het drukte ook een

zijnswijze uit, een verbondenheid tussen mens, schip en landschap. Dat schip was maatschappelijk en cultureel identiteitsbepalend. Maar ja, in het leven blijft uiteindelijk niets hetzelfde. Zelfs je schip niet. Volgens Darwin overleven die individuen, die zich het beste weten aan te passen aan veranderende omstandigheden. Wil je lang blijven varen, dan weet je dus wat je te doen staat.



Botterzeilen, geweldig werk voor een team van sterke, jonge mensen, maar ongeschikt voor een ploeg gepensioneerde platbodemzeilers. Voor hun is dit vragen om ongelukken.

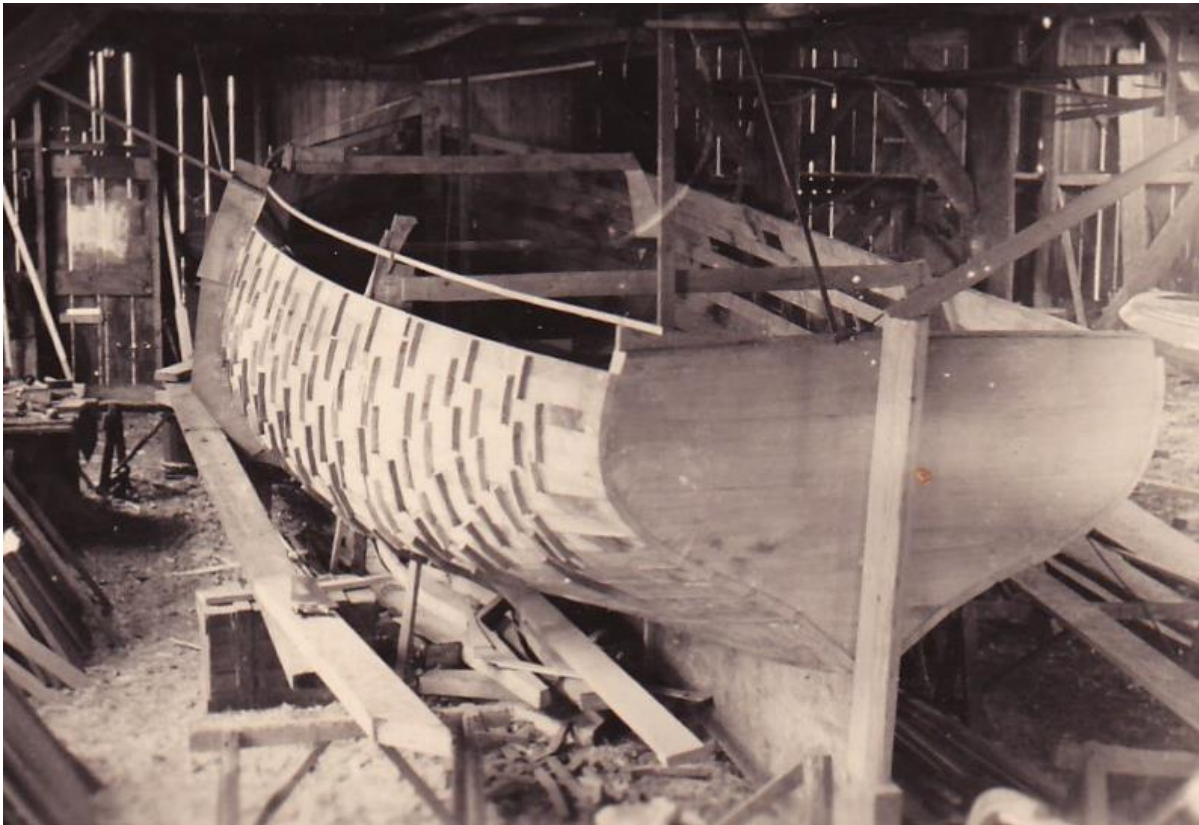
Overigens ben ik zelf van 1944 en vaar nog met een Staverse jol die ik als casco kocht in 1967. Sta ik nu te trappelen van ongeduld om dat scheepje van de hand te doen? Geenszins. Maar de jol aanpassen aan mijn persoonlijke wensen om optimaal te blijven varen, doe ik al jaren. Het scheepje is dan ook niet ondergebracht bij de SSRP. Het komt niet door de keuring. Ik heb echter plezier in het bedenken en ontwerpen van technische oplossingen om de jol geschikt te houden als zeilschip voor mijn steeds veranderende leefsituatie. Je kunt het (vanuit de schepen gedacht) bijvoorbeeld betreuren dat er nu botters, aken en zeeschouwen rondvaren als

motorboot, gewoon doordat de eigenaren de tuigage en zwaarden hebben verwijderd, maar voor die eigenaar kan dat op enig moment een prima oplossing zijn geweest. Een nieuwe eigenaar kan later desgewenst zo weer het tuig op zo'n schip plaatsen. Met zo'n tijdelijke aanpassing van het schip aan persoonlijke omstandigheden en mogelijkheden gaat eigenlijk niets verloren.



Historische tewaterlating

Houten platbodems werden traditiegetrouw gebouwd in een schuur en ‘op het oog’, dat wil zeggen niet volgens een uitgewerkte tekening. Maar wel met behulp van enige mallen en op basis van een standaard aanpak. Bijvoorbeeld dat de huid niet om de spanten wordt gebogen (zoals bij de ijzeren scheepsbouw), maar de leggers en krommers geplaatst worden nadat een deel van de huid is aangebracht.



Gaastmeer, 1950. Bouw van de jol 'Lady of Stavoren' bij scheepsbouwer Wildschut. De romp is bijna klaar, terwijl de krommers nog aangebracht moeten worden.

De ijzeren scheepsbouw die zich rond 1900 in ons land ontwikkelde en die de bouw van houten vrachtscheepjes verdrong, kende een geheel andere aanpak. Die schepen werden van tekening gebouwd, waarbij eerst de stevens, de kiel en de spanten werden opgezet en pas daarna de huidplaten om de spanten werden aangebracht. Bij houten scheepsbouw was het belangrijk te werken in een droge, overdekte ruimte. Dus in de timmerschuur van de werf. Dat om de onregelmatige werking van hout door de inwerking van vocht te voorkomen. Een houten schip of jacht werd als het klaar was tewatergelaten vanuit de timmerschuur, meestal met de kop naar voren. Ook dat was bij de ijzeren scheepsbouw anders. De ijzeren schepen werden gebouwd op een daarvoor geschikt gemaakte plaats vlak langs het water, waarbij het schip in de lengte van het vaarwater werd gebouwd.



Drachten, buurtschap het Buitenstvallaat. Een skûtsje in aanbouw bij Van der Werff.

Om het zware schip als het klaar was in het water te krijgen, werd het schip dichterbij het water geschoven en dwarsscheeps de vaart in gekiept. Letterlijk gekiept, doordat het geplaatst werd op twee zware balken die konden scharnieren als een wipwap.



Drachten, Buitenstvallaat. Een pas gebouwd skûtsje glijdt over twee balken het water in.

Datzelfde principe dacht Cor de Graaff, loodgieter te Haarlem, in 1949 ook toe te kunnen passen, toen hij achter zijn woning zijn stalen Staverse jol van ruim 7 meter had gebouwd. Hij gebruikte een ontwerp van Henk Tingen uit 1937 en begon te bouwen in 1947.

Van die bouw, de tewaterlating en de vaartochten die erop volgden is een amateurfilm gemaakt die ondanks een zekere langdraderigheid toch respect afdwingt.

Zijn jol 'Bram' werd bijvoorbeeld door een smalle doorgang naar de kade van de Leidsevaart in Haarlem gebracht. Daartoe moest de jol op de zijkant worden gelegd en op klossen en rollen, met behulp van een flinke lier en een autokrik, naar het water worden getrokken. Gewoon met handkracht en eenvoudige hulpmiddelen dus, maar ja, dat was 1949. Daar werd met veel moeite de jol parallel aan de vaart neergelegd en op twee balken geplaatst om het casco, dat ongeveer 2 ton zal hebben gewogen, gecontroleerd het water in te kiepen.

Bijna lijkt het te mislukken als de kont van de jol eerder wegglijdt dan de kop, maar gelukkig loopt het goed af.



Haarlem, 1949. De Staverse jol 'Bram' (ontwerp Henk Tingen, uit 1937) wordt op de kade van de Leidsevaart in gereedheid gebracht voor de tewaterlating. Goed te zien is het profiel van de kiel zoals Henk Tingen bij zijn Staverse jollen toepaste. Als bij een scherp jacht! Dit om het lateraalpunt naar achteren te krijgen, waardoor de jol minder loefgierig zou zijn. (Foto's: Corrie de Graaff, dochter van de bouwer)



Haarlem, 1949. Traditioneel met behulp van twee balken ter geleiding. Op de amateurfilm van deze tewaterlating (die bij de SSRP info over de Bram te zien is) zie je de kont te vroeg wegglijden, maar de jol volgde probleemloos.



Laaksum, 2016. De Bram tijdens een wedstrijd voor Staverse jollen.

De laatste jaren staat deze jol overigens iedere winter op de kant bij de scheepswerf het Buitenstvallaat in Drachten, bij Haiko van der Werff, nazaat van de beroemde skûtsjebouwers van weleer.

Platbodems dankzij vishandelaren

Schepen zijn er nooit voor zichzelf. Ze zijn gemaakt voor iets anders, zoals het vervoer van goederen en personen of als middel om vis te kunnen vangen. De platbodems in Nederland zijn bijna allemaal dergelijke werkschepen geweest, naast die paar jachten, die dienden voor ‘het plezier’ van de eigenaar. Toch staan we maar zelden stil bij de functionele verbondenheid die schepen hebben met een veel bredere context. Als voorbeeld geldt bijvoorbeeld het scheepstype Staverse jol, dat er alleen maar is omdat Londenaren graag levende paling kochten om soep van te maken. De Staverse jol werd gebruikt om die aal te vangen op de Zuiderzee.

Friesland is daarbij als voorbeeld exemplarisch te noemen, omdat zich daar vrij recent tijdens de bloeitijd van de Zuiderzeevisserij twee duidelijke voorbeelden voordeden van tijdelijke bloei van de visserij en de daarmee verbonden scheepsbouw, dankzij ondernemende vishandelaren.

