Maritieme Terugblikken

Ivan Aivazovsky: De Golf

Dirk Huizinga

Foto omslag: Con Mönnich

Inhoud

Vooraf 5

IJzige winters 7

Ontluikende lente 47

Zonnige zomers 101

Herfstig einde 219

Vooraf

In de jaren 2017 tot 2021 publiceerde ik op het zakelijk internetplatform LinkedIn meer dan 200 maritieme artikelen naar aanleiding van oude foto's. De Stichting Ronde en Platbodemjachten (SSRP) nam deze 'verhaaltjes' met mijn instemming over van LinkedIN en plaatste ze op hun eigen website (www.ssrp.nl). Op basis van mijn publicaties op LinkedIn heb ik uiteindelijk dit boek samengesteld. Het is een bundeling van afzonderlijke publicaties die in feite geen onderlinge samenhang kennen en die dus onafhankelijk van elkaar gelezen kunnen worden. Om toch enige ordening aan te brengen, heb ik de vier jaargetijden als indeling genomen, hoewel dat niet al te streng moet worden uitgelegd.
Om tot een sluitende opmaak van de pagina's te komen, heb ik af en toe een passende foto toegevoegd aan de afbeelding die ik bij LinkedIn heb gebruikt, wat mijns inziens een verrijking van de inhoud oplevert.

Drachten, januari 2021

Schokker in storm op zee. Hermanus Koekkoek Jr.(1815-1882)

IJzige winters

Rotterdam, De Maas in 1929

Strenge winters?

Er bestaan vele foto's van de Zuiderzee tijdens de winterperiode februari-maart 1924, evenals van de Zuiderzee tijdens de winter februari 1929. Je krijgt de indruk dat die winters ongemeen streng waren, maar dat is een misverstand. Wel was de zee in 1924 en 1929 vooral langs de oostwal langdurig dichtgevroren. Schippers en vissers konden niet varen, wat leidde tot veel maatschappelijk ongemak. De koudste winters van de 20e eeuw moesten echter nog komen. In de jaren 1940 en 1942 kon er geschaatst worden langs de elf Friese steden. Dat waren koude winters, maar streng werden de winters pas in 1947 en in 1963. Het gaat bij strenge winters niet primair om zeer lage temperaturen. In 1956 vroor het in februari op enig moment 25 graden, wat niet vaak voorkomt, terwijl die winter helemaal niet tot de koudste behoort. Het gaat bij een strenge winter vooral om de duur van een koude periode. In 1963 was het IJsselmeer gedurende langere tijd dichtgevroren en kwam de voedselvoorziening in het noorden van het land in gevaar. De bakkers kregen onvoldoende meel aangeleverd om brood te bakken doordat er geen scheepvaart mogelijk was. Ook de bevoorrading van benzinestations stokte. Er werd die winter met konvooien van vrachtschepen achter een ijsbreker over het IJsselmeer gevaren om de haven van Lemmer te bereiken.

Op bovenstaande foto probeert een stoomsleepboot op de Zuiderzee een dergelijke vaarweg door het ijs te maken in 1929, voor een sleep met twee tjalken op weg van Holland naar Friesland. Hoeveel hinder het scheepvaartverkeer heeft van dichtgevroren vaarwater, hangt af van de middelen die beschikbaar zijn om het ijs te breken. In de tijd van de zeilvaart was een beetje ijs al voldoende om alle scheepvaartverkeer stil te leggen. In 1929 waren er stoomslepers en bestonden er zelfs ijsbrekers met een middeldruk dieselmotor. Die sleepboten en ijsbrekers

hielpen, maar ze waren nog niet bijster sterk. De stoomslepers maakten (en maken nog steeds) bij de mensen op de wal veel indruk, maar hun vermogen valt in het niet bij het aantal pk's van een moderne sleper. Dat de bewoners van de noordelijke provincies tijdens strenge winters geïsoleerd raakten, was overigens niet ongebruikelijk. De mensen waren er zelfs een beetje op voorbereid. Er werd nog niet zoals tegenwoordig iedere dag vers eten gekocht in de supermarkt, want supermarkten bestonden in die tijd niet. Vrijwel iedereen had een voorraad wintervoedsel in huis. Aardappelen, bonen, uien, kool en ingeweckte groenten. Veertig jaar geleden, in februari 1979, raakte het noorden dagenlang volledig geïsoleerd van de rest van het land door een ongekend hevige sneeuwstorm uit het oosten. De hulpverlening kwam slechts langzaam op gang, want niemand wist hoe je door dergelijk hoge sneeuwmassa's moest komen. Zelfs het leger werd ingezet om mensen te ontzetten uit hun ingesneeuwde woningen. Er brak onder de bevolking helemaal geen paniek uit, in tegendeel, men accepteerde de situatie gelaten. Niemand had een oplossing en de problemen waren in die zin te overzien, dat de sneeuwstorm 's nachts over het noorden trok. De meeste mensen waren gewoon thuis en bleken de volgende dag tot hun verrassing het huis niet te kunnen verlaten door sneeuw die soms meters hoog tegen woningen was opgewaaid. Het advies van de overheid was, thuis te blijven en vooral niet naar je werk te gaan. Te gevaarlijk, want er was geen hulp mogelijk, mocht je die nodig hebben. Het was daarbij opvallend, hoe snel mensen zich in zulke situaties aanpassen aan nieuwe omstandigheden als die onvermijdelijk zijn. Dat is wellicht geruststellend in het licht van de ondergang van de wereld die sommigen voorspellen vanwege de klimaatverandering.

Sneeuwstorm in de noordelijke provincies, winter 1979.

Postbezorging

Op Schokland mochten na de ontruiming van 1859 slechts drie gezinnen van rijksambtenaren wonen, maar op Urk lag dat anders. Urk was belangrijker en veiliger in de ogen van de overheid. De Urkers woonden op een hoge keileembult in zee, allen bij elkaar op een kluitje, want het lager gelegen gebied buiten de Bult kon bij storm onder water komen te staan. Toch kende Urk in 1850 al 1200 inwoners. Over het algemeen ondernemende lieden die zich bezig hielden met visserij en het boerenbedrijf. In 1930 was het inwoneraantal al meer dan verdubbeld. Toen verbleven er op Urk 3000 mensen. Te veel om allemaal veilig op de Bult bij de vuurtoren een woning te hebben.

De Bult was in die jaren gewoon overbevolkt. Urk breidde zich dus uit over het lager gelegen deel van het eiland. Op dit moment, na de inpoldering, kent Urk meer dan 20.000 inwoners. Het is de jongste gemeente van Nederland, want de Urkers hebben nog steeds relatief grote gezinnen. In de tijd dat Urk nog een eiland was, dus tot 1940, was het tijdens strenge winters moeilijk om zovele monden te voeden en het maatschappelijk leven draaglijk te houden. Alles moest immers over het water aangevoerd worden. Toen het oostelijk deel van de Zuiderzee in februari-maart 1924 dichtgevroren bleef, ontstond er al snel een noodtoestand. Urkers trokken dat jaar diverse keren over het ijs naar Kampen om voedsel op te halen en tegelijkertijd de post mee te nemen.

De kortste weg ging voor hen van Urk over het ijs naar Schokland, twaalf kilometer, en vervolgens van Schokland naar het Kampereiland, tien kilometer. Het kerkje op Ens kon in noodgevallen gebruikt worden als schuilkerk, als het onmogelijk was de tocht in één dag heen en weer te volbrengen. Op de foto wordt de post voor Urk vanuit Kampen aangevoerd met transportfietsen en met een vrachtslee. De brieven

en pakjes worden verderop naar een ijsvlet gebracht dat de Urkers over het ijs meesleepten. Het is maart 1924. Het begint al te dooien, maar het ijs is nog lang niet weg. Die winter werden vanuit Urk meerdere van dit soort 'bloedtochten' ondernomen, die overigens niet zonder risico waren. Dat jaar verdwaalde een groep die post ophaalde op de terugweg naar Urk met het ijsvlet vanwege het slechte zicht. Gelukkig kwamen ze uiteindelijk wel aan, maar je loopt in de mist het eiland zomaar voorbij en daarna moet je nog een stuk.....

Schokkende arbeidsomstandigheden?

Tijdens de strenge winter van 1924 zaten de vaste bewoners van het eiland Schokland gedurende de koude maanden februari en maart nog geïsoleerder dan normaal. Het oostelijk deel van de Zuiderzee bleef lange tijd dichtgevroren. Overigens was het dankzij het sterke ijs wel mogelijk met een auto over het ijs van Vollenhove naar Schokland te rijden om de bewoners van Emmeloord van voedsel te voorzien. Die bewoners waren 's rijksambtenaren. Gewone burgers mochten na de door de overheid afgedwongen ontruiming van het eiland in 1859 niet meer op Schokland wonen. De schokkers moesten dat jaar hun eigen huizen afbreken en vervolgens verdwijnen. De katholieke bewoners van Emmeloord gingen naar Volendam en Vollenhove. De protestanten van Ens en het Zuidert naar Vollenhove en Kampen (Brunepe). Op het eiland bleven met hun gezinnen een

havenmeester/lichtwachter op Emmeloord, een kantonnier (die de dijken en bekistingen inspecteerde) op Ens in de voormalige pastorie en helemaal op de Zuidpunt woonde een lichtwachter bij de lichtopstand. Dat waren eenzame posten, waar niet iedere ambtenaar voor geschikt was. De vluchthaven Emmeloord werd echter een toevluchtsoord voor schippers en vissers. Lammert Smit was er havenmeester en lichtwachter. Diens oudste zoon Hendrik volgde hem in 1910 op. De andere zoon, Harm Smit, was als jongen eens uitgegleden op het dek van een schip en bleef daardoor mank aan z'n linker been. Harm trouwde in 1908 met Jantje van Veen van Urk. Voor hen had Lammert toestemming gekregen dat er op Schokland een nieuwe woning naast de zijne werd gebouwd. Schokland had in 1908 een telefoonverbinding gekregen met Ens, Urk en Kampen. Harm kreeg de taak dit Hulp Telegraaf Kantoor dat aan de zuidkant tegen zijn nieuwe woning was gebouwd, te runnen. Ook dreef hij een winkeltje en een postkantoortje voor de vissers. De post moest opgehaald worden uit Kampen. In 1915 werd aan de haven een visafslag gebouwd, het gebouwtje in het midden op de foto, als filiaal van de rijksvisafslag te IJmuiden. Harm werd er directeur en boekhouder. In 1916 werd hij bovendien benoemd tot tweede havenmeester en kreeg de taak de misthoorn te bedienen die in 1919 ten noorden van zijn woning werd gebouwd. In 1923 werd zijn broer Hendrik havenmeester en lichtwachter in Stavoren en volgde Jan Spit hem op. De visafslag werd gesloten in 1932, toen de Afsluitdijk gereed kwam. Na 1940 kwam de Noordoostpolder gereed en viel het eiland Schokland langzaam droog. Harm Smit verliet zijn geliefde Schokland om er nooit weer terug te komen, want hij wilde zich Schokland blijven herinneren als het eiland waar hij met veel plezier tweede havenmeester, kantoorhouder der PTT, bediener van de misthoorn, onbezoldigd rijksveldwachter en voormalig directeur van de visafslag was geweest. Hij trok naar Genemuiden maar kon er tussen die huisjes niet aarden. Hij wilde het water zien. Hij verhuisde naar Kampen waar hij woonde aan de IJsselkade. Hij overleed onverwacht in 1950. Niet iedere rijksambtenaar zal een leven als dat van Harm Smit ambiëren, maar er zijn er ook die van een dergelijk bestaan, ver weg van de drukte van de vaste wal, genieten en in die relatieve afzondering een zelfbewustzijn en een gevoel van autonomie ontwikkelen waar zij wel bij varen. Harm Smit was voor de vissers 'de koning van Schokland' en werd door de journalist Fred Thomas 'the grand old man' van de Zuiderzee genoemd. Zo'n erkenning krijgen op die eenzame, maar bijzondere post, dat lijkt me zo gek nog niet.

Wachtend op de dooi

De winter van 1923-1924 begon zacht en eindigde streng. Dat leidde in de winter tot een extra vraag naar brandstof in de grote steden van Holland. Brandstof die ook toen er al steenkool beschikbaar was, 'het zwarte goud', geleverd werd door turfschippers uit de noordelijke provincies, die 'het bruine goud' brachten naar particulieren en bedrijven. Als het echter al vriest, kan het vervoer van deze brandstof over zee een riskante zaak worden.

In februari vroor de Zuiderzee dicht en eind maart kon er nog niet gevaren worden. Op de foto zijn vier schepen vast komen te zitten in de vluchthaven Emmeloord op het eiland Schokland. Drie turfschippers en een grote praam rechts tegen de steiger, die zo te zien geen turf vervoert. De turfschepen hebben de giek hoger aan de mast bevestigd, boven de opgetaste lading turfjes, om nog te kunnen zeilen.

Voor de schippers zit er niets anders op dan te wachten op de dooi, waardoor het ijs zou smelten, maar het kon nog weken duren voordat zij met hun zeilschepen de tocht door het langzaam smeltende ijs konden voortzetten. Die schippers hadden pech en een beetje geluk. Zij werden door de omstandigheden gedwongen te overwinteren in Emmeloord op de noordelijke punt van Schokland, waar ook havenmeester Jan Spit en tweede havenmeester Harmen Smit hun woning hadden. Daarmee hadden ze geluk, want die bewoners van Emmeloord werden vanuit Vollenhove en Kampen bevoorraad. Over het ijs met een vrachtslee. De schippers hoefden dus niet van honger en kou om te komen. Ze hoefden niet zelf een tocht te wagen over het ijs om voedsel op te halen. Ze hadden turf om zich warm te houden en konden voedsel krijgen dankzij de eilandbewoners. Wachten op de dooi, terwijl er wekenlang niets gebeurt, op een steenkoud eiland waar de koude oostenwind vrij spel heeft, dat is natuurlijk geen hemel op aarde.

Je vraagt je af hoe die mensen de tijd doorkwamen. Gelaten zwijgend? Ontevreden mopperend? Lezend in de bijbel? De communicatief begaafde Harmen Smit verzorgde in de zomer als de vluchthaven vol vissers lag, zondagsmorgens bijbellezingen, oecumenische preken voor het gelovige vissersvolk. Misschien was dat ook zinvol voor de paar ingevroren schippers? De foto confronteert ons met een werkelijkheid van nog maar 90 jaren geleden die toen als onvermijdelijk aanvaard werd, maar voor ons.....Stel dat wij daar gevangen zaten in het ijs. We bleven vast niet weken lang wachten op beter weer.

Punters van Markusaal

Mindert Hepkema, de fotograferende advocaat uit Leeuwarden, schoot tijdens de winter van 1929 ook plaatjes aan Het Vliet. Alle scheepvaart die vanuit de oostkant de stad binnen voer, ging in de 19e eeuw over dit vaarwater. Die vaarweg raakte daarmee regelmatig verstopt, zodat in de tweede helft van de 19e eeuw besloten werd een nieuw kanaal te graven van de Zuidergracht naar het oosten, tot aan de Tynje. Dat 'Nieuwe Kanaal' kwam in 1895 klaar. Vanaf dat moment kwamen alleen kleinere schepen nog door Het Vliet.

In de zestiger jaren is dit water voor de helft gedempt om de auto's op weg naar de binnenstad meer ruimte te geven. Velen betreurden dat, want Het Vliet was niet alleen een schilderachtig vaarwater, maar ook een begrip in Leeuwarden vanwege de kleurrijke bevolking langs de kaden. De schouwtjes en het boatsje op de voorgrond waren de pieremagoggels die Markus, een oud visserman, daar verhuurde.

Hendrik Voordewind schrijft in zijn boek *Voordewind* hoe vooral de jeugd van Leeuwarden van de 'punters van Markusaal' gebruik maakte. De prijs was niet hoog, maar het materiaal was er ook naar. Tot de inventaris behoorde steevast een hoosvat om de zaak onderweg drijvende te houden. Het achtervoegsel 'aal' had niets van doen met het oorspronkelijke beroep van Markus. Het was de naam van diens vrouw. Met die wrakke bootjes kon ook gezeild worden, maar dat eindigde nogal eens met schade aan het schip, wat met Markus wel te regelen was, maar bij Aal betaald moest worden. Tegenwoordig worden jongeren in de zomervakantie naar een zeilschool gestuurd om te leren zeilen in een Optimist (als je nog op de basisschool zit) of een polyvalk (als je naar het voorgezet onderwijs gaat). Dat soort

opleidingen bestond honderd jaar geleden niet. Voordewind en zijn vrienden leerden zeilen vanuit de praktijk, door te doen. ‘Learning by doing’. Dat kan als je je verstand gebruikt en gaat vaak met vallen en opstaan, ‘trial and error’, maar steeds vanuit eigen initiatief en met een eigen verantwoordelijkheid. Varen leer je door veel op het water te zijn, te leren van je ervaringen en open te staan voor adviezen en ervaringen van anderen. Veel doen is bij zo'n praktische activiteit veel effectiever dan veel weten en weinig doen. Overigens moet ik erkennen, dat ik heb leren zeilen uit boeken, bijvoorbeeld uit 'De Zeilsport' van Van Kampen. Ik had in de vijftiger jaren geen boot en dan kan je toch veel opsteken uit een boek.

Leeuwarden, 1929. De Willemskade vanaf de Prins Hendrikbrug, gefotografeerd met een 9x12 platencamera door Mindert Hepkema die vlakbij de brug woonde, rechts, aan de noordzijde.

Stânfries

De rederij *Stânfries* in Leeuwarden dreef van 1910 tot 1954 een beurtdienst tussen Friesland en Holland. De fraaie beurtschepen hadden een plek langs de Willemskade tussen de Beursbrug en de Verlaatsbrug. In het midden was de Prins Hendrikbrug, waar de woning van advocaat Mr. Mindert Hepkema lag. De schepen van de *Stânfries* voeren voor zijn woning Willemskade 12 langs. In de winter van 1929 kon de advocaat bij zijn huis daarom prachtige foto's maken van deze schepen, zoals van de stoombeurt *Stânfries III*.

Na de Tweede Wereldoorlog zijn de stoommachines van deze schepen vervangen door scheepsdiesels. Bovendien ging de rederij *Stânfries* in 1948 samenwerken met de rederijen *Van den Boom* en *Van der Schuyt* om beter te kunnen concurreren met het vervoer over de weg. De beurtschepen voeren vanaf dat moment met een blauw-gele band om de schoorsteen en de naam SBS (*Van der Schuit, Van den Boom, Stânfries).* Later liet deze firma ook vrachtwagens rijden. I

n de jaren vijftig mocht ik als geïnteresseerd jongetje eens een stuk meevaren met zo'n schip, van de Willemskade naar de Tweede Kanaalsbrug over het Nieuwe Kanaal, waar ik op de Emmakade afgezet werd. Dat was nog eens een belevenis. In de jaren zestig zijn deze schepen stilletjes verdwenen.

Van de 26 beurtschepen van de SBS werd in het jaar 2000 alleen de 36 meter lange *Stânfries X* in deplorabele staat teruggevonden in de Kalkhaven te Leeuwarden. De Friesland Bank kocht dit schip, dat *Lenie* was gedoopt, van de vader van zeehondenmoeder Lenie 't Hart uit Pieterburen en wilde het laten restaureren. De tekeningen van het schip waren helaas verloren gegaan. Er bestond alleen nog een schaalmodel en een foto van het schip varende op het IJsselmeer. Desondanks is het schip prachtig gerestaureerd. In het ruim van het schip is een permanente tentoonstelling over de rederij ingericht. De stoommachine is niet hersteld.
De *Stânfries X* wordt nu voortgestuwd door een sterke scheepsdiesel, wat het beheer van het schip veel eenvoudiger maakt.

De Stânfries X aan de kade van de Harlinger trekvaart. Onder: de gerestaureerde beurtvaarder.

Bevoorrading

De winter van 1929 was relatief streng. De Zuiderzee was dichtgevroren en natuurlijk ook het binnenwater in Friesland. In die jaren woonden in het Lage Midden nog veel landarbeiders in huisjes aan het water die over land niet of niet goed bereikbaar waren. De mensen moesten na verloop van tijd natuurlijk wel weer voedsel en brandstof inslaan. Vanuit nabij gelegen dorpen en steden werden 'vrachtsleeën' volgeladen die over het ijs de geïsoleerd geraakte bewoners van de arbeidershuisjes konden bereiken. Die sleeën werden eenvoudig van hout gefabriceerd en werden beladen met turf, aardappelen, petroleum en dat soort praktische zaken. Om de zware sleeën gemakkelijker voort te bewegen, werden ze voorzien van een sprietzeiltje. De foto is gemaakt door Mindert Hepkema, de fotograferende advocaat uit Leeuwarden die dat jaar vanwege het overlijden van zijn broer Tjebbo tevens eigenaar werd van het *Nieuwsblad van Friesland* en het *Leeuwarder Nieuwsblad*. Mindert was ook een fanatiek schaatser, die reeds in 1909, na een conflict met de Friesche IJsbond, de vereniging De Friesche Elfsteden oprichtte, die een schaatswedstrijd langs de elf Friese steden zou organiseren zodra dat mogelijk was. De Friesche IJsbond was in zijn ogen niet fanatiek genoeg. In watersportkringen werd Hepkema vooral bekend met zijn grote boeier Tjet Rixt en zijn gelijknamige salonboot van 18 meter lengte. Mindert Hepkema wilde altijd graag de eerste zijn en zich verplaatsen in de grootste auto's en de grootste plezierjachten van Friesland. Zijn hele leven heeft hij ook foto's en later films gemaakt die nu een niet onbelangrijke documentatie zijn van het maatschappelijk leven in de 20e eeuw tot de Tweede Wereldoorlog.

Kale vlakte

Vlak na de oorlog was het Friese platteland platter dan ooit. Tijdens de oorlog waren vele bomen die om boerderijen stonden, gekapt om te dienen als brandstof tijdens de vele zeer koude winters, met elfstedentochten in 1941 en 1942. Dat vlakke land was kaal, maar had ook z'n bekoring. Dit bleef zo tot in de vijftiger jaren.

Op de Friese meren kon je tot in de zestiger jaren van verre het baken herkennen waar een vaart uitkwam bij het meer. De driehoekige bakens op palen staken helder af tegen de horizon. Dat is tegenwoordig verleden tijd. De bakens zijn onzichtbaar door de bomen die er omheen staan. Decennia lang voert de overheid een soort bebossingsbeleid. Niet alleen staan er nu de gebruikelijke iepen en populieren om de boerderijen. Op allerlei plaatsen wordt beplanting aangebracht van wilgen en elzen om watertoeristen beschutte ligplaatsen te bieden. De viaducten van de autosnelwegen worden landschappelijk ingepast met de aanplant van bomen, boeren worden gestimuleerd weilanden met bomen te beplanten voor het klimaat en de lelijke industrieterreinen rond de steden met de distributiecentra die als schoenendozen in het landschap liggen, worden aan het oog onttrokken met boomwallen.

Van dat platte, Friese landschap waar de wind vrij spel had, waar vooral zeilers van genieten, is dus niet meer zoveel te zien. Juist daarom worden foto's interessant van zo'n 70 jaar geleden. Vlak na de oorlog was er geen gasolie beschikbaar voor de scheepvaart en kregen skûtsjeschippers die nog een bruikbaar schip hadden de

gelegenheid op vooroorlogse wijze, zeilende, enige vracht te vervoeren. Eén van die nog zeilende skûtsjes was 'De Jonge Sjoerd' van de familie Hobma, hier op de foto, die voer vanuit Workum. Door een voor ons bijna surrealistisch landschap van enkele geïsoleerd staande boerderijen die bovenop de strakke horizon lijken te staan. Zelfs de vaart heeft zich aangepast. Strak en glad met oevers zonder riet of beschoeiing. Een stilstaande wereld, waar zelfs het schip een beetje aan mee lijkt te doen.

Eeuwenlang veranderde het landschap in de Lage Landen geleidelijk en bleef het vooral hetzelfde. Pas de laatste honderd jaar is het landschap overal in Nederland snel en grondig veranderd, zeg maar vernield, door mechanisatie, ruilverkaveling, schaalvergroting bij de landbouw en natuurlijk door het moderne autoverkeer met steeds breder wordende autosnelwegen, verkeerspleinen op verschillende hoogtes etc. Deze uniformering van de landbouw, asfaltering van het groen en industriële verrommeling zijn landschappelijk natuurlijk niet fraai, maar tegelijkertijd iets waar weinig alternatieven voor waren en zijn. Het gaat tenminste onverdroten door. Flevoland staat vol windturbines, net als noordoost Groningen. Groene weiden worden belegd met zonnepanelen. Die groene weilanden met raaigras zijn zelf ook al weer onnatuurlijk, vanwege dat Engelse gras dat geen enkele andere plant bij zich duldt.... De moderne tijd maakt het verleden echter mooi.

Zuidoost-Friesland, Noordwolde in 1928. Ook toen werd het landschap ernstig aangetast. Het hoogveen werd twee tot vier meter afgegraven. Minder dan honderd jaar geleden, maar het lijkt wel iets uit de oertijd. Achteraf gezien kunnen wij dit door mensen gemaakte landschap weer fascinerend vinden. Wellicht zien toekomstige generaties ook zo terug op onze tijd. Overigens leefden in deze plaggenhutten bij Noordwolde desperate kolonisten, gevlucht uit de Kolonie van Weldadigheid net over de grens met Drenthe: Frederiksoord. Noordwolde telde minder dan 700 inwoners, maar op de hei rondom leefden wel bijna 2000 ex-kolonisten, gevlucht voor het sociaal- idealistisch systeem van volksverheffing.

Vissen als armenzorg

De 19e eeuw is buitengewoon interessant. Toen werd de basis gelegd voor de moderne wereld waarin wij leven. Het leven op en rond de Zuiderzee is daarbij niet te isoleren van de bredere maatschappelijke context. Op bovenstaande ansichtkaart uit De Lemmer zien we op het ijs van de dichtgevroren haveningang enige opzichters blijkbaar in overleg met ijsvissers. Die vissers proberen vis te vangen van onder het ijs door wakken aan te brengen. Diezelfde periode, eind 1800, was voor De Lemmer een tijd van armoede. De verveners die werkten ten oosten van De Lemmer, langs de Tjonger in de Echtener polder, werden werkloos en trokken naar de vissershaven. Armlastige ingezetenen konden in die tijd bij hun gemeente terecht voor enige bedeling. In de Armenwet van 1854 werden zij weliswaar primair verwezen naar particuliere instanties (kerken, liefdadigheid), maar wat te doen met ingezetenen die niet bij een kerk hoorden, zoals in de 19e eeuw vooral onder de arme arbeiders voorkwam? Die moesten vanaf 1854 volgens de wetgever terecht kunnen bij hun gemeente. De trek van armen naar de steden betekende voor de steden dus een groeiende kostenpost voor de gemeentekas. De gemeente Lemsterland had daar wat op gevonden. Het beleid van de gemeente was om armen die konden werken niet te laten wennen aan bedeling. Zij konden bijvoorbeeld werken aan de dijken van de veenpolders en in de winter konden ze vissen op spiering. Spiering kon je immers vangen met eenvoudige middelen en ook nog eens het hele jaar door. Ook als er ijs lag. En, zo schreef de gemeenteraad in 1911 in een aan de Koning gericht adres: 'Al was het dan altijd niet om te verkopen, men had dan toch vis voor eigen gebruik, wat voor velen een uitkomst was.' Nu moest je om te mogen vissen wel een vergunning hebben die geld kostte, maar vissen op zee was gelukkig vrij. De zee begon 6 meter buiten de sluis en 6 meter buiten de wal. Als de zee bevroren was, kon dus iedereen met ijsvissen aan de kost komen en hoefde de gemeente de armen niet te helpen met gratis maaltijden. De foto's van ijsvissers

tijdens strenge winters bij De Lemmer laten ons dus geen fanatieke sportvissers zien die hun hobby beoefenen, maar armoedzaaiers die vissen om die dag nog iets te eten te hebben.

Lemmer, 1929. IJsvissen langs de kust. Onder: Lemster vissers laten zich in 1924 slepen naar Stavoren.

Gevangen in het ijs

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

staan daarom vele 'stuurlui' mee te denken hoe te handelen. Het ijs overwinnen was een zaak die de hele gemeenschap bezig hield, want hun welvaart hing daar van af.

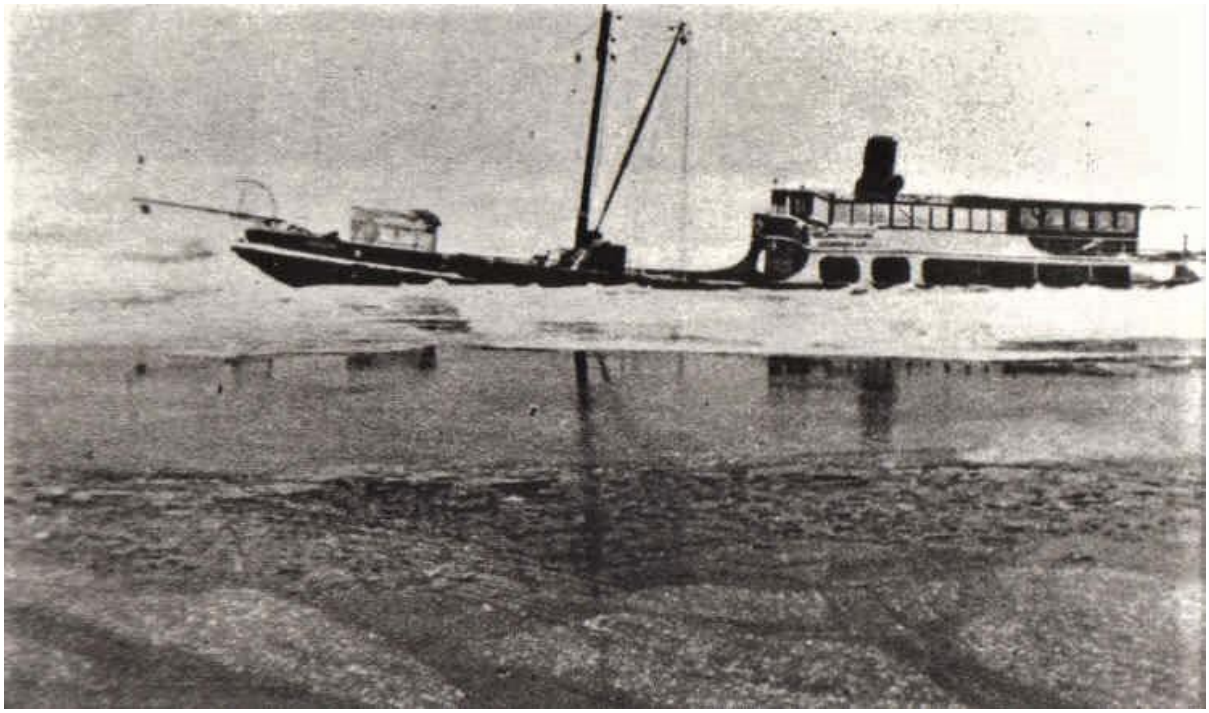
De ijsvrije haven aan de Friese kust

Zeilschepen doen het niet goed bij ijsgang. Ook niet op een ruim water als de Zuiderzee. Schippers hielden echter ook honderd jaar geleden niet van stilliggen. Op de Zuiderzee was bij ijsgang de ene haven veel beter bereikbaar dan de andere. Dat kwam door de getijdenstroom. De vloed stroomde twee keer daags bij het Marsdiep en de Vliestroom de Zuiderzee in, trok langs de Friese kust naar het zuiden, langs Urk en kwam bij Amsterdam tot stilstand. Ten oosten van die lijn was het water zoeter door de instroom van de rivieren de Vecht en de IJssel. Het getijdenverschil bedroeg bij Amsterdam slechts 10 centimeter. Bij Urk en bij Lemmer zo'n 40 centimeter en bij Stavoren 70 centimeter.

Door de voortdurende noord-zuidstroming van zout water langs de Friese westkust was in de winter de haven van Stavoren veel eerder ijsvrij dan de haven van Lemmer. Daar bleef het pakijs lang voor de haven liggen. Daar stroomde het niet. Bij dooi zorgde de zuidwestenwind voor nog meer ellende: kruiend ijs dat vele meters omhoog kon komen. De scheepvaart koos onder die omstandigheden dus voor Stavoren om Friesland binnen te komen. Op het binnenwater werden de schepen geholpen door stoomslepers om hun weg te vervolgen. Zelfs bij de ijsvrije haven Stavoren zouden wij ons onder zulke omstandigheden niet op ons gemak voelen. Met horten en stoten voortdrijven tussen de ijsschotsen met een slecht manoeuvreerbaar zeilschip dat voor z'n voortgang geheel overgeleverd is aan de

natuurkrachten, dat lijkt niet ideaal. Voor je het weet, drijf je tussen de ijsschotsen met de getijdenstroom de havenmond gewoon voorbij en moest je maar zien wanneer je weer terugkwam....

De Friesland gekraakt.

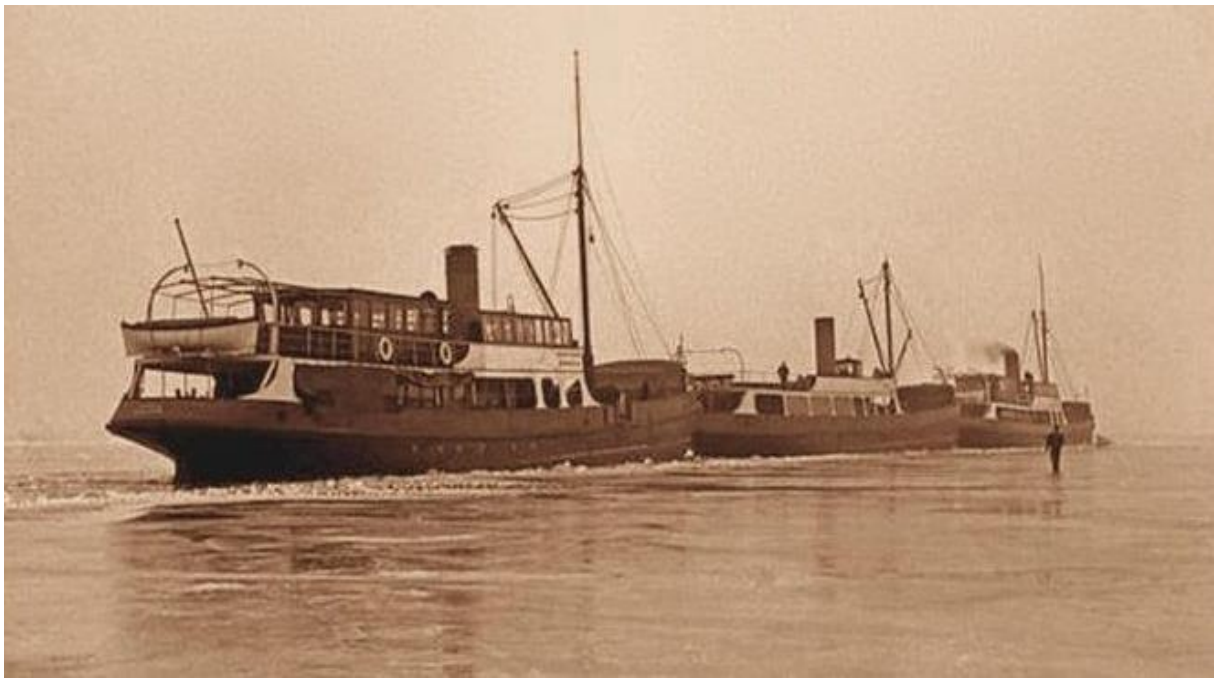


In de vorige eeuw waren strenge winters nog geen zeldzaamheid. De Zuiderzee kon dichtvriezen en het zoete IJsselmeer natuurlijk nog gemakkelijker. Dat was een groot probleem voor de beurtdiensten tussen het noorden van het land en Amsterdam en natuurlijk voor de mensen die van die beurtdiensten afhankelijk waren, de reizigers.

In januari 1940 was het weer zo ver. Drie veerboten van rederij Koppe probeerden vanuit Amsterdam door het ijs de haven van Lemmer te bereiken en zochten een route naar het oosten om in de stroom van de IJssel te geraken. Ter hoogte van Elburg liepen ze vast in het ijs. Het stoomschip 'Friesland' kwam daarbij in grote problemen, toen het ijs door de opstekende wind begon te kruien. Het schip werd door de opstapelende schotsen hoog opgetild, de spanten kraakten en klinknagels sprongen uit de romp. Een leiding van de stoomketel brak en de ontstane lekkage was niet meer te stoppen. Aan beide zijden werd de romp van de 'Friesland' ingedrukt en de brug brak doormidden. Het schip bleef geklemd tussen de ijsschotsen. Gelukkig ging de wind weer liggen en kon met een ijsvlet voor de 35 passagiers voedsel gehaald worden uit Elburg. Toen het ijs opnieuw in beweging kwam, zonk de 'Friesland' alsnog. Het water kwam tot de hoogte van het dek. Waarschijnlijk lag de veerboot op de zeebodem en werd ze overeind gehouden door het ijs.

De passagiers en de bemanning wisten zich in veiligheid te brengen op de twee andere veerschepen die verderop eveneens vastzaten, maar niet beschadigd waren.

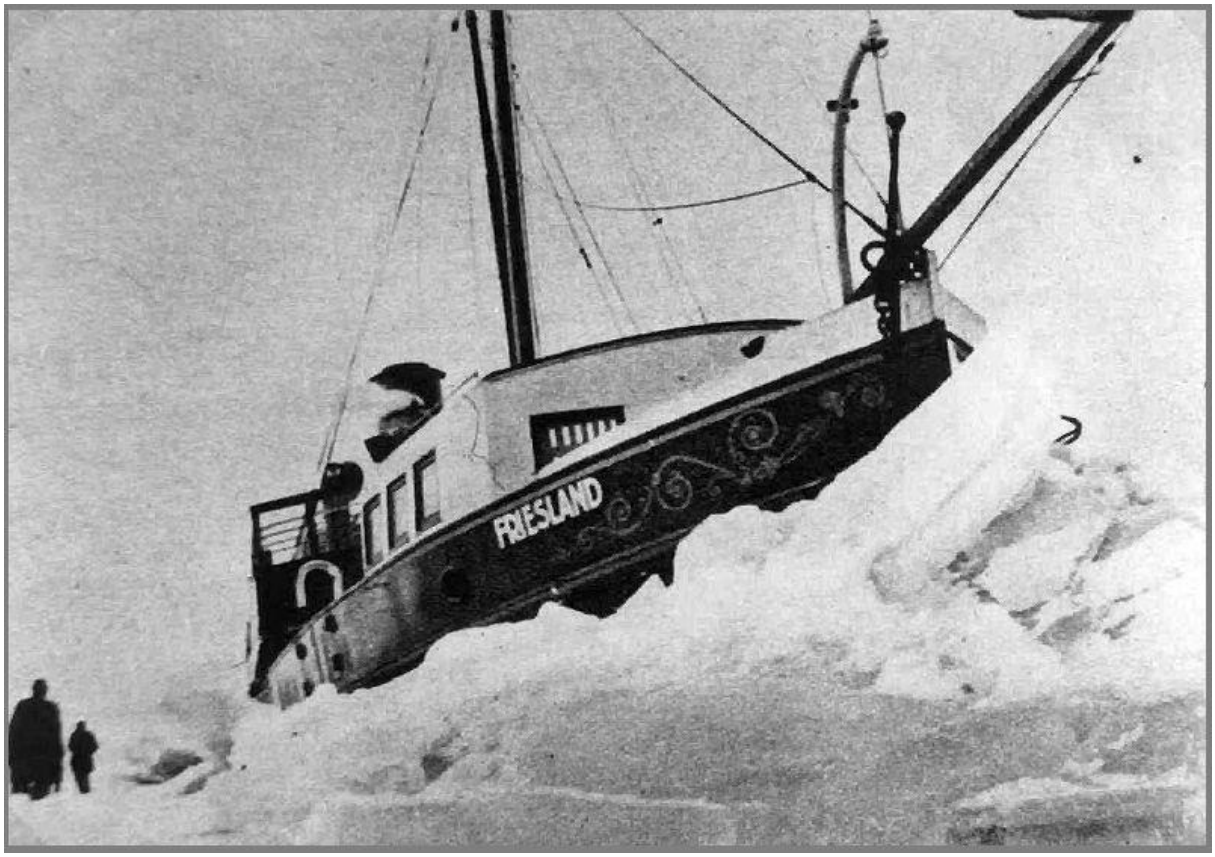
Na enige dagen wachten, slaagden ijsbrekers erin de schepen te bereiken en de mensen naar de wal te brengen. Toen de dooi inviel werd de 'Friesland' gelicht en naar Amsterdam gebracht. IJzerhandelaren hadden tevoren getaxeerd wat het schip nog waard was. Bovendien kon de lading geborgen worden. Heel bijzonder was deze geschiedenis in die tijd niet, behalve dat deze veerboot totaal samengedrukt werd. In de dertiger jaren waren deze veerschepen al diverse keren vastgelopen in het ijs en duurde zo'n oversteek niet 5 uren, maar 30 of 50 uren. Dat was men in die tijd wel gewend.....



Drie veerboten in convooi door het ijs.

De passagiers verlaten het gekraakte schip.

Toen het ijs ging kruien, bezweek de Friesland.



Tjet Rixt van Berlijn naar Heerenveen

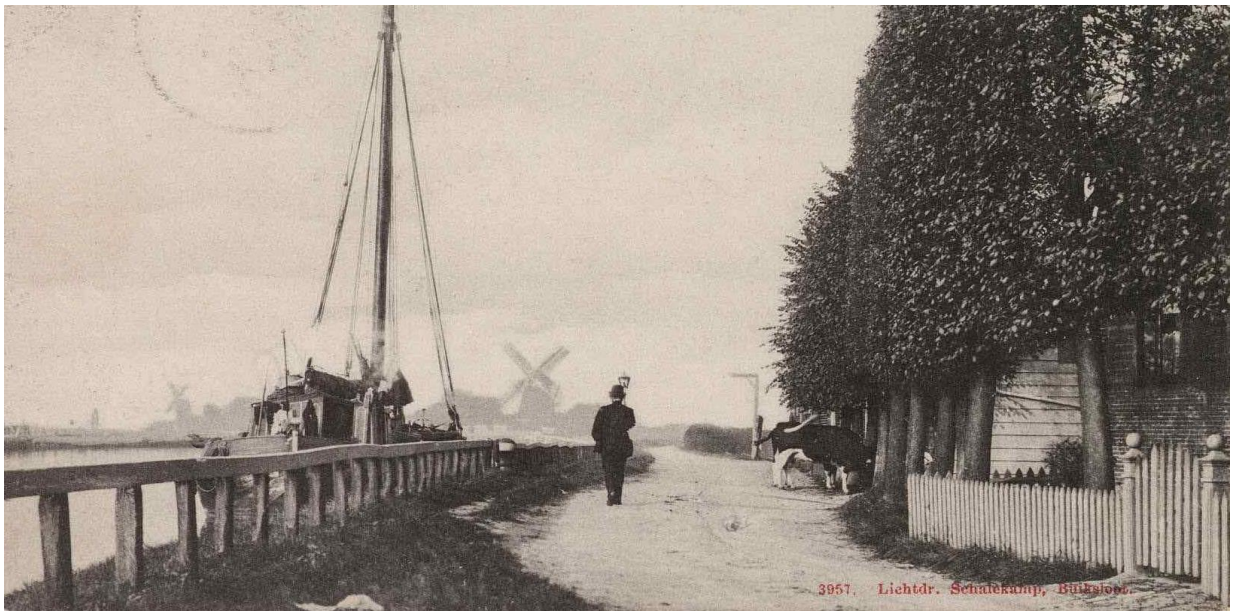
De familie Hepkema uit Heerenveen/Leeuwarden bezat in de eerste helft van de 20e eeuw niet alleen een grote boeier. Ze kocht in 1921 ook een salonboot van 17 meter lang, de Hildegard, die eveneens de naam Tjet Rixt kreeg. Het schip lag in Köpenick bij Berlijn en was van Ir. W. Höhne, directeur van de AEG. De Hepkema's hadden voor de betaling een koffer met 320.000 D-Marken meegenomen, ongeveer 7500 gulden. De Duitsers hadden in die jaren na de Eerste Wereldoorlog last van ernstige geldontwaarding door de financiële verplichtingen van het Verdrag van Versailles. Om het schip in Friesland te krijgen, voeren de Hepkema's er onder winterse omstandigheden mee over de Duitse kanalen en rivieren van Berlijn naar Cuxhafen. Mede door problemen met de keerkoppeling durfden ze niet met het schip over de Waddenzee naar Delfzijl. Ze kozen voor een tocht door de kanalen in Oost-Friesland, van Geestemünde naar Leer, om van daaruit over te steken naar Nederland. Dat ging niet zonder problemen, zoals te zien op de foto’s. In Leeuwarden werden ze opgewacht door een nieuwsgierige menigte van belangstellenden. Die ontvangst was overigens niet helemaal spontaan, maar georganiseerd door Anna Maria Hepkema-Kijlstra in opdracht van haar echtgenoot Mindert Hepkema, de krantenman en advocaat, die meevoer op het schip en natuurlijk als krantenman oog hield voor publiciteit.

De tocht 'binnendoor' in Oost-Friesland verliep duidelijk niet zonder problemen

De Tjet Rixt vertrekt bij de woning van Mindert Hepkema aan de Willemskade (helemaal rechts)

Het breedste kanaal ter wereld

Tussen 1819 en 1824 werd het Noord-Hollands kanaal aangelegd tussen Amsterdam en Den Helder. Het werd het breedste en diepste kanaal ter wereld, want Amsterdam eiste dat het bevaarbaar was voor de zeeschepen uit die tijd. Die konden van Den Helder komend via de Willemsluis bij Buiksloot het IJ bereiken. De grote zeilschepen konden op het kanaal niet zeilen. Ze werden gejaagd met spannen van ca.10 tot meer dan 20 paarden. Enkele decennia na het gereedkomen van het kanaal was het te klein, door de ontwikkeling van grote stoomschepen voor de zeevaart. Op de foto de situatie met zeilschepen aan het einde van de 19e eeuw. Het zeeschip wordt niet meer gejaagd, maar door het kanaal gesleept door een stoomsleper.



Het begin van het kanaal bij Buiksloot in 1910.

Welvaart door de vaart

In 1641 liet de Haagse koopman Passchier Bolleman de Drachtster Compagnonsvaart graven om via de vaart de turf ten oosten van het dorpje Drachten te kunnen winnen. Die vervening was een succes, maar dat niet alleen. Veenarbeiders trokken voor het werk naar Drachten en langs de vaart ontstond handel en bedrijvigheid. Er werden scheepswerven opgericht, kalkovens, leerlooierijen, diverse tabaksfabriekjes, touwslagerijen, oliemolens, houtzaagmolens, beurtdiensten voor het vervoer van goederen, vee en mensen, en natuurlijk vestigden middenstanders met hun winkels zich in Drachten. De notabelen volgden. Kortom, dankzij de vaart werd het arme en nietige Drachten welvarend.

Welvarend? Jawel, vergeleken met vroegere tijden. Op de foto zien we hoe de vaart vanuit het westen Drachten bereikt langs het Moleneind. Links met uitbouw de woning van dokter Bleeker. Ongeveer in het jaar 1880. Het bijzondere aan welvaart is de tijdgebondenheid. Mensen die op dit moment moeten rondkomen van een minimuminkomen, die dus ongeveer op de armoedegrens leven, hebben het ondertussen wel beter dan de notabelen uit de 19e eeuw. Ze zijn gezonder, leven gemiddeld langer, kunnen gevarieerder en gezonder eten, hebben verwarmde woningen met moderne hygiëne, beschikken over communicatiemiddelen, kunnen

zonder probleem op reis. Alles in hun leven is eigenlijk onvergelijkbaar gemakkelijker en beter dan bij de gegoede burgerij in de 19e eeuw. De leefomstandigheden van de arme mensen in de 19e eeuw kunnen we ons zelfs nauwelijks meer voorstellen, terwijl die armoede wel normaal was voor veruit de meeste mensen in Nederland.

Een vergelijk met rijke mensen van dit moment hoeven we niet eens proberen te maken. Er is geen vergelijk, behalve de factor geluk in een mensenleven. Die factor hebben we niet in de hand en openbaart zich op schijnbaar toevallige wijze. De arme mensen op de foto hoefden zich niet per definitie ongelukkig te voelen. Iedereen in Drachten was arm, behalve die paar gezinnen uit de hogere klasse en enkele succesvolle ondernemers. Voor de gewone mensen was er geen vergelijk, geen alternatief, zij leefden dus hun leven aan de vaart. De vaart die immers welvaart had gebracht.

Zeehaven Groningen

De riviertjes de Hunze en de Drentse Aa stroomden van oudsher aan de westzijde van de stad Groningen, langs het oude centrum, naar zee. Vanaf Groningen werd die stroom het Reitdiep genoemd. Langs de oever werden reeds in de middeleeuwen pakhuizen gebouwd, want handel en vervoer gingen in die jaren over het water. Tot de aanleg van het Eemskanaal in 1876 was het Reitdiep de enige verbinding van Groningen met de zee. Een open verbinding, waardoor Groningen te maken had met

eb en vloed. Het getijdewater werd in de Noorderhaven tegengehouden bij de Spilsluizen. Op de foto van ruim honderd jaar geleden zien we kijkend naar het noorden rechts de Hoge der A en links de Lage der A. Gezegd werd dat de hoge kade gebruikt werd bij vloed en de lage kade bij eb. Toen in 1877 bij Zoutkamp een schutsluis werd aangelegd in het Reitdiep, bij de Lauwerszee, verdween het getij uit de stad Groningen. De Hoge der A kent vele prachtige panden, waar ook niet de minsten een onderkomen vonden, zoals de schilder H.W. Mesdag, de historicus Huizinga en de dichter Scheltema.

Ruim honderd jaar geleden kwamen nog steeds zeilende zeeschepen tot in het centrum van de stad, naast natuurlijk de zeilende binnenschippers met hun tjalken en pramen. Opmerkelijk zijn de houten palen aan de kaden van de Hoge en de Lage der A. Ze staan niet tegen de gemetselde stenen wal, maar er scheef tegenaan. Wellicht om de schepen iets vrij te houden van de wal als het waterpeil wisselt, zodat de schepen niet bij laag water vast kwamen te liggen aan de grond.

De laatste jaren wordt er eind december het festival WinterWelvaart georganiseerd, waarbij de Hoge en de Lage der A weer als vanouds vol liggen met traditionele schepen, nautisch erfgoed, die een beeld moeten geven van de historische scheepvaart in stad en ommelanden. Een festival met een prima traditie, die niet zozeer een beeld geeft van het verleden, maar vooral van het heden, van wat ons tegenwoordig interesseert.

Groningen, 1882. Vanaf het Reitdiep achter de brug de Hoge- en Lage der Aa.

Ongeremde sloep

Ruim 200 jaar geleden liet koning Willem I een koninklijke roeisloep van 17 meter bouwen op de marinewerf in Rotterdam. Het werd een prachtig schip, rijk gedecoreerd en verguld. Een gouden koets voor op het water. Zelf heeft koning Willem I nooit gebruik gemaakt van deze 'chaloupe'. Hij vond achteraf een stoomschip comfortabeler. Koning Willem II was in 1841, meer dan 20 jaren na de bouw, de eerste die het schip bij koninklijke ceremonies gebruikte. De laatste keer dat de sloep werd gebruikt, was in 1962 (op de foto) tijdens het Zilveren huwelijksfeest van koningin Juliana en prins Bernhard. Tijdens de oorlog lag het schip verstopt onder een stapel hout in een loods op scheepswerf Het Fort op Nieuwendam.

De roeiers van de sloep werden die 26 keer dat de sloep is gebruikt apart geselecteerd en getraind. Het waren Adelborsten van de Koninklijke Marine, die de sloep op koninklijke wijze, statig, moesten voortbewegen. Daarbij gold een bijzonder protocol. Het was de roeiers verboden om gedurende de vaart de riemen dwars in het water vast te houden om de sloep af te remmen. Het 'strijken' (terug roeien) om de boot tot stilstand te brengen, was uiteraard geheel uit den boze. Koninklijke gasten worden niet afgeremd in hun beweging. De koninklijke roeisloep moest

statig, zonder zichtbare inspanning, als harmonische eenheid geroeid, zijn bestemming bereiken en precies op de plek waar de gasten aan land gingen tot stilstand komen. Gewoon door het schip uit te laten drijven. Daartoe werd van te voren het aantal slagen berekend dat nodig was om een afstand af te leggen in een bepaalde tijd. Dat laten uitdrijven was natuurlijk een gok. Door stroming of wind kon dat ook wel eens verkeerd uitpakken. Ongeremd varen bleek een uitdaging te zijn. Daarbij was het de adelborsten verboden al roeiende voor zich uit, dus naar achteren, te kijken, want daar zaten de koninklijke gasten. De roeiers leerden om consequent de blik te richten op het eigen roeiblad. Zij keken weg, zij keken opzij. Onlangs is deze koningssloep prachtig gerestaureerd en is ze sindsdien te bezichtigen in een schiphuis naast het Scheepvaartmuseum in Amsterdam.

Kluizenaarswoning

De noordelijke haven van Schokland, Emmeloord, werd aan het einde van de 19e eeuw ingericht als vluchthaven voor de vrachtvaart en de visserij. Het eiland wilde na de ontruiming van 1859 van nature niet in de zee verdwijnen, dus moest het maar weer een functie krijgen. Rechts op de foto de woning van de eerste havenmeester en links het gebouwtje waar de misthoorn op was geplaatst. Daar tussen stond nog een lichtopstand (sinds enige jaren staat er een replica) en de woning van de tweede havenmeester met aan de haven een houten gebouwtje voor de visafslag. De misthoorn is van het dak verwijderd. Daarbinnen is het nu kaal, een vierkant hokje, een soort isoleercel. Omstreeks 1940, toen Schokland nog een eiland was, werd die ruimte in de zomer echter wel eens bewoond en wel door een schrijver van streekromans over Overijssel: Aar van de Werfhorst (1907 - 1994). Om rustig te kunnen schrijven, zocht hij de eenzaamheid en vond die onder meer op Schokland, waar hij kon werken en bivakkeren in het gebouwtje van de misthoorn. Maar, wat comfortabeler, ook in de oude pastorie op Ens. Simon Vestdijk schreef zijn romans met continu de stofzuiger aan, omdat dit aanhoudende, monotone geluid hem minder stoorde dan de onverwachte geluiden van het maatschappelijk leven. Hij had

een voorbeeld kunnen nemen aan Aar van de Werfhorst. Die zat rustig, in volstrekte stilte, op een eilandje in de Zuiderzee te werken.

Romantiek

Rond het jaar 1860 schilderde Hermanus Koekoek Jr. 'De ondergang van Schokland'. En inderdaad was het zo, dat velen in die tijd dachten dat het eilandje in de Zuiderzee spoedig door de golven verzwolgen zou worden. De 635 oorspronkelijke bewoners van Schokland moesten hun eiland immers in 1859 gedwongen (door de landelijke overheid) verlaten. Tegen hun zin. De bescherming van het eiland tegen de zee werd de overheid te kostbaar. Daarbij moesten de bewoners eerst onder dwang zelf hun eigen houten huizen afbreken, om te voorkomen dat ze spoedig terug zouden keren naar hun eiland. Ruim 60% van de bewoners woonde in het noorden, in Emmeloord, en was hoofdzakelijk katholiek. De meesten van hen trokken naar het katholieke Volendam, een kleiner deel naar Vollenhove. De vooral protestantse bewoners van Ens en Zuidert trokken naar Kampen/Brunepe en Urk. De bewoners van Vollenhove en Kampen zagen de komst van de Schokkers met lede ogen aan. De lokale armoede moest nu verdeeld worden over nog meer mensen. Tot verrassing van velen verdween het achtergebleven eilandje helemaal niet in de zee. Het had best bewoond kunnen blijven. De stenen kerk van Ens /Middelbuurt (hier geschilderd door Koekoek) werd een toevluchtsoord voor Zuiderzeevissers die beschutting zochten. Er ging een vuurtorenwachter wonen op het Zuidert en in het noorden bleef de haven open als vluchthaven. Er werden zelfs eind 1800 twee woningen, een lichtopstand, een visafslag en een misthoorn gebouwd. Voor de twee havenmeesters van 's Rijkswaterstaat. Vanuit de ambtswoning van de eerste havenmeester werden door diens vrouw ook kruidenierswaren verkocht. De visafslag draaide niet goed en is na de drooglegging van Schokland vanwege de aanleg van de Noordoostpolder in

1942 afgebroken. Evenals de woning van de tweede havenmeester bij de misthoorn. De tweede havenmeester, Harmen Smit, was de grote communicator op het eiland. Hij was tevens kantoorhouder PTT en directeur van de visafslag. Bij de vissers werd hij bekend als 'the grand old man' van de Zuiderzee. Op zondag hield hij zelfs oecumenische preken voor katholieke en protestante vissers die in de haven lagen. Het schilderij van Koekoek laat de verschrikkingen zien van een storm op de Zuiderzee voor de bewoners van het laaggelegen eilandje. Zoals het in de romantiek paste met veel natuurgeweld en niet zonder enige overdrijving. Opmerkelijk is dat de storm op dit schilderij uit het oosten komt. Schokland lag dicht bij de vaste wal, bij Vollenhove. De wind waait dan over tien kilometer ondiep water. Een noodweer als Koekoek schilderde, wordt dan wel heel onwaarschijnlijk. Bij storm vanuit het oosten werd het water juist weggeblazen en was het vroeger mogelijk bij eb van Vollenhove naar Schokland te lopen over een drooggevallen zeebodem....!

Pech

Tijdens het interbellum was er in Friesland nog steeds sprake van 'zeilende vrachtvaart'. De bekende Friese skûtsjes waren gemaakt om mee te zeilen en hadden niet de ruimte om een dieselmotor in te laten bouwen. Deze schippers 'leefden van de wind'. Het was vrije vrachtvaart, waarbij de schipper woonde op het schip en geen woning aan de wal had. Met skûtsjes werden vooral bulkgoederen vervoerd: mest, terpaarde, aardappelen, turf. Vooral bij een lading terpaarde of mest lag het schip diep in het water. Voor de winter trokken de skûtsjeschippers naar de steden om daar in de stadsgrachten te overwinteren. Op de foto liggen twee skûtsjes voor de kant en daar achter een zeiltjalk. De schippers van de skûtsjes hebben pech. Zij slaagden er niet in hun lading te lossen toen het ging vriezen. Noodgedwongen liggen zij met een geladen schip aan de Emmakade ZZ in Leeuwarden te wachten op de dooi. De leefruimte voor de schipper beperkt zich tot het roefje van 2.5 bij 2.5 meter. Hij slaapt met de schipperse in een kooi onder het achterdek. Voor de mast is

het onderkomen van de knecht bij het touwwerk. Een schril contrast met de ruimte in de fraaie herenhuizen op de kant.

Luxemotor

Zo heet dit type vrachtschip dat vanaf de Eerste Wereldoorlog werd gebouwd en in de vijftiger en zestiger jaren een nog zeer bekende verschijning was op het binnenwater. De wat vreemde naam dankt dit scheepstype aan het feit dat hiermee voor het eerst een motorschip werd ontworpen en geen zeilschip. Voor het eerst kreeg de schipperse ook de luxe van een kajuit met kombuis, slaapkamer en WC achter het stuurhuis, gescheiden van het werkgedeelte. Die WC mag genoemd worden, want op de zeilschepen vonden de schippers een WC overbodig. Die nam alleen maar ruimte in.

Bij de luxemotor heeft de schipper voor het eerst een beschut stuurhuis pal boven de machinekamer. Bij de zeilschepen was eigenlijk geen plaats voor een scheepsmotor. Daar stond de schipper aan het roer, helemaal achterin en was de roef voor hem. De motor, als die er al was, stond tussen de roef en het ruim. De bediening van de motor was indirect door de grote afstand tussen de stuurstand en de scheepsmotor. Veel schippers wilden niet zo'n stinkende diesel in de kajuit hebben staan. Er waren er die een zijschroef gebruikten, een vlerk genaamd. Dan stond de hulpmotor op het voordek en werd aan stuurboordszijde met een haakse schroefas een schroef aangedreven die in- en uit het water kon. Die aandrijving was echter kwetsbaar en het schip kon eigenlijk alleen een bocht naar bakboord gemakkelijk maken. De vlerk was een noodoplossing. Bijzonder is, dat de eerste luxemotorschepen alleen verzekerd konden worden, als ze ook een zeiluitrusting hadden. Dat is pas veranderd in 1925. Tot die tijd zag je luxemotors met zijzwaarden en een volledig tuig en ook de Allegonda op de foto heeft op het voordek, voor het ruim, een flinke mastkoker waar ongetwijfeld ooit een mast met een hulpzeil in heeft gestaan. De afgelopen vijftig jaren is de luxemotor als vrachtschip van het water verdwenen, het schip kon ruim 100 ton vracht vervoeren, wat al spoedig voor de vrachtvaart te weinig was, maar nog

steeds zijn er vele liefhebbers te vinden die een luxemotor ombouwen tot een jacht, voor de pleziervaart. Voor hun is het echter vervelend, dat de wetgever allerlei nieuwe eisen stelt aan schepen op het binnenwater die langer zijn dan twintig meter. Zorgeloos varen met een luxe motor is er ook voor hun niet meer bij.

Heerenveen, 1924. Een luxemotor met zeiluitrusting aan de Heerenwal. De foto is gemaakt door H.A. Veltman, huisarts te Heerenveen, die woonde op de hoek Heerenwal-Stationsstraat, de woning achter het stuurhuis van de luxemotor.

Gassleper

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden benzine en gasolie schaars. Alle brandstof werd opgeëist voor de oorlogsvoering. Particuliere auto's konden dus niet meer rijden en motorschepen kwamen stil te liggen. Voor dat probleem (sorry, deze 'uitdaging') moest een oplossing worden gevonden. En die was er. De IJsselmeervissers gingen weer vissen onder zeil. De oude botters met de oude, herstelde zeilen voeren uit alsof de Zuiderzee nog bestond. Voor de vrachtschepen lag het ingewikkelder. Een enkele schipper kon zijn tjalk of klipper nog voorzien van

de zeilen die reeds jaren geleden waren afgedankt, maar voor de meeste binnenschippers moest er wat anders worden bedacht. De Noordzeevissers konden evenmin terugvallen op de zeilen. De oplossing werd gevonden in de reeds jaren bestaande techniek van de gasgenerator. Voordat Nederland aardgas kreeg in de jaren zestig, werd er door de meeste gezinnen gekookt op stadsgas. Iedere iets flinkere plaats had een eigen gasfabriek waar door de verbranding van steenkool gas werd gemaakt dat naast de fabriek werd opgeslagen in een grote cylinder, in een 'gashouder'. Die techniek kon ook gebruikt worden om motorschepen te laten varen. Machinefabrieken als Stork in Hengelo ontwierpen compacte 'gasfabriekjes' die bovendeks werden geplaatst op vrachtschepen, op sleepboten en op viskotters.

Op de foto is zo'n gasgenerator van Stork te zien op de sleepboot 'Elise' die daar in 1942 mee werd voorzien. De dieselmotor van het schip moest ietsje aangepast worden en dan kon er weer gevaren worden. Probleem opgelost.

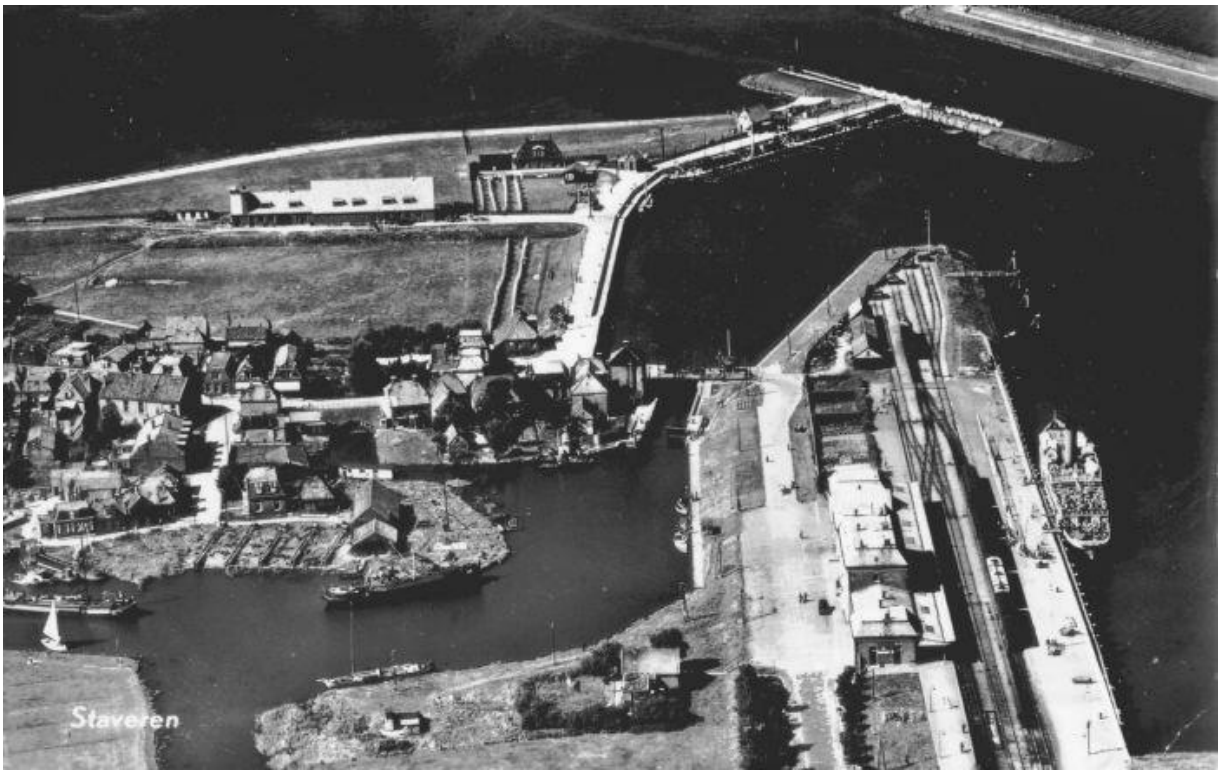
Dat 'stadsgas' was overigens niet ongevaarlijk, want giftig. Op de schepen was dat voor zover ik weet geen probleem, maar in de woningen wel. Er werd gekookt op dit gas, maar bij lekkage van de leidingen of bij slordig gebruik van het gasstel (niet goed dichtdraaien) ontsnapte het gas in de afgesloten ruimten van de woning en konden de bewoners ongemerkt het leven laten.

Bekend is dat het stadsgas ook doelbewust door vooral oudere mensen voor dat doel werd gebruikt. Toen het aardgas het stadsgas had vervangen, werd er door mensen die levensmoe waren wel eens geklaagd dat het gas er ook al niet meer was....Dergelijke berichten zijn mij niet bekend van de bemanning van de gasschepen in de laatste oorlogsjaren.

Stavoren, winter 1939 – 1940

De winter van 1939 was niet bijzonder streng, op een korte vorstperiode na. De winter van 1939-1940 werd de 6e Elfstedentocht gehouden, op 30 januari 1940. De vorst begon in december, maar er kwam sneeuw, gevolgd door dooi. Midden januari opnieuw vorst, maar weer dooi. Op 30 januari was het ijs sterk genoeg om de Elfstedentocht te organiseren. Het landschap was echter besneeuwd. Ik denk daarom dat deze foto gemaakt is in de periode begin januari 1940. De Stadsgracht is open. Een restant ijs ligt om de werf en voor de sluis. De Vluchthaven en de vissershaven zijn nog bevroren, maar direct buiten de havenhoofden begint het open water. Dat tijdstip is te onderbouwen met de inrichting van de haven. Op het noordelijk havenhoofd staat nog de misthoorn achter het rode licht. Die is in het begin van de jaren veertig, tijdens de oorlog afgebroken. Langs de kade van de vissershaven is nog het grastalud uit de dertiger jaren, met enige bouwsels van vissers om hun materiaal (vooral hoekwantbakken) op te bergen. Het talud is nog niet volgebouwd met hokjes. Aan de zeezijde zien we dat de grote hang van de Lemster vishandelaar De Jager is afgebroken. Die afbraak vond plaats in 1937/38. Er liggen nog enige stapels stenen en er is een nieuw houten kantoortje verschenen voor de handel in vis. In die jaren waren er in Stavoren 15 vissers actief. Zes visten met een jol, de anderen met een botter of een aak of een stalen schouw (de zusterschepen ST 58 en ST 16). Er was in die jaren veel vis in het IJsselmeer, de vangsten waren goed en de vissers wilden een gemeentelijke visafslag op de haven. Die werd gebouwd in 1940, de oorlog was net uitgebroken, en in bedrijf genomen in 1941. Op de foto is dat stenen gebouwtje nog niet te zien. Na de oorlog kwam er een grotere afslag en een nieuwe hang/visverwerking op de dijk langs het voetbalveld. Het huisje aan de kust is van de havenmeester. Het station verkeerde nog in oude glorie.

Stavoren, jaren dertig. De veerdienst als schakel in de treinverbinding Leeuwarden – Amsterdam. Stavoren en Enkhuizen waren niet bedoeld als geen eindstations.



Stavoren eind jaren veertig.

Werfbaas, boer en kroegbaas ineen

De oudste scheepswerf van Drachten werd opgericht in 1710 bij het buitenste vallaat van de Drachtster compagnonsvaart. Vanaf 1843 tot op dit moment wordt deze werf gedreven door een telg uit de scheepsbouwfamilie Van der Werff. Drie van de vier werven van Drachten waren van een Van der Werff. Alleen deze werf op de buurtschap het Buitenstvallaat heeft alle ontwikkelingen in de tijd doorstaan. Op de foto het Buitenstvallaat met de scheepswerf zo'n honderd jaar geleden.

De scheepswerf op het Buitenstvallaat, begin 1900.

Deze werf werd bekend door de vele snelle ijzeren skûtsjes die er in die jaren gebouwd zijn. Dus verwacht je dat werfbaas Jan Oebeles van der Werff in die tijd een welvarend ondernemer was. Dat is echter een misverstand. Het kostte ook een succesvol scheepsbouwer moeite om het hoofd boven water te houden. Dat lag niet alleen aan de concurrentie door andere werven, maar ook aan de algemene armoede. De marges voor de werfbaas waren laag, want de klanten konden weinig betalen. Jan Oebeles moest bovendien met zijn vrouw een groot gezin met zeven kinderen onderhouden. De wat oudere kinderen werkten ongetwijfeld mee waar ze dat konden, ondanks het wettelijk verbod op kinderarbeid. In economisch onzekere tijden is het verstandig om zo veel mogelijk zelfvoorzienend te zijn. De woning van de werfbaas, op de foto rechts naast de sluis onder de bomen, was tevens het voorhuis van een boerderij. De werfbaas was dus tegelijkertijd boer. Hij had rond het Buitenstvallaat enige lapjes grond voor wat vee (zoals een koe, schapen, kippen en een varken) en hij verbouwde groenten. Voedsel voor eigen gebruik. Bovendien dreef hij vanuit zijn woning een kruidenierswinkel en een kroeg. In de tweede helft van de zomer kwamen de skûtsjes bij de sluis, op weg naar de veenderijen om turf te halen. De schepen moesten bij de werf wachten om geschut te worden, wat een mooie gelegenheid voor de schippersen was om wat inkopen te doen bij het

winkeltje van de werfbaas dat door Tjitske Fokkema, de vrouw van Jan Oebeles, werd gedreven. De schippers gingen ondertussen een beerenburg of een jenevertje drinken in de kroeg van de werfbaas. De woning van de werfbaas was daar voor ingericht. In het midden van de voorgevel de deur. Links daarvan de winkel en rechts de tap. Zo'n dubbelfunctie was in die tijd niets bijzonders. De schippers voeren door naar de veenderijen ten oosten van Drachten en daar deden de veenbazen dat net zo. De veenbaas woonde in een flink stenen huis, de veenarbeiders in spitketen en plaggenhutten. Alleen de weinig veenarbeiders in vaste dienst konden een eenvoudige arbeiderswoning betalen. Die flinke woning van de veenbaas was net als de woning van de werfbaas ingericht met een kruidenierswinkel waar arbeidersvrouwen door gedwongen winkelnering verplicht waren inkopen te doen, terwijl daarnaast een dranklokaal voor de mannen was, waar de veenbaas hun het loon uitbetaalde, dat zij direct weer mochten besteden aan een drankje bij dezelfde veenbaas. De schippers kenden uiteraard geen gedwongen winkelnering bij de sluis. Waarschijnlijk was het er zelfs goedkoper dan bij de veenbaas in het veen. Wel is het aanleiding stil te staan bij het gewone leven van een werfbaas. Nog maar honderd jaar geleden moesten Jan Oebeles en zijn vrouw op het Buitenstvallaat de hele dag werken, bij de werf, op de boerderij of in de winkel, om na het eten te gaan slapen met z'n allen in die kleine woning waar de voorkamers ingericht waren als winkel en kroeg, waarna er weer een dag kwam. En zij hadden het goed, want werk.... Zij hadden eigen bezit, een scheepswerf, een boerderij, een winkel, een kroeg en land. Wat wil je nog meer?

De boerderij van Jan Oebeles van der Werff, geschilderd in 1934 door Ids Wiersma. Links de timmerschuur van de scheepswerf. Voor de boerenschuur de woning van de werfbaas met het winkeltje en de tap. Aan de overzijde van de vaart is nog net een rokende schoorsteen van een kalkoven te zien.

Friezinnen

Nicolaas Baur uit Harlingen (1767 - 1820) schilderde niet alleen veel maritieme taferelen, maar ook de eerste schaatswedstrijd voor vrouwen, die in 1809 georganiseerd werd op de Westersingel te Leeuwarden. In die jaren was Leeuwarden nog een vestingstad, voorzien van hoge wallen en poorten. De publieke belangstelling voor dit evenement was geweldig, zodat dergelijke schaatswedstrijden een traditie werden.

Jaren later, toen de Franse kunsthistoricus Henry Havard weer eens een bezoek had gebracht aan ons land en daar zijn bekend geworden boek 'Pittoreske reis langs de dode steden van de Zuiderzee' (1874) over schreef, kon hij niet nalaten ook aandacht te besteden aan de door hem bewonderde Friezinnen, die volgens hem een grote reputatie verdienden door hun schoonheid. "Om deze kostbare kenmerken goed te onderscheiden, zou men een schaatswedstrijd moeten bijwonen. Tijdens deze aardige toernooien aarzelen de schone deelneemsters namelijk niet om zich, meegesleept door de hitte van de strijd en de wil om te winnen, van de kleren van hun sekse te ontdoen en, uit angst te worden gehinderd, geen andere aan te trekken. Men leidt ze naar het startpunt, waar ze hun rokken en bovenlijfjes losknopen en plotseling, op een bepaald signaal, glijden jurk en onderrokken op het ijs en de schaatsster, die alleen nog haar hemd en onderbroek heeft aangehouden, springt weg van haar kleding en verdwijnt." Helaas was het Havard niet gegeven om "deze curieuze toernooien" bij te wonen. Hij kon alleen spreken van 'horen zeggen'.

Honderdvijftig jaar later vinden wij deze beschrijving van Havard eigenlijk wat seksistisch, maar we moeten niet vergeten dat hij leefde in een tijd met een Victoriaanse moraal, toen er anders geoordeeld werd. Tegelijkertijd relativeert de

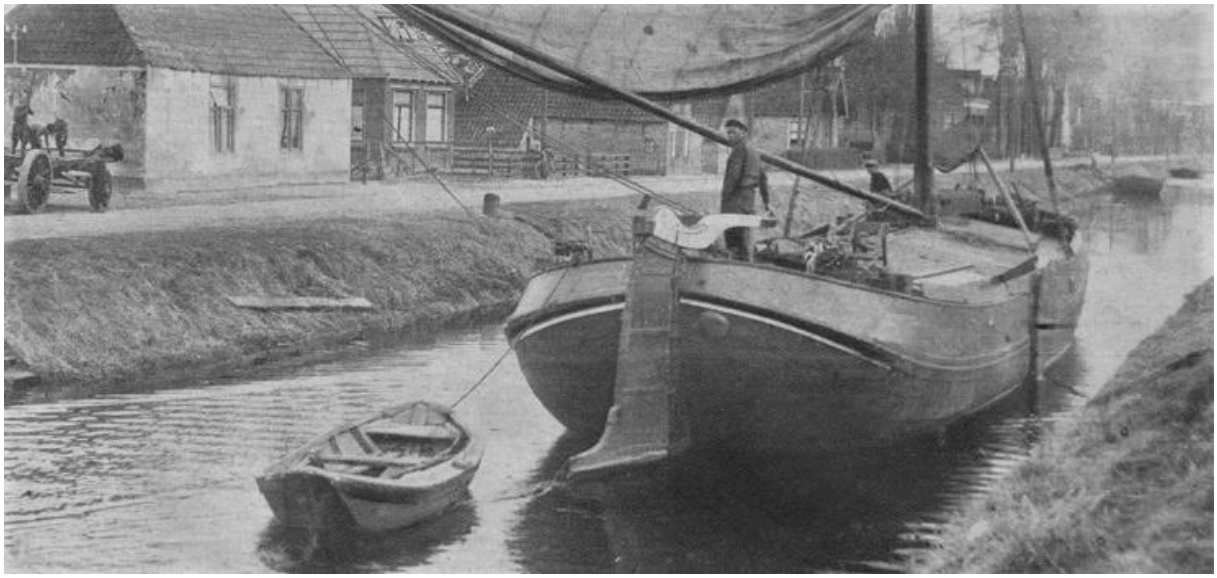
schilder Baur met zijn vereeuwiging van dit sportieve gebeuren uit 1809 het hedendaagse dogma dat vrouwen in de 19e eeuw niets mochten. Voor de aristocratie en de gegoede burgerij golden strenge zeden, maar zij vormden slechts een zeer klein deel van de bevolking. Voor de gewone man en vrouw, toen vaak als proletariaat aangeduid, golden heel andere gedragsnormen. Natuurlijk moesten zij werken, zowel de mannen als de vrouwen. Zij moesten zich niets verbeelden. De lange traditie van kortebaanwedstrijden op de schaats in Friesland was niet alleen een sportief gebeuren. Er werd ook geld mee verdiend evenals met het skûtsjesilen in de zomer. De wedstrijden waren onderdeel van festiviteiten waar veel mensen op af kwamen en waar dus ook geld in om ging. De Lemster visser Arend Poepjes was zo succesvol met het hardrijden op de schaats, dat het schaatsen zijn voornaamste bron van inkomen werd. In 1917 liet hij bij Auke van der Zee de grote aak 'Morgenster' bouwen, die geregistreerd werd als LE 94 (later GA 39 en weer later WON 76). Arend overleed op 85 jarige leeftijd, toen hij op 11 februari 1966 in Stavoren door het ijs zakte. Deze Arend 'de Hardrijder' leefde het hele jaar voor de schaatssport en verdiende daar het geld mee voor een flink huis in Harich, Gaasterland. Lemster vissers vroegen zich af waar hij dat van deed, maar het was eenvoudig. Kortebaanwedstrijden winnen in de winter, dat was alles. Arend was getrouwd met Wietske Romkema, een kleindochter van Eeltje Holtrop van der Zee, de bekende boeierbouwer uit Joure. Wietske was een zus van Eeltje Romkema, die bekend werd als scheepstekenaar bij Auke van der Zee, de kleinzoon van Eeltjebaes, die de werf in 1901 overnam. Het kortebaanschaatsen van de Friezinnen in de 19e eeuw was voor deze vrouwen natuurlijk een sportief genoegen, maar tevens een aantrekkelijke wijze om wat bij te verdienen in de altijd moeilijke winterperiode.

