Vreemdelingen op Frieslands wijde wateren

Dirk Huizinga

Foto omslag: een Engelse Norfolk wherry, het type schip waar Doughty in 1889 mee door Friesland zeilde.(Foto: Ian Ruston)

Afbeelding titelblad: Schilderij van Jhr. J.E. van Heemskerk van Beest (1828-1894) van de tjalk waarmee hij samen met Havard een tocht maakte langs de 'dode steden van de Zuiderzee'.

Kaart van Friesland 1918. Wegen: rood: straatweg; breed oranje: grindweg; smal oranje: landweg. Spoorverbindingen zwart en 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.

Inhoud

Vooraf 7

1. Vreemdelingen op Friese wateren 9

2. Buitenlandse watersporters in Friesland 15

3. Eerste tussenstand 105

4. Hollandse watersporters ontdekken Friesland 125

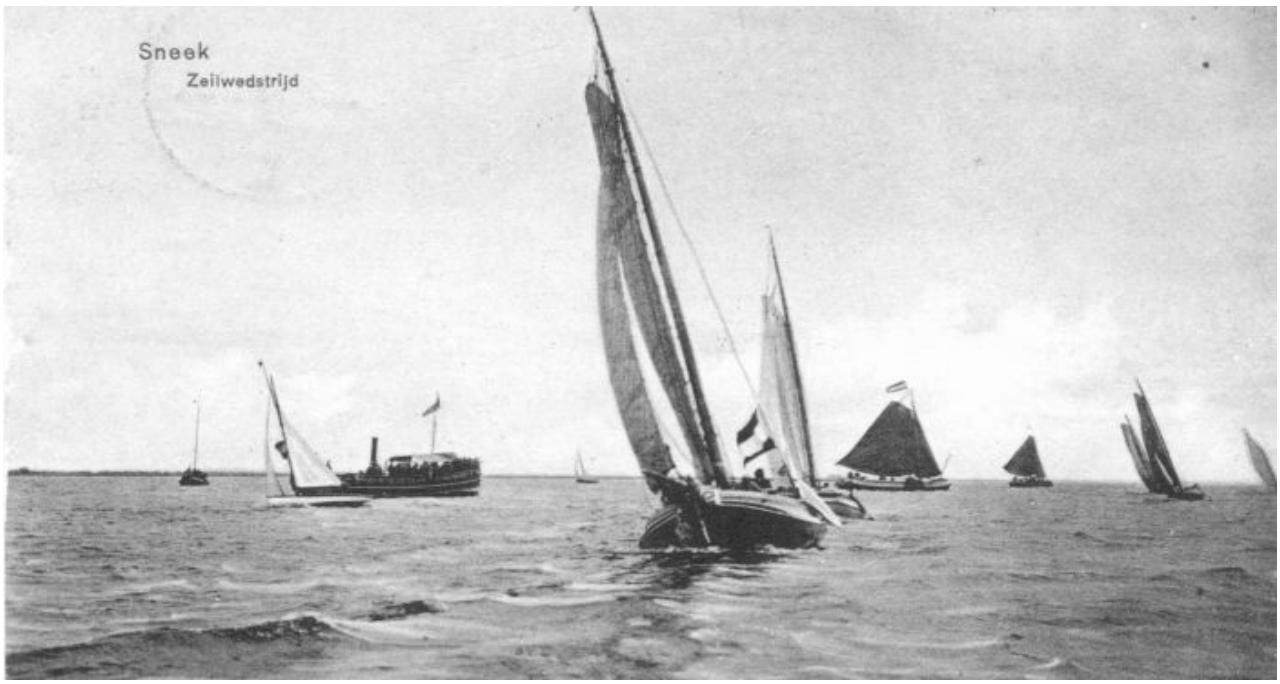
5. Tweede tussenstand 173

6. Van vreemdelingenverkeer naar toerisme 187

Literatuuroverzicht 199

Vooraf

De watersport in Friesland kent een relatief lange geschiedenis. Reeds in 1848 wordt in Leeuwarden de zeilvereniging 'Oostergoo' opgericht. Incidentele zeilwedstrijden worden in Friesland reeds vanaf het midden van de 18e eeuw gehouden. Maar die sporadische activiteiten zijn niet te vergelijken met de massale vrijetijdsbesteding op het water zoals we die de laatste decennia kennen. Recreëren op het water was in de 18e en de 19e eeuw voorbehouden aan enkelen uit de maatschappelijke elite die er aardigheid in beleefden om met een plezierjacht (met personeel) af en toe een dagje te spelevaren.



Sneekermeer in 1913

In de 19e eeuw worden er in Friesland regelmatig 's zomers in het kader van dorpsfeesten 'hardzeilerijen' gehouden voor mensen die over een zeilvaartuig beschikken: boeren, vissers en vrachtvaarders en enkele notabelen. Pas in het midden van de 20e eeuw, in de jaren dertig, wordt het ook voor 'gewone' mensen mogelijk om in de vrije tijd op het water te zijn. Het duurt echter tot in de zestiger jaren van de vorige eeuw voordat de watersport gezien wordt als een mogelijke vrijetijdsbesteding voor iedereen. Toen van die massaliteit nog geen sprake was, werden de enkele watersporters die van elders naar Friesland kwamen door de locale bevolking gezien als vreemdelingen en zij werden niet altijd zonder argwaan bekeken.

In dit boek schets ik een beeld van de ontwikkeling van de watersport in Friesland van de laatste jaren van de 19e eeuw tot en met het midden van de 20e eeuw, waarbij de komst van 'vreemdelingen' op het water centraal staat. Hoe ervaren deze varensgasten het Friese landschap, de cultuur, de steden en de mensen die er wonen en werken? Hoe worden omgekeerd deze watersporters van buiten de provincie tegemoet getreden door de plaatselijke bevolking die in het begin van de 20e eeuw immers nauwelijks ervaring heeft in de omgang met dergelijk 'vreemd volk'? De ontwikkeling van de watersport en

recreatie op en aan het water is een autonoom proces dat de relatief gesloten plattelandscultuur in Friesland versneld heeft doen verdwijnen. Er is bij de bevolking niet alleen sprake van enige weerstand en lichte ergernis. Spoedig winnen nieuwsgierigheid en zakelijke belangen het van achterdocht en behoudzucht. Niet voor niets wordt zo rond 1900 ook in Friesland een provinciale Vereniging voor Vreemdelingen Verkeer (V.V.V.) actief die ondermeer de nieuwe watersporters de helpende hand biedt bij het ontdekken van de mooie plekjes in deze provincie. Ik beperk me in dit boek tot 'de ontdekking van Friesland over het water'. In de periode van ruwweg 1875 tot 1960. Dat is niet geheel toevallig ook de periode waarin velen nieuwsgierig worden te weten hoe andere volkeren leven in vreemde streken. Op wetenschappelijk niveau ontwikkelen zich begin 1900 de

'volkerenpsychologie' en de 'volkskarakterologie' en met een bredere scoop de 'volkenkunde'. De bijzondere identiteit van een volk zou bepaald worden door bepaalde raskenmerken en door culturele, economische en historische factoren uit het woongebied. Zo zouden de Friezen tot het Noordse ras behoren, dat gekenmerkt wordt door de lange schedelvorm, de grote lengte en de geringe pigmentatie. Ze hebben dus blauwe ogen, blonde haren en een blanke huid. De Hollandse zeilers Bakker en Kleijn (1936 en 1938) zien in Friesland alleen maar mensen met dit uiterlijk. Meertens en De Vries laten in hun standaardwerk 'De Nederlandse Volkskarakters' (1937) J.P. Wiersma schrijven over "De Friezen". Deze legt een rechtstreeks verband tussen het karakter van de Friezen en het land waar ze wonen, het landschap, de economie en de politieke geschiedenis van deze regio. Hij stelt bijvoorbeeld: "De Fries van de klei zal op de hoge gronden nooit geheel aarden. Hij is een man van het water en het vlakke land zonder bomen. Zijn oog moet even vrij zijn als zijn wil en handelen."(p. 41) Omgekeerd zou een Woudfries niet kunnen aarden op het vlakke land in het westen, terwijl de FrisoSaks uit de Stellingwerven een weerstand moet overwinnen, voordat hij op de klei gaat wonen. De zucht naar vrijheid bij de echte Fries vertaalt zich naar de woonsituatie. De Fries woont met zijn gezin op een hoeve in de eenzaamheid, op de vlakte, bij het water. Dat verleent hem een gevoel van eigenwaarde en trots. Dat zorgt bij hem voor een gelijkmatige, onafhankelijke geest, die vreemdelingen soms en ten onrechte inschatten als koppig en afstandelijk.

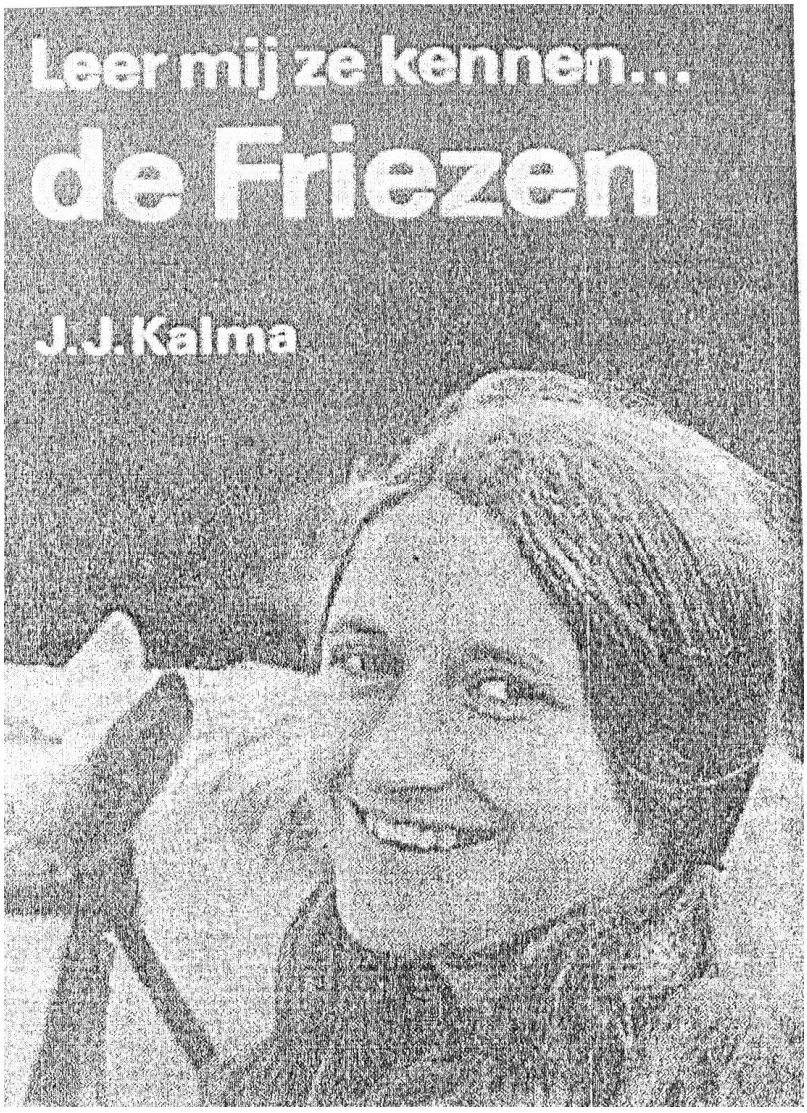
Dit idee van samenhang tussen mens en woongebied, tussen bloed en bodem, is een genre dat tot in de zestiger jaren van de 20e eeuw heeft bestaan, ondanks het onvruchtbare karakter ervan als wetenschappelijke aanpak en ondanks het feit dat dogmatici het racistisch element ervan politiek gebruikt hebben met desastreuze gevolgen. Het gebruik van volkenkundige clichés is algemeen bij de toeristen die naar Friesland komen om er hun ogen uit te kijken naar die bijzondere Friezen in hun zo vreemde provincie.

1. Vreemdelingen op Friese wateren

Watersporters van elders, van buiten de provincie Friesland, worden lange tijd gezien en benoemd als 'vreemdelingen'. Dat lijkt voor de moderne mondiaal denkende burger misschien een typisch probleem van provincialen, maar dat is het niet. Deze eerste toeristen van rond 1900 bezoeken Friesland niet in de laatste plaats om op hun beurt, met eigen ogen, 'vreemdelingen' te kunnen zien. Velen zijn nieuwsgierig naar de aanblik van "echte Friezen in hun oorspronkelijke omgeving". In de periode van de Romantiek (1800 – 1875) ontstaat bij de elites in Europa de behoefte om af en toe de eigen grootsteedse cultuur achter zich te laten en andere volkeren in vreemde landen te ontmoeten. Vreemdelingen in hun natuurlijke omgeving. Veel van deze romantici geloven in de mogelijkheid van een culturele omkering, 'terug naar de natuur'. Zij verwachten bijvoorbeeld op het platteland een wijze van leven en werken aan te treffen die voor de mens meer oorspronkelijk is dan de in hun ogen van de natuur vervreemde, ontaarde stadse gebruiken. Tegelijkertijd weten ze: de stad is cultuur, dus beschaving, wat op het platteland ontbreekt.
Vrijwel gelijktijdig brengt de Franse Revolutie in West-Europese landen democratiseringsbewegingen op gang met als neveneffect dat landen hun eigen nationaliteit willen bevestigen.

Nederland is in de 18e eeuw nog een soort federatie van gewesten die ontstaan is in 1579 met de Nederlandse Onafhankelijkheidsverklaring (het Plakkaat van Verlatinghe: lagere autoriteiten mogen zich verzetten tegen het hoogste gezag, als dat het land slecht bestuurt.). Met de Vrede van Münster in 1648 wordt die onafhankelijkheid van de Lage Landen ook door andere naties erkend als Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden. Deze Republiek kent geen centraal bestuur. Wel is er een soort collegiaal overleg op landelijk niveau, maar tot 1795, als de Fransen komen, bestaat er in de praktijk een stedelijke autonomie. Pas met de Franse overheersing merken Nederlanders bestuurlijk voor het eerst iets van een centraal gezag, waarbij 'Den Haag' greep probeert te krijgen op het lokaal bestuur.
Een halve eeuw later wordt Nederland met de Grondwet van 1848 een constitutionele monarchie, waarbinnen provincies en gemeenten wettelijk erkend worden als bestuurlijke eenheden. Deze nieuwe provincies ontwikkelen een eigen identiteit en daarbij past, dat het bijzondere van de eigen bevolking en de eigen streek wordt beklemtoond. Die ontwikkeling sluit aan bij de belangstelling die er in de 19e eeuw wetenschappelijk ontstaat voor de bestudering van andere volkeren, de volkenkunde, in combinatie met het eigen opbloeiende nationalisme. De ontwikkeling van nationale eenheidsstaten in de 19e eeuw stimuleert dus tegelijkertijd de cultivering van bijzonderheden van de eigen bevolking en daarbinnen van de bewoners van provincies. Die ontwikkeling was zeker aan de Friezen wel besteed. Zij hebben zich door de eeuwen heen als gewest al willen onderscheiden van de overige bewoners van de Lage Landen. Het willen funderen van een 'Friese identiteit' past in het nationalisme van de 19e eeuw met zijn cultivering van de samenhang van volk en grondgebied, waarbij het 'Fries eigene' inhoud wordt gegeven door het benoemen van een gemeenschappelijke geschiedenis, taal en cultuur. Het zich willen onderscheiden

als een apart slag mensen beperkt zich in de 19e eeuw echter niet tot deze provincie. De eigen volksaard en de regionale bijzonderheden worden rond 1900 in heel Nederland bezongen in eigen provinciale volksliederen. Het Friese volkslied legt daarbij wel sterk het accent op bijzondere kwaliteiten van de eigen bewoners, karakters met Fries bloed, en niet alleen op de schoonheid en aantrekkelijkheid van de streek. Populair tot in de jaren zestig van de 20e eeuw zijn ook boekjes over het bijzondere volkskarakter van de inwoners van iedere provincie. Zoals in de psychologie tot die tijd het karakter van individuele mensen een normaal object van wetenschappelijk onderzoek is, de karakterologie, zo is de volksaard van Nederlanders in het algemeen en van de bewoners van iedere provincie in het bijzonder een serieus sociaal-cultureel studieobject. Populaire boekjes als "Leer mij ze kennen….de Friezen" (etc.) worden niet zozeer voor de ontspanning gelezen, maar als serieuze beschrijvingen bestudeerd.

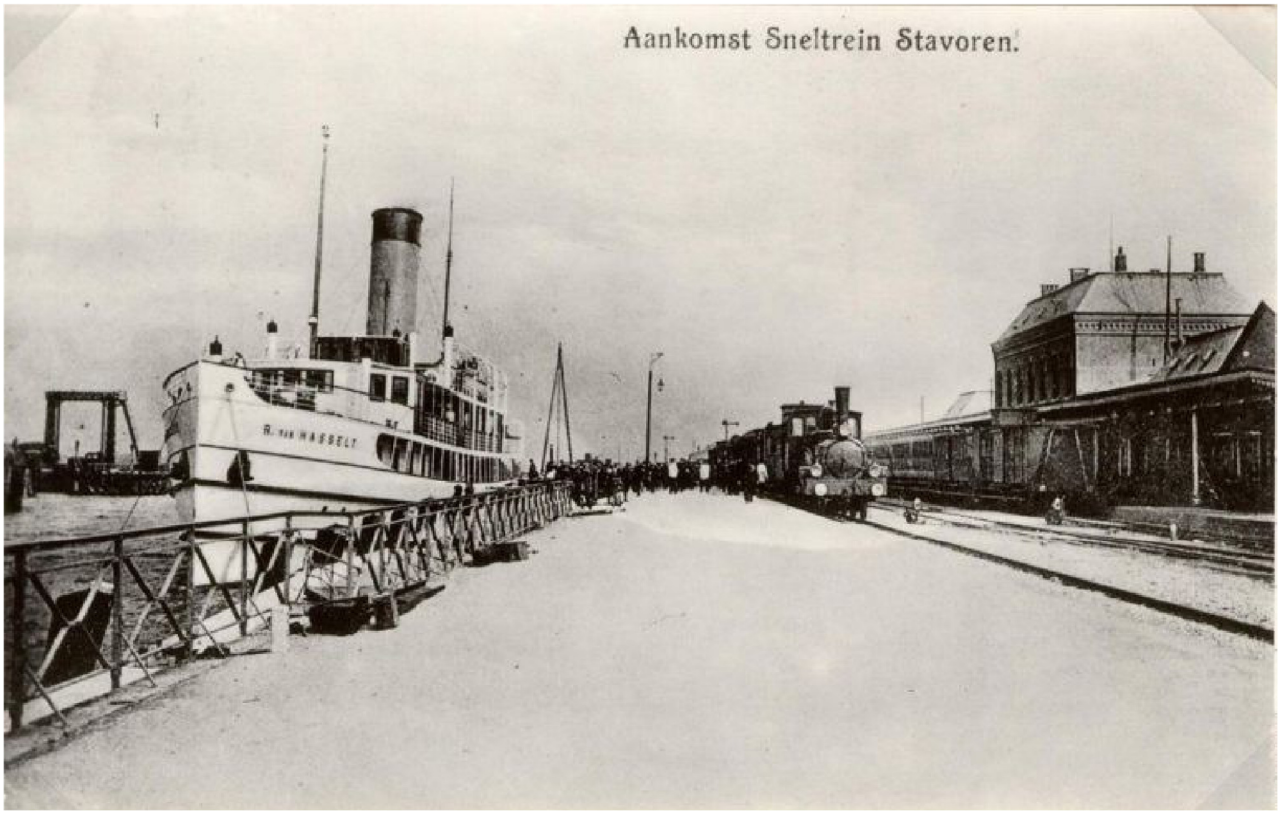


We moeten daarbij niet vergeten dat rond 1900 nog steeds resten van de standenmaatschappij van invloed zijn op het maatschappelijk leven, dat die periode de bloeitijd is van de klassenmaatschappij en dat de 19e eeuwse verzuiling op religieus en levensbeschouwelijk gebied nog doorwerkt tot in de jaren zestig van de 20e eeuw.

Mensen van andere gezindte worden in die tijd vanuit de antithese beoordeeld. Daar ga je niet mee om. Ook binnen de eigen sociale klasse bestaan daarmee scheidsmuren op grond van godsdienst en levensbeschouwing. Sociale omgang beperkt zich in hoge mate tot gelijkgezinden en op voorhand staat vast wie dat zijn. Deze structurering van het sociale leven kent in het wat behoudende Friesland een hardnekkiger bestaan dan in veel andere provincies. Tot in de zeventiger jaren is het bijvoorbeeld in een flinke provincieplaats als Drachten nog steeds zo dat mensen met een christelijke achtergrond naar de ene boekhandel gaan en mensen met een niet-kerkelijke achtergrond naar de andere, terwijl nieuwkomers erop worden gewezen dat dit ook voor hun de bedoeling is.

Vanuit die context moeten we de introductie van "vreemdelingen op het Friese water" interpreteren. Vreemdheid is een wederzijdse ervaring en betekent zeker voor de bezoekende partij een blijk van interesse voor het andere en de ander. Die ontmoeting van wederzijdse vreemdheid gaat echter niet altijd van een leien dakje. Reacties op grond van normatieve intolerantie enerzijds en discriminerend dedain anderzijds zijn onvermijdelijke neveneffecten van dit sociaal-culturele proces. Discriminerend dedain, vanwege het in die tijd vanzelfsprekende onderscheid tussen stad en platteland, waarbij de stad gekenmerkt wordt door 'beschaving' in tegenstelling tot het platteland. En Friesland was en is toch vooral een eenvoudige plattelands provincie. De stedelingen die in die jaren komen varen in Friesland zijn oprecht geïnteresseerd in de voor hen min of meer vreemde gebruiken en nieuwe landschappen, maar relativeren hun eigen normstelsel evenmin als de bewoners van het platteland die met een mengeling van wantrouwen en nieuwsgierigheid naar de bezoekers kijken. Wederzijdse vreemdheid wordt concreet ervaren dankzij de toegenomen mobiliteit in de 19e eeuw en de reislust en nieuwsgierigheid van vooral de maatschappelijke elites. Met hun reizen demonstreren deze elites hun macht en status. Praktisch is het reizen mogelijk geworden door de vele technische uitvindingen in de tweede helft van de 19e eeuw, waardoor er sneller en comfortabeler gereisd kan worden dan voorheen.

Om een aantal momenten in herinnering te brengen: In 1839 rijdt de eerste trein in Nederland van Amsterdam naar Haarlem. Het verschijnsel is zo nieuw dat allerlei lieden groot onheil verwachten van deze manier van verplaatsen. In Friesland rijdt de eerste trein in 1863 tussen Leeuwarden en Harlingen. Deze vorm van vervoer valt in Nederland in zo goede aarde, dat in enkele tientallen jaren alle grote steden met elkaar verbonden worden door spoorlijnen. In Friesland worden ook de waterwegen opgeknapt en met nogal wat vertraging volgen als laatste de wegen over land. De Engelse toeristen die in 1906 met de boeier 'Marie' in Sneek liggen, verbazen zich er over dat er vanaf Sneek meer dan honderd kilometer weg is aangelegd die helemaal verhard is met gebakken klinkers. Wat een bakstenen, bijna ontelbaar, alleen het idee al doet hen duizelen. En dan ook nog eens omzoomd met een onafzienbare rij bomen.



Stavoren,ca. 1920. Aankomst van de sneltrein bij de stoomveerboot Van Hasselt. Geheel links de hefbrug die nodig is om goederenwagons op stoomponten te kunnen duwen, die vervolgens met deze ponten naar het spoorwegstation van Enkhuizen varen, waar ze weer op de rails worden gezet. (Foto: Tresoar)

Door deze technische ontwikkeling en deze investeringen in de infrastructuur krijgen de mensen in de 19e eeuw steeds meer greep op de ruimte en de tijd. Het stimuleert hen tot de realisering van steeds driestere plannen zoals de aanleg van de Nieuwe Waterweg bij Rotterdam (1871) en het Noordzeekanaal bij Amsterdam (1876). Stoomschepen vervangen de zeilschepen en zorgen voor regelmatige, voorspelbare verbindingen over het water.