Aalvisserij voor palinghandelaren uit Heeg

De visserij op de Zuiderzee stelde in Friesland tot ver in de 19^e eeuw niets voor. Dankzij de centralistische bestuurscultuur die de Fransen tijdens de bezetting van ons land invoerden, weten we dat in 1812 volgens de rapportage van de Prefect van Friesland aan het centrale gezag, langs de Friese kust alleen in Stavoren 12 vissers actief waren. Zij vingden ‘met kleine schuitjes’ direct buiten de haven langs de dijk paling in de maanden mei, september en oktober. Langs de Zuiderzeekust werd verder alleen door een enkeling ‘voor eigen gebruik’ wel eens wat vis gevangen.

Een halve eeuw later, in 1863, was dat nog niet anders. Alleen in Stavoren waren 12 vissers met 2 vissersjollen en 10 schuitjes een paar maanden per jaar actief met de aalvangst. Die vissers hadden zich georganiseerd in het Stavoren Vissersgilde, dat reeds op 27 september 1638 door 10 vissers was opgericht. (Bron: Oudstavoren.nl: De gilden in Stavoren) In 1798 werden overal in het land de gilden bij de invoering van de nieuwe grondwet van de Franse overheerser afgeschaft. De gilden belemmerden volgens het gezag de concurrentie en daarmee de vooruitgang. Het Stavoren Vissersgilde bleef echter functioneren alsof er niets was veranderd. Het gilde stond namelijk onder contract van de palinghandelaren uit Gaastmeer/Heeg. De palinghandelaren hadden het recht gekocht om vispercelen langs de zeedijk te verhuren aan vissers. Het gilde huurde deze visrechten, met de verplichting de gevangen aal tegen een vaste (lage) prijs te verkopen aan de palinghandelaren. Het

gilde bleef om die reden klein, het had nooit meer dan 12 leden, en maakte concurrentie onmogelijk.



In de 20 jaren die volgden veranderde er niets. Scheepsbouwer Douwe Roosjen had voor de vissers in Stavoren een jolletje gebouwd en daarmee waren er in 1883 nog steeds 12 jollen.

Pas na 1893 steeg het aantal vissers met een jol spectaculair. Niet alleen in Stavoren, maar ook in Laaksum, Molkwerum en Hindeloopen. Ik beperk me hier echter tot de ontwikkeling in Stavoren. In 1893 waren daar plotseling 22 jollen, in 1901 zelfs 72. (Bron: ZZM) Dat werd niet veroorzaakt door de palinghandelaren uit Heeg. Het vissersgilde bleef met 12 jollen onverstoort levende aal afleveren voor de palinghandel op Londen. Vanuit De Lemmer waren echter een paar ondernemende visverwerkers erin geslaagd de Zuiderzeevisserij langs de Friese kust een nieuwe impuls te geven die tegelijkertijd door deze ondernemers onder controle werd gehouden. Zij zorgden voor de groei van het aantal jollen in Stavoren.



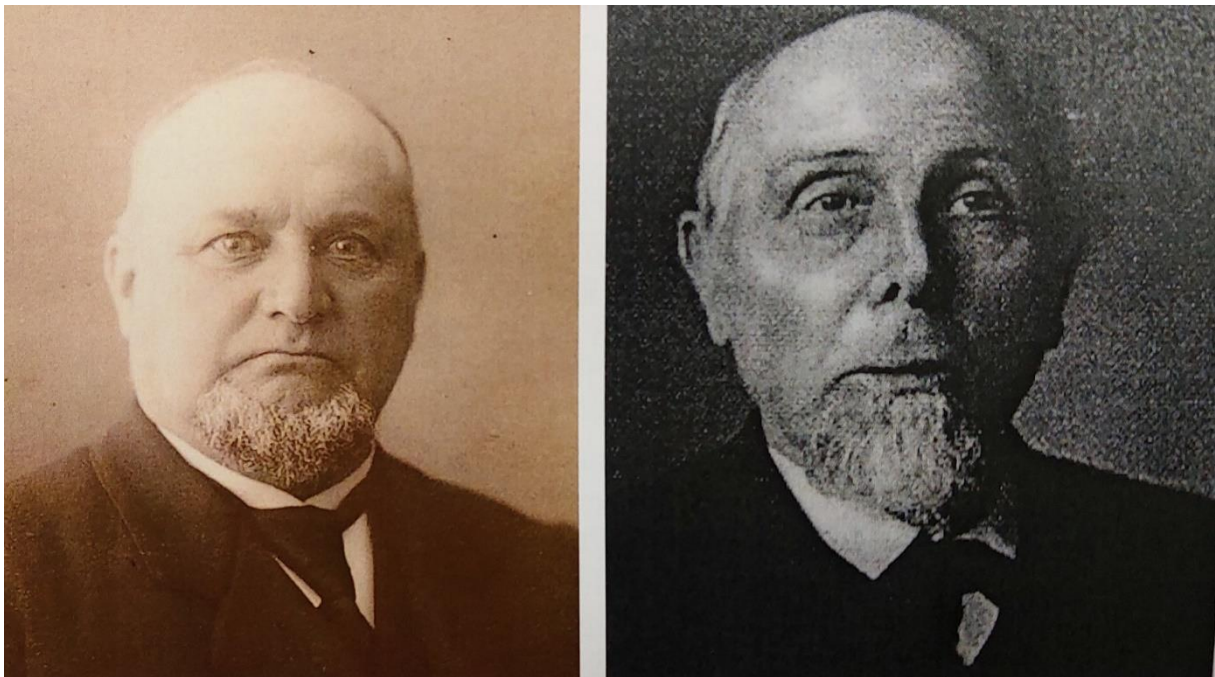
De palingbandel in Heeg leidde tot de bouw van vissersjollen in Stavoren.

Friese Zuiderzeevisserij voor Lemster vishandelaren

Ook in De Lemmer was in de 19^e eeuw lange tijd geen sprake van Zuiderzeevisserij van enige betekenis. Wel waren er vishandelaren als Sterk, De Rook en De Jager die haring opkochten van vooral Zuiderzeevissers uit Holland en van Urk. De vis werd gerookt in een hang, in kistjes verpakt en verkocht in het noorden van het land. Toen er in de gemeente Lemsterland aan het einde van de 19^e eeuw grote werkloosheid ontstond onder landarbeiders vanwege de landbouwcrisis en omdat het veen ten oosten van De Lemmer afgegraven was, kreeg deze havenplaats te maken met een toestroom van arm volk. Vooral de vishandelaren Johannes Sterk en Poppe de Rook zagen met zoveel mensen die niet werkten nieuwe kansen. Sterk en De Rook hoefden niet langer vis te kopen van Durgerdammer vissers, zij konden nu zelf wel vis (laten) vangen met de mannen in De Lemmer die maar wat rondhingen.

Johannes Sterk (1856-1932) had zijn wortels in Duitsland. Via Heerenveen was de familie Sterk in De Lemmer verzeild geraakt waar Johannes in 1882 een visrokerij begon. Poppe de Rook (1845-1913) was geboren in De Lemmer en kwam uit een familie van haringrokers. Bij de bevolkingsadministratie die de Franse overheerser in 1812 invoerde, nam deze familie de naam 'de Rook' aan. Hij was net als

Johannes Sterk als vishandelaar zeer ondernemend, maar had ook bestuurlijke en culturele interesses. Hij was weliswaar ondernemer, maar voelde zich bovendien zeer betrokken bij het lot van de vissers en de landarbeiders in Lemsterland. In 1889 werd hij in die gemeente het eerste socialistische gemeenteraadslid van Nederland en wel voor de vrije socialisten, de Sociaal Democratische Bond, van Ferdinand Domela Nieuwenhuis. Deze afvallige dominee uit Amsterdam werd door veel Friese landarbeiders beschouwd als 'ús ferlosser', maar door anderen als gevaarlijke anarchist. In 1882 was Poppe's zus Janke de Rook getrouwd met Jan Pen (1855-1952) uit De Lemmer. Deze handelaar was eveneens lid van de SDB.



Johannes Sterk en Poppe de Rook

Poppe de Rook ontwikkelde samen met zijn zwager Jan Pen een nieuw staand want dat te gebruiken was voor de vangst van haring en van ansjovis in het ondiepe water van de Zuiderzee. Jan Pen kocht de galen in Apeldoorn en kreeg een monopolie op zijn netten die hij liet maken in een eigen nettenbaan: het gemeenschappelijk souterrain onder vier arbeidswoningen die hij liet bouwen aan It Leeg.

Deze drie ondernemers, Sterk, De Rook en Pen, organiseerden werk voor werkloze landarbeiders. Ook lieten ze visaken bouwen die deze nog onervaren vissers op afbetaling konden gebruiken om haring en ansjovis te vangen, die zij tegen een vrij lage prijs moesten verkopen aan hun geldschieder die immers een hang en een zouterij had om de vis te verwerken.

De bokking werd vooral in het noorden op vismarkten verhandeld en de ansjovis werd in tonnetjes ('ankers') naar vemen in Amsterdam gebracht om van daar geleidelijk aan per trein naar Zuid-Duitsland vervoerd te worden, waar de mensen woonden die graag zoute ansjovisjes aten. Uiteindelijk zijn het dus de consumenten die het voor handelaren aantrekkelijk maken een product te leveren. De handelaren zorgen ervoor dat zij over de gewenste vis kunnen beschikken en zo wordt het de moeite waard voor vissers om haring en ansjovis te vangen. Die vis zwom voor die tijd natuurlijk ook ieder jaar de Zuiderzee in, maar niemand in Friesland had er belang bij om deze vissen te vangen. Men wist niet wat ze ermee moesten, er was geen afzet mogelijkheid. Die wisten de Lemster handelaren wel te organiseren.

De onverwachte groei van het aantal vissersjollen rond Stavoren vond alleen maar plaats, doordat deze handelaren in De Lemmer de gevangen haring en ansjovis opkochten. De firma's Sterk, De Rook en De Jager (die jarenlang de grote afslag en hang in Stavoren exploiteerde) zorgden dat vissers in Hindeloopen, Molkwerum, Stavoren en Laaksum hun vis kwijt konden.

