Scheepvaart in Friesland

1900 – 1950

Dirk Huizinga

Inhoud

Vooraf 5

1. Vervoer van mensen, dieren en goederen over water 7

1.1 Beurtvaart, wilde vaart en pleziervaart 7

1.2 Voortstuwing van schepen 31

1.3 Het Friese binnenschip 63

2. Friesland, een agrarische provincie 111

3. Waterwegen in soorten 139

4. Pleziervaart van 1900 – 1950 179

5. Beurtvaart en vrije vaart 211

5.1 Belevenissen van een beurtschipper 211

5.2 Vrije vaart minder vrij door regelgeving 228

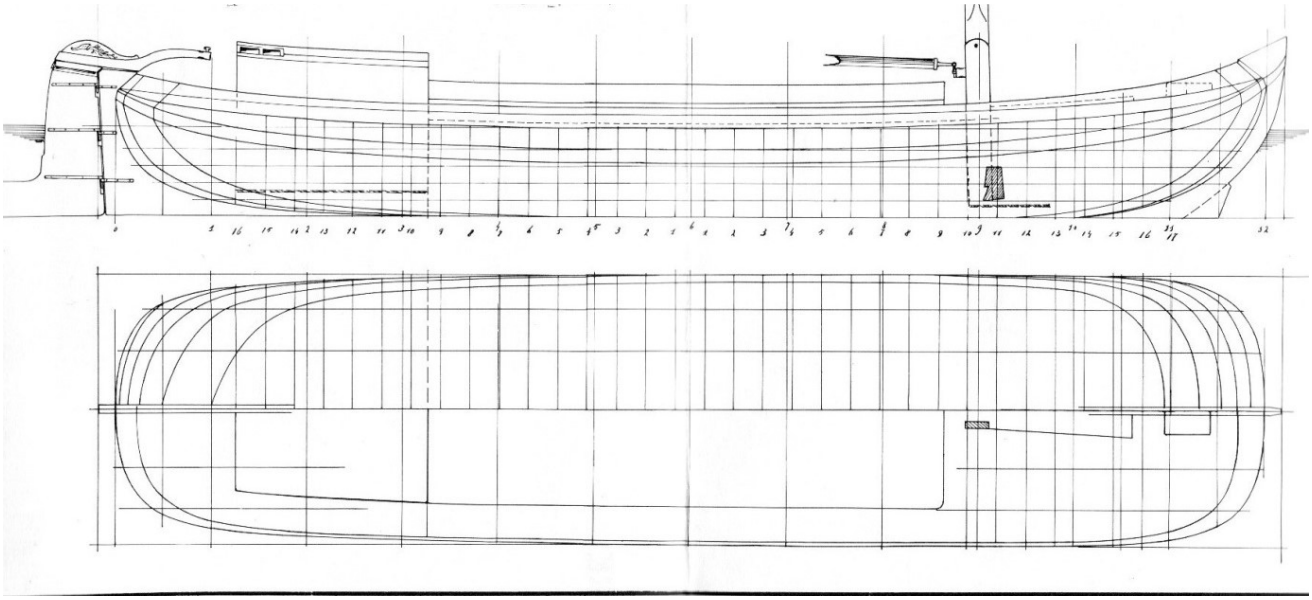
5.3 Schippers vrije vaart raken maatschappelijk achterop 231

6. Schaalvergroting en schaalverkleining 249

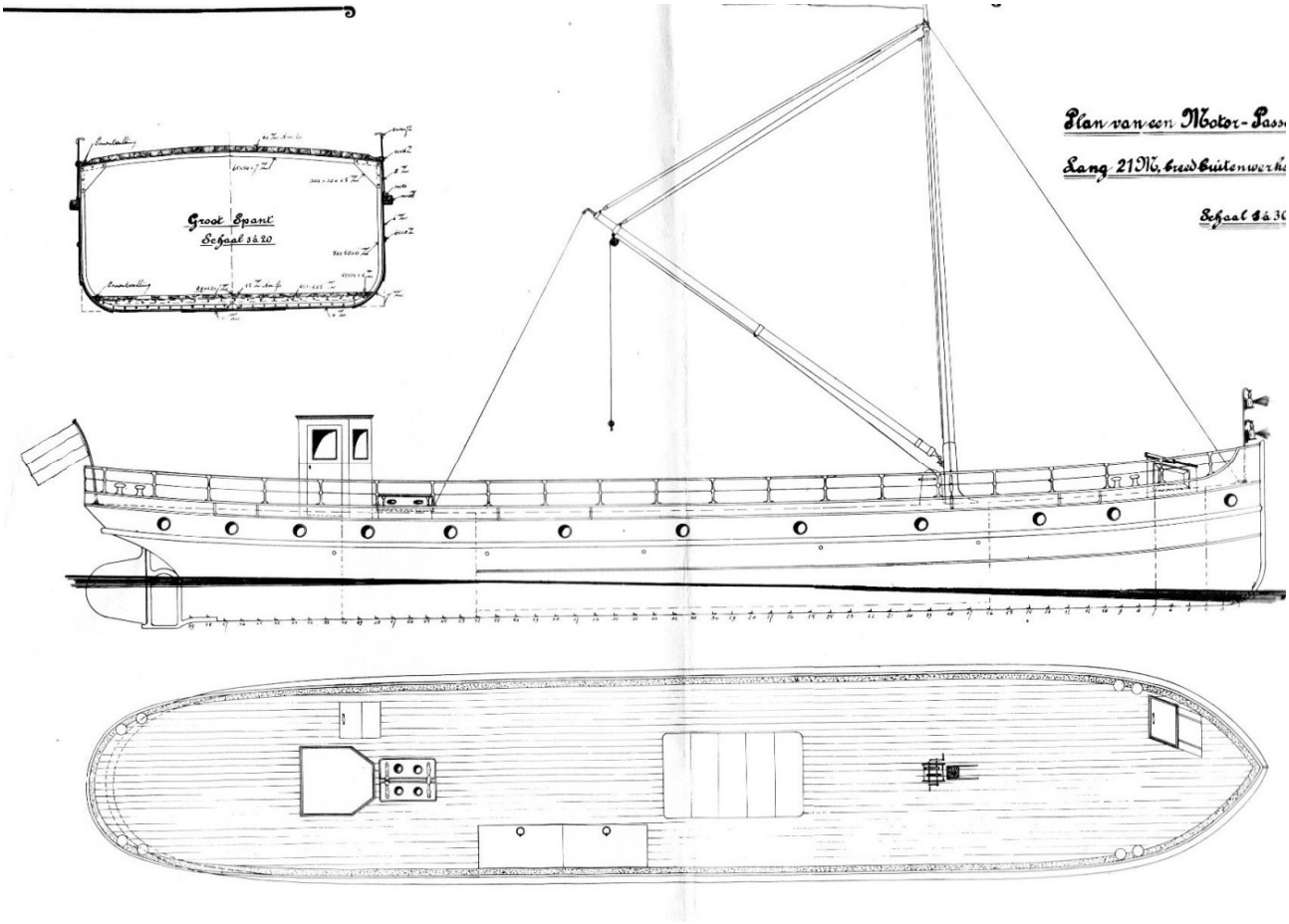
Literatuuroverzicht 271

Vooraf

Dankzij de 'bruine zeilvaart', d.w.z. de chartervaart met voormalige vrachtscheepjes en vissersschepen, zijn vooral rond het IJsselmeer veel traditionele bedrijfsschepen te zien die stammen uit de tijd van de zeilende vrachtvaart en visserij. Wat daarbij ontbreekt, is de functionele context. Deze schepen zijn in oude staat teruggebracht en varen met betalende gasten, maar onzichtbaar is de leefwereld waar zij oorspronkelijk hun functie in hadden als bedrijfsschip. In dit boek probeer ik het beeld vast te houden van die oorspronkelijke context, de scheepvaart in de eerste helft van de 20e eeuw. Ik had ook in de 19e eeuw kunnen beginnen, maar dan zou het gaan om die paar schepen die als eerste van ijzer zijn gebouwd, eind 1800. De vele houten tjalken, skûtsjes, pramen en snikken hebben de tijd echter niet overleefd. Het is juist dankzij de overstap naar ijzerbouw dat we in Nederland nog zoveel traditionele gebruiksschepen van soms meer dan honderd jaar oud kunnen zien varen. Bij de pleziervaart ligt dat iets anders. Er nog zijn diverse boeiers, Friese jachten en tjotters die gebouwd zijn in de 19e eeuw en die dankzij meerdere restauraties ook nu nog te bewonderen zijn. Die luxe was voor houten bedrijfsschepen niet weggelegd.
Ik beperk me in dit boek tot de scheepvaart in Friesland. Vooral om praktische redenen. Met deze beperking tot een min of meer afgerond gebied met eigen scheepstypes blijft het maken van dit boek voor mij beheersbaar. De geschiedenis van die scheepvaart beschrijf ik ook slechts in grote lijnen, ietwat globaal. Het gaat mij vooral om het verbeelden van de oorspronkelijke context, zodat zichtbaar en herkenbaar wordt hoe de traditionele schepen die we op dit moment nog kunnen zien varen, oorspronkelijk werden gebruikt. Overigens leidt die focus op het verleden wel tot aandacht voor meer scheepstypen dan alleen 'de overlevers'. Zo zijn bijvoorbeeld de stoombeurtscheepjes, de stoomsleepboten en natuurlijk ook de motorbeurtschepen heel belangrijk geweest voor het vervoer van goederen, vee en mensen in de provincie Friesland. Aan deze beurtvaart besteed ik daarom wel aandacht, terwijl van die beurtschepen maar betrekkelijk weinig behouden zijn gebleven. Ze zijn ongeschikt voor gebruik bij de moderne chartervaart. Wel zijn er nog enkele in de vaart als bedrijfsvaartuig, na de nodige verbouwingen uiteraard en varen er enige rondvaartboten die oorspronkelijk een eeuw geleden als beurtschip of als salonboot zijn begonnen. En dan zijn er de vele kleine gebruiksboten die geroeid, geboomd en soms gezeild werden, de schouwen, boatsjes, bokken en pramen die eveneens een rol van betekenis hadden op het Friese platteland. Veel boeren konden in die tijd niet zonder eigen scheepjes. En tenslotte mogen ook de pleziervaartuigen niet onvermeld blijven. Watersport begon in de 20e eeuw schoorvoetend. Vooral bij de maatschappelijke elites, maar allengs ook bij 'de gewone man', die zich weliswaar geen boeier of tjotter, maar wel een schouwtje, een lark of een BM-er kon veroorloven. Van die wereld van boten voor werk en plezier probeer ik in dit boek een beeld te geven.



Scheepswerf Brandsma, Franeker: Tekening van een Fries roefscheepje, 1905. Lengte 14.15 meter Breedte 3.25 m. Holte 1.06 m. (Bron: FSM)



Scheepswerf Brandsma Franeker: Tekening van een beurtmotorscheepje. Lengte 21 meter, Breedte 3.80 m. Holte 1.70 m. (Bron: FSM)

1. Vervoer van mensen, dieren en goederen over water

1.1 Beurtvaart, wildevaart en pleziervaart

Rond 1900 kon iedereen die over een vrachtschip beschikte, als vervoerder aan de slag. Een en ander moest wel overeenkomstig bepaalde afspraken gebeuren. Voor een beurtdienst was het nodig zowel de burgers als de overheid nauwkeurig te informeren over de aard van de beurtdienst die de schipper van plan was uit te voeren. Vervolgens werd van hem verwacht, dat hij zich hield aan de regels die hij zichzelf had opgelegd. Op bepaalde tijden varen met bepaalde goederen, langs bepaalde plaatsen en tegen een van tevoren bekendgemaakt tarief. Bovendien moesten de schippers zich houden aan de eisen die de overheid stelde aan de grootte van de schepen. Op de smalle en ondiepe vaarten mocht alleen met kleine scheepjes gevaren worden.

Beurtvaart

In Friesland bestaat de beurtvaart al vanaf de middeleeuwen. Beurtvaart zorgt voor geregeld goederenvervoer en geldtransport tussen dorpen en steden. Het vervoer van personen gaat aanvankelijk vooral met de trekschuit, maar in de 20e eeuw ook met beurtschepen en (steeds meer) over de weg. De beurtschippers vervullen in die tijd een maatschappelijk belangrijke functie. Zij vormen de schakel tussen stad en platteland. Van hen wordt verwacht dat zij die rol ook waarmaken. Omgekeerd genieten zij bepaalde voorrechten. De schippers zorgen voor betrouwbare en geregelde verbindingen. Ze moeten zich dus houden aan de afgesproken vaardagen, aan strikte afvaarttijden, aan vaste vrachttarieven en een correcte behandeling van mens en goed. In de praktijk ontwikkelden beurtschippers zich tot vertrouwenspersonen, aan wie veel werd toevertrouwd. Ze kopen bijvoorbeeld voor klanten onderkleding (als die dat zelf niet meer kunnen) of doen betalingen voor klanten. Ze 'vervoeren' soms grote sommen contant geld. Door hun vertrouwensrol dragen ze een grote verantwoordelijkheid.
Tot 1880 moesten beurtschippers een wettelijke vergunning hebben om te mogen varen. Met de vervoersregeling van 1880 wordt echter een vrije vervoersmarkt mogelijk. Iedereen mag bijvoorbeeld een beurtvaart beginnen, als hij maar van tevoren met aankondigingen in dagbladen duidelijk maakt wanneer hij wat vervoert langs welke plaatsen en wat de kosten daarvan zijn. Vervolgens dienen de schippers overeenkomstig deze aankondiging op de aangegeven tijden tussen deze plaatsen heen en weer te varen.
Vanuit één plaats kunnen dus meerdere beurtschippers actief zijn. Zo kent het dorp Drachten begin 1900 de volgende beurtdiensten. Aan het Moleneind NZ, voor het Gemeentehuis, ligt de stoombeurt *Koningin Emma*. Dat schip vaart op Leeuwarden en Sneek. Aan de Noordkade, even verderop, ligt een andere stoombeurt, de *Frisia*, die eveneens op Leeuwarden en Sneek vaart. Dan is er nog de *Orion*, die drie keer per week tussen Drachten, Akkrum en Heerenveen vaart met goederen en passagiers. Het beurtschip *Rival* onderhoudt vanuit Drachten een wekelijkse dienst

op Amsterdam. En tenslotte is er nog een plaatselijke rijwielhandelaar die een flinke 'notarisboot' heeft ingericht voor het vervoer van passagiers en met deze salonboot een vervoersdienst naar plaatsen in de omgeving uitvoert. Ook zijn er vanuit Drachten beurtdiensten naar Groningen. In andere plaatsen in de provincie is het aanbod vergelijkbaar.

Drachten, Moleneind met het nieuwe gemeentehuis uit 1901. In de vaart twee stoombeurten. In de romp patrijspoorten voor de passagiers die benedendeks verblijven. (Foto: Tresoar)

Vooral de vaart naar en van marktplaatsen is van belang. Leeuwarden is voor Friesland de grootste marktplaats. Daar is het dus vaak een drukte van belang. Alle grachten in de binnenstad liggen dan vol pramen, snikken, beurtscheepjes en skûtsjes. De veemarkt op vrijdag zorgt voor aanvoer van vee met beurtscheepjes aan de Willemskade en de Zwette, vlakbij de veemarkt. Reeds in de 17e eeuw werden de vier belangrijkste Friese steden buiten Leeuwarden (Dokkum, Sneek, Harlingen en Franeker) met trekvaarten verbonden met de Friese hoofdstad. Maar ook plaatsen in het midden en oosten van de provincie, zoals Heerenveen en Drachten, zijn belangrijke knooppunten in het web van beurtvaartverbindingen. Tot de dertiger jaren heeft ieder dorp z'n eigen beurtschipper die voor het dorp het vervoer verzorgt van allerhande goederen naar en van de marktplaatsen. Om een indruk te geven van wat er vervoerd wordt: Allerhande gebruiksgoederen, huishoudelijke artikelen, kruidenierswaren en genotsmiddelen zoals rijst, maïs, meel, zout, suiker, boter, kaas, een fiets, roggemeel, groente en fruit, wijn, een oliekan, hardsteen, plinten, zakken zand, rookvlees, gist, gort, tabak, lantaarns, blikken lampolie, eieren, slabonen, erwten, bloemkolen, tijdschriften, benzine, meubelen, siroop, tarwe, zakken aardappelen, snoepgoed en chocolade, spiegel, vaasjes, pannen en potten, dozen zeep,

lucifers, varkens, kalveren, een koe, koffie en thee, klok en wekker, kippenvoer, flessen jenever, kisten met appels, pruimen, zakken cement, stenen etc.

Woudsend, 1906. Vertrek van de stoombeurt.

Pas toen het wegennet kwalitatief was verbeterd (van zand- en modderpaden in half verharde grindwegen en verharde klinkerwegen) en over land de vervoersmogelijkheden zijn uitgebreid met vrachtauto's en trein en tram, komt de beurtvaart in de problemen. De markt voor de beurtschippers wordt vanaf de jaren dertig snel kleiner. De beurtvaarders kunnen de concurrentie met de trein en de tram wel aan, maar die met de vrachtauto is een probleem nu de wegen beter worden. Er worden daarom vanaf ca. 1930 geen nieuwe beurtschepen meer gebouwd. Scheepswerfjes gaan failliet, maar transportondernemingen en garagebedrijven worden vanaf eind jaren twintig opgericht. De bedrijvigheid verschuift, er ontstaan nieuwe kansen voor vervoerders. Voor de burgers die belang hebben bij vervoersmogelijkheden zijn de veranderingen zeker geen achteruitgang. Alleen achteraf, in een nostalgische bui terugkijkend, kunnen we betreuren dat het romantisch beeld van de zeilende beroepsvaart langs de Friese dorpen en steden verdween.

Behalve beurtvaart binnen de provincie werd er ook gevaren naar bestemmingen buiten Friesland. Vanuit de Friese Zuiderzeehavens (Harlingen, Makkum, Workum, Hindeloopen, Stavoren en De Lemmer werd gevaren op havens aan de overzijde van de Zuiderzee.

De Lemmer ontwikkelde zich als schakel in de verbinding over water tussen Groningen en Amsterdam. Vanuit De Lemmer vertrok iedere avond een beurtschip naar Amsterdam. In 1870 richt Jan Nieveen met enkele familieleden de 'Groninger Stoomboot-Maatschappij' op die een geregelde dienst van Groningen via De Lemmer op Amsterdam gaat onderhouden.
Behalve goederen en vee worden ook mensen naar de andere kant van de zee gebracht. Van Friesland naar Rotterdam werd gevaren door de stoombootrederij 'De Stânfries', die na de Tweede Wereldoorlog opgenomen werd in de SBS (Van der Schuijt, Van der Boom, Stânfries).

Birdaard, 1927. Aankomst van het motorbeurtschip (Foto:Tresoar, fotograaf Gorter)

Birdaard, de Dokkumer Ee in de dertiger jaren.(Foto: Tresoar)

Laden en lossen

De beurtvaart vervoert vooral stukgoed, vee en ook personen. Het laden en lossen van een beurtvaarder gebeurt (uiteraard zou ik haast zeggen) met handkracht. Daarbij zijn eenvoudige hulpmiddelen in gebruik zoals een takel aan de giek om te hijsen, een ijzeren haak om zakken op te pakken, zakkenklemmen en vathaken waarmee zware zakken en vaten met de giek gehesen worden terwijl de klem door het gewicht van de lading dicht wordt getrokken. De lading wordt neergezet op de kade of direct op handkarren en wagens geladen. Van daaruit vindt het verdere vervoer plaats. Het laden lijkt sterk op het lossen, maar dan in omgekeerde richting. Wel kan bij het laden vaak gebruik worden gemaakt van de zwaartekracht door de lading via een plank naar beneden te laten glijden, het ruim in. Daar wordt de lading vervolgens gestuwd op een wijze dat het schip in balans blijft en de lading niet gaat schuiven.

Enkhuizen, laden van een beurtschip.

Vergeleken met onze tijd is het laden en lossen kleinschalig en arbeidsintensief, waarbij veel lichamelijk zwaar werk wordt verricht. Vervoer van (stuk)goederen tussen producenten, (tussen)handel en uiteindelijke afnemers is echter sinds de jaren dertig vooral een zaak van transport over de weg. De vrachtwagen heeft het op kwaliteit gewonnen van het vrachtschip.

Het lossen van een klipper, onder van een beurtschip.

Laden en lossen van stukgoederen door de beurtvaart tot in de jaren vijftig. Aan de laadgiek een zakkenklem.

Wilde vaart door vrije schippers

Behalve beurtvaarders die eigenlijk schippers zijn met een heel geregeld bestaan, zijn er ook schippers die niet tussen vaste bestemmingen varen. Vrije schippers die lading zoeken en die brengen waar die moet zijn om vervolgens daar weer nieuwe lading te zoeken. Deze schippers hebben geen vaste woon- en verblijfplaats. Zij wonen niet op de wal, maar op hun schip. Met het hele gezin. Zij zijn altijd onderweg. Zij zijn de schippers van de wilde vaart. Voor hen gelden geen vaste afspraken over vaartijden. Zij zien ook geen scheiding tussen werk en privé, want zij wonen en leven op en in hun werk.

Galamadammen: Een tjalk met een deklading turf richting Stavoren. Een vrije schipper, waarschijnlijk op weg naar Noord-Holland. De schipperse krijgt de was waarschijnlijk nog wel droog.(Foto:Tresoar)

De vrije schippers zijn meestal niet actief op het gebied van het vervoer van pakjes, van huishoudelijke goederen, van allerlei kleinschalig gebruiksmateriaal, van een paar dieren of een paar mensen. Dat is werk voor de beurtvaarder. De vrije schipper zit meestal in het vervoer van één product, van bulkgoederen: aardappelen, bieten, terpaarde, mest, turf. Daar laat hij het ruim van zijn schip mee volstorten.

De turf is daarbij iets bijzonders. Turven worden niet gestort, maar keurig, turfje voor turfje, gestapeld. De turven worden vanuit de veenderijen in Friesland, Drenthe en Groningen naar de afnemers gebracht. Het is brandstof voor de steenbakkerijen langs de rivieren, brandstof voor de bakkers in steden en dorpen en brandstof voor burgers om het huis te verwarmen en te koken. De turfvaart naar de Hollandse steden is een vrije vaart. De schipper koopt turf en verkoopt die elders.
In Friesland komt dit minder voor. Daar zorgen de turfschippers voor het vervoer van turf tussen vaste relaties. Zij zijn klant bij een veenbaas en hebben een monopolie om de turf in een 'eigen' dorp weer te verkopen.

Dat is wilde vaart die al aardig aan banden is gelegd. Vrijwillig, want de schippers weten dat ze het zich niet kunnen permitteren om met een lading turf te blijven

zitten. Veel turfschippers in Friesland zorgen eigenlijk alleen voor het vervoer van turf tussen veenbaas en afnemers. Zij vinden het te riskant om zelf turven te kopen en vervolgens te proberen die ergens te slijten. Dat kan wel bij turfschippers die de Zuiderzee oversteken en turf varen naar de grote steden in Holland. Die turf raken ze altijd kwijt. Maar voor de kleine schippers met hun skûtsjes die ongeschikt zijn voor het grote water, die de Zuiderzee dus niet op gaan, ligt dat anders. Zij werken in een klein afzetgebied met veel concurrenten. Voor deze schippers is het verstandiger om voor een vaste klantenkring in een bepaalde plaats turf op te halen met een gegarandeerde afzet. Zo heeft na verloop van tijd ieder dorp zijn eigen turfschipper. Turf werd afgeleverd in manden en korven, waarbij per korf vaststond hoeveel turfjes erin zaten. Die waren te tellen, te turven.

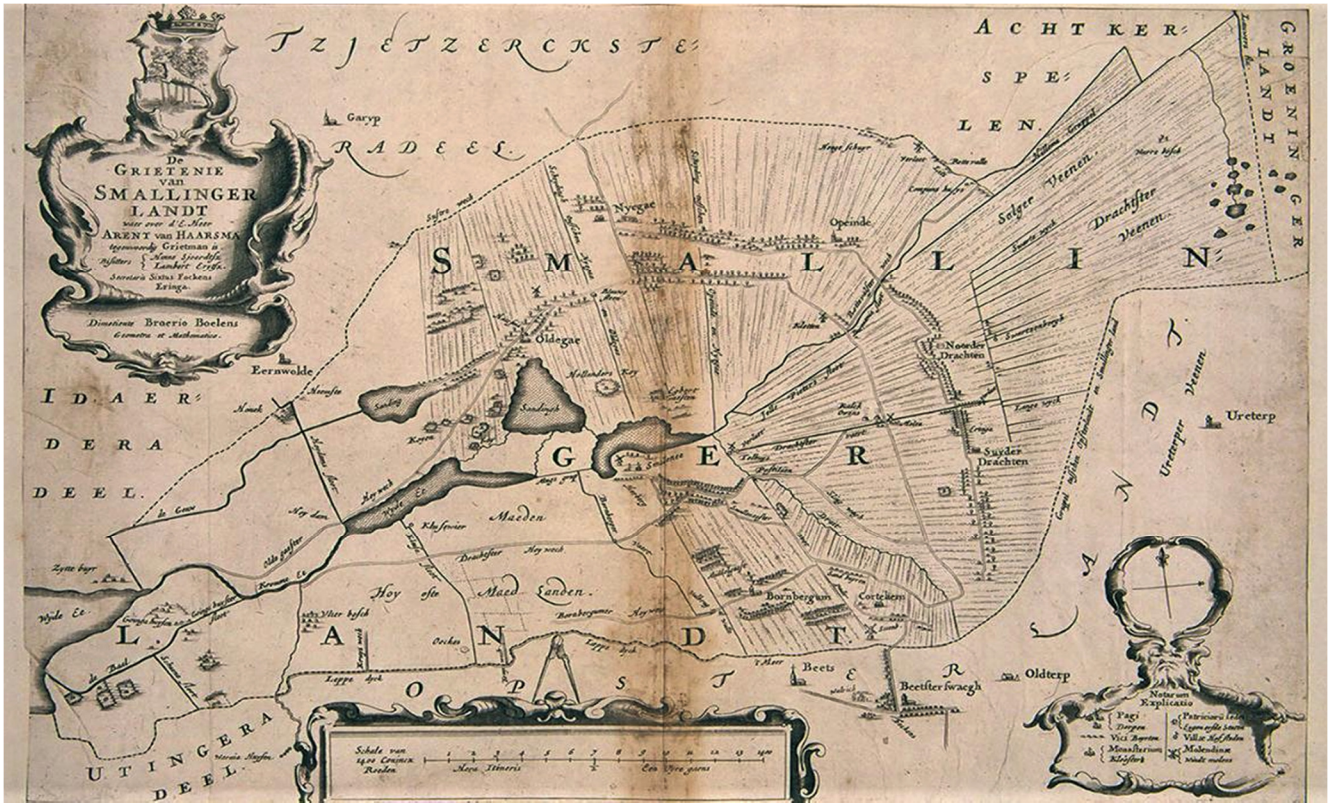
Deel van het schilderij 'In de Kamper veenderij' van P.J.C. Gabriël, ca. 1880.

Wat voor ons op dit moment nog het aardgas is, dat was eeuwen lang voor Nederland de turf. Die delfstof was vanaf de 17e eeuw dè brandstof, dè bron van energie, voor arbeiders, burgers, notabelen en bedrijven. Daarin was Nederland uniek binnen Europa en het zorgde voor een goede concurrentiepositie. Turf kon in Nederland goedkoop en grootschalig gewonnen worden. De veengebieden lagen er laag, zodat de gestoken en gedroogde turf met schepen afgevoerd en verder

getransporteerd kon worden. Eerst werd er veen afgegraven in het westen van het land, dicht bij de grote steden. Toen dat veen verdwenen was en er vooral water was overgebleven, werd de veenderij verplaatst naar de veengebieden in het oosten en noorden van het land.

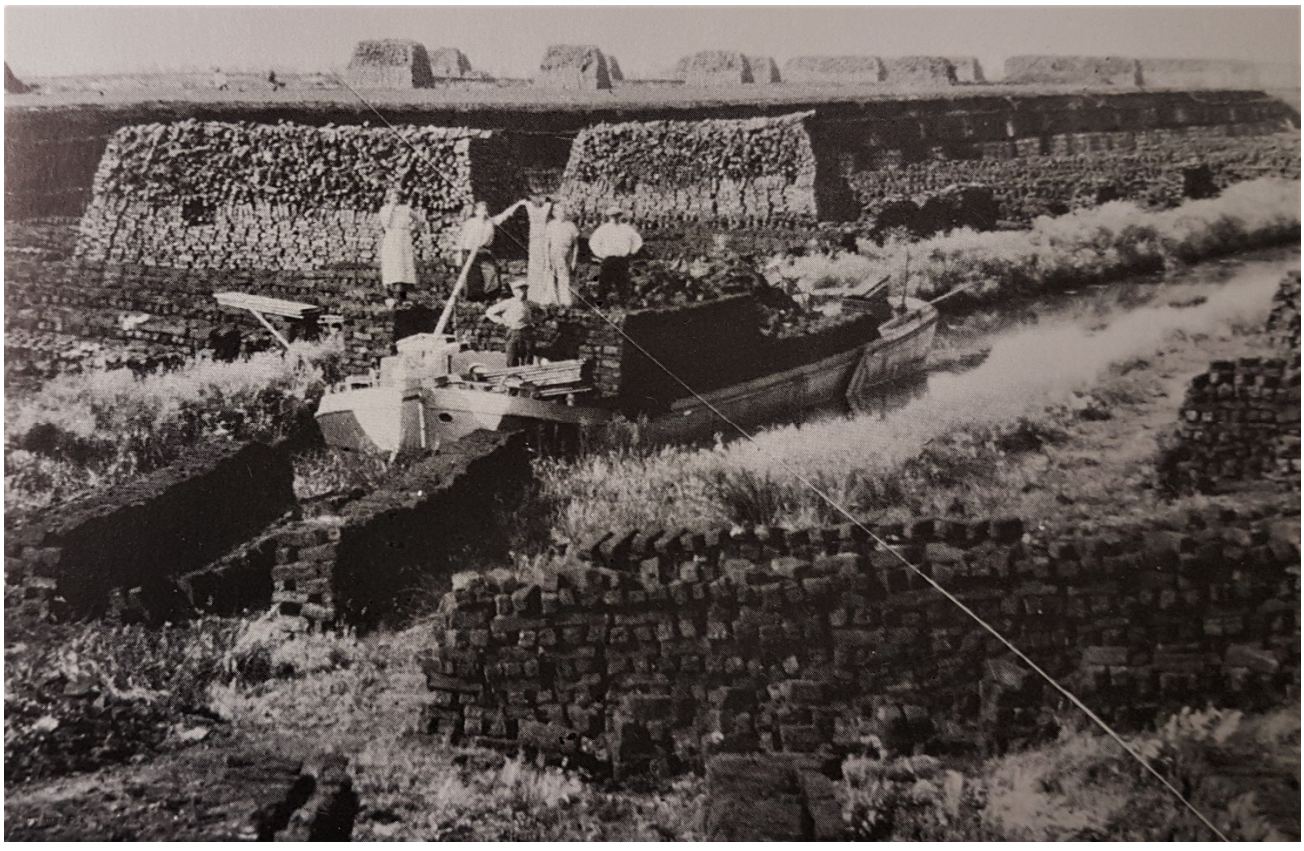
In Friesland werden voor het vervoer van turf 'compagnieën' opgericht. Soms door zakenlieden uit het westen van het land, maar ook door plaatselijke ondernemers en Friese landadel. De compagnieën gingen niet zelf graven, maar investeerden in de veenderij waarbij onder-compagnieën het werk deden. De Haagse koopman Passchier Hendriks Bolleman sloot in 1641 een contract met een aantal Drachtster ondernemers en liet een compagnonsvaart graven van de Drait naar het oosten, door Drachten, ter ontsluiting van de veengebieden ten oosten van Drachten. Een kwart van die venen werd eigendom van de compagnie, als tegenprestatie voor de aanleg van de vaart. De schepen die van de vaart gebruik maakten, moesten tolgeld betalen en natuurlijk moest er ook door de schippers betaald worden bij de bruggen en sluizen.

De turfschepen moesten dicht bij de turfgravers kunnen komen. De redelijk brede vaart splitste zich bij het veengebied daarom op in smallere dwarsvaarten en nog smallere wijken. In het veen ontstond zo een fijnmazig netwerk van waterwegen. Die waren smal en ondiep, zodat ook de scheepjes die de turf ophaalden smal en ondiep waren: pramen, bolscheepjes en skûtsjes.



Kaart van Smallingerland met oostelijk van het dorpje Drachten de veenderijen met vaarten en wijken.

Een Hoogeveense praam en enige tjalken laden turf bij een veenderij. Foto onder: een grote praam.



Bij de veenderij brachten mannen de turf met kruiwagens van het veld naar de wijk waar het turfschip lag. Daar stonden vrouwen en kinderen gereed om de turfjes een voor een keurig in het ruim van het schip te stapelen. Om de moed erin te houden, werd er gezongen en jenever gedronken. Als er even gepauzeerd mocht worden, werd een korf aan een lawei gehesen, waarna iedereen stopte met werken. Turf afgraven is seizoenswerk, Direct na de winter wordt begonnen en voor de zomer stopt het weer. Daarna moet de turf drogen en kan ze in de herfst per schip naar de klanten worden gebracht.
Turf is niet zwaar. Als het ruim van een schip volgeladen was, lag het schip nog steeds hoog op het water. De turf werd daarom verder gestapeld, totdat de deklast zo hoog was dat de schipper nauwelijks meer uitzicht had. Er lag ongeveer 1/3 van de lading in het schip en 2/3 op het schip als deklast.

De giek van deze turfschuit is hoger aan de mast bevestigd om de hoge deklast mogelijk te maken.

In de smalle wijken en dwarsvaarten kon meestal niet gezeild worden. Het turfschip werd voortgetrokken vanaf de kant, gejaagd, of voortgeboomd. Op de iets bredere vaarten kon bij gunstige wind wel gezeild worden en werd er een zeiltje gezet.
In de dorpen, bij de klanten van de turfschipper, werd de turf verkocht in korven. Een volle korf bevatte een precies uitgetelde hoeveelheid turfjes. Bij grote ladingen waren er in de steden op de kade aparte ploegen turflossers. Bij kleine ladingen in dorpen konden de schipper met zijn knecht, vrouw en kinderen het werk zelf wel aan.

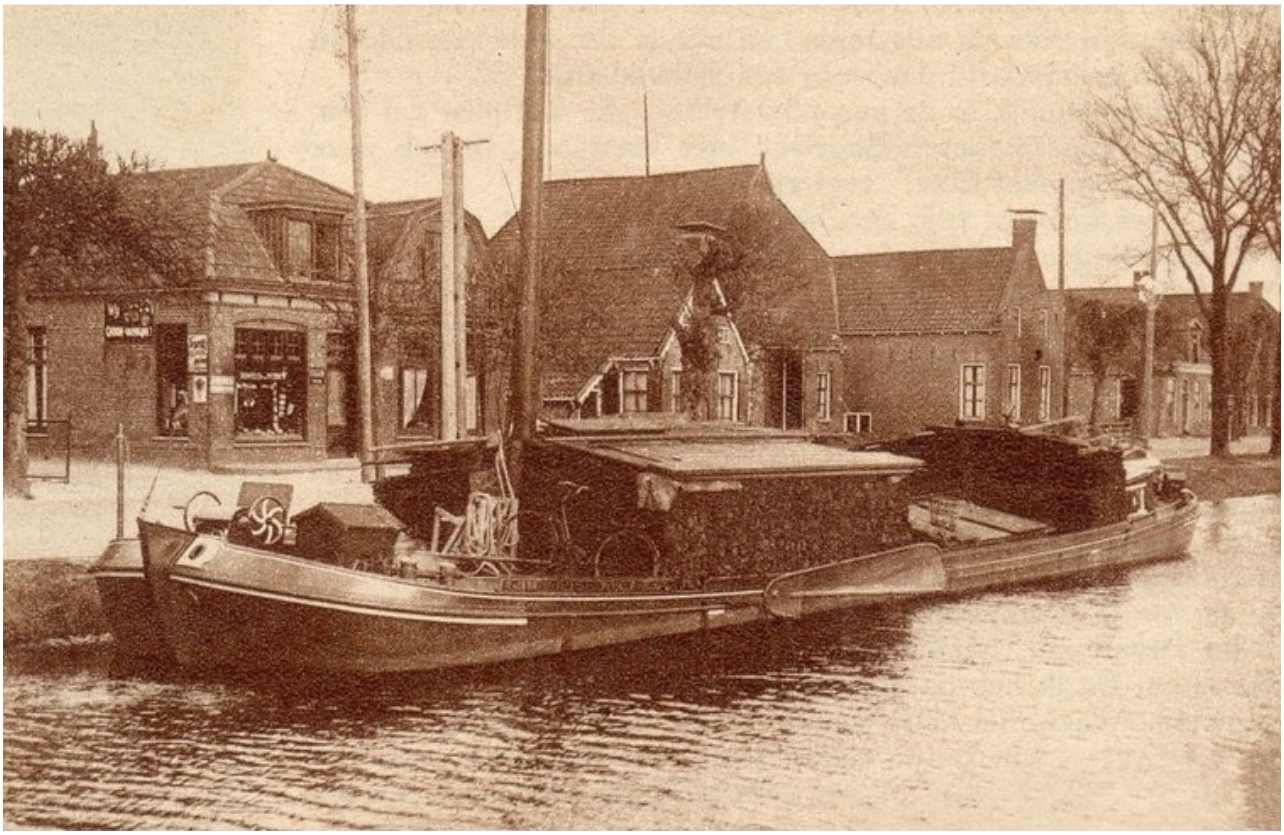
Veel turf ging over de Zuiderzee naar de grote steden in Holland. De turfschippers met hun kleine scheepjes losten hun turf daartoe op een overslagplek, waarna de turf

overgeladen werd op zeewaardige tjalken die de Zuiderzee over konden. Voor de winter hadden alle huishoudens turf nodig voor de verwarming van woningen. Maar ook ondernemers en industrie gebruikten turf. Voor bakkerijen, bierbrouwerijen, steenbakkerijen langs de rivieren, overal was turf nodig.

Rond 1900 was het meeste veen afgegraven en kwam er een alternatief: steenkool uit de mijnen, het zwarte goud. En slechts zestig jaren later bleek Nederland over grote voorraden aardgas te beschikken en schakelde heel het land, particulieren en ondernemers, over op die nieuwe brandstof die getransporteerd wordt door ondergrondse leidingen.`

Het beladen van een turfschip was vrouwenwerk, daar waren de meeste mannen te onhandig voor.

Boven: Turftransport bij Parrega. Onder: een bolschip met turf bij Bakkeveen.



Emmen, 1985. Bij het 500-jarig bestaan van Emmen werd nog een keer gedemonstreerd hoe de turfschippers lange tijd de turf uit het veengebied vervoerden naar de steden om daar te verhandelen.

De turfvaart was seizoengebonden, net als de bieten- en aardappelvaart.

Het grootste deel van het jaar vervoeren de schippers van de wilde vaart 'modder' (terpaarde), mest en bieten. Rond 1930 ontstaat er overcapaciteit bij de wilde vaart door concurrentie van de vrachtwagen en vanwege de economische crisis. Om de schippers te helpen, wordt de evenredige vrachtverdeling ingevoerd waarbij de nog beschikbare vracht verdeeld wordt.

Wilde vaart. Vervoer van bulkgoed: zand. De schipper stort zijn lading zelf met de kruiwagen. Hij ligt een stukje uit de kant vanwege de ondiepe oever. (Foto: Tresoar)

Laden en lossen

De schippers van de vrijevaart zijn ingesteld op het vervoer van bulkgoederen die onverpakt in het ruim gestort worden. Laden en lossen doen zij vaak zelf, met handkracht, waarbij ze gebruik maken van kruiwagens om zand, terpaarde en mest te laden en te lossen. Turfjes worden naar het schip gereden en de vrouwen stapelen de turfjes keurig tot zo hoog als mogelijk is. Bij het lossen wordt de turf in korven afgeleverd en kan die met karren door de turfhandelaar naar de klanten gereden worden. Graan wordt al spoedig bij de graanopslag met een elevator uit het ruim gezogen. De meeste vrachtschepen beschikken over eigen hijstuig, de mast en giek. Veel schippers die gespecialiseerd zijn in het vervoer van zand en grind schaffen zich na de motorisering van hun schip, als er niet meer gezeild wordt, een zogenaamde zelflosser aan: een zeer lange giek met een laad/losbak waarmee het zand van de wal in het schip wordt gekiept en omgekeerd.

Zelflossers werden zo vaak gebruikt op luxemotors, dat dit type schip wel eens een zelflosser werd genoemd.

Haulerwijk, 1910. Laden van aardappelen in een skûtsje. Stukgoed of bulkvervoer?

Voordat de zelflosser gebruikt werd, moest het schip met de kruiwagen geladen en gelost worden. Dat was lichamelijk zwaar werk. Om als schipper in het bulkvervoer succesvol te zijn, kwam het vooral aan op lichamelijke kracht en uithoudingsvermogen. Deze schippers waren geen dromers, geen geleerden, maar praktische types die bereid waren lang en hard te werken.

Heerenveen, ca. 1930. Een klipper aan De Fok wordt gelost met een graanelevator. (Foto:Veltman)

Akkrum, silo's met elevators van Twijnstra, ten zuidoosten van het dorp.

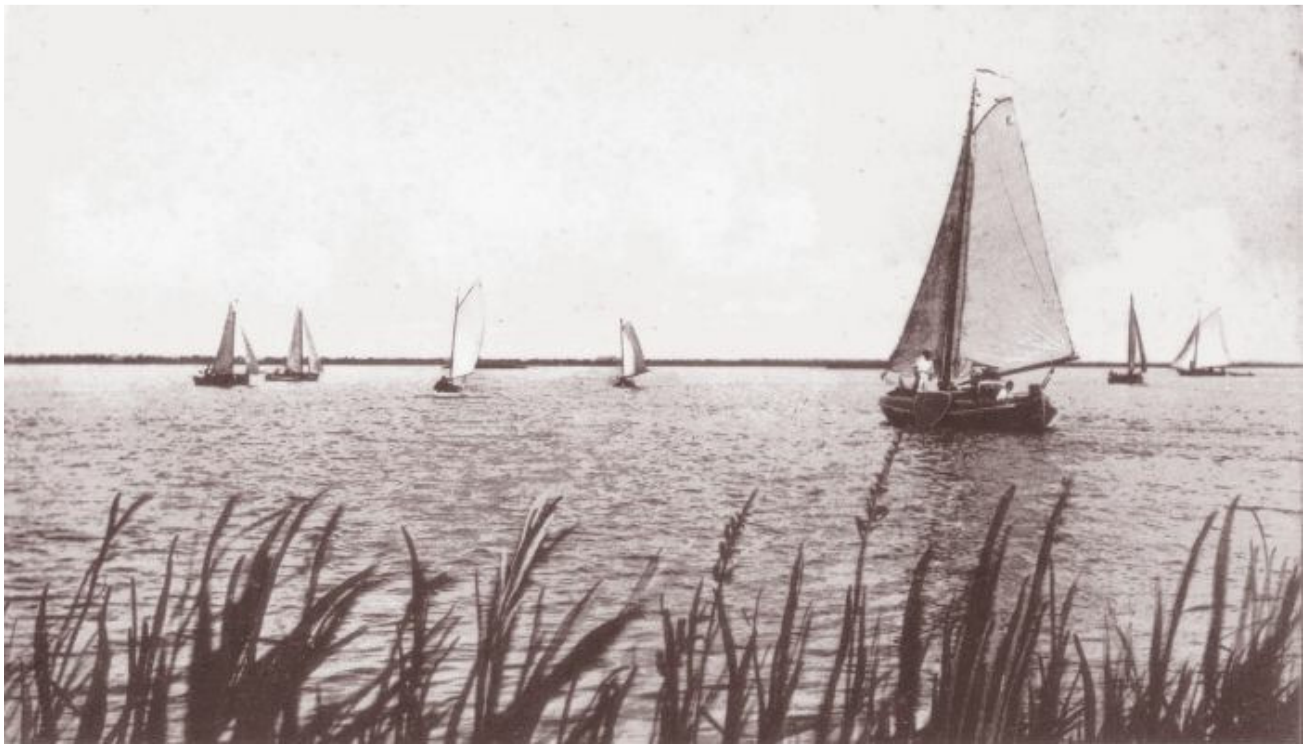
Oudega (H.O.N.) Het lossen van een skûtsje.

Berlikum, 1930. Veiling en transport van aardappelen. Berlikumer pramen als vervoermiddel.

Zand lossen met de kruiwagen en enkele decennia later, na de zeiltijd, met de zelflosser (onder).

Pleziervaart voor wie zich dat kan permitteren

Ook de pleziervaart hoort bij de scheepvaart. Voor een deel zijn hier ondernemers actief die tegen betaling vaartochtjes maken met mensen die een dagje uit willen op het water. Dan zijn er de bedrijven en de particulieren die schepen, al dan niet met zetschipper, verhuren aan watersporters en tenslotte zijn er natuurlijk de watersporters die met een eigen schip varen. Voor hun plezier of voor de sport, de hardzeilerij, het wedsrijdzeilen. Roeiend, met motorscheepjes en salonboten, met 'pieremegoggels' en tjotters, schouwen of boeiers. In toenemende mate ook met scherpe jachten in plaats van de traditionele Friese ronde en platbodemjachten.



Sneekermeer, 1920 (Tresoar)

In de eerste helft van de 20e eeuw staat de watersport nog in de kinderschoenen. Er wordt in Friesland weliswaar veel gevaren in relatief kleine bootjes, maar dat is beroepshalve. Dat zijn boeren, vissers en jagers, naast beurtschippertjes. Er zijn maar heel weinig plezierschippers, want de meeste mensen zijn eenvoudig te arm om zich een jacht te kunnen veroorloven. Bovendien hebben zij geen vrije tijd. Ze moeten werken en vakanties moesten nog bedacht worden. Pleziervaren is nog een privilege voor 'the happy few'. Wel worden er met regelmaat zeilwedstrijden georganiseerd voor beurt- en vrachtschepen, voor vissersschepen, jollen, schouwen en platte boten met sprietzeil.
Deze knikspant sprietbootjes worden ingedeeld in klassen van verschillende lengte. Bootjes van 4.00 tot 4.20 meter. Bootjes van 4.20 tot 4.50 meter enz. De sprietboten zijn steeds bootjes kleiner dan 5 meter. Deze wedstrijden worden georganiseerd door kasteleins en vaak zijn ze onderdeel van andere dorpsfestiviteiten. Er kunnen door de deelnemers allerlei prijzen gewonnen worden, er wordt feest gevierd en daarna gaan de zeilers weer met de boot terug naar hun dorp om de volgende dag met hun 'wedstrijdschip' aan het werk te

gaan. Te vissen, goederen vervoeren, beurtvaren en waar het schip dan ook maar voor gebruikt wordt.

Friesland, ca. 1935. Provisorisch sprietschouwtje. (Foto uit: P.Bakker,L.Kleijn, 1938)

In de jaren dertig komt er echter verandering in dat patroon. Het wordt mogelijk tegen overzienbare kosten een zeilscheepje of een motorboot aan te schaffen. Er komen buitenboordmotoren op de markt (Penta, Archimedes, Seegull), zodat een eenvoudig schouwtje voldoende is om een wat langer tochtje te kunnen maken. Salonboten worden voorzien van Albin of Solo benzine-petroleummotoren, die soepeler lopen dan de gloeikopdiesels van de beroepsvaart. Een keerpunt is ook de bouwmethode Bulthuis, de mogelijkheid om met eenvoudige lattenbouw een eigen rondspantzeilboot te bouwen tegen beperkte kosten. Watersport wordt een 'gesunkenes Kulturgut', voorzover je bij het varen met bootjes kunt spreken van een cultuurgoed. De periode 1900 tot 1950 laat de opkomst zien van pleziervaart voor iedereen (die daar aardigheid in heeft). Pas in de jaren zestig zal die ontwikkeling echt van de grond komen. De pleziervaart in het Friesland gedurende de eerste helft van de 20e eeuw is voor de moderne watersporter zelfs nauwelijks herkenbaar en juist om die reden interessant.

1.2 Voortstuwing

Vervoer van mensen, dieren en goederen over water, van de ene plaats naar de andere, gaat natuurlijk niet vanzelf. Er worden schepen voor gebruikt, maar ook die komen niet zomaar van A naar B. Wind, golven en stroming brengen een schip in natuurlijke beweging, maar dat is een conditie waar een schipper mee te maken heeft. Om zijn lading of zijn passagiers te vervoeren, heeft hij een voortstuwingsbron nodig. Hij moet beschikken over hulpmiddelen die hij doelgericht kan inzetten om het schip het gewenste traject te laten varen. Dat klinkt allemaal onnodig ingewikkeld, maar het varen met een schip is pas de laatste decennia eenvoudig door het gebruik van sterke scheepsdiesels. De eerste helft van de 20e eeuw zijn die geleidelijk tot ontwikkeling gekomen, maar de meeste schippers moeten zich eerst nog behelpen met andere manieren van voortstuwing. Zij trekken het schip voort langs de kant, zij duwen het met vaarbomen voort vanaf de kant (druilen, trilkjen) of vanaf het schip tegen de bodem van het vaarwater. Zij gaan roeien (duwen tegen het water) of wrikken. Of ze maken gebruik van de windkracht door deze op te vangen in een zeil. Aan het einde van de 19e eeuw wordt het mogelijk een stoommachine in een schip te bouwen, die een scheepsschroef aandrijft die het schip voortstuwt. Ongeveer vanaf 1920 komen er explosiemotoren en zelfontbranders op de markt. In kleinere scheepjes wordt bijvoorbeeld de benzine/petroleum motor van een T-Ford ingebouwd en al spoedig komen er voor schepen ook dieselmotoren op de markt. Deze scheepsmotoren zijn veel eenvoudiger in gebruik dan de stoommachines, zodat al spoedig de stoommachines vervangen en verdrongen werden door scheepsdiesels. Het zijn langzaam draaiende werkmotoren, met weliswaar een laag toerental, maar wel een hoog koppel, zodat de motor een grote schroef met weinig spoed kan laten draaien, wat bij een lage snelheid heel doelmatig is.

Grouw, 1900. De "Sein-Polle" met oliemolen. Op het water een boatsje dat geboomd wordt.

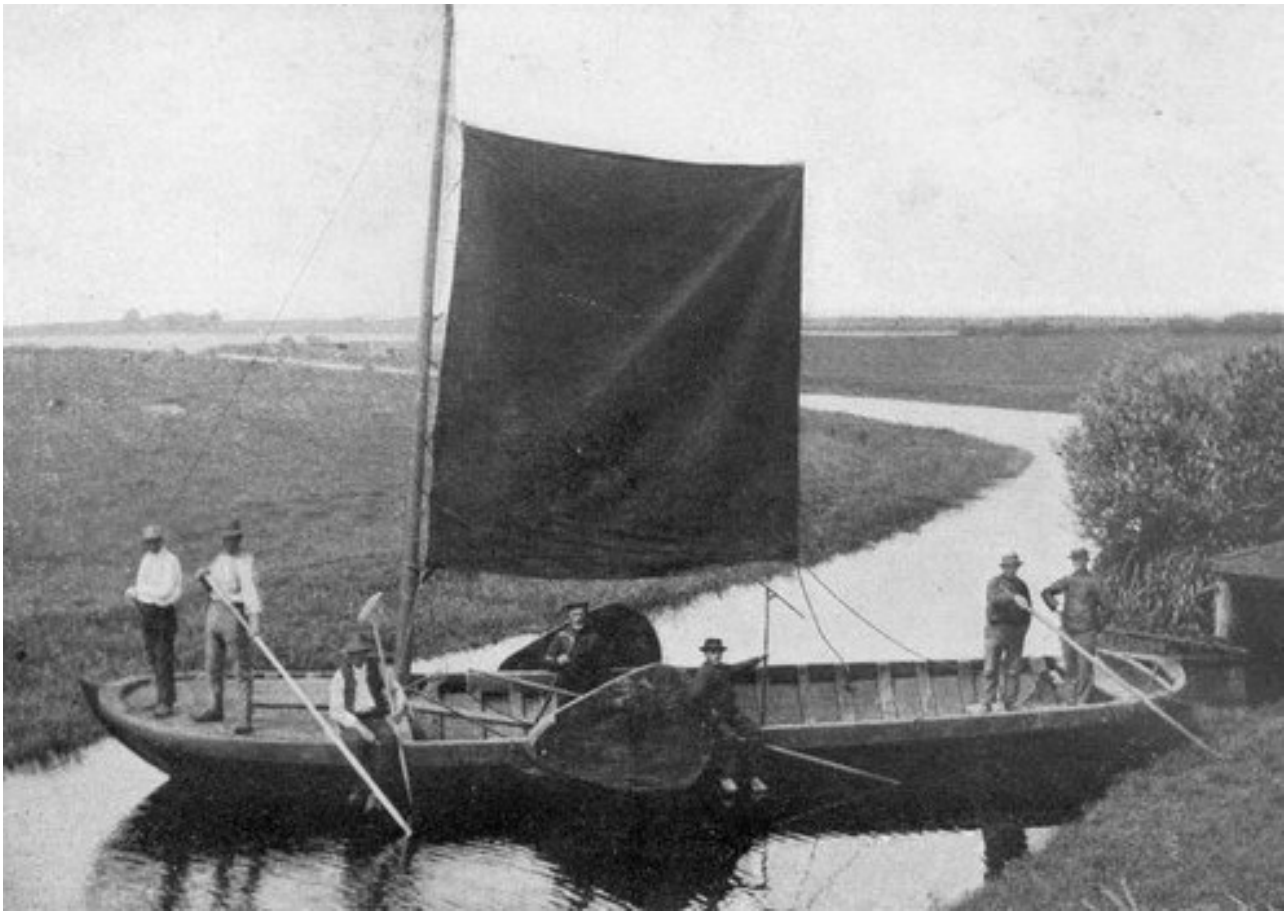
Roeiend naar de overkant. (Foto: Dolf Kruger) Onder: wrikken met het vletje.

Het trilkjen van een Knijpster melkbootje, dat daarvoor speciaal ingericht moet zijn om de vaarboom klem te kunnen zetten. (Foto: Dolf Kruger, 1950)

Jubbega, 1950. Opsterlandse Compagnonsvaart met draaibrug en jaagpaden (Foto: Tresoar)

Opeinde, 1927. Een skûtsje wordt geboomd door de Opeindervaart. (Foto: Gorter) De Opeindervaart tussen de Smalle Ee bij Drachten en het meer De Leijen was eind 1800 niet voor de scheepvaart gegraven, maar voor de waterbeheersing. Het met zuidwestenwind opgestuwde water bij Drachten kon door de vaart uitwijken naar De Leijen en het Bergumermeer.

Met zeil en vaarboom door de Dokkumer Ee. (Foto: Gorter, 1927)



Een houten Friese praam, voortbewogen met bomen en een sprietzeil.

De schipperszoon probeert met de vaarboom de kop van de luxemotor opzij te duwen. 1941

Schepen voorttrekken langs de kant

In Friesland heeft het jagen van schepen, het voorttrekken ervan vanaf de oever, nooit een grote vlucht genomen. Dat lag anders in de provincies Groningen en Drenthe. Vooral omdat het vaarwater in die provincies minder geschikt is om er te zeilen en omgekeerd wel voor het jagen van schepen.