Na de uitvinding van de telefooncentrale in de VS (1877) wordt reeds in 1881 in Amsterdam de eerste Nederlandse telefooncentrale in bedrijf genomen. Vervolgens worden door het gehele land telefoonverbindingen aangelegd. Bij de latere radiotelegrafie wordt talige informatie door de lucht, via kortegolf, verstuurd en ontvangen. Overal in het land, ook in een plattelandsprovincie als Friesland, verrijzen grote zendmasten voor deze communicatievoorziening, zoals op diverse oude foto's terug te zien is.

Leeuwarden, 1900. De nieuwe Groningerstraatweg, verhard met ontelbaar vele klinkers en met aan weerszijden een onafzienbare rij bomen. (Foto: Tresoar)

Duizenden mensen kunnen nu vrijwel gelijktijdig op de hoogte worden gebracht van 'nieuws'. Vóór deze tijd van telefoon en telegraaf vond communicatie plaats via de gedrukte pers, de couranten, die per postkoets en beurtschip verspreid werden. Persoonlijke communicatie ging in direct contact en per briefwisseling. Ook die brieven werden vervoerd per postkoets en per schip. Gesloten gemeenschappen bestonden vroeger daarom vooral, omdat er niet gemakkelijk nieuws in doordrong. Buitenlandse toeristen komen eind 1800 naar Friesland, omdat de technologische voorwaarden voor zo'n avontuur er zijn en de nieuwsgierigheid naar het leven van andere volkeren is gewekt. Het ontdekken van Terra Incognita heeft een wonderbaarlijke aantrekkingskracht gekregen en om Friesland te bezoeken, hoeven Engelsen nu ook weer geen wereldreis te maken.

De ervaring van vreemdheid heeft ook een psychologische component die vrijwel onuitroeibaar, want natuurlijk is. Het bezoek van vreemde toeristen confronteert mensen niet alleen met afwijkende gebruiken en opvattingen van anderen, maar tegelijkertijd ook met de eigen waarden en normen. De confrontatie met afwijkende normen is vaak een stimulans om voor zichzelf het eigen gelijk te bevestigen. Ook

dat proces is overigens wederzijds. Ook de toeristen ontdekken in die ontmoetingen hun eigen anders-zijn en hebben de neiging hun eigen gelijk te bevestigen. Tenminste zodra het vreemde zich aan hen opdringt en de eigen opvattingen worden bedreigd. Wij allen hebben de natuurlijke neiging om zwakke momenten in het eigen handelen te wijten aan anderen of aan toevallige omstandigheden en successen toe te rekenen aan eigen kwaliteiten. Dat mechanisme is belangrijk voor ons zelfvertrouwen, maar het maakt ons niet tot de meest objectieve beoordelaar van ons eigen doen en laten. In feite kennen anderen ons daarom beter dan wij ons zelf kennen. Dat willen we niet weten, want dat tast ons zelfrespect aan. Dat werkt zo bij individuen, maar ook bij de beeldvorming over groepen. Bijvoorbeeld als gesproken wordt over het vermeende karakter van de Friezen. Afgezien van de onmogelijke generalisatie ("de" Friezen bestaan niet als entiteit) is het een misvatting te denken dat Friezen zelf het beste weten wie zij zijn, beter dan buitenstaanders.

Grouw, 1927. Zeilwedstrijd voor schouwen. Op de achtergrond een zendmast voor radiotelegrafie (kortegolf). (Foto: Gorter)

Wel kan het oordeel van die buitenstaanders gemakkelijk vertekend worden door het gebruik van andere criteria dan de normen die in de betreffende groep in Friesland vanzelfsprekend zijn. In dat geval zeggen buitenstaanders met hun oordeel meer over zichzelf dan over de Friezen. Ondanks deze methodische problemen is er echter decennia lang onbekommerd over elkaar en over anderen geoordeeld.

2. Buitenlandse watersporters in Friesland

Van de buitenlanders die over het water (ook) Friesland komen bezoeken, maakt de kunsthistoricus M. Henry Havard, die meerdere keren Friesland bezocht, ongetwijfeld de meeste indruk. Vooral zijn reis in 1873 langs de dode steden van de Zuiderzee (*Voyage AUX VILLES MORTES du Zuiderzée*) maakt in de 19e eeuw naam onder de Friezen. Veel minder bekend is het boeiende reisverhaal van G. Christopher Davies uit 1886: *On Dutch Waterways. The Cruise of the S.S. Atalanta on the Rivers & Canals of Holland & the North of Belgium* (In 2001 vertaald als *De ontdekking van Nederland).* Terwijl Davies toch ook enige interessante ervaringen beschrijft met de Friezen en het Friese vaarwater. Veel meer aandacht is er voor het boek *Friesland Meres* van de Engelsman Henry Montagu Doughty uit 1889 en het reisverslag van H.F.Tomalin: *Three Vagabonds in Friesland* uit 1907. Doughty had met zijn interessante reisverslag *Friesland Meres* tevens de bedoeling het bezoek aan een waterrijke provincie als Friesland te promoten bij watersporters in Engeland. Dat is hem goed gelukt, want Tomalin vaart 17 jaren later over de Friese meren met Doughty's reisverslag in de hand.
In tussentijd zijn overigens vele landgenoten van Doughty Tomalin voorgegaan met het huren van een zeilkotter met zetschipper in Stavoren om het onbekende Friesland te ontdekken. En tenslotte is er nog een verslag van een jonge zetschipper, Hendrik Voordewind, die met Franse gasten vanuit Leeuwarden een tocht maakt over de Friese meren met het jacht 'Bever'. Deze boeken zijn in de eerste plaats reisverslagen, waarbij de auteurs proberen een interessant beeld van Friesland neer te zetten. Vooral Davies en Doughty weten hun ervaringen boeiend onder woorden te brengen in afwisselende bewoordingen en over een veelheid van onderwerpen. Davies is helder, informatief en geestig, terwijl Doughty serieuzer en meer betrokken schrijft over de lokale bevolking.
Deze Engelsen schrijven in een ook voor ons nog moderne stijl, die je tevergeefs zoekt bij veel van onze eigen schrijvers uit de 19e eeuw. Havard, de kunsthistoricus, heeft natuurlijk vooral naam gemaakt met zijn treffende typering van de volgens hem 'dode Zuiderzeesteden'. Hij is daarbij retorisch begaafd en schrijft niet alleen zakelijk over de geschiedenis van steden, maar schetst ook op poëtische wijze de sfeer van de tocht. Ook Tomalin is een schrijver die toegankelijk schrijft, maar is minder literair getalenteerd dan Davies en Doughty. Bij Tomalin vallen zeker ook de vele foto's op dankzij de activiteiten van zijn vriend Marshall. Voordewind tenslotte is in dit verband natuurlijk een vreemde eend in de bijt. Hij is een Fries die een jeugdherinnering beschrijft over het varen met Franse toeristen.

Tussen de publicaties van de schrijvers Havard en Tomalin zit weliswaar een tijdsverschil van meer dan 30 jaren, maar dat maakt voor het onderwerp eigenlijk geen verschil. Rond 1900 staat op het platteland van Friesland de tijd in sociaal-cultureel opzicht vrijwel stil. De belevenissen en ervaringen van deze toeristen zijn daarom te begrijpen alsof ze in een en hetzelfde jaar hebben plaatsgevonden. De verhalen overlappen elkaar dan ook voor een belangrijk deel, mede, omdat latere vreemdelingen

zich laten inspireren door de hier genoemde reisverslagen van hun voorganger(s). Deze vreemdelingen komen zeilen op Frieslands wijde wateren in een tijd dat Friesland voor zowel Nederlanders als voor buitenlanders onbekend terrein is. Voor de bewoners
van deze provincie is de komst van buitenlandse toeristen op het water dan ook een nieuw verschijnsel. Zodra bekend is dat buitenlanders met hun boot in een plaats hebben aangemeerd, stroomt de plaatselijke bevolking toe om dit nieuwe verschijnsel te aanschouwen. Het zijn daarbij vooral de jongeren die voor deze toeristen voor overlast zorgen. Dat varieert van een overdreven nieuwsgierigheid die eindigt in brutaal gedrag waarbij deze jeugd geen respect toont voor de privacy van de bezoekers, tot het wegjagen van de vreemdelingen door deze te bekogelen met stenen. Daarbij ervaren de toeristen het als merkwaardig dat niemand iets doet om de jeugd in het gareel te krijgen. Over het algemeen wordt er in de *Leeuwarder Courant* positief geschreven over deze reisboeken en zijn zowel journalisten als de schrijvers van ingezonden stukken eigenlijk best een beetje trots dat deze buitenlanders het varen op de Friese meren zonder uitzondering schitterend vinden. En dat niet alleen. De buitenlanders vinden ook het vlakke, groene landschap van de Greidhoek en het Lage Midden wonderschoon en veel Friese steden zijn voor hen in cultureel opzicht heel interessant. Dat zijn reacties van vreemdelingen die in Friesland in goede aarde vallen, die bevestigen wat de Friezen voor zichzelf allang wisten.

Maar zoals gezegd zijn niet alle belevenissen van de buitenlandse gasten positief te noemen. Weliswaar hebben deze toeristen vele vriendelijke contacten met de plaatselijke bevolking, maar door de jeugd worden ze eigenlijk systematisch lastig gevallen.

In de *Leeuwarder* Courant is voor dat laatste niet veel aandacht. Daar overheerst de zelfingenomenheid vanwege de breed gedragen waardering bij buitenlanders voor 'Mooi Friesland'. Dat deze buitenlanders zich ondertussen wel gestoord hebben aan de al te nieuwsgierige en al te luidruchtige en soms baldadige straatjeugd zodra ze in een plaats aanmeren en aan land gaan, wordt blijkbaar normaal of onvermijdelijk gevonden. Het verschijnsel wordt genoemd, het wordt niet netjes gevonden, maar daar blijft het bij. Dat vreemdelingen soms de dorpen worden uitgejaagd door gewelddadige jongemannen, is in die tijd natuurlijk wel een vrij normaal verschijnsel. Dat overkomt immers in diezelfde periode ook met regelmaat de socialistische voorman Pieter Jelles Troelstra als hij in overwegend christelijke dorpen zal vertellen waar de sociaaldemocratie voor staat. Troelstra en de zijnen moeten het diverse keren op een lopen zetten om het vege lijf te redden.

Rond de eeuwwisseling kenmerken dorpen op het platteland van Friesland zich als gesloten leefgemeenschappen waar een uitgesproken intolerantie heerst jegens vreemdelingen. Wat geenszins in tegenspraak is met de neiging om vreemd volk nieuwsgierig te begluren. Echter, mensen die naar het oordeel van de bewoners niets te zoeken hebben in het dorp, mogen als men daar aanleiding toe ziet, wel gewoon weggejaagd worden. Dat wordt in die tijd in brede kring geaccepteerd, althans als realiteit aanvaard. Troelstra had in dergelijke situaties van politie of burgemeesters absoluut geen bescherming te verwachten. Nederland kent een lange traditie van bestuurlijk decentralisme. Ieder gewest en iedere stad en leefgemeenschap is gewend om eigen regels te hanteren.

Vanaf 1815 worden burgemeesters benoemd door de Kroon. Zij vormen steunpilaren met een eigen (politie)legertje voor het centrale gezag, in een maatschappij die geen centraal gezag gewend is. Er zijn rond 1900 vooral in Friesland grote politie- en legereenheden gestationeerd om de opkomst van socialistische en anarchistische groeperingen te beteugelen. De burgemeester van Leeuwarden, Mr. J.S. baron Van Harinxma thoe Sloten, vertrouwt in die tijd het eigen garnizoen met veel Friese soldaten en de stedelijke schutterij niet. Hij vraagt Den Haag om troepenversterkingen en de inzet van de Koninklijke Marechaussee. Zijn zorg is, dat vele Friese soldaten eigenlijk op de hand van de bevolking zijn. Hij vreest dat deze in geval van een volksopstand de wapens zullen gebruiken tegen het centrale gezag. In een dergelijke bestuurlijke situatie is het dus niet zo, dat vreemdelingen die het aan de stok krijgen met de plaatselijke bevolking, vanzelfsprekend rechtsbescherming vinden bij de lokale politie. De buitenlandse watersporters zorgen er echter in de praktijk voor niet in opspraak te komen. Zij gedragen zich keurig en beschaafd en zijn vanwege hun vreemdheid als buitenlander voor de plaatselijke bevolking in eerste instantie vooral nieuw en interessant. Zij trekken door hun aanwezigheid op onschuldige wijze aandacht en voordat de dorpsbewoners zich aan hun gewoontes gaan ergeren, zijn ze weer vertrokken. En die buitenlanders zelf? Wellicht interpreteerden deze romantici uit Engeland dit soort eigenmachtig plattelandsgedrag als een oorspronkelijke reactie van de eenvoudige mens die dichter bij de natuur staat.

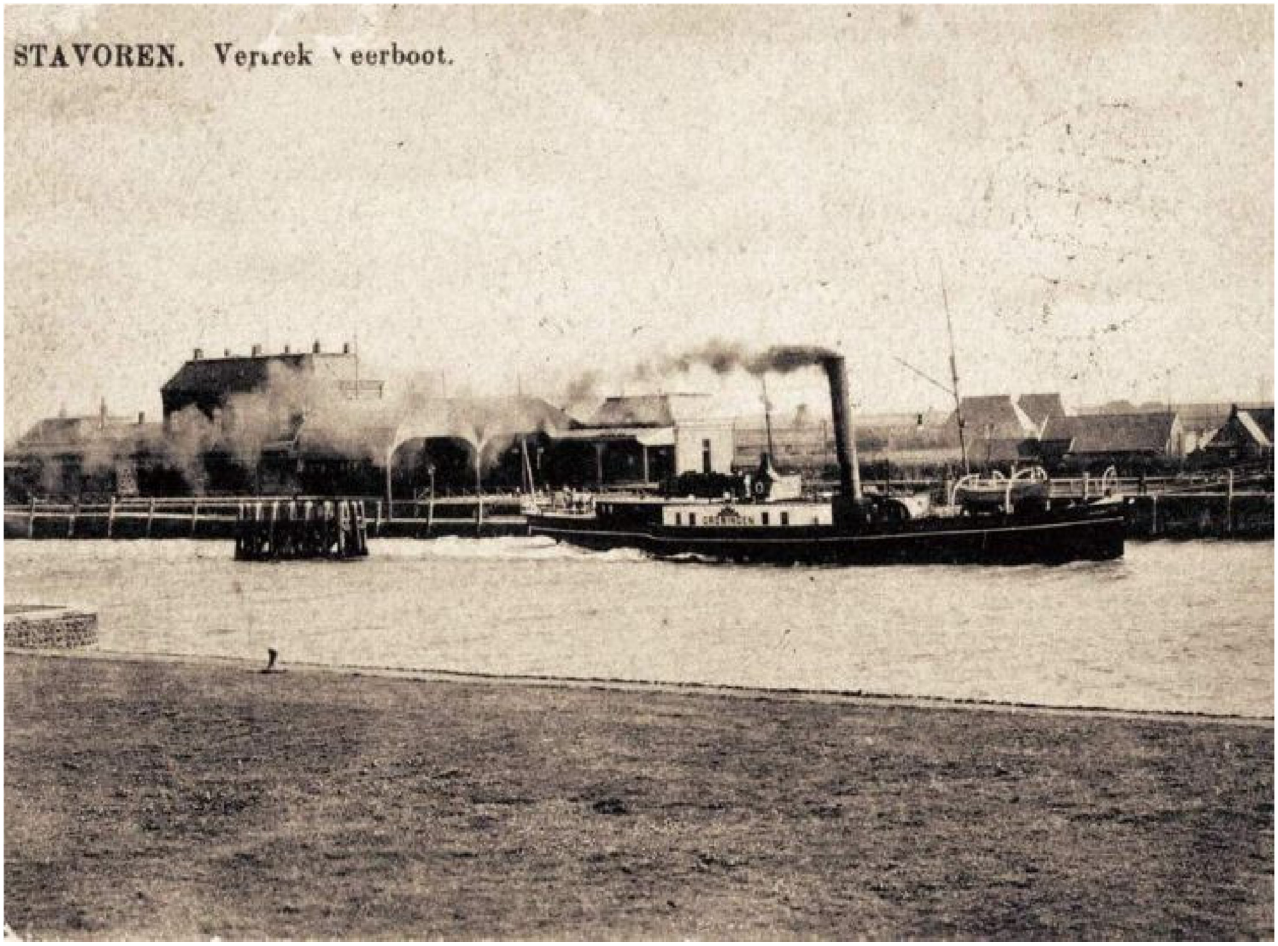
Ontdekkingsreizen naar Friesland

Zowel Doughty als Tomalin beginnen hun ontdekkingsreis in Stavoren. **Doughty** vaart in 1888 met zijn Norfolk wherry van Wroxham Broad naar Yarmouth. Vandaar brengt een stoomsleper hem via Den Helder, waar hij bij de douane wordt ingeklaard, naar Stavoren. Daar gaat de tocht verder als zeilschip. De wherry waarmee ze varen, is een traditioneel Engels, zeilend vrachtschip, in dit geval als jacht uitgerust met kajuit. Met haar lengte van 16 meter, een breedte van 4 meter en een diepgang van minder dan een meter is het schip qua afmetingen enigszins te vergelijken met een skûtsje. Maar het is zeewaardiger,veel slanker, het steekt wat dieper en is lichter gebouwd. Deze schepen zijn voorzien van een opvallende tuigage: een enorm grootzeil met een zeer lange gaffel, maar zonder giek. Dat tuig wordt gehesen aan een stevige mast die helemaal voorop het schip staat. Volgens Doughty is het een ideaal schip. Een snelle zeiler die door zijn geringe diepgang bijna overal kan komen. En bovendien een comfortabel schip met de lange kajuit waarin voor vele bemanningsleden comfortabele hutten zijn ingericht. De kajuit heeft over de gehele lengte relatief grote ramen, zodat de bemanning goed naar buiten kan kijken.

Een Norfolk wherry, een slank, overnaads vrachtschip, lengte tussen de 16 en de 20 meter.

Tomalin en zijn twee vrienden, die als vagebonden bijna twintig jaar na Doughty ook Friesland willen ontdekken, overigens met het boek van Doughty als reisgids in de hand, houden niet van schepen. Een vagebond moet vrij zijn en heeft volgens hen geen tijd om een schip te onderhouden. Het bezit van een schip brengt een zorg en een verplichtingen met zich mee die de vagebond te zeer beperken in zijn vrijheidsdrang. Zij steken daarom in 1906 met de veerboot over naar Holland, reizen

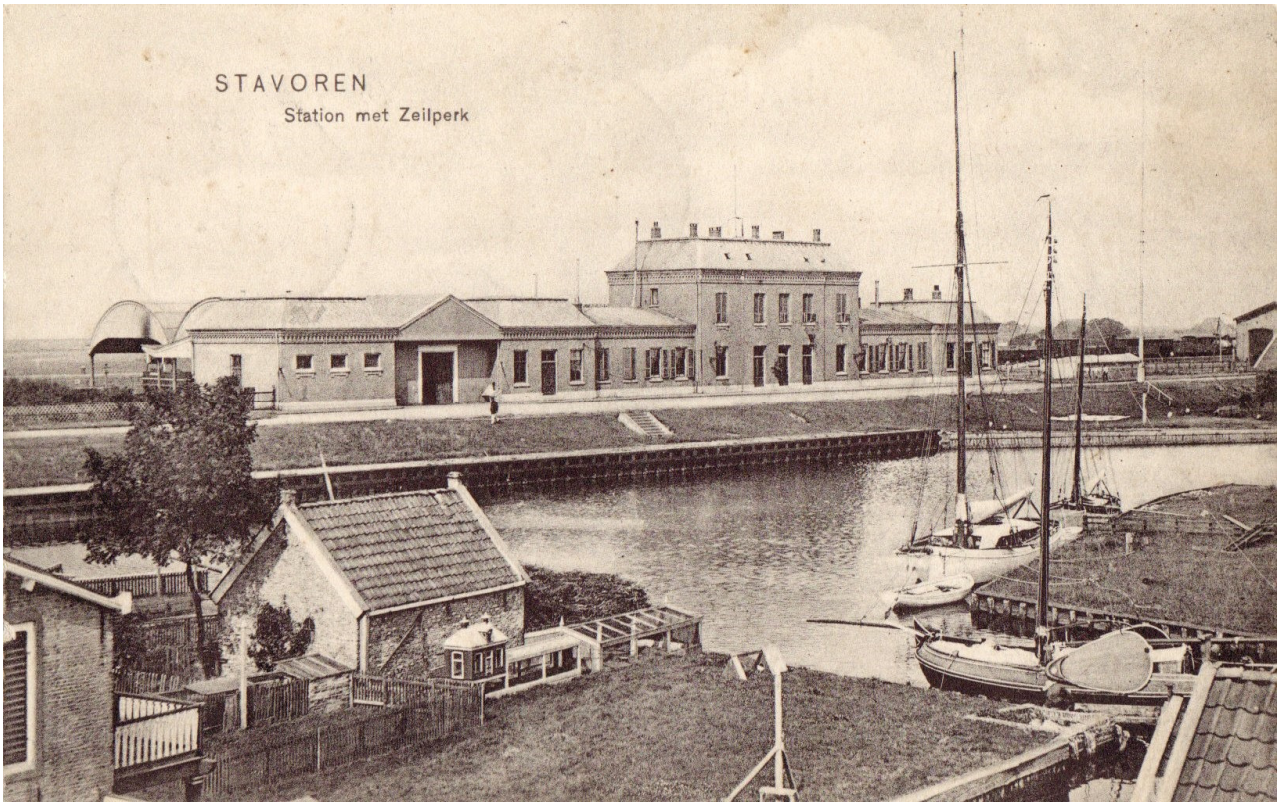
langs Volendam en Hoorn om in Enkhuizen de stoomveerboot naar Stavoren te nemen.



Stavoren, Achter de voorsteven van de veerboot de scheepswerf. (Foto: collectie Jan Visser)

Bij het station worden de vagebonden opgewacht worden door bootverhuurder Pieter Heinsius en de zetschipper die de door Tomalin gehuurde boeier 'Marie' zal varen. Met zetschipper, want als je niet kunt varen, kan je zonder schipper ook niet rondzwerven met een zeilschip. Een van de vagebonden, Arthur Marshall, heeft zijn grote 9x12 cm. platencamera mee om de belevenissen onderweg te vereeuwigen.

Dat idee van vagebondje spelen is kenmerkend voor de naïveteit van deze mannen die in hun tijd tot de betere klasse behoren. Deze drie heren willen vrij zijn. Vrij van maatschappelijke conventies. Ze willen onbekommerd kunnen rondzwerven zonder maatschappelijke verplichtingen, vrij van de maatschappelijke mores. Maar hun inzet is niet meer dan een spel van vrijblijvendheid. Waarschijnlijk weten ze zelf heel goed dat echte vagebonden in één adem genoemd worden met zigeuners, zwervers en landlopers, die maatschappelijk nauwelijks geaccepteerd worden en regelmatig worden verjaagd of worden opgepakt. Ook weten ze heel goed, dat er helemaal geen reden is om afgunstig te zijn op het vrije, ongebonden leven van dakloze zwervers. Deze zelfbenoemde vagebonden laten zich daarom rondvaren in een boeier en klagen na afloop dat de leefruimte in dit scheepje wel iets te wensen overliet.