Voor de vissersvloot van De Lemmer is het verhaal eender als voor Stavoren, zij het dat in De Lemmer niet met jollen werd gevist, maar met bidders en visaken. Vroeg in het jaar op Zuiderzeeharing, daarna tot juli op ansjovis en na de zomer op aal. Niet om levende aal voor de palinghandelaren in Heeg te vangen, zoals nodig was voor de Engelse klanten. De Lemsters vingen aal met het hoekwant, dus aan haken, en rookten de aal voor de verkoop dicht bij huis. Ook die aken in De Lemmer werden pas gebouwd toen er behoefte aan was. Zonder Duitse afnemers van de ansjovis en zeker ook zonder handelaren als de fam. Sterk en de fam. De Rook had De Lemmer zich nooit in korte tijd tot de grootste visserijhaven van Friesland ontwikkeld en hadden we nu zelfs geen Lemsteraken gekend.



De Vluchthaven van De Lemmer, waar de visserij lag, buiten de sluis.



De Lemmer: de Vluchthaven buiten de sluis met botters, aken en vletten. Op de dam het zwembad aan de Zuiderzee, een rage die zich enkele decennia voordeed om de gezondheid te verbeteren door een duik in het zilte water.

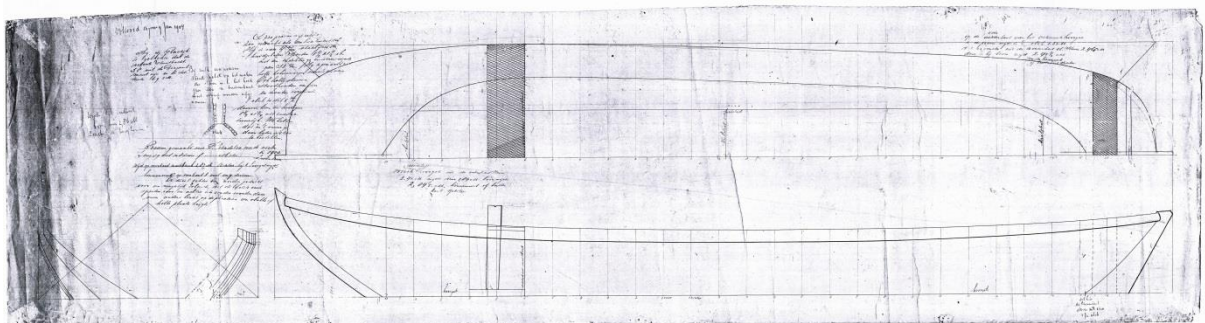
Pramen in soorten

Pas laat, toen de boerenpraam al jaren buiten gebruik was en dreigde te verdwijnen, werd dit werkscheepje ontdekt door liefhebbers die dat wilden voorkomen. In 1996 werd in Friesland een vereniging opgericht die als doel had de 'Fryske Boerenpream' te behouden. Dat deden de leden door oude pramen die in een opvaartje bij een boerderij lagen weg te roten van de boeren te kopen en met vereende krachten te restaureren. Vervolgens werd het varen met deze scheepjes aantrekkelijk gemaakt door ze te voorzien van een tuig, van zwaarden en een roer, waardoor ze konden zeilen zoals in het verleden veel boeren in Friesland met de hooipramen gezeild hadden. En natuurlijk werden er ook voor deze 'Fryske

Boerenpremen' zeilwedstrijden georganiseerd en ieder jaar een heus kampioenschap.



Het probleem daarbij was, dat deze historische pramen allemaal verschillend zijn. Pramen waren werkscheepjes die gemaakt werden naar de wensen van de opdrachtgevers. In lengte verschillend, zo ongeveer tussen 6 en 18 meter, wat het wedstrijdenzeilen ingewikkeld maakt. De regel is immers, dat 'lengte loopt'. Een lang schip is normaal gesproken sneller dan een soortgelijk schip dat (veel) minder lang is. De boerenpramen worden voor de wedstrijden daarom ingedeeld in twee klassen. Een klasse tot 11 meter en de grote klasse van 11 tot 12 meter. Die indeling doet wat willekeurig aan en sluit vele pramen uit, maar goed, er moeten wel regels zijn bij een wedstrijd.

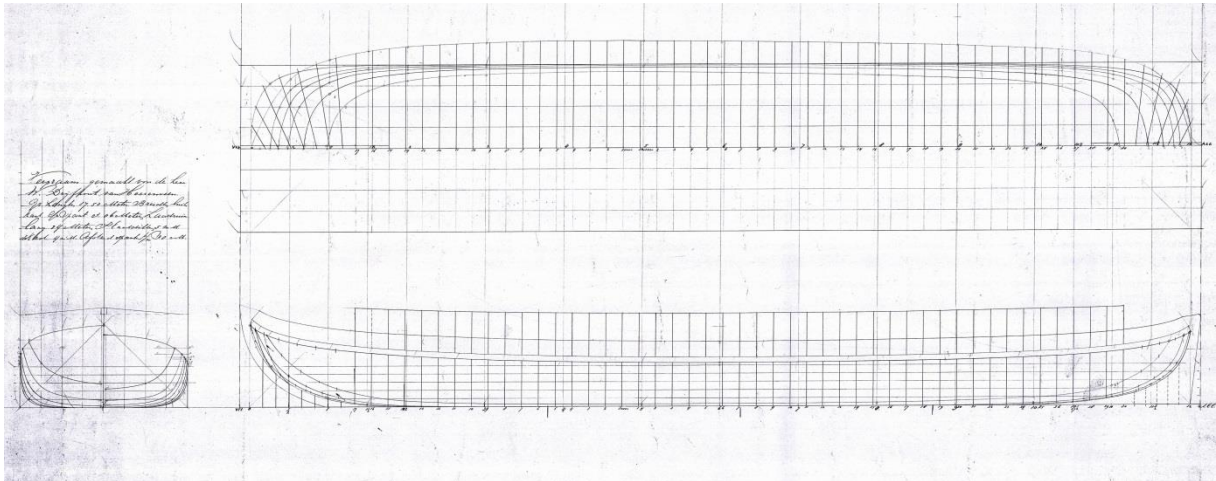


Praam, ontworpen door E. Romkema, bouw A. van der Zee, Joure 1903-1904, voor Zandstra over de Wielen (Langweer). Bijschrift: 'Deze praam is precies zo gemaakt als een houten model'. (FSM)



Joure, begin 1900. Een ijzeren praam van ruim 11 meter voor de werf van Auke van der Zee, die dit scheepje bouwde in de winter 1903-1904. Opvallend is de vorm die afwijkt van de gebruikelijke ronde ijzeren pramen. Het is qua vormgeving een kopie van een houten Friese praam, zo wordt op de tekening vermeld. Deze praam heeft meer van de Berlikumer pramen. (Foto: FSM)

Voor de zeilwedstrijden die tegenwoordig met opgeknapte boerenpramen worden gehouden, was er standaardisering van de schepen nodig, zodat de beste zeiler wint en niet de zeiler met het snelste schip. In 2002 werd daarom door enige praamzeilers het initiatief genomen om een nieuwe zeilpraam te ontwerpen waarmee als eenheidsklasse wedstrijden kon worden gezeild. De scheepswerf van Iege Blom maakte het ontwerp voor een standaard zeilpraam van 11 meter lengte. Skipshelling Blom in Hindeloopen kan dat als snijpakket leveren. De snijpakketten en de casco's zijn ook via de scheepswerf van Jelle Talsma te verkrijgen. Talsma levert in de praktijk meestal een praam kant en klaar af. Om deze ontwikkeling niet te laten doodbloeden, werd in 2004 een eigen vereniging opgericht, 'De Nije Sylpream', die zorgt dat de klassevoorschriften gehandhaafd worden, dat de praamzeilers elkaar in georganiseerd verband kunnen ontmoeten en dat er wedstrijden worden georganiseerd. 'So far so good', maar ondertussen is vanwege dat wedstrijdzeilen eigenlijk vergeten, dat pramen oorspronkelijk bedoeld waren om mee te werken in plaats van te spelen en dat de charme van de historische pramen mede ligt in de verscheidenheid en juist niet in de uniformiteit die voor wedstrijden zo belangrijk is.



Lijnenplan van een veepraam van 17.50 meter, getekend door Eeltje Romkema, bouw Auke van der Zee in Joure, opdrachtgever W. Drijfhout te Heerenveen. (FSM)

Deze grote praam is voorzien van verhoogde boorden, die geïntegreerd zijn in een boeisel (om die hoge boorden visueel aanvaardbaar te maken?). Het diepe ruim vond de opdrachtgever nodig om koeien en paarden veilig te kunnen vervoeren over langere afstanden. Vanwege het boeisel en het berghout in kop en kont zullen er mensen zijn die dit schip geen praam willen noemen, maar een bolpraam, of een bolschip of iets dergelijks. Eeltje Romkema spreekt echter zelf over een veepraam die hij ontwierp voor W. Drijfhout, dus houden we het daar maar op.



Nieuwebrug, 1925. De veepraam met verhoogde boorden voor de brug bij Haskerdijken.

De pramen die bewaard zijn gebleven, zijn bijna allemaal gebouwd van staal. Voor 1900 werden pramen van hout gebouwd. De Friese pramen zagen er toen anders uit dan de huidige boerenpramen. Auke van der Zee bouwde in 1903/04 voor Zandstra in Langweer een ijzeren praam naar het model van een houten praam. Die vorm heeft overeenkomst met de Berlikumer pramen, waarmee in de Bouwhoek van Friesland aardappelen werden vervoerd. Ook is er nog een Knijpster praam die in de Schoterlandse compagnonsvaart ten oosten van Heerenveen gebruikt werd. Dat model heeft verwantschap met de houten punters en bokken uit de Kop van Overijssel. Niet bewaard zijn gebleven de houten bolle- en spitse pramen uit de 19^e eeuw. Smalle scheepjes van verschillende lengte, met weinig holte en daarmee weinig vrijboord, die in kop en kont spits dan wel rond waren gebouwd. Die zie je alleen nog op oude foto's.



Grote houten 'bolle praam' met sprietzeil. Onder: een spitse praam in Joure.