Jagen is niet zondermeer zwaar werk. Deze schipperse op leeftijd trekt in haar eentje een tjalk door de vaart. Bij jagen moet je geduld hebben. Je gaat hangen in het zeel en na verloop van enige tijd blijkt het schip in beweging te komen. Zodra het een acceptabele gang heeft, is het niet moeilijk die gang vast te houden, zolang er geen sprake is van harde tegenwind en golven. Vermoeiend is een schip kilometers lang te jagen, gaande op slecht schoeisel of klompen. Ook zonder schip doe je dat niet voor je plezier. (Foto: Dolf Kruger, 1923 – 2015, jaren vijftig)

Tegenwoordig wordt er met dergelijke schepen tijdens de chartervaart en in het kader van traditionele evenementen en wedstrijden nog wel gejaagd. Vooral door groepen jongelui. Het jagen van een leeg schip is niet zondermeer gemakkelijker dan van een geladen schip. De wind heeft meer vat op een leeg schip en het houdt minder vanzelfsprekend het tempo vast.

Jagen op het jaagpad, Julianakanaal, 1931. Schipperskinderen in het trekzeel. (Foto: Van Bilsen)

In Friesland worden de jaagpaden langs de trekvaarten slecht onderhouden. De oevers in het veenweidegebied zijn ook de slap voor dit werk en een kleipad is een groot deel van het jaar eveneens onbegaanbaar. In Friesland vind je dus ook weinig rolpalen op hoeken van scherpe binnenbochten in een vaart. Zo'n rolpaal zorgt ervoor dat het schip niet tegen de kant wordt getrokken als de jager de bocht om is en het schip nog niet. De beste jaagpaden in Friesland lagen langs de turfroutes, naar het oosten met z'n zandgronden. In Groningen en Drenthe worden vaak jaagpaarden gebruikt, met een jagertje die het paard in goede banen ment. Niet ieder paard is geschikt voor dit soort werk. De voortdurende weerstand van het schip zorgt ervoor dat het paard niet in z'n favoriete ritme kan komen. Ook zijn zware Belgische knollen die populair waren in het boerenbedrijf, minder geschikt als jaagpaard. Ze doen te lang over de terugweg. Deze jagers met paarden hebben als betaalde dienstverlener geen goede naam bij de schipperij. De komst van sleepboten beperkt daarom de inzet van de jagers. Maar niet overal zijn sleepboten beschikbaar en bovendien kan de schipper een sleepdienst niet altijd betalen.
Uit kostenoverwegingen moet de schippersfamilie vaak zelf in de lijn.

Wijkbrug, een scheepsjager aan het werk.

De paarden die voor jaagwerk werden gebruikt, waren relatief 'lichte' paarden ('hitjes') en geen zware trekpaarden. Die konden niet snel genoeg terug de draven voor een nieuw schip.

Gebruik van windkracht, aangevuld met sleepdiensten.

Het gebruiken van de wind om met een schip te varen is een eeuwenoud gebruik over de hele wereld. Tot ver in de jaren dertig zijn er in Friesland vrachtschippers die voornamelijk van dit middel gebruik maken. Zij hebben geen (hulp)motor in het schip staan en zijn met hun zeilschip geheel aangewezen op de wind. Op tal van plaatsen hebben zij echter hulp van de wal nodig om bij tegenwind verder te komen. Zo zijn in de haven van Stavoren voor deze schippers sjouwerlui actief om de schepen door de sluis te helpen en zo nodig (tegen betaling) de haven uit te trekken. Op ieder havenhoofd staat daartoe een rolpaal om het schip ver naar buiten te kunnen trekken. De schippers hoeven dankzij deze dienstverlening niet eindeloos te wachten op goede wind voordat zij kunnen uitvaren. In de jaren dertig krijgen de sjouwers in Stavoren concurrentie van een sleepboot. De sjouwers zien de komst van het schip als gevaar voor hun broodwinning en niet ten onrechte. Overigens geven veel schippers er de voorkeur aan via Lemmer naar het noorden te zeilen, omdat deze haven reeds jaren een sleepdienst heeft door de stad, wat de schippers beter bevalt dan het gedoe met de sjouwers in Stavoren. In een stad als Leeuwarden zijn ook sleepboten actief om de zeilschippers de stad door te helpen.

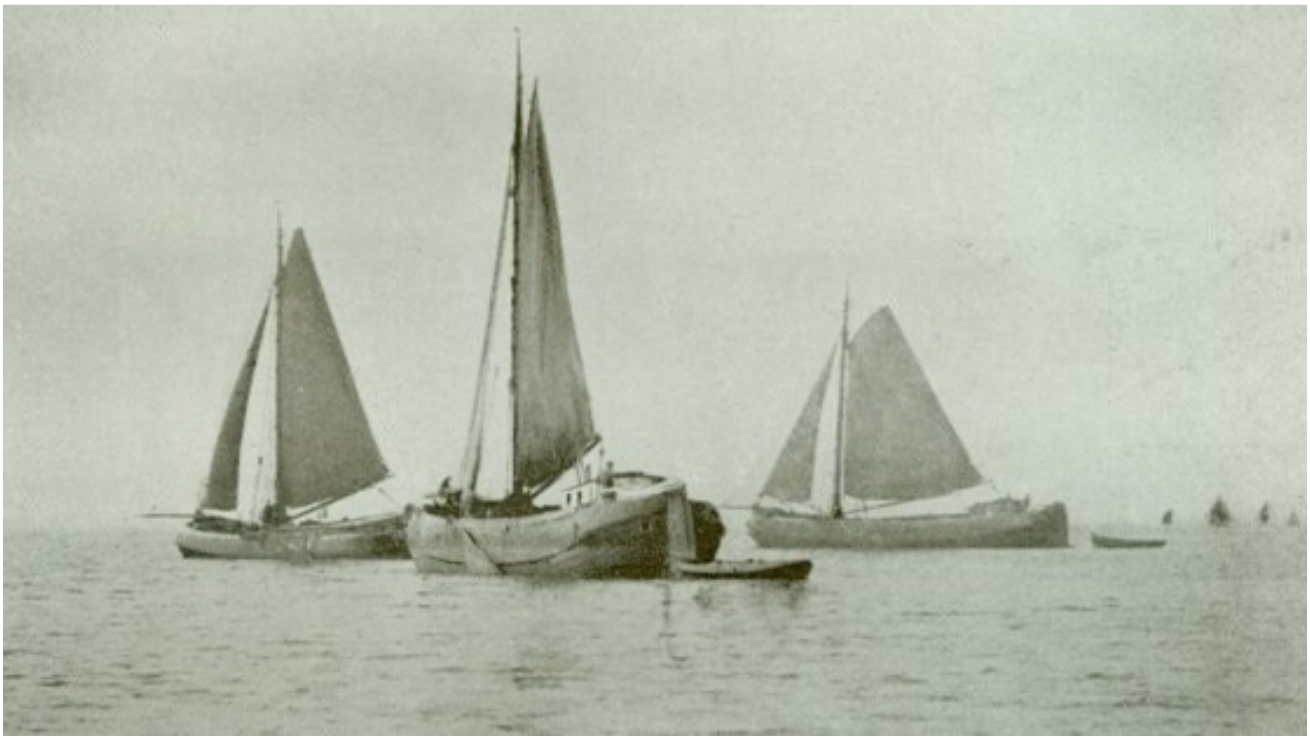
Stavoren, ca. 1934. Een ploeg sjouwerlui trekt een Groninger tjalk uit de sluis naar buiten.
(Foto: collectie Doede Bleeker)

Stavoren, 2009. Replica's van de oorspronkelijke rolpalen op de einden van de havenhoofden.

Hoe komt een schipper zonder motorkracht de haven van Stavoren uit bij zuidwestenwind? Als de wind recht in de havenmond staat? Zeilende, dus opkruisend, kan hij dat vergeten. Hij moet dus geholpen worden vanaf de kant. Hij moet getrokken worden door sjouwerlui en wel zover naar buiten, dat hij daarna vrij kan zeilen van de havenhoofden. En dat kan, met behulp van **rolpalen**.
Een schip dat door de sluis van Stavoren naar buiten gaat, heeft met westenwind een probleem. Het kan niet uit zichzelf de sluis uit door de tegenwind. De schipper moet een ploeg sjouwerlui huren die hem de sluis uit trekt. Dat kan zonder hulp van een rolpaal, want er is ruimte genoeg om te trekken, maar het is geen licht werk. Wie wel eens geprobeerd heeft een wat groter schip tegen de wind in te trekken, die weet dat dit jagen veel zwaarder gaat dan je zou denken als je van plan bent dat jagen snel te doen. Jagen is relatief licht bij een rustig tempo.
Om bij tegenwind een schip de haven uit te trekken, gebruiken de sjouwerlui wel een rolpaal. Een zware paal, met aan de zeekant een tweede paal die draait op twee lagers en dus als rol dienst doet. Op het schip wordt de jaaglijn bevestigd en vervolgens trekken de sjouwerlui het schip zo snel mogelijk tegen de wind in door de havenmond naar buiten. Als er sprake is van een hoge wal, dan trekken zij het schip aan die kant. Daarom staat er op ieder havenhoofd een paal. Het schip wordt aan de hoge wal door de wind vrijgehouden van de wal en heeft in de havenmond de optimale ruimte om scherp aan de wind verder te zeilen. De sjouwers lopen aan het einde van het havenhoofd om de rolpaal heen en vervolgens weer terug over datzelfde havenhoofd naar binnen. Dankzij de rolpaal

wordt het schip verder naar buiten getrokken dan mogelijk zou zijn als de sjouwerlui op de kop van het havenhoofd zouden moeten stoppen.

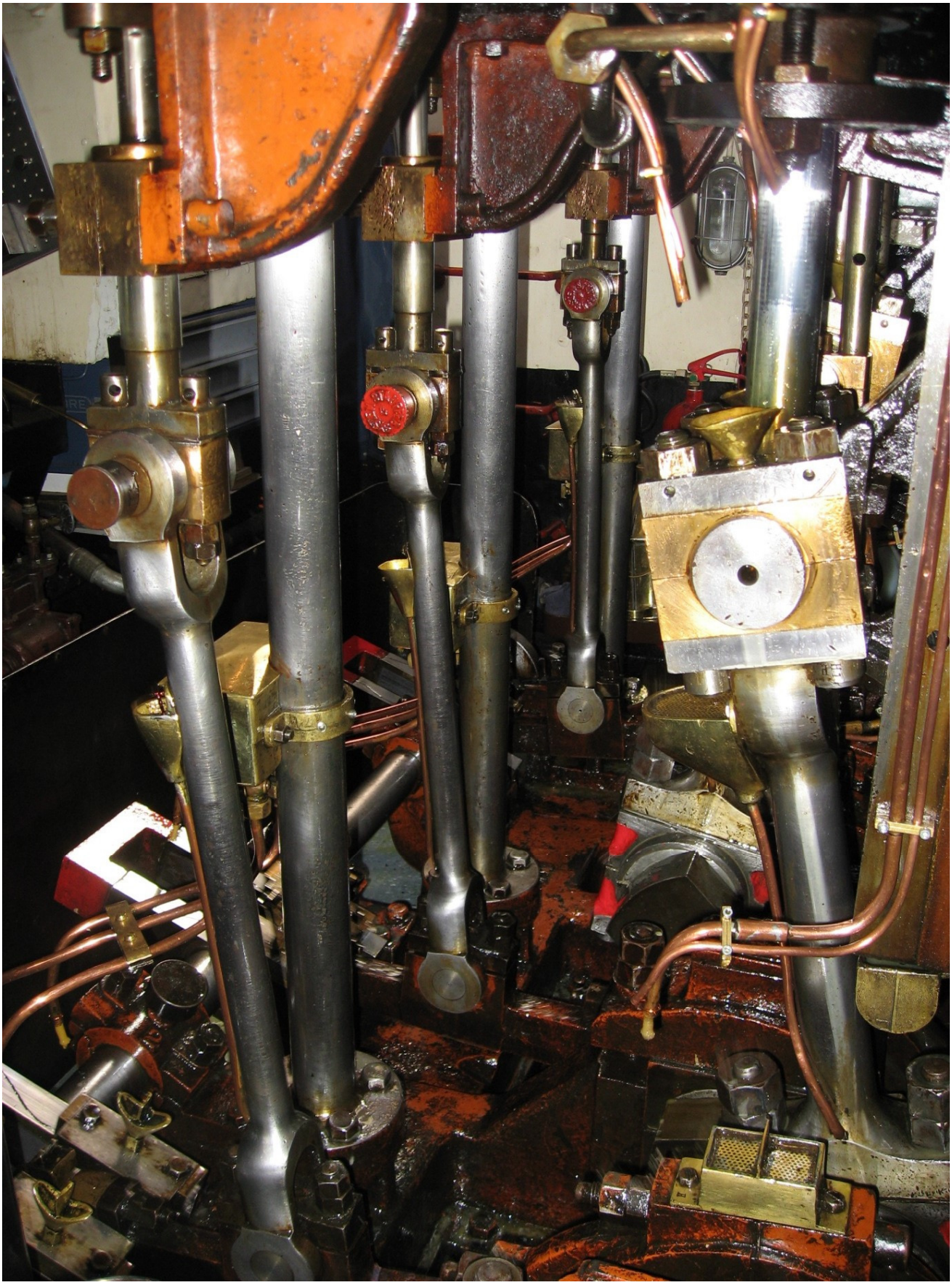
Stavoren, 1929. De beruchte winter van 1929 op 1930. Stoomsleper en zeilende vrachtvaart.



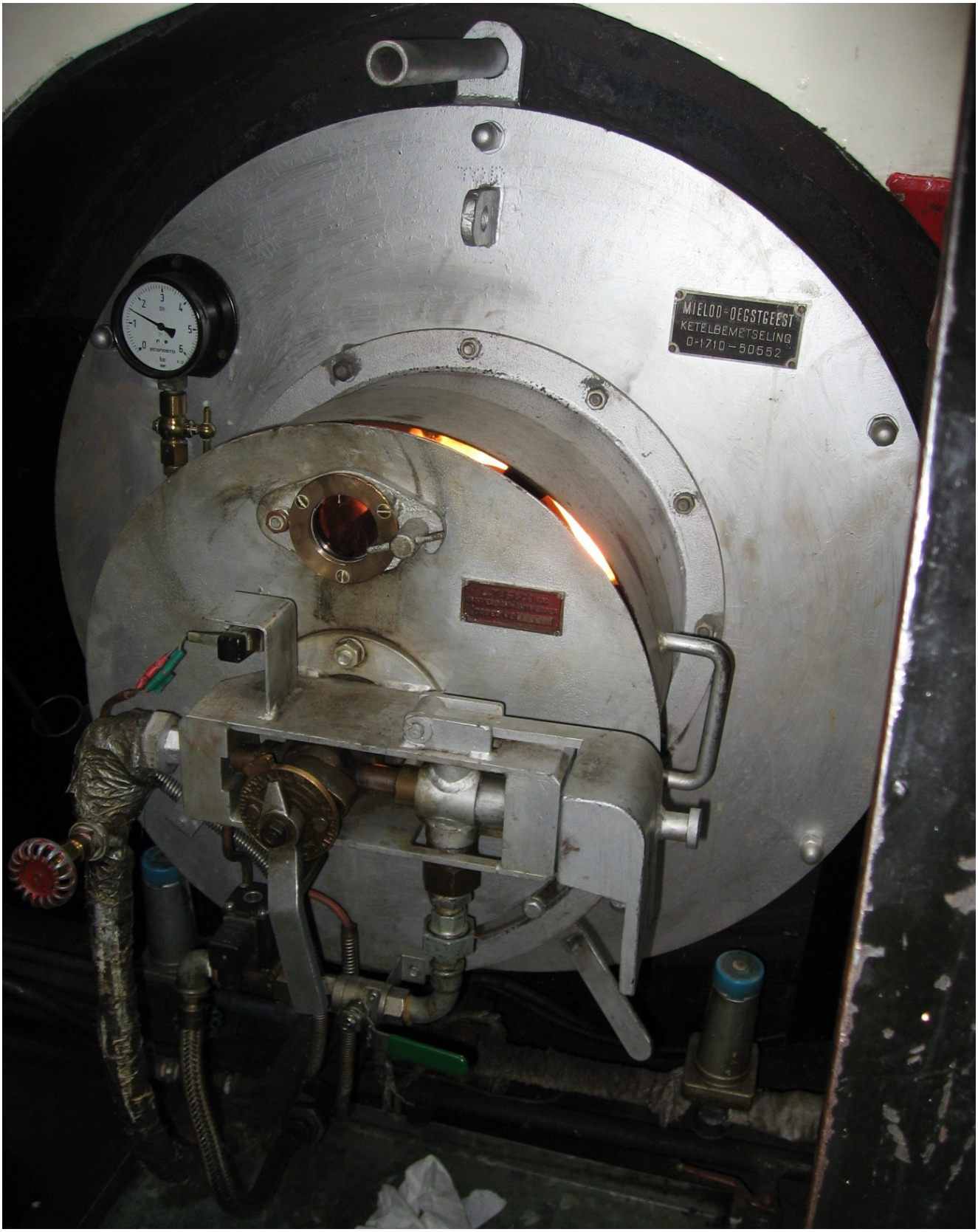
Tjeukemeer, Houten tjalken op weg van De Lemmer naar het noorden.(Foto: Tomalin 1907)

Leeuwarden, 1915. Het Vliet, Schilkampen. De stoomsleper 'Nautilus' die gebruikt wordt om pramen en skûtsjes te verslepen. (Foto: Tresoar) Onder: Leeuwarden 1910: als ijsbreker.

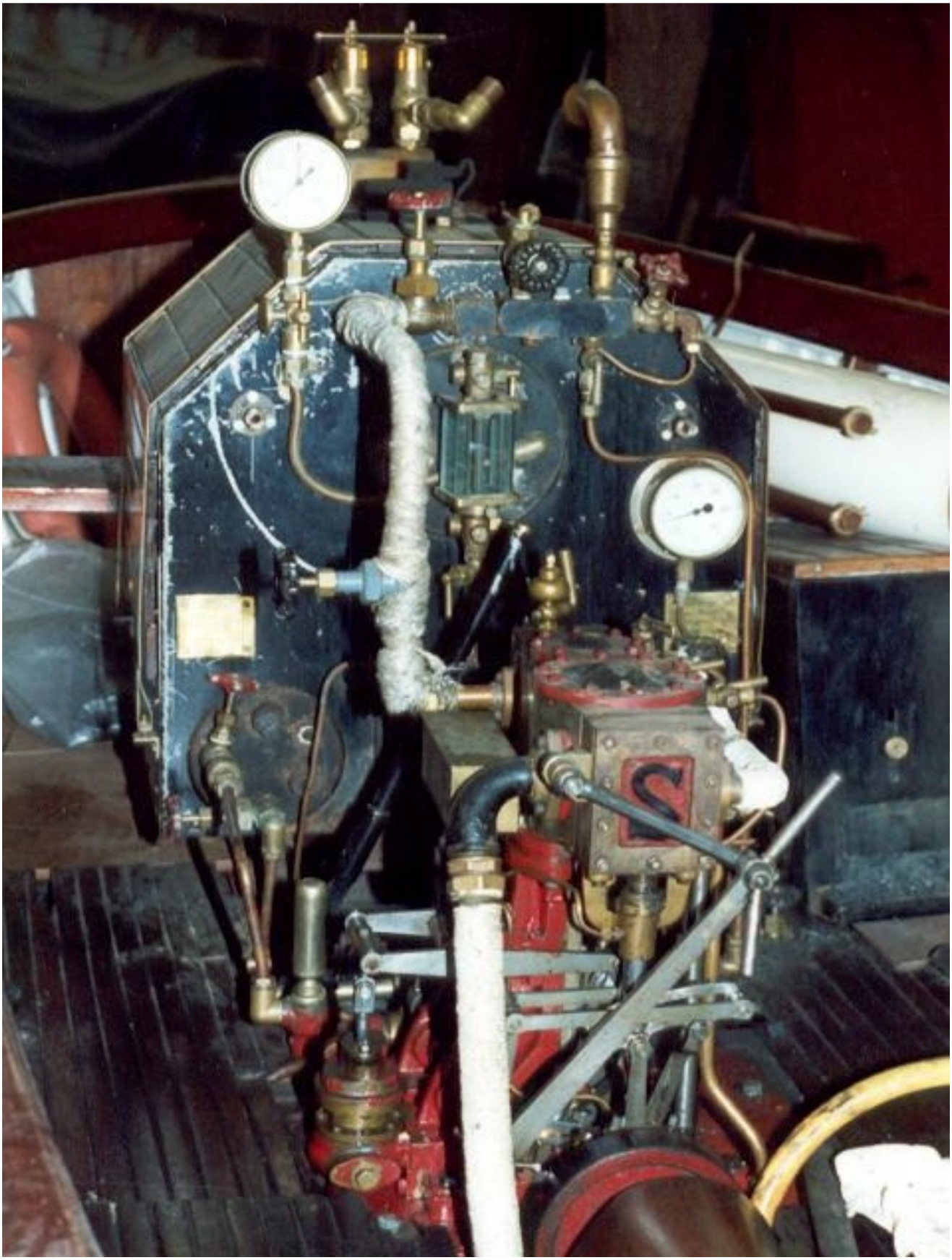
Boven: De stoomsleper 'Maarten' (1926) uit Leeuwarden.



Stoomschuiven en krukassen op de stoomsleper 'Maarten', gebouwd in 1926. (Foto: D.H.)



Oliegestookte stoomketel op de sleepboot 'Maarten'. De stoom wordt via compressoren van verschillende kracht naar de stoomschuiven geleid, waarna de stoom gecondenseerd wordt en als water teruggeleid wordt naar de stoomketel. Het "op stoom" brengen kost twee dagen.



Stoommachine in een klein sleepbootje. Oliegestookte ketels zijn een grote verbetering vergeleken met vroegere ketels die gestookt werden met steenkool, turf en hout.

Tegenwoordig zet iedere schipper van een zeilend charterschip tijdig de motor bij, maar de zeilende binnenvaart van voor de oorlog doet alles zonder dat hulpvermogen. De tjalkjes zijn daarom heel doelmatig getuigd, zodat de schipper met minimale bemanning kan varen. Ook bij harde wind. De mast is snel en eenvoudig te strijken door de verzwaarde mastvoet en het luik in het voordek. De mast staat ook zomaar weer overeind. Het tuig erbij en daar zeilt de schipper weer. Belangrijk bij het passeren van bruggen. Deze zeilers zijn uiterst bedreven in het kiezen van de juiste slagen bij het opkruisen om zo goed mogelijk uit te komen bij een sluis of haven en zo laat mogelijk genoodzaakt te zijn de vaarboom te gebruiken.

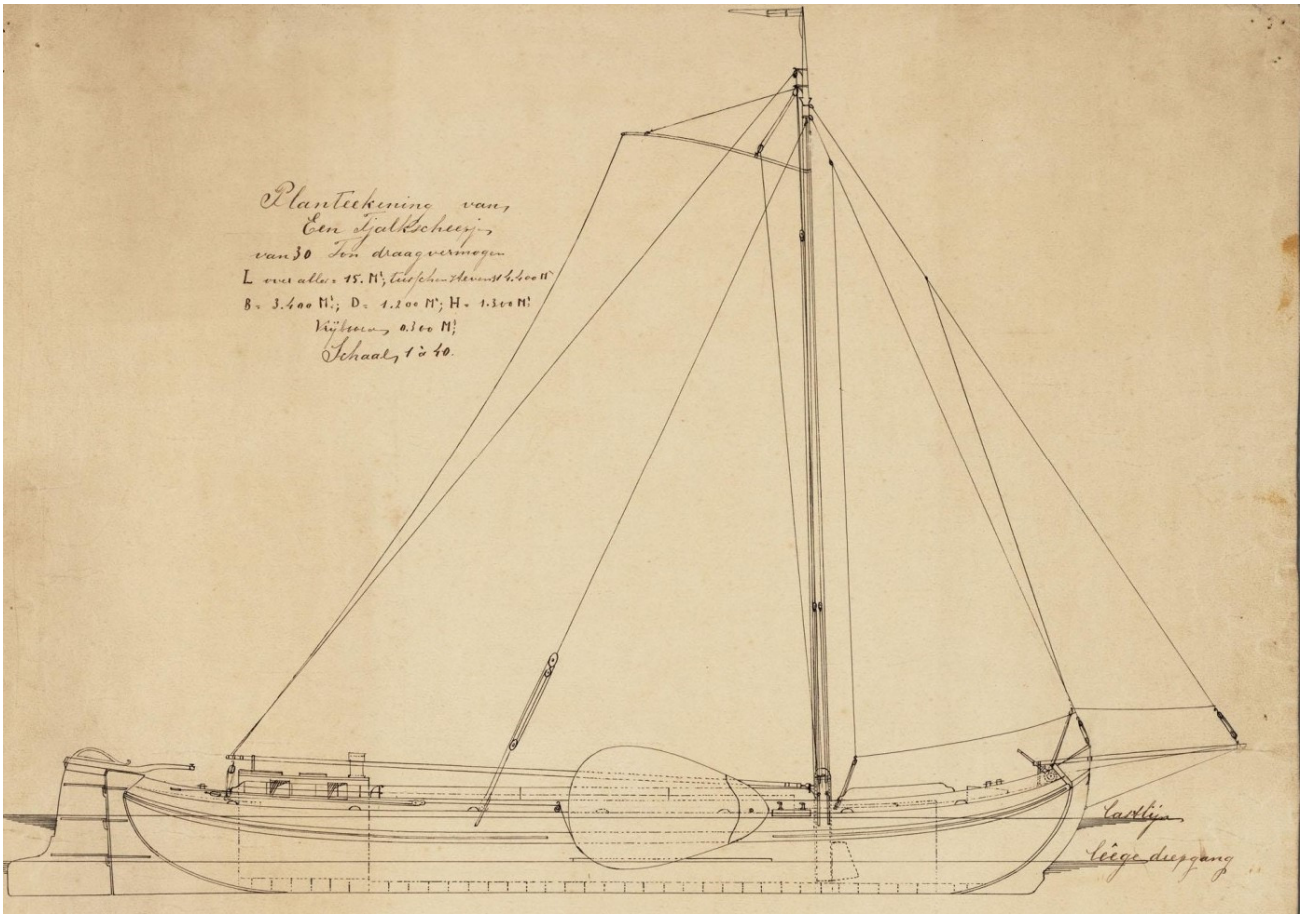
Wartena,ca. 1930. Een tjalk drijft met ruime wind door de brug naar het zuiden.(Foto: Tresoar)

Over die zeilkunsten zegt een schipper van een flinke zeiltjalk de 'Gruno' van 120 ton het volgende: "Om vanaf Stavoren in Akkrum of Langweer te komen, vaart de 'Gruno' verder via de Fluessen, het Heegermeer, de Jeltesloot en daarna door een aantal vaarten die na de oorlog zijn vergraven tot het Prinses Margrietkanaal. Op de Zuiderzee en het IJsselmeer bestaat de schipperskunst vooral uit het goed kunnen inschatten van het weer, een goede routering en het in staat zijn om bij verslechterend weer de juiste maatregelen te treffen. In het Friese land komen weer heel andere vaardigheden om de hoek kijken om een geladen tjalk zonder brokken op de plaats van bestemming te krijgen. Vooral het passeren van de diverse smalle bruggen is een kunst apart. Ook hier is het zaak om vaart in het schip te houden, zonder dat het te hard gaat." (… De schipper zeilt zo hard mogelijk op de brug af

om vervolgens het grootzeil te geien en te katten…) “Het schip dreef dan uit op de snelheid die het had. Om met vol tuig door de brug te zeilen, was te riskant. Als het zeil aan de brug bleef hangen, was er schade. Zodra de brug was gepasseerd, draaiden we de nok weer omhoog en de hals naar beneden. Toen ik nog klein was, stond mijn moeder aan het roer en mijn vader deed de lier. De zeilkunst is mijn moeder echter nooit machtig geworden, mijn vader gaf vanaf het voordek met gebaren aan naar welke kant ze het roer moest bewegen. Het passeren van een brug op deze manier ging bijna altijd goed, maar soms mislukte het omdat de wind voor de brug wegviel en na de brug te veel van voren in kwam. Dan verdaagde je in de wal. Dat was vervelend, omdat je het schip weer uit de lage wal moest zien te krijgen. Maar erg veel kwaad kon het niet. Meestal belandde je in een rietkraag of zo en het was heel gewoon dat je een zeilschip op zo’n manier wel eens in de wal zag schieten. Om het schip weer uit de wal te krijgen, moest je soms met de roeiboot een draad overbrengen naar een paal – als die er was - aan de andere kant van het water. Daarmee trok je het schip eerst naar de hoge wal en dan kon je de zeilen weer hijsen en verder varen.” (Uit: Hans Dessens, 2007, p. 78).

Echtenerbrug, jaren dertig. Een Hasselteraak passeert de brug. (Foto: Tresoar)

Traditioneel laag getuigde skûtsjes, mast voorop. Rechts met "Drents tuig", de korte gaffel.

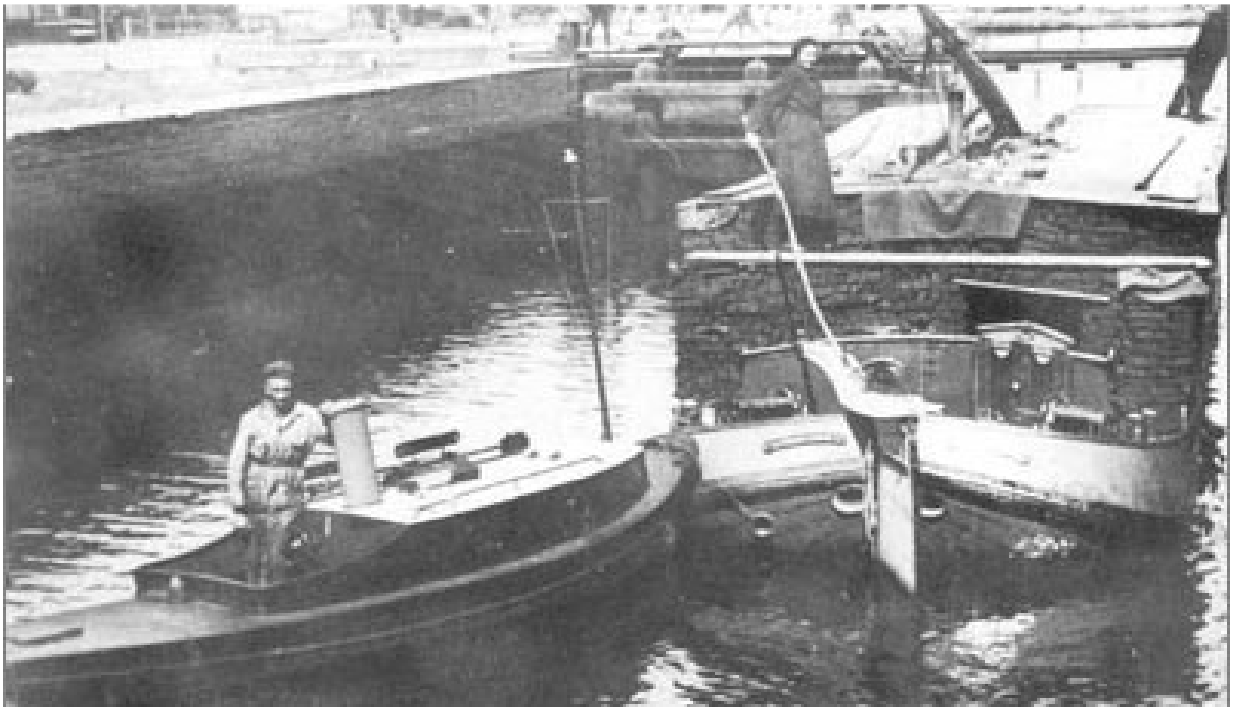


Wartena, omstreeks 1930. Klippers met hulpmotor varen naar de Kruiswaters. (Tresoar)

Echtenerbrug. Met de opdrukker vaart de tjalk door de brug over de Pier Christiaansloot.

Hulpmotoren, opdrukkers en zijvlerken

Om bij tegenwind of blakte de zware zeilschepen niet te hoeven bomen of jagen, maken schippers graag gebruik van een hulpmotor. Het laten inbouwen van een zware gloeikopmotor (diesel met matige compressie) vindt vanaf de twintiger jaren plaats, maar is tegelijkertijd bezwaarlijk. De zeilschepen zijn wat betreft inrichting niet ontworpen voor een machine achter in het schip. Daar is de roef en het achteronder waar het schippersgezin woont. Een alternatief is een motor op of onder het voordek in te bouwen en via een stelsel van haakse overbrengingen een zijschroef te laten aandrijven. De Friese schippers zijn daar niet erg enthousiast over, maar in Groningen en Drenthe wordt de zijschroef (de "lamme arm", of "vlerk") wel veelvuldig toegepast. De zijschroef vaart echter matig, de bestuurbaarheid van het schip is onder de maat, de constructie is kwetsbaar bij het aanleggen en zit het zijzwaard in de weg. Het alternatief is een duwbootje, de opduwer. De schipper schaft zich een klein, robuust bootje aan dat voorzien is van een scheepsmotor en gebruikt dit scheepje als duwbootje en eventueel als sleepbootje op trajecten dat er anders gejaagd of geboomd moet worden.



Ter Apel 1941. Turfvaart door de Groningse kanalen met opdrukker. De mast is nog strijkbaar dankzij een vrije sleuf in de deklast. De helmstok met verlenger. De stuurvrouw kan lopen over een plank van BB naar SB. De roef waar het schippersgezin woont, is als een konijnenhol in de turfberg. Veel opduwers werden rond 1920 voorzien van een 20 pk T-Fordmotor, gesloopt uit een automobiel. Starten op benzine en overschakelen op petroleum. De motor van de T-Ford was populair, omdat deze goedkoop te verkrijgen was (uit automobielen) en weinig technische voorzieningen vroeg. De motor werd met de hand aangeslingerd. Later werden opduwers vooral voorzien van echte scheepsmotoren.

Het Heidenschap, begin 1900. Skûtsjes in het zeilgebied.

Jubbega,1950. Schoterlandse Compagnonsvaart. De tjalk is reeds ontdaan van tuigage.

Jaren dertig, de geleidelijke aflossing van het zeil door de motor.

Tijdens en vlak na W.O. II floreerde nog even de zeilvaart door de schaarste van gasolie.

Motorisering van de binnenvaart in de jaren dertig

De stoomscheepjes van rond de eeuwwisseling zijn voor de binnenvaart niet echt een succes geworden. De stoomketels nemen veel ruimte in beslag en het stoken van de ketel om stoomdruk te krijgen, is een bewerkelijk proces dat extra bemanning (stokers) vraagt. De scheepjes moeten voortdurend brandstof inslaan om het vuur brandende te houden. Eigenlijk is het een wonder dat er zoveel beurtscheepjes en sleepboten zijn geweest met een stoommachine. Ongeveer vanaf 1920 komen de scheepsdiesels. Aanvankelijk als gloeikopmotor met relatief lage compressie. Om de motor aan de gang te krijgen, moet eerst de kop van de motor voorverwarmd worden met een petroleumbrander. Vanaf eind jaren dertig verschijnen er diesels met zo hoge compressie dat de gasolie zonder voorverwarming bij inspuiting uit zichzelf ontbrandt. De schippers geven de voorkeur aan deze krachtbronnen boven de stoommachine. Op de zeilschepen is het echter wel moeilijk (in de roef) ruimte te vinden voor de grote dieselmotor. Een stinkende diesel in de woon- en slaapruimte is ook niet aan te bevelen. Ook weegt zo'n machine een paar ton en dat kost te veel laadvermogen. Bij nieuwbouw van grotere schepen ligt dat anders. Voor de gemotoriseerde binnenvaart wordt een nieuw scheepstype populair dat ontworpen is als motorschip, hoewel het aanvankelijk ook nog met zeiluitrusting geleverd wordt: de luxemotor. Dat 'luxe' betreft de woonruimte, omdat de relatief ruime roef bij dit scheepstype achter het stuurhuis wordt gebouwd. Deze binnenschepen worden vanaf de werf ook (voor het eerst) voorzien van een WC, wat schippers van skûtsjes en tjalken meestal zonde van de ruimte vonden. Het stuurhuis staat bij de luxemotor boven de scheepsmotor. Zo ontstaat er meer comfort voor het schippersgezin, terwijl de motorbediening vanuit het stuurhuis direct boven de machinekamer ook beter verloopt. In het midden van de jaren dertig is ongeveer de helft van de binnenschepen in Friesland op een of andere wijze gemotoriseerd. Tjalkjes en steilstevens met een opdrukker en soms een zijschroef. De in die tijd moderne luxemotors en spitsen met een volwaardige motorisering.

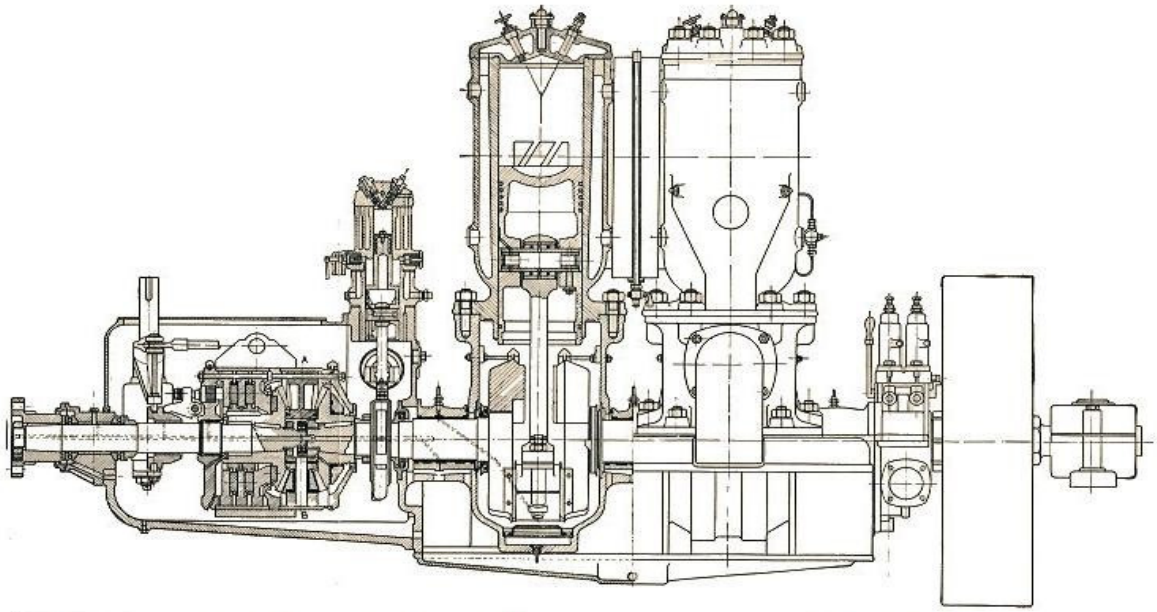
De eerste motorisering van de binnenschepen valt samen met de overgang van hout op ijzer/staal. De stoommachines worden in ijzeren beurtscheepjes gebouwd. De houten schepen zijn te klein voor grote machines en de houtbouw leent zich ook niet echt voor de inbouw ervan. De Friese scheepswerven zijn aanvankelijk geheel op houtbouw ingericht en de bouw van een houten schip verloopt qua constructie en bouwtechniek fundamenteel anders dan de bouw van een ijzeren schip. Houtbouwers werken vanuit respect voor de natuurlijke mogelijkheden en beperkingen van het hout. Bij ijzer is veel meer mogelijk. Het 'puddel-ijzer' dat vanaf het midden van de 19^{e} eeuw voor scheepsbouw wordt gebruikt, kan in iedere gewenste vorm worden gesmeed en gebogen. Wel scheurde het gemakkelijk. De bouw van een ijzeren schip gaat met kracht en geweld gepaard, in tegenstelling tot de bouw van een houten schip. Friesland loopt eind 1800 met de introductie van de ijzerbouw overigens achter op Holland en ook op Groningen. Rond 1850 wordt in Holland al ijverig geëxperimenteerd met ijzerbouw voor de grote vaart, door de gebroeders Van Vlissingen (Amsterdam) en Fop Smit (Kinderdijk). In 1870 is de ijzerbouw in Groningen al een succes. Het duurt vervolgens nog 20 jaren voordat bij Bos in Echtenerbrug en bij

Barkmeijer in Sneek de eerste ijzeren schepen in Friesland te water gaan. De Friese schippers zijn terughoudend. Ze vragen zich af of een ijzeren schip wel kan drijven, of het niet in korte tijd wegroest, of het wel vooruit te branden is. De werkelijkheid van sterke, grote en snelle ijzeren tjalken uit Groningen met veel laadvermogen, die ook nog eens weinig onderhoud nodig hebben, doet deze discussie verstommen. Vanaf 1890 gaan ook de Friese scheepswerven in korte tijd massaal over op ijzerbouw, toen de kwaliteit van het ijzer verbeterde door een beter smeltproces, waardoor het brosse puddelijzer vervangen kan worden door taaie platen staalijzer, die geschikter zijn voor de scheepsbouw. De scheepstimmerlieden hebben het tijdens die omschakeling op ijzerbouw natuurlijk niet eenvoudig. Ook is niet iedereen geschikt voor ijzerbouw.

Er is begin 1900 daarom veel vraag naar goede ijzerwerkers. Sommigen leren het vak op ijzerwerven in Groningen (ondermeer bij Vierverlaten, ten westen van Hoogkerk) en Amsterdam. Anderen leren het in de praktijk, al doende van en met collega's. IJzerbouw brengt heel andere technieken en constructies met zich mee. Nu wordt er van tekening gewerkt en wordt seriebouw mogelijk. IJzerwerkers gebruiken ander gereedschap. Ze knippen, walsen, ponsen, verhitten, hameren en klinken om zo, met vuur en geweld, het ijzer de gewenste vorm te geven.
Dat alles is de houtbewerker vreemd. Rond de eeuwwisseling komt echter het technisch beroepsonderwijs van de grond. Op de ambachtsscholen die eind 1800 opgericht worden, kunnen jongens opgeleid worden tot metaalbewerker en vervolgens bijvoorbeeld als ijzerwerker op een scheepswerf aan de slag gaan.

Voor veel schippers is de omgang met de scheepsmotoren aanvankelijk ook een avontuur. Eerst moeten ze vertrouwen krijgen in de 'helse machine' die ze aan boord hebben gekregen. De voordelen van motorkracht bij blakte, bij trajecten met tegenwind, bij het passeren van bruggen en sluizen en het manoeuvreren in havens is voor hen evident. Varen op motorkracht zorgt echter voor een andere vaarinstelling bij de schippers. Als zeiler spelen zij een spel met de elementen, zij werken in een concreet, organisch handelingsmodel en laten hun beslissingen afhangen van de omstandigheden, van weer en wind. De schipper met een motorschip vaart echter volgens een rationele planning. Bedrijfsmatig is er sprake van vooruitgang, maar niet iedere schipper kan het verleden even gemakkelijk loslaten. Logistiek gedacht, betekent het gebruik van motorschepen een geweldige verbetering. De schippers kunnen nu planmatig en op voorspelbare tijden hun bestemming bereiken. Voor de schippers zelf ligt dit genuanceerder. Enerzijds zijn ze blij dat de motor het zware werk verlicht en hen vooruit helpt bij blakte en door vaarten waar niet gezeild kan worden. Anderzijds komen zij voort uit de zeilerij. Hoe achterhaald deze vorm van voortstuwing in de jaren dertig ook wordt gevonden, voor velen blijft zeilen toch het echte varen. Het is niet voor niets, dat, toen in de jaren vijftig de zeilerij echt voorbij was, een aantal schippers van de gelegenheid gebruik bleven maken om met skûtsjes wedstrijden te zeilen. Motorbootvaren is eenvoudig en resultaatgericht. Zeilen is een ingewikkelder proces dat ook plezier geeft als zodanig.

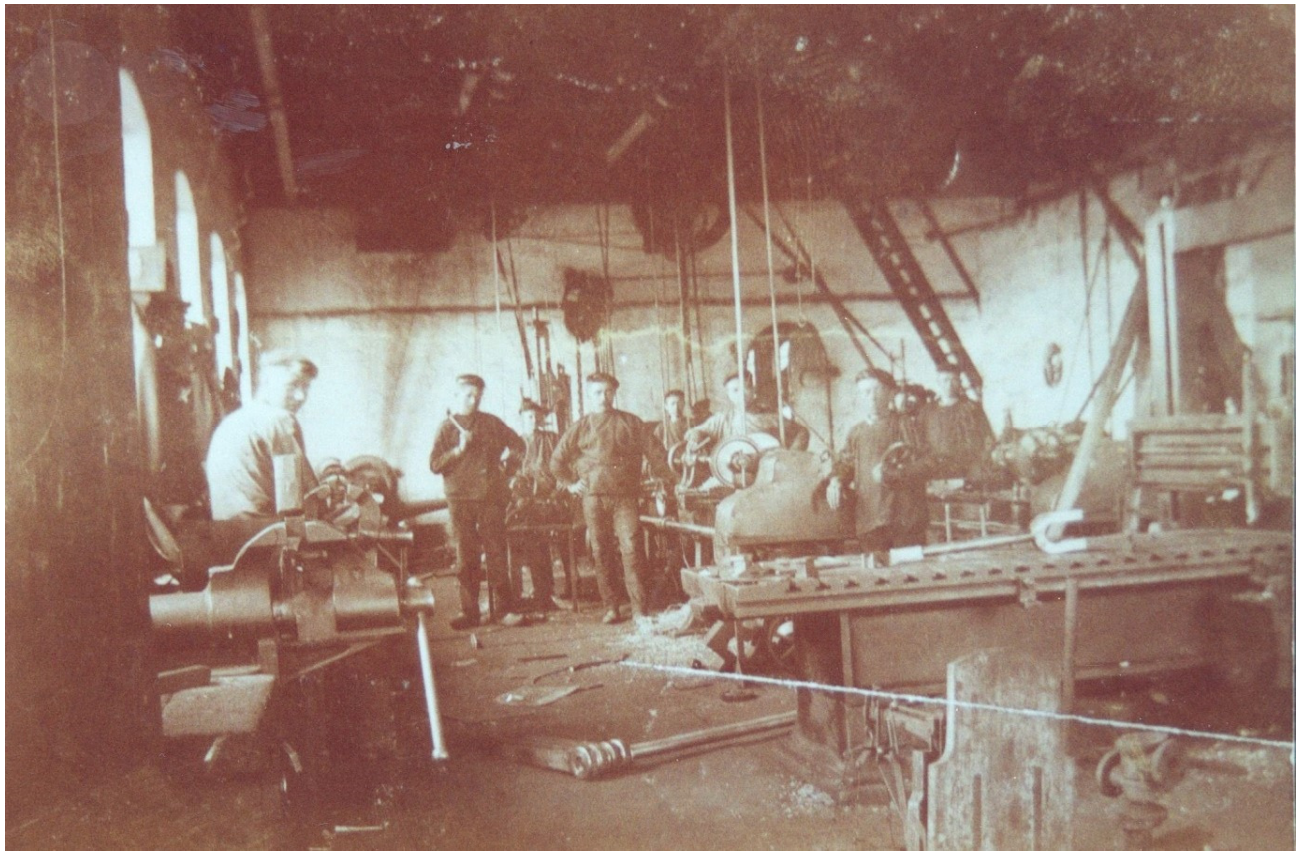
IJlst, 1912. IJzeren scheepsbouw van Zwolsman. Links de slingerpons.
Onder: Een 80 pk. Scheepsdiesel van Kromhout



De motor type 2H3 Kromhout, 2 cilinders, vermogen: 80EPK, boring 240 mm slag 310 mm, toeren: 170-350, gewicht: 6800 kg

Kromhout 2-cylinder gloeikopmotor van 15 pk

Tot in de zestiger jaren waren veel vrachtscheepjes voorzien van een scheepsmotor van enorme afmetingen met slechts een heel bescheiden vermogen. Door het lage toerental, het hoge koppel en de grote werkschroef kwamen ook zware schepen er echter wel mee vooruit. De trage werking van de motor maakte snel reageren echter onmogelijk. In sluizen, bij bruggen, bij harde wind achter of van opzij met een leeg schip ontstonden er gemakkelijk problemen. Vooral toen de watersport tot ontwikkeling kwam en de binnenschipper niet meer het rijk alleen had, groeide het besef dat een zo zwakke motorisering risico's met zich meebracht. De moderne schepen kregen veel meer vermogen. Niet primair om goed te kunnen manoeuvreren, maar om op te schieten. Tijd werd geld.



Leeuwarden, begin 1900. IJzeren scheepsbouw bij Molema & Landeweer aan Het Vliet.

Leeuwarden, ca. 1950. Scheepswerf 'Welgelegen' van Van der Werff op Schilkampen. Een luxemotor voor een reparatie op de dwarshelling. (Foto's: HCL)

Leeuwarden, 1955. Schilkampen, houten scheepsbouw bij de fa. Drijver. Een boeier voor onderhoud op de sledehelling. Op Schilkampen bevonden zich twee werven, de houtwerf van de fa. Drijver en de ijzeren scheepsbouw op Welgelegen, van Van der Werff. Beide werven zijn verdwenen. De houtwerf was verouderd, maar Welgelegen lag minder goed dan de naam doet vermoeden. De werf kon maar moeizaam bevoorraad worden met staalplaten etc. vanwege de ligging op een eilandje met hoge tillen, waar geen vrachtwagen kon komen. (Foto: Leeuwarder Gemeenschap, 1955. HCL)

1.3 Het Friese binnenschip

De eerste helft van de 20e eeuw zijn de veranderingen bij de scheepvaart eigenlijk groter dan de 50 jaren daarna. In de eerste 50 jaren voltrekt zich de overgang van de zeilende binnenvaart naar de gemotoriseerde. Die overgang brengt de schaalvergroting met zich mee en een discussie over de kwaliteit van het ("grootscheepse") vaarwater. Tegelijkertijd komt de scheepvaart in die jaren onder steeds grotere druk te staan van het vervoer over de weg. Na 1925 is het gedaan met de bouw van de voor Friesland zo kenmerkende skûtsjes. Naar die schepen is geen vraag meer. De skûtsjeschippers hebben de slag met de vrachtwagen verloren. De kleine scheepswerfjes gaan massaal failliet. Sommige schakelen over op jachtbouw. De beurtvaart wordt geleidelijk overbodig door de vrachtrijder die het sneller kan en voor de deur komt afleveren. Een vervoerstraditie is geschiedenis geworden, alleen de schepen blijven nog even.

Workum, ca. 1900. Een houten koftjalk. Het berghout is samengesteld uit vier wat zwaardere gangen, waardoor er om het gehele schip een brede band ontstaat. Daarnaast twee pramen.

In de tweede helft van de 20e eeuw is er aanvankelijk maar weinig vernieuwing bij de binnenscheepvaart. De schepen worden geleidelijk groter. Het zijn vooral spitsen en kempenaars. Bij de vrachtvaart verdwijnt het zeil na de Tweede Wereldoorlog volledig. De oudere tjalkjes en skûtsjes worden of gesloopt, of gebruikt als woonschip en liggen, als ze niet omgebouwd zijn tot een 'echt' woonschip, in de grachten van steden als Leeuwarden en Sneek. Van de vertrouwde scheepstypen van de Friese binnenvaart uit de eerste helft van de 20e eeuw geef ik hier enige voorbeelden.

De tjalkachtigen

Een belangrijke groep bedrijfsscheepjes wordt gevormd door de tjalkachtigen. Een wat ruime benaming voor schepen als de praam, het skûtsje en de Friese tjalk. In de 19e eeuw worden ze van hout gebouwd, maar aan het einde van die eeuw wordt door de werven massaal overgeschakeld op staalijzer en later op staal. De kenmerken van tjalkachtigen zijn een vrijwel plat vlak, ronde kimmen, ronde boegen, een gekromde voorsteven en rechte achtersteven met aangehangen roer, kop en kont voorzien van een stevig berghout, waarboven het boeisel naar binnen valt. Bij de praam is dat boeisel niet of nauwelijks ontwikkeld, maar de rompvorm onder het berghout rechtvaardigt mijns inziens de indeling van de praam bij de tjalkachtigen. Deze schepen zijn eigenlijk lange, vierkante bakken met ronde hoeken, waar de scheepsbouwers desondanks een fraaie vorm aan hebben weten te geven, terwijl de schepen buitengewoon doelmatig zijn gebleven. Veel laadruimte bij weinig diepgang en redelijk vlotte zeilers. De praam is typisch een werkschuit voor het boerenbedrijf. Simpel, maar effectief. Er werd met pramen ook gezeild en wie dat tegenwoordig eens doet in een van de vele zeilpramen die te huur zijn voor recreatief gebruik, die merkt dat een praam zeilt als een tierelier. Veel gemakkelijker dan een skûtsje.

De grens tussen skûtsjes en Friese tjalkjes is niet eenvoudig aan te geven. De kleinste skûtsjes waren beurtscheepjes van maar net 10 meter, meestal voorzien van een kuip ('bollestal') en een vissermanroer, waarbij de helmstok los over de roerkop valt. De grotere skûtsjes hebben geen bollestal en zijn voorzien van een normaal tjalkroer, waarbij de helmstok permanent op het roer is bevestigd. Skûtsjes zijn slank en sierlijk, met een kop en kont die zijn vormgegeven als waren het boeiers. De grotere Friese tjalken zijn hoger, zwaarder en kunnen meer vracht vervoeren. Met de tjalken ging men ook de Zuiderzee over, wat met de skûtsjes niet het geval was. Skûtsjes zijn uitgesproken binnenschepen. De Friese tjalken onderscheiden zich van de Groninger door de fraaiere lijnen in kop en kont. De Friese scheepsbouwer gebruikte meer smallere gangen die sierlijk verjongden naar de stevens. Het berghout werd naar de steven toe wat opgehaald, zodat veel Friese tjalken een sierlijkheid hebben die bij Groninger tjalken meestal ontbreekt.

Eigenlijk kunnen we de tjotter, het Fries jacht en de boeier ook tot de tjalkachtigen rekenen, evenals de boatjes en visaakjes die door binnenvissers in Friesland zijn gebruikt. De eerste drie worden in de 20e eeuw echter (vrijwel) niet meer bedrijfsmatig gebruikt. Het zijn plezierjachten geworden, die hoogstens in de verhuur en de chartervaart met betalende gasten een bedrijfsmatige functie krijgen. De wildsjitters en visaakjes tel ik wel mee.

Van 1942 tot 1945 verblijft de Haagse kunstschilder Willem Jans Dijk, geboren in Bergum en als onderwijzer begonnen in Makkum, in de herberg op de Galamadammen. Tot dat tolhuis in 1945 door de bezetter wordt verbrand. In die jaren schrijft hij het bijzondere boekje 'De schoonheid onzer binnenschepen',

voorzien van tekeningen, uiteraard van zijn hand. Uit dat werkje op deze plaats een aantal fragmenten over 'het Friese binnenschip'.

"Een winderige dag. Jachtlui zouden het een stormdag noemen, maar zo erg is het toch ook weer niet. Het waait echter wel zo hard, dat er geen zeil te zien is. Ja toch, uit het noorden tegen de zuidwestenwind opwerkende komt een zwaar geladen scheepje. Tussen de buien door kan ik de rode kleur zien en ik herken het als een schip uit de buurt, een Fries binnenscheepje. In wolken stuift het buiswater over dek, ze varen onder dichtgereefd zeil en kleine fok. Sommige gedeelten zijn bezeild; het nadert snel.

Door de kijker zie ik de schipper op het helmhout zitten, de knecht hangt tegen de mast. Als ze door de wind gaan, houdt hij met zijn schouder een ogenblik de fok tegen, die met een ruk over de luiwagen vliegt. Nu bereikt hij de ingang van het kanaal, hij heeft nog een lange gang kunnen maken en loopt met klapperende zeilen in de wind op. Dan valt de fok, direct daarop het zeil en een ogenblik later gaat de mast achterover. En nog voor de gang uit het schip is, hebben schipper en knecht ieder een boom gegrepen en moeizaam gaat het tegen de harde wind in verder. De vrouw heeft het roer genomen, de mannen buigen zich diep in de waring, de bomen zijn soms nauwelijks lang genoeg voor het diepe vaarwater. Dit zijn de zwoegers van het binnenwater, een slag mensen dat mijn hart heeft gestolen. Een paar kinderen kijken uit de naar achteren geschoven kap op de lage roef.