Stavoren, zomer 1906. Het station en rechts het terrein van de werf waar werfbaas Roosjen met Ids Strikwerda Staverse jollen en sloepen bouwt. De eigenaar van de werf, Peter Heinsius, heeft zijn charterschepen voor de kant liggen. Vooraan de boeier 'Marie' die dat jaar verhuurd zal worden aan Tomalin en zijn vrienden.(Foto: collectie Jan Visser, Stavoren)

Davies is in 1885 met de door hem gehuurde stoomboot *Atalanta* overgestoken van Engeland naar Nederland. Hij maakt een tocht door Nederland en Vlaanderen en doet daarbij ook Stavoren aan. Hij komt tot deze tocht, omdat hij het om gezondheidsredenen, hij is 36 jaar, met het werk wat rustiger aan moet doen. Hij gaat er daarom wat langere tijd met de boot op uit. Hij schrijft: "Ik herinnerde mij een vaartocht die ik al vaak had willen maken en waarover ik tijdens winteravonden met verwante geesten had gesproken, maar die weer vergeten werd zodra het werk van de zomer met alle bijbehorende moeilijkheden zich aandiende. Het betrof een tocht naar dat vlakke land dat de mens uit de golven had gewonnen, dat doorsneden werd door rivieren en kanalen en waarvan gezegd werd dat ons lievelingsdistrict, Norfolk Broads, er op kleinschalige wijze gelijkenis mee vertoonde. Geen enkel land dat zo dicht bij Engeland ligt, is zo vreemd in haar wonderlijke verschijningsvormen, klederdrachten en gewoonten. De gebouwen zijn er vreemder dan in de meeste andere landen. De waterwegen zijn er de belangrijkste doorvoerwegen, hetgeen zeer interessant is voor zeilers." (Davies, 2001, p.9). Voor Davies is het echter moeilijk om tijdens de voorbereiding van de reis voldoende relevante informatie te vinden. De weinige reisboeken die hij vindt, gaan overal over, behalve over wat hij belangrijk vindt: de waterwegen. Het interessantste werk is voor hem Havards *Dead cities of the Zuyderzee,* maar juist dat boek blijkt voor hem ietwat misleidend te zijn, omdat Havard in zijn ogen een overdreven beeld geeft van de gevaren van zijn reis in een

plaatselijke schuit, genaamd een tjalk, terwijl een tjalk in de ogen van Davies nu juist het veiligste schip is dat er bestaat.
Davies dacht er eerst over een Norfolk wherry naar Holland te laten brengen en daarmee door Nederland te zeilen. Deze wherry's bieden in zijn ogen een fantastische accommodatie. Ze hebben weinig diepgang, zijn gemakkelijk bestuurbaar en zeilen sneller en scherper aan de wind dan de Nederlandse schepen. Voor het laten overslepen van een Norfolk wherry naar Vlissingen wordt van hem echter een bedrag gevraagd dat Davies niet wil betalen. Hij laat daarom dit idee los en kijkt uit naar een stoomschip. In Nederland is zo'n schip volgens hem niet te krijgen, dus zoekt hij een schip dat groot genoeg is om ermee de Noordzee over te steken, terwijl de diepgang toch beperkt moet blijven in verband met de vaart over het binnenwater van de Lage Landen. Uiteindelijk kiest hij voor de huur van de *Atalanta*. Een stoomschip uit Lowestoft, een mooi en bijna nieuw schip van 20 meter lang, drie meter breed en een diepgang van 1.50 meter. Davies betaalt niet alleen huur voor het schip. Hij betaalt ook weeklonen aan de schipper, de machinist en de dekknecht. De loodsen die hij nodig heeft, moeten uiteraard ook betaald worden en krijgen daarbij ook de kost en logies. Evenals Tomalin maakt ook Davies onderweg foto's met een voor die tijd kleine 'half-formaat platencamera', dus voor 6 x 9 cm. glasplaten. Zijn foto's zullen helaas voor een deel mislukken. Een aantal meegenomen glasplaten blijkt van inferieure kwaliteit te zijn.

De Fransman **Havard** laat zich in 1873 over de Zuiderzee vervoeren met een tjalk. Hij ervaart de navigatie over deze binnenzee als extreem moeilijk vanwege de wisselende waterstanden en de vele ondieptes. De Franse loggers en barken die hij eigenlijk prefereert, zijn voor dit water ongeschikt en overigens ook niet beschikbaar. Hij moet zijn toevlucht nemen tot een tjalk van zestig ton, met een diepgang van iets minder dan een meter. De schipper stelt hem echter gerust: "Avec l'aide de Dieu et un bon vent, nous nous tirerons d'affaire." Met een gunstige wind en de hulp van God zullen ze het dus wel fiksen.

Tenslotte **Hendrik Voordewind**. Zijn vader Tjerk Voordewind voer eind 1800 als zetschipper op jachten die hij aan Het Vliet in Leeuwarden verhuurde aan toeristen. Hij is bovendien vaste zetschipper op de boeier 'Stavo' van de familie Eysinga. Als Tjerk toevallig enige dagen met de 'Stavo' te varen is, dienen zich twee Franse toeristen aan die op huwelijksreis zijn. Tjerks zoon Hendrik, toen 14 jaar en nog leerling op de middelbare school, wordt bij afwezigheid van zijn vader gevraagd of hij met deze mensen een tochtje met een motorbootje kan maken. De Franse toeristen vinden de boeiers en Friese jachten die ze onderweg tegenkomen zo fraai, dat ze te kennen geven wel eens met zo'n schip te willen zeilen. Dat voorstel valt precies in het straatje van Hendriks plannetjes. Hij biedt aan met de 'Bever', een Fries jacht uit 1820 dat Tjerk Voordewind in 1884 gekocht heeft voor zijn verhuurvloot (Zie Tolsma, 2009) , een dergelijke tocht te maken. Daarmee gaan zij de volgende dag te varen, met de jonge Hendrik Voordewind als nieuwbakken zetschipper.

Leeuwarden, ca. 1900. Het Vliet vanaf de Poppebrêge naar het westen. Links de scheepswerf van Langenberg/Van der Werff. Rechts een Fries jacht dat opgetuigd wordt. Voordewind had zijn schepen aan Het Vliet liggen. Tot de opening van het Nieuwe Kanaal in 1895 was dit het belangrijkste vaarwater aan de oostkant van Leeuwarden.(Foto: HCL)

Stavoren als startpunt voor een rondje Friesland

De beste haven om het Friese binnenwater op te gaan, is voor de Engelse toeristen de haven van Stavoren. Omdat de nieuwe veerdienst die treinpassagiers van Stavoren naar Enkhuizen v.v. moeten brengen, bijzondere voorzieningen nodig heeft, is er in Stavoren een nieuwe haven gereed gekomen, de Spoorhaven van 1886 met een royale haveningang om de grote veerschepen toegang te verlenen. Tomalin en zijn maten starten in Stavoren, omdat daar hun boeier ligt. Doughty heeft twintig jaar eerder zelf al ontdekt dat Stavoren voor hem het meest voor de hand liggende startpunt is voor een tocht over de Friese meren. Havard en Davies doen Stavoren alleen even aan, maar Voordewind is helemaal niet geïnteresseerd in het zeilen op het grote water. Hij blijft liever op de vaarten en kleinere plassen en geeft er de voorkeur aan om de zuidwesthoek te mijden.

De buitenlandse toeristen gaan niet zomaar op de bonnefooi naar Friesland. Ze hebben zich behoorlijk voorbereid en verdiept in wat ze daar mogen verwachten. Van Stavoren weten ze dat het in de middeleeuwen een bloeiende Hanzestad is geweest en ook de sage van het Vrouwtje van Stavoren is bij een ieder bekend. Dat laatste is niet zo gek. Het verhaal gaat over de steenrijke weduwe die als kostbaarste lading graan

krijgt aangeboden dat de arme schipper direct voor de haven weer overboord mag zetten. Een bedelaar raadt haar aan hierop terug te komen, anders zal zij eens zo arm worden, dat ook zij om brood moet bedelen. Als antwoord werpt ze een gouden ring in de haven met de woorden: 'Zo min als deze ring ooit zal terugkomen, zo min zal ik arm worden.' Maar helaas, de volgende dag reeds vindt haar meid de ring in de buik van een vis en vervolgens wordt de weduwe door het ongeluk achtervolgd. Bovendien ontstaat er in zee voor de haven waar het graan is gestort een zandbank die Stavoren onbereikbaar maakt voor schepen. Al snel moet ze bedelen om aan brood te komen.

Soortgelijke legendes met weggeworpen gouden ringen die door vissers weer teruggebracht worden, bestaan al vanaf de Oudheid. De sage van het Vrouwtje van Stavoren is waarschijnlijk begin 1800 ontstaan en is een internationaal bekend volksverhaal geworden, maar staat dus niet op zichzelf. Tomalin vindt het eigenlijk maar een verhaaltje van niks. Geen serieuze inhoud en volgens hem zelfs geen moraal. Ook het stadje Stavoren vinden de vagebonden helemaal niets en dat is natuurlijk niet zo vreemd als je in de buurt van Londen woont. Ook Doughty en Davies zijn overigens niet onder de indruk van Stavoren. Wel valt het hen op dat er van het oude Stavoren blijkbaar niets is overgebleven, want alle huisjes zijn in al hun simpelheid vrijwel nieuw. Havard vindt dat laatste storend en onbegrijpelijk.

Stavoren is eind 1800 als het ware opnieuw opgebouwd. Ook langs de Schans, aan de oostzijde van het stadje, verschijnen vanaf 1880 woningen, schuren en een kerkje. Maar waar is het oude Stavoren? Waarom zijn alle oude gebouwen afgebroken, zoals de grote toren van de basiliek aan de Voorstraat in 1845? Stavoren verkeerde toch niet in oorlog! Waarom zijn al die fraaie gebouwen uit het verleden dan afgebroken? Alle bezoekers zijn het erover eens, dat er in dit doodse stadje met die twee rijen schamele huisjes, gescheiden door een gracht, weinig te bleven valt. Havard is van mening dat het stadje niet gewoon dood is, maar zelfs in staat van ontbinding verkeert en dat de 500 nog resterende inwoners dit ook uitstralen. Stavoren is voor hem als een kerkhof en de inwoners beseffen dat het leven voor hen voorgoed voorbij is.

Zo pessimistisch zijn de Engelse toeristen overigens niet. Davies loopt met zijn S.S. *Atalanta* Stavoren binnen en ziet dat de Spoorhaven ruim en nieuw is. Vervolgens gaat hij in de oude haven voor de sluis liggen, aan een hoge stenen kade waarvan hij vindt dat die moeilijk te beklimmen is. De Zuiderzeehavens langs de Friese kust hebben inderdaad kades van drie tot vier meter hoog in verband met de mogelijkheid van hoog water bij storm uit het noordwesten, als het Noordzeewater de Zuiderzee in wordt gestuwd. Bij normaal water moeten de varensgezellen dus een of meer hoogtemeters overbruggen tussen schip en land. Het stadje wordt ook door Davies uitzonderlijk ongezellig gevonden en het is er volgens hem stil als het graf. Maar hij had dan ook het boek van Havard gelezen die hem op dat spoor zet. Het havengeld bedraagt drie pence en de mannelijke bewoners kijken met belangstelling toe hoe Davies dat voldoet.

Stavoren, omstreeks 1900. De Voorstraat met de stadsgracht de Delft. Het kerktorentje is van de Nicolaaskerk en is in de plaats gekomen van de grote toren van de basiliek die verzakte en daarom in 1845 afgebroken werd.(Foto: Tresoar)

Doughty vaart van Den Helder over de Zuiderzee naar Stavoren en het valt hem daarbij op hoe laag de kusten rond de Zuiderzee zijn. Eigenlijk zien ze vanuit de wherry helemaal geen oevers, maar tot hun verrassing wel boerderijen en bomen die boven de horizon zweven, zonder enige fundering. Het is een effect van spiegeling dat ook tegenwoordig nog op het IJsselmeer is waar te nemen bij warm, maar ietsje nevelig weer.

Als ze aan het einde van de dag in Stavoren afmeren, worden ze op de kade opgewacht door een mensenmenigte, maar door de invallende duisternis kunnen ze de mensen vanuit de boot niet meer goed onderscheiden. De scheepsmaat die op land klautert om het schip vast te leggen, komt echter terug met het bericht dat ze opgewacht worden door de oudste en lelijkste vrouwen van Stavoren. Gelukkig, zegt hij, beheerst geen van hen de Engelse taal.

De volgende morgen zien Doughty en zijn gasten aan bakboord de Friese tjalken aan een stuk door de sluis in- en uitvaren. Grote, brede schepen met zijzwaarden, naar binnenvallend boeisel en een groen geschilderd huisje achterop. Meestal met slechts een man, een vrouw en soms een paar kinderen als bemanning. Man en vrouw zijn ongeacht hun leeftijd beiden in touw met het hijsen en strijken van de zware bruine zeilen in verband met het passeren van de sluis.

Een Norfolk wherry onder zeil. Alleen een grootzeil met enorme gaffel.(Foto: Ian Ruston)

Maar dan…..als ze vanuit de kajuit van hun wherry naar stuurboord kijken, dan zien ze op de kade een lange rij voeten en benen. De voeten meestal in klompen. De benen in dikke, blauwe sokken over blauwe kousen die onder wijde broekspijpen uitkomen. En ook de rand van blauwe onderrokken. Meer kunnen ze niet zien, zo hoog komt de kade boven het schip in de haven. Al die benen bewegen nauwelijks, maar de tongen van de eigenaren van die benen des te meer. Die zorgen voor een hels gekrakeel, een aanhoudend gekakel afgewisseld door schetterende hoge uitroepen. Ze hebben het over een "Engels schip", "een stoomboot". Doughty heeft ter voorbereiding op de reis een beetje Nederlands geleerd. Deze taal leert hij in de loop van de tocht steeds beter beheersen. Hij begrijpt dat het arme volk geen kwaad in de zin heeft. Hun nieuwsgierigheid komt voor deze Engelsen ook als heel 'natuurlijk' over. Deze mensen uit Stavoren zien immers voor het eerst een Norfolk wherry, wat toch geen alledaagse verschijning in Friesland kan worden genoemd. De Engelsen klimmen op de kant en de Staverse toeschouwers doen bij het verschijnen van de bemanning de pet af. Ze maken vervolgens beleefd ruimte voor de buitenlandse toeristen. Doughty en de zijnen verbazen zich in Stavoren wel over de hoofddeksels die de vrouwen dragen: velen dragen een zwart mutsje met daarover een gouden kap met daar weer over een kanten mutsje en dat alles versierd met twee gouden oorijzers aan weerszijden van het hoofd.

Tussen al die nieuwsgierige kijkers staat ook 'een official' in een blauw uniform met een korte sabel aan de riem: de havenmeester. Deze was van tevoren geïnformeerd over de komst van de Engelsen door Rein Visscher, een zeeman uit Friesland die Doughty in Engeland had gesproken en die als gids meegaat aan boord van de Gipsy tijdens de tocht over het binnenwater.

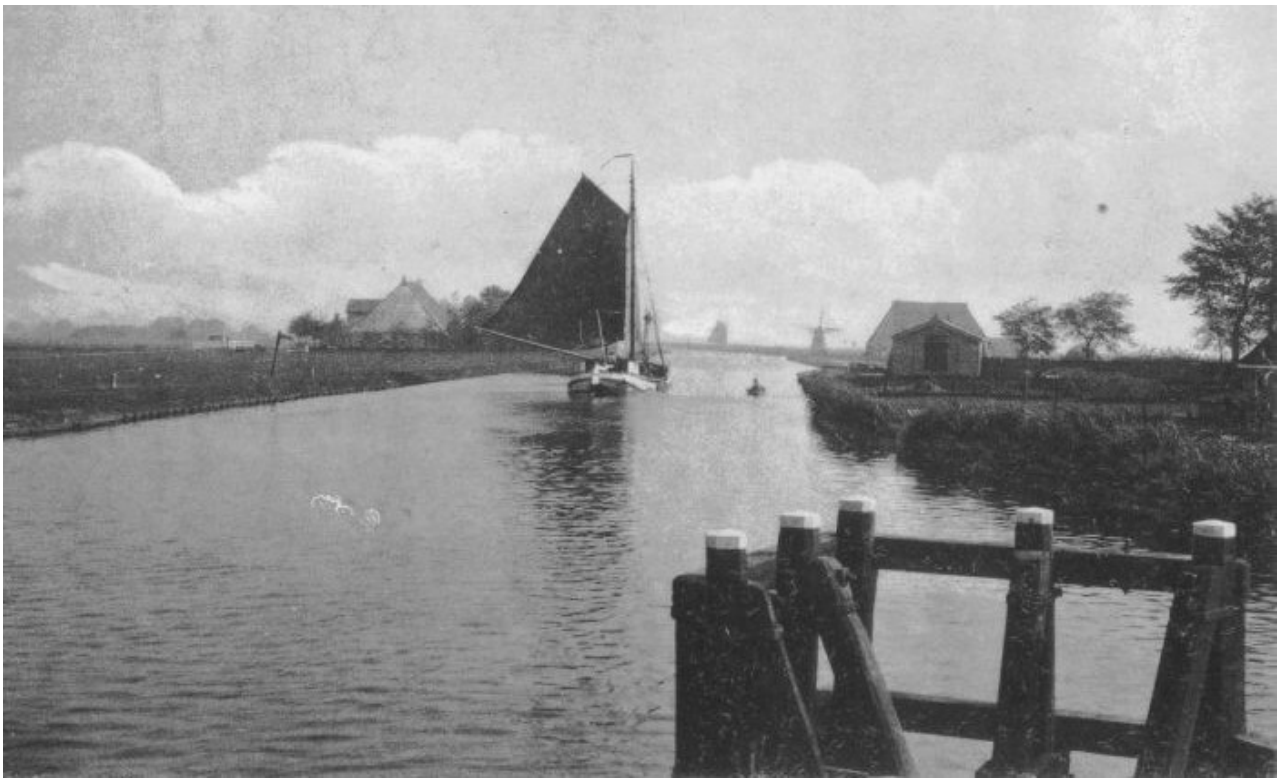
De havenmeester laat hun het stadje zien: een rechte gracht met aflopende, met gras begroeide oevers en aan weerszijden kleine huisjes. Geen grote winkels, geen grote kerken, geen belangwekkende architectuur, zelfs geen ruïnes van enig soort. Het plaatsje ziet er overigens helemaal niet oud uit. Het wordt geheel bewoond, maar is als zodanig voor deze toeristen absoluut niet interessant. De verdienste van Stavoren is, dat het stadje beschikt over een goede haven voor kleinere schepen en een nieuwe spoorhaven voor de stoomschepen die de verbinding tussen de spoorwegstations van Stavoren en Enkhuizen onderhouden.

De taal in Nederland is voor Doughty nog wel een probleem. Hij heeft thuis ijverig geoefend met het Nederlands en de bewoners van Stavoren begrijpen hem ook wel, maar omgekeerd begrijpt hij hen niet. Wellicht wat opgewonden over de ontmoeting met de buitenlandse bezoekers gaan ze heel snel spreken en schakelen ze over op het Fries. Welnu, een Hollander kan het Fries al niet verstaan, laat staan een Engelsman die maar een beetje Nederlands spreekt. De havenmeester blijft echter wel Nederlands met de Engelsen spreken en hij kent ook een paar woorden Engels en Duits. Doughty spreekt met hem over de merkwaardige hoofddracht van de vrouwen en merkt op dat de mannen "geen costume" dragen. "Wat!", roept de havenmeester, snakkend naar adem, "geen costuum?" Welnee, they are all gekleidet!" Het is voor Doughty duidelijk dat zijn beheersing van de Nederlandse taal nog niet perfect is. Die middag gaan ze door de sluis naar binnen en varen door richting Warns, waar ze een ligplaats vinden bij een boerderij.

Davies en de zijnen hadden natuurlijk ook te maken met Fries sprekende Staversen, maar zij deden daar niet moeilijk over. Hij schrijft: "De Friese taal lijkt ook meer op het Engels dan het dialect dat in de andere provincies gesproken wordt. Als we langzaam spraken, konden ze ons goed verstaan en in geval van twijfel gaven we alle Engelse synoniemen van het woord, waarvan er altijd wel een was die op het Fries leek." (Davies, 2001, p. 97)

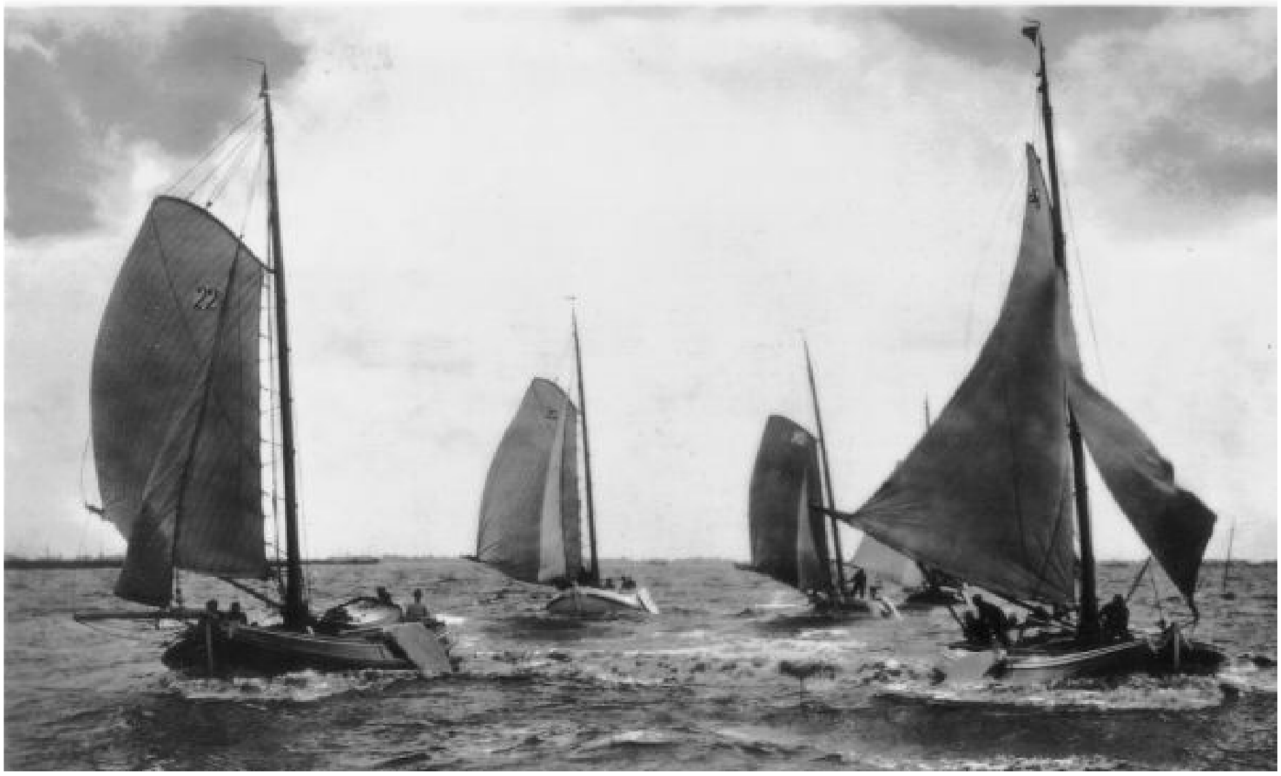
Eigenlijk is het vreemd dat Doughty niet op deze aanpak komt, want hij wijst op de gemeenschappelijke anglo-saksische stam van zowel de Friese als de Engelse taal (Doughty, p.16). Hij wist van de overeenkomst tussen het Fries en het Engels, maar doet er niets mee.

Met de wind in de zeilen de Warnservaart op



Warns, een skûtsje is zojuist de brug gepasseerd. (Foto: Tresoar)

Tomalin heeft na zijn aankomst in Stavoren en de begroeting van Heinsius en de burgervader van Stavoren eerst de boeier bevoorraad. Samen met de schipper en de kok nemen ze een bevoorradingslijst door en kopen brood, eieren, melk, boter, suiker, kaas, aardappelen, zout, peper, wat ingeblikte groente en vruchten in weckflessen. Als drinken wordt bier en Victoriawater ingeslagen. Alles wordt veilig weggestouwd in het schip. De vagebonden verwisselen vervolgens hun werkkleding voor flanellen sportkleding en de reis kan beginnen. Eerst door de Koebrug in Stavoren, dan door de Warnservaart naar Warns, door de draaibrug en dan door naar het meertje De Morra. Reikhalzend kijken ze daar naar uit. Alles wat ze zien is voor hen als een soort speelgoed. Nederland is volgens hen een miniatuurlandje met miniatuurhuisjes, miniatuurdorpjes en speelgoedbootjes op een speelgoedzee. Alles is er ongelooflijk netjes, proper en overzichtelijk, ook wat prullerig klein, maar desondanks goed. In Friesland vinden ze het heerlijk rustig. De zorgen van hun dagelijkse leven in Engeland verdwijnen er als sneeuw voor de zon, terwijl het zeilen toch voor voldoende spanning zorgt om geïnteresseerd te blijven. De aandacht van de vagebonden gaat in de eerste plaats uit naar de plattelandsbevolking. Ze willen de dorpen bezoeken waar “the simple, friendly people” hun bestaan hebben. Daarnaast zijn ze geïnteresseerd in architectuur en in de flora en fauna in de natuur. En natuurlijk gaat het hen om al doende te onderzoeken wat je moet doen om een echte vagebond te zijn.