Vrachtvaart versus wedstrijdzeilen

Om het zeilen met voormalige vrachtschepen in maatschappelijk opzicht spannender te maken, worden er voor deze varende monumenten met regelmaat wedstrijden georganiseerd. Wedstrijden trekken de aandacht, wat voor de exploitatie van de chartervloot en de vele weer in de vaart gebrachte pramen en skûtsjes belangrijk is. Wedstrijden zeilen zou bij het skûtsjesilen bovendien aansluiten bij een oude Friese traditie van hardzeilerijen voor vrachtschepen, beurtschepen en jachten gedurende de zomermaanden tijdens dorpsfeesten. Voor een (beperkt) aantal skûtsjes is dat laatste inderdaad werkelijkheid geweest. In de voor de vrachtvaart slappe zomermaanden konden schippers met een snel skûtsje wat bijverdienen door te komen zeilen bij dit soort wedstrijden. Dat was dus vooral aantrekkelijk voor schippers van snelle skûtsjes. Er waren echter ook veel vrachtscheepjes in die jaren die helemaal niet snel zeilden en die dus ook niet mee deden met die festiviteiten. Na de oorlog is de traditie van zeilwedstrijden voor skûtsjes in Fryslân weer opgepakt, hoewel de tijd van de zeilende vrachtvaart voorbij was. Door een uitgekiende organisatie werd dat een succes. Het skûtsjesilen werd zelfs een landelijk bekend evenement, met overigens vooral commerciële belangen. De kosten van deze zeilerij zijn immers zo hoog geworden, dat die al lang niet meer gedragen kunnen worden door de dorpen waar de schippers met hun schepen voor uitkomen. De skûtsjes waarmee de wedstrijden worden gevaren zijn omgetoverd tot ware racemachines en het verhaal dat er bij wordt verteld over de turfvaart, de mestvaart en het zware leven aan boord heeft eigenlijk helemaal geen betrekking meer op deze schepen. Als commercieel project is het verhaal echter belangrijk en wordt het daarom in stand gehouden.

Geveegd in kop en kont

De snelste skûtsjes bleken, niet heel verrassend, de langere schepen te zijn met een geleidelijke overgang van het vlak in kop en kont. Bij een schip met zo'n 'geveegde' kop is dat goed te zien als het leeg is, dus hoog op het water ligt. Het is daarbij moeilijk te bepalen waar het vlak het water raakt. Zo'n skûtsje ligt bovenop het water. Door de geveegde vorm duwt het schip het water niet voor zich uit, maar glijdt het er overheen. Het heeft weinig weerstand. De waterlijnen zijn weliswaar stomp, maar dat maakt bij zo'n licht en vlak schip weinig uit. Van de overgebleven skûtsjes zijn na de oorlog, toen het skûtsjesilen nieuw leven ingeblazen moest worden, daarom de snelste schepen gezocht met deze geveegde vorm om van deze skûtsjes wedstrijdsschepen te maken. Natuurlijk waren er daarbij ook wel eens mooie skûtsjes die niet sterk geveegd waren, maar meer de wat stompe vorm van een tjalk hadden. In de loop der jaren zijn ook die schepen niet alleen verlengd en opnieuw getuigd (met een groot tuig en de mast wat naar achteren ten koste van het ruim), maar werd de romp voor de mast licht geknikt. Bij het verlengen met enige meters was het helemaal niet moeilijk zo'n schip op die manier meer geveegd te maken. Het voorschip werd daarbij geknikt, de kop iets meer omhoog, zodat het

vlak bij het voorschip geleidelijker uit het water omhoog komt. Dat leidde wel tot veel te veel zeege wat onnatuurlijk is voor een traditioneel skûtsje, maar dat idee van een traditioneel vrachtscheepje was allang overboord gezet. Het ging er nu alleen nog om met succes wedstrijden te kunnen zeilen.



Skûtsje met een 'geveegde' kop

Ironisch is natuurlijk wel, dat op dit moment diverse schepen weer 'ontknipt' worden. Niet omdat ze daardoor sneller worden, maar omdat er een nieuwe meetformule van kracht is, waardoor de lengte op de waterlijn meer gewicht krijgt. Een geveegd schip heeft stilliggende een relatief korte waterlijn. Door de kop weer wat lager te zetten, wordt de waterlijn langer, wat gunstig zou uitpakken bij de nieuwe wedstrijdregels.

Als vrachtschip was laadruimte belangrijk, snelheid niet.

Dat de cultuur van het oude vrachtvervoer met skûtsjes altijd een kwestie was van snelheid en wedstrijden, is een bedenksel van de laatste decennia. Geladen was een skûtsje met geveegde lijnen net zo langzaam als een schip met stompere vorm. Geladen stuwde een 'snel' skûtsje het water net zo moeizaam voor zich uit als een langzaam schip. Bovendien maakten zowel de vracht als het vaarwater het de schipper vrijwel onmogelijk om zich te haasten. Door smalle, ondiepe vaarten kon onmogelijk snel gevaren worden en vaak moest er gewacht worden voor kunstwerken als sluisjes en bruggen. Ook dat zeilen was in de praktijk beperkt. Op sommige vaarten mocht niet gezeild worden, want dan zouden de koeien kunnen schrikken en vaak was een vaart helemaal niet bezeild, zodat er geboomd of gejaagd moest worden.



Een geladen tjalk, rustig zeilende door een smalle vaart.



Bij lage snelheden is de vorm niet bepalend voor de weerstand van het schip.

Bij wedstrijdzeilen accepteert men risico's

Om bij een wedstrijd te kunnen winnen, moet je natuurlijk alles op alles zetten en daarbij worden risico's genomen die alleen onder die omstandigheden te rechtvaardigen zijn. Skûtsjes sloegen als vrachtschip nooit om. Toen dat in de zestiger jaren een keer tijdens het skûtsjesilen wel gebeurde, werd er lang over gediscussieerd hoe dat nu mogelijk was. Tegenwoordig is het bij het skûtsjesilen helemaal niet ongebruikelijk dat er een schip omslaat. Reeds bij windkracht 5 Bft. of hoger. Dat hoger komt overigens niet vaak voor, want dan wordt de wedstrijd meestal afgeblazen wegens 'storm', terwijl alle 'plezierjachtjes' gewoon blijven zeilen.....

Wie verstandig zeilt met een toerjacht, die zorgt er natuurlijk voor dat hij bij harde wind niet te veel risico loopt en tijdig reeft. Omslaan zou voor hem desastreus zijn. Dat moet hij voorkomen. Dat was voor de zeilende vrachtschippers van voor de oorlog natuurlijk niet anders. Die schippers voeren met minimale bemanning en woonden met het gezin op het schip. Dan wil je geen risico's lopen bij harde wind. Dat ligt bij het moderne wedstrijdzeilen met skûtsjes anders. Die schepen zijn zwaar overtuigd en lopen bij weinig wind dus onverwacht hard, maar bij harde wind hebben ze een probleem. Vooral om dat reven niet meer gebruikelijk is. Dan liggen de sleepbootjes echter klaar om een gekenterd skûtsje weer overeind te trekken. De schepen zijn met opzet van boven zoveel mogelijk waterdicht gemaakt, zodat ze enige tijd hoog op het water blijven drijven. Om te zien is dat natuurlijk wel spectaculair voor het publiek (en voor de landelijke media), maar opnieuw heeft dit niets met de traditie van de zeilende vrachtvaart van voor de oorlog van doen.



Groepsdieren

Watersport is mensenwerk, in alle opzichten. Of het nu om professionele sport gaat, om gewone wedstrijdvaart of om recreatie. Voor groot en klein, van surfplank, skiff en kano tot motorjacht, zeiljacht en platbodem. De schippers en hun bemanningen gedragen zich daarmee niet veel anders dan andere mensen op aarde, namelijk als 'groepsdieren'. Die laatste term is niet beledigend bedoeld, maar als kenmerk voor een 'soort', voor 'de mens'. Het sociale gedrag van watersporters kent weer veel verschillende vormen, vergelijkbaar met de variatie in het gebruikelijke sociale gedrag van mensen.



De Lemmer, binnenhaven.

Er zijn er die graag in verenigingsverband hun sport bedrijven. Anderen zijn juist geen verenigingsmensen en varen liever op eigen houtje, zoals het hen uitkomt en zij zelf besluiten. Ook zijn er, een minderheid, die menen dat ze helemaal niet sociaal zijn. Dat ze het liefste solozeilen, lekker in hun eentje, waarbij ze de huidige drukte op het water en in de havens zoveel mogelijk proberen te mijden. Het ironische is, dat al dit gedrag, of je nu de gezelligheid zoekt, de strijd tijdens wedstrijden of de eenzaamheid, vormen van groepsgegedrag zijn. Ook de solozeiler die ervan geniet om alleen, vrij van alle sociale drukte, een vaartocht te maken, is zich voortdurend bewust van het feit dat hij deze vorm plezierig vindt in relatie met die grotere groep van andere watersporters. En natuurlijk weet de solozeiler, dat hij of zij absoluut niet soeverein of autonoom is. Er hoeft maar iets te gebeuren aan het schip of met hem zelf en hij heeft hulp nodig van anderen, van de medemens. Ook zijn speciale uitrusting met technische hulpmiddelen om alleen te kunnen zeilen is net als het bestaan van zijn schip überhaupt, alleen maar mogelijk dankzij de drukke, technologische maatschappij waar de solozeiler wat afstand van neemt, maar waar hij tegelijkertijd een product van is.

Massaliteit leidt tot verandering

De drukte op het water is een verschijnsel van de laatste jaren. Na de oorlog krabbelde de watersport weer ietsje op. Dat was de tijd van herstel en opbouw. De tijd dat de SSRP werd opgericht om te voorkomen dat de traditionele platbodempjachten voorgoed verloren zouden gaan. De tijd ook dat in Fryslân (met succes)geprobeerd werd het skûtsjesilen te behouden door dorpen een eigen skûtsje te laten adopteren dat in de zomer wedstrijden moest varen onder de naam van het dorp.



Stavoren, vissershaven 1972. Onze jol op de vaste plek naast de schoonw ST 31 van Andries Visser, naast het meethuisje voor het waterpeil.