Moeizaam gaat het onder de brug door, die niet gedraaid hoeft te worden; ze moeten evengoed hun dubbeltje betalen. Nog een klein stukje en de witgekopte golven van de Morra slaan tegen het voorschip. De schipper zoekt zo hoog mogelijk te komen en dan gaat de mast omhoog, zonder moeite, hij rijst haast vanzelf door het zware gewicht op het ondereind. Nauwelijks is hij omhoog, of het zeil gaat klapperend naar boven, de knecht draait het met de lier op. De schipper boomt nog even door, dan geeft de vrouw wat roer en het zeil valt vol. 't Is maar een korte gang, ze gaan al door de wind als de fok er nog niet eens bijstaat. Nu rijst de fok en 't gaat weer verder – buswater – ree- de vrouw is weer naar beneden, de schipper zit op het helmhout, het knechtje wacht tot het zijn beurt is om de fok bij het overstag gaan even tegen te houden, even maar ook, het blok rinkelt over de luiwagen. (…)

Nergens ziet men zo goed onderhouden scheepjes; 38 ton is een veel voorkomende maat, er zijn er ook kleinere, maar ook van 40 tot 50 ton. Dit zijn haast kleine tjalkjes, wat de grootte betreft. (…) Ik heb vroeger nog de houten binnenschepen gekend, de ijzeren zijn getrouwe kopieën van de houten. Er waren er honderden, in ieder Fries dorp hoorden er enige thuis, zoals ook in de meeste dorpen een helling was. In 1911 waren er in Friesland 105 hellingen, het aantal schepen bedroeg toen in die provincie 2170 – Staatsrapport voor de binnenvaart 1911.

Het skûtsje als Fries binnenschip bij uitstek (Foto: F.C.D.Popken, Leeuwarden)

Veel van die werfjes zijn nu verdwenen, met het verdwijnen van de houten binnenschepen hadden ze geen werk meer. (…) Het binnenscheepje is een fraai rondgebouwd schip, men zegt wel eens: de lijn staat nergens stil. Men bedoelt er mee dat er wel een ronding is in alle richtingen. Ik zou ook kunnen zeggen, dat een lange rechte

lat nooit in zijn gehele lengte tegen het schip kan rusten. Het tuig is hoog; als bij een houten schip de mast was gestreken, hing de vleugel op de kop van het roer. Daar de ijzeren schepen over het algemeen naar verhouding langer zijn, hangt de vleugel iets meer naar binnen.

Het laadvermogen werd vooral in de lengte gezocht, ze moesten door smalle vaarten met dikwijls lage vaste bruggen, vandaar de lage roef. Eigenlijk is dit geen roef, maar een verhoging van het achteronder, dat toegang heft door een paar deurtjes en een kap, die weggeschoven kan worden. Dat achteronder is klein, zodat moeder de vrouw zittende haast al de kastjes en bergplaatsen bereiken kan. De indeling zal niet bij alle gelijk zijn, men heeft aan de achterkant soms de slaapgelegenheid overdwars, maar ook wel twee kooien in de lengte, met een gangetje er tussen en door een gordijn of een deurtje van het achteronder gescheiden. Alles ziet er miniatuurachtig uit en keurig onderhouden. Zijn er ook geen 'schippersklokjes'? Een gedeelte van de familie en de knecht slaapt voorin onder de plecht, een luik geeft toegang."

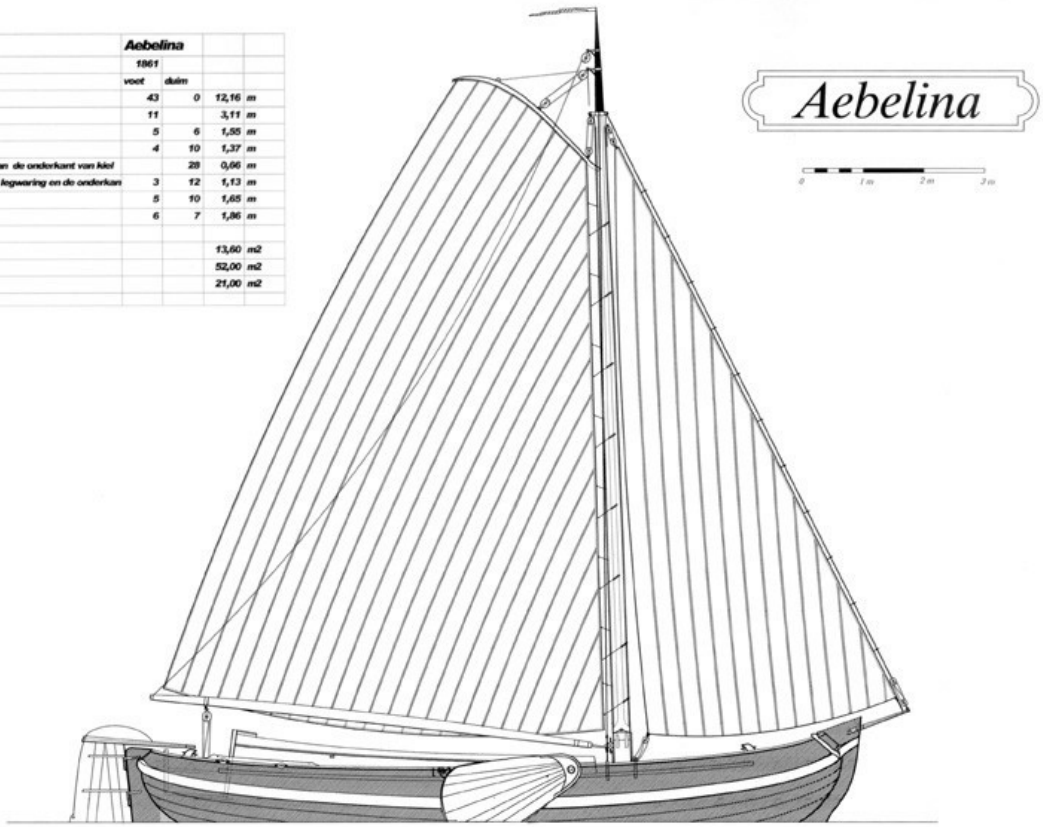
Oudega-HON. Beurtschip van Lubbert van der Bosch.(Tresoar)

Leeuwarden, 1893. Zuidergrachtswal met houten dektjalken (zonder roef, roefscheepjes worden populair als het gezin van de schipper meevaart). Aan de overzijde, voor het pontje, een stoomsleper. In de verte, achter de gevangenis, eindigt de Zuidergracht. Naar links gaat de Oostergracht. Het Nieuwe Kanaal wordt op dat moment gegraven en wordt twee jaren later geopend. (Foto: Tresoar)

Hallum, 1910, een houten dektjalk in de haven. Watertonnen op achterdek.

Eernewoude, 2008: Het snelle, houten skûtsje Aebelina wordt in het begin van de 21e eeuw nagebouwd in het skûtsjemuseum van Eernewoude.(Foto's: skûtsjemuseum Eernewoude)

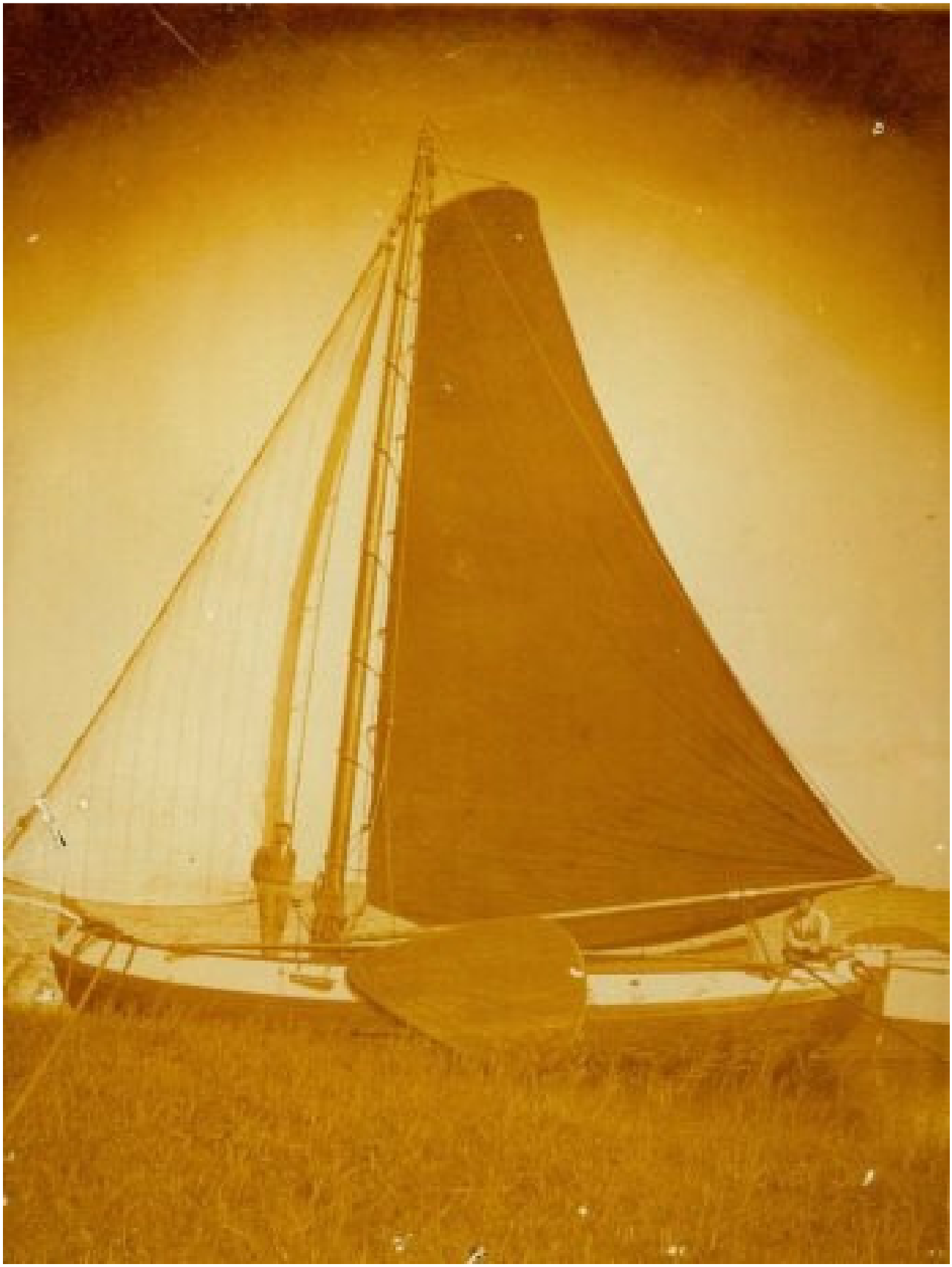
	Aebelina			
Bouwjaar	1861			
	voet	duim		
Lengte	43	0	12,16	m
Wijd	11		3,11	m
Hoog voor	5	6	1,55	m
Hoog achter	4	10	1,37	m
Hol onder borghout van de onderkant van kiel		28	0,66	m
Hol onderkant van de legwaring en de onderkan	3	12	1,13	m
De ballestal	5	10	1,65	m
De roef	6	7	1,86	m
Masthoogte			13,60	m2
Zeil			52,00	m2
Fok			21,00	m2



Het 'Grouwster Veerschip' Aebelina dat in 1861 bij Eeltjebaes gebouwd werd, was een zo snelle zeiler, dat het in 1880 werd uitgesloten van deelname aan wedstrijden 'wegens meerdere bekwaamheid'. Wedstrijdzeilen ging toen niet alleen om het winnen van de wedstrijd, maar ook om het prijzengeld, dat een aantrekkelijke aanvulling was op de inkomsten van de schippers. In een wedstrijd moeten de schepen natuurlijk wel min of meer gelijkwaardig zijn, anders gaat de aardigheid er af.

Enkhuizen, 2009. Zuiderzeemuseum. Het veerscheepje 'Hoop op Zegen', slechts 9.46 meter lang, dat Wildschut uit Gaastmeer in 1904 bouwde voor It Heidenskip. (Foto's: Dirk Huizinga)

Geen achterdek zoals bij een skûtsje, maar een wel erg krappe bollestal voor de schipper.



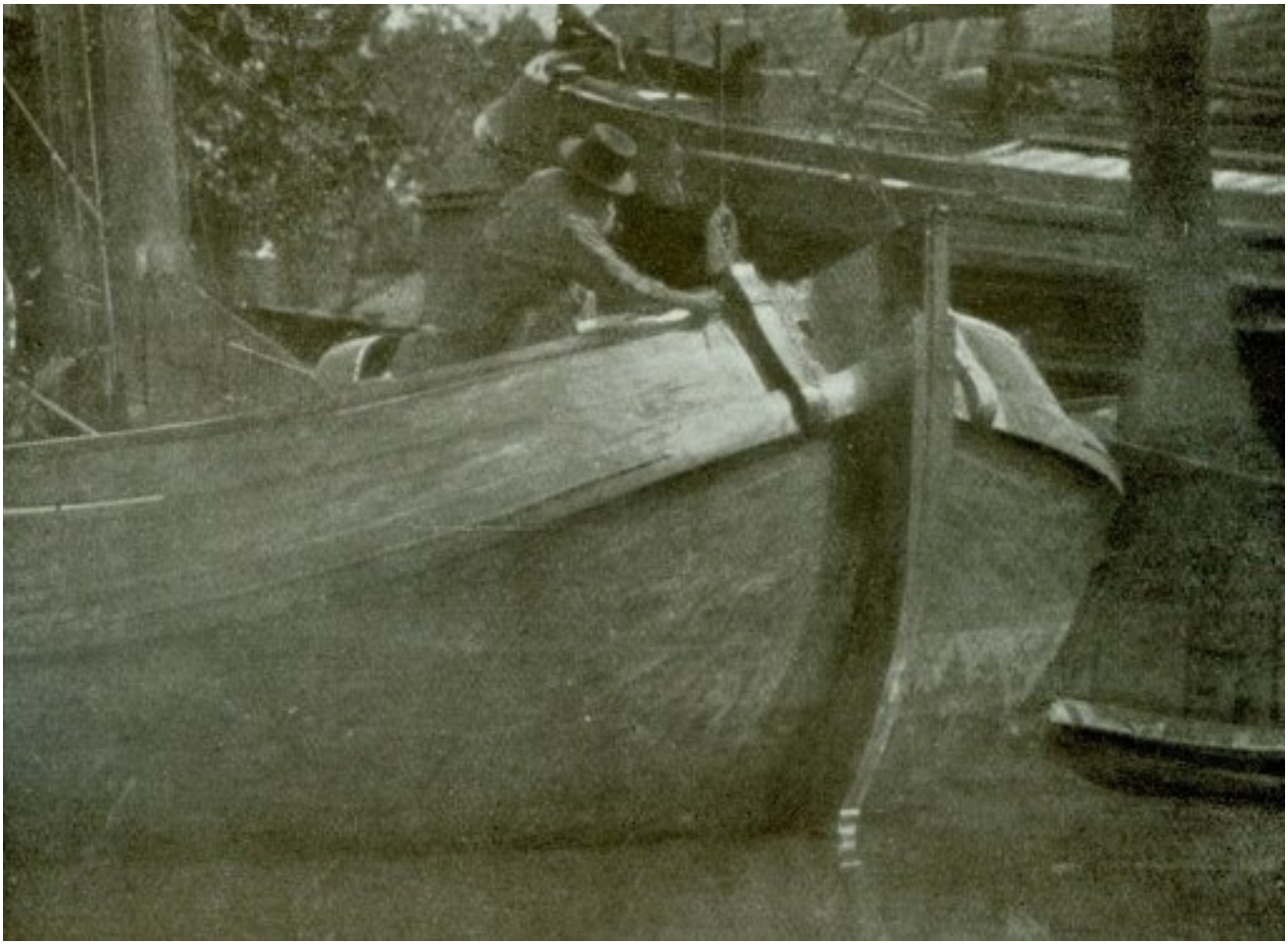
Heidenschap, Veerscheepje van schipper Wiebe de Jong.(Tresoar)

Oude Leye, 1895, Houten dektjalken in de vaart. (Foto: Tresoar)

IJzeren tjalk op Zuiderzee, van Enkhuizen naar Stavoren (Foto: Tresoar)

Dektjalk onder zeil

Heerenveen. Een skûtsje (met aardappelen?) aan de Heerenwal.(Tresoar)



Heeg 1907, Een houten tjalk wordt geteerd bij de werf. (Foto: Tomalin, 1907)

Sloten, ca. 1900. Een dektjalk en een veerscheepje bij de Lemsterpoort.

Sloten, ca. 1915. Naar het noorden, richting Woudsend. (Foto's Tresoar)

Harlingen, begin 1900. Zuiderhaven met een Fries roefscheepje van hout. (Foto: Tresoar)

Terhorne 1950. Staalijzeren skûtsje aan een opper.(Foto: Tresoar)

Boven: De visser Valk boomt zijn visaakje door de brug. Onder: een skútsje zeilend door het dorp naar het zuiden.

Fluessen, skûtsje Linquenda ('ook dit onderkomen is tijdelijk') (Foto: Tresoar)

Heerenveen, 1950. Heerensloot: een tjalk met zijzwaarden en zijschroef.

Akkrum, zand lossen met de 'zelflosser', een techniek van na de zeiltijd.

Met motor en zeilkracht.

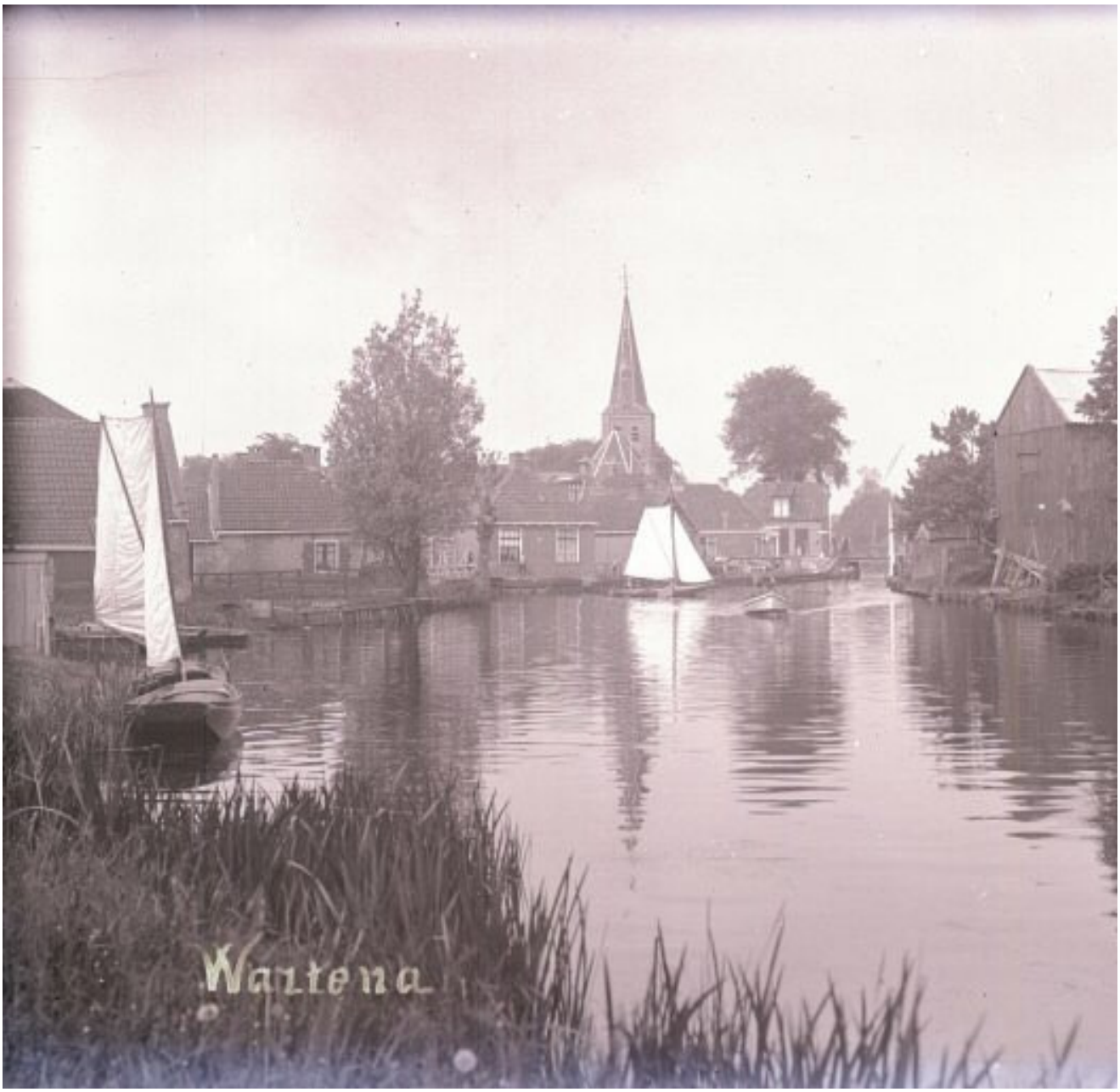
Pleziervaart: de boeier 'Constanter'.

Schouwen in soorten en maten

Schouwen zijn bij de bedrijfsmatige scheepvaart in Friesland niet weg te denken. Het zijn simpele knikspantbootjes met weinig ronding en weinig zeeg, zowel voor als achter voorzien van een plat bord dat de bodem en zijkanten met elkaar verbindt. Simpel, goedkoop en doelmatig. Maar ook markant, hoewel veel schouwen moeilijk 'mooi' te noemen zijn. Boeren en handelaren maken voor de oorlog veelvuldig gebruik van de schouw. Roeiend, bomend en zeilend. Aanvankelijk zijn de scheepjes van hout, later van ijzer en staal. Alleen voor de pleziervaart zijn er steeds eikenhouten schouwen gebouwd. De Friese schouwen zijn er in twee bekende maten, van 4.75 meter en van 6.00 meter. Deze schouwen hebben door het zetboord eigenlijk een katterug en zijn relatief smal, maar wel diep, zodat ze toch geschikt zijn voor het vervoer van goederen. Ook wordt er gevaren in een kleiner schouwtje van 4.20 x 1.40 meter, dat meer een roeischouw is die ook ingericht kan zijn als zeilschouwtje. De latere stalen schouwen zien er net als het 4.20

schouwtje ietsje sierlijker uit, slanker, met enige zeeg. Een bijzondere groep schouwen wordt gevormd door de ijzeren scheepjes van de Grouwster Water Sport (GWS). Als voor de bouw van schouwen ijzer wordt gebruikt, besluit de GWS een eenheidsklasse te ontwerpen van 5 meter lange schouwtjes, waarmee wedstrijden kunnen worden gezeild. Door de week blijven deze scheepjes gewoon bedrijfsmatig in gebruik.

Voor het vervoer over water zijn tenslotte veel stalen motorschouwen gebouwd van veel grotere afmetingen, die bijvoorbeeld dienst hebben gedaan als melkboot.



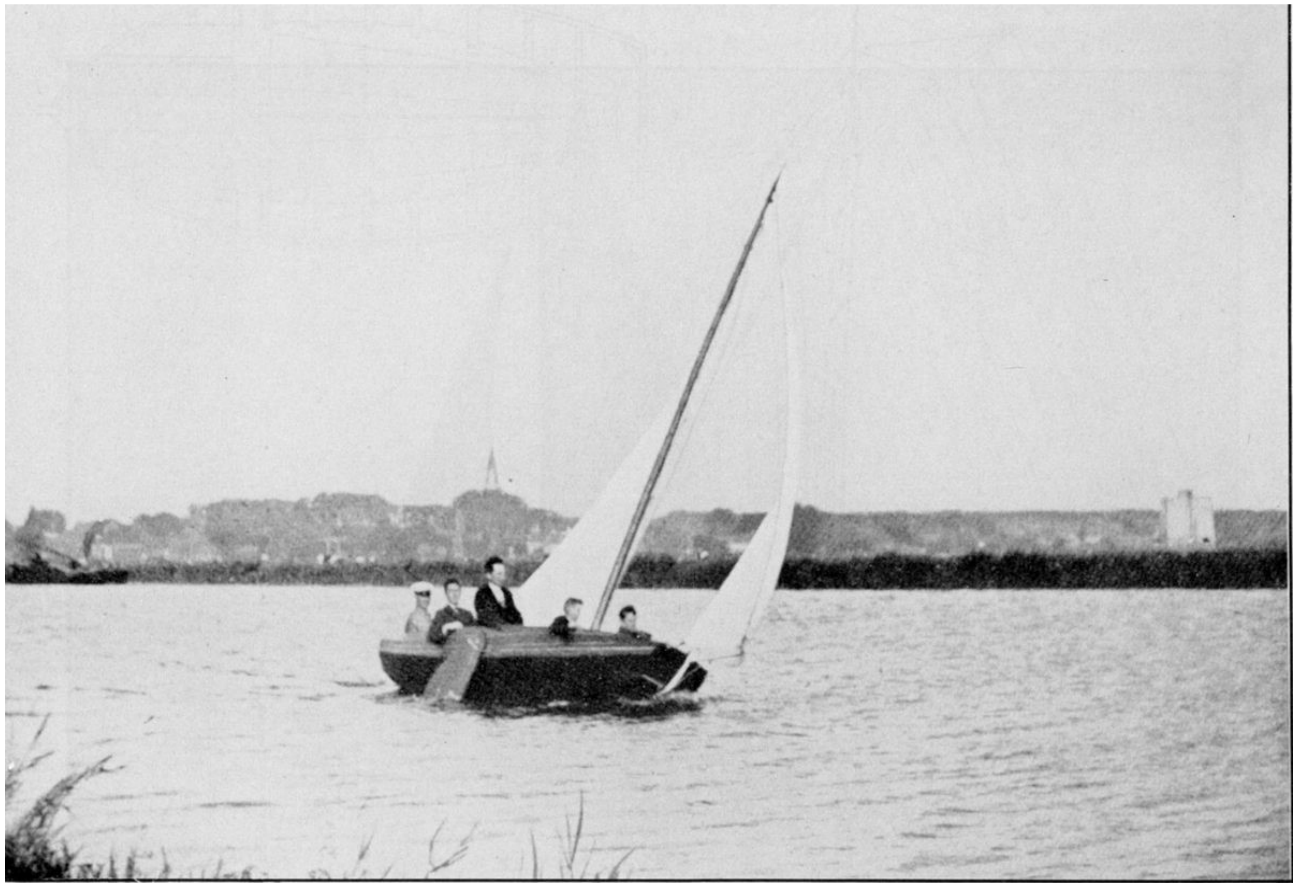
Wartena 1920. Schouwtjes met spriettuig.(Foto: Tresoar)

Koudum: Kleine Friese schouw: doelmatig personenvervoer over het water.

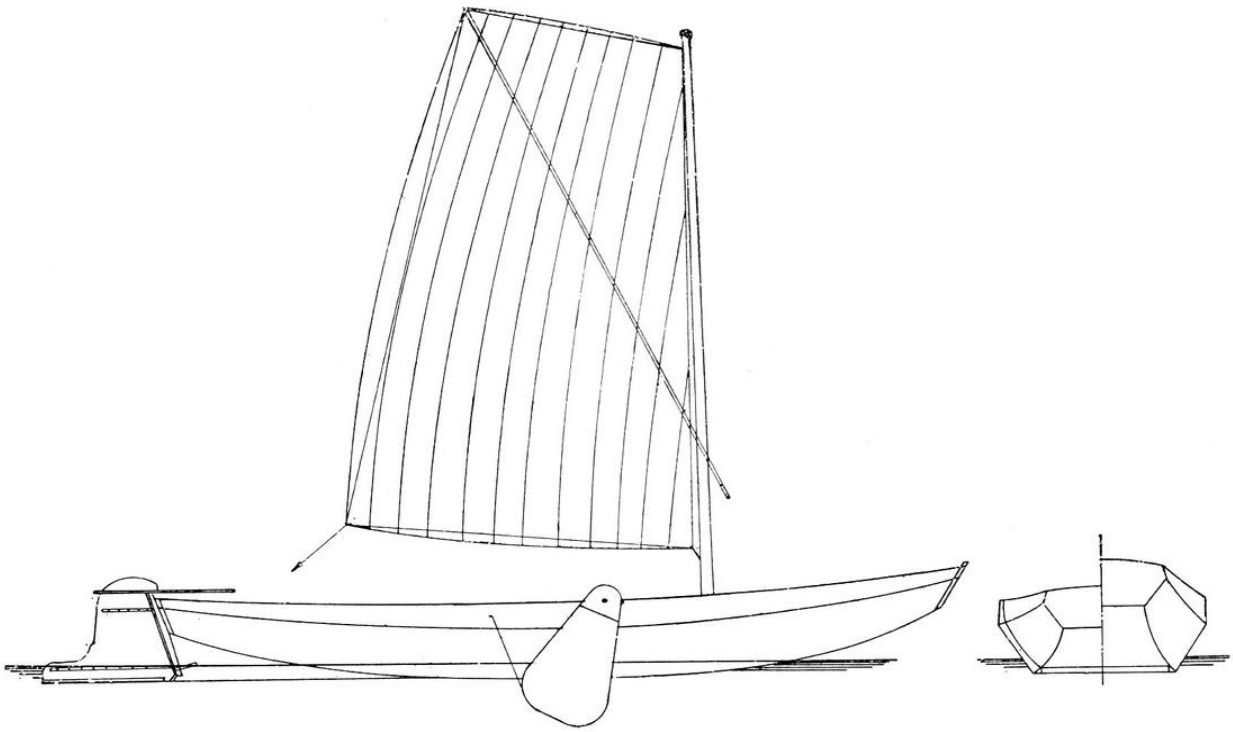
Grouw, jaren dertig. De Pôllewerf van Willem Postma, met aan de kant diens moeder. De schouwen van Willem Postma werden in Friesland beroemd. Voor de bouw gebruikte hij niet alleen eikenhout, maar ook het lichtere grenen.

Heeg, 2008. Gerestaureerde Pôlleschouw 'Jaega' bij Martijn Perdijk (www.windenwater.nl)

Grouw, 1926, Een grote ijzeren schouw met voordek en kuip, bedoeld als wedstrijdjacht.



Friese schouw bij Akkrum op de Meinesloot. (Foto: R. de vries)



Melkschouwtje. Tekening: Willem Postma, Grouw.

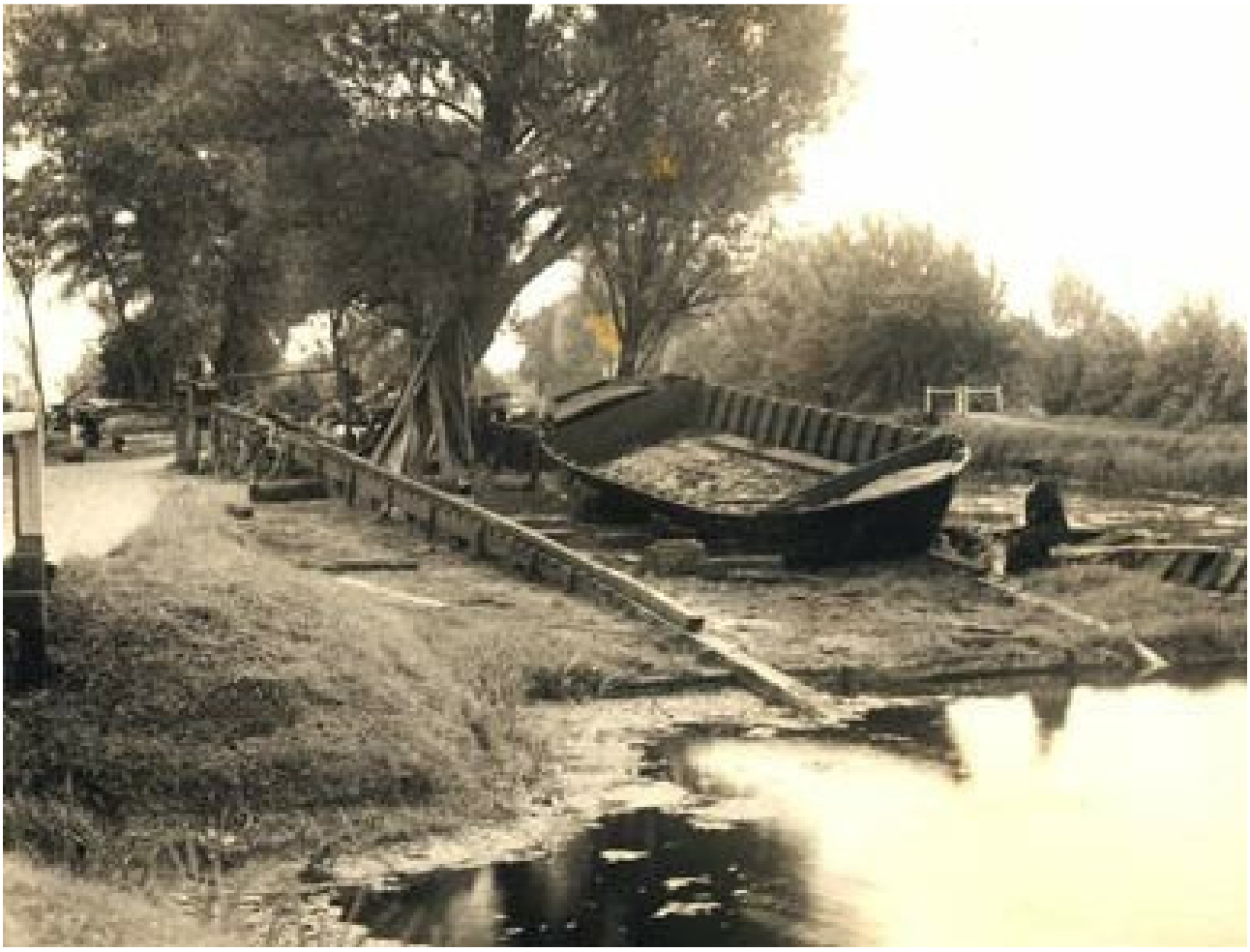
Visschouwtje met aan boord de C.d.K. van Friesland: Mr. P.A.V. baron Harinxma thoe Slooten.

Friese schouw van 4.75 m. (Foto: 1943, Cobie Douma)

Bokken en snikken

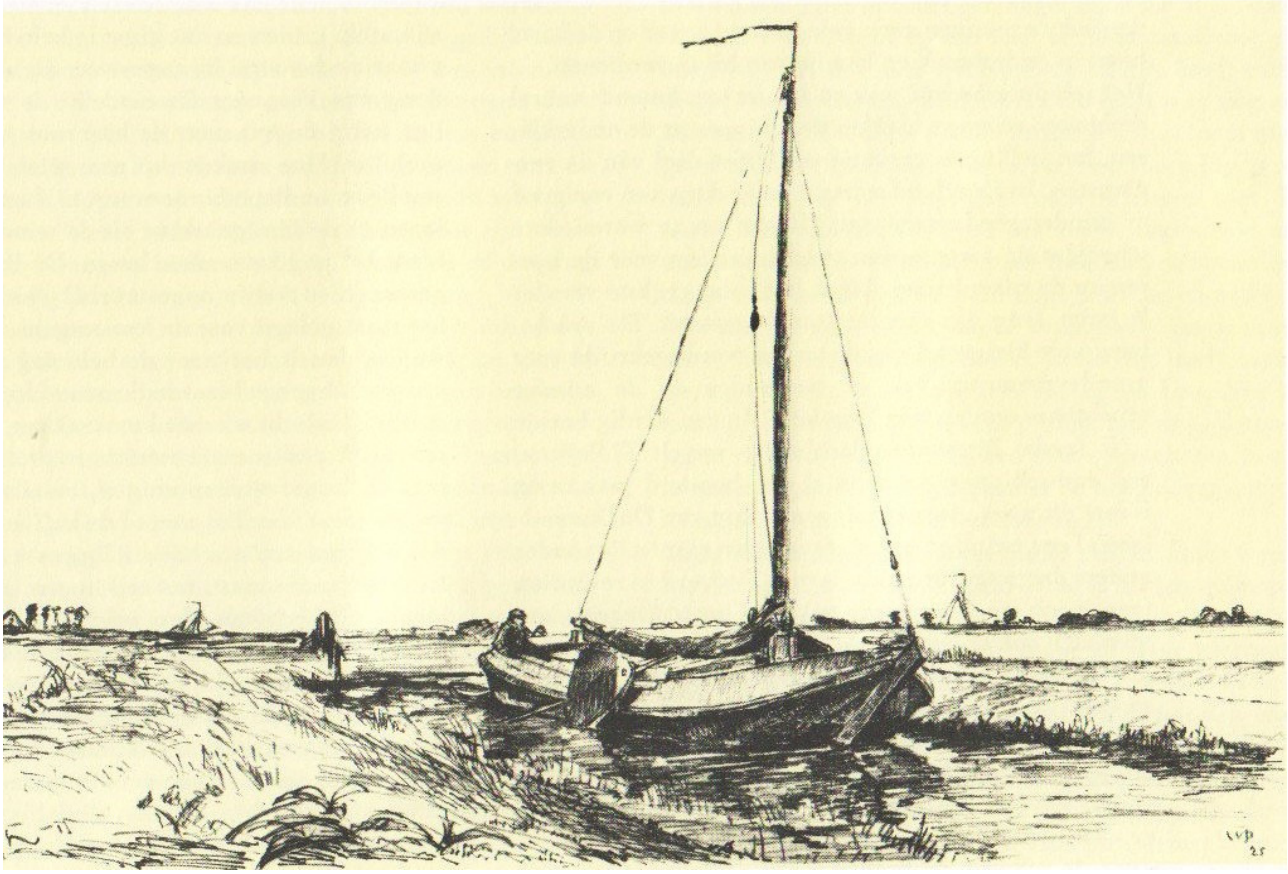
Nijehaske (bij Heerenveen) 1920. Een bok voor de kant. (Foto: H.A.Veltman)

Drachten, begin 1900. Scheepswerf Van der Werff, Noorderdwarsvaart. Op de wal eikenstammen voor de scheepswerf. In de vaart bokschuiten.



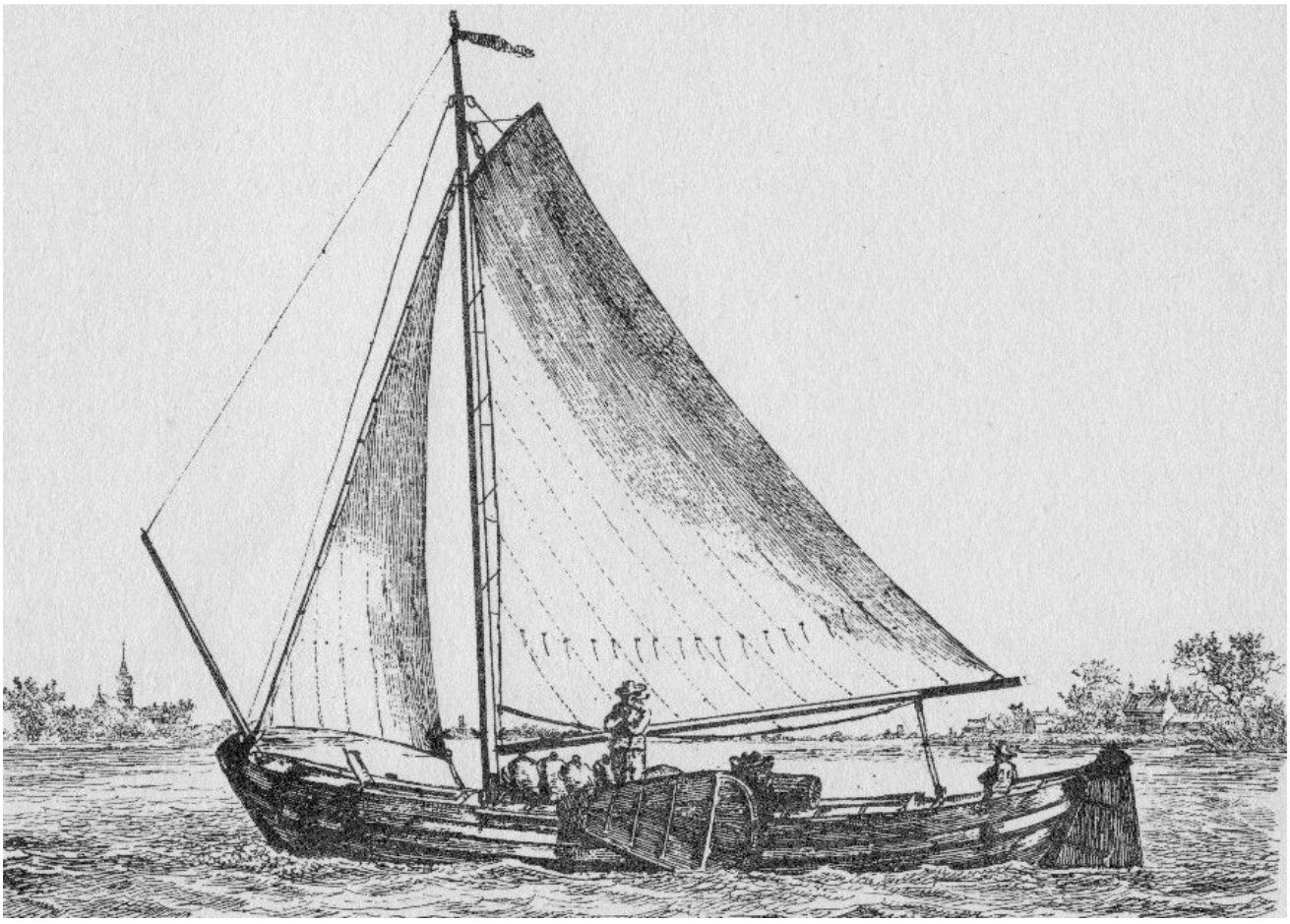
De Knipe (aan de Compagnonsvaart van Heerenveen naar het oosten), ca. 1920: Een Knijpster praam naast sledehelling (Foto: H.A.Veltman)

Bokken en snikken behoren tot de rechtstevens. Tot de van oorsprong Saksische scheepjes met een vlakke bodem en een knikspant, waarbij de naar buiten wijkende boorden zowel voor als achter samenkomen in een rechte, spitse steven. De stevenbalk maakt een hoek van ongeveer 45 graden met het wateroppervlak. Deze scheepjes met puntige, naar voren staande rechte steven zijn familie van de schokker en de punter. De **bok** is functioneel te vergelijken met de praam. Een praktische, ruime, open werkboot, maar gebouwd als punterachtige. Soms is de bok voorzien van een smal boeisel, maar vaak staat er slechts één boord onder een ruime hoek op het platte vlak. De **snikke** is in de 18e eeuw veel gebruikt als trekschuit (voor passagiers-vervoer). Op oude afbeeldingen zijn trekschuiten vaak snikken met een grote kajuit en een verplaatsbare trekmast aan de voorkant van de kajuit. In de 20e eeuw wordt de snikke in Friesland vooral gebruikt als beurtscheepje. Snikken hebben een ronde in plaats van een spitse kont (dus anders dan de punters en bokken). De wat grotere modellen worden snikkeschuit genoemd. Opvallend is bij deze beurtscheepjes de zeer voorlijke plaatsing van de mast om zo veel laadruimte te creëren. Dat komt de zeileigenschappen niet ten goede, omdat het ten koste gaat van de harmonische verhouding tussen grootzeil en fok.



Grouw, ca. 1930. Een snik als woonscheepje. (Uit: W.J.Dijk, 1977)

Hallum, 1930. Een snikke als beurtscheepje en een praam.(Foto: Tresoar)

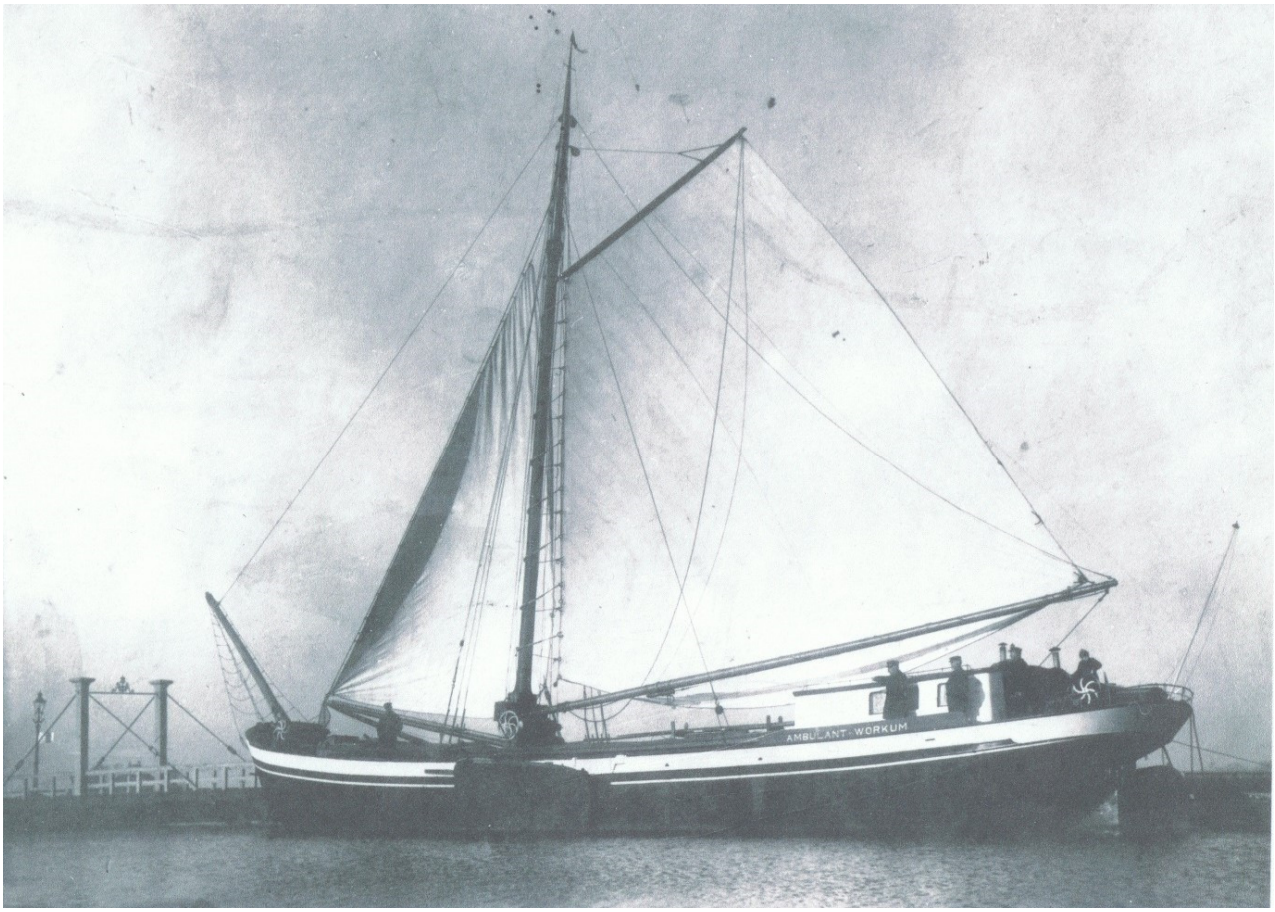


Een snikke als beurtschip. (Uit:Groenewegen, 1798)

De Friese klipper

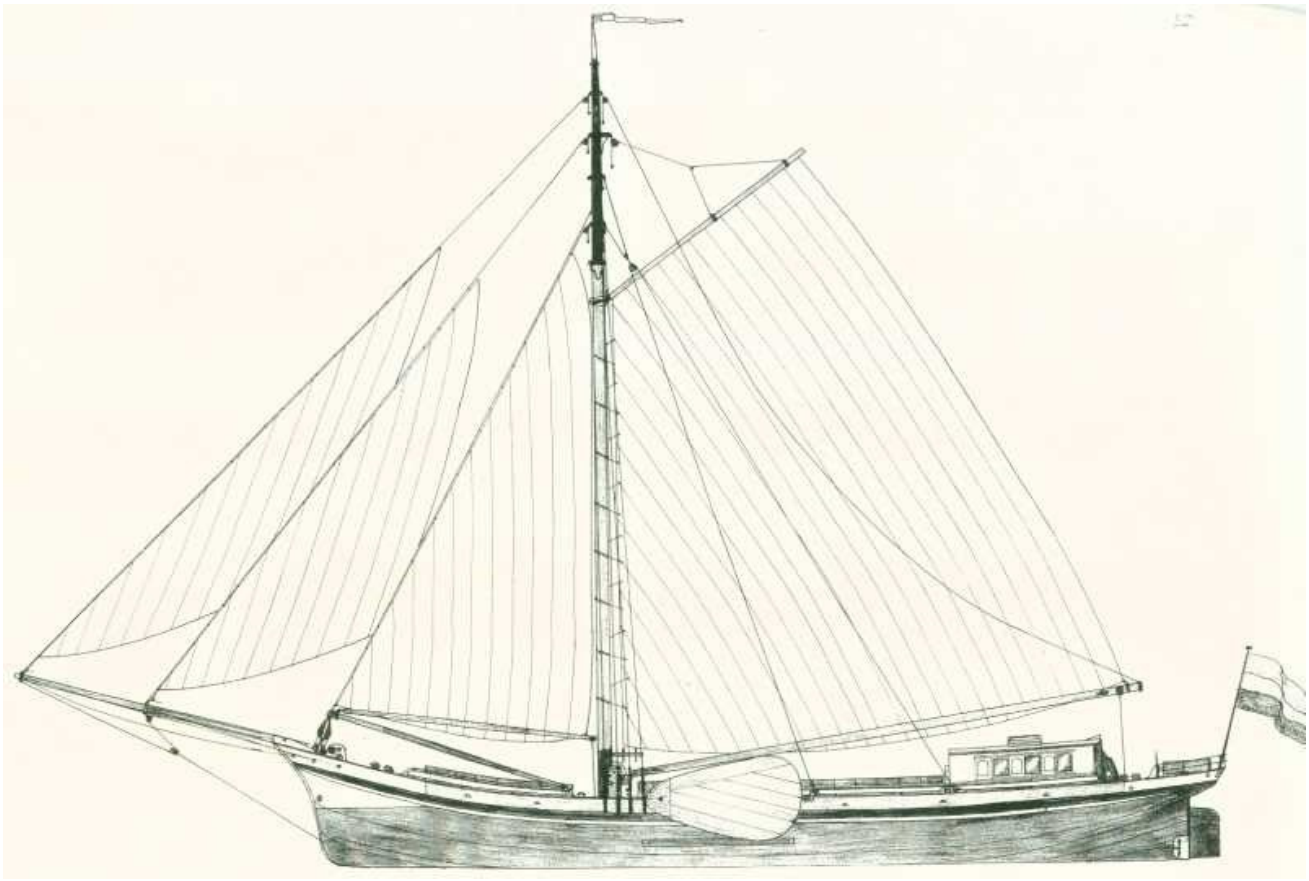
De klipper behoort tot de snelst zeilende binnenschepen van haar tijd. Ze worden veel op de rivieren en de Zuiderzee gebruikt, maar varen ook in Friesland. Er wordt wel gesteld, dat de Zuid-Hollandse klippers te herkennen zijn aan het verticaal staande boeisel in het achterschip en de Friese klippers aan het uitwaaierend hek. Klippers zijn gebouwd van staalijzer en kennen geen houten voorgangers. Na 1920 zijn vele klippers gemotoriseerd en nog later ook ontdaan van tuigage, verlengd en daarna uitsluitend gebruikt als motorschip. Kenmerkend voor klippers is de 'holle', vooruitstekende voorsteven. Die vormgeving is overgenomen van de legendarische Engelse clippers die in de 19e eeuw naam maakten op de wereldzeeën met zeer snelle reizen. De binnenschepen met de naam klipper lijken alleen boven water, van opzij, op deze zeeschepen. De klippers voor onze binnenvaart zijn alleen in ijzer en staal gebouwd en kennen geen houten voorgangers. Het achterschip is meestal mooi geveegd en ook wel gepiekt gebouwd om het water goed los te laten. Het overhangende hek brengt met zich mee dat het roer met een roerkoning door het hennegat moet, een doorgestoken roer, wat sturen met een stuurrad noodzakelijk maakt. Dat kost ruimte. Bij een aangehangen roer is het achterschip woonruimte. De schipper en zijn vrouw slapen dan onder het achterdek.

Zeilklipper in Enkhuizen, de mast op het mastdek, vaste bokkepoten om de mast te strijken.



De Friese klipper 'Ambulant' van schipper De Jong uit Workum (Bouw: Wildschut, Gaastmeer).

Veel gerestaureerde klippers voor de moderne chartervaart zijn getuigd als tweemaster, wat lang niet altijd origineel is, maar het grote tuig wordt daarmee wel hanteerbaarder maakt voor de betalende gasten aan boord.



De Friese klipper 'Neerlandia', met een origineel tuigplan uit 2001. (Afb.: Luuk Friebel)

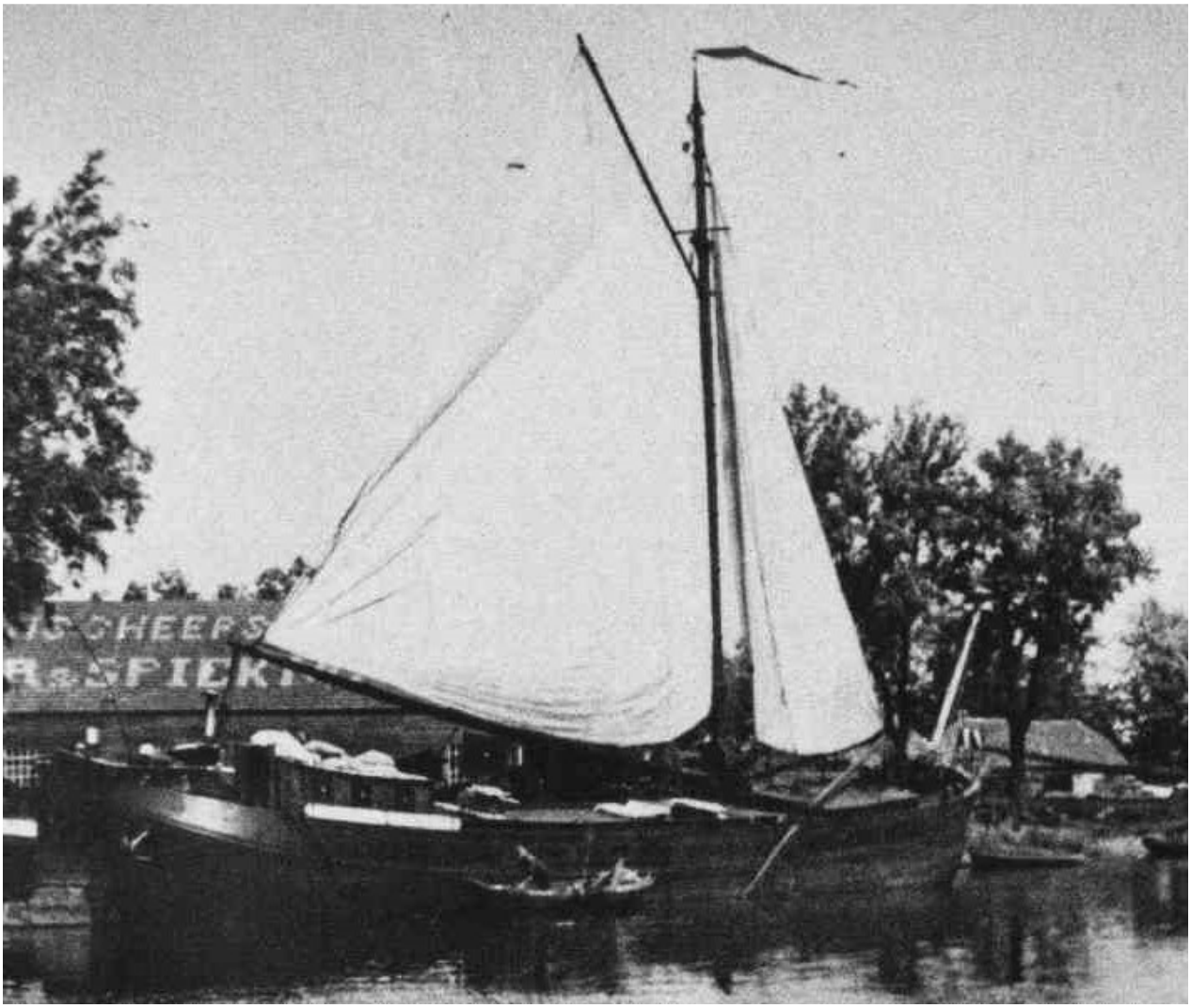
De klipper 'Neerlandia' als motorschip in bedrijf. (Foto: collectie Luuk Friebel)

De klipper 'De drie Gebroeders' van Jan Atzes de Groot uit Stavoren in de Woudfeart. Onder: deze klipper geschilderd door Marten Groenhof (Heidenskip, 1976). Collectie: Ruurdje de Groot, Starum.