Boeiers met "it brûs foar de kop": Sneekermeer, 1912: Hardzeildag.(Foto: Tresoar).

Bij de Morra komt hen een andere boeier tegemoet. Het schip is iets kleiner dan de 'Marie' maar gaat ogenschijnlijk met grote snelheid door het water, te oordelen aan de witte boeggolf die het opwerpt. Dichterbij gekomen blijkt die snelheid volgens Tomalin gezichtsbedrog te zijn. De stompe kop van de boeier stuwt het water met veel gebruis voor zich uit, maar de spetterende boeggolf geeft ten onrechte de indruk van snelheid. Wel valt hem op dat de voertuigen in Friesland, zowel de karren op het land als de schepen op het water, gemaakt zijn van dikke, stevige houten delen. Er wordt volgens hem bij de bouw een overvloed aan materiaal gebruikt, wat de vagebonden wel verrassend vinden in een verder zo praktisch ingesteld landje.

Doughty doet meer dan Tomalin moeite om echt in gesprek te komen met de plaatselijke bevolking. Bijvoorbeeld met de bewoners van de boerderij aan de Warnservaart, waar hij aangemeerd ligt. Hij is nieuwsgierig naar hoe het toegaat in zo'n Friese boerderij en maakt een plannetje om er een kijkje te nemen. Zelf zijn de Engelsen natuurlijk al vanaf het moment dat ze aanlegden vanuit de boerderij bespied. "We were objects of great interest to the people of the farmhouse." Die komen uit de boerderij en staan stil te staren naar de bezoekers. De vrouwen in wat Doughty gaat noemen 'de Friese houding', met de handen in de zij.

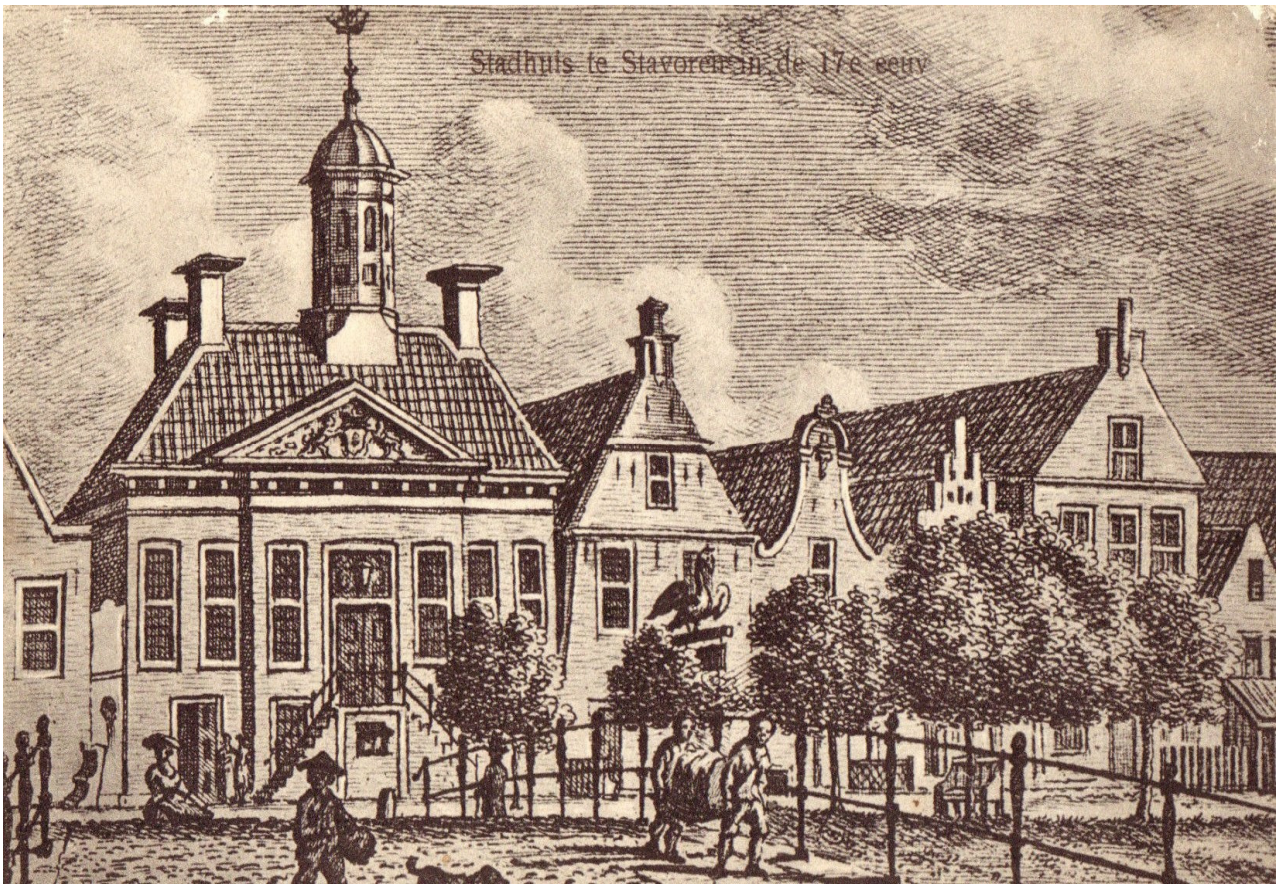
De Friezen komen al spoedig tot de conclusie dat ze te maken hebben met 'een Engelse stoomboot'. Voor Doughty is het een raadsel waarom de Norfolk wherry steeds een stoomboot wordt genoemd. Hij denkt dat de mensen op dat idee komen vanwege de rook die uit het schoorsteentje van de kombuis komt.

Om omgekeerd eens een kijkje te nemen bij de boeren, stapt Doughty op de boerderij af met het excuus dat hij graag wat melk zou willen kopen. Hij wordt ontvangen door een blozende meid die tegen hem raast in het Fries met haar mond dicht bij zijn oor, met alle kracht van haar te grote boezem. Overal worden vreemdelingen toegesproken als waren zij stokdoof. Melk kopen is echter geen probleem bij deze boer. Dat is ook wel eens anders. Sommige boeren zeggen dat ze zelf niets mogen verkopen, want alle melk moet verplicht naar de melkfabriek. In de jaren tachtig worden inderdaad de eerste melkfabrieken opgericht om de kwaliteit van de zuivel te verbeteren, wat bij de introductie wel gepaard zal zijn gegaan met een streng beleid dat de boeren niet meer zelf melkproducten mogen verkopen. Ze mogen alleen een beetje melk voor eigen gebruik achterhouden.

Davies komt in Stavoren tot het besluit om maar niet te ver het binnenwater op te gaan. Met zijn stoomboot loopt hij te vaak aan de grond. Hij is in Stavoren wel onder de indruk geraakt van de turfvaart: "Een aak, geladen met bruine turf uit het binnenland van Friesland, passeerde de sluis die toegang gaf tot de kanalen die landinwaarts gaan. Het was een prachtig plaatje. Voor zover we het verkend hebben, leek het binnenland ons minder interessant dan de rest van Nederland. Natuurlijk was het zo plat als een pannenkoek en hier en daar kletsnat. Nederland is nu eenmaal bijna een soort vlot dat in het water drijft. De weilanden waren niet zo groen als in Noord-Holland, maar leken meer op het saaie moerasland bij Yarmouth. Ze waren gescheiden door smalle sloten waarvan het water op korte afstand onzichtbaar leek en die alleen herkenbaar waren door de rode zeilen van de aken. Ook waren er wijde koffiekleurige meren, waarvan we helaas de grootste niet gezien hebben. Op de plaatsen waar turf gestoken werd, waren overal vierkante plassen. Het is een vreemde zaak dat in Nederland, waar het land zo kostbaar is, zoveel land wordt opgegraven en verbrand en dat de plaats van deze opgegraven grond wordt overgeleverd aan het water, Nederlands grootste vijand. Het gebruik van turf neemt steeds toe en is in Nederland goedkoper dan kolen, hoewel kolen twee keer zoveel warmte afgeven. De Friese turf is bruin en sponsachtig en die van Noord-Holland is zwarter en steviger doordat deze meer aarde bevat. In Friesland wordt de turf gestoken uit veenmoerassen. Vervolgens wordt het gedroogd en in blokken geperst. (…) De mannen die in deze modderpoelen werkten, zagen er sterk, gezond en tevreden uit. Het was stukwerk en een goede kracht kon twee shilling en zes pence per dag verdienen. (…) Het heeft er alle schijn van dat een groot deel van Friesland met de turf verdwenen is. Het is een oude grap dat de Nederlanders die hun land met zoveel moeite gewonnen hebben, nu druk doende zijn om dit zo snel mogelijk te verbranden." (Davies, p. 101,102)

De reis van **Havard** is in de eerste plaats gericht op de steden rondom de Zuiderzee. Hij gaat van Amsterdam naar het noorden tot aan Texel, Vlieland en Terschelling en daarna weer naar het zuiden, naar Harlingen en naar vele andere Friese steden. Hij wijdt uit over de geschiedenis en de architectuur en is als auteur in de eerste plaats (kunst)historicus en geen toerist. Hij komt met zijn tjalk in een prachtige nacht bij maanlicht aanzeilen in Stavoren. De volgende ochtend is het echter mis met het weer.

De wind giert door het want. Het gezelschap ligt verwaaid vanwege een zomerstorm in de haven van Stavoren. Alle tijd dus om het stadje te bekijken, maar dat is in de ogen van Havard een grote teleurstelling. Stavoren heeft hem in 1873 niets te bieden. Ook het stadhuis, op de plek van het huidige voormalig stadhuis aan de Voorstraat uit 1889, kan Havard niet bekoren. Het bezit zelfs niet de verdienste van eenvoud. De grote zaal binnen is gruwelijk versierd met foeilelijke wandschilderijen die Bijbelse figuren voorstellen. De conciërge verontschuldigt zich voor de haveloze toestand van het aanwezige. Havard ziet deze schaamte van de conciërge voor de bouwvallige situatie die zij aantreffen als reden voor de bruuske en onvriendelijke manier waarop zij eerder door hem zijn ontvangen.



Stavoren,1790. Het oude stadhuis, getekend door J. Bulthuis (Collectie Jan Visser, Stavoren)

Overigens bezoekt Davies in 1886 eveneens datzelfde oude stadhuis van Stavoren: "We bezochten het stadhuis en ontdekten dat de burgemeester of de gemeentesecretaris – we weten nog steeds niet wie, waarschijnlijk de laatste – in de grote zaal woonde, zulks met goedvinden van de gemeenteraad. Behalve een paar slechte schilderijen over onderwerpen uit de Schrift was er weinig te zien." (Davies, p.100)

Havard heeft het advies gekregen om, als hij toch in Stavoren is, zeker ook het labyrint van Friesland te bezoeken, d.w.z. het naburige dorpje Molkwerum. Eens was Molkwerum een belangrijke havenplaats. Dat oude Molkwerum was gebouwd op pollen, op een flinke verzameling eilandjes met allemaal kronkelige waterwegen tussen

de bewoonde plekken, waar het de naam labyrint aan te danken heeft. Van de voormalige havenstad Molkwerum is echter niets meer over. Het dorp is net zo nieuw als Stavoren en ook net zo armzalig. Alleen enkele straatnamen herinneren de bezoeker aan het voormalige eilandenrijk.

Van het oude Molkwerum heeft Hilarides in 1718 een nauwkeurige plattegrond getekend, het Friese doolhof, met 8 eilandjes en 19 bruggetjes. (Foto: Tresoar)

"Als ooit een reputatie misbruikt is, dan is dat wel die van Molkwerum," zo concludeert Havard. Ook valt hem de zwijgzaamheid van de bevolking op. Zelfs als je wat vraagt, krijg je geen antwoord. "Alleen de vrouwen, in het bezit van een van de aardige eigenschappen van hun sekse, zijn een beetje communicatief." (Havard, p. 273) Terug in de haven van Stavoren praten ze nog even na over "la langue et les femmes". De Friezinnen genieten een reputatie van grote schoonheid en dat is zeker hun verdienste. Ze hebben een prachtig blanke huid en aanbiddelijk roze wangen. Het zijn goed gevormde, sterke en trotse vrouwen. Van hun hoofdhaar is niets te zeggen, want daar krijg je in de dorpen helaas niets te zien. De volgende dag verlaten ze de haven en zeilen met hun tjalk naar het eiland Urk.

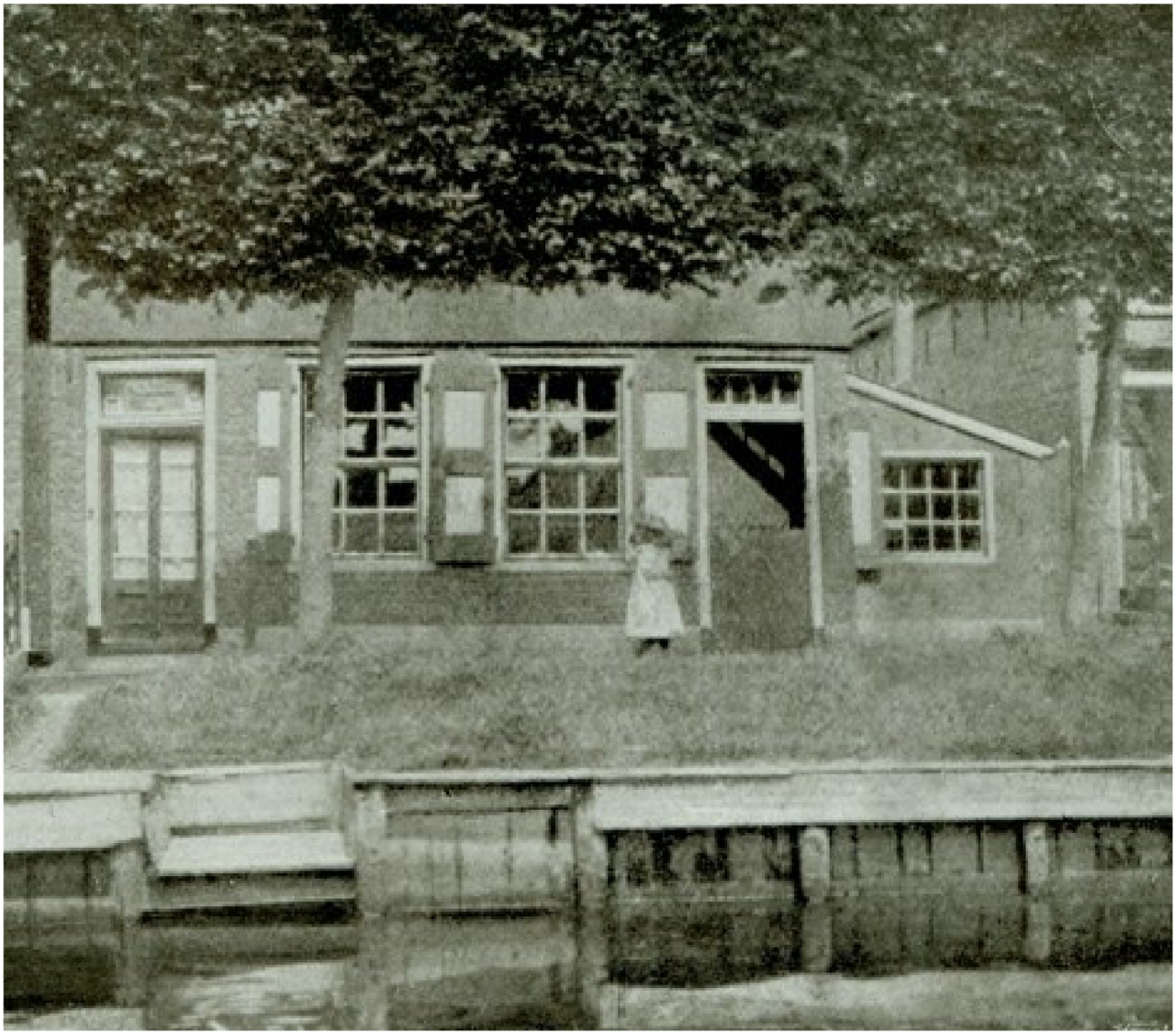
Op avontuur door Friesland

Doughty gaat met de 'Gipsy' na het boerderijbezoek aan de Warnservaart verder het binnenwater op. Bij Warns moeten ze voorzichtig zeilend door de tolbrug. De bruggen gaan tot hun verrassing echter keurig op tijd open. De brugwachter wordt vanaf het schip aangeroepen met een luide brul "bri...óó", waarbij de "óó" een kwart (vier tonen) hoger klinkt dan de "bri" en langer wordt aangehouden. Het klinkt volgens Doughty als het soort gehuil dat honden naar de maan laten horen. Laag beginnen en eindigen met een hoge uithaal: Brii-óóó. Het is voor hem het Nederlandse equivalent van de Engelse roep: "Bridge – ahoy". Maar wel effectief, vindt Doughty, want altijd gaan de draaibruggen precies op tijd open.

Positief verrast is hij over de aanblik van de Friese meren. Hij vreesde getijdenwater en modderige ondiepten, maar niets van dat alles. Prachtig helder water zonder eb en vloed, diep genoeg voor de Norfolk wherry, het overtreft al hun verwachtingen. Ze blijven zich daarbij verbazen over de lage oevers. Over hoe diep het land ligt. Zo diep dat ze het vanaf hun boot vaak helemaal niet kunnen zien omdat het verdwijnt achter de iets verhoogde oever. Het zorgt voor een weids uitzicht en doet de luchten boven het land prachtig uitkomen.

Warns, ca. 1900. De draaibrug over de vaart. (Foto:Tresoar)

Op het Heegermeer aangekomen, zeilen ze door naar IJlst. Ze doen Heeg niet aan, want ze hebben een beetje haast. Doughty wil naar de kermis in Sneek die over een paar dagen begint. Hij wil de zeilwedstrijden op het Sneekermeer zien. Onderweg naar IJlst zien ze tjalken die langs de kant voortgetrokken worden. Vaak door de zwakste bemanningsleden, de vrouw en de kinderen. Tenslotte meren ze aan in IJlst. Nooit zagen ze een vreemdere plaats. Het dorp ziet er in hun ogen eerder Chinees dan Europees uit door de mengeling van frisse kleuren, de fantastische vormen en de drukte van een overbevolkte woonplaats. Als ze na een wandeling door het dorp terugkomen bij hun schip, hebben de dorpelingen zich op de kant verzameld om naar het schip en z'n bemanning kijken. De vrouwen in de karakteristieke houding met de handen op de heupen. Mannen en jongens die al rokende met verbazing opkijken naar de grote mast. De kinderen staan gebogen vooraan om zo naar binnen te kunnen gluren door de ramen in de kajuit. Allen staan daar zo luid mogelijk lachend en kletsend. Doughty is tot dusverre de voor Engelsen "typisch flegmatieke Dutchman" nog niet tegen gekomen.



IJlst, 1906. Huisjes aan de gracht, onder de linden met een boenstap aan het water. (Foto: Tomalin,
1907)

Een van de bemanningsleden, Doughty's dochter, maakt onderweg pentekeningen ter herinnering en ter illustratie van het reisverhaal, maar in IJlst is ze daar, zittend op de boot, maar mee gestopt, omdat ze het object wordt van al te opdringerige aandacht van het publiek op de kant.

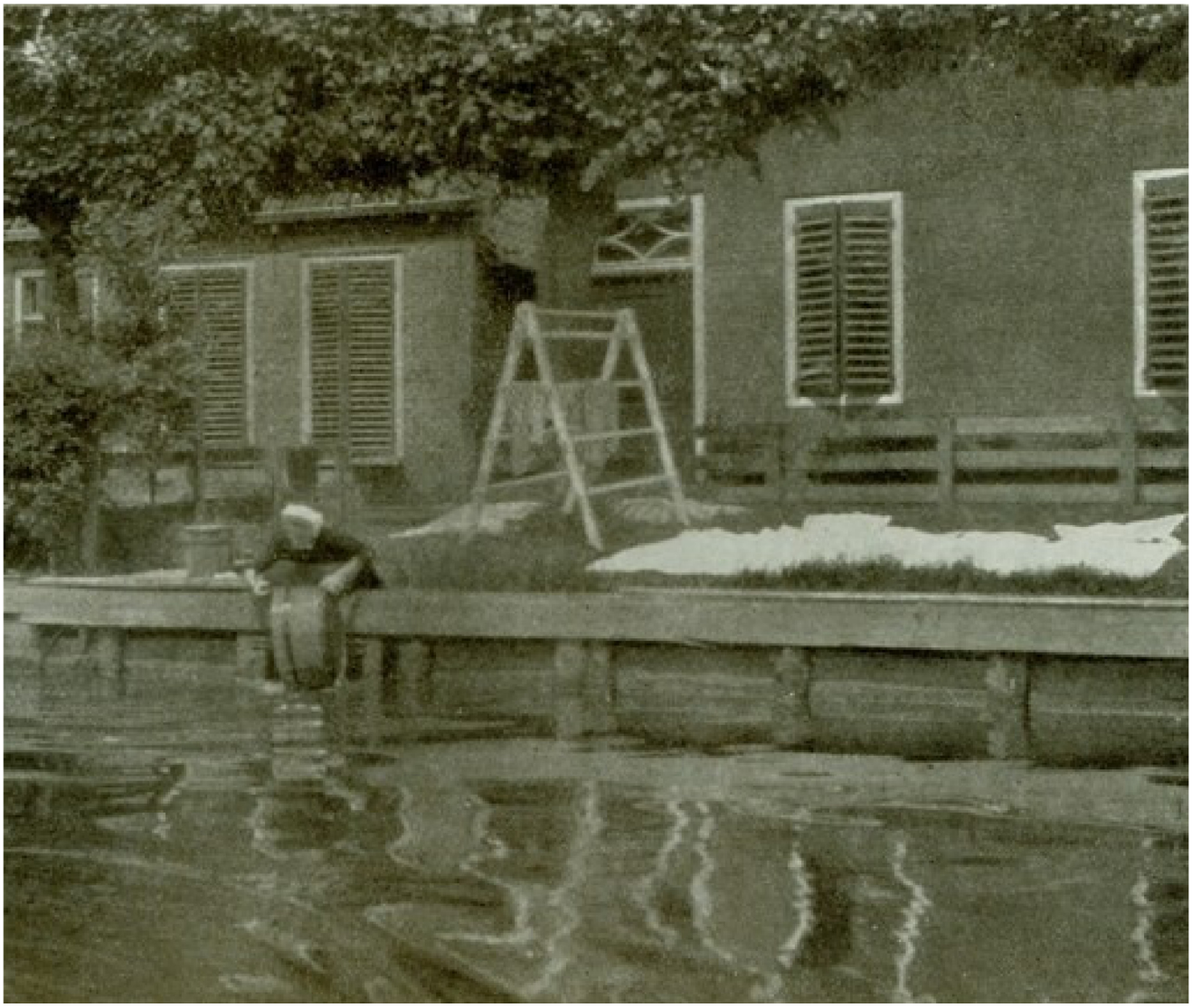
Tomalin vaart ongeveer dezelfde route als Doughty, maar wil wel naar Heeg. Op de Fluessen zien zij een tjalk die aan de grond is gelopen. De schipper is blijkbaar iets uit koers geraakt. Het schip steekt 6 voet en dat is duidelijk te veel, want ook de grote meren zijn over grote oppervlakten niet veel meer dan 3 voet diep. "Hij moet wat lading overzetten op een andere schuit, anders komt hij niet weer los", is het commentaar van de zetschipper op de 'Marie'.

Heeg, 1906. Toeschouwers op de kant.(Foto: Tomalin, 1907)

In Heeg aangekomen leggen de vagebonden op advies van de schipper buiten het dorp aan om te overnachten. Dat blijkt een zeer noodzakelijke voorzorgsmaatregel te zijn. De nieuwsgierigheid van de bevolking en in het bijzonder van de jeugd is voor de vagebonden hinderlijk en eindigt in overlast en ergernis. Als de kinderen dicht bij de boot kunnen komen, staan ze urenlang te staren en lijken ze voorbereid om dit voor onbepaalde tijd vol te houden. De vagebonden krijgen meer dan genoeg van de Friese jeugd. In ieder land hebben kinderen volgens hen dezelfde paar prachtige kwaliteiten en ook enige minder plezierige eigenschappen. Die weinige mooie eigenschappen zijn voorbehouden aan een paar mensen binnen de privacy van de woningen, terwijl de vele minder fraaie gewoontes zorgvuldig en doelbewust buitenshuis worden uitgeleefd op ongelukkige vreemdelingen.