Zelf ging ik in 1968 met mijn pas aangeschafte Staverse jol zeilen op het IJsselmeer. Dat water moest toen nog ontdekt worden. De ANWB waarschuwde watersporters voor de gevaren op dat water en inderdaad ging het er daar vrolijker aan toe dan op het veilige binnenwater. Op het IJsselmeer kenden de weinige zeilers die er kwamen elkaar, tenminste van het schip waarmee ze voeren. Zij vormden eigenlijk een informele groep die zich onderscheidde van de watersporters op het binnenwater. In de voormalige Zuiderzeehaventjes waren in die jaren nog geen voorzieningen voor jachten. Je zocht een ligplaats waar voorheen de visserij lag en de voormalige vissers vonden het leuk een praatje te maken, zeker als je met een platbodem zeilde zoals zij die hadden gebruikt voor de visserij. De sociale band tussen watersport en visserij, maar ook de band met de schippers van de

vrachtaart, was in die vroege jaren vanzelfsprekend, terwijl die tegenwoordig vrijwel verdwenen is.

Groepsvorming

De toegenomen belangstelling voor de watersport en de snelle toename van nieuwe jachten op het water vanaf de zestiger jaren leidde tevens tot duidelijker groepsvorming. De moderne jachten die van toen nieuwe materialen als polyester ('plastic') of aluminium werden gemaakt, onderscheidden zich van de klassieke (scherpe) jachten die nog op ambachtelijke wijze waren gebouwd, evenals van de platbodemjachten. Waar jachten in voormalige Zuiderzeehavens in die jaren nog zelf een aanlegplek konden zoeken, zag je dat de schippers zich zeer bewust waren van hun sociale identiteit. Net als in het maatschappelijk leven mensen van dezelfde 'soort' elkaar opzoeken, lagen en liggen ook in dergelijke havens de jachten soort bij soort. De Bavariajachten naast andere Bavariajachten, zeeschouwen bij zeeschouwen en aken bij aken. De oude, houten botters liggen ook het liefste bij elkaar en daarbij wordt natuurlijk geselecteerd op grootte. Met een zeepunter ga je niet tussen de grote aken liggen en de kleine Stavorse jollen passen ook het beste in een klein hoekje.



Stavoren, 2011. De bij Johan Prins in Workum gerestaureerde vissersjol ST 16 als vreemde eend op het Nautisch Kwartier in Stavoren, de plek waar de jol in 1901 eerder bij Roosjen te water werd gelaten.

Genieters van stilte

Zoals gezegd houdt niet iedereen van drukte. Er zijn er die de drukke jachthavens van tegenwoordig zoveel mogelijk mijden. Maar hoe doe je dat? En wat mis je dan? Tja, je mist natuurlijk van alles. Zoals de sociale contacten met je burens in de jachthaven, de voorzieningen van de jachthavens zoals elektriciteit, wifi en enigszins riante toiletvoorzieningen. Het bezoek aan de havenstadjes met hun gezelligheid en restaurantjes en noem maar op. Niet minder sociaal is echter de keuze om ver van de drukte in de havens de stilte op te zoeken en ergens te ankeren, aan een steigertje aan te leggen of, wat steeds meer wordt aangetroffen: een ankerboei te gebruiken om onder de hoge wal in alle stilte de avond te beleven en de donkere nacht in te gaan. Persoonlijk ervaar ik bij dat laatste ook een groot nadeel. Aan boord doe je zeilende van alles, je kunt er zelfs moe van worden, maar je loopt eigenlijk maar een paar meter heen en weer. Feitelijk kom je te weinig in beweging als je steeds aan boord blijft.



Aan een ankerboei op de Langweerdernielen.

Lemster handelaren in vis en meer

De havenplaats De Lemmer werd omstreeks 1900 in korte tijd de grootste visserijhaven van Fryslân dankzij enige actieve ondernemers die zich richtten op de visvangst, de visverwerking en de vishandel. De belangrijkste waren Johannes Sterk, Poppe de Rook en Jan Pen, voor Scheffer, De Blaauw en De Jager. De Rook en Pen vormden een duo, vanwege familiebanden en politieke overtuiging, dat samenwerkte bij het ontwerpen van een nieuw staandwant dat gebruikt kon worden op de ondiepe Zuiderzee. Zij probeerden het uit bij het eiland

Urk, waar Poppe de Rook (ook) een rokerij had en toen dat een succes bleek, regelde Jan Pen met de machinale nettenfabriek Zeppelin in Apeldoorn dat hij (enige tijd) het monopoly had op de verkoop van deze netten. Pen betrok de galen bij Zeppelin en maakte er in De Lemmer op zijn eigen nettenbaan staand want van.



De Lemmer, It Leeg met de nettenbaan van Jan Pen in het souterrain onder de vijf arbeiderswoningen.



De Lemmer, het Dok binnen de oude sluis, met Jan Pen geheel rechts op de legger.

Vishandel De Rook

Poppe de Rook (1845 – 1913) was een zoon van Jurjen Laurens de Rook (1798 – 1857) uit Morra, die in 1835 was getrouwd met Grietje Poppes Langius uit Oldelamer. Jurjen was bokkingroker en had in 1812 tijdens de Franse bezetting de naam ‘De Rook’ aangenomen toen hij een familienaam moest opgeven voor de bevolkingsadministratie, wat het Franse bestuur verlangde. Wellicht was het de bijnaam die hij reeds had vanwege zijn werk als visroker. Poppe is geboren in De Lemmer. Hij trouwde in 1879 met Judikje van Gullik uit Vollenhove. Van de vele kinderen noem ik Tiesse Hendrik de Rook, geboren in 1886, die in 1915 trouwde met Elizabeth de Blauw. In 1918 werd uit dat huwelijk een dochter geboren: Judith de Rook over wie later meer.



De Lemmer, de Binnenhaven omstreeks 1915. Vishandelaar Sterk en zijn vrouw poseren voor de fotograaf. Op de achtergrond het grote pand ‘Oersjoch’ waar Poppe de Rook woonde. Achter Sterk It Leeg met de rokerijen van De Rook en De Jager en de nettenbaan van Pen. Op de dijk de stokken van de vissers om het staand want op te drogen.

Poppe zette de visrokerij van zijn ouders in 1857 na het overlijden van zijn vader voort (als ‘fa. wed. J. de Rook’) en bracht die tot grote bloei. Langs de hele Friese kust kocht hij vis op van plaatselijke Zuiderzeevissers. Ook de hang in het nieuwe haventje van Laaksum (geopend in 1912) had hij als plan op zijn naam staan, maar de bouw ervan heeft hij niet meer meegemaakt. Hij overleed in 1913. De ‘Visscherij Courant’ noemde zijn overlijden ‘een zwarte dag voor de Zuiderzeevisscherij-

nijverheid'. Poppe was namelijk gezaghebbend. Niet alleen in De Lemmer, maar rond de gehele Zuiderseekust. In de periode van tegenvallende vangsten, van 1903 tot 1913, werd vanaf 1905 in Amsterdam door afgevaardigden van alle visserijverenigingen overleg gepleegd over vangstbeperkingen. De vissersvereniging 'Lemmer' sloot zich in 1906 aan bij deze 'Zuiderzee Visscherij Belangen'(ZVB). Poppe de Rook was in die vergadering een gerespecteerd man. Geen wonder dus, dat zijn overlijden landelijk aandacht trok.

Na het overlijden van Poppe werd de vishandel Fa. De Rook voortgezet door zijn zoon Tiesse en diens broers. Uiteindelijk slaagden zij er drie decennia later (na de oorlog) niet in de moeilijke wederopbouw tot een succes te maken. Mede door het ontbreken van goede opvolgers. De volgende generatie De Rook van vooral vrouwen zag geen mogelijkheden onder de moeilijke omstandigheden van de vijftiger jaren het bedrijf voort te zetten, zodat de vishandel De Rook werd opgeheven. De vishandel van 'de Sterken', eveneens aan de Emmakade, naast die van De Rook, lukte het wel om na de oorlog weer groot te worden.



Bij de rokerij van vishandelaar Poppe de Rook. Tiesse de Rook links achter de mannen met de vis aan speten. Poppe rechts met de hoed.

Nettenhandel Pen

Een zus van Poppe de Rook, Janke uit 1853, trouwde in 1882 met de nettenhandelaar Jan Pen, die in 1855 geboren was te Oosterzee. Zijn vader Jan Jans Pen was daar turfgraver. Jan Pen (1855 – 1952) werd door zijn huwelijk met Janke dus de zwager van Poppe de Rook. In De Lemmer ontpopte Jan zich als handelaar in allerlei zaken voor de visserij en uiteindelijk, vanaf 1885, vooral als nettenhandelaar. Hij exposeerde zijn staandewant zelfs op de internationale

Visserijtentoonstelling in Parijs. Ook zijn zoon Jurjen Pen (geb. 1894) werd nettenhandelaar in De Lemmer. Jurjen trouwde in 1918 met Sipke de Vries en hun zoon die in 1921 werd geboren, heette opnieuw Jan Pen (1921 – 2010). Deze Jan Pen werd in het midden van de 20^e eeuw wereldberoemd als macro-econoom. Hij publiceerde de eerste Nederlandse inleiding over macro-economie ('Moderne Economie', 1958) die vervolgens in vele landen vertaald werd. Hij werd een internationaal vermaard wetenschapper, die van 1956 tot 1986 hoogleraar macro-economie was aan de RUG, maar ook bij het grote publiek in Nederland geen onbekende was door zijn zeer leesbare columns over economie in Het Parool. Deze Jan Pen is in 1946 getrouwd met Judith de Rook, de dochter van Tiesse en Elizabeth uit De Lemmer. Zij woonde in 1938 in Wassenaar en in 1946 in Amsterdam, waar ze werkzaam was als medisch analist. Prof. Dr. Jan Pen overleed in 2010 te Haren.



Prof. Dr. Jan Pen, macro-econoom. Als hoogleraar verbonden aan de RUG.