Leeuwarden, ca. 1920. Friese klipper vaart richting Leeuwarden bij Snakkerburen aan de D. Ee.

De klipperaak is van voren een klipper en van achteren een Hasselter aak of een tjalk, kortom "een klipper met paardekont", dus met aangehangen roer.

Klipperaak, gemotoriseerd en met verhoogde den.



Een klipperaak bij de werf.

De klipperaak op de foto heeft het ronde achterschip van een tjalk, met naar binnenvallend boeisel. Een 'paardekont' geeft voor de schipper meer woonruimte. De mast staat op een mastdek, waarbij 1/3 van de luiken voor de mast is en 2/3 er achter. Naar het voorstag toe zijn de vaste bokkepoten te zien, die gebruikt worden bij het strijken van de mast. Het schip wordt gestuurd met de helmstok.

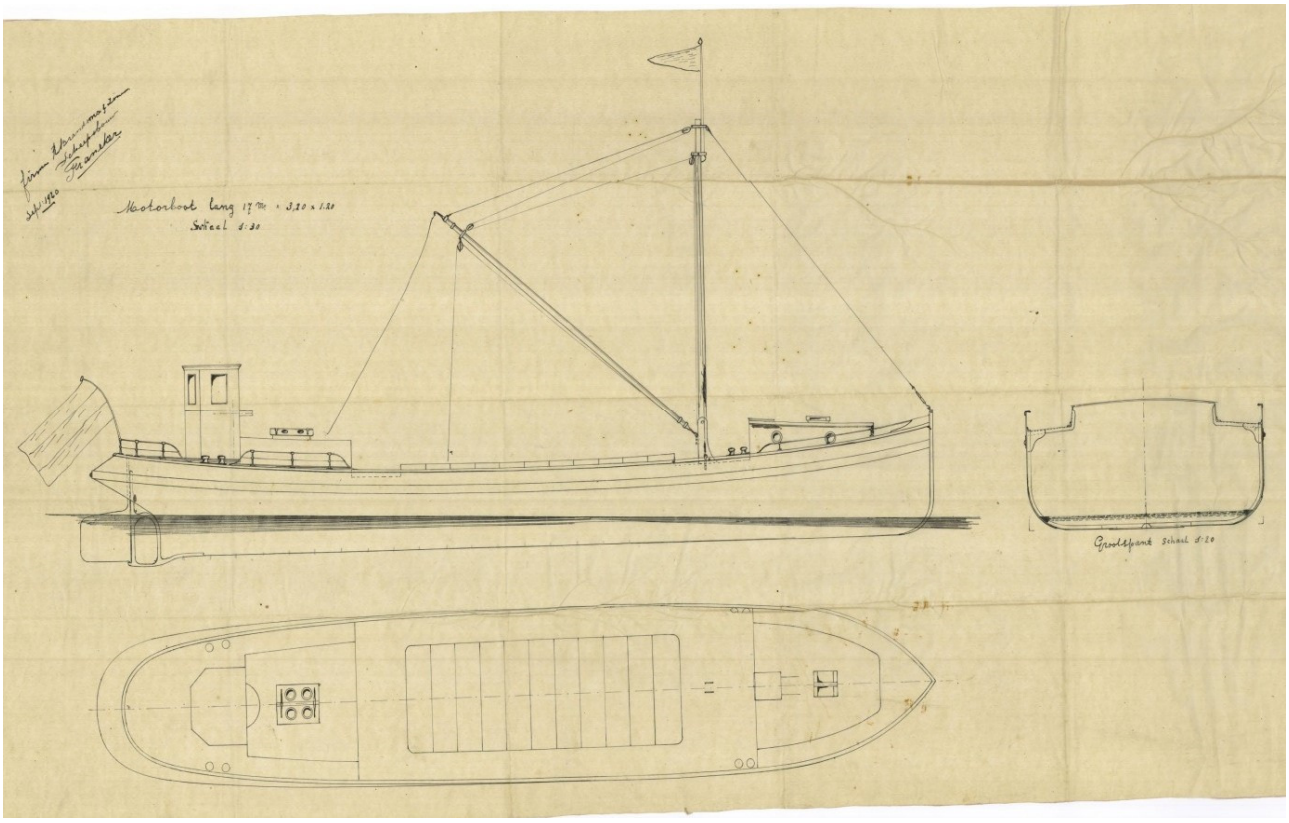
Beurtscheepjes

Rond de eeuwwisseling zijn er in Friesland vele ijzeren beurtscheepjes gebouwd, met stoommachine en daarna met dieselmotor. Fraai gelijnde, smalle scheepjes, die geschikt zijn om de smalle vaarten in te varen, het tweedeklas vaarwater. Ze vervoeren goederen, vee en passagiers. De laatsten hadden voorin een onderkomen en konden door patrijspoorten in de zijkanten zien hoe de waterwereld buiten het schip eruit zag. Achterin is de machinekamer met de Kromhoutdiesel. Vaak stuurt de schipper met een horizontaal liggend stuurrad. De mast en giek vormen de laad/losinrichting.

Beurtscheepje met dieselmotor van Auke van der Werff Stavoren, begin jaren twintig.

Het beurtschip Drachten bij invallende duisternis.

Oudega-W. De Brekken in 1955. Een beurtscheepje wordt met slingeren losgewrikt uit het ijs.



Tekening van een beurtscheepje, Brandsma, Franeker.

De steilsteven

Een steilsteven met turf uit Drenthe

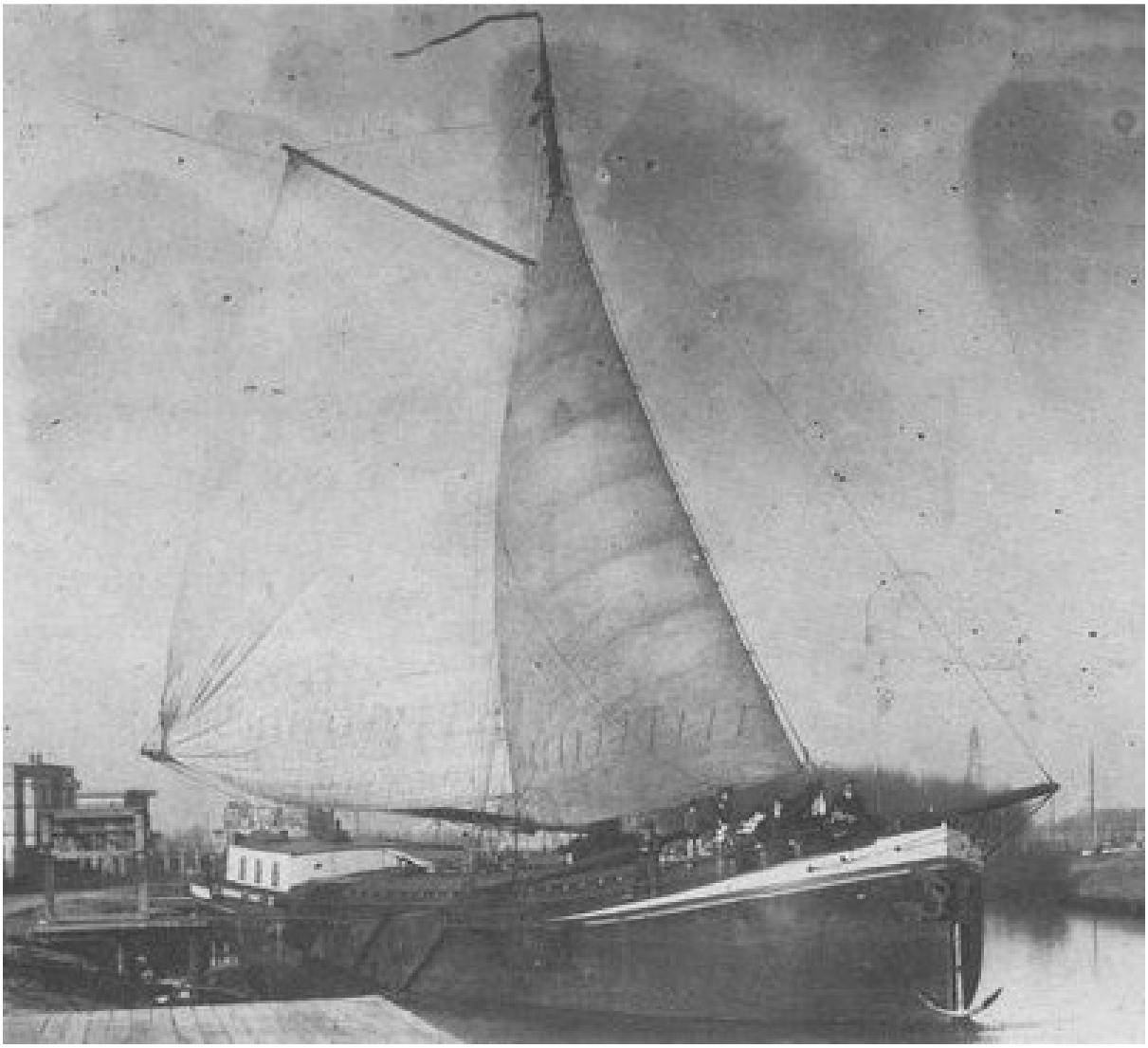
Paardekontkast voor de wind. De schipper mocht over bakboord varend de linker oever aanhouden, waarbij de giek over het land loopt (Binnen Aanvarings Regelement), waardoor de schipper dichter langs de kant kan varen om tegenliggers te laten passeren.

Deinum, 1925. Vrije vaart, Een zeilende steilsteven ("paardekontkastje") door de Harlinger Trekvaart met gekat grootzeil. (Foto: Tresoar).

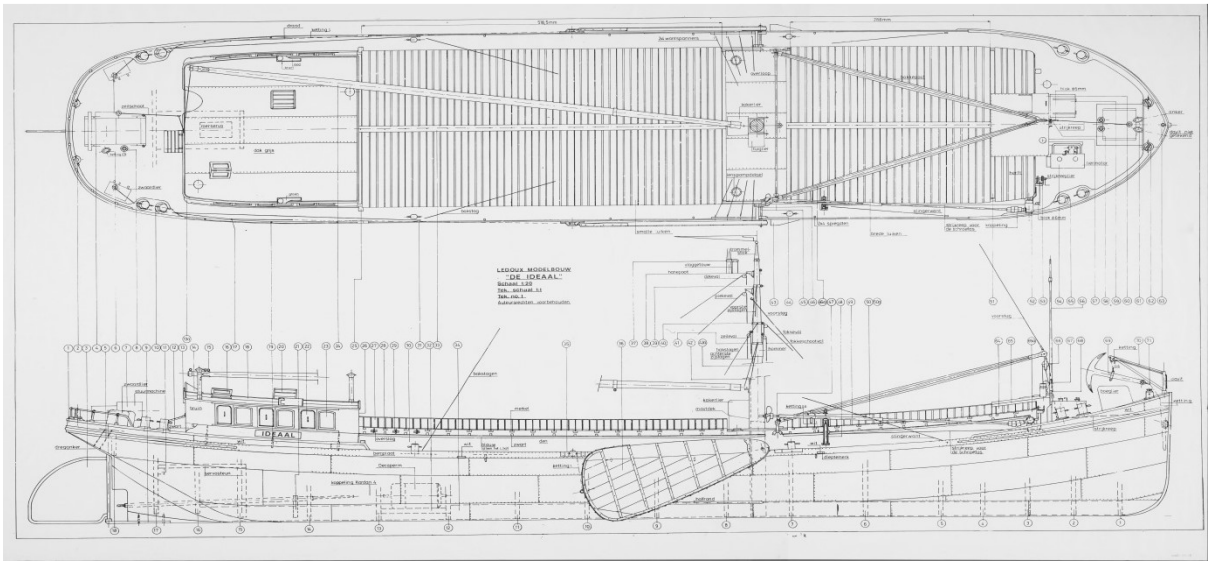
De steilsteven is waarschijnlijk het laatst ontworpen binnenschip dat ook bedoeld is om mee te zeilen. Het is een ijzeren scheepje, de Friese maat, vrij smal en ondiep. Opvallend is de combinatie van een iets spitse, steile voorsteven met een rond achterschip, als van een Hasselteraak, met aangehangen roer. Het is een "paardekontkastje". Ze zijn vooral ontworpen voor de veenkolonieën en niet zo geschikt om mee te zeilen. Meestal hebben ze ijzeren zijzwaarden, die ook van pas komen als er niet met het schip wordt gezeild. Het zwaard kan neer bij lastige zijwind en wordt gebruikt om het schip even stil te leggen in het vaarwater. Het zwaard in de modder en het schip blijft op z'n plaats. Veel steilstevens in Groningen en Drenthe zijn voorzien van een zijschroef of de schipper gebruikte een opdrukker, zodat er niet meer met het schip gejaagd hoefde te worden. In Friesland is de opdrukker wel tamelijk populair, maar de zijschroef niet. In Friesland wordt er meer gezeild. Ook met de steilstevens.

Drachten, 1953. De steilsteven van Jan van Akker uit Sneek, aan het Moleneind.

Tot in de jaren dertig kunnen schippers uitstekend uit de voeten met een steilsteven. Vriendelijk uitziende scheepjes volgens de Friese maat. Vanaf 1930 worden deze scheepjes gemotoriseerd en geleidelijk verdwijnt het zeil. Na de oorlog zijn ze al snel aan de kleine kant. De scheepvaart vraagt dan de grotere spitsen en kempenaars. De oudere schippers stoppen er mee. Ze meren voorgoed aan in de gracht en gaan wonen op hun steilsteven. Behalve deze steilstevens als scheepstype zijn er ook schepen met een steile steven, zoals de "kasten" die gesleept moeten worden, de **sleepkasten**, en vergelijkbare schepen met een tuig: de **zeilkasten**.



De Zeilkast



De Luxemotor

Luxemotor rond 1950

Stavoren 1929. Scheepswerf Volharding: een Luxe motor afgeleverd, voorzien van een hulpzeil voor gebruik bij ruime wind.(Foto: archief Anton van der Werff)

Heerenveen, 1920. Een luxemotor aan de Heerenwal, met zeiluitrusting die tevens dient als laad- en losgerei.. (Foto: H.A.Veltman. Deze woonde in het grote pand achter het stuurhuis)

De spits

Stavoren, midden jaren twintig. Een spits bij de werf, zojuist gebouwd bij de Scheepsbouw-werf Volharding Stavoren van Auke van der Werff. (Foto: archief Anton van der Werff)

De Kempenaar

Kempenaar op het Sneekermeer

Oostzeetjalken

Bolsward. Natuurlijk komen er ook Oostzeetjalken op het binnenwater om hun lading te halen en/of te brengen. Het zijn de voorlopers van de naoorlogse coaster.

2. Friesland, een agrarische provincie

Friesland is een agrarische provincie. Ook de scheepvaart in deze regio is sterk verbonden met deze wijze van leven en werken. De boeren in het watergebied hebben vrijwel zonder uitzondering eigen schepen. Ze moeten wel, want hun boerderij is in veel gevallen niet goed over land bereikbaar.

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

De scheepvaart in Friesland is tussen 1900 en 1950 voor een belangrijk deel boerenscheepvaart: voor en gedeeltelijk ook door boeren.

Boerenscheepvaart en visserij

In de tweede helft van de 19e eeuw zijn veel wegen en trekvaarten in Friesland verbeterd. Wegen worden aangelegd en/of verhard, er komen trambanen en spoorwegen waardoor het platteland over land wordt ontsloten en ook de trekvaarten worden uitgediept en verbeterd. De eerste trein in Friesland rijdt in 1863 van Leeuwarden naar de havenstad Harlingen v.v. De trein kan nog verder dan het eindstation doorrijden tot aan de Nieuwe Willemshaven, zodat goederen niet alleen overgeslagen hoeven te worden op schepen, maar ook vervoer over het spoor mogelijk is.

Vervolgens komen de spoorverbindingen van Leeuwarden met Groningen (1866), met Meppel (1868) en met Sneek (1883) gereed. Die laatste verbinding wordt in 1885

doorgetrokken naar Stavoren en sluit aan op de nieuwe veerboot naar Enkhuizen, waardoor een snelle verbinding met Amsterdam gerealiseerd wordt. Het tempo waarmee een en ander tot stand komt is bijna ongelooflijk.

Deze totaal nieuwe ontwikkelingen op gebied van transport en vervoer, internationaal, hebben grote gevolgen voor de Friese landbouw. Deze geraakt het vierde kwartaal van de 19e eeuw in een crisis. Door de betere verbindingen wordt het mogelijk goedkoop Amerikaans en Russisch graan te importeren, waardoor de afzetmogelijkheden voor de Friese boeren wegvallen. Ook blijkt dat de zuivelproducten van Friese boeren niet meer kunnen concurreren met de kwaliteit die bijvoorbeeld Deense boeren leveren. De oorzaak is eenvoudig. De boeren maken in de 19e eeuw boter en kaas op de eigen boerderij. Ze hebben daarmee een goede naam opgebouwd, maar ze zijn door dat succes gemakzuchtig geworden. Er wordt op grote schaal geknoeid met de bereidingswijze, waardoor de kwaliteit van de producten terugloopt en de boeren de concurrentie met het buitenland verliezen.

Bolsward, 1910. Zuivelfabriek Hollandia met stoomsleepboot en een dekschuit. Voor het stoken van de stoomketel worden turven, hout, briketten (gemalen en daarna tot broodjes geperste turf), antraciet en cokes (steenkool) gebruikt.(Foto:Tresoar)

Om het tij te keren, wordt het probleem door kwaliteitscommissies in kaart gebracht en wordt er nieuw beleid ontwikkeld. Kaas en boter kunnen volgens deze adviezen beter

geproduceerd worden op zuivelfabrieken. In 1879 verrijst in Veenwouden de eerste zuivelfabriek. Een jaar later komen er grote fabrieken in Sneek, Bolsward, Wommels en Oosterlittens, gesticht door de Nederlandse Maatschappij van Kaas- en Boterfabrieken.

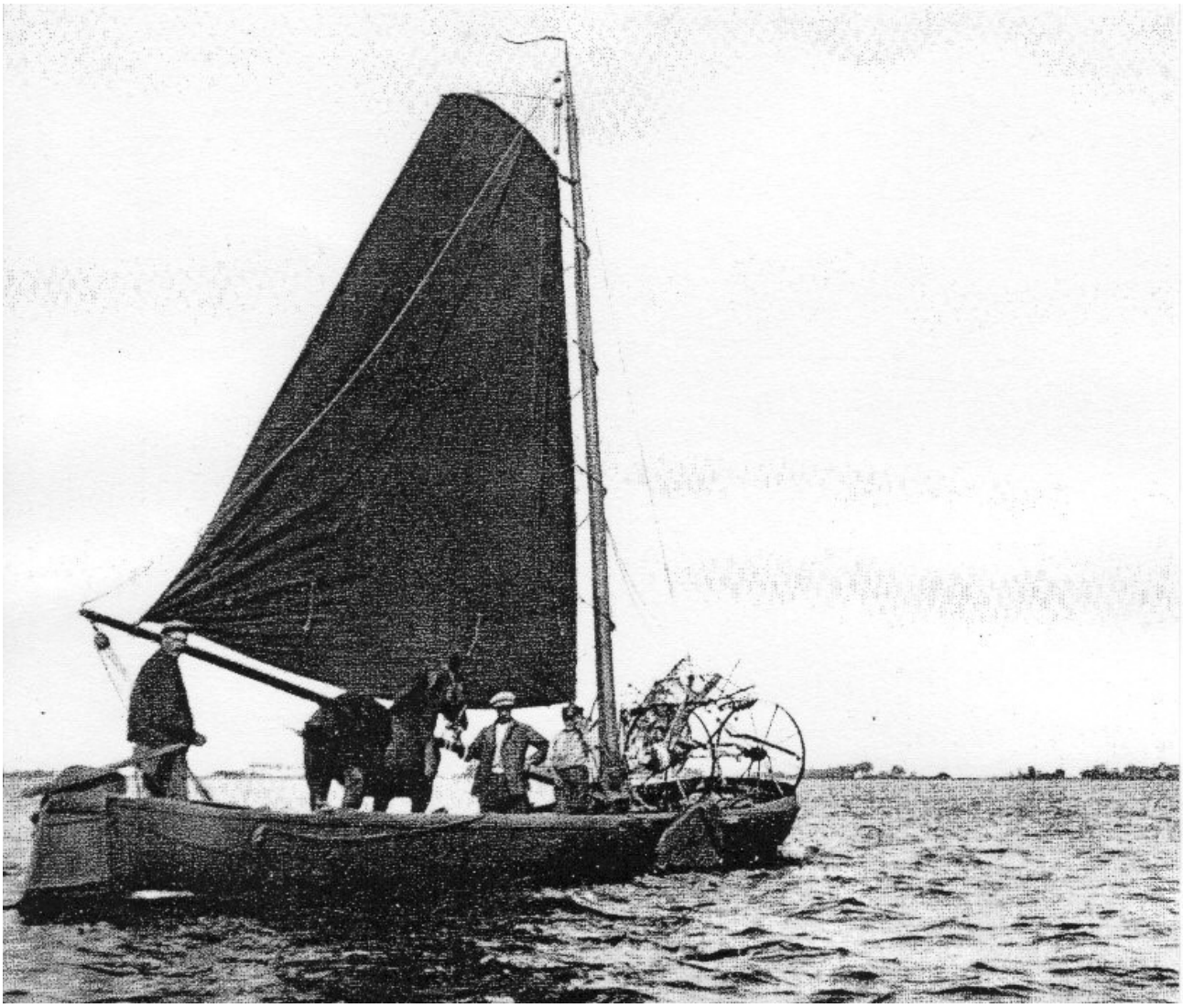
Zurich, ca. 1920. Coöperatieve zuivelfabriek. Boeren voeren hun melk aan in pramen met spriettuig. Mijn overgrootvader, boer op de Waaipleats in Witmarsum, participeerde in de coöperatie. Zijn zoon, mijn pake, was kaasmaker op deze fabriek.(Foto: Tresoar)

Het is echter niet zo, dat de boeren in die tijd direct overtuigd zijn van het nut en de noodzaak van een zuivelfabriek. Ze zijn veeleer huiverig om hun melk weg te brengen en af te leveren bij een fabriek waar ze de bereiding van boter en kaas uit handen geven. Niet dat de boeren zoveel recht van spreken hebben, maar de weerstand tegen dit beleid is groot. Als echter blijkt dat de ontwikkeling gewoon doorgaat, ontstaan er andere belangen. In Warga zien boeren als eersten wat er gebeurt en ze bedenken dat zij ook wel zelf een zuivelfabriek kunnen oprichten. Met als rechtsvorm de coöperatie. Dergelijke coöperatieve zuivelfabrieken zijn eerder ook door de Deense boeren opgericht.

De eerste eigen zuivelfabriek van boeren in Friesland gaat in 1887 bij Warga van start. In de daaropvolgende jaren worden op vele plaatsen dergelijke zuivelfabrieken opgericht. De diverse coöperaties van boeren verenigen zich in 1897 in de Bond van Coöperatieve Zuivelfabrieken. Een jaar later komt nog een tweede samenwerkingsverband tot stand

voor de export van zuivelproducten: de Friesche Coöperatieve Zuivelexportvereniging (Frico), die met een grote fabriek gevestigd wordt in Leeuwarden.

Deze ontwikkeling in de landbouw zorgt voor een stimulans voor de scheepvaart rond het boerenbedrijf. Altijd al waren boeren in het Friese waterland voor het vervoer van personen en goederen aangewezen op het water. De opkomst van de zuivelindustrie betekent vanaf ongeveer 1900 een extra impuls voor de scheepvaart om de melk naar de fabrieken te vervoeren. Tot in de jaren zestig blijven de vele melkboten een dagelijkse verschijning op het Friese water, waarbij zeker ook het geluid van de ééncilinderdiesels ("ponk, ponk, ponk") voor velen een vertrouwde herinnering is. De schipper heeft vaak een stuurhuisje gebouwd ter beschutting, waarbij hij door een minimale kier naar voren gluurt om nog iets te zien. Dat kon in die situatie, omdat het op het water niet druk was.



Vervoer van paard en hooischudder over de Friese meren. (Foto uit: P. Bakker, L.Kleijn, 1938)

Sloten, 1953. Martinus de Vreeze in zijn motorschouw, waarmee hij de melk ophaalt voor de zuivelfabriek (en een kalf vervoert).(Foto: collectie Fedde de Vreeze, Koudum)

Koudum, jaren vijftig. De melkboot.

Grouw 1930. De Boerenkade: bestemd voor boeren die met de roeischouw naar Grouw gaan om inkopen te doen. Het haventje is nu gedempt. (Foto: Tresoar)

Het boerenscheepvaartbedrijf is vanuit het perspectief van de scheepvaart natuurlijk weinig spectaculair. Het is vooral praktisch van aard, functioneel, en mist de sfeer van schepen, verre einders en avontuur. Maar dat zijn ook maar landrottendromen. Scheepvaart is eenvoudig een functioneel gebeuren en de boerenscheepvaart mag dan weinig tot de verbeelding spreken, ze is er en functioneert op een zo vanzelfsprekende wijze, dat ze nauwelijks als bijzondere vorm van vervoer wordt opgemerkt. Deze vorm van kleinschalige scheepvaart past bij een bedrijfsvoering van het boerenbedrijf in het Friese waterland. De tijd voordat de moderne rationalisering van het bedrijf plaatsvond, bijvoorbeeld met robots die de melkproductie en het gedrag van het vee bewaken en met een zuivelproductie op Europees of zelfs mondiaal niveau.

De beelden spreken daarbij voor zich. Er is echter geen reden tot nostalgie. De foto's verbeelden een voltooid verleden tijd, die voor de betrokkenen niet minder economische zorgen baarde dan voor ons de tegenwoordige tijd.

Workum, 1947. De volle melkbussen worden met de zeilschouw naar de boerderij gebracht. (Foto: A.Deinum)

Akkrum, 1920. (Foto: H.A.Veltman)

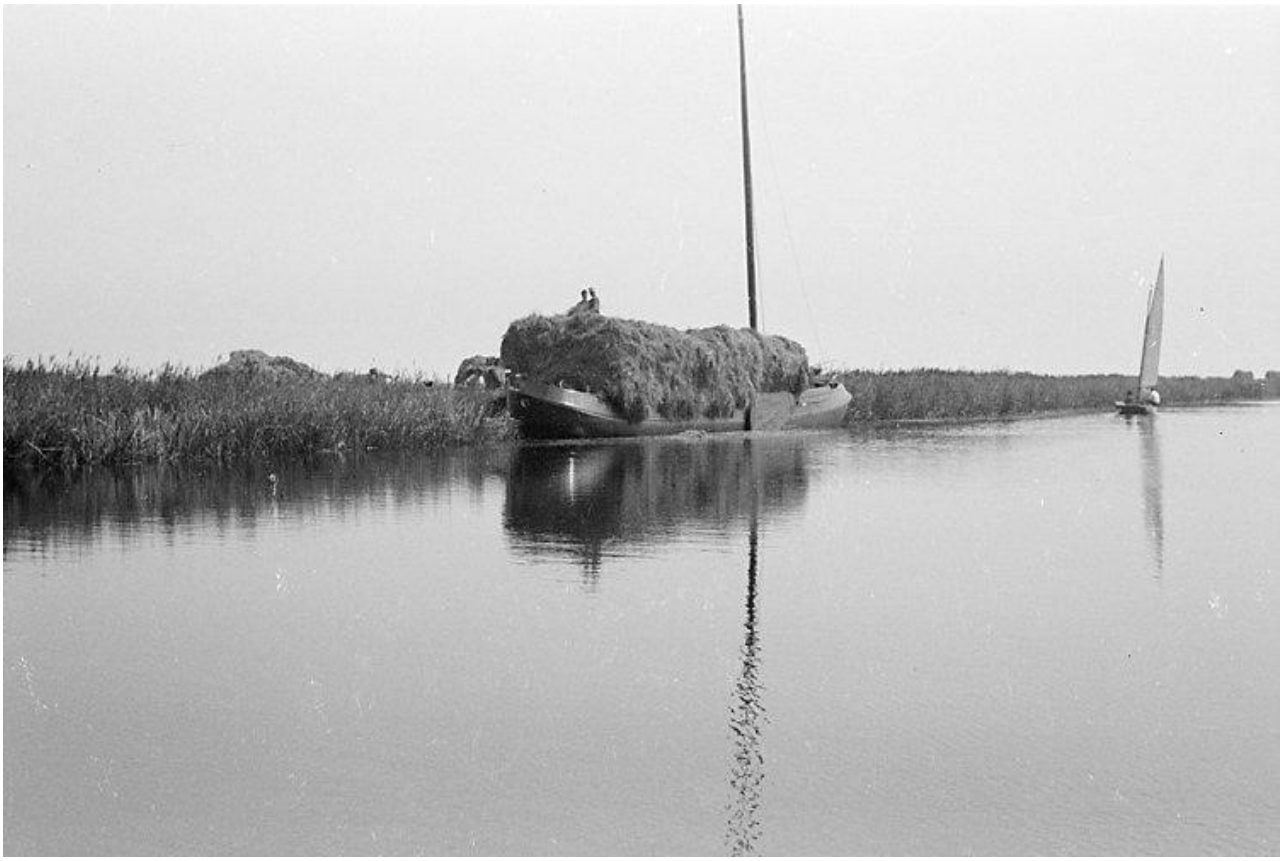
Met de schouw wordt de melk naar de fabriek geboomd.

Akmarijp, Melkboot bij de coöperatieve fabriek, een praam als dekschuit.(Foto's: Tresoar)

Jubbega 1946 verkoop van melk direct uit de bus in de geëmailleerde pannen.(Foto: Tresoar)

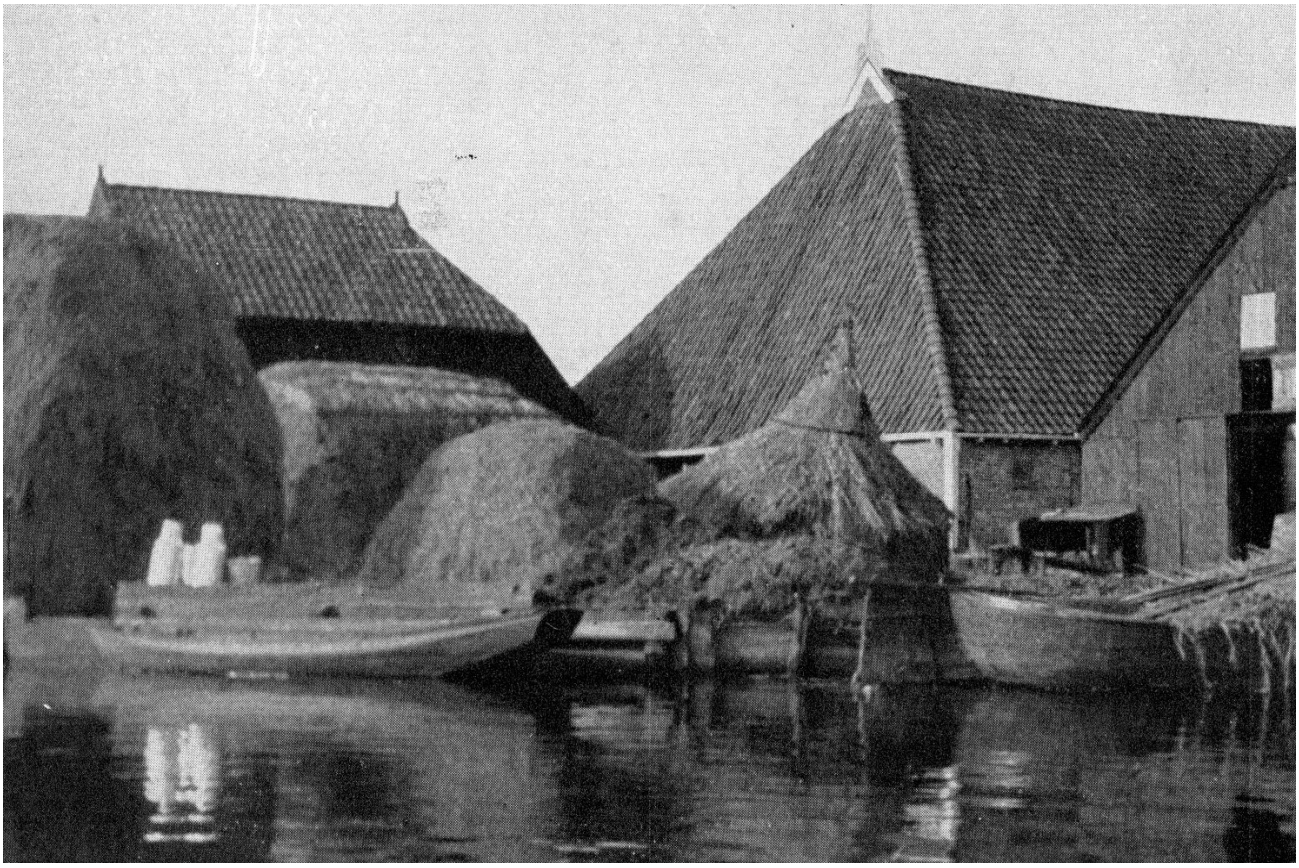
Jubbega, melktransport in de jaren vijftig, met een bok voorzien van duwboom (trilkjen of wegen).

Het hooi in de praam en dan naar de boerderij (Foto: Tresoar)



Vervoer van hooi met een skûtsje, 1942. (Foto: Cobie Douma)

Veenwouden, 1927. Overladen hooi van praam op boerenwagen (Foto: Tresoar, Gorter)

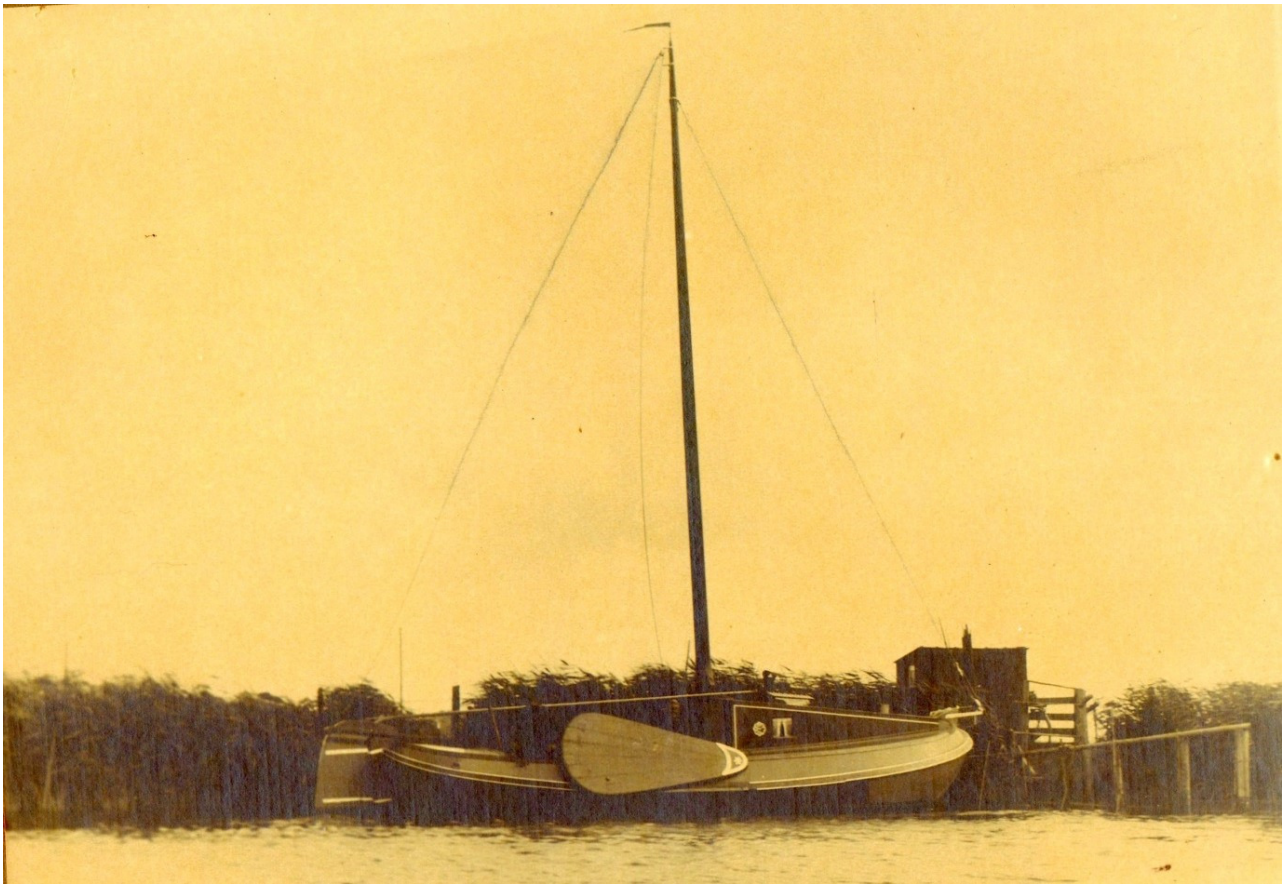


Friesland, ca. 1935. Boeren kunnen niet zonder boten. (Foto uit: P.Bakker, 1936)

Friesland, 1925 (Foto: H.A.Veltman)

Behalve boeren zijn er natuurlijk ook **vissers** op het binnenwater. In iedere vaart staan in de buurt van dorpen de dichtzetten van de plaatselijke visser. Langs de oevers van de veenplassen en meren zetten vissers hun fuiken om aal te vangen. De boten die zij gebruiken zijn vaak uiterst bescheiden. Een schouw, een boatsje of als het wat beter gaat, een visaakje.

Everen de Vries uit Skarl bij zijn bedoeninkje aan de Morra.(Foto: Tresoar)



Visaakje bij de dichtzet met woonruimte voor de mast.

Heeg, 1910. De palinghandel in de Zuidwesthoek concentreert zich in Workum, Gaastmeer en Heeg, waar de firma's Visser en Lankhorst de handel domineren. De foto is gemaakt vanaf 'It Eilân', van de plek waar Wigle en Anne Visser hun woning 'Siet u Selfs' hebben, met zicht op de werf van De Jong. De aal wordt met visaakjes en het stoombootje 'De Palinghandel' naar Heeg en Gaastmeer gebracht en gaat met grote palingaken over de Noordzee naar Londen.

Makkum, 1890. Kleine Zijlroede met vissershuisje en dichtzet. (Uit: Schetsboekje van Jacobus ten Zweege, Makkum. Collectie Dirk Huizinga)

Galamadammen, 1948. Visser Everen de Vries uit Skarl bij zijn vissershuisje.(Foto: Tresoar)

Koudum, binnenvissers in een boatsje. Ca. 1930.

Vervoer van bulkgoederen in vrije vaart

Vervoer van bulkgoederen turf, aardappelen, bieten, terpaarde ("modder") en mest ("stront") is in 1900 een activiteit van de vrije schippers. Zij werken zelfstandig, zonder baas boven zich. De **vrije vaart** is een wilde vaart. De schipper 'leeft van de wind' en woont met zijn gezin aan boord. Dit in tegenstelling tot de schippers van de beurtvaart, die op de wal wonen, in een van de plaatsen van waaruit zij hun beurten varen. Ook vrije schippers die voor vaste relaties varen, kunnen hun gezin aan de wal laten wonen. Dat soort vervoer is te zien als een vrije beurtvaart. Bij de echte wilde vaart is dat onmogelijk. De schipper vaart niet op vaste trajecten, maar neemt de lading aan die hij kan krijgen en brengt die op plek van bestemming, waarna hij opnieuw lading moet zien te vinden. Ook is het mogelijk, dat hij de lading koopt en elders weer verkoopt. De vrije schipper is dan tevens handelaar. Deze schippers leven op hun schip, met hun gezin. De gezinsleden zijn tegelijkertijd zijn bemanning. Zodra een van hen iets kan tillen of een touw kan vasthouden, kan hij of zij helpen. Werk en privé zijn bij de vrije vaart niet te scheiden.

Vervoer van turf

De turfwinning in Friesland is al eeuwen oud. Het **Buitenstvallaat in Drachten** mag daarbij staan als symbool voor eeuwen turfafvoer. Hoewel achter Drachten in 1900 al jaren geen turf meer wordt gewonnen, herinnert deze sluis Drachten aan een periode dat dit anders lag. Het Buitenste vallaat ten westen van Drachten is de sluis die in 1641 aangelegd is als begin van de vaarten naar Drachten, Ureterp en

verder, ten behoeve van de afvoer van turf. De Drachtster Compagnonsvaart is gegraven op initiatief van de Haagse koopman Passchier Hendriks Bolleman, die het veengebied ten oosten van Noord en Zuid Dragten wil exploiteren op de winning van turf.

Drachten, 2007, het sluisje Buitenstvallaat met de sluiswachterswoning uit 1893, op de plek van de oorspronkelijke sluis uit 1641. (Foto: Dirk Huizinga)

De turf moet vervolgens door wijken en vaarten met schuiten vervoerd worden naar dorpen en steden voor verwarming. Het afgraven van het veen leidt ertoe, dat het land daarna één tot twee meter lager komt te liggen, wat problemen oplevert met de waterhuishouding. De grote vervening tussen Heerenveen, Drachten, Ureterp en Bakkeveen begint reeds in de 17e eeuw. In de 18e eeuw komen er klachten van de bevolking over de (on)bewoonbaarheid van het gebied, omdat er na de afgraving van het veen alleen petgaten overblijven met smalle stroken laaggelegen land. Een groot deel van het jaar staat alles onder water. Er is vooral in de winter regelmatig sprake van ernstige overstromingen, waardoor het gebied vroeger weliswaar arm was, maar nu ook nog eens onbewoonbaar.

De turfgraverij graaft zich door de jaren heen van west naar oost. Hoe verder naar het oosten, hoe armoediger het wordt. De turf wordt vooral geleverd als brandstof voor de grote steden in Holland. Het zijn vaak Hollandse kooplieden die als vervener optreden, zoals Passchier Bolleman bij Drachten doet. Rond het jaar 1900 wordt er achter Drachten al tijden geen turf meer gewonnen en dat geldt ook voor het veen gebied in Noordwest Overijssel en langs de Tjonger, ten zuidoosten van het Tjeukemeer. De graverij is dan al veel verder opgeschoven naar het oosten, naar de veengebieden van Groningen en Drenthe. De turf wordt vooral door Drentse en Overijsselse schippers over de Zuiderzee

naar Holland gebracht. De Hollanders halen hun turf niet zelf op. Dat doen de Friezen wel. De Friese schippers met hun skûtsjes halen zelf de turf uit Drenthe en Groningen en brengen die naar hun klanten in Friesland, in de steden en dorpen. De Friese schippers zijn ook niet permanent met turfvervoer bezig zoals de Groningse en de Drentse schippers. Zij varen voor de winter een paar keer met turf, maar de rest van het jaar zijn de Friese schippers druk met het vervoer van aardappelen, bieten, modder en mest. Vanuit Friesland zijn er voor de schippers drie routes naar de veengebieden in Groningen en Drenthe:

1. De noordelijke route: van Drachten naar Frieschepalen en via de Jonkersvaart via Leek naar het Hoendiep, door de stad Groningen en zo naar het Winschoterdiep en verder.

2. De midden route via Oldeboorn naar Gorredijk, via de Opsterlandse Compagnonsvaart ('Appelschastervaart') naar de Drentse Hoofdvaart en het Oranjekanaal (de huidige "turfroute" voor de pleziervaart).

3. De zuidelijke route, die het minst wordt bevaren, via de Kop van Overijssel naar het Meppeler Diep, de Hoogeveense Vaart en verder.

Veel turfvervoer in Friesland vindt plaats op grond van "vaste relaties". De schipper handelt met een vaste veenbaas en levert de turf af bij vaste klanten. In de smalle kanalen van Groningen en Drenthe is het minder goed mogelijk te zeilen. De schepen worden er meestal gejaagd. Turf is een licht product. Als het schip tot de luiken geladen is, ligt het nog steeds hoog op het water. De overige turf wordt daarom door de vrouwen die de turf eerst in het ruim stapelen, vervolgens als deklast hogerop gebracht. Het hele schip wordt volgestapeld met turfjes. Tenslotte worden deze afgedekt door de houten luiken en vervolgens wordt de lading vastgebonden. De leefbaarheid aan boord is dan wel wat verminderd. De ingang van de roef lijkt wel een konijnenhol. De roerganger staat op een verhoging en stuurt met een verlenger aan de helmstok. Zeilen met zo'n deklast wordt ook bezwaarlijker. De giek wordt hogerop bevestigd, maar het zeil past dan niet goed en de stabiliteit van het schip heeft er onder te lijden. Toch kiezen deze schippers van de vrijevaart voor dit werk. Voor brood op de plank, maar ook vanwege de eigen verantwoordelijkheid, voor de vrijheid, geen baas boven zich. De tocht naar de veenderijen is overigens niet zonder risico. De zoon van een skûtsjeschipper vertelde me eens, dat 'heit' altijd een geweer binnen handbereik had als ze door de Friese Wouden naar Drenthe voeren. Landloperij was weliswaar verboden, deze lieden konden opgesloten worden in Veenhuizen, maar was in de arme Wouden wel een praktisch probleem. Ook Kleefstra (1908) voelt zich een keer bedreigd door een onguur type als hij aan de Opeindervaart zit te vissen en ook hij grijpt naar een voor dergelijke situaties meegenomen geweer om zijn belager te verjagen.

Appelschastervaart, 1900. De pas gegraven trekvaart voor het vervoer van turf uit Drenthe.

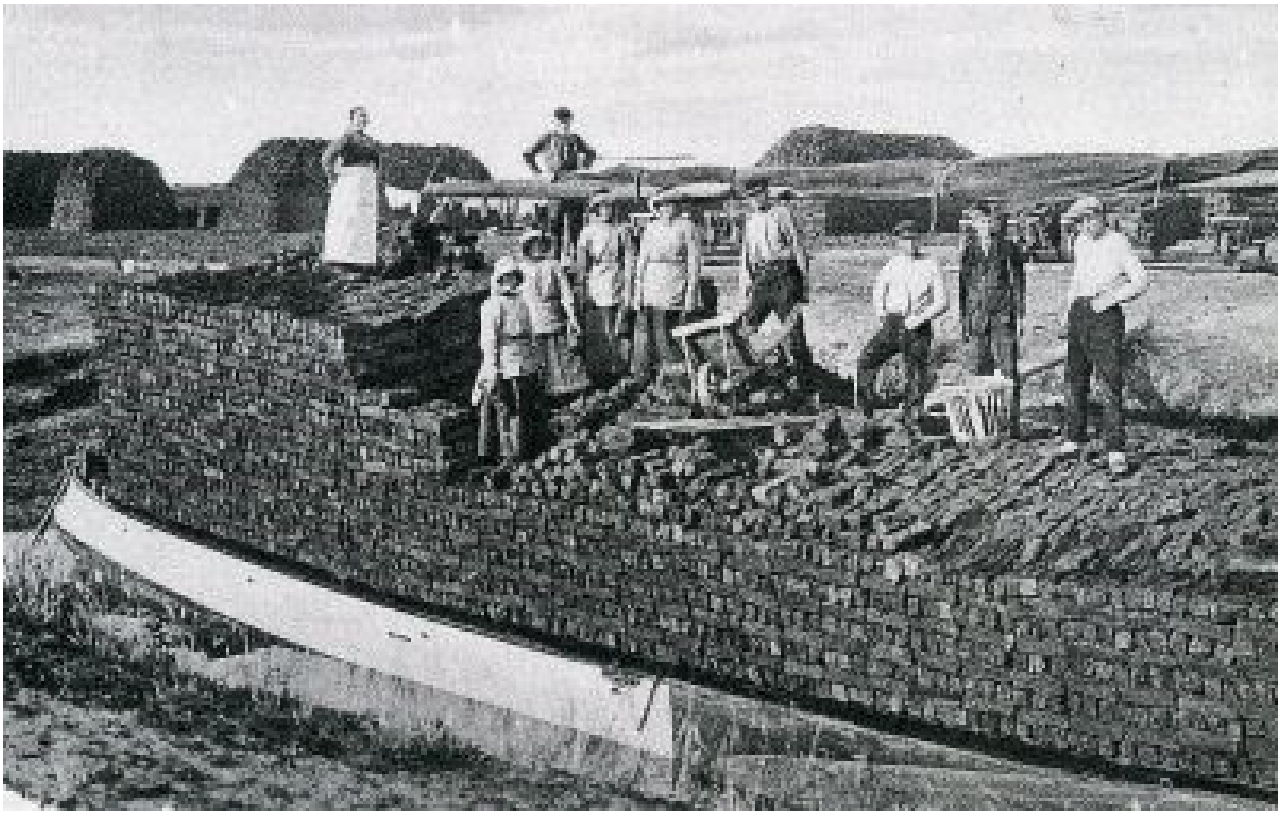
Franeker 1915 (Foto's: Tresoar)

Wartena, 1906. (Foto uit: Tomalin, 1907)

Wartena, 1906. Aan bakboord en stuurboord wordt geboomd. (Foto uit: Tomalin, 1907)

In de 20e eeuw is de turfvaart echter op haar retour. Er is concurrentie van 'de zwarte brand': steenkool en antraciet, waardoor er minder behoefte is aan turf als brandstof. Tijdens de Eerste Wereldoorlog ontstaat er tekort aan ondermeer brandstoffen en wordt de distributie centraal geregeld door 'de brandstofcommissie' in Den Haag. Het vervoer van turf naar de industrie, zoals de steenbakkerijen langs de rivieren, is al langer uitbesteed aan eigen vervoerders. Daar komt de vrije turfschipper vervolgens niet meer aan te pas. Tijdens de oorlog wordt de vrije transport geheel aan banden gelegd. Alle bevrachting van schepen moet lopen via de Algemene Schippers Beurs (ASB). Iedere schipper moet zich melden en kan daarna op z'n beurt wachten.

Eigenlijk vinden de schippers dat de vrije turfvaart hen ontnomen is. Sommige schippers denken dat 'het Kolenbureau' daar de hand in heeft.

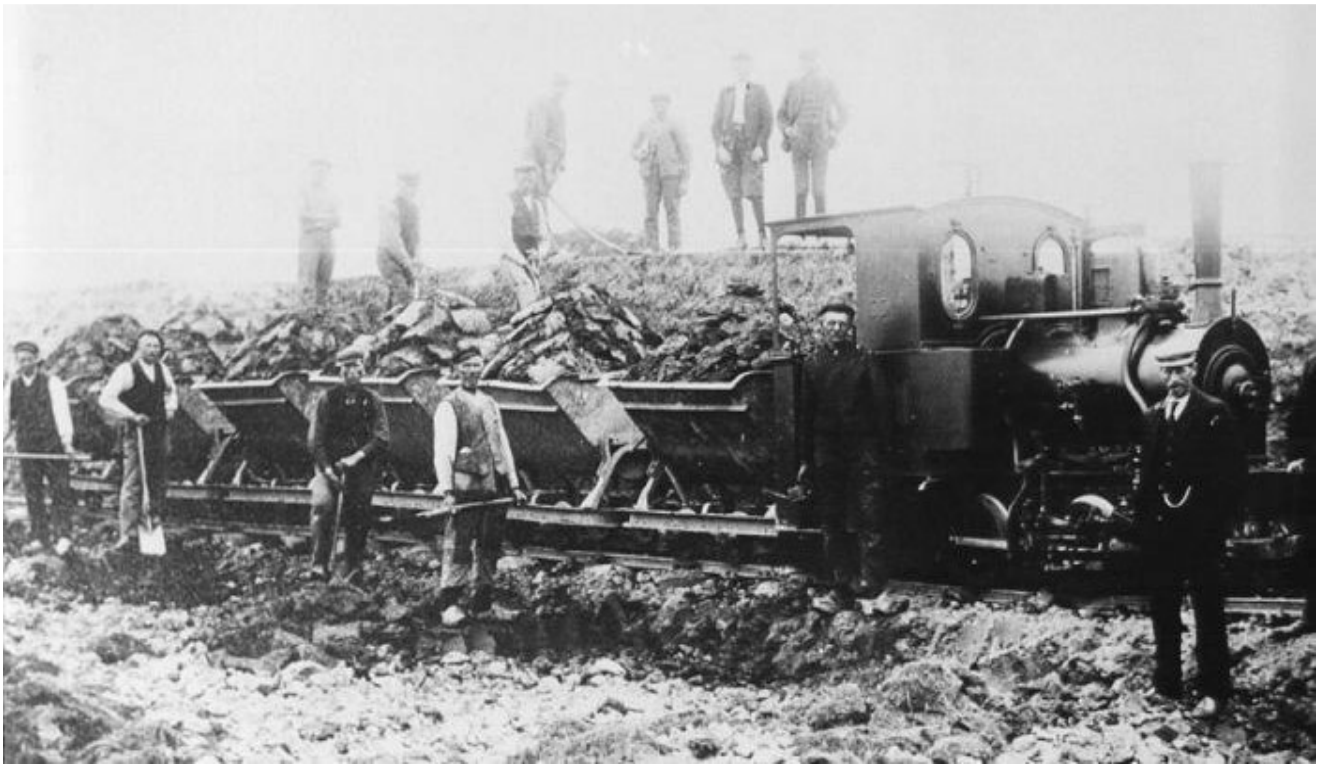


Het storten en stapelen van de turfjes van achter naar voor. De giek is omhoog gebracht.

Vervoer van terpaarde en mest

In de provincie Friesland zijn vooral schippers met kleinere schepen actief met het vervoer van turf en terpaarde ("modder"). De terpaarde wordt door boeren gebruikt om de kwaliteit van de grond te verbeteren. Ieder jaar strooien boeren opnieuw vruchtbare aarde uit over hun land. Elke terp die afgegraven wordt, heeft een eigen kwaliteit modder, die door landeigenaren, die langzamerhand kenners van terpaarde worden, van tevoren gekeurd wordt. Het is een lucratieve handel, maar er komt in het begin van de 20e eeuw een einde aan. Het vervoer van terpaarde komt onder druk te staan, omdat vele terpen afgegraven zijn en er minder modder beschikbaar komt, maar vooral doordat het gebruik van terpaarde wordt verdrongen door de kunstmest. Na de Eerste Wereldoorlog blijft er niet veel werk voor deze schipperij over. Het vervoer van modder en van turf is verleden tijd en voor ander vervoer, zoals de beurtvaart, krijgt de binnenvaart in toenemende mate last van concurrentie door vervoerders over de weg. De vrachtwagen doet zijn intrede en drukt het vervoer over water in het defensief. Dat geldt natuurlijk niet voor het bulkvervoer van mest van de boerderijen. Vervoer van die geurige lading blijft een "voorrecht" voor de vrije binnenschippers. Niet alleen wordt er koeienmest vervoerd, maar ook straatvuil uit de grotere steden vermengd met menselijke fecaliën. In veel Friese steden bestond tot ver in de 20e eeuw voor menselijke uitwerpselen geen WC met riolering, maar werd gebruik gemaakt van een tonnenstelsel. De inhoud daarvan werd

vermengd met straatvuil en aan boeren in Friesland en Holland verkocht om te gebruiken als mest .