De volgende morgen roeien de vagebonden na het ontbijt in de sloep naar het dorp. Het nieuws van hun komst is hun vooruit gesneld. Er staat al een rij toeschouwers van verschillende leeftijd op hen te wachten bij de aanlegplaats. De kade ligt voor de roeiers ongeveer op ooghoogte en de vagebonden vinden het heel amusant om naar de rijen van benen te kijken die alle eindigen in klompen die met de neuzen naar voren wijzen over het water. De kinderen zien er wat bleek en magertjes uit. Tomalin legt aan en de fotograaf probeert, begeleid door een toenemende schare van kinderen, wat plaatjes van het dorp te schieten. De jeugd vraagt echter zo opdringerig om aandacht en is zo bang om niet op de foto te komen, dat de fotograaf een list verzint. Een tweede vagebond pakt een andere kleinere camera en doet alsof hij een foto gaat maken in een andere richting. De kinderbrigade vliegt achter hem aan en posteert zich zo snel mogelijk vlak voor de lens. Dat geeft de ruimte voor de echte fotograaf om de foto te maken die hij van plan was te maken.

Dan door naar IJlst. Onderweg passeren diverse turfschepen. De turf wordt gestoken in het oosten van Groningen, wordt in tjalkjes geladen en elders in het land verkocht als brandstof voor de verwarming van woningen en gebouwen. De turf wordt hoog opgestapeld boven de deklijn. Aan boord blijkt het hele gezin de handen uit de mouwen te moeten steken en de huiselijke scènes die dat oplevert, zijn voor de vagebonden een bron van vermaak. Grappig in IJlst vinden ze de miniatuurhuizen, de boompjes, tuintjes, bruggetjes. Oudere dames liggen op de knieën aan de waterkant tonnen de wassen en kannen te schrobben.



De vrouwen in de dorpen zijn aanhoudend aan het schoonmaken. Het is onderdeel van het spel in dit vreemde landje dat alles verbazend schoon wordt gemaakt met water dat meestal verbazend vies is. Voor de vagebonden is IJlst het meest schilderachtige dorpje in Friesland dat eruit ziet als speelgoed. De bewoners zelf lijken er plezier in te hebben om het speelgoedidee tot op detailniveau door te voeren. Zo zijn de hondenhokken miniatuurreplica's van de huisjes waar hun bazen in wonen. Alles wordt tot in detail gekopieerd.

IJlst, 1906. De boeier 'Marie' met een Stavorense sloep als bijboot.(Foto: Tomalin, 1907)

Davies is van plan met het stoomschip 'Atalanta' van Stavoren naar Sneek te varen om een bezoek te brengen aan de grote weekmarkt van dat stadje. Hij gaat op zoek naar een goede loods en die te vinden, is niet moeilijk. Het is wel de vraag of het schip met 1.50 meter niet te diep steekt om Sneek te kunnen bereiken. De kanalen zijn waarschijnlijk wel diep genoeg, maar de diepte van de meren laat te wensen over. "De voltallige mannelijke bevolking van het dorp legde een grote belangstelling aan de dag voor dit onderwerp en informeerde bij de tjalken die het kanaal afvoeren en bij de stoomboten die naar Sneek voeren. De algemene opinie was dat door de ongebruikelijk lage waterstand de meren niet diep genoeg voor ons waren. Door de zachte bodem van de meren zou het bovendien moeilijk zijn om voor anker te gaan, daar het anker geen houvast had in de modder. Met vijftien centimeter minder diepgang zou men ons aangeraden hebben om het te proberen, maar met één meter vijftig niet. Schoorvoetend moesten we dit idee opgeven en het was een zware teleurstelling om niet over de mooie turfkleurige meren van Friesland te kunnen varen. Omdat we van plan geweest waren om met ons eigen schip naar Sneek te varen, hadden we geen lust om dit per trein of plaatselijk schip te doen. Als we ooit nog eens met een stoomschip reizen, zullen we erop letten dat deze boot een diepgang heeft van maximaal één meter twintig. Nu moesten we voor de tweede keer onze koers verleggen."

Davies besluit daarom van Stavoren met de trein naar Hindeloopen te gaan. Eenmaal op het station van Hindeloopen aangekomen, lopen ze naar het dorp. Onderweg ontmoeten ze een intelligent uitziende man die hen groet en de Engelsen maken van de ontmoeting gebruik om enige informatie te vragen. Deze man benoemt zichzelf meteen tot gids voor een bezoek aan Hindeloopen.

Zowel **Tomalin** als **Doughty** willen echter naar Sneek, waar kermis is en waar zeilwedstrijden worden gehouden op het meer. Doughty en de zijnen vinden Sneek fascinerend. Evenals IJlst vinden ze Sneek een merkwaardig uitziend stadje. Vreemd in hun ogen. Grachten met bomen langs de kant, overal heldere kleuren en alles perfect schoon. Deze steden hebben, anders dan ze in Engeland gewend zijn, geen last van zwarte fabrieksrook. Sneek vinden ze een boeiend stadje met vriendelijke, eenvoudig uitziende bewoners.

Tijdens de feestweek blijken de grachten eenvoudig volgepropt te zijn met die eigenaardige Nederlandse vrachtschepen: tjalken, pramen, schuiten, aken, schouwen, bokken en noem maar op. Voor Doughty lijken ze allemaal sterk op elkaar. Ze verschillen vooral in details. “We hebben nooit al hun verbijsterende namen onder de knie gekregen. Nooit zagen we eerder op één plaats zoveel schepen bij elkaar.”

Doughty is ook geïnteresseerd in de vraag hoe de varensgasten in Friesland wonen en werken. Over de omgang met de schippers is hij heel goed te spreken. “Deze mensen die meer op het water leven dan op land, zijn meestal keurig in de omgang. We vonden ze voorkomend en vriendelijk. Velen van hen zijn aan boord geboren, wonen op het schip, werken er alle dagen van hun leven en zullen ook aan boord sterven.” Wel ziet Doughty dat de status varieert van welvarende gezinnen op grote, nieuwe schepen die mooi en schoon zijn als een jacht, tot schippersgezinnen die meer weg hebben van zigeuners. “Maar iedere schipper groet je en lacht je tegemoet. Nooit hoorden we een verkeerd woord. Nooit trof ons een verkeerde blik en nooit zag ik een schipper in kennelijke staat van dronkenschap.”

Voor het oog is Sneek een proper stadje, maar dat blijkt een oppervlakkige waarneming te zijn, “als een wittewas op een grafkelder”. Op iedere hoek van de straat komen de bedorven geuren Doughty tegemoet. Er hangt in de stad een speciale odeur, die van koeienstallen vermengd met veendampen. Een geur die overigens door de gehele provincie Friesland trekt. En aan deze algemene odeur voegt Sneek zijn eigen bijzondere stank toe. Heel gevarieerd en vilein. De vele geuren blijven de Engelsen achtervolgen, tot in de ‘Gipsy’, en “we dragen ze met ons mee als een mantel”.

Ondertussen hebben alle leeglopers en nietsnutten van Sneek de ‘Gipsy’ ontdekt en houden op de kant de wacht. De hele dag en de nacht blijven ze kletsen en babbelen. “Gelukkig konden we ze niet verstaan, zodat we rustig konden slapen. Maar onze gids Rein Visscher verstond ze wel en hij heeft die nacht geen oog dicht gedaan”.

Vlak voor de 'Gipsy' komt een geheel gepavoiseerde boeier te liggen. Doughty brengt een bezoek aan het schip, bewondert de nieuwe vernis en de fraaie versieringen op het schip en ziet tot z'n verbazing het roer dat zo bijzonder is, dat een verzamelaar van curiosa er begerig naar zou kijken. Een grote, grotesk gebeeldhouwde en vergulde beer kruipt bij het roer omhoog vanaf de waterlijn. Met zijn kop en klauwen komt het monster tot op de kop van het roer. (Dit is hoogstwaarschijnlijk de Sneker boeier 'De Bever', D.H.)

Ook is Doughty onder de indruk van de inrichting van de roef van een nieuwe ijzeren tjalk. Het schip is een paar jaar geleden in Groningen gebouwd en kostte zonder tuig 4200 gulden. Er worden in die tijd in Friesland nog maar weinig ijzeren tjalken gebouwd. De Friese scheepswerven bouwen vooral in hout. De schipperse toont Doughty met trots de inrichting van de roef met veel blauw/wit porselein en antiek zilveren voorwerpen die reeds lange tijd in bezit van de familie zijn. "Onze vriendelijke buren kwamen ook bij ons aan boord, First taking off their slippers and leaving them on shore like Orientals". Ze bewonderen vooral het blank gelakte houtwerk en het comfort van de damessalon.

Scheepsladingen vol mensen komen die dag op hun beurt bij de 'Gipsy' kijken. Zoals gebruikelijk formeren zij zich in rijen op de kant. Soms hebben ze een opmerking die wat minder vleiend is dan oprecht. Zo mompelt een man op klompen die een beetje Engels spreekt: "Better looking inside than out, perhaps."

De volgende dag zeilen ze met de 'Gipsy' naar het Sneekermeer. De lange wherry met het grote tuig zeilt bij gunstige wind alle Friese scheepjes er uit. Ze genieten van de drukte bij het starteiland en de spannende wedstrijden voor verschillende klassen schepen, maar zoeken daarna toch de rust op aan de oostkant van het Sneekermeer, aan de noordelijke zijde, dicht bij het dorpje Terhorne.

De vagebonden zijn het bijna twintig jaar later geheel met Doughty eens dat de Friese meren schitterend zijn. Ook zij genieten van het glinsterende water, de snel voortglijdende zeilschepen en de prachtige kleuren. (Deze Engelse toeristen wijzen bij voortduring op de mooie pasteltinten van het landschap, waarschijnlijk onder invloed van de impressionistische schilderkunst van hun tijd.) Als zij bij het starteiland aankomen, is het er heel anders dan Doughty beschrijft. Helemaal geen vlaggen, geen gedrang van schepen, nee, helemaal niets, behalve schitterend water in de ondergaande zon en een lieflijk eilandje dat slechts een paar centimeter boven het water uitkomt. Zij genieten hier van eenzaamheid en stilte.

Sneek, 1910. Hardzeildag: Wedstrijdschepen aan het starteiland. (Foto: Tresoar)

Met trein en boot naar Hindeloopen

Davies is tot zijn spijt niet in staat met zijn stoomboot Friesland te ontdekken vanaf het binnenwater. Het waterpeil in de meren is die zomer zo laag, dat zijn stoomboot met 1.50 meter diepgang gemakkelijk vast kan lopen op de meren. Ook Davies wilde naar Sneek, maar moet nu zijn reisplan aanpassen. Hij besluit met de trein naar Hindeloopen te gaan. Dat lijkt wat inconsequent. Hij wilde immers niet met de trein naar Sneek, want die reis had hij met de boot willen doen, en nu neemt hij de trein naar Hindeloopen. Voordat hij lopend vanaf het station dat stadje bereikt, zou hij met diezelfde trein ook bijna in het centrum van Sneek zijn. Maar goed, hij kiest voor Hindeloopen en ontmoet meteen een vriendelijke heer die wel als gids wil optreden. Als deze hoort dat de Engelse toeristen met een boot in Stavoren liggen, vraagt hij wanneer zij dan terug willen. Zij dachten aan de avondtrein, maar die blijkt helemaal niet te rijden. De avondtrein gaat pas rijden met de dienstregeling van 1 juni en dat is de volgende dag. Ze moeten dus overnachten in Hindeloopen of een rijtuig vinden. “Ik zal u meenemen naar een man die goed Engels spreekt. Hij is herbergier en kan wellicht voor vervoer zorgen”, zegt de gids. In een oude herberg te Hindeloopen ontmoeten ze vervolgens de heer “Oran van Elselo”, een grote, oudere man. Hij is niet alleen herbergier, maar ook bakker en zijn Engels verbetert aanzienlijk als hij zijn

aanvankelijke nervositeit kwijt raakt. Voor de reis terug biedt hij ons een rijtuig of een open wagen en aangezien het mooi en warm weer is, kiest Davies voor het laatste.

O. VAN ELSELO uit de stadsherberg te Hindeloopen.

Hindeloopen, ca. 1900. Vrouw in klederdracht en dhr. Otto van Elselo. (Foto's: Tresoar)

Deze Van Elselo blijkt een interessante verzameling antiek te bezitten. Het bezichtigen ervan is de moeite van een reis naar Hindeloopen meer dan waard. Zijn echtgenote heeft van haar vader een grote hoeveelheid oude japonnen, versierselen en antiquiteiten uit Hindeloopen geërfd. Over het algemeen vindt Davies de kleuren van deze kledingstukken eerder rijk geschakeerd en opvallend dan artistiek. Davies beschrijft vervolgens de kleding die een Hindelooper vrouw draagt als ze naar de kerk gaat: "Op haar hoofd draagt zij een strooien hoed in de vorm van een kolenkit die achterstevoren staat en die bedekt is met een geruite zakdoek. Hieronder draagt ze de bekende gouden helm die bijna haar hele hoofd bedekt, maar die bedekt wordt door het hoofddeksel. Over het voorhoofd draagt zij een gouden ring met kurkentrekkers bij de slapen en in haar oren heeft ze grote hangers van koraal. Rond haar hals zit een paarse halsdoek geknoopt. De donkere wollen japon valt tot op haar voeten, maar wordt bijna geheel als volgt bedekt: aan de achterkant een soort vrolijk gebloemd geval met mouwen, van linnen en voorzien van borduurwerk, met name aan de randen. De mouwen reiken tot de polsen en worden daar door fluwelen banden bijeengehouden. Dit kledingstuk sleept over de grond. Aan de voorkant draagt zij een roze linnen ding dat de borsten bedekt

en bij haar middel door een rood lint bijeengehouden wordt. Van haar middel tot de grond hangt een volumineus schort van roze geruit linnen. Aan haar voeten een paar fijn bewerkte fluwelen slippers. In een hand heeft ze de bijbel en in de andere een stoof. (…) Als ze naar de kerk of naar een andere openbare plaats gaat, heeft een Friese vrouw altijd een stoof bij zich om haar voeten te warmen. Aan de buitenkant is het een houten kistje dat op een theewagen lijkt en aan de zijkanten voorzien is van sierzaagwerk. Aan de binnenkant zit een metalen bakje waarin een turfplag brandt. Als de turf met zorg uitgekozen is, gloeit deze wel twee à drie uur."

Van Elselo is er vast van overtuigd dat alle oude dingen het beste zijn, alleen noemt hij ze niet oud maar 'antiek'. Samen met de herbergier Van Elselo gaat het gezelschap van Davies vervolgens door het dorp. De haven is klein en ondiep. Alleen kleine schepen kunnen er binnen komen. In het stadje ziet Davies vooral veel kleine straatjes met kleine huisjes, alle schoon, netjes en veelkleurig. Kippenhokken zijn er gebouwd als miniatuurvilla's of grote poppenhuizen en overdadig versierd.

Hindeloopen rond 1850, geschilderd door Philippus van Drooge (1821-1876), een oom van de kunstschilder Jacobus ten Zweege uit Makkum en een verre achterneef van mij.

Dankzij bemiddeling van Van Elselo worden Davies en de zijnen in de gelegenheid gesteld een woning van binnen te bekijken:

"We staken een piepklein bruggetje over, over een piepklein slootje en liepen door een piepklein en keurig tuintje naar de achterdeur. In Nederland dient de voordeur slechts ter decoratie en niet voor gebruik en wordt alleen maar geopend om schoongemaakt en opnieuw geverfd te worden. Dit huis was een van de schoonste en apartste woningen die we ooit gezien hadden en het bood een perfecte blik op de rijke kanten van het Friese leven. In de doorgang bij de huisdeur was een put en de glans van het mahoniehouten deksel werd slechts overtroffen door de gloed van de koperen emmer en ketting, die de plaats van het touw had ingenomen. De vloer en de deuren van de hal leken de dag tevoren geschilderd te zijn. (…) De vrouw des huizes (die blij was met onze bewondering, maar die tegelijkertijd bang was dat we dingen zouden verplaatsen of beschadigen) droeg de traditionele gouden helm. Haar zoon die een weinig Engels sprak, vertelde ons dat zijn tante er een bezat die versierd was met zoveel juwelen dat deze tweeduizend gulden kostte.
Toen we de trap afgingen stond de deur van de woonkamer open en zagen we een glimp van het gepoetste interieur en een glimp van een echte Friese schoonheid. De dochter des huizes die bezig was de lamp te ontsteken, was lang, statig en blond. Mijn vrienden stonden aan de grond genageld en staarden het meisje aan totdat ze naar de gang kwam en ons op weg naar de keuken passeerde. Ze had een grote kom met water in haar handen, maar met haar gouden kroon en haar schijnbare onverschilligheid voor onze aanwezigheid leek ze op een prinses." (Davies, p.109, 110, 111)

Het is die dag smoorheet geweest, maar 's avonds werd het plotseling bitterkoud. De Engelse toeristen besluiten terug te gaan naar Stavoren. Het rijtuig, een open kar zonder vering, staat klaar en daar gaan ze over de dijkweg naar het zuiden: "We reden verder langs een lange heuvel die ver boven ons uitstak en waarvan de top scherp afstak tegen de steeds donker wordende hemel. Plotseling realiseerden we ons dat dit de dijk was die de Zuiderzee buiten hield, die boven onze hoofden lag. We sprongen uit het rijtuig, klommen naar de top en zoals we al verwachtten, zagen we voor ons de grauwe zee liggen die door dit massieve dijklichaam boven het land gehouden werd. Het was een indrukwekkend gezicht: de ingehouden kracht van het water die zo enorm leek bij de aanbrekende nacht, de eenzame en uitdagende dijk die de wacht hield bij het slapende land. (…) Hier en daar twinkelde een lichtje van een klein huisje beneden aan het kanaal en we stelden ons de rustige tevredenheid voor die in dat schemerige huisje heerste, in tegenstelling met de verhitte discussies die op dat moment in Engeland gevoerd werden." (Davies, 1886, p. 112)

Davies verlaat vervolgens Friesland en zet zijn tocht voort langs de diepere westkust van de Zuiderzee, waar zijn stoombootje wat meer water onder de kiel heeft.

Voordat **Havard** Stavoren bezoekt, is hij natuurlijk al in Harlingen en Hindeloopen geweest. Hij maakt immers een rondje Zuiderzee met de klok mee en is gestart in Amsterdam. Als hij uit Harlingen vertrekt, zeilt hij langs de Friese kust om Hindeloopen aan te doen. Een klein stadje met een haventje zonder betekenis. Het

meest opvallende bij een bezoek aan Hindeloopen vindt hij de klederdracht van de vrouwen.

Hindeloopen ca. 1900. De Zijlroede vanaf de sluis. Uitgave O. van Elselo (Foto:Tresoar)

Hij doet daarom een onderzoek naar klederdracht bij vrouwen van verschillende leeftijden en bij verschillende gelegenheden, waarvan hij kort verslag doet. Wat de architectuur in Hindeloopen betreft, die vindt hij niet bijzonder genoeg om er aandacht aan te besteden. Van de tweehonderd woningen die overgebleven zijn van de oude stad zijn er een stuk of zestig van precies hetzelfde model. Allemaal even hoog, allemaal hetzelfde ontwerp, hetzelfde model voorgevel, dezelfde soort voordeur, en dan ook nog eens allemaal keurig in rij gezet. Zestig keer hetzelfde, dat kan geen toeval zijn. Die woningen zijn bewust allemaal hetzelfde gemaakt. Behalve deze merkwaardig gelijke huisjes ziet Havard in Hindeloopen geen noemenswaardige gebouwen die zijn aandacht verdienen. De kerk uit 1658 vindt hij op geen enkele wijze bijzonder ("n'a aucun caractère" Havard, p. 249) en ook de klokkentoren die van enige afstand toch wel indruk maakt, is bij nadere beschouwing geen serieus onderzoek waard. Hindeloopen bestaat uit slechts twee straten die met ontelbare steegjes met elkaar verbonden zijn. De vele wat bredere en smallere waterwegen met kleine, houten bruggetjes, de begroeide oevers met bloemen zorgen echter voor een beeld zo fraai als men zich maar kan wensen. Voeg daarbij dat Hindeloopen een van de zeldzame Nederlandse steden is waar de veroudering van de huizen aanvaard wordt als behorend bij het leven. De woningen etaleren onbeschroomd de beschadigingen die in de loop der jaren zijn ontstaan. Nergens wordt geprobeerd de geleidelijke verpaupering te verbergen door bijvoorbeeld de onvermijdelijke scheuren

en aantasting van het oppervlak te onzichtbaar te maken achter een dikke laag muurverf. In plaats van dergelijke lelijke opknapbeurten, dragen deze woningen fier de sporen die door de jaren achter zijn gebleven op de gevels. In de loop der eeuwen is hun rode baksteen bedekt met prachtige kleurnuances die deze woningen een statigheid verleent die alle grijsaards kenmerkt die op gepaste wijze weten oud te zijn.

Terwijl Havard en de zijnen nog rondlopen door het stadje, is de tjalk aangekomen die hen naar Stavoren zal brengen. Het grote schip zorgt voor geweldige opwinding bij de bevolking, want "depuis bien des années, on n'avait point vu, dans Hindeloopen, un navire de cette importance." (Havard, p. 252) De kade staat vol nieuwsgierige kijkers en onder hen zijn tientallen jongens en meisjes die net uit school komen. Zij allen staren in stomme bewondering naar de tjalk en beginnen massaal te juichen als ze de Franse toeristen zien. Als Havard en zijn vrienden aan boord gaan om wat te eten, hebben wel 200 of 300 kinderen zich verzameld op de haven. Zodra het schip los wordt gegooid, rennen ze naar het havenhoofd en schreeuwen daarbij uit alle macht een vrolijk hoera. Om wat terug te doen voor dit enthousiaste afscheid, besluit Havard hun wat lekkers toe te werpen. Vanuit twee grote zakken werpen ze Engelse biscuitjes in de kindermenigte. Die beloning zorgt voor een ware veldslag. De kinderen werpen zich op de koekjes en wie er een bemachtigt loopt de kans verpletterd te worden door de anderen. Deze veldslag op het havenhoofd krijgt z'n voltooiing als de lekkernijen die ze blijven werpen niet meer de steiger bereiken, maar in het water terecht komen. Een tiental kinderen laat zich langs de hoge palen onder

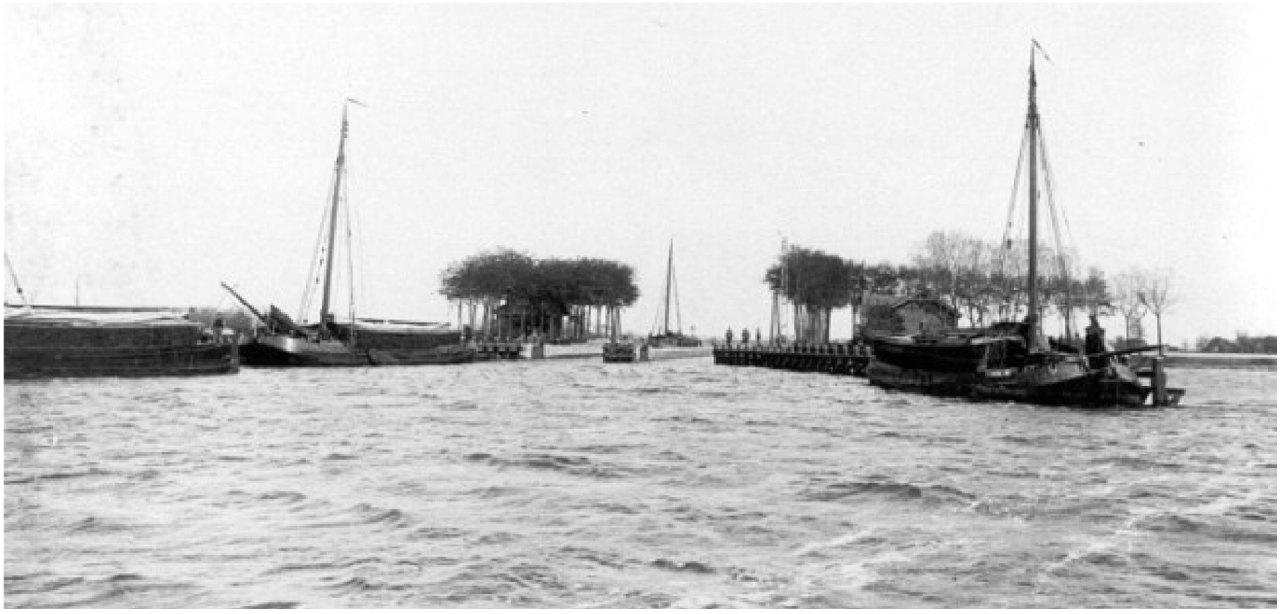
de steiger naar beneden glijden. Ze trekken hun kleren uit en vervolgen hun veldslag in hun blootje in het water. Zo'n goed voorbeeld verdient natuurlijk navolging. Spoedig glijden vele jongens en meisjes naar beneden langs de zwarte palen. Ze verkleden zich snel in het natuurlijke kostuum van de eerste mensen en gelijk vurige zeegoden en blanke waternimfen krioelen ze om de tjalk, terwijl ze elkaar bestrijden in het te pakken krijgen van de biscuits die Havard ze toewerpt. Als ze tenslotte zo'n tweehonderd meter buiten de haven zijn, wordt de afstand voor hun te groot en gaan de zwemmers terug. "Nous etions à ce moment à trois cents mètres de la côte. Sur la jetée, les mouchoirs et les casquettes s'agitaient joyeusement, nous saluant une dernière fois, et les bruyantes acclamations, poussées par les voix fraîches et claires de tous les enfants d'Hindeloopen, arrivaient jusqu'à nous, portées par la brise du soir."(Havard, 1873, p. 255)

Hindeloopen, ca. 1915. Links de havenhoofden, helemaal rechts de stadsherberg.