Baur, 1809. Een iets vroeger schilderij van dezelfde gebeurtenis

Ontluikende lente

Ids Wiersma, de Hooidamsloot bij De Veenhoop, ca. 1930

Gevangen in de vaart



Met een lege dektjalk zeilende door de vaart bij Appelscha, in het hoogveengebied in het zuidoosten van Friesland. Als bijboot sleept de schipper een 'Hollandse boot'. Dektjalken werden vooral in de noordelijke provincies gebouwd en heten zo, omdat ze geen roef hebben. Onder het achterdek is enige ruimte voor de schipper en in het vooronder voor de knecht. De schippersvrouwen en -kinderen gingen niet mee aan boord. Dat deden ze wel bij de roeftjalken en de skûtsjes die een kajuitje hadden met iets meer leefruimte dan een dektjalk kon bieden. Deze dektjalk heeft ook laadruimte voor de mast. De mast is daarom niet gemakkelijk strijkbaar met een contragewicht, zoals bij de skûtsjes, maar heeft vaste bokkepoten met een takel om de mast te kunnen strijken bij lage bruggen. De schipper vaart door de Opsterlandse Compagnonsvaart die begint in Gorredijk en die enige kilometers ten zuidoosten van Appelscha uitkomt op de Drentse Hoofdvaart bij Smilde. In 1630 werd bij Gorredijk begonnen met de aanleg van de vaart en in 1830 werd de vaart aangesloten op de Drentse kanalen. De vaart is (met de hand) gegraven voor de afvoer van de turf die rond Appelscha in het hoogveengebied gewonnen werd. Appelscha ligt relatief hoog, zo'n 13 meter boven NAP. Mochten de Friezen het wonen in het lage deel van de provincie te gevaarlijk vinden vanwege de huidige klimaatverandering, dan kunnen zij nog altijd rustig wonen in Appelscha. Hoe de schipper met zijn tjalk ook vaart, hij moet naar lager gelegen gebieden om op open water te komen en zal dus vele schutsluizen moeten passeren, stapje voor stapje naar beneden. Eigenlijk zit hij gevangen tussen de sluizen en bruggen. Tussen Appelscha en Gorredijk, waar de Compagnonsvaart uitkomt op het open water van de Boorn, liggen zeven sluisjes en natuurlijk vele bruggen. Tussen Appelscha en Meppel acht sluizen. Naar Groningen moet hij er zeven passeren en via Assen naar Drachten liggen elf sluizen. Je kunt je voorstellen hoe opgelucht schippers kunnen zijn als ze eindelijk het open water hebben bereikt. Het is overigens een wonder dat de schipper in dit smalle vaartje weet te zeilen. De omstandigheden zijn blijkbaar gunstig. Een leeg schip, een ruime wind, terwijl door al de luwtes van bebouwing en bomen langs de vaart de afgeremde windkracht niet tot een onverantwoorde snelheid zal leiden. Het

jaargetijde is op de foto wat onduidelijk. Waarschijnlijk het vroege voorjaar. De turfvaart was seizoensgebonden. Turf werd in het voorjaar gestoken, daarna gedroogd en klaargemaakt voor het transport en vervolgens wilden de kopers van turf deze brandstof voor de winter in huis hebben. De nazomer en herfst waren dus de tijd om turf te vervoeren. De Compagnonsvaart is een halve eeuw geleden niet gedempt, maar heeft een functie behouden voor de waterhuishouding en is open voor de pleziervaart. Je ziet echter geen zeilers op dit water, om begrijpelijke redenen. Motorbootvaarders vinden het passeren van de zelfbedieningssluisjes echter een interessant tijdverdrijf.

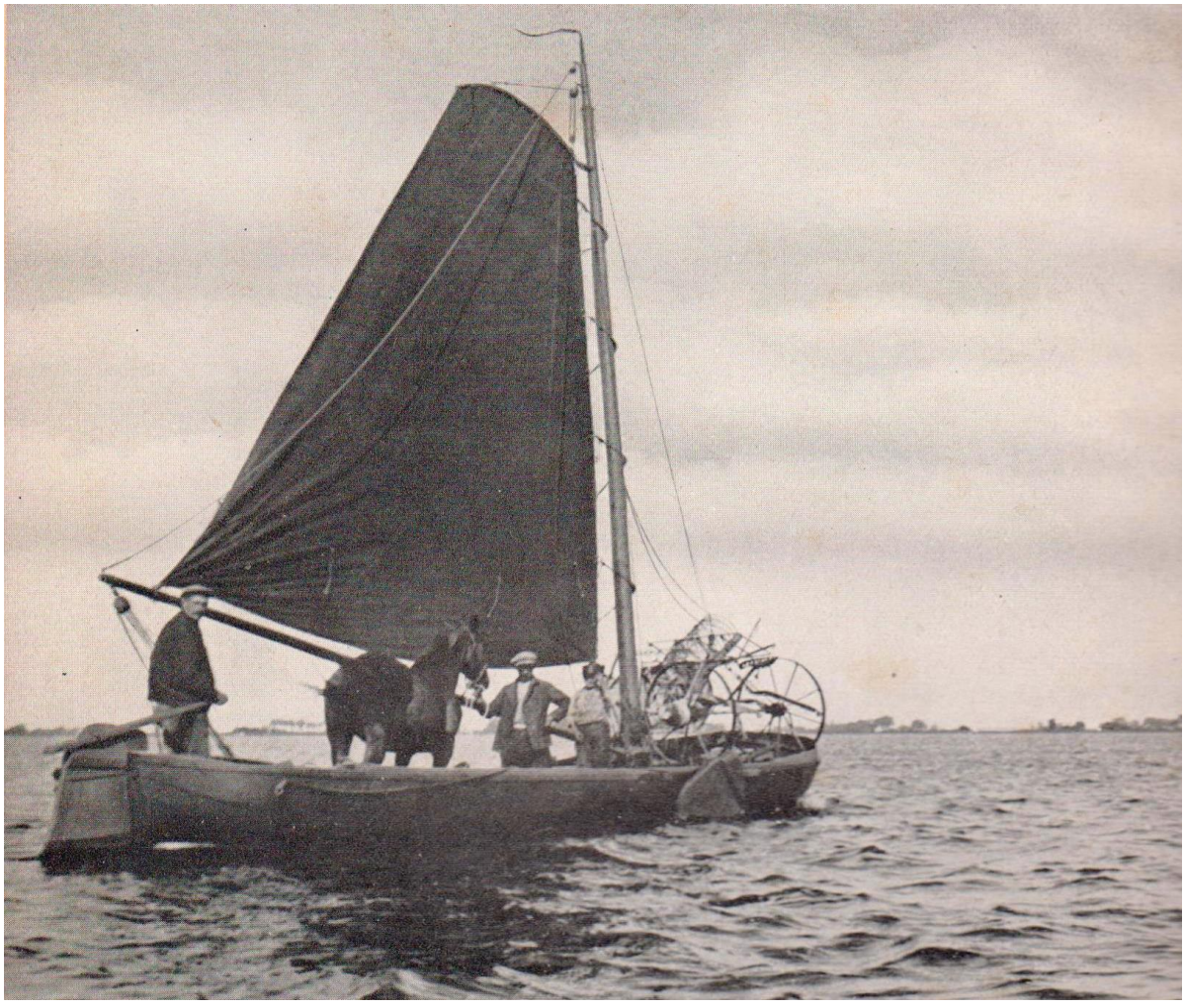
Boeren scheepvaart

Bij scheepvaart denken we in de eerste plaats aan vrachtschepen en vissersschepen, wellicht ook aan veerponten en rondvaartboten en tenslotte zelfs aan de pleziervaart. Door de jaren heen heeft er echter ook in waterrijke gebieden een boerenscheepvaart bestaan die onder de noemer 'scheepvaart' echter vrijwel onbekend is gebleven. Dat tuinders in Noord- en Zuid Holland hun waren met pramen en snikken vervoerden, is bekend. Maar dat boeren ook schippers konden zijn, dat is wennen.

Jarenlang bestond het idee van twee soorten mensen: landbouwers die gehecht zijn aan hun grond en varensgasten die als kosmopolieten over de wereld zwerven. In het Friese waterland waren veel boeren echter tevens schipper. Dat is pas na de Tweede Wereldoorlog sterk afgenomen door het beleid van verkaveling van landbouwgrond en de ontwikkeling van het vervoer over de weg. Boerderijen stonden vaak op stukken land zonder verbinding met wegen. Op eilandjes waar je alleen met de boot kon komen. Het land van een boer lag daarbij verspreid over diverse kavels in het merengebied. Voor al het werk op het land, maaien van gras, het hooien, het brengen van de koeien naar de wei, het melken en vervoer van de melk en noem maar op, gebruikte de boer een grote schouw of een praam. Pas rond

de jaren zestig beschikten boeren door ruilverkaveling over een aaneengesloten stuk land rond de eigen boerderij. Vanaf dat moment hoefde hij dus niet meer zijn paard met de grasmaaier of hooischudder in de praam naar de diverse kavels te varen. De transport van melk werd overbodig door de opslag in koeltanks bij de boerderij, de mest verdween in de gierkelder.

De zeilpraam als transportmiddel voor de boer had vanaf dat moment geen functie meer. Niet overal ging dat proces even snel. Op bovenstaande foto uit de jaren zeventig (van Pieter Jilles Tjoelker) wordt het vee in de omgeving van Grouw nog in een praam over het water vervoerd. De boorden van de praam zijn verhoogd met een houten schot, het vee staat om en om dwars in de praam. De praam als boerenwerkschuit bij uitstek was in die tijd echter vrijwel overbodig geworden. Er werden geen nieuwe meer gebouwd. De laatsten roestten weg in dichtgeslibte opvaartjes bij de boerderijen.....totdat watersporters ontdekten dat die scheepjes bijzonder snelle zeilers zijn. Pramen werden door particulieren opgekocht, gerestaureerd en van flinke tuigen voorzien, waarna er met deze scheepjes wedstrijden werden gevaren. De grote, snelle pramen wonnen meestal van de kleintjes, wat reden was om een nieuwe standaardpraam te ontwerpen en te bouwen waarmee als eenheidsklasse wedstrijden kon worden gezeild. Behalve de revival van het skûtsjesilen van de schippers kent Friesland dus ook een revival van de boerenzeilvaart in pramen.



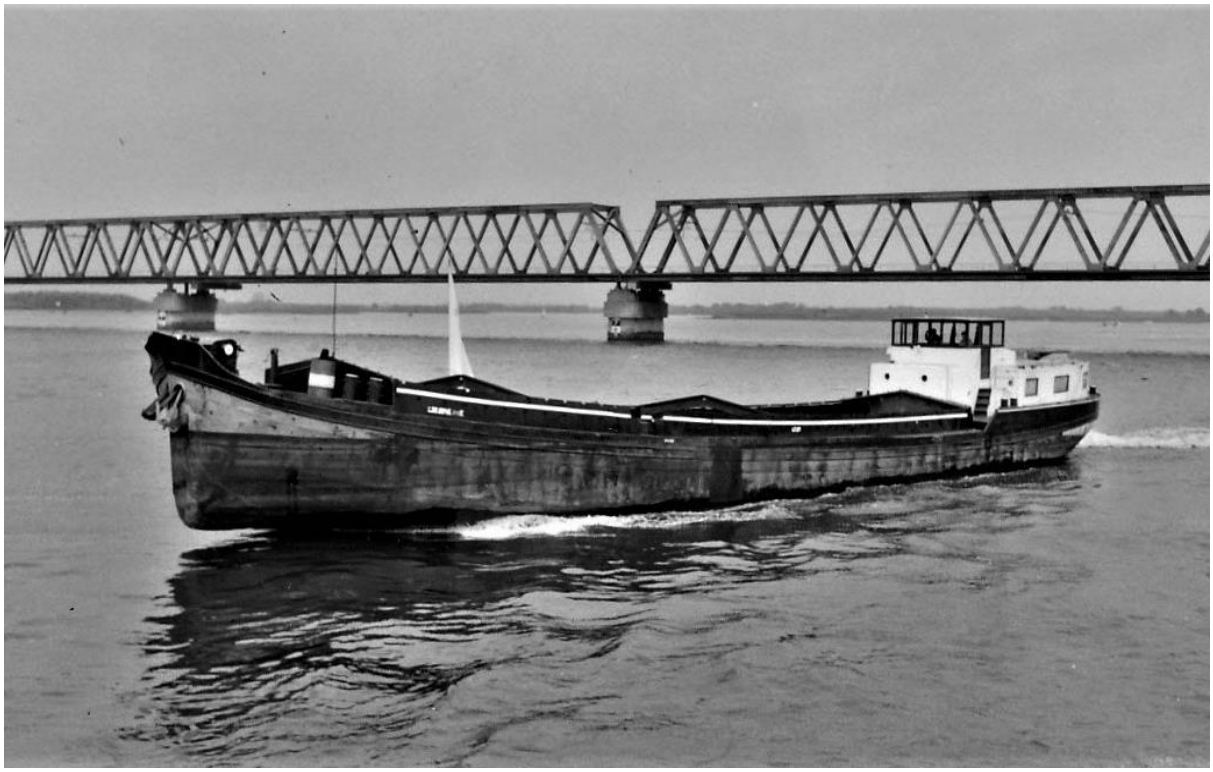
Musicerende visserlui

Bij de zeilvaart was het de gewoonte om het werk zingende uit te voeren, dat bracht teamspirit en gaf extra energie. Ook de vissers op de Zuiderzee deden aan muziek. Maar dan vooral in de haven. Heel opvallend was de muzikaliteit van de visserlui uit De Lemmer. In de tijd van de verzuiling was daar het socialistische harmoniekorps Excelsior van Lourens de Rook, het katholieke Sint Caecilia en het christelijk hervormde korps Crescendo. Ook heeft enige tijd een neutraal korps 'Ons Ideaal' bestaan. Daarnaast was er nog het klassieke kamerorkest van de muzikale familie De Rook. Het ging er bij de socialistische vissers in De Lemmer veel vrolijker aan toe dan bij de vissers in het wat brave, vooral hervormde Stavoren. De Lemster visser Jan Wouda vertelt: "Het zal rond 1916 zijn geweest dat op een zondagmiddag in Stavoren een groot deel van de Lemster vloot lag. Het was in het ansjoopvissen, de beug was overgehaald, de middagpot was gebruikt, toen Seerp Blaauw zei: 'Solle we 'n stikje spielje?' (...) De muzikanten zaten op de kant van de wal met hun trompet, trombone, klarinetten, piston en de kleine trom. Ik hoor Seerp nog zeggen: 'Eén, twee, drie' en daar knallen ze een mars over de haven wat je bijna in Lemmer kon horen. Als het in Lemmer was geweest, had de halve Lemmer op de kant gestaan. Niet zo in het dooie Stavoren. Daar kwam de veldwachter: ze moesten ophouden. Seerp zei: 'Jongens, kom bij mij op de plecht (dat is het voordek, voor de mensen die dat niet weten) dan maakt hij ons niks.' En ze gingen gewoon door." (Uit het Weekblad Zuid Friesland: Jan Wouda: 'Niet alle Lemsters waren arm') Op de foto Ansjovissers in de haven van Stavoren, voor de sluis, met op de achtergrond het station en de losplaats van de stoomponten.

Als een speer

De lege klipper op de foto, met de kop boven water, doordat het gewicht van de scheepsmotor het schip achterover laat hangen, lijkt er als een speer vandoor te gaan. Dat is in zekere zin ook zo, maar wel alleen bij weinig wind op ruim water. Bij zijwind op een kanaal is alles anders. Moderne schepen hebben een boegschroef om

de kop van het schip onder controle te houden, maar die helpt niet als je leeg vaart. Voor die tijd zag je ook binnenschepen met een doorgestoken roer onder het voorschip, waarbij het roer met een helmstok op het voordek bediend kon worden. Dat was een kwetsbare constructie, want dat roer loopt op ondiep water als eerste aan de grond. Maar het idee was zo gek nog niet.



Een leeg schip kan bij een stevige zijwind immers niet gewoon rechtuit varen, want de kop waait weg. Die heeft geen steun in het water. In kanalen zie je lege binnenschepen daarom scheef door het water gaan. De schipper stuurt zo'n dertig graden tegen de wind in, de schijnbare koers, om in werkelijkheid rechtuit te kunnen varen. Schepen houden op het binnenwater de stuurboordswal, ze varen dus rechts. Je hebt met zo'n schip te maken als die jou inhaalt. Hij gaat sneller, maar gebruikt de hele breedte van de rechter helft van het vaarwater, omdat hij er scheef doorheen gaat. Je ziet hem aankomen en je vraagt je af waar die schipper mee bezig is, maar door de zijwind kan hij niet anders. In de praktijk geeft dit gelukkig geen problemen. Zodra de schipper jou inhaalt, stuurt hij even 'normaal' om daarna zijn weg voort te zetten scheef door het kanaal. Schippers hebben vaak haast en varen ook als je dat beter niet kunt doen, maar er zakelijke belangen in het spel zijn. Ik lag eens bij Kornwerderzand bij harde westenwind, toen zo'n leeg binnenschip van de Waddenzee komend door de sluis wilde naar het IJsselmeer. De schipper voer zo hard hij kon scheef naar de sluiskolk toe om op het laatste moment bij te sturen, opdat het schip in de beschutting van de sluis tot stilstand kon komen. Helaas lukte de manoeuvre niet helemaal en knalde hij aan stuurboordszijde tegen de houten beschoeiing van de kade voor de sluis. Iedereen begreep dat dit kon gebeuren. De schipper meerde af in de sluis en keek naar de deuken in z'n schip, de sluismeester nam de schade aan de sluis op, de formaliteiten werden vlot afgehandeld en verder ging het weer. Als een speer.

"De drukst bevaren rivier"

Ruim een halve eeuw geleden leerde de jeugd op school dat de Rijn de drukst bevaren rivier van Europa was, waarbij de Rotterdamse haven als toegangspoort fungeerde voor de goederenstroom over water naar Duitsland. Op de foto uit ca. 1960 zie je inderdaad een ongekende drukte van binnenschepen bij de Mittelrhein, halverwege Duitsland. Wie op dit moment naar de scheepvaart op de Mittelrhein kijkt, ziet slechts af en toe een groot geladen binnenschip moeizaam stroomopwaarts varen en even zo weinig meestal lege schepen snel stroomafwaarts gaan. De meeste drukte bestaat uit rondvaartboten. De Rijn is helemaal niet meer een druk bevaren rivier. Wel wordt er over de Rijn veel vervoerd, maar dat gebeurt tegenwoordig in relatief weinig grote schepen en niet meer in vele relatief kleine schepen. De kosten liggen bij kleine schepen uiteraard hoger dan bij grote, vandaar die verandering bij de Rijnvaart. Dat zou in de komende jaren echter nog wel eens kunnen veranderen. Als de zomers structureel warmer en droger worden, wordt de Rijn op een aantal plekken te ondiep voor de grote schepen. Dan keert de wal, de rivierbodem, het schip. Een groot schip half geladen laten varen is immers helemaal niet aantrekkelijk. Een vaak voorkomende lage rivierstand zal de Rijnvaart doen veranderen. De grote schepen zullen op deze rivier verdwijnen en er zullen vele kleinere, minder diep stekende schepen voor in de plaats komen. Wellicht dat over nog eens vijftig jaar de scheepvaart op de Rijn weer lijkt op die uit de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw, maar dan met elektrisch aangedreven vrachtscheepjes die zelfs autonoom zullen kunnen varen.

Binnenvaart gedijt bij massa

Na de lange, buitengewoon warme en zeer droge zomer van 2019 viel er eindelijk weer wat regen in het zuiden van Duitsland. De rivieren kregen weer water te verwerken, het waterpeil steeg en de binnenvaart zou spoedig weer kunnen varen met volgeladen schepen. Die zomer was een goed jaar voor schippers met een klein, ondiep schip. De grote schepen konden slechts half geladen worden, anders liepen ze op diverse plaatsen van de Rijn aan de grond. Spoedig zal de Rijn ’s zomers niet langer een gletsjerrivier zijn, maar een regenrivier met in de zomer lage waterstanden. Als het water in een rivier als de Rijn 's zomers structureel laag komt te staan, dan levert dat een enorm probleem op voor de binnenvaart. Niet op de korte termijn, want de huidige lage waterstanden zorgden er voor dat vele schippers werk hadden. Maar wel structureel, want de concurrentiepositie van de binnenvaart vergeleken met vervoer over de weg of per trein ligt niet aan de snelheid en niet aan het van deur naar deur brengen, maar aan het goedkoop vervoeren van massa. Als die massa vermindert, komt de concurrentie onder druk. Nu zit het binnenvaartkapitaal in grote schepen. Als die niet meer optimaal inzetbaar zijn en kleine schepen de toekomst hebben, komt de sector op korte termijn voor grote problemen te staan. Tegelijkertijd zijn 'problemen' ook 'uitdagingen'. De klimaatproblematiek zorgt immers ook bij het vervoer over de weg voor problemen. De binnenvaart is op dit moment inventief met het ontwikkelen van 'schone' binnenschepen. Er zijn ongetwijfeld nieuwe kansen voor de binnenvaart, ook als het onmogelijk wordt met zeer grote schepen de Rijn te bevaren.

Loreley

De Mittelrhein is beroemd vanwege de romantische doorsnijding van de Hunsrückbergen tussen Bingen en Boppard. De rivier is op dat traject bij schippers berucht vanwege de stroomversnelling bij Bingen, waar reeds in de 19e eeuw een gat in is gemaakt, het Binger Loch, om schepen dat hoogteverschil van 80 centimeter in de rivier te laten overwinnen. Maar ook vanwege de moeilijke doorvaart bij Kaub, ‘das wilde Gefärt’, en vanwege de onoverzichtelijke, woest stromende S-bocht vol rotsen en riffen tussen Oberwesel en Sankt Goar, onder meer bij de rots de Loreley.

Die rots is in de 19e eeuw bezongen door romantische dichters als Heinrich Heine en zijn gedicht is op muziek gezet. Een aardig verhaal van een beeldschone jonkvrouw Loreley die de schippers afleidt met haar gezang terwijl ze haar goudblonde haren kamt. Odysseus liet zich vastbinden aan de mast om niet in de verleiding te komen de lokroep van de sirenen te volgen. Aan schippers op de Rijn was dat advies blijkbaar niet besteed. Die keken niet naar de gevaarlijke riffen in de stroom, maar omhoog naar de schone Loreley. Dat wordt vervolgens de ondergang van schip en schipper. "Die Wellen verschlingen am Ende Schiffer und Kahn" en dat heeft met haar zingen die Loreley gedaan. Dat Loreley nog steeds een 'femme fatale' voor passerende schippers is, werd bewezen in 2011, toen een moderne Nederlandse tanker precies naast het beeldje van Loreley beneden aan de rots, omsloeg en op de bakboordszijde ging liggen. Met moeite kon voorkomen worden dat het schip weggleed in de diepte. De Rijn is er smal en dus diep. Alle scheepvaart werd ter plaatse stilgelegd en pas na twee weken was het schip gelicht. Voor de kwaliteit van de tanker spreekt, dat er geen lekkage was. Er is door die act geen milieuramp ontstaan. Het voorval geeft wel aan dat ook tegenwoordig met de moderne schepen de vaart langs de Loreley nog niet zonder risico is. Niet alleen vanwege tegenliggers bij onoverzichtelijke bochten, maar ook vanwege sterke onderstromen in de rivier.

Twee maanden sneller

In 2019 was het precies 150 jaar geleden dat het Suezkanaal werd geopend. Zeeschepen hoefden van Europa naar Azië niet langer rond Kaap de Goede Hoop. Ze voeren door de Middellandse zee en het nieuwe kanaal naar de Rode zee, wat de route zeer verkortte. Op de foto van Arnoux een passagiersschip met zeil- en stoomkracht in het jaar 1888. Aan het einde van de 19e eeuw deden de schepen zestien uur over deze 160 kilometer lange vaart door de woestijn. Dat was een zenuwenwerk voor de kapiteins en officieren op de schepen. Zij waren helemaal niet gewend op zo smal water te manoeuvreren en hun schepen waren er evenmin op gebouwd. De lastig bestuurbare zeeschepen liepen bij zijwind gemakkelijk uit koers met alle ellende van dien. Dat probleem is ook tegenwoordig nog actueel.

Het kanaal is weliswaar veel breder en dieper gemaakt, maar de schepen zijn ook vele malen groter geworden. Vooral de hoge containerschepen zijn zijwindgevoelig, wat lastig is in een smal kanaal bij een flinke woestijnwind uit het zuiden. Gemiddeld varen er nu 60 grote containerschepen en tankers per dag door het kanaal, wat Egypte aardig wat deviezen oplevert. Vanwege de tijdwinst, dus uit kostenoverwegingen, varen ook de grootste zeeschepen van tegenwoordig deze korte route. Hoe zeer de wereld ook veranderd is, hoe breed en diep het kanaal ook is gemaakt, hoe groot de schepen ook zijn geworden, één ding is gelijk gebleven: de mens. Nog steeds zijn de kapiteins en officieren van de zeeschepen blij als de vaart door de woestijn zonder problemen verloopt. In 2021 liep het grootste containerschip, de 'Evergreen-Given' van 400 meter lang, tijdens een zandstorm uit het roer en blokkeerde het kanaal een week lang. Boskalis trok het vrij.

Voordat het bos werd

Terschelling zoals wij dat Waddeneiland kennen, is van recente datum. Natuurlijk door het naoorlogse massatoerisme en de toegenomen welvaart, maar ook wat 'de natuur' betreft. Het eiland was ruim honderd jaar geleden met moeite bewoonbaar, vanwege de 'woeste gronden' die de leefbaarheid bedreigden. De binnenduinen waren nauwelijks begroeid en konden bij storm verstuiven, waardoor landbouwgronden onbruikbaar werden en zelfs boerderijen en dorpjes bedreigd werden. In 1910 dwong de rijksoverheid daarom de gemeente Terschelling het beheer van het duingebied over te dragen op Staatsbosbeheer. Om de gevaarlijke verstuivingen in de greep te krijgen, begon Staatsbosbeheer vanaf 1913 de duinen te beplanten met bos. Te beginnen bij de havenplaats West-Terschelling.

Op de foto is het nog niet zover. De foto is gemaakt ter hoogte van de plek waar in 1918 de Zeevaartschool is verrezen. De woning rechts was van het hoofd van de Boswachterij Terschelling. De man op de foto loopt over de Hoofdweg, een smal klinkerweggetje langs de zuidkant van het duingebied. De foto is iets geretoucheerd. In het midden is nog vaag een paal voor elektriciteitsdraden te zien die de fotograaf er blijkbaar niet bij wilde hebben. (De Brandaris was in 1907 de eerste vuurtoren van Nederland met elektrisch licht. Die elektriciteit werd lokaal opgewekt met dynamo's, aangedreven door een stoommachine.) Met dat de Staat het beheer over het duinengebied overnam, kwam er ook een einde aan 'het recht van overal', op grond waarvan de eilanders in het najaar en de winter 'overal' hun vee los door de duinen lieten lopen. Het huidige 'Oeral', het 'straat'theater in begin juni op Terschelling, is daar naar genoemd. In de dertiger jaren werd aan de oostkant van het eiland een stuifdijk aangelegd, van het begin van de Boschplaat tot aan het Amelandergat. Die duinenrij ervaren wij als 'puur natuur', maar niets is minder waar. Dankzij dit stuifduin werd de Boschplaat vast verbonden met het eiland bij Oosterend. In onze tijd weten we eigenlijk niet meer van de gevaren van de 'woeste grond', want die is in Nederland overal onder controle gebracht, gecultiveerd. Om die reden kan je geboeid kijken naar oude foto's als hier boven, waar mensen door 'natuur' lopen die voor hun wel bedreigend kan zijn. Je kunt pas 'houden van de natuur' als die geen bedreiging is voor jouw bestaan. Natuurvrienden zijn daarom van recente datum, sinds de natuur niet langer voor de mens gevaarlijk is.

Gered door de Afsluitdijk

Die haven van Makkum stelde in de 20e eeuw niet meer zoveel voor. Eens was Makkum een belangrijke uitvoerhaven, maar voor de kust was de zandbank uitgegroeid tot een enorm groen eiland, 't Groene Land, dat de haveningang blokkeerde. Bij storm lag Makkum veilig in de luwte van dat eiland, maar het plaatsje met de vele tegelbakkerijen was bijna onbereikbaar geworden voor de scheepvaart. Toen het tracé voor de Afsluitdijk direct na de Eerste Wereldoorlog ontworpen werd, zou deze dam bij Piaam, ten zuiden van Makkum, aansluiten op de

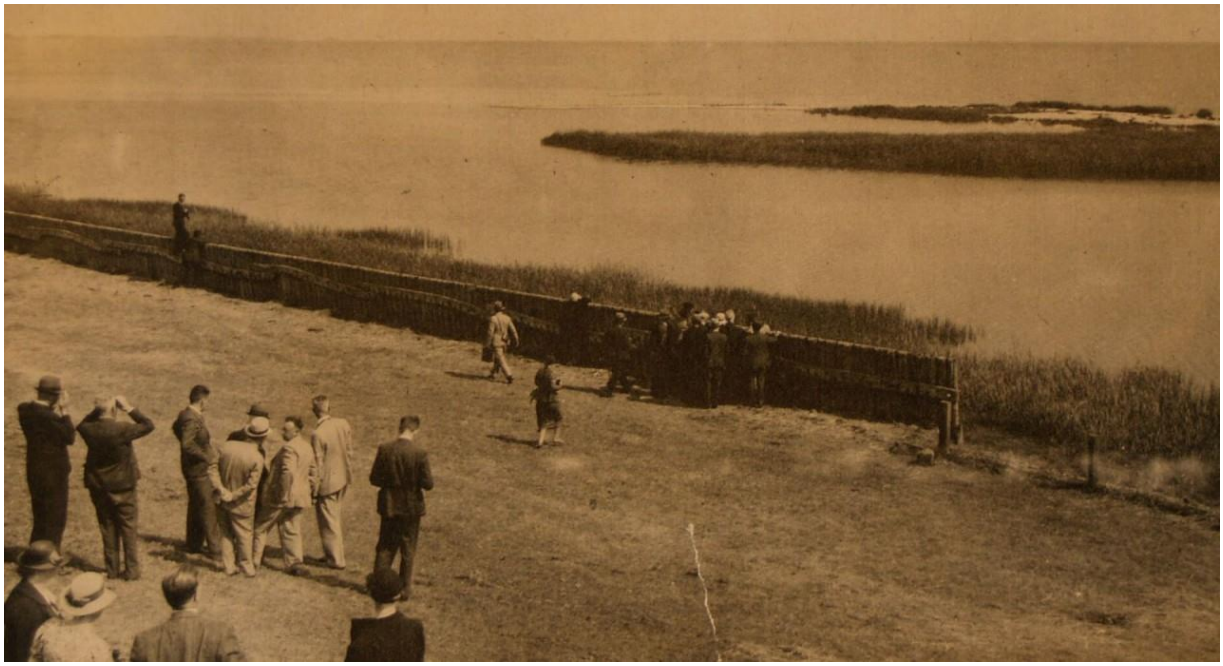
Friese kust. Makkum zou aan zee blijven liggen. Onderzoek door de natuurkundige Lorentz wees uit, dat het verstandiger was de dam iets noordelijker te leggen, over een steviger ondergrond, naar het dorpje Zurich. Aldus werd besloten en zo kwam Makkum plotseling aan het IJsselmeer te liggen. Een groep actieve ondernemers, verenigd als Plaatselijk Belang, eiste dat Makkum nu een betere verbinding moest krijgen met het open vaarwater over het IJsselmeer naar de Lorentzsluizen bij Kornwerderzand. Door de groene Makkumerwaard moest een brede vaargeul worden gegraven. De smalle geul, het Makkumer diep langs de dijk naar het noorden tot aan de geul de Boontjes, werd immers door de nieuwe dam afgesloten. Makkum zou door de Afsluitdijk over water onbereikbaar worden. Die actie was niet onredelijk, het baggermaterieel was reeds aanwezig, dus kon het voorstel direct in 1928 uitgevoerd worden. Het wat armetierige haventje van Makkum kreeg een brede en diepe verbinding met de vaargeul voor de scheepvaart op het IJsselmeer. Aanvankelijk kwam dat vooral de vissers ten goede. Na de afsluiting trokken zelfs diverse vissers van Lemmer naar Makkum vanwege de aantrekkelijke uitvalsbasis. Maar in de zestiger jaren nam de watersport het initiatief. De Makkumerwaard is op dit moment uitgegroeid tot een flink recreatieoord met een strand, een boulevard, hotels, appartementen en grote jachthavens voor zeewaardige jachten. En natuurlijk is er op de plek van de scheepswerf van Amels de moderne jachtwerf van De Vries, waar exclusieve jachten voor de happy few worden gebouwd. Stel dat Makkum in 1932 een dorpje achter de dijk aan de Waddenzee was geworden met een haventje dat vrijwel geheel werd afgesloten door een eiland....

Kleinste zeehaven van Europa

In 1912 kregen de Zuiderzeevissers van Laaksum, zeven kilometer ten oosten van Stavoren, eindelijk hun eigen vluchthaventje. Dat werd dan meteen ook de kleinste zeehaven die denkbaar was. Voor die tijd lagen de vissersjollen in een ondiepe inham, die bij storm echter geen beschutting bood. De foto is gemaakt door Fred

Thomas rond het jaar 1930. Deze romancier/journalist zeilde als jongeman in een vissersjol (uit Laaksum) vanuit Amsterdam over de Zuiderzee en was bijzonder gecharmeerd van dit haventje. In zijn boek 'Wijkend water' (1940) keek hij terug op die jaren: "Het zullen mijn beste dagen blijven. Zo heerlijk ziltig verwaaid dat je werd, wat slonzig ook en ongegeneerd, maar elke dag opnieuw met plezier van de vaart met dit manse scheepje, dat draafde en steigerde over een zee vol wilde bruiskoppen. (...) Wat een spanning om bij stormig weer, werkend aan het roer en met riffe zeilen, worstelend in stroom en nijdige zeeën de schuit langs het havenhoofd te kloppen. Een laatste, steigerende sprong en dan wegglijden in de luwte, het vredig uitdobberen in blak binnenwater." (p. 14,15) Dat kleine haventje van Laaksum is er nog steeds. Er ligt één viskottertje, de HL 6 van Jan de Vries die er Laaksumer bot mee vangt, een regioproduct voor de restaurants. De jarenlange stilte rond dit haventje is vooral 's zomers verdwenen, want de dagjesmensen hebben dit plekje ontdekt.....

Mokkebank



In 1905 had Jac. P. Thijsse de 'Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten' opgericht. In de eerste plaats om het Naardermeer als natuurgebied te behouden, maar al spoedig kocht de vereniging meer stukjes natuur aan, zoals het Oudemirdumerklif langs de Zuiderzee bij Gaasterland. Het was een tijd dat mensen uit de hogere burgerij geïnteresseerd raakten in het natuurlijke landschap. Wat later, in 1924, volgde het 'Nivon', een socialistische vereniging die probeerde arbeiders te interesseren voor planten en dieren in een natuurlijke omgeving. In Friesland werd in 1930 de vereniging 'It Fryske Gea' opgericht, Het Friese Landschap, vanwege de zorg over dat landschap in een tijd van grote ontginningen. Door de vogelaars werd in die periode het vissersnest Laaksum ontdekt, vanwege de Mokkebank. Als je ergens langs de Zuiderzeekust vogels wilde bekijken, dan moest je bij de Mokkebank zijn, een zandplaat voor de kust ten oosten van Laaksum. De Mokkebank was een

natuurmonument van It Fryske Gea en je mocht het alleen betreden met permissie van de toezichthouder, de oud-visser Wigle Visser uit Laaksum, die na de afsluiting van de zee gestopt was met de visserij. Op de foto uit 1939 is te zien hoe heren in keurige pakken zich vergapen aan de meeuwen, sterns en eenden die blijkbaar te zien waren op de zandplaat. Ironisch is, dat bij de welbespraakte vogelwachter Wigle Visser uit Laaksum die de mensen begeleidde naar zijn reservaatje, twee zielen streden om dezelfde zaak. Hij was namelijk als vogelwachter tevens een fervent jager, die op rustige momenten graag een zwaan of een paar eenden schoot op diezelfde Mokkebank. Ook het verzamelen van eieren in de broedtijd kon hij goed en het maakte volgens hem niet uit, want de vogels legden steeds opnieuw eieren. Die zandbank heette Mokkebank vanwege de vele mokken (sterntjes) die er broedden. De vogelaars die vanaf de dertiger jaren vooral in het voorjaar en de herfst met kijkers gewapend vogels op de zandbank bij Laaksum bestudeerden, kwamen niet van het platteland, maar uit de stad. Vogelaars zijn mensen die van studie houden. Na afloop gingen ze terug naar Laaksum om even na te praten bij de hang, de voormalige palingrokerij naast het haventje. Bij de gesprekken met Wigle Visser kwamen ze tot hun verbazing in contact met een andere wereld. De stadjers leefden vervreemd van de natuur en ontwikkelden in de ogen van de Laaksumers een sentimentele kijk op het leven van plant en dier. Wigle bekeek de vogels door een utilistische bril. Vogels hadden voor de mens geen nut. Je kunt ze meestal niet eten en zeker niet drinken. Voor de Laaksumers waren juist deze vogelaars een bijzonderheid, waar zij aan konden verdienen. Op dit moment is er na ruim tachtig jaar IJsselmeer van de Mokkebank niets anders over dan een rietveld voor de kust. Het zoete IJsselmeerwater heeft het zoute milieu van de Zuiderzeekust doen verdwijnen. Al jaren zitten er geen vogelaars met verrekijkers meer op de dijk, maar oeverrecreanten en surfers.

IJsseldelta

Ook voordat de Zuiderzee in 1932 werd afgesloten, bestonden er schoolplaten voor aanschouwelijk onderwijs. Bovenstaande plaat van de IJsseldelta toont het noordelijk deel van Kampen met de arme wijk Brunepe, waar na de ontruiming van Schokland veel Schokkers gehuisvest werden. Voor mij is op deze plaat vooral de

IJsseldelta interessant. De IJssel vertakt zich bij Kampen spontaan en vormt delta's in het Kampereiland. Dat liet men blijkbaar zo gebeuren, de wereld hield daar immers min of meer op te bestaan. Op dit moment ziet dat er echter heel anders uit. De grote aftakking aan de rechter zijde op de plaat is het Ganzendiep. Wie daar nu komt, volgt de weg die na de oorlog is aangelegd van IJsselmuiden door het Kampereiland naar de brug bij Ramspol over het Zwartemeer, om daarna 'de Noordoostpolder in te duiken'. Bij de brug over het Ganzendiep, naast de bekende jachtwerf van Kroes, is na de oorlog een eenvoudige sluis aangelegd met hefdeuren. Dit vanwege de wisselende waterstanden op de rivier en het nieuwe 'Zwartemeer'. Bij harde westenwind wordt het IJsselmeerwater opgestuwd in het Zwartemeer en staat het in het Ganzendiep hoger dan in de IJssel. Bij hoog water van de IJssel is dat omgekeerd. Voor watersporters is het Ganzendiep met verderop het stroompje De Goot prachtig water, maar helaas is het sluisje met zijn hefdeuren een obstakel. Bij normale waterstand in de zomer is de doorvaarthoogte iets minder dan vijf meter. Bij hoog water van de rivier is dat uiteraard minder. Dat betekent voor zeiljachten maststrijken. De Goot kwam voor de afsluiting van de Zuiderzee als aftakking van de IJssel ook gewoon in de zee uit. Na de afsluiting is er een verbinding gegraven van de Goot naar het Zwartewater (de Vecht) even ten noordwesten van Genemuiden. De voormalige Zuiderzee is bij de oorspronkelijke monding van de Goot te ondiep voor de meeste schepen. Nu kunnen ze langs het riet van het Kampereiland doorvaren naar het Zwartewater. Doordat de opstuwing van water door de wind ook na de afsluiting van de Zuiderzee voor problemen kan zorgen, is in 2002 bij Ramspol een unieke balgstuw aangelegd. Bij harde noordwestenwind wordt de rubberen stormvloedkering opgeblazen tot tien meter hoogte, om zo effectief te voorkomen dat het IJsselmeerwater het Zwartemeer in waait en voor overstromingen zorgt in de Kop van Overijssel. Voor diepstekende kieljachten is het Zwartemeer vooral bevaarbaar in de vaargeul, maar met een ondiepe zeepunter blijkt het hele oppervlak bevaarbaar te zijn, net zoals voorheen de vissers en biezensnijders met punters in staat waren daar hun nering uit te oefenen. Vroeger werden schepen bij de bouw aangepast aan het bestaande vaarwater. Tegenwoordig wordt een schip ontworpen in een abstracte omgeving en moet vervolgens het vaarwater aangepast worden.

Uitdaging

De Gelderse IJssel staat bekend als 'lieflijk'. Ze meandert inderdaad door een fraai landschap en de drukte van de scheepvaart valt wel mee. Op de foto van zo'n 80 jaar geleden kijken we met de stroom mee naar Doesburg. Wie meent dat hij of zij het zeilen op de meren aardig onder de knie heeft, die zou het vaargebied eens kunnen verbreden door de rivieren op te zoeken. Zo lieflijk als de plaatjes van een rivier als de IJssel ook mogen zijn, ook op die rivier is het manoeuvreren met een zeilscheepje aanvankelijk echter een uitdaging. Er komt heel wat meer bij kijken dan bij het zeilen op de plas. Rivierzeilen vraagt voorbereiding en oefening. Dat merk je vooral als je tegen de stroom op moet varen en bij het invaren van havens. De IJssel stroomt in de bovenloop van Westervoort tot Deventer ongeveer 4 kilometer per uur. Bij hoog water en op smalle gedeelten wel 5 km/uur. In de zestiger jaren, toen ik in Hengelo met een Akkrumerjol zeilde, gingen we voor een kort tochtje wel naar de afgesloten arm ('De zwarte Schaar') bij Doesburg. Tussen Zutphen en Doesburg is de IJssel smal en stroomt ze snel. We voeren zonder hulpmotor en konden alleen tegen de stroom op met een flinke noordelijke wind. De A-jol zeilde dan bijvoorbeeld 8 km/uur, de stroom was tegen met 5 km/uur, dus dat kwam wel goed. Zodra er een kruisrak kwam, konden we het vergeten. Dan was het onmogelijk tegen de stroom op te komen. Terugkomend van Friesland zonder motor was het in die jaren heel gebruikelijk bij de sluis in Zwolle een sleep te vragen van een vrachtschipper. Met de stroom mee was natuurlijk een heel ander verhaal. Met een zuidwestenwindje vloog je als het ware. Niet zozeer door het water, maar gemeten over land. Dan hielp de stroom je vooruit. Ook dan bleef het zaak op de vrachtschepen te letten die stroomopwaarts varend de binnenbochten nemen en stroomafwaarts de buitenbochten. Als zij 'stuurboord op stuurboord' wilden passeren, werd aan stuurboord een blauwe vlag uit het stuurhuis getoond. Tegenwoordig wordt dat met lichten duidelijk gemaakt. Op de foto zien we hoe de buitenbocht voorzien is van kribben (met een baken) waarmee de stroom gereguleerd wordt. Tussen de kribben

is een 'neer', daar stroomt het water in tegengestelde richting. Watersporters met kleine boten kregen vaak het advies om stroomopwaarts te varen door gebruik te maken van die tegenstroom tussen de kribben. Dat kan inderdaad, maar is niet zonder risico. Bij hoog water is er ruimte om tussen de kribben te varen, vaart te maken om de krib in de volle tegenstroom te ronden en daarna weer met de neerstroming mee naar de volgende krib te varen. Het is echter niet altijd goed te zien hoe ver de stenen van de kribben onder water in de stroom liggen. Soms liggen er ook stenen onder water tussen de kribben. Als je pech hebt, en dat hadden we eens bij Deventer, dan raak je deze onzichtbare stenen en stoot je een gat in de bodem van je scheepje. Dat alles neemt niet weg, dat het varen op stromend water aantrekkelijk is, juist vanwege de bijzondere vaardigheden die daarvoor nodig zijn. Bovendien is het IJsselwater tegenwoordig anders dan vroeger mooi schoon geworden, dankzij decennia lang Europees beleid om de Rijn schoon te maken en niet als riool te gebruiken.

Kampen

De IJssel bij Kampen heeft een heel ander karakter dan de flink stromende IJssel bij Zutphen. Vanaf Zwolle is de rivier op enkele delen na breed en stroomde ze traag naar de Zuiderzee en tegenwoordig uiteraard naar het Ketelmeer. Zeilen op de IJssel bij Kampen is daarmee eenvoudiger dan bij Zutphen of Deventer. Het stroomt er niet sneller dan zo'n twee kilometer per uur, dus maak je veel eerder tegen de stroom op toch voortgang. Op de foto zien we de Bovenkerk van Kampen, tijdens het interbellum, dus rond 1930. De fotograaf stond bij IJsselmuiden, dicht bij de basculebrug over de rivier. De jachtjes op de voorgrond liggen beschut, uit de stroom, achter de landtong die benedenstrooms open is naar de rivier. Op de voorgrond ligt een merkwaardig schip. Een zeeschouw, ontworpen voor de

pleziervaart, met een roefje voor de mast, een grote, open kuip met kuiprand en voorzien van een middenzwaard. Daardoor waren er geen zijzwaarden nodig. Het is de Grutto, ontworpen door Johannes Thiebout (1873-1941) uit Zwolle. Hij had jaren de scheepswerf 'De Amstel' in Ouder-Amstel en ontwierp tal van bijzondere jachten die echter ook wat eigenzinnig waren, wat niet iedereen in de traditionele jachtwereld kon waarderen. In 1924 stopte hij met de werf in Ouder-Amstel en ging terug naar Zwolle. In de dertiger jaren had hij contact met de jachtbouwer Gait Kroes in Kampen en hielp hem bij het ontwerpen van jachten. Kroes zat toen nog niet met zijn jachtwerf bij de Ganzensluis. Het Ganzendiep tegenover Kampen werd pas in 1939 afgesloten met een sluisje, wat voor Kroes een goede gelegenheid was zich aan de rivierzijde naast de sluis te vestigen. Hij zal de schouw van Thiebout dus op zijn oude locatie hebben gebouwd. Op de nieuwe locatie lag de werf met het jachthaventje benedenstrooms. Het water lag open naar het Keteldiep en het IJsselmeer, zodat ook jachten met een vaste mast probleemloos bij hem konden liggen. Ondertussen is die situatie natuurlijk veranderd. De autowegen werden belangrijker dan de waterwegen. Daar hebben eigenaren van grote jachten nu bij Kampen en bij de Ketelbrug mee te maken. Voor kleine zeiljachten is het mogelijk de Ganzensluis te passeren en de oude vaarroutes over het Kampereiland te gebruiken. Naar Genemuiden of Vollenhove, wat heel interessante bestemmingen zijn, vooral als je je ook wat verdiept in de geschiedenis van dit deel van de voormalige Zuiderzeekust. Het beste natuurlijk buiten het hoogseizoen, als alles zoveel mooier is dan in die zomerweken dat iedereen op het water is.

Zeeslang

De 'schoenersloep' de *Zeeslang* was het laatste scheepje dat de eigenzinnige ontwerper Thiebout omstreeks 1920 heeft gebouwd op zijn Werf De Amstel. Het was een kleinere uitvoering van een soortgelijk tweemastertje de *Kraggenborg* (1917), waar later Gait Kroes, de bevriende scheepsbouwer uit Kampen, mee voer. De bekendste eigenaar van de *Zeeslang* was Ir. Jan Hooijkaas (1893-1976), die zijn scheepje in Kampen bij Kroes in de haven had liggen. Hij kocht de *Zeeslang* in 1939 en verkocht haar in 1972. De Zeeslang is een klein scheepje, slechts 5.80 meter lang, met een midzwaard. Thiebout hield van midzwaardboten. Je kon er overal meekomen en je had niet de last van de zijzwaarden, zoals bij de platbodemjachten. Zijn zeeschouw de *Grutto* (1931) had daarom eveneens een midzwaard. Ook dat scheepje lag bij Kroes in Kampen.
Jan Hooijkaas was een bijzondere man. Toen wij nog maar ruim een jaar onze Staverse jol hadden, kwam hij op een avond bij ons langszij in een hoekje van de vissershaven van Stavoren, zie de foto. Het zal 1969 geweest zijn. Ik wist direct wie hij was. Ik had immers zijn informatieve en geestige serie artikelen 'Het onvolprezen Wad' in de Waterkampioen gelezen en dan vergeet je niet meer hoe zijn *Zeeslang* eruit ziet. De volgende dag toonde die lange man in dat kleine scheepje ons vol trots zijn kuip met aan weerszijden de zware stokankers en manilla trossen. Je moest op zee jezelf kunnen redden en niet afhankelijk zijn van reddingdiensten, zo vond hij terecht. In een storm op het wad zocht hij, als dat onvermijdelijk was, een beschutte plek achter een bank om te ankeren en wachtte net zo lang tot de storm voorbij was. Ondertussen cirkelden de vissers om hem heen om de *Zeeslang* naar een haven te slepen en het bergloon op te strijken. Dat was dus tevergeefs. Niet iedereen was in der tijd enthousiast over dat bijzondere zeilplan. Hooijkaas klaagde er absoluut niet over, maar volgens sommigen zeilde de zeeslang

met dat tuig aan de wind 'als een krop sla'. Hooijkaas had echter helemaal niet de bedoeling een wedstrijd aan de wind zeilen te winnen. Hij voer koersen die met de Zeeslang te doen waren. Eens was zijn vakantie als ambtenaar bij Rijkswaterstaat voorbij en zat hij met de Zeeslang nog bij Schier. Alleen maar tegenwind. Een week later moest hij melden dat hij helaas bij Juist op het Duitse wad terecht was gekomen. Wel had hij een kleine concessie moeten doen, hij had een Seagull buitenboordmotor aangeschaft. Hij werd tenslotte een dagje ouder. Behalve waardevolle adviezen over het zeilen op ruimer water, Hooijkaas was een actief lid van de Nederlandse Vereniging van Kustzeilers, leerden we ook van hem hoe je snel en lekker onder moeilijke omstandigheden gezond aan boord kon eten. Bijvoorbeeld door amandelen te poffen, wat hij ons voordeed in het kleine roefje. In de zeventiger jaren zag ik de *Zeeslang* in verwaarloosde toestand in Kampen liggen. Hooijkaas had het scheepje moeten verkopen, solozeilen was voor hem lichamelijk te belastend geworden. Overigens kreeg de *Zeeslang* met de nieuwe eigenaar Arjen van der Grient een waardig opvolger. In 1985 kwam het sloepje weer te koop. De familie Gerritsen kocht het scheepje en Elahuizen, aan de Fluessen werd de nieuwe thuishaven. Roelof van der Werff in Workum mocht wat restauratiewerk verrichten. Zoals bij oudere scheepjes vaker gebeurt, wisselden de eigenaars elkaar vrij snel af. Soms ten goede, soms ten kwade. Ten goede, als de nieuwe eigenaar het scheepje laat opknappen, zodat het weer jaren verder kan. Dat is gelukkig met de *Zeeslang* gebeurd en met haar iets oudere, grotere zus de *Kraggenburg* eveneens. Het laten restaureren van een oud scheepje is zeker niet goedkoop, maar er zijn schepen die een restauratie waard zijn. Die een geschiedenis met zich meedragen die het waard maakt om die te behouden en voort te zetten. Een nieuw schip is natuurlijk prima en technisch in veel opzichten superieur, maar wat ontbreekt, is een verhaal over wat het schip allemaal heeft meegemaakt. Daarvoor moet een nieuw schip eerst honderd jaren ouder worden.

De Kraggenburg uit 1917 op de IJssel bij Kampen

Verdieping

Anders dan andere landen is Nederland een land dat gemaakt is door zijn bewoners. Ook alle 'natuur' die we in Nederland onderscheiden, is door ons zelf gemaakt en wordt door mensen gecontroleerd, genormeerd en in stand gehouden. Dat het laaggelegen land veroverd was op de zee, is een verhaal dat vooral buitenlanders aansprak. Des te verbaasder waren de eerste Engelse toeristen in de 19e eeuw die ontdekten dat Nederlanders het weinige hoger gelegen land afgroeven om daarna het gedroogde veen als brandstof te verkopen. De mannen op de foto zijn niet laagveen aan het baggelen, maar gebruiken de baggerbeugel om het vaarwater uit te diepen. Het slib storten ze in de bok, het platte scheepje, waar ze loopplanken over de boorden hebben gelegd. Nederland mocht dan moeite moeten doen om de voeten droog te houden, maar tegelijkertijd spande het zich in om het water uit te diepen. Water wordt namelijk uit zichzelf land, als je maar lang genoeg wacht. In het laaggelegen deel van Nederland ging het vervoer over het water. Met allerlei boten die één kenmerk gemeen hadden: ze staken niet diep. In ons land werden platboomde vaartuigen gebruikt, want er was vooral veel ondiep water dat ook nog eens de neiging had geleidelijk dicht te slibben en vol te groeien, dus onbevaarbaar te worden. Er moest dus aanhoudend gebaggerd worden voor de scheepvaart. Die scheepvaart kende echter eigen ontwikkelingen. Voor een rendabel vervoer werden de vrachtschepen door de tijd heen steeds groter. Grote schepen steken diep, dus veel vaarwater werd voor die schepen onbevaarbaar. Ook om die reden moest er gebaggerd worden. Al in de 17e eeuw werden de koopvaardijschepen te groot voor de Zuiderzee. Met 'scheepskamelen' werden ze enige tijd over de ondiepten bij Pampus geholpen om Amsterdam te bereiken. De Hanzehavens langs de oostwal

waren voor die schepen al lang onbereikbaar. Zeehavens als Makkum, Hindeloopen, Stavoren, Hasselt en Dalfsen verpieterden dus. Waar de Nederlanders aanvankelijk hun schepen aanpasten aan het water dat zij bevoeren, ontkwamen ook zij niet aan de ontwikkeling naar grotere schepen. Bij de pleziervaart van de afgelopen 150 jaren was dat niet anders. Aanvankelijk werd er gezeild met ondiepe platboomde scheepjes, voor het zeilen voorzien van zijzwaarden. In diepere wateren buiten Nederland gebruikte men kielschepen die beter zeilden dan onze platbodems. Kielschepen steken echter diep. Om in Friesland met enig plezier te kunnen zeilen, gold in de zestiger jaren dat je schip niet dieper moest steken dan één meter. En ook dan liep je nog regelmatig vast. Met een zwaardbootje was je minder afhankelijk van die wisselende waterdiepten, maar die scheepjes hebben hun eigen beperkingen als toerschip. Nu is het waterpeil in Friesland ook weer geen natuurverschijnsel. Met gemalen wordt gestreefd naar een waterpeil dat ongeveer 50 centimeter onder NAP ligt. Het IJsselmeerpeil ligt enkele decimeters onder NAP. Het waterpeil ligt dus laag, lager dan honderd jaar geleden toen de Zuiderzee het Amsterdams Peil bepaalde. Dat is bewust beleid met het oog op de waterbeheersing en in Friesland gezien de boerenbelangen. Boeren willen immers veel water in de sloot, maar tevens droge landerijen. De waterschappen heten de oudste democratische organisaties van ons land te zijn, maar met democratie hebben die niets van doen. Zij dienen vooral de boerenbelangen en daarna de nationale veiligheid (geen wateroverlast). De watersporters in Friesland kunnen de laatste jaren wel onbezorgder varen dan decennia geleden, want er is flink gebaggerd om de lagen slib te verwijderen uit de vaarten die al jaren niet meer door de vrachtvaart werden gebruikt . Onlangs pleitte de voorzitter van de Marrekrite, de organisatie die verantwoordelijk is voor de vele vrije ligplaatsen in het buitengebied, voor een systematisch baggerplan, zodat Friesland niet af en toe ad hoc baggerwerk uitvoert voor watersporters, maar net als voor de beroepsvaart systematisch te werk gaat. Een goed plan, maar hoe ver wil je daarmee gaan als de watersporters met steeds dieper stekende jachten in Friesland willen zeilen?

Snel rijk met weinig

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

Aan het einde van de 19e eeuw kwamen de staande netten in zwang die Poppe de Rook en Jan Pen uit Lemmer ontwikkeld hadden voor de vangst van haring en ansjovis op de Zuiderzee. Deze netten waren een lichtere variant van de haringnetten die op de Noordzee werden gebruikt. Ze dreven verticaal in het water en werden met ankers vastgezet aan de zeebodem. (Vast)staande netten dus. Die waren uiterst effectief en je had geen grote botter nodig om ze te gebruiken. Sterker nog, die grote zeilschepen als de botter, de schokker en de aak waren niet zo geschikt voor deze manier van vissen. Een vlet van zo'n zeven meter lengte was veel handiger. In Stavoren kwam zo de visvangst met jollen in een stroomversnelling en op andere plaatsen die met vletten. Op de foto ligt de Zuiderhaven van Enkhuizen in het jaar 1912 vol met vletten van ansjoopvissers. De investering die nodig was om met een vlet vol netten de zee op te kunnen, was beperkt en kon in één goed seizoen terugverdiend worden. Een botter kostte zo'n 3000 gulden, terwijl je een vlet had

voor ongeveer 150 gulden. Het duurste waren de staande netten. Het was dus niet verbazingwekkend, dat tal van gelegenheidsvissers probeerden op deze wijze snel rijk te worden met weinig risico. De vissers langs de Friese westkust met hun Staverse jollen waren in tegenstelling tot deze vissers met hun vletten onafhankelijk. Zij zeilden zonder probleem met hun jolletje naar de meest gunstige visgronden.

De vissers langs de Hollandse kust met hun vletten werden vrijwel steeds gesleept door botters. Vissers met een botter of een Lemsteraak die met staand want visten, gebruikten altijd een vlet om de beug, het stelsel van netten, uit te zetten in zee, te 'schieten', en later weer te halen. Daarmee hadden ze dus dubbele kosten. Met de vletten kon ook geroeid worden. Dat gebeurde staande, waarbij de roeiers duwden tegen de riemen en dus vooruit keken. Er was in een vlet geen doft om op te zitten. Roeiende kwam je echter niet ver de zee op en kon je alleen vlak bij de haven je netten schieten. Vletten laten zich heel gemakkelijk slepen, in tegenstelling tot Staverse jollen die door hun lange kiel gaan gieren. Dat er aan de Hollandse kust ook jollen werden gebruikt zonder tuig die gesleept werden, was een noodoplossing, waarbij steeds een bemanningslid in de jol aan het roer moest blijven. Voor veel arme mensen langs de Zuiderzee was de visvangst met kleine bootjes een aantrekkelijke bron van inkomen, die in 1932 met de afsluiting van de zee in één keer verdween. En daarmee was het ook gedaan met de vrolijke bedrijvigheid in de Zuiderhaven van Enkhuizen, die de stille stadsgracht werd die ze tot op de dag van vandaag is.

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

Lager = hoger

De laatste decennia was er een trend om steeds grotere jachten te kopen. Beneden de tien meter wordt tegenwoordig alles op het water klein gevonden, terwijl een halve eeuw geleden een jacht van acht of negen meter nog groot was. Behalve dat de jachten groter werden en steeds comfortabeler werden ingericht en uitgemonsterd, veranderde ook hun ontwerp. Klassieke jachten en platbodems zijn relatief zwaar gebouwd en liggen niet alleen diep in het water, maar hebben ook een relatief laag vrijboord om het zwaartepunt laag te houden.

Moderne jachten zijn licht gebouwd, van aluminium, van glasvezelversterkt polyester- of epoxyhars. Die lichte jachten liggen hoog op het water. Hun zwaartepunt blijft laag door een kiel met ballast zonder dat het totaalgewicht, de waterverplaatsing, erg hoog wordt. Zo werd het mogelijk zeiljachten te bouwen met een hoog vrijboord, waar de zeilers meters ver van het water verwijderd zitten. Bij een klassiek jacht kan je vanuit de kuip meestal wel met wat rekken met de hand in het water komen, maar bij een modern jacht is dat uitgesloten. De beleving van het water verandert daardoor. Hoog boven het water lijkt dat heel anders dan vlak erop. Vanuit een skiff of een kano zien golfjes er al snel vrij snel dreigend uit, waarbij gezegd moet worden dat een skiff absoluut niet tegen golven kan en een kano dan juist in z'n element is. Voor zeilers in kleine zeilboten geldt eveneens dat bij een beetje wind de golven op een meer al spoedig indrukwekkend worden, terwijl mensen die in een modern jacht hoog en droog zitten, op hetzelfde water een heel andere indruk krijgen. Eigenlijk beleef je vlak op het water meer dan daar in de hoogte. Van dichtbij is de natuur minder onschuldig dan die vanuit de hoogte lijkt. Golven zorgen voor spanning, voor plezier, maar ook voor gevaar. Vooral op kleine

scheepjes. Om die reden vinden veel zeilers het juist leuk in dergelijke scheepjes te varen.

Drift

Gedurende de economische crisis in de jaren dertig was het voor schippers die nog een tuig op het schip hadden staan aantrekkelijk te gaan zeilen op het ruimere water van de pas afgesloten Zuiderzee. Op de foto gaat dat rustig aan. Het waait nauwelijks, de schepen glijden zachtjes voort, ze lijken zelfs stil te liggen. Tegenwoordig worden we overspoeld met heel andere foto's van voormalige vrachtschepen uit de periode van de zeilvaart. Foto's van klippers, tjalken en skûtsjes die zeilen bij harde wind. Vaak zijn het spectaculaire beelden, daar niet van, maar het beeld is niet normaal. In de werkelijkheid gelden op de meeste dagen van het jaar heel andere omstandigheden. Zeilen op vlak water met windkracht 2 Bft. zoals op de foto lijkt misschien gemakkelijk, maar is in werkelijkheid moeilijk. De vrachtschepen op de foto hebben oude, versleten tuigen. Voor hun gewicht zijn de schepen ook ondertuigd. Ze zouden veel meer zeil kunnen voeren, wat op werkschepen om praktische redenen echter niet wordt gedaan. Geladen mogen ze niet te schuin gaan om geen water in het ruim te krijgen en de schepen moeten hanteerbaar blijven voor de schipper met z'n knecht. De kunst is onder deze omstandigheden vaart in het schip te houden. Deze schippers hebben één voordeel: ze varen geladen. Het schip zal niet gemakkelijk opzij wegdriften. Zo'n schip wil vooral vooruit. Dat is met kleine vissersscheepjes als Staverse jollen en bolletjes heel anders. Die liggen hoog op het water en willen eigenlijk wel alle kanten op. Met weinig vaart is de zijwaartse weerstand tegen verlijeren bij zulke scheepjes gering en is het heel moeilijk aan de wind hoogte te lopen. Zeker als er ook nog op ruimer water als het IJsselmeer of de Waddenzee wat deining loopt. Het lijkt als je naar voren kijkt, of je scherp aan de wind vaart. De werkelijke richting zie je echter achter je, het schuim van het kielzog. De schijnbare koers vooruit blijkt zeer bedrieglijk.

De huidige zeilklippers die gebruikt worden voor de chartervaart, varen vrijwel leeg en hebben eveneens het probleem van verlijeren bij weinig vaart. Toch zag ik ze vaak rustig zeilende voortgaan, met constante snelheid in een strakke koers, waarbij ik me afvroeg hoe die schippers dat voor elkaar kregen. Totdat ik een zacht gebrom bemerkte. Die schepen varen met hun betalende gasten op tijd. Ze moeten een afgesproken bestemming halen. Om bij een labberkoelte toch nog wat voortgang te maken, zeker aan de wind, zet de schipper de motor aan die op laag toerental zorgt voor een continue snelheid waarbij het schip zeilende veel beter op koers blijft. Jan Zetzema beschreef in zijn boekje 'De Friese palingaken' zijn ervaringen als motordrijver op de 'Korneliske Ykes', ook in de dertiger jaren. Hij voer op deze zeilende palingaak van Gaastmeer naar de Oostzee en over de Noordzee naar Londen en weer terug. Ook deze schepen waren naar huidige begrippen ondertuigd. Bij weinig wind schoot het niet op. Ze voeren echter met kleine bemanning die het schip ook bij harde wind onder controle moest kunnen houden. De 'Korneliske Ykes' was voorzien van een hulpmotor, waar in die jaren andere zeilschippers nog wel eens op neer wilden kijken. Maar die motor was een geweldige hulp om het schip op koers te houden. Hij hoefde maar weinig vermogen te leveren om de zeilende aak merkbaar een vastere koers te geven en minder te laten driften. Waar een palingaak zonder motor niet in staat was genoeg hoogte te lopen om een landpunt te kunnen ronden, daar konden zij dat wel. Zo gek is het dus niet om het zeilen met dit soort schepen onder omstandigheden wat te ondersteunen met enige nauwelijks hoorbare motorkracht.

Drie Friese palingaken op hun vaste ligplaats op de Thames, nabij de vismarkt.

Kragge

Ruim honderd jaar geleden was de zeesluis van Stavoren een belangrijke toegangspoort voor vrachtschepen naar het noorden van het land. De lengte van deze sluis bepaalde zelfs enige tijd de maximale lengte van de vrachtschepen om Friesland binnen te kunnen komen: 31.50 meter. Dat heette 'de Friese maat'. Een Friese maatkast was geen specifiek scheepstype, maar een schip dat nog net door de sluis in Stavoren kon. Overigens was de nieuwe zeesluis van Lemmer 50 meter lang en ook in Stavoren was er nog wel wat mogelijk. Als het peil van de Zuiderzee gelijk was met dat van het binnenwater, hoefde er uiteraard niet geschut te worden. Dan konden eventjes beide deuren van de sluis tegelijk open, zodat (te) lange schepen de sluis toch konden passeren. Deze voormalige zeesluis werd in 1966 gedempt, want er was een nieuwe, grotere sluis gebouwd aan de zuidkant van het stadje met daarnaast een modern gemaal. In 1980 werd de oude sluis echter alweer geopend. Dat was het werk van gemeenteraadslid Anton van der Werff, de werfbaas van scheepswerf Volharding, die jarenlang streed voor het open houden, resp. heropenen, van de historische zeesluis. De laatste jaren wordt de sluis nog maar zelden gebruikt. De jachten zijn zo groot en zeewaardig geworden, dat zij geen vluchtroute via deze sluis naar het binnenwater nodig hebben. Toen we in 2011 met de pas gerestaureerde Staverse jol ST 16 van eigenaar Jos de Vries een proeftochtje mochten maken en we ons via de oude sluis naar buiten lieten schutten, werd de doorvaart aan de buitenzijde geblokkeerd door een kragge, een drijvend eilandje van riet en waterplanten. Geblokkeerd? Nou, dat was te veel eer. Met zachte drang met haar brede eikenhouten kop duwde de jol de kragge opzij en konden we de vaart naar

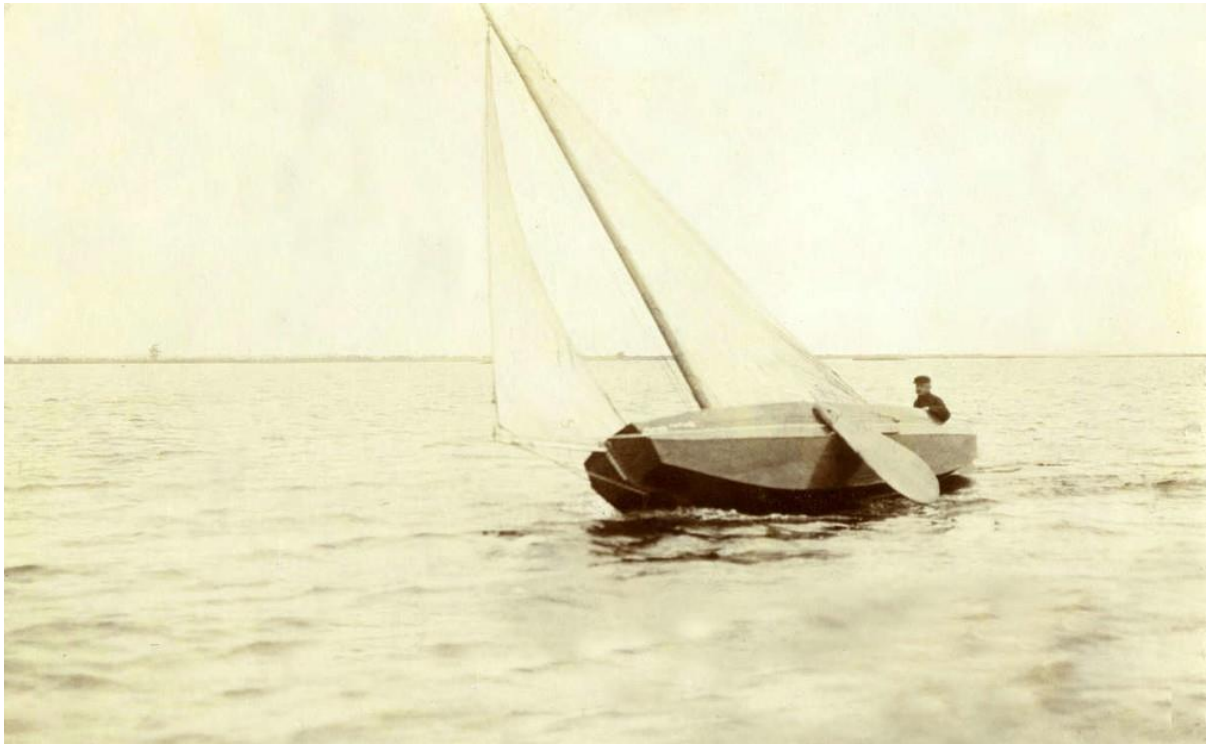
open water vervolgen. Die dure restauratie van de sluis is achteraf gezien echter niet overbodig geweest. In het oude stadje resteren slechts enkele plekken die van wat meer historische betekenis zijn en daarvan is de sluis er één. In 1873 vroeg de Franse kunsthistoricus Havard zich al af wat er in Stavoren gebeurd was. Twee rijen nieuwe, maar armzalige huisjes, gescheiden door een grachtje. Dat was alles wat hij zag. Waarom was er niets meer te zien van dat roemrijke verleden van dit stadje, terwijl er toch al jaren nooit een oorlog was geweest.....

Vrachtschip

Op dit moment worden de skûtsjes van de Sintrale Kommisje Skûtsjesilen (SKS) in Friesland klaargemaakt voor het nieuwe wedstrijdseizoen. Honderd jaar geleden werden deze scheepjes gebouwd als vrachtschip en gebruikt voor bulkvervoer. Voor het transport van bijvoorbeeld (terp)aarde, mest, turf, aardappelen of hooi. Tegenwoordig is de oude traditie van hardzeilerijen tijdens dorpsfeesten, georganiseerd door plaatselijke kasteleins tijdens de jaarlijkse kermis in de zomer vervangen door twee weken wedstrijdzeilen bij die dorpen aan het water die een 'eigen' skûtsje bezitten. Nou ja, 'bezitten', zo begon het weliswaar na de oorlog, maar tegenwoordig zijn die schepen zo kostbaar in onderhoud, dat er flink wat geld bij moet en de nieuwe geldschieters willen ook wat te zeggen hebben. Een dorp kan de kosten niet meer met wat collectes bijeen brengen. Die kosten zijn helemaal uit de hand gelopen, omdat er bij de wedstrijd gewonnen moet worden. Winnen hoort natuurlijk bij wedstrijdzeilen, maar verliezen ook. Van de 14 skûtsjes is er uiteindelijk maar één winnaar en zijn er dertien verliezers. Winnen voelt goed, verliezen niet en dus wordt er ieder jaar gewerkt aan de schepen om ze sneller te maken en wordt op het water getraind om met een ingespeeld team aan de wedstrijd te kunnen beginnen. Allemaal prima natuurlijk, het hoort bij onze tijd. Het enige dat is gaan wringen, is dat verhaal over de geschiedenis, over die zeilende vrachtscheepjes met modder, mest of turf. Over die eenvoudige scheepjes met al

hun vaartechnische beperkingen, die nu echter veranderd zijn in racemachines. Op de foto is het onderwaterschip van het skûtsje van Drachten, De Twee gebroeders, bij de firma Mast onderhanden genomen. Van de geklonken naden en de deuken en bulten in het ijzer die het schip had, is niets meer te zien, dankzij vakkundig wegwerken met epoxyplamuur en epoxycoatings. De schippers van weleer zouden ook stomverbaasd zijn dat een skûtsje tegenwoordig als een roeiboot, liggend op de kop, geschilderd wordt. Vroeger kroop de jongste knecht met de teerkwast onder het schip. De enige overeenkomst met moderne vrachtschepen is, dat ook deze tegenwoordig onder water glad zijn, want aangroei kost energie, dus tijd en geld.

Vrachtscheepje



Zo'n Friese boerenschouw van bijna vijf meter is de afgelopen decennia vrijwel van het water verdwenen. Op de foto een boerenschouw op het Sneekermeer in 1909. Tot in de vijftiger jaren van de vorige eeuw had vrijwel iedere boer in het Lage Midden zo'n schouwtje bij zijn 'pleats' als vervoersmiddel. Veel boerderijen waren over land niet of nauwelijks bereikbaar. Over water ging het vervoer veel sneller. De boer zeilde met zijn schouw naar het dorp voor de boodschappen en gebruikte een zeilpraam voor het boerenwerk. Veel handelaren voeren met hun koopwaar in een schouw langs de dorpen en de boerderijen. In al z'n eenvoud blijft de schouw een opmerkelijk scheepje. Mooi is ze niet en ook zeilende kent ze beperkingen, maar karakter kan je haar niet ontzeggen. Een schouw is eigenlijk opvallend smal, zeker voor een zeilboot, maar de bemanning zie je nooit aan de hoge kant overhangen om de schouw bij stevige wind overeind te houden. De zeilers zitten diep achter het hoge boord met de kattenrug. Op het boord zitten is niet de bedoeling. Een hoog boord is overigens wel een middel om bij een zeilscheepje de stabiliteit te verhogen. Naast deze boerenschouw werden er ook lage melkschouwtjes gebouwd van ruim vier

meter met een gewone zeeg en grote schouwen van zes meter met flink wat zeil, waarmee wedstrijden werden gezeild. In 1937 werd in Grouw een ijzeren schouwtje ontworpen als beperkte eenheidsklasse om wedstrijden mee te zeilen: de GWS-schouw (Grouster Water Sport). Die had (en heeft) een ijzeren romp van vijf meter lang voorzien van een houten zetboord. De GWS-schouw is slechts 1.45 meter breed en voorzien van een spriettuig van maximaal 11 m2 wat voor zo'n scheepje weer vrij veel is. Die schouwtjes worden tot op de dag van vandaag gekoesterd. Vooral bij Grouw en omgeving. De traditionele eiken schouw van 4.75 meter is op het water echter een zeldzaamheid geworden. Te duur om te laten bouwen, te bewerkelijk om te onderhouden en te ouderwets in z'n zeileigenschappen om de jeugd aan te spreken.

Jagen zonder te jachten

Een wat oudere vrouw die in 1953 een tjalk jaagt door de Hoogeveensevaart, de schipper heeft het roer vastgezet en helpt met de boom (foto: Dolf Kruger). Het lijkt zwaar werk, maar het gaat lichter dan je zou denken, als je maar geen haast hebt.

Dat was anders bij de skûtsjeschipper die door Hylke Speerstra geïnterviewd werd. Schipper en schipperse wilden persé eerder dan de concurrentie naar de terp om aarde te laden. "Dus mijn wijf in de jaaglijn en de wind recht voor de kop en zij trekken of haar leven ervan afhing. En ik alle doek op het skûtsje, met de schoten allemaal aan. Er kwam een dikke, ruime vlaag. 'Je krijgt al een mooie witte snor voor de boeg', galmde ze van het land. (...) En toen gebeurde het. 'Een vaart', schreeuwde ze. Er was ineens een vaart voor haar opgedoemd. (...) Dus, toen ik riep: 'Spring op het schip', nam ze een verschrikkelijke aanloop. Ik loefde wat op om dicht bij de wal te komen. Ze had de wind mee. Het wijf kwam een heel eind. Ze keilde tegen het boeisel bij de voorste bolder. (...) 'Help, ik forsûp, ik forsûp', schreeuwde ze, 'ik hâld my net fêst.' (...) Toen hoorde ik haar voor het eerst janken. Het begrootte me verschrikkelijk, want het was het liefste en beste wijf van heel Friesland, maar ik bulderde: 'Vasthouwe of verzuipen'. Ik kòn die mooie ruime vlaag niet voorbij laten

gaan. Ze heeft het gehouden. Die avond aan de terp heb ik tegen haar gezegd: 'Ik laat je toch nooit verzuipen'. 'En ‘ik laat je toch nooit los.' Dàt zei m'n wijf." (Uit: De laatste echte schippers, binnenvaart onder zeil. p. 81,82. De vroegere Friezen noemden hun vrouw wijf, wat de Engelsen van hen overgenomen zouden hebben.)