Britsum, 1915. Vervoer terpaarde naar de haven in kiepkarren met een stoomlocomotief.

Workum, 1950. Overladen van mest uit pramen in de luxemotor 'Dankbaarheid' van Roelof de Boer (bouw: Van der Werff, Stavoren, 1929) Met de luxemotor zal de mest over de Zuiderzee naar Holland worden vervoerd. (Foto's: Tresoar)

Akkrum,1920. Mestoverslag op de Boorn. (Foto H.A.Veltman)

Aardappelen en bietenvervoer

De Friese tjalk Bruinvisch tijdens de bietencampagne van 1950. Reeds ontdaan van zeiltuig.

Ferwerd, 1910. Bietenschepen

Menaldum, overladen van aardappelen, aangevoerd met Berlikumer pramen.

Zand en grindvervoer

Makkum, 1942. Een sleepkast en dichterbij een luxemotor die zand of grind lost (met verlengde giek, een zelflosser).Geheel rechts een tjalk. (Foto's: Tresoar)

Hallum, zandvervoer met tjalken. De schippers gebruiken zelflossers.

Schippersgilden en schippersverenigingen

In Drachten wonen in het midden van de 19e eeuw zo'n honderd schippers. Veel van die schippers varen het hele land door, tot in België, maar hebben Drachten als domicilie , omdat het plaatsje in die tijd de zetel is van het schippersgilde. Bij de jaarlijkse vergadering van het gilde worden wensen van de schippers geïnventariseerd zoals het aanbrengen van betere betonning, het wegbaggeren van ondieptes en het beperkt houden van de bruggelden. Die wensen brengt het gilde vervolgens in bij de Provincie Friesland. Deze schippersgilden hebben niet alleen een positieve functie van gecoördineerde belangenbehartiging. Ze hebben door hun normerende beleid ook een neiging tot conservatisme. Veranderingen in de buitenwereld worden al snel gezien als bedreiging van gevestigde belangen. Vernieuwingen die moeite kosten, worden collectief afgewezen, terwijl individuele, innovatieve schippers wellicht een heel goede vorm kunnen vinden om de verandering tot een verbetering te maken. Organisaties die de individuele ondernemer remmen om concurrentie buiten de deur te houden, zullen echter op termijn ingehaald worden door de werkelijkheid. De schippersgilden zijn aan het einde van de 19e eeuw dan ook verdwenen. Wel ontstaan op vele plaatsen schippersverenigingen en is er in Friesland zelfs een 'Federatie van
Schippersverenigingen in Friesland'. In 1917 zijn daar dertien verenigingen bij aangesloten.

Berend Mink met echtgenote op z'n skûtsje met opdrukker in 1955.

3. Waterwegen in soorten

Vaarwater is er in Friesland voldoende, maar de bruikbaarheid ervan voor de scheepvaart valt tegen. Veel vaarwegen zijn ondiep, smal en kennen slappe, onduidelijke oevers, zodat het niet mogelijk is een schip te jagen. Toch heeft in die tijd vrijwel ieder dorp een aansluiting op het vaarwegennet. Als een dorp al niet direct aan een vaarwater ligt, dan wel met een opvaart, een kanaaltje van het vaarwater naar het dorp toe. Zo slecht als de verbindingen begin 1900 over land zijn, zo goed zijn ze over het water. Wie in de eerste helft van de 20e eeuw van Grouw naar Eernewoude wil over land, maakt een wereldreis. Over water is het een peulenschil. Tussen Joure en Sneek is helemaal geen landweg te bekennen, maar met de boot is de verbinding goed. Het probleem met het vaarwater is, dat het niet zo goed onderhouden is en niet meer voldoet aan de eisen die de moderne scheepvaart begin 1900 aan het vaarwater stelt. Schepen worden groter, maar de waterwegen blijven smal en ondiep. Met uitzondering natuurlijk van de meren, kenmerken de Friese waterwegen zich door kleinschaligheid. Om de scheepvaart daarbij in wat goede banen te leiden, maakte de Provinciale Waterstaat die belast is met het onderhoud en beheer van de vaarwegen, een onderscheid in kwaliteit. De waterwegen worden ingedeeld in **drie klassen**:

Eersteklas vaarwater

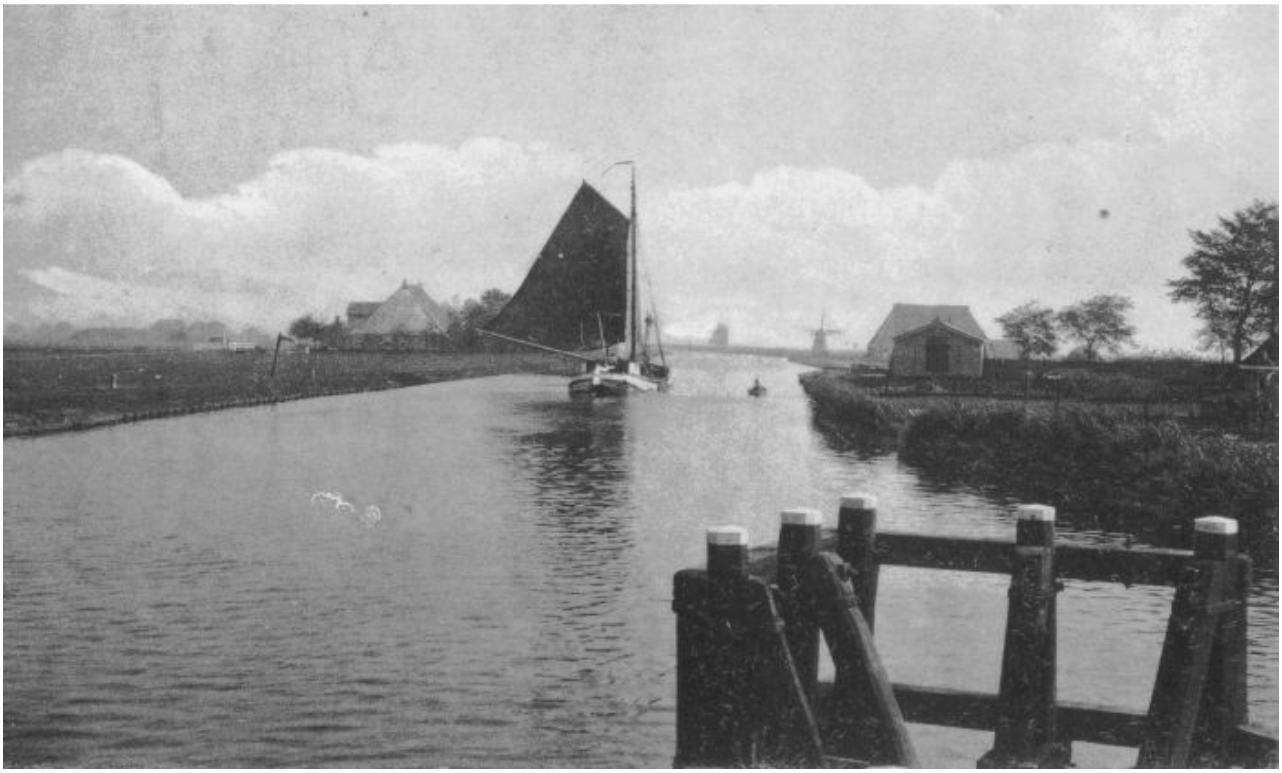
Onder het eersteklas vaarwater vallen de grote kanalen. Het beste vaarwater van Friesland, geschikt voor de grootste schepen. Deze kanalen mogen bevaren worden door schepen van maximaal 31.50 x 6.30 x 2.20 meter: de Friese maat. De zeesluis van Stavoren is met zijn lengte van 32 meter bepalend voor deze maximummaat. Een schip dat daar aan voldoet, heet een Friese maatkast. Dat is geen type schip, maar een schip met maximum maten. De maximale diepgang is 2.20 meter bij Fries zomerpeil.

Tweedeklas vaarwater

Onder het tweedeklas vaarwater vallen de wat smallere vaarwegen, die veelal ook ondieper zijn. Maximaal 1.80 meter diep bij normaal Fries zomerpeil. Het boezemwater staat in droge zomers echter vaak lager, zodat de schepen niet veel meer dan anderhalve meter diepgang mogen hebben. Dit vaarwater mag bevaren worden met schepen die maximaal 21.50 meter lang zijn.

Derdeklas vaarwater

Tenslotte is voor Friesland het derdeklas vaarwater vastgesteld. Het bestaat uit de vele ‘sloten’ en vaartjes die alleen met kleinere schepen bevaarbaar zijn. De maximale lengte van deze schepen is vastgesteld op 14.50 meter, de diepgang mag niet meer dan 1.50 meter zijn. Ook met die lengte is veel derdeklas vaarwater aan de kleine kant. Er zijn speciale uitwijkplaatsen in de vaarten opdat tegenliggers elkaar in een vaartje kunnen passeren. Bovendien is de waterdiepte in de praktijk wel eens minder dan een meter.



Warns, begin 1900. **Eersteklas vaarwater**

Heerenveen 1940. **Tweedeklas vaarwater**

Ferwerd, 1930. **Derdeklas vaarwater.**

De voor die tijd grote, doorgaande vaarwegen, het "grootscheepsvaarwater" zoals de verbindingen Harlingen-Leeuwarden-Dokkum-Dokkumer Nieuwezijlen, en StavorenHeeg-Grouw-Groningen en Lemmer-Scharsterbrug-Grouw-Groningen vormen het eersteklas vaarwater van Friesland. Maar heel veel trekvaarten naar de dorpen hebben de classificatie "derdeklas" gekregen. Daar mogen alleen kleine, ondiepe schepen varen. Pramen, kleine beurtscheepjes en kleine skûtsjes. Terwijl de schippers al snel in de gaten hebben, dat vervoer van veel lading tegelijk in een groot schip veel rendabeler is dan meerdere keren varen met kleine schepen. Er is daarom veel kritiek onder schippers over de kwaliteit van het vaarwater.

Er is voor het vaarwater in Friesland ook een andere indeling mogelijk naast de officiële van drie capaciteitsklassen. Hoe wordt het water gebruikt? We kennen zeilvaarten, trekvaarten, opvaarten, veenvaarten en dijkvaarten. Het bestaande water, zowel het natuurlijke als het gegraven water, wordt gebruikt voor de waterbeheersing. Het stelsel van sloten en vaarten staat in verbinding met het ruimere water van de boezem, de meren, die een buffer in de wateropvang vormt. Van dat water wordt gebruik gemaakt door de scheepvaart. Om de dorpen bereikbaar te maken, zijn van nature gegeven waterwegen met elkaar verbonden, zodat er doorgaande routes ontstaan. De vaarten zoals wij die kennen, kronkelen door het landschap, wat soms onbegrijpelijk lijkt en voor de scheepvaart lastig is. Die bochten zijn ook niet allemaal doelbewust gegraven. Ze waren er al en men heeft

het zo gelaten. De vaarten nodigen wel uit tot een verschillende manier van bevaren. Zeilvaarten zijn geschikt om op te zeilen, maar trekvaarten zijn te smal om te kunnen kruisen. Daar zeil je alleen als de route bezeild is. De kronkels zorgen vervolgens voor 'rakken van ongemak', waar het schip even geboomd of gejaagd moet worden. Trekvaarten zijn bij verkeerde wind dus vaarten waar schepen getrokken worden. Daartoe loopt er een jaagpad op de oever langs de vaart. Opvaarten zijn, zoals gezegd, zijkanaaltjes van het grotere water die een dorp verbinden met het hoofdwater. Vergelijk het met een 'oprit', heen en terug. Veenvaarten zijn vaarten die gegraven zijn voor de afvoer van turf uit de veengebieden. De vaart kent in het veengebied tal van dwarsvaarten, die ook weer zijsloten kenden, wijken. Veenvaarten komen voor in het oosten en zuidoosten van de provincie en zijn in de loop der jaren doorgetrokken naar Drenthe en Groningen. Tenslotte zijn er nog steeds vele dijkvaarten. Die lopen aan de binnenzijde van een zeedijk en worden tot ver in de 20e eeuw ondermeer gebruikt door de scheepvaart.

Gaast, 1927. Dijkvaart langs de Zuiderzeedijk met halfverharde dijkweg. (Foto: Gorter).

Eersteklas vaarwegen een bron van onenigheid

Vooral de belanghebbenden bij grootscheepsvaarwater Eerste klas in Stavoren en De Lemmer voeren meer dan tien jaren een verhitte discussie over de vraag hoe de verbeterde vaarweg van Holland naar Groningen moet lopen. Via Stavoren of via De Lemmer. Die discussie wordt gevoed door de vraag naar grotere schepen, die breed en diep vaarwater nodig hebben, maar mede door de te verwachten afsluiting en inpoldering van de Zuiderzee. De zeesluizen (de "Friese maat" van ruim 31.50 meter) zijn eigenlijk te klein en ook het 'grootscheeps vaarwater' naar het achterland, zowel vanuit Stavoren als De Lemmer, voldoet niet echt aan de eisen van de tijd. Buiten die vaarwegen is het nog veel minder gesteld met de bevaarbaarheid van het vaarwater. Reeds in 1902 wordt er in de *Leeuwarder Courant* (*LC* 6 juni 1902) geklaagd dat Friesland nauwelijks beschikt over

'vaarwater der 1e klasse', d.w.z. vaarwater met een bodemdiepte van tenminste 2 meter. Veel steden en dorpen zijn slechts bereikbaar met scheepjes van ten hoogste 30 ton, met een maximale diepgang van ruim een meter. De schepen die in Friesland voldoen, zijn beurtscheepjes en skûtsjes. Ondiep, smal en geschikt om mee te zeilen. De vrachtscheepjes varen door smalle, kronkelige trekvaarten met scherpe bochten en 'rakken van ongemak'. De aandacht gaat echter niet naar al dat "derdeklas vaarwater". Ter discussie staat de vaarroute naar Groningen.

In 1924 vraagt de schippersvereniging *Schuttevaer* zich af of er grotere schepen in Friesland mogen varen (*LC*, 26 sept. 1924). Het Friese vaarwater is ongeschikt voor schepen langer dan 31.50 meter. Friese binnenscheepjes zijn 20 – 50 ton groot. De Friese maatkastjes zijn precies 31.50 meter lang. De maximale maat voor de zeesluizen. Als er grotere schepen worden toegelaten, verwacht men echter problemen, omdat deze schepen gemakkelijk vastlopen en vervolgens alle andere scheepvaart hinderen.

In 1929 is het Gemeentebestuur van **Stavoren** nog niet zover om te erkennen dat er problemen zijn. De bestuurders wijzen in een advertentie de schippers op de gunstige ligging van de zeehaven Stavoren. Varen via Stavoren is "de veilige en kortste overtocht voor de scheepvaart van en naar Noord-Holland. Goed vaarwater van en naar Groningen. Laagste schut- en bruggelden van de Friese zeehavens. Stijging van de tonnenmaat der in de laatste zes jaren te Stavoren gepasseerde schepen 279 %. Uitstekende gelegenheid voor overslag." Inlichtingen verstrekt het Gemeentebestuur, Tel. 5, of de Sluiswachter, tel. 11.

De voorzitter van de *Vereniging Schuttevaer*, afdeling Stavoren, dhr. L. Poppinga, overigens tevens burgemeester van Stavoren, is op dat moment minder optimistisch en vraagt bij de leden steun voor een actie richting politiek. De schippers willen dat het vaarwater langs Stavoren wordt verbeterd. Weliswaar varen schippers hun vracht van Holland naar Friesland en Groningen v.v. op dat moment bij voorkeur via Stavoren, maar door de lage boezemwaterstanden in de zomer moeten zij nogal eens uitwijken. Vooral op het Heegermeer, de Fluessen en de Oorden klagen de schippers over ondiepten. De schippersvereniging heeft Gedeputeerde Staten van Friesland gevraagd of er een rechte geul door deze meren kan worden aangelegd van een behoorlijke diepte en een bodembreedte van minstens 30 meter. Gedeputeerde Staten zien ook in dat de onregelmatige en bochtige vaarroute door deze meren verbetering behoeft. De vele scherpe bochten maken het nu heel moeilijk de geul met tonnen en bakens goed te markeren en buiten de geul komen schepen zomaar vast te zitten. De Staten besluiten een betere vaarroute aan te leggen. In die jaren hebben de vrachtschepen in de regel niet meer dan 275 ton laadvermogen bij een lengte van ca. 30 meter. Geladen kunnen zij 1.80 meter diep steken. Tijdens droge zomers is dat in Friesland veel te diep en worden deze schepen voor niet meer dan drie kwart geladen. De wateren in Friesland wijken helaas af van het aansluitende vaarwater in Groningen, dat breder en dieper is en bovendien voorzien is van jaagpaden.

Stavoren. Bij ijsgang is de haven van Stavoren door de zeestroming om de punt veel eerder ijsvrij dan die van De Lemmer, waar het ijs vast blijft zitten. (Foto: collectie Doede Bleeker)

Harlingen, Lemmer en Stavoren zijn de toegangshavens naar de beste vaarwaters van Friesland. De zeilvaart heeft een voorkeur om van Enkhuizen de Zuiderzee over te steken naar De Lemmer, omdat in De Lemmer de mogelijkheid bestaat te worden gesleept door de stad. In Stavoren is die dienstverlening pas later op gang gekomen. De moderne motorschepen uit de dertiger jaren kiezen echter voor de korte oversteek van de Zuiderzee van Enkhuizen naar Stavoren. *Schuttevaer* verwacht dat de scheepvaart nog meer langs Stavoren zal gaan, mits het vaarwater in orde komt. Na de afsluiting van de Zuiderzee, zo verwacht de schippersvereniging, zijn de getijden-stromen verdwenen en kan het IJsselmeer de Friese boezem op peil houden. Stavoren ligt bij ijsgang gunstiger dan De Lemmer, terwijl de vaarroute van Lemmer naar Groningen allerminst zonder obstakels is. Deze gaat immers via de Rien en het ondiepe Tjeukemeer naar Langweer. Er is tot 1951 geen directe verbinding tussen de Brekken en het Koevordermeer.

Poppinga besluit zijn pleidooi voor de haven van Stavoren met de woorden: "Nog meer en met kracht moet er op worden aangedrongen, dat het vaarwater langs Stavoren wordt gebracht in dezelfde conditie als in de toekomst het overige deel van de vaarweg naar Groningen, namelijk geschikt voor het bevaren met schepen van 600 – 700 ton, met de mogelijkheid het geschikt te maken voor vaartuigen van omstreeks 2000 ton laadvermogen. In de tegenwoordige omstandigheden moet niet meer klakkeloos aan de oude plannen worden vastgehouden."

In **De Lemmer** wordt echter heel anders over deze kwestie gedacht. De Lemsters wijzen erop, dat het traject Lemmer – Groningen belangrijk korter is dan Stavoren – Groningen.

Dat De Lemmer vanuit Overijssel veel gunstiger ligt dan Stavoren en de vaarweg via Stavoren meer hinderlijke bruggen kent. Vooral de gunstige ligging voor schepen die over de Zuiderzee vanaf de Gelderse IJssel komen, is een belangrijk argument.

Lemmer, 1929. Een convooi zeilende vrachtvaarders door het ijs naar de sluis.(Foto:Tresoar)

Wel reëel is het Stavers argument dat de scheepvaart in De Lemmer 's winters meer last heeft van ijsgang. Het ijs blijft bij de Lemsterhaven vastzitten, terwijl de zeestroming rond de haven van Stavoren ervoor zorgt dat die eerder ijsvrij is.

In De Lemmer is echter de verwachting, dat dit zal veranderen zodra de Afsluitdijk gereed is. Het drijfijs blijft volgens de Lemsters bij hun haven hangen, door de vloedstroom. Het ijs wordt daardoor niet naar de Noordzee afgevoerd, maar langs de zuidkust van Friesland naar De Lemmer geduwd. Vervolgens zit het ijs bij eb vast aan de grond. Dat is bij Stavoren beter, daar trekt het ijs wel naar de Noordzee weg. Maar als de getijden wegvallen door sluiting van de Zuiderzee, zal de stroming geen effect meer hebben. Dan verkeren De Lemmer en Stavoren in dezelfde situatie. Zodra de Zuiderzee ingepolderd is, zal de IJsselstroom De Lemmer zelfs in het voordeel zijn. Die stroming zal het ijs juist bij De Lemmer meetrekken, meer dan bij Stavoren. Althans, volgens de argumentatie van De Lemmer.

Nu weten we, dat de IJssel helemaal geen stroming van zuid naar noord veroorzaakt door het IJsselmeer, zodat deze argumentatie niet deugt.

De landelijke politiek doet vervolgens wat Poppinga wenst: niet vasthouden aan oude plannen. De hoogwaardige vaarweg door Friesland, geschikt voor schepen tot 1000 ton, wordt niet een verbeterde vaarweg vanuit Stavoren, zoals niet alleen de gemeente Stavoren, maar ook de Provincie Groningen wil. En evenmin een verbeterde route vanuit de oude haven van Lemmer. De nieuwe vaarweg naar Groningen wordt het (voor een deel nog te graven) Prinses Margrietkanaal, rechtstreeks van de westkant van Lemmer naar het Sneekermeer, Pikmeer en verder. Met een grote, nieuwe sluis naast het stoomgemaal bij Tacozijl, waarmee zowel de scheepvaart van en naar het IJsselmeer als de waterbeheersing gediend zijn. Een nieuwe, vrije vaarweg in plaats van een aanpassing van bestaande routes door oude, te nauwe havensteden. Met dat besluit uit de jaren dertig gaat voor Stavoren de positie van belangrijke toegangspoort naar het noorden met het gereed komen van het Prinses Margrietkanaal (1951) verloren. Tussen Harlingen en Lemmer komt Stavoren op een geïsoleerd punt te liggen zonder goede verbinding met het achterland. Over het eersteklas vaarwater van Harlingen naar Leeuwarden en verder wordt eveneens gediscussieerd. Vooral de aansluiting van Leeuwarden op de vaarweg naar Groningen is gebrekkig, terwijl de route naar Groningen economisch van het grootste belang is. Het hele traject Harlingen – Leeuwarden – Fonejacht komt in aanmerking voor verbetering om de Friese zeehaven Harlingen voor de toekomst levensvatbaar te houden. Gelijk met het besluit het Prinses Margrietkanaal aan te leggen, wordt daarom ook besloten de Harlinger trekvaart te verbeteren en om te vormen tot het gedeeltelijk nieuwe Harinxmakanaal. Een kanaal, dat anders dan de oude Trekvaart, zuidelijk langs Leeuwarden gaat en bij Fonejacht aansluit op het nieuwe Prinses Margrietkanaal. Het Harinxmakanaal wordt na de oorlog in het kader van de werkverschaffing met de hand (dus de schop) uitgegraven. Dat valt in de zware zeeklei niet mee. Een graver heeft twee spades nodig. Eén om de steken en één om de klei van de schop te krijgen. Werkverschaffing dus, maar het kanaal is op tijd gereed om ook in

1951 in gebruik te worden genomen. Net op tijd om adequaat in te kunnen spelen op de ontwikkelingen bij de scheepvaart. Na de oorlog is de tijd van kleine vrachtscheepjes immers voorbij en grote schepen hebben groot water nodig.

Drachten, Noorderdwarsvaart, 1950. Dwars op de vaart staan de wijken. (Foto: Tresoar)

Friesland heeft tot 1950 dus een zeer uitgebreid waterwegennet, maar dat is tot dat moment uitsluitend geschikt voor relatief kleine tot zeer kleine vrachtscheepjes. Vooral in het noorden en zuidoosten van de provincie.

Drachten, Zuiderdwarsvaart, 1950. Derdeklasse vaarwater.(Foto: Tresoar)

Door het nieuwe Van Harinxmakanaal en Prinses Margrietkanaal is het grootscheepsvaarwater van Friesland vanaf 1950 tijdelijk op niveau gebracht. Beide kanalen zijn niet geheel nieuw gegraven, maar zijn voor een deel ook verbeteringen van bestaande vaarwegen. Dit vaarwater is op dat moment toegankelijk voor schepen tot 1000 ton.

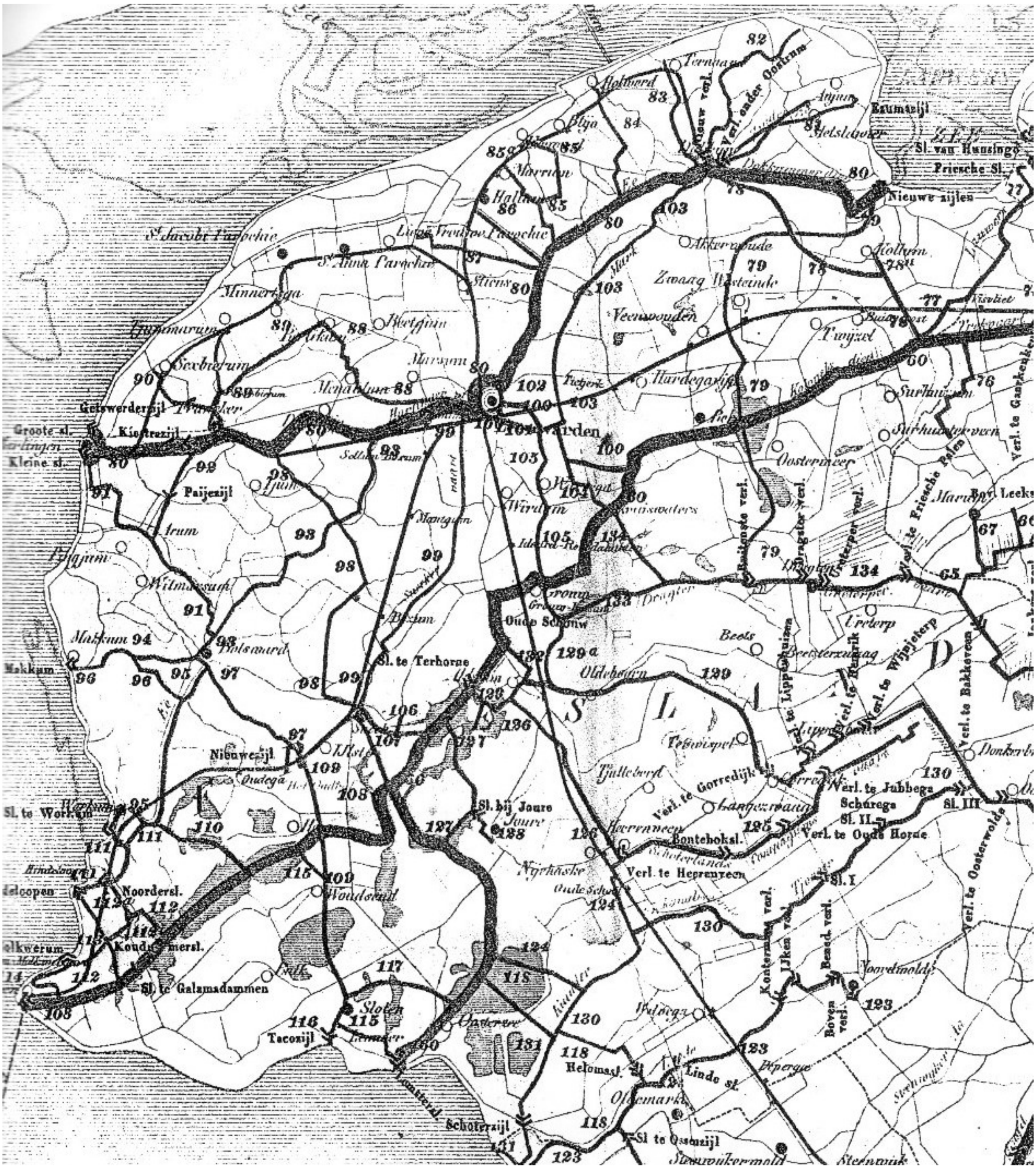
De vele trekvaarten, opvaarten en verbindingskanalen van de tweede en derde klasse zijn echter uit zicht geraakt. Ze zijn ongeschikt voor de moderne scheepvaart, terwijl het vervoer van mensen en goederen steeds meer over land plaatsvindt, met autobussen, personenauto's en vrachtauto's. Alleen tijdens en direct na de Tweede Wereldoorlog bleek de traditionele zeilende vrachtvaart onverwacht even een nuttige functie te hebben wegens het tekort aan gasolie, waardoor de motorschepen niet konden varen.
Conservatisme werd plotseling beloond.

Het zal echter enige decennia duren voordat de oude vaarten weer onderhouden worden. Niet voor de vrachtvaart, maar nu voor de recreatie. De pleziervaart ontdekt de aardigheid om met een motorboot via de oude trekvaarten door de provincie te varen, wat voor de dorpen aan de vaarten een bron is voor nieuwe economische activiteiten.

Gaastmeer, jaren dertig. Onder: Bolsward, 1910. Leeuwardervaart. Tweedeklasvaarwater.

Kaart van Friesland 1918. Wegen: rood: straatweg; breed oranje: grindweg smal: landweg. Spoorverbindingen zwart, gestippeld de tramlijnen. Waterwegen blauw. Uit: Verkade-album Friesland van Jac. P. Thijsse. Van Joure naar Sneek over de weg is een ommelandse reis, evenals van Grouw naar Eernewoude.

De verbindingen over water zijn veel beter. Stavoren heeft alleen de halfverharde dijkweg. Om in Warns te komen, moeten de Staversen 4 kilometer door het weiland lopen. De brede oranje wegen zijn halfverhard, de smalle niet verhard en dus het grootste deel van het jaar onbegaanbaar.



Kaart van waterwegen in Friesland, 1911. Uit:Verslag van de Binnenvaartcommissie 1911.

Het 'grootscheepsvaarwater' is breed en vet aangegeven. De vaarverbinding van De Lemmer naar Groningen gaat via de Rien naar het Tjeukemeer, over Scharsterbrug naar Langweer etc.

Pas in 1951 zal het Prinses Margrietkanaal voor een directe verbinding tussen de Koevordermeer en de Lemster Brekken zorgen en van Oudeschouw naar het Pikmeer. Ook het Harinxmakanaal en de aansluiting van Leeuwarden op het Prinses Margrietkanaal komen pas in 1951 gereed.

Lemmer, 1940. De Lemsterrien, het grootscheepsvaarwater dat via het Tjeukemeer, Langweer en Sneekermeer naar Groningen gaat. Geheel links de firma's Van der Neut, mastenmaker en M.F.de Vries, zeilmaker. (Foto: Tresoar)

Stavoren, 1950. De zeesluis met binnen de sluis de stadsgracht, wat als het grootscheeps-vaarwater fungeert naar de Fluessen, Heeg en via het Sneekermeer naar Groningen.(Tresoar)

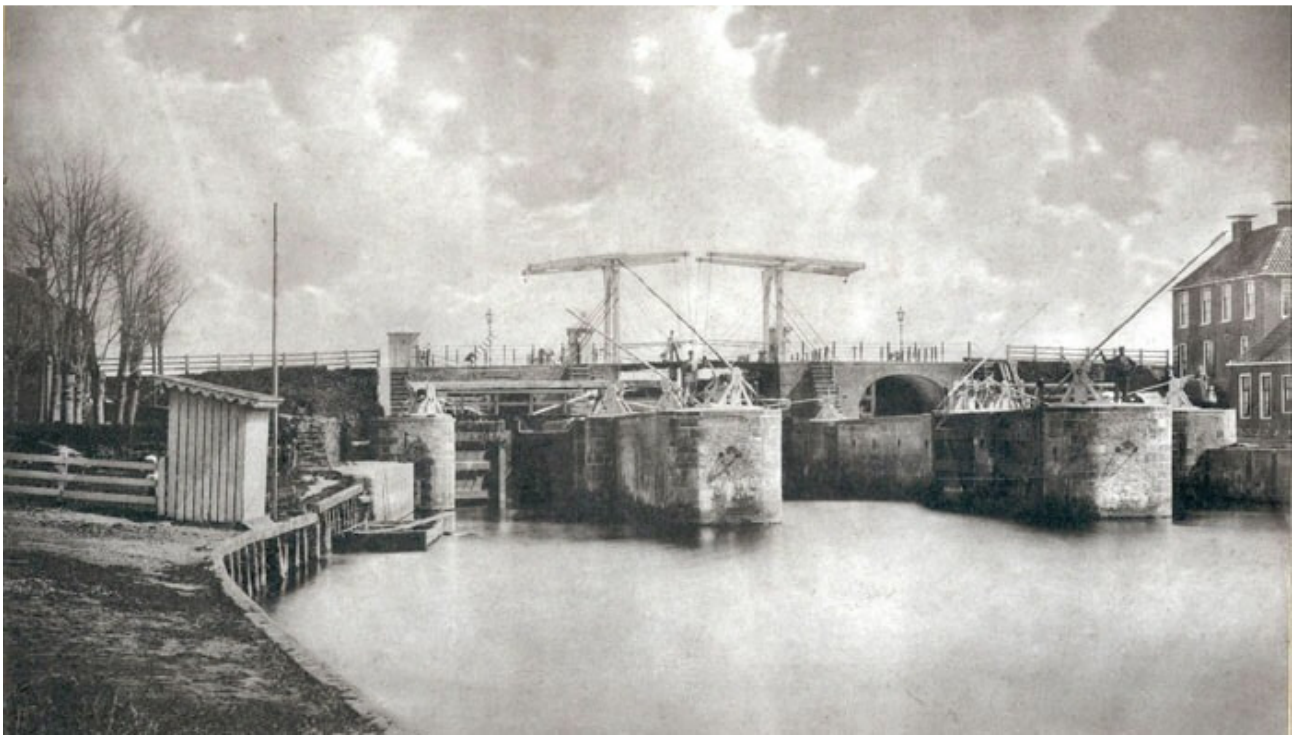
Franeker, omstreeks 1900. De Harlingertrekvaart: Eersteklasvaarwater van Harlingen naar Leeuwarden. (Foto: Tresoar)

Dokkum,1907. Westerbolwerk: Eersteklas vaarwater Leeuwarden – Dokkum – Dokkumer Nieuwezijlen.

Leeuwarden, 1963. de Kurkemeer bij Schilkampen. Derdeklasvaarwater.

Zuid-oost Friesland, 1905. Spitkeet aan vaarwater.

Zeesluizen als begrenzing van de kleine binnenvaart



Dokkumer Nieuwezijlen, 1890. (Foto's Tresoar)

Dokkumer Nieuwezijlen, 1912. Een stoombeurt brengt mensen en goederen tot aan de sluis.

Harlingen, 1950. De zeesluis aan het einde van de Harlinger trekvaart.

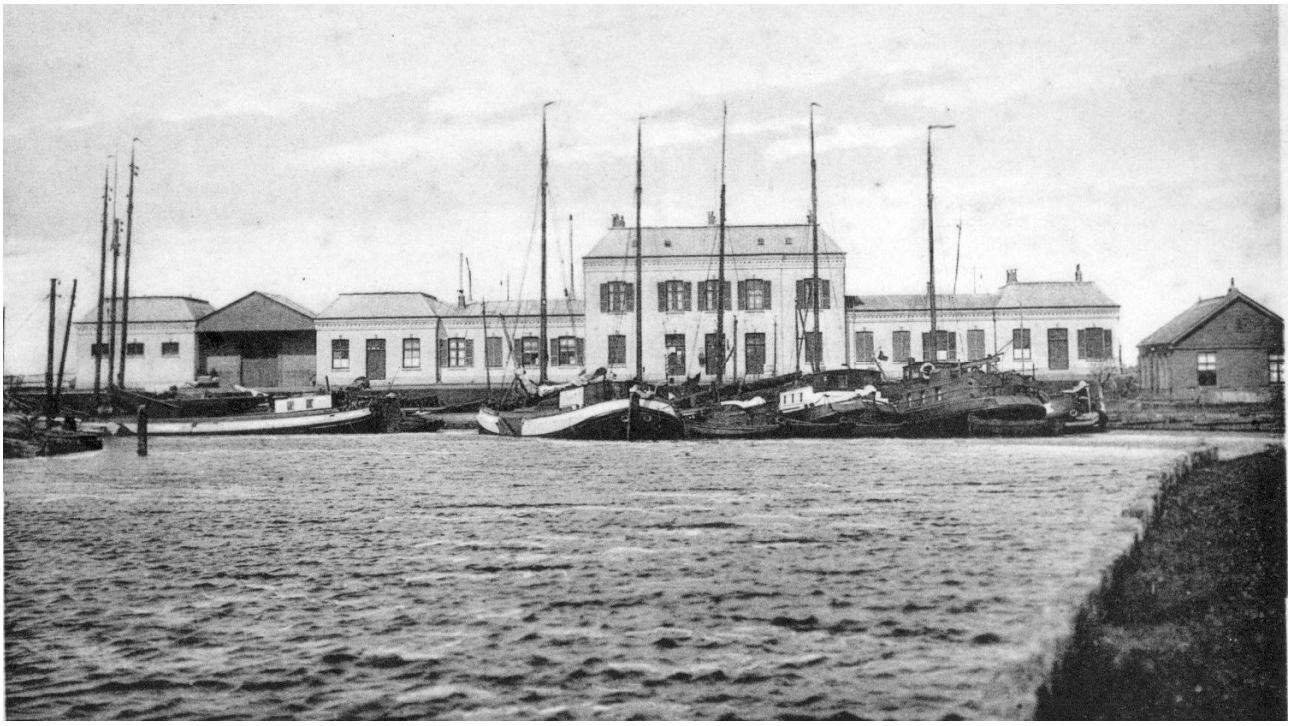
Harlingen, begin 1900. De Noorderhaven, aan de buitenzijde van de zeesluis, wordt tegen zeer hoogwater beschermd met een waterkering bij de brug aan de noordzijde.(Tresoar)

Makkum, ca. 1900. De zeesluis.(Foto's: Tresoar)

Workum, 1910. De zeesluis.(Foto: Tresoar)

Hindeloopen, ca. 1900. De zeesluis. (Foto: Jan Roosjen, Zurich, uit: collectie Dirk Huizinga)

Stavoren, ca. 1920. De oude zeesluis, de norm voor de Friese maat. (Foto:Tresoar)



Stavoren, jaren dertig. Wachten voor de zeesluis.(Foto: collectie Doede Bleeker)

Lemmer, jaren dertig. Wachten voor de sluis. De schippers krijgen een nummer om te schutten. Het oponthoud bij de sluis heeft tot een standaardvraag geleid: Drok op e Lemmer?

Lemmer, 1950. De legendarische veerboot Jan Nieveen vaart de sluis uit, naar Amsterdam.

Lemmer, jaren dertig. Het binnenwater vooraan is de Lemster Rien, het grootscheepsvaarwater naar het Tjeukemeer en via Scharsterbrug naar Groningen. Het binnenwater aan de rechter zijde is de Zijlroede naar de Lemster Brekken en verder naar Sloten.

De verbinding tussen Lemster Brekken en Koevorder komt er in 1951, met de opening van het nieuwe Prinses Margrietkanaal.(Foto:Tresoar)

De Lemmer, 1950. Aanleg van het Prinses Margrietkanaal met sluis,een nieuw breed kanaal, direct naast het Ir. Woudagemaal. In rechte lijn naar de Brekken en verder. (Foto: Tresoar)

Gebrekkige waterbeheersing hindert de scheepvaart

Vooral het Lage Midden, het merengebied dat van zuidwest naar noordoost door Friesland loopt, is een bron van zorg voor de waterschappen en regelmatig een last voor burgers, boeren en schippers. De beheersing van het waterniveau schiet ernstig tekort. In droge zomers komt het waterpeil veel te laag te staan. Friesland is dan, ondanks al dat zichtbare water, "als een woestijn". Bij boeren en burgers komen de regenputten droog te staan en ontstaat er een ernstig tekort aan drinkwater. Voor schippers staat het water in de boezem zo laag, dat zij regelmatig vastlopen en slechts met halve lading kunnen varen. De meren zijn aan het begin van de vorige eeuw ook nog niet voorzien van diepe, rechte vaargeulen. Het waterbeheer is pas eind 1800 een taak van de Provincie geworden, toen na vele processen als eerste voor Friesland uitgesproken werd, dat vaarwegen juridisch beschouwd openbaar toegankelijk zijn. De consequentie van die vaststelling is, dat de overheid opdraait voor het beheer en het onderhoud van de vaarwegen. Voor die tijd deed iedere eigenaar dat naar eigen goeddunken. Eigenaar zijn gemeenten, maar ook particuliere instanties. En niet iedere eigenaar vindt het onderhoud van vaarwegen even belangrijk. Daarom ontbreekt iedere coördinatie. Zo is het in de praktijk normaal, dat bijvoorbeeld in het grootscheepsvaarwater van Stavoren naar Groningen de ene eigenaar een ondiepte laat wegbaggeren, terwijl de andere eigenaar een zandbank even verderop gewoon laat zitten. Ook ontbreekt eenheid in beleid over de minimale waterdiepte en de betonning van het vaarwater. Door de Fluessen en het Heegermeer is niet zoals tegenwoordig een rechte vaargeul gebaggerd. Nee, de vaargeul volgt de van nature gegeven waterdiepte. De schippers moeten dus slalommen om de ondieptes in de Oorden het zuidelijk deel van de Fluessen. Hoe lager de waterstand, hoe meer kans om vast te lopen. Pas rond 1900 komt in

deze situatie verbetering, als de Provinciale Waterstaat de taak krijgt de kwaliteit van de vaarwegen meer planmatig te verbeteren, maar ook dan gaat dat slechts stapje voor stapje.

In de winter doet zich in het Lage Midden een heel ander probleem voor. Het dan overvloedige regenwater kan bij flinke wind uit het westen niet afgevoerd worden, zodat het Lage Midden overstroomt. Niet op een enkel, laaggelegen plekje, maar over grote oppervlakten. En dat gebeurt iedere winter opnieuw. Er zijn rond 1900 geen gemalen om het Friese boezemwater de Zuiderzee in te pompen. Het overtollige water moet door natuurlijk verval via spuisluizen langs de kust afgevoerd worden. Bij de meestal westenwind is dat onmogelijk, omdat het Zuiderzeewater dan te hoog staat. Bij noordoostenwind gaat het echter voortreffelijk. Dan stroomt in een paar dagen de hele boezem leeg en is Friesland zomaar bevrijd van de wateroverlast. Bij noordoostenwind wordt het water naar het zuidwesten gestuwd. De spuisluizen worden open gezet en het water stroomt met grote snelheid naar buiten. Zo snel dat schepen die naar het noordoosten willen, te maken hebben met een flinke tegenstroom en de schippers die met de stroom meegaan, onverwacht snel op de plaats van bestemming aankomen. Als het land echter onder water staat, kunnen de schippers moeilijk zien waar het vaarwater is en waar het land (dat nu onder water staat) begint. Bij pech schiet het schip met een vaartje het land op en het kan flink wat tijd kosten voor het weer in het diepe vaarwater terug is.

Bij zuidwestenwind is de opstuwing in het noordoosten van het Lage Midden natuurlijk het grootst. De sluis bij Terhorne aan het Sneekermeer moest voorkomen dat al het water van het zuidwesten naar het noordoosten werd geblazen, maar ten oosten van Grouw ging het toch vaak mis. Daar kon het water niet verder, zodat laag gelegen gebieden bij Eernewoude en ook bij de Veenhoop en Smalle Ee overstroomden. In 1882 is daarom een begin gemaakt met het (handmatig) graven van de Opeindervaart, waardoor de oostpunt van de Eester Zanding bij Drachten via de Leyen en het Bergumermeer verbonden werd met de spuisluis bij de Dokkumerzijlen aan de Lauwerszee. Door dit nieuwe kanaal kon het water verder stromen. Natuurlijk was dit kanaal ook voor de scheepvaart geschikt en zoals steeds kwam op land de bedrijvigheid tot ontwikkeling waar de weg, de Commissieweg, het kanaal kruiste, bij de nieuw aangelegde brug. Scheepvaart zorgde op die manier voor welvaart op land, voor bloei van de dorpen en steden. Door de bouw van het Hooglandgemaal bij Stavoren in 1966 werd het waterniveau in de boezem beter beheersbaar. De Warnservaart, Galamadammen en de Jeltesloot werden aanzienlijk verbreed om te dienen als stroomkanaal.

Dat kon niet voorkomen, dat het gemaal bij storm te weinig wateraanvoer krijgt en de grachten bij Stavoren grotendeels droog worden gemalen en scheepvaart onmogelijk is. Pas in december 2018 is ook in het noorden van Friesland, bij Marrum, een gemaal aangelegd in de Waddenzeedijk om actief water te kunnen spuien. Met vijzels die zo ruim zijn, dat vissen met het water mee kunnen.

Heeg, 1966. Het laatste jaar van regelmatige wateroverlast. Daarna zorgde het Hooglandgemaal in Stavoren voor een betere waterbeheersing. Midden op de foto de jeugdherberg 'It Beaken', aan de oostkant van It Eilân dat hier onder water staat. Voor de schippers is het moeilijk te beoordelen waar het vaarwater ophoudt en het land begint.

Wartena, 1910. Wateroverlast.

Overstrooming in Friesland 1910,
Geheel het land een zee.

Watersnood in Friesland 1910,
Watermolen te midden van het overstroomde land.

IJlst, 1965-1966. Voor het laatst wateroverlast in het Lage Midden, dankzij het gereedkomen van het krachtige Hooglandgemaal in Stavoren. Dat kan zoveel water wegpompen, dat er te weinig aanvoer is naar het gemaal toe. De waterstand bij Stavoren wordt dan te laag, zodat het gemaal moet worden stopgezet. Schepen die gemeerd liggen in de gracht bij Stavoren, liggen dan allemaal droog. (Foto's: Tresoar)

Warme, droge zomers maken Friesland tot een 'woestijn'

Tijnje, 1953. Droge zomers leidden tot lage waterstanden. (Foto: J.D. de Jong)

Behalve hoog water door opwaaiing en overstromingen door overvloedige regen in het natte jaargetijde bij harde wind uit zuid- tot noordwestelijke richting waardoor er niet gespuid kan worden, is Friesland tot in het midden van de 20e eeuw ook berucht om extreem laag water. Op de Zuiderzee werd alleen gespuid. Nooit werd er water ingelaten, want dat was zout. Pas in de loop van de dertiger jaren, toen het IJsselmeer zoet werd, kon gedacht worden aan het inlaten van water bij te lage waterstanden vanwege langdurige droogte. Pas na 1966, toen het gemaal bij Stavoren in werking werd gesteld, kregen de waterschappen van Friesland een betere controle over de waterdiepte van het vaarwater in deze provincie.

Verstopping van het scheepvaartverkeer in de steden

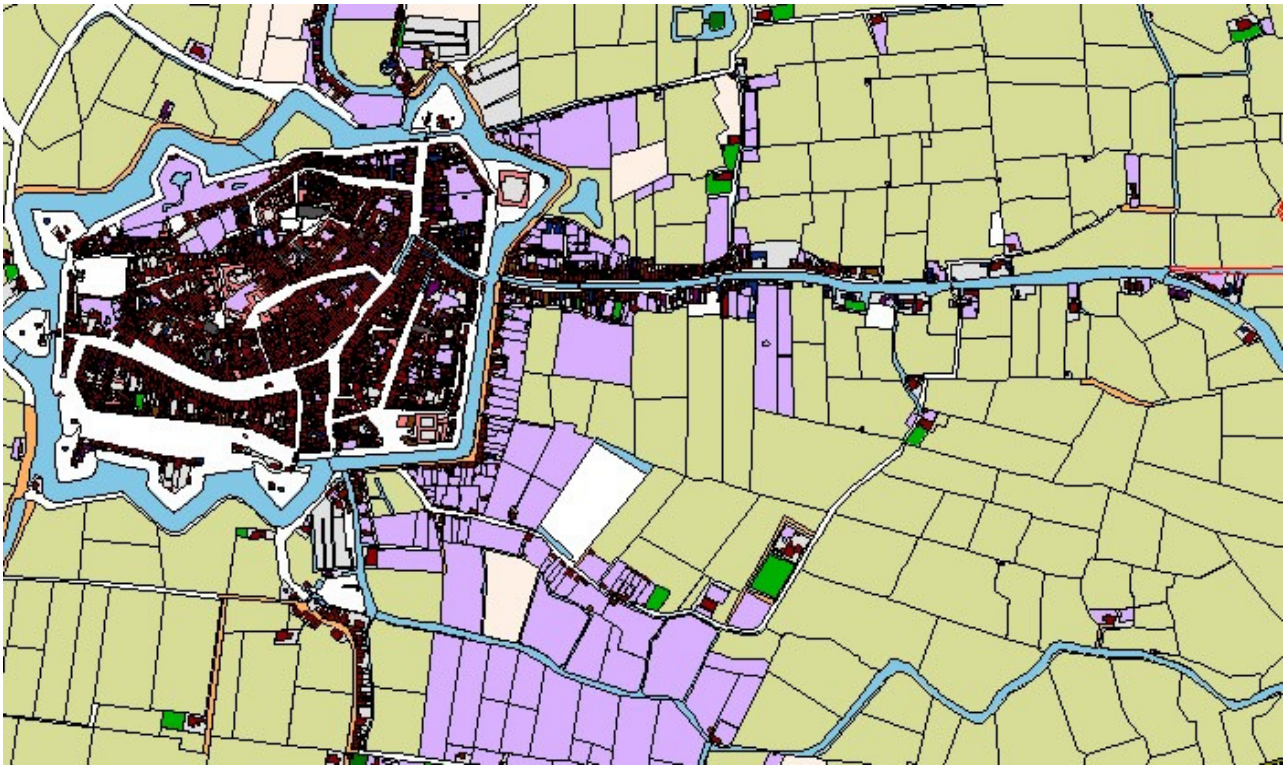
Het **verkeersprobleem in de steden** lijkt misschien iets van de laatste decennia, maar reeds in de 19e eeuw speelde dat ook. In **Leeuwarden** echter niet op de weg, maar op het water. De grachten uit de tijd van Leeuwarden als vestingstad, tot het midden van de 19e eeuw, zijn veel te smal en te kronkelig om het drukke scheepvaartverkeer in goede banen te leiden. Aan de zuidkant van de stad wordt daarom eind 1800 een Nieuw kanaal gegraven, dat voor een betere doorstroming moet zorgen. Wat tegenwoordig voor Leeuwarden een probleem is over de weg, namelijk dat juist de belangrijkste stad van Friesland niet goed bereikbaar is via autosnelwegen, was in de 19e eeuw een probleem over het water.

De oude vestingstad kende verbindingen rondom: naar het noorden de Dokkumer Een, naar het oosten de belangrijkste waterverbinding het Vliet, waar het bruiste van kleinschalige economische activiteiten, naar het zuiden en oosten de smalle, kronkelige Potmarge en de Wirdumervaart, naar het zuidwesten de Zwette richting Sneek en naar het westen de Harlinger trekvaart. De schepen worden echter groter en talrijker. Het scheepvaartverkeer raakt in Leeuwarden volledig verstopt en voor dat probleem moet het Nieuwe kanaal een oplossing bieden.

Leeuwarden, ca. 1900. het Nieuwe kanaal, gezien naar het oosten. (Foto: Tresoar)

Net als nu over de weg het geval is, lag Leeuwarden toen over het water iets excentrisch. Het grootscheepsvaarwater naar het noorden gaat in die tijd niet langs Leeuwarden en ook de aansluiting van de hoofdstad op die doorgaande vaarroute is niet goed. Na de nodige beraadslagingen wordt echter in 1891 besloten om de Zuidergracht te verlengen tot aan de Tijnje aan de oostkant van de stad. Het kanaal wordt met de hand gegraven en stoommachines helpen bij de bruggenbouw (Eerste en Tweede Kanaalsbrug). Even ten

zuiden van Schilkampen sluit het kanaal aan op de Tijnje en deze rechte, brede verbinding leidt ertoe dat geen enkele schipper na 1895 nog langer in de verleiding komt de smalle, kronkelige Potmarge te gebruiken om de drukte in Het Vliet te ontlopen.



Leeuwarden in 1832, voordat de stadswallen geslecht waren. (Kaart Hisgis) Naar het noorden de Dokkumer Ee, naar het oosten het Vliet met helemaal op het einde Schilkampen. Naar het zuiden de Potmarge, die vervolgens naar het oosten buigt en in de Tijnje eindigt. In het dorp Huizum gaat de Wirdumervaart als zijtak verder naar het zuiden. In het zuidwesten de Zwette naar Sneek en naar het westen de Harlinger Trekvaart. Het Nieuwe Kanaal komt in 1895 gereed en loopt in het verlengde van de Zuidergracht door naar het oosten.

Verbetering van de bereikbaarheid van Leeuwarden is op dat moment ook hard nodig. De functie van centrale marktplaats van Friesland komt onder druk te staan, omdat de steeds groter wordende schepen de stad moeilijk kunnen bereiken. Traditioneel varen de schepen tot in de binnenstad. Veel gebruikt in de 19e eeuw zijn de lage en smalle snikken, waarmee de schippers de smalle grachten van de binnenstad kunnen bevaren en die zelfs onder de lage, halfronde bruggen, de pijpen, door kunnen.

Na 1900, als de schepen groter worden gebouwd en van ijzer, voldoet het niet om de binnenstad te bevoorraden met kleine snikken en skûtsjes van 10 à 15 ton. De lading komt aan in schepen van dertig ton en later met tjalken van 50 tot 100 ton laadvermogen. Voor dergelijk grote schepen zijn de grachten niet gemaakt. Er moet groter vaarwater komen, wil de stad niet achterop raken.

Leeuwarden, ca. 1930. Het Nieuwe Kanaal vanaf de Eerste Kanaalsbrug, gezien naar het oosten. De stad is bereikbaar geworden voor grote tjalken. (Foto: Tresoar)

Leeuwarden, begin 1900. Stoombeurten aan de Willemskade. (Foto: Tresoar)

Het Nieuwe Kanaal sluit via de Zuidergracht en de Willemskade aan op de Harlingertrekvaart, bij de nieuwe Coöperatieve zuivelfabriek voor de export: de Frico.

Langs de zuidelijke route is de bereikbaarheid van Leeuwarden voorlopig op niveau gebracht. In andere steden met een marktfunctie doen zich overigens ook problemen voor

van verstopping van het vaarwater. Sneek met de vele stadsgrachten spant daarbij de kroon. Andere knelpunten zijn de havensteden waar schepen vanuit het binnenwater via de beperkte zeesluizen volgens Friese maat (31.50 meter) naar de Zuiderzee gaan. Ook daar vormen zich lange rijen wachtende schepen en het is niet zo, dat in tijden dat de snelheid van het vervoer veel lager is dan tegenwoordig, de betrokken vervoerders “dus” geen haast hebben. In tegendeel.

Leeuwarden, ca. 1900. Nieuwe stad. Aanvoer goederen met tjalkjes, pramen en snikken die ook de pijpbruggen kunnen passeren. Onder: Het Vliet in 1910 bij de Poppebrêge aan de oostkant van de stad. Grootscheepsvaarwater?

Leeuwarden, begin 1900. Het Vliet vanaf de Poppebrêge naar het noorden. Links de scheepswerf van Langenberg/Van der Werff. (Foto's: HCL)

Leeuwarden, Noordvliet ca. 1915. (Foto: boven:Tresoar, onder: HCL).