Water wegen

Tijdens de crisis van de Zuiderzeevervisserij door overbevissing (1903 – 1913) werd naarstig gezocht naar mogelijkheden voor de vissers om toch nog wat te vangen. De Zuiderzeeharing en de ansjovis zijn zoutwatervissen die de ondiepe Zuiderzee

opzochten om er te paaïen. Die zee was vooral in de zuidoosthoek vrijwel zoet door de instroom van rivieren als de IJssel, de Vecht en ook de Tjonger en de Eem. In die hoek hoefde je dus niet te rekenen op veel zoutwatervis. Het zoutgehalte van de zee bleek bovendien sterk te variëren. Dat werd nog eens bevestigd door een onderzoek van Dr. M. Dekhuijzen van de Universiteit Utrecht, waar de *Leeuwarder Courant* in 1905 over schreef. De zee zag hij als een vlakke baai met een matige toevoer van zoetwater en een wijde opening naar de zoute Noordzee. Door de getijdenbeweging kon het zoutgehalte bij Urk plotseling wisselen van 0.8% naar 2.0%. Dekhuijzen liet schepen van de veerdiensten op vaste tijden en plaatsen watermonsters nemen, waarvan hij het zoutgehalte ging bepalen. Daaruit bleek, dat de zoute vloedstroom in een wijde boog van Texel via Stavoren naar Urk trok om vandaar westwaarts te buigen naar Amsterdam. Ten oosten van die lijn was de kans om veel zoutwatervis te vangen dus klein. Het optimale zoutgehalte voor vissen was volgens Dekhuijzen 1.36%. Daar moest je dus gebruik van maken. Poppe de Rook gebruikte dat advies om zijn vissers op het goede spoor te zetten. Zij moesten niet afwachten of er na uren wachten misschien een vis in de netten zat. Nee, zij moesten de vis actief opzoeken. Die vis zat in het zoute water van 1.36%. De vissers moesten daarom aan boord het zoutgehalte van de zee toetsen voordat ze hun netten schoten. De vissers kregen een peilglas mee om het water te wegen. Het ideale zoutgehalte was 1.36 %, dus één liter ideaal viswater (1000 milliliter) zou niet 1000 gram moeten wegen, maar 1013.6 gram.



Poppe de Rook

Op een slingerend vissersschip was het natuurlijk geen sinecure om zo nauwkeurige metingen te verrichten. Een oud-visser wist me eens lachende te vertellen, dat het veel eenvoudiger kon. Een aardappel zonk in een puts zoet water en bleef drijven in zout water.

Nog meer Pen en De Rook

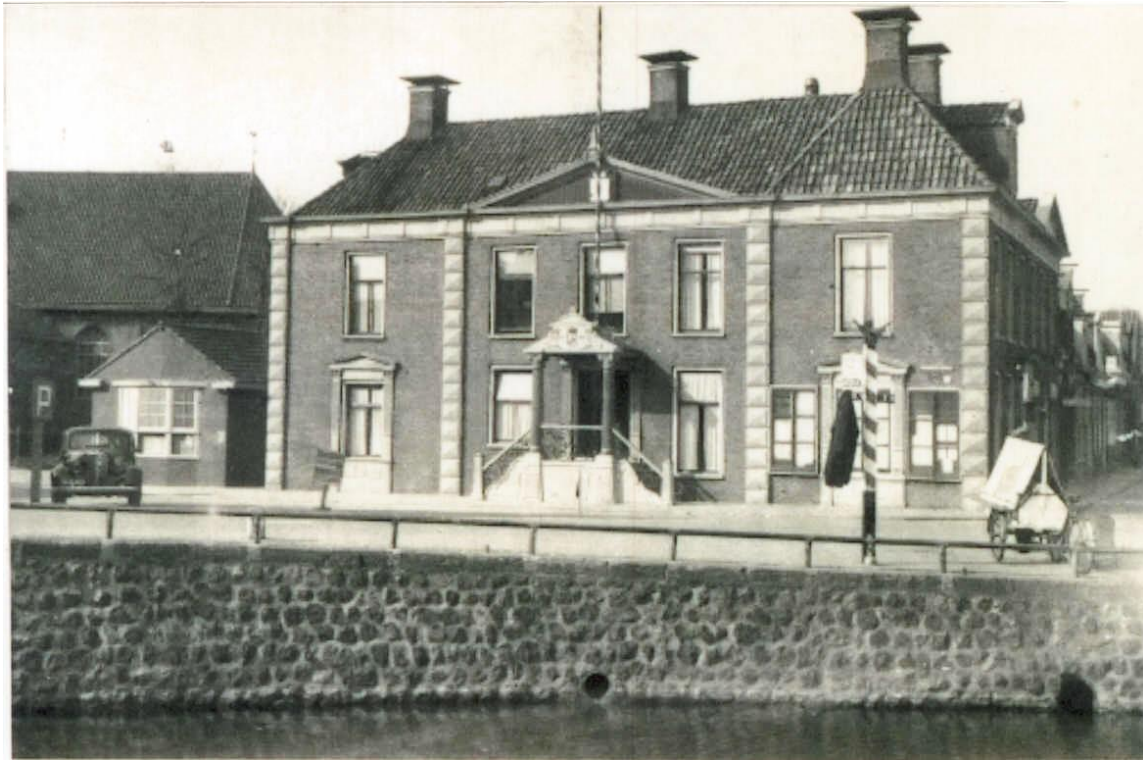
De Groningse econoom Jan Pen bleef in zijn hart, ondanks zijn internationale oriëntatie en bekendheid, een Lemmerse jongen. Dat zou je althans kunnen afleiden uit zijn biografische bijdrage aan het 'Hollands Maandblad' (Jrg. 2004, p. 674-685). Hij schreef deze persoonlijke ontboezeming op latere leeftijd, toen hij 83 jaar was. Zijn stijl is echter buitengewoon boeiend net als de inhoud van zijn verhaal, waarvan ik een aantal fragmenten op deze plaats heb overgenomen en heb voorzien van foto's ter illustratie.

Jan Pen: 'De Lemmer. Zo heet de plaats waar ik geboren ben. Op de kaart staat 'Lemmer', maar wij hechten aan dat lidwoord. Het maakt ons nog specialer dan we zijn – we hebben vanouds de reputatie van opstandigheid, op straat werd gezongen en dat waren niet altijd vriendelijke liederen. Er woonden daar tenslotte vissers, en dat is ruw volk. Vroeger hing een zware walm van rook over de vijfduizend inwoners; ik vond dat goed en natuurlijk. Goddeloos zijn we ook. Terwijl christelijke mensen een bijbel van hun ouders krijgen, staan in mijn boekenkast zeven deeltjes van de *Ideeën* van Multatuli, jaartal 1889, met daarin gestempeld de naam van A. de Blauw, *In Visch, Fruit en Comestibles*. Dat was Pake Andries, mij alleen bij geruchte bekend.'

Jan beschrijft hoe hij op zijn 17^e verliefd werd op Judith de Rook, het meisje met prachtig rood haar, dat echter drie jaren ouder was dan hij en daarom helemaal geen oog voor hem had. Judith ging na de middelbare school te Sneek naar Leiden om medisch analist te worden en Jan ging een paar jaren later naar Amsterdam om economie te studeren. Als studenten hielden ze contact, mede vanwege hun gemeenschappelijke thuisbasis De Lemmer. Het leeftijdsverschil werd relatief steeds kleiner en Jan leerde ook beter zeilen, wat Judith al jaren deed. In 1942 gingen ze een tijdje samenwonen in Amsterdam. Kort voor de bevrijding, 17 april 1945, waren Judith en Jan weer thuis, in De Lemmer. Ze overleefden het bombardement om de Duitsers te verjagen en op 30 december 1946 trouwden ze in het gemeentehuis van Lemsterland. Ze vertrokken meteen naar Den Haag, waar Jan ambtenaar werd op Economische Zaken.

'Maar terug naar ons geboortedorp, want dat blijft het middelpunt van de aarde. Judiths vader, door mij aangesproken als 'Omke Tiesse', was handelaar in vis en speciaal in ansjovis. Hij kocht die niet alleen op de Lemster afslag, maar ook in de Golf van Biscaye, waar de firma De Rook een vestiging had in Berneo. Er werd door de telefoon Spaans gesproken. Hij had ook een rokerij – in De Lemmer heet dat ding een 'hang' en de eigenaar een 'hangbaas'. Hij deed niet aan politiek, maar zijn vader Poppe de Rook wel – ook een hangbaas, maar hij was tevens het eerste socialistische gemeenteraadslid van Nederland. Volgens Marx een kapitalistische uitbouter, maar als levend persoon lid van de Sociaal Democratische Bond van

Domela Nieuwenhuis. Hij zat daar samen met Jan Pen, mijn grootvader, en die handelde in netten.



De Lemmer, het gemeentehuis van de gemeente Lemsterland waar Jan en Judith trouwden.

Ik heb mijn Pake Jan goed gekend. Hij werd in 1855 geboren en woonde, nadat de handel aan mijn vader was overgedaan, op de Lange Streek aan het water; het huisje draagt het jaartal 1776. Hij is bijna honderd jaar geworden. Vooral toen ik in Den Haag woonde, dus eind jaren veertig, heb ik hem vaak opgezocht. Hij was bijna blind, maar kon mooi vertellen. Als het over Domela Nieuwenhuis ging, kwam er iets zeer verhevens in zijn beverige stem. En hij kende Pieter Jelles Troelstra, die wel eens bij hem op bezoek was geweest. Hij was geheelonthouder en een van de oprichters van de Nederlandse Vereniging tot Afschaffing van Alcoholhoudende Dranken, kortweg NV. Hij droeg een blauwe knoop met die letters en een smal gouden randje – vijftig jaar lid.

Over de nettenmakerij sprak Pake Jan weinig, want dat bedrijf kon ik zelf waarnemen in het huis van mijn vader, maar hij moet toch wel iets bijzonders hebben gepresteerd. Ik heb hier in huis een grote en zeer zware goudkleurige medaille met aan de ene kant een heraut op een paard en aan de andere kant de godin die een hardloper een lauwerkrans op het hoofd zet – het opschrift luidde: ‘Royaume de Belgique, Exposition Universelle de Bruxelles, 1910’. De naam van mijn grootvader staat er niet op, maar dat is wel het geval bij een kleinere penning, vrijwel zwart, van de Grote Landbouwtentoonstelling te Deventer van 1909. Hoe hij zich in die vreemde talen wist te redden, weet ik niet; hij had nauwelijks lagere

school gehad. Zijn ouders woonden in het grensgebied tussen Friesland en Overijssel, bij de Tjonger, een van de armste gebieden van Nederland. Zij waren turfgravers. Die hadden nauwelijks een dak boven hun hoofd, sommigen woonden in plaggenhutten. Het gezin – er waren negen kinderen – was zo arm dat er vaak geen eten in huis was.’