Postbezorging

Honderd jaar geleden kregen de bewoners van Vlieland hun post nog aangevoerd met een postvletje. Een Helders vlet voorzien van een sprietzeil, dat bij gunstige omstandigheden het Eierlandsche gat overstak en op de Vliehors werd opgewacht door een postbode met paard en wagen. De Waddeneilanden lagen toen nog echt geïsoleerd van de vaste wal. Texel, Vlieland en Terschelling werden bestuurd door de provincie Noord-Holland. De post werd daarom vanaf Texel naar Vlieland gebracht. Pas in 1942, tijdens de Duitse bezetting, werden de eilanden Vlieland en Terschelling bestuurlijk bij de provincie Friesland gevoegd. Het eiland Schiermonnikoog behoorde in de 17e eeuw bij het gewest Friesland, maar werd in 1638 verkocht aan de Duitse familie Stachouwer. De laatste particuliere eigenaar van het eiland was de Duitse graaf Von Bernstorff. Pas in 1945 werd Schiermonnikoog weer Nederlands bezit. Het werd na de oorlog door de Staat geconfisqueerd, net als alle andere Duitse bezittingen op Nederlands grondgebied.

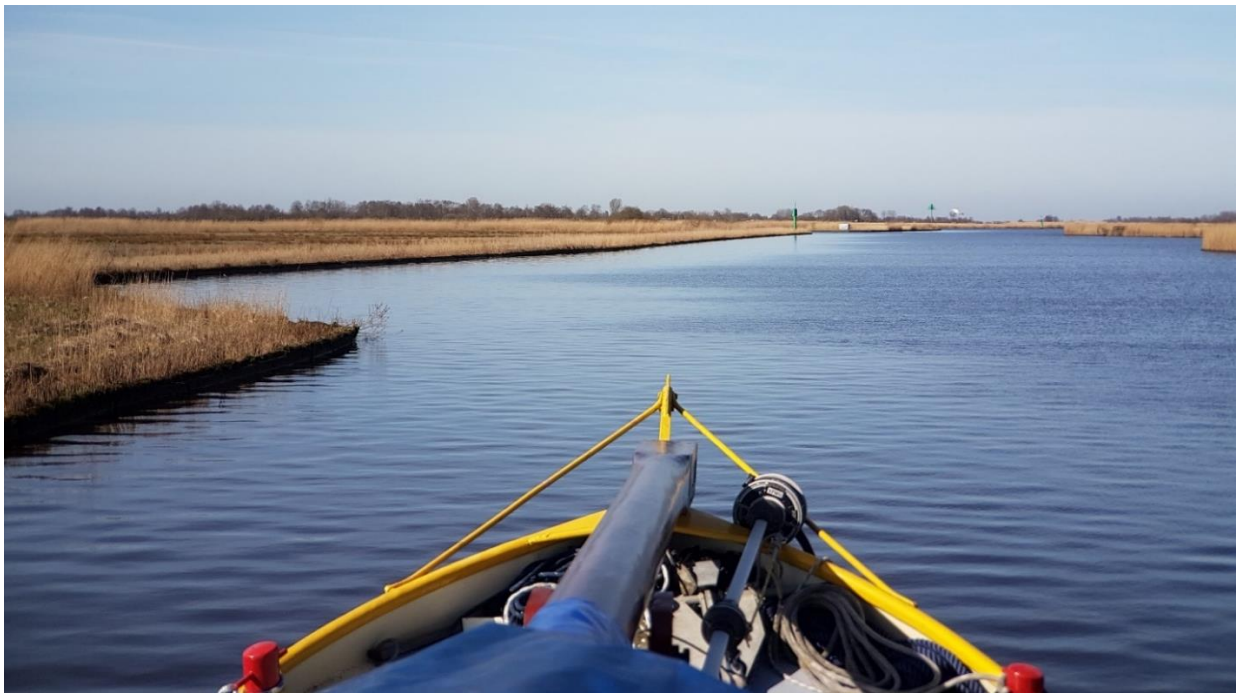
Dat postvletje op de foto is natuurlijk interessant. Dergelijke scheepjes zien er fraai uit. Ze laten zich heel goed slepen door een ander schip, maar zijn door hun rondspant zonder kim absoluut niet stabiel. Ze zeilen met een sprietzeil ook maar heel matig aan de wind. Door het lage vrijboord willen de golven ook nog eens gemakkelijk aan boord komen. De oversteek van het verraderlijke zeegat met zo'n scheepje is in onze ogen daarom een bedenkelijk avontuur. In onze tijd zou postbezorging met die middelen verboden worden, maar rond 1920 was dat blijkbaar geen probleem. De reddingboten uit die tijd, die bij storm en ontij de zee op gingen, zijn in onze ogen ook nauwelijks zeewaardig te noemen. In die zin is de zee voor ons dankzij de moderne schepen en technieken minder gevaarlijk geworden.

Urkers

Hèt vissersschip van de Zuiderzee was de botter. Vooral de Volendammers en de Urkers visten daarmee ook op de Noordzee. Daar was de Zuiderzeebotter met zijn lage kont en open kuip echter niet zeewaardig genoeg voor. In de 19e eeuw vergaan er op de Noordzee vele Zuiderzeebotters. Meer dan 200 Urker vissers verdronken. De Volendammers hielden de Noordzeevisserij in 1896 na enkele rampen daarom voor gezien. De Urkers lieten zich echter niet door deze rampen uit het veld slaan en zetten door. Zij pasten hun schepen aan en bouwden op hun eiland een grote botter met een hogere kont die geheel gedekt is. Achter de mast is dus ook een dek aangebracht. Die zware, wat lompe botter werd de basis voor de latere Urker Noordzeebotter. Die eerste voorlopers waren een verbetering ten opzichte van de lage, open Zuiderzeebotter, maar ze voldeden nog niet echt. Op de foto uit 1906 vaart een Urker met zo'n schip: de UK 45. Goed te zien is het hoge zetboord. De bemanning staat op een iets verdiept dek bij de bun waar de vis wordt bewaard. De schipper bij het roer staat op een weer iets verhoogd dek aan het helmhout. Het probleem bij deze schepen was, dat een overkomende golf weliswaar niet zomaar diep in het schip verdween, maar dat de dekken niet vlot loosden op het buitenwater. Stilliggende in de haven was er geen probleem, maar onder helling varend, bleef het water aan de lage kant op het dek. De bemanning probeerde dat water via de bun kwijt te raken, maar ook dat ging te langzaam. Door die zware deklast kon het schip bij harde wind in de golven omslaan. De Urkers gaven de moed echter niet op. Hun Noordzeebotter werd steeds groter en uiteindelijk gebouwd van staalijzer. Ook werden ze rond de Eerste Wereldoorlog voorzien van hulpmotoren, Kromhout gloeikopdiesels. De vissers voeren nu niet langer via Den Helder of Terschelling de Noordzee op, maar kozen de korte route via Amsterdam door het nieuwe Noordzeekanaal. Ondanks alle problemen bij de Noordzeevisserij zijn de Urkers er steeds in geslaagd met investeringen in de vloot het hoofd boven water te houden, tot op de dag van vandaag.

Ode aan de vroege vaart

Nu de temperaturen stijgen, gaan watersporters hun schip vaarklaar maken. Jammer. Ze besteden de mooiste periode van het jaar, het vroege voorjaar, aan schuren, poetsen, lakken etc. Het is juist dan tijd om te varen. Heerlijk rustig. Op het binnenwater zijn de meren nog goudomrand met het riet van vorig jaar. De wind heeft nog vrij spel. Ik heb m'n jol naar het straalbedrijf van Hooghiemstra in Uitwellingerga gebracht. Mijn vaart blijft deze maand beperkt tot deze ene dag. En inderdaad, mijn ode aan de vroege vaart is paradoxaal. Als iedereen die periode het water op zou gaan, was de aardigheid er snel af. Wat betreft de planning van onderhoud aan de boot is het voorjaar echter sub-optimaal. Je kunt beter in de nazomer, eind augustus - september, de boot klaar maken voor het nieuwe seizoen. Dat is een periode dat er weinig wordt gevaren en de temperaturen goed zijn om aan de boot te werken. Dat is al heel lang bekend, maar tradities zijn hardnekkig. De traditie bepaalt dat er in het voorjaar aan de boot gewerkt wordt en niet in het najaar.



Berucht

Ja, berucht, dat was de dubbele sluis bij Terhorne aan de noordzijde van het Sneekermeer. Dat werd veroorzaakt door de ligging ervan in het zeiltijdperk. De sluizen lagen aan de noordoostzijde van het Sneekermeer en stonden meestal open. Ze werden gesloten bij zuidwesterstorm om te voorkomen dat alle water uit het Lage Midden van Friesland naar het noordoosten zou worden geblazen en daar overstromingen zou veroorzaken. Er waren in de Friese boezem een aantal waterkeringen die de functie hadden het waterpeil enigszins constant te houden en de sluis bij Terhorne was zo ongeveer de belangrijkste ervan. Bij de gebruikelijke zuidwestenwind zeilden de (vracht)schepen gemakkelijk voor het laken over het meer, door de rechtersluiskolk om de weg te vervolgen naar Terhorne of Irnsum. Het Prinses Margrietkanaal is pas in 1951 geopend. De korte route van Oudeschouw naar Grouw bestond nog niet.

De schepen die van Terhorne naar het Sneekermeer moesten, die hadden het wat moeilijker. Zij kwamen op de foto van de andere kant en moesten opkruisen naar de andere sluiskolk. Maar hoe kwam je met tegenwind door die smalle sluiskolk? Vaart maken en dan vlak voor de sluis de fok neer, oploeven en de kolk in, waarna de knecht of de fokkenist moest zien met de pikhaak houvast bij de bolders langs de remming te vinden en direct te duwen en te trekken om vaart in het schip te houden. Trekken en duwen, terwijl het grootzeil woest klapperde en ook de schipper/stuurman bijsprong om het schip door te sluiskolk te krijgen. Zodra dat leek te lukken, moest de fok er snel weer bij en moest scherp aan de wind vrij gevaren worden van de lage wal. Ook het sluispersoneel was in de sluis wel bereid de helpende hand te bieden als het schip langs de stuurboordwal voer, waarbij de knecht een lijn overgooide. zodat het schip langs de kant voortgetrokken kon worden. Al met al een heel geworstel, dat tegenwoordig natuurlijk onvoorstelbaar is geworden, omdat vrachtschepen nu allemaal motorschepen zijn.

Vrijwel alle plezierjachten zijn eveneens voorzien van een (hulp)motor. Dan vaar je met gemak zelfs met een zeilschip tegen de wind in door de smalle sluisopening. In de dertiger jaren waren er natuurlijk ook wel plezierjachten met een hulpmotor. Bijvoorbeeld de boeier Tjet Rixt van Mr. Mindert Hepkema. Die jachten konden bij tegenwind wel probleemloos de Terhornstersluis passeren. Nu was de advocaat en krantenman Hepkema ook plv. kantonrechter in Leeuwarden. En hij was een man die weinig geduld had. Op enig moment was de rechter sluiskolk weer eens bezet door een zeilschip dat moeite had zonder motor door de sluis te komen, dus besloot Hepkema niet te wachten, maar met de Tjet Rixt gewoon de linker sluiskolk te nemen. Dat was uiteraard verboden en het was ook nog eens met rode lichten aangegeven, maar Hepkema waande zich wel eens boven de wet. De sluismeester sommeerde hem echter te stoppen en slingerde hem op de bon. Kenmerkend voor de plv. kantonrechter was, dat deze vervolgens tegen deze bekeuring bezwaar maakte bij de rechter, maar die gaf hem geen gelijk. Hij moest 5 gulden boete betalen. In het laatste oorlogsjaar werd de sluis zwaar beschadigd door een bombardement. Voor het nieuw gegraven Prinses Margrietkanaal werd een nieuwe dubbele sluis aangelegd direct aan de oostzijde van de oude sluis. De oude sluis is overigens niet helemaal verdwenen. Van de oostelijke sluiskolk is een schiphuis gemaakt waar de boeier Friso, het statenjacht van de Provincie Fryslân, haar vaste ligplaats heeft. De oude sluis was weliswaar bij zeilers berucht, maar achteraf werd de locatie ook herinnerd als een idyllische plek, onvergelijkbaar veel mooier dan die bij de nieuwe sluis.

Met de rug naar de zee

Met de bouw van het Centraal Station in Amsterdam, aan het einde van de 19e eeuw, kwam plotseling een eind aan het imago van Amsterdam als een handelsstad aan de Zuiderzee. Door de jaren heen stond Amsterdam bekend als de stad die uitkeek over het IJ. In de 20e eeuw leerden Amsterdammers echter te leven met de rug naar de zee, wat niet moeilijk was, want de Zuiderzee was uit zicht verdwenen.
Gelukkig bestaan er nog fraaie foto's van voor die planologische misser. Bijvoorbeeld een foto van het Damrak in 1880, met een prachtige houten zeetjalk op de voorgrond en een perspectief naar de open ruimte, de zee, het avontuur. De afbraak van de historische steden aan het einde van de 19e eeuw blijft echter verbazen. Amsterdam beleefde toen een tweede Gouden Eeuw en ging helemaal 'op de schop'. Grachten werden gedempt, want de elektrische tram had ruimte nodig. Dat het Damrak de Amsterdamse dam direct verbond met de Zuiderzee, kunnen we ons nu nauwelijks meer voorstellen. Vooral de nieuwe mogelijkheden van snel vervoer dankzij de tram, de trein en de auto maakte de mensen zo enthousiast, dat de structuur van de oude stad probleemloos werd opgeofferd aan de nieuwe uitdagingen. De moderniteit veroorzaakte een ongekend enthousiasme om afscheid te nemen van het verleden en de toekomst te omarmen. Tot ver in de 20e eeuw hield deze bezetenheid stand. Minister president Den Uyl wilde niet alleen iedere burger een auto bezorgen, maar ook bijvoorbeeld de Jordaan afbreken en het centrum van Amsterdam breed toegankelijk maken voor het autoverkeer, met als planologisch voorbeeld Parijs. Vanaf de Dam als centraal punt zouden brede wegen haaks op de grachtengordel, als radialen, de automobilisten in Amsterdam alle ruimte geven. Het kwam er niet van.

De fotograaf A. de Jager legde op de glasplaat vast hoe het Damrak er uit zag in het jaar 1882, voordat het Centraal Station het uitzicht over het IJ zou wegnemen. De gemeente nam in 1869 het besluit de zichtas te blokkeren.

IFKS-skûtsjes oefenen voor kampioenschap

Diverse IFKS-skûtsjes trainden in de zomer van 2017 op het Heegermeer en de Brekken voor het open Fries Kampioenschap. De 14 SKS-skûtsjes zijn landelijk het

bekendste, maar de ruim 60 IFKS-skûtsjes van particuliere schippers, die elkaar in diverse klassen bestrijden, bieden het publiek een veel afwisselender vermaak.

Het valt van verre niet op, maar van dichtbij des te meer. Die skûtsjes van bijna 20 meter lengte zeilen ongelooflijk snel. Dat was vroeger bij de vrachtvaart anders. De moderne skûtsjes zijn licht en onder water glad. Ze glijden gemakkelijk over het water en worden voortgestuwd door enorme zeilen, groter dan skûtsjes ooit hebben gehad.

Stroomlijn?

Je zou het niet zeggen, als je de ronde kop van een skûtsje ziet, maar ook zo'n schip is gestroomlijnd. De snelste skûtsjes van begin 1900, toen deze scheepjes gebruikt

werden als zeilend vrachtschip, zijn nu nog in de vaart als wedstrijdschip. Voor dat doel zijn deze scheepjes zeiltechnisch geoptimaliseerd. Daardoor zijn ze veel sneller geworden dan ze als vrachtscheepje ooit waren. Toch was die verbetering alleen mogelijk, omdat de rompvorm van deze scheepjes dat toeliet.

Bij snelle zeilschepen denken we meestal aan scherpe jachten met een smal, scherp gelijnd voorschip. Het schip snijdt als het ware door het water. Bij de skûtsjes is dat helemaal niet het geval. De waterlijnen zijn juist stomp. Hoezo stroomlijn? De snelheid van een skûtsje is echter gebaseerd op de geringe weerstand van het schip op het water.

Een scherp kieljacht heeft een relatief hoge wrijvingsweerstand, die zich vooral doet voelen bij lage snelheden. Het water schuurt als het ware langs beide zijden van het jacht zodra dit in beweging komt. Die wrijvingsweerstand is bij een skûtsje relatief gering. Daar schuurt het water niet langs de zijkanten en de kiel van het onderwaterschip, maar langs de bodem, het vlak. Dat oppervlak is bij de lengte van zo'n schip veel geringer dan bij een even lang scherp jacht. Een skûtsje glijdt daarom bij weinig wind gemakkelijker over het water dan een scherp jacht door het water gaat.

Dat geldt alleen bij een ongeladen schip dat hoog op het water ligt en door de scheepsbouwer een snelle vorm van kop en kont heeft meegekregen. Kop en kont zijn bij zo'n schip 'geveegd'. Ze komen heel geleidelijk uit het water omhoog, je kunt nauwelijks zien waar de romp het water raakt. Het schip steekt leeg nog geen halve meter diep en glijdt daarom zonder golven te veroorzaken gemakkelijk over het water. Bij de skûtsjes die met vracht voeren, gold dit natuurlijk alleen als ze leeg zeilden. Geladen heeft zo'n schip een heel andere weerstand. Dan ligt het niet boven op het water. Dan glijdt dat niet onder het schip door, maar duwt het schip het water met de stompe kop voor zich uit. Die boeggolf betekent een golfweerstand, een weerstand van het water zelf dat niet spontaan wil wijken voor het schip dat er doorheen wil. Voor zo'n diepliggend skûtsje is het zinloos om snel te varen. Het genereert te veel weerstand in het water door de stompe vorm waardoor het water opgestuwd wordt. Diep in het water is het schip helemaal niet gestroomlijnd. Snel is zo'n scheepje daarom alleen als het leeg en licht boven op het water ligt en ook nog eens zeilt op binnenwater zonder hoge golven.

De skûtsjeschippers van weleer deden ook geen wedstrijd als ze hun lading wegbrachten, maar probeerden na het lossen van de lading met een leeg schip zo snel mogelijk terug te zeilen naar de terp om een nieuwe lading terpaarde te bemachtigen. En in het slappe zomerseizoen moest er natuurlijk geld verdiend worden door deel te nemen aan 'hardzeildagen' die georganiseerd werden door plaatselijke kasteleins tijdens dorpsfeesten. Die laatste traditie van wedstrijden voor vrachtscheepjes dreigde na de Tweede Wereldoorlog geheel te verdwijnen, maar is door particulier initiatief van enkele schippers als Lodewijk Meeter uit Leeuwarden tot een nieuwe traditie uitgegroeid waar de provincie Friesland de laatste decennia landelijk bekend mee is geworden.

Woonbokje

Het werk in het veen zoals dat zo'n honderd jaar geleden nog plaatsvond, lijkt voor ons wellicht een armoedig, maar ook eenvoudig bedrijf. Dat eerste was waar, maar het tweede niet. Voordat er uit een hoogveengebied van Drenthe of Zuidoost Friesland turf gedolven kon worden, moest er heel wat gebeuren. Rijke zakenlieden uit 'Holland' kochten een hoogveengebied om er geld mee te verdienen door turf af te graven. Het werk werd uitgevoerd door plaatselijke veenbazen. Hoogveen moest eerst ontwaterd worden. Daartoe werden tal van vaarten en smalle wijken gegraven waardoor het veenwater naar de open boezem kon wegstromen. Van het hoogveengebied werd daarom een hoogtekaart gemaakt, zodat berekend kon worden hoe het verloop van de afwateringssloten moest zijn. Waar de stuwen en de sluizen kwamen en hoe later de turfschepen de afgegraven turf konden ophalen. Dat proces werd begeleid door protesterende boeren, die vreesden dat het zure veenwater hun aangrenzende akkers zou verpesten. Om deze verzuring tegen te gaan, werden onder meer kalkovens gebouwd waarin van kokkels kalk werd gemaakt. Die kalk was nodig om de verzuring van akkers en weilanden tegen te gaan. Helemaal op het einde van deze voorbereidingen, die vele jaren konden duren, werden veenarbeiders aangetrokken om de heide te verwijderen en konden de turfstekers beginnen de meters dikke laag veen af te graven. Na afloop lag het land gewoon twee tot zeven meter lager. Die veenarbeiders waren voor het grootste deel dagloners die zelf maar voor een onderkomen moesten zorgen. Dat konden ze natuurlijk heel goed. Ze maakten een plaggenhut op de heide. Simpel, voor ons onbewoonbaar, maar zij deden het.

Jubbega, omstreeks 1920. Een plaggenhut als onderkomen.

Het was ook de vraag hoe jonge mensen die een onderkomen zochten, het 'recht' op een woning kregen. Een ongeschreven regel was, dat als je 's morgens ergens woonde en de kachel brandde, je daar mocht blijven wonen. Hele nachten werd er dus door groepjes jonge kerels gewerkt.

Een heel praktische manier was, om een wrakke veenpraam in de nacht stilletjes naar een gunstige plek in een wijk of een splitting te varen en daar op de wal te trekken. Daarna snel de reeds voorbewerkte houten wanden en het dak in elkaar timmeren, de kachel aan en je had een woning met recht van wonen.

Woonbokje in een hoogveengebied met de jonge bewoonster trots voorop.

Op de foto zien we een zelfbewuste jonge vrouw voor in haar woonbok staan. De bok, een brede punter zonder boeisel, diende als ruim fundament voor het huisje. Ook oude, ijzeren pramen waren populair voor dit doel. De plee in het hûske bij de sloot en klaar was kees. Er zijn nog wel enkele van dit soort onderkomens bewaard gebleven in openluchtmusea en natuurlijk is dit prima, maar tegelijkertijd zijn ze een onwerkelijke imitatie van de werkelijkheid van toen.

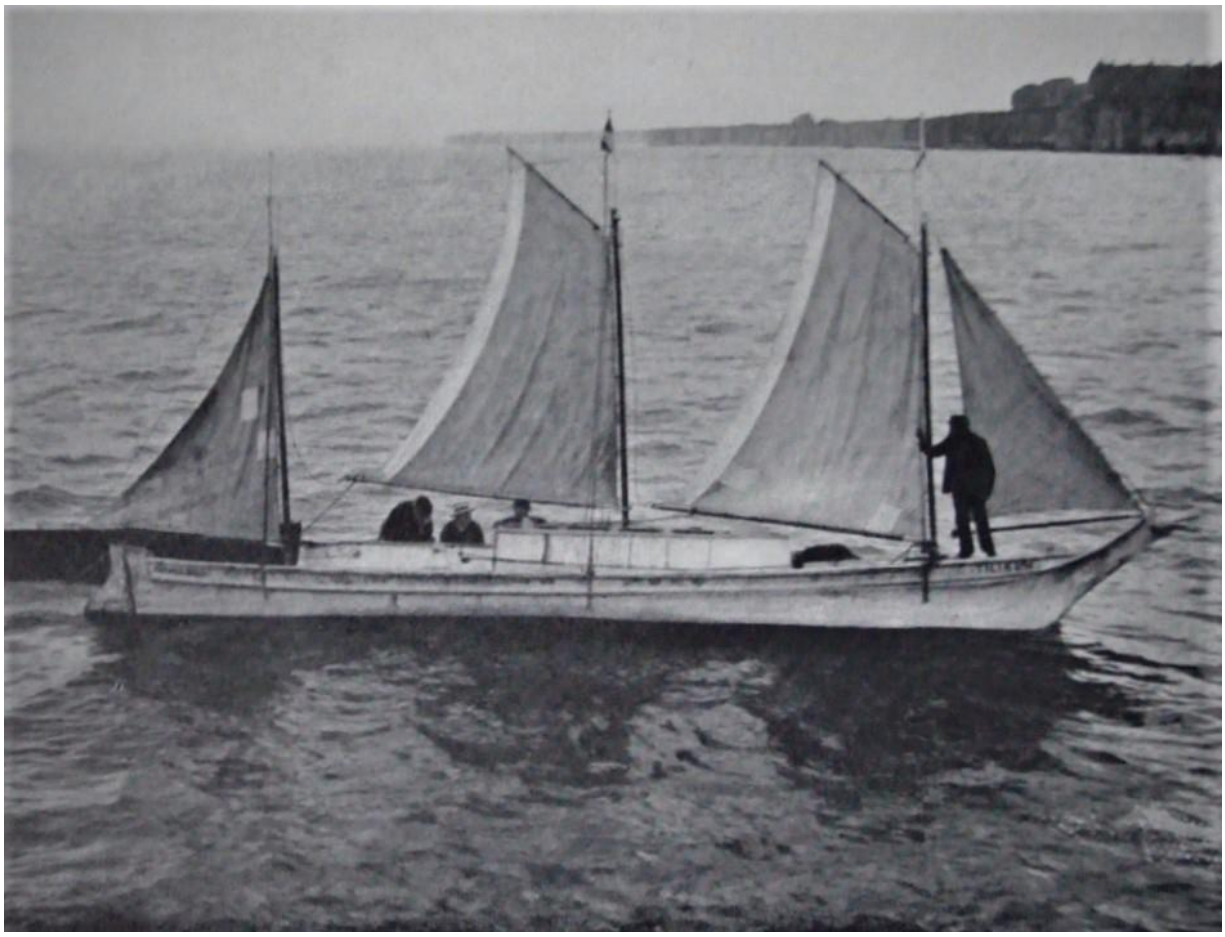
Wij zien de woninkjes met onze ogen, vanuit onze belevingswereld en hebben er eigenlijk geen idee van hoe honderd jaar geleden de mensen dit beleefd hebben voor wie het de werkelijkheid was. Hoe het voor hen niet vreselijk was, maar een prachtig resultaat waar ze blij mee waren.

Sint Michaël herboren

Ruim drie jaren geleden werd het karakteristieke beurtscheepje St. Michaël uit Oudega (Sm.) gered van de ondergang. Dankzij een daartoe opgerichte stichting en dankzij het werk van vele vrijwilligers uit het dorp, was het mogelijk met enige sponsorgelden de motorbeurt te laten restaureren bij de scheepswerf van Haiko van der Werff op het Buitenstvallaat bij Drachten. Vanaf 1973 werd het scheepje niet meer gebruikt als werkscheepje. Jan en Hiltje bij de Leij uit Oudega kochten het voor de recreatie en ze bleven ermee varen zonder het schip eerst te verbouwen. De naam van het scheepje, St. Michaël, riep in het vooral protestantse Friesland natuurlijk vragen op. Het beurtschip was in 1910 gebouwd in Dedemsvaart voor een schipper uit Raalte. Die vervoerde in het vooral katholieke Salland stukgoederen van Raalte naar Deventer en van Raalte naar Zwolle. Door de Overijsselse kanalen. De motorbeurt was vernoemd naar aartsengel Sint Michaël, die boze machten pleegde te bestrijden. Deze heilige waakte over de bezittingen van de schipper. In Zwolle meerde de beurtschipper iedere week op loopafstand van de grote St. Michaëlskerk af. Het bestuur van de kerk vond de naam van het beurtschip dat met vaste regelmaat aan de Zwolse kade afmeerde aan de noordzijde van het centrum zo toepasselijk, dat het regelde dat de schipper daar vrij mocht aanmeren. Toen de beurtvaart niet meer rendabel was vanwege de opkomst van de vrachtwagen die pakketten sneller en beter kon vervoeren, kocht de N.V. Overijsselse kanalen uit Zwolle het schip om het te gebruiken bij het onderhoud aan de Overijsselse kanalen. In de zestiger jaren werden die kanalen nog regelmatig gebruikt door vrachtscheepjes. In 1970 kwam ook daar een einde aan. De kanalen werden voor een belangrijk deel afgesloten voor de scheepvaart. Het beurtschip mocht echter vertrouwen op de bescherming van de heilige Michaël, die met zijn zwaard vijanden

op afstand hield. Meer dan veertig jaren werd het scheepje gekoesterd door Jan en Hiltje bij de Leij en toen het scheepje alsnog gesloopt dreigde te worden, omdat de eigenaar een noodzakelijke restauratie niet kon betalen, werd het gered door een stichting die de motorbeurt vanuit het dorpje Oudega exploiteert en laat deelnemen aan maritieme festiviteiten. Leuker kan je het nauwelijks krijgen.

Echte avonturiers



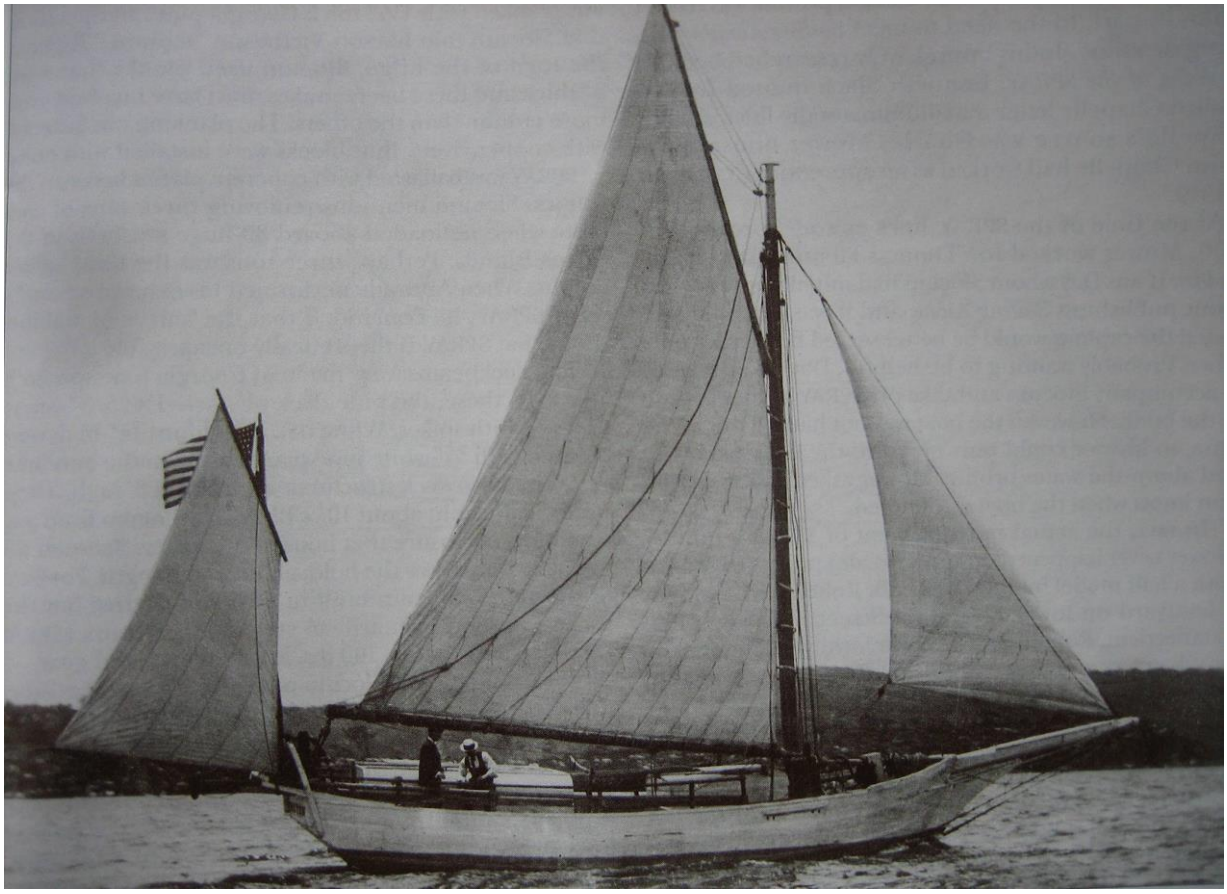
In de 19e eeuw ontstond er in de westerse wereld bij avonturiers een drang om onmogelijke tochten te maken. Hoge bergtoppen beklimmen of de oceanen bedwingen met een zeilbootje. Dat was in die tijd heel wat anders dan dezelfde prestatie op dit moment.

Op de foto zien we de Tilikum van captain Voss, een Indiaanse kano van 10 meter lang en 1.60 breed, die hij wat opgebouwd had tot een zeilkano om ermee om de de wereld te zeilen. Captain John Claus Voss was van oorsprong een Duitse kapitein uit de koopvaardij, woonachtig in Canada, die meende dat hij de zo bewonderde prestaties van Joshua Slocum kon verbeteren. Die was als eerste zeiler ter wereld met zijn kotter Spray in drie jaren tijd, van 1895 tot 1898, in z'n eentje om de wereld gezeild. Dat in een tijd zonder GPS, dus zonder moderne navigatieapparatuur waardoor het zeilen op zee tegenwoordig voor velen mogelijk is geworden en met een schip dat niet ontworpen was voor zo'n tocht.

Dat was de Tilikum van Voss ook zeker niet. Voss wilde aantonen, dat kleine schepen niet minder zeewaardig zijn dan grote en dat je met gebruik van een drijfanker de zwaarste stormen op zee kon doorstaan. Hij rondde de wereld met zijn kano in de jaren 1901 tot 1903, samen met een bemanningslid. Zijn kano was geen zware kotter als de Spray, maar een smal bootje met een vreemd tuig. Drie mastjes voorzien van kleine zeilen. Als de wind te sterk werd, ging hij niet reven, maar streek een zeil, te

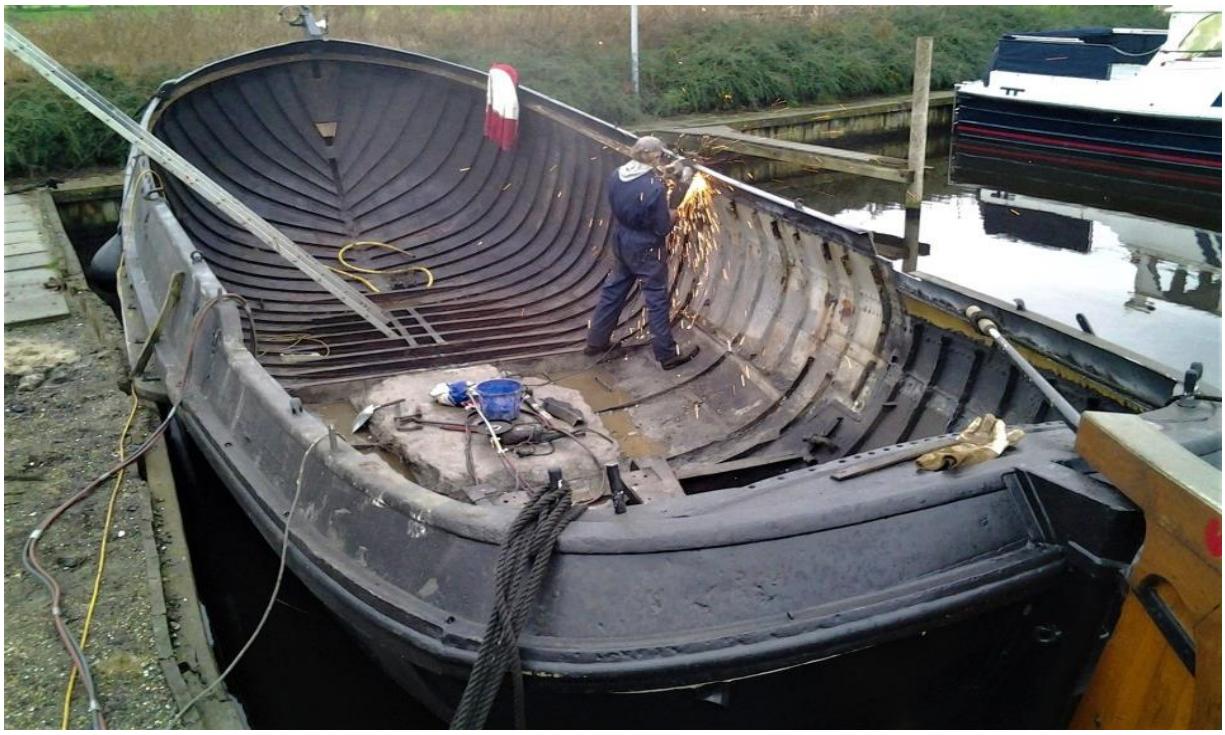
beginnen aan de achterkant. Bij zware storm ankerde hij achter een drijfanker, een fuik van zeildoek die in de zee werd gelaten. Het achterste bezaanzeil bleef bijstaan en de bemanning trok zich terug in de roef, maakte een maaltijd klaar en wachtte tot de storm voorbij was. Zo volbracht hij zijn avontuur in drie jaren. Hij schreef er een interessant boek over, 'The Venturesome Voyages of Captain Voss', dat in 1950 in Nederlandse vertaling verscheen onder de titel 'In een zeilkano de wereld rond'.

Als je je verplaatst in de realiteit van zo'n zeiltocht, dan is die in onze ogen al snel onverantwoord. Al was het maar voor het lichamelijk welbevinden, want maanden lang in een bootje zitten zonder veel beweging, maakt van ieder mens immers bijna een wrak. Het waren wel andere tijden. Het was nog niet druk op zee, dus je werd niet zomaar door een vrachtschip overvaren. Er waren wel andere risico's. Zo nam Voss voor zijn veiligheid twee geweren, een revolver en een klein kanon mee, inclusief passende munitie, om kwaadwillenden op afstand te houden. Onderweg deed hij havens aan en verdiende daar wat bij met demonstraties hoe je met een drijfanker door hoge branding naar de kust kunt varen zonder dwars te slaan. Wat in die tijd voor onmogelijk werd gehouden, is tegenwoordig niets bijzonders meer. Duizenden beklimmen jaarlijks de hoogste toppen en ook velen zeilen tegenwoordig probleemloos over de oceanen met relatief kleine boten. Zij nemen echter nauwelijks risico's, in tegenstelling tot avonturiers als Slocum en Voss, die geen idee hadden wat hun te wachten stond.



De Spray van Joshua Slocum onder zeil.

Ribbenkast



Schepen zijn 'van binnen' zeker zo interessant als 'van buiten'. De buitenkant is de schijn, de vorm waarin het schip verschijnt. De constructie zie je aan de binnenkant, die echter meestal aan het oog onttrokken wordt door dekken, een kajuit, betimmeringen en noem maar op. Tijdens de bouw zie je een schip ontstaan van de eerste kiellegging via de opstelling van de spanten en het aanbrengen van de huid tot aan het eindproduct, waardoor zoals gezegd die interessante binnenkant stap voor stap weer onzichtbaar wordt gemaakt. Op de foto is dat anders. Hier gaat het om de restauratie van een oude visaak, de LE 63, die Auke van der Zee in Joure in 1904 bouwde voor Wouter Hoekstra. Op de lijnentekening die Eeltje Romkema voor zijn oom Auke van dit schip maakte, is met de hand bijgeschreven 'model Lemmersche aak'. Dat is bijzonder, omdat in Lemmer de term Lemmeraak nooit werd gebruikt. Een lijnenplan van een schip bestaat uit doorsneden in de lengte, horizontaal en verticaal, en in de breedte. Die laatste doorsneden vormen het spantenplan, de ribben in de romp van het schip. Bij scherpe jachten is een spantenplan zomaar te gebruiken bij de bouw van het schip, maar dat kan bij een aak niet. De stompe kop en kont zijn met dwarsdoorsneden namelijk niet passend genoeg weer te geven. In de praktijk worden kop en kont door de scheepsbouwer met behulp van mallen ter plekke van spanten voorzien die meedraaien met de vorm van het schip. Dat was nodig om de huid tegen de spanten te kunnen klinken. De spanten zijn hoekijzers die met de platte kant naar buiten worden geplaatst, zodat daar een klinknagel door kan worden geslagen. Die bouwwijze zie je alleen bij de platbodems met de ronde vormen zoals die in Nederland populair waren. De foto is gemaakt in 2013, toen Henk Regts uit Nijbeets de LE 63 opknapte en terugbracht in de uitvoering van een visaak, als in 1904. Het aardige bij zulke ijzeren werkschepen is, dat ze ook na honderd jaar 'probleemloos' terug te brengen zijn in de oorspronkelijke vorm.

Eeuweling

Het is voor een boot heel eenvoudig om honderd te worden, als er maar goed voor haar wordt gezorgd. Als grote ijzeren platbodems honderd worden, trekt dat de aandacht. Die hadden als werkschip immers een zwaar bestaan. Werkers worden minder oud. Dat is bij schepen niet anders dan bij mensen. Werkschepen zijn in dat opzicht niet te vergelijken met de jachtjes die door hun eigenaren gekoesterd worden. Er varen nog kleine 12-voets jolletjes van meer dan honderd jaar en we kijken ook niet op van fraaie jachten van de Regenboogklasse (vanaf 1917) die er na ruim honderd jaar ook nog prachtig uitzien. Die jachten worden gekoesterd, beschermd tegen veroudering en krijgen indien nodig met een restauratie een levensverlenging. Voor dergelijke jachten is er geen pil van Drion nodig en evenmin een Engel des Doods die van mening is dat een leven van 75 jaar eigenlijk mooi genoeg is geweest.

Tot de alleroudste jachten die op dit moment in Nederland varen, behoren een aantal houten boeiers en Friese jachten die gebouwd zijn in de 19e eeuw. Het Fries jacht op de foto is ietsje minder oud. Het is de *Wâldfûgel* die in 1920 in Drachten te water werd gelaten en nu precies honderd jaar bestaat. De stichting die het jacht in eigendom heeft, rekte de recente restauratie van het scheepje tot dit jaar, zodat de voltooiing van de opknapbeurt gelijk viel met de honderdste verjaardag. Het jacht is gebouwd bij Van der Werff op het Buitenstvallaat in Drachten en is daar na honderd jaar weer teruggekeerd. Over dit scheepje schreef ik ter gelegenheid van dit eeuwfeestje een boekje. Over de diverse eigenaars, over de bouwer en over het proces van levensverlenging om de honderd te kunnen halen. Op vrijdag 11

september 2020 werd een en ander gepresenteerd voor genodigden en mocht ik het boekje wethouder en loco-burgemeester van Smallingerland, Maria le Roy, aanbieden. Op 17 september zou het boekje zelfs aangeboden kunnen worden aan de Koning als die een bezoek brengt aan Drachten, zo werd me verteld.

Bij het maken ervan was voor mij het boeiendste onderdeel een onderzoek naar de eerste eigenaar, dhr. E.G. van Veen uit Drachten. Die heeft 45 jaar met het jacht gevaren. Hij was manufacturier in Drachten en zijn boot lag al die tijd bij het Buitenstvallaat. Maar niemand weet iets over hem te melden. Hij was een soort spookeigenaar, het was zelfs niet helemaal zeker of hij überhaupt bestond. De tweede eigenaar was Mr. K.H. Gaarlandt, Commissaris van de Koningin in Drenthe, die familie zou zijn van E.G. van Veen. Op welke wijze hij familie was, bleek echter ook bij nazaten van de familie Gaarlandt onbekend te zijn. Welnu, dat laatste heb ik uitgezocht aan de hand van een onderzoek naar voorouders van de families Van Veen en Gaarlandt in onder meer de digitale bestanden van de burgerlijke stand die tegenwoordig op internet vrij toegankelijk zijn.

Dergelijk onderzoek gaat over mensen, over families, en helemaal niet over het jachtje dat eigenlijk centraal staat. Een schip maakt echter geen geschiedenis. Het zijn de mensen die met een schip varen, die het schip gebruiken, die zorgen voor de bekendheid die een boot maatschappelijk en cultureel krijgt. Voor de betrokken familie Gaarlandt was het onderzoek bovendien verrassend. Niet alleen omdat daarmee een familierelatie verhelderd werd, maar ook omdat foto's uit het familiearchief door het onderzoek plotseling in een nieuw licht zijn komen te staan.

Ook trof mij het bekende verschijnsel, dat gebeurtenissen op het moment dat ze plaats vinden vrijwel nooit vastgelegd en gedocumenteerd worden. Ze worden genomen voor wat ze zijn. Het leven gaat immers door. Maar latere generaties hebben meestal helemaal geen enkele weet van de geschiedenis van een schip die op een later moment echter wel voor iemand interessant kan zijn. Eigenaren van klassieke jachten doen er m.i. daarom goed aan op hun schip een logboek (met foto's) bij te houden over bijzondere gebeurtenissen met het jacht. Dat maakt een latere reconstructie van de geschiedenis van het schip veel eenvoudiger.

Oude venen

Honderd jaar geleden schilderde Ids Wiersma bovenstaand werk, de Hooidamsloot, van de Veenhoop langs de Oude venen naar Eernewoude. Dergelijke landschappen krijgen voor ons gemakkelijk een sfeer van 'oorspronkelijkheid', terwijl dezelfde Hooidamsloot op dit moment van karakter veranderd zou zijn door de moderne toerisme-industrie. Dat laatste is natuurlijk ook zo en niet primair door een anonieme 'industrie', maar door gewone burgers die op het water recreëren en daarbij behoefte hebben aan voorzieningen. De vergissing die gemaakt wordt, is te denken dat het beeld van honderd jaar geleden 'oorspronkelijk' zou zijn. Het landschap uit die tijd is immers slechts een fase in een historisch proces. De rijkdom aan vaarwegen in het veengebied is van recente datum. De vele vaarten in Zuidoost-Friesland die nu gebruikt worden door watersporters die 'de turfroute' afvaren, zijn gegraven door een landschap dat wij ons helemaal niet voor kunnen stellen. Nog maar een paar eeuwen geleden was dit veengebied een woestenij waar bijna geen mensen woonden. De schematische indeling van de Friese bevolking in Kleifriezen uit het noordwesten, Woudfriezen uit het zuidoosten en Stellingwerfsters langs de grens met Drenthe en Overijssel is ontstaan, omdat alleen de Kleifriezen meenden dat zij 'oorspronkelijke bewoners' van dit gebied zijn. De Woudfriezen zijn er pas gekomen met de turfwinning van de laatste eeuwen en de Stellingwerfsters hoorden tot in de 16e eeuw bij Drenthe en zijn voor een deel nazaten van de paupers die vanaf 1820 ondergebracht werden bij de Koloniën van Weldadigheid in het Drentse grensgebied. Dat zijn dus geen ‘echte’ Friezen.

Die turfvaarten werden als investering gegraven door compagnieën. De compagnons waren mensen met kapitaal die winst wilden maken door een vaart te exploiteren naar een veengebied, waar plaatselijke veenbazen vervolgens turf konden afgraven. De vaart was nodig om het water uit het veengebied af te voeren en later, als na jaren de turf kon worden gewonnen, de turf te vervoeren met scheepjes. De eerste compagnieën in Friesland werden rond het jaar 1600 actief, vooral vanuit het huidige Heerenveen. Het duurde 300 jaar voordat de turfvaarten de Drentse grens hadden bereikt en het veen uit Zuidoost-Friesland was afgegraven. Vooral in de noordwestelijke strook van het veengebied in Zuidoost-Friesland was het veen tot onder NAP weggebaggerd en was het land onbewoonbaar geworden. Allemaal water, petgaten en weerribben. 'Prachtige natuur' zeggen we nu en genieten van de vaart door de Oude venen, maar eigenlijk lag het land een paar meter hoger. Niet onder NAP, maar er boven. Door het water uit het hoogveen af te voeren, klonk de grond met ca. 25 % in en daarna werd de turf afgegraven. Dat was economisch zeer profijtelijk, maar het land werd nog minder bewoonbaar dan het al was. Aan het einde van de 19e eeuw werden de veenbazen verplicht slikgelden te betalen om de uitgeveende gebieden weer in te kunnen polderen en geschikt te maken voor de landbouw. Het landschap van de Grote Veenpolders met vaarten en sloten waar nu de watersporters varen, is dus van heel recente datum en gewoon mensenwerk, dus cultuur, net als die Oude venen die ook niet oorspronkelijk zijn.

Landschap vanveenpolders die als een brede band aan de zuidoostkant langs de meren van het Lage Midden zijn ontstaan na de grootscheepse winning van baggelturf uit het laagveen, waardoor dat uitgeveende gebied onleefbaar was geworden.

Zonnige zomers

Pleziervaart

Omstreeks 1870 werd er op de Zuiderzee bij Amsterdam een zeilwedstrijd georganiseerd, met daarbij aanwezig ZKH Prins Hendrik "de Zeevaarder" op zijn plezierbotter, afgebeeld op dit schilderij. Deze prins Willem Frederik Hendrik (1820 - 1879), de derde zoon van koning Willem II, was de grote initiator van de verbreiding van de zeilsport in de Nederlanden. Niet als volkssport, maar als tijdsbesteding voor de 'niet-werkende klasse', te beginnen bij de maatschappelijk elite van Rotterdam. Daar werd in 1846 op zijn initiatief de eerste watersportvereniging van Nederland opgericht: de Koninklijke Nederlandse Yacht Club. Dat naar Engels voorbeeld. Het plan was een netwerk van chique jachtclubs op te richten in Nederland, maar daar bleek in de jaren die volgden geen draagvlak voor te zijn. Alleen in Amsterdam was er interesse voor dit initiatief. In Rotterdam werd in 1851 voor de KNYC een riant clubhuis gebouwd aan de Veerhaven. Het pleziervaren in Rotterdam werd overigens niet echt een succes. In 1880 werd de KNYC mede vanwege financiële problemen opgeheven, kort na het overlijden van de voorzitter en geldschieter Prins Hendrik. Dat de Yachtclub van de prins een zeilclub voor de elite was, dat spreekt voor zich. Twee jaren na de oprichting van de KNYC werd in Leeuwarden voor de Friese elite de zeilvereniging ' Oostergoo' opgericht op initiatief van Jhr. F. van Eysinga en in 1851 de Zeilvereniging Sneek, die de bekende 'Hardzeildag' op het Sneekermeer organiseerde. Reeds in 1859 werd in het dorpje Langweer de Watersportvereniging Langweer opgericht. De watersportende elites organiseerden zich in 'jachtclubs', de gegoede burgerij in 'zeilverenigingen' en voor de gewone man waren er de 'watersportverenigingen'. Het zou echter nog ruim een eeuw duren voordat de watersport in Nederland echt een volkssport werd, waar velen mee vertrouwd zijn en waar iedereen die dat wil aan kan deelnemen.

Toekomstig jacht

Veel visbotters van de Zuiderzee zijn na de Tweede Wereldoorlog enige jaren in bezit geweest van watersporters. Dat was niet zo raar. Het model wordt tot op de dag van vandaag bewonderd, het waren voor die tijd grote zeilschepen en ze kwamen voor een appel en een ei te koop, want voor de visserij waren ze niets meer waard. Veel zeilers vonden het in die jaren op het binnenwater te druk worden. Ze dachten over zeilen op het IJsselmeer en wat is dan meer voor de hand liggend dan het kopen van het schip dat daar thuis hoort. Een oude botter kopen bracht wel een risico met zich mee. Het waren vaak 'drijvende doodskisten' en inderdaad kon je bij vele botters uit die enorme, massieve inhouten zomaar handenvol 'turfmolm', rottend hout, pakken. Een stilliggende botter was ook bedrieglijk. Die lekte niet. Maar zodra er mee gezeild werd en het tuig enorme krachten uitoefende op de romp, ja dan gebeurden er andere dingen. Rotte plekken werden vaak afgedekt met blik. Gaten in de romp konden van binnenuit met cement opgevuld zijn. Maar goed, het feit dat er nu nog fraaie, gerestaureerde visbotters varen, is te danken aan de pioniers die in de jaren vijftig/zestig de wegkwijnende schepen kochten en uiteindelijk ook maar opknapten. Om dan te ervaren, dat een oude botter opknappen een bodemloze put is. Er komt geen einde aan. Een paar gangen vernieuwen is even later een geheel nieuwe huid laten aanbrengen. Over kosten daarvan zwijg ik maar liever. Een positief neveneffect was, dat er nieuwe ambachtslieden ontstonden. Jonge mannen en vrouwen die zich het vak van botterbouw met vallen en opstaan eigen maakten. En de kosten van restauraties worden tegenwoordig bestreden door de botter over te doen aan een stichting die sponsoren zoekt. Uiteindelijk is het de bedoeling van een zeilschip dat ermee gezeild wordt. Bij een botter is dat een sport op zichzelf, want zo'n schip heeft zo z'n kuren. Veel zeilers vinden het bijvoorbeeld plezierig met halve wind te varen.

Dat is gemakkelijk en schiet lekker op. Behalve met een botter bij golfslag, want dan slinger je bij wijze van spreken uit het schip. Dan is het beter wat op te sturen en weer af te vallen. Dat is comfortabeler. In de havens zie je dat de bruine zeilvaart elkaar opzoekt. Dat is verstandig. Deze schepen passen niet tussen de glanzende jachten en..... de vroeger zo imposante botter verdwijnt tussen al die tegenwoordig zoveel grotere jachten bijna in het niet. Dat beeld moet je een icoon van de Zuiderzee besparen.

Verpozing

De botter staat bekend als het markantste vissersschip van de Zuiderzee. Botters waren werkschepen met een hoge kop, een lage kont en half gedekt. Door de fraaie lijnen van dit scheepstype viel het ook al vroeg in de smaak bij watersporters, niet in de laatste plaats doordat Prins Hendrik "de Zeevaarder" in de tweede helft van de 19e eeuw onder meer een botterjacht bezat. Bovenstaande foto is gemaakt in Amsterdam, in het jaar 1916, dus ten tijde van de Eerste Wereldoorlog. Bij dit botterjacht valt natuurlijk op dat de kop veel lager is dan bij de visbotters. Dat is niet voor niets. Een jacht heb je voor je plezier en als je dan te varen gaat, wil je wel wat kunnen zien als je naar voren kijkt. Dat is bij een visbotter lastig, want de stuurman staat laag en het voorschip is hoog. Bij jachten worden kop en kont daarom wat meer in evenwicht gebracht. De schipper heeft door de hogere kont en wat lagere kop een beter uitzicht naar voren en de gasten aan boord krijgen in de wat hogere kuip niet zo gemakkelijk een plens water over zich heen. Ook is alle rondhout en het touwwerk duidelijk lichter uitgevoerd dan op een werkschip. Op de foto poseert een gezelschap op het voordek voor de fotograaf. En zij zijn niet de minsten. Voor op de plecht zit de actrice Sara Heyblom (1892-1990) die tot in de zeventiger jaren actief zou blijven. In 1978 bracht ze een autobiografisch boekje uit met de titel 'Spelend

door het leven'. Ze werkte met Albert van Dalsum, met wie ze ruim tien jaren een relatie zou hebben. In 1958 speelde ze de leidster van een vereniging in de film 'Fanfare' van Bert Haanstra en tot in de zeventiger jaren had ze rollen zoals in de kinderserie 'Swiebertje'. In 1990 overleed ze op 98-jarige leeftijd. De andere gasten op het voordek zijn collega's van haar. In het midden de acteur/regisseur Dio Huismans (1888-1974) die werkte bij de 'Koninklijke Vereeniging Het Nederlandsch Toneel' in Amsterdam. Sara had in 1915 'Het Toneel' verlaten en was toegetreden tot deze vereniging van Cees Laseur en Albert van Dalsum. Geheel links zit de actrice Mien Vermeulen (1885-1929). Haar leven verliep heel wat tragischer dan dat van Sara Heyblom. Op 44-jarige leeftijd maakte ze daar een einde aan. Op de foto zie je, zeker bij acteurs, slechts de buitenkant van een leven zoals men dat eventjes wil tonen aan de fotograaf, zodat hij een fraaie afbeelding van kan maken. Kenmerkend voor die tijd is wel de passieve aanwezigheid van de gasten aan boord van een jacht. Grote jachten werden gevaren door een zetschipper met een of meer knechten. Het was niet de bedoeling dat de gasten de handen uit de mouwen zouden steken. Dat wisten zij en daar waren ze dus ook niet op gekleed. Zij verpozen zich, genietend van de sfeer. Het werk is voor het personeel.

Uitdam

Toen de visserij op de Zuiderzee ook voor de kleine man aantrekkelijk werd, moesten deze vissers natuurlijk ook een ligplaats zien te vinden voor hun scheepje. Het liefste dicht bij huis. Zo kwam het dat natuurlijke inhammen langs de kust geschikt werden gemaakt om er beschut te liggen met een klein schip. Aan de Friese

kust werd Laaksum bekend als een vissersnest waar na 1912 de Staverse jollen niet langer in een inhammetje werden afgemeerd, maar in een echt haventje dat ook nu nog bestaat. Het is er wel ondiep. De drempel bij de haveningang is gemiddeld negentig centimeter. Bovendien ligt het er onrustig bij de gebruikelijke zuidwestenwind. Dat is anders aan de hoge wal, aan de Hollandse kust. Die kust is dieper en bij die gebruikelijke zuidwestenwind lig je er beschut. Het mooiste haventje daar was zonder meer Uitdam, tussen Durgerdam en Marken. Het haventje van Uitdam was tot in de zestiger jaren bij platbodemzeilers uitermate geliefd. Dat kon in een tijd dat nog maar weinigen op het IJsselmeer zeilden. Wie nu echter meent bij Uitdam dat prachtige haventje te kunnen bezoeken, komt bedrogen uit. Er is voor hem of haar plaats in een flinke, moderne jachthaven, van alle gemakken voorzien, maar ja, daar kwam je niet voor. De bijzonderheid van de oude Zuiderzeekust die tijdens de eerste decennia na de afsluiting van de zee nog bewaard was gebleven, die is op dit moment verdwenen. Maatschappelijk-economische ontwikkelingen zijn niet tegen te houden. Ze brengen veel goeds, maar gaan noodzakelijkerwijs gepaard met verlies. Zoals dat stille haventje van Uitdam, dat verdwenen is. Dat verlies is natuurlijk betrekkelijk. Het is tijdgebonden. Nieuwe generaties zeilers hebben geen weet van dergelijke haventjes en denken er dus ook niet aan. Wat niet weet, dat niet deert. Dat klinkt cru, maar hoort wel bij de realiteit. De maatschappij verandert voortdurend, niets blijft, alles gaat verloren, maar nieuwe zaken ontstaan. Voor veel oudere zeilers is de huidige ontwikkeling van het IJsselmeergebied tot een industrielandschap huiveringwekkend, maar voor toekomstige zeilers gewoon vanzelfsprekende realiteit. Die weten niet anders, voor hun ziet de werkelijkheid er zo uit. Die zien bijvoorbeeld foto's van het oude haventje van Uitdam niet als hun werkelijkheid, maar als iets uit een ver verleden.

Het haventje van Uitdam in 1957 met de aak 'De Wielewaal' van Willem Bon. (Foto: W. Bon)

Schone schijn

Op de grens van Friesland en Overijssel ligt aan de Zuiderzeedijk de historische spuisluis uit 1704 van de buurtschap Schoterzijl. Daar mondde het riviertje de Tjonger uit in de Zuiderzee en kon het waterpeil in zuidelijk Friesland min of meer beïnvloed worden door van tijd tot tijd overtollig water te spuien in de Zuiderzee. De sluis was belangrijk en werd daarom in 1901 grondig gerenoveerd. In de sluis is een Rijkspeilschaal aangebracht, zodat de schippers konden aflezen hoeveel water zij op de Tjonger mochten verwachten. Aangegeven is het Fries Zomer Peil en het Normaal Amsterdams Peil. Dat lijkt met zo'n peilschaal heel exacte informatie, maar de werkelijkheid was anders.

Zowel het waterpeil van de Zuiderzee als dat van de Friese boezem kende grote plaatselijke variatie. Op de Zuiderzee speelden eb en vloed een rol naast de toevallige windrichting en windsterkte. Op het Friese binnenwater was het vrijwel onmogelijk om een bepaald waterpeil te garanderen, omdat de Friese boezem te groot was en eveneens te maken had met plaatselijk op- en afwaaien van water. De peilschaal is nauwkeurig voor de waterstand ter plaatse, maar zegt niets over het waterpeil in de Friese boezem of dat van de Zuiderzee. Tot 1891 kenden we het Amsterdams Peil als referentiewaarde om de hoogte van het water aan te geven. Dat werd berekend als de gemiddelde waterhoogte bij vloed van het IJ bij Amsterdam, dat tot 1872 in open verbinding stond met de Zuiderzee. In 1818 werd bepaald, dat het AP de norm wordt voor het bepalen van alle regionale waterpeilen in Nederland. Na 1885 werd het Amsterdamse Peil opnieuw berekend en werd de aangepaste norm in 1891 ingevoerd als Normaal Amsterdams Peil, als referentiepunt voor alle waterhoogten in Nederland. In Friesland hadden burgers, boeren en schippers natuurlijk ook met waterstanden te maken en was reeds in 1775 een Fries Zomer Peil ingevoerd. Dat FZP lag 66 cm. onder het NAP. Het bestaan van twee verschillende peilen voor hetzelfde water was natuurlijk verwarrend. De peilmerken van het FZP werden rond 1875 daarom afgezet tegen de waarden van het NAP. Bij het benoemen van het waterpeil leidde dat desalniettemin in de communicatie nog regelmatig tot verwarring. Het duurde echter tot 1999 voordat het Wetterskip Fryslân besloot aan de verwarring een einde te maken door vanaf het jaar 2000 het FZP als vergelijkingsvlak af te schaffen. Dat maakt voor het werkelijke waterpeil natuurlijk geen verschil. Ook met alleen het NAP is geen zekerheid te geven over hoe hoog het water in de Friese boezem staat. Daarom spreekt men sinds een halve eeuw van een 'gemiddelde boezemstand', waarbij schippers dus rekening moeten houden met plaatselijke verschillen. Het aardige van die variabele waterstanden is natuurlijk, dat voor de scheepvaart niet alleen de hoogte van het wateroppervlak telt, maar ook de diepte van het water, dus de hoogte van de waterbodem. En waterbodems hebben de eigenschap spontaan omhoog te komen. Een waterweg die ooit twee meter diep was, is dat na enige decennia niet meer. Zonder onderhoud en zonder regelmatig baggerwerk om te voorkomen dat waterwegen dichtslibben en dichtgroeien, hebben schippers daarom weinig aan een meetschaal met daarop alleen de hoogte van het wateroppervlak.

Rijks peilschaal in het Schoterzijl, het nulpunt van het FZP ligt 66 cm. onder dat van het NAP.

Grasland

Grote delen van Friesland bestaan al eeuwen uit grasland. De laatste decennia worden die landerijen ook wel eens veranderd in maïsvelden, maar er blijft gelukkig veel grasland over. Ook dat grasland is historisch in ontwikkeling. Wie met de boot door Friesland vaart, ziet tegenwoordig een industrieel grasland, dat doelgericht ontworpen en gecreëerd is om de boer een zo hoog mogelijk rendement te leveren. Het grondwaterpeil wordt kunstmatig laag gehouden, het land zelf is geëgaliseerd, zodat het gras snel gemaaid en verwerkt kan worden met behulp van grote machines. Bovendien is er met kunstmest, met onkruidbestrijding en door het gebruik van Engels raaigras voor gezorgd dat er alleen maar gras groeit en niet wat anders. Raaigras is eiwitrijk en heeft de eigenschap andere planten weg te drukken, zodat alleen het raaigras overblijft. Velen vinden die egaal groene vlakten mooi om te zien, maar oorspronkelijk is het niet. Op de foto vaart het SKS-skûtsje van Johannes Meeter uit Huizum door de Tijnje tussen de Peanster Ee en het Pikmeer bij Grouw. Op de voorgrond zien we het pas gemaaide gras zoals je tot in de vijftiger jaren regelmatig zag. Lang gras dat aan sprieten gaat bloeien. Geen raaigras, maar gras waar ook andere planten tussen zitten. Niet zo mooi als de weilanden in natuurgebieden met boterbloemen, pinksterbloemen, orchideeën, dotters en bloeiende zuring, maar wel anders dan strak groen. In de 19e eeuw zag het boerenland er in Friesland totaal anders uit. De opbrengst voor de boer was echter veel geringer. In de tweede helft van de 19e eeuw kwam er oog voor een structurele rendementsverbetering bij de landbouw. De natte weilanden zouden bijvoorbeeld beter gedraineerd moeten worden. Dat deden de boeren in de 19e eeuw door het grasland te 'begruppelen'. Regelmatig zie je vanaf het water nog weilanden die niet geëgaliseerd en gedraineerd zijn, maar grasland dat iets bol ligt en doorsneden wordt door greppels ('gruppels') die voor de afwatering zorgen. Daarmee werd de

opbrengst van het land verhoogd. De moderne weilanden zijn dus niet iets nieuws uit onze tijd, maar een eigentijdse voortzetting van een proces dat in de 19e eeuw is opgestart. De boeren werden in die jaren ook geadviseerd over de aanleg van de gruppels. Daarbij was het essentieel de gruppels steeds even ver uit elkaar aan te brengen, zodat tussen de gruppels akkers ontstonden die zo efficiënt mogelijk bewerkt konden worden. De beste maat voor de breedte van de iets bol lopende akkers was 12.5 meter. Daar ging 1 meter van af voor de gruppel, zodat er 11.5 meter overbleef. Twee maaiers konden naast elkaar met de zeis precies een breedte van 11.5 meter bestrijken. Maaiers en hooiers verloren door deze standaardisatie geen tijd bij ongemakkelijke hoeken en stroken die buiten hun bereik vielen. Ze konden in paren als een machine aan de slag. Klagen dat de moderne landbouw het landschap vernietigt, is begrijpelijk, maar niet terecht. De tijd heeft nooit stilgestaan. Al bijna 200 jaren wordt geprobeerd het boerenland meer winstgevend te maken. Dat is niets nieuws.

Spelend werken

De zeilende vrachtvaart was na de Eerste Wereldoorlog vrijwel voorbij, behalve in Friesland. Daar gingen de vrije schippers met hun skûtsjes nog enige jaren door, want hun scheepjes waren niet geschikt om een motor in te bouwen. Op de foto varen er twee voor de wind over een meer. Dat gaat vanzelf. Lastig wordt het pas op nauw vaarwater met bruggen en sluisjes. Zeilschepen moeten vaart houden om enigszins bestuurbaar te zijn. Verzeild raken op lagerwal probeert een schipper altijd te voorkomen, want dan wordt het moeilijk weer op gang te komen. Juist bij het passeren van bruggen was dat lastig. Je kunt niet onder vol tuig een smal brugje passeren. Dus moet er zeil worden geminderd, bijvoorbeeld de fok weg en het grootzeil katten, zoals op de foto. Die schippers varen op hun gemak met een leeg schip, voor de wind, met de fok onder de huik en de hals van het grootzeil gekat, zodat de schipper vrij uitzicht naar voren heeft. Door te katten en te geien (de nol neer) kan de kracht uit het grootzeil gehaald worden, zonder dat het zeil gestreken wordt. Bij een brug is echter vaak bebouwing die luwtes veroorzaakt. Met wat pech lukt het dan niet na de brug voldoende hoogte te lopen en verzeilt de schipper in het riet aan de lage wal. Dan moet alle tuig neer en wordt met de bijboot een lijn naar de hoge wal gebracht. Na wat duwen met de vaarboom en trekken aan de lijn ligt het skûtsje uiteindelijk aan de hoge wal en kan het tuig er weer op. Ook het aanleggen in een haven bij weinig wind of juist bij veel wind of aan een kade aan lager wal vergde heel wat schipperskunst bij zo'n schuit zonder motor. Toen in de dertiger jaren de meeste binnenschepen (de klippers en luxe motors etc.) voorzien waren van een scheepsdiesel, leerden de schippers op een andere manier varen. De voordelen van motorkracht bij blakte, bij trajecten met tegenwind, bij het passeren van bruggen en

sluizen en ook bij het aanleggen waren evident. Ook konden de schippers nu 'op tijd' varen, want ze waren niet langer afhankelijk van de wind. Daarmee kwam een geheel nieuwe manier van werken en varen tot ontwikkeling. De schipper van een motorschip kon nu planmatig varen en op afgesproken tijd zijn lading afleveren. Logistiek gedacht was de introductie van de scheepsmotor een geweldige verbetering. Voor veel schippers ging er echter ook wat verloren. Zeilen is anders. Zeilen was voor hen het echte varen. Motorbootvaren is eenvoudig en doelgericht, terwijl de zeilvaart een spel is met de elementen. Het is complex en vergt inzicht in natuurverschijnselen. Waar waait het, waar zijn de luwtes. Hoe vind je een beetje wind bij vrijwel windstil weer. Zeilen gaat veel minder planmatig. Het is een organisch proces van geven en nemen, dat meestal als zodanig plezier geeft. Vanuit dat perspectief bekeken was de zeilende vrachtvaart een vorm van spelend werken, wat van de gemotoriseerde vaart niet gezegd kan worden. Op de motor varen is al snel vervelend.

Wartena, begin 1900. Een tjalk passeert zeilende de brug in het centrum van Wartena.

Avontuurlijk

Motorbootvaren kan je tegenwoordig 'wat saai' noemen, maar dat was tot voor kort anders. Tegenwoordig varen we met moderne, soepel lopende scheepsdiesels die ongelofelijk betrouwbaar zijn als je ze normaal onderhoudt. Dan is varen geen avontuur. Dat was in de vijftiger en zestiger jaren echt anders. In die jaren waren

nieuwe jachten voor de meeste mensen te duur. Als je wilde varen, dan deed je bijvoorbeeld wat Gerhard Lambert (Gait L.) Berk (1927-2006) uit Kampen deed.

De Bertha van Gait L. Berk. Niet elegant, maar wel bruikbaar.

Deze schrijver/filmer/filosoof werd bij de platbodemliefhebbers vooral bekend als schepper van 'het punterwezen'. Voordat hij zich echter profileerde als liefhebber van punters, had hij in 1959 een oude reddingsloep-met-kajuit gekocht om met zijn jonge gezin de woonplaats Amsterdam te kunnen ontvluchten. Op sloepen mocht je niet neerkijken, zo schreef Gait in zijn boek *De Bertha, de A-Ford en de mannetjes* (1961). 'Sloepen komen van gesloopte zeeschepen en zijn niet of nauwelijks gebruikt, ofwel ze zijn afgekeurd....voor storm op de oceaan.' (p.15) Nee, elegant vond ook Gait zijn sloep niet (zie de foto), maar wat zou dat. Zelf was hij ook niet elegant en toch voldeed hij aardig. Zijn *Bertha* was uitgerust met een A-Ford. Die automobielen werden gebouwd tussen 1927 en 1932. Motoren uit die auto's werden jaren later in schepen gebruikt. Die waren op dat moment dus al tientallen jaren oud. Maar, zo zei men, een A-Ford loopt altijd. En zo niet, dan kreeg je hem wel weer aan de praat. In werkelijkheid bleek de A-Ford in de *Bertha* een zeer eigenzinnig wezen, dat met de allures van een schikgodin het verloop van hun eerste vakantie op het water bepaalde. Met vrouw en twee dochtertjes waagde Gait zich op de Amstel, nadat hij een dag geprutst had aan de motor en speciaal aan de carburateur om het Fordje aan de praat te krijgen. Hij liep en hoe. Vrolijk staken ze van wal, het water op. Maar plotseling werd het stil. Wat was dat? Ja, de motor was afgeslagen. Ze boomden de sloep naar de kant en Gait kon weer aan het prutsen met de motor. Van lieverlee bleven ze maar aan de kant liggen, het uitzicht was er best mooi. Door de problemen met de motor verliep de vakantie van het jonge gezin Berk heel anders

dan ze zich had voorgesteld. Af en toe ging het goed. Vaak moest er weer 'geprutst' worden aan de motor, waarbij altijd op de kant wijsneuzen verschenen met ongevraagd goede raad. Gait werd er zenuwachtig van. Hij slaagde er achteraf wel in om een onderhoudend en geestig boek over zijn avonturen te schrijven. Een 'onbewimpeld verslag van een boottocht' volgens de ondertiteling. In die jaren was het bepaald niet ongewoon dat motorbootvaarders problemen hadden met hun scheepsmotor. Soms waren dat voormalige automotoren die aangepast waren, maar dan toch vaak problemen met de koeling kregen. Ook waren er klassieke scheepsmotoren ingebouwd zoals een Albin of een Solo. Mooi laag gebouwde benzinemotoren dankzij de zijkleppen, wat kon bij lage toerentallen. Maar ook die motoren waren, ondanks hun goede naam veel onderhoudsgevoeliger dan de moderne scheepsdiesels. Nee, motorbootvaren is niet per definitie saai. Het kan heel avontuurlijk zijn als de motor nukkig wordt en niemand weet waarom, wat vroeger vrij normaal was.

Voorloper

Toen Anton van der Werff in 1964 de scheepswerf 'Volharding' in Stavoren van zijn vader overnam, waren de vooruitzichten zakelijk gezien niet erg florissant. De nieuwbouw voor de binnenvaart was voor deze werf voorbij, de jachtbouw was voor Anton nog vrij onbekend terrein en voor de visserij was er net als bij de binnenvaart vooral onderhoudswerk aan oudere schepen. De visser Yke de Vries uit Laaksum viste met een spekbak, een vissersschouw, die rond 1940 bij de Volharding was gebouwd. Yke wilde wel wat nieuws. Geen schouw, want die botste met de platte voorzijde zo hard op de golven. Nee, een schouw met een spitse kop, met een kotterkop. Anton ontwierp voor hem het gevraagde scheepje en mocht het bouwen. Tot op de dag van vandaag ligt deze HL 6 van de Gebroeders De Vries in het haventje

van Laaksum. Voor Anton was dit scheepje aanleiding om een echt viskottertje te maken, weer met de knikspanten van een schouw, maar met een kotterkop zoals bij de HL 6 en nu met een ronde kont. Weer van 9 meter lang. Dat werd de nieuwe ST 1 van de visser Zwaan. Het scheepje werd tijdens de proefvaart bij het Vrouwenzand overvaren door een Urker Noordzeevisser die niet oplette. Het werd geheel onder water gedrukt, maar de schade viel gelukkig mee. Op basis van dit kottermodel ontwierp Anton in 1970 een kotterjacht: de Staverse kotter. Hij bouwde er één op eigen risico en toonde deze op de Watersporttentoonstelling *Recreana* in Leeuwarden. Tot zijn eigen verrassing wist hij er ter plekke twee te verkopen. Van exposeren op een beurs had de jonge werfbaas toen nog geen kaas gegeten. Hij wist niet dat bezoekers daar graag een folder van je schip willen meenemen. Twee dagen van tevoren moest die folder nog ontworpen en gedrukt worden. De drukker had alleen overlijdens- en trouwkaartenmateriaal op voorraad. Daar stond Anton met zijn kotter afgebeeld op een trouwkaart op de Recreana "en mijn buurman stond er met heel mooie ingehuurde dames en bloemstukken...." De Staverse kotter werd echter wel een succes. Later werd hij in grotere en meer luxe uitvoeringen gebouwd. Er verschenen meer dan honderd van deze schepen op het water. Anton stond ermee op *Boot Düsseldorf,* voor de Duitse klanten, en uiteindelijk was het eerste Sturiërjacht dat zijn zoon Auke presenteerde een gemoderniseerde Staverse kotter van Anton. Weinigen weten echter, dat deze luxe kotterjachten er alleen maar zijn, doordat 50 jaar geleden een beginnende werfbaas een nieuw scheepje ontwierp voor eenvoudige vissers bij Stavoren.

Staverse kotter als motorsailer en voorzien van een dubbelfok. Deze schepen zijn eigenlijk te zwaar om plezierig mee te kunnen zeilen. In de tachtiger jaren vonden velen dit echter een aantrekkelijk ontwerp. Het zeilwerk leidde echter tot onevenredig veel zorg, kosten en onderhoud. Er werd bovendien maar weinig mee gezeild. Na verloop van tijd verdwenen de tuigen van de Staverse kotters.