Leeuwarden, 1910. Willemskade. Onder de Zwette naast de veemarkt.(Foto's:Tresoar en HCL)

Leeuwarden, 1925. De Kelders met bevoorrading van de winkels.(Foto: Mindert Hepkema)

Leeuwarden 1930. Willemskade. (Foto: Mindert Hepkema)

Leeuwarden 1920. het Vliet, tot 1900 het belangrijkste vaarwater om Leeuwarden binnen te komen. Voor de wal 'pieremegoggels' van Markus Aal voor de verhuur.(Foto: M. Hepkema)

Sneek, 1932. Een regionaal belangrijke marktplaats, dus drukke beurtvaart.(Foto:Tresoar)

Drachten, begin 1900. (Foto: Tresoar)

Dokkum, 1927. (Foto: Gorter)

Dokkum, Grootdiep.

Heeg, De Syl met links het terrein van de scheepswerf met een palingaak voor de kant.

Echtenerbrug, 1914, turfschippers en vooraan een veerscheepje.(Foto's: Tresoar)

4. Pleziervaart van 1900 tot 1950

Zo vanzelfsprekend als de recreatieve watersport nu in Friesland wordt gevonden, zo vreemd was die nog maar honderd jaar geleden. Het is een verschijnsel van de laatste decennia. In de eerste helft van de 20e eeuw zijn plezierjachten een uitzondering op het water. Pas aan het einde van de 19e eeuw groeit de belangstelling voor recreatie op het water. Zeilen voor het plezier is begin 1900 voorbehouden aan de maatschappelijke elite. Gewone mensen in het merengebied zeilen tot de Eerste Wereldoorlog voor het werk, voor hun bezigheden, maar niet primair om de sport of het plezier. De maatschappelijke elite in Friesland heeft een voorkeur voor ronde schepen. Dat zijn de tjotter, het Fries jacht en de boeier, die vanaf de plaats van de stuurman gezien, rondlopende lijnen hebben 'die nergens stilstaan'. In de 19e eeuw worden tal van watersportverenigingen opgericht die ontmoetingsplaatsen zijn voor die eerste zeilers. Die verenigingen spelen een rol tijdens het interbellum, als de zeilsport zich langzaam lijkt te ontwikkelen tot een volkssport op het water, maar uiteindelijk blijkt de motorboot vanaf de jaren zeventig het te winnen van de zeilboot. Watersport is vooral recreatie op en aan het water geworden met motorboten, kruisers.

Watersportverenigingen

Door de eeuwen heen is er in het Friese merengebied veel gezeild, omdat dit de beste en snelste manier was om ergens te komen of iets te vervoeren. Boeren zeilen naar hun weiden om de koeien te melken of te hooien. Vissers zeilen naar hun visstekken en naar de afnemers met hun vangst. Allerlei kooplieden en ambachtslieden trekken met zeilscheepjes langs de dorpen en boerderijen. Beurtschippers zeilen tussen dorpen en marktplaatsen en vrije schippers zeilen naar afnemers met bulkgoederen als mest, turf en aardappelen. Alleen de maatschappelijke elite kan zich de luxe van een plezierjacht permitteren. Meestal zeilen zij met personeel voor het moeilijke en zwaardere werk. Personeel dat het schip tevens onderhoudt en vaarklaar maakt als "meneer" wil zeilen. Deze eerste watersporters zijn dagzeilers en vaak ook mooiweerzeilers. Ze maken geen meerdaagse tochten waarbij ze moeten overnachten aan boord. Ze gaan met hun boeier of Fries jacht bij mooi weer een dagje te zeilen. Niet alleen om te zeilen, maar ook om te pronken. Om te zien en gezien te worden. De 'hardzeildagen' die in de 19e eeuw in Friesland op tal van plaatsen worden georganiseerd, zijn niet primair bedoeld voor deze jachtschippers. De hardzeildagen worden georganiseerd door kasteleins in het kader van dorpsfeesten en zijn bedoeld voor zeilende vrachtscheepjes, beurtschepen, vissersschepen en allerlei kleinspul: sprietbootjes en schouwtjes van 4 à 5 meter lang. En zo mogelijk ook voor de boeiers, tjotters en Friese jachten. De deelnemers aan die wedstrijden hebben daar uiteraard plezier in, maar doen dat ook met het doel prijzen te winnen om wat bij te verdienen. Het zijn zeilers die beroepshalve op het water zitten en tussendoor wedstrijden zeilen voor een bijverdienste. En natuurlijk willen ze winnen en hebben ze plezier in hardzeilen, maar ze komen uit een andere wereld dan de zeilers die vanuit hun rijkdom en luxe voor het plezier zeilen in luxe schepen.

Jhr. Mr. F.J.J. van Eysinga

Die welgestelde zeilers uit de stad organiseren zich in de 19e eeuw in zeilverenigingen. Voor de elite komen er 'jachtclubs', de gegoede burgerij kan terecht bij 'roei- en zeilverenigingen' en voor de gewone man zijn er 'watersportverenigingen'. In Friesland kwamen de 'jachtclubs' niet voor, maar wel de zeilverenigingen voor de gegoede burgerij.

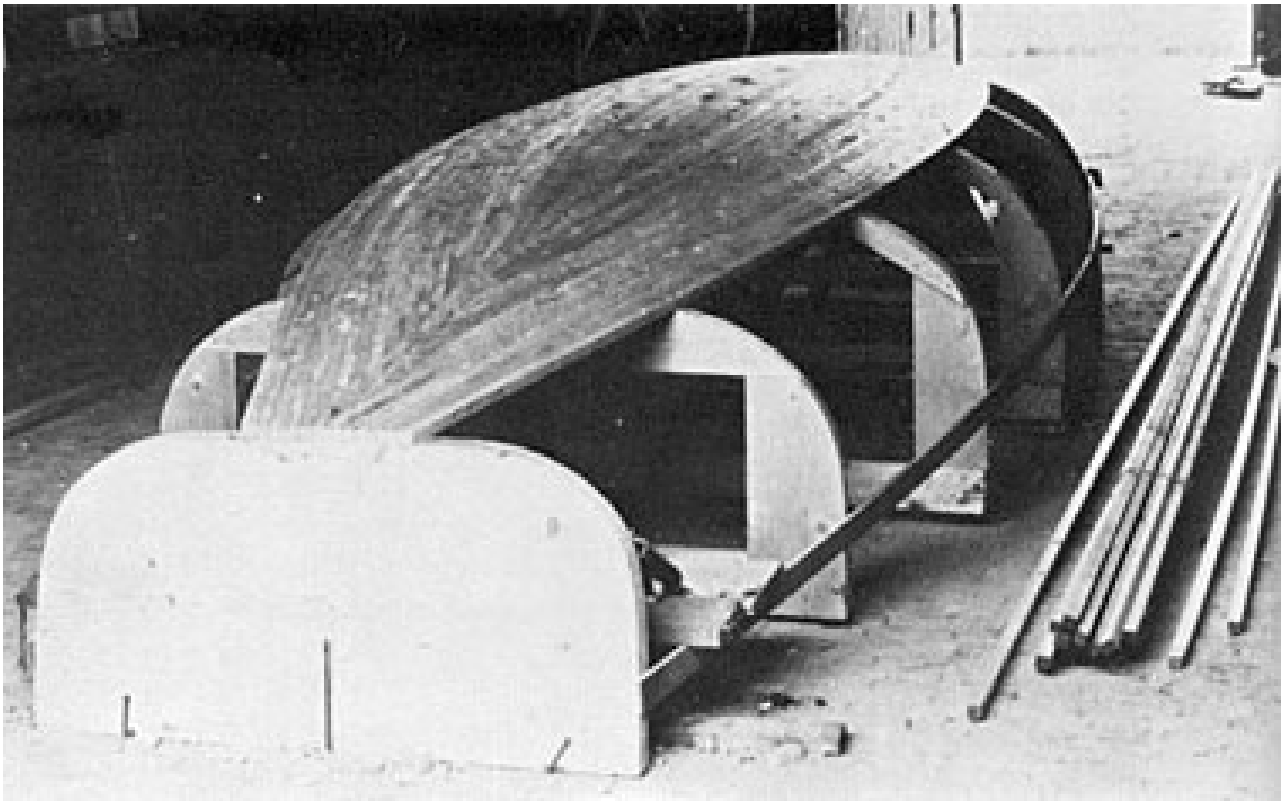
De eerste wordt in 1848 opgericht in Leeuwarden: de (Koninklijke) zeilvereniging 'Oostergoo'. Initiatiefnemer is Jhr. Mr. F.J.J. van Eysinga, advocaat te Leeuwarden, in het bezit van de overnaadse boeier 'Stavo', tevens raadsheer aan het Friese gerechtshof en later een bekend voorzitter van de Eerste kamer in Den Haag. Hij overlegt met de heren Jhr. Mr. Jan Minnema van Haersma de With, advocaat en burgemeester van Oostdongeradeel en met Mr. Cornelis Schelte Sixma baron van Heemstra. Er worden nog een paar andere zeilvrienden geraadpleegd en vervolgens wordt de zeilvereniging 'Oostergoo' opgericht. Genoemd naar de streek in Friesland waar deze drie zeilers wonen.

Het gelijknamige hotel-restaurant in Grouw dankt haar naam aan deze vereniging, omdat die jarenlang vanuit dit hotel zeilwedstrijden organiseerde op de wateren rond Grouw. Drie jaren later, in 1851, wordt de Zeilvereniging Sneek opgericht. Deze wordt vooral bekend

door de organisatie van de jaarlijkse 'Hardzeildag' op het Sneekermeer, met feest op de Pôlle en kermis in de stad. Deze Hardzeildag van Sneek wordt jaarlijks georganiseerd ter ere van de terugkomst van de Sneker Jacob Visser. Deze was tijdens de Franse overheersing gedeserteerd uit het Franse leger en men waande hem dood, maar onverwacht duikt hij in 1814 springlevend op in Joure. Hij wordt vervolgens feestelijk met zeilboten opgehaald vanuit Sneek. Sindsdien wordt de laatste woensdag van augustus, zo dicht mogelijk bij de verjaardag van Koning Willem I (op 24 augustus) een hardzeildag gehouden op het Sneekermeer, waarbij niet alleen gezeild, maar ook gefeest wordt. Vanaf 1934 is deze dag uitgebreid tot een week, de 'Sneekweek', en verschoven naar begin augustus.
In de 19e eeuw worden in Friesland nog diverse andere zeilverenigingen opgericht. In 1860 de Watersport Vereniging Frisia in Grouw, die één keer per jaar, voor de kermisdagen in september, een zeilwedstrijd organiseert voor groot en klein, voor het grootste vrachtschip tot het kleinste schouwtje. Een jaar eerder, in 1859, was reeds de Watersport Vereniging Langweer opgericht en iets later, in 1865, de Watersport Vereniging Zevenwolden in De Lemmer. Nog net voor de eeuwwisseling, in 1898, ook een vereniging in een dorpje als het toenmalige Drachten (Drachten-De Veenhoop) Landelijk wordt in 1890 het Verbond voor Nederlandse Watersport Verenigingen opgericht om de belangen van de diverse watersportverenigingen op landelijk niveau, gecoördineerd, te behartigen. Het contact tussen de Friese verenigingen en de landelijk organisatie verloopt echter in de ogen van de Friezen onbevredigend. In 1923 wordt daarom de Noord-Nederlandse Watersport Bond opgericht om op die manier de eigen noordelijke watersportbelangen te behartigen. Deze bond kent ook eigen wedstrijdklassen zoals de Friese ronde en platbodemjachten, de BM, de Akkrumerjol, de Lark, de 16-kwadraat, de 22 –kwadraat en de 30-kwadraat.

De laatste jachtjes uit de jaren dertig zijn alle gebouwd volgens de methode Bulthuis. Kapper Hendrik Bulthuis (1892 – 1948) uit Bergum is een verwoed zeiler, die zich er aan stoort dat hij op het Bergumermeer vrijwel alleen de notabelen uit Bergum en omgeving aantreft. De reden is voor hem duidelijk. De toen gebruikte zeiljachten zijn veel te duur voor de gewone man. Die kan zich eenvoudig geen zeiljacht veroorloven. Bulthuis bedenkt daarom een werkwijze waarmee mensen hun eigen boot kunnen bouwen: de Bulthuismethode. De reeds uit de V.S. bekende methode van de lattenbouw ontwikkelt hij tot een werkwijze waarbij de mallen niet meer vervangen worden door spanten. Om de mallen heen spijkert hij lange latten van 2 x 2 cm., die bovendien aan elkaar worden gespijkerd, zodat er een stevig verband ontstaat. Aanvankelijk bouwt hij een scheepje op de kop, waarbij de latten worden gebogen om twee halvemaanvormige delen die aan de kielbalk zijn bevestigd.
Later is men het scheepje omgekeerd gaan bouwen: eerst de bovenste gang om een strakke zeeg te garanderen, daarna keren en tenslotte worden de twee halvemaantjes opgevuld met passende delen. Zijn eerste BM-er is in 1928 gereed. Een midzwaardbootje. Drie jaar later komt hij met een vergrote BM-er, de zestienkwadraat. Een kielboot van 6 meter lang. De kleine BM was voor honderd gulden te maken, de grote BM kostte f. 250.- aan materiaal.

Hendrik Bulthuis bezig met de bouw van de kleine BM van 4.75 meter, gebouwd 'op de kop'.



Ondanks de diverse verenigingsactiviteiten om de watersport van de grond te krijgen en ondanks de belangrijke rol die Bulthuis heeft gespeeld om het bezit van een zeilboot voor grotere groepen betaalbaar te maken, is de watersport in Friesland tot ver in de 20e eeuw zeker geen volkssport te noemen. Het blijft een elitesport, waarbij in Friesland wel een volkse traditie bestaat om met schouwtjes en andere kleine bootjes het water op te gaan.

Het duurt echter tot in de jaren zestig van de vorige eeuw voordat bredere bevolkingsgroepen zich een zeiljachtje kunnen veroorloven en al spoedig blijkt dan, dat velen hun geld liever uitgeven aan een bromfiets of een autootje dan aan een boot. Voor de ontwikkeling van de watersport zijn de watersportverenigingen natuurlijk van belang geweest, al was het maar om jachthavens/ligplaatsen voor jachten te organiseren. Niet iedere zeiler is echter een verenigingsmens. Buiten de verenigingen is er uiteraard ook gezeild, zeker op het platteland waar ligplaatsen eenvoudiger te verkrijgen waren. Ook binnen de verenigingen is altijd sprake van echte verenigingsmensen en van relatief passieve leden, die gebruik maken van de faciliteiten die de vereniging hun biedt, maar die voor de beleving van de watersport de vereniging niet nodig hebben.

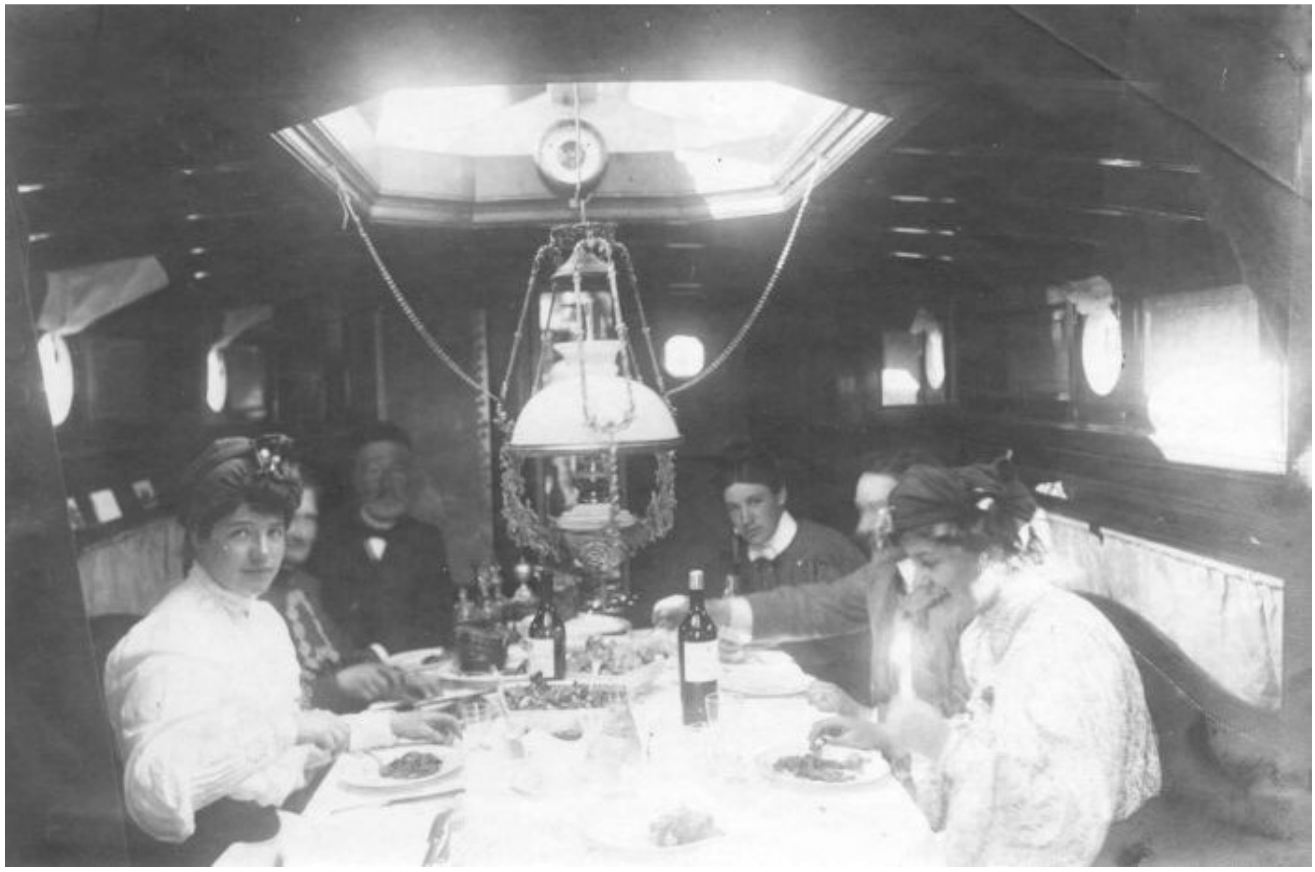
Hendrik Bulthuis maakt zeilen bereikbaar voor 'de gewone man'.

De ontdekking van Friesland

In 1899 weet de *Leeuwarder Courant* het volgende te melden:
"Vreemdelingen op de Friesche wateren.
Terwijl het vroeger tot de uitzonderingen behoorde, indien onze provincie door buitenlanders werd bezocht, is dit de laatste jaren belangrijk toegenomen. Het vreemdelingenboek van het Friesch Museum is daarvan het beste bewijs; men vindt daarin tegenwoordig namen van alle nationaliteiten, doch voornamelijk van Engelschen, voor wie onze provincie nog een bijzondere aantrekkingskracht heeft, n.l. het zeilen op de Friesche wateren.
Gedurende de afgeloopen zomer is daarvan weder druk gebruik gemaakt. De eerste stoot daartoe werd gegeven door de Engelsman Doughty, die in het jaar 1888 in een Norfolk wherry, een soort woonschip, genaamd "de Gipsy", met zijne familie de Noord- en Zuiderzee overstak naar Stavoren en gedurende eenige weken onze wateren doorkruiste. Hij was zoo verrukt van dezen tocht, dat hij een boek publiceerde, genaamd "Friesland Meres", met aardige beschrijvingen en illustraties van onze provincie en hare bewoners. Zijn boek werd grif verkocht en sedert volgden velen zijner landgenooten zijn voorbeeld om met de "Gipsy", welke de eigenaar hier achterliet, langer of korter tijd op onze wateren te vertoeven.

Dit bracht den heer P. Heinsius, scheepstimmerman te Stavoren, op het denkbeeld een tweetal kotters te bouwen, ten einde die te verhuren. Er kwam zooveel aanvraag, dat hij er nog vier pleiziervaartuigen bij aanschafte. (…) Het grootste schip van het eskader van den heer Heinsius is het jacht "Claudia"(32 ton). De inrichting ervan is voortreffelijk. Het bevat vier slaapplaatsen voor heeren en twee voor dames.

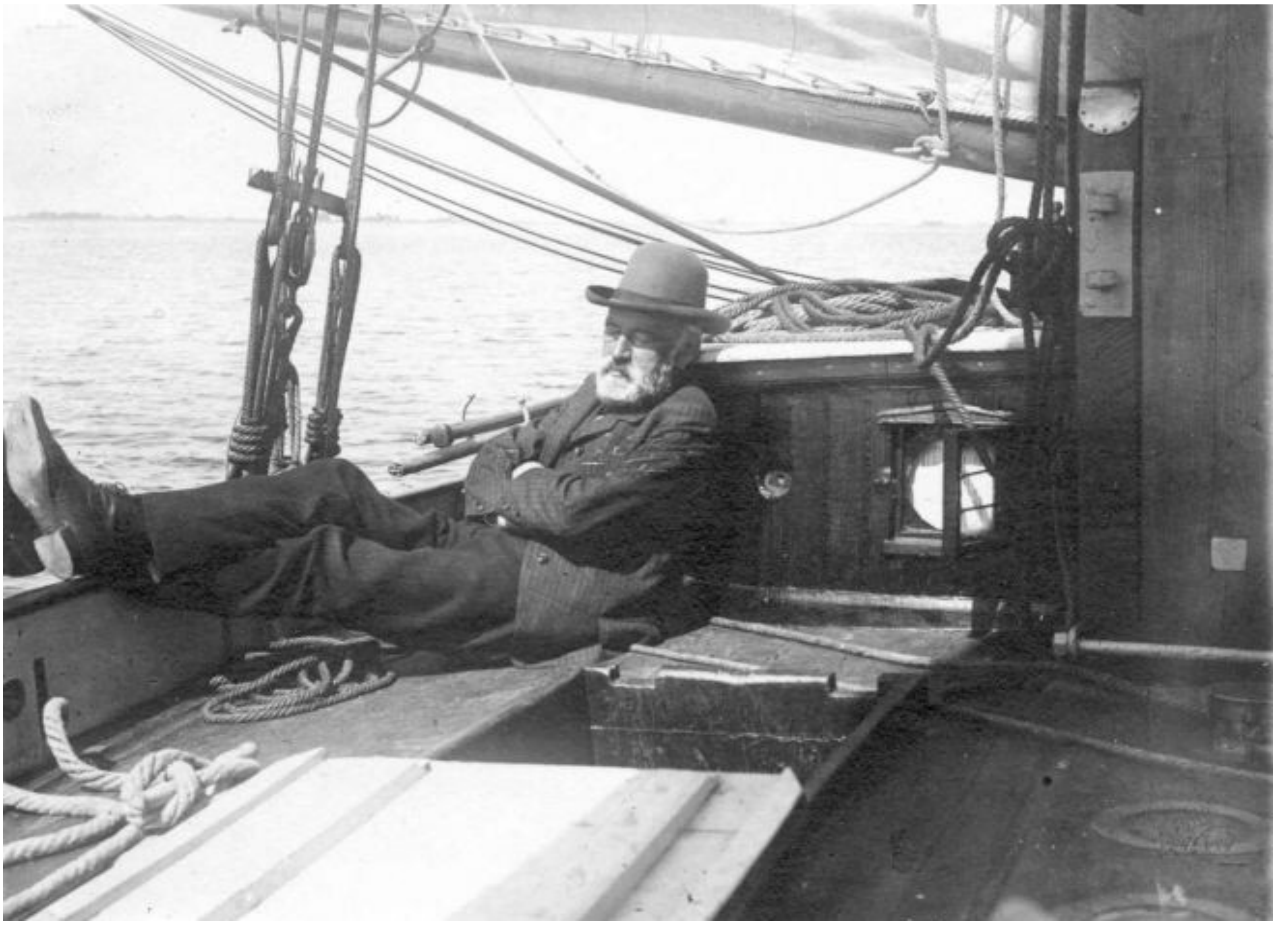
Stavoren, 1906. Geheel rechts de kotter 'Claudia' van werfeigenaar/ bootverhuurder Heinsius



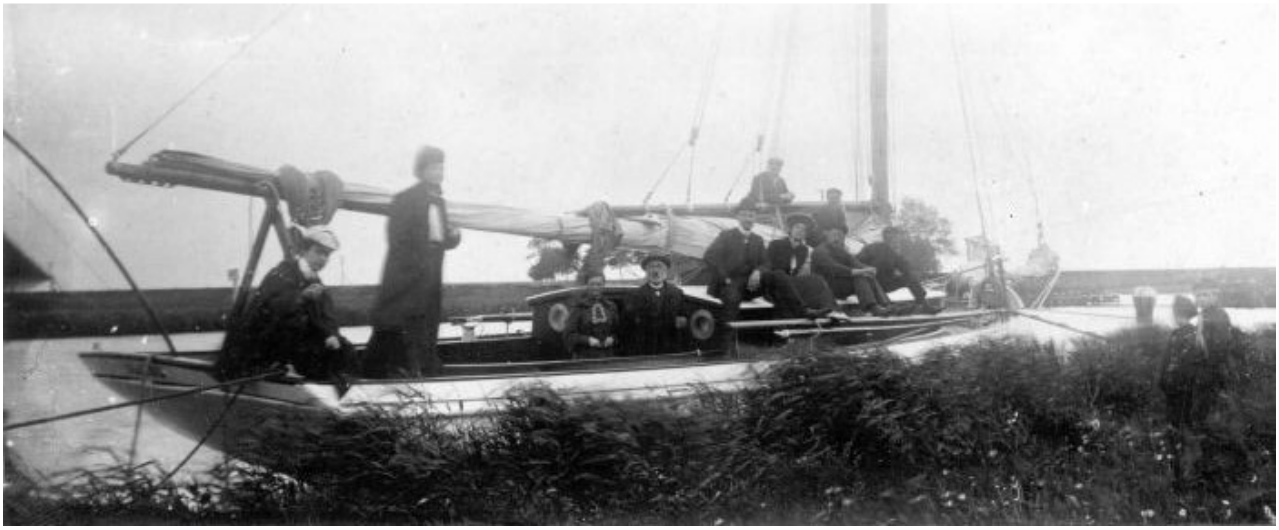
De 'Claudia' wordt in 1904 verhuurd aan Jacob Hepkema en familie. (Foto: Tresoar, collectie Hepkema)

Dat het schip ook het vertrouwen heeft zeewaardig te zijn, blijkt uit 't feit, dat het thans voor den tijd van zes weken is verhuurd voor een tocht naar Denemarken en naar de Oostzee. De bemanning bestaat uit drie personen. Dan volgt de "Dolphijn", 18 ton, met twee kajuiten en zes bedden, de "Friesland" en de "Marie", elk groot 12 ton, met vier bedden, en vervolgens twee kleinere jachten. Voor het verhuren van deze vaartuigen kunnen goede prijzen bedongen worden; zoo kost de "Claudia" 13 Engelse ponden (f. 157.-) per week, de "Dolphijn" 10 pond en de overige schepen van 3 tot 5 pond. Als regel geldt, dat de bemanning, waarvan steeds één de Engelse taal machtig is, haar loon van de ondernemer ontvangt, terwijl de huurder voor de kost moet zorgen. (*LC*, 20 september, 1899).

De verhuur van luxe kotterjachten blijkt in die tijd inderdaad een succes, zelfs als het weer in de zomer tegenvalt. In september 1900 meldt de LC: "Het spelevaren met kotters op de meren alhier is dezen zomer niet druk geweest. Toch is het niet tegengevallen, wat de danken is aan de ambitie van Hollandsche toeristen. Den vorigen zomer reeds hadden deze hunne aandacht op de kottersport laten vallen; in de loop van de vacantiemaanden hebben zij er drukker gebruik van gemaakt. Mogen we daarin het bewijs zien, dat dit eigenaardig genoegen in hun smaak valt, dan zullen volgende jaren, als de Engelsche liefhebbers weer komen opdagen, de kotterondernemingen hunne zaken moeten uitbreiden."



Jacob Hepkema (1845 – 1919) huurt in 1904 de 'Claudia' van Pieter Heinsius. Jacob Hepkema is de oprichter van 'Hepkema's Courant', een streekblad dat van 1874 – 1951 verscheen en in 1901 omgedoopt wordt tot het 'Nieuwsblad van Friesland'. Jacob Hepkema koopt in 1907 de boeier 'Marie' uit de boedel van Heinsius en schaft zich in 1909 de bekende boeier 'Tjet Rixt' aan. (Foto: Tresoar, collectie fam. Hepkema)



Friesland, 1904. de familie Hepkema op de Claudia. (Foto: Tresoar, collectie fam. Hepkema)

We moeten bij dergelijke berichten niet vergeten, dat de 'vacanties' waarover gesproken wordt, niet de vakanties zijn zoals wij die kennen. Alleen de maatschappelijke elites, de

vrijgestelden, kennen rond 1900 vrije dagen. Zij ontdekken de aardigheid van het zeilen door Friesland, maar in die tijd is dat nieuw. Voor de verslaggever is het nog "een eigenaardig genoegen". Varen doen gewone mensen in die tijd in het kader van werkzaamheden. Niet voor ontspanning en plezier (op wat zeilwedstrijdjes na). Vakanties zijn een nog onbekend fenomeen. Pas vanaf 1930 worden in Nederland (een paar) vrije dagen doorbetaald door de werkgever.

Nederland is in die tijd een agrarisch en ambachtelijk land en heeft in de zomer dus helemaal geen tijd voor vakanties. Ambtenaren en schoolmeesters zijn in ons land de eersten die 's zomers een aantal dagen niet naar hun werk hoeven en wel loon blijven ontvangen. De plattelandsbevolking in Friesland is ook duidelijk niet gewend aan toeristen. En zeker niet aan buitenlandse toeristen. Dezen worden vaak op minder aangename wijze ontvangen. Zij worden lastig gevallen door de jeugd, aangestaard als waren zij aapjes in de dierentuin, bespogen of met stenen bekogeld.

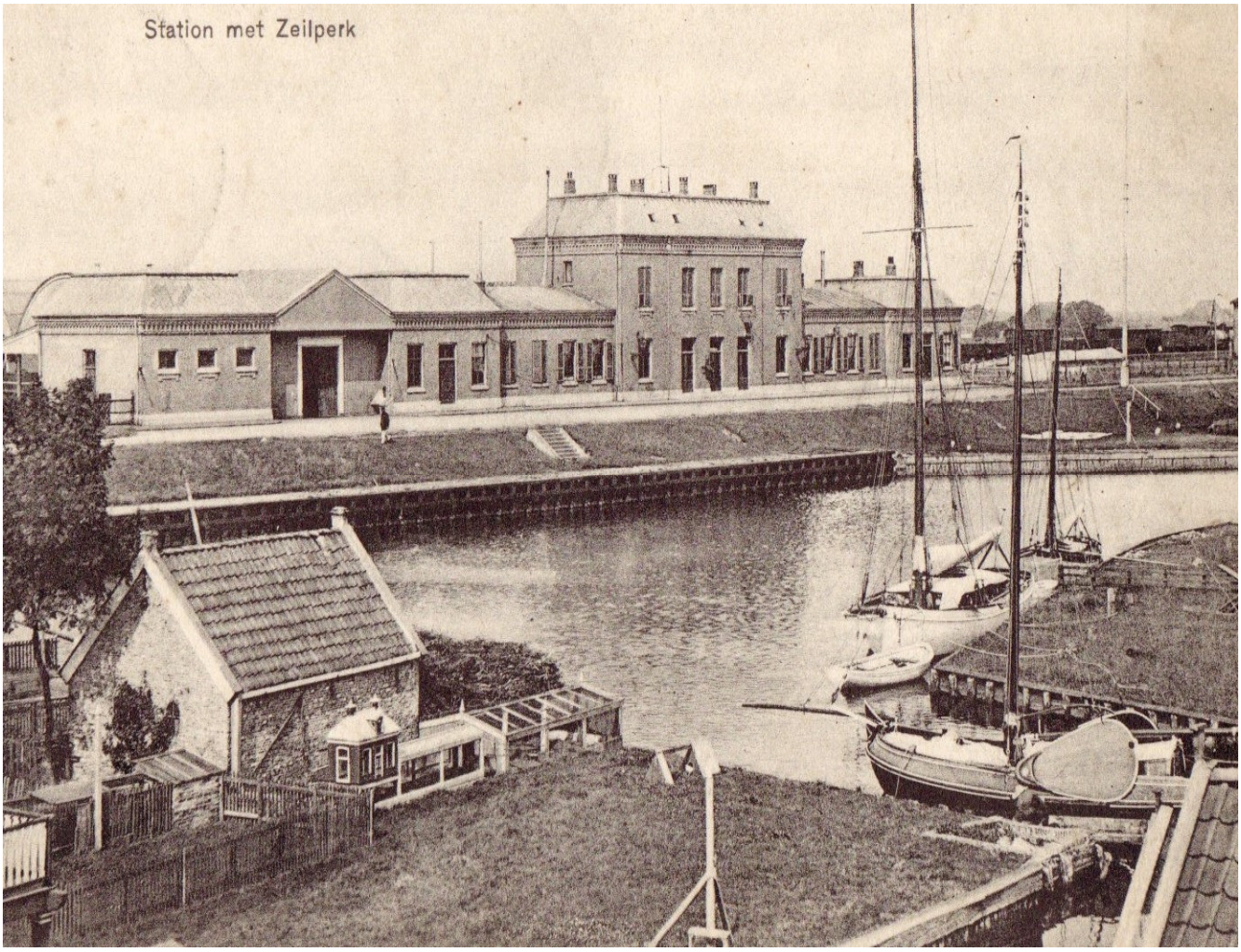
Drie vagebonden in Friesland

Niet alleen Davies en Doughty schrijven over het varen en zeilen op de Friese meren. In 1907 verschijnt het boek *Three vagabonds in Friesland* van H. F. Tomalin. Het is een reisverslag van drie Engelse vrienden uit Sanderstead, een dorpje bij Londen, die in 1906 bij Pieter Heinsius in Stavoren de boeier 'Marie' huren om Friesland te verkennen. Daarbij maakt een van de vrienden, Marshall, ijverig foto's met zijn grote glasplatencamera.

Na hun omzwerving langs diverse steden en dorpen en over alle meren van Friesland, komen ze terug in Stavoren en slenteren nog wat door het stadje dat ze niet bijster interessant vinden. De boeier 'Marie' is voor hen aan de kleine kant geweest, vooral wat de slaapruimte betreft. Twee vagebonden slapen op de kajuitvloer en een moet zich op de bank nestelen. Allemaal wat krapjes, maar ze vinden het wel heerlijk om met open kajuitdeuren 's nachts onder de heldere sterrenhemel te slapen en de zwoele nachtwind over hun hoofden te voelen.

Bijzondere adviezen geeft Tomalin aan buitenlanders die foto's willen maken in Friese steden en dorpen. "In Friesland vallen kinderen je lastig tot in de dood." Je kunt in de bewoonde gebieden geen foto maken. Zodra je een dorpje binnenvaart, zwermen de kinderen om je heen en ze zullen je niet verlaten voordat je vertrokken bent. De 'vagebonden' proberen daarom zoveel mogelijk onder schooltijd de plaatsen te bezoeken waar ze foto's willen maken.

Veel schoolmeesters vinden de aanwezigheid van de buitenlanders echter zo bijzonder, dat ze de kinderen vroeger uit laten gaan, opdat ze kunnen kijken naar de vreemdelingen. En dat, terwijl deze vagebonden reeds, door schade en schande wijzer geworden, niet in hun sportieve katoenen outfit van boord gaan, maar een min of meer respectabel confectiepak aantrekken als ze aan wal gaan.



Stavoren, zomer 1906. Het station met het zijlperk. Bij de werf jachten van Pieter Heinsius voor de verhuur, met op de voorgrond de boeier 'Marie' en langs de kant de witte kotter 'Claudia' en daar achter de 'Friesland'. Tegen het huisje links is een kippenhok gebouwd met miniatuurwoning. (Foto: collectie Jan Visser, Stavoren)

Met opzet blijven ze niet met de Marie in een dorp overnachten. Ze gaan steeds buiten de dorpen een ligplaats zoeken, want ze worden gek van de kinderen die massaal voor de boot gaan staan staren en niet weg te krijgen zijn.

Dergelijke ervaringen uit begin 1900 zijn exemplarisch voor vele vergelijkbare. Tot in de jaren zestig krijgen watersporters daarom het advies om rekening te houden met de locale gebruiken bij het aanmeren in een dorp. Houd rekening met kledinggewoontes, vaar niet half naakt door een dorp, respecteer zondagsrust etc. Tot ver in de 20e eeuw was het raadzaam je als watersporter heel decent te gedragen als je op zondag de haven van Urk aandeed, wilde je niet met stenen bekogeld worden. De tijd van gesloten gemeenschappen op het platteland ligt niet zo erg ver achter ons.

Heeg, 1906. Starende dorpsbewoners bij het zien van buitenlandse watersporters.(Foto: Tomalin, 1907)

De Engelse vagebonden zijn niet de enigen die in aanraking komen met de onaangepastheid van de lokale bevolking. Kleefstra vaart in 1907 met zijn zoon twee weken in een notarisbootje door Friesland en schrijft daar een aardig boekje over: 'Een vacantie op de Friesche wateren'. Bij hun bezoek aan de Friese hoofdstad hebben ze niet alleen last van de ondraaglijke stank van de grachten, maar ook van de plaatselijke jeugd:

"Nauwelijks lag de 'Meermin' aan de kade bij het station gemeerd, of de Leeuwarder straatjeugd maakte het ons zo lastig, dat wij ten einde raad een turfschipper aan de overkant moesten vragen of we bij hem langszij aan mochten meren."

Een jaar na het verschijnen van zijn boekje wordt dit uitvoerig besproken in de *Leeuwarder Courant*. Ten aanzien van de misdragingen van de jeugd stelt de recensent dat er sindsdien toch al veel verbeterd is. Kleefstra beschrijft daarnaast op toegankelijke wijze tal van positieve ervaringen, zodat de bespreking in de *LC* eindigt met: "Door boekjes als dit van de heer Kleefstra worden de ogen geopend voor de schatten welke de Natuur in hare grote mildheid ook over ons land heeft uitgestort." (*LC*. 13 mei 1910)

Watersport voor iedereen

Watersport in de Zuidwesthoek

Voor de oorlog is er in de Zuidwesthoek nog maar weinig van watersport te merken. Er wordt vooral gevaren door vissers, boeren en beurtschippers. Alleen een maatschappelijke elite kan zich het varen met plezierjachten veroorloven. Meestal in boeiers en Friese jachten, maar ook met zeilschouwen. Johan Korthals Altes, een bierbrouwer uit Amersfoort, is in die tijd eigenaar van de twee eilandjes in de Fluessen, de Kruspôllen. Hij heeft deze eilandjes wat ingericht voor eigen recreatie. Met een haventje en een palenrij tegen de golfslag. Om wat meer vertier te creëren, maakt hij het in 1934, tijdens de economische crisis, mogelijk dat jongens in de Zuidwesthoek hun eigen zeilbootje bouwen. Hij stelt voor jongens die dat willen het bouwmateriaal voor 10 Larken ter beschikking. Aannemer De Jong uit Koudum levert het hout en Sybolt de Jong begeleidt de jongens bij de bouw van de scheepjes, omdat hij wel eens eerder een boot heeft gebouwd. Die Larkenbouw wordt een succes. In 1935 zeilen er voor het eerst 10 Larken op de Fluessen. Dat leek toen heel wat, want tot aan de jaren zestig zag je op de grote meren van de Zuidwesthoek nauwelijks plezierschepen.

Koudum, 1935. Sybolt de Jong in een zelfgebouwde BM (www.nostalgischkoudum.nl)

Larken in wedstrijd. Leeuwarden was in de jaren dertig een centrum voor Larken in Friesland. Eigenlijk is de Lark een eenmansboot, maar bij een flinke bries wil het scheepje voor de wind wel eens kuren vertonen, door met de platte voorsteven onder water te gaan. De tweede man kan dat voorkomen, door op de spiegel te gaan zitten…Niet alle Larken hebben op de foto een vleermuistuig. Het was een beperkte klasse, d.w.z. met vrijheidsgraden in de uitvoering.

Zelf voer ik voor het eerst in 1962 met mijn Akkrumerjolletje naar Stavoren. Ook toen was het nog mogelijk in de zomervakantie van Heeg naar Stavoren te zeilen en onderweg slechts een paar andere plezierschepen te zien. Eerst voeren we van de noordkant van de Koevordermeer door de oude, kronkelige Jeltesloot naar Heeg. De Jeltesloot is pas in het midden van de jaren zestig rechtgetrokken en verbreed in verband met de aanleg van het gemaal en de nieuwe Frisosluis bij Stavoren. Restanten van de oude vaart zijn nog te zien bij de recreatie-eilandjes vlak bij Heeg, net voor de kruising met de Wijmerts. De eilandjes zijn ontstaan, omdat de kronkels in de Jeltesloot werden afgesneden bij de aanleg van het nieuwe Frisokanaal dat in een rechte lijn uitkomt op de noordkant van het Heegermeer. Voor die tijd mocht je alle bochten van de smalle Jeltesloot volgen ("grootscheepsvaarwater"!), waarna je bij Heeg niet rechtdoor via de Var het dorp invoer, maar met drie haakse bochten om de jeugdherberg 'It Beaken' van heit Piersma (met zijn tjottertjes) ging. En dan, plotseling, zag je de tien 10 kilometer schitterend water van het Heegermeer. De beroepsvaart moest in die tijd uiteraard ook deze slingerweg bevaren, wat alleen mogelijk was, omdat de schepen lange tijd niet meer dan zo'n 150 ton laadvermogen hadden. Kleine scheepjes voor klein vaarwater.

Heeg 1946. De tjottervloot van heit Piersma van Jeugdherberg It Beaken Vooraan een wildsjitterke met spriettuig.

De weidsheid van dat Heegermeer viel toen overigens meer op dan tegenwoordig. Ten eerste zijn het de vier relatief grote, met bomen begroeide recreatie-eilanden die in de jaren zeventig zijn aangelegd, die de schijn van oneindige weidsheid verstoren. En ten tweede zijn de oevers net als bij alle waterwegen in Friesland begroeid geraakt met kruipwilg en elzenbomen. Waar je voor die tijd varend op een meer van verre het baken kon zien waar een vaart in het meer uitkomt, helder afgetekend tegen de horizon, daar wordt tegenwoordig de horizon beheerst door geboomte. De bakens zijn tussen al dat groen onzichtbaar geworden en het vlakke, weidse karakter van het merengebied is door de begroeiing aangetast.

In Stavoren lagen we vervolgens meerdere dagen aan de Verlengde Schans voor de Koebrug en al die tijd waren wij het enige jachtje dat Stavoren vanaf het binnenwater aandeed. In de watersportboeken uit die tijd worden zeilers ook gewaarschuwd voor de Zuidwesthoek. De meren zijn er woest en ledig. Daar waag je je alleen op als je niet bang bent voor wind en golven. De watersportdrukte in Friesland concentreerde zich een halve eeuw geleden rond de plaatsen Eernewoude, Grouw en Sneek. De meren in de Zuidwesthoek en ook de Koevordermeer, de Brekken en het Tjeukemeer zijn tot in de jaren zestig gevrijwaard van recreatiedrukte.

Zeilwedstrijd te Sneek

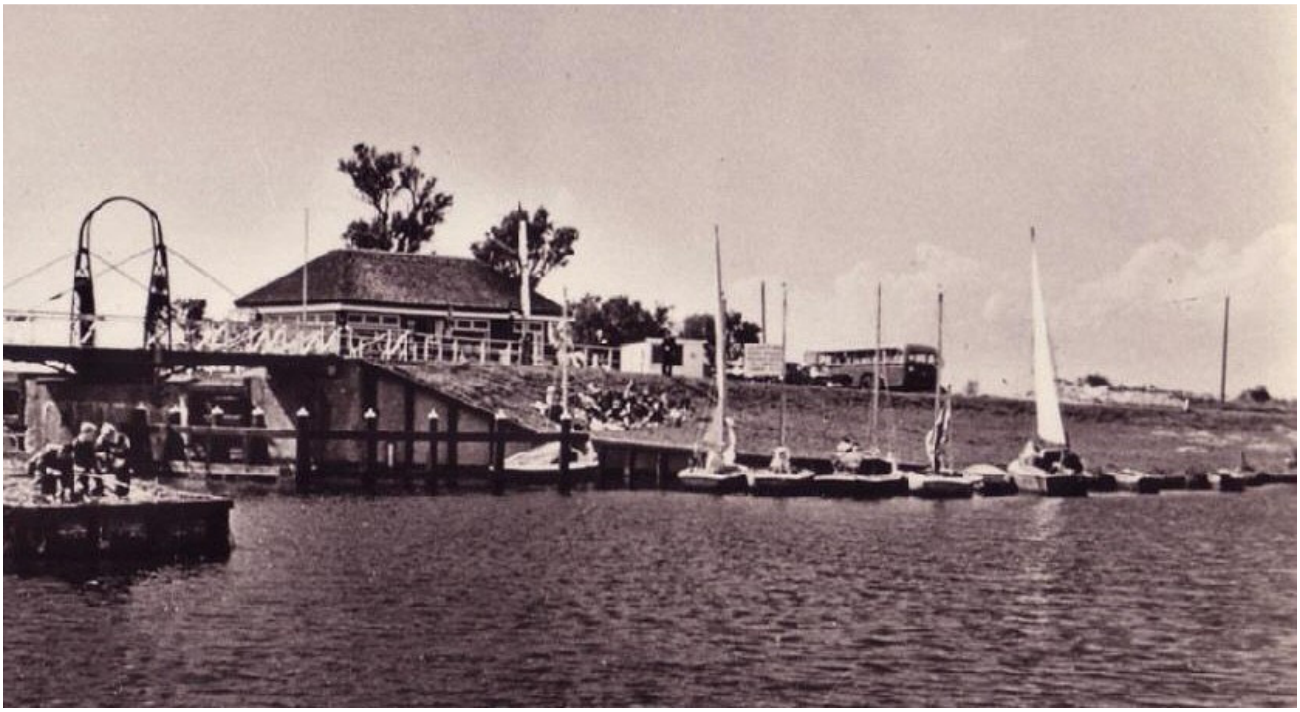
'Hardzeilwedstrijden' worden reeds in de 18e eeuw georganiseerd. Vanaf 1814 vindt er een jaarlijkse "Hardzeildag" plaats op het Sneekermeer, die in 1934 voor het eerst wordt uitgebreid tot "Sneekweek". De hardzeildagen in de provincie zijn voor zeilende vrachtschepen, beurtschepen, veerscheepjes, vissersschepen en allerlei klein grut. Sprietboten van vier tot vijf meter.
De deelnemers hebben uiteraard plezier in die wedstrijden, maar de opzet is toch anders dan bij de wedstrijden voor de plezierjachten. Niet langer zijn het kasteleins die tijdens een dorpsfeest een zeilwedstrijd organiseren, prijzen beschikbaar stellen en omgekeerd hun omzetten tijdens de festiviteiten zien stijgen. De deelnemers zijn ook niet langer mensen die beroepshalve op het water werken. Bij de nieuwe watersport zijn het zeilverenigingen, watersportverenigingen, die wedstrijden organiseren voor kampioenschappen.
Het gaat om zo goed mogelijk te zeilen als sport. Maar ook deze sport heeft een feestelijk karakter waar veel publiek op af komt. Over de Hardzeildag op het Sneekermeer in 1925 schrijft de Leeuwarder Courant: "Stoomboten en beurtschepen, in lange rijen aan de kade gemeerd, worden door ondernemende handen tot "plezierschepen" vervormd, waarop de zeilenthousiaste doch schiploze schare straks mede van het grote gebeuren zal kunnen genieten." Wel blijkt de gebruikelijk lage waterstand van het boezemwater sommige schepen parten te spelen: "Ten aanzien van weer en wind waren de omstandigheden lang niet ongunstig. De stand van het water bracht nu en dan echter een ongewisse dissonant. Vooral scheepjes met enige diepgang werden door de lage waterstand gedupeerd." Dat speelt dus vooral voor de kielschepen. De scherpe jachten uit die tijd.
De traditionele platbodemklassen beheersen echter het beeld: "Het manoeuvreren van de grote schouwen (6 x 1.80 m.) maakt duidelijk dat de bemanning van deze schepen noodzakelijk over een grote zeilvaardigheid moeten beschikken. De 'Pôlleschouw' van W. Postma uit Grouw ging aan de wind het eerst door de start. Haar tegenstander 'Jonge Wiepke' uit Terhorne kon niet verhinderen dat de 'Pôlleschouw' uitliep en als eerste de ton rondde. (…) Daarop volgden de kleine schouwen (4.75 x 1.42 m.) met sprietzeil. (…) Het volgende startschot gold de klasse der tjotters (4.75 x 1.70 m.), een type schip waaraan een zekere categorie zeilers nog hart en ziel heeft verpand, doch die zich niet meer in algemene sympathie mag verheugen. De kamp tussen "oud" en "nieuw" speelt misschien hierin wel een rol, waarin de piëteit tegenover het klassieke Friese schip tekort wordt gedaan." (Uit: LC, 21 augustus 1925).

Het tegelijkertijd laten hardzeilen van vrachtscheepjes, vissersbootjes en plezierjachtjes is overigens geen succes. De beurtscheepjes en skûtsjes drukken met hun massa de kleinere scheepjes bijna letterlijk van het water. Het duurt niet lang, of er worden voor de vrachtscheepjes aparte wedstrijden georganiseerd ("skûtsjesilen"), zodat de diverse klassen van zeiljachtjes beter tot hun recht konden komen.

De herberg van Galamadammen in de jaren dertig. Geheel rechts de BM van Sybolt de Jong.

Grouw, jaren dertig. Hardzeildag voor vrachtscheepjes. De SKS-skûtsjes komen pas na 1946.

Galamadammen ca. 1925. De Galamadammen is een doorwaadbare plaats, later een overzet, weer later een overbrugging van een engte tussen De Oorden en De Morra. Op de plaats waar de scheepjes aan de oever liggen, is nu de jachthaven/camping 'De Kuilart'. Er moest tol worden betaald om over of (met een schip) door de brug te mogen.



Galamadammen, 1950. De oude herberg is aan het einde van de oorlog afgebrand. Bij de brug scheepjes die Jan Bos, de brugwachter, heeft aangeschaft voor de verhuur. (Tresoar)

Sneekermeer 1920. (Foto: A.H.Veltman)

In de jaren dertig verschijnen er scherpe jachtjes op het water die betaalbaar zijn voor een breder publiek en die als het ware de strijd aan gaan met de klassieke Friese ronde en platbodemjachten. De dure ronde jachten voeren echter een achterhoedegevecht. Na de

Tweede Wereldoorlog zijn ze bijna van het toneel verdwenen en dan worden er initiatieven genomen om de resterende exemplaren te behouden. Bijvoorbeeld in 1955 met de oprichting van het 'Stamboek voor ronde en platbodemjachten'.

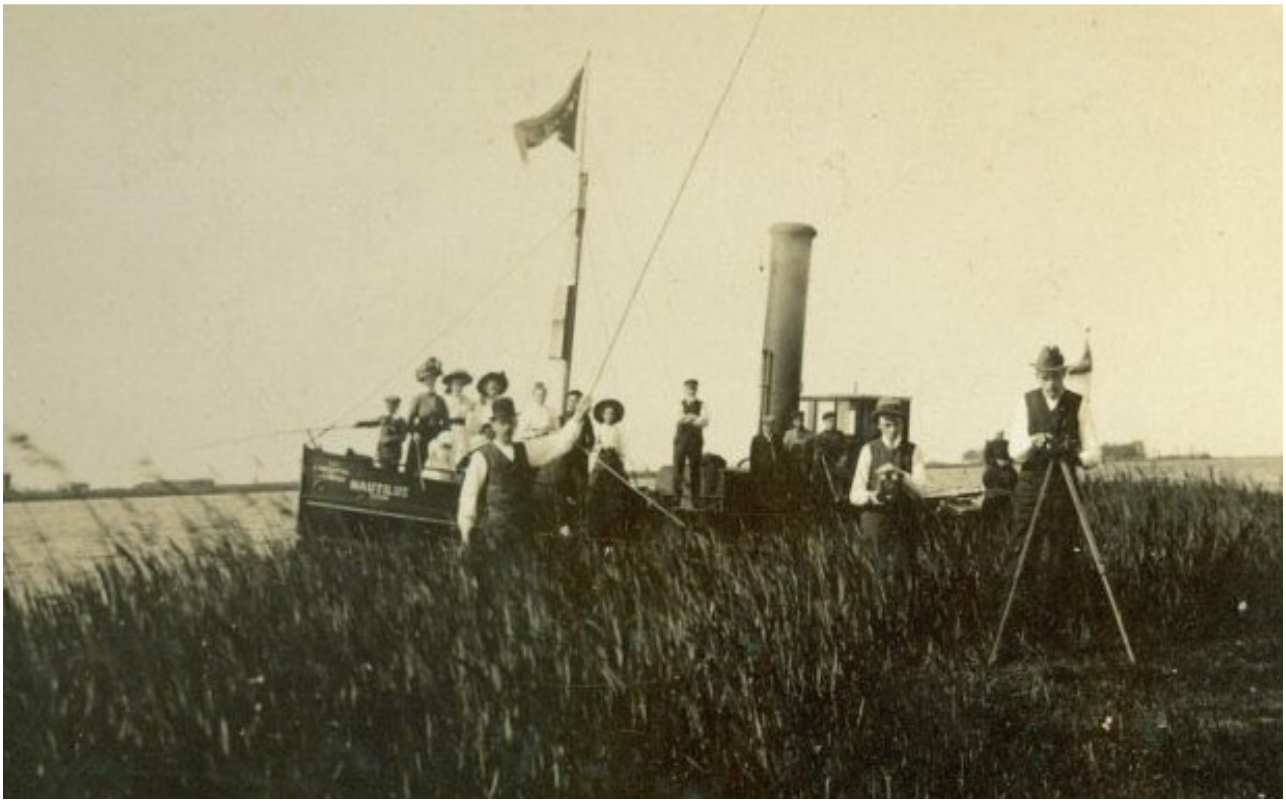
Op het water verschijnen ondertussen steeds meer scherpe jachtjes. Overal in Friesland zie je BM-jachtjes en grote BM-ers (de 16 m2 klasse). Direct na de oorlog wordt de BM opgevolgd door de landelijke Vrijheidsklasse (ook in lattenbouw) en wordt de zestien kwadraatklasse verbeterd en zeer populair als 'streepklasse' (in verband met het streepje onder het half ronde zeilteken). In het iets duurdere segment zijn de 22 m2 en de 30 m2 klasse vertrouwde verschijningen, naast uiteraard de Pampus (1933) en de oude Regenboog (1915).

Een scheepje dat kritisch wordt bekeken, is de Valkklasse (1940). Een spanendoosje, zo lijkt het. Een knikspant van hechthoutplaten, dat is wennen. Nu zijn die oude Valken klassiekers, evenals overigens de mahoniehouten, op vlam gebouwde 16 m2 jachtjes en de Pampus- en Regenboogjachten.

Sneekermeer, 1911. Amerikaanse centerboard (midzwaard) en enige kieljachten.(Tresoar)

Grouw, Pikmeer. Een GWS-schouw, een ijzeren 5 meter schouw van de Vereniging Grouster Water Sport.(Foto: uit Ruytenschildt, 1960) Deze gebruiksschouwen werden rond 1938 door de GWS tot een eenheidsklasse gemaakt om er zeilwedstrijden voor te kunnen organiseren.

Friesland. Een tjotter van 4.80 × 1.70 meter.(Foto: uit Ruytenschildt, 1960)



Leeuwarden, 1915. Uitstapje met stoomsleepboot 'Nautilus'.(Foto: Tresoar)

Leeuwarden, een salonbootje op de Wijde Greuns bij de Froske Pôlle.