Ferdinand Domela Nieuwenhuis



Jan Pen (1855 – 1952)

Pake Jan vertelde aan zijn kleinzoon hoe de militaire dienst in Brabant voor hem een keerpunt werd. Daar kon hij zoveel eten als hij wilde. Terug in Oosterzee aan de Tjonger wilde hij niet terug naar het turf baggelen. Hij ging handelen in turf, en daarna ook in visnetten. Hele families waren bij hem in dienst om de netten te knopen. In Duitsland werd ‘het netwerk’ ook geweven in een fabriek.

‘Mijn grootvader is in 1918 naar de fabrikant gereisd en heeft hem overgehaald zich in Nederland te vestigen. De plaats werd Apeldoorn en daar kwam dus de Apeldoornse Nettenfabriek Von Zeppelin en Co. (N.B. de fabriek kwam in 1883, D.H.) De firma J. Pen werd de alleenvertegenwoordiger voor de Zuiderzee. Het netwerk werd geleverd in balen die op de ‘nettenzolder’ op een enorme tafel in stukken werden geknipt, en van daar ging het naar ‘de baan’. Dat was een touwslagerij geweest, aan Het Leeg, zoals de achterkant van de Schans heet. Boven de baan waren woningen voor arbeiders. Er was een kantoor met schrijfmachines en een winkel en twee woonhuizen, alles onder één dak. In het ene woonhuis woonde mijn vader Jurjen en mijn moeder Sipkje Pen-De Vries en ik. Vijf jaar na mijn geboorte in De Schans kreeg ik daar in 1926 een zusje, Martha Gezina, beter bekend als Mabs.’

Ter Info m.b.t. de machinale nettenfabriek Von Zeppelin & Co te Apeldoorn

Carl Gustav von Zeppelin komt uit het Zwitserse Freiburg en richt op 16 juli 1883 de nettenfabriek Zeppelin Apeldoorn (ANZA) op. Apeldoorn is voor hem een aantrekkelijke plek. In de plaats vestigt hij zich langs het spoor tussen het station en het Apeldoorns kanaal, waardoor de transport van zijn producten eenvoudig is. Op de Veluwe zijn veel mensen zonder opleiding die graag bij hem zullen komen te werken tegen een laag loon en Apeldoorn ligt niet ver van de Zuiderzee, waar de vissers wonen die zijn netten kunnen afnemen. Die vissers zijn handgeknoopte netten gewend en zijn van nature wat conservatief ingesteld. Ze zijn dus niet zonder meer overtuigd van de kwaliteit van netten uit de stoomfabriek van Von Zeppelin. De start verloopt daarom wat moeizaam. Wel verkoopt ANZA netten aan het buitenland. Vooral in Rusland zet hij veel af, wat in 1917 echter stopt vanwege het verloop van de Eerste Wereldoorlog en de revolutionaire onrust in Rusland.



Carl Gustav von Zeppelin

Von Zeppelin begon in 1884 de productie van 'naai- en visscherszijde, weverij van netten en gaas' met 8 medewerkers. De start was moeilijk. Mede door onbekendheid met het productieproces, de werving van geschikt personeel en natuurlijk de terughoudendheid bij de afnemers, de Zuiderzeevissers. In 1892 werkten er echter 39 personen en had Von Zeppelin 10 machines in gebruik. In 1901 trad Von Zeppelins zoon toe. Het bedrijf werd een NV en het kapitaal werd verhoogd tot fl. 100.000,- De onderneming werd volledig gemechaniseerd en er werden kantoorgebouwen toegevoegd aan de productiehal. In 1910 waren er 30 machines in bedrijf. In 1912 werd een dieselmotor geïnstalleerd van 300 pk en werkten er 275 personen in de fabriek. In 1917 telde de Nettenfabriek in Apeldoorn ruim 400 medewerkers die vooral actief waren voor buitenlandse opdrachtgevers. Er kwam in 1950 een filiaal van de fabriek op Urk en een in Harderwijk, maar begin vijftiger jaren kwam de fabriek in de problemen. Van de toen 1000 medewerkers werden er zo'n 600 ontslagen. Bovendien brak er in 1958 brand uit, waarna de fabriek in eenvoudiger behuizing weer voort werd gezet. Ondanks vele reorganisaties en het sluiten van nevenvestigingen bleek de Nettenfabriek niet levensvatbaar. In 2007 sloot die voorgoed haar deuren.

Jan Pen en Poppe de Rook ontwikkelden rond 1850 een staandwant voor gebruik op ondiep water. Dat was bijzonder geschikt voor de vissers langs de Friese kust. Voor de productie kocht Jan Pen 'de galen' (het netwerk) bij de nettenfabriek in Apeldoorn en maakte hij in zijn eigen nettenbaan van dat basismateriaal het staande want, wat in die jaren nieuw was voor de Zuiderzeeverij. Het verhaal van kleinzoon Jan Pen dat diens pake in 1918 naar Duitsland reisde, klopt dus niet.



De Apeldoornse Nettenfabriek begin jaren vijftig.



De Schans 54: de winkel met woonhuis van Jan Pen vanaf 1919, t.o. de rooms katholieke kerk.



Langestreek 22, de woning uit 1776 waar de oude Jan Pen ging wonen, nadat zijn zoon Jurjen de zaak aan de Schans omstreeks 1925 had overgenomen.

‘Aan De Schans, een oude zeedijk naar Kuinre, heb ik de eerste zeventien jaar gewoond. Tegenover de roomse kerk, die een paar meter lager lag. De benedenschans was te bereiken met een stenen trapje, zodat de gelovigen, vooral op zondagochtend, in groepjes afdaalden. Wij als atheïsten, stonden daar blijkbaar boven. Het was een mooie tijd, zo vlak aan de Zuiderzee. Dat raak je nooit meer kwijt: hoe het voelt om op een dijk te zitten waar de golven tegenaan klotsen. In 1938 ben ik naar Amsterdam verhuisd om te gaan studeren. Maar het dorp bleef dichtbij, al was het maar omdat er een boot voer van de Amsterdam – Lemmer – Groningen lijn.’

‘In dat ouderlijk huis aan de Schans werd veel muziek gemaakt. De naam De Rook wordt in Nederland niet geassocieerd met rokerijen, maar met de elf muzikale zoons van Klaas de Rook (1848-1925, een broer van Poppe) en zijn vrouw Wiebigje Doeve. Die jongens zijn op twee na muzikant geworden. Laurens, mijn pianoleraar, woonde in De Lemmer. Hij was dirigent van Excelsior en won met dat orkest menige prijs in de concoursen. Karel speelde de contrabas in het Concertgebouw onder Mengelberg. Klaas was dirigent van het Twents orkest, getrouwd met Annie van Leeuwen, die meezong in de door hem gedirigeerde Mattheus. (...) Nanne ging in het leger en werd trombonist bij de stafmuziek. Jo, vroeg overleden, speelde hobo.



De Lemmer: Het 'De Rook orkest': staand vlnr.: Jo, Klaas, Karel, Jacob en Poppe. Zittend vlnr.: Jan, Nanne, Jurjen, Vader Klaas en Laurens.

In de jaren dertig is er een familiereünie geweest waarbij in het Nutsgebouw in De



Lemmer een concert werd gegeven. Het toneel zat vol mensen, strijkers, blazers, zangeressen, allemaal De Rook of aangetrouwd. Jolle de Wit, fluitist bij het Residentieorkest, zat erbij en Wia Ariëns Kappers, pianiste van haar vak maar zangeres voor het plezier. En Karel de Rook natuurlijk, die niet alleen op de contrabas streek, maar ook mooi en sterk kon zingen. Op de cello speelde toen iemand die Tibor de Machula heette. Voor mij als puber enorm interessant, hoewel ik nog niet wist

dat dit Hongaarse wonderkind furore zou maken bij het Concertgebouworkest en zou trouwen met Wia de Rook.’

De Sterken blijven

De belangrijkste hangbaas en vishandelaar van De Lemmer blijkt uiteindelijk niet De Rook, maar de familie Sterk te zijn. Hoe belangrijk de ondernemers De Rook, Pen en De Jager en in mindere mate Scheffer en De Blaauw ook waren, hun ondernemingen bestaan niet meer. Het zijn ‘de Sterken’, enige leden van de grote familie van vishandelaren Sterk uit De Lemmer, die tot op de dag van vandaag een succesvolle onderneming leiden in de visverwerking en vishandel.

In de tweede helft van de 19^e eeuw waren in De Lemmer visrokers actief die vooral werkten voor vissers van de Hollandse kust, voor Durgerdammers bijvoorbeeld. Die lieten aan de lage wal bij De Lemmer daar hun vis verwerken om niet tegen de zuidwestenwind in terug te hoeven kruisen naar hun thuishavens. Poppe de Rook had zich in De Lemmer gevestigd als belangrijke hangbaas, als eigenaar van een visrokerij, maar ook Johannes Sterk. Die koopt in 1882 aan de haven een pandje voor het verwerken en roken van vis die aangeleverd wordt door Zuiderzeevissers. Johannes was in De Lemmer de eerste vishandelaar die besloot om arme, werkloze veenarbeiders om te scholen tot visser en ze te laten vissen met een schip dat hij voor hen financierde. Hij liet in 1895 bij Pier de Boer in De Lemmer een botter

bouwen voor de nieuwbakken visser Jelle Koornstra. Ook was Johannes Sterk de opdrachtgever voor de ijzeren visaak LE 50 die in 1901 gebouwd werd bij Sjoerdje Visser, de vrouw van Pier de Boer, die het bedrijf even bestierde totdat haar zoons de werf als Gebroeders de Boer voortzetten. Sterk verhuurde deze aak aan Sake Visser (LE 17). Pas later, in 1946, kreeg dit schip bij de gebroeders Poorting de registratie LE 50 waarmee het de geschiedenis in is gegaan. In 1902 financierde Johannes Sterk ook nog de ijzeren visaak LE 6 die bij De Gebroeders de Boer werd gebouwd voor de visser Auke Bakker. In 2012 werd dit schip, dat verbouwd was tot Lemsteraakjacht, gekocht door André Sterk in de Lemmer, de achterkleinzoon van Johannes Sterk. André liet het scheepje geheel restaureren en terugbrengen in de vorm van de halfgedekte visaak die het ooit was.