Gelegenheidsvissers

Bij de voormalige Zuiderzeevisserij denk je aan de vele botters in de Kom en noordelijker aan de visaken uit De Lemmer. Dat is een beeld dat echter niet overeenkomt met de historische werkelijkheid. Vanaf de westwal is er al eeuwen op de Zuiderzee gevist, terwijl die visserij langs de Friese kust pas in de tweede helft van de 19e eeuw van enige betekenis werd. Het beeld van de intensieve Zuiderzeevisserij wordt vooral bepaald door het recente verleden. Door de periode van ca. 1880 tot 1932, toen de vangst van haring en vooral ansjovis heel lucratief kon zijn, dankzij de nieuwe afzetmarkten die voor deze vis in West-Europa ontstonden door de aanleg van spoorwegen. Van de visserij bij De Lemmer is het beeld ontstaan dat de vissers daar de zee opgingen met ijzeren aken en inderdaad kozen een aantal vissers voor een scheepstype dat eind 1800 is ontwikkeld uit de Friese visaak voor het binnenwater. Vanaf rond 1900 werd deze visaak vooral in het toen moderne 'staalijzer' gebouwd. Maar ook dat beeld is vertekenend. Croles bouwde in IJlst twee ijzeren aken. In Joure bij Auke van der Zee werden vier ijzeren visaken gebouwd en ook de revolutionaire scheepsbouwer Jan Bos uit Echtenerbrug bouwde een vijftal aken van een fraai model. Hij stelde voor dat de provincie Friesland een ijzerfabriek in Heerenveen liet bouwen, langs het spoor, zodat hij wat gemakkelijker aan staal kon komen. De meeste ijzeren aken voor Lemster vissers zijn gebouwd bij de Gebroeders De Boer in De Lemmer. Maar veel minder dan je zou denken. Slechts 15 stuks. De Lemster vissers gebruikten namelijk ook andere schepen om vis mee te vangen. Roeiboten bijvoorbeeld voor aalvisserij met fuiken. Punters en voormalige reddingsloepen. Visaakjes van het binnenwater om bot te vangen langs de kust. Soms had een visser een botter, zoals de LE 18 van De Rook, de LE 21 van Andries Fleer of de LE 65 van Koornstra. In Lemmer werden houten en ijzeren zeeschouwen gebouwd, spekbakken dus. Populair waren open zeilbootjes voor visserij vlak langs de kust. Maar ook heel andere schepen. Jan Poepjes viste met een tjalk, de LE 6. Bakker gebruikte in 1931 een sleepboot (LE 22), evenals Wagenmaker (LE 26) en

Johannes Postma (LE 77). Gerrit van der Zee viste in 1912 met een klipper (LE 77) evenals Van de Zande (LE 87). Jacob Pilon gebruikte een vrachtschip (LE 79) en Jan Pilon een tjalk. Braamhorst koos voor een stoomsleepboot (LE 90) en ook Van Koningsveld had in 1925 een stoomsleepboot (LE 93) evenals Jelte van der Zee (LE 111). En zo zijn er nog meer voorbeelden van Lemster vissers die met een schip visten dat niet voor de visserij was gebouwd. Op de foto liggen twee tjalken van Lemster vissers naast elkaar. Rechts de LE 79 van Pilon en links de LE 71 van Arend Bijl. Die grote verscheidenheid aan vissersschepen werd vooral veroorzaakt door de gelegenheidsvissers. De beroepsvissers leefden van de visserij. Het ene jaar werd er goed verdiend, maar een ander jaar kon het erg tegenvallen. In jaren dat er veel ansjovis de Zuiderzee inzwom om te paaien, werd er veel gevangen en kon er goed verdiend worden. Maar juist in die goede jaren kwamen uit alle hoeken en gaten de gelegenheidsvissers een graantje meepikken. Iedereen die over een boot kon beschikken en dacht mee te moeten profiteren van het goede visjaar, die liet zijn scheepje registreren bij de gemeente en ging de zee op. Tot ergernis van de beroepsvissers, die eindelijk dachten weer eens een goed jaar te draaien, maar vervolgens een geweldige toename van de concurrentie bemerkten die in dezelfde 'vijver' ging vissen. Dat de visaken van de Lemster vissers zo bekend zijn geworden, zelfs beeldbepalend voor de visserij vanuit De Lemmer, komt wellicht mede, doordat de vissers 's zomers na het visseizoen met deze aken deelnamen aan zeilwedstrijden, waarbij de aken volgehangen werden met zeiltjes en ze sneller bleken te zijn dan de botters van de westwal. Dat de stalen sloepen die in de dertiger jaren ook door Lemster vissers werden gebruikt, bij wedstrijden nog sneller waren dan de visaken, wordt het liefst vergeten. Ook kostte het moeite met een aak een zeeschouw eruit te zeilen. De visaak uit De Lemmer ziet er echter heel wat gracieuzer uit dan een stalen sloep of een knikspant schouw. De aak is na de visserij daarom doorontwikkeld tot een luxe jacht, met als voorbeeld de grote stalen boeierjachten uit het begin van de 20e eeuw, terwijl de spekbak een soort eerherstel kreeg in de zestiger jaren, toen de zeeschouw een aantrekkelijk platbodemjacht werd voor zeilers die het iets eenvoudiger wilden houden dan de aanschaf van een aak.

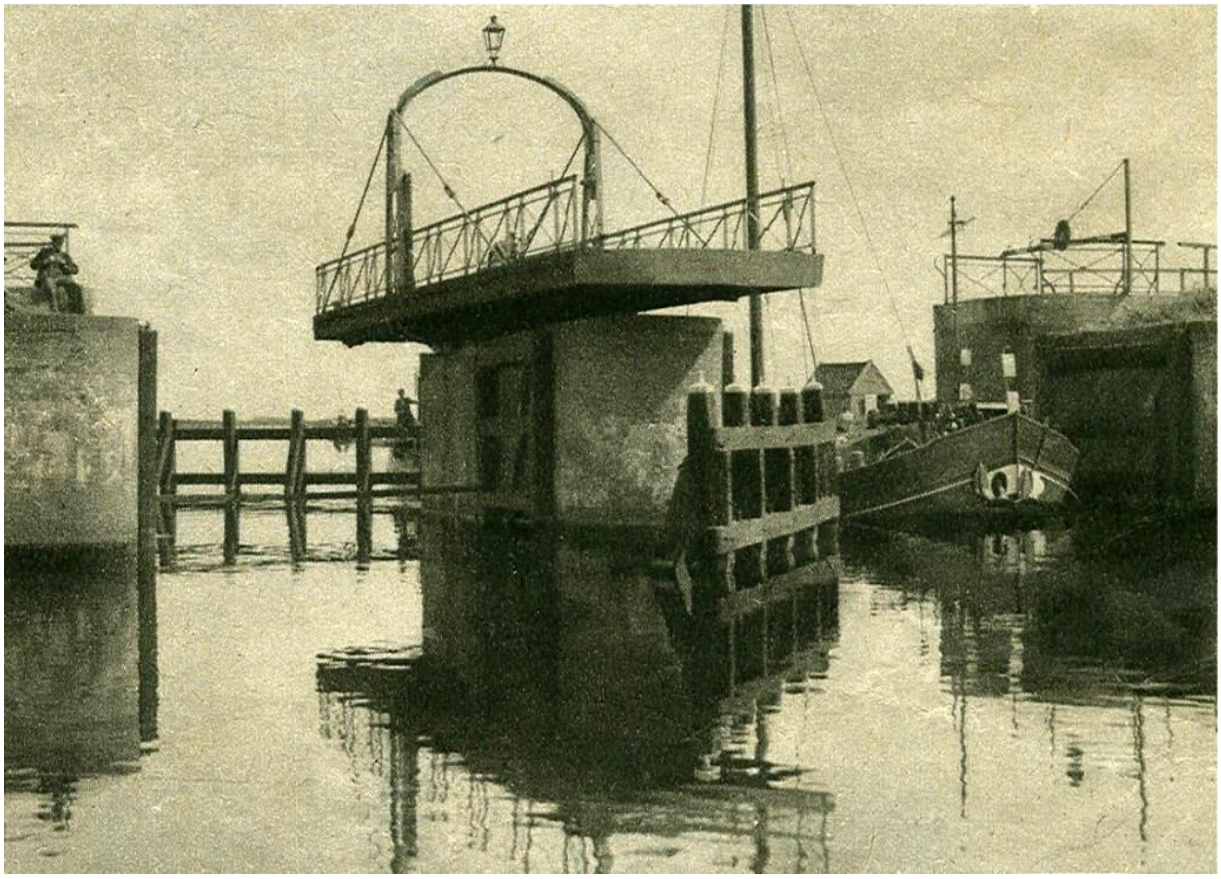
Afstandsbediening

Vanaf 2017 worden in Friesland steeds meer provinciale bruggen van afstand bediend. In de wintermaanden vindt de ombouw plaats naar afstandsbediening (camera's en glasvezelkabel naar een centrale) en 's zomers merkt de watersport dat de brugwachter weliswaar fysiek niet meer zichtbaar is, maar dat de brug na aanmelding nog wel bediend wordt. Veel gemeenten laten (een deel van) hun bruggen ook op dit systeem aansluiten. Tegelijkertijd wordt een uniformering doorgevoerd. Geen bruggeld en dezelfde openingstijden zonder middagpauzes. De beroepsvaart heeft een eigen centrale brugregeling naast de afstandsbediening voor de watersport.

Het verdwijnen van de folkloristische brugwachter met zijn klompje werd vooral door Duitse watersporters wel eens betreurd, maar zakelijk gezien was deze vorm van tolheffing natuurlijk achterhaald en is de afstandsbediening een logische ontwikkeling voor de moderne tijd. Op de foto zien we de brugbediening bij Galamadammen in het jaar 1961. Die brug is nu al jaren vervangen door een aquaduct en waar in die vaarroute nog wel een brug is, wordt die geopend na een digitaal contact met de centrale. Tot zover de technologische kant van de huidige brugbediening. Niet alles daarvan kan echter zonder meer als vooruitgang worden beschouwd.

De teleurstelling over het verdwijnen van de folklore lijkt me niet het belangrijkste, maar de aanwezigheid van een brugwachter bij een brug betekende natuurlijk veel meer. De brug kreeg door de brugwachter een menselijk karakter. Met de afstandsbediening is de brug vervallen tot een betonnen of stalen belemmering van

de doorvaart zonder menselijk gezicht. Objectief gezien wordt de taak van de brugwachter bij afstandsbediening ook keurig uitgevoerd en dat ook nog eens tegen lagere kosten, maar menselijk gezien is er veel meer veranderd. De brugwachter was in de oude situatie een onderdeel van de omgeving die inspeelde op de plaatselijke situatie en daar ook zelf een rol in had die breder was dan de taak van brugwachter sec. Hij woonde meestal naast 'zijn' brug en kende de scholieren die iedere dag heen en terug zijn brug passeerden. Hij groette de passerende buschauffeurs en zag de watersporters meer of minder handig in de weer. Of hij maakte een praatje met de vissers bij de brug. De brugwachter was de centrale figuur rond de brug die zorgde voor een sociaal karakter in alle verscheidenheid. Je had immers brugwachters in soorten, vriendelijke, onverschillige, meedenkende en asociale, net als de mensen die de brug passeerden? Maar steeds zorgden de brugwachters niet alleen voor de brugbediening, maar hadden ze ook aandacht voor wat er om en bij de brug gebeurde. Brugwachters deden dus veel meer dan alleen de brug bedienen. Zij maakten een verbinding tussen mens en brug, zij zorgden voor een veilige omgeving, zij fungeerden als aanspreekpunt voor passanten en autoriteiten. Tenminste zolang de brugwachter zelf deel was van de gemeenschap waar hij deze functie uitoefende. Zodra er gestuurd werd op kale functionaliteit en brugwachters dankzij de moderne mobiliteit ook flexibel inzetbaar waren bij bruggen ver van hun woonplaats, dan verdween die functionele betrokkenheid in brede zin en was er feitelijk een afstandsbediening door brugwachters-bij-de brug. Dan is een centrale bediening van bruggen op afstand een begrijpelijke stap. Dat er toch iets blijft wringen bij deze dienstverlening-op-afstand, laten de watersporters zien die bij het passeren van de brug niet meer de brugwachter groeten, maar de camera!



‘Zeiljacht’ met een dikke kop

Ook schepen kunnen een bewogen geschiedenis hebben, zoals het afgebeelde charterschip 'De Witte Walvis' uit Drachten. Tegenwoordig noemen we dat schip een Lemsteraakjacht, maar dat was lange tijd anders. Het werd in 1901 als 'Zeiljacht' gebouwd bij de scheepswerf Croles in IJlst en heeft de lijnen van een groot, 16 meter lang boeierjacht. Het was oorspronkelijk voorzien van een tuig zoals in die tijd op zeetjalken voorkwam. De eerste 28 jaren kreeg het schip zeven verschillende eigenaren. In 1928 werd dit boeierjacht verbouwd, getuigd als kits met dus twee masten en kreeg het de naam 'Rommerswael' waarmee het in latere jaren bekend is geworden. Na de Tweede Wereldoorlog werd het schip weer een paar keer verkocht. Het lag rond 1960 in Muiden en was van de Amerikaan Bill Lineberger die er heel Europa mee doorkruiste (over waterwegen uiteraard).

Na 1972 wisselden de eigenaren elkaar weer af. In 1984 lag het schip in Westzaan. Daar ontstond in de winter brand in het schip, waarna het uitgebrande wrak gesloopt zou worden. Jan Brilleman, een douaneambtenaar met liefde voor platbodems, wist dit te voorkomen door tijdig een koper te vinden. Dat was niet zo eenvoudig. Brilleman schakelde daarvoor 'de onderwereld' in, waar ook mensen zijn met liefde voor schepen, die bovendien ook wel eens geld willen uitgeven. In 1985 werd het uitgebrande wrak gekocht door de later als drugscrimineel bekend geworden Klaas Bruinsma, waarmee het schip voorlopig van de ondergang was gered. Uiteindelijk kocht in 1992 Peter Sterk uit Lemmer de aak. Sterk liet de 'Rommerswael' opknappen, waarna het weer als prachtig zeiljacht getoond kon worden, nu getuigd als een Lemsteraak. Uiteindelijk heeft verzekeringsmaatschappij Achmea het kostbare jacht overgenomen en wordt het vanuit Drachten als charterschip geëxploiteerd onder de naam 'De Witte Walvis'. Dat schip heet nu een

Lemsteraakjacht te zijn. Dat type platbodemjachten is immers bekend geworden sinds 'De Groene Draeck' van prinses Beatrix in 1957 een Lemsteraakjacht werd genoemd. De oorspronkelijke benaming 'zeiljacht' is ook wat te algemeen voor deze boeier en Lemsteraken hebben tegenwoordig als scheepstype een uitstekende naam, dus mag ook dit schip zo heten, ook al heeft het de lijnen van een zeegaande boeier.

De langste

Lemsteraken zijn er in verschillende maten. In 1912 bouwden de Gebroeders De Boer in Lemmer een visaakje van 8.25 meter, de LE 10. De meeste visaken van De Boer waren rond de 12 meter lang en een paar ruim 14 meter. De vissers gaven de voorkeur aan een vrij kleine aak die hanteerbaar was met een kleine bemanning. Bij de jachtbouw hadden de opdrachtgevers andere wensen. Bij de Gebroeders De Boer werd in 1907 het 'plezieraakje' Zeemeeuw gebouwd van 8.55 meter, de latere 'Orion'. In de jaren 1911 tot 1915 bouwden ze ook nog vier 'plezierjachten' van rond de 15 meter. In 1929 werd in Lemmer zelfs een 'Lemmerjacht' gebouwd van 17.50 meter, de Dolfijn. Dat waren toen geen Lemsteraken. Die naam bestond nog niet. Ook de aken voor de Lemster vissers werden niet zo genoemd. Dat waren eenvoudig 'visaken'. De benaming 'Lemmeraak' of 'Lemsteraak' of 'Lemsteraakjacht' werd pas gemeengoed na 1957 door 'De Groene Draeck'. Door het jacht dat HKH prinses Beatrix aangeboden kreeg op haar 18e verjaardag. Dat zou een 'Lemsteraak' zijn.

In werkelijkheid zijn die grote aakjachten helemaal geen familie van de visaken uit Lemmer, maar van de grote, staalijzeren boeierjachten zoals die honderd jaar geleden werden ontworpen door Hein Kersken en Douwe Zijlstra. Weliswaar gebruikten deze ontwerpers ook wel eens de naam 'Lemster-aakjacht', maar voor hun was dat niet een duidelijk omschreven type schip. In een terugblik in 1963 merkte Kersken op, dat de naam Lemmeraken voor deze schepen volgens hem een volstrekt onjuiste betiteling was. Dat gold dus ook voor 'De Groene Draeck' die in 1957 als 'Lemsteraak' van stapel was gelopen.

Op dit moment is het grootste aakjacht 'De Groenevecht'. Een jacht dat in het jaar 2000 werd ontworpen door Hoek Design Edam voor de vastgoedondernemer Van Zadelhoff. Dat jacht is met een lengte van 18.50 meter de andere aken de baas. Op de foto ligt het jacht in Drachten bij Jachthaven De Drait, precies tegenover de plek

waar mijn Staverse jol ligt. Het is een fraai schip, voorzien van alle comfort en in niets vergelijkbaar met een simpele visaak uit Lemmer. Die werkschepen zijn echter juist in hun stoere eenvoud mooi. Ze zijn vooral anders, wellicht onvergelijkbaar, maar niet minder mooi.

Staande zeilen

Er is iets merkwaardigs als er met het Friese Statenjacht 'Friso' gezeild wordt. Opvallend vaak zie je op dat schip de mensen staande zeilen. Dat heeft natuurlijk zijn redenen. De Friso wordt gezeild door tenminste twee professionele schippers, de anderen aan boord zijn gasten. Die mogen wel eens de helmstok vasthouden, maar in beginsel worden zij gezeild. Bij deze boeiers zit (of staat) de fokkenist altijd naast

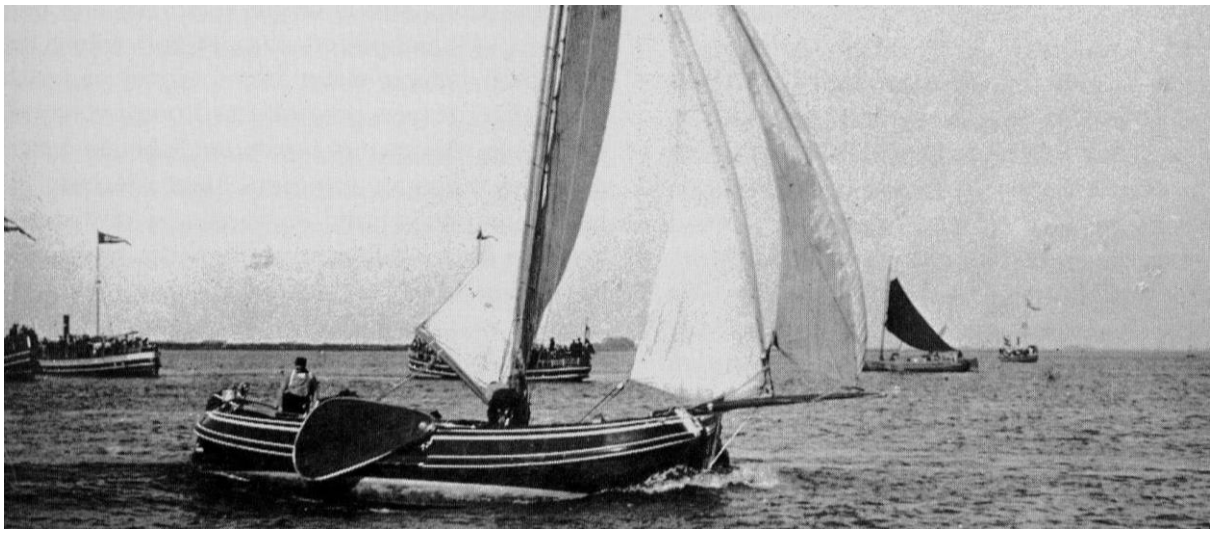
de mast. De fokkeschoot wordt daar belegd op een hakblok en wordt dus niet bediend vanuit de kuip. Ook bij slecht weer en bij veel buiswater blijft de fokkenist op z'n post. Je zou denken, dat die gasten het zich dan gezellig maken in de kuip, in de 'bollestal'. Maar opvallend genoeg is die kuip helemaal niet zo ruim dat zij zich daar comfortabel kunnen nestelen. De schipper staat achterin aan het roer en bij de grootschoot. Hij heeft eigen handelingsruimte nodig. Voor de gasten blijft er vervolgens maar weinig ruimte over. Daar komt bij, dat de zwaardtalie bij de Friso aan de binnenkant van het boeisel in de kuip wordt belegd. Je kunt dus niet gemakkelijk met je rug tegen het boord zitten, want daar zit een takel met blokken en een staaldraad. Er blijft de gasten weinig anders over dan maar te gaan staan. Dan zien ze ook nog wat. En bij rustig weer kunnen ze tijdens het varen aan de hoge kant zitten op de roef, maar dat is natuurlijk ook geen summum van comfort. Hoe indrukwekkend deze boeier er als plezierjacht ook uit ziet, in de praktijk is het voor de zeilers meer afzien dan tegenwoordig gebruikelijk is op moderne jachten.

Gezichtsbedrog

In 1906 maakten drie Engelse jongemannen van goede komaf een romantische trektocht door Friesland met een in Stavoren gehuurde boeier. Zij waren hun drukke bestaan in Londen ontvlucht en wilden met een zeilschip rondzwerven als vagebonden, door een onbedorven, primitieve omgeving die zij dachten te vinden in Friesland. Hun belevenissen werden een jaar later gepubliceerd in het boek van een van de vagebonden: H. F. Tomalin, 'Three Vagabonds in Friesland' (1907). Friesland bekeken door de ogen van drie Engelse dandy's die vagebondje spelen. Zij willen de dorpen bezoeken om 'the simple, friendly people' te ontmoeten die volgens hun nog leven in een achtergebleven, maar daardoor onbedorven, natuurlijke omgeving. Ze verbazen zich over Nederland als miniatuurlandje met miniatuurhuisjes en miniatuurdorpjes, die er ongelofelijk netjes en proper uitzien. Wel prullerig klein, maar desondanks in hun ogen goed. Zeilende op de Morra komt hen een andere boeier tegemoet, die ogenschijnlijk met grote snelheid door het water gaat. Dichterbij gekomen blijkt die snelheid volgens Tomalin gezichtsbedrog te zijn. De stompe kop van de boeier stuwt het water met veel gebruis voor zich uit. De spetterende boeggolf geeft ten onrechte de indruk van snelheid. Ook begrijpen ze niet waarom die schepen zo zwaar gebouwd zijn. Met die constatering hadden deze jongens wel wat gelijk. Zeilen met "it brûs foar de kop" ziet er indrukwekkend uit, maar die boeggolf is nergens goed voor en remt de snelheid. Op de foto (van Cees van der Meulen) zeilt de Commissaris van de Koningin van Friesland met het Friese Statenjacht 'Friso' op de Waddenzee. De brede kop van de boeier zorgt voor veel buiswater, waardoor ook de fok niet droog blijft en het gelakte voordek spiegelglad wordt. Dat neemt niet weg dat het een prachtig gezicht blijft deze boeier onder zulke omstandigheden te zien zeilen. De Friso was op dat moment ongeveer tien jaren Statenjacht. Op dit moment, in 2019, ziet ze er nog beter uit dan toen, terwijl ze ruim vijftig jaren ouder is geworden. Het fraaie uiterlijk van dergelijke zeilende monumenten is eigenlijk ook een beetje gezichtsbedrog. De Friso wordt dit voorjaar

125 jaar, maar is in die jaren wel vele keren grondig gerestaureerd. Houten schepen van die leeftijd bestaan voor het grootste deel uit nieuw hout....

Friso wordt 125



In 1894 werd bij Eeltje Holtrop van der Zee in Joure de boeier 'Friso' gebouwd voor de toenmalige Commissaris voor de Koningin van Friesland: Mr. B.Ph. Baron van Harinxma thoe Slooten. Na een bewogen geschiedenis werd de voormalige Commissarisboeier in 1954 van de toenmalige eigenaar overgenomen als Statenjacht van de provincie Fryslân. De boeier is ongeveer net zo groot als de 'Tjet Rixt' die in 1838 gebouwd is door de grootvader van Eeltje Holtrop. Met deze grote boeiers werd ook op de Zuiderzee gezeild, maar dat liep met de Friso in 1921 verkeerd af. Bij harde wind sloeg het schip even ten noorden van Enkhuizen om en de opvarenden konden slechts met moeite en het nodige geluk gered worden. Die gebeurtenis maakte op Mindert Hepkema, die met de Tjet Rixt voer, zoveel indruk, dat hij stopte met boeierzeilen op het ruime water. Toch was dat besluit ietsje overdreven. De Friso kenterde doordat bij harde wind en hoge golven het zwaard aan de grond liep. Door de druk op het zwaard is het onmogelijk dit omhoog te trekken. Het zwaard werkt vervolgens als een hefboom waardoor het schip gemakkelijk om gaat. Bij wat meer beleid en prudentie kan met deze grote boeiers wel degelijk ook op het IJsselmeer en de Waddenzee (dus de vroegere Zuiderzee) op een veilige manier gezeild worden. Tijdens de oorlog lag de Friso verstopt voor de Duitsers in een loods bij Kok in Muiden, waar het echter door werkzaamheden aan een ander schip vlam vatte en ernstig beschadigd werd. De firma Kok heeft de schade hersteld, maar heel verrassend, de nieuwe kop van de boeier zag er heel anders uit dan de oorspronkelijke. Eeltje Holtrop bouwde de boeier met een slanke, vrij lage kop en Kok maakte daar een forse, dikke kop van. Als Statenjacht van de provincie Fryslân is die 'verkeerde' kop optisch slanker gemaakt met slim schilderwerk waardoor het boeisel minder hoog lijkt. Op de werf van Joh. van der Meulen in Sneek, waar de Friso uitstekend wordt onderhouden, is in de loop der jaren verder geprobeerd de originele kop wat terug te krijgen. Hoe fantastisch deze boeier er tegenwoordig uitziet, is op 25 mei in Grouw te zien als er aandacht voor de Friso is vanwege haar 125-ste verjaardag die gevierd wordt samen met een grote vloot van houten Friese

jachten. Ook brengt het Fries Scheepvaart Museum in Sneek deze zomer met een foto-expositie de geschiedenis van de Friso in beeld.

Net echt

In de zomer van 1993 werd het noordelijk havenhoofd van de oude haven van Stavoren voorzien van een heuse vuurtoren. Niet voor de scheepvaart, maar voor de film. De cineast Pieter Verhoeff (1938 - 2019) die dit voorjaar overleed, groeide als jongen op in De Lemmer. Hij werd vooral bekend als cineast van laten we zeggen 'verfilmde streekromans'. In 1993 wist de VPRO hem over te halen een film te maken over zijn eigen jeugd in de havenplaats De Lemmer, zo rond het jaar 1950. Dat werd de in Friesland populaire mini-serie voor de televisie die in 1994 onder de naam 'De Vuurtoren' in drie delen werd uitgezonden. De originele lichtopstand van De Lemmer, uit het jaar 1910, was echter in 1968 gesloopt. Na de aanleg van de Noordoostpolder, tijdens de oorlog, was De Lemmer in een hoekje van het IJsselmeer terecht gekomen waar bij zuidwestenwind alle vuil naar toe dreef. Een stinkhoek, zo te zeggen. De vissers waren voor het grootste deel gestopt of vertrokken naar Hindeloopen, Makkum en Harlingen. De binnenvaart ging niet langer door De Lemmer, maar door de nieuwe Prinses Margrietsluis naast het gemaal. De vuurtoren was voor de Lemster bevolking ook een ontmoetingsplek voor jong en oud, maar had geen functie meer voor de scheepvaart en werd daarom gesloopt. Voor de film was de vuurtoren echter een belangrijk decorstuk, dus werd in 1993 een replica gebouwd die op het noordelijk havenhoofd van Stavoren werd geplaatst, omdat de originele plaats in De Lemmer door de industriële uitbreiding ter plekke niet geschikt was voor de film. Aan de steiger werden een paar originele Lemster visaken gelegd, een sleepboot en een reddingboot die de Hilda moest voorstellen. De vader van Pieter Verhoeff was naast huisschilder namelijk stuurman op deze reddingboot. Dat de filmopnames over De Lemmer niet allemaal in De Lemmer zijn opgenomen, is bij dergelijke historische films heel gebruikelijk. In

Stavoren was een decor te organiseren, dat 'net echt' was voor de na-oorlogse situatie bij de Lemmer. Dus vandaar. Pieter Verhoeff droomde als jongen van een beter bestaan aan de overkant van het water, de wijde wereld in. Dat is ook gebeurd. Die namaak-vuurtoren zou in 1994 weer gesloopt worden, maar dat viel verkeerd bij de Lemster bevolking. Die mooie lichtopstand kon beter weer op z'n oorspronkelijke plaats in De Lemmer worden gezet. Met een goede lobby en wat sponsorgeld is dat inderdaad gelukt. De tijden van weleer keerden echter niet terug. De nostalgie onder oudere Lemster over de vuurtoren als ontmoetingsplek was er niet bij de jeugd en ook de ouderen bleven uiteindelijk weg. De tijden waren veranderd. Het beeld van vroeger was niet vast te houden. De nagemaakte vuurtoren kon die werkelijkheid niet terughalen en dat is maar goed ook. Stel je voor dat alle beelden van vroeger een eeuwig leven zouden hebben, dan zou het maatschappelijk leven pas echt verwarrend worden.

Poseren voor de fotograaf

Honderd jaar geleden was het voor een fotograaf bijna onmogelijk in kleinere plaatsen arbeiders op de foto te zetten die aan het werk waren. Zodra de fotograaf met zijn omvangrijke apparatuur van een glasplatencamera, zwarte doek en statief gesignaleerd was, kwam iedereen naar voren en ging poseren voor de fotograaf. Kinderen in de dorpen deden overigens niet anders. Dat was wel jammer, want er bestaan maar heel weinig 'momentopnamen' van handarbeiders die aan het werk zijn. Vrijwel steeds hebben ze hun gereedschap neergelegd en zijn ze in slagorde opgesteld voor de camera. Dat was in de vissersplaats Lemmer niet anders. Op de foto ligt een grote Noordzeebotter uit Urk bij mastenmaker De Vries aan de Lemsterrijn, het vaarwater van De Lemmer naar het Tjeukemeer. Die mastenmakerij van weduwe Rinsje de Vries had een zeer goede naam. Haar mastenmakers konden binnen twee dagen een nieuwe mast leveren voor een visser die een nieuwe mast nodig had in het hoogseizoen. Van ruwe stam tot op maat

gemaakte mast, dat was voor waar een kunststukje. Met de kraan op de kade voor de mastenmakerij, aan de Polderdijk, werd de nieuwe paalmast vervolgens in het schip geplaatst. Naast de mastenmakerij is de zeilmakerij van de firma Marten Folkerts de Vries nog net zichtbaar. Een bedrijf uit 1859 dat de zeilen maakte voor onder meer de Lemster vissers. Achter de zeilmakerij steekt de schoorsteen van de taanderij boven de daken uit. Daar werden de iets oudere zeilen behandeld met taan om ze te beschermen tegen rot en schimmel. De Urker schipper op het voordek van de botter staat uiteraard niet bescheiden op de kant, maar als opdrachtgever zelfbewust voor op zijn grote schip. Vanuit de mensen van die tijd gedacht, kan je je voorstellen dat ze poseren, dat iedereen gezien en vereeuwigd wil worden. Vanuit het heden gezien is dit alleen interessant voor kennissen en familieleden. Ik had liever gezien hoe deze mensen aan het werk waren. Hoe zij met de technische middelen uit hun tijd zo'n lastige klus volbrachten. Maar goed, iedere tijd heeft z'n eigenaardigheden. Ik zou deze mensen dan wel aan het werk willen zien, maar wellicht is dat voor andere generaties helemaal niet interessant. Je kunt bijvoorbeeld ook tellen hoeveel mensen werk hadden bij een betrekkelijk kleine mastenmaker. Best interessant, maar weer van andere orde.

Stilstaand water?

Zeewater stroomt de hele wereld rond met getijdebewegingen en zeestromingen. Rivieren stromen van nature van hoog naar laag. Het water van kanalen en meren van het binnenwater staat echter stil. Dat leerden we althans op school. Maar niets is minder waar. Op de foto uit 1915 vaart een geladen skûtsje van Sloten door het Slotergat naar het Slotermeer, richting Woudsend. Allemaal stilstaand water, zo lijkt het. De schipper hoeft geen rekening te houden met stroming, maar toch stroomt het er. Door de wind. Bij het dorpje Gaastmeer werd in die tijd in grote, drijvende bakken de paling bewaard van de vishandelaren uit Heeg en Gaastmeer. Paling heeft vers en het liefst wat stromend water nodig om gezond te blijven. Zulk water vonden

zij bij het dorpje Gaastmeer tussen het Heegermeer en de Brekken. Door op- en afwaaien was er een voortdurende stroming door het kanaaltje bij Gaastmeer dat beide meren met elkaar verbond. Bij Sloten was dat niet anders. De wind stuwt het water van de meren op wat tot niveauverschillen leidt, waardoor het water in beweging komt. Die stroming is het sterkste merkbaar in smalle verbindingskanalen. Om in het Lage Midden van Friesland te voorkomen dat tijdens langere periodes van harde wind uit het zuidwesten of het noordoosten problemen zouden ontstaan door droogvallen enerzijds en overstromingen anderzijds, waren er waterkeringen aangelegd bij Galamadammen en bij Terhorne. Die stonden meestal open, behalve bij langdurig harde wind. Dat nam niet weg dat in het noordoosten, bij Drachten en Eernewoude, laaggelegen landerijen konden overstromen door opstuwend water. Ruim honderd jaar geleden is daarom de Opeindervaart gegraven van Drachten naar het meertje de Leijen. Die vaart was niet primair bedoeld als scheepvaartverbinding, maar als waterregulator. Het bij storm opstuwende water kon nu bij Drachten via dat kanaal uitwijken naar de Leijen. Maar ook zonder storm, onder heel gewone weersomstandigheden is er sprake van stroming op het binnenwater bij nauwe verbindingen tussen twee meren. In Friesland heel bekend is de stroming bij het Heerenzijl, de doorvaart (en waterkering) ten zuiden van Terhorne, tussen de Poelen en het Sneekermeer. Bij een matige zuidwestenwind kan er bij deze doorgang al zo'n sterke stroming staan van het Sneekermeer naar de Poelen, dat het met een zeilboot moeite kost zonder hulpmotor tegen de stroom op te komen. Nee, dat verhaal van het stilstaande binnenwater is in werkelijkheid een sprookje. Nu zijn sprookjes heel interessant, maar de werkelijkheid is boeiender.

Driewegsluis bij Nijetrijne

In mijn jeugd voer ik iedere zomer met m'n AJ-jol van Hengelo naar Friesland. Over het Twenthekanaal, de IJssel en door de Weerribben kwam je na Ossenzijl bij de Driewegsluis. Dat was wat bijzonders. Midden in het vlakke, onbewoonde land lag een vreemde sluis met een sluiswachterswoning op een terp. Pas later begreep ik hoe bijzonder die schutsluis is. In 1928 werd dit kunstwerk aangelegd ter vervanging van de veel kleinere Helomasluis, waar begin 1900 wel 8000 turfpramen per jaar passeerden. De Driewegsluis regelde de vaart op een T-splitsing en had daarbij een zeewerende functie. Aan de noordzijde, bij de Helomavaart, zaten eb- en vloeddeuren die de kop van Overijssel tijdens storm moesten beschermen tegen opstuwend Zuiderzeewater vanuit de rivier de Tjonger op de grens met Friesland. Oorspronkelijk lag er een dijk om de sluiskolk. In de zestiger jaren lag alleen de sluismeesterswoning nog op een terp, omgeven door populieren. Toen werd de sluis ook nog gebruikt door kleine vrachtschepen die niet over het IJsselmeer gingen. Nu is de sluis een monument. Interessant voor toeristen. De watersporters hebben direct ten westen van de Driewegsluis in 1973 een moderne Linthorst Homansluis gekregen. De sluismeester had vroeger in de winter natuurlijk een wat eenzaam verblijf op zijn terp. In een interview in de *Waterkampioen* uit begin jaren zestig sprak hij over de ongelooflijke onhandigheid van vele watersporters en de handigheid van enkelen. Over joviale mensen die later hoogwaardigheidsbeklederes bleken en dikdoenerige varensgasten die moeilijk deden over een dubbeltje

sluisgeld. Over mensen op dure kruisers die elkaar de huid volscholden en mensen met zelf opgebouwde scheepjes die plezier hadden voor tien enzovoort, enzovoort.

Driewegsluis in de zestiger en zeventiger jaren.

Natuurlijke stroomlijn?

Tot de boeiendste theoretici over de optimale vormgeving van Nederlandse zeilschepen in de 19e eeuw behoort ongetwijfeld Folkert Nicolaas van Loon (1775 - 1840) uit Harlingen. Naast zijn werk in ambtelijke betrekkingen bij de overheid ontwikkelde hij zich in zijn vrije tijd tot een scheepsontwerper, die met voor zijn tijd opvallende standpunten kwam. De zeilschepen uit zijn tijd zouden veel sneller en beter kunnen zeilen, als de scheepsbouwers de moed zouden hebben hun ontwerpen proefondervindelijk te toetsen en te vergelijken, vond hij.

In de traditionele wereld van scheepsbouwers en opdrachtgevers vonden zijn ideeën lang niet altijd bijval. Hij probeerde zijn tijdgenoten daarom te overtuigen met voorbeelden uit de natuur. Een boot zou de vorm van een vis moeten hebben om werkelijk snel en gemakkelijk door het water te gaan. Kijk naar de snoek, zo schreef hij in 1820, zie die snelle jager, die is nergens hoekig. Die is ovaal en glad. In Friesland kreeg Van Loon erkenning bij enkele scheepsbouwers zoals Holtrop in IJlst en later van diens kleinzoon Eeltje Holtrop van der Zee in Joure. Die gingen schepen bouwen met soepele, ovale vormen zoals de vissen die hebben. Op de foto het Fries jacht de *Wâldfûgel* , dat in 2020 niet alleen honderd jaar oud is, maar ook in Workum door Roelof van der Werff opgeknapt wordt. Dat scheepje is in Drachten gebouwd, maar heeft een vorm zoals Folkert van Loon voor ogen stond. Deze ontwerper en theoreticus maakte slechts één cruciale vergissing. Hij vergeleek schepen met vissen, maar een schip vaart niet onder water. Althans, liever niet. Het vaart op het grensvlak van water en lucht. Van Loon had beter naar de eenden kunnen kijken. Die hebben ‘op de waterlijn’ een ei-vorm met de spitse kant naar voren. Die zijn van voren smal en van achteren breed. Bij sleepproeven met moderne Lemsteraken is ook aangetoond dat die schepen met hun relatief stompe kop en een slanke kont, in theorie achteruit sneller zouden kunnen varen dan vooruit....

Zeldzaam

Tegenwoordig behoort de Lark tot de zeldzame (Noord)Nederlandse zeilklassen. Dit type zeilboot werd populair in de dertiger jaren. Jachtwerven konden ze goedkoop bouwen, maar ook was het mogelijk deze vier meter lange scheepjes zelf te bouwen, als je tenminste een beetje handig was met houtbewerking. Tegenwoordig worden de laatste Larken gekoesterd door (wat oudere) leden van een behoudsorganisatie, die ook nog regelmatig wedstrijden varen, zoals op de foto. Bijna zestig jaar geleden zeilde ik met mijn Akkrumerjol bij de Twentse Watersport Vereniging in Hengelo, op het Twentekanaal, waar toen een vijftal Larken lag. Iedere zomer maakten die de tocht naar Sneek om wedstrijden te zeilen tijdens de Sneekweek. Zo goed als de Lark voldeed op het Twentekanaal, zo slecht deed die het op het Sneekermeer. De Lark is een platscheepje met een horizontale voorsteven. Het glijdt heel gemakkelijk over het water en is snel op een beschut kanaal door het grote tuig. Maar op een meer met wind en golven wordt Larkzeilen een uitdagende sport. Voor de wind zeilend drukt de wind de kop omlaag en spoelen de golven plotseling over het voordek naar achteren. Het scheepje dreigt zo schuin omlaag onder water te duiken. De stuurman kan dat voorkomen door op te loeven. Dan helt de romp en glijden de golven ook weer snel van het dek. Op de foto gebruikt de zeiler ook een neerhouder op de giek, het takel met rode lijn. Zulke neerhouders kenden we vroeger niet. Bij ruime wind trok de giek tijdens een vlaag sterk omhoog waardoor zo'n scheepje ging slingeren. Dat wordt nu voorkomen door de giek met een neerhouder laag te houden. Voor de moderne zeiler blijft het natuurlijk ook verbazingwekkend, dat zeilers uit Twente in de zestiger jaren over het water naar Sneek kwamen en weer terug voeren, zonder

hulpmotor, tegen de IJssel op, over 30 kilometer door bomen omzoomd Twentekanaal, maar wel met behulp van sleepjes van vrachtschippers.

Larken

De Lark is van oorsprong een ontwerp uit de VS, een soort 'scow', die rond 1930 in Friesland werd geïntroduceerd. Het is een 'beperkte klasse'. De klassevoorschriften zijn niet zo dwingend als bij een eenheidsklasse, maar de vrijheid voor de bouwer is 'beperkt'. De Noord Nederlandse Watersport Bond heeft de Lark als klasse erkend, zodat de Larken konden deelnemen aan officiële wedstrijden. Niet alleen de platte vorm is bijzonder. Ook het grote cattuig met de doorlopende zeillatten valt op. De eerste Larken hadden een kleiner gaffeltuig zonder de lange zeillatten, maar al spoedig koos men voor het grootst toegestane tuig van 11 m2 op een bootje van vier meter lengte en 1.40 breedte, met doorlopende zeillatten (het vleermuistuig), dat zeer goed zeilde, maar bij het op- en aftuigen bewerkelijk was. De latten werden er steeds uitgehaald. Ze zaten niet opgesloten in het zeil, maar werden bij het achterlijk vastgeknoopt. De Lark wordt meestal als eenmansboot gevaren, maar de klassenvoorschriften staan twee bemanningsleden toe. Bij hardere wind wordt er met twee man gevaren om de Lark overeind te houden. Op het voordewindse rak waar de Lark de neiging heeft onder water te duiken, zit de tweede man op de spiegel en houdt die zich vast aan de overloop, om de kop van het scheepje zo hoog mogelijk te houden. Op dit moment bestaat er een heel actieve Larkenclub in Overijssel die het bootje tracht te behouden en die zelfs nieuwe Larken laat bouwen, nog steeds als beperkte klasse, maar wel met een moderne zeiluitrusting.

What's in a name?

In de middeleeuwen werd de zogenaamde 'universaliënstrijd' uitgevochten onder wetenschappers en theologen. Wat is werkelijk? Dit concrete schip of het algemene begrip 'schip'? Het was een strijd tussen 'nominalisten' die de algemene begrippen slechts als toevallige benaming zagen en 'realisten' die meenden dat algemene begrippen iets over de werkelijkheid zeggen. Plato zag de werkelijkheid immers als schaduw van de ideële, ware werkelijkheid, terwijl Aristoteles bij de dingen zelf wilde beginnen die hij zag. Wij weten het natuurlijk wel. Dit schip is werkelijk, daar kan je wat mee en 'het' schip als algemeen begrip is een abstractie, een bedenksel, fictie zo u wilt.

Toch ligt dat wat genuanceerder. Op de foto zien we een Hoogeveense praam die geladen wordt met turf vanuit een bok en een Hollandse boot. Dat kunnen we zeggen, want we hebben die typen van schepen deze namen gegeven. Dus die algemene namen zijn geen bedenksels. Ze hebben bestaansrecht. We kunnen daarmee de schepen in de werkelijkheid een naam geven. Sterker nog, het algemene begrip 'Hoogeveense praam' bepaalt eigenlijk op basis van scheepskenmerken of het concrete schip op de foto een Hoogeveense praam is of niet. De 'realisten' vinden daarom dat de algemene begrippen realiteitswaarde hebben en zelfs hoger staan dan de concrete voorwerpen. De 'nominalisten' bestrijden dat. Zij beweren, dat de term 'praam' slechts een woord is dat te pas en te onpas gebruikt wordt als verwijzing naar een concreet schip. Het gaat daarbij helemaal niet om algemene kenmerken van dat schip. Het is slechts een naam. Het schip op de foto wordt een Hoogeveense praam genoemd, jawel, maar alleen in Drenthe, want in Overijssel heet zo'n schip een Overijsselse praam. Dit vrachtschip lijkt ook nog eens op de Friese praam die in het begin van de 19e eeuw nog bestond en waarmee vracht over de Zuiderzee werd vervoerd.

Maar wat hebben deze 'pramen' voor gemeenschappelijks met de houten spitse- en bolle pramen die in Friesland werden gebruikt bij het boerenbedrijf? Schuitjes die sterk leken op de punters en de bokken uit de Kop van Overijssel. Simpele boerenbootjes, in niets vergelijkbaar met zo'n flink vrachtschip, behalve dan dat ze ook 'praam' werden genoemd. En net als de grote vrachtpramen kregen ze vaak de naam van de plaats of de streek waar ze gebruikt werden als kenmerk toegevoegd. Veenwoudster pramen, Knijpster pramen en noem maar op. Of de functie. Hooipraam, veepraam, turfpraam, melkpraam. Op grond van de naam die mensen aan hun schepen geven kan je daarom geen algemene kenmerken van een scheepstype afleiden. Het zijn maar woorden, zoals bij de Wieringer aken van de vissers van Wieringen, die echter in Workum gebouwd werden en daar Workumer aken heetten. De kleinere maat werd Workumer bol genoemd en in Enkhuizen natuurlijk Enkhuizer bol in plaats van Workumer bol. Allemaal dezelfde soort schepen van dezelfde werf van Zwolsman uit Workum, maar steeds weer met een plaatselijke benaming. Het Maassluis platje zou wat bijzonders zijn, maar nee hoor, ook dat scheepje kwam uit Workum en heette daar Workumer bol of -aak. Het aardige van de nominalisten is, dat zij verdraagzaam zijn, terwijl de realisten neigen naar dogmatisme, wat jammer is, want het maakt voor de schepen niets uit. Die zijn gewoon wat ze zijn.

De Knijpe/Bontebok. Een Knijpster melkpraam in 1950. (Foto: Dolf Krüger)

Drentse turfpraam

Tot de grootste houten vrachtschepen in Nederland hoorden ook de turfpramen uit Drenthe. Meestal Hoogeveense praam genoemd. Schepen van iets meer dan 21 meter lang en feitelijk een varende laadbak zonder kajuit. Onder het achterdek was een verblijf voor de schipper en in het vooronder een slaapplek voor de knecht. De schepen hadden een hoog vrijboord met in de kop en de kont een berghout met stuizen op de boegen die sterk naar beneden hingen, waardoor de schepen er wat treurig en zelfs nors uitzagen. Ondanks dat weerbarstig uiterlijk waren ze populair in de turfvaart naar Holland. Ze waren zeewaardig genoeg om de Zuiderzee over te steken en de turf naar Amsterdam te brengen. Andere grote afnemers van turf waren de steenfabrieken langs de grote rivieren. De ovens waarin de voorgevormde klinkers van klei gebakken moesten worden, werden gestookt met turf. Turf had een iets hogere calorische warmte dan hout. Turf was niet duur en ruimschoots voorhanden. Vroeger in Holland en later in Groningen, Friesland en Drenthe. Bovendien was het een vrij schone brandstof. Er bleef na het verbranden niet veel as over. De vraag is natuurlijk, hoe een schipper van een Hoogeveense praam zijn lading turf bij de steenfabrieken aan de IJssel, de Rijn en de Waal kreeg. De schipper ontving zijn lading in Hoogeveen en voer daarmee naar Meppel en verder door naar Zwartsluis. Op het Zwartewater ging hij niet rechtsaf naar het Zwolsediep de

Zuiderzee op, maar zeilde hij tegen de stroom van de Vecht in naar Zwolle om door de sluis het Katerveer de IJssel op te gaan. Daar werd het moeilijk. Bij zuidwestenwind was het praktisch onmogelijk met een geladen praam tegen de stroom op te zeilen. De schipper liet zich daarom met een stoomsleepbootje naar de Pannerdense kop slepen en kon zich dan met de stroom mee laten drijven de Rijn of de Waal af. Het was een tijd dat andere schippers nog begrepen hoe turfschippers daarbij manoeuvreerden. De schipper liet vanaf de kop van de praam een ongeveer 20 meter lang eind zware ketting vieren, dat hij voortsleepte over de rivierbodem, terwijl de stroom hem voortdreef. De stroom ging door die weerstand sneller dan het schip. De schipper kon al achterwaarts drijvend dus gewoon bijsturen met het roer. Dit gecontroleerd mee laten drijven op de stroom werd ‘stevelen’ genoemd. Tegenwoordig is het op de rivieren wettelijk verboden om een schip op de stroom mee te laten drijven, maar ruim honderd jaar geleden was dat geen probleem. Het schip op de foto heeft van tegenwind of stroom helemaal geen last. Dat vaart met ruime wind en gekat grootzeil over de Zuiderzee bij Amsterdam en werd in 1902 op de gevoelige plaat vereeuwigd door niemand minder dan Jacob Olie, de fotograaf die een schat aan foto's heeft achtergelaten. Vooral van Amsterdam in een tijd dat het er rustig was op straat. Wellicht was hij blij dat die Drentse schipper weer een schip vol turf had gebracht, want wat moesten die Amsterdammers zonder dat 'bruine goud' uit het arme Drenthe?

Schip

Je kunt plezier hebben op het water met allerlei vaartuigen, maar het ene roept toch meer bewondering of respect op dan het andere. Tegenwoordig is het 'in' om staande op een plank te peddelen, te 'suppen'. Dat gebeurt op rustig binnenwater, maar suppers zie je in Duitsland ook op de Rijn, uiteraard met de stroom mee. Dwingt zo'n kunststofplank respect af? Ik vind zelf van niet, maar de liefhebbers onderscheiden ongetwijfeld verschillende kwaliteiten van planken en dan ontstaat er zomaar een hiërarchie. Op de foto zien we een helemaal niet zo groot vaartuig, het is slechts elf meter lang, dat alleen al door z'n massaliteit respect afdwingt. Het is de 'Jan Haring', een stalen blazer die in 1952 gebouwd is. De ontwerper zou zich hebben laten inspireren door de blazers van Terschelling. Dat kan natuurlijk, maar het verrast me ook. De blazer was een eikenhouten vissersschip dat gebruikt werd in het noordelijk deel van de Zuiderzee. Die zee liep door tot aan de Waddeneilanden. Blazers werden vooral gebouwd aan het einde van de 19e eeuw en het begin van de 20e. De vorm van de blazer en vooral de grootte werd bepaald door het vaargebied. De blazers die visten in de zeegaten en op de Noordzee waren groter en staken dieper dan de blazers die op de Zuiderzee bleven. De kont was bij blazers veel voller dan bij de botter en met een heel opvallende S-vorm, wat nuttig was om voldoende drijfvermogen te hebben bij achteropkomende zeeën. De grote blazers waren 15 meter en langer. De kleine circa 11 à 12 meter. De 'Jan Haring' van de foto is dus een kleine blazer qua lengte, maar heeft wel in de kop het volume meegekregen van de grote blazer. Op Terschelling werden houten blazers gebouwd bij Krul, op West. In Friesland waren het de werven van Amels en Zwolsman in Makkum die bekend stonden om hun blazers. Op Terschelling was een reparatiewerf van een Amels, naast de scheepswerf van Krul, aan de oostkant van het plaatsje West-Terschelling. Die kleine stalen blazer 'Jan haring' maakt echter helemaal niet de indruk een klein scheepje te zijn. In tegendeel. Met zijn 22 ton waterverplaatsing is dit een vaartuig dat je niet zomaar over het hoofd ziet. De hoge kop is voor de stuurman natuurlijk

wel lastig. Hij staat diep in het vrij kleine kuipje en kan recht vooruit maar weinig zien. Op ruim water is dat niet bezwaarlijk, maar in sluizen, bij bruggen en in havens natuurlijk wel. Dan moet er een mannetje voorop. Het schip zal ook geen snelle zeiler zijn, maar de robuustheid maakt een onverzettelijke indruk, waardoor je toch met bewondering naar zo'n schip kunt kijken. Ik noem zo'n blazer, ook al is die niet groot, een 'schip'. Dat kan voor taalpuristen een discussiepunt zijn. De term 'schip' is immers weggelegd voor de echt grote vaartuigen. Voor vrachtschepen en dergelijke. Maar hoe moet je deze blazer dan benoemen? Als zeilboot? Voor taalpragmatici voldoet dat ook. Iedereen weet immers wat we met 'zeilboot' bedoelen als we het over de blazer 'Jan Haring' hebben? We bedoelen gewoon die blazer waarmee je kunt zeilen. Taal is echter niet alleen een vormsysteem om informatie uit te wisselen. Het gebruik van taal is ook een sociaal-culturele gedraging die bepalend is voor de onderlinge waardering van mensen. Om in de maritieme sfeer te blijven: als je met iemand praat over diens 'boot', dan moet je niet op veel begrip rekenen als de eigenaar van die 'boot' stilzwijgend van mening is dat hij een 'schip' bezit.

Kleine blazers

Grote blazer

Dankzij werkverschaffing

In de 19e eeuw maakte Koning Willem I werk van de infrastructuur in Nederland. Hij liet overal in het land kanalen graven om gebieden te ontsluiten en handel en industrie tot ontwikkeling te brengen. In de tweede helft van die eeuw kwamen daar de spoorwegen bij. Het spoor bracht plaatsen met elkaar in verbinding, zodat tot in de zestiger jaren schoolkinderen de topografie van Nederland leerden, door reeksen van treinstations uit het hoofd te leren tussen een begin- en een eindpunt. Met de komst van de auto-voor-iedereen en de aanleg van autosnelwegen werd dat zinloos en er is niets voor in de plaats gekomen. De namen van vaarwegen moesten kinderen ook leren, maar ook dat is voorbij. Het belang van vaarwegen is echter niet verdwenen. Op de foto ligt een sleepboot met drie stoomaccumulatoren in de sluis van Eefde, die het Twenthekanaal verbindt met de IJssel. Stoomaccumulatoren zorgen voor stabiliteit bij de stoomdruk, vergelijk het met een expansievat van de CV. Ze worden hier gewoon door het Twenthekanaal gesleept. Dat Twenthekanaal is niet gegraven in de 19e, maar in de 20e eeuw. Tijdens de crisisjaren werd het vanaf 1933 een werkverschaffingsproject. Voor dat project werden werklozen te werk gesteld ongeacht hun vooropleiding. Voor het grove werk werd een baggermolen gebruikt en het zand werd afgevoerd met kiepkarren op rails. De vele werklozen groeven het kanaal echter met de schop en een kruiwagen uit. In 1938 werd het kanaal geopend en uit dat jaar stamt ook deze foto. De stoomaccumulatoren zijn gemaakt bij Stork in Hengelo en waren bestemd voor een elektriciteitscentrale bij Amsterdam. Bij de machinefabriek Stork maakten ze ook de grote pompen om de

IJsselmeerpolders droog te malen. Ze voorzagen fabrieken van grote, zelfontworpen ventilatoren. Ze maakten stoomturbines voor zeeschepen, maar ook dieselmotoren voor de Rijnvaart en enorme dieselmotoren voor de zeevaart. Vervoer van dergelijk groot materieel over de weg was en is vaak bezwaarlijk en soms onmogelijk. Bij Hengelo had Stork daarom bij het Twenthekanaal een eigen haven om dergelijke goederen te verschepen. Om tijdens de aanleg van het kanaal op de hoogte van Twenthe te komen, moest het kanaal van het IJsselpeil bij Zutphen drie keer in stappen van 7 - 8 meter omhoog. Bij Eefde begon het. De volgende sluis was bij Wiene, vlak bij Delden. De derde sluis bij Hengelo voor het laatste stukje naar Enschede. Naast iedere sluis was een pomphuis gebouwd voorzien van een flinke pomp van Stork om de waterhoogte in het hogere kanaaldeel op peil te houden. In de eerste helft van de zestiger jaren woonde ik in Hengelo en had mijn Akkrumerjolletje bij de Twentse Watersport Vereniging in het kanaal liggen. Deze sluizen draaiden niet voor de pleziervaart, maar je mocht wel achter aansluiten als er vrachtschepen werden geschut. We waren dan ook nooit erg onder de indruk als we door een sluis in Friesland moesten met een verval van enkele decimeters. Aan het einde van de oorlog werden die sluizen geopend en stroomde het kanaal leeg..... Zo konden de ingestorte bruggen gemakkelijker verwijderd worden om nieuwe te kunnen bouwen.

De sleep is in de sluis gedaald naar het peil van de IJssel en kan zo uitvaren.

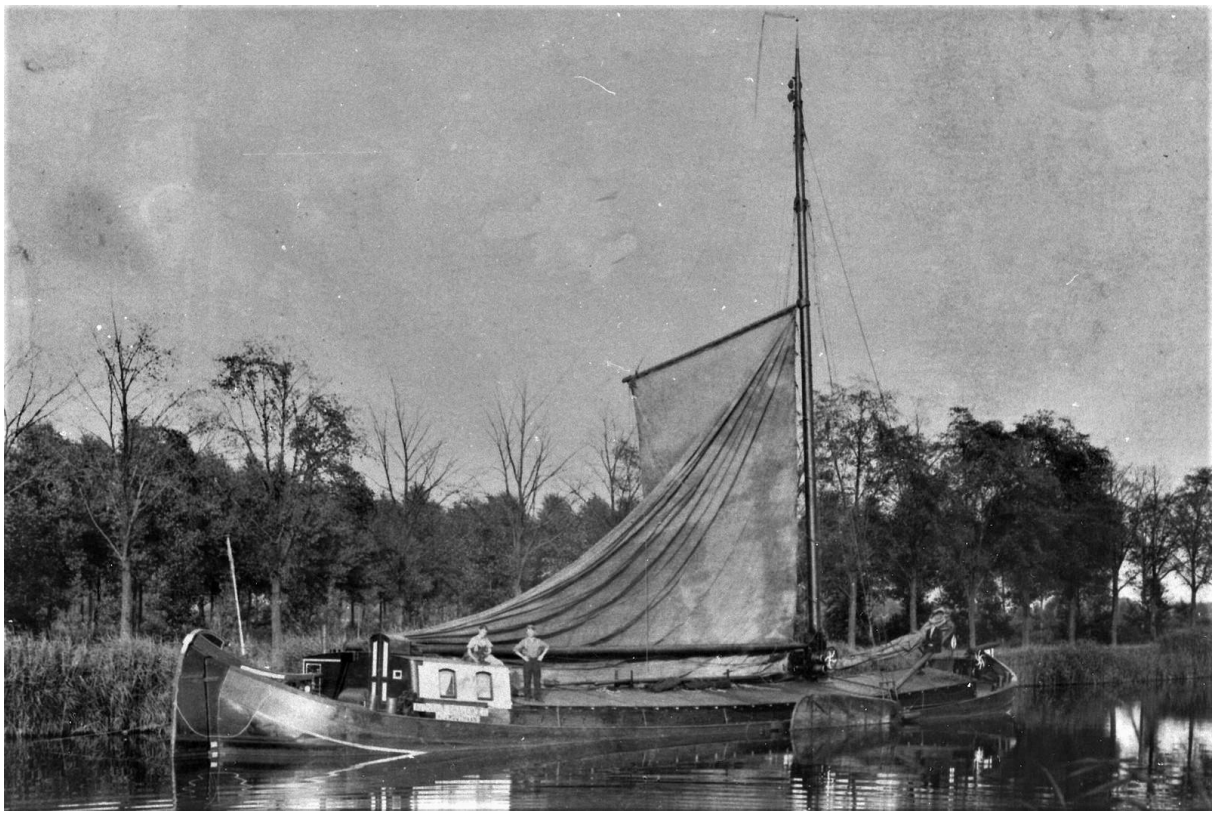
Aanvankelijk werd een graafmachine ingezet. Later de kruiwagen en de schep.

De sluis bij Eefde ligt een paar kilometer van de IJssel af. De hoge oevers moeten voorkomen dat de IJssel bij hoog water over het achterland stroomt. Voor zeilers was dit een vervelend stukje water, want het was er te beschut om te zeilen.

De Twentse Watersport Vereniging met jachtjes langs de oever van het kanaal omstreeks 1960. De Oelerbrug uit 1936 was in 1940 kapotgebombardeerd en na de oorlog vervangen door de afgebeelde ijzeren brug. In 1961 kwam de betonnen boogbrug klaar die leek op het origineel en werd de ijzeren Oelerbrug de vervanger van de Baileybrug (een noodbrug uit de oorlog) die de oorspronkelijke Boekelosebrug (vlak voor de sluis) verving.

Om de opgeblazen bruggen snel op te ruimen en nieuwe te bouwen, werd het kanaal in 1945 drooggelegd.

De oudste ijzeren vrachtschepen



In de tweede helft van de 19e eeuw werden voor het eerst in Nederland vrachtschepen niet langer van hout, maar van ijzer gemaakt. Heel bekend zijn natuurlijk de ijzeren tjalken, klippers en skûtsjes die omstreeks 1900 zijn gebouwd en nu nog in de vaart zijn als charterschip of wedstrijdskûtsje. Iets ouder zijn de ijzeren stevenaken die gemaakt zijn voor de vaart op de rivieren. Die zijn gebouwd vanaf ca. 1870 en vervingen de houten heve-aken. Een heve-aak is een vrachtschip waarvan het vlak, de bodem van het schip, aan de voor- en de achterzijde omhoog loopt, de heve, zoals bijvoorbeeld ook bij een vlet het geval is. Heel bekend waren de Dortense aken. Grote, overnaads gebouwde heve-aken uit de omgeving van Dordrecht, die vracht vervoerden over de rivieren. Dat soort schepen werd opgevolgd door de ijzeren stevenaken. Een nieuw type aak dat voorzien was van een steven in plaats van een glad, oplopend vlak voor en achter. Op de foto een fraaie stevenaak met een kenmerkende S-vormige kont, 'gepiekt' gebouwd. Als het schip leeg is, eindigt de waterlijn achter mooi scherp in een punt, waardoor het water gemakkelijk loslaat. Bij een geladen schip is dat minder belangrijk, want dan vaart de aak langzamer. Van dit soort aken zijn er zo'n vijftig gemaakt, vooral op de werf van Johan Jonker in Kinderdijk. Op dit moment varen er van die vijftig nog een tiental als charterschip. Er zijn mensen die zo'n stevenaak eigenlijk geen echte aak vinden, omdat deze 'aken' een steven hebben. Alleen de heve-aken zouden echte aken zijn. Een Hasselter aak (zonder voorsteven) heet voor die mensen dus terecht een aak. Die discussie over namen vind ik echter niet zo interessant. In Friesland worden rond gebouwde visserschepen 'aak' genoemd. In het noorden van Friesland, bij Wierum/Moddergat, noemden de vissers in de 19e eeuw hun schokkers Wierumeraken. De Rijnaken uit de 20e eeuw waren grote zeilkasten of sleepkasten

om vracht te vervoeren van Rotterdam naar Duitsland. Die waren allemaal voorzien van een voorsteven. De namen van scheepstypen verschillen per streek en veranderen in de tijd. Het belangrijkste is, dat de mensen die ermee varen, weten waar ze het over hebben als ze die benamingen gebruiken. Om met de Belgische filosoof Leopold Flam te spreken: 'Een woord is een teken, het wijst naar veel. Het komt erop aan die veelheid van de werkelijkheid niet te verpletteren.'

De stevenaak 'Helena' met de fraaie S-vormige kont.

Dordrecht in de 19e eeuw met Dortense aken tussen de grote barken.

De Friese maat

Jarenlang gold de oude zeesluis van Stavoren (zie foto) als 'de Friese maat'. Die sluis was in 1894 opgeknapt en verlengd, zodat er schepen tot een lengte van 31.50 meter geschut konden worden. Een schip van die lengte heette daarom 'een Friese maatkast'. Dat was geen type schip, maar een schip dat nog net door de zeesluis van Stavoren kon. Dat was tegelijkertijd de maximale lengte die toegestaan was op het ‘eersteklas’ vaarwater van de provincie. De nieuwe zeesluis van De Lemmer uit 1888 was breder en langer dan de sluis van Stavoren. De vaarwegen in Friesland waren echter niet ingericht voor grotere schepen. Er was qua oppervlakte meer dan genoeg water, maar lang niet alle water was goed bevaarbaar. Zowel de meren als de kanalen waren ondiep, de vaarten smal. Het vaarwater was door de provincie daarom ingedeeld in drie klassen. Op het eersteklas vaarwater mochten schepen varen die maximaal 31.50 meter lang waren en niet dieper staken dan 2.20 meter. Bij de zeesluis van De Lemmer konden in theorie wel grotere schepen geschut worden, maar die mochten niet varen op het Friese water. Er liepen door Friesland twee vaarroutes voor schepen van maximaal 31.50 meter van de Zuiderzee naar Groningen. Eén van Stavoren via het Heegermeer naar het Sneekermeer en één van De Lemmer via het Tjeukemeer en Langweer naar het Sneekermeer, om van daar via Irnsum en Grouw, door smalle, kronkelige vaarten via het Kolonelsdiep naar de stad Groningen te gaan. Door het instellen van een 'Friese maat' werd de vaarroute via Stavoren in stand gehouden. Ook voorkwam de provincie daarmee, dat het eersteklas vaarwater grondig verbeterd moest worden, dieper en breder, om de steeds groter wordende motorschepen een vaarweg te bieden. Dankzij de 'Friese maat' mochten die grotere schepen Friesland gewoon niet in. Zo rond 1930 werd het duidelijk, dat dit beleid Friesland niet verder hielp. De provincie moest meegaan in de ontwikkelingen bij de vrachtvaart. Na een heftige discussie bij de schippersvereniging Schuttevaer over de vraag welke route in aanmerking kwam voor een upgrading, die via Stavoren of die via De Lemmer, besloot de politiek om een nieuwe sluis aan te leggen ten westen van Lemmer, de Prinses Margrietsluis, die

aan zou sluiten op een betere vaarweg naar Groningen, het Prinses Margrietkanaal. Dat laatste kwam pas na de Tweede Wereldoorlog gereed, in 1951, terwijl de Groningers reeds in 1938, dus voor de oorlog, het Van Starkenborghkanaal gereed hadden als aansluiting op de nieuwe vaarweg De Lemmer - Groningen- Delfzijl. De politiek van beperkingen, zoals je 'de Friese maat' kunt noemen, was door die route van de baan. Alleen bij de huidige chartervaart tref je nog schepen die met enige trots 'een Friese maatkast' worden genoemd, zoals bijvoorbeeld het eens moderne zeilschip 'De Ideaal' uit 1926.

Boven: de ruime sluis van De Lemmer uit 1888. Onder: de Friese maatkast De Ideal uit 1926.

Wederopbouw

In de jaren vijftig, na de oorlog, werd ons land weer opgebouwd. De foto uit 1956 van de jachtwerf Oost uit Akkrum past in die tijd. Hier werd dat jaar een oud type zeilboot opnieuw gelanceerd: de Akkrumerjol. Op de foto de kleinste maat, de Akkrumer Jeugdjol van 4 meter lang. In 1961 kreeg ik zelf zo'n scheepje dat echter gebouwd was bij Westerdijk in Eernewoude. Van mahonie, overnaadse boorden en een plat vlak met eiken spanten en een cattuigje. Je kon er ook mee roeien, wat belangrijk was in een tijd dat de buitenboordmotor nog niet vanzelfsprekend was. Dat jaar 1956 was niet toevallig. Dat was het eerste jaar dat de weeldebelasting op nieuwe jachten voor de binnenlandse markt was afgeschaft. Toen kwam er perspectief voor een wederopbouw van de jachtbouw en de watersport. Die belasting op jachten had een lange voorgeschiedenis. Na de Eerste Wereldoorlog zat ons land in de financiële problemen en voerde Minister Treub een Personele Belasting in op het bezit van zeiljachten met 16 m2 of meer. Nieuwe ontwerpen van relatief kleine jachtjes kregen dus 15,99 m2 meter zeil. De Akkrumerjollen werden in 1935 ontworpen. Als inspiratie voor de jol had Oost de schouw in gedachten. Eenvoudig van opzet, een vlakke bodem, praktisch in gebruik. Het gevolg van die Treubbelasting was, dat grotere zeiljachten massaal verkocht werden aan het buitenland en de Nederlandse jachtbouw in grote problemen kwam. De opbrengst van de belasting viel dus tegen, terwijl de economische schade groot was. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de Treubbelasting in 1942 afgeschaft. Hoera, dacht men in watersportkringen, maar dat was te vroeg gejuicht. De Treubbelasting werd direct opgevolgd door een nieuwe weeldebelasting op alle nieuwe jachten voor

binnenlands gebruik. Die weeldebelasting was nodig als financiële bijdrage aan de wederopbouw van ons land. In 1951 werd het tarief van deze belasting zelfs verhoogd van 15% naar 30% van de koopprijs. Een 'superweeldebelasting' die ook betaald moest worden door de gewone man die een heel eenvoudig bootje kocht, zoals een schouwtje van 4 meter. In december 1955 werd deze belasting echter afgeschaft. De weg werd vrij gemaakt voor de wederopbouw van de jachtbouw, waar na 35 jaar luxebelasting door het rijk helaas niet veel meer van over was. Dat jachtbouwer Oost in 1956 opnieuw zijn Akkrumerjollen lanceerde, was dus geen toeval. Voor ruim duizend gulden had je in 1960 een AJ-jol van vier meter. Oost bouwde er zo'n 150 van en daarnaast ook grotere modellen van 5 meter en iets meer. Alle met overnaadse zijkanten en een vlakke bodem. De Akkrumerjollen hebben de moderne ontwikkeling in de jachtbouw niet bij kunnen houden. Deze zeiljachtjes worden op dit moment gerekend tot de zeldzame klassen die vooral in Friesland enige populariteit genoten en daarmee een bijdrage leverden aan de wederopbouw van de zeilsport.

Hengelo, 1961. Mijn Akkrumerjeugdjol.

Veiligheid secundair?

Een verschil tussen toerzeilers en wedstrijdzeilers zou zijn, dat bij wedstrijdzeilers de snelheid op één staat en de veiligheid op twee, terwijl dat bij de toerzeilers omgekeerd zou zijn. Daarbij moet je niet denken aan verschillende typen mensen, want vele toerzeilers nemen ook regelmatig deel aan wedstrijden. Nee, het gaat om een gevoel van verantwoordelijkheid, om een bereidheid risico's te nemen.

Ook dan moet dit onderscheid niet overdreven worden. Bij zeilwedstrijden is een organisatie betrokken die ook voor hulpverlening zorgt als er iets misgaat. Dat was zelfs honderd jaar geleden al het geval, toen Zeilvereniging 'Het IJ' in Amsterdam iedere zomer een zeilwedstrijd organiseerde op de Zuiderzee. Voor de ijzeren (?) boeier op de foto liep de wedstrijd van 1912 niet goed af, maar zie, een stoomsleper en een zeiltjalk zijn al te hulp geschoten om de mensen te redden en de boeier te behouden. Wedstrijdzeilers vinden tijdens de wedstrijd snelheid inderdaad belangrijker dan comfort, maar risico's nemen ze alleen vanuit de zekerheid dat er hulp komt als het mis mocht gaan.

Heel normaal

In de jaren na de Tweede Wereldoorlog verdween het zeilende vrachtschip van de binnenwateren. In Friesland kwam daarmee ook een einde aan de traditie van hardzeilwedstrijden voor skûtsjes. Dankzij initiatieven van enkelen is er een nieuwe traditie opgebouwd, waarbij een Sintrale Kommisje Skûtsjesilen wedstrijden in Fryslân organiseert voor 14 skûtsjes die hun thuishaven hebben in dorpen en steden van deze provincie. Deze schepen werden voor die jaarlijkse reeks van wedstrijden zo snel mogelijk gemaakt. Ze werden zo licht, zo lang en zo glad als maar mogelijk is, want dat leidt tot een hogere snelheid. Sindsdien blijken ook skûtsjes kenterbaar te zijn.

Boven: Skûtsje tijdens de wedstrijd. Foto: Tom Coehoorn, 2019

Toen ruim 50 jaar geleden het eerste wedstrijdskûtsje omsloeg, leidde dat tot veel discussie. Omslaan kwam bij de zeilende vrachtscheepjes immers niet voor. Tegenwoordig is het geen punt van discussie meer. Deze schepen zijn met hun enorme tuigen zo weinig stabiel, dat omslaan erbij hoort. Spektakel trekt bovendien publiek. De schepen zijn zo goed mogelijk waterdicht gemaakt. Met behulp van een sleepbootje wordt een omgeslagen skûtsje vrij gemakkelijk weer overeind getrokken. Belangrijk is, dat bij dit spektakel bemanningsleden geen letsel oplopen. Je wint er

natuurlijk ook geen wedstrijd mee. Je zou denken, dat de schipper omslaan kan voorkomen, door tijdig op te loeven en de schoten wat te vieren, maar dat blijkt bij een skûtsje onder helling heel moeilijk te zijn. Het roer komt bij sterke helling boven water en de zeilen liggen deels op het water. Met het roer kan je niets en schoten vieren leidt in die situatie niet tot minder druk. Zo'n schip slaat onder bepaalde helling varend, in een vlaag gewoon om. Langzaam, maar onvermijdelijk. Heel normaal dus, maar desondanks eigenlijk ongebruikelijk.

Platbodems zijn kenterbaar

Moderne platbodems zoals de Lemsteraak 'Zuidwester' op de foto van Jan Heuff zijn zo ontworpen, dat ze bij een slagzij van 90 graden nog terugkomen. Althans, in theorie. Die voor een platbodem buitengewone stabiliteit volgt uit een statische berekening. Op stil water, als de winddruk op het zeil wegvalt omdat het schip plat ligt, heeft de romp nog oprichtend vermogen. In de praktijk gaat het op het water heel anders. Daar is sprake van een dynamisch gebeuren, waar het schip plotseling sterke slagzij maakt door een windvlaag en tegelijkertijd te maken heeft met hoge golven die de romp dat zetje geven dat nodig is om de aak om te laten slaan.

Zover moet je het als schipper van zo'n platbodem nooit laten komen. Die fraaie stabiliteitscijfers gelden ook alleen voor kajuitschepen die verder geheel afgesloten zijn. Zodra er namelijk water in het schip komt, zijn alle stabiliteitsberekeningen waardeloos geworden. Een aak in vissermanuitvoering, dus met alleen een voordek, kan heel gemakkelijk omslaan als hij zo schuin gaat dat hij water schept. De Engelse zeegaande jachten van jaren geleden waren in dat opzicht praktischer ingericht. Helemaal gesloten, met een zo klein mogelijke kuip voor de bemanning. En

natuurlijk allemaal schepen met een diepe, geballaste kiel, waardoor ze 'onkenterbaar' zijn. Zeezeilers wisten het wel: een schip met een zwaard is op zee niets waard.

Sneker hardzeildag 1912

In 1851 is de Zeilvereniging Sneek opgericht die vooral bekend werd door het organiseren van een jaarlijkse hardzeildag op het Sneekermeer, met na afloop een kermis in de stad. Deze hardzeildag werd georganiseerd ter ere van de terugkomst in 1814 van de Sneker Jacob Visser, die tijdens de Franse overheersing deserteerde uit het Franse leger, in Joure opdook en met zeilboten naar Sneek werd gebracht. Er bestond tot ver in de 20e eeuw geen directe verbinding over land tussen die plaatsen. Vanaf 1934 is de hardzeildag uitgebreid tot een week, de Sneekweek.

Op de foto twee wedstrijdjachten voor de wind met gereefde zeilen. Helemaal rechts een mast van een scheepje dat blijkbaar vol is gelopen. In die jaren was het gaffeltuig nog populair, vooral omdat de masten dik en zwaar, want massief, waren en de mastlengte bij een gaffeltuig geringer is dan bij een torentuig. Dat tuig werd pas populair toen het mogelijk werd holle en dus lichte masten te maken. In die tijd gebruikte men op zeilschepen geen 'neerhouder' die de giek laag houdt. Bij harde, ruime wind trekt de wind de giek omhoog, waarna het schip gaat slingeren, wat fataal kan aflopen als het water schept. Tegenwoordig nemen er tijdens de Sneekweek zoveel jachtjes deel aan wedstrijden, dat het meer voor andere watersporters nauwelijks meer toegankelijk is. Dat was in 1912 duidelijk anders.

Hout drijft....

De Zuiderzeevissers hadden het niet begrepen op ijzeren schepen. Zelfs toen duidelijk werd dat een ijzeren schip niet zinkt, maar zolang het niet lek is, blijft drijven, kozen ze toch voor de traditie van houten vissersschepen. Er zijn voor Volendammer vissers een beperkt aantal ijzeren botters gebouwd, die echter ook weer spoedig van de hand werden gedaan. Nee, een ijzeren schip gaf geen vertrouwen.

Dan een houten botter. Hout drijft, dus een houten botter ook. Na de afsluiting van de Zuiderzee werd het water in het IJsselmeer in korte tijd zoet en toen bleken de houten vissersschepen sneller dan gebruikelijk weg te rotten. Zout water werkt conserverend voor houten schepen. Gelukkig zijn er de afgelopen decennia vele botters van de ondergang gered door een kostbare restauratie. Daarna blijven ze twintig of dertig jaar goed, waarna er weer een grote opknapbeurt nodig is. Met die overgebleven botters wordt soms, tijdens visserijdagen, even gevist op traditionele manier. Regelmatig liggen ze te pronken tijdens evenementen in voormalige Zuiderzeehavens en ook worden er onderlinge wedstrijden mee gezeild. Dat gaat op het scherp van de snee, zodat het kan gebeuren dat een schip over bakboord onvoldoende voorrang krijgt en midscheeps wordt aangevaren door een botter die over stuurboord aan komt varen. Helemaal fout natuurlijk. Het aangevaren schip zal in veel gevallen water scheppen en zinken. Maar niet tot de bodem. Nee, een houten botter zinkt zover, dat de boorden en de voorsteven nog net zichtbaar zijn. De botter wordt gelicht, leeg gepompt en moet naar een werf voor reparatie. Meestal zijn deze schepen eigendom van een stichting die de schepen goed verzekert.

Stavoren, 1968. Studenten varen met een voormalige visbotter de haven in.

Doorgezaagd weesmeisje

Dat stalen schepen dwars doorgezaagd worden om ze te verlengen of in te korten, is geen nieuws. Een doorgezaagde houten botter is minder normaal. Mannen van de Elburger Botterstichting ontdekten de halve KP 32 in 1994 bij de houtwerf van Joh. van der Meulen in Sneek. Daar lag de botterkop ter verwelkoming van bezoekers bij de ingang van de werf.

Het verhaal boeide mij, want veel eerder, in 1961, had ik deze botter al bij Grouw gefotografeerd. Toen werd er nog mee gezeild door de familie De Jong uit Gorredijk. Henk Hulst van de Stichting tot Behoud van Elburger Botters dacht dit halve schip in Elburg te kunnen restaureren en regelde vervoer voor het wrak. Berry Zandbergen uit Kampen van de Stichting tot Behoud van Kamper Botters wilde het schip echter graag van de Elburgers overnemen. Dan hadden ze er in Kampen weer een origineel vissersschip bij. Dat kon, maar ging niet zonder protest van de Elburgers die zoveel moeite hadden gedaan het schip van Sneek naar Elburg te brengen. Op de werf van Nieuwboer in Spakenburg werd deze botter uiteindelijk gerestaureerd en in 1997 werd de KP 32 geëscorteerd door Elburger botters naar Kampen gevaren, waar ze nog steeds te bewonderen is.

Elburg, 1994. De doorgezaagde KP 32 rijdt de haven van Elburg binnen.

Grouw, 1961. De botter KP 32 van fam. De Jong uit Gorredijk op het Pikmeer. (Foto: D.H.)