Watersport voor weinigen

Tijd en geld om voor het plezier wat te zeilen, is begin 1900 nog steeds een voorrecht van de maatschappelijke elite. Die bestaat in Friesland uit grootgrondbezitters (die als politieke notabelen ook vaak lucratieve bestuurlijke functies vervullen) en een kleine groep van gefortuneerde zakenlieden. Deze kleine, maar rijke en politiek machtige bovenlaag staat in die tijd maatschappelijk gezien tegenover een grote, maar politiek onmachtige onderlaag van arbeiders en armen. Een ongeschoolde klasse die aan de onderkant geruisloos overgaat in een lompenproletariaat. Watersport en het bezit van dure jachten is in die tijd (uit de aard der zaak, zou je zeggen) voorbehouden aan de rijken. Voor de anderen is dergelijk tijdverdrijf volstrekt onvoorstelbaar. Zij varen hoogstens in verband met werkzaamheden. Meer dan driekwart van de bevolking van Friesland is blij als ze werk heeft en daarmee in leven blijft en niet aangewezen is op de armenzorg. De leef- en werkomstandigheden zijn voor hen uiterst zwaar en voor ons nauwelijks meer voorstelbaar. De elite heeft andere zorgen en dankzij het plezier dat sommigen van hen hebben in het bezit van mooie jachten en het zeilen ermee, zijn er tot op dit moment, na soms meer dan honderd jaar, nog exemplaren van die schepen te bewonderen. Het zijn vooral boeiers en Friese jachten die bij de aristocratie in deze provincie in de smaak vallen. Die fraai versierde schepen dienen niet alleen om te zeilen. Ze zijn er niet in de laatste plaats om mee te pronken. Om een idee te geven van de zeilsport bij de elite in Friesland neem ik het wel en wee van drie boeiers in Friesland als voorbeeld. Het zijn de 'Stavo' , de 'Tjet Rixt' en de 'Friso'.

De **Stavo** is een boeier die al bijna honderd jaar niet meer bestaat. Ze is gesloopt in 1923, maar zo betrokken geweest bij de opkomst van de watersport in Friesland, dat ze niet gepasseerd kan worden in een historische terugblik. De zoon van de vaste schipper op de Stavo, Hendrik Voordewind, heeft vanuit eigen ervaring over de Stavo geschreven (Voordewind, 1951) en uiteraard besteedt Vermeer aandacht aan deze boeier in zijn boeierbijbel (Vermeer, 2004). Het schip zou omstreeks 1775 gebouwd zijn en een Zaanlandse boeier van 9 - 12 meter zijn (de afmetingen zijn onbekend), die meer dan honderd jaren in het bezit is geweest van de familie Van Eysinga, een invloedrijke familie van notabelen in Friesland.
(De titel Jonkheer is overigens geen echte adellijke titel, maar een adellijk predicaat, dat voor de voornaam wordt gevoerd. Een adellijke titel als baron
of ridder wordt direct voor de achternaam gevoerd.)

Van 1796 – 1828 is ze de boeier van Jhr. F.J.J. van Eysinga te Langweer, de grietman van Doniawerstal, die woont op de Osingastate in Langweer en later in het Eysingahuis te Leeuwarden, tegenover de kanselarij. Daarna komt ze een jaar in handen van diens zoon Jhr. S.H.R. van Eysinga die zijn vader was opgevolgd als grietman van Doniawerstal. Helaas overlijdt hij een jaar later, waarna de boeier over gaat naar zijn broer Idzerd Frans Van Eysinga uit Wommels, grietman van Hennaarderadeel. Vanaf ca. 1850 komt de Stavo in het bezit van diens zoon: Jhr. Frans Julius Johan van Eysinga. Dat is de man die in 1848 het initiatief neemt tot oprichting van de zeilvereniging Oostergoo. Hij houdt het schip tot zijn overlijden in 1901. Daarna komt ze in handen van zijn zoon Willem en als die in 1910

overlijdt, neemt zijn oudere broer Cornelis de boeier over. Als deze tegen de tachtig jaar is en kinderloos zal overlijden, besluit hij in 1923 de boeier te laten slopen, want "hij wenste niet dat na zijn overlijden de boeier in vreemde handen zou overgaan met het risico dat een minder zorgzame eigenaar het op een roemloos einde zou laten aankomen; dan liever sloop." (Vermeer, 2004, p. 161) Je zou zeggen dat hij dan beter tijdig goede zorg had kunnen regelen, maar dat is niet gebeurd. Het schip is gesloopt, tot ontsteltenis van de zetschipper Tjerk Voordewind die het schip 43 jaren onder zijn hoede heeft gehad. Tjerk Voordewind was als zetschipper in vaste dienst aangenomen door Jhr. F.J.J. van Eysinga. Hij onderhield het schip tot in de puntjes. Het lag in een schiphuis bij Kleijenburg, tegenover Schilkampen aan het Zuidvliet. De uiterste oostkant van Leeuwarden. De meeste foto's van de Stavo zijn uit de periode dat het schip toebehoorde aan Jhr. Mr. Cornelis van Eysinga.

De zoon van Tjerk Voordewind, Hendrik Voordewind, heeft zijn ervaringen met het varen met de Stavo beschreven in zijn boek 'Voor de wind' (1951). Zo zwijgzaam als Tjerk is, zo communicabel is diens zoon, de latere commissaris van politie uit Amsterdam die bekend werd met boeken van "De commissaris vertelt…". In zijn boek 'Voor de wind' blijkt hij niet de doortastende varensman te zijn die zijn vader was, hij is wel erg voorzichtig, maar zijn liefde voor het ronde Friese jacht en voor de Stavo is voor het belangrijk geweest.

De bollestâl van de boeier Stavo.

Leeuwarden, 1923. De zetschipper Tjerk Voordewind heeft opdracht gekregen de 'Stavo' te laten slopen op de werf van Lutzen de Roos op Kleijenburg. V.l.n.r.: Hendrik Voordewind, Lutzen de Roos, Tjerk Voordewind, Sytze de Roos en twee knechten. (Foto: FSM)

Hendrik Voordewind betreurt het, dat de Stavo niet in zijn geheel een plaats heeft kunnen krijgen in het Scheepvaartmuseum te Amsterdam. De financiële perikelen waren volgens hem te groot. Nu zijn in 1923 onderdelen verkocht. Sommige delen zijn door Tjerk Voordewind "gered" door ze mee naar huis te nemen en verder is het schip gesloopt.

Hoe dat zeilde in de beleving van Hendrik Voordewind? De schipperszoon vertelt: " Buizen deed het zo goed als niet. Hoogstens werd het onderste puntje van de fok een beetje nat, maar dat was dan ook alles. Het voordek bleef altijd kurkdroog. Daarbij lag het als een veer zo licht op zijn roer, zodat de stuurman het helmhout bij tijden nauwelijks voelde en het zelfs naar lij moest duwen, als er geloefd diende te worden. Een bewijs, dat de stand van tuig en zwaarden hier juist was. Meer dan eens gebeurde het, dat mijn vader onder het zeilen het roer even los liet, om in de roef zijn pijp aan te steken. Het schip vervolgde dan ongestoord zijn weg. Een groot verschil dus met de Friese Boeiers die van veel latere datum waren dan dit antieke schip."(Voordewind, 1951,p. 33)

De boeier 'Stavo' met de eigenaar: Jhr. Mr. Cornelis van Eysinga (met baard).(Foto's: FSM)

Lotgevallen van de Friese boeier 'Tjet Rixt'

Leeuwarden, 1886. De boeier 'Friesland' van Mr. Jan Minnema van Haersma de With uit Leeuwarden, varende op Het Vliet. Nog zonder botteloef. Deze boeier wordt in 1909 gekocht door Jacob Hepkema, die het schip vernoemt naar zijn dochter en zijn echtgenote: Tjet Rixt. (Foto: H.J.Craije Azn., collectie HCL)

De boeier Tjet Rixt is zo'n voorbeeld van een kostbaar schip, gebouwd voor mensen die zich dit kunnen veroorloven. Veel van deze schepen gaan jaren mee en bouwen daarmee geschiedenissen op die deze schepen legendarisch maken. Alsof zo'n boeier een bezield wezen is. Met de *Tjet Rixt* is het net als met de meeste mensenlevens heel goed gegaan, maar het kende ook enige mindere periodes. Het schip kwam na de Eerste Wereldoorlog wat in verval, is drie decennia later verkocht aan het Zuiderzee-museum en na een jarenlange, kostbare restauratie in 2007 weer in de vaart gekomen. Anders dan mensen kunnen schepen dus meerdere levens achter elkaar hebben.

Deze boeier is in historisch opzicht interessant, omdat gezegd wordt, dat het de oudste nog varende Friese boeier is. Het schip zou gebouwd zijn in IJlst, bij de werf van Eeltje Taedzes Holtrop, de grootvader van de beroemde boeierbouwer Eeltje Holtrop van der Zee uit Joure, in het jaar 1838. Eeltje Holtrop bouwde de boeier waarschijnlijk in opdracht de familie Toussaint uit Nieuwendam. Het is zijn eerste luxe jacht. Normaal bouwde Holtrop vrachtscheepjes. De boeier is dan ook stevig geconstrueerd, met veel dikke inhouten, wat er ongetwijfeld mede toe heeft geleid dat het schip er nu nog is. In 1843 neemt de Sneker apotheker Van der Feer het schip. Het ligt in een schiphuis aan de Kooilanden bij Terhorne, waar Lambertus van der Feer en zijn vrouw Pierkje Born een

buitenhuis erven van de familie Born. Lambertus blijft er mee varen tot hij overleed in 1882. Na wat wisselingen van eigenaar, wordt de boeier in 1909 gekocht door de uitgever Jacob Hepkema uit Heerenveen, die zijn krantenbedrijf zo'n vijf jaar eerder over heeft gedragen aan zijn oudste zoon Tjebbo. Hij vernoemt de boeier naar zijn dochter en zijn echtgenoot, naar Tjeerdje en naar Richtje, kortom: Tjet Rixt.

Jacob Hepkema (1845 – 1919) is de zoon van een eenvoudige boer uit Oudeschoot die aanvankelijk schoolmeester wordt, maar overstapt naar de uitgeverij en er in slaagt in Heerenveen en omstreken een imperium op te bouwen met de door hem opgerichte krant '*De Hepkema'*. Als uitgever is hij succesvol, omdat hij een krant weet te maken die een breed publiek aanspreekt. Zijn krant wordt uiteindelijk een dagblad onder de naam '*Nieuwsblad van Friesland'*.

Na de aankoop van de boeier doet Jacob het schip in 1910 over aan zijn twee zonen. Als Jacob in 1919 komt te overlijden, heeft dat geen gevolgen voor het beheer van het schip. Zijn twee zonen, Tjebbo en Mindert, willen na 1919 echter wel van de boeier af, want zij schaffen een grote salonkruiser aan die voor hen functioneler en representatiever is. Voor de boeier zijn echter geen kopers, dus die blijft gewoon bij de familie Hepkema. Vanaf 1926 wordt ze iedere zomer verhuurd aan schipper Jan de Wagt, die de boeier als charterschip gebruikt. Varen met betalende gasten. Als Tjebbo in 1929 overlijdt, wordt de helft van de boeier verdeeld over zijn erfgenamen. Mindert, die de andere helft bezit, neemt het beheer over. Mindert Hepkema is een opmerkelijk man. Niet alleen telt hij mee in de advocatuur, hij is bovendien een verdienstelijk amateurfotograaf en een liefhebber van sport, een zeiler, schaatser, voetballer en een liefhebber van grote automobielen. Hij woont in een groot herenhuis in Leeuwarden, aan de Willemskade 12. In 1909 richt hij de *Vereeniging De Friesche Elf Steden* op uit onvrede over de organisatie van de eerste elfstedentocht die een week eerder werd georganiseerd door de *Friese IJsbond*. De nieuwe vereniging zal deze schaatstochten in het vervolg beter organiseren. Het gaat niet langer 'om het meedoen', maar ook om het winnen van een wedstrijd, om de eer de beste te zijn. Na het overlijden van zijn broer beschikt hij over de twee grootste jachten van Friesland (de boeier *Tjet Rixt* en de gelijknamige motorboot). In een door zijn zoon Jacob Jr. nagelaten document wordt hij beschreven als een potentaat, een alcoholist en rokkenjager, die financieel boven zijn stand leeft en een administratieve chaos achterlaat als hij in 1947 overlijdt aan de difterie. Na de oorlog wordt hij als directeur van het *Nieuwsblad* beschuldigd van collaboratie. Zijn kranten bleven verschijnen in samenwerking met de LC. Ondertussen bood Mindert ook onderdak aan onderduikers. Hij overlijdt voordat de rechtbank een uitspraak doet. Zijn zoon Jaap verkoopt eerst, in 1951, de grote salonkruiser en daarna, met de nodige moeite, in 1954, de boeier. Aan het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen, na bemiddeling van C.J.W. van Waning.

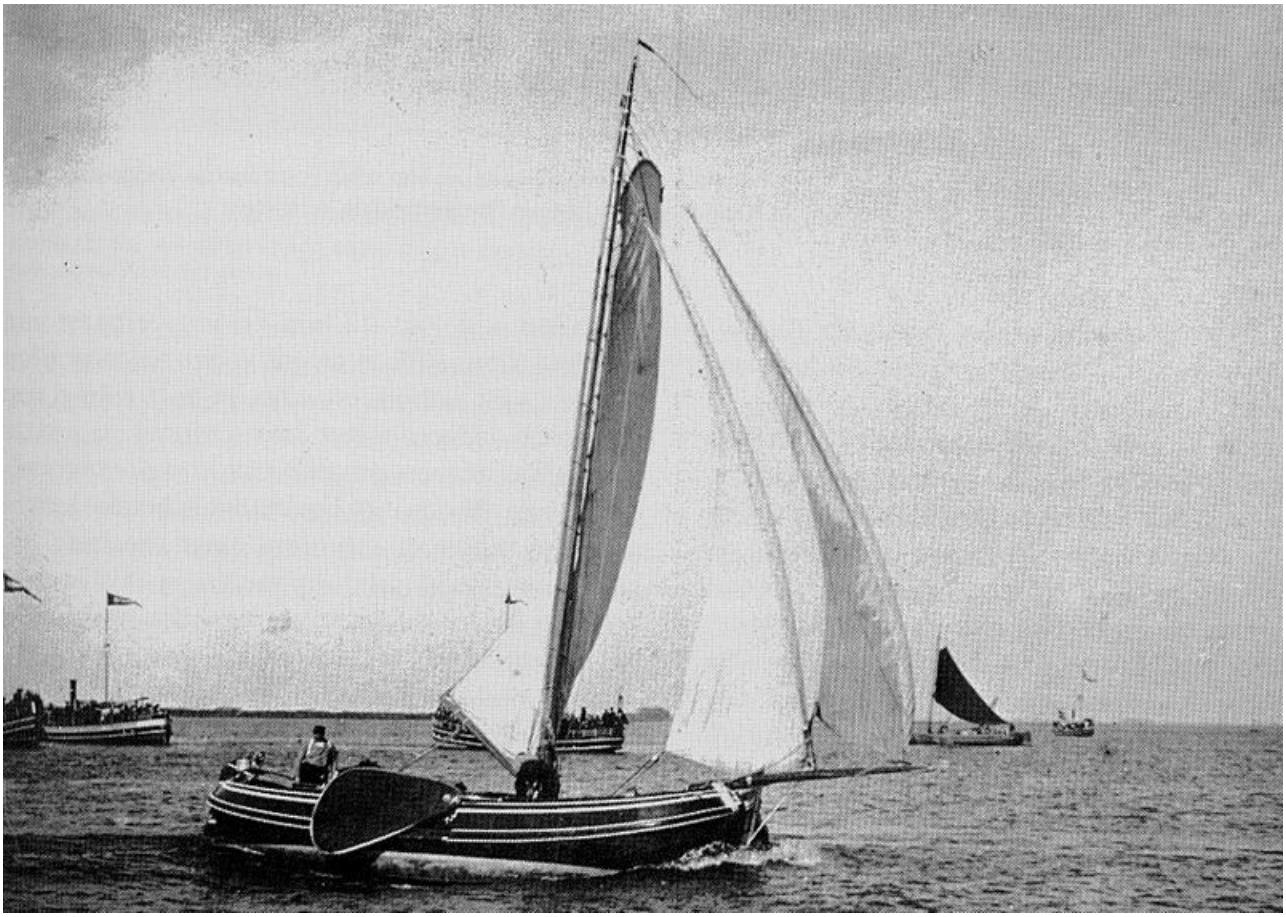
Bij de verkoop aan het museum stelt Jaap de voorwaarde dat het schip wordt omgedoopt. De naam Tjet Rixt mag niet langer gebruikt worden. Waarschijnlijk vanwege zijn achteraf getraumatiseerde relatie met zijn voorouders. Als 'Hilda' gaat de boeier verder door het leven, nadat Jaap het museum gemaand heeft werk te maken van een nieuwe naam. In

1954 laat het Zuiderzeemuseum de boeier eerst wat opknappen in Zwartsluis. Ze wordt ondermeer versterkt met eikenhouten delen die afkomstig zijn van de meerpalen van de tijdens de oorlog vernielde sluis bij Terhorne. Bij het Zuiderzeemuseum moet de monumentale boeier dienst doen als varend 'museumschip'. Ze vertegenwoordigt het museum bij evenementen en festiviteiten. De voorlopige restauratie van de boeier in Zwartsluis wordt helaas slecht gepland en onvoldoende begeleid. De scheepstimmerman Th. Broek die aan de klus is begonnen, vertilt zich eraan. De restauratie wordt een aanhoudende reeks van tegenslagen, ook financieel, zodat de boeier in 1956 teruggehaald wordt naar Enkhuizen. Ze is goed genoeg om te blijven varen, maar na tien jaren, in 1966, valt het doek. De Hilda komt op het droge in een loods te staan. Ze moet grondig gerestaureerd worden, wil er nog mee gevaren worden. Het duurt tot 1994 voordat daar echt mee kan worden begonnen. Dat jaar krijgt de boeier dankzij inspanningen van conservator Thedo Fruithof ook zijn legendarische naam terug: Tjet Rixt. De restauratie is in 2007 voltooid en heeft een vermogen gekost, maar de oudste Friese boeier is er weer en mooier dan wie dan ook haar ooit gekend heeft.

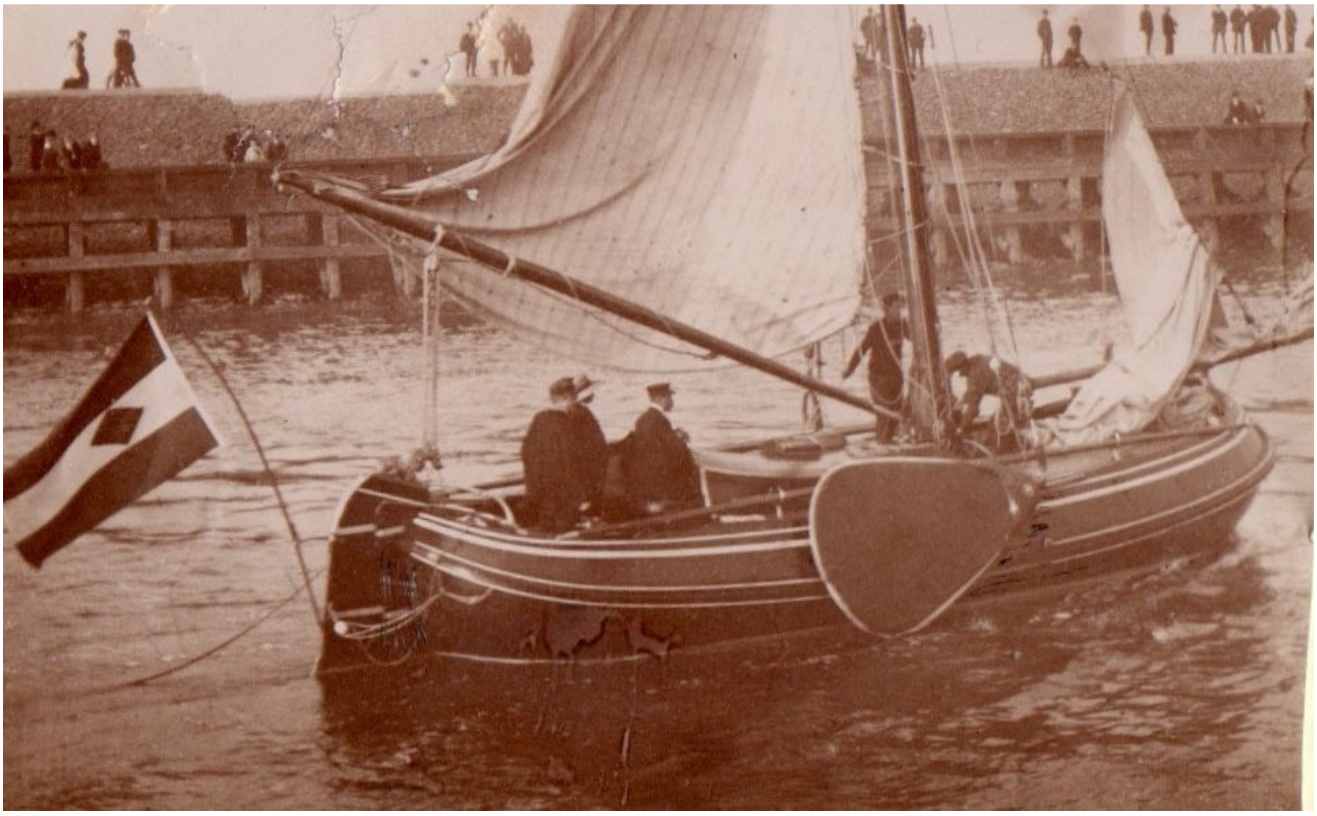
Jaapje Hepkema (5jaar) aan het roer in 1927. (Foto's Tresoar, uit: collectie familie Hepkema)

Een ander voorbeeld van een legendarisch schip is de boeier **Friso**. Dit schip is gebouwd Eeltje Holtrop van der Zee in Joure. In 1893 geeft Baron Van Harinxma thoe Slooten de opdracht een grote, snelle boeier te bouwen, die ook geschikt is voor het ruimere water. In 1894 loopt het schip van stapel. Met de Friso worden vele zeiltochten gemaakt, ook op de Zuiderzee. Dat laatste gaat ook een keer mis. In 1921 zeilt men terug van Enkhuizen naar Stavoren, met harde wind. In een vlaag kentert de boeier, omdat het lijzwaard de grond

raakt. Het is een wonder dat de bemanning het er levend afbrengt. De worsteling op het omgeslagen schip in de hoge golven duurt ruim een half uur. Een van de dochters kan nog net aan de haren van onder water opgevist worden. De golven slaan over het stukje romp dat boven water blijft. Uiteindelijk worden ze gered door de stoomveerboot 'Van Hasselt' die een sloep uitzet. De boeier wordt de volgende dag gelicht door Enkhuizer vissers. In de jaren dertig wordt het schip verkocht aan dhr. Hamstra. Deze laat de boeier geheel restaureren bij Kok in Muiden. In 1944 raakt het voorschip van de boeier in winterberging bij Kok door brand ernstig beschadigd. Dhr. Hamstra doet afstand van het schip, de gebroeders Kok restaureren de schade, maar bouwen het boeisel wel te hoog op. Vervolgens koopt dhr. Van Mesdag de boeier. Enige jaren later houden invloedrijke liefhebbers van Friese boeiers een pleidooi het schip terug te halen naar Friesland en na wat lobbywerk is het mogelijk in 1953 het schip als Statenjacht te verwelkomen in Friesland. Maar wel met een hoger boeisel in de kop dan Eeltsjebaas gemaakt heeft.



Sneek, 1906. De boeier 'Friso' na afloop van de zeilwedstrijd. Onder: De Lemmer 1910.



Harlingen, begin 1900. De boeier 'Friso' vaart de haven binnen. (Foto gemaakt door mijn oud-oom Jan Roosjen, aannemer te Zurich, Uit: collectie Dirk Huizinga)

Joure, winter 1898-1899. De 'Friso' op de sledehelling bij scheepswerf Van der Zee.

Het statenjacht 'Friso' tijdens de Sneekweek van 1978. Duidelijk te zien is het bij de restauratie ten onrechte door botterbouwer Kok verbrede boeisel. Het lijkt wel een blazer. Door slim schilderwerk (de brede zwarte band) valt deze werkelijkheid optisch mee.

5. Beurtvaart en vrije vaart

5.1 Belevenissen van een beurtschipper

Zijn 'levensverhaal' heeft de beurtschipper Wiggert Amsterdam, die zo boeiend kon vertellen over zijn belevenissen, op het einde van zijn leven op papier gezet en geschonken aan het Fries Scheepvaart Museum in Sneek. Uit dat verhaal, dat integraal opgenomen is in het Jaarboek FSM van 1995, heb ik enige fragmenten geselecteerd voor dit boek. Wiggert Amsterdam was beurtschipper van Hindeloopen op Sneek, van 1898 tot 1950. Toen eindigde de beurtdienst, want bijna alle vervoer ging toen over de weg, met auto's. Dat was in het begin van de 20e eeuw echter anders:

"Als ik aan mijn jeugd terugdenk, dan ging bijna alles langs het water. Dorpen en steden werden voorzien vanaf schepen. Plaatsen die niet bereikt konden worden, kregen toch hun behoeften vanaf de naast bijzijnde loswal; daarna per paard en wagen, zoals bijvoorbeeld de dorpen in Gaasterland, noem maar Oude- en Nijemirdum. Hier in de Zuidwesthoek had ieder dorp zijn beurtschippers en vrachtschippers, turfschippers en noem maar op."

Aanvankelijk voer Wiggert met z'n vader mee op een houten beurtscheepje. "Dat was hier in Hindeloopen bij Yntje Wijbrands gemaakt. Lang 10.60 meter en breed 3. 28 meter. We hebben er tot juni 1923 mee gevaren.

Hindeloopen 1908. De werf van Douwe Wijbrands, de zoon van Yntje.(Foto: Tresoar)

Het was met zeer harde wind een pracht vaartuig. We konden het tuig altijd laten staan, zolang één onzer collega's het ook deed. We hebben 't nooit lek kunnen zeilen. Het was er te zwaar voor gebouwd. En dat konden houten schepen ons niet allemaal na vertellen.

Houten en IJzeren Scheepsbouw.

Op de Scheepsbouwwerf van Ondergeteekende zullen voortaan naast **Houten**, ook worden gebouwd **IJzeren** en **Stalen** SCHEPEN, STOOMBOOTEN, MOTOREN en **alle andere soorten** VAARTUIGEN, ook die voor **pleizier**.

Aanbevelend,

A. HOLTROP—v. d. ZEE,

JOURE.

Advertentie uit de Leeuwarder Courant van 11 juni 1901. Auke v.d. Zee bouwt ook in ijzer.

Nu kwamen in 1900 de ijzeren schepen steeds meer in de vaart. Die werden niet lek, hadden veel minder onderhoud, waren dus voordeliger en men kon ook door 't ijs varen zonder dat het ongemak bracht. Omstreeks deze tijd werden ook goede houten schepen wel met gegalvaniseerd ijzer omkleed, dan was men ook niet bang van ijs. Ook ons schip was in de kwakkelwinter van 1908 op 1909 raar beschadigd. We lieten het ook "in het ijzer" zetten. Bij Hiemstra in Sneek.(…) En zo zijn we met dit schip doorgevaren tot juni 1923. Toen kochten we 'n groter staalijzeren schip, gemaakt in "de Jouwer", zoals de volksspraak zegt.
De scheepstimmerman was Holtrop van der Zee. Hij had het schip in 1910 voor m'n vriend in Grouw gemaakt, Wiebe Peekema, die ermee in de beurt voer.
Op maandag naar Sneek, dinsdags terug, donderdags naar Leeuwarden, vrijdags terug. In 1921 had hij een motorboot aangeschaft. Het oude schip verkocht naar Workum waar het als sleper werd gebruikt. Vandaar kochten wij het. (…) We hebben er een hulpmotor in laten plaatsen. Hoeveel hulp we daarvan hadden, kan ik met geen woorden schrijven. Bladstil van hier naar Sneek boomden we een paar maal zonder een tochtje wind. 's Middags half één van huis en 's avonds ruim 10 uur in Sneek zonder rustpunt. Het was al goed avond, toen ik even 'n boterham klaarmaakte. Dat werd op de gestreken mast neergezet. Als men weer voorop kwam, dan elke keer weer een hap, maar het schip ging door! (…) Met dat motortje ging dat beter. Als we tegenwind van of naar de meer hadden, dan deed dat motortje het prachtig. Het was maar een 2 cilinder van 10 – 12 pk. Het werd aangedraaid met benzine en overgeschakeld op petroleum waar we ook een schoot benzine in deden. Bij bladstil weer deden we de tocht in vier uur naar Sneek en dan zat vader met

'n pijp tabak dapper te roken. Het schip was 24 ton. Het was 13.60 meter lang en 3.60 meter breed. Het kon een stuk wind verzeilen dat raar was en we konden alles laden wat er aan de beurt was. Dat was een groot verschil met het kleine schip. We lieten een kajuitje in het vooronder maken, want we wilden niet in de petroleum- en benzinedampen slapen. (…) We lagen in Sneek op het Grootzand. Het tweede schip vanaf de Middelbrug. (..) Dat schip diende ons tot 1930. Daarna kregen we een motorboot van 16 meter lang, 2.93 breed en met een Kromhoutmotor van 22 pk.

Sneek, ca. 1920. Beurtvaarders bij het Grootzand. (Foto: Tresoar)

In de 90-er jaren, 't was 1890 of 1892, kreeg Jacob de Jong uit Koudum een ijzeren schip. Het was het eerste in deze omgeving, gemaakt in Sneek bij Barkmeijer. Nu doet het nog dienst als boeier.(…) Zo kan je zien hoe lang een ijzeren schip mee kan. Want het schip in Koudum heeft wat gepresteerd! 's Maandags naar Sneek, dinsdags terug. Woensdags lossen. 's Middags bij de zuivelfabriek vaak weer laden. Volgende morgen soms de rest. Vrijdag 's middags van Leeuwarden, vaak lossen in IJlst, van IJlst binnendoor langs de kerksloot, Oosterwymerts, Oudhof, Langweerdervaart en Wielen naar Joure, waar een grote graanhandel gevestigd was. Alle bakkers in de Zuidwesthoek kregen van die firma rogge. Het werd in de molen van Koudum gemalen en vandaar met paard en wagen rondgebracht. Ik heb de deklast wel zien lossen op zaterdagavond na tien uur. Wat hadden die lui dan al gepresteerd na donderdagmorgen. Dat schip was een heel andere maat dan de overige. Me dunkt ongeveer 13 meter lang en 3.50 breed. Het laadde meer dan twee kleintjes. (..)

Het ijzeren beurtscheepje 'Doarp Grou' van Wiebe Peekema dat Wiggert Amsterdam in de twintiger jaren kocht. Hier jaren later ter restauratie in Drachten, op het Buitenstvallaat in 2015.

In 1905 werd het schip vervangen door een motor. Een klein smal scheepje in verband met het vaarwater naar Koudum waarvan de provinciale Staten afmetingen bepaald hadden. Ik meen dat de lengte niet de 14.95 meter te boven mocht gaan. De breedte was zoiets van even beneden de 3 meter. Later is daar de hand wel eens mee gelicht. Die afmetingen waren wel voor het kanaal, maar niet voor het Heegermeer. De mensen hebben ook ontzettend veel narigheid beleefd met ongemak van de motor. Dat was nog niet wat het nu is. Je slaat hem nu aan en denkt er niet aan dat er een storing zal komen, vooral wanneer je hem periodiek door een vakman laat controleren. (…)

Koudum met links het beurtschip van De Jong en rechts dat van Visser/De Boer

U moet weten dat het voeren van lijnkoeken begon, als het vee op stal stond. Meestal begin november en dat ging door met de wintermaanden tot 't vee weer in 't land was. Kwamen we na zo'n nacht in Molkwerum aan, dan was het gauw lossen geblazen. Men ging door zonder er aan te denken dat het 'n slapeloze nacht was geweest. Alleen in Woudsend was een draaibrug. De overige waren vast. Nu was het in die tijden zo, dat de brugwachters er op ingesteld waren om 's nachts te draaien. Dat kwam regelmatig voor. Het is me eenmaal gebeurd dat ik misschien 'n paar maal ineens tikte aan het venster, dat de man eruit kwam en mij 'n smoesje gaf met de woorden: "je hoeft niet zo te tikken. Eén tik en ik zal er zijn." Wat een waakzame lui! (…)

Sneek, omstreeks 1908. Het houten beurtschip van Siebren Reyenga. (Foto: Tresoar)

Dan de collega's uit Heeg. In mijn jeugd voer Siebren Reyenga met z'n zoon Jetze. Ze hadden een houten veerschip, zoals bijna allemaal. Het zag er heel goed onderhouden uit; toch meen ik dat het dicht bij de 100 jaar oud was. Het was van vader op zoon over gegaan en dan is 't haast niet te begrijpen wat er dan soms aan zo'n schip gebeurde. Het kwam dan in de werfschuur. Van binnen werd van alles eruit gehaald. Liggers en inhouten werden vernieuwd, de binnenwegering kreeg een hele beurt. Als het zeilwerk, de koker voor de mast of dekbalken vernieuwd moesten worden, dan kwam er nog een boeghout bij. Voor die tijd waren het hele bedragen. Zo is me bekend dat het Grouwster veerschip ook eens 'n reparatie heeft gehad, wat niet met een appel en een ei betaald kon worden. Het bedrag was ruim veertienhonderd gulden en dat was in die tijden heel wat.

Later kregen de Reyenga's een mooi ijzeren schip, gemaakt op de werf in IJlst. Die was van Croles overgenomen door 'n maatschappij, waar ze ook kleine zeeboten gemaakt hebben. Ze waren echter op de grootte van de sluis in Staveren aangewezen en die had de gewone Friese maat. Toen dat schip in aanbouw was, dachten de lui, wat vinden we het groot. De meesterknecht had zich vergist met 10 voet. Het werd 48 in plaats van 38 voet. De werf vond het niet erg. We maken direct weer een van 38 voet voor jullie. Het langere schip gaat naar de Knijpe. Het oude veerschip van Heeg werd een boeier. Ik heb het schip eens door de Galamadammen zien zeilen. (…)

We vonden 't allen rustig worden, als het vee in 't land graasde. Dat was de tijd om het schip op te knappen. In het winterhalfjaar kwam daar niet veel van. Even meer dan niets. De tijd was aangebroken om mast, blokken, rondhout enz. te schrobben. Laat ik er de

randjes om de zwaarden en om het hele schip bij noemen. Het hele schip werd dan extra goed afgeboend en opnieuw in de harpuis gezet. Gekookte lijnolie, waarin hars werd gesmolten. Als 't prima spul moest zijn, kwam er 1 kilo hars in een liter lijnolie, dat dan doorgekookt werd tot de hars opgelost was. Dan kwamen de zomerzeilen er op te staan, verschillende ijzeren delen werden blank geschrapt en geschuurd, met reuzel ingevet. En dat bleef dan de gehele zomer in die toestand. Voor de komst van de winter werd het schip in de harpuis gezet. Dat was in dat jaargetij niet wenselijk.(…)

Koudum met beurtschepen in de haven. (Foto: www.nostalgisch.koudum.nl)

De natuur speelde ons soms ook parten. Dat begrijpt een ieder die even nadenkt. We waren eens met een harde wind van Koudum naar hier onderweg, windkracht 8 zouden ze het nu noemen, van het oosten, in 't voorjaar. De sluizen in de Zuidwesthoek staan dan allemaal open. (…) In 't voorjaar van 1909 bijvoorbeeld, toen half Fries onder water stond, heeft nooit iemand gedacht dat in zo korte tijd alles naar zee was. Ik meen dat de sluizen op zondag open gingen. Op vrijdag was het water uit de provincie. Koningin Wilhelmina is nog gevaren van Staveren naar Leeuwarden meen ik, met de Grouwster boot van Gaastra. Het hele traject stond onder water. In de polders zag men wat hekkepalen en vaak om een boerderij een polderdijkje. (…)

Oldelamer, 1910. Bij westenwind was dit 's winters normaal voor het lage midden van Friesland. Alleen bij oostenwind kon er gespuid worden op de Zuiderzee. (Foto: H.A. Veltman)

En zo zijn er meer herinneringen. Op een dinsdagmiddag in de Sneker kermisweek, zei Johannes Feenstra van het Heidenschap: "Ik reef vandaag niet voor Klaas Visser uit Koudum". Visser was altijd 'n paar uur na alle anderen. Moest nu ook naar Koudum, de beurtgoederen lossen. 's Nachts weer naar Sneek en de volgende dag, de hardzeildag, met plezier mensen rondvaren. Er was een dikke bries. Er werd voor vol gevaren. Feenstra was voor en bleef voor. Wij waren er ook bij, maar kregen tegenslag bij de Nijegaasterwal. Klaas kwam 200 meter eerder in de Koudumer vaart. We hadden het verloren met dat even rekken van de wind."

Fragmenten uit het levensverhaal van Wiggert Amsterdam uit Hindeloopen.

Het nieuwe, staalijzeren veerscheepje van Wiggert Amsterdam, dat na 2 jaar, in 1925, gemotoriseerd werd. Met een rif in het grootzeil en de kleine fok, die met rakbanden aan het stag is bevestigd.

Heeg,1973. het beurtschip van It Heidenskip in de Graft bij de jeugdherberg/ zeilschool It Beaken. (Foto: Jan Stolp, toen hoofd instructeur van de zeilschool) Foto onder: hetzelfde beurtscheepje in 1976 te Sneek, waar het geladen wordt. (Foto: Jacob Jan Kooy, Oosthuizen)

Koudum, motorbeurt en de praam 'Lastdrager' (Foto's : www.nostalgisch.koudum.nl)

De indruk kan ontstaan, dat beurtschippers als Wiggert Amsterdam en zijn vele collega's in hun tijd weliswaar hard werken, maar tegelijkertijd een vrij bestaan hebben. Die indruk is echter een misvatting. Beurtschippers werken niet alleen hard om een beetje brood op de plank te krijgen, maar ook omdat zij daartoe verplicht zijn. Om een beurtdienst te mogen varen, moeten zij zich houden aan de afgesproken vaartijden en condities. De beurtschipper kan dus niet zelf beslissen op zekere dag maar niet te varen, bijvoorbeeld omdat het slecht weer is, en zijn goederen daarom een dag later af te leveren. Hij moet varen om te kunnen blijven varen.

Na de Eerste Wereldoorlog krijgen de beurtschippers ook te maken met wetgeving: de 'Binnenschepenwet 1918'. Daarin is geregeld dat alle Nederlandse binnenschepen ingeschreven moeten zijn in een register. Zonder inschrijvingsbewijs mag een vaartuig niet gebruikt worden. De schipper moet het bewijs steeds kunnen tonen en het schip krijgt een onderscheidingsteken dat het ingeschreven is. Een voordeel van deze registratie voor de Rijksoverheid is, dat deze een nauwkeurig overzicht krijgt van de omvang van de binnenvloot. Ook mogen scheepsbevrachters niet langer zaken doen met vervoerders in café's en dergelijke lokaliteiten. Scheepsbevrachters mogen dat alleen nog doen op de Schippersbeurs. De vervoerde lading zou bovendien verzekerd moeten worden.

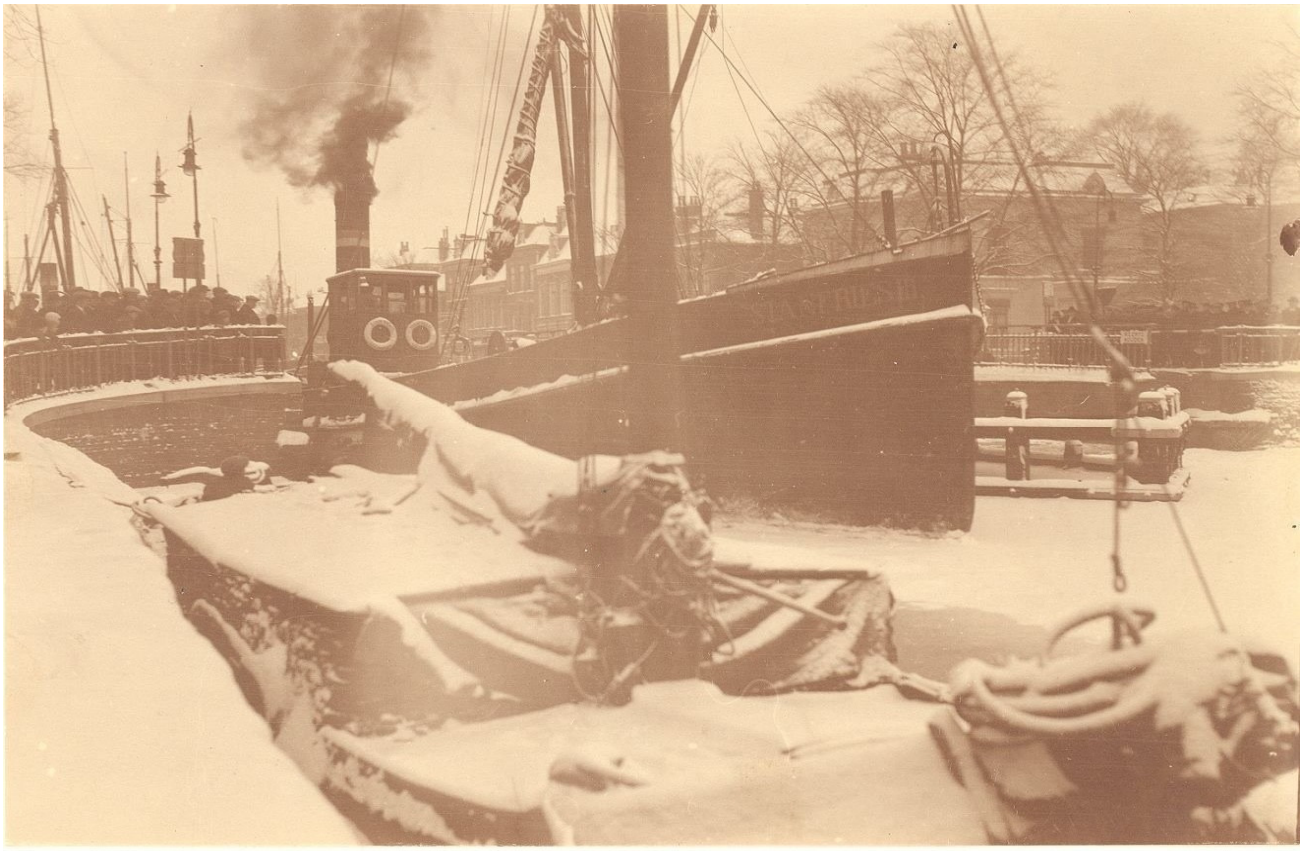
Leeuwarden, begin 1900. Een stoombeurt in de Potmarge. Foto vanaf de Potmargebrug.(HCL)

De meningen over deze wetgeving zijn zeer verdeeld. Enerzijds zijn er mensen die het wel goed vinden dat de wanorde in de binnenscheepvaart op deze wijze wordt aangepakt. Voor anderen is de sterke overheidsbemoeienis die de schippers alleen maar lasten brengt, onbespreekbaar. Ook de verplichte verzekering van de lading wordt overdreven gevonden. Onnodige kosten, volgens de tegenstanders. Er zijn echter schippers die in grote problemen zijn gekomen, juist omdat hun lading niet verzekerd was. Zo ging bij een schipper tijdens de vaart eens een schilderij verloren, waarbij de schipper aansprakelijk werd gesteld en moest betalen. Ook het vervoer van automobielen kan bij een ongelukkige vaart waarbij de auto schade oploopt of verloren gaat, de schipper tot een faillissement brengen als hij zijn lading niet verzekerd heeft.

Voorbeeld van de beurtvaart tussen Friesland en Holland

De rederij *Stânfries* (1910 – 1954) is een voorbeeld van een onderneming die beurtschepen laat varen tussen Friesland en Holland. De grote stoomschepen van de *Stânfries* zijn zeewaardig genoeg voor een veilige oversteek over de Zuiderzee. Na de Tweede Wereldoorlog worden de oude stoommachines in de schepen vervangen door nieuwe dieselmotoren. Bovendien gaat de rederij *Stânfries* in 1948 een samenwerking aan met de rederijen *Van den Boom* en *Van der Schuyt* om de concurrentie met het vervoer over de weg beter aan te kunnen. Als nieuwe vervoersonderneming *Van der Schuyt, Van den Boom, Stânfries (SBS)* krijgen de schepen aan de Willemskade in Leeuwarden met hun blauw-gele

band om de schoorsteen grote bekendheid. De *SBS* gaat bovendien in het wegvervoer, zodat de vrachtwagen niet meer vooral een concurrent is, maar ook een eigen vervoersmogelijkheid.



Leeuwarden,1929. Prins Hendrikbrug aan de Willemskade. Op de voorgrond een turfschipper die overwintert. Het tuig nog aangeslagen. De 'Stânfries III' breekt het ijs. (Foto:Tresoar, uit collectie Mindert Hepkema)

De stoombootmaatschapij 'De Stânfries' is ontstaan uit het Rotterdamse koopmanshuis Saint-Martin, dat in de 19e eeuw vlas en lijnzaad uit Friesland verhandelde naar het buitenland. Het koopmanshuis had kantoren in Leeuwarden en Dokkum om de aanvoer naar Rotterdam goed te regelen. Reeds in 1855 schakelt Saint-Martin over op stoomboten voor het vervoer van deze grondstoffen. Als in 1860 ook voor derden goederen worden meegenomen, ontstaat de eerste beurtdienst met stoomschepen tussen Friesland en Rotterdam. Deze dienst concurreert met vier zeilende beurtschippers.

Om die concurrentie het hoofd te kunnen bieden, richten dezen in 1898 de 'Leeuwarder Stoomboot Maatschappij' op, die de stoomboten 'Stânfries I' en 'Stânfries II' in de vaart brengt. Deze maatschappij fuseert met de in 1876 opgerichte 'Friesch-Noord-Hollandsche Stoombootmaatschappij' en onderhoudt met zeven schepen een dagelijkse dienst tussen Leeuwarden en Amsterdam. In 1912 komt een samenwerkingsverband tot stand tussen de Rotterdamse firma Saint-Martin en de 'Nieuwe Leeuwarder Stoomboot Maatschappij'. De nieuwe onderneming , de 'Holland – Friesland' beschikt over een vloot van 25 stoom- en motorbeurten en verzorgt dagelijkse diensten tussen Holland, Friesland en Utrecht. De

naam van de scheepvaartmaatschappij leidt echter tot misverstanden, omdat er op dat moment ook een 'Holland-Friesland-Groningenlijn' bestaat. De naam wordt in 1933 daarom veranderd in 'N.V. Reederij Stânfries'. Deze rederij bezit 19 stoomboten, 7 motorboten en motordekschuiten en 7 lichters en dekschuiten. Een groot aantal van die schepen draagt de naam 'Holland-Friesland' of 'Stânfries' gevolgd door een nummer.

Leeuwarden, 1935. Sinterklaas in de 'Stânfries X' arriveert aan de Willemskade.

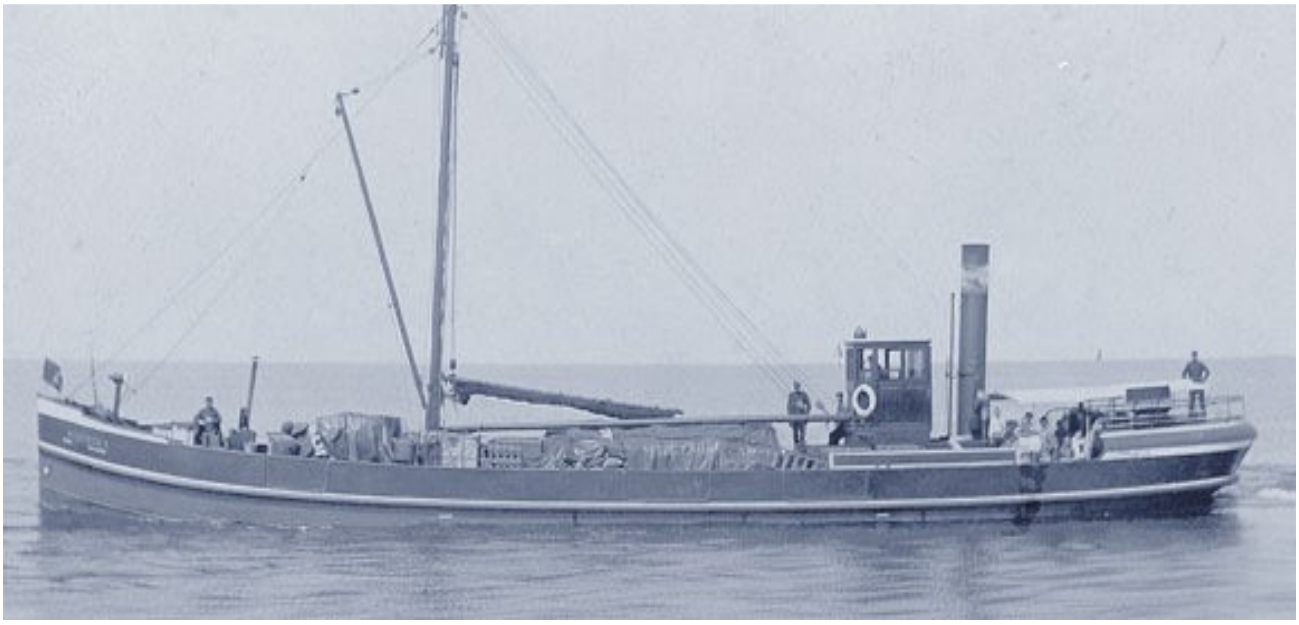
De fraaie stoombeurten van de SBS zijn na de jaren zestig stilletjes verdwenen. In de jaren vijftig stond ik als 'tiener' met belangstelling voor schepen, vaak te kijken bij de vele grote beurtschepen van deze vervoerder, die zijn schepen vaak aan de Willemskade in Leeuwarden had liggen. Op enig moment mochten we van de schipper wel even meevaren. Naar de Tweede Kanaalsbrug van het Nieuwe Kanaal, van waar we via de Emmakade wel terug konden komen. Achteraf gezien blijft het opmerkelijk, dat interessante informatie eerst vrijwel verloren moet gaan voordat het historisch gezien relevant is deze informatie weer te reconstrueren.

Van alle SBS-beurten werd de 36 meter lange Stânfries X uit 1911 in deplorabele staat rond het jaar 2000 terug gevonden in de kalkhaven te Leeuwarden. Dit schip onderhield van 1911 tot het midden van de jaren zestig vracht- en passagiersdiensten tussen

Leeuwarden en Amsterdam. De Friesland Bank kocht het van het inmiddels tot 'Lenie' omgedoopte schip van de vader van zeehondenmoeder Lenie 't Hart uit Pieterburen.

Leeuwarden, 1929. Willemskade met in de gracht de stoombeurt 'Stânfries III' van rederij 'Holland-Friesland' bij de Prins Hendrikbrug, die het ijs breekt. (Foto: Tresoar, uit collectie M. Hepkema)

Van het schip zijn de tekeningen verloren gegaan. Voor de restauratie zijn slechts twee bronnen: een schaalmodel en een foto van het schip als het vaart op een rustig IJsselmeer. Na de restauratie heeft het een ligplaats gekregen naast de Friesland Bank, aan de Willemskade, waar voorheen ook de beurtschepen van rederij *Stânfries* lagen. In het ruim is een tentoonstelling over de rederij ingericht. De oorspronkelijke stoommachine is niet in ere hersteld. Het schip heeft een 180 pk scheepsdiesel gekregen.



De stoombeurt Stânfries X die tussen 1912 en 1955 voer tussen Leeuwarden en Amsterdam.

Leeuwarden, Harlingertrekvaart met de Stânfries X. (Foto: HCL)

Naast deze grote rederijen die van Friesland op Holland varen, zijn er ook individuele beurtvaarders die voor bepaalde bedrijven een beurtdienst van Friesland over de zee onderhouden. Een van die beurtvaarders is Cathrinus Eekhof uit Bolsward, die pas in 1971 met zijn dienst tussen Bolsward, Workum en Amsterdam ophoudt, omdat zijn grootste klant, de 'Verenigde Levensmiddelen Fabrieken' uit Bolsward, besluit het vervoer over de weg te laten plaatsvinden. Zijn beurtschip 'Drachten' van 131 ton werd gesloopt. Het schip leeft voort in de herinnering, omdat het tot die tijd een bekende verschijning op die route was.

DRACHTEN

5.2 Ook vrije vaart minder vrij door regelgeving

Door de economische crisis in de jaren dertig komt ook de scheepvaart in zwaar weer. Om de pijn 'eerlijk' te verdelen, komt de regering in 1932 met een wetsontwerp om een systeem van *evenredige vrachtverdeling voor de binnenscheepvaart* in te voeren. De uitvoering van die wet zou zoveel mogelijk overgelaten moeten worden aan de direct belanghebbenden, zodat dezen bij de toepassing van de wet rekening kunnen houden met de plaatselijke omstandigheden. Het doel van de wet is, ervoor te zorgen dat alle binnenschippers een stukje van de beschikbare vracht toegedeeld krijgen. Naar evenredigheid van de scheepsruimte waar de schipper over beschikt.
Om die verdeling goed te laten verlopen, wordt er een bevrachtingscommissie ingesteld, die de vervoerscondities beoordeelt en het voor belading in aanmerking komende vaartuig aanwijst. In de bevrachtingscommissie moeten alle belanghebbende partijen vertegenwoordigd zijn. Deze commissies zijn niet geheel nieuw. De eerste schippersbeurs stamt uit 1915 in Amsterdam. Aan de hand van de beurslijst van de Algemene Schippers Bond (ASB) wordt daar de vracht verdeeld. In 1917 krijgt deze beurs landelijke erkenning en wordt uitgebreid tot 5 districten. De schippersbeurs is een centraal bevrachtingskantoor. De verladers die onder het rayon van de beurs vallen, moeten hun lading aanmelden bij de beurs en daar wordt geregeld welke schipper de lading vervoert. De beurs is bedoeld voor de wilde vaart, voor het ongeregeld vervoer van droge lading. De beurs is er **niet** voor de tankvaart, het eigen vervoer, de beurtvaart en het 'beperkt ongeregeld vervoer', d.w.z. het vervoer van zand en grind. Na 1922 worden de districten geleidelijk opgeheven. In 1933 worden verladers echter door de overheid opnieuw verplicht om hun vracht via beurzen aan te bieden tegen door de overheid vastgestelde minimumtarieven. Deze vrachtverdeling geldt opnieuw niet voor de beurtvaart. De beurtschippers krijgen ontheffing van het **laad- en vervoersverbod** dat ingevoerd wordt zodra de schippers alleen via de Bevrachtingscommissie lading mogen vervoeren. Het laad- en vervoersverbod geldt alleen voor de vrije schippers.

Ferwerd, 1910 bietenschepen van vrije schippers. (Foto: Tresoar)

Zoals te verwachten is, zijn de meningen in de Tweede kamer over het wetsontwerp zeer verdeeld. De critici verwachten dat de regeling nivellerend werkt, de concurrentie tussen schippers ontmoedigt en daarmee de ontwikkelingen in de binnenscheepvaart tegenwerkt. Een schipper die het zeer goed doet bij een bepaald soort vervoer wordt door de regeling gelijkgeschakeld met zijn collega's en komt gewoon in de rij te staan. Zijn bijzondere vervoerskwaliteiten worden niet meer gehonoreerd. De *Friesche Kamer van Koophandel* is daarom van mening, dat de wet niet ingevoerd mag worden. De regeling biedt geen enkele oplossing voor het echte probleem: de wanverhouding tussen vraag en aanbod van vracht. Er is te weinig vracht en te veel scheepsruimte. Met de verdeling van de weinige vracht over alle schepen, gaat iedereen er op achteruit. Dit probleem van te veel laadruimte bij de binnenvaart wordt ook niet alleen veroorzaakt door de economische malheur.