Zeilend naar Leeuwarden

Doughty en later Tomalin zeilen een rondje binnenwater van Friesland en moeten natuurlijk ook naar Leeuwarden. Doughty is na de drukte van de zeilwedstrijd op het Sneekermeer uitgeweken naar de rustige noordoosthoek van het Sneekermeer bij Terhorne. Dat dorp wordt door hem beleefd als een bevrijding na de drukte van Sneek. Hier geen rondhangende nietsnutters op de kant, geen mengeling van diverse vooral kwalijke geuren. Hier is vooral sprake van een grandioos uitzicht over een weids land met een geweldig, alles overkoepelend firmament. Doughty geniet van het gevoel van vrijheid, van de natuur rondom, van de vrolijke weidevogels. De opgewonden kreten van kieviten en grutto's. Het eentonig getjuu-tjuu van de tureluur

en de jammerlijke fluittonen van de wulpen. Het water van het meer is er helder en heerlijk koel. Doughty en de zijnen worden vrolijk van een geweldige zeiltocht over het nu verlaten Sneekermeer, bruisend, met flinke vaart van de ene kant naar de andere, en verlaten het meer tenslotte bij de sluis van Terhorne.



Terhorne, ca. 1900. De sluis aan de noordkant van het Sneekermeer. (Foto: Tresoar)

Zij verbazen zich nog steeds over het vaarwegennet in Friesland. Zelden lopen de kanalen en vaarten recht. Ze kronkelen naar alle kanten, worden smaller en even later weer breder. De oevers vinden ze overigens prachtig met fris groen gras of met riet. De zeiltocht gaat nu eerst naar Irnsum. In dat dorp komen alle inwoners, of het nu mannen, honden, vrouwen of kinderen zijn, uit hun huizen tevoorschijn om hen aan te staren bij hun wandeling door het overigens stinkende dorp.

Irnsumer Syl, het sluisje bij Irnsum.

Doughty wil eigenlijk wel door naar het Bergumermeer, maar zijn gids Rein Visscher is onbekend met het water in de noordoosthoek en vreest problemen met ondieptes als de Eester Zanding bij Drachten. Hij wil voor die route eigenlijk niet als gids dienen. Hij wil naar Leeuwarden. Doughty gaat daarmee akkoord en denkt van Leeuwarden via de Grote Wielen alsnog in Bergum te kunnen komen. Eerst gaat de tocht dus naar Leeuwarden.

Irnsum, begin 1900 (Foto's: Tresoar)

Leeuwarden bereiken ze via de oostelijke route, waarbij Doughty Het Vliet opvaart om het centrum te bereiken. De dag na hun aankomst is het marktdag. Een nooit ophoudende stroom scheepjes blijft de aan de kant gemeerde 'Gipsy' passeren, volgeladen met landbouwproducten, koeien, kalveren en groenten. Het Vliet zit vol vrachtscheepjes, maar het is goedgehumeurd en capabel volk dat erop zit. Hard aan het werk zonder boos geschreeuw en zonder onhandige aanvaringen. De stad zelf blijkt vol voetvolk te zijn. Klompen klepperen over de met klinkers verharde wegen. Met het geroezemoes van vele stemmen zorgt het voor een permanent geruis van een mensenmenigte. Maar er is geen lawaai van wegverkeer. Geen geluid van paardenhoeven, geen gerammel van houten wielen over de keien. Alle vervoer van goederen gaat geluidloos over het water.

Leeuwarden, 1900. Het Vliet met de Poppebrêge, de meest oostelijke draaibrug in dit vaarwater naar de binnenstad. (Foto:Tresoar)

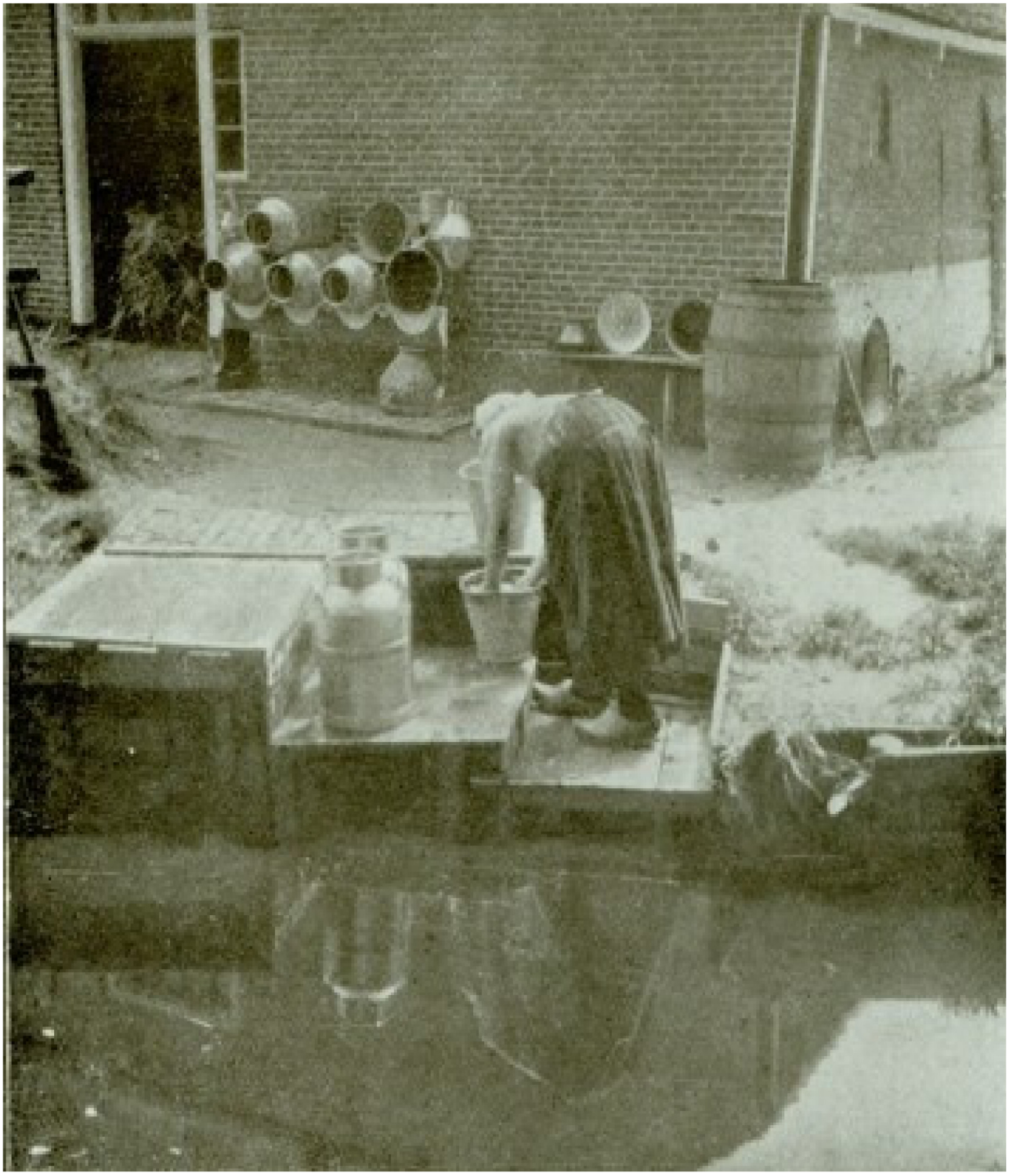
Wat de Engelsen opvalt, is de helderheid van de lucht en de frisheid van de kleuren in deze stad. De huizen zijn van rode baksteen of anders geschilderd in opvallende kleuren die er steeds fris uitzien. Huizen met grote ramen, alle koperwerk gepoetst. En dan die hemelsblauwe lucht, het helder groene lover van de bomen. Ze genieten van de kleurigheid van de stad. Ook de bevolking ziet er sterk, gezond en vriendelijk uit. Diverse vrouwen lopen in klederdracht. De mannen zijn meestal gladgeschoren. Overal zien ze karren met trekhonden. Honden trekken er broodkarren, melkkarren en groentekarren. Als slechts één hond het werk moet doen, helpt de baas meestal mee door de kar ook te duwen.

Boven: Witmarsum, 1900. Onder: Zwaagwesteinde. In Engeland werd in 1855 verboden om de hond als trekdier in te zetten. In Nederland werd in 1910 het gebruik van trekhonden gereguleerd in de Trekhondenwet. Daarin werden eisen gesteld aan de hond, zijn begeleider en het materieel. Een verbod kwam er pas in 1962. (Foto's: Tresoar)

Leeuwarden, begin 1900. Het Vliet van de Poppebrêge naar het westen. (Foto: HCL)

Ook **Tomalin** zeilt van de drukke marktplaats Sneek naar het rustige Terhorne. Het valt hun op dat er grote verschillen bestaan tussen dorpen die vlak bij elkaar liggen. "The reason is probably found in the simple and primitive nature of the people, who work on the land or the water within well-defined areas, beyond which they rarely venture." De feitelijke geïsoleerdheid van de mensen in de dorpen kan inderdaad van invloed zijn geweest op de naar binnen gekeerde attitude bij plattelandsgemeenschappen. De kinderen in Terhorne zitten gelukkig op school als de vagebonden het dorp bezoeken. Nu kan de fotograaf tenminste ongehinderd zijn plaatjes schieten. Ze gaan door naar Irnsum en treffen daar een politieagent, in uniform, die de tijd verdrijft met wat te vissen, wat de vagebonden zien als een zinvolle bijdrage aan het vreedzame karakter van de dorpelingen.

Verder maar weer, naar Grouw, waar de vrienden getuige zijn van meer intiemere kanten van het plaatselijke leven als ze met de bijboot de omgeving verkennen. Zo zien ze een oudere dame, ver over de zestig schatten ze, met een jong meisje in een roeiboot. De oude vrouw roeit met korte, regelmatige, maar krachtige slagen, in een vast tempo, op weg naar huis.
De boeren zien ze bezig te hooien. Het hooi gaat met boten naar de boerderij. Om het hooi aan de oever te krijgen, wordt een berg hooi op een paar lange stokken geschoven en vervolgens naar de plek getrokken waar de boot ligt. Ook wordt het hooi wel op een grote plank gestapeld, waarna een paard de enorme bult hooi naar het schip trekt en de boeren het hooi overladen in de boot.



Terhorne, 1906. Melkemmers spoelen bij de boenstap. (Foto: Tomalin, 1907)

Ook maken ze een portretfoto van een aalvisser aan de Wijde Ee die zit te roken in zijn bootje. Als deze begrijpt wat de bedoeling is, werkt hij daar graag aan mee. Belangrijk volgens de fotograaf is, dat je de gefotografeerde mensen belooft een afdruk te sturen, wat je vervolgens ook absoluut niet mag vergeten. In Friesland vragen de mensen nog geen vergoeding als je ze wilt fotograferen. Friezen zijn volgens Tomalin trotse en onafhankelijke mensen. Ze zullen er niet eens aan denken om een vergoeding te vragen.

Grouw, 1906. Roeiende naar huis. (Foto: Tomalin, 1907)

Als Tomalin met zijn twee vrienden en de zetschipper in 1906 naar Leeuwarden zeilt, is het Nieuwe Kanaal ruim tien jaar eerder gereed gekomen. Zij gaan dus niet zoals Doughty via Het Vliet naar het centrum en al helemaal niet via de stinkende Potmarge, maar kunnen even na de nieuwe spoorbrug in de Tijnje naar het westen, het Nieuwe Kanaal in. Zij stoppen voor de brug, leggen met de boeier aan en varen met de roeisloep Leeuwarden in. Eerst door de Tweede Kanaalsbrug, dan door de Eerste Kanaalsbrug, langs de gevangenis De Blokhuispoort en daarna liggen ze bij de Beurs. Leeuwarden ziet er vanaf het water redelijk imposant uit, maar de stank van de gracht is nauwelijks te verdragen. De schipper merkt op dat het in de maand augustus nog veel erger is. "Thank Heaven, it was only June!" Het lijkt de vrienden verstandiger om Leeuwarden te bezoeken met de trein of over de weg en niet per boot om zo de stinkende grachten te mijden.

In de stad bezoeken de vagebonden een boekhandel. De winkelbedienden roepen al snel de eigenaar van de zaak erbij, aangezien die het Engels zou beheersen. Hij komt direct en begroet Tomalin met de woorden "Good-bye, Gentleman", wat Tomalin moeite kost om ernstig te blijven kijken. Een van de vrienden antwoordt echter ogenblikkelijk met "asshergeblifft", waarna alles weer goed is.

Grouw, 1906. Rokende palingvisser. (Foto: Tomalin, 1907)

Leeuwarden, 1904. het Nieuwe Kanaal bij de Tweede Kanaalsbrug.(Foto: Tresoar)

Leeuwarden, rond 1900. Voor de Beurs met geheel links de Beursbrug. Onder: De Dokkumer Ee, bij Camstraburen,aan de noordkant van de stad. ca. 1920. (Foto's: Tresoar)

Wandelend door de stad zien ze eigenlijk niets dat bijzonder genoeg is om te vermelden, behalve dan de Kanselarij. Wel zien ze vanaf de Oldehove Ameland liggen. De toegang tot de toren krijgen ze van een jongedame en van haar willen ze

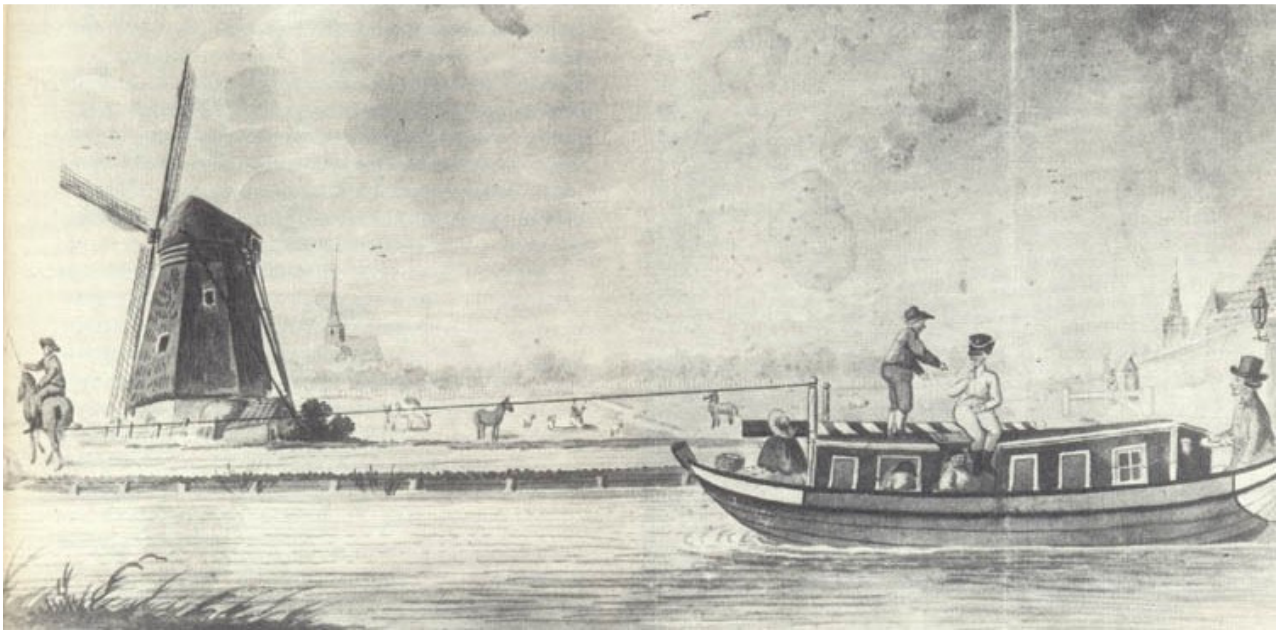
een foto maken. Zij blijkt de eerste en tevens de laatste van de Friezen ('the natives', de inboorlingen, schrijft Tomalin) te zijn die bij die vraag niet direct staat te springen om op de foto te komen. Dat vinden ze een gebeurtenis die genoteerd moet worden.

Leeuwarden, 1900. De Potmarge als alternatieve vaarweg om de stad te bereiken. (HCL)

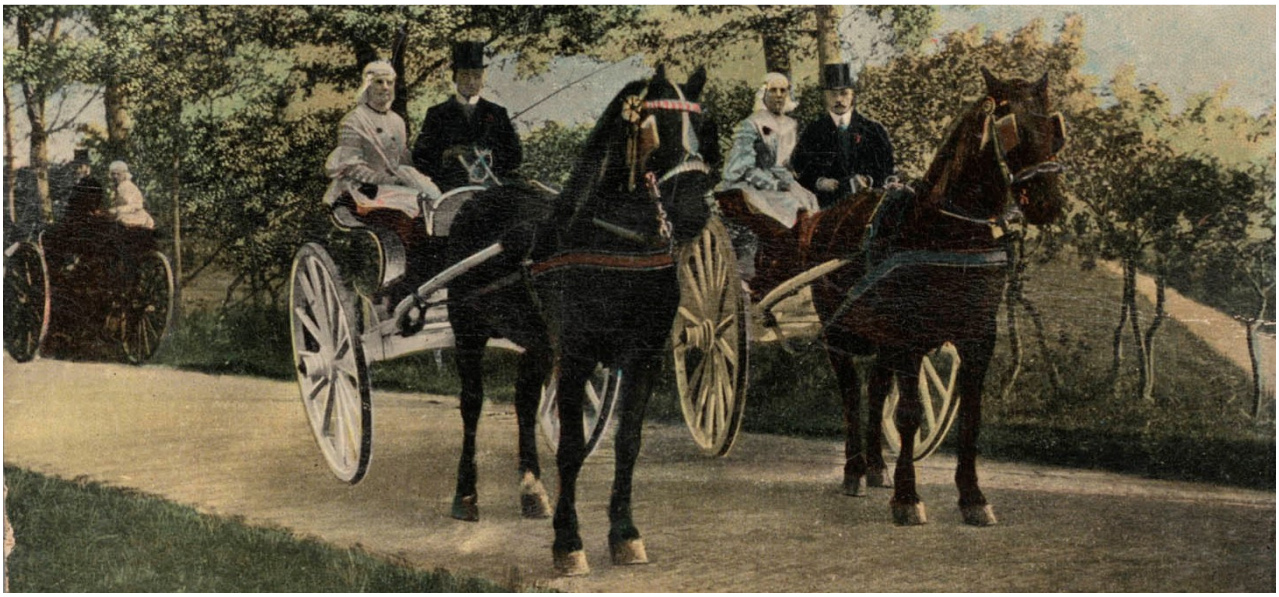
De vagebonden besluiten na het bezoek aan Leeuwarden de koers te verleggen naar het zuiden, richting De Lemmer.

Havard is ook in Leeuwarden geweest. Weliswaar is de hoofdstad van Friesland helemaal niet gelegen aan de Zuiderzee, maar hij wil deze stad niet missen. Als hij van de Waddeneilanden met de tjalk aan komt in Harlingen, krijgt hij al snel door dat deze havenplaats niet tot de 'dode steden' behoort. "Harlingen est en effet le grand port de la Frise." (Havard, p. 165) Van hieruit worden de goederen uitgevoerd naar Engeland. Hij kijkt rond in het stadje en besluit daarna naar Leeuwarden te reizen. Dat is al helemaal geen dode stad die bovendien niet aan de Zuiderzee ligt, maar dat vindt Havard niet bezwaarlijk. Hij reist met de 'chemin de fer', de tien jaar eerder in gebruik genomen trein over het spoor naar Leeuwarden.

Die trein vindt ook hij een geweldige vooruitgang op vervoersgebied, vergeleken met de trekschuit en de diligence van voor die tijd, maar als historicus betreurt hij toch stiekem dat de trekschuit tot het verleden gaat behoren. Het vervoer in zo'n vriendelijk schuitje dat rustig voortgetrokken wordt door een paard beviel hem wel. In de trekschuit hebben de reizigers tijd voor een goed gesprek, tijd om wat te eten of om gewoon lekker in een hoekje wat weg te dromen. Op dit moment (1873) ziet Havard nog trekschuiten, maar voor hoe lang nog? (Havard, 1873, p. 188)



Een vervoersmogelijkheid die in Friesland ook indruk maakt op Havard is de boerensjees, getrokken door een mooi, pikzwart paard. Met bewondering heeft hij gekeken naar de Friese sjees, dat fraai vormgegeven tweewielige Rococowagentje, dat prachtig beschilderd en versierd is, en afgewerkt met goud.



Ook het tuig van het zwarte paard ziet er fantastisch uit met rood en koper. De boeren kunnen zich met deze opmerkelijke voertuigen opvallend snel en comfortabel verplaatsen.

In Leeuwarden is Havard niet erg geïmponeerd door de architectuur. Niet bijzonder opvallend en niet bijzonder oud, de paar uitzonderingen daargelaten. Via Franeker gaat hij terug naar Harlingen om scheep te gaan naar Hindeloopen.

Doughty wil naar het Bergumermeer en zoekt mogelijkheden vanuit Leeuwarden naar het oosten de route naar Bergum te vinden. Hij moet daarvoor wel een nieuwe gids zoeken, want Rein Visscher blijft in Leeuwarden. Pieter de Vries wordt de nieuwe adviseur aan boord. De route die ze kiezen loopt eerst door nauwe sloten naar de Grote Wielen, het meertje waar Leeuwarders op de vrije zondag met de familie recreëren. Vervolgens zeilen ze naar de Kleine Wielen en verder.

Het is Doughty opgevallen dat er in Friesland niet alleen grote, luxe vrachtschepen rondvaren met welvarende schippersgezinnen. Ook leven er duizenden anderen in simpele onderkomens op het water. Handwerkslieden trekken rond in hun drijvende woningen, hun scheepjes, op zoek naar werk. Vissers wonen vaak met hun hele gezin in kleine aakjes, in een nauw vooronder. Zigeuners op het water varen van kermis naar kermis, van marktplaats naar marktplaats. Dat gaat de hele zomer door en daarna moeten ze maar zien ergens wat comfortabel door de winter heen te komen. Doughty ziet dat al dit veelkleurig varensvolk gevoegd moet worden bij de grote groep reguliere varenslieden die handel drijven met hun tjalken en pramen.

Gelegen aan de grote Wielen registreert Doughty hoe op de vrije zondag dagjesmensen met bootjes aan komen varen, een plekje aan de kant zoeken, aanmeren en een of meer tafelkleden uitspreiden in het gras, enig porselein uitstallen en water verhitten om thee te zetten.

Veel bootjevaarders komen ook even langs bij de 'Gipsy' en stoppen om dat vreemde "mooi schip" te zien. Doughty blijft niet te lang liggen, hij wil verder richting Bergumermeer. Eerst naar de ondiepere Kleine Wielen. Enkele vissers willen nauwelijks geloven dat zo'n groot schip als de Norfolk wherry daar kan varen. Het water is er helder en het smaakt goed. De tjalken vullen hier hun watertonnen. Doughty filtert eerst alle water dat hij inslaat. Als voorzorgsmaatregel. Op de tjalken zijn ze echter onbekend met het gebruik van filters.