Urkers

Dat Zuiderzeebotters niet zeewaardig genoeg zijn om er veilig mee te kunnen vissen op de Noordzee, dat hadden de Volendammers in de 19e eeuw gemerkt. Na de ondergang van diverse botters in de Vliestroom bij Terschelling in het jaar 1896, besloten zij om niet langer te vissen buiten de zeegaten. Daar dachten de Urkers heel anders over. Als de Zuiderzeebotter op zee niet voldeed, dan moest je dat schip aanpassen aan de eisen die het varen op die zee stelt. Zij bouwden grote Noordzeebotters met een hoge kont en bleven gewoon vissen op het grote water. Op de foto worden Urker vissers omstreeks het jaar 1900 door een stoomsleper de haven van Harlingen uitgesleept vanwege de noordenwind. Achteraan een zware Noordzeebotter en daar voor een Urker schokker. De Urker vissers werden op de Zuiderzee bewonderd om hun moed en ondernemerschap en verguisd om hun drieste gedrag.

Eind zestiger jaren had mijn toen nieuwe Staverse jol een ligplaats in Hasselt. We zeilden met regelmaat van daar uit over het Zwartemeer en Ketelmeer naar Urk. Meestal in een weekend. Daar was het zaak je onopvallend te gedragen, zeker op zondag. De jonge mannen waren na een week vissen terug op Urk om zich in het weekend uit te leven en naar de kerk te gaan. Steeds was er zo'n merkwaardig contrast tussen die orthodoxe, gezagsgetrouwe Urkers en die praktijk van wilde uitspattingen, vooral bij de jeugd. De Urkers waren gewend op de Noordzee te vissen en dat bleven ze doen na de afsluiting van de Zuiderzee in 1932. Vooral in de zestiger jaren beleefden zij 'het wonder van Urk'. De zeevisserij werd buitengewoon profijtelijk, het geld stroomde binnen en werd geïnvesteerd in steeds grotere schepen. Aanvankelijk voeren die ieder weekend nog terug naar Urk om op maandag weer uit te varen. Bij stil weer liep er op vrijdag en op maandag een

permanente deining door het noordelijk deel van het IJsselmeer door de hekgolven van deze vissersvloot. Dat is al jaren voorbij. De schepen zijn nu zo groot, dat het IJsselmeer te ondiep voor ze is. Ze blijven liggen op Lauwersoog, Harlingen en Den Helder, waar de Urkers hun auto's hebben geparkeerd. Voor dat visserijsucces hebben de Urkers ook een offer gebracht. Bij het monument aan de noordkant van 'de Berg' staan de namen van 368 Urker mannen die het leven verloren op zee. Die uitersten van enerzijds een orthodoxe moraal en anderzijds een ruige praktijk heeft wel kleur gegeven aan de Urkers. De Botterstichting Historische Westhaven Urk had enige jaren een traditie om met een aantal schepen naar het haventje van Laaksum te varen, daar vis te roken en muziek te maken, waarna ze de volgende dag terug zeilden. 'De Nacht van Laaksum' was voor hen een vrolijk gebeuren, waar de Laaksumer visser Jan de Vries zich behoorlijk aan kon ergeren: 'Dat die Urkers hier nog eens zouden komen feestvieren, nadat ze vroeger onze netten kapot hadden gevaren, mijn pake zou zich omdraaien in het graf.'

Urker Noordzeebotter in 1906 bij Den Helder. De Noordzeebotters van de Urkers waren geheel gedekt, maar achter de mast lag het dek laag. Het overkomend water kon weg via de opening van de bun. Dat functioneerde slecht als de botter onder helling voer. Toen na de Eerste Wereldoorlog ook de botters van motoren werden voorzien, pasten de Urkers hun schepen aan. Ze kregen een hoog opgeboeide 'motorkont', een rond achterschip met doorgestoken roer. Het dek kwam hoog te liggen en de schipper kreeg een beschut stuurhuis met stuurwiel.

Tjet Rixt in de 19e eeuw

De Tjet Rixt in 1910, zeilende op de Fluessen met krantenman Jacob Hepkema aan het roer.

Van de geschiedenis van de oudste nog varende Friese boeier, de Tjet Rixt, is veel bekend, behalve van haar 19e-eeuwse jaren. Het schip zou gebouwd zijn in 1843 in opdracht van de apotheker L. van der Feer uit Sneek. Volgens de werfboeken van de bouwer Holtrop uit IJlst had hij echter een boeier van die afmetingen gebouwd in 1838 voor ene Toussaint uit Nieuwendam. Ik kreeg onlangs enige informatie van Theunis van der Meer uit Terhorne dat de oud-schipper Sjouke Hainje zich in 1872 vestigde in Terhorne en onder meer zetschipper werd op de boeier van Lambertus van der Feer. Bij nader onderzoek in de archieven van Tresoar bleek deze apotheker uit Sneek getrouwd te zijn met Pierkje Born en al spoedig geen apotheker meer te zijn, maar rentenier. Zij woonden in Sneek, maar hadden vastgoed geërfd in Terhorne, de Kooilanden met zathe 'It Kooi'. Daar lag de boeier in een jachthuis. Pierkje overleed in 1852 en Lambertus in 1884. Men zegt dat de boeier daarna werd overgenomen door Mr. Jan Minnema de With uit Leeuwarden. Die overdracht is echter nooit bewezen. Het is zelfs de vraag of de boeier van Van der Feer wel de latere Tjet Rixt is, want over diens boeier de ‘Uitspanning’ weten we eerlijk gezegd niets.

Een De Ploeg

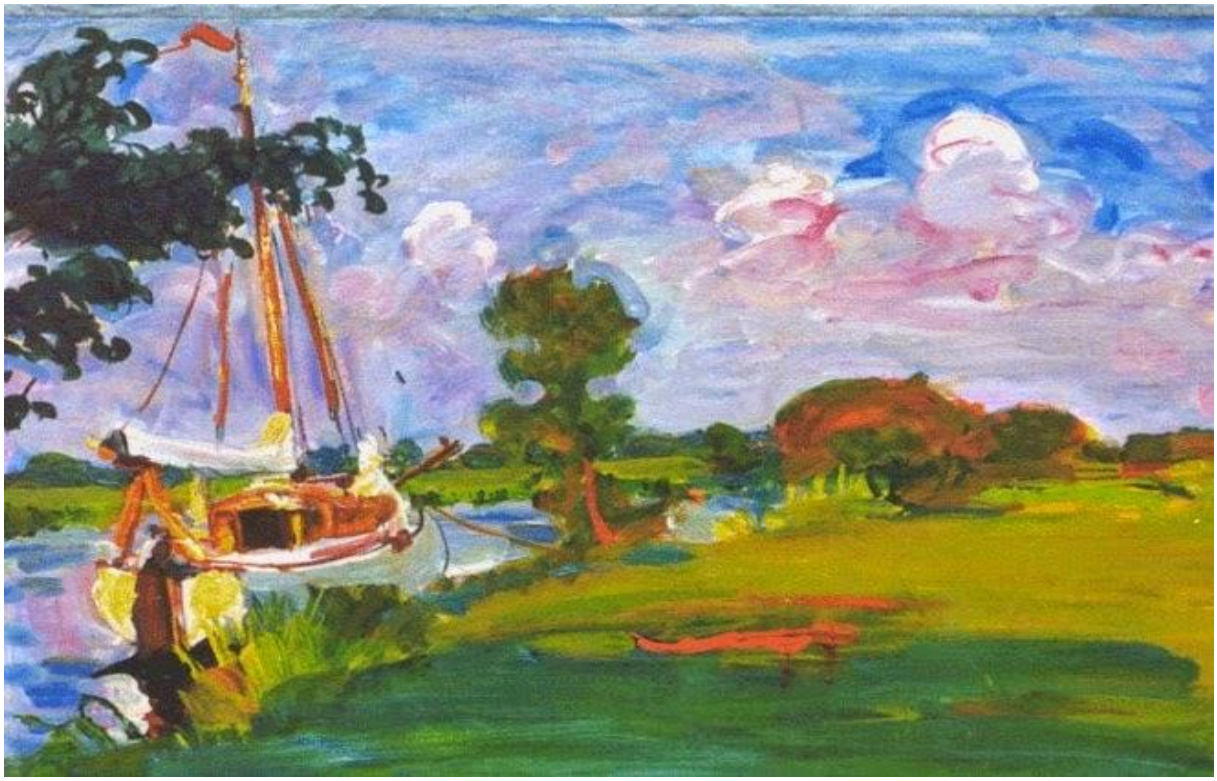
Samen met Jan Alting richtte Johan Dijkstra (1896-1978) in 1918 de 'Kunstkring De Ploeg' op. Dijkstra werd de belangrijkste Groninger kunstenaar van de 20e eeuw. Hij schilderde in een vrolijk losse stijl, expressionistisch met felle kleuren het boerenleven op het Groninger platteland.....en zijn Staverse jol aan het Paterwoldsche meer.

Dat hij een jol bezat, was als zodanig toch wat bijzonder. In Groningen werden geen jollen gebruikt voor de visserij en ze werden er evenmin gebouwd als jacht, op twee na. Dat waren de *Fenris* van Dijkstra en een zusterschip *De Oude Jacob.* Deze twee jollen zijn gebouwd van staal. De *Fenris* van Dijkstra was aanvankelijk zijn houten jol met roef die er niet zo goed meer aan toe was en daarom in 1934 in Winsum bij de werf Doornbosch in staal werd nagebouwd. Daarna werd het casco zonder kajuit naar Grouw gebracht, waar de jachtwerf Postma op de Seinpôlle de oude kajuit op de nieuwe romp plaatste. Tegelijk met de *Fenris* bouwde de werf in Winsum een zusterschip, dat voorzien werd van een stalen kajuit. Deze jol is in 1994 door brand verloren gegaan.

De *Fenris* werd dertig jaren later, in 1964, door Dijkstra verkocht. De jol met de wat zware kop kreeg nog diverse eigenaren en wat minder namen. Meestal werd ze *Goffer* (dikzak) genoemd. Onlangs werd ze weer verkocht en kreeg ze een ligplaats bij de Beulakerwijde in de Kop van Overijssel. De nieuwe eigenaar was vooral gecharmeerd van de oude kajuit. Een roef die doorloopt tot op het voordek, voor de mast, en een rondlopende voorzijde heeft zoals populair was in de dertiger jaren. Mooi getimmerd in massief hout, wat inderdaad een bijzondere sfeer geeft. Het meest bijzonder aan het schip blijft natuurlijk de eerste eigenaar: Johan Dijkstra. Het is eigenlijk wat raar, maar de waarde van een schip ligt niet alleen aan het object, maar ook aan de geschiedenis van dat object inclusief de naam of namen van de

vorige eigenaar(s). Deze jol is zeker niet de mooiste, maar juist omdat de kunstschilder Dijkstra het oorspronkelijke schip in staal heeft laten (na)bouwen en het een paar keer heeft geschilderd in die kenmerkende stijl van de Groningse expressionisten van Kunstkring De Ploeg, heeft de jol een bijzondere waarde gekregen. Het zijn de mensen die de dingen hun waarde schenken. De mensen zorgen voor de geschiedenis die een schip interessant kunnen maken.

Links vooraan ligt de stalen Fenris van de schilder Dijkstra aan de steiger van het Paterwoldsche meer. De oorspronkelijke houten Fenris van Dijkstra was een opgebouwde vissersjol van Wildschut uit Gaastmeer. Die zag er eerlijk gezegd wat anders uit dan deze nagebouwde stalen jol.



In de zak aangebracht

Voor de bouw van een houten platbodem werden geen scheepstekeningen gebruikt zoals we die kennen bij de bouw van stalen schepen. De houten schepen werden 'op het oog' gebouwd. Nou ja, de werfbaas had natuurlijk wel een concreet beeld van het schip. Hij wist ook hoe hij het moest aanpakken en hij gebruikte houten mallen als hulpmiddel. Bouwen zonder constructietekening, dus zonder spantenplan, leidt ertoe dat de scheepstimmerman begint met het plaatsen van de kielbalk en de stevens, om daarna het vlak (de bodem) en de eerste gangen (huidplanken) aan te brengen. Bij stalen schepen worden aan de hand van de tekening eerst de kiel en de stevens opgericht en daarna de spanten 'uitgeslagen' en geplaatst, zodat de huidgangen om de spanten heen de juiste vorm aannemen. Die werkvorm werd in het buitenland ook toegepast bij de bouw van houten schepen, maar niet in Nederland met z'n relatief kleine rond- en platbodems. Onze scheepsbouwers maakten een deel van de houten romp en plaatsten daarna de spanten (leggers en krommers) in die vorm. De spanten werden daarbij niet zwei gezaagd met de vorm mee, maar volgden de vorm van de romp. Bij spantenbouw staan de spanten keurig verticaal op rij, maar bij de platbodems worden de inhouten gewoon vlak tegen de gangen bevestigd en volgen ze de vorm van de romp. De zware inhouten worden aldus "in de zak" aangebracht. Op de foto bouwt werfbaas Berend de Jong in Heeg de tjotter 'Earrebarre', waar hij in 1970 de opdracht voor kreeg. Lange tijd werd gedacht dat deze ambachtelijke vorm van scheepsbouw niet meer mogelijk was. Dat het vakmanschap verloren was gegaan. Ook was er ten onrechte een beeld ontstaan dat deze scheepsbouwers uit het verleden een soort kunstenaars waren. Op dit moment zijn er echter diverse werven waar het mogelijk is een houten platbodem te laten bouwen. De bouwtechnieken zijn bekend en op onderdelen ook verbeterd. Er is slechts één probleem: de belangstelling voor de bouw van dit soort schepen bij de watersporters is helaas niet zodanig dat er van een bloeiende bedrijfstak kan worden gesproken.

Het Nieuwe Kanaal

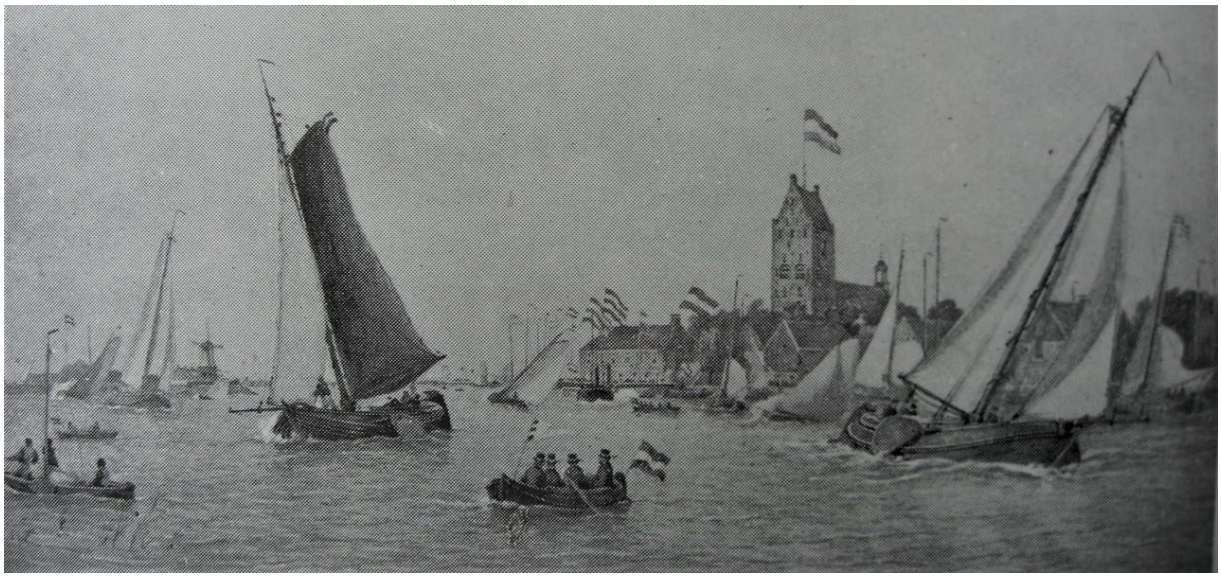
Kanalen zijn er niet van nature. Ze moeten gegraven worden. Veel kanalen die wij op dit moment als een soort natuurverschijnsel accepteren, waren er 150 jaar geleden nog niet. In Leeuwarden werd in de 19e eeuw de oostelijke toegang over water via de Potmarge en Het Vliet voor grotere schepen veel te krap. Er moest een nieuw kanaal worden gegraven, dat daarom Het Nieuwe Kanaal is gaan heten. Aan het einde van de eeuw was het klaar. Het liep van de voormalige vestinggracht bij de gevangenis naar het oosten tot aan de Tynje die naar het zuiden, naar Warga en Wartena, gaat.

Op de foto zeilt de overnaadse boeier 'Stavo' in het jaar 1896 door het pas geopende kanaal. De walkanten zijn klaar, maar de Emmakade met de grote herenhuizen zoals we die nu kennen, moest nog aangelegd worden. Die boeier is op zich wat bijzonders. Het schip zou omstreeks 1775 zijn gebouwd en is meer dan honderd jaar in het bezit geweest van de familie Van Eysinga. De laatste Van Eysinga die met de boeier voer, bleef kinderloos en besloot daarom op het einde van z'n leven dat het schip gesloopt moest worden. Hij kon de gedachte niet verdragen dat dit schip in vreemde handen over zou gaan.

Het vonnis werd uitgevoerd in 1923 op scheepswerf De Roos op Kleijenburg te Leeuwarden, tegenover Schilkampen. Dit tot ontzetting van de zetschipper Tjerk Voordewind die 43 jaren voor de boeier had gezorgd. Jaren later bezong Hendrik Voordewind, de zoon van Tjerk, de bijzondere eigenschappen van dit schip, maar Hendrik was nostalgisch aangelegd en interpreteerde de feiten op zijn manier. De foto is te zien als symbolisch voor die tijd. Het oude, houten zeilschip vaart uit, maar de welvaart langs het nieuwe kanaal met ijzeren schepen met motoren zou juist komen.

Leeuwarden, Het Vliet, het grootscheepsvaarwater om Leeuwarden van af het zuiden en oosten binnen te varen, voordat het Nieuwe Kanaal die rol overnam.

De hardzeildag van Oostergoo



Deze pasteltekening van J. Grijve (1837-1891) hing boven het bureau van Jhr. Mr. Frans van Eysinga uit Leeuwarden, een van de oprichters van de zeilvereniging Oostergoo uit 1848. Het stelt de jaarlijkse hardzeildag bij Grouw voor in het jaar 1881. Bijzonder zijn de twee boeiers. Links vaart de 'Stavo', een overnaadse Zaanse boeier die vanaf 1796 generaties lang in het bezit was van de familie Eysinga. Dit bijzondere schip werd in 1923 gesloopt omdat de laatste eigenaar, Cornelis van Eysinga, kinderloos bleef en het idee niet kon verdragen dat 'hun' boeier over zou gaan in 'vreemde' handen. Rechts vaart een andere beroemde boeier, de 'Friesland' van Mr. J. Minnema van Haersma de With. Hij kocht dit schip uit de nalatenschap van

Lambertus van der Feer uit Sneek. Lambertus kocht het schip in 1843. Hij leefde 's zomers op zijn buiten bij Terhorne, waar zijn boeier in een schiphuis aan de Kooilanden lag. Bij Terhorne is de laatste decennia veel veranderd, maar met de boeier veel minder. Die boeier bestaat nog. Het is de huidige 'Tjet Rixt', die in de Klassieke schepenhaven van Terhorne ligt. Het is de oudste nog varende Friese boeier, die in 1838 bij Holtrop in IJlst is gebouwd en vooral bekend werd onder de naam 'Tjet Rixt' in de periode dat de familie Hepkema uit Heerenveen/Leeuwarden deze boeier bezat. Na de oorlog dreigde ook dit schip gesloopt te worden, maar dankzij de Vrienden van het Zuiderzeemuseum is dat voorkomen en is dit bijzondere schip jaren later zelfs geheel gerestaureerd. Als dergelijke schepen met zo'n lange geschiedenis zouden kunnen spreken, hoorden we ongetwijfeld veel interessantere verhalen dan een toevallige, tijdelijke eigenaar van zo'n schip kan vertellen. De Stavo was er al in de Franse tijd en de Tjet Rixt mocht bijvoorbeeld getuige zijn van de staatkundige vernieuwingen vanaf 1848, een tijd dat er in Friesland nog maar weinig mensen woonden en het verkeer in het Lage Midden bijna uitsluitend over het water ging. En dat was nog maar het begin....

Staren naar vreemdelingen

Toen de Engelsman Doughty in 1888 als een der eerste toeristen met zijn Norfolk wherry door Friesland zeilde, genoot hij van het landschap en de pittoreske dorpjes. In zijn reisverslag ('Friesland Meres', London, 1889) beschrijft hij ook hoe vreemd en fascinerend hij Sneek vindt en, minder aangenaam, dat in deze stad een speciale odeur hangt van koeienstallen en veendampen. Een geur die zij dagenlang in hun kleding met zich meedragen. Doughty ergert zich echter aan het gedrag van de lokale bevolking in de dorpen. Overal waar zij aanmeren, staat het halve dorp op de kant te kijken. Luidruchtig pratend en wijzend blijven ze staren naar de vreemdelingen die zijn gekomen op dat bijzondere schip. Overnachten in een dorp wordt voor hen onmogelijk. Dag en nacht staan de lanterfanters vlak voor het schip vanaf de kant naar binnen te gluren.

In Dokkum worden de Engelsen zelfs bespuugd en het schip met stenen bekogeld. In Joure zijn de hangjongeren zo brutaal dat ze op het dek liggen om door de raampjes in de kajuit te kijken. Ze steken hun vieze vingers door de schuiframen om te voorkomen dat de dochters van Doughty de ramen sluiten. Wel honderd van die monsters staan op de kant te grijnzen, luidkeels te praten en te wijzen en ze zijn niet van plan te vertrekken. Ten einde raad vlucht Doughty weg uit Joure en ankert hij de wherry bij de Langweerder Wielen.

In de *Leeuwarder Courant* wordt nog in 1903 geschreven over 'het eigenaardig genoegen' van vreemdelingen om met een zeilboot voor het plezier door Friesland te varen, waarbij ze eten en slapen aan boord. 'Een vreemd genoegen, dat echter bij de vreemdelingen wel in de smaak schijnt te vallen'. Zo ging het ruim honderd jaar geleden. Diezelfde dorpen in het merengebied leven nu van de watersport en het toerisme. Vreemdelingen bestaan niet meer. De Vereniging voor Vreemdelingen Verkeer (VVV) is jaren geleden opgeheven. Nu zijn er alleen nog maar toeristen, ieder op z'n tijd.

Traditie als lokkertje

Aan het einde van de 19e eeuw droegen de vrouwen in Hindeloopen al jaren geen klederdrachten meer. Dat veranderde, toen omstreeks 1900 het toerisme opkwam. Met enige afgunst zag men in dit arme havenstadje, dat in Volendam en op Marken geld verdiend werd aan buitenlandse bezoekers die nieuwsgierig waren te zien hoe vreemd de vissers van de Zuiderzee gekleed gaan. En dan vooral de vrouwen van die vissers. Als dat aan de Hollandse kust vreemdelingen trekt, dan kan dat in Friesland ook, zo dachten de Hindeloopers. Zodra er toeristen in aantocht waren, trokken de vrouwen en meisjes daarom de merkwaardige kledij aan die ze nog ergens op zolder hadden gevonden en gingen de straat op alsof dat zo normaal was. Ze draaiden de bezoekers eenvoudig een rad voor de ogen. Het is daarom de vraag wie in die historische ontmoetingen neerkijkt op wie. De vooral Engelse bezoekers keken met

verbazing naar dat buitenissig geklede volkje in dat popperige stadje, waar de vrouwen een soort kolenkit omgekeerd op het hoofd droegen, terwijl de Hindeloopers op deze wijze een spel speelden om te verdienen aan die naïeve Engelsen.

Langs dode steden

Dit schilderij van Jhr. J.E. van Heemskerk van Beest (1828-1894) beeldt niet zomaar een zeilende koftjalk uit. Van Heemskerk schilderde het schip waarmee hij zelf in 1873 samen met de kunsthistoricus M.H. Havard langs de oude steden van de Zuiderzee voer. Havard publiceerde in 1874 zijn reisverslag: La Hollande Pittoresque. Voyage aux villes mortes du Zuiderzée. Dat boekje werd in Nederland bekend vanwege zijn typering van 'dode steden' om de oude binnenzee. In 1874 moest de Zuiderzeevisserij nog tot bloei komen. Vanuit plaatsen als Durgerdam, Volendam, Enkhuizen en Urk werd wel op haring gevist, maar de grote ontwikkeling van de Zuiderzeevisserij kwam pas in de tachtiger jaren, toen het mogelijk werd op eenvoudige wijze met staand want veel geld te verdienen met de vangst van haring en ansjovis. Havard zag dus inderdaad veel dode steden en zou overigens ook niet blij zijn geweest met de doordringende stank die decennia later deze steden iedere zomer kenmerkte vanwege de ansjovisverwerking bij de havens. In 2012 is het boek van Havard uitgebracht in Nederlandse vertaling bij Mastix Press. Vele liefhebbers blij, maar deze vertaling is oncontroleerbaar zonder origineel. Daarin beschrijft Havard bijvoorbeeld een geestige situatie hoe hij met zijn tjalk vertrekt uit Hindeloopen, op de pagina's 253 en 254. Die beschrijving is door de vertaler echter helemaal weggelaten....Gewoon vervangen door een enkele zin in eigen woorden. Dan denk je, hoeveel meer teksten zijn zo vrijmoedig vertaald? En waarom juist zo'n grappige en typerende beschrijving weggelaten.... Wellicht omdat de beschrijving door Havard ook als discriminerend kan worden uitgelegd, aangezien hij met enig dedain neerkijkt op het in zijn ogen primitieve gedrag van de 'inboorlingen' in dit havenstadje...?

Jong met traditie

De meeste platbodemjachten worden gezeild door wat oudere mannen en enkele vrouwen. Daar is natuurlijk niets mis mee, maar het probleem ('de uitdaging') is het behoud van deze platbodemjachten. Daarvoor heb je een nieuwe generatie nodig en op dit moment staat die, uitzonderingen daargelaten, niet te trappelen om dat bewerkelijke schip dat door de ouwelui gekoesterd wordt, over te nemen. De jonge kosmopolieten van vandaag zijn druk met hun werk en ze willen de wereld zien. Even zeilen is prima, maar jarenlang een schip onderhouden past minder in hun levensplan. De vraag is dus, hoe je een nieuwe generatie zeilers enthousiast krijgt voor het varen met platbodemjachten.

Een verstandige aanpak is natuurlijk de jongelui het schip reeds te laten gebruiken, op hun manier, terwijl de ouwelui de kosten van het schip blijven dragen. Voor veel eigenaren van een kostbaar jacht blijft dit toch een wat moeilijke stap. Bij kleine platbodems als punters, grundels, schouwen, tjotters en jollen ligt dat natuurlijk wat anders. Die schepen zijn voor jongeren beter hanteerbaar en de financiële risico's zijn minder groot. De Stichting Staverse Jol in Workum heeft een eigen werkwijze. Deze stichting beheert twee jollen, de HL 90 en de ST 48, en laat deze gebruiken door de 'Jonge vissers onder Zeil'. Bij de scheepswerf De Hoop worden al jarenlang activiteiten georganiseerd voor kinderen tot twaalf jaar: 'de kleine kapiteins'.

Die aanpak is door de Stichting Staverse Jol uitgebreid met activiteiten voor de jeugd van twaalf jaar en ouder. Jongens en meisjes leren er niet alleen zeilen met een Staverse jol, maar ook (in de winter) netten boeten, netten knopen en zeilen naaien. Ze leren over vistechnieken en over het onderhoud van zo'n jol en gaan daarmee in het voorjaar aan de slag. In het najaar, tijdens de Visserijdagen van Workum, varen zij met de jollen op het IJsselmeer om op traditionele wijze (met vergunning) vis te vangen. Op de foto de 'Jonge vissers' bij de scheepswerf in Workum tijdens de open dag van deze zondag. Onder prima omstandigheden en de nodige belangstelling van het publiek voor deze activiteiten, met demonstraties van knopen en splitsen van touwwerk, het roken van paling en het varen met een jol.

Opstopping

Wie denkt dat de huidige drukte in het centrum van een stad van de laatste tijd is, heeft het mis. Ook honderd jaar geleden raakten de steden verstopt en anders dan tegenwoordig niet alleen over de weg, maar ook over het water. Op de foto de bedrijvigheid aan het Winschoterdiep in Groningen, direct aan de oostzijde van het stadscentrum. Op de achtergrond de Martinikerk. De bevoorrading van de winkels en bedrijven in het centrum wordt gedaan door beurtschippers die hun stukgoed met zolderschuiten en potschepen vanuit de provinciesteden aanvoeren. Hun vracht wordt met de hand gelost aan de kade, waarna vrachtrijders met paard en wagen de goederen naar het juiste adres brengen. In Friesland werd door beurtschippers ook veel gezeild. Het water was er ruimer en de oevers waren er minder geschikt om een schip te jagen. Mede, omdat de overheden de jaagpaden voor zover die er waren, slecht onderhielden. In Groningen zie je vrijwel geen zeilers, maar vooral schippers die hun lading vervoeren door smalle kanalen door het schip te (laten) trekken. Dat vergde ook op die trekvaarten heel wat tolerantie en samenwerking, want het ene schip werd sneller gejaagd dan het andere. Het inhalen van een langzaam schip en zelfs het passeren van een tegenligger was met een geladen schip bepaald niet eenvoudig. In de stad moest de schipper op een afgesproken plek aan de kade zijn vracht lossen. Daar stonden de vrachtrijders klaar om de lading bij de uiteindelijke klanten af te leveren. In onze beleving lijkt alles toen langzaam te gaan, maar voor hen niet. Zij moesten op tijd leveren met de beperkte middelen waarover de vervoerders toen beschikten. In wezen is er dus niet veel veranderd. Ook nu kennen we beperkingen bij mobiliteit en transport. Binnenkort worden bij ons de pakketjes (wellicht) afgeleverd per drone, wat nu nog vooruitgang wordt genoemd. Honderden drones in de lucht creëren op vervoersgebied weer een eigen logistiek probleem, met opstoppingen boven de stad, zodat de geschiedenis zich weer zal herhalen op een nieuwe wijze. Eigenlijk moeten we blij zijn met opstoppingen. Ze zorgen voor werk. De beurtschippers zijn verdwenen. De vrachtrijders eveneens en opgevolgd

door snelle pakketdiensten. Ook deze zijn tijdelijk. Nieuw werk ontstaat in logistieke centra waar pakketjes per drone worden verstuurd. De IT-ers hebben de toekomst, totdat ook hun tijd gekomen is.

Rolpaal

Een trekschuit als op dit schilderij doet denken aan lang vervlogen tijden, maar dat is een misverstand. Met de aanleg van spoorwegen in de tweede helft van de 19e eeuw verdween inderdaad de trekschuit naar de achtergrond. De kunsthistoricus Havard reisde in 1873 langs de 'dode steden' van de Zuiderzee en maakte vanuit Harlingen een uitstapje naar Leeuwarden over de 'chemin de fer', maar stiekem betreurde hij dat hij niet meer per trekschuit naar de Friese hoofdstad kon. Het vervoer in zo'n vriendelijk schuitje dat rustig voortgetrokken werd door een paard, beviel hem wel. In de trekschuit hebben de reizigers tijd voor een goed gesprek, tijd om wat te eten of lekker in een hoekje weg te dromen. Overigens werd er door dames wel geklaagd over de bedompte sfeer in de roef door de voortdurend pijprokende heren. De gemoedelijkheid die Havard zo waardeerde is ook de sfeer op het schilderij. Het is windstil, niemand heeft haast, alles komt op z'n tijd. De lijn waarmee de schuit getrokken wordt, is bevestigd aan een kort mastje om te voorkomen dat de jaaglijn achter iedere struik blijft hangen. De jager met z'n paard is de bocht in de vaart al voorbij en juist om die reden is er in de bocht een rolpaal geplaatst waar de jaaglijn omheen loopt. Die paal zorgt ervoor dat het schip niet tegen de wal wordt getrokken zodra de jager de bocht heeft genomen, maar rechtuit blijft varen om daarna de bocht te nemen. Havard zag in 1873 nog wel enige trekschuiten in gebruik, maar hij had natuurlijk nooit kunnen bedenken, dat tot aan de Tweede Wereldoorlog tussen

Edam en Volendam een trekschuit in de vaart zou blijven. Die deed een uur over een afstand die de stoomtram in de dertiger jaren in vijf minuten aflegde. De trekschuit kon zo lang blijven bestaan dankzij het opkomende toerisme. Toeristen hadden in die tijd geen haast en vonden het grappig met een historische trekschuit Volendam te bezoeken. Op het schilderij van Cornelis Springer uit 1852 is ook een vrachtschip te zien met een spriettuig. Zo'n tuig met een lange spriet die diagonaal het grootzeil spreidt, had vele nadelen, maar werd vooral op beschut binnenwater gebruikt. Die tuigvorm geeft een groot zeiloppervlak hoog aan de mast, wat op beschut water effectief is. Op zee is een hoog zeilpunt een nadeel, maar op beschut binnenwater juist niet.

Schotels Zuiderzee

Maritieme schilders onderscheiden zich eigenlijk nooit door stilistische experimenten of vernieuwingen. Nee, ze laten vooral zien hoe zij onder de indruk zijn van het water, het licht, het weer en de scheepvaart langs de waterkant. Dat doen ze op een traditionele, figuratieve wijze. In de romantiek werden spectaculaire, adembenemende zeegezichten geschilderd die feitelijk onmogelijk zijn. Die stijl zie je niet meer. Moderne maritieme schilders werken realistisch, impressionistisch of expressionistisch. Dus in schilderstijlen van meer dan honderd jaar geleden. De Dordtse schilder Anton Schotel (1890 - 1958) was daarin geen uitzondering. Hij maakte prachtig maritiem werk in een impressionistische stijl. De ontwikkelingen in de schilderkunst in zijn tijd zoals de Stijl, het kubisme, het expressionisme of het surrealisme leken hem niet te raken. Vooral de sfeer rond de Zuiderzee inspireerde hem. Hij schilderde er ook buiten, op locatie. 'En plein air'. Als in 1932 de Zuiderzee afgesloten is, schilderde hij door alsof er niets was veranderd. Dat maakt ons eigenlijk ook niets uit. Zijn schilderijen uit die tijd blijven prachtig. Een ernstig smet

op zijn werk veroorzaakte hij zelf. 'Hausgemacht', zeggen onze oosterburen. Tijdens de Duitse bezetting van Nederland koos Schotel uit opportuniteit voor de NSB, waardoor het hem in de oorlogsjaren zakelijk goed bleef gaan. Die keuze brak hem aan het einde van de oorlog op. Berooid en belasterd duurde het jaren voordat hij weer wat boven water kwam. Zijn schildertalent was hij gelukkig niet kwijt geraakt. In de vijftiger jaren maakte hij weer prachtige schilderijen van de door hem verheerlijkte oude Zuiderzee, alsof er in al die jaren niets was veranderd. Zijn grote expositie in 1958 werd hem echter te veel. Hij overleed kort na de tentoonstelling door een hartinfarct. Toen stond de tijd voor hem echt stil.

Buiten IJ

Voor de sfeer langs de Zuiderzee bij Amsterdam hoeven we slechts bij Nescio te rade te gaan: "Toen wij aan 't eind van de dijk kwamen en de Zuiderzee voor ons zagen, toen werd ook Hoyer stil, zo stil als 't water, dat wittig blauw was, als de lucht er boven. En in 't noorden, achter de strekdam, was 't Buiten-IJ krijtwit. Een vrachtboot en een sleepbootje stoomden er in naar de stad, van oost naar west. (...) En een tjalk voer er, met een wit zeil, de schoot over bakboord. En daar achter lag Durgerdam, met z'n kleine huisjes aan de dijk en z'n twee kleine torentjes en wat kale bomen. (...) In het cafeetje (van Schellingwou) zaten we stilletjes aan 't raam. Ik keek naar het oosten, de dijk af naar een paar schrale, verwaaide bomen aan de waterkant, naar het water en de lucht. (...) In het zuidwesten was de hele hemel geel. En ik ging dwars op m'n stoel zitten en keek en vond dat alles goed was zoals het was en dat er niets meer te veroveren viel en leefde. (...) En toen dachten wij aan 't voorjaar, dat

zou komen na die winter en voelden ons weer onsterfelijk en helemaal niet droevig meer." (Nescio, Mene Tekel, Buiten IJ, 1914)

Varend gezonken

In de zomer van 2016 onderschatte een schipper van een flink binnenschip de golfslag op het IJsselmeer. Bij de oversteek van Enkhuizen naar de Friese kust sloegen de golven dwars over het schip. Het was te gevaarlijk om de luiken tijdens die vaart te sluiten en dus voer de schipper door totdat het niet verder ging doordat het schip op de bodem van het meer vastliep.

Op de vaarroute van de veerboot tussen Enkhuizen en Stavoren, zodat iedere dag velen het toch wat mistroostige beeld van een gezonken schip konden aanschouwen. Om de schade te beperken had 's Rijks Waterstaat een scherm om het schip gehangen waarmee olielekkage kon worden opgevangen. Op de foto is de grote boei te zien die aangeeft dat het wrak van die kant aan de oostkant gepasseerd moet worden. Aan de kant van de windturbines bij Urk die aan de horizon te zien zijn. Na de nodige procedurele afhandelingen is het schip gelicht en weer opgeknapt. Je denkt al gauw, had de schipper dit niet kunnen voorkomen? Het schip zonk immers niet plotseling, maar geleidelijk, al varende. Helaas is dat een misverstand. Op alle koersen zou de schipper bij hoge golfslag water over krijgen. Het schip was gedoemd te zinken, omdat er voortdurend water in het schip kon doordringen dat niet verwijderd kon worden. De enige remedie was preventie. Het schip zou pas aan de oversteek moeten beginnen, nadat het potdicht was gemaakt, zodat er geen overkomend water in het ruim kon komen. Maar ja, heel vaak gaat een oversteek op het IJsselmeer prima zonder zoveel preventieve.

De schipper is natuurlijk gewoon verrast door de omstandigheden op ruim water en vervolgens is het te laat. Dat overkomt ook met regelmaat de vele watersporters op het IJsselmeer en de Waddenzee. In verslagen van geslaagde reddingen vertellen zij

hoe ze overvallen werden door slecht weer, maar iemand die zich goed voorbereidt, kan eigenlijk niet zo onverwacht door het weer verrast worden. In de vijftiger en zestiger jaren voer Ir. Jan Hooykaas met zijn zes meter lange tweemastertje de *Zeeslang* op dit water zonder ooit de hulp in te roepen van reddingsdiensten. Hij had zich structureel voorbereid op de slechtst mogelijke omstandigheden. In de kuip van zijn scheepje, een Thibautontwerp, lagen twee grote stokankers aan dikke Manilla-trossen klaar voor gebruik. Zo nodig bleef hij dagen achter anker op open water een storm uitrijden. 'Redders' cirkelden als aasgieren om hem heen om een centje te verdienen met rescue, maar hulp sloeg hij systematisch af. Ooit vertelde hij me van het belang om op open water steeds te rekenen met een achterdeurtje. Wat voor alternatief heb je als het op de voorgenomen koers niet lukt?

Het schip zonk natuurlijk bij ruw weer en lag rustig op hulp te wachten bij stil weer.

Stijlvolle Lelievletten

In 2017 werd landelijk herdacht dat de kunstbeweging De Stijl honderd jaar bestond. Voor Drachten was dat een relevante gebeurtenis, omdat de oprichter van De Stijl, Theo van Doesburg, belangwekkende opdrachten heeft uitgevoerd in deze plaats. Glas in loodramen en plavuizenplateaus in scholen en de afwerking van een rijtje burgerwoningen dat ingericht en geschilderd is volgens principes van De Stijl. Als onderdeel van de vele plaatselijke activiteiten heb ik het skûtsje De Jonge Trijntje van een Stijltuig voorzien en heel verrassend nam de Zeeverkennersgroep van de Scouting in Drachten het initiatief om twee van haar Lelievletjes eveneens een stijltuig te geven, waar ik vervolgens een ontwerp voor maakte. Die vletjes zorgden voor een fleurige entourage van het skûtsje.

Die vletjes zelf zijn eigenlijk gewone knikspantvletten voor de binnenvaart die na de oorlog gebouwd zijn als 'Beenhakkervlet'. De Zeeverkennersgroep groeide in die jaren en de organisatie zocht naar een geschikt standaardscheepje voor de Scouting waarmee gezeild, geroeid, gejaagd, geboomd en gewrikt kon worden. De keuze viel op het Beenhakkervlet, dat voor dit doel aangepast werd en Lelievlet ging heten. Een onverwoestbaar scheepje, dat weinig onderhoud vroeg. Het zeilde weliswaar niet geweldig, maar wel goed genoeg voor het doel van de Scouting.

In een halve eeuw zijn er meer dan 1500 van deze scheepjes gebouwd. De laatste jaren zijn ze toe aan wat groter onderhoud, zoals het vervangen van het vlak, de bodem van het vlet, maar dat is normaal na zoveel jaren intensief gebruik. Anders dan bij de zeilscholen met hun polyvalken worden deze vletjes niet gebruikt om de jeugd wat te leren zeilen, maar moet er aan boord door iedereen aangepakt worden. Zo'n stalen vlet gaat immers niet vanzelf vooruit.

Veel oudere zeilers van dit moment hebben hun eerste ervaringen op het water beleefd bij de Zeeverkenners met hun Lelievletten. Zelf was ik liever met een eigen

scheepje te varen. Een verenigingsmens ben ik nooit geweest en ook later nooit geworden, wat niet wegneemt, dat je waardering kunt hebben voor de wijze waarop de Zeeverkenners door de jaren heen jonge mensen met Lelievletjes vertrouwd hebben gemaakt met zwerven over het water.

Panta Rhei

Vrachtvaart op de Lek, een zeiltjalk, in de dertiger jaren gefotografeerd door de persfotograaf Wiel van der Randen, in een schijn van natuurlijkheid. Schijn, want die rivier heeft op dat moment nog maar weinig met natuur te maken. Vanaf het midden van de 19e eeuw werd de loop van de rivieren in Nederland door de mens onder controle gebracht met dijken, uiterwaarden en kribben. Voor die tijd ging de rivier zijn gang en stroomde zoals ze wilde stromen. Vaak tot last van de mensen die langs de rivieren woonden en ook tot last van de scheepvaart. Een zandbank meer of minder maakte de rivier immers niets uit. Als het maar stroomt. Panta Rhei.

In de tweede helft van de 19e eeuw bracht de mens daar verandering in. Om economische redenen en voor de veiligheid van de bewoners langs de rivieren, moesten de mensen de stroom onder controle krijgen, wat daarna ook aardig is gelukt. In diezelfde periode werd het spoorwegnet aangelegd, met als gevolg dat er bijna dertig spoorbruggen over de rivieren werden gebouwd. Daar waren voor die tijd monumentale bouwwerken bij, groter dan Nederland ooit had gekend, zoals de

spoorwegbrug bij Culemborg over de Lek en vooral de Moerdijkbrug over het Hollands Diep.

Vooruitgang voor de één is echter vaak achteruitgang voor de ander. Waar de zeilende vrachtschippers voorheen vrij baan hadden op de rivieren, daar ontstonden nu blokkades in de vorm van bruggen waar zij niet onder door konden. In de jaren die volgden werd dit probleem nog nijpender door de bouw van bruggen voor het wegverkeer, wat nodig werd door de komst van de auto. Het zeilen op de rivieren werd daarmee een hindernisbaan voor de schippers, die vervolgens weer opgelost werd door niet langer te zeilen, maar het tuig te strijken of zelfs geheel te verwijderen en het schip te laten slepen door een stoomsleper. Tot in de vijftiger jaren van de vorige eeuw waren lange rijen rijnaken die voortgesleept werden over de rivieren een normaal verschijnsel. Ook dat is weer verleden tijd. Tegenwoordig wordt de vrachtvaart over de grote rivieren beheerst door grote containerschepen, tankers en duwbakken. De drukte op de rivier is verdwenen. Het is er zo rustig als honderd jaar geleden, maar het volume van het goederenvervoer is alleen maar toegenomen. Niets blijft, alles verandert. Zelfs het stroombeeld van de rivieren kan zich onder invloed van klimaatopwarming niet onttrekken aan veranderingen. Straks is de Rijn 's zomers zo ondiep, dat er weer gevaren moet worden met vele kleine schepen....

Leven op je werk

Werknemers zijn gewend aan een scheiding tussen werk en privé. Voor zelfstandige ondernemers telt dat al heel wat minder. De zeilende vrachtvaart van honderd jaar geleden kende helemaal geen scheiding. Het gezin woonde op het schip waarmee de kost werd verdiend. Jan Zetzema schreef een boeiend boekje over zijn ervaringen als motordrijver op de Friese palingaak 'Korneliske Ykes' waarmee levende paling naar Londen werd gebracht. Hij was zelf geboren op een binnenschip en had nog nooit

aan de wal gewoond. De schippers op de palingaken waren voormalige Zuiderzeevissers. Prima zeelui, maar gewend aan een tijdelijk verblijf aan boord. Zij woonden gewoon in een huis in een Fries Zuiderzeestadje en verdienden de kost met de palingvaart. Zetzema had echter 'geen vaste woon- of verblijfplaats'. Hij hoorde op een schip. Hij keek daarom heel anders aan tegen het werk en verblijf aan boord. Hij woonde op de aak, terwijl zijn maats aan de wal woonden en aan boord kwamen om te werken. Deze vissers voeren om aan de kost te komen, terwijl Zetzema mede op het schip verbleef, omdat dat zijn thuis was. Hij leefde op de aak. Ook als het met de vaart tegen zat, had hij, anders dan de anderen, geen hekel aan het verblijf op het schip. Misschien een model om te overwegen: plezier hebben in je werk, want het is je leven.

De Friezen?

Wonen en werken op het Friese platteland is anders dan in de stad, dat is voor iedereen duidelijk. Moeilijker voorstelbaar is, dat in het Lage Midden van Friesland veel boerderijen gebouwd zijn op eilanden. Gewoon op een stuk land omgeven door brede sloten. Zonder aansluiting op elektriciteit, gas, waterleiding en riool. Ze waren evenmin aangesloten op een wegennet. Moderne communicatiemiddelen bestonden nog niet. Deze boerenfamilies hadden voor het vervoer van vee en goederen een of meer zeilpramen en voor de boodschappen een schouw waarmee ze naar het dorp voeren. Tot in de zestiger jaren werd er ook serieus nagedacht over wat dat betekende voor het volkskarakter. Dat lege landschap, die geïsoleerde manier van werken en wonen, de voortdurende stilte en eenzaamheid, dat alles moet toch van blijvende invloed zijn op het karakter van deze mensen? Door de eeuwen heen zou hier daarom een bijzonder mensenras gevormd zijn: de Friezen. Mannen en vrouwen die gewend zijn in de verte te kijken over een vlak land zonder bomen. Er zou sprake zijn van een innig verband tussen de mens en het landschap dat hij bewoont. De Friezen zijn gehecht aan vrijheid en onafhankelijkheid, zo beweerden

de onderzoekers. Zij zijn koning op eigen erf, de buren zijn ver weg en ieder moet zichzelf zien te redden. Friezen zijn daarom niet direct bereid zich te schikken naar andermans mening. Onder dit volk tref je, nog steeds volgens de onderzoekers, veel hoekige karakters, gesloten figuren, gehard in een bestaan zonder veel steun van een gemeenschap.

Dit soort verhalen werd geschreven in de dertiger jaren (zoals in Meertens & De Vries: *Nederlandsche Volkskarakters, 1938*), maar ook na de oorlog, zoals bij J.J. Kalma: *Leer mij ze kennen, De Friezen. (1967)* Dat boekje is overigens een deel uit een serie. Ik vermoed dat Kalma heel goed wist dat 'het Friese volkskarakter' helemaal niet bestaat. Hij merkt tenminste op, dat 'men het klaarblijkelijk niet kan laten van de Fries wat bijzonders te maken.' De samenhang tussen volkskarakter en landschap, Blut und Boden, zou zelfs voor de oorlog al ernstige bedenkingen moeten oproepen. Dat gebeurde eigenlijk niet. De schetsen in de *Nederlandsche volkskarakters* waren bedoeld als een voorzichtige aanzet voor de ontwikkeling van een vaderlandse rassenleer, iets waar pas decennia later fundamentele kritiek op kwam. Nu hebben we alleen nog bij populaire sporten als voetbal te maken met verslaggevers die spreken over de Achterhoekers, de Amsterdammers, de Friezen etc. etc. terwijl iedereen weet dat die begrippen bij deze voetbalclubs inhoudsloos zijn.

Binnenvaart

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 niet, want het schip ligt dan weliswaar vast in het water, maar heeft niets er boven, zodat hoge golven er eenvoudig over heen gaan.

Dat neemt niet weg dat sommige skûtsjeschippers in het verleden de gok van een oversteek waagden. Bijvoorbeeld snel langs de oostwal van de Zuiderzee. Als de schipper bij Zwolle of Kampen lag en terug moest naar Friesland, dan was het verleidelijk om niet de omslachtige route door de Kop van Overijssel te nemen, maar bij gunstige omstandigheden snel buitenom te varen. De IJssel af, het Keteldiep uit en dan naar het noorden om Lemmer te bezeilen of het noordwesten om Stavoren te bereiken. Dat kon gemakkelijk binnen een dag, dus.....

De schipperse had daar echter niet altijd trek in, zodat het gebeurde, dat de zij met de kinderen per trein naar Friesland reisde en de schipper met z'n knecht de oversteek met het schip waagden. Tegenwoordig varen de wedstrijdskûtsjes wel op het IJsselmeer, maar dat gebeurt alleen als het niet te hard waait en onder begeleiding van een reddingsdienst, mocht er wat mis gaan.

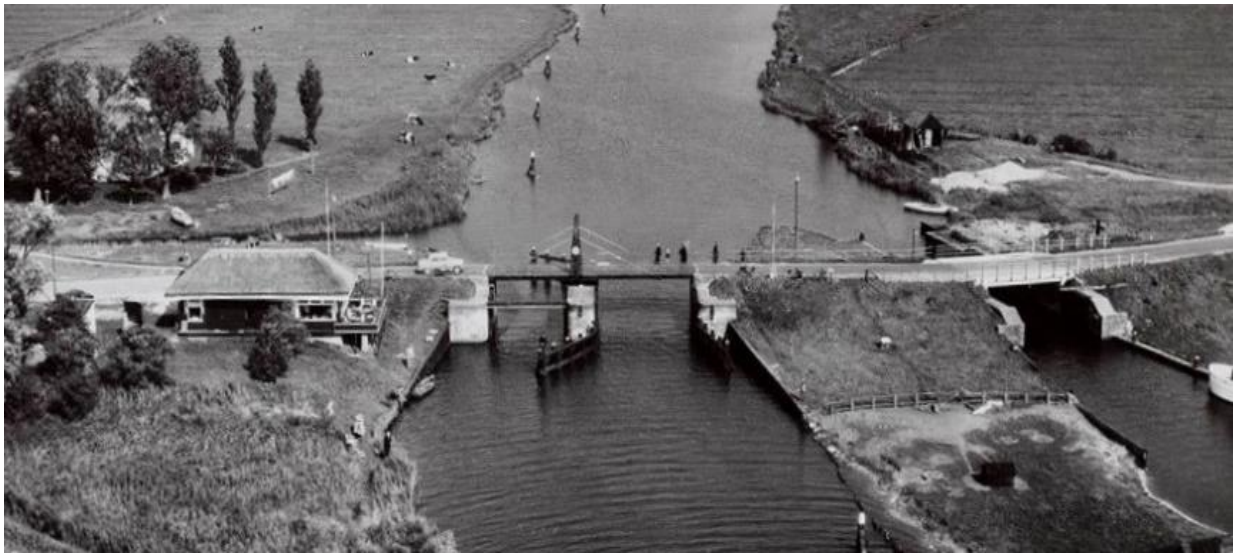
Skûtsjesilen is een spel geworden, een massavermaak met een folkloristisch randje, dat nog maar weinig te maken heeft met het moeizame bestaan van de oorspronkelijke vrachtschippers van het Friese binnenwater.

Tol in Friesland

De adellijke familie Galama vestigde zich in de middeleeuwen bij Koudum in de zuidwesthoek van Friesland. Vanaf 1628 kregen de Galama's het recht om tol te heffen bij de doorwaadbare plek waar de weg naar Balk door het meertje de Morra liep. Daar zorgden de Galama's voor een bevaarbaar water met een beweegbare brug en daarnaast verrees een tolhuis, de Galamadammenstate. Dat tolhuis was een herberg voor de plaatselijke elite. De Galama's hielden er een feodale bestuurscultuur op na.

Jhr. Mr. Jacob van Lennep beschreef in 1836 zijn bezoek aan de herberg in 'De roos van Dekama'. Het recht om ter plekke tol te heffen trof zowel de scheepvaart als de reizigers over land. Om de brug over water of land te mogen passeren, moest er betaald worden.

Het tolrecht bij de Galamadammen werd pas in 1942 opgeheven tijdens de oorlog, door de Duitse bezetter. Wel staken de Duitsers in 1945 het fraaie tolhuis in brand. Daarvoor in de plaats kwam het badpaviljoen dat de maatschappelijke elite van Koudum in 1934 had laten aanleggen aan de oever van De Morra en dat nu verplaatst werd naar de brug. De oude draaibrug uit 1836 bleef in gebruik tot 1970. Dertig jaren later is de nieuwe brug bij Galamadammen vervangen door een aquaduct. Overigens was tolheffing op waterwegen in Friesland niets bijzonders. Niet alleen vanwege het gebruikelijke sluis- en bruggeld, maar ook als heffing bij het binnenvaren van de provincie. Wie van Overijssel naar Friesland voer, zag honderd jaar geleden bij de Tjonger een ketting, gespannen over het water. Die werd pas neergelaten nadat de schipper bij de tollenaar een vergunning had gekocht om Friesland binnen te mogen varen.....



Galamadammen fungeerde tevens als dam tegen het opstuwen van water bij harde wind uit het zuidwesten of noordoosten. Bij Terhorne was een dubbele sluis voor het Sneekermeer die meestal open stond, behalve bij storm. Maar ook bij Galamadammen kon het water afgesloten worden met sluisdeuren, waardoor voorkomen moest worden dat aan de hoge kant het water te ondiep werd en aan lagerwal het land in het Lage midden van Friesland overstroomde. Pas in 1966 verbeterde de waterbeheersing met de bouw van het Hooglandgemaal bij Stavoren.

Riskante tochten?

Het afgraven van veen om turf te delven, stond als werk niet hoog aangeschreven. Turf was ondertussen wel eeuwen lang voor Holland een buitengewoon belangrijke delfstof. Goedkope energie waar de hele maatschappij incl. de bedrijven veel voordeel van genoten. Het winnen van dit 'bruine goud' had zich in de loop der jaren steeds verder verplaatst naar het oosten. Op de foto wordt een paar meter hoogveen in Drenthe afgegraven, het land is daarna gewoon een paar meter verlaagd tot op de zandbodem onder het veen. De gestoken turven worden hier met een steilsteven afgevoerd. De mannen kruien de turven naar de sloot, 'de wijk', waar het schip ligt. Voorzichtig rijden ze over de smalle loopplank en storten vervolgens de turven, terwijl de vrouwen naast elkaar op de knieën deze turfjes zo stapelen, dat ze compact en stevig op het schip liggen. Het blijft wonderbaarlijk dat veel vrouwen bij zulk werk lange witte jurken droegen. Vanaf 1900 kwam de klad in deze veenderij, omdat de steenkool de turf verdrong als brandstof, maar die overgang verliep geleidelijk. In Drenthe werd nog jarenlang turf gegraven. Op de foto ziet het werk er eigenlijk wel idyllisch uit, voor ons althans, maar de werkelijkheid was anders. Nog afgezien van de armoede bij de veenarbeiders en de zwaarte van hun arbeid, moest de turf ook nog vervoerd worden en die vaart door de veenderijen was voor een schipper niet zonder risico. De arme zandgronden in zuidwest Drenthe en het oosten van Friesland waren ook de gebieden waar generaal Johannes van den Bosch zijn 'paupers' uit de grote steden van Holland in 'landbouwkoloniën' onderbracht. Een voor die tijd idealistisch sociaal project. Bedelaars, landlopers en alcoholisten werden met landarbeid opgevoed, maar ook zo nodig gevangen gezet. Landlopen mocht dan verboden zijn, dat was alleen maar zo, omdat er landlopers waren. De schippers hadden tijdens hun tochten door de vaarten naar de veenderijen in die arme, dunbevolkte streken regelmatig te maken met wat duistere types op de wal. De zoon van een skûtsjeschipper vertelde me eens, dat zijn vader tijdens zo'n vaart altijd zijn jachtgeweer klaar had liggen om ongewenste bezoekers te kunnen verjagen. De pleziervaarder Kleefstra die in 1909 met zijn zoon Jan in een notarisbootje door Friesland toerde om hem te laten zien waar hij vroeger was

opgegroeid, schrijft in zijn boekje 'Een vacantie op de Friesche wateren' hoe ze aan de Opeindervaart bij Drachten lagen om wat te vissen. 'Terwijl we daar zo zaten, kwam er een puntertje naar ons toe, waarin een haveloos geklede, potige, boerenkerel met een verschrikkelijk ongunstig gezicht, benevens een kwaadaardige wolfshond, die al van verre zijn tanden liet zien. Hij liet 't bootje vlak bij ons op de wal lopen, sprong met zijn hond aan land en ging zwijgend achter mij staan. Jan beweerde plotseling, dat hij een snoek had zien staan en dat hij wat vistuig uit de boot ging halen. Daarmee kreeg hij een fatsoenlijk voorwendsel om de grote buks van boord te halen en mij die met een stuk of wat patronen in mijn hand te stoppen, onder uitnodiging hem te volgen naar de plek waar hij de snoek had gezien.' Zo droop de ongewenste bezoeker af en gooiden ook deze pleziervaarders de touwen los om een veiliger plek te zoeken.

Onthaasting

Spectaculaire foto's van zeiljachten bij harde wind in hoge golven, die trekken de aandacht. Dat is nog eens zeilen. De werkelijkheid van het zeilen op ruimer water is vaak ietsje anders. Tegenwoordig zou je ieder zeiljacht een motorsailer kunnen noemen, want bij weinig wind wordt er meestal niet gezeild, maar op de motor gevaren. De scheepsmotoren in zeiljachten zijn ook zeker geen 'hulpmotoren' meer die je alleen gebruikt om bijvoorbeeld bij windstilte thuis te komen. Anders dan ruim een halve eeuw geleden het geval was, zijn moderne zeiljachten voorzien van sterke en betrouwbare dieselmotoren. Tot in de zestiger jaren waren er zeilers die uit principe geen scheepsmotor aan boord wilden. Zij hadden een zeilschip, dus zij voeren op de zeilen en niet anders. Dat leidde ertoe, dat je bij weinig wind ook maar weinig voortgang maakte. Bij blakte lag je zelfs helemaal stil, in afwachting van een zuchtje wind uit de goede richting. Een weekend zeilen op het IJsselmeer kon

betekenen dat je een hele zondagmiddag je best deed bij een labberkoelte een haven te bereiken, omdat er de volgende dag immers weer gewerkt moest worden. Die onpraktische kant van zeilen bij windstil weer leidt af van de bijzondere ervaring dat je dobberend op dat ruime water overgeleverd bent aan natuurkrachten en je je ziel in lijdzaamheid moet leren bezitten. Pas decennia later, toen de wereld vooral bestond uit maatschappelijke- en economische activiteiten, uit dynamiek, uit efficiënte productie zonder verlies van tijd, 'time is money' niet waar, werden zelfs beleidsmakers en politici zich bewust van de intrinsieke waarde van 'onthaasting'. De aanbeveling regelmatig te onthaasten (om daarna des te beter te kunnen presteren) is echter vrijwel nergens in praktijk gebracht. De moderne westerse mens doet dat alleen, als hij er toe gedwongen wordt en dat kan, door te gaan zeilen bij weinig wind met een schip zonder motor. Dan zit je uren bij elkaar zonder dat er iets gebeurt, zonder dat je opschiet, terwijl je ondertussen wel ergens wilt komen. Zulk zeilen is misschien wel een gratis therapie voor wie er aan toe is.

Small is beautiful

Hoezo klein? De zeeschouwen op de foto waren ruim vijftig jaar geleden toch flinke zeilschepen! Ja, toen wel, maar nu zijn ze klein, sinds iedere boot beneden de tien meter de afgelopen decennia klein is geworden. Het merkwaardige is, dat ik een groot zeilschip mooi vind om te zien, maar een klein zeilschip prefereer om in te zeilen. Deze zeeschouwen hangen daar dus wat tussen in. Op een groot schip heb je minder het gevoel dat jij aan het zeilen bent. Nee, je zit op dat schip samen met andere zeilers en ieder voert zijn taken uit en het resultaat is, dat het schip op de geplande koers in beweging komt en jou meeneemt. Eigenlijk word je gezeild. Hoe anders is dat op een relatief klein schip. Daar ben jij degene die zeilt. Zeker als je een

klein zeilschip daar op hebt ingericht, kan je dat alleen zeilen en ben je niet afhankelijk van anderen. Natuurlijk is het ook leuk met z'n tweeën te zeilen, zeker als je op elkaar bent ingespeeld. Het verschil met een groot schip is, dat je in een klein schip dicht op het water vaart, je ziet de golven komen en gaan. Je bent daarbij zelf verantwoordelijk voor alles wat er gebeurt, je voelt de kracht van de wind direct aan het schip, aan de schoten, aan het helmhout. In de zestiger jaren gingen veel zeilers van het binnenwater voor het eerst het IJsselmeer op. Voor het eerst kregen ze te maken met golven die het hele schip oppakten en wegzetten. Dat was wennen. Ook hadden ze plotseling een goede kaart nodig, een kompas en verstand van zaken. Voor het eerst moest er echt genavigeerd worden. In de havens ontmoetten de zeilers elkaar weer en werden de ervaringen uitgewisseld. Want het was in die tijd, met de zeilschepen van die tijd, een avontuur op dat grote water en ook wel eens spannend. Hoe anders gaat dat tegenwoordig. Ik zeilde eens mee op een groot zeewaardig jacht op het IJsselmeer. Er stond een flinke bries, windkracht zeven. Zittend aan het hydraulisch stuurrad had ik de opdracht het schip op koers te houden. Ik moest steeds letten op een monitor met de koers in graden. Ik hoefde niet te letten op de windvlagen, niet te letten op de golven, want dat schip voer gewoon door zoals het hoorde. Ik hoefde alleen maar bij te sturen, zodat de gewenste koers op de monitor bleef staan. De rest van de bemanning dronk koffie in de kajuit. Het enige dat er verder toe deed, was de beroepsvaart voorrang te geven, maar beroepsvaart was er vrijwel niet. Dat was voor mij dus een saaie vorm van zeilen. Het ging wel snel, je lag na een paar uurtjes al weer in een haven, en ondertussen had je niets meegemaakt. Er hoefden in de haven dus ook geen ervaringen uitgewisseld te worden. Je zeilde om ergens anders te komen en dat was alles.

8612
148

L
72

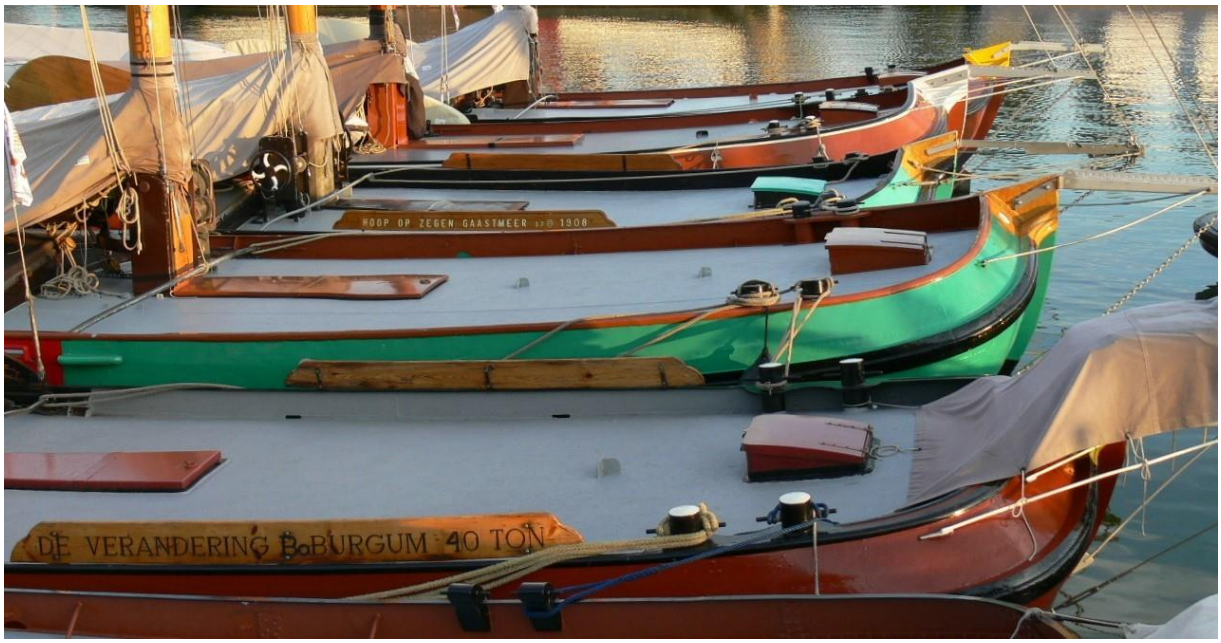
Stroomlijn niet relevant

De traditionele vrachtschepen in Nederland vallen op door hun ronde, zelfs stompe vormen. Op de foto de kont van een houten hektjalk. De kop van het schip is net zo stomp als de kont. Er is geen enkele sprake van stroomlijning, wat toch vreemd is, want een vrachtschipper wil niet alleen veel lading vervoeren, hij wil dat ook snel. Op de Nederlandse binnenwateren was snelheid echter uitgesloten. De schepen voeren langzaam en dat verklaart mede de stompe vormen. De vorm van het schip heeft bij langzame vaart vrijwel geen invloed op de weerstand in het water. De weerstand is dan vooral wrijvingsweerstand. Pas als een schip snel vaart, wordt de vorm van de romp belangrijk. Dan blijkt een schip met een spitse kop en scherpe waterlijnen het beter te doen dan een schip met een stompe kop. Onze schippers konden op het binnenwater echter niet snel. Ze hadden helemaal geen belang bij een slank, spits schip. Dat ging door de vorm niet sneller of gemakkelijker, terwijl er bij gelijke lengte veel minder lading vervoerd kon worden.

Wedstrijdjachten

Voor het imago van het skûtsjesilen wordt uiteraard het verhaal verteld over het legendarische verleden, toen deze scheepjes nog werden gebruikt als vrachtschip in de provincie Friesland. Voor de beeldvorming en de marketing van het product is daar natuurlijk helemaal niets mis mee, maar met de op dit moment nog bestaande skûtsjes heeft dat verhaal niets meer te maken. Voor deze van origine zeilende vrachtscheepje is al bijna honderd jaar geen taak meer bij de binnenvaart. De nog zeilende skûtsjes zijn plezierschepen. Na de oorlog dreigden deze scheepjes van het water te verdwijnen en bleef dankzij particulier initiatief het oude gebruik in stand

om in de zomer met deze vrachtscheepjes 'hardzeilerijen' te houden om in de slappe tijd een centje bij te verdienen.



Eerst werd de Sintrale Kommisje Skûtsjesilen(SKS) opgericht om deze schipperstraditie in ere te houden en enkele decennia later werd het Iepen Frysk Kampioenskip Skûtsjesilen (IFKS) opgericht als open kampioenschap, omdat de SKS te zeer een besloten club bleek te zijn.

Wedstrijdzeilen kent echter een eigen dynamiek. Wedstrijdzeilers willen winnen. Ze willen sneller dan de ander zeilen. Al spoedig werden de voormalige vrachtscheepjes daarom zo aangepast, dat de zeileigenschappen verbeterden. De romp moest lichter, gladder en langer. Het tuig moest groter en moderner. De mast ging meters naar achteren om een betere balans te vinden in het zeilplan en de roef moest naar voren, want het achterdek werd de werkplek voor een team van zeilers. Skûtsjesilen werd een teamsport en de schepen werden wedstrijdjachten.

Op de foto zie je de lange voordekken van omgebouwde skûtsjes door het naar achter verplaatsen van de mast. De strippen op het voordek worden gebruikt om de fokkeloet vast te zetten bij het te loevert houden van de fok. Vroeger zette de knecht de vaarboom in de schoothoek van de fok en de druif van de boom vast tegen de mastkoker. Die mastkoker op moderne skûtsjes is daarvoor te ver naar achteren geplaatst, zodat er een steunpunt op het dek is gelast. Natuurlijk zijn alle aanpassingen ten koste van de laadruimte gegaan. De roef ruim een meter naar voren, de mast drie meter naar achteren, zo blijft er geen laadruim meer over.

En dat is ook niet nodig, want deze scheepjes vervoeren geen vracht meer. Het zijn vriendelijke racemonsters geworden, die het publiek vooral spektakel moeten bieden met hun snelheid en enorme tuigen. Alles draait bij skûtsjesilen om publiek. Zonder publiek is het skûtsjesilen immers verloren.

Wedstrijdje bomen

Stichting De Staverse Jol in Workum schrijft ieder jaar vier zeilwedstrijden uit voor Staverse jollen. In Laaksum, Oudega, Stavoren en Hindeloopen. Daar doen vooral originele, houten vissersjollen aan mee en slechts een paar moderne, stalen jollen met kajuit. Nu is een zeilwedstrijd voor de modale toeschouwer heel moeilijk te volgen en daarom eigenlijk niet interessant. De wedstrijd is min of meer leuk voor de zeilers, maar de toeschouwers zien alleen dat de boten op enig moment starten en na verloop van tijd er weer mee ophouden, waarna de winnaar bekend is. Bij harde wind is het voor veel mensen wel interessant om te zien hoe zeilschepen door de golven gaan en de windvlagen pareren. Op 1 september 2019 was er in Hindeloopen echter nauwelijks wind. De toch wat zware jollen kwamen nauwelijks vooruit, zodat het geen zin had een zeilwedstrijd te houden. Afblazen dus. Maar op ondiep water voor de Friese kust kan je ook bomen. De zeilwedstrijd werd omgedoopt tot boomwedstrijd. Iedere jol moest met twee vaarbomen een traject van de startlijn naar een boei en weer terug afleggen en de snelste was de winnaar. Niet dat een boomwedstrijd voor het publiek zo interessant is, maar alles is beter dan een wedstrijd afblazen als de zeilers uit diverse plaatsen voor een wedstrijd naar Hindeloopen zijn gekomen. De Wieringeraak op de foto deed uiteraard niet mee. De aak fungeerde als startschip.

Rottige Meenthe

Het riviertje de Linde vormt de grens tussen de provincies Overijssel en Friesland. Ten noorden van de Linde is het veengebied van Weststellingwerf tussen Wolvega en

Kuinre, de voormalige Zuiderzeehaven. Een arm, maar landschappelijk fantastisch gebied, waar je altijd doorheen kwam als je over het water van Kalenberg, Ossenzijl in de Weerribben via de vermaarde Driewegsluis naar de Tjonger en het Tjeukemeer voer.

Op de foto de Scheenesluis, halverwege de Helomavaart, bij de Rottige Meenthe. Een steilsteven en geheel links een tjalkje komen van de Driewegsluis en zijn op weg naar de Tjonger. Ondanks de weinig goeds belovende plaatsnamen is dit ook de streek waar begin 1600 Peter Stuyvesant werd geboren als zoon van een predikant. Peter ging studeren in Franeker en werd in 1645 de man die de Hollandse kolonie Nieuw Amsterdam (New York) bestuurde tot de overdracht aan de Engelsen in 1664. De oude Driewegsluis werd tot 1973 met de hand bediend door een sluismeester die op een terp naast de sluis woonde. 's Morgens om zes uur begon hij en vaak lagen er dan kleine binnenscheepjes te wachten om zo vroeg al geschut te worden. De sluis had aan de noordzijde dubbele deuren, vloeddeuren, om het zoute water van de Zuiderzee tegen te houden dat bij overstromingen via de Tjonger de kant van Overijssel opkwam. Toen de vrachtschepen na de jaren zestig groter werden, raakte dit vaarwater in onbruik, maar niet bij de pleziervaart. Die groeide zo snel, dat de Driewegsluis de drukte niet meer kon verwerken en de moderne Linthorst Homansluis in 1973 naast de oude sluis is aangelegd. Even leek het erop, dat de oude sluis gesloopt zou worden, maar gelukkig heeft men zich bedacht en is die gerestaureerd.

Het oude werk

Eens was de Ae*belina* het snelste beurtscheepje van Friesland, waarmee niet alleen het gebruikelijke stukgoed werd vervoerd, maar waar ook veel prijzengeld mee werd verdiend bij hardzeilwedstrijden. Eeltje Holtrop van der Zee had het scheepje in 1861

gebouwd. Bij de zeilwedstrijden was het scheepje zo snel, dat het in 1882 'wegens meerdere bekwaamheid' uitgesloten werd van deelname aan wedstrijden. Als de Ae*belina* meedeed, was er voor de andere zeilers niets meer te winnen en de winnaar streek het niet onaanzienlijke prijzengeld op.

Deelname aan dergelijke wedstrijden is alleen aantrekkelijk als iedere deelnemer de kans heeft te winnen. In de jaren dertig van de vorige eeuw wist niemand meer waar de Ae*belina* was gebleven, waarschijnlijk is ze gewoon gesloopt, maar haar naam leefde voort. Geïnteresseerden zochten in de werfboeken naar gegevens over dit schip en met het teruggevonden bestek en met hulp van aanvullende gegevens van een vrijwel identiek beurtschip van Eeltsjebaes werd in 2004 in Eernewoude begonnen aan de bouw van een replica. Scheepsbouwmeester Johan Prins uit Workum bouwde bij het skûtsjemuseum in Eernewoude een nieuwe Aebelina, zo historisch correct als maar mogelijk was. Met dat schip heb ik later eens een dag mee mogen varen. En inderdaad, alles gaat op de nieuwe Ae*belina* zoals het honderd jaar geleden ging. Oud handwerk. Op de foto zeilen we op het Prinses Margrietkanaal bij Grouw. De kenmerkende gebogen luiken zijn eraf gehaald, zodat er ruimte ontstaat in het ruim. Het dek en de luiken zijn waterdicht gemaakt met persennings, stroken zeildoek in een sleuf tussen de houten delen. We varen met ruime wind. Het grootzeil is daarom gekat, dus onder bij de mast omhoog getrokken, zodat de fok voldoende wind krijgt en de schipper een goed uitzicht behoudt. Alle werk aan het tuig vindt plaats bij de mast. Alleen de grootschoot en de zwaardtalies komen uit bij de schipper aan het roer. De knecht blijft gedurende de hele vaart aan het werk bij de mast en komt niet gezellig achter in de bollestal, bij het helmhout. De schoot van de fok loopt over een overloop, de gebogen stang dwarsscheeps voor de mast. De schoot zelf wordt belegd op het hakblok bij de overloop. Op moderne (platbodem)jachten wordt bij de fok liever een enkele schoot gebruikt die naar achteren loopt en via een flinke schootlier eenvoudig vastgezet wordt. Dat soort techniek is aan de Ae*belina* niet besteed. Hier gaat het zoals er in de 19e eeuw met een beurtschip werd gezeild. Zelfs de kleding van de knecht lijkt zich daarbij aan te

passen. Overigens is deze replica van de echte Ae*belina* nog steeds een zeer goed zeilend scheepje, ook aan de wind, in een kruisrak. Heel anders dan de moeizaam zeilende skûtsjes laat dit scheepje zich licht en met een plezierige gevoeligheid op het roer zeilen. En als het zeilt, trekt het aandacht. Een houten, zeilend beurtscheepje is wat bijzonders, een bezienswaardigheid.

Ooit de laatste

In het magazine *Smelne's Erfskip,* een tijdschrift over de cultuurhistorie van Smallingerland, verscheen in juni 2019 van mijn hand een artikel over de klipper Nicolaas Mulerius van de Groninger Studenten Zeilvereniging Mayday (GSZ). Bovenstaande foto van Hajo Olij siert het binnenblad. Voor de tekst mocht ik gebruik maken van de publicatie die de GSZ in 2006 uitbracht bij het honderd jarig bestaan van de klipper. Het schip is voor *Smelne's Erfskip* interessant, want het is het grootste schip dat gebouwd is op de werf van Haicke Pieters van der Werff aan de Langewijk in Drachten. Ruim 23 meter lang was de *Emanuel* van schipper Sake Hoogeveen en langer kon ook niet, want dan zou het schip vanwege de krappe, haakse bochten in de smalle Dwarsvaart van Drachten nooit het open water kunnen bereiken. In 1931 werd de klipper verlengd met 2.50 meter en in 1933 werd een hulpmotor ingebouwd van 22 pk. Het schip bleef als vrachtschip in de familie en werd tot 1984 door Sakes zoon Jelle als zeilend vrachtschip met hulpmotor gebruikt. Thuishaven Drachten. In de zeventiger jaren werden veel van deze schepen gesloopt of omgebouwd tot charterschip. Jelle was in 1977 met zijn nog originele zeilklipper *Emanuel* 'de laatste zeilende vrachtvaarder van Nederland'. De televisie besteedde daar aandacht aan in het programma 'Van Gewest tot Gewest'. Na het overlijden van Jelle in 1989 ging de klipper over naar de recreatievaart. De architect Teun Koolhaas kocht de klipper, liet het schip verbouwen en ontwierp een nieuw zeilplan. In 2002 nam de GSZ de klipper over van Koolhaas. De aanschaf werd financieel mogelijk gemaakt door de Rijks Universiteit Groningen, vandaar het wapen in het grootzeil. Als vlaggenschip van de RUG werd de klipper omgedoopt als Nicolaas Mulerius, die begin 1600 onder meer zeevaartkunde doceerde in Groningen.