De schippers zijn mede in de problemen gekomen door de concurrentie van vervoerders over de weg, dus door concurrentie van de vrachtauto. Ook zijn veel kleine, oude schepen vervangen door grote, nieuwe, waardoor de beschikbare scheepsruimte toenam zonder dat er sprake was van een evenredige toename van aangeboden vracht. Ook ziet de *Friesche Kamer van Koophandel* het gevaar, dat de Bevrachtingscommisie bij de toedeling voorbijgaat aan de historisch gegroeide vaste relaties tussen een verlader en een vervoerder. De regeling zal vertragend werken op de ondernemingszin, want een schipper komt pas weer in aanmerking voor een nieuwe vracht, als het schip voor bevrachting gereed is, dus leeg aan de wal ligt. Terwijl een schipper normaal reeds vracht zoekt als het schip nog gelost wordt. Nee, voor de *Friesche Kamer van Koophandel* is het duidelijk. Het wetsontwerp kan het beste verworpen worden.

De politiek besliste echter anders. De regeling gaat, met enige versoepeling op deelgebieden, gelden van 1933 tot 1938, behoudens eerdere intrekking. De regering zal ook niet overgaan tot een sanering van slechte schepen. Het is echter niet de bedoeling dat de beurtvaart of de "vaste relaties" onder de regeling vallen. In alle delen van het land waar binnenvaart van enige betekenis is, worden Bevrachtingscommissies ingesteld, die bijkantoren hebben waar nodig. Vanaf september 1933 gaat daarmee het **laad- en vervoersverbod** in werking. Alle schepen moeten voorzien zijn van een bevrachtingsboekje, dat voor iedere reis door de Bevrachtingscommissie wordt afgetekend, als bewijs dat goedkeuring is verleend voor het betreffende vervoer. Erkende beurtvaartondernemingen krijgen al dan niet voorwaardelijk ontheffing van het vervoersverbod. Ook zullen de commissies goedkeuring verlenen aan bestaande 'vaste relaties' tussen vervoerders en verladers, dan wel op vervoer van goederen in bulk (tankvaart). Ontheffing is ook mogelijk voor verladers die eigen goederen vervoeren met eigen schepen, en voor schippers die varen met eigen handel. Voor Friesland is de commissie gevestigd in Leeuwarden. Aanvraagformulieren voor een bevrachtingsboekje, ontheffing, goedkeuring of verklaring worden op korte termijn beschikbaar gesteld. Natuurlijk zijn er schippers die zich niets aantrekken van deze regeling. Overtreding van de wet wordt echter zwaar bestraft. Van een schipper uit Lemmer die zand vervoerde zonder toestemming van de Bevrachtingscommissie, werd het schip aan de ketting gelegd. De op de beurs te Lemmer wachtende schippers voelden zich door deze collega die illegaal

vervoerde, ernstig gedupeerd. Zij moeten lang wachten en de collega zou zomaar gaan varen. Dat kan natuurlijk niet.

De als tijdelijk bedoelde regeling van evenredige vrachtverdeling via de schippersbeurs zou in 1938 worden opgeheven, maar daar is niets van terecht gekomen. Het instellen van een regulering is blijkbaar altijd nog eenvoudiger dan het schrappen ervan. Ook al is van tevoren nadrukkelijk aangegeven, dat de regeling op een vastgestelde datum zal worden beëindigd. De schippers hebben er ondertussen belang bij gekregen de regeling te handhaven. Pas een halve eeuw later wordt de regeling ondermijnd door Rotterdamse verladers die met de inzet van eigen schepen de schippersbeurs demonstratief passeren en met eigen mensen en schepen onder de prijs van de beurs kunnen varen. De discussie die dit initiatief teweeg brengt, leidt ertoe dat de minister in 1998 de regeling van Evenredige vrachtverdeling via de beurs formeel afschaft. Onder heftige protesten van de schippers die voordeel hebben van deze vorm van bescherming.

Heerenveen, 1920. Schippersgezinnen overwinteren aan de Heerenwal. (Foto: H.A.. Veltman. De fotograaf was arts en woonde in het grote huis achter het skûtsje.)

Achteraf gezien kunnen we vaststellen dat de regeling aanvankelijk wel enig soelaas bood, maar dat uiteindelijk de critici van het eerste uur, zoals de *Friesche Kamer van Koophandel*, gelijk hebben gekregen. Het uitbannen van concurrentie tussen de schippers heeft de ontwikkeling bij de binnenvaart tot staan gebracht. De structurele overcapaciteit bij de binnenvaart is juist door deze regeling niet aangepakt. Gevestigde belangen zijn door de regeling gekoesterd, met als resultaat dat op termijn de gehele sector binnen de vervoerswereld op achterstand is komen te staan. Na de afgedwongen opheffing van de

regeling vond een sanering bij de binnenvaart plaats en gelijktijdig een zeer snelle innovatie van de binnenschepen en van de logistieke organisatie van het vervoer over het water. Waar de binnenvaart jarenlang gold als een vrijblijvend, veelkleurig geheel van particuliere schippers die ieder voor zich een eigen regeling hanteerden, voldoen de vervoerstromen over het binnenwater nu aan moderne standaarden van kwaliteit en voorspelbaarheid.

5.3 Schippers vrije vaart raken maatschappelijk achterop

De schippers van de vrije vaart worden weliswaar gebonden aan wet- en regelgeving, ze blijven voor hun gevoel echte ondernemers, die steeds opnieuw moeten beslissen hoe nu weer het brood te verdienen. Ze zijn niet gebonden aan vaste woon- of verblijfplaatsen, ze voelen zich overal thuis en leven zogezegd 'van de wind'.

De 20e eeuw is voor Nederland sociaal gezien belangrijk in verband met de ontwikkeling van 'sociale' wetgeving die moet zorgen voor een verbetering van de leef- en werkomstandigheden van vooral arbeiders. Zo wordt er in 1901 de Woningwet aangenomen die minimumeisen stelt aan oppervlakte en indeling van de woningen die gebruikt worden. Een woning moet tenminste een oppervlak hebben van 33 m2. Ieder vertrek moet voorzien zijn van een raam, bedsteden worden verboden en jongens en meisjes moeten vanaf 12 jaar aparte slaapkamers hebben.

Voor de schippersgezinnen geldt dit alles natuurlijk niet. Op de schepen wordt de laadruimte zo groot mogelijk gemaakt en de leefruimte zo klein mogelijk. De roef op een klein skûtsje heeft een ruimte van 4 vierkante meters. De 'stahoogte' is ongeveer 1.30 meter. Daar leeft een schippersgezin, het is niet anders. Zelfs op de grotere tjalken is de roef zelden ruimer dan 6 à 8 m2. Vervolgens wordt kinderarbeid bij wet verboden. Eind 1800 was dat reeds het geval voor kinderarbeid in fabrieken, maar vanaf 1905 is dat ook het geval voor werk buiten fabrieken. Reeds in 1900 wordt er een leerplicht ingesteld voor kinderen. Zij moeten naar school, want kunnen lezen, schrijven en rekenen is belangrijk om vooruit te komen in de wereld. De overheid gaat zich tevens bemoeien met verbetering van de volkshygiëne, nadat duidelijk werd dat de volksgezondheid vooral gebaat is bij schoon drinkwater en hygiëne in het huishouden en de menselijke verzorging.

Al dat soort wetgeving is moeilijk te verenigen met de leef- en werkomstandigheden van schippersgezinnen in de vrije vaart. Wat moeten zij met al die richtlijnen die toch niet toepasbaar zijn op hun situatie? Geen kinderarbeid? Aan boord werkt iedereen mee naar beste kunnen. Leerplicht voor de jeugd? Waar moeten de kinderen naar school als het gezin voortdurend onderweg is? De nieuwe wetgeving om de sociale situatie van mensen, hun gezondheid en de vorming van de jeugd op een hoger plan te brengen, sluit wel heel slecht aan bij de mogelijkheden van de vrije schippers. Voor hen blijft het een 'ver van het schip' gebeuren en ook de wetgever maakt in de praktijk geen haast om daar verandering in te brengen.

Gezinsleven aan boord van een luxemotor, jaren vijftig. Zingen bij het harmonium in de kajuit.

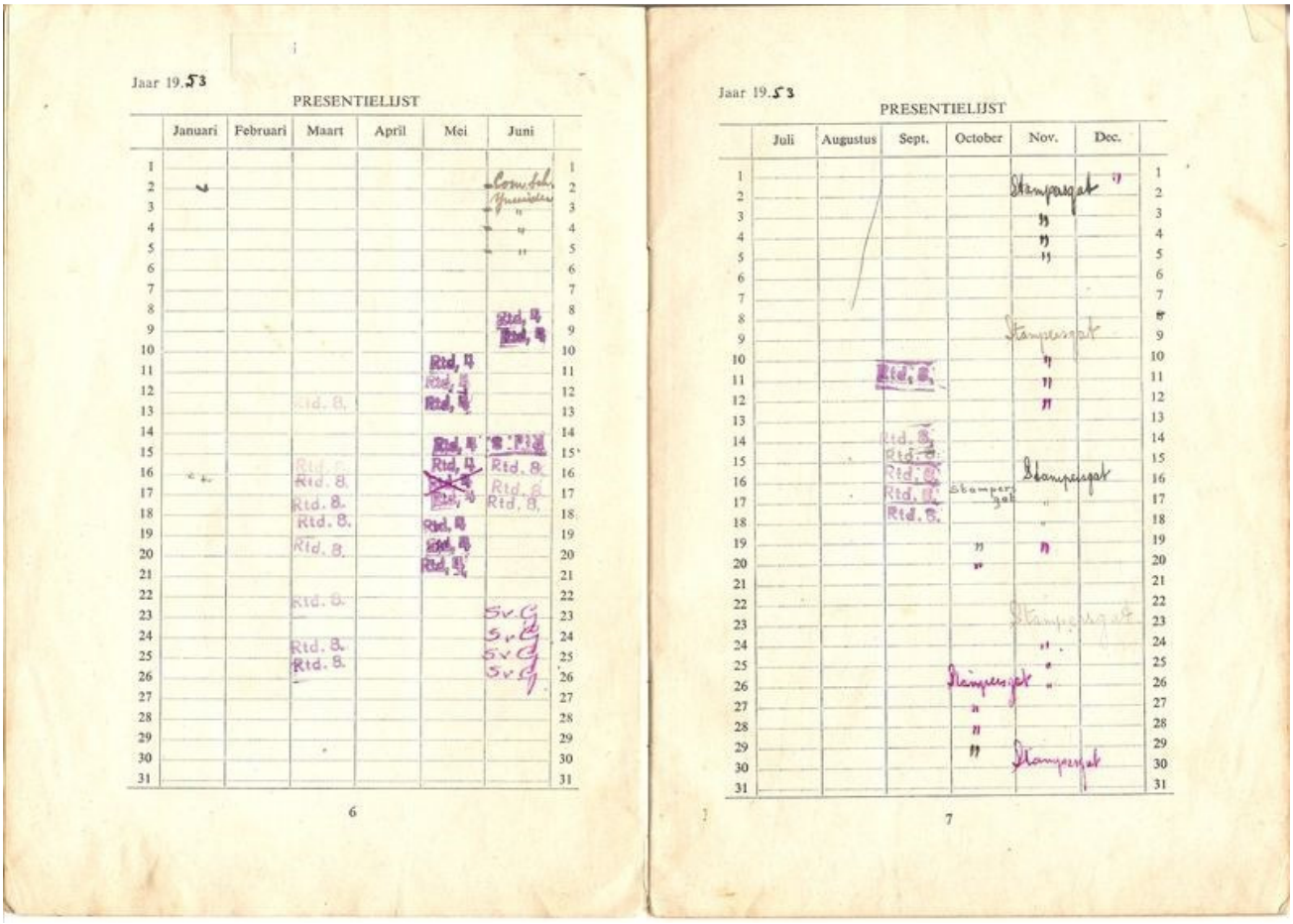
Friesland, 1906. Gezinsleven aan boord. Niemand kan zwemmen… (Foto uit: Tomalin, 1907)

In de stad worden schippers (net als de boeren) beschouwd als ongeletterd volk (te vergelijken met de eveneens onterechte beeldvorming over "domme boeren"). Deze bevolkingsgroep weet zich in de eigen werk- en leefsituatie echter aardig te redden (en blijkt daar veelal het tegendeel van dom te zijn!). Dat is voor de politiek meteen een reden om de situatie bij de binnenschippers niet op korte termijn aan te pakken, want die vormt geen acuut probleem. Tot in de tachtiger jaren van de vorige eeuw wordt bijvoorbeeld

door de fiscus geaccepteerd dat boeren en schippers geen adequate bedrijfsadministratie bijhouden. Blijkbaar gaat de overheid er in die tijd van uit, dat deze ondernemers daar niet goed toe in staat zijn. Ongetwijfeld speelt ook een rol, dat de overheid geen enkele greep heeft op de schippers van de wilde vaart, omdat dezen geen vaste woon- en verblijfplaats hebben. Ze zijn vrijwel ongrijpbaar voor zowel de hogere als de lagere overheden.

Ook binnen de belangenorganisaties van vrije schippers zijn in het begin van de 20e eeuw de meningen verdeeld over de vraag of schipperskinderen moeten voldoen aan de leerplicht. Velen vinden dat niet zondermeer nodig. In 1918, als er al bijna 20 jaren sprake is van leerplicht voor kinderen, kan de *Federatie van Schippersverenigingen* in Friesland 1918 nog onbekommerd discussiëren over de vraag of onderwijs aan schipperskinderen wel haalbaar en nodig is. Dat komt, omdat voor kinderen van geregistreerde schippers de leerplicht aanvankelijk niet geldt. Pas een halve eeuw later, met de Leerplichtwet 1969, geldt de leerplicht ook volledig voor schipperskinderen. Vanaf 1927 waren schipperskinderen gedeeltelijk leerplichtig en wel vanaf hun achtste jaar. Dan kregen ze in vier leerjaren met drie dagdelen per dag de stof die andere kinderen in zes leerjaren aangeboden kregen. Het onderwijs aan schipperskinderen had in de praktijk een onregelmatig verloop.

Het leven van een schippersgezin is gericht op het schip, de varende bedrijfswoning, en oriënteert zich niet primair op een bestaan aan de wal. Dat kon jaren goed gaan, totdat het maatschappelijk en cultureel leven aan de wal een vlucht kreeg, waardoor de aansluiting van de schipperswereld met het bestaan aan de wal door die ontwikkeling moeilijk werd. Van relatief welvarende middenstanders die zich varende en hard werkende goed wisten te redden, werden de schippersgezinnen in toenemende mate een probleemgroep. Eerst voor de overheid en met enige vertraging ook voor zichzelf. De economische- en sociaal-culturele ontwikkelingen aan de wal konden niet genegeerd worden, maar het was vanuit het schippersbestaan moeilijk om vanuit een achterstand de aansluiting te herstellen.


Jaar 19.53

PRESENTIELIJST

	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni
1						
2	4					
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						
26						
27						
28						
29						
30						
31						

6

Jaar 19.53

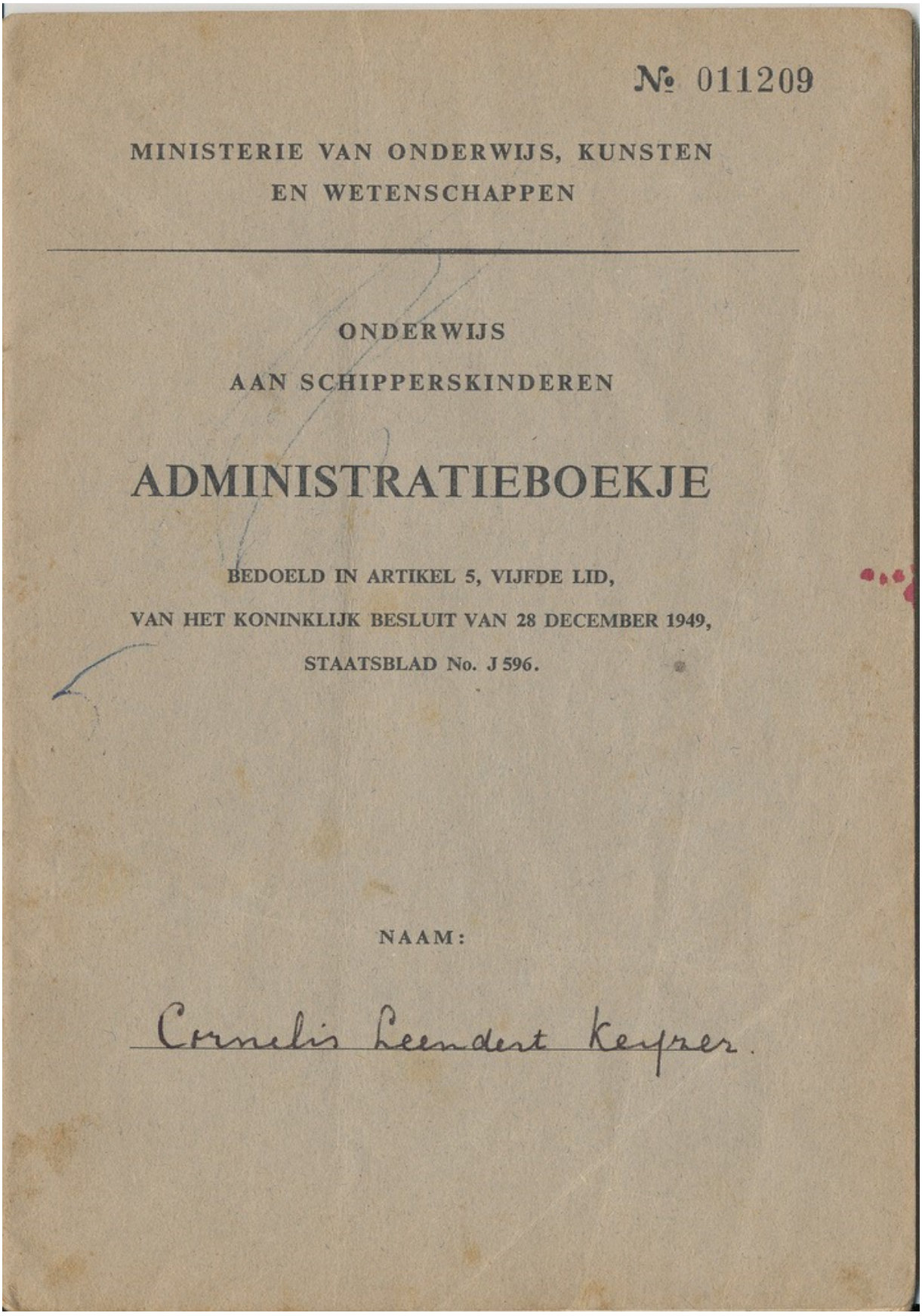
PRESENTIELIJST

	Juli	Augustus	Sept.	October	Nov.	Dec.
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						
26						
27						
28						
29						
30						
31						

7

Presentielijst die een schipperskind meenam van school naar school.

Er waren gewone ‘walscholen’ met een aparte schippersklas voor die schipperskinderen die toevallig enige dagen in die plaats lagen. De kinderen hadden een boekje dat ze van school naar school meebrachten, waarin de leerkrachten aangaven hoeveel dagen dit kind welke leerstof had gehad.
Daarnaast waren er schippersinternaten, waar de schipperskinderen permanent verbleven. De wetgever maakte voor schipperskinderen een uitzondering en de schippers staan voor een dilemma. Enerzijds zijn er schippers die vinden dat de situatie van geen onderwijs voor schipperskinderen absoluut niet bestendigd mag worden, maar er zijn anderzijds schippers zijn die van mening zijn dat “het schipperskind met een kleiner aantal leerjaren toe kan dan andere kinderen”. Schipperskinderen gaan daarom in de praktijk of ergens in de kost en gewoon naar school, of naar een schippersschool (met internaat) of zeer onregelmatig naar een school met een schippersklas. Alleen als het schip ergens langere tijd stil ligt en er zo’n school in de buurt is. ’s Winters dus meer onderwijs dan ’s zomers, want in de winter wordt er minder gevaren. Voor de meeste schippers horen de kinderen tot de bemanning van het schip. Werk en privéleven zijn voor de schipper niet te scheiden. Leven is voor hem varen en werken en dat geldt ook voor de schipperse en op iets aangepaste wijze voor de kinderen.



№ 011209

MINISTERIE VAN ONDERWIJS, KUNSTEN
EN WETENSCHAPPEN

ONDERWIJS
AAN SCHIPPERSKINDEREN

ADMINISTRATIEBOEKJE

BEDOELD IN ARTIKEL 5, VIJFDE LID,
VAN HET KONINKLIJK BESLUIT VAN 28 DECEMBER 1949,
STAATSBLAD No. J 596.

NAAM:

Cornelis Leendert Keijzer.

Administratieboekje waarin de vorderingen van een schipperskind vastgelegd worden.

Leeuwarden, winter 1928-1929. Emmakade. Geladen skûtsjes wachten op het einde van de vorstperiode. Het schippersgezin verblijft ondertussen in het roefje. De schipperskinderen hebben tijd om naar school te gaan. Bij houten schepen was mogelijke lekkage een probleem en bij de ijzeren schepen de condens tegen de ijzeren scheepswanden. Tussen de lading in het ruim en de leefruimte in het roefje was een minimale scheiding van een houten schot. (Foto uit: Pietersen, 1958)

Overigens zijn de schippersgezinnen meestal niet heel groot. Anders dan de beeldvorming over gezinnen uit vroeger tijden, zijn er in Friesland veel gezinnen met relatief weinig kinderen. Hoewel er natuurlijk diverse uitzonderingen zijn, hebben veel schippersgezinnen slechts twee of drie kinderen. Ze kunnen zich om tal van redenen ook niet meer veroorloven. Voor meer kinderen is er geen geld en geen ruimte aan boord. Over die traditioneel lage vruchtbaarheid van veel Friese gezinnen zegt Frieswijk (1998, p. 47): "Dat alleen de toepassing van anti-conceptie binnen het huwelijk daarvoor verantwoordelijk zou zijn, lijkt niet erg waarschijnlijk. Beperking van het kindertal kwam in deze provincie immers vrij algemeen voor en onder alle standen. Een iets ruimere verklaring lijkt daarom meer voor de hand te liggen, namelijk dat het geringe kindertal vooral het gevolg was van een "geremde' sexualiteit over de gehele linie."

Gaastmeer, begin 1900. De houten tjalk 'Lastdrager'. De lading turf wordt gelost.

Een aardig verhaal over hoe relaties in de scheepvaart tot stand komen, vertelt Dirk Naber (Dessens, 2007, p.48). Hij ontmoet als jongeman bij een wandeling op de wal een meisje dat hem leuk leek. "Ik vroeg of zij 's avonds ook in de stad kwam. Nee, dat mocht niet van 'thuis'. Zo was onze eerste kennismaking. Zij gaf mij een hand en zeide 'zo is het ook goed. Wij hebben de tijd.' Zij was toen 16 jaar, ik 21 jaar. De meisjes gingen weg en ook wij vervolgden onze wandeling. Iedere maand kwamen wij met een lading turf voor de bakkers en ik sprak af en zag mijn meisje dagelijks. (…) Praten met elkaar, maken gekheid, maar uitgaan was er niet bij." Omdat de relatie na verloop van tijd op deze wijze voor Dirk Naber weinig perspectief biedt, komt het tot een ernstig gesprek: " We keken elkaar aan en ik zeide: 'Hoe oud bent u, Rika?' Ze zei 'twintig jaar'. Ik zei 'als u het nu nog niet weet, weet u het nooit.' Ze keek mij aan, gaf mij een hand en zeide net als de eerste keer toen ik haar ontmoette 'het is goed'. Ik zeide 'laat ons een eindje rondlopen'. 'Nee', zeide zij, 'ik ga naar huis. Want nu zal de bom wel barsten. Morgenavond om 7 uur ben ik hier weer'. De volgende avond, ik was op tijd, kwam ze aanlopen en lachte. Ik vroeg haar hoe het was afgelopen. Ze zegt, 't was allemaal goed', dus we hadden elkaar gevonden. (…) Toen de dag kwam dat ik zou vertrekken, zei Rika 'wanneer zie ik u dan terug?' Terug kom ik altijd, maar wanneer dat kan ik niet zeggen. Een schipper vaart waar de wind hem brengt." (Dessens, 2007, p. 51).

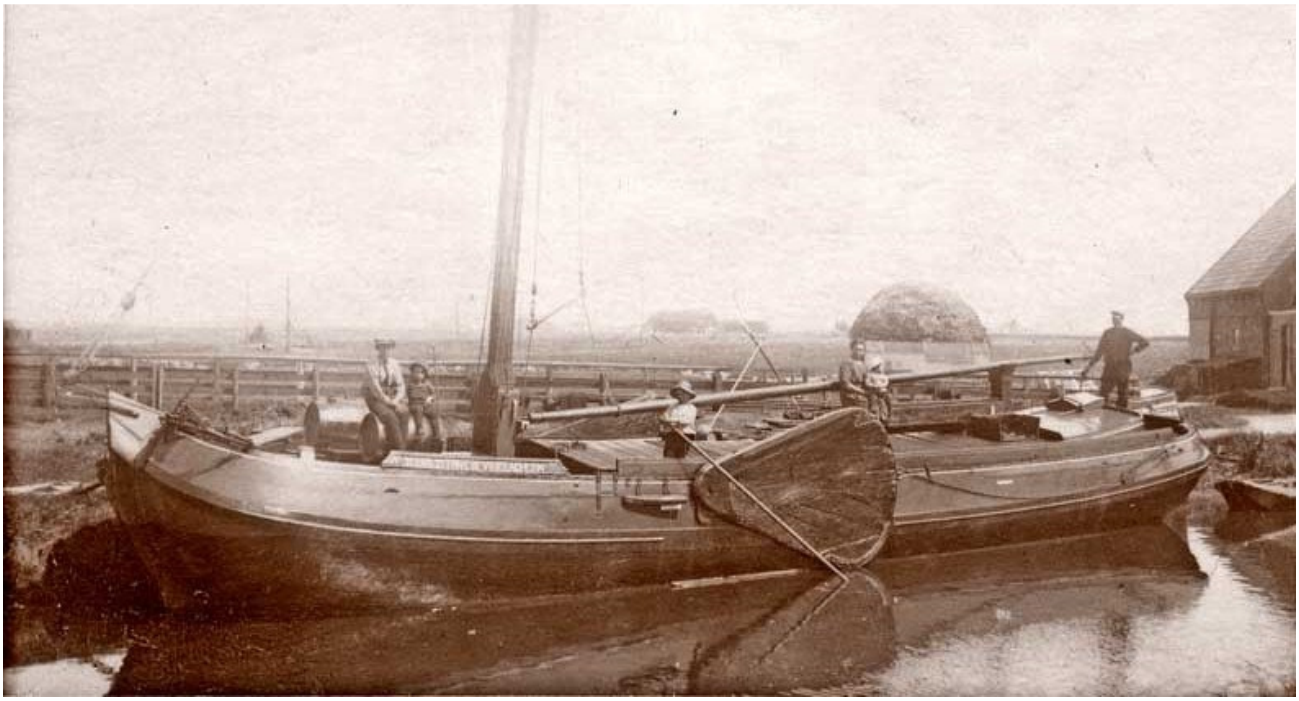
Door het verbod op kinderarbeid (vanaf 1905) wordt het voor de schippers wel moeilijker de gebruikelijke praktijken voort te zetten. Kinderen mogen geen zware kruiwagens meer

kruien bij het laden en lossen van het schip. Kinderen moeten eigenlijk naar school. Het zint de schippers niet dat zij in hun beleving strenger gecontroleerd worden op 'geen kinderarbeid' dan de boeren en de winkeliers, die immers hun kinderen ook wel eens wat lieten doen. Maar dat is niet het enige. Door de ontwikkelingen bij het leven op de wal waar de schippers niet of nauwelijks bij betrokken zijn, groeit er geleidelijk een kloof tussen de leefwereld van de schippers en het leven op de wal. Heel de manier van werken en leven van vrije schippers komt in steeds groter contrast te staan met het leven van andere mensen aan land. En dat niet in het voordeel van de schippers.

Hoe gaat het gezinsleven aan boord? Een skûtsje is een zeilend vrachtschip. Het is ingericht om zoveel mogelijk vracht te vervoeren. De leefruimte voor de schipper en zijn gezin is dus zo beperkt mogelijk gehouden. Dat gezin leeft helemaal achterin het schip. Bij de kleinere skûtsjes is het lage roefje maar 2 x 2 meter. En er is een doorgang naar het achteronder, ruim een meter diep en iets meer dan twee meter breed, tussen de spanten en de achtersteven. Meestal is deze ruimte in gebruik als slaapplaats van de schipper en zijn vrouw. In de roef kan je rechtop zitten op stoelen met ingekorte poten. Het achteronder is kruipende te bereiken. Kinderen worden gemaakt en vaak ook geboren 'tussen de spanten'. In die roef met kruipruimte wordt door het gezin het hele jaar, zomer en winter, geleefd. Over hygiëne hoeven we het niet te hebben. Er is geen aparte keuken, geen wasruimte, geen WC. Bij de kleinste skûtsjes is daar eenvoudig geen ruimte voor, maar ook bij de grotere tjalken zien veel schippers het nut niet in van een ruime keuken en bad/wasgelegenheid. Zonde van de ruimte, vinden zij. Het water dat voor eten en drinken gebruikt wordt, zit in een waterton die bij de mast, op de roef of onder de helmstok is bevestigd. De ton wordt gevuld met 'schoon' buitenwater.

Bijvoorbeeld op plaatsen met een harde zandbodem, waar het water schoner is dan in het veen en kleigebied. Zo is tussen Drachten en Oudega de ondiepte bij Smalle Eester Zanding een geliefde plek voor schippers om water in te slaan. De plaatselijke zandbank in de Ee is hinderlijk voor de scheepvaart, maar het gele zand vervuilt het water minder dan de veenbodem elders. Grotere schepen hebben ook wel een watertank die gevuld wordt met regenwater van de wal. In een tijd dat op land iedereen te maken krijgt met schoon water uit de waterleiding, met gas en elektriciteit voor koken en verlichting, met de aanleg van riolering, zodat langzaam maar zeker in de steden het onhygiënische tonnenstelsel vervangen wordt door WC's, gaat het leven bij de kleine binnenvaart door op oude voet. Weliswaar duurt het nog lang voordat het platteland ook beschikt over waterleiding en riolering, maar de ontwikkeling is ingezet. De vrije schippers die leven op hun scheepjes hebben hier nauwelijks weet van. Je zou kunnen zeggen, dat ze "de boot missen", of beter, dat ze de tekens van de wal niet goed interpreteren. Altijd is het leven aan boord anders geweest, maar de verschillen met het leven van arbeiders op het platteland zijn aanvankelijk niet essentieel.

Leven aan boord van een luxemotor in 1941.



Skûtsje met volledige bemanning.

Bemanning van een Hasselter aak

Heerenveen, een skûtsje voor de Heerenwal. Leefruimte voor een kind. (Foto: H.A.Veltman)

In de tijd van spitketen en plaggenhutten en ook de tijd van minieme eenkamerwoninkjes leefden arbeiders onder omstandigheden die niet veel beter waren dan die aan boord van de skûtsjes. Maar nu ontstaat er geleidelijk een kloof. Leven aan boord is anders. Een voorbeeld noemt Klaas Jansma: "Door de verschillen in levensstijl groeide de afstand tussen boeren en burgers die zich opwerkten en het schippersvolk. In ouderwetse schippersgezinnen at men rond 1914 nog uit één pan. Er was vrijwel nooit een toilet aan boord. Men deed zijn (en haar!) behoeften op een emmer of 'mei it gat oerboard'." (Jansma, 2001, p. 125).

De vrije schippers moeten het hebben van hard werken, van de handen uit de mouwen steken. Een schipper heeft in z'n werk vooral plezier van lichamelijke kracht en uithoudingsvermogen. Daarnaast is hij handelaar en moet hij zakelijk kunnen onderhandelen met kopers en verkopers. Hij wordt echter niet aangesproken op zijn

intellectuele ontwikkeling. De studeerkamer is hem vreemd. Wet- en regelgeving zijn er in zijn beleving niet voor hem, de regels zijn vooral tegen hem. Hij wil vrijheid van handelen. Zijn intelligentie is die van de praktijkman. Door zijn wijze van leven en werken verliest hij echter de aansluiting met maatschappelijke ontwikkelingen op de wal. Hij mist de positieve ontwikkeling die vooral na de Eerste Wereldoorlog is ingezet om iets te doen aan volksontwikkeling en verbetering van arbeidsomstandigheden voor arbeiders en burgers in dorpen en steden.
Daarmee zijn de vrije, onafhankelijke schippers zonder baas boven zich, die voorheen weliswaar anders leefden maar wel midden in de maatschappij stonden, langzaam maar zeker door hun wijze van leven en werken in de marges van het maatschappelijk leven terecht gekomen. Deze schippersgezinnen verkeren in een sociaal-cultureel isolement. In de jaren vijftig komt er bij schippers nog analfabetisme voor. Gedupeerd zijn echter vooral de kinderen. Wel zijn er incidentele plaatselijke initiatieven om de schippers pedagogisch te ondersteunen. Zo richtte de Terhernster Doopsgezinde predikant H.G. Dornseiffen reeds in 1872 een Schoolfonds voor Schipperskinderen op. Dat fonds moest het voor schippers uit Terhorne mogelijk maken de kinderen op de wal te huisvesten, bijvoorbeeld bij familie, en ze vervolgens naar school te laten gaan. Het fonds betaalde de huisvesting en de schoolkosten. Het werd gevoed door giften en een bescheiden bijdrage van de schippers zelf. In 1881 werd dit fonds uitgebreid tot het Fries
Schoolfonds voor Schipperskinderen. Dominee Dornseiffen was zelf tot 1910 directeur van het fonds. In 1922 schonken de schippers uit dankbaarheid een monument voor Ds. Dornseiffen dat een plaats kreeg voor de Doopsgezinde kerk in Terhorne.

Leeuwarden 1930. Oude Potmarge, woonbotenplek, leven in de marge. (Foto: Tresoar)

Terhorne, gedenksteen voor de Doopsgezinde kerk. (Foto: collectie Auke Bijlsma, Terherne)

Leeuwarden, ca. 1953. De motortjalk Trijntje die jaren als verlengde tjalk 'Spes' aan de Harlingertrekvaart lag en onlangs dankzij Lourens Touwen (directeur Marrekrite) is gerestaureerd. Stelregel: 'Dat een werkschip in de loop der jaren wordt aangepast (verbouwd), is niet erg, maar leg vast hoe het was. (Foto: dochter van de schipper)

Leeuwarden, begin 1900.

Bauke de Vries, een van de laatste skûtsjeschippers die leefden "van de wind".

6. Schaalvergroting en ook schaalverkleining?

In de jaren dertig wordt reeds ingezien dat de binnenvaart alleen bestaansrecht houdt als de schippers adequaat inspelen op de kwaliteitseisen die gesteld worden door verladers en afnemers. Om de kosten daarbij in de hand te houden, is schaalvergroting noodzakelijk. Grotere vaarwegen voor grotere schepen. Zij hebben gelijk gekregen. Dat klemt in Friesland te meer, omdat in deze provincie veel schippers actief zijn op heel kleinschalige wijze. Dat past goed in de leefwereld in het begin van de vorige eeuw, als vrijwel ieder dorp over het water bereikbaar is en dat vaak beter dan over land. Maar de tijden veranderen. Het verkeer over de weg neemt vanaf de jaren dertig (en nogmaals vanaf de zestiger jaren) een geweldige vlucht. De traditionele beurtvaart is niet in staat te concurreren met de vrachtwagen en moet zich aanpassen, anders is het voor haar voorbij. Het vrije vervoer van bulkgoederen zoals zand en grind kan zich over het water goed handhaven evenals de tankervaart, maar ook daar is schaalvergroting noodzakelijk.

Veenwoudsterwal, iedere sloot, hoe klein ook, was bruikbaar vaarwater.(Foto: Tresoar)

De aanpassing van zeil naar motor kost de binnenvaart geen moeite. Het is een investering, maar de voordelen zijn voor de schipper evident. De zeilvaart die in de jaren dertig nog normaal was, is na de Tweede Wereldoorlog voorbij. Wel varen er nog enkele schippers met een versleten hulpzeil, maar dat is om brandstof te besparen vanwege het tekort aan diesel vlak na de oorlog. De stalen schepen van na de oorlog, spitsen, maar vooral kempenaars, worden groter dan ooit.
De opening van het nieuwe grootscheepse vaarwater door Friesland in 1951, het Van Harinxmakanaal en het Prinses Margrietkanaal, maakt het mogelijk door deze provincie naar Groningen te varen met schepen tot 1000 ton. Beide kanalen zijn gegraven op het traject van oudere vaarwateren met af en toe een stukje geheel nieuw kanaal. Deze kanalen

kunnen nu echter wel bevaren worden door schepen die veel groter zijn dan de traditionele snikken, beurtschepen, skûtsjes, tjalken, steilstevens, zeilkasten, luxemotors en spitsen die tot dusverre voor het vervoer over water zorgden.

Prinses Margrietkanaal, 2008.

De functie van veel vaarten voor de bevoorrading van dorpen en steden, zeker van het derdeklasvaarwater in de provincie, is na de oorlog vervallen. Het wegverkeer heeft de rol van de kleinschalige beurtvaart overgenomen. Zelfs de melk wordt steeds vaker met een melkwagen opgehaald bij de boerderijen. De vaarwegen door de steden, de grachten, worden niet langer bevaren. De gemeentebesturen besluiten daarom veel van dit vaarwater te dempen en de verkregen ruimte beschikbaar te stellen voor het autoverkeer. De gracht verandert in een asfaltweg. Het schilderachtige Vliet in Leeuwarden is op die wijze eind jaren zestig gedempt, nadat er jarenlang sprake was van enige verpaupering en verkrotting. De brede asfaltweg die in de plaats is gekomen van het vaarwater doet mensen echter (om esthetische redenen) vaak terugverlangen naar het Vliet in oude stijl. Niet met de armoede en verwaarlozing van een halve eeuw geleden, maar met mooi gerestaureerde grachtenpanden die gecreëerd worden van de voormalige pakhuizen en de bestaande woningen. Het weer open graven van eertijds gedempt vaarwater is echter niet gebruikelijk. In Drachten is de in de jaren zestig gedempte vaart echter wel voor een deel in ere hersteld, om op die wijze de aantrekkelijkheid van het centrum van Drachten te verhogen op een wijze die aansluit bij de geschiedenis van deze plaats.

Vrachtvaart in de Zuidwesthoek direct na de Tweede Wereldoorlog. Het skûtsje van de familie Hobma in 1946, met vader en zoon en twee knechten op de Inthiemasloot bij Gaastmeer. (Foto: A. Deinum, bron: kleinzoon Bouke Hobma, kunstschilder/ architect te Blauwhuis)

Leeuwarden, 1922. Het Vliet ZZ met Groninger tjalk. Onder: Grouw, 1927. Sytze Sytema (Gorter)

De schaalvergroting bij de binnenvaart heeft het maatschappelijk leven in de dorpen en steden sterk beïnvloed. De beurtscheepjes blijven weg. De bedrijvigheid rond de zeilende

binnenvaart wordt beëindigd. Werfjes gaan failliet. De resterende overcapaciteit bij de binnenvaart is nog jarenlang blijven bestaan dankzij het landelijk beleid van de verplichte Schippersbeurs met zijn evenredige vrachtverdeling. Nadat de Wet op de evenredige vrachtverdeling pas eind jaren negentig is ingetrokken, heeft de binnenscheepvaart een snelle inhaalslag gemaakt met innovatieve vervoersvormen met nieuw ontworpen binnenschepen. Dat is echter een ontwikkeling van de afgelopen tien jaren.

Eernewoude, 1925.

Veel oude schippersfamilies uit de wilde vaart met hun skûtsjes en luxemotors varen nu op grotere schepen of zijn werkzaam op de wal. Bijvoorbeeld bij een grondbedrijf. Iedere zomer bemannen deze families de skûtsjes van de SKS, als deze zeilschepen twee weken lang strijden om de eer wie de snelste skûtsjeschipper van het jaar is. De wedstrijden zijn een voortzetting van een oude traditie van hardzeilwedstrijden voor deze scheepjes.

Opvaart naar abdij Bloemkamp. Veel oude opvaarten blijven bestaan voor het waterbeheer, ook nadat de functie voor de scheepvaart verloren ging. Kleinschalige charme van Friesland.

Harlingervaart tussen Kimswerd en Harlingen. (Foto. F. Stienstra, uit: Tresoar)

Grouw, 1940. Pikmeer

Eernewoude, 1950.

Skûtsje bezig met gijp. (Foto: H.A.Veltman)

De moderne wedstrijdskûtsjes zijn weliswaar van oorsprong gebouwd als zeilend vrachtschip, maar door de moderne aanpassingen niet echt te vergelijken met de scheepjes waarmee voorheen modder en mest werd vervoerd. Er wordt wel op toegezien dat de schepen 'origineel' blijven, maar in de praktijk lijkt het er niet op. Het gaat er bij het skûtsjesilen om de wedstrijd te winnen. Bovendien moet het ook een voor publiek aantrekkelijk schouwspel zijn. De huidige skûtsjes zijn daarom zwaar overtuigd en vrijwel allemaal verlengd tot de maximale maat van 19.50 meter om zo snel mogelijk te zijn. Op alle schepen is de mast naar achteren verplaatst, waardoor er een beter evenwicht ontstaat tussen fok en grootzeil. Dat komt de zeileigenschappen ten goede, maar wijkt af van de oorspronkelijke opzet waarbij het vervoeren van vracht belangrijk was en de mast daarom naar voren moest. Ook zijn de schepen zo licht mogelijk gemaakt. Zodra het harder waait dan windkracht vier, kijken de schippers bezorgd. Kan er nog wel gevaren worden? Dat de skûtsjes voorheen met een veel kleiner tuig bij alle weer voeren met een kleine bemanning van een schipper, zijn vrouw en een knecht, maakt meteen duidelijk dat het nu om iets anders gaat: spektakel om de toeschouwers te plezieren en winnen.

Skûtsje voor of na de gijpmanoeuvre. (Foto: H.A.Veltman)

Het wedstrijdzeilen met skûtsjes heeft er wel toe geleid, dat dit scheepstype nauwkeurig is beschreven. Om te voorkomen dat er discussie ontstaat over de vraag of een schip dat een skûtsje wordt genoemd, inderdaad een skûtsje mag heten. Wanneer wordt een skûtsje een tjalkje? Wat als een bolschip verbouwd wordt tot skûtsje? Hoe goed ook bedoeld, deze discussie is fijnslijperij achteraf ter wille van de eenheid van de vloot van wedstrijd-schepen. In werkelijkheid vormden de skûtsjes helemaal geen eenheidsklasse.

Ze waren van hout of van ijzer, groot en klein, snel en langzaam, lomp of slank, dus allemaal verschillend. Bij het wedstrijdvaren zijn de verschillen tussen de deelnemende schepen hinderlijk, dus wordt voor wedstrijden steeds geprobeerd gelijkwaardige schepen tegen elkaar te laten zeilen. De discussie over wat een skûtsje is, moet gezien worden binnen die context en heeft weinig te maken met de vraag hoe skûtsjes er "oorspronkelijk" uitzagen. Daar bestaat helemaal geen norm voor. Typerend is daarom, dat de snelste van die "originele skûtsjes" toevallig wel gebouwd zijn bij vooral twee werven: die van de Gebroeders Roorda aan het Moleneind in Drachten en van Van der Werff op het Buitenstvallaat, 2 kilometer westelijker. Terwijl vroeger op veel meer werven skûtsjes zijn gebouwd, die echter niet altijd tot de snelste behoorden.

Workum,1946. Een motorbeurtscheepje voor veetransport en het zeilende skûtsje van Hobma. (Foto: A. Deinum)

Eernewoude, 1950. Skûtsjesilen in oude stijl.

Grouw, ca. 1960. De skûtsjes, nog in oude stijl, varen gereefd met harde wind door de Tynje.

Grouw, ca. 1946. Skûtsjes in "originele" staat, d.w.z. in de staat van de dertiger jaren.

Voor de scheepvaart in Friesland worden in de eerste helft van de 20e eeuw natuurlijk ook veel meer scheepstypen gebruikt dan de skûtsjes alleen. Uiteraard de grotere tjalken, maar ook grote en kleinere klippers met hun hoge, uitwaaierende hek en sierlijke kop. Vooral de grote klippers zijn veelvuldig gerestaureerd en geschikt gemaakt voor de huidige chartervaart. De vele ijzeren beurtscheepjes, aanvankelijk met stoommachine, maar later met een dieselmotor, hebben de veranderingen uiteraard niet overleefd, maar zijn ook niet herkend als scheepjes die in aanmerking komen voor een nieuwe bestemming. Er varen nog enige salonboten uit de dertiger jaren, veelal voorzien van een nieuwe opbouw, maar de karakteristieke motorbeurten zijn op een enkele uitzondering na verdwenen. Ook de houten snikken en snikkeschuiten, zo bekend uit de 19e eeuw, zijn in de 20e eeuw vrij snel van het toneel verdwenen.

Schaalverkleining voor de toekomst?

De schippersvereniging *Schuttevaer* had aan het einde van de twintiger jaren een vooruitziende blik toen ze bij de discussie over het grootscheepse vaarwater door Friesland verder wilde kijken dan wat geknutsel aan bestaande vaarwegen. De toekomst vraagt volgens *Schuttevaer* om vaarwater dat geschikt is voor schepen van wel 2000 ton. *Schuttevaer* heeft gelijk gekregen. Enkele decennia na het openstellen van het Prinses Margrietkanaal staat de bevaarbaarheid ervan al weer ter discussie. Het kanaal is te klein, te smal en te ondiep voor de grootste schepen die het binnenwater bevaren. Aan het einde van de 20e eeuw wordt het kanaal wat verbreed en uitgediept, maar dat is niet voldoende. De schepen

van 2000 ton die door *Schuttevaer* tachtig jaar eerder zijn voorspeld, die zijn er gekomen en de vaarroute naar het noorden zal te zijner tijd daarop aangepast worden.

Tegelijkertijd adviseert *Schuttevaer* op dit moment de spontane sanering van de kleinere binnenvaartschepen (die een halve eeuw geleden tot de grootste behoorden die in Friesland voeren) tegen te gaan, om te voorkomen dat de kleine binnenvaart van het water verdwijnt, juist nu er zich nieuwe kansen voor deze schippers voordoen vanwege de congestie van het vrachtvervoer over de weg. De toekomst voor de binnenvaart is niet alleen gebaat bij schaalvergroting, maar ook bij specialisatie voor de kleinere vaart over kleiner vaarwater naar kleinere overslaghavens. Daarbij wordt niet primair gedacht aan bulkproducten als zand en grind en veevoer, die toch wel door schepen vervoerd worden omdat de voordelen daarvan duidelijk zijn.

Het is ook mogelijk met binnenschepen meer dan nu gebeurt vracht te vervoeren als stukgoederen, verpakt in containers, vloeistoffen en vloeibaar gas door tankvaart, gespecialiseerd vervoer voor dranken (bier), vervoer van bouwmaterialen, voedingswaren als vlees, zuivel en fruit in koelcontainers per binnenschip etc. Die mogelijkheden worden aantrekkelijk, nu het vervoer over de weg problematischer wordt.

Tot dusverre heeft de landelijke politiek de mogelijkheden van vervoer door de binnenvaart bijna systematisch genegeerd. Wellicht mede vanwege de geringe organisatiegraad die de binnenvaart in het verleden kenmerkte, waardoor het moeilijk was afspraken te maken met deze bedrijfstak. Alle aandacht ging naar het vrachtvervoer over

de weg en daarna naar het vervoer over het spoor. Het vrachtvervoer over de weg loopt echter vast in de drukte, het spoor blijkt weinig flexibel en plotseling is de binnenvaart een aantrekkelijk alternatief om een deel van de te vervoeren vracht voor haar rekening te nemen. Steden met binnenhavens zouden daar op in kunnen spelen, door deze havens functioneel te maken, goed toegankelijk te houden en/of uit te breiden. Voor Friesland komen bijvoorbeeld de bestaande en nog functionerende binnenhavens van plaatsen als Harlingen, Lemmer, Heerenveen, Leeuwarden en Drachten in aanmerking als overlaadplaatsen voor de wat kleinere binnenvaart.

Om de kleinere binnenvaart tot volledige ontwikkeling te laten komen, is het belangrijk open te staan voor de nieuwe technieken die gebruikt kunnen worden en de havens waar nodig geschikt te maken met passende laad- en losplaatsen en terminals voor de schepen die deze nodig hebben om hun vracht te laden en te lossen. Het is wat ironisch te moeten constateren dat de kleine binnenvaart weer kansen krijgt omdat het vrachtvervoer over de weg letterlijk vastloopt, terwijl het vervoer over het spoor slechts van beperkte betekenis kan zijn. De gemiddelde snelheid van een goederentrein ligt over een langere afstand beneden de dertig kilometer per uur (vanwege het noodzakelijke stilstaan, rangeren etc.). Een schip kan veel lading vervoeren in een tempo dat maar weinig lager ligt. Voor Friesland geldt bovendien, dat het schip dichter bij vele klanten kan komen dan de trein. Voor de toekomst lijkt er dus perspectief te zijn voor kleinschalige , logistiek goed georganiseerde scheepvaart, als die zich specialiseert op het vervoer van bepaalde producten en deze volgens vastgestelde kwaliteitseisen en op tijd kan leveren. Ook is het van belang logistieke sluitende, integrale vervoersketens te organiseren, zodat de verlader met één vervoerscontract zijn goederen tot bij de klant krijgt. Dat vergt echter meer organisatie in de scheepvaartwereld dan nu gebruikelijk is.

Bijzonder is natuurlijk wel de ontwikkeling van de watersport in de afgelopen vijftig jaren. Wat begon als een vermaak voor weinigen, heeft zich in Friesland ontwikkeld tot een massale activiteit van recreanten en toeristen, waarmee een serieuze bedrijfstak van jachtbouw, jachtverhuur, chartervaart, jachthavenbedrijven, campings, recreatiewoningen en uiteraard horecagelegenheden van de grond is gekomen. Die activiteiten zijn voor Friesland van groot economisch belang geworden. De scheepvaartdrukte is in de Zuidwesthoek van Friesland enorm toegenomen, wat geheel te danken is aan de watersport. Zelfs het jarenlang verwaarloosde tweede- en derdeklas vaarwater in het westen en noorden van de provincie wordt de laatste jaren weer bevaarbaar gemaakt voor grotere motorjachten, evenals de turfroute in het zuidoosten van de provincie. De leefbaarheid van diverse dorpen op het platteland krijgt een stimulans door de economische kansen die deze watersport biedt. Na jaren dat de oude vaarten slechts dienden voor de waterbeheersing, worden ze nu weer uitgebaggerd en bevaarbaar gemaakt voor de scheepvaart: voor recreatievaart die past op dit water.

Drachten, 1954. Noorderdwarsvaart. Derdeklasvaarwater. Dat jaar besloot de Gemeenteraad van Smallingerland de vaarten in en om Drachten te dempen, wat ruim tien jaar later gerealiseerd werd. Veertig jaren later wordt besloten de vaart gedeeltelijk weer te herstellen.

De Knipe, ca. 1920. Compagnonsvaart met bok.

Elahuizen, 1945. Het tjalkje ligt voorgoed voor de wal. Het ruim is opgebouwd voor permanente bewoning. De schipper heeft een wak in het ijs gemaakt voor een nog onduidelijk doel. Vissen vangen? Of wegwerken van 'vuil water'?
Onder: Heerenveen ca. 1925. Schippers overwinteren aan de Heerenwal.(Foto: H.A.Veltman)

Heerenveen, ca. 1925. Veerscheepje in de Herensloot, in gebruik als woonboot. (Foto: H.A.Veltman) Van de veerscheepjes zijn er veel minder overgebleven dan van de skûtsjes, de tjalken en de klippers. Veel veerscheepjes stammen uit de 19e eeuw en zijn gebouwd van hout. Van de latere staalijzeren scheepjes hebben een aantal de tijd wel overleefd. Het zijn fraaie scheepjes, maar door hun geringe lengte minder goed als charter te gebruiken. In oorspronkelijke vorm is ook de zeer krappe bollestal een praktisch probleem.

Heidenskip, 1912. Veerscheepje 'De twee gezusters'.

Bolsward: In de jaren vijftig vinden veel skûtsjeschippers een vaste ligplaats in de steden.

Leeuwarden, jaren vijftig. Skûtsjes in gebruik als woonschip aan Westerkade en Westersingel, mede vanwege de woningnood itijdens de jaren na de oorlog. 'Dankzij' de oorlog zijn op die manier veel schepen bewaard gebleven.

Leeuwarden, 1954. Westerkade. (Foto: S. Andringa) Onder: Emmakade bij 1e Kanaaalsbrug

Leeuwarden, 1964. Achter Schilkampen: een skûtsje in de Tijnje. De schipper heeft zijn schip met een potkast omgebouwd tot woonschip. Zelfs de zwaarden zijn verwijderd. (Foto: HCL)

Grouw, ca. 2000. Containervaart op het PM-kanaal en chartervaart met een skûtsje.

Een luxemotor, vrachtvaart tot in de zestiger jaren.

Literatuur:

Amsterdam, Wiggert: De beurtvaart in de Friese Zuidwesthoek in het begin van de twintigste eeuw. In: Fries Scheepvaart Museum, Jaarboek 1995.

Bakker, P.: Achter de mast. Amsterdam, 1936

Bakker, P./Kleijn L.J.: Ruimte! Zeilend door Friesland. Sneek, 1938

Buursma A. en Mollema W.: Met beurtschippers en boderijders door Friesland. Bedum, 1993

Crone, G.C.E.: Onze binnenschepen. Amsterdam, 1946

Dessens, H. : Nederlandse Zeilende Binnenvaart 1880 – 1950. Alkmaar, 2007

Dijk, W.J.: De schoonheid onzer binnenschepen. Amsterdam, 1977

Frederiks G.: De 'Ideaal'. De geschiedenis van een binnenschip. A'dam, 1980

Frieswijk J.: Geschiedenis van Friesland, 1750 – 1995. L'warden/Meppel, 1998

Gabel N., Jansma K.: Jachten & Jagen, schipperskinderen aan boord. Leeuwarden, 2009

Groenewegen, G.: Hollandsche schepen. Rotterdam, 1789

Groot, H. de: Aan de reis! In Nederland. Alkmaar, 2002

Halbertsma, H.: Sneeker Hardzeildag. Amsterdam, 1965

Hoek, Sietse van der: Het Bruine Goud. Amsterdam, 1984

Jansma K.: Met geveegde kont. Leeuwarden, 2001

Kampen, H.C.A. van: De Zeilsport. Amsterdam, ca. 1945

Kleefstra J.: Een vacantie op de Friesche wateren. Amsterdam, 1908

Loomeijer, F.R.: Met zeil en treil. Alkmaar, 1999

Martens R. : Glorie van de oude binnenvaart. Almere-Haven, 1995

Pietersen L.: Skûtsjesilen. Drachten, 1958

Salverda, J.: Van turfvaart tot volksvermaak. Sneek, 1986

Slooten H.G. van: De geschiedenis van de Koninklijke Zeilvereniging Oostergoo,

1848 – 1973.

Thomas, F. (red.): De waterkant. Amsterdam, 1945

Tomalin H.F.T.: Three vagabonds in Friesland. New York, 1907

Vermeer, J.: De Boeier. Alkmaar, 2004

Voordewind, H.: Voor de wind. Den Haag, 1951

Verkrijgbaarheid van dit boek:

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

U kunt de site van www.lulu.com het eenvoudigste bereiken via de website www.dirkhuizinga.com vanwaar je kunt doorklikken op www.lulu.com. Mijn boeken zijn als E-boek gratis te downloaden.

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

Drachten, 10 december, 2018