Daarna vervolgt Doughty zijn tocht over het water door nauwe sloten, op zoek naar een bevaarbare route naar de Bergumermeer. Plotseling komen ze voor een ruwe houten brug met een huisje ernaast op de kant. Het rode huisje heet 'Goddeloos Tolhuis'. Een man loopt met ons mee langs de kant. "Waarom wordt dit huisje goddeloos genoemd?", vraagt Doughty. De vraag heeft een vreemde uitwerking op de wandelaar. Hij zwaait wild met zijn armen en schreeuwt zo hard hij kan: "Noch ik, noch mijn vader, noch mijn grootvader hebben ooit gehoord waarom het huis goddeloos is."

Ondertussen drijft de 'Gypsy' op het brugje af. De mast gaat neer, maar door de wind blijft de vaart er toch in. Halverwege de doorgang, op het breedste punt van het schip, loopt de 'Gipsy' schurend muurvast tussen de palen van de doorgang.

De Morra, een visaak waar visser R.Knobbe door de week in woont en werkt. Getekend door W.J.Dijk. (Uit: W.J.Dijk: De schoonheid onzer binnenschepen. Amsterdam, 1977)

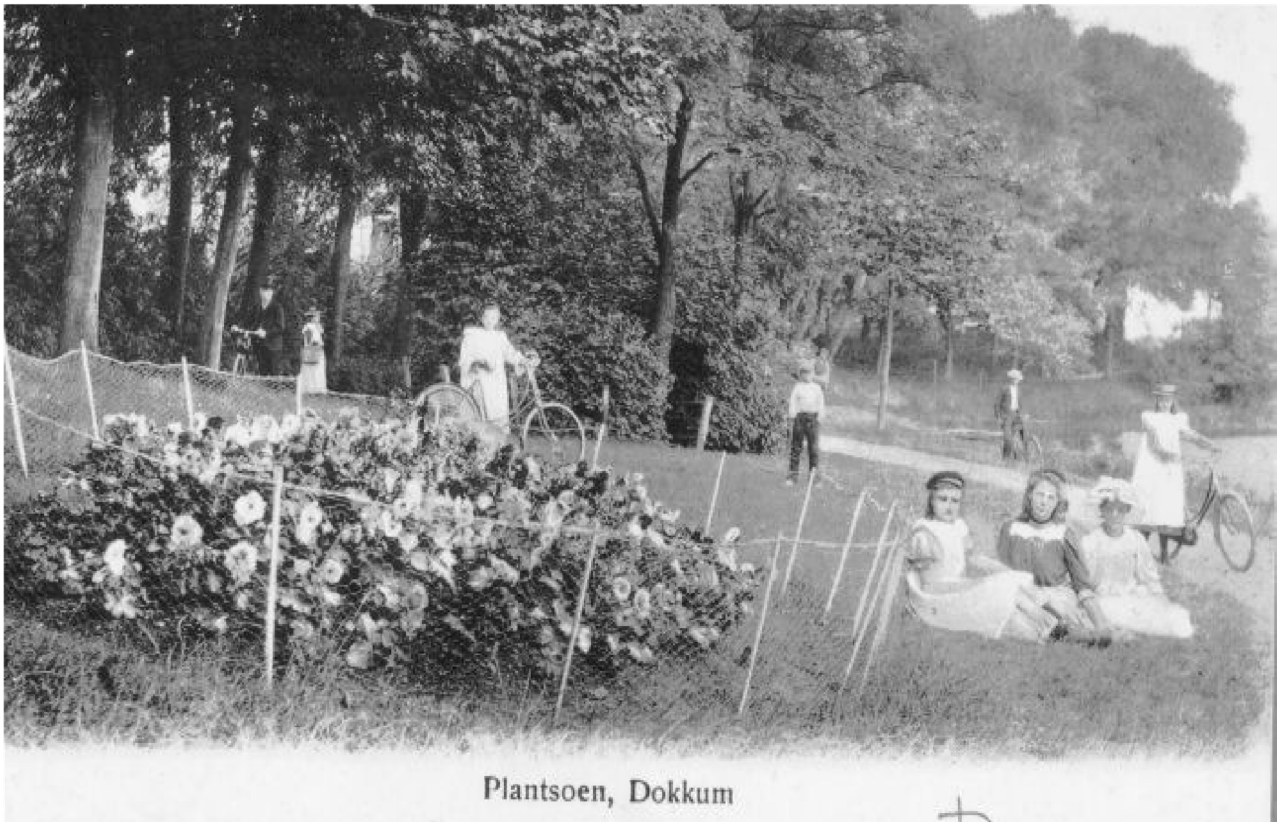
Omgeving van Dokkum, 1927. Een visaak met vaste tent. De visser en zijn vrouw wonen en werken op het schip. (Foto: Gorter, collectie Tresoar)

Plotseling staat de brug vol toeschouwers en wordt Doughty bijna doof van hun gekrakeel. Met behulp van enige takels en dankzij de trekkracht van enige toeschouwers komt het schip weer vrij. Achter de brug legt Doughty de wherry langs de kant om daar de nacht door te brengen. Bij het goddeloos huis koopt hij wat melk en boter, hij rookt er een pijpje met de 'baas' en vraagt hoe hij het beste in Bergum kan komen. Nou, naar Bergum, dat was niet zo eenvoudig met zo'n groot schip. Maar er is een nieuw kanaal naar Dokkum waar Doughty zonder problemen zal kunnen varen.

Dokkum, 1910. Westerbolwerk (Foto: Tresoar)

Dokkum, ja dat is een andere bestemming dan Bergum, maar de Engelsen aan boord van de wherry zijn ook wel benieuwd naar dit stadje waar de Friezen immers zo'n elfhonderd jaar eerder de Engelse bisschop Bonifatius hebben vermoord. De tocht gaat daarom door naar Dokkum, waar ze al spoedig aankomen en ze een ligplaats zoeken die bescherming biedt tegen eventuele wilde Friezen. Piet de Vries weet een goed advies: zoek een ligplaats bij de dodenakker, in de beschutting van hoge bomen en een steile stadswal. En inderdaad, van de doden verwacht Doughty geen last, het kanaalwater is schoon en het stinkt er niet. Het ligt er ogenschijnlijk prima. Vanaf de hoge wal worden de Engelse toeristen echter gadegeslagen door een groep toeschouwers. De mannen en jongens met de handen in de zakken, flegmatiek voor zich uitstarend, de vrouwen enigszins opgewonden en nieuwsgierig. De oever is er steil en modderig. Als de Engelse toeristen aan land gaan, moeten ze tegen de gladde helling van het bolwerk opklauteren, terwijl ze daarbij door tientallen blikken gevolgd worden. Eenmaal boven doet niemand zijn hoed af, wat overal elders toch een beleefde gewoonte is in dit land. Het is er zo'n gedrang dat er voor Doughty en de

zijnen nauwelijks plaats is om een voet op het pad te zetten. Niemand maakt ruimte. Het kost de Engelsen moeite om zich een weg te banen door de opeengepakte groep Dokkumers. Nauwelijks zijn Doughty en de zijnen op weg naar het centrum van het stadje, of ze horen het geklepper van klompen op de keien. De jongens en kinderen komen schreeuwend en gillend achter hen aan en beginnen onbeschaamd en ruw te duwen. Doughty zoekt met z'n dochters bescherming in een winkel, waarna het gepeupel zich wat verspreidt, maar zodra ze de winkel verlaten, worden ze weer opgejaagd. Recht voor zich uit kijkend en niet reagerend stappen ze stevig door. In het centrum van de plaats verschijnt eindelijk een bewaker van de openbare orde, een politieagent, met helm en zwaard. Deze reageert direct op Doughty's verzoek en jaagt zijn belagers uiteen. Zo beëindigen ze hun wandeling onder politiebescherming.
Later gaat Doughty met z'n zoon in de bijboot door de grachten van Dokkum. Niets kan mooier zijn dan de steile, grasrijke hellingen van de vestingwallen. Het stadje ziet er met de rode pannendaken tussen het groen prachtig uit. Maar hun kwelgeesten lopen alweer op het pad naast hen en schreeuwen "Vreemdeling! Vreemdeling!" Bij iedere brug waar ze onderdoor moeten, staat de jeugd boven hen en spuugt op hun hoofden als ze er onder door varen. Natuurlijk, het zijn jongens die niets te doen hebben, die maar wat rondhangen en zich vervelen, leeglopers en nietsnutten, die hen lastigvallen en aanvallen. Doughty vindt het echter merkwaardig dat niemand in Dokkum er iets van zegt. Op de straat lopen ook goed geklede burgers, maar niemand grijpt in, niemand doet iets. Geen enkel afkeurend woord werd gesproken.


Plantsoen, Dokkum

Die nacht wordt er een grote steen op het dek van de 'Gipsy' gegooid. Gelukkig is er niet veel schade. De volgende morgen gaat Doughty met een tweede man aan wal. Zij

worden dat moment niet hinderlijk gevolgd. Ze bekijken het stadhuis en ook spreken ze de burgemeester. Doughty vertelt zo goed en kwaad als het gaat, de burgervader verstaat geen Engels, hoe zij de dag tevoren door de jeugd zijn bejegend. De brave man, toch hoofd van de politie en verantwoordelijk voor de openbare orde en veiligheid, haalt slechts zijn schouders op en bromt iets van: "Ach, kleine stad, kleine stad." Dat was alles wat hij heeft te melden. Achteraf hoort Doughty dat de naam 'Dokkum' overal een scheldwoord is, ook bij Friezen onderling. Hij hoort het verhaal over een Engelse heer die met zijn jacht aanlegt bij Dokkum. Hij is gekomen om te jagen op eenden. Het gespuis van Dokkum bekogelt hem met keien, gooit stenen naar het jacht, waardoor er ruiten breken. De Engelsman laat het eerst even gebeuren, maar tenslotte wordt het hem te gek en hij pakt zijn geweer. Na enige vruchteloze dreigementen naar het gepeupel lost hij een waarschuwingsschot in de lucht, over de hoofden van de raddraaiers heen, om hen af te schrikken. Vervolgens wordt hij door de politie opgepakt, aangeklaagd en opgesloten. Buitenlanders mogen niet op borgtocht vrij in Nederland, dus blijft hij een paar weken in de cel. Uiteindelijk wordt hij veroordeeld tot het betalen van een kleine geldboete, waarbij de rechter rekening heeft gehouden met het feit dat hij uitgedaagd werd door de jeugd. "Bad people, Dokkum, very poor, drink plenty gin", is Pieters commentaar. Voor Doughty is het duidelijk: Dokkum is geen plaats voor Engelsen, heiligen, watersporters of Gipsies. Hoe eerder ze er weg zijn, hoe beter.

Dokkum, eind 1800. (Foto: Tresoar)

Dokkum, rond 1900. (Foto's: Tresoar)

Met Voordewind Leeuwarden uit

Tjerk Voordewind heeft in de 19e eeuw een verhuurbedrijf voor jachten aan Het Vliet in Leeuwarden. De oostkant van de stad is zijn uitvalsbasis. Ook is hij vaste zetschipper op de overnaadse boeier 'Stavo' van de familie Eysinga, die in een schiphuis op Kleijenburg ligt, tegenover Schilkampen. Als hij met dat schip enige dagen te varen is, grijpt zijn jonge zoon Hendrik (1887 – 1971) zijn kans. Een Frans stel dat in 1901 op huwelijksreis in Leeuwarden is, zou graag eens een tochtje maken met een rond zeiljacht. Hendrik is al aardig vertrouwd met het zeilen in de 'Bever', het jacht dat zijn vader in 1884 heeft gekocht voor de verhuurvloot (en tot 1910 zal houden). Hij zegt het Franse echtpaar toe hun de meren te laten zien met de 'Bever'. Zijn moeder maakt nog wel enig bezwaar, maar de veertienjarige Hendrik, nog scholier op de middelbare school, is vastbesloten en springt in het diepe als zetschipper. Van die tocht, waar Tjerk ongetwijfeld geen toestemming voor zou hebben gegeven, heeft Hendrik een beschrijving opgenomen in zijn boek 'Voor de wind', waar ik een en ander uit overneem. Het jacht 'Bever' (de huidige naam is 'Lytse Bever') is een half open jacht van 6.50 meter lang. Het dankt de naam 'Bever' aan het monster dat het roer versiert. Doughty lag in Sneek bij een boeier met een dergelijk ornament, maar dat was waarschijnlijk de grotere zus van dit jacht, de boeier 'De Bever' van de Sneker familie Wouda. De Franse toeristen verschijnen op de afgesproken tijd aan Het Vliet en de tocht kan beginnen. Voordewind schrijft: "Het was prachtig weer; een klein koeltje en de wind noordwest. Dat wilde dus zeggen, dat alles in de richting van Grouw bezeild was. Het ging dan ook gesmeerd; zelfs de spoorbrug in de Greuns lag open. Het kon allemaal niet beter. Mijn passagiers genoten intens, evenals hun veertienjarige kapitein.

Ornament van een bever op het roer van het Fries jacht de Lytse Bever. (Collectie: SSRP)

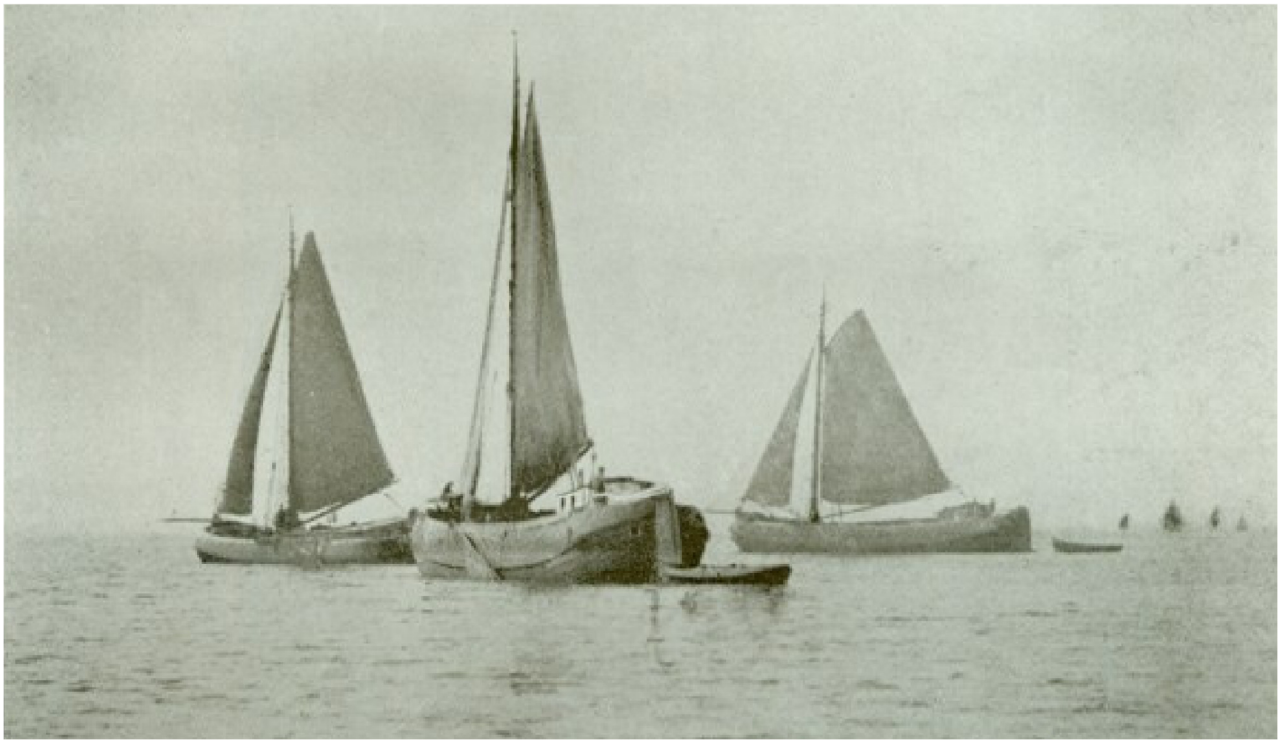
En hoe het die dag verder zou gaan, als de wind eens mocht gaan opsteken en hoe wij weer thuis moesten komen, als het stil werd, daar maakte ik mij geen kopzorg over.

De reis was nu eenmaal begonnen en ik zou wel zien wat het werd. Dat ik pas na een goede week weer boven water zou komen, vermoedde ik op dat moment allerminst." (p. 96) Voordewind zeilt door de Greuns en verder naar Wartena en gaat bij het Kruiswater (direct ten zuiden van Wartena) rechtdoor, richting Eernewoude. "Want met de drukke scheepvaart op de Gracht wilde ik toch liever niet te maken hebben. Die zwaar beladen tjalken met hun ver uitstaande gieken en 'loeten' namen soms de hele breedte van het vaarwater in beslag, met alle risico voor hun tegenliggers daaraan verbonden. Ik koos dus een rustiger weg en aangezien wij de ruimte hadden en er slechts een topskoelte woei, zodat wij de strijkklampen amper aan het water kregen, vond ik het wel vertrouwd de Fransman het roer aan te bieden. Hij accepteerde dat terstond en ik had al gauw in de gaten, dat het aan hem wel besteed was. Hij was een en al aandacht voor dit werk en was verder de hele dag niet meer van de roerpen weg te slaan. Zo werd die tocht bij dat uitgezochte weer een groot succes. Vooral van het kruisen op de Wijde Ee kregen mijn passagiers niet genoeg en het was al bijna zes uur, toen wij in Grouw aankwamen." Het Franse paar heeft de smaak te pakken en probeert de jonge Hendrik over te halen de tocht wat langer te maken. Ze kunnen vast wel in Grouw overnachten en de volgende dag verder zeilen. Hendrik zou dan aan boord blijven. Hij heeft een slaapplek in het vooronder. Dat is akkoord. Per telegram informeert Hendrik zijn moeder dat hij nog even wegblijft. De volgende dag belooft het weer fraai te worden. De Fransen hebben het Pikmeer nu wel gezien en willen naar het Sneekermeer.
Hendrik waarschuwt, dat het met deze slappe wind moeilijk kan worden van het Sneekermeer terug te komen in Leeuwarden, maar dat bezwaar maakt geen indruk. Dus gaat het richting Sneekermeer. Een mooi briesje dat bakstag inkomt zorgt voor een prachtige zeiltocht. "Om de haverklap moest ik dan ook van mijn gezelschap horen, dat zij nog nimmer op een dergelijke kalme manier van de natuur genoten hadden." Bij de Langweerder Wielen zoeken ze even de kant op en genieten van het drukke scheepvaartverkeer tussen Groningen en Holland, dat in die jaren nog de route over Scharsterbrug en Langweer neemt en onderhouden wordt door zeilschepen. Vrachtschepen voortbewogen door stoom of motoren zijn rond 1900 nog zeldzame verschijningen. Kalm en statig glijden de grote, goed onderhouden tjalken onder hun enorme zeilen voorbij. Voordewind raakt er nooit op uitgekeken. Maar ook zijn passagiers blijken de grootste belangstelling te hebben voor deze taferelen en zijn gewoonweg in extase, wanneer weer zo'n kanjer van een schip, zwaar beladen, passeert. Kinderen spelen er op de luiken; dikwijls zit de vrouw aan dek achter de naaimachine, terwijl de schipper, genoeglijk zijn pijp rokende, aan het roer staat en de knecht bezig is met allerlei karweitjes. Het gaat allemaal even kalm en rustig. "Mijn kennis van de Franse taal", zo schrijft Voordewind, "werd hier duchtig op de proef gesteld, want mijn gezelschap merkte allerlei dingen op, die ik dan moest proberen duidelijk te maken.(…) Waarom bijvoorbeeld het ene schip, diep geladen, de last onder de luiken had en het andere met enorme bovenlasten van hooi en turf voer. En met mijn explicaties over de herkomst en bestemming van die goederen raakte ik wel de nodige keren klem.

De Veenhoop, ca. 1930. Tekening van Jan Planting (Drachten, 1893 – 1955)

Op een paar honderd meter afstand van ons lag een kleiner binnenschip aan wal; men was daar bezig hooi te laden. Mijn vrouwelijke passagier maakte mij duidelijk, dat zij daar aan boord wel graag eens een kijkje zou willen nemen. Ze was nieuwsgierig hoe zo'n woning er wel uit zou zien. Dus ik met haar op stap en nadat ik de schipper en zijn vrouw had ingelicht over het doel van onze komst, werden wij terstond met de grootste bereidwilligheid toegelaten. Heel handig liet de elegante Française zich in de roef zakken en bleek terstond onder de indruk van hetgeen zij daar zag. Terwijl haar anders de mond niet stil stond, sprak zij hier aanvankelijk geen woord. Dat zij hier zo'n fraai en wel onderhouden kamertje zou aantreffen, had zij stellig niet verwacht. Alles zag er even aardig uit en de schippersvrouw toonde met zichtbare trots de inhoud van de vele kastjes. (…) Haar man keek ondertussen vol ontzag naar die enorme hoeveelheden hooi, die de boeren daar op hun vorken staken en omhoog werkten. Hij vroeg of hij dat ook eens mocht proberen, maar toen hem een vork in handen gegeven was, kwam hij al gauw tot de ontdekking, dat het hanteren van zo'n instrument niet zo maar ieders werk is. (…) Het was betrekkelijk laat, toen ik mijn passagiers in Langweer aan wal zetten. Daar zouden zij de nacht doorbrengen en de volgende dag zou het vermoedelijk weer op huis aan gaan. Dat had ik tenminste zo half en half uit de gesprekken begrepen. Maar ook dat pakte weer anders uit. Want toen de jongelui de volgende morgen aan boord kwamen, maakten zij mij duidelijk, dat zij het Tjeukemeer wilden zien. In het hotel had men hun namelijk verteld, dat dat het grootste van Friesland is en bovendien moest het ook in de buurt van Giethoorn zo mooi zijn. Zij wilden dat allemaal graag bezoeken." (p. 11,101)

Fries jacht 'Bever' van T. Voordewind in 1893. (Foto: Collectie Fries Scheepvaartmuseum)



Tjeukemeer, 1906. Tjalken bij weinig wind. (Foto: Tomalin, 1907)

Voordewind zeilt zodoende met zijn Franse gezelschap naar het Tjeukemeer, naar Echtenerbrug en verder naar de Kop van Overijssel. Daar komt hij wel op voor hem onbekend terrein en moet hij varen 'op gegist bestek'. Maar overal zijn mensen die hem de weg wel willen wijzen en zo komt hij tegen de avond bij de Beulaker Wijde, die hij volgens een visserman recht over moet steken.

Het is zijn bedoeling naar Zwartsluis te zeilen, waar z'n gezelschap in een hotel zal kunnen overnachten, maar zoals zo vaak valt de wind ook nu weg zodra de zon ondergaat. Bovendien raakt de jonge schipper bij de invallende duisternis de juiste koers kwijt.
Aangezien het bladstil is geworden en Hendrik gewoon de richting kwijt is, wordt besloten het anker uit te gooien. In het duister is het onmogelijk de juiste route te ontdekken. Het gezelschap moet de nacht noodgedwongen aan boord doorbrengen.
"Hiertegen had het Franse stel geen enkel bezwaar. In tegendeel, dat zou heel interessant zijn en ook nadat ik erop had gewezen dat ik voor hen geen beddengoed aan boord had, veranderden zij niet van opinie. Op de bootkussens zou het heel wel gaan
en het was in het langst van de dagen. Van slapen zou misschien wel weinig komen, maar dat haalden zij later wel weer in."

Hendrik gaat met de 'Bever' voor anker en zet de afneembare kajuit op, een uitvinding van zijn vader, zodat er een gezellige kombof ontstaat waarin zijn passagiers de nacht moeten doorbrengen.