Klipper

De klipper 'De Drie Gebroeders' van Jan Atzes de Groot uit Stavoren was een zogenaamde 'Friese' klipper met een uitwaaierend hek. Op de afbeelding het schip zoals Marten Groenhof het in 1976 schilderde. De klippers op het binnenwater bestaan dankzij de legendarische theeklippers die in de 19e eeuw over de oceanen zeilden. Op het binnenwater voeren de schippers in die tijd vooral met aken en tjalken. De snelle klippers werden echter een voorbeeld voor ontwerpers, bouwers en opdrachtgevers toen de binnenvaart overschakelde van hout op ijzer. De klipper is ontworpen als ijzeren vrachtschip. Klippers hadden niet alleen die kenmerkende hol gebogen voorsteven, maar ook achter een mooi uitwaaierend hek en dus een doorgestoken roer dat aan dek met een stuurrad werd bediend. Die constructie staat mooi, maar kost veel ruimte. Niet alle schippers waren daar blij mee. Zij waren op hun aken en tjalken gewend te slapen onder het achterdek en dat kon niet meer bij een klipper met doorgestoken roer. Dus werden er al spoedig klippers ontworpen met het achterschip van een aak of een tjalk, dus met ronde wangen en een roer dat aan een achtersteven hangt. Een 'klipper met een paardenkont' werd zo'n schip genoemd, of wat netter, een klipperaak. Zo kregen de schipper en de schipperse weer hun vertrouwde slaapruimte in de kont van het schip en hoefden ze zich niet te ergeren aan de meters loze ruimte die dat uitwaaierende hek nodig had voor de fraaie belijning.

Boegseren

Tot in de dertiger jaren voeren er in Nederland nog enkele vrachtschepen zonder motor. Tijdens de oorlog en ook direct daarna werd er weer door diverse vrachtschippers gezeild, omdat er geen gasolie verkrijgbaar was. Zeilen lukt natuurlijk alleen, als er ook wind staat. Dat is niet altijd het geval. Bij blakte heeft een zeilschip zonder (hulp)motor dus een probleem. Bij plezierjachten was het tot in de vijftiger jaren nog heel normaal dat zeilschepen geen motor hadden. Even normaal was het in die tijd, dat deze jachten een sleep kregen van schippers met een motorjacht of van beroepsschippers die dan meestal een vergoeding vroegen. Ook kwam het regelmatig voor dat zeiljachten uren lagen te dobberen op een meer of op

de Zuiderzee in de hoop dat er een zuchtje wind op zou steken uit de goede richting, waardoor zij toch nog de thuishaven konden bereiken.

Die afhankelijkheid van de wind gold natuurlijk ook voor zeilende vrachtschippers. Op het ondiepe water in Friesland konden zij bij weinig wind vooruit komen door te bomen. In trekvaarten kon gejaagd worden. Maar wat te doen bij windstilte op water dat te diep is om te bomen, bijvoorbeeld op de Zuiderzee? De foto toont de oplossing. De fraaie klipper 'De drie Gebroeders' van Jan Atzes de Groot uit Stavoren ligt bij blakte op het IJ voor Amsterdam. Om de haven onder deze omstandigheden te kunnen bereiken, heeft de schipper besloten het schip voort te slepen met de roeisloep. Boegseren heet dat. Dat is geen leuk werk, maar er is geen keus. Als er na wat geroei eindelijk een beetje beweging in de klipper is gekomen, gaat het met een gangetje van één tot twee kilometer per uur richting de haven.....

Het ijsvogeltje als scheepsnaam

Alcyone of Alcedo is een regelmatig gebruikte naam voor zeiljachten. Het is Grieks voor ijsvogel. Maar wie noemt zijn schip nu naar een ijsvogeltje? Vlak na de oorlog ontwierp Gunning zelfs drie jachten die hij Alcyones noemde. De verbinding is te vinden in de Griekse mythologie. Dankzij Ovidius kreeg het ijsvogeltje symbolische betekenis voor de pleziervaart. De wonderschone Alcyone, zo gaat het verhaal, was de dochter van Enarete en Aeolus, de god van de Wind. Zij was getrouwd met Ceyx, zoon van Lucifer. Ceyx verdrinkt tijdens een storm op zee als straf van de oppergoden. Alcyone wenst nu niet langer meer te leven, maar wordt veranderd in een ijsvogeltje op het moment dat zij zich in de golven werpt. Ook het dode lichaam van Ceyx komt weer tot leven als een ijsvogel. Zo, als ijsvogels, zorgde Aeolus dat zij zeven dagen per jaar rustig weer kregen om te broeden. Tijdens deze Alcyondagen worden de woeste stormen tot bedaren gebracht. Aeolus houdt zijn zonen Boreas, Zephyros, Notos en Euros opgesloten in hun hok. De zee blijft kalm, zodat de ijsvogels rustig voor nageslacht kunnen zorgen. Een jacht Alcedo of Alcyone

noemen, betekent dus dat je houdt van kalm weer, van rustig voortdrijven zonder risico.

Gepiekt !

Tot de mooiste Friese platbodemjachten behoren de 'Friese jachten'. Ronde, eikenhouten scheepjes, vaak versierd met houtsnijwerk en verguldsel en gebruikt als pleziervaartuig voor de maatschappelijke elite die zich zo'n kostbaar scheepje kon veroorloven. En die natuurlijk ook de tijd had om zich te verpozen op het water. Om te zien, maar zeker ook om gezien te worden. De fraaiste jachten zijn gebouwd in de tweede helft van de 19e eeuw bij de beroemd geworden scheepsbouwer Eeltje Holtrop van der Zee in Joure. Het uiterlijk verschil met de boeier is voor de leek vooral, dat een jacht een open schip is zonder kajuit. Met deze jachten werden natuurlijk ook wedstrijden gezeild. Vaak werden ze dan voorzien van speciale wedstrijdtuigen. Een langere mast en enorme zeilen, waarmee bij zwakke tot matige wind snel te zeilen was, maar waarmee een dergelijk scheepje bij meer dan matige wind niet sneller gaat, omdat de maximale rompsnelheid al is bereikt. Opmerkelijk zijn enige beroemd geworden jachten van 'Eeltsjebaes' die extreem gepiekt zijn gebouwd. Anders dan bij de gewone platbodemschepen is het grootspant (en dus de vorm van de bodem) niet vlak of ietsje rondlopend, maar S-vormig. Deze scheepjes rekenen we tot de traditionele platbodems, maar het zijn in werkelijkheid op kiel gebouwde S-spanters. Die vorm zet zich voort tot op de waterlijn, zodat zo'n jacht bij de voor- en de achtersteven een S-vormige waterlijn heeft. Jarenlang werd gedacht dat die sierlijke vormgeving voor snelheid zorgde, maar daar is geen onderbouwing voor te bedenken. Het tegendeel is eerder waar. Het in de vaart houden van dit soort kostbare schepen is niet eenvoudig. Er zijn mensen die het prachtig vinden dat anderen dat doen en ervoor zorgen dat zij van dit schoons kunnen genieten. En het is waar, varend op een schip zie je het schip niet varen. Hoe mooi jouw jacht is, ziet vooral de ander. Op 25 en 26 mei was in 2019 de houten Friese vloot te bewonderen in het watersportdorp Grouw, bij hotel Oostergoo waar de gelijknamige

zeilvereniging haar jaarlijkse vergadering houdt. Op zondag 26 mei waren er wedstrijden voor onder meer boeiers en Friese jachten. Centraal staat echter de (ook gepiekt gebouwde) boeier 'Friso', het statenjacht van de provincie Fryslân. Dat weekend is het 125 jaar geleden dat dit fraaie schip is gebouwd. Ook bij die zelfde Eeltje Holtrop van der Zee.

Plezierjacht

Bij 'plezierjacht' kan je aan denken aan het voor het plezier doodschieten van dieren in het wild, maar ook aan een luxe schip, een jacht, dat je hebt om voor je plezier mee te varen. Bijgaande foto gaat uiteraard over het laatste. Dit is een 'Fries jacht', een rond, eikenhouten schip dat aanvankelijk in Friesland gebruikt werd om goederen mee te vervoeren, maar vanaf eind 1800 vooral diende als plezierjacht, om een dagje mee op het water te zijn. Zo'n schip was veel te duur voor de 'gewone man', het was de maatschappelijke 'elite' die een dergelijk schip liet bouwen.

De opdrachtgevers stelden bovendien een fraaie uitvoering op prijs, dus met ornamenten, houtsnijwerk en verguldsel. De familie ging er immers niet alleen mee te zeilen om te zien, maar ook om gezien te worden. De oudste nog varende Friese jachten zijn in het midden van de 19e eeuw gebouwd.

Het jacht op de foto is veel jonger. Het is de 'Dageraad' van de familie Havenga uit Haren. Dit fraaie schip is in het jaar 2000 gebouwd bij Pier Piersma in Heeg en vaart hier (in 2012) bij Oudega (Smallingerland) na wedstrijd te hebben gevaren op de Wijde Ee bij de Veenhoop. Zelfs bijna nieuw komt zo'n scheepje over als een zeldzame antiquiteit. Een 'scheepje', want de afmetingen zijn verrassend. Zo'n jacht komt robuust over, maar is slechts 6.25 meter lang en 2.80 meter breed. Een ongelooflijke breedte bij die lengte. Een modern jachtje van die lengte is meestal nog geen 2 meter breed en heeft een tuig van rond de 16 m2. Dit Fries jacht zeilt met 37 m2, dus meer dan een keer zoveel zeil. Je kunt een dergelijk Fries jacht dus helemaal niet vergelijken met een modern zeiljacht van 6 meter. Het zijn appels en peren. De laatste jaren is er bij liefhebbers van dergelijke ronde Friese jachten enige onrust ontstaan over het voortbestaan van dergelijke schepen. In de afgelopen decennia zijn veel oudere jachten gerestaureerd en ook zijn er enige nieuwe gebouwd, maar het lijkt alsof op dit moment de jonge generatie zeilers niet langer gecharmeerd is van het hebben van een dergelijk jacht. Te veel zorgen, te veel gedoe, te veel kosten. Pessimisten zien het einde naderen van de nog varende houten platbodemjachten, maar de optimisten kijken naar het verleden. Hoe na de oorlog in de vijftiger jaren dit soort schepen echt dreigde te verdwijnen, waarna actie werd ondernomen met de oprichting van een behoudsorganisatie, het stamboek SSRP, en onverwacht een jonge generatie met alle geweld in dergelijke oude schepen moest varen. Die generatie is op dit moment oud, maar steeds komen er weer nieuwe generaties met nieuwe, onverwachte idealen.

Herenmoraal

De maatschappelijke elite uit de 19e eeuw hield van spelevaren op het water. Natuurlijk in grote zeiljachten, zoals de boeier bij het fraaie Amstelhotel dat de ondernemende huisarts Sarphati in 1867 had laten bouwen aan de Amstel in

Amsterdam. Maar ook in roeiboten, zoals de Engelse wherries op de voorgrond. Mooie teakhouten scheepjes voor meestal twee scullers (roeiers met ieder twee riemen) met ook nog plaats voor een stuurman en een of meer gasten. De roeiers waren altijd heren. De dames lieten zich roeien. Dat lijkt galant voor die heren. Zij spannen zich in om de dames een leuke dag op het water te bezorgen, maar zo lag dat niet. Die dames mochten helemaal niet roeien van de heren. Niet dat de dames niet wilden roeien, in tegendeel, maar sportende vrouwen die zich zouden gaan inspannen en moe en bezweet weer uit de boot zouden komen.....dat werd door de heren ongepast gevonden. Niet gracieus, dus niet passend bij een dame.

Pas in 1914 werden er ook roeiwedstrijden voor dames georganiseerd. Wedstrijden? Ja, maar niet om zo snel mogelijk te roeien, maar met zoveel mogelijk gratie. Het waren wedstrijden 'schoonheidsroeien'. De dames werden door een herenjury beoordeeld op stijl en gratie bij het roeien. Snelheid was onbelangrijk.

Echte roeiwedstrijden voor dames kent ons land pas vanaf 1946, dus sinds de Tweede Wereldoorlog, maar die wedstrijden werden door de heren nog niet erg serieus genomen. Overigens werden er in Europees verband pas vanaf 1954 roeiwedstrijden voor dames georganiseerd, dus in dat licht bezien liep Nederland nog aardig voorop. Opmerkelijk is, dat deze moraal alleen gold voor de hogere kringen.

Dames uit de maatschappelijke elite mochten niet werken en evenmin sporten, want inspanning paste hen niet. Tegelijkertijd was het vanzelfsprekend, dat volksvrouwen wel werkten. In het waterland konden volksvrouwen ook roeien, gewoon omdat dit nodig was. Niet voor het plezier, geen wedstrijdje, maar vanuit het werk. De standenmaatschappij kende daarmee impliciet verschillende soorten mensen. Dames en heren van klasse die natuurlijk niet konden werken, en het gemene volk dat er juist was om alleen maar te werken en wel voor de niet werkende klasse, die zich onledig hield met cultuur en vermaak.

IJsselmeer

Sinds de Zuiderzee in 1932 is afgesloten, is die voormalige binnenzee een meer. De voormalige kustvissers in de oude Zuiderzeehavens bleven dit water tot in de zestiger jaren consequent 'de zee' noemen. Dat was vanuit hun ervaring gedacht begrijpelijk, maar de zeilers die zich op dit meer waagden, werden niet voor niets ernstig gewaarschuwd voor de grote afstanden tussen de havens, voor de mogelijkheid dat het weer plotseling verslechtert en voor de lastige, steile golfslag die ontstaat bij enige windkracht en de noodzaak deugdelijke navigatiemiddelen te gebruiken. Een halve eeuw geleden was zeilen op het IJsselmeer om die redenen avontuurlijk, want de schepen waren vrij klein en het noodzakelijke navigeren was nieuw voor plassenzeilers.

Dat is in de decennia die volgden sterk veranderd. De jachten zijn veel groter, zeewaardiger en comfortabeler geworden. Navigeren gaat met GPS en de afstanden op het IJsselmeer worden in snel tempo kleiner door inpolderingen, door de aanleg van buitendijkse windturbineparken (waar je uit de buurt moet blijven) en door de veel hogere snelheid van deze jachten. Dat alles geldt in veel mindere mate voor de zeilers die met de traditionele platbodems varen. Die schepen zeilen moeizamer, minder snel, minder hoog aan de wind en hebben veel meer last van de steile golven die bij enige windkracht ontstaan. Op de foto het IJsselmeer bij harde wind, gefotografeerd vanuit een botter, hèt klassieke vissersschip van de Zuiderzee. Dergelijke golven moeten met wat beleid gepareerd worden, anders komen ze spontaan de lage kuip van de botter binnen, wat natuurlijk nergens goed voor is.

Oude tijden herleven

In die duizenden jaren oude geschiedenis van de zeilende vrachtvaart is pas de afgelopen honderd jaar serieus verandering gekomen, toen schepen planmatiger konden varen met stoomkracht en weer later met motorkracht. Planmatiger, maar lang niet altijd sneller. Voor vrachtvervoer is beheersbare planning echter een groot goed. In Nederland werden veel vrachtschepen voor de binnenvaart en de kustvaart vanaf zo ongeveer het jaar 1900 niet langer gebouwd van hout, maar van (staal)ijzer. Dat werd hun redding. Anders dan in Scandinavië, waar veel prachtige houten werkschepen hebben gevaren, zijn veel Nederlandse vrachtschepen behouden gebleven. IJzer houdt het langer vol dan hout.

Toen in de zeventiger jaren jonge mensen de romantiek van het zeilende vrachtschip ontdekten, werden veel wrakkige vrachtscheepjes door hen gekocht om opgeknapt te worden. Zij wilden er weer mee zeilen zoals voorheen. Dat idealisme kon alleen bestaan, als met die schepen ook wat verdiend kon worden en zo ontstond in Nederland een omvangrijke chartervloot, de bruine zeilvaart, die in de loop der jaren geprofessionaliseerd is tot een serieuze bedrijfstak. Er wordt echter niet zoals vroeger geld verdiend met het vervoeren van vracht. Nee, de 'lading' bestaat nu uit betalende gasten, uit mensen die het avontuur willen beleven met zo'n groot zeilschip over het IJsselmeer, de Wadden en nog verder te zeilen. En zomers zijn er de groepen jongeren die in georganiseerd verband vanuit heel Europa ons land mogen bekijken vanaf zo'n oud zeilschip. Op de foto een beeld van zeilende klippers tijdens een Brandarisrace van Harlingen naar Terschelling.

Opvallend verschil met de oorspronkelijke vrachtvaart is, dat we deze schepen nooit geladen zien varen met het water tot in het gangboord. Ze liggen hoog en licht op het water, ze gaan snel, het ziet er fraai uit, maar de oude tijden herleven natuurlijk niet. Dit zijn moderne tijden.

Zelfsturende zeilschepen

Autonoom rijdende auto's zijn in ontwikkeling, maar veel van die ouderwetse zeilschepen kunnen al heel lang stukjes zelf varen. Meer dan een halve eeuw geleden gingen zeilscheepjes met tweelingfokken zelfsturend over de oceaan, voortgedreven door de Passaatwinden. Moderne jachten kunnen computerondersteund zelfstandig trajecten afleggen en veel goed uitgebalanceerde zeilscheepjes zeilen gewoon door als de schipper de helmstok loslaat.

Dat is voor een solozeiler heel plezierig, maar houdt ook een reëel risico in. Het is immers niet uitgesloten, dat een over zijn schip wandelende solozeiler om wat voor reden dan ook te water geraakt. Plotseling is het helemaal niet meer leuk dat zijn schip gewoon doorzeilt, want zwemmend een varend schip inhalen is niet zo eenvoudig.

Watersport??

Friesland staat bekend als watersportprovincie en inderdaad zie je er overal jachthavens en maritieme bedrijvigheid bij steden en dorpen. Maar wordt er ook gevaren? Ja, bij mooi weer gedurende de maanden juli en augustus. En tijdens mooie weekenden in het vaarseizoen. Maar eigenlijk opvallend weinig. En zeker minder dan dertig jaar geleden, terwijl er meer boten zijn.

Maar zelfs in het hoogseizoen en zeker tijdens een matige zomer blijft het opvallend rustig op het water. De watersport krimpt en vergrijst. Al jaren achtereen. De jeugd blijft weg en de ouderen gebruiken de boot vooral als sta-caravan op het water, als slaapplek. Bovenstaande foto maakte ik in het hoogseizoen op het Sneekermeer. Ook daar kan je in de vakantieperiode nog rustig varen, zeker tijdens de ochtend. Als die

trend doorzet, dan voorzie ik grote problemen voor de watersportbedrijven. Het aantal boten is nu al dalende en als de babyboomers er binnenkort helemaal mee stoppen, dan zal blijken dat de markt overspoeld wordt door schepen die niemand wil kopen. De havens raken leeg en op het water wordt het weer ouderwets stil.

Nostalgisch spelevaren

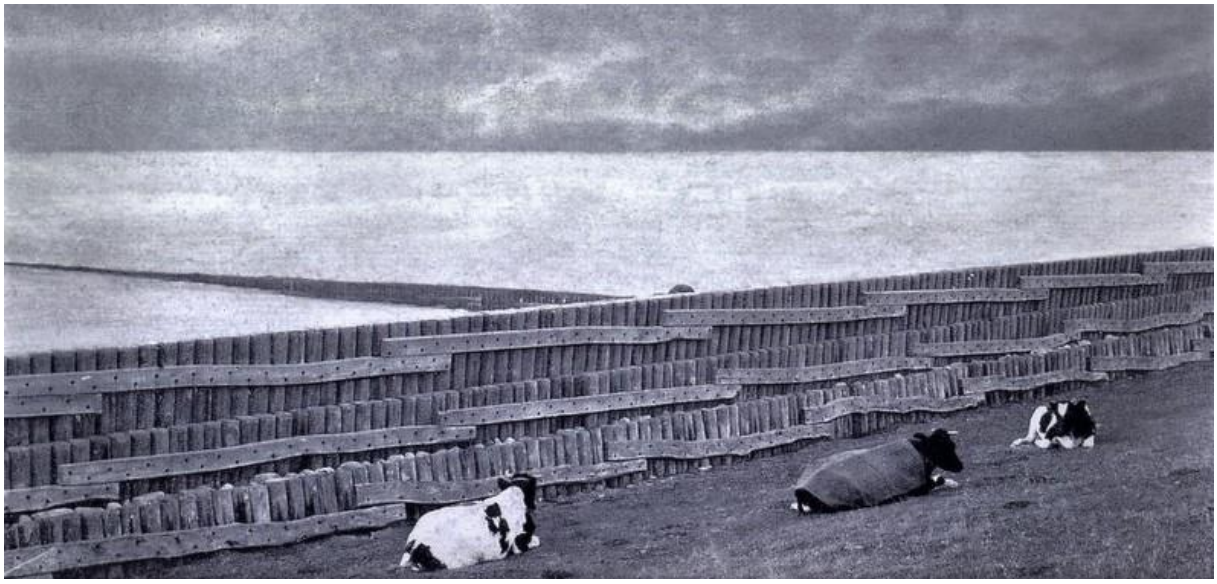
Alsof de tijd honderd jaar heeft stilgestaan, maar niets is minder waar. Deze Urker vissers houden een traditie in ere. Ze zijn van de stichting Historische Westhaven Urk en willen met die stichting in een hoekje van de Urker haven, bij de Staverse hoogte, de sfeer in stand houden die er was tijdens de Zuiderzeevisserij van honderd jaar geleden. Dat kan natuurlijk niet en dat weten zij ook wel. Het onderhouden van voormalige vissersschepen als botters, jollen en spekbakken is gewoon iets van deze tijd, waar moderne watersporters en dagjesmensen op Urk met belangstelling naar kijken en waarmee deze vissers gelukkig niet meer de kost hoeven te verdienen.

Gekraagde dijken

De dijken rond de voormalige Zuiderzee waren eigenlijk erg laag, wat vreemd is, want bij storm uit het noordwesten kon het water wel meer dan drie meter opstuwen. We kennen die Zuiderzeedijken nu nog als het bescheiden dijkje rond het IJsselmeer. Wat we echter niet zien, is de versterking van die dijk uit de Zuiderzeeperiode met een zware rij van eiken palen. De Zuiderzee kende gekraagde dijken. Vooral in Noord-Holland werden die eiken palen aangevreten door de paalworm, zodat deze manier van versterken niet is voortgezet.

In Friesland was de palenrij in het noorden het hoogst en het sterkst. Op de foto uit 1935 de dijk bij Makkum, met een hoge kraag en drie rijen dik. Verder naar het zuiden werd deze bekisting lichter uitgevoerd. Na de afsluiting van de zee in 1932 werd de palenrij overbodig. Ze werd in een periode van 20 jaar afgebroken.

De oeverrecreatie langs het IJsselmeer in de jaren zeventig en later werd dus vooral mogelijk doordat de hoge kraag van de dijk verwijderd was.



Friesland? Zomers een woestijn

Tot het midden van de dertiger jaren, toen de voormalige Zuiderzee veranderde in een zoet IJsselmeer, was het in Friesland onmogelijk bij droge zomers water in te laten.

Alle buitenwater was immers zout water en daar had niemand behoefte aan. Tijdens langdurig droge zomers kwam het water in Friesland daarom steeds lager te staan. Er ging alleen maar af en er kwam niets bij.

Toen het IJsselmeer in de dertiger jaren zoet was geworden, kon er in beginsel IJsselmeerwater binnengelaten worden om het waterniveau van het Friese binnenwater weer op peil te brengen, alleen ontbraken daartoe de instrumenten. Friesland kende passieve spuisluizen om een teveel aan water af te voeren naar buiten, naar zee. En het Woudagemaal uit 1920, dat met stoomkracht binnenwater versneld naar buiten kon pompen. De provincie kende echter geen gemalen om water van het buiten naar binnen te pompen.

Pas toen in 1966 het Hooglandgemaal bij Stavoren gereed kwam, werd het mogelijk de waterstand in Friesland enigszins te beheersen. Met dat gemaal kon niet alleen gespuid worden, maar werd ook water opgepompt tijdens droge zomers. Dat was nieuw. Het duurde dus tot 1966 voordat voorkomen kon worden dat Friesland tijdens droge zomers alleen maar water kwijt raakte en de toch al ondiepe vaarwegen onbevaarbaar werden. Schippers en boeren noemden Friesland in zulke zomers een woestijn. Er was geen drinkwater voor de koeien en geen bevaarbaar water voor de schippers. Dit probleem deed zich het eerst voor in de hogere delen van Friesland, zoals op de foto uit de jaren vijftig in Tijnje, de Friese Wouden.

Friesland? 's Winters onder water!

Door de gebrekkige waterbeheersing in Friesland was het tot 1967 heel 'normaal' dat het Lage Midden tijdens een natte winter met vooral zuidwestenwind onder water kwam te staan. De laatste keer was dat tijdens de winter van 1965-66. De reden was eenvoudig. Het water kon niet weg. Friesland had langs de kust spuisluizen. Alleen bij De Lemmer stond vanaf 1920 een stoomgemaal dat water naar buiten kon pompen, maar dat ene gemaal kon de wateroverlast niet voorkomen. Als het zeewater bij eb laag stond en het binnenwater hoog, dan werden de sluizen opengezet en was het hoge water snel gezakt. Maar bij harde zuidwestenwind was dat onmogelijk. De zee stond dan te hoog en in het zuidwesten en westen van de provincie was het binnenwater bovendien weggewaaid naar het noordoosten. Dan overstroomden de laag gelegen gebieden bij Heeg, bij Joure en ook rond Wartena en Eernewoude. Pas toen in 1966 het Hooglandgemaal bij Stavoren gereed kwam, werd het mogelijk bij harde zuidwestenwind het water bij Stavoren weg te pompen, het IJsselmeer in. Zo werd voorkomen dat grote watermassa's naar het noordoosten werden geblazen. Dat sterke Hooglandgemaal had slechts één nadeel. Het zoog het water bij Stavoren zo snel weg, dat het water direct uit de stadsgrachten werd getrokken en de schepen en arkjes langs de kant droog vielen. De grote aalleggers, aluminium bakken met gaatjes die half onder water lagen om paling levend in te bewaren, die toen nog langs de Schans lagen, hingen scheef in het water als het gemaal water wegpompte. Dat was natuurlijk niet ideaal om de vis te kunnen bewaren. Zelfs als je met een kieljacht in de kruisvaart lag bij de Morra, kwam je vast te zitten doordat het waterniveau tien centimeter daalde. Zeilschepen met kiel in de jachthavens binnen de sluis konden vaak de haven niet meer in varen en natuurlijk ook niet verlaten. Pas toen het stroomkanaal van het merengebied naar het Hooglandgemaal verbreed en verdiept was, werden deze problemen minder.

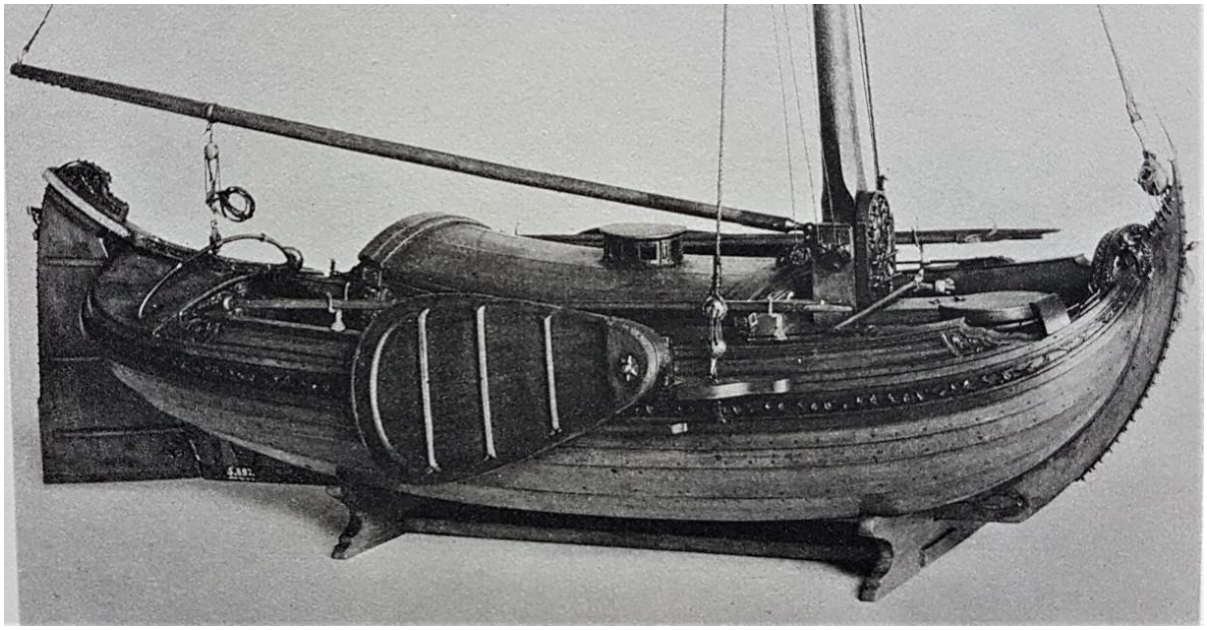
Die probleempjes wogen natuurlijk niet op tegen het grote voordeel dat overstromingen in het midden en noordoosten van de provincie dankzij het gemaal werden voorkomen.

Terkaple, 1965

Russische boeier

Alexander Pavlovitsj werd in 1801 tsaar van Rusland. Hij volgde zijn vader op die eerder vermoord werd. De nieuwe tsaar was bevriend met prins Willem VI van Oranje-Nassau en toen die in 1814 tot koning Willem I werd gekroond, ging tsaar Alexander I die zomer bij hem op bezoek. Later zal Koning Willem II trouwen met Anna Paulowna, de jongere zus van de tsaar. Tijdens dit bezoek aan Den Haag en aan Amsterdam kreeg de tsaar een cadeau aangeboden: een boeierjacht. In het voorjaar van 1816 was het jacht klaar en kon het naar Rusland worden gevaren. Twee kwekelingen van 'de Kweekschool voor de zeevaart en de stuurmanskunst' die in 1785 opgericht was in Amsterdam mochten deze zeereis meemaken onder leiding

van kapitein-ter-zee Landtsheer. Dat werden de kwekelingen Salomon Dedel en Willem van Zuylen, die een spoedcursus Frans moesten volgen en daarna met de boeier meevoeren naar St. Petersburg. Na aankomst in de Russische hoofdstad ' is hun het voorrecht te beurt gevallen, menig zeiltochtje van den boeier, met den Keizer en de Keizerin aan boord, mede te maken.' (bron: J. Warnsinck: *De kweekschool voor de zeevaart en de stuurmanskunst, 1785 - 1935.* Haarlem, 1935)



Terug in Amsterdam mochten zij verslag uitbrengen aan koning Willem I, waarna zij van de schoolleiding de vermaning te horen kregen 'zich over deze bijzondere eere niet te hovaardigen, maar zich verders nederig te gedragen' (p. 110). Hoe het met de boeier aan het Russisch hof is vergaan, is mij onbekend. Wel is er van dit schip een model gemaakt (zie foto uit het boek) dat als zodanig interessant is. De boeiers die wij tegenwoordig nog zien, zijn vrijwel allemaal Friese boeiers, waarvan de maritiem publicist Hans Vandersmissen in 2001 in een artikel opmerkte, dat de Friese scheepsbouwers het model van de boeier hadden verprutst door de zeeg weg te laten. En inderdaad, de Hollandse boeiers zien er opgewekter uit, met die wat hogere kop en kont dan we bij de Friese boeiers gewend zijn. Opvallend bij dit model is de stand van de mast, die ver naar voren staat, zoals bij vrachtscheepjes gebruikelijk was. De roef is voorzien van een uitkijkpost, zodat staande in de kajuit de omgeving kon worden geïnspecteerd. En natuurlijk is zo'n koninklijk geschenk rijk voorzien van ornamenten.

De overtocht naar St. Petersburg ging van Amsterdam over de Zuiderzee en daarna de bekende route volgend van de traditionele Sontvaart. Dus na de Noordzee het Skagerrak in, om Denemarken heen naar het Kattegat, de Sont door en vervolgens op de Oostzee langs de Zweedse kust via Stockholm naar St. Petersburg. Dat was een zeereis die toch wel respect afdwingt. Nu zou niemand meer adviseren om die tocht met een dergelijke boeier te maken, maar dat lag in 1816 blijkbaar anders. Bovendien was de bemanning goed geschoold en heeft de tocht zonder problemen volbracht. Dat resultaat weerlegt de kritiek. De studenten oefenden met zons- en

maansobservaties en het geven van de commando's voor de verschillende manoeuvres met het scheepje op zee, geheel tot tevredenheid van de Commandant. Wellicht is het toch waar, dat op de houten schepen mannen van staal voeren en op de stalen schepen.....

Zeilend door de oorlog

De vijf jaren dat de Tweede Wereldoorlog voor Nederland duurde, waren natuurlijk niet vijf jaren van strijd en oorlogsgeweld. Al heel spoedig ging het leven onder de Duitse bezetting weer z'n gangetje, hoewel de bezetting geleidelijk aan grimmiger werd en het (over)leven moeilijker. De watersporters konden echter gewoon het water op, maar er was een beperking. De Duitse bezetters hadden het overnachten in de open lucht verboden. Er mocht niet overnacht worden in een tent of in een boot. Overnachten bij een boer, op de hooizolder, mocht wel. De ANWB stimuleerde daarom dat er langs het water slaapplaatsen waren voor watersporters. Kampeerboerderijen, maar ook slaapgelegenheden in de schuur bij een sluiswachter en op de zolder van de werkplaats van een jachtwerf. Overal langs het water werden bordjes geplaatst: kampeerboerderij, logies enzovoort. En natuurlijk waren er de historische waterherbergen die in die jaren veel klandizie kregen. Op de foto een Friese schouw met de kop in het riet, waar twee zeilers 'piepers jassen' voor het avondmaal. De foto is gemaakt in 1944 door Cobie Douma, een lerares uit Winschoten, geboren in Smallingerland in 1914, die als meisje al fotografeerde en dat ook tijdens de oorlog bleef doen. Ze raakte betrokken bij het verzet en maakte gedurende de oorlogsjaren zoveel foto's, dat er een interessant chronologisch beeld ontstond dat na haar overlijden in 2001 bewaard wordt bij het Nationaal

Fotomuseum. Naast de oorlogsbeelden maakte zij ook foto's van haar vakanties op het water tijdens de oorlog. Haar ouders hadden een arkje bij Grouw, de 'Wetterwille', waar zij met vrienden en vriendinnen kon overnachten, zodat het mogelijk was vanuit Grouw dagtochten te maken met twee zestienkwadraats en een Friese schouw.

Pleziervaren met motorjachten was gedurende de oorlog al spoedig wegens het brandstoftekort vrijwel onmogelijk, maar de wind was (en is) een gratis energiebron. De charme van dergelijke zeiltochten lag zeker ook in het gevoel van onafhankelijkheid op een zeilboot. Nog steeds zijn er watersporters die het liefste gaan waar de wind hen brengt, zwervend over het water om 's avonds een rustige aanlegplek te zoeken, te genieten van de stilte en de duisternis, buiten de drukte van steden, met boven zich bij onbewolkte nachten die overweldigende sterrenhemel. Hoewel..... de tijden veranderen. Moderne jachten hebben zoveel technische voorzieningen aan boord, dat zij afhankelijk zijn van een aansluiting op het elektriciteitsnet. Deze moderne schippers zoeken op het water niet de stilte, maar juist de drukke jachthavens met veel voorzieningen om het comfortabel te hebben aan boord. Die overweging telde nog niet tijdens de oorlogsjaren. Toen gaf de boot de zeilers vooral de mogelijkheid de vrijheid te ervaren op het water en werden de wat primitieve omstandigheden aan boord helemaal niet bezwaarlijk gevonden. In tegendeel.

Werk aan het Rode klif

De kliffen van Gaasterland zijn een begrip, maar eerlijk gezegd suggereren de verhalen meer dan de kliffen waar kunnen maken. De Friese meren zijn ontstaan tijdens de laatste IJstijd als uitgesleten bodem van een gletsjer, waarbij de aarde als

eindmorene voor de gletsjer werd opgestuwd tot de glooiingen van Gaasterland. Toen de Zuiderzee in omvang toenam, werd die uitbreiding tegengehouden door de keileem van die stuwwallen en ontstonden door de golfslag steile wallen van zo'n zes meter boven de zee. Bij het Rodeklif zelfs tien meter. Die kliffen werden in de loop der jaren echter flink aangetast door de zee. Ze moesten versterkt worden, want ze dienden natuurlijk ook als natuurlijke zeewering voor het lager gelegen achterland. Tijdens de stormvloed van 1825 werden grote brokken van het klif afgeslagen, waarna ook deze hoge oever versterkt werd met een palenrij, net als de normale zeedijken. Omstreeks 1860 had die bekisting ernstig te lijden onder de paalworm die dit type dijkversterking langs de hele Zuiderzeekust verzwakte. Voor de jaren 1893 tot 1895 had men voldoende financiële middelen verzameld om het Rodeklif grondig aan te pakken. De afbrokkelende steile oever werd schuin afgegraven, met gras beplant en langs oever werd een basaltdijkje voorzien van een rij palen aangebracht om de kracht van de golven te breken. De foto geeft een indruk van de werkzaamheden ter plaatse.

Als in 1913 Jac. P. Thijsse samen met zijn vrouw een fietstocht maakt rondom de Zuiderzee, ziet hij tot zijn teleurstelling, dat er helemaal geen sprake is van een ruige, steile keileemwal die met rode gloed uit de zee oprijst. 'Het is een groene heuvel die naar de zeezijde zacht en naar de landzijde nog zachter glooit.' Het is geen klif en niet rood. Veel beter is hij te spreken over het Oudemirdumerklif, dat niet veel later door zijn Vereniging voor Natuurmonumenten gekocht zal worden. Wie nu naar dat klif gaat, raakt echter ook teleurgesteld, want het is opvallend laag en door het zoete IJsselmeerwater geheel begroeid. De zeldzame brakwater vegetatie waar Thijsse zo enthousiast over was, heeft de afsluiting van de zee niet overleefd. Het Rodeklif is tegenwoordig vooral bekend vanwege het monument dat in 1951 geplaatst is op deze hoogte, ter herinnering aan de veldslag uit 1345, toen graaf Willem IV uit Holland meende de Friezen bij Stavoren met een legertje in het gareel te moeten dwingen. Jammer voor hem werd hij door onbekendheid met het terrein ter plaatse door de bevolking van Warns in de pan gehakt.

Wieringer goud

Vroeger zongen we van "Wie wil er mee naar Wieringen varen", maar niet om daar rijk te worden. In het liedje moesten we 's morgens vroeg vertrekken met een mooi meisje van achttien jaren dat zo graag naar Wieringen wou, en ja, dan kan de dag dus niet meer stuk.

Op de foto uit 1926 zijn echter geen meisjes te zien, maar wel een schipper die met z'n knechten wier aan het maaien is. 'Zeegras' werd het ook genoemd en dat maaien was voor de afsluiting van de Zuiderzee een lucratieve bezigheid. Zeegras werd in die tijd bijna 'overal' voor gebruikt. Het diende voor dijkversterking (wierdijken), het werd verwerkt in de muren en daken van woningen als isolatie, maar het werd vooral bekend als matrasvulling. Het wier werd daartoe eerst ontzilt in zoetwater, bijvoorbeeld in een boerensloot, en daarna op het land gedroogd. Vervolgens werd het opgeslagen in pakhuizen, in wierschuren.

Het zeegras groeide onder water en werd op ondiepe plekken rond het eiland Wieringen gemaaid door mannen met een zeis. Op de foto zien we hoe het gemaaide wier met een treknet, een 'zegen', naar de voor anker liggende Wieringeraak wordt gehaald. Aan het einde van de dag wordt de lading naar de haven van Wieringen

gevaren, waar het op de kade een drukte van belang is met al die wiermaaiers van het eiland. Daar wordt het wier op boerenkarren geladen en naar de velden gebracht. Overigens raakte het wier aan het einde van het seizoen ook spontaan los van de zeebodem en dreef dan met de gebruikelijke westenwind naar de lage wal. Langs de Friese kust spoelde het wier aan en werd daar door bewoners langs de dijk verzameld en eveneens in boerensloten gewassen, daarna gedroogd en opgeborgen in wierschuren. Als matrasvulling was het wier van internationale betekenis. Het wier zou een therapeutische werking hebben waar reumapatiënten baat bij hadden. Ook werkte het ontsmettend en hield het ongedierte op afstand. Vooral Duitsers waren gevoelig voor deze heilzame werking, zodat er veel wiermatrassen naar de oosterburen zijn geëxporteerd.

Die handel heeft Wieringen geen windeieren gelegd. De wierwaarden in zee werden tegen hoge prijzen verpacht. Er was veel belangstelling voor werk in deze handel. Het wier werd zelfs het 'Wieringer goud' genoemd, maar zoals zo vaak kwamen de dikke winsten niet terecht bij de jonge mannen die het zware werk van wiermaaier uitvoerden, maar bij de eigenaren van deze georganiseerde wiermaaierij.

Echter, het zeegras verdween. Net als goud was ook zeewier geen zekere belegging. Ongeveer gelijktijdig met de aanleg van de Afsluitdijk was het zeegras plotseling verdwenen, zodat er een oorzakelijk verband werd gesuggereerd. Maar dat was ten onechte. Het plantje was gewoon ziek geworden.

Onderwaterzeisen om het gras te maaien.

Parlevinker

Je koopwaar uitventen in een bootje bij schippers die geen tijd en gelegenheid hebben om 'normaal' boodschappen te doen, is al eeuwen oud. Deze nering raakte pas in deze eeuw in onbruik, toen de fiscale vrijstelling voor parlevinkers verdween, onder druk van 'Brussel', om alcoholische dranken en tabakswaren accijnsvrij te mogen verkopen. Op de foto zien we een parlevinker in de haven van Rotterdam in het jaar 1928. P. Kooy uit Katendrecht handelt vanuit een flinke roeiboot waarmee hij met zijn maat de schepen bij langs gaat.

Zulke handelaren in de havens werden ook 'kaaidraaiers' genoemd. Parlevinkers werden wel varende kruideniers genoemd, maar hun assortiment was veel breder dan dat van een kruidenier. Ze verkochten alles wat ze bij de schippers (en vooral de schippersen) konden verkopen. Uiteraard kruidenierswaren, zuivel, aardappelen en groente, maar ook keukenbenodigdheden als afwaskwasten, schoonmaakmiddelen, mattenkloppers en petroleum, verf, handdoeken en textiel.

Op de foto reikt de schipperse de petroleumkan aan Kooy. De tjalk wordt ondertussen geladen met gezaagd hout. De luiken liggen gestapeld op het voordek. Het ruim is al vol en nu wordt de rest gestapeld tot in de warrings, de gangboorden. Parlevinkers konden jarenlang goede zaken doen, omdat zij het mogelijk maakten dat de schipperse inkopen deed, terwijl het werk doorging. Tijd was immers ook toen al geld en hoe moest de schipperse aan de kant komen met haar kind om boodschappen te doen? Dat was onmogelijk. Ergens met de nieuwe lading afmeren

voor inkopen was zonde van de tijd, er moest dan direct gevaren worden. Toen de binnenvaart gemotoriseerd raakte, volgden de parlevinkers. Met flinke motorvletten die speciaal omgebouwd waren voor dit werk, een hele winkel aan boord, voeren zij gelijk op met de binnenschipper, maakten al varende vast alsof ze het schip enterden, en hadden zo tijd om te verkopen en te handelen. Met wat geluk slaagden ze erin om op de terugweg bij een ander schip aan te klampen.

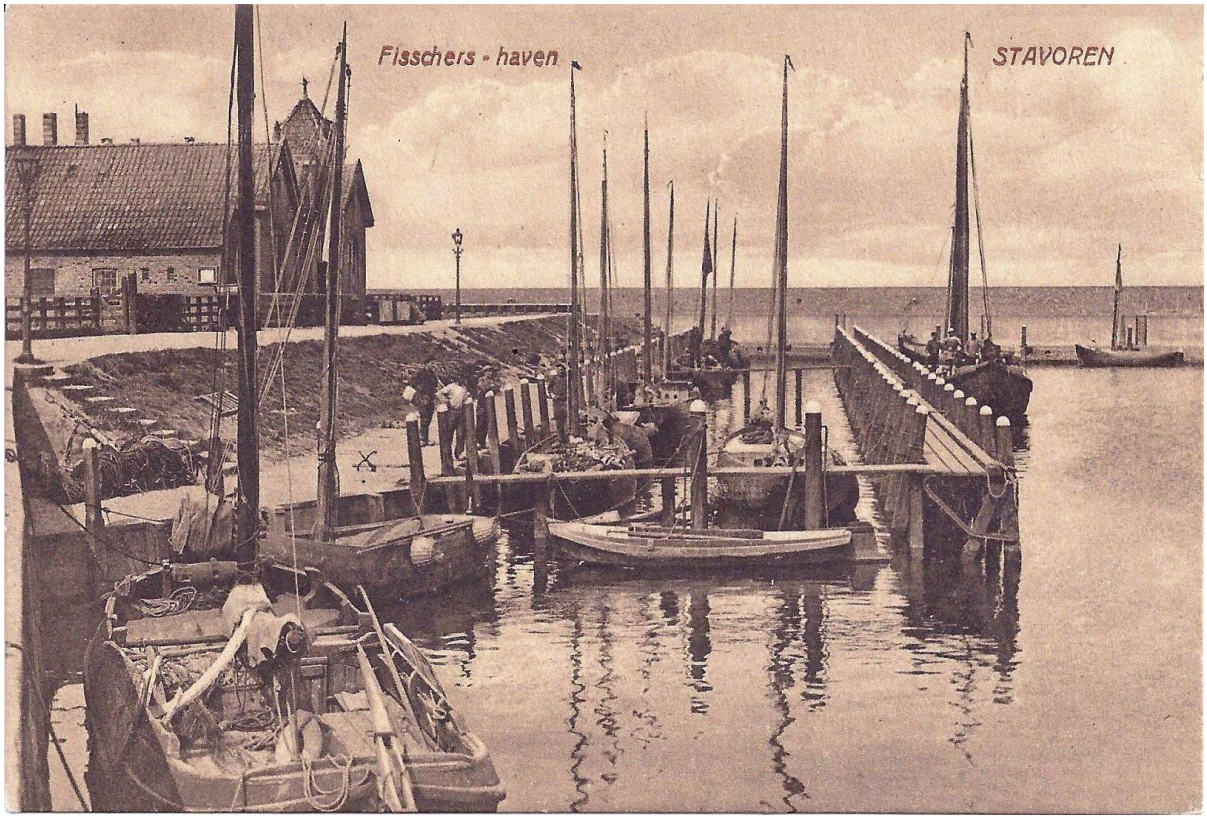
Vaak waren schippers vaste klant bij een bepaalde parlevinker. Veel schippers voeren immers op vaste trajecten en kwamen vaak terug op dezelfde plaatsen. Alleen de schippers van de 'wilde vaart' voeren overal heen waar maar lading af te leveren was. Parlevinkers zie je nu alleen nog in de zomer als het warm, zonnig weer is. Dan varen ze met een bootje langs de watersporters in de hoop om ijs, gekoelde drank of pizza's te verkopen.

Foto boven: Romke van der Meer, de laatste parlevinker van Friesland in 1967.

Herfstig einde

Niets is voor eeuwig

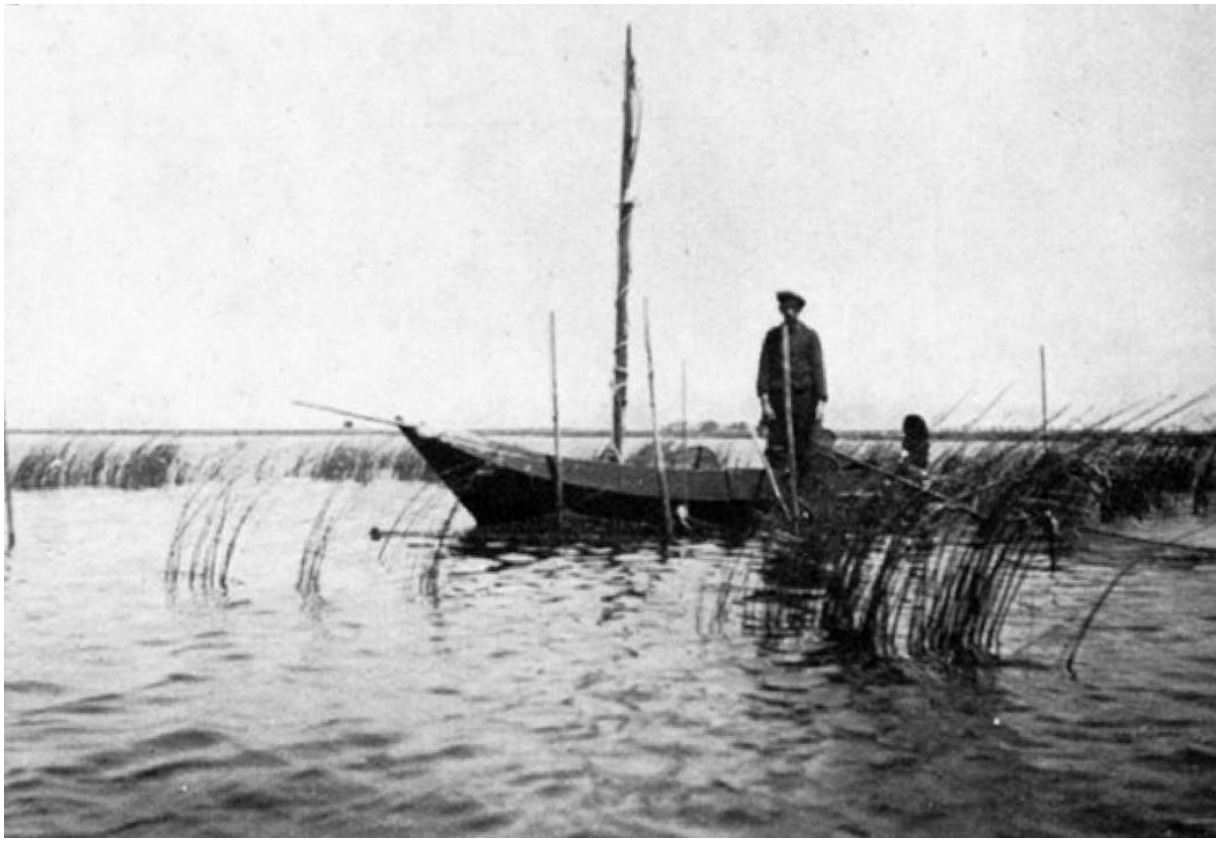
Bovenstaande foto is rond 1950 gemaakt in de vissershaven van Stavoren. Voor de oorlog waren er nog geen zelfgebouwde hokjes voor de vissers. Toen was er langs de haven een talud van gras, waar de vissers hun netten en stokken op legden. Na de oorlog was er blijkbaar behoefte aan berghokken. De visserijmethoden waren veranderd. We zien vooral bakken voor het hoekwant, een lange lijn met zijlijntjes waar haken (hoeken) aan zitten en die gebruikt werd om aal te vangen. Tien jaren later waren de wrakke hokken uitgebouwd tot een aaneensluitende rij houten werkplaatsen. Natuurlijk had die ook niet het eeuwige leven, zodat zo'n twintig jaren later het plan ontstond om alles maar af te breken en terug te keren naar het grastalud van voor de oorlog. Dat vonden vele toeristen echter doodzonde. Historisch erfgoed zou verloren gaan. Het eindresultaat was, dat er een lange rij werkplaatsen is gebouwd van betonblokken met een golfplaatdak om de herinnering aan het verleden geen geweld aan te doen. Veel van wat wij ervaren als historisch relevant, is niet meer dan één generatie oud. Kenmerkend voor geschiedenis is de verandering, het voortdurend verdwijnen van het oude en ontstaan van het nieuwe. Behoud is eigenlijk onmogelijk.



Voor de oorlog was het talud van de dijk langs de vissershaven nog niet bebouwd. De eerste schamele bouwsels kwamen na de oorlog, toen de visserij weer wat op gang kwam met grotere schepen. De grote visafslag en hang op de dijk is vlak voor de oorlog, in 1938, afgebroken. Op onderstaande foto uit 1968 zijn de houten bouwsels uitgebreid langs de gehele vissershaven. In de zeventiger jaren zijn de krotten vervangen door een gestrekte rij bergruimtes, opgetrokken uit betonblokken en afgedekt met golfplaat.

Vissen op ondiep water

De zuidoosthoek van de Zuiderzee, rond het Kampereiland, was zoet en ondiep. Zoet door de rivieren de Vecht en de IJssel die daar uitmondden in de zee. De zoute vloedstroom van de Noordzee ging door de zeegaten de Zuiderzee in, langs de Friese kust en kwam in de zuidelijke kom tot stilstand.



Het getijdeverschil was bij Stavoren nog 70 centimeter, maar bij Amsterdam slechts tien. In de zuidoosthoek van Elburg, Kampen, Genemuiden, Vollenhove tot Kuinre, waar meerdere rivieren in de Zuiderzee uitmondden, was het water te zoet voor zoutwatervissen als de Zuiderzeeharing en de ansjovis. In die hoek konden wel de aal, de bot, de spiering, de zalm en de steur worden gevangen, die immers zowel gedijen in zoet als in zout water. Kampen stond in de middeleeuwen bekend om de steurvangst. De steuren werden toen wel meer dan drie meter lang en werden gevangen als lekkernij voor de adel in de regio, die natuurlijk ook gesteld was op het kuit van deze vis, de kaviaar. De laatste steur werd bij Kampen in het jaar 1821 gevangen. Op de foto zien we een visser die rond 1930 fuiken uitzet op het ondiepe water met biezen langs de kust van het Kampereiland. Veel zeilpunters hadden net als deze slechts één zijzwaard. Uit kosten overwegingen. Waarschijnlijk voeren ze vooral bezeilde koersen en hoefden ze slechts zelden overstag. Op dit water konden de punters bij tegenwind immers ook geroeid of geboomd worden. In het licht van de huidige discussie over het klimaat en het milieu, leefden en werkten deze vissers uitermate duurzaam, alleen willen wij niet graag terug naar het welvaartsniveau van die jaren.

Havenstad Almelo

Bij Almelo denk je natuurlijk niet direct aan scheepvaart en havendrukte. Toch is dat gedurende zo'n honderd jaar wel zo geweest. In 1830 scheidde België zich af van Nederland en was voor ons land meteen de textielindustrie verdwenen die we nodig hadden. De Nederlandsche Handels Maatschappij stelde daarom voor in Twente een eigen textielindustrie tot ontwikkeling te brengen. De arme boerenbevolking was er vertrouwd met het spinnen en weven van schapenwol en stelde geen hoge financiële eisen. In het midden van de 19e eeuw kwam zodoende in steden als Almelo, Hengelo en Enschede een bloeiende textielindustrie tot ontwikkeling.

Almelo werd in die tijd door het graven van het Overijsselskanaal verbonden met de veengronden van zuidoost Drenthe en via de afslag bij Vroomshoop met Zwolle. Die verbinding was belangrijk. De spinnerijen en weverijen werden fabrieksmatig georganiseerd. De machines werden bij iedere fabriek aangedreven door een centraal opgestelde stoommachine in een groot ketelhuis, met een hoge schoorsteen. De drie Twentse fabrieksteden kenmerkten zich tot het midden van de vorige eeuw door een woud van rokende fabriekspijpen. De vele arbeiders die nodig waren, kwamen niet alleen van de arme Twentse zandgronden, maar ook uit de veenderijen uit het noorden.

De verbinding met zuidoost Drenthe was nodig voor de aanvoer van grote hoeveelheden turf die nodig waren om de stoommachines aan de praat te houden. Op de foto worden de turfschepen gelost in de nieuwe havenkom die in 1885 in het centrum van Almelo was aangelegd. De Hagengracht die stromend water vanaf het kasteel Huize Almelo afvoerde, kwam hier op uit. Aan die later gedempte

Hagengracht heb ik eind jaren zestig een paar jaar mogen wonen in een oud pand. De haven was toen ernstig in verval geraakt. Het merendeel van de textielfabrieken had de tijd niet overleefd. Alleen Ten Cate had zich weten te handhaven dankzij productvernieuwing. Het Overijsselskanaal was er in die jaren nog wel met het Scheepvaarthuis, waar je gewoon in dat droge Twentse land alles kon krijgen op scheepvaart- en watersportgebied. De haven bij de markt heeft nu geen functie meer. De zijtak van het Twenthekanaal van Wiene naar Almelo, die in 1939 gereed kwam, is veel belangrijker geworden door de schaalvergroting bij de binnenvaart. Die grote schepen blijven bij de haven van het industrieterrein, ver weg uit het centrum van het voormalige textielstadje, maar ja, dat is in Rotterdam niet anders gegaan. En in Almelo..., ja, ook daar is “altijd wat te doen”, volgens de dichter/cabaretier Herman Finkers.

Kraggenburg

De oostwal van de Zuiderzee was ondiep. Om de zeilende vrachtvaart naar en van Overijssel een veilige vaarweg te bieden, werd bij de monding van het Zwartewater een zes kilometer lange vaargeul met geleidedammen aangelegd over het Kamperzand tot in het diepere water. Op het einde van de dammen werd in 1848 een gammel bouwsel met een licht aangelegd, dat de spotnaam 'Kraggenburg' kreeg. Een burcht van plaggen en palen. In 1877 werd dat bouwsel vervangen door een markant stenen fort op een vier meter hoge terp met een lichtkoepel op het dak.

Bij noordwesterstorm kon het water langs de oostwal tot zo'n vier meter stijgen. De lichtwachter hield dan nog net droge voeten en verbleef op een eilandje midden in de woeste zee. De strekdammen waren dan immers verdwenen onder de golven. Voor de lichtwachter van rijkswaterstaat een eenzaam bestaan. Met een bootje haalde hij bij goed weer boodschappen uit Genemuiden of Vollenhove. Voor ons lijkt zijn baan wel een verbanning uit de maatschappij. De laatste lichtwachter, Barend Kroeze, verliet de burcht in 1920. Toen was de Kraggenburg van elektrisch licht voorzien dat vanaf land aangestoken kon worden.

Verdwaalde poon

Tijdens de herfstvakantie in het noorden vinden de visserijdagen van Workum plaats, waarbij met originele, zeilende vissersschepen uit de Zuiderzeetijd op traditionele wijze, zeilende, zonder motorgebruik gevist wordt in het noordelijk deel van het IJsselmeer. Het ene jaar wordt er meer gevangen dan het andere. In 2015 bracht een Staverse jol een rode poon mee, die door Anja Grassmid werd vereeuwigd. Dat is voor het IJsselmeer een bijzondere gast, want die vis houdt helemaal niet van zoet water. Die was blijkbaar de weg kwijt en werd ook nog eens

gevangen. Arme 'knorhaan', zoals deze vis ook wel wordt genoemd vanwege het knorrende geluid dat hij kan maken.

Hij ziet er eerlijk gezegd ook niet heel tevreden uit. Recentelijk zijn in de Nieuwe Afsluitdijk bij Den Oever en bij Kornwerderzand naast de bestaande spuisluizen migratierivieren aangelegd zodat trekvissen van de zoute Waddenzee door de dijk naar het zoete IJsselmeer kunnen trekken en omgekeerd. Die doorgang is bedoeld voor vissen als de zalm, de aal, de bot, de forel en zelfs de steur. Maar ook voor gewone gasten als de spiering en de stekelbaars. Die vissen willen in het voorjaar van zout naar zoet en ruiken bij de sluizen het zoete water. Daar verzamelen ze zich massaal. Dankzij de nieuwe doorgang kunnen ze het zoete water gemakkelijker en beter bereiken dan alleen door de keersluizen.

Deze poon heeft zich blijkbaar laten verleiden ook eens een kijkje in het IJsselmeer te nemen, maar dat moet een vergissing zijn geweest. De vissen gebruiken bij de doorgang de natuurlijke getijdenbeweging en de nieuwe migratierivieren zijn zo ontworpen, dat ze aantrekkelijk zijn voor verschillende vissoorten die alle hun eigen favoriete migratiegedrag hebben.

Die ene poon was tijdens de visserijdagen natuurlijk een bijzondere vangst, maar het is goed mogelijk, dat in de komende jaren veel vaker in het IJsselmeer bijzondere vissen worden aangetroffen, die sinds de afsluiting van de zee in 1932 niet meer in dit water voorkwamen.

Gestrand naast de haven

Niet alleen plezierzeilers hebben het wel eens moeilijk als ze met harde wind de oude haven van Stavoren willen binnenlopen. In 1935 had ook de Staverse visser Hylke Smits daar een probleem mee. Hij slaagde er zelfs niet in zijn ijzeren jol ST 58 binnen de havenhoofden te loodsen. Waarschijnlijk zeilde hij voor de wind wat op de gijp over bakboord en durfde hij niet verder naar links te sturen, omdat hij een gijp vlak voor de haven te gevaarlijk vond. Hij liet zijn jol in de lastige golven voor de havenmond niet op de stenen van het zuidelijk havenhoofd lopen, maar op het strandje direct naast de haveningang. Daar werd het scheepje met lijnen vastgezet op de wal in afwachting van rustiger weer.

Drie jaren later liet Smits een vissersschouw bouwen bij scheepswerf Volharding in Stavoren waarmee hij onder nummer ST 58 in span ging vissen met het zusterschip, de schouw ST 16 van Siebren Mulder. Zijn ijzeren vissersjol is over gegaan naar 'de recreatie' en vaart op dit moment nog met nummer ST 49, wat de visserijregistratie van deze jol was toen Gerrit Mulder er in 1911 als eerste mee ging vissen. Overigens liep het ook wel eens anders af met jollen die bij storm naar Stavoren terug voeren. In 1903 maakte de *Leeuwarder Courant* melding van een jol die bijna verging en uiteindelijk op de dijk werd gevaren, waar de bemanning eruit sprong en het vege lijf wist te redden. Ondertussen was er in Stavoren zoveel volk te hulp geschoten, dat het scheepje met vereende krachten over de dijk werd getrokken naar de dijkvaart aan de binnenzijde. Staverse jollen werden geroemd om hun zeewaardigheid, maar in de tijd gezien is ook dat relatief.

Zeewaardig?

Staverse jollen zijn kleine vissersscheepjes van de Zuiderzee. De eerste jollen werden door Staverse vissers gebuikt voor het vangen van paling in fuiken langs de dijk. Toen enige decennia later bleek dat dit scheepje heel goed te gebruiken was om met staand want haring en ansjovis te vangen, gingen ook andere werven buiten Stavoren deze vissersjollen maken. Het waren scheepjes van krap 6 meter lengte tot ruim 7 meter en hadden de naam buitengewoon zeewaardig te zijn. Dat sprak ook de plezierzeilers aan. In een tijd dat je op de Zuiderzee alleen met een groot en dus duur jacht veilig kon varen, was het ook mogelijk een oude Staverse jol over te nemen en te genieten van dat ruime zeilwater. Dat liep natuurlijk niet altijd goed af en de kranten schreven dan met enige verbazing, hoe het mogelijk was dat zeilers met een Staverse jol op de Zuiderzee in de problemen konden komen. Maar ja, uiteindelijk is een schip zo zeewaardig als zijn bemanning. Louter beoordeeld naar de scheepsvorm is zo'n vissersjol natuurlijk ook maar beperkt zeewaardig. met een jol kan je het bij hoge golven iets aan de wind met voldoende ruimte aan lij ang volhouden. De grote bomschuiten die bij Scheveningen en Katwijk vanaf het strand gebruikt werden voor de haringvangst, hadden ook een onmogelijke vorm, maar heetten eveneens zeer zeewaardig te zijn. Ze dobberden als een boei op de golven. Daar gebeurde niets mee, maar zeilen? Ho maar. Bij de Staverse jol gaat het niet veel anders. Plezierzeilers kiezen daarom met een jol voor bezeilde koersen. De vissers van vroeger gingen onder ongunstige omstandigheden ankeren of een bezeilde haven opzoeken. Dat de jol desalniettemin populair is gebleven onder watersporters, komt door z'n eenvoud, z'n stoere uiterlijk en de ruimte die zo'n scheepje biedt bij geringe lengte. En ja, uiteindelijk kan je met wat wijs beleid ermee varen op IJsselmeer en Waddenzee. Op de foto zien we de ST 48 op het IJsselmeer. De foto is van Anja Grassmid. Er is zelfs al eens met een half open jolletje van maar 6 meter een oversteek gemaakt naar Engeland en weer terug. Onder gunstige omstandigheden kan er veel en een jol kan wel wat verdragen, ook al gaat het niet snel. Ruim 50 jaar geleden droomde ik er wel eens van met een jol de oceaan over te steken. Dat was in die tijd nog een avontuur. Het is er echter nooit van gekomen en nu geloof ik dat dat ook maar goed is.

Motor voorin

De schepen van de zeilende visserij op de Zuiderzee werden zodra dat realiseerbaar was, gemotoriseerd. Niet om daarna de zeilen op te bergen, maar vooral om bij windstil weer de vis zo snel mogelijk naar de afslag te kunnen brengen. Zodra één visser een oude automotor in zijn schip had gebouwd en daarmee zijn concurrenten bij slappe wind voorbij voer op weg naar de haven, konden de anderen niet achterblijven. Dode ansjovisjes zijn bovendien bederfelijke waar, die niet uren lang in de zon kan liggen. Daarmee moest je snel naar de visafslag en de zouterij.

Bij de botters werd de hulpmotor achter de bun ingebouwd. De kleine Staverse jollen waren 'droge' schepen, zonder bun. De open kuip werd volledig gebruikt voor het stouwen van de staande netten. De enige plaats om een hulpmotor in te bouwen, was het vooronder. Op de foto vaart een jol op de motor het haventje van Laaksum binnen. De rook die we zien boven het water naast de mast komt van de uitlaat van de motor die voor de mast staat. Bij de jollen werd meestal een afgedankte motor van een T-Ford ingebouwd. De T-Fordjes werden geproduceerd van 1908 tot 1927. Het benzinemotortje leverde maximaal 20 pk en dat kwam goed uit, want het was voor Zuiderzeevissers bij wet verboden een zwaardere motor in te bouwen. Dat om de overbevissing tegen te gaan. Deze beperking is pas in 1960 opgeheven. Er waren wel vissers die een oude automotor hadden laten inbouwen die meer pk kon leveren, maar dan werd de motor zo afgesteld, dat de grens van 20 pk niet werd overschreden.

Bij de jollen was de inbouw van de motor voor de mast een goede zaak voor de gewichtsverdeling, met die zware netten achter de mast in de kuip. Om de motor te starten, gaf deze plaatsing wel problemen. Die oude T-Fordmotoren werden aangeslingerd aan de voorkant van de machine. De slingeraar kroop dus onder het voordek langs de motor en kon aan de voorkant net de ruimte vinden om met de

voeten steun te vinden op een legger, met de rug diep gebogen klem te staan tegen de voorsteven en het dek. Vervolgens probeerde hij met de slinger de ploffende, helse machine aan de praat te krijgen.

Je vraagt je af hoe bij zo'n jol de schroefas naar achteren werd geleid. In de winter stonden de jollen bij Laaksum op het land en op foto's zie je, dat de schroefas langs de buitenkant van de kiel loopt, dus iets uit het centrum. Het is constructief onmogelijk de as over meters lengte centraal door de houten kiel te laten lopen. Direct achter de motor werd een schroefaskoker door het dikke eikenhout van het zeilwerk naar buiten geleid. De schroefas werd gesteund door een eindlager en eindigde in een royaal schroefraam vlak voor het roer. Ook was het mogelijk een stalen pijp als schroefaskoker te gebruiken, die tegen de kiel werd aangebracht, zoals bij de Ulft (foto onder). Die constructie met de motor voor de mast wordt bij jachtjollen nooit toegepast. Zonde van de ruimte in het vooronder. Bij jachtjollen staat de motor achterin, ongeveer bij de kajuitingang. Dat schept weer eigen problemen, maar die zijn acceptabeler dan die van een motor voorin. De originele vissersjollen die er nog zijn, hebben de motor midden in de kuip staan. Daar hoeven immers geen netten meer te liggen. Voor die jollen zou de motor voorin echter wel een overweging kunnen zijn. Dat geeft een betere gewichtsverdeling en bovendien alle ruimte in de kuip. Deze jollen worden tegenwoordig vooral voor dagtochtjes gebruikt en nauwelijks voor toertochten. Bij een goede tent over de kuip heb je bovendien meer comfort aan boord dan in dat kleine vooronder. En dat moeizame aanslingeren? Dat is voor de romantici onder deze zeilers. Realisten kiezen immers voor een betrouwbare, elektrisch startende aandrijving?

De vissersjol HL 53 van Wietze Boersma in Laaksum. Goed is te zien hoe de schroefas door een stalen koker langs de kiel loopt. Een deel van de scheg is verwijderd.

Welvaren door vis

Eventjes is Lemmer vooral een vissersplaats geweest, van 1880 tot 1930. Langs de Friese kust stelde de Zuiderzeevisserij tot 1880 eigenlijk niets voor. De Lemsters leefden met de rug naar de zee. In 1883 kwam de Lemster vishandelaar Poppe de Rook, die tot dat moment haring en aal kocht van Hollandse vissers, die rookte in een 'hang' en daarna verkocht, met een nieuwe vinding: staande netten voor de vangst van haring en ansjovis. Zijn zwager Jan Pen, handelaar in Lemmer, maakte van het materiaal dat hij kocht in Apeldoorn staand want in een nettenbaan. Het enige wat in Lemmer begin 1880 nog ontbrak waren de vissers.

In het veen ten oosten van Lemmer heerste echter grote werkloosheid. Die mannen konden wel gaan vissen! Van de grote vishandelaren De Rook en Sterk kregen deze werklozen een schip te huur of op afbetaling. Van Pen kregen ze de netten en vervolgens konden ze de zee op. Wat ze vingen, moest terug naar De Lemmer, want de rokerijen van Sterk en De Rook moesten wel wat te doen hebben. Gedwongen winkelnering. De ansjovis werd gezouten en in tonnen verpakt naar Amsterdam gebracht.

Op de foto van 'it Leeg' geheel links de grote woning van Poppe de Rook, een werkgever die voor de anarchist Domela Nieuwenhuis in de gemeenteraad van Lemsterland zat. Achter de woning zijn rokerij. Na de arbeiderswoningen de rokerij van De Jager en helemaal rechts de 'nettenbaan' van Pen: arbeiderswoningen met daar onder een lang, gemeenschappelijk souterrain waar de lange netten gemaakt werden. De rokerij van Sterk stond aan de binnenhaven, links van de woning van De Rook. Na de afsluiting van de Zuiderzee was het gedaan met de visserij. Alleen de internationale vishandel van Sterk hield het hoofd boven water.

De staande netten die met ankers aan de zeebodem werden vastgezet, brachten langs de Friese kust welvaart, maar op de Zuiderzee gedonder. De grote vissers uit Urk en Volendam visten traditiegetrouw met gaand want dat niet vaststond op de zeebodem, maar door een botter over de zeebodem werd getrokken. Die twee

verschillende vismethoden botsten hevig in tijden dat er weinig gevangen werd door overbevissing. De ruzies tussen vissers op zee en de overbevissing waren reden voor de regering om de Zuiderzeevisserij in 1911 tot kustvisserij te verklaren die door de regering gebonden werd aan strenge regels. Na de afsluiting werd deze kustvisserij binnenvisserij en op dit moment is ook die vrijwel verdwenen.

Waardeloze schoonheid

Wie in Workum vanaf de voormalige zeesluis naar het zuidwesten kijkt, ziet de vaarweg naar het IJsselmeer, it Soal, met aan de rechter oever een lange rij watersportbedrijven. Grote, lichtgrijze, rechthoekige blokkendozen met langs het water ligplaatsen voor grote polyester zeiljachten. Dat was honderd jaar geleden heel anders. Toen was de zeesluis een uitvalsbasis voor de zeilende vrachtvaart. Van hier vertrokken ook de grote palingaken van de vishandelaren uit Heeg, Gaastmeer en Workum naar Londen. Buiten de sluis was een vaargeul langs de dijk, it Soal, met rechts de buitendijkse waarden.

De oostwal van de Zuiderzee had veel last van verzanding van de haveningangen. De vloedstroom voerde zand uit de Noordzee aan, maar de ebstroom bracht het zand niet terug. Waar it Soal in de Zuiderzee uitmondde, stond door verzanding slechts een meter water. De vaarweg naar Workum was alleen bevaarbaar voor ondiepe schepen. Hoe anders is het nu. De afgelopen decennia hebben ook in Workum een economische voorspoed gebracht die zich laat uitmeten in harde euro's. Die welvaart werd mogelijk door het oude landschap te vernietigen. Er is hier duidelijk geen sprake van alleen maar vooruitgang, maar ook van achteruitgang, van verlies. De economische winst van watersport bedrijven laat zich echter uitbetalen, terwijl de schoonheid die wij menen te beleven aan dat oude landschap van weleer een subjectieve indruk is. Een subjectief gevoel, zonder algemene waarde, zonder klinkende munt. Wat telt, is geld, maar het verlies blijft knagen.

Bijna de mooiste

Het gebruik van een rotonde voor reclame of promotiedoeleinden is aantrekkelijk. Zonder iets te doen bereik je veel mensen. Op de foto van Jilmer Postma wordt het skûtsje Hendrika geplaatst op de rotonde Nijtap bij Drachten. Wie deze plaats vanuit het noorden binnenrijdt, ziet midden op de rotonde een skûtsje op hellingwagens staan. Dat verwijst naar een legendarisch verleden van Drachten dat bijna vergeten is. De snelste schepen die nu nog meevaren met het skûtsjesilen in de zomer, zijn voor een belangrijk deel gebouwd in Drachten, bij Roorda en op het Buitenstvallaat bij Van der Werff.

De gemeente Smallingerland dacht aanvankelijk aan een oud skûtsje als bloembak bij de noordelijke entree, maar dat leek Haiko van der Werff van scheepswerf het Buitenstvallaat niets. Uiteindelijk werd zijn idee aangenomen om een skûtsje te kopen dat opgeknapt moet worden. Dat scheepje kon geplaatst worden op 'hellingwagens' op de rotonde en in de wintermaanden zou het schip op de werf opgeknapt worden. De Hendrika is helaas niet in Drachten gebouwd, maar in Stroobos, bij Barkmeijer. Er was geen opknapper te vinden uit Drachten. De aanschaf van het skûtsje heeft de gemeente Smallingerland geen windeieren bezorgd. Deze promotie van Drachtens verleden was volgens het vakblad *De Hovenier* dat een jaarlijkse verkiezing organiseert van 'de mooiste rotonde van Nederland' in 2019 de één na mooiste van het land.

Als over enige jaren de Hendrika opgeknapt is en weer gaat varen, zal er een ander skûtsje op de rotonde geplaatst worden. Het is een meerjarenproject dat onderdeel is van de Investeringsagenda Drachten - Heerenveen. Met dit werk worden jonge mensen vertrouwd gemaakt met scheepsbouwtechnieken bij restauraties van historische schepen. Dan is het plaatsen van zo'n historisch schip op een voor iedereen zichtbare plek een gouden greep.

Werkschip

De visaken die in de 19e eeuw voor Lemster vissers werden gebouwd, waren van hout. Omstreeks de eeuwwisseling schakelden de Friese werven over op de ijzeren scheepsbouw en als vrijwel enige vissersschip van de Zuiderzee werden de aken voor de Lemster vissers daarna van ijzer gebouwd. Vrijwel alle andere vissersschepen op de Zuiderzee bleven van hout. Van de houten visaken van Lemster vissers is er slechts één over gebleven: de LE 39 die in 1898 bij Eeltje Holtrop van der Zee in Joure werd gebouwd voor de visser Pieter Poepjes. Eeltsjebaes maakte aan het einde van de 19e eeuw meteen ook de mooiste visaak die ooit gebouwd is. Deze zomer lag dit voormalige werkschip, dat in 1963 door werfbaas Janus Kok in Huizen van de ondergang was gered en zeven jaren later gerestaureerd was tot een fraai jacht, in Workum in de Blazerhaven, tegenover de werf van Ivor van Klink. Voor deze werfbaas een oude vertrouwde, want hij had dit schip vier jaar geleden gerestaureerd op zijn toenmalige werfje in Makkum. Dit voormalige werkschip deed vanaf 1963 zijn naam eer aan in omgekeerde zin. De vissers werkten *met* dit schip, maar daarna werd er vooral *aan* deze aak gewerkt. Janus Kok had de aak gered van de ondergang, er een fraai jacht van gemaakt en het schip in 1970 verkocht aan bouwondernemer Gerrit Verwelius. Die heeft bijna 40 jaren met de aak gevaren en het schip goed laten onderhouden, maar ja, tenslotte komt er een tijd dat je ook van een mooi schip afstand moet doen. Verwelius schonk zijn *Zevija* (zeilen, vissen, jagen) in 2007 aan het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen, op voorwaarde dat het museum het schip in goede staat zou houden en zou tentoonstellen. Na enkele jaren bleek de *Zevija* echter aan groot onderhoud toe te zijn. Het museum had daar helaas geen geld voor gereserveerd. De aak kwam wat in verval. Dat was echter niet overeenkomstig de afspraak met Verwelius. Die liet het museum in 2013 via de rechter verplichten om de aak wel in goede staat te houden. Het museum moest werk maken van het onderhoud van het voormalige werkschip. Het museum wilde op dat moment de aak wel teruggeven aan de schenkers, maar die wilden de *Zevija* niet terug hebben. Er zat voor het Zuiderzeemuseum dus niets anders op dan de aak te restaureren. De *Zevija* werd voor het museum een echt 'werkschip', in de politiek heet dat een 'hoofdpijndossier', maar uiteindelijk zorgde Ivor van Klink er voor dat de *Zevija* in 2015 weer gezien mocht worden.