Natuurlijk deed Johannes deze financiering niet zonder als ondernemer ook eigenbelangen te hebben. De vissers moesten de lening aflossen en bovendien de vangsten aan Johannes verkopen tegen een niet te hoge prijs. Deze praktijk van 'gedwongen winkelnering' was in die jaren overigens heel gebruikelijk. Over en weer zorgde dat voor een bepaalde mate van bestaanszekerheid.



De gerestaureerde LE 6 voor de woning van vishandelaar André Sterk aan de Binnenhaven van De Lemmer.

De Sterken kwamen, anders dan de families De Rook en Pen, niet uit het Friese waterland, maar oorspronkelijk uit Duitsland. In het begin van de 19^e eeuw trok ene

Antoon Starck, zoon van een weversfamilie, van het plaatsje Vreden (in Pruisen) naar Friesland, waar hij zich vestigde in Heerenveen. Daar vond hij werk als weversknecht. Van vlas werd linnen gemaakt, dat algemeen gebruikt werd voor kleding, linnengoed, zeilen voor schepen etc. Anton trouwt er met Janke Kempes, de dochter van de weversbaas. Zijn kinderen krijgen niet de Duitse achternaam Starck, maar de Nederlandse namen Starke, of Sterk en Sterke. Via Oosterzee en Follega belanden de Sterken in het midden van de 19^e eeuw in het havenplaatsje De Lemmer. Antoon Starck, geboren in 1781 te Vreden, overlijdt in De Lemmer in 1869. Zijn zoon Gerardus Sterk (1819-1899) trouwt in 1851 met Meintjen Neits (1825-1915). Aanvankelijk is Gerardus arbeider, maar later visventer. Uit dat huwelijk wordt in 1856 Johannes Sterk geboren.

Johannes Sterk (1856-1932) trouwt in 1880 met Dina Visser (1860-1927) uit De Lemmer. Johannes was visventer en Dina dienstmeid. Even na hun huwelijk, in 1882, verhuizen zij naar de Emmakade, waar Johannes een visrokerij begint. Omstreeks 1895 laat Johannes naast de rokerij een huis met winkelruimte bouwen (Emmakade 7) en even later een groter huis, waar hij met Dina in trekt, terwijl hun zoon Steven in de woning met winkel naast de rokerij gaat wonen.



Het gezin Sterk: Johannes, Dina en de kinderen



Bij de hang van Sterk aan de Emmakade. Rechts Johannes en links met bolhoed Steven Sterk. Van de kinderen van Sterk zal Steven met zijn vader het bedrijf in De Lemmer blijven runnen. Ook had Steven een winkel aan huis.

In 1884 krijgen Johannes Sterk en Dina Visser nog een zoon die in De Lemmer actief zal worden als vishandelaar: Gerardus Sterk (1884-1962). In 1908 trouwt hij met Maria Wierdsma (1883-1931) en na het overlijden van Maria hertrouwt Gerardus in 1946 met Cornelia Lijten.





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



De Lemmer, jaren vijftig. De Vluchthaven aan de buitenkant van de sluis, met de NOP. De vuurtoren staat nog op het westelijk havenhoofd. Het was een ontmoetingsplaats voor de Lemster bevolking. Nu staat er een replica die in de zomer van 1993 in Stavoren dienst deed als decorstuk voor opnames de TV-film 'De Vuurtoren' van Pieter Verboeff. De replica terugplaatsen in De Lemmer werd mogelijk dankzij inspanningen van André en Dowine Sterk. Zij zorgden eveneens dat de visaak LE 50 gerestaureerd werd en nu in het Dok voor de Hervormde kerk klaar ligt voor toeristische zeiltochtjes.



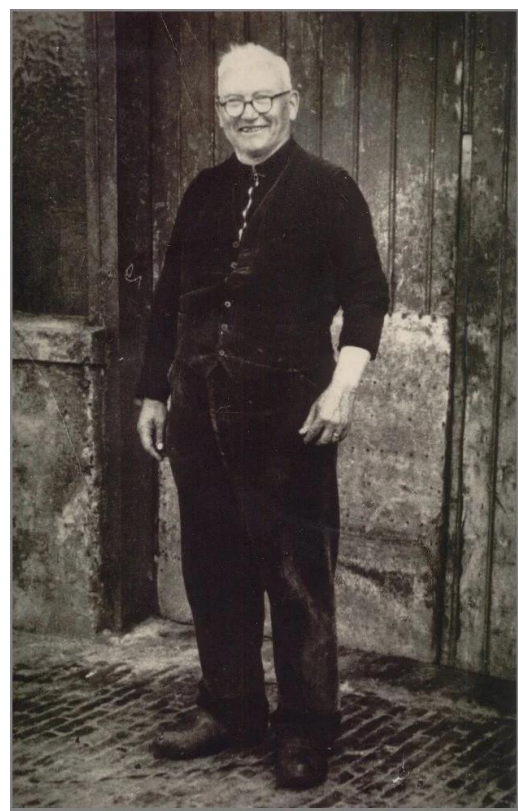
Johannes Sterk (1856-1932)



Dina Visser (1860-1927)



Steven Sterk (1886-1943 met Dora de Jong)



Steven Sterk als hangbaas

De zoon van Gerardus Sterk en Maria Wierdsma, **Wiero Johannes Sterk (1912 – 1996)** volgt Gerardus als vishandelaar in De Lemmer op. Hij trouwt met Euphemia Hogeling (1918 – 2007) Na de Tweede Wereldoorlog slagen Wiro en Euphemia erin het visverwerkingsbedrijf er weer bovenop helpen en tot bloei brengen. Vanaf 1959 daarbij geholpen door hun zoon André Sterk. (Bron m.b.t. afstamming: www.spanvis.nl, Zie: Genealogie fam. Sterk)



Gerardus Sterk (1884-1962)



Maria Wierdsma (1883 - 1931)

Na de oorlog beginnen de IJsselmeervissers weer paling te vangen. Met kuilnetten, maar ook met het hoekwant. Met een honderden meters lange lijn voorzien van zijlijntjes met haken waar aas aan zit. IJsselmeerpaling wordt in die jaren een succes voor de vissers. In De Lemmer kunnen de paar overgebleven vissers hun vangsten kwijt bij de Gebroeders Sterk, bij een bedrijf dat vanaf 1882 actief is in De Lemmer en groot is geworden met het verwerken en verhandelen van ansjovis en Zuiderzeeharing. Na de oorlog wist de familie Sterk hun in moeilijkheden verkerende bedrijf toch weer tot bloei te brengen, in tegenstelling tot de andere hangbazen uit De Lemmer die vanaf het begin van de Zuiderzeevervisserij in De Lemmer daar actief waren. **André Sterk (geb. 1944)** vertelt: 'Mijn vader heeft, toen de oorlog voorbij was, het bedrijf met z'n twee broers overgenomen van mijn opa Gerardus. Zij startten met het roken van haring en makreel en van paling uit het IJsselmeer. Ik weet nog dat de haven van De Lemmer in de jaren vijftig en zestig 's zomers vol lag met schepen die met de kuil op aal visten. Paling was er toen volop!' Na de oorlog was van de hang van Sterk alleen het pandje aan de Binnenhaven overgebleven. Wiro Sterk en zijn twee broers begonnen vanuit dat pand weer met het roken van vis. Ze gaan nu naast bokking, makreel en spekbokking in de zomer ook paling roken. Per vrachtwagen werd de gerookte vis in de provincie verhandeld. André Sterk: 'De gerookte paling leverde op de kermissen in Brabant en Limburg het meeste op. Friezen vonden paling te duur!'

In 1959 komt André op 14-jarige leeftijd bij zijn vader Wiro in het bedrijf. Lang naar school is hij niet geweest. Zodra de leerplicht voorbij was, op z'n veertiende, begon hij te werken in het visbedrijf van zijn vader. Er werkten toen acht man in de rokerij en het bedrijf had een jaaromzet van 350.000 gulden. Het was hard werken en onderaan beginnen. André: 'Eigenlijk ging alles in het bedrijf er nog hetzelfde aan toe als direct na de oorlog. Het inleggen van haring en het paling roken gebeurde nog op precies dezelfde manier. We begonnen op maandagmorgen om vijf uur. In het rookhok gebruikten we als brandstof hout, spaanders en zaagsel van fabriekjes uit de omgeving, zoals de klompenfabriek in Hoogeveen of de timmerfabriek voor kerkbanken en doodskisten bij Woudsend. 's Avonds haalde Van Gend & Loos 200 tot 400 doosjes op met twaalf pond gerookte aaltjes, zo dik als een pink. De volgende morgen lag de vers gerookte paling dan in de winkels.' In 1970 stapte Sterk over op zeevis en werd niet veel later de grootste platvisverwerker van Nederland. Waarschijnlijk vanwege dat succes werd hun bedrijf tien jaren later opgekocht door een Britse multinational. Dat leverde wel geld op, maar het bedrijf was weg. André Sterk begon daarom weer voor zichzelf een visverwerkend bedrijf onder de naam 'Sterk Trading'. Het huidige bedrijf 'Sterk Seafood BV' dat gespecialiseerd is in diepvries vis, heeft zich uiteindelijk ontwikkeld uit deze herstart en wordt geleid door twee zoons van André en Dowine. Hun derde zoon Laurens is in 2019 gestart met 'Sterk Plant-Based Food', het groene logo van Sterk, dat vlees- en visvervangers produceert.



André Sterk, geb. 1944



Dowine Sterk



Dirk Huizinga (1944) is vanaf 2006 actief als maritiem publicist en geeft diverse boeken uit in eigen beheer. Zie www.dirkhuizinga.com Van de in dit boek geplaatste foto's heb ik niet in alle gevallen de fotograaf of de rechthebbende instantie kunnen traceren. Het is dus mogelijk dat ik een fotograaf of een instantie met publicatie van de foto in dit boek onrecht heb aangedaan. Mocht dat het geval zijn, dan verzoek ik de benadeelden om contact met mij op te nemen.