Geveegde kop

In 1913 bouwden de Gebroeders De Boer in Lemmer hun laatste twee aken voor Lemster vissers. Op de foto de LE 8 van de visser Jan ("*Doeske*") de Blaauw. In 1939 ging Jan failliet en werd de aak uit de failliete boedel gekocht door Harrit Kingma, die ermee viste onder nummer LE 9. De aken van de gebroeders De Boer hadden naam gemaakt als goede zeilers, wat vooral te danken is aan de vorm van de romp. De ijzeren visaken die bijvoorbeeld Auke van der Zee in Joure voor de visserij op de Zuiderzee bouwde, hebben een brede, stompe kop, wat zeilende veel weerstand in de golven oplevert. De kop van de aken van De Gebroeders De Boer is veel slanker vorm gegeven. De volle vorm buigt als het ware met het water mee. De kop is geveegd. Zo wordt dat genoemd. Op de foto is goed te zien dat dit schip op de waterlijn veel slanker is dan op het berghout, terwijl de romp onder het berghout bij de visaken van Van der Zee bijna recht naar beneden gaat. Dat geeft veel ruimte aan boord, maar zorgt ook voor een traag zeilend schip. De LE 8 mag dan meer dan honderd jaren oud zijn en er nog goed uitzien, maar dat is te danken aan een ingrijpende restauratie na een turbulent leven. Na de Tweede Wereldoorlog ging de aak van Lemmer naar Volendam, waar er tot 1963 mee is gevist (VD 128). Daarna is het schip verkocht aan een Duitse watersporter, die de visaak liet verbouwen tot motorkruiser. In 2008 werd het schip in Duitsland herkend door Dirk Blom uit Hindeloopen en Klaas Postma uit Woudsend. Klaas kocht het vreemd verbouwde schip en de scheepswerf Blom restaureerde het tot de visaak zoals die er ooit in 1913 uitzag. Nu, in 2018, lijkt het alsof er nooit wat is gebeurd. De oude visaak van Jan de Blaauw ligt er al tien jaren bij alsof die zo uit de visserij is overgenomen. De aak wordt zelfs weer gebruikt voor die visserij. Eventjes, één week in het jaar, is er tijdens de Workumer visserijdagen (in oktober) ontheffing om op originele wijze en zonder gebruik te maken van de motor, dus zeilende, vis te vangen op het IJsselmeer. En nog steeds is de LE 8 (*'Doeske'*) met haar geveegde kop een snelle zeilster, waarmee wedstrijden kunnen worden gewonnen.

Wetteloosheid

Zuiderzeevisserij was visserij op 'zee' en viel daarmee onder de wet- en regelgeving voor de zeevisserij. In 1857, halverwege de liberale 19e eeuw, werd er voor de zeevisserij een revolutionaire wet uitgevaardigd die de vissers als muziek in de oren klonk. Artikel 1 van de '*Wet op de Zeevisscherijen'* luidde: "Er wordt aan elk een volkomen vrijheid gelaten, de verschillende takken van zeevisscherij naar eigen goedvinden uit te oefenen." Alleen al door haar eenvoud en duidelijkheid was dit een wonderschone wet. De Zuiderzeevisserij breidde zich vanaf 1883, toen het staand want van de Lemster handelaar Pen beschikbaar kwam, snel uit. Er waren rond 1900 wel 3000 vissers geregistreerd, maar meer dan de helft daarvan was seizoensvisser of gelegenheidsvisser. Iedereen mocht vissen, maar moest zich vanaf 1882 wel in zijn gemeente laten registreren en zijn visserijnummer leesbaar op het scheepje zetten. Of dat nu een roeiboot was of een grote blazer. Als er veel ansjovis kwam, ging jan en alleman met een bootje het water op om daar een graantje van mee te pikken.

De vrijheid van de vissers begon zes meter uit de kust. Binnen die zes meter moesten ze een vergunning hebben om bijvoorbeeld fuiken te kunnen plaatsen. Vrijheid leidde tot ongebreidelde economische activiteit, maar zorgde ook voor nieuwe problemen. De vissers gebruikten allerlei verschillende vismethoden, maar zaten elkaar daarmee ook in de weg. Staande netten die vast staan op de zeebodem en gaand want dat voortgesleept wordt, verdragen elkaar slecht. Die conflicterende belangen leidden tot veldslagen op zee. Bovendien werd de Zuiderzee met zoveel actieve vissers eenvoudig leeggevist. Veel Urker vissers willen dat zelfs nu (!) nog niet geloven. De Zuiderzee lag immers in open verbinding met de Noordzee en de Oceaan. Hoe kan je die dan leeg vissen. De feitelijke ervaring haalde de principiële dogma's van de Urkers echter in. Daar kwam bij dat op de Noordzee de Nederlandse vissers met hun zeilboten niet konden concurreren tegen Engelse vissers met stoomtrawlers. Stel je voor dat die stoomtrawlers ook op de Zuiderzee zouden verschijnen! In 1911 werd de Zuiderzee daarom met een nieuwe Visserijwet tot kustwater verklaard. Alle Zuiderzeevissers moesten stoppen en zich opnieuw laten registreren als kustvisser. De kustvisserij viel wel onder strenge regelgeving van de overheid, want deze visserij moest voor de voedselvoorziening beschermd worden.

Toen na de Eerste Wereldoorlog de hulpmotor zijn intrede deed bij de kustvisserij, mochten de Zuiderzeevissers een scheepsmotor gebruiken van niet meer dan 20 pk. De Visserijinspectie kreeg de taak deze wet- en regelgeving te handhaven, waarvoor speciale inspectieboeiers en - botters werden gebouwd. Van wetteloosheid was sindsdien geen sprake meer. In tegendeel. In de honderd jaren die volgden, kwamen er alleen maar meer regels. De wetteloosheid uit de 19e eeuw heeft de visserij aanvankelijk geholpen, maar uiteindelijk de das om gedaan.

Binnenvisserij

Nu 'bijna alle' Nederlanders een hogere opleiding hebben genoten met een bijpassende (kantoor)baan, wordt het interessant te zien dat er ook een andere werkelijkheid bestaat. Op de foto binnenvisser Everen de Vries (1902 - 1984) uit Warns in het begin van de zestiger jaren. Hij had een dichtzet bij de Galamadammen (waar nu de jachthaven en camping de Kuilart is) en een stek aan de zuidkant van de Fluessen, bij het dorpje Kolderwolde, hier op de foto. Er zijn nog steeds mensen die doodongelukkig zouden worden met een leven voor een PC-scherm en in eindeloos overleg in vergaderruimtes. Zo zijn er in Friesland nog steeds binnenvissers die als ondernemer zelf bepalen hoe ze werken en steeds in de open lucht, op het water, in samenwerking met de natuur. Niet dat ze daar heel rijk van worden. Ook is het een soort werk waar veel kantoormensen niet direct voor zullen kiezen, maar toch. De binnenvisserij wordt vaak binnen families doorgegeven. Een naamgenoot van Everen de Vries, geen familie, heeft enige jaren zijn broers met de kotter ST 50 op het IJsselmeer gevist. Op dit moment is hij actief als binnenvisser bij Terhorne en levert aal aan bekende restaurants in de provincie. In de eerste helft van de 19e eeuw waren er bij ieder dorp binnenvissers met een dichtzet of met fuiken. Anders dan in de beeldvorming waren zij helemaal niet vrij om zelf te bepalen waar zij visten. Ieder jaar werden delen van het water door de eigenaar verpacht. Ieder jaar mochten

binnenvissers die een huurcontract binnensleepten alleen op dat deel van een meer of een vaart de netten uitzetten. Een dichtzet kon heel aantrekkelijk zijn op stromend water, wat in Friesland ontstaat in vaarten tussen twee meren door op- en afwaaien, zoals bij de Galamadammen. De scheepvaart had echter voorrang en niets was voor de visser zo ergerlijk als de dichtzet 's avonds laat weer te moeten openen, omdat er alsnog een vrachtschip aan kwam zeilen. Tegenwoordig zie je nog maar zelden een dichtzet en ook het aantal binnenvissers is gedecimeerd. Ik heb wel eens de indruk dat zelfs de vissen het laten afweten. De vele sportvissers zitten immers uren naar hun dobber te staren zonder ooit een vis van enige betekenis op te halen. Dat lukt alleen nog bij vijvers waar visverenigingen grote hoeveelheden vis (snoek, karper, steur) uitzetten, die na het vangen door de leden van de vereniging weer voorzichtig teruggeplaatst worden.

Ooit decentraal beheerd water

Voor ons is het vanzelfsprekend dat het Friese binnenwater vrij bevaarbaar is en overal op dezelfde wijze is ingericht met betonde vaargeulen, met gelijk bediende bruggen, met waterdieptes waarop te vertrouwen is, met aanlegfaciliteiten en met controle op de waterkwaliteit. Allemaal aspecten van een effectief centraal georganiseerd waterbeheer. Dat lag honderd jaar geleden nog even anders. Het waterbeheer werd pas aan het einde van de 19e eeuw een taak voor de provinciale overheid. Voor die tijd had iedere watereigenaar zijn eigen beleid en niet iedere eigenaar vond het onderhoud van zijn waterwegen even belangrijk. Zelfs op het 'grootscheepse vaarwater' van Stavoren naar Groningen was het heel gebruikelijk dat de ene eigenaar een zandbank liet wegbaggeren, maar een andere eigenaar even verderop een zandbank gewoon liet zitten. Er was in die tijd nog geen rechte vaargeul gebaggerd door de Fluessen en het Heegermeer. De zeilende vrachtschippers moesten slalommen om niet vast te lopen op de ondieptes. De diepte van het vaarwater was nog niet te beheersen en kon dus sterk wisselen, afhankelijk van de wind en de neerslag. Pas nadat schippers rechtszaken hadden

aangespannen tegen eigenaren van doorgaand vaarwater, omdat zij schade hadden opgelopen door slecht waterbeheer, besloot de regering dat de provincies, de regionale bestuurslaag die in 1848 was ingesteld, verantwoordelijk moesten worden voor het beheer en onderhoud van doorgaand vaarwater. Bij de provincies kregen 'Provinciale Waterstaten' de taak voor goed vaarwater te zorgen dat onder bepaalde voorwaarden voor iedereen toegankelijk moest zijn. De provincie Friesland maakte een indeling in drie klassen vaarwater die toegankelijk waren voor schepen van bepaalde grootte. Dat werd een hele verbetering. Niet direct natuurlijk, maar wel na enige tijd. De vrachtschepen werden echter snel nog groter. In de dertiger jaren werd in Friesland na een felle discussie tussen Stavoren en Lemmer besloten een nieuw grootscheepsvaarwater aan te leggen van Lemmer naar Groningen, waarbij dit vaarwater niet langer door de diverse dorpen en steden zou gaan, maar er langs. In 1951 was het Prinses Margrietkanaal en het nieuwe Harinxmakanaal gereed. De schaalvergroting bij de binnenvaart kwam na de oorlog echter pas goed op gang. Op het traject Lemmer - Groningen - Eemshaven bleken de twee noordelijke provincies in hun vaarwegenbeleid niet altijd goed gecoördineerd samen te werken. In 2014 werd de verantwoordelijkheid voor het beheer van de hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl daarom bij de provinciale waterstaten weggehaald en onder de verantwoordelijkheid van 's Rijkswaterstaat gebracht. Kleinschalig, decentraal beheer lijkt mooi, maar leidt niet altijd tot een goed resultaat. Deze centralisatie kwam niet voort uit een bestuurlijk principe, maar uit de noodzaak een effectief, uniform beleid te voeren.

Amsterdam is gebouwd op palen

Dat leerden we al vroeg op lagere school, maar hoe kwamen de Amsterdammers aan al dat hout? Niet uit de Lage Landen, maar uit Duitsland. Het werd aangevoerd over de Rijn. Boomstammen uit het Zwartewoud liet men stroomafwaarts drijven voorbij de stroomversnelling van Bingen en de gevaarlijke bocht bij de Loreley.

Vervolgens werden de stammen bij het stadje Boppard samengevoegd tot enorme vlotten die men verder stroomafwaarts liet drijven tot aan Dordrecht en Rotterdam. Om enigszins ordelijk de bochten in de rivier door te komen, leefden op zo'n vlot tientallen 'roeiers' die met lange riemen aan de voorzijde en de achterzijde het vlot op koers probeerden te houden. Het was gevaarlijk werk, waarbij veel roeiers het leven lieten. In de 20e eeuw werden dergelijke houtvlotten 'bestuurd' met een sleepboot. Deze praktijk heeft geduurd tot het midden van de zestiger jaren.....

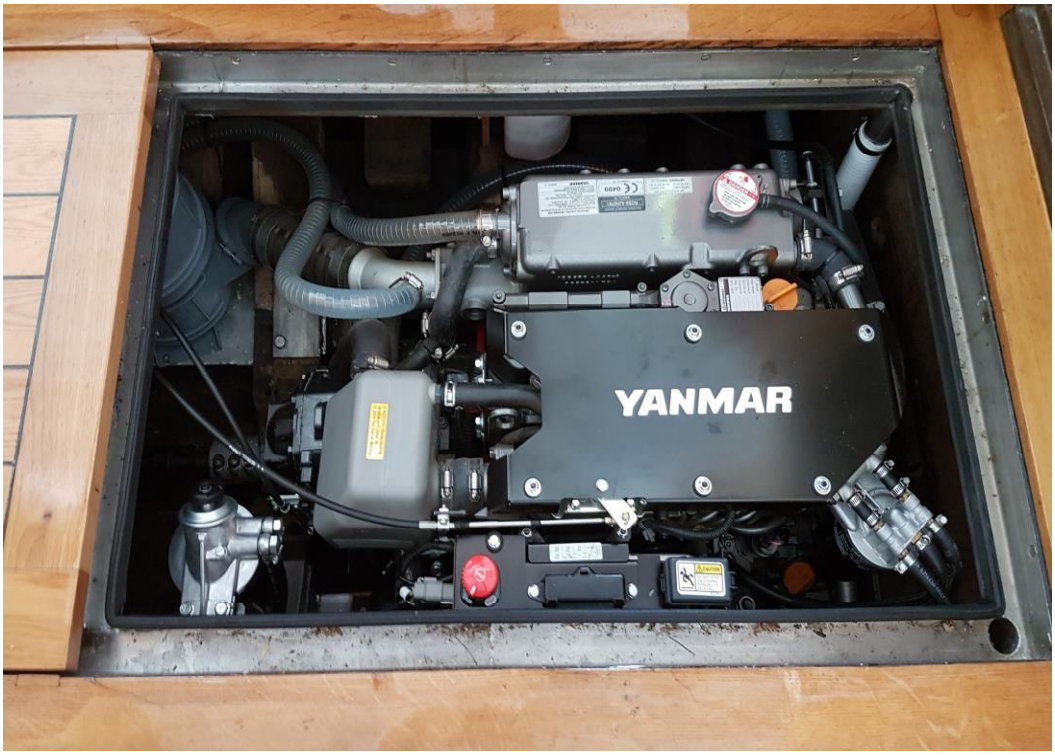
De Vechtezomp

Dat in het waterrijke westen en noorden van ons land het vervoer tot ver in de 19e eeuw vooral over het water ging en niet over land, dat kunnen we begrijpen. Dat de vrachtvaart ook in het hoger gelegen en droge land van Overijssel belangrijk was, is veel minder bekend. De zandwegen in die provincie waren weliswaar beter begaanbaar dan de onverharde wegen door klei- en veengronden, maar ook daar kon een schip meer vervoeren dan een kar. De vaarwegen waren er ook. Geen vaarten, kanalen en meren, maar beken en riviertjes die 's zomers weinig water hadden, maar 's winters dankzij de regen veel. Die vaarwegen werden daarom van oktober tot mei veel gebruikt, juist als het vervoer over land over modderige paden moeilijk was. Op klein vaarwater als de Schipbeek, de Regge, de Berkel en de Dinkel werd gevaren met kleine, ondiepe 'zompen'. Op de rivier de Vecht werd met 'zompen' gevaren die groter waren, ruim 10 meter lang. Dat wij nog iets weten over die scheepjes, is vooral te danken aan de in 2019 overleden Gerrit Jan Schutten. Hij was ook de drijvende kracht achter de bouw van replica's van de Vechtezomp, die nu in Dalfsen, Ommen en het Duitse Nordhorn in het zomerseizoen over de Vecht varen met toeristen. De Vecht was in de 19e eeuw wel een andere rivier dan tegenwoordig. Door kanalisatie en de bouw van stuwen en sluizen is de sterk meanderende stroom ingekort en voor een deel onbevaarbaar geworden. Vroeger werd de Vecht bevaarbaar vanaf Nordhorn en dan met de stroom mee naar Zwolle om via het Zwartewater in de Zuiderzee uit te komen. Ommen en vooral Dalfsen waren belangrijke havensteden, die ook bereikbaar waren voor schepen vanaf de Zuiderzee. Zwolle bezat een 'stapelrecht' en was met een kanaaltje, de Nieuwe Vecht, verbonden met de rivier. Als handelsplaats eiste Zwolle dat goederen die langs

Zwolle werden vervoerd, eerst in Zwolle werden opgeslagen. Dat was voor de zompschippers niet zo bezwaarlijk. Hun schepen waren gebouwd voor varen op de Vecht en niet voor de vaart op de Zuiderzee. Zij vervoerden allerlei landbouwproducten, maar ook zware lading als brokken zandsteen uit de groeven uit de Graafschap Bentheim. Die werden in Zwolle overgeslagen op grotere vrachtschepen, Hasselter aken en Overijsselse pramen, die de steenbrokken naar de bouwplaatsen vervoerden. Onder meer het Paleis op de Dam is van Bentheimer zandsteen gemaakt. Het stadje Bentheim ligt vlakbij de grens achter Oldenzaal. Boven op de rots van zandsteen staat het middeleeuws kasteel van de graaf. Op dit moment wordt er nog zandsteen gedolven bij Gildehaus, tegen de grens aan met Nederland en vlak naast het riviertje de Dinkel, dat uitmondt in de Vecht. De grote steenbrokken werden van de groeve naar de dichtstbijzijnde laadplaats aan een rivier gebracht om met een zomp te worden vervoerd. Pas op de bouwplaats werden de brokken door steenhouwers op maat gemaakt. Op de foto zien we de laatste zomp van Enter, een plaatsje ten zuidoosten van Rijssen, aan het riviertje de Regge dat tussen Ommen en Dalfsen uitmondt in de Vecht. Nog iets meer naar het zuidoosten ligt Delden, met in de bossen een heuse aanlegplaats, 'Carelshaven', die in de 18e eeuw ontstond doordat de kasteelheer van Twickel een scheepvaartverbinding met de Regge liet aanleggen. De beken door het landgoed Twickel werden bevaren door zompen om er vracht te vervoeren. Vooral in de winter, als er voldoende water in de beken stond. Dat laatste is een aspect van de waterhuishouding waar evenmin veel aandacht voor is. Meestal denken we dat de laaggelegen delen van Nederland een risico lopen van wateroverlast, maar het is omgekeerd. De steden op de hooggelegen zandgronden in het oosten hadden regelmatig te maken wateroverlast door overstromingen van de beken en riviertjes bij langduriger regenval, omdat deze steden juist langs deze riviertjes waren ontstaan. In de 20e eeuw was het snel voorbij met de scheepvaart door Overijssel. De zompen konden de concurrentie met het vervoer over de weg natuurlijk niet aan, toen de zandpaden verhard werden voor het autoverkeer. Een schipper deed een week over de tocht van Zwolle naar Nordhorn, terwijl een vrachtwagen in één dag heen en weer kon. Het kanaal dat van Almelo naar Nordhorn werd gegraven en dat rond 1900 in gebruik werd genomen, is daarom ook nooit een succes geworden. Het is wel een van de mooiste kanalen die we in ons land kennen.

Drie aandrijvingen in 9 jaar

De grote boeier Tjet Rixt is 10 jaar geleden gerestaureerd. Het schip is volgens de werfboeken in 1838 gebouwd bij Holtrop in IJlst. De niet gefundeerde mening dat Holtrop de boeier bouwde in 1843 is echter nog wijd verbreid. Interessant is de motorisering vanaf de restauratie in 2007. Eerst werd een forse scheepsdiesel achter in de kuip gebouwd, met een V-drive. De motor stond achterstevoren zover mogelijk achter in het schip. De schroefas werd met een V-transmissie aangesloten op de ‘normale’ schroefas die door de schroefaskoker loopt. Door de positie van de scheepsmotor kwam de motorkast onder de helmstok te staan, wat de schipper natuurlijk wel tot last was. Hij moet zich daar schrap kunnen zetten bij het sturen met de helmstok en dan staat die motorkist hem in de weg. Twee jaren later werd deze diesel daarom vervangen door een elektrische aandrijving die onder de kuipvloer paste. Dat was in die jaren nog nieuw. De Tjet Rixt werd daarmee een demonstratieschip voor het elektrisch varen. De banken in de kajuit, aan BB en SB, stonden vol accu's met bedrading. Ondanks alle goede verwachtingen, beviel deze aandrijving in dit zware schip niet. De elektromotor leverde voor dit schip te weinig vermogen, de accu's gaven problemen en de actieradius bleek te beperkt te zijn. De boeier lag in een schiphuis in Grouw en kon met volle accu’s Stavoren nauwelijks bereiken. Bij een optimistische poging van Stavoren naar Enkhuizen te varen, naar het Zuiderzeemuseum, kwam de boeier halverwege de oversteek stil te liggen en moest met een motorboot van het museum opgehaald worden. Na 7 jaren is de elektrische aandrijving daarom weer vervangen door een scheepsdiesel. Nu een moderne, compact gebouwde diesel die onder de kuipvloer past. Die diesel levert voldoende vermogen, is betrouwbaar en brengt het schip met een volle tank door half Nederland. De Tjet Rixt heeft een ligplaats in Terhorne gekregen, overdekt, naast de schipperszaal/conferentieruimte van de klassieke schepenhaven. Na een werkoverleg of een conferentie kunnen de conferentiegangers even verpozen met dit schip op het Sneekermeer.



Links boven: de Tjet Rixt bij de tewaterlating in Enkhuizen, na de restauratie bij het Zuiderzeemuseum. De schuinlopende motorkast zit de stuurman in de weg. Op de onderste foto de scheepsdiesel die de Tjet Rixt kreeg na de elektrische aandrijving. Passend onder de kuipvloer.

Zeldzame bosvogel

In 2020 wordt ze honderd, het Friese jacht 'Waldfûgel' dat in 1920 gebouwd is bij Jan Oebeles van der Werff (1876-1958) op het Buitenstvallaat bij Drachten. Ze heet 'Waldfûgel', bosvogel, want ze komt uit 'de Friese Wouden' en is zeker ook bijzonder, omdat ze gebouwd is op een werf die niet bekend werd door de bouw van houten ronde jachten, maar door 'de ijzeren scheepsbouw'. Veel van de snelste skûtsjes die in Friesland gebouwd zijn, komen van deze werf. En tussendoor bouwen ze 'zomaar' voor een plaatselijke opdrachtgever een Fries jachtje, wat toch eigenlijk specialistenwerk is.

Het is qua afmetingen een klein scheepje. Vijf meter lang en 2.30 meter breed: bijna in de verhouding 2:1. Tegelijkertijd is het een flink schip, dat qua uitstraling en robuustheid onvergelijkbaar is met een modern zwaardbootje van vijf meter. Achter het schip wordt geposeerd. Links staan twee leden van de stichting die het jacht gaan beheren, dan scheepsbouwer Haiko van der Werff en rechts de wnd. burgemeester van Smallingerland. De gemeente heeft het financieel mogelijk gemaakt dat de stichting het jacht in eigendom kreeg. Het kwam te koop, er bleek weinig belangstelling van kopers te zijn en het was de moeite waard het jacht in goede staat te behouden. Daarvoor moet er nog wel een reparatie aan het vlak worden uitgevoerd. Roelof van der Werff uit Workum, kleinzoon van de bouwer, zal zich daar over ontfermen. Eind jaren zeventig heeft hij het jacht al een keer opgeknapt toen Roelofs vader Jan Jansz van der Werff uit Drachten, het in 1977 had gekocht. Ook voor relatief kleine ronde jachten als dit Fries jacht is blijkbaar de tussenkomst van een behoudsorganisatie nodig om te voorkomen dat zo'n bijzonder scheepje in verval raakt. Anders dan bij veel grote houten platbodems is het behoud van een klein scheepje als de Waldfûgel financieel gelukkig te overzien.

Marker botter

In 1932 verscheen onder redactie van H. Colijn e.a. een kloek herinneringswerk naar aanleiding van de afsluiting van de Zuiderzee. Dit boek 'De Zuiderzee' is royaal geïllustreerd met foto's, waarbij bovenstaande foto (van Schnabel) tevens op het voorplat staat. Een Marker botter tijdens een zeilwedstrijd van de Zeilvereniging 'Het IJ' uit Amsterdam. De 'witte mannetjes' aan boord zijn geen vissers, maar leden van deze zeilvereniging die dit vissersschip voor deze dag huren. Door loting onder de leden werd bepaald wie de bemanning werd op deze huurbotters. Het was een speciale eer om als plezierzeiler met een (voor hen vrij onhandelbaar) schip als een botter de wedstrijd te mogen zeilen. De deelname aan deze wedstrijden met Marker botters die 'Het IJ' vanaf 1902 organiseerde, eindigde na een tiental jaren. De huur die de Marker vissers voor het gebruik van hun botters vroegen, werd voor de Zeilvereniging te bezwaarlijk. Wat ook meespeelde, was de deelname van Lemster vissers aan deze wedstrijd voor vissersschepen. Voor hun was deelname aan de wedstrijd een leuk uitje voor de hele familie naar Amsterdam, terwijl de zeilers kans maakten op een flinke geldprijs bij het winnen van de wedstrijd. De vissersaken van de Lemsters bleken sneller te zijn dan deze botters die door plezierzeilers werden gevaren. Ook liepen de vissersaken hoger aan de wind. Onder die omstandigheden verveelt het snel als je een onderlinge wedstrijd houdt en in een botter zeilt. Wel de wedstrijd organiseren, wel alle kosten dragen en vervolgens een ander met de prijs weg zien varen, is geen model dat toekomst heeft. Dat neemt niet weg dat deze foto

van een Marker botter een prachtig beeld geeft van het karakter van zo'n vissersschip. Tot in de zestiger jaren werden botters gezien als grote zeilschepen, ruim 13 meter lang. Wie op dit moment een botter ziet liggen tussen moderne zeegaande zeiljachten, kan zich verbazen over de ontwikkelingen in de jachtbouw. Die grootse botter van weleer is dan helemaal geen groot zeilschip meer. Het is een antiquiteit geworden die wat wegvalt tussen al die grote en hoge polyester- en aluminium jachten. Alleen de liefhebbers herkennen in dat lage, half gedekte eiken schip met die onevenwichtig hoge voorsteven het ooit zo bewonderde, klassieke vissersschip van de Zuiderzee.

Windschepen

Een van de beroemdste fotografen van de grote zeilvaart is Alan John Villiers (1903 - 1982) die bovenstaande foto maakte. Een zeeman, die na een ongeluk aan boord maritiem fotograaf, filmer en journalist werd. Hij probeerde de wereld van de grote zeilvaart in beelden vast te leggen, voordat die zeilvaart echt verdwenen zou zijn. Hij voer onder meer mee op de viermast bark *Herzogin Cecilie,* het schip waar ook de Nederlandse zeeman/schrijver W.L. de Clercq een boek (Wind in de zeilen, 1933) over schreef. Villiers werkte als fotograaf op spectaculaire wijze. Hij liet zich bijvoorbeeld tijdens stormweer vastbinden aan de fokkemast, staand op de mars, halverwege de mast, om foto's te maken met zijn Kodak 120. Zijn foto's zijn een laatste getuigenis van de zeilende vrachtvaart op zee. Na zeventig jaar concurrentie had het stoomschip de zeilbark eindelijk verslagen. Op dit moment, weer ruim 70

jaren later, experimenteren mensen als Ron de Vos ('het windschipproject') met ontwerpen voor milieuvriendelijke zeilende vrachtschepen, die een alternatief kunnen zijn voor de zwaar vervuilende zeeschepen met dieselmotoren. Zeilschepen zonder grote bemanningen en zonder nostalgie, maar volgens rationeel ontwerp, met een tuig dat bediend wordt door een kleine bemanning, dankzij hydraulische ondersteuning en computergestuurde bediening. Niets is er voor eeuwig. Alles verandert, alles stroomt, alles is als de wind.

Windjammers vereeuwigd

Toen in de dertiger jaren duidelijk werd dat de grote windschepen, de snelle viermast klippers, spoedig zouden verdwijnen van de wereldzeeën, probeerden enige idealisten de pracht van deze schepen vast te leggen op foto en film. Dan zou tenminste een beeld van die roemrijke periode van de zeilende grote vaart behouden blijven.

Het meest bekend werd de Australiër Alan Villiers, een zeeman die vanwege een ongeluk aan boord nieuw werk vond als journalist, fotograaf en filmer aan boord van de grote dwarsgetuigde viermastbarken. In 1928 voer hij mee op de *Herzogin Cecilie* , in die tijd één van de schepen uit de vloot van de Finse reder Gustaf Erikson. Een Kaap Hoornschip voor de graanvaart op Australië waar de Nederlander Leclercq begin jaren dertig ook op voer en het boek 'Wind in de zeilen' over schreef. Villiers meende, dat een film een veel krachtiger medium was dan een boek met foto's. Hij trof een jonge, idealistische filmer, Ronald Walker (zie foto), die graag met hem een tocht wilde filmen op de driemaster *Grace Harwar*, een kleiner schip uit de Erikson vloot. Dat overleefde de filmer niet. Leclercq schrijft, dat de *Grace Harwar* volgens zeelieden een ongeluksschip was. Toen het van stapel liep, raakte een knecht van de werf onder het schip en overleed. Zo'n schip eiste volgens de traditie iedere reis een slachtoffer, wat ook ongeveer het geval bleek te zijn. Villiers werd daarom

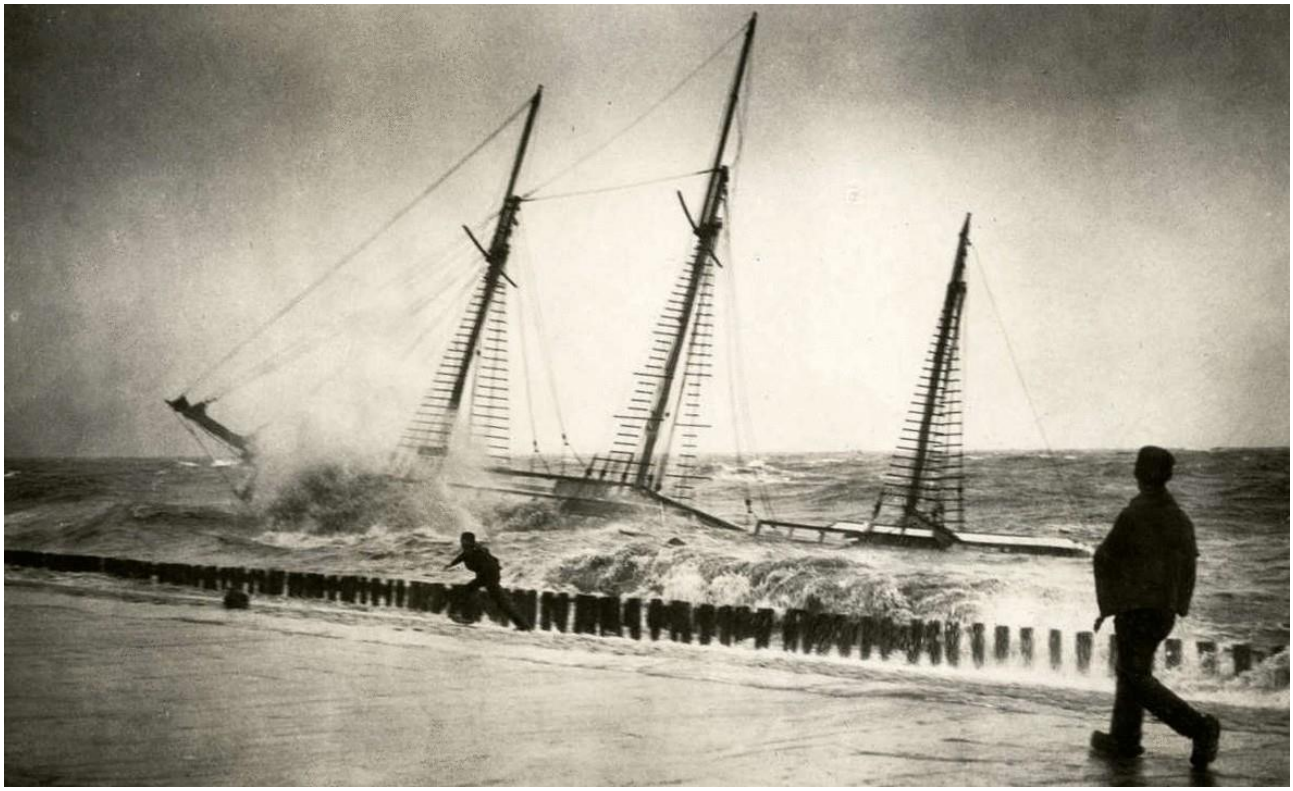
gewaarschuwd, toen hij met zijn filmer aanmonsterde en toeval of niet, toen de filmoperator aan het werk was op de ondermarsra, schoot een val los en stortte een stalen bovenmarsra naar beneden, waarna Villiers geen vriend meer had. De film is er uiteindelijk nog wel gekomen. Die film kreeg onder officieren van Eriksons vloot geen goed onthaal vanwege de liefdesgeschiedenis die er ingelast was voor het grote publiek. Dat wil niet zeggen dat de filmbeelden voor onze generatie niet belangrijk zouden zijn. Leclercq beschrijft zonder het werk op de windschepen te verheerlijken hoe er op de toen verouderde zeilvloot, varende met te weinig bemanning, een band groeide tussen mens en schip.

Wrak

Scheepswrakken spreken tot de verbeelding, zoals overigens ook ruïnes en zelfs autowrakken de fantasie kunnen prikkelen. Schepen hebben vaak een lang, maar ook gevaarlijk leven. Ze kunnen immers zinken, zoals blijkbaar de koftjalk op de foto is overkomen. Vergaan op de Waddenzee is extra bijzonder, want als je niet gelicht wordt, kom je bij iedere eb weer gedeeltelijk boven water. Zelfs als je na een storm geheel onder het zand zou zijn verdwenen, kan een volgende storm je weer tevoorschijn toveren. Die regelmatige wederkeer in het leven doet het gevoel geen goed. De aanblik van zo'n wrak stemt mij tenminste niet vrolijker. Deze tjalk was in 1892 gebouwd voor rederij Jonker in Wildervank voor vaart op de Oostzeelanden. Hoewel ze 'Navigator' heette, liep het wel verkeerd met haar af. Geladen met hout uit Denemarken kreeg ze op de terugreis in 1917 lekkage. De lading werd prijs gegeven aan de zee, maar ook daarna was het schip niet meer te redden.

De bemanning wist met de sloep Borkum te bereiken. De 'Navigator' voer op eigen bestek verder en strandde op de oostpunt van Schiermonnikoog, waar ze dus regelmatig met de kop boven water komt om zeevarenden te wijzen op de risico's van de zeevaart.

Animisme

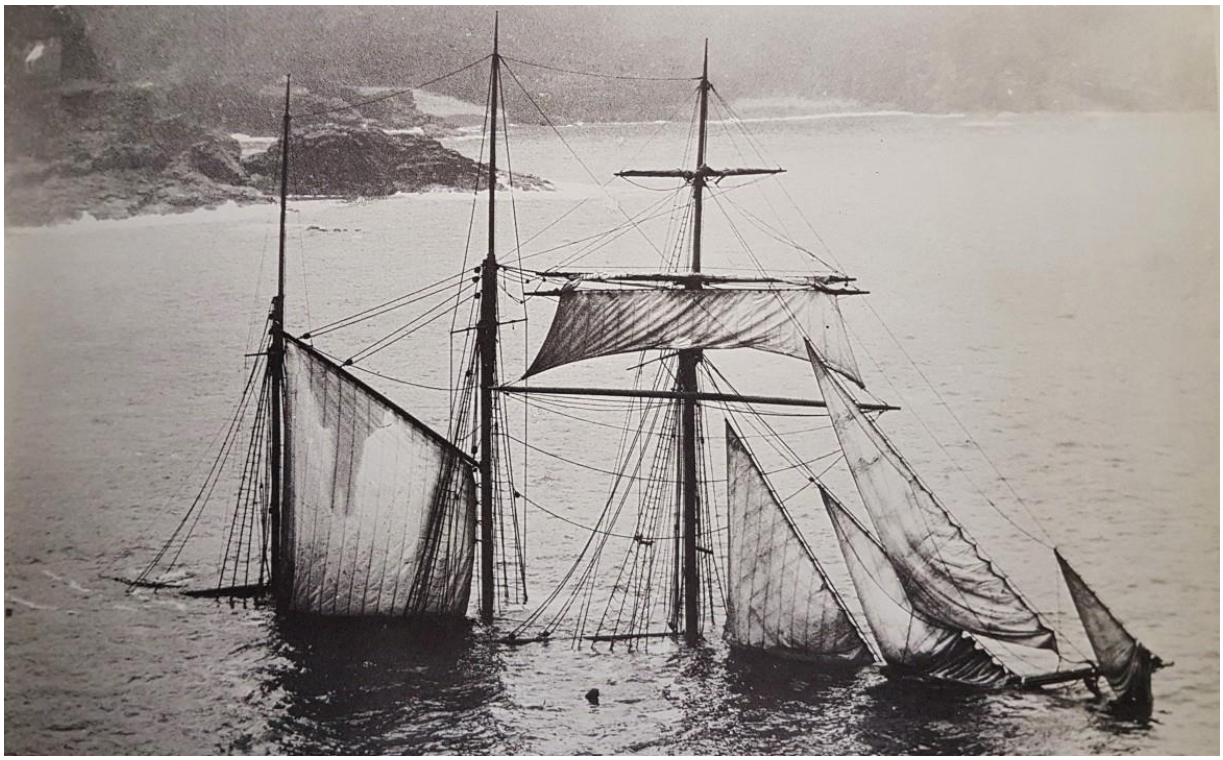


De zee wordt vaak beschreven als een bezielde werkelijkheid, als levende entiteit met een grillig karakter. Ook zeilschepen worden (meer dan motorschepen) gezien als wezens met een eigen karakter. Zeilen op zee wordt daarmee de riskante omgang met natuurelementen. Het stranden van een zeilschip op lagerwal is niet alleen een gevaar voor de zeelieden, maar een kosmisch drama dat ons emotioneel kan beroeren. Op de foto de stranding van een zeilend vrachtschip bij West-Kapelle in

1920. Een dramatisch beeld dat ons mede droef kan stemmen vanwege het schip dat verloren heeft. Waarschijnlijk was het onvermijdelijk en was de stranding het noodlot van schip en bemanning. Dergelijke schepen konden niet heel hoog aan de wind lopen. Bij stormachtige wind pal op de kust stuurt de schipper zo hoog mogelijk om vrij te blijven van lagerwal. Kijkt hij vooruit, dan lijkt het goed. Hij gaat schuin tegen de wind in. Kijkt hij achterom, dan ziet hij de werkelijke koers aan het kielzog. Dan ziet hij dat het schip langzaam maar zeker verlijert naar de kust. Overstag gaan heeft geen zin, dan gebeurt over de andere boeg precies hetzelfde. Schip en bemanning zijn gedoemd om te stranden, tenzij de schipper tijdig een veilige haven weet te bereiken. De tragiek is dat honderd jaar geleden de zeelui dit van tevoren wisten, maar niets anders konden doen dan doorzeilen. Tegenwoordig zijn ook zeilschepen op zee voorzien van sterke scheepsmotoren en mocht het door omstandigheden alsnog mis gaan, dan wordt de hulp ingeroepen van de Kustwacht, waardoor een scheepsramp in veel gevallen kan worden voorkomen. Dat is de nuchtere, pragmatische visie. De romanticus ziet wat anders. Hij leeft mee met een schip dat als bezield wezen strijdt tegen de boze krachten van de zee en helaas het onderspit moet delven.

Gevaarlijke kusten

Wie vaart, moet niet de zeeën vrezen, maar de kusten. Bij zwaar weer op zee zou je denken dat de zeelui blij zijn land in zicht te hebben, maar vaak wordt dat hun ondergang. John Fowles maakte een boekje 'Shipwreck' (1974) over de prachtige foto's die de Gibsons bijna honderd jaar eerder maakten langs de kust van Cornwall en de Scillyeilanden van dramatische strandingen, zoals op de foto van de driemaster 'Mildred' die in 1912 in de mist op de rotsen liep. Je kunt natuurlijk ook wel vergaan op volle zee. Door iets onnozels als lekkage, door een aanvaring of door slecht weer. Dat laatste overkwam de viermastbark de Pamir in 1957. Een jaar later publiceerde Andersch het boek 'De Witte Adelaar' over zijn ervaringen op dit schip tijdens een oversteek van Cuxhafen bij Hamburg naar Brazilië in 1952.



Ze vertrokken op 12 januari bij winters weer. De Pamir vervoerde vracht en was tegelijkertijd een opleidingsschip met een bemanning van ervaren zeelui en vele onervaren cadetten. Voor deze bemanning was het zeilen op de Noordzee onder winterse omstandigheden een ware beproeving, waarbij zij naar de huidige normen voor arbeidsomstandigheden grote risico's liepen. Op de oceaan liep alles echter gesmeerd en genoot de schrijver van de snelle vaart in de zon met de passaatwind schuin achter. Hij sluit zijn boek af met de ondergang van de Pamir in 1957. De bark was in Buenos Aires geladen met graan, wat onder invloed van omstandigheden echter niet optimaal werd uitgevoerd. Alle hoeken van het ruim moeten bij los gestort graan gevuld worden, anders kan het gaan schuiven. Op de terugweg raakte de Pamir bij de Azoren in een zware storm en het ging bijliggen omdat zeilen te gevaarlijk werd. Door de slingeringen was het graan door de verkeerde stuwing gaan

schuiven. Aan de lijzijde lag de gerst 60 centimeter hoger dan aan de loefzijde. De storm groeide uit tot een orkaan, de Pamir zond SOS-signalen uit, maar de schepen die te hulp probeerden te komen, kwamen te laat. De Pamir kapseisde, wat zo'n zeven minuten duurde en bleef nog een half uur in de enorme golven drijven met de kiel naar boven. Slechts vijf bemanningsleden wisten in een reddingsboot te overleven. Zij werden pas na 54 uren in de hoge golven gevonden. Tientallen schepen bleven zoeken naar overlevenden, maar er werd verder niemand gevonden. Uiteindelijk bleken er tachtig bemanningsleden met het schip onder water verdwenen te zijn. Daarna ontstond er in Duitsland een discussie of de grote zeilvaart nog wel verantwoord was. Bij grote zeilevenementen zoals dit jaar Sail Amsterdam 2020 zien we echter nog steeds grote windjammers uit het verleden, ook onder zeil, maar alleen onder gunstige omstandigheden.

Pastel

In 1888 maakte de Engelsman Henry Doughty met zijn gezin een zeiltocht door Nederland met zijn Norfolk wherry, een 16 meter lang slank houten vrachtscheepje dat voorzien was van een kajuit. In het boek *Friesland Meres* (London, 1889) beschrijft hij zijn ervaringen. Over het Friese binnenwater is hij buitengewoon enthousiast. Hij blijft zich verbazen over de lage oevers. Het land blijft vaak onzichtbaar achter de rietkraag. Over de steden is hij wat minder te spreken. Ze stinken. Er hangt een speciale odeur van koeienstallen vermengd met veendampen. Een geur die in je kleding trekt en er slechts langzaam uit verdwijnt. Over de bevolking is Doughty ondanks zijn goede intenties evenmin erg te spreken. De Engelse toeristen worden door de Friezen gezien als vreemdelingen. Overal waar ze aanleggen, stromen de mensen toe en blijven ze hen onder veel commentaar de hele dag en zelfs tijdens de nacht aanstaren. Soms zijn deze 'nietsnutters' (Doughty) op de kant zo opdringerig, dat de Engelsen zich genoodzaakt voelen een ligplaats buitenaf te zoeken. Daar buitenaf, buiten de steden en de dorpen, genieten ze van de ruimte, van de vrolijke weidevogels en van de prachtige kleuren. Met regelmaat meldt Doughty hoe zij onder de indruk zijn van de prachtige pasteltinten. Pasteltinten? Ja, zo zagen zij dat.

In diezelfde periode trokken Nederlandse schilders naar Italië om daar de in hun ogen prachtige kleuren te schilderen langs de Middellandse zeekust. Maar de Engelsen zagen in Friesland wonderlijke pasteltinten, die deze schilders blijkbaar ontgingen. Doughty had geen ongelijk. Vooral in de nazomer, als de zon minder hoog staat, de lucht kouder en daardoor relatief vochtiger wordt, zorgt de langere breking van het zonlicht door de atmosfeer voor kleur. De blauwe kleuren verstrooien het eerst, de rode het laatst. Die blijven we dus rond de zon zien, terwijl het blauw helemaal aan de andere kant van de hemel domineert. Opvallend blijft, hoe we vooral oog hebben voor wat we niet kennen, terwijl de schoonheid van het vanzelfsprekende ons lijkt te ontgaan. Nederlandse impressionisten die naar de

Middellandse zee trekken vanwege het mooie licht, terwijl Engelse toeristen met verbazing naar het in hun ogen mooie licht op het Friese binnenwater kijken. In plaats van verre reizen te maken om wat te beleven, kunnen we dus ook gewoon leren te zien om opnieuw te ontdekken, wat voor fraais ons gegeven is in de directe omgeving.

IJsselmeer vanaf de Friese kust.

Kwak

Het karakteristieke vissersschip van de Zuiderzee is de botter en de door Volendammers vergrote variant ervan: de kwak (zie foto). Vooral het profiel van opzij maakt indruk door de hoge kop, de lage kont en de scherpe belijning, met een tuig waarbij de mast ver naar achteren staat, zodat de grote botterfok goed tot z'n recht komt. Het schip werd vroeger zelfs 'zeewaardig' genoemd, maar dat was te veel eer. Een botter was een prima zeilend vissersschip voor het zuidelijk deel van de Zuiderzee, de Kom. Na de oorlog werd er nog even op het zeil mee gevist wegens gebrek aan gasolie en daarna was het voorbij. De houten schepen waren verwaarloosd, rot en min of meer rijp voor de sloop, maar op dat moment ook voor particulieren aantrekkelijk om voor een appel en een ei over te nemen. Uiteraard voor de pleziervaart.

In de vijftiger en zestiger jaren was het IJsselmeer nog ruim, je kon nog onbelemmerd van Amsterdam naar Urk of naar Stavoren varen zonder de belemmering van dammen met sluizen. Ook waren er maar weinig andere schepen op het IJsselmeer, dus viel het niet op dat een botter als jacht allesbehalve ideaal is. Toen het drukker werd en het manoeuvreren in sluizen en havens een precisiewerkje werd, bleek de botter plotseling minder geschikt te zijn voor de moderne tijden. De schipper staat bij zo'n schip achter bij het helmhout opvallend laag, want daar moesten de vissers hun netten naar binnen halen. Als hij vooruit kijkt, ziet hij de mast en het voordek, maar verder niets. Hij kan niet over de voorsteven naar voren kijken. Dan wordt het lastig schipperen in de drukte, zeker met een schip dat niet snel reageert op het roer en wel windgevoelig is en wil verlijeren. Overigens bleek ook de zeewaardigheid van het schip tegen te vallen, vooral door die lage kont, waardoor de schipper onbeschut erg dicht bij het water staat en hoge golven gemakkelijk naar binnen komen rollen. Nee, als jacht is de botter een teleurstelling, maar als icoon van de Zuiderzeevisserij is dit scheepstype onverslaanbaar.

Apartelingen

Iedere herfstvakantie zijn er bij Workum de jaarlijkse visserijdagen. Botters, aken, schouwen en jollen vissen een week lang op het IJsselmeer op de traditionele wijze en zonder gebruik te maken van motorkracht. Op de foto zien we zeven Staverse jollen liggen bij scheepswerf De Hoop, binnen de sluis. De masten van de botters en aken zijn achter de werf te zien, buiten de sluis. De jollen hebben zich tijdelijk afgezonderd, vanwege de festiviteit rond het 125-jarig bestaan van de vissersjol ST 48, die helemaal links te zien is.

Opmerkelijk is hoe verschillend hetzelfde scheepstype bij deze zeven scheepjes vorm is gegeven. Helemaal links de ST 48 die in 1894 bij Roosjen in Stavoren is gebouwd. De rij af naar rechts ligt eerst de AK 88, een 6 meter lang jolletje dat Thedo Fruithof bij zijn buurman Erik Slagmoolen in Andijk (AK) heeft laten bouwen in het jaar 1988. Thedo was conservator bij het Zuiderzeemuseum en experimenteerde met een sprietzeil op zijn jolletje. Naast de AK 88 ligt de HL 90, een Wildschutjol die de stichting Staverse Jol uit Workum voor een symbolisch bedrag heeft overgenomen van de vorige eigenaar en heeft laten opknappen bij Ivor van Klink, de werfbaas op De Hoop in Workum. Dan komt een ijzeren jol: de KH 44 uit Kolhorn. Een helemaal open schip dat in 1900 in Alkmaar is gebouwd als 'Stavorensche Bomboot'. Het schip is eigendom van de stichting Varend Erfgoed Kolhorn. Ooit was Kolhorn in de Wieringermeerpolder een zeehaven vanwege de visserij. Naast de KH 44 ligt de WK 2. Een heel smal, spits scheepje zonder zeeg, dat Hoorn als thuishaven heeft. Waarschijnlijk is het scheepje in het begin van 1900 gebouwd in Kolhorn. Vanaf 2012 is het gerestaureerd in Hoorn als leerwerktraject voor jongeren. Eerder was het in 1975 in slechte toestand overgenomen door Gert Radersma, die zijn scherpe jachtje in Spakenburg kon verkopen, op voorwaarde dat hij het wrakkige jolletje mee zou nemen. Dat deed hij. Hij nam vervolgens in de herfst van dat jaar deel aan de twee jaar eerder opgestarte visserijdagen in Workum en de legendarische Reid de Jong,

die e.e.a. organiseerde, kende het scheepje de visserijregistratie WK 2 toe. Met Workum heeft die registratie verder niets van doen. Naast de WK 2 ligt de brede ST 16. Een jol van goed 6 meter, die in 1901 gebouwd is bij Roosjen in Stavoren en al spoedig vanwege z'n breedte van 2.90 meter de bijnaam 'de walnoot' kreeg. In 2010 is het scheepje gerestaureerd bij Johan Prins in Workum. Helemaal rechts en slecht zichtbaar ligt de ST 79. Dat visserijnummer heeft weer helemaal niets met visserij te maken. De jol is in 1979 in Amsterdam gebouwd op de museumwerf 't Kromhout. De eigenaar/bouwer Vogelzang gaf zijn schip het registratienummer ZD 79, wat aangepast werd in ST 79 toen de jol eigendom werd van de havenmeester van Makkum. Vanaf 2016 ligt het schip in Workum bij Ivor van Klink. Net als de grote schepen buiten de sluis hebben ook de jollen ieder hun eigen geschiedenis.

Dat is natuurlijk niets bijzonders. Alles en iedereen heeft per definitie zijn eigen geschiedenis, maar bij deze scheepjes blijft het bijzonder, omdat het vanaf het begin unieke karakters zijn. Er zijn vanaf het eerste begin geen twee jollen gelijk. Wie nu een jachtje koopt, krijgt een standaardproduct, dat natuurlijk z'n eigen geschiedenis zal krijgen, maar dat bij de start gewoon een eenheidsproduct is.

Bij de voormalige vissersschepen van de Zuiderzee is dat anders. Die zijn niet uit een zelfde mal gemaakt. Die zijn zelfs niet van dezelfde tekening gebouwd. Ieder schip werd naar wensen van de opdrachtgever op het oog gebouwd, met wel de typische kenmerken van de bouwer. Alleen bij de bouw van de ijzeren schepen werden tekeningen gebruikt, maar die werden voor en tijdens de bouw van het schip probleemloos aangepast naar wensen van de opdrachtgever. Die schepen zijn de rationalisering en grote gelijkmaking, de uniformering van de moderne tijd, voor geweest en zijn alleen daarom al bijzonder.

Onbewoond geraakt

Een onbewoond eiland oefent op velen een bijzondere aantrekkingskracht uit. Vooral bij stedelingen die het avontuur zoeken en even het Robinson Crusoe gevoel willen beleven. Helaas zijn er in Nederland geen onbewoonde eilanden van enige omvang en die er zijn, mogen niet zonder meer betreden worden. De fotojournalist Wiel van der Randen maakte in 1934 een foto van het Groningse eilandje Rottumeroog, gezien vanaf de Noordzee. Helemaal rechts de woning van de eilandvoogd Hendrik Toxopeus. Twee jaren later zou die opgevolgd worden door zijn zoon Jan Toxopeus, de laatste eilandvoogd. De provincie Groningen had het eiland in 1738 teruggekocht van een Ierse graaf die het ruim dertig jaren eerder van de provincie over had genomen om er in ballingschap op te wonen. Vanaf 1738 werden er door de provincie eilandvoogden op het eiland gehuisvest voor het beheer ervan. De natuurkrachten bleken echter sterker te zijn dan de beheersmaatregelen van de voogden. Het eilandje kalfde af en wandelde geleidelijk verder naar het oosten.

Toen Jan Toxopeus in 1965 met pensioen ging, werd besloten het beheer te beëindigen. Er kwam geen nieuwe eilandvoogd, het eiland werd grotendeels prijs gegeven aan de natuurelementen. Maar zo eenvoudig ben je niet van een eiland af. Net zoals honderd jaar eerder Schokland in de Zuiderzee helemaal niet verdween in de golven nadat het ontruimd was, zo bleef ook Rottumeroog gewoon bestaan. Wel dreigde de woning van Toxopeus na de storm van 1998 in zee te verdwijnen, wat de reden was om deze woning te slopen. Het grote baken werd een monument en moest regelmatig wat naar het oosten verplaatst worden. In 1971 kwam Rottumeroog

eventjes landelijk in het nieuws, toen Godfried Bomans en Jan Wolkers ieder een weekje alleen op het eiland doorbrachten en hun ervaringen deelden met hun literaire fans. Jan Wolkers als natuurmens genoot en Godfried Bomans als cultuurmens werd op het eiland diep ongelukkig, althans, zo zetten zij hun persoonlijke ervaring op schrift.

Vanaf 2002 werd ook de laatste overheidszorg om het eiland beëindigd. Het eiland mocht eindelijk geheel op eigen benen staan. Eindelijk volwassen. Het mag van de provincie niet door mensen bewoond worden en evenmin is het toegestaan het met een platbodem jacht eventjes te bezoeken. Iedere zomer houden biologen bij hoe de stand van de flora en de fauna op het eiland is. Zij bivakkeren dan tijdelijk op het eiland. Ook organiseert 's Rijks Waterstaat 's zomers enige excursies voor belangstellenden, maar daar blijft de aanwezigheid van mensen dan bij. Wie in de herfst op de Noordzee bij het eiland schipbreuk leidt en met moeite het vege lijf redt door naar het eiland te zwemmen, die is daar dus verstoken van alle communicatie met de bewoonde wereld. Als zijn verdwijning onopgemerkt blijft, kan hij (of zij) net als Robinson Crusoe proberen in leven te blijven op een onbewoond eiland. Niemand die naar hem (of haar) omkijkt, want niemand weet er van. Wel een romantisch idee, maar het lijkt me niet iets om uit te proberen.

Zeewaardig binnenscheepje

Na de Tweede Wereldoorlog moest Nederland weer opgebouwd worden. Voor het herstel en de herbouw van gebouwen waren veel grondstoffen nodig, stenen, zand, cement en hout. Dat materiaal moest aangevoerd worden en vooral de binnenvaart had daarin een taak. Zo voer de steilsteven *Elisabeth* continu heen en weer tussen

Drachten en IJmuiden om cement op te halen voor de firma Vermeulen in Drachten die handelde in zand, beton en bouwmateriaal. Een steilsteven is een vrij klein vrachtscheepje met een steile voorsteven, dat veel gebruikt werd in de kanalen van Drenthe en Groningen. Het is het laatste vrachtscheepje dat ontworpen is om ermee te zeilen. Veel steilstevens hielden nog jarenlang hun stalen zijzwaarden als middel tegen verlijeren, ook toen het zeiltuig al lang vervangen was door een scheepsdiesel. Op de foto vaart de *Elisabeth* over het IJsselmeer naar de in 1952 geopende Prinses Margrietsluis bij De Lemmer. Direct ten westen van het Woudagemaal waarvan de schoorsteen van zijn beroemd geworden stoommachine recht vooruit te zien is. Met enige regelmaat komen tegenwoordig grote binnenschepen op het IJsselmeer in de problemen. Vooral omdat de schipper slecht voorbereid een oversteek maakt, waarbij tijdens de vaart blijkt dat de golven hoger zijn dan gedacht. Als de luiken van zijn schip niet allemaal goed gesloten zijn, komt het overkomende water in het schip en na verloop van tijd zinkt het. Het IJsselmeer is niet diep, gemiddeld zo'n vier meter, dus zo'n groot schip ligt dan keurig recht op de bodem en komt alleen met het stuurhuis nog boven het water uit.

Na de oorlog voer echter die kleine *Elisabeth* onder alle weersomstandigheden over het toen veel grotere IJsselmeer en ook toen woei het wel eens hard en werden de golven hoog en steil. De schipper wist echter wat hij deed. Dit scheepje werd van tevoren potdicht gemaakt. Een zwaar katoenen kleed werd over de houten luiken gespannen en vastgezet aan de den, de verticale rand om het ruim. Ondanks de zware lading en ondanks alle overkomende water voer deze steilsteven gewoon door en nooit waren er problemen. Zeewaardigheid is niet alleen een kwestie van afmetingen en zelfs niet van de vorm van de romp alleen. Bij zeiljachten is een jacht van 20 meter ook niet per definitie zeewaardiger dan een jachtje van 7 meter. Meestal is het verblijf aan boord op een groot schip comfortabeler dan op een klein, maar comfort maakt een schip niet zeewaardig.

Seizoenstransport

Op de foto het scheepvaartverkeer van honderd jaar geleden bij Martenshoek, in Groningen bij Hoogezand. Zo druk was het er bijna nooit, behalve die paar maanden dat de turf, de aardappelen en de suikerbieten vervoerd moesten worden. De turf werd gestoken in het veen en moest eerst drogen tot brandbare turf. Daarna kon de turf verhandeld en vervoerd worden. De aardappelen werden in de zomer geoogst en in het najaar kwam de bietencampagne.

We klagen nu wel eens over de waterkwaliteit van onze kanalen, maar het Winschoterdiep zag er honderd jaar geleden ook niet uit als ideaal zwemwater. Die ernstige vervuiling werd vooral veroorzaakt door de aardappelmeelfabriek van W.A. Scholten NV. De foto is gemaakt vanaf het hooghout, de hoge houten brug, bij de sluis. In het midden van de vaart bomen turfschippers hun schip naar het westen, de sluis uit. Zij hebben turf geladen in de veenderij ten oosten van het Zuidlaardermeer, ten zuiden van Hoogezand-Sappemeer. De schepen met aardappelen moeten naar het oosten, door de sluis, naar de fabriek van Scholten NV. Na de bietencampagne in het najaar waarbij de schippers suikerbieten vervoerden naar de NV Beetwortel Suikerbietenfabriek in Hoogkerk, ten westen van Groningen, werd het weer rustig op het water.

Pas in het voorjaar werd er weer turf gestoken, gedroogd en in de zomer met schepen vervoerd. Met het vervoer van aardappelen en de bieten waren de schippers afhankelijk van de oogstperiode. Daarna konden ze zich klaar maken voor de overwintering in het dorp of de stad waar ze als schipper ingeschreven stonden.

Leven op het water

In Friesland was vervoer vanouds vervoer over het water. De schippers vormden een kleurrijk gezelschap, van welvarende middenstanders met grote schepen die goed in de verf zaten, tot armoezaaiers die met hun wrakke schuit maar moeilijk het hoofd boven water konden houden.

Op de bovenste foto (Gorter, 1927) een houten beurtscheepje van zo'n 12 meter lengte. De schippersfamilie overwintert in Dokkum. De luiken over het ruim hebben plaatsgemaakt voor een verhoogde woonruimte, waar iemand overigens nog niet rechtop kon staan. De schoorsteen zorgt dat de kachel wat trek heeft. Een skûtsjeschipper die te lang doorvaart, loopt het risico ingevroren te raken met een geladen schip. Dan moet hij wachten op de dooi in een roefje van 2 x 3 meter., vaak met zijn hele gezin. Op de onderste foto een schipper met de schipperse in de roef van een luxemotor. Luxe voor die tijd.

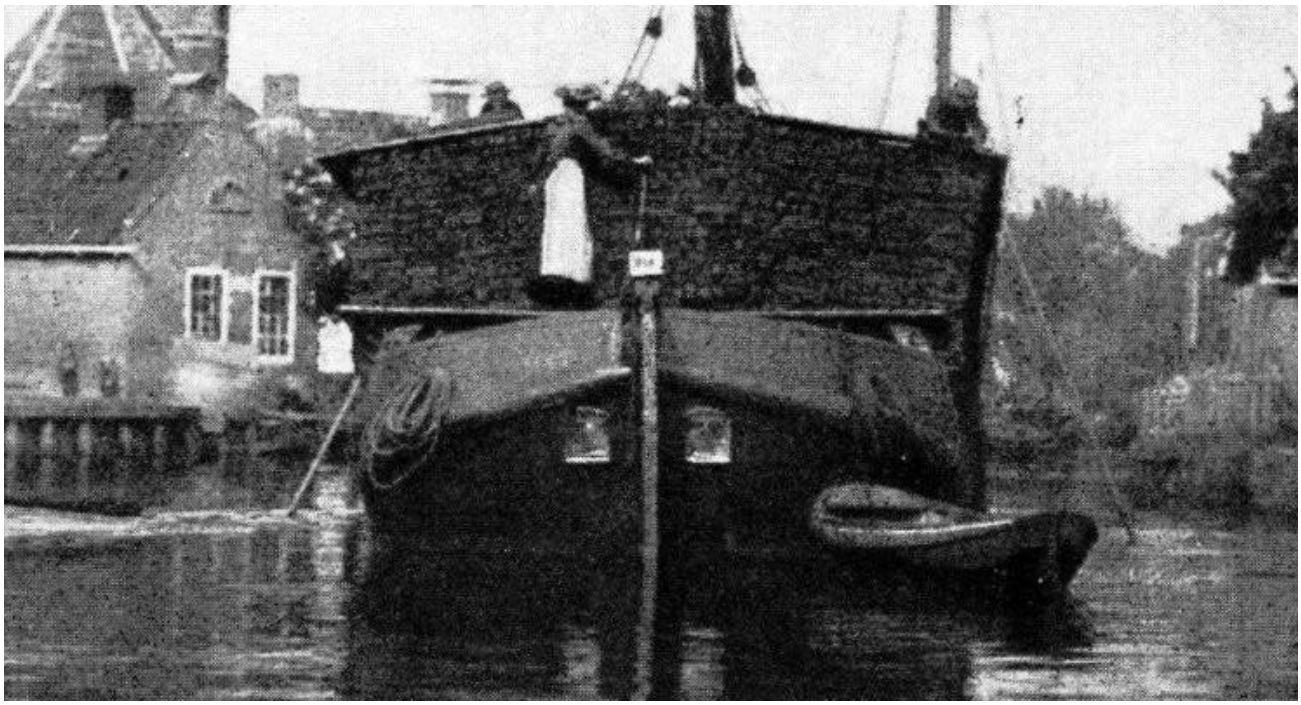
Feminisme als burgerlijk verschijnsel

De afgelopen honderd jaar is de emancipatie van de vrouw een belangrijk discussiepunt geweest en is min of meer moeizaam voor vrouwen ook een en ander bereikt. Maar.... voor welke vrouw? Bij de hogere burgerij werd van de vrouw verwacht dat ze thuis zat en in feite 'niets' deed. Voor die vrouwen was er alle reden om zich te bevrijden van die beklemming en zich maatschappelijk volwaardig te ontwikkelen. Voor de vrouwen in de arbeidersklasse en bij de kleine zelfstandigen lag dat heel anders. Die moesten hard werken om samen met man en kinderen het hoofd boven water te houden. In een klassenmaatschappij telden die gezinnen echter niet volwaardig mee. Daar werden alleen de hogere standen serieus genomen. In de binnenvaart zien we op de foto uit 1923 een wat oudere schipper en zijn vrouw samen de houten tjalk onderhouden. Dat gebeurde meestal in de wat slappe zomerperiode. Heel de discussie over vrouwenemancipatie zou voor hun vreemd overkomen. Hoezo emancipatie. Ze moeten samen aan de slag. Zij hadden helemaal geen tijd voor dergelijke overdenkingen.

Vrouwenemancipatie in de zeilende vrachtvaart

Op de foto (Wartena, 1907) staat de schipperse aan het roer, terwijl de schipper en zijn knecht ieder aan een kant bovenop de lading turf het schip door het dorp bomen. De door vrouwen keurig gestapelde turfjes worden afgedekt en vastgeklemd, zodat de mannen kunnen bomen. De schipperse stuurt vanaf een verhoogde loopplank over de breedte van het achterdek met behulp van een ijzeren verhoger op het helmhout. Opmerkelijk blijft de kleding van de vrouw. Op een schip waar in

de praktijk niets schoon blijft, staat zij met die keurig witte lange schort en dat hoedje, alsof ze te spelevaren is.

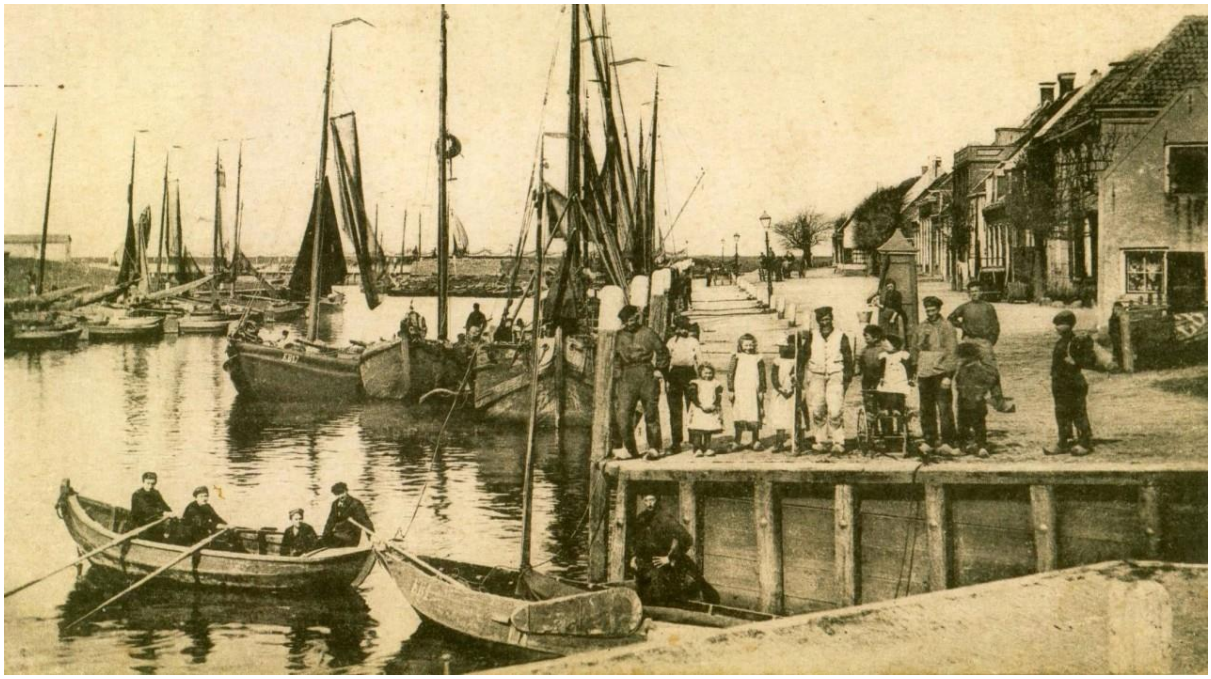


Naar school? Onmogelijk !

De schippers op de tjalken en skûtsjes waren vrije ondernemers, altijd op zoek naar werk, altijd onderweg. Ze waren niet gebonden aan een vaste woon- of verblijfplaats. Ze woonden op hun schip en voelden zich overal thuis. Op de wal werd rond de eeuwwisseling het leven en werken van arbeiders door de overheid aan regels gebonden door sociale wetgeving. In 1901 kwam de Woningwet, waardoor veel plaggenhutten, krotten en spitketen voor onbewoonbaar werden verklaard. Kinderarbeid in fabrieken was eind 1800 reeds verboden en vanaf 1905 ook buiten

fabrieken, dus bijvoorbeeld in familiebedrijfjes. In 1900 was de Leerplichtwet aangenomen. Kinderen moesten naar school. Ze moesten leren lezen, schrijven en rekenen. Al dat soort maatregelen paste heel slecht bij de vrije binnenvaart. Geen kinderarbeid? Aan boord werkte iedereen naar vermogen mee. Dat was vanzelfsprekend. Leerplicht voor de jeugd? Waar moesten die kinderen naar school, als het gezin continu onderweg was? De schippers wisten zich op hun manier in de praktijk heel aardig te redden als ondernemer. De politiek gedoogde daarom, dat schipperskinderen zelden naar school gingen. De overheid had natuurlijk ook vrijwel geen grip op het leven van die schippers in 'de wilde vaart'. De schippers zelf waren verdeeld over de vraag of de kinderen naar school moesten. Nog in 1918, bijna 20 jaar na invoering van de leerplicht, werd binnen de *Federatie van Schippersverenigingen* in Friesland gediscussieerd over de vraag of het wel nodig was dat schipperskinderen naar school gingen. Kinderen van geregistreerde schippers hadden namelijk ontheffing van de leerplicht gekregen en wat moesten ze met die boekenwijsheid? Vanaf 1927 werden ze wettelijk gezien voor een deel leerplichtig. Ze kregen vanaf hun achtste jaar op schippersscholen in vier jaren tijd de leerstof van zes normale leerjaren Lager Onderwijs aangeboden. Het volgen van dat onderwijs had in de praktijk echter een heel onregelmatig verloop. In de winter gingen de kinderen wat regelmatiger naar school dan in de zomer, want dan moest er gevaren worden. Pas met de Leerplichtwet van 1969 werden ook schipperskinderen verplicht om net als alle andere kinderen gewoon naar school te gaan. Al met al waren veel schippersgezinnen maatschappelijk door dat isolationisme aardig op achterstand geraakt. In de jaren vijftig kwam in schipperskringen nog analfabetisme voor, doordat de schippers in die tijd voor hun werk de intellectuele ontwikkeling niet nodig hadden. Gedupeerd werden daardoor de kinderen. Er waren echter ook positieve ontwikkelingen. Reeds in 1872 richtte de doopsgezinde predikant H. Dornseiffen uit Terherne een *Schoolfonds voor Schipperskinderen* op, dat de kosten van huisvesting en onderwijs voor z'n rekening nam. Het fonds werd gevuld met bijdragen van de schippers zelf. In 1881 werd het fonds uitgebreid tot het *Fries Schoolfonds voor Schipperskinderen,* waar de dominee zelf tot 1910 directeur van werd. Uit dankbaarheid schonken de betrokken schippers in 1922 een monument voor Dornseiffen, dat een plaats kreeg voor de doopsgezinde kerk in Terherne.

Vloedpalen



Tamelijk onbekend is gebleven, dat het vestingstadje Elburg honderd jaar geleden de thuishaven was van een flinke visserijvloot. Op de foto de haven met kade van Elburg, waar ook kenmerkende scheepstypen voor deze streek zijn te herkennen. Voor de kant een vrachtschip, een houten Hoogeveense praam, met daarnaast een botter en een pluut. Op de voorgrond wordt een visser in zijn zeepunter getrokken door twee roeiers in een kubboot. Opmerkelijk aan de kade zijn de hoge vloedpalen met hun witte koppen. Die dienden niet primair om de schepen aan vast te leggen. Daarvoor werden de lage bolders op de kade gebruikt. De vloedpalen moesten voorkomen, dat de schepen bij hoog water op de kade terecht kwamen.

Dat lijkt hier natuurlijk wat overdreven, want de kade ligt zo'n anderhalve meter boven het wateroppervlak, maar bij storm uit het noordwesten lag Elburg aan de lage wal van de Zuiderzee. Het water van de Noordzee werd met de vloedstroom tot ver in de Kom van de Zuiderzee geblazen, waardoor aan het einde, op lagerwal, bij plaatsen als Elburg, Kampen en Zwartsluis het land overstroomde. Daar kon het Zuiderzeewater bij storm gemakkelijk drie meter opstuwen. Zouden er geen vloedpalen langs de kade staan, dan kwamen de schepen op de kade te liggen, wat een probleem zou zijn als het water weer zakte. De vloedpalen waren dus nodig om dit ongemak te voorkomen.

Na de laatste watersnood langs de Zuiderzee, door de storm van 1916, besloot de regering om de gevaarlijke Zuiderzee af te sluiten. Opmerkelijk is, dat bij storm op het IJsselmeer het water nog steeds door opwaaien en afwaaien meters in hoogte kan stijgen en dalen. De Houtribdijk tussen Lelystad en Enkhuizen moet die verplaatsing van al dat water tegengaan, maar ten noorden van deze dam kan het water bij zuidwesterstorm nog steeds voor hoogwaterproblemen zorgen aan de lagewal, bijvoorbeeld bij Makkum. Om overstromingen in de Kop van Overijssel te

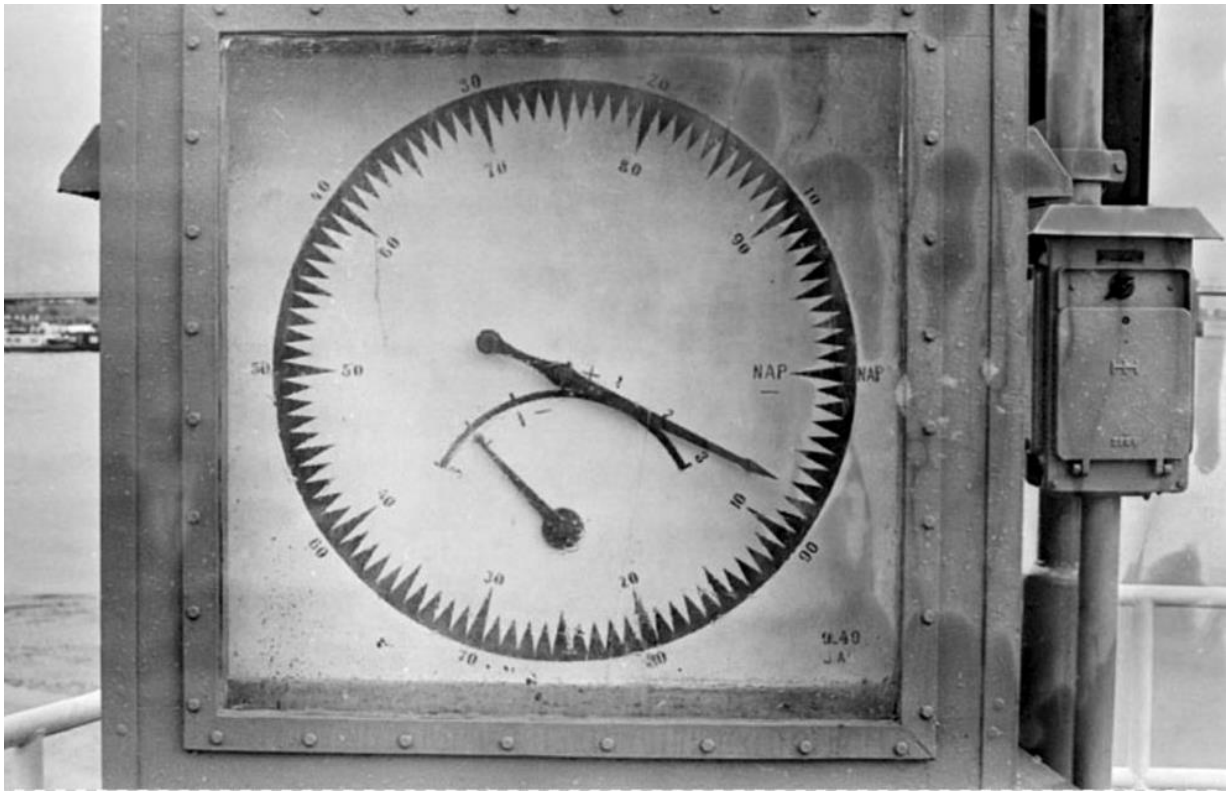
voorkomen, is in 2002 de balgstuw Ramspol aangelegd. We willen immers het water onder controle krijgen. Dat was honderd jaar geleden nog niet goed mogelijk. Het hoge water werd als een soort noodlot aanvaard. Met vloedpalen voorkwam je dat de schepen naar de huizen langs de haven dreven en op het laaggelegen Kamper eiland hielden de boeren droge voeten, door hun hoeve op een terp te bouwen. Dat het land wel eens overstroomde, ja , dat hoorde er bij.

Schellingwoude drooggevallen

Op 17 oktober 2017 is het precies 50 jaren geleden dat Nederland werd verrast door een zuidwesterstorm 10 Bft. Bij Amsterdam blies die zoveel IJsselmeerwater weg naar het noordoosten, dat Schellingwoude aan het Buiten IJ droogviel. Ik werkte die dag in Stavoren aan het casco van mijn pas aangeschafte Staverse jol en mocht de storm aan de lage wal meemaken. Daar steeg het water meer dan een meter. Stavoren ligt daarbij niet echt aan de lage wal. Het water werd door de zuidwester storm pas echt hoog opgestuwd bij Makkum, waar het vastloopt op de dijk.

De fotograaf Rob Out heeft het effect aan de hoge wal bij Schellingwoude vereeuwigd. Dat was een 'historisch moment', want zoiets is tegenwoordig niet meer mogelijk. De Houtribdijk (eigenlijk 'dam') tussen Lelystad en Enkhuizen, die in 1975 gesloten werd, voorkomt dat het IJsselmeerwater nog langer in die mate weggeblazen kan worden. In 1967 had de natuur echter nog vrij spel, wat ook z'n charme heeft.Op 17 oktober 1967 daalde het waterpeil in het Buiten IJ bij Amsterdam iets meer dan twee meter. Zo'n verval was sinds 1953 niet meer voorgekomen en is

nadien dankzij de Houtribdam ook niet meer mogelijk. De foto's die Rob Out maakte zijn om die reden 'historisch' geworden. Hij fotografeerde onder meer de waterpeilmeter die aan de remming van de Oranjesluizen was bevestigd. Die meter geeft keurig aan dat het water van het Buiten IJ twee meter en zeven centimeter was gezakt.



De grote wijzer geeft de waterstand aan in centimeters, de kleine wijzer in meters. Minus twee meter en minus 7 centimeter.

Onder water

Hoe schepen er onder water uitzien, zie je als ze op het droge staan. Eigenlijk zijn vooral zeiljachten onder water interessanter dan boven water. Kijk je in de winter bij een jachthaven aan het IJsselmeer, dan zie je tal van grote jachten op het droge, buiten dan wel overdekt, en kan je je verbazen over de verschillen tussen de schepen in vormgeving van de romp en de kiel, onder water wel te verstaan. De ontwerpers van die schepen hebben natuurlijk ook redenen gehad om hun schepen zo te tekenen als ze hebben gedaan. Een licht schip heeft weinig romp in het water en is vaak voorzien van een korte kiel. Door het kleine natte oppervlak zal zo'n schip al bij weinig wind gemakkelijk vooruit gaan. Toerjachten zijn vaak zwaarder, dus hebben ze meer waterverplaatsing. Ook hebben ze vaak een lange kiel 'voor de koersstabiliteit'. Althans, dat wordt gezegd. Die koersstabiliteit is echter feitelijk niet afhankelijk van de lengte van de kiel, maar vooral van de balans bij de trim van het tuig en van de afstand onder water tussen de kiel en de plaats van het roer. Een uitgebalanceerd jacht met een korte vinkiel die tamelijk voorlijk is geplaatst en een balansroer achter kan daarom zeer koersstabiel zijn. Op de foto zien we de Staverse jol 'Bram' die in 1936 ontworpen is door Henk Tingen. Deze jol is in 1947 gebouwd bij jachtwerf De Graaf in Haarlem. Op dit moment staat het schip in Drachten bij de werf het Buitenstvallaat voor een reparatie. Tingen ontwierp ook de houten jachtjollen die in de dertiger jaren bij Huisman in Ronduite werden gebouwd. Bij deze stalen jol zien we nog sterker dan bij zijn houten jollen een opmerkelijke vorm van de kiel. Die is niet vreemd als je die vorm vergelijkt met de kiel van een traditioneel scherp jacht, maar wel vergeleken met de kiel van een traditionele Staverse jol. Deze jol heeft namelijk de kiel van een scherp jacht! En dat is niet ten onrechte. Veel jollen zijn zeilende loefgierig, de schipper moet voortdurend aan het helmhout trekken omdat de jol tegen de wind in wil draaien. Het zeilpunt ligt dan te ver naar achteren en/of het lateraal punt (zwaartepunt onder water) ligt te ver naar voren. Met deze voor een jol afwijkende vorm van de kiel wordt die slechte eigenschap bestreden. Weliswaar wijkt die kiel af van de 'officiële criteria' voor een 'echte' Staverse jol, maar ach, niemand ziet er wat van. Het zit immers onder water! En het schip zeilt er beter door.

Oude glorie

Kenmerkend voor de traditionele plezierjachten van vaderlandse bodem was (en is) de scheepssier. Deze jachten werden gebruikt door de maatschappelijke elite en moesten niet alleen goed varen, maar ook mooi zijn. Dus werden ze voorzien van houtsnijwerk, van fraai gebeeldhouwde roeren, van ornamenten op de kop van het roer zoals gouden leeuwen, zeevogels, vissen en zelfs bevers. Vaak beeltenissen die verband hielden met de naam van het schip of van de eigenaar.

Op de foto zien we de kop van het grote 'Lemsterjacht' dat in 1929 werd gebouwd bij De Boer in Lemmer. Het is de 'Dolfijn', die inderdaad ook een (wegneembare) Dolfijn als ornament op het roer heeft. Maar niet alleen het roer en de kuip van een dergelijk jacht zijn fraai versierd. De mooie afwerking zie je terug bij allerlei details overal op het schip. Zoals langs de kluiverboom met messing strippen tegen schavielen of de kluisborden waar aan stuurboord de ankerketting door het kluisgat loopt, dat voorzien is van een stralenkrans van bladgoud.

Het zware anker wordt van de romp gehouden met een 'neuring' die door een blok loopt op de botteloef. Bij de visaken van De Boer staat het voorstag op de voorsteven en wordt geen botteloef gebruikt, maar bij de jachten is dat anders. Zo'n jacht werd in die tijd nog geklonken. De techniek van het elektrisch lassen was voor schepen nog niet ontwikkeld. Het klinken van holle vormen is moeilijk of onmogelijk. Voor het maken van het berghout met de stuizen, de zware stootlijst om de romp, werd bij de visaken een U-vorm geklonken die gevuld werd met Portlandcement. Bij de jachten werd in de U-vorm een eikenhouten berghout geplaatst, zoals hier bij de Dolfijn. Op het groen geschilderde hout is een roodgeschilderd koperen halfrond

geschroefd ter bescherming. Die constructie leidt na jaren tot een hoop ellende. Tussen het ijzer en het hout komt water dat niet goed weg kan. Het veroorzaakt roest en rot, zodat er ieder jaar opnieuw onderhoud nodig is aan het schip.

Tegenwoordig wordt zo'n houten berghout op een oud ijzeren schip daarom vaak vervangen. Door de U-vorm eenvoudig dicht te lassen met een lichtgebogen afdekplaat wordt de eigenaar verlost van een hoop zorg (en kosten). Onder de kluiverboom is een net gespannen, voor de veiligheid van de bemanning als die naar voren moet om iets te klaren. Deze schepen zijn ontworpen voor de vaart met een zetschipper (en knecht) die het zware werk doen. De eigenaar liet zich zeilen. Tegenwoordig zijn het vooral wat oudere zeilers in goede doen die zich zo'n jacht kunnen veroorloven. Zij laten zich niet zeilen, maar zeilen zelf. Langs de kluiverboom naar voren klauteren is echter niet ongevaarlijk, daar kunnen oudere watersporters zich beter niet aan wagen. Als het zeilend wat spannend wordt, komt daarom de motor erbij en veranderen deze schepen in motorsailers, wat bij de gebruikelijke onderbezetting aan boord heel verstandig is.

Boeier met kiel

De oudste nog varende Friese boeier van dit moment is de Tjet Rixt die in 1838 bij Holtrop in IJlst gebouwd is voor Toussaint in Nieuwendam bij Amsterdam. Een goed gelijnd schip, met weinig zeeg en een zeer breed vlak, enigszins als bij de beurtscheepjes uit de 19e eeuw. Op grond van interviews met Jaap Hepkema, de laatste particuliere beheerder van de boeier, wordt vaak gezegd dat de familie Hepkema uit Heerenveen/Leeuwarden het schip in de 20e eeuw gebruikte voor dagtochtjes. Jaap was blijkbaar niet op de hoogte van het feit dat zijn pake, de krantenman Jacob Hepkema die de boeier in 1909 kocht, regelmatig een weekje met de boeier door Friesland trok en dat diens zoon Mindert, de vader van Jaap, met de boeier door heel Nederland zeilde ten noorden van de Maas. Hij zeilde ermee over de grote rivieren en over de Zuiderzee, van Lemmer naar Spakenburg, Amsterdam en Harlingen.

Het bijna vergaan van de even grote boeier 'Friso', het statenjacht van baron Van Harinxma thoe Slooten, bij Enkhuizen maakte hem voorzichtiger. Mindert Hepkema was vaak met de boeier Tjet Rixt aanwezig bij wedstrijden van de Koninklijke Zeil Vereniging Oostergoo uit Leeuwarden, maar hij nam met de Tjet Rixt niet deel aan de wedstrijden. Het schip was al een dagje ouder en niet in heel goede staat. De bemanning was niet geoefend in het zeilen van wedstrijden en de Tjet Rixt was ook lang niet zo snel als de kleinere boeier 'Constanter' van de familie Halbertsma die wel altijd mee deed. Dat was niet verwonderlijk. Die boeier werd in wedstrijdconditie gehouden en was bijvoorbeeld voorzien van een aangepast gestroomlijnd roerblad in de vorm van een jollenroer. De Tjet Rixt als oudste boeier had en heeft echter ook wat bijzonders, namelijk een ondiepe kiel over de gehele lengte van het schip. Meestal wordt de Staverse jol bij de platbodems als uitzondering beschouwd, omdat die een doorlopende kiel heeft van circa 30 centimeter hoogte, maar deze boeier heeft een vergelijkbare kiel van 20 centimeter, wat natuurlijk voor stijfheid van de romp in de lengterichting zorgt en voor koersstabiliteit tijdens het varen, maar die ook gewoon 20 centimeter onder het vlak uitsteekt.

Opmerkelijk blijft echter, dat er bij zogenaamde platbodems zeker historisch gezien heel wat vormvariatie mogelijk is. Een kiel van 20 centimeter is bij de Tjet Rixt een historisch gegeven. Wat als een boeier voorzien wordt van een kiel van 30 of van 40 centimeter? Het precedent van 20 centimeter is er al en de gepiekt gebouwde boeiers hebben ook een soort van kiel in het S-vormige grootspant. Overigens ontwierp Kersken al diverse Lemsteraakjachten zonder zwaarden, met een ondiepe doorlopende kiel, maar die ontwerpen werden een halve eeuw geleden niet zo positief ontvangen. Vanwege het ontbreken van zwaarden lijkt me dat begrijpelijk, maar een wat stevig aangezette kiel kan veel voordeel opleveren....

Uit zicht van de fiscus

De Personele Belasting (op luxegoederen) werd in 1920 uitgebreid door onder meer het bezit van zeiljachten te belasten die meer dan 16 m2 zeil voeren. Door deze maatregel van minister Treub kwamen veel grote jachten waaronder boeiers te koop. Helaas waren er juist om de reden dat ze te koop kwamen, geen geïnteresseerde kopers. Dat ervoer ook Mr. Mindert Hepkema die de grote boeier Tjet Rixt beheerde. Het schip uit 1838 lag in een schiphuis te Nieuwebrug, ten noorden van Heerenveen. Mindert was advocaat, deken van de Orde van Advocaten, plv. kantonrechter en directeur van een krantenbedrijf in Leeuwarden, resp. Heerenveen. Hij beheerde de boeier die na het overlijden van zijn broer Tjebbo in 1929 een 'onverdeelde boedel' was. Om de fiscale heffing op de boeier te ontlopen, verhuurde hij het schip aan zijn zetschipper Jan de Wagt, die ermee mocht charteren om er wat bij te verdienen. Mindert bleef wel met de boeier zeilen, vooral om deel te nemen aan bijeenkomsten van de chique Koninklijke Zeilvereniging Oostergoo uit Leeuwarden, waarbij hij trots de rood-witgestreepte verenigingsvlag op het roer zette. Aan de Inspecteur der Directe Belastingen in Heerenveen schreef hij, dat hij de boeier niet meer gebruikte, dat die verhuurd werd aan De Wagt, en dat hij

daarom meende vrijgesteld te zijn van het betalen van de Personele Belasting op pleziervaartuigen. Daar dacht de inspecteur echter heel anders over. Die stuurde hem gewoon een aanslag. Of hij maar wilde betalen, want hij bleef immers formeel 'de houder' van de boeier. Mindert Hepkema maakte bezwaar, maar zijn bezwaar werd niet ontvankelijk verklaard. Hij diende het te laat in en hij bleef voor de inspecteur formeel de eigenaar van de boeier, dus moest hij betalen. Mindert was echter gewend zijn zin te krijgen. Hij was een vasthoudend man en ging daarom in 1934 in beroep bij de Raad van Beroep voor de directe belastingen in Leeuwarden. Jan de Wagt was immers de gebruiker van de boeier en die had ieder jaar braaf zijn Personele Belasting betaald over het bedrijfsmatig gebruik van de boeier. De inspectie Heerenveen had dat ook door de jaren heen probleemloos aanvaard. Mindert bezat de boeier Tjet Rixt niet als pleziervaartuig. Voor het plezier had hij immers een grote motorkruiser met dezelfde naam. De inspecteur stelde echter, dat de aanslag moet worden opgelegd naar de toestand van 15 januari van ieder jaar. In januari gebruikte Jan de Wagt de boeier niet en was Mindert dus gewoon de 'houder' van het schip. De Raad van beroep volgde de belastinginspecteur en verklaarde het beroep van Mindert als ongegrond, waarna Mindert naar de Hoge Raad stapte. En heel verrassend stelde de Hoge Raad, dat de inspecteur niet had aangetoond dat Mindert de boeier daadwerkelijk gebruikte als pleziervaartuig. Dat hij enkel mede-eigenaar was, met andere erfgenamen, waarna de Raad de aanslag van de inspecteur vernietigde. Dat was een verrassende uitkomst, slechts mogelijk, omdat de inspecteur der Directe Belastingen in die tijd voor z'n werk blijkbaar nooit z'n kantoor verliet. Had hij op een relevant moment eens poolshoogte genomen langs de waterkant, dan had hij ongetwijfeld de boeier Tjet Rixt kunnen zien varen, en wel met Mindert Hepkema aan het roer. Op de foto de tweede van links, in witte hemdsmouwen.

Binnenvaart

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 niet, want het schip ligt dan weliswaar vast in het water, maar heeft niets er boven, zodat hoge golven er eenvoudig over heen gaan. Dat neemt niet weg dat sommige skûtsjeschippers in het verleden de gok van een oversteek waagden. Bijvoorbeeld snel langs de oostwal van de Zuiderzee. Als de schipper bij Zwolle of Kampen lag en terug moest naar Friesland, dan was het verleidelijk om niet de omslachtige route door de Kop van Overijssel te nemen, maar bij gunstige omstandigheden snel buitenom te varen. De IJssel of de Vecht af, het Keteldiep resp. Zwolse diep uit en dan naar het noorden om Lemmer te bezeilen of het noordwesten om Stavoren te bereiken. Dat kon gemakkelijk binnen een dag,

dus..... De schipperse had daar niet altijd trek in, zodat het gebeurde, dat de schipperse met de kinderen per trein naar Friesland reisde en de schipper met z'n knecht de oversteek met het schip waagde.

Tegenwoordig varen de wedstrijdskûtsjes wel op het IJsselmeer, maar dat gebeurt alleen als het niet te hard waait en onder begeleiding van een reddingsdienst, mocht er wat mis gaan. Skûtsjesilen is een spel geworden, een massavermaak met een folkloristisch randje, dat nog maar weinig te maken heeft met het moeizame bestaan van de oorspronkelijke vrachtschippers van het Friese binnenwater.

Bruin goud

Wat voor ons op dit moment nog het aardgas is, dat was eeuwen lang voor Nederland de turf. Vanaf de 16e eeuw was turf dè delfstof waar de Verenigde Nederlanden groot mee zijn geworden. Turf was onze energiebron voor verwarming, voor bedrijvigheid en industrie. Daarin was ons land uniek binnen Europa en het zorgde voor een sterke concurrentiepositie. Turf kon bij ons namelijk goedkoop en grootschalig worden gewonnen. De veengebieden lagen er laag, zodat afgegraven veen met schepen goedkoop afgevoerd kon worden. Aanvankelijk werd er in Holland veen afgegraven en verwerkt tot turf, maar door de jaren heen schoof de veenderij op naar het oosten. In de 19e eeuw werd de veenderij nog vooral in het noorden en oosten van het land uitgevoerd. Waar het veen was afgegraven, ontstonden ondiepe plassen en meren. Buitenlandse toeristen begrepen daar niets van. Die gekke Hollanders strijden tegen de zee om hun land dat normaal onder water zou staan droog te houden en vervolgens graven ze het land dat ze hebben af om er water van te maken. Op dit moment, bij de dreiging van een stijgende zeespiegel, is het ook

interessant te weten dat wij honderd jaar geleden een laag van twee tot acht meter veen hebben afgegraven omdat we dat bruine goud, zoals de turf werd genoemd, nodig hadden. Het platteland werd probleemloos twee meter omlaag gebracht en soms nog veel meer. Zo rond 1900 was de meeste turf afgegraven en kwam er concurrentie van het zwarte goud: steenkool uit Duitsland en later ook uit Nederland.

Grote delen van het platteland waren door de veenderij echter onleefbaar geworden. Het was veranderd in een waterland vol petgaten en smalle stroken grond, weerribben. Vanaf 1819 verplichtte de overheid de verveners daarom dat de uitgeveende gronden na afloop drooggelegd moesten worden. Het gebied werd omzoomd met een dijk en molens maalden het water over de dijk in een polderkanaal, waarna de polder voor landbouw gebruikt kon worden. Eigenlijk kennen we in Nederland helemaal geen natuur. Wat wij natuur noemen, is cultuur, door ons zelf gemaakte natuur.

Gemeentelijke herindeling

De gemeente Heerenveen bestaat pas vanaf 1934. Voor die tijd was 'het Friesche Haagje' verspreid over drie gemeenten: Aengwirden, Haskerland en Schoterland. De Schoterlandse Compagnonsvaart vormde de grens oost-west en de Heerensloot noord-zuid. Aengwirden lag ten oosten van de Heerensloot, Haskerland ten westen daarvan en Schoterland ten zuiden van de Compagnonsvaart. De naam 'Heerenveen' stamt al uit 1551, toen Van Dekema, Cuyck en Foeyts, 'de drie Heeren van het veen', besloten bij het kruispunt van Heerensloot en Schoterlandse Compagnonsvaart een compagnie op te richten om turf te winnen.

Dirk Piebes Sjollema (1760 - 1840) schilderde twee keer de Heerensloot, kijkend naar het zuiden. Het grote pand aan het einde van de vaart ligt aan de Compagnonsvaart

en is nu het kantoor van Kuiper Verzekeringen BV. De verdeling over drie gemeenten was ook in die tijd wel zeer onpraktisch. De succesvolle krantenman Jacob Hepkema die in 1910 de bekende boeier Tjet Rixt kocht, woonde begin 1900 aan de Heerenwal, gemeente Haskerland. Zijn drukkerij lag aanvankelijk iets achter het grote pand naar het zuiden, dus in de gemeente Schoterland. Later verhuisde hij naar de andere kant van de vaart, dus naar de gemeente Aengwirden en liet hij een moderne drukkerij bouwen aan de Stationsweg, toen dus gemeente Haskerland. Zijn bekend geworden zoon Mindert Hepkema is ook niet in Heerenveen geboren, maar is ingeschreven in Nijehaske, gemeente Haskerland. Een relatief belangrijke plaats in Friesland zonder eigen eenheid van bestuur is natuurlijk een onding. Gemeentelijke herindelingen hebben in zo'n situatie hun nut.

Drie gemeentenpunt: Voor de brug gemeente Haskerland, over de brug gemeente Schoterland en de andere zijde van de Heerensloot gemeente Aengwirden.

Het ophaalbruggetje over de Veenscheiding van de Heerenwal naar het Breedpad. Naar het oosten de Leliegracht, die overgaat in de Schoterlandse Compagnonsvaart.

Veenkoloniale politiek

Gasselternijveen is de eerste veenkolonie in Noordoost Drenthe die gesticht werd voor de winning van turf. De start werd gemaakt in 1662 maar het zou nog meer dan honderd jaren duren voordat de Drentse veenkoloniën echt tot bloei kwamen. Het probleem was de afvoer van de turf. Dat moest gaan met pramen, maar deze Drentse activiteiten werden vanuit de stad Groningen met argusogen bekeken. Het gilde van Schuitenschuivers had in Groningen een monopolie bij het vervoer en de verkoop van turf. Het Groningse veen was vrijwel afgegraven, dus werd de vervening in Drenthe gezien als bedreiging van de belangen van het Schuitenschuiversgilde. De stad Groningen steunde het gilde, want Groningen had veel voordeel bij de turfhandel en de tolrechten. De turf uit Drenthe moest daarom beslist via de Groningse kanalen afgevoerd worden, vonden de Groningers. Om dat voor elkaar te krijgen, werd in 1762 in het geheim, met inzet van stromannen, besloten een kanaal te graven van Groningen vlak langs de grens met Drenthe tot aan Ter Apel. Vrijwel recht en 38 kilometer lang. In 1765 werd begonnen met graven. Met de hand. Ieder jaar een stukje van goed 200 meter. In 1856 was het Stadskanaal gereed. Er was daarmee een voldongen feit gecreëerd. Langs het Drentse veengebied liep nu een breed kanaal dat rechtstreeks naar de stad Groningen leidde. Het Stadskanaal. De Drenten konden weinig anders dan hun vaarwegen, de 'monden' zoals Valthermond en Gasselternijveenschemond, uit te laten komen op dat Stadskanaal van Groningen.

Uiteindelijk moest de stad Groningen echter indirect de rekening van de vervening in Drenthe betalen en wel via de door vervening veranderde waterbeheersing. Veen

is als een spons en kan veel water opvangen. Door veen af te graven, wordt het regenwater niet langer vastgehouden, maar stroomt het direct van het hooggelegen Drenthe naar het veel lagere Groningen, via de riviertjes de Hunze en de Drentse Aa. In iedere periode van veel regen en vooral bij harde noordwestenwind overstroomde dankzij de Drentse veenkoloniën het lage land om Groningen en was ook de stad zelf niet meer veilig.

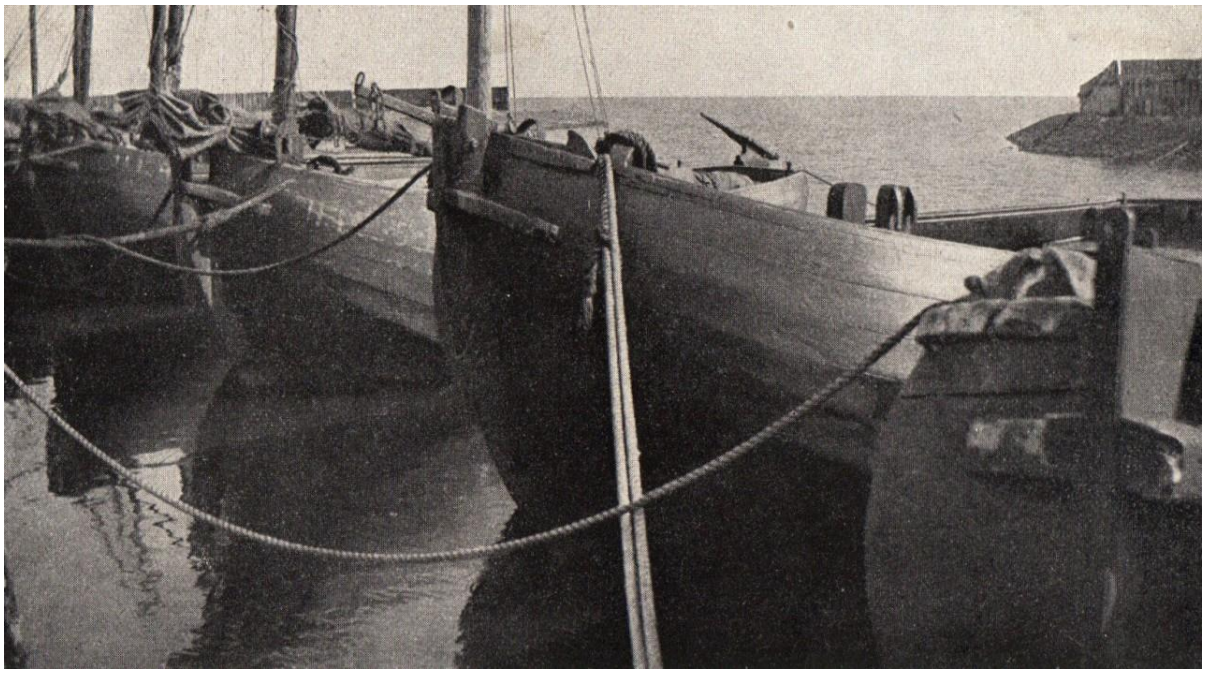
Heel recent, in 1995, bleken deze riviertjes zo enthousiast het Drentse water naar de stad Groningen te brengen, dat het pas gebouwde Groningermuseum dat aangelegd was in de zwaaikom van het Verbindingskanaal aan de zuidkant van de stad, bedreigd werd door het water. Dat Verbindingskanaal bij het Centraal Station verbindt de Hunze met de Drentse Aa. Bij regen brengen die twee riviertjes flink wat water samen. Dit museum herbergt natuurlijk kunst, maar is vooral zelf een kunstwerk dat bijvoorbeeld boogvormige ramen heeft die vlak boven het wateroppervlak beginnen. Door de sterke stijging van het water in 1995 dreigde dit via de onderdorpels van de lage ramen het museum binnen te stromen. Gelukkig stond er geen harde noordelijke wind waardoor het gevaar afgewend kon worden door snel via het Eemskanaal water te spuien toen het eb werd op de Waddenzee.

In de loop van de 19e eeuw kwam de industrialisering op gang dankzij de stoommachine. Die machines werden gestookt met steenkool, het zwarte goud, die het hout en de turf als brandstof ging verdringen. In Nederland ging de industrialisatie wat langzamer dan elders in Europa. Nederland was een agrarisch land en deed aan handel. Stoommachines kon je gebruiken in de schepen en bij het wegpompen van water uit laaggelegen gebieden. De behoefte aan steenkool als brandstof deed zich hier niet zo voelen. In Nederland bleef lange tijd de turf populair, want die lag voor het opscheppen. Nederland onderscheidde zich daarmee van de internationale trend. Hoewel het afgraven van veen reeds vanaf de middeleeuwen plaatsvond en er in de 17e eeuw diverse nieuwe veenderijen opgestart werden in de oostelijke helft van het land, ligt het hoogtepunt van de turfproductie in de 20e eeuw. In Nederland werd de steenkool als brandstof een eeuw lang nauwelijks gebruikt. Na 1850 werden grote veengebieden in het oosten van Friesland, Drenthe, Overijssel en Brabant pas voor het eerst ontgonnen. De hoogste turfproductie ooit werd bereikt tijdens de Eerste Wereldoorlog, toen de handel met het buitenland stilviel en Nederland geheel op eigen kracht was aangewezen.

Tot in de vijftiger jaren van de 20e eeuw bleef turf een heel gebruikelijke brandstof in huishoudens, totdat olie en daarna aardgas de steenkool en turf als brandstof verdrongen. De vele foto's van turftransporten over het water zijn dan ook gemaakt tijdens de eerste helft van de 20e eeuw. Op bovenstaande foto zien we een klipperaak, een 'klipper met paardenkont', volgeladen met turf op weg naar de klanten. De turf werd zelfs over de roef heen gestapeld. Er bleef nog net een poortje over om de kajuit binnen te gaan. De schipperse stuurt, staande op een ladder, de schipper boomt vanaf grote hoogte en de zeilvoering is aangepast aan de hoge deklast. Het ziet er voor ons uit als een soort slavenarbeid, maar de schipper had gewoon goud aan boord. Hij was vrij ondernemer en had een mooie lading die wat opbracht. Het uiteindelijke resultaat van die intensieve vervening tijdens de vorige eeuw is, dat van de uitgestrekte veengebieden slechts enkele restantjes bewaard zijn gebleven als 'natuurmonument'. De 'woeste grond' van weleer is hier en daar veranderd in een plassengebied (de Kop van Overijssel, Eernewoude in Friesland en Vinkeveen in het westen), maar veel vaker in 'cultuurgrond', in ‘dalgrond’ voor boeren. De transportwegen voor de turfvaart leverden een fijnmazige infrastructuur van waterwegen op die door beurtschippers en door de vrachtvaart gebruikt kon worden. Dankzij de turfwinning zijn in zeer dunbevolkte gebieden tal van nederzettingen ontstaan die later uitgroeiden tot flinke provincieplaatsen, zoals Drachten en Heerenveen in Friesland en de veenkoloniën in Groningen (Veendam etc.) en Drenthe (rond Nieuw Amsterdam en Hoogeveen). De stad Groningen wist zelfs door slim beleid (zoals het stiekem aanleggen van het Stadskanaal) de verdiensten van de Drentse veenkoloniën voor een deel naar de stad Groningen te sluizen.

En de arme veenarbeiders? Die waren veel minder arm dan vaak gedacht is. Zij trokken vanuit echt armoedige situaties in het westen van het land naar de veengebieden in het oosten om daar rijker te worden. Bovendien hadden ze daar werk in de ‘vrije’ natuur.

“Stokoud”



De schrijver en journalist Fred Thomas uit Amsterdam (1906 - 1959) zeilde in zijn jonge jaren met een voormalige vissersjol, de HL 37 uit Laaksum. Tijdens vakanties zocht hij graag dat vissersnest met het piepkleine vluchthaventje op, dat eens de thuishaven was van zijn scheepje. Een jaar na de afsluiting van de Zuiderzee, in 1933, maakte Thomas er bovenstaande foto. De visserijregistratie is vrijwel verdwenen van de jollen, want het IJsselmeer was binnenwater en daar was geen gemeentelijke registratie nodig. In zijn boek *Wijkend water* (1940) schrijft hij: " In het kleine nest dat Laaksum heet, was haar thuis. Daar lagen een dozijn en meer Staverse jollen: kleine, maar fors geboetseerde klompen, vol in hun spanten, stokoud en verweerd." Die eiken scheepjes werden in die jaren in de bruine teer gezet, een prima product dat ook tegenwoordig nog verkrijgbaar is. Door het zoute Zuiderzeewater bleekten ze uit en zagen ze er verweerd uit, wat goed paste bij het visserijbedrijf uit die jaren. Dat "stokoude" is natuurlijk een tijdsbeeld en moet niet al te letterlijk worden genomen. Houten werkscheepjes worden niet stokoud. Ze worden gebruikt voor werk, het onderhoud is meestal matig, ze liggen zonder bescherming in weer en wind. Na zo'n 25 jaren gebruik is het beste er wel af. Nieuwe botters werden in 15 jaar afgeschreven en konden daarna nog zo'n 15 jaren met kunst- en vliegwerk verder bij vissers die zich geen nieuwe botter konden veroorloven.

Bij vissersjollen was dat niet anders. Vergeleken met moderne jachten van polyester, aluminium of staal (beschermd tegen roest met epoxycoatings etc.) worden ook houten platbodemjachten niet oud. Na 20 à 30 jaar (en soms al veel eerder) heeft zo'n houten jacht een kostbare opknapbeurt nodig doordat houten leggers en gangen zijn gaan rotten of schimmelen. Er varen diverse eiken platbodems rond van honderd jaar en ouder, maar die schepen zijn minstens drie keer grondig gerestaureerd. Vrijwel alle hout aan zo'n schip is dan een of meer keren vervangen. Overigens bestaan er tegenwoordig moderne houtbouwtechnieken, waardoor ook dergelijke

houten schepen veel duurzamer worden dan met de traditionele aanpak. Het hout wordt dan voorbehandeld met kunstharsen, de bouwwijze verandert van een eeuwenoud handwerk in een rationeel proces met toepassing van moderne lijmen, rvs verbindingen en epoxybescherming. Voor de scheepsbouwers die het traditionele ambacht in ere houden, is dat een overgang die voor hun meestal niet bespreekbaar is. Ook behoudsorganisaties staan meestal afwijzend tegenover deze modernisering. Begrijpelijk, maar ook onverstandig. Nu het met moderne middelen mogelijk wordt houten platbodems werkelijk stokoud te laten worden zonder regelmatige restauraties, zouden deze organisaties ook positief tegenover deze vernieuwing kunnen staan. Dan krijgen dergelijke houten schepen immers een toekomst. Op dit moment zijn particulieren meestal niet meer in staat een restauratie van een eiken platbodem te financieren en zijn het stichtingen die de oude schepen overnemen en varende houden. Wat is er op tegen om houten platbodems zo te bouwen dat zij wel 'stokoud' kunnen worden en daarmee ook voor particuliere eigenaren betaalbaar blijven?

Workum, 2010. Restauratie van de jol ST 16 bij Johan Prins. Er zijn nog een paar stukjes oud hout te zien. De gangen zijn niet meer gespijkerd, maar met rvs-schroeven aan de spanten bevestigd. Ook zijn ze in delen van lassen voorzien en niet koud tegen elkaar gezet, zodat inwatering op de kopse delen wordt voorkomen. (Foto: Theo Kampa)

Jaren vijftig

Een paar jaren na de oorlog was het echt gedaan met de zeilende vrachtvaart in Friesland. Normaal zochten de skûtsjeschippers aan het einde van de herfst een plek in de grachten van de steden om te overwinteren. Nu bleven ze daar gewoon liggen. Een woning aan de wal was er na de oorlog door het ernstige tekort aan woningen niet bij. De skûtsjes werden daarom wat ingericht voor permanente bewoning. Bijvoorbeeld door over een deel van het ruim een laag huisje te bouwen. De roef van zo'n scheepje is namelijk heel krap en het ruim is laag, minder dan anderhalve meter. Daar kan je alleen krom gebogen onder de luiken lopen. Bovendien is het er aardedonker bij gesloten luiken. Op de foto bewoonde skûtsjes aan de Westerkade en (aan de overkant) de Westersingel in Leeuwarden, zoals S. Andringa die in 1954 op de foto vastlegde. Enkele decennia later was ook dat weer voorbij, maar dankzij die bewoning zijn veel fraaie vrachtscheepjes na de oorlog niet direct gesloopt en konden ze in de jaren zeventig gered worden van de ondergang door idealisten die deze schepen weer gingen opknappen. Vaak wordt er met enig dedain terug gekeken op die 'saaie, kleinburgerlijke jaren vijftig, waarin er niets gebeurde'. De werkelijkheid was echter heel anders. De jaren vijftig waren jaren van wederopbouw, van de dreiging van een derde wereldoorlog, van de opbouw van de Koude Oorlog met het communisme, van de reële oorlogen in Korea en Indonesië. Dat alles in een tijd van algehele armoede en eenvoud bij de bevolking. De schippers in hun scheepjes zijn voor ons moderne mensen op dit moment eigenlijk voorbeeldig in hun energieverbruik. Alleen een vuurpotje in de roef waar een beetje hout en steenkool in werd verstookt als het al te koud werd. Dat was hun energie verbruik. En een beetje olie voor de petroleumtoestellen waarop gekookt werd. Meer

niet. Het verzoek om dagelijks wat minder lang te douchen zou voor deze schippersfamilies onbegrijpelijke wartaal zijn. Zij waren immers niet aangesloten op het elektriciteitsnet en evenmin op de waterleiding.

Leeuwarden, jaren vijftig, Oosterkade.

Netjes stranden

Hendrik W. Mesdag schilderde in 1893 Scheveningse platboomde vissersschepen, bommen genoemd, die wegens het ontbreken van een vissershaven bij Scheveningen gewoon het strand opvoeren en daar over rollende boomstammen met paarden naar de duinen werden getrokken. Zolang er geen zware storm met hoog water was, lagen ze daar veilig. Dat varen naar het strand was veel lastiger dan je zou denken. De schepen hebben geen kiel en zullen dus niet scheef vallen, maar ze moeten wel netjes recht op de kust afkomen en bovendien achterstevoren, zodat ze later met de kop vooruit naar de zee kunnen worden getrokken. Bij rustig weer is er geen probleem, maar bij wind en golven wel. In de branding heeft een zeilschip de neiging dwars te slaan en dan is omslaan in de golven niet denkbeeldig. Het dwarsslaan wordt veroorzaakt door de waterbeweging. Golvend water beweegt cirkelvormig en staat horizontaal vrijwel stil. De golven bestaan uit ronddraaiende waterdeeltjes. De top van een golf stuwt vooruit, maar in het golfdal trekt het water weer terug. Een schip dat voor de wind door de branding vaart, wordt ingehaald

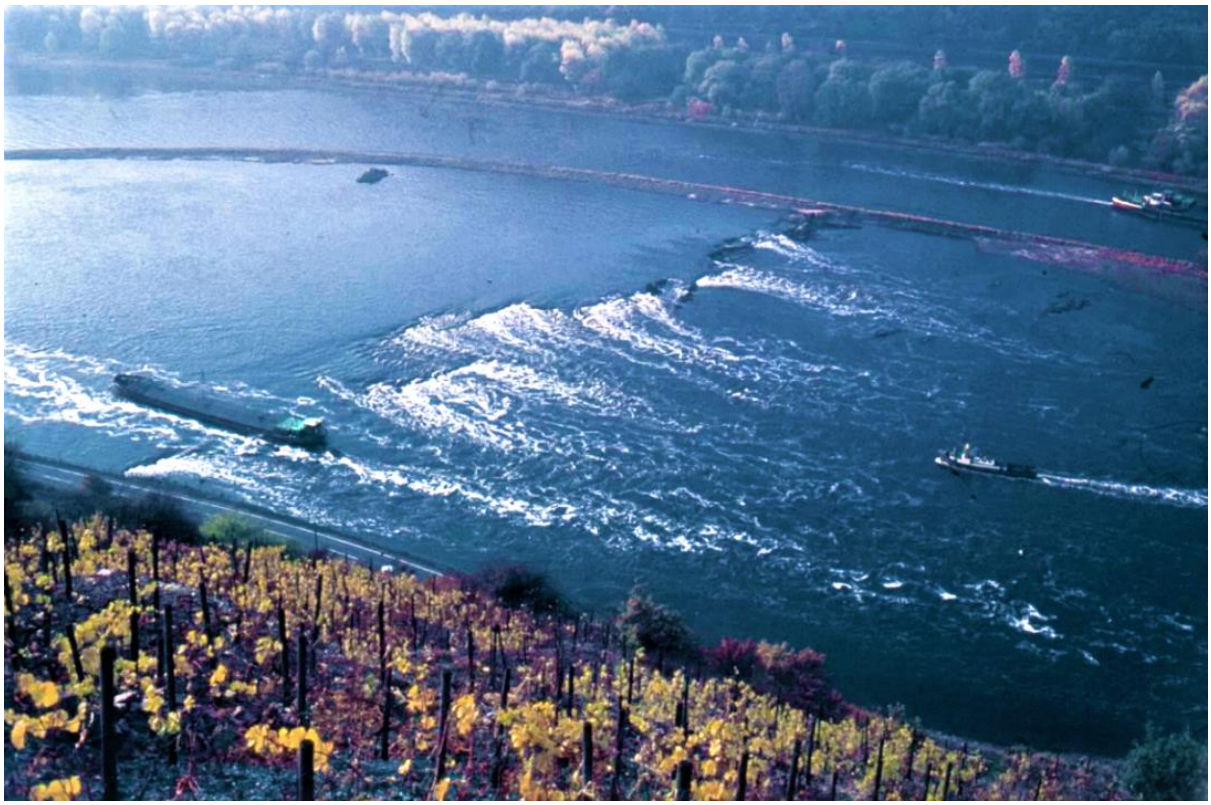
door een golf die het schip van achteren vooruit drukt, terwijl tegelijkertijd de voorkant van het schip in het dal ligt waar het water terugstroomt.

Om dit dwarsslaan (vaak gevolgd door omslaan) te voorkomen, gebruikte de beroemd geworden Captain Voss een zee-anker. Dat is een tuitvormige zak van zeildoek die open wordt gehouden door hoepels en achter de boot wordt voortgesleept. Zo'n anker voorkomt dat de golftop het schip vooruit kan stuwen. Het schip blijft daarmee in de branding, maar ook gewoon op zee bij storm, op koers. De Scheveningse vissers konden dat in 1893 nog niet weten, want Captain Voss zeilde met zijn Indiaanse kano pas begin 1900 om de wereld. De vissers proberen hun bommen netjes te laten stranden door de schepen te geleiden met lange lijnen. Bommen waren slechte zeilers en alleen maar zeewaardig omdat ze als een willoze boei op de golven dobberden. Als je geen vaart maakt, gebeurt er op zee niets met je schip zolang je niet omslaat of overspoeld wordt. Je waait gewoon naar lagerwal en daar....wil je normaal gesproken niet zijn.

Das Binger Loch en meer

De Mittelrhein in Duitsland is landschappelijk buitengewoon interessant, maar maritiem niet minder. Dat mooie landschap zorgt namelijk voor problemen op het water. Het gaat om een stukje Rijn van Bingen tot aan Bonn, waarbij van Bingen tot

Sankt Goar de scheepvaart allerlei belemmeringen heeft gekend, die voor een deel nog bestaan. Om te beginnen zorgde even stroomafwaarts bij Bingen een harde rotsbarrière dwars in de stroom voor een niet te bevaren stroomversnelling. De uitloper van het Hunsrückgebergte dat uit leisteen bestaat, kent daar een brede richel kwartsiet, kiezelsteen, die de stroom tot in de 17e eeuw volledig afsloot. Met buskruit werd een opening gemaakt van vier meter, waardoor kleine schepen konden passeren. Pas in het midden van de 19e eeuw wist men met dynamiet het gat bij Bingen te verbreden tot ruim 20 meter.



Na 1860 werd linksrheinisch een tweede vaarwater aangelegd van 90 meter breed, voorzien van een geleidedam. Het duurde echter tot 1974 voordat het Binger Loch op een breedte van 120 meter was gebracht en de nieuwe vaarweg met de geleidedam kon worden afgesloten. In al die jaren zijn vele schepen vastgelopen op de riffen onder het water en moesten diverse wrakken van de keien worden gehaald. Na het Binger Loch waren de problemen nog niet voorbij. Bij Bacherach, even stroomafwaarts, is de Rijn breed en hebben zich op de rotsbodem stenige zandbanken gevormd. Tijdens droge zomers zie je daar de geladen schepen soms onverwachts tot stilstand komen. Ze lopen er aan de grond. Na Bacherach wordt de scheepvaart naar de linker oever geleid door 'das wilde Gefähr'. Weer een roerig stukje rivier waar het water wild tekeer gaat door uitstekende rotsen, riffen, onder water. Na het middeleeuwse stadje Oberwesel maakt de Rijn een lastige S-bocht om de beruchte rots de Loreley. Schepen die langer zijn dan 62 meter worden vanuit de radarpost bij Oberwesel individueel begeleid tot aan Sankt Goar. Een halve eeuw geleden waren op dat traject loodsen actief die mee aan boord kwamen. Nu zijn er voor de schippers tekens aan de wal en is er met hun een rechtstreekse kortegolf

radioverbinding. Ook hier is het vaarwater vanaf het midden van de 19e eeuw met dynamiet uitgediept en veiliger gemaakt om het aantal ernstige ongelukken in deze snelstromende, onoverzichtelijke bocht te verminderen. Het water stroomt er namelijk niet alleen in het horizontale vlak, maar door rotsen in de diepte ook in het verticale, wat onverwachte bewegingen veroorzaakt. De rivier is bij de Loreley smal en aangezien dezelfde hoeveelheid water moet passeren, is de stroom er diep, tot 25 meter, en stroomt het er plaatselijk een keer zo snel als in de bredere delen van de rivier. Om stroomafwaarts te varen hoef je je niet af te vragen of je wel vooruit gaat. Dat ligt heel anders als je stroomopwaarts wilt. Tot in de 19e eeuw werden de schepen langs de oever voortgetrokken met paarden. In 1850 werd het Rijnspoor aangelegd, waardoor de oever moeilijker toegankelijk werd. Maar toen kwamen al spoedig de stoomslepers die tot in het midden van de 20e eeuw lange slepen van rijnaken (sleepkasten zonder motor, met grote roerbladen en vele ankers) van Rotterdam naar Duitsland en terug brachten. Toen werd de Rijn de drukst bevaren rivier van Europa. Dat zou je nu niet zeggen. Je kunt zo een half uur aan de kant zitten en geen schip zien passeren.

Drukte op de Mittelrhein

Van de tegenwoordig zo rustige scheepvaart op de Mittelrhein (tussen Bingen en Bonn) was bijna honderd jaar geleden niets te merken. De vrachtwagen was in die jaren nog niet de grote concurrent van het vrachtschip bij het goederenvervoer en ook de trein had niet de capaciteit van tegenwoordig. Rotterdam was de overslaghaven, waar de rijnaken geladen werden en met sleepboten tegen de stroom op naar Duitsland werden getrokken.

Op de foto ligt links Kamp-Bornhofen met het Fransciskaner klooster Bornhofen dat nu een pelgrimsoord is. Het ligt rechtsrheinisch tussen Boppard en Sankt Goar die linksrheinisch liggen. Aan de andere oever, iets meer stroomopwaarts ligt Bad Salzig. Aan de linkerkant op de foto worden aken stroomafwaarts gesleept met stoom-raderboten.

De luchtfoto werd gemaakt in 1929. Wat het meeste opvalt, zijn natuurlijk de rijen geankerde rijnaken die naar het schijnt ergens op liggen te wachten. Zij gaan stroomopwaarts, althans zodra ze weer kunnen varen. Op de rivieren geldt, dat de afvaart, die met de stroom meegaat, voorrang heeft op de schepen die tegen de stroom van de rivier op varen. Met de stroom mee is het immers moeilijk of bijna onmogelijk om tot stilstand te komen, terwijl dat tegen de stroom op heel eenvoudig is. Voor een sleep die stroomafwaarts vaart, is het zelfs gevaarlijk om te proberen snel tot stilstand te komen. De sleper kan inhouden, maar de rijnaken varen gewoon door op de stroom. Dat loopt niet goed af. De schepen rechts op de foto liggen waarschijnlijk te wachten op hun slepers die moeten bunkeren bij Bad Salzig. Ze slaan water en steenkool in om hun sleep via het lastige traject langs de Loreley en verder langs de Sieben Jungfrauen, zeven riffen onder water bij Oberwesel, stroomopwaarts te kunnen brengen. Dat zou verklaren waarom de slepers op de foto naast een drijvende kraan en een bak liggen. Iedere sleep van rijnaken ligt daarbij keurig boord aan boord achter anker te wachten tot het moment dat hun sleper gebunkerd heeft en zal weer gaan varen zodra het water vrij is en de tocht stroomopwaarts achter de sleper kan worden vervolgd.

De Pijlstaart opgegeven?

Tot de minst fraaie, maar meest besproken aakjachten van Nederland behoort ongetwijfeld de *Pijlstaart* uit 1919. In 2009 verscheen in de *Spiegel der Zeilvaart* een drieluik over de geschiedenis van dit jacht en onlangs verscheen er zelfs een oproep om de *Pijlstaart,* die uiteindelijk in Heeg lag, te redden van de ondergang. Het schip is bijzonder door het ontwerp van de eigenzinnige Thiebout voor de opdrachtgever J.M.C. Brugma. Aken werden honderd jaar geleden gebouwd van eikenhout of van staal. Thiebout en zijn opdrachtgever wilden een aak van teakhout. Dat was immers de beste kwaliteit hout die gebruikt werd in de jachtbouw. Men zegt dat die keuze tot een probleem leidde. Teakhout liet zich niet zo buigen als eikenhout, waardoor Thiebout het ontwerp moest aanpassen en de *Pijlstaart* een veel rechtlijniger vorm kreeg dan bij aken gebruikelijk is. Brugma overleed voordat de aak afgeleverd werd.

De eerste actieve eigenaar was L. Pieters uit Rotterdam, die met deze 15 meter lange aak wedstrijden zeilde en jaren lang voer op de Middellandse zee. In Italië werd het schip ook enigszins verbouwd en van een hoger vrijboord voorzien, waardoor het uiterlijk er niet op vooruit ging. Uiteindelijk kwam de *Pijlstaart* in de zeventiger jaren terug in Nederland. In 1990 werd de aak tegen de zin van de Stichting voor Ronde en Platbodemjachten toch ingeschreven in het stamboek van de SSRP, louter op grond van een wedstrijddocument uit 1925 van de Koninklijke Roei- en Zeilvereniging De Maas, waarin dit schip al dan niet terecht een 'Lemsteraak' werd genoemd.

Ruim veertig jaar geleden zag ik deze aak 's zomers regelmatig liggen in de Noorderhaven van Harlingen. De onderhoudstoestand leek me toen al niet geweldig, om het maar eufemistisch te zeggen. Het schip was toen bijna zestig jaren oud. Wel werd er door diverse eigenaren veel geld en tijd besteed aan opknapbeurten. Nu,

goed veertig jaren later, hangt het voortbestaan van de aak echter aan een zijden draad. Ik vrees dat het nu een ondergang wordt. Oude, houten botters werden door de vissers achtergelaten op een schepenkerkhof naast de haven, waar ze spoedig opgenomen werden door 'de elementen'. Dat is tegenwoordig juridisch niet meer mogelijk. De eigenaar blijft verantwoordelijk. (Kosten van verwijdering € 6500,-)

In de zomer van 2020 zag ik het wrak van de *Pijlstaart* 'geankerd' liggen op een ondiepe plek van de Langweerderwielen. Half gezonken, overgelaten aan die bekende 'elementen' die het schip tot natuurlijk stof terugbrengen, maar nog wel met een provisorische ankerbal in top. Gered zal ze denk ik niet meer worden, ze wordt veeleer 'geruimd'. Het is de vraag hoe erg dat is. Vele schepen zijn in de loop der jaren verdwenen. Dat hoort bij het leven, "denn alles was entsteht, ist wert dass es zugrunde geht". Het enige probleem bij de *Pijlstaart* is, dat ook het stilletjes verdwijnen van een schip tegenwoordig niet meer gratis is.

Opgeruimd

De eigenaar had de 15 meter lange *Pijlstaart* aan de grond gezet buiten de vaargeul. Daarmee voorkwam hij dat het schip zou zinken. De tijd dat oude schepen in een slootje worden gevaren waar ze aan de elementen worden overgeleverd is iets van vroeger. Tegenwoordig zijn er zoveel oude schepen, dat je ze niet meer ergens stilletjes kunt laten verrotten. Je moet je oude schip netjes opruimen en niet ergens achterlaten. Als je dat niet zelf doet, dan wordt dat voor je gedaan, maar wel op jouw kosten. Op 12 januari van dit jaar meldde de Inspectie voor de Scheepvaart in Friesland dat ze de *Pijlstaart* heeft opgeruimd in het kader van de wrakkenwet. (Zie de foto van de Scheepvaartinspectie). Met het weghalen van het wrak is het proces van opruimen natuurlijk nog niet klaar. Waar laat je die massa hout? Opstoken? Dat is luchtvervuiling. Verpulveren? Dan graag eerst de verflagen verwijderen. Het opruimen van een houten schip brengt vooral kosten met zich mee. Een stalen schip heeft bij sloop altijd nog schrootwaarde. Een stalen schip kan net als een auto in

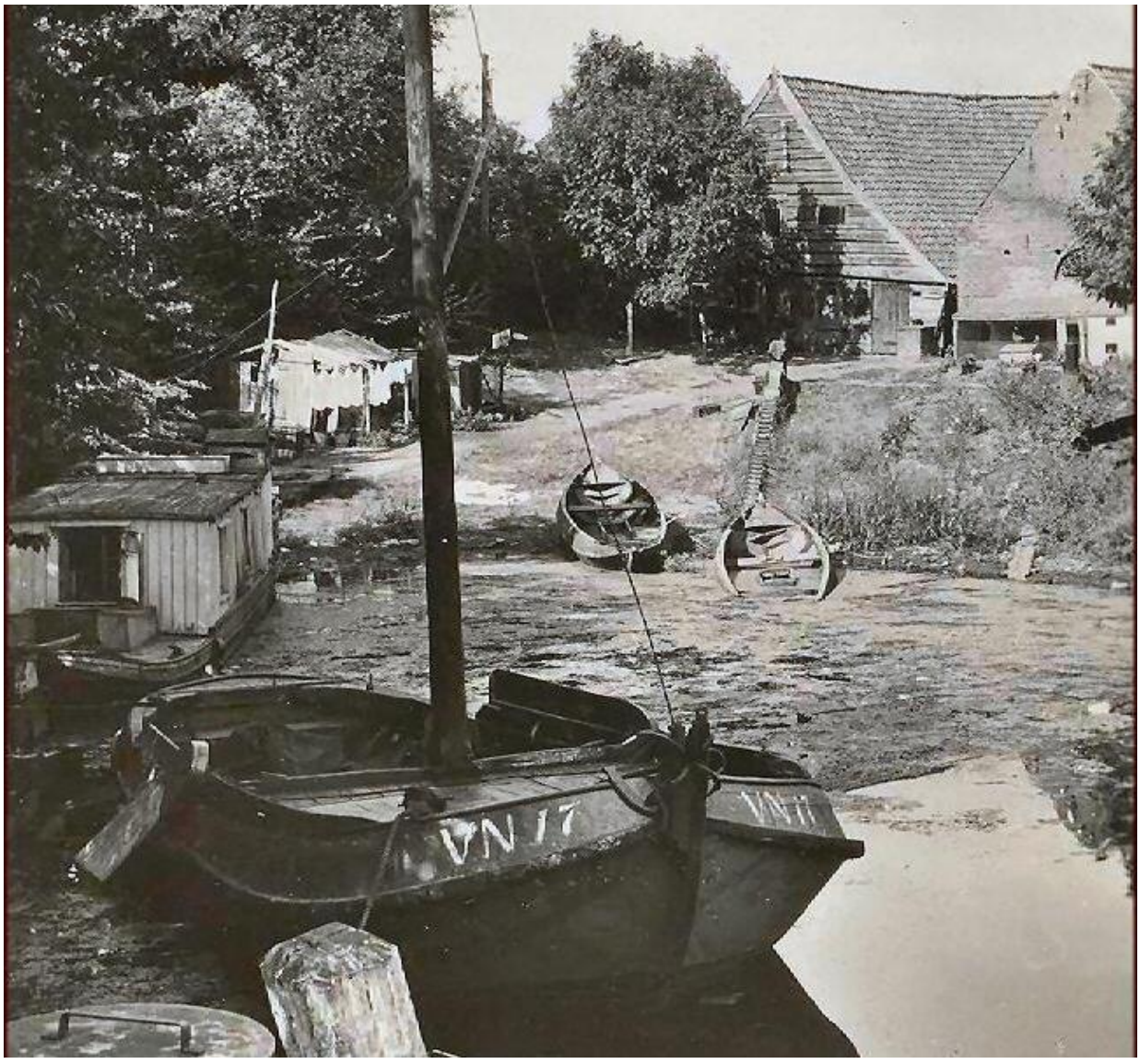
onderdelen uit elkaar gehaald worden om ze te recyclen. Bij jachten van kunststof is dat niet zo eenvoudig. Met die polyester romp kan je eigenlijk niets. Het opruimen van een oud, onbruikbaar polyester jacht is een probleem en kost geld. Een houten schip zal uiteindelijk vergaan en tot het stof terugkeren waar het uit voortgekomen is. Een polyester schip is echter gemaakt van producten uit de chemische industrie. Zo'n scheepje kan je laten vermalen en de verkregen polyesterstof kan eventueel verwerkt worden in de ondergrond voor snelwegen. Misschien zijn er kunststofpaaltjes van te maken, maar echt verdwijnen doet het niet. Kunststof recyclen is een probleem. Dat doet zich niet alleen voor bij het opruimen van polyester jachten, maar ook bij het afbreken van.....windturbines. Die wieken zijn eveneens van kunststof waar geen oplossing voor is. Over een paar jaar hebben we dus een geweldig milieuprobleem, zelf gecreëerd, dankzij de windmolens die we nu zo overijverig in het landschap bouwen, maar die na 15 jaren afgeschreven zijn en vervolgens opgeruimd moeten worden.....

Verval

Vollenhove heeft een bijzondere geschiedenis van voorspoed en verval, waarbij het middeleeuws verleden een centrale rol speelt. De foto toont vooral verval, nadat de Zuiderzeevisserij door de afsluiting van de zee en de inpolderingen verloren ging. Helemaal links is de wal te zien van het 'Oldehuis', de middeleeuwse burcht waar in de 19e eeuw nog een ruïne van over was. Die ruïne werd in 1854 gekocht door jhr. G. van Swinderen, burgemeester van Gaasterland, die de stenen van de burcht gebruikte om de wegen in Gaasterland te verharden. Na de ontruiming van Schokland in 1859 bouwden enige schokkers een nieuw onderkomen op de plaats van 'Het Fort", terwijl de voormalige slotgracht verbreed werd en in gebruik werd genomen als binnenhaven voor de vissers. Aan de westzijde van de gracht was in 1855 een scheepstimmerwerf opgericht en de helling van deze werf maakte van het eilandje Het Fort een schiereiland.

In 1900 kocht Jan Kroese deze werf met geld van zijn zwager Lammert Smit, de lichtwachter van Schokland. Hij werd als scheepsbouwer vooral bekend door zijn eigen ontwerp van de Vollenhoofse bol. Kroese was een bewonderaar van de botter, maar dat scheepstype voldeed niet langs de ondiepe wal bij Vollenhove. Zijn bol is duidelijk kleiner dan de botter en heeft boven water kenmerken van een aakje zowel als een botter. Onder water lijkt het meer op een schokkertje. Na de afsluiting van de Zuiderzee was het snel gedaan met de visserij bij Vollenhove en daarmee met de scheepswerf van Kroese. Eind jaren dertig probeerde het Openluchtmuseum de werf over te nemen en te verplaatsen naar Arnhem. Toen dat rond was, brak de oorlog uit en na de oorlog bleek de werf in zo slechte staat te verkeren, dat overplaatsen geen zin meer had. In 1956 werd de werf gesloopt. De vissersschepen in de haven,

zogenaamde bonzen, werden ondertussen door de natuurkrachten gesloopt. Tegenwoordig wordt er om de haverklap een stichting opgericht die een scheepswrak adopteert en met sponsorgelden laat restaureren om daarna het schip te behouden. Daar werd vlak na de oorlog niet aan gedacht en het is ook de vraag of dat steeds nodig is. Uiteindelijk blijft er immers niets behouden, behalve de energie... In de tijd van de Romantiek genoot de maatschappelijke elite in Europa van beelden van romantisch verval. Bij het zomerslot Schönbrunn van de Habsburgers in Wenen was in het park niet alleen de triomfpoort het Gloriette gebouwd, maar daarnaast ook verborgen tussen bomen een 'beschadigde' beeldengroep bij een 'ruïne': ‘die römische Ruine’ (1776), om tussen de brokstukken van het uitgebeelde klassieke verval te genieten van concerten in de openlucht. Die elite genoot van de esthetiek van het verval, als Schöngeisterei natuurlijk, want zij hadden daar in hun eigen leven op dat moment (nog) niet mee te maken. Het idee als zodanig was voor hen fascinerend. Op die wijze, maar dan naar Nederlandse verhoudingen, kan je ook gefascineerd raken door foto's van een schepenkerkhof als dat van Vollenhove.



Boerenscheepvaart

Bij scheepvaart denken we aan vrachtschepen voor kanalen, rivieren en zeeën. Of aan de visserij op het binnenwater, de kustwateren of de zee. Of zelfs aan jachten waarmee mensen voor hun plezier gaan varen. Pas in laatste instantie denken we bij scheepvaart aan boeren. Er was immers sprake van een verschil in identiteit tussen de zeelui die de ruimte zoeken en de landrotten die het liefst op een vaste stek verkeren. Dergelijke clichés zijn handig voor luie denkers. In werkelijkheid zijn mensen niet op die wijze in te delen.

Dat boeren vastzitten aan hun land, dat is begrijpelijk als je besloten hebt van dat land te leven. Maar dat wil niet zeggen dat boeren niet kunnen varen. In het waterland hadden boeren schepen nodig om te kunnen boeren. Om hun vee naar de wei te brengen, om koeien te melken en de melk naar de boerderij te vervoeren, om het grasland te kunnen maaien en noem maar op. In het Lage Midden van Friesland staan de boerderijen aan het water. Vaak met een eigen opvaart verbonden met een bredere 'sloot' of een meer. Boeren zeilden met hun praam of schouw naar het land, want op het vlakke land wilde het waaien en met een zeiltje erbij gaat alles wat gemakkelijker.

Op de foto haalt een boer de melk op met de schouw. De foto is gemaakt door Andries Deinum (1918-1995) die in 1938 emigreerde naar Hollywood, maar in 1946 voor acht weken terug was in Workum. In die weken maakte hij met zijn Rolleiflex een serie foto's van het leven in de Zuidwesthoek. Het werden "de mooiste weken van mijn leven" zei hij later in terugblik. Nu, meer dan zeventig jaren later, zien wij zijn foto's van een boerenleven dat voor hem in 1946 de actualiteit was, maar voor ons wel eeuwen geleden lijkt. Die boerenscheepvaart is ook verleden tijd. Het boerenbedrijf is tegenwoordig heel anders georganiseerd. Melkbussen zijn iets van lang geleden en de boerderijen zijn tegenwoordig gewoon bereikbaar voor grote koelwagens die de melk op komen halen uit de koeltanks bij de boerderij. Op het moment dat we dit schrijven is dat het heden. Morgen kan het bij wijze van spreken

weer anders zijn, want de toekomst maken we weliswaar zelf, maar is eigenlijk niet te voorspellen. Niet het nostalgisch terugblikken is daarom boeiend, maar het heden met al z'n problemen en ontwikkelingen, waar we zelf bij zijn. Het verleden herinnert ons aan de vergankelijkheid van alles, ook van het heden.

Kerkhof

De houten vissersschepen op de Zuiderzee hielden zich redelijk goed in het brakke water, maar rotten na de afsluiting van de zee snel weg in het zoete IJsselmeerwater. Ondanks dat langere leven in zout water, werd een nieuwe botter door de vissers in 15 jaar afgeschreven, waarna het schip verkocht werd aan een visser die zich geen nieuwe botter kon veroorloven.

Na nog eens 15 jaren visserij was het beste er wel af, hoewel diverse botters ook daarna nog een tijdje in de vaart bleven, omdat zij door hun sterke constructie van zware eiken delen ook nog wel konden varen terwijl ze eigenlijk rot waren. Maar eens is het afgelopen en wat doe je dan met een rottende klomp eikenhout van 13 meter lengte? Veel vissershavens van de Zuiderzee gebruikten een schepenkerkhof dicht bij de haven. De wrakke schuit werd naar buiten gesleept en een paar honderd meter naast de haveningang naar de oever gevaren, waar het schip vastliep in het zand naast de vele wrakken die eerder al naar dit kerkhof waren gebracht. Daar werd de eens zo fiere creatie van een scheepsbouwer overgelaten aan de zee, die in weinige jaren het rottende, sponzige hout deed opgaan in de oorsprong van natuurlijke elementen.

Alleen bij extreem lage waterstanden, tijdens stormen die het water van de hoge wal wegbliezen, kwamen resten van deze schepen nog boven water, zoals op de foto in het jaar 2000 bij het voormalige schepenkerkhof van de vissershaven Spakenburg.

Boven: kerkhof bij Volendam. Onder: de pas drooggevallen Wieringermeer rond 1933 met twee wrakken.

Aftakeling op het droge, een voor vissersaakjes onnatuurlijke omgeving: de drooggevallen zeebodem.

Bjusterbarlik Frysk

Zoals alom bekend spreken de Friezen hun eigen taal. Dat is vooral de afgelopen 50 jaren het geval. Voor de oorlog werd er ook Fries gesproken en ook wel geschreven en dus gelezen, maar bestond er de nodige regionale variatie in dat Fries. Op de klei werd een ander soort Fries gesproken dan in de Wouden. Langs de Zuiderzeekust

had iedere havenplaats zijn eigen variant. In de grotere steden werd 'stadsfries' gesproken, in het Bildt was van Fries nauwelijks sprake en in de Stellingwerven sprak men Stellingwerfs, een variant van de Saksische talen. Na de oorlog kwam het Fries als taal onder druk te staan door de toenemende invloed van de Nederlandse taal. Dat kwam door de opkomst van massamedia als radio en TV en de invloed van hogere opleidingen op de taalontwikkeling en carrièrebelangen van jonge mensen. Als reactie op die ontwikkeling werd er in de zeventiger jaren in de provincie Fryslân gewerkt aan versterking van het eigen cultuurbeleid, waarin het Fries een centrale rol had en heeft. Tot zover alleszins begrijpelijk. De uitwerking van dit beleid is echter wel eens verrassend. Het lijkt mij bijvoorbeeld niet handig om in een provincie die het moet hebben van toerisme en watersport alle gebruikelijke topografische namen te veranderen in Friese namen die vaak moeilijk te lezen zijn, laat staan uit te spreken. Het resultaat is, dat niet-friezen voorbij gaan aan de namen van plaatsen en vaarwaters en een navigatie-app gebruiken zonder zich te interesseren in de naamgeving van waar ze zijn. Om meer uniformiteit in het Fries te brengen, is enige decennia geleden de spelling vernieuwd, met als resultaat dat de paar Friezen die nog in hun moedertaal konden schrijven, het daarna niet meer konden zonder 'fouten' te maken. Daar zullen niet veel mensen van wakker liggen, maar het leidt wel tot grappige situaties.

Heel recent stond in de Leeuwarder Courant bijvoorbeeld een bjusterbarlik (wonderbaarlijk) berichtje over de Staverse jol, zie de foto, dat ik hier in z'n geheel overneem:

"**Staverske jol.** Hermien Salverda uit Stavoren ergert zich aan de naam van een van de kantoorruimtes in het gemeentehuis in Sneek. *Staverske Jol,* prijkt daar op een bordje. Maar een Staverske Jol bestaat niet, het is altijd Staverse Jol geweest, schrijft zij nadat ze het ook al eens bij de gemeente meldde. Die heeft het bordje inderdaad niet aangepast, blijkt bij navraag. "De buordsjes binne Frysktalich. Wy ha by de Fryske Akademy de skriuwwize tsjekt. In it Frysk is it Staversk. In it Staversk is it wol Staverse Jol", zo meldt de voorlichter." (LC, 09-10-2021) Waar in het verleden een gevarieerd en tolerant gebruik van de Friese taal de gebruikelijke cultuur was, daar hebben de taalgeleerden die het Fries willen behoeden voor uitsterven dus helaas een kunststukje uitgehaald, door heel systematisch te redeneren, waar de mensen die de taal spreken echter niets van begrijpen.

Rijnaken

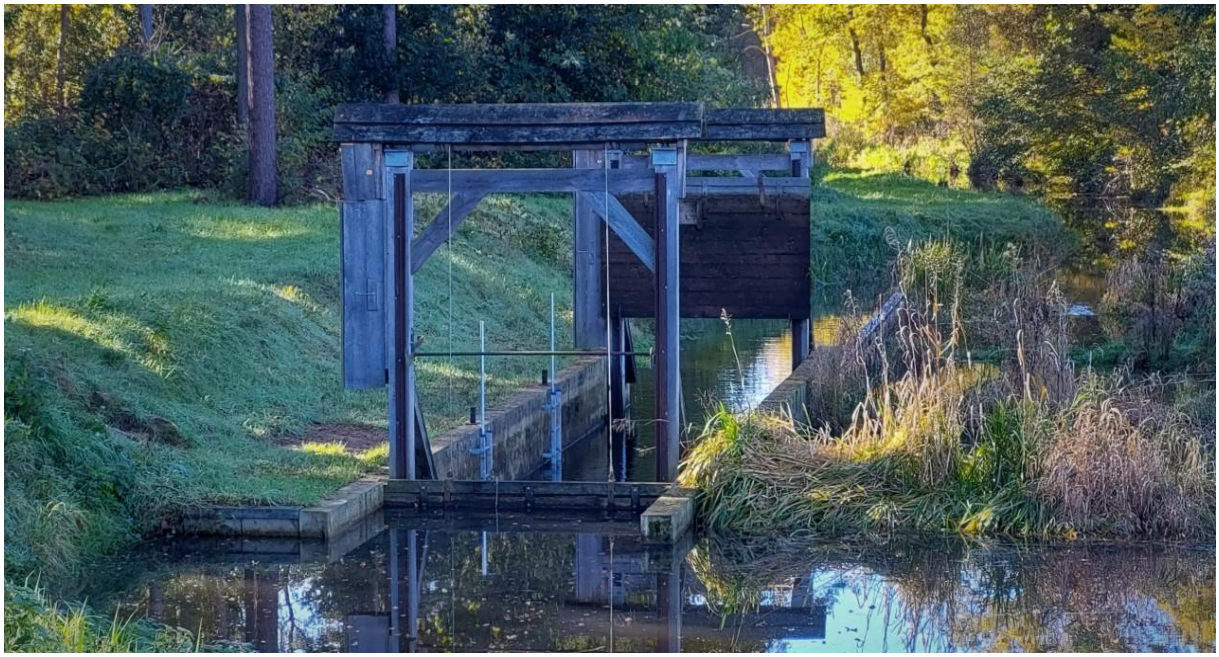
De naam 'rijnaak' voor een vrachtschip op de Rijn is in brede kring gemeengoed geworden voor alles wat aan vrachtschepen op de Rijn vaart. In werkelijkheid wordt met die naam echter een sleepkast bedoeld die samen met andere rijnaken in een lange rij door een sleepboot werd voortgetrokken. Rijnaken hadden zelf geen motor. Ze waren voor de vaart volledig afhankelijk van sleepdiensten. Die waren er in de vorige eeuw dan ook volop. Tot ver in de jaren dertig waren dat vooral

stoomsleepboten en daarna tot in de jaren vijftig ook sleepboten met een scheepsdiesel. Die scheepsdiesel werd tevens het einde van de klassieke rijnaak. Met de scheepsdiesel werd het mogelijk vrachtschepen te voorzien van een eigen voortstuwing, anders dan als zeilschip, zodat de schippers op economische wijze zelfstandig konden varen.

Die overgang naar gemotoriseerde vrachtschepen op de Rijn betekende een enorme verandering in werk en leven bij de binnenvaart. Op de foto zien we van boven twee sleepkasten in de haven van Rotterdam omstreeks het jaar 1939. Het leven aan boord was zeer eenvoudig. Er was door het ontbreken van een scheepsmotor uiteraard geen elektriciteit aan boord. De schipper en zijn gezin leefden er in volstrekte stilte. Anders dan tegenwoordig aan boord was er geen permanente brom van een draaiende machine of generator. Uit zichzelf kan de schipper zijn sleepkast niet verkassen. Iedere rijnaak had daarom een vlet, sloep of Hollandse boot om roeiende mee aan de kant te kunnen komen als de aak ergens op stroom geankerd lag. Het werk van de schipper tijdens het slepen moet ook niet onderschat worden. Een rijnaak was uitgerust met een groot roerblad om het schip tijdens het slepen op koers te houden. Dat roer werd bediend met een horizontaal liggend stuurrad, zodat de schipper veel kracht kon zetten. Er was immers geen sprake van enige vorm van stuurbekrachtiging anders dan het relatief grote stuurrad met spaken dat met de hand bediend werd. De schipper zelf werd beschermd tegen overboord glijden met een rondlopende balustrade. Het huiselijk leven aan boord had ook zo z'n beperkingen. De schipperse doet de was met wat emmertjes water. Om geen geklieder aan boord te hebben, hangt de wasbak buitenboord aan de reling. Voor ons heeft zo'n plaatje een zekere charme en voor de schipperse was het wat het was. Zo ging dat bij de Rijnvaart en elders op binnenschepen was het niet anders. Vergeleken met tegenwoordig is het echter onvergelijkelijk. De schipper meldde zich voor vracht bij de schippersbeurs en wachtte af tot hij moest varen. De schipperse zorgde aan boord en wachtte eveneens af. Vergeleken met nu lijkt de tijd er stil te staan. Wachten is er niet meer bij. Wachten kost immers tijd en tijd is geld. Met wachten ga je failliet.

Watermanagement

Water stroomt van hoog naar laag. Dat is nu zo en dat is altijd zo geweest. Vanuit het hoger gelegen Duitsland kwam daarom veel water via beken en rivieren ons land binnen op weg naar de zee. Daar werd door de eeuwen heen gebruik van gemaakt. Langs het water ontstonden nederzettingen en de bewoners gebruikten de beken onder meer voor het transporteren van goederen. Een voorbeeld is de Buurserbeek die stroomt vanuit Ahaus en Altstätte als Aa in Duitsland, naar Buurse als Buurserbeek langs Haaksbergen om uiteindelijk als Schipbeek bij Deventer in de IJssel uit te monden.



Gerestaureerd sluisje naast de stuw en watermolen van Haaksbergen.

Bij Haaksbergen waren ooit houthandelaren actief die bij boseigenaren 'waardeloze' kromme eiken takken en stammen gratis ophaalden, om dit 'kromhout' duur te verkopen aan scheepswerven die juiste deze kromme stammen heel goed wisten te gebruiken. Het vervoer van het hout ging over de beek met praamachtige scheepjes die nauwelijks 20 cm. diep staken.

Aan het einde van de middeleeuwen werd de loop van de Buurserbeek verlegd. Dat was een wens van de opkomende Hanzesteden Zutphen en Deventer. Door de Buurserbeek te verbinden met de Markelosebeek ontstond een beter bevaarbare waterweg die samen met de Berkelroute een verbinding maakte van Deventer met Münsterland en Westfalen. Zo kon zuivel uit Holland met schuitjes naar Duitsland worden gebracht en hout, houtskool en leem (voor de aardewerkindustrie) mee terug worden genomen. Dat gebeurde met een klein model zomp: de Buurser pot, waarmee ook gezeild kon worden. De Buurserbeek werd in latere jaren steeds beter bevaarbaar gemaakt. De scheepvaart op de beken in de Achterhoek liep echter sterk terug, toen in de loop van de 19e eeuw de wegen over land verbeterd werden.

Wat bleef, was het water. Dat stroomde zoals het al eeuwen deed en daarmee moest ook rekening worden gehouden. Tussen het grensdorpje Buurse en de Hanzestad Deventer is een hoogteverschil van 32 meter. De Buurserbeek had door dat verval plaatselijk een sterke stroming. Ook kon ze in droge zomers gemakkelijk droog vallen op de hoger gelegen delen, waardoor scheepvaart daar onmogelijk werd. Om dat ongemak te voorkomen, werd de beek onder controle gebracht met stuwen en sluisjes. Simpele, maar effectieve maatregelen om water in de beek vast te houden en scheepvaart ook in droge zomers mogelijk te maken. In de dertiger jaren van de vorige eeuw is de beek zelfs net als de iets zuidelijker stromende Berkel geheel gekanaliseerd.

Nadat honderd jaar lang die geschiedenis van beken als belangrijke handelsroutes vergeten is, heeft men de afgelopen decennia een en ander gereconstrueerd en voormalige ‘kunstwerkjes’ ook feitelijk gerestaureerd. Uit historische interesse, maar ook om het toerisme te stimuleren. Even ten zuiden van Haaksbergen, bij Oostendorp, is het tegenwoordig mogelijk een tochtje over de Buurserbeek te maken in een replica van de Buurser pot. Ook zijn daar bij de 'Watermölle' in het stroomgebied enige historische sluisjes gerestaureerd, waar ik van één onder meer bovenstaande foto maakte. Die sluisjes hebben een constructie die ook gebruikelijk was bij vaarten voor de turfwinning in de hoogveengebieden in Noord-Nederland.

Het confronteert ons met een maatschappelijk en economisch leven dat er was lang voordat wij er waren. Iets dat tegenwoordig zo gauw vergeten wordt, sinds we vooral in het 'nu' leven.

Kanalisatie van de Schipbeek bij Bathmen in de dertiger jaren.

In de overgang

Ongeveer een eeuw geleden maakte Chris Snijders (1881-1943) deze krijttekening van de haven van Rotterdam. Het was een tijd van overgang. De zeilende vrachtvaart zou zo'n tien jaren later vrijwel geheel verdwijnen van de oceanen. De toekomst was aan de stoomschepen die hun bulklading graan met stoomelevatoren overslaan op binnenschepen. Voor die stoommachines waren enorme voorraden steenkool nodig om het water voldoende te verwarmen. Al die drukte in de oude Maashaven, in het centrum van de stad, is ook alweer verleden tijd. Het is er nu doodstil. De zeeschepen leggen aan in de nieuwe havens op de Maasvlakte. Na de zeilschepen verdwenen ook de stoomschepen. Vanaf de Tweede Wereldoorlog werd het bij de zeevaart de tijd van de

enorme scheepsdiesels die op ruwe olie lopen. Als de tekenen ons niet bedriegen, komen we op korte termijn weer in een overgangsfase. De fossiele brandstoffen worden in de ban gedaan vanwege de klimaatverandering die door het verbranden van steenkool en aardolie wordt veroorzaakt. Jonge klimaatactivisten verlangen zelfs op korte termijn een verbod op de winning en verwerking van aardolie. De consequenties van die stap zijn bijna onvoorstelbaar. Daarmee zou er niet alleen een einde komen aan de zeescheepvaart met mammoettankers en containerschepen, waardoor de mondiale economie tot stilstand zou komen. Ook de petrochemische industrie houdt daarmee op te bestaan, waardoor er geen brandstof meer is voor de luchtvaart, de scheepvaart met dieselmotoren of het vrachtverkeer over de weg. Ook wordt de productie van plastics en andere kunststoffen onmogelijk, waardoor er bijvoorbeeld geen smartphones, tablets en laptops meer gemaakt kunnen worden. De digitale netwerken vallen stil, waarna ook de energieslurpende datacenters gesloten kunnen worden. Dit wordt een overgang die zal voortrollen in een steeds wildere vaart die pas tot rust komt als de wereld in een situatie is beland die gelijkt op onze duistere middeleeuwen, duizend jaar geleden. Een weldadige rust zal zich

dan verspreiden over de aarde. Dat wordt een ongelofelijk boeiend proces, die komende revolutie, die ik natuurlijk nog graag wil meemaken. Ik begin maar vast met de aanschaf van dierenhuiden om perkament van te maken. Ook ga ik grote ganzenveren sparen om pennen van te snijden en galnoten (uit eikenbomen) om inkt van te maken. Als chroniqueur van de komende overgang ben ik dan voorbereid om verslag te doen van een Mefistofelisch proces van de ondergang, "denn alles was entsteht, ist wert dass es zugrunde geht." (Goethe, 1829)

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