Het Fries jacht 'Bever' met Hendrik Voordewind bij de mast. (Foto: FSM)

Midden in de nacht wordt Hendrik wakker. Hij voelt beweging in het schip en hoort het blok van de klaploper van de kraanlijn tegen de mast tikken. Er steekt een harde wind op en daar is bij het besluit om op het meer te overnachten niet mee gerekend. De wind zet flink door en Hendrik besluit wat meer ankerlijn te zetten, maar hij ligt op ondiep water en het roer raakt af en toe de grond. Het jacht steigert flink in de golven en het buiswater vliegt over het schip. De Franse passagiers vragen enigszins bezorgd of het wel goed gaat. "C'est dangereux?" De schipper probeert de gasten gerust te stellen, maar maakt zich ondertussen steeds meer zorgen. De passagiers blijven gelukkig rustig en zitten vrolijk te lachen en te praten. Geregeld komt de vraag: "Tout va bien, mon capitaine? Il n'y a pas de danger?" En de kapitein antwoordt: "Mais non, tout va très bien." Maar onderhand zit hij hem behoorlijk te knijpen.
Als de zon opkomt, ziet Hendrik dat de lage wal op enkele honderden meters afstand is en niet alleen bestaat uit riet, maar ook uit stenen met bekisting. Gelukkig houdt het anker goed, maar hoe komt hij weg uit die benarde positie? Zijn passagiers vinden het allemaal heel interessant en kijken met belangstelling naar de schuimende golven. Van de moeilijkheid van hier weer weg te komen, hebben zij niet het minste begrip. Uiteindelijk neemt Hendrik het besluit maar onder zeil te gaan. Hij zet drie reven in het grootzeil en slaat de stormfok aan. Nu nog het anker binnenhalen en meteen goed onder zeil komen, anders dreigt lagerwal. De passagiers krijgen een plek plat op de vloer, in verband met de slingerende giek. Vervolgens het stormfokje erbij waarna Hendrik het ankertouw van de bolder losmaakt en met één sprong weer bij het roer is.

Daar zet hij terstond het ankertouw op de achterbolder en probeert de boot in de richting van het anker te sjorren. Die manoeuvre gelukt. Doordat het achterschip op die manier steun krijgt, valt de kop gelukkig over de andere boeg weg en meteen staat de fok vol. Toen direct de zeilschoot, die nog steeds los hing, doorgehaald en ook het grootzeil valt vol en komt tot rust. Hevig buizend tornt de boot tegen de witte koppen in, maar alles gaat naar wens. Het anker blijkt over de kop te zijn getrokken en voordat het zich weer vast kan zetten, haalt Voordewind snel zoveel tros binnen, dat het daartoe de kans niet meer krijgt. Een poosje later haalt hij het anker helemaal binnen en is blij dat ze zonder ongelukken onder zeil zijn gekomen.

Eenmaal veilig tussen de groene wallen, geven de passagiers te kennen dat zij nu wel genoeg water hebben gezien en dat zij de terugtocht willen aanvaarden. Aangezien de wind tegen zit, roept Hendrik de hulp in van een passerende sleepboot die met een paar tjalken op weg is naar Heerenveen. Kalm en langzaam gaat het nu naar huis. In Scharsterbrug zal het gezelschap van boord gaan om over land verder te reizen naar Leeuwarden. Daar ligt toevallig ook de boeier 'Stavo' met Tjerk Voordewind als zetschipper. Het Franse stel neemt allerhartelijkst afscheid en toont zich royaal bij de afrekening. "Nu, inderdaad: het waren buitengewoon prettige mensen, deze vreemdelingen, en met groot genoegen denk ik dan ook nog steeds aan deze tocht, waarop ik mijn reputatie als schipper hoog had gehouden."(Voordewind, 1951, p. 108)

De wijze waarop Voordewind ankerop gaat, is voor Tolsma (2009) aanleiding tot een specifieke opmerking over hoe de ankerlijn op de 'Bever' wordt gevoerd. Tolsma, zelf een varensman, merkt een detail op dat voor Hendrik blijkbaar vanzelfsprekend is en hij daarom niet vermeldt. Deze ankermanoeuvre kan alleen uitgevoerd worden zoals Voordewind beschrijft, als de ankerlijn door het kluisgat (of door een oog op de botteloef) wordt geleid. Voordewind haalt immers snel de lijn naar achteren en belegt die op een klamp dicht bij de plek van de stuurman, terwijl het jacht met de kop in de wind blijft liggen. De lijn blijft dus via de voorsteven lopen, anders zou de kop wel direct wegdraaien van de wind. Opmerkelijk, omdat het tegenwoordig ongebruikelijk is de ankerlijn te geleiden via het kluisgat. (Zie Tolsma, 2009, p. 65)

Vagebonden op de terugtocht

Tomalin en zijn twee vrienden zullen van Leeuwarden naar het zuiden. Het weer is prachtig. Onbewolkt en vrijwel geen wind. De nacht zullen ze doorbrengen in Warga. Ze komen er rustig en netjes binnendrijven. De vaart is er erg smal. Niet breder dan zo'n zes meter. De dorpelingen zitten na de werkdag langs het water te vissen en zitten zo dichtbij, dat je hun bijna de handen kunt schudden. "There are two *Wip* bridges (5 cents each) over the main water-way. They were the first of their kind which we had passed through; all the previous ones had been of the "swing-round"order –*Draaj* bridges." (p. 134) Die avond maken ze een wandelingetje door Warga en bemerken dat de straatjes reeds om tien uur verlaten zijn. Een groep

jongens en meisjes komt laat in de avond langs van een of andere braspartij, met ruw gestoei en lawaai. Hun aanwezigheid past niet goed bij het beeld van de vredige oude huisjes.

De volgende morgen blijkt de wind te zijn gedraaid. Ze hebben hem nu pal tegen. Ook het weer is omgeslagen. Er hangt nevel boven het water en het dreigt te gaan regenen. Ze maken zo weinig voortgang, dat twee vagebonden de kant op gaan en de boeier tegen de wind in trekken tot waar het vaarwater een bocht maakt en ze weer kunnen zeilen tot aan Grouw. Daar missen ze net de open spoorbrug en moeten nu drie kwartier wachten. Maar dat levert hun wel een sleep op naar Sneek. Zeilschepen zijn in die tijd nog niet voorzien van een hulpmotor. Om een bestemming te bereiken, is de schipper geheel afhankelijk van de wind. En die zit voor de vagebonden dus even niet mee. Te weinig en uit de verkeerde hoek.

Bij de spoorbrug van Grouw krijgt de boeier 'Marie' echter een sleep van een motorbeurt, een beurtvaarder met een gloeikopdiesel als scheepsmotor. Het is in die tijd heel gebruikelijk dat motorschepen bij windstilte aan zeilschepen een sleep geven, al dan niet tegen betaling, en het handigste krijg je die tijdens de vaart op plekken waar je samen wacht voor bijvoorbeeld een brug of sluis. Achter de beurtvaarder schiet het goed op richting Sneek, maar de vagebonden zouden het tochtje nog veel plezieriger hebben gevonden, als ze niet zo vlak achter de uitlaat van de motorbeurt hadden gezeten. Nu mogen zij de hele tocht de uitlaatgassen van hun sleepboot inademen. Achter Sneek scheiden zich echter de wegen van beurtschipper en Engelse toeristen. De schipper gooit de sleep los, wat de vrienden, "thank heaven", verlost van die vreselijke uitlaatgassen.

Vanaf Sneek is de vaarroute gunstiger wat de wind betreft. De grote meren in het zuiden van de provincie zijn nu voor hen bezeild. Op de Langweerder Wielen raken de vagebonden onder de indruk van de prachtige pasteltinten op het water. Ze ankeren op het meer bij een eilandje en roeien met de sloep naar het dorp. Het water voor het dorp is bijzonder ondiep.

Langweer zelf is een rustig, stil plaatsje. De dorpsstraat bestaat uit hoge bomen die aan de huizenkant kort gesnoeid zijn en boven de straat mogen uitgroeien. Gelukkig zit de jeugd nog op school als zij het dorp door gaan, zodat zij ongestoord kunnen rondkijken en foto's kunnen maken.

Wel storen ze zich in het dorp aan het continentale gebruik om honden voor karren te spannen. In het diervriendelijke Engeland is dat niet de gewoonte en zelfs onbevooroordeelde reizigers zullen volgens hen moeite hebben zich in te houden, als ze een dikke Nederlander op een karretje zien zitten dat door een hond wordt voortgetrokken.

De boeier 'Marie' wordt van Grouw naar Sneek gesleept door een beurtvaarder. Dat schiet lekker op, maar de uitlaatgassen zijn bijna onverdraaglijk. Het is voor de vagebonden werkelijk een opluchting als de sleep achter Sneek wordt losgegooid. (Foto: Tomalin, 1907)

Langweer, 1906. (Foto: Tomalin, 1907)

Terug op de boeier zetten ze zeil en gaan via de Scharsterrijn naar het Tjeukemeer. Dit lange kanaal verbindt de havenplaats De Lemmer met steden als Leeuwarden en Sneek en het wordt daarom druk bevaren door grote tjalken. Het Tjeukemeer, de koning van de Friese meren, ligt er die dag geweldig bij. Het waait lekker en de wind komt vrij over het ruime water. De 'Marie' zet de gang erin, waarbij de golven soms over de boeg spatten. Het is het mooiste zeiltraject dat deze Engelse toeristen tot dusverre hebben beleefd. In een half uur zijn ze aan de overkant en ze zouden nog wel de hele dag op het meer blijven zeilen, maar de tijd dringt. Ze willen ook nog andere plekken in Friesland bezoeken, dus gaat de tocht verder naar De Lemmer. Bij de ingang van de Lemsterrijn zien ze een klein huis dat een vreemde naam draagt: Gebraden Haan. ("roast-cock"). Waarom een huis zo'n aparte naam heeft, weet niemand hun te vertellen. Een van de vrienden wil er stoppen en denkt er een gebraden haantje te kunnen eten, maar dat is volgens de schipper een vergissing. Dat is niet mogelijk, wat wel zeer teleurstellend is.

De Lemmer heeft als havenstad enerzijds banden met de wijde wereld aan de andere kant van de zee en ligt anderzijds dicht bij plaatsjes in Friesland waar ze geen idee hebben van die andere wereld. Deze havenplaats ligt dichter bij Amsterdam dan Stavoren. Stoomboten gaan en komen. Ze brengen koopwaar naar Friese marktplaatsen als Sneek en Leeuwarden en ze varen uit met zuivelproducten als boter en kaas die in Friesland worden gemaakt. De Lemmer heeft ook een grote vissershaven en de vagebonden genieten van de bedrijvigheid in deze havenplaats als

ze met de 'Marie' langzaam achter enige grote tjalken aan De Lemmer binnen varen. Buitengewoon interessant vinden ze ook een pottenbakkerij. Rijen en rijen potten staan in verschillende bewerkingsfasen tegen de muur van het bedrijf. Vaag zien ze achter in het gebouw de grote oven waarin de vazen en potten gebakken worden. Een oude man met een gezicht en een baard in de kleur van de klei waarmee hij werkt, zit in een hoek aan zijn draaitafel. Van alle industrieën is de pottenbakkerij een van de schilderachtigste. De fotograaf krijgt alle gelegenheid om er zijn plaatjes te schieten. De nogal kinderlijke wens van de arbeiders om beslist op de foto te komen, doet bijna komisch aan en als iemand per vergissing door de fotograaf gevraagd wordt te poseren op andermans werkplek, ontstaat er bijna ruzie. Natuurlijk verontschuldigen ze zich direct en daarna is de sfeer ook weer normaal. De eigenaar van dit bedrijfje heeft zo'n enorme pruim tabak in zijn mond, dat de vagebonden hem moeten vragen deze even te verwijderen. Gedienstig haalt hij de enorme klont tabak uit z'n mond. In Nederland is het kauwen van tabak net zo'n gangbare gewoonte als het roken ervan. Alles bij elkaar gaat het om enorme hoeveelheden.
Terwijl de drie vrienden de pottenbakkerij bekijken, heeft een grote menigte zich op de stoep voor het bedrijf verzameld. Als ze het pand verlaten en naar de kust gaan, blijft deze menigte hen begeleiden. De kust bij De Lemmer is ondiep en bestaat uit een zandbodem. Talloze kinderen zijn er aan het pootjebaden. Zij voegen zich direct bij de grote groep als deze aankomt bij het strand.

De toeristen worden op dat moment omringd door een schreeuwende mensenmassa, die met alle geweld op de foto wil. Opnieuw ervaren de vagebonden, dat je een plaats alleen rustig kunt bezoeken als de kinderen op school zitten. De bewoners van de dorpen en steden zijn geen buitenlandse bezoekers gewend. Voor hen zijn de bezoekers

‘rare birds’, zeldzame vogels, die je gezien moet hebben. Het nieuws van hun aanwezigheid gaat als een lopend vuurtje door het dorp. Binnen enkele ogenblikken staat een deel van de volwassen bevolking en vrijwel de gehele jeugd op straat om het vreemde bezoek aan te staren. Die avond gaan ze met de ‘Marie’ de Zijlroede af naar het westen, pal tegen de wind in, naar de Grote Brekken. Alle drie de vagebonden gaan in de lijn om het schip tegen de wind in te trekken. Een boeier is een zwaar gebouwd schip, dat weliswaar onder zeil gemakkelijk voortglijdt, maar volgens de vagebonden een ramp is om te jagen. Ze zijn daarom opgelucht als op De Brekken het zeil er weer bij kan. De eenzaamheid en de rust die zo’n grote plas uitstraalt aan het einde van de dag maakt grote indruk op de Engelsen. Zij denken dat Friesland zoveel ruimte op het water heeft, dat als alle jachten van de Norfolk Broads in augustus in Friesland gaan varen, het nog steeds mogelijk is er de stilte op te zoeken.

Doughty zeilt via De Leyen naar Grouw

Als Doughty bij Dokkum zal vertrekken, komt de brave man die naast de ligplaats van de ‘Gipsy’ in de tuin werkt hun een grote mand aalbessen brengen. Niet alle Dokkumers hebben een probleem met vreemdelingen. Daarna gaat de ‘Gipsy’ door de brug en met zwaar gereefd grootzeil vliegen ze door het water, weg van het voor hen weinig gastvrije Dokkum. In de nauwe sloot trekt het schip een hoge hekgolf die achter hen over de oever loopt. Het is marktdag in Dokkum. Ze zien echter geen kooplui in boten. Er staat waarschijnlijk te veel wind voor hen. Over het jaagpad trekt wel een eindeloze stoet landvolk. Lopend en rijdend. Vrouwen met de gouden kap op het hoofd, mannen op klompen, met antieke voertuigen die zo uit het museum lijken te komen. En ook ruiters te paard. In een langzame gang rijden ze op grote zwarte paarden langs het water. De ruiters zijn zelf ook in het zwart gekleed. De broekspijpen opgebonden net onder de knie, de voeten in fluwelen slippers. De ruiters gebruiken geen gewoon leren zadel, maar zitten op schitterende, vuurrode zadelkleden!

De tocht naar het zuiden gaat door smalle vaarten met vele bruggen. Na verloop van tijd buigt het water naar rechts en daarmee beginnen de problemen. De stevige wind is nu tegen. Het water is niet langer bezeild en te smal om tegen op te kruisen. Bovendien is het zachtjes beginnen te regenen. Pieter de Vries bezit als enige geen oliegoed. Hij draagt vele jassen over elkaar die hij afpelt of aantrekt al naar de omstandigheden. Iedere dieper liggende laag ziet er nog antieker uit dan de vorige. Alsof hij de jassen draagt van al zijn voorvaderen en de onderste jas van zijn aartsvader is geweest. Maar van welke voorvader Pieter ook een jas mag dragen, hij laat zich gewoon natregenen en blijft daar totaal onverschillig onder. Nat of droog, hij doet gewoon opgewekt zijn werk.

De Lemmer,1906. Een houten visaak en twee botters. (Foto: Tomalin, 1907)

De Lemmer, 1906. Visaakje. (Foto: Tomalin, 1907)

Bergum, buurtschap jaren dertig (Foto: F. Stienstra, collectie Tresoar)

De 'Gipsy' vaart nu in de buurt van Westereind. Het landschap verandert. De oevers worden hoger en mooier, begroeid met lang gras. Op de kant keurige hutjes van de boerenbevolking. Een hut bedekt met "English looking ivy" – klimop - een andere met huislook in bloei op de nok van het rieten dak.
Na de zevende brug stopt Doughty ermee. Bij Kuikhorne, tegenover een mooie boerderij legt hij aan. De wind is gaan liggen, de zon gaat onder en de brug met witte leuningen, de donkere bomen op de achtergrond en de roodoranje lucht weerspiegelen in het stille water. Kinderen bij de boerderij spelen in de tuin. De Engelsen horen een vrouw zingen. "That was all, but the beauty of the simple scene, the homely aspect of it, has taken strong hold on my memory." (Doughty, p. 64)
Hier de volgende ochtend geen vervelende lanterfanters op de brug, maar aardige kinderen die er schoon en netjes uitzien met gekamde haren en leuke gezichtjes.
De meren in het oosten van Friesland blijken er heel anders uit te zien dan die in de Zuidwesthoek. Hoewel het water overal hetzelfde lijkt, verschilt het van karakter door de andere entourage. In het oosten zijn de oevers hoger, zanderig en meer bebost. Het landschap doet hen meer denken aan het Engelse.

De tocht van de 'Gipsy' is ondertussen niet onopgemerkt gebleven. In plaatselijke kranten wordt over hen geschreven. Het grote, gepiekte zeil wordt vreemd gevonden. In Friesland is men immers grootzeilen met korte, gekromde gaffels gewend. Ze kunnen hen al van verre herkennen aan het enorme grootzeil. Velen zijn door deze publicaties nieuwsgierig geworden en willen dat vreemde "Engelse schip" wel eens zien. Als Doughty bij Bergum door de brug gaat, wordt hij vrolijk begroet door de toegestroomde menigte.

Doughty en de zijnen vinden dat de Nederlandse 'middle class' veel over Engeland en van de Engelsen weet. Zelfs de arme mensen die hoogstens de dorpsschool hebben bezocht, zijn absoluut niet onverschillig, maar willen graag wat weten. Friese kinderen zijn voor Doughty een genot om te zien met hun blozende gezichtjes en zachte stemmen. Doughty's dochters worden bij Bergum dikke vriendinnen van 'a little Anna and a littler Jan'.

Bergum, draaibrug. (Foto: Tresoar)

De tocht gaat nu verder over het Bergumermeer naar De Leijen, waarna ze vanaf dat meer het pas aangelegde Opeinderkanaal in varen. Aan weerszijden zijn op de oevers nog de bergen geel zand te zien die zijn weggegraven om het kanaal op diepte te brengen. Her en der is het zand begroeid met wat bloemen en gras.
Vreemd genoeg ontmoeten ze op deze route maar weinig andere schepen. De commerciële scheepvaart kiest blijkbaar voor het grotere vaarwater tussen de grote steden, vooral op de marktdagen. Op deze smallere vaarten zien ze de grote tjalken niet. (Het Opeinderkanaal is gegraven voor de waterbeheersing, niet voor de scheepvaart.D.H.)
Ze volgen het Opeinderkanaal, laten de waterweg De Drait naar het Buitenstvallaat van de Drachtstervaart links liggen en koersen naar het westen, richting Eernewoude en Grouw. Bij een versmalling van het vaarwater de Ee, bij de Eester Zanding, loopt de Gipsy hard aan de grond. Het Oudegaastermeer ligt vlakbij, maar is nu eventjes onbereikbaar. De wherry komt met de nodige moeite los door achteruit te bomen. Voorzichtig zoekt Doughty een bevaarbare weg over de ondiepte, vaart door tot voor Oudega en gaat met de roeisloep naar het dorp.

Gezicht op t meer, Oostermeer.

Bergum
Het Bergumer meer

Opeinde, vaart naar De Leyen.(Foto: Tresoar)

De volgende dag regent het voor het eerst van 's morgens vroeg tot 's avonds laat. Door de regen loopt een man met z'n visgerei, gewoon zonder regenkleding. "No Frieslander ever thinks of a great coat before he is wet through." Als het weer tenslotte opklaart, hijst Doughty het zeil en koerst naar de Wijde Ee en de Hooidamsloot, de route naar Eernewoude. "What a difference the weather makes!" Vervolgens gaat de reis verder via het dorp Wartena en de vaarweg de Graft naar Grouw. Het is er heerlijk zeilen over afwisselend bredere en smallere vaarwaters, met fris groene oevers en boerderijen omgeven door bomen. Via de Sytebuurster Ee komen ze op de Wijde Ee, maar die is plaatselijk te ondiep voor de 'Gipsy'. Na een mooie zeildag gaan ze naar Grouw, waar ze overnachten.

Tomalin bezoekt Sloten en gaat door naar Workum

Iedere Norfolk yachtsman, dus ook Tomalin de vagebond, kent het vervelende werk van de mast te moeten strijken voor een brug. Het enige dat hem motiveert dit te doen, is de zekerheid dat hij daarna weer kan zeilen. Tomalin vindt de waterpoorten in Sloten bijzonder fraai, maar geeft zelf toch maar de voorkeur aan de wat minder mooie dubbele wipbrug aan de buitenkant van het stadje. Wel verbaast het hem dat hij voor de dubbele wip ook een dubbele prijs moet betalen: twintig cent. Nergens in Friesland hoefde hij bij een brug meer dan tien cent te betalen.

Het stadje zelf met de doorvaart onder de waterpoorten door vinden de vagebonden wel heel bekoorlijk. Er heerst een uitnodigend vredige sfeer in het stadje.

Sloten 1906, vanaf de Zuiderpoort. (Foto: Tomalin, 1907)

De vrienden bezoeken de zuivelfabriek aan de noordkant van het plaatsje en laten zich rondleiden door een Nederlandse heer die goed Engels spreekt. Ze volgen het productieproces van boter en kaas. Het grootste deel van de boter wordt gezouten. Een klein deel niet, dat is bestemd voor de Engelse markt. De kwaliteit van de boter en kaas wordt regelmatig en streng gecontroleerd door een overheidsdienst, die een keurmerk aan de producten toekent als de kwaliteit in orde is.

De vagebonden bedanken hun begeleider voor het boeiende gesprek en zeilen met de 'Marie' langzaam het Slotermeer op. De bewolking neemt toe, de wind valt weg en de boeier ligt vrijwel stil als plotseling over het spiegelgladde water windvlagen komen aansnellen en het duurt niet lang of ze varen door Woudsend. Dat dorp lijkt hen niet interessant genoeg om te stoppen.

Ze varen door naar het Heegermeer en kruisen in lange slagen naar Gaastmeer. Daar pakken ze de jaaglijn op en trekken de boeier naar de Grote Gaastmeer. Een plas die groot wordt genoemd omdat die klein is. In de verte verrijst het silhouet van de oude stad Workum en die stad wordt de eindbestemming van die dag. Ze passeren de spoorbrug, gelukkig zonder te hoeven wachten, en leggen aan net buiten de bebouwde kom.

Sloten, 1906. (Foto: Tomalin, 1907)

Doughty koerst via Terhorne naar Bolsward

De vaarwegen rond Grouw zijn voor Doughty een genot om te bevaren. De plassen zijn zeker niet de grootste in Friesland, maar voor hem wel het meest aantrekkelijk. Terwijl ze met de wherry de omgeving verkennen, ontmoeten ze een visser die met zijn gezin op een aakje woont in het watergebied. De visser, zijn gebruinde vrouw en vijf zongebrande kindertjes wonen in een kleine aak met een 'tent' voor de mast. Doughty is benieuwd of deze visser wel aal weet te vangen, want hij zelf slaagt daar niet in. Het valt inderdaad tegen. Er zit in deze plassen niet veel paling.
De leefsituatie van de visser trekt Doughty's aandacht. De oudste van de vijf kinderen is een klein meisje van zeven jaar. Zij gaat een paar maanden per jaar naar school. In de winter, als ze met het aakje in Akkrum liggen om de winter door te komen. Het scheepje wordt dan iets verbouwd, zodat er ook achter de mast een overdekt onderkomen is. De arme kerel lijkt heel tevreden te zijn met zijn bestaan, maar Doughty weet dat vissers in Norfolk wel tien keer zoveel vis vangen, in viswater dat niet zo overbevist is.

Akkrum, 1900 (Foto: Tresoar)

Wat de dagelijkse beslommeringen betreft, is het de ervaring op de 'Gipsy' dat in Friesland de melk altijd goed is. De kwaliteit van de boter varieert, maar is meestal wel goed. De eieren zijn er vers en goed evenals het rundvlees. Schapenvlees is nauwelijks te krijgen. Het brood is er goed, maar te licht. De beschuit is uitstekend, maar suiker slecht en te duur. Ook vinden de Engelsen het vreemd dat ze hun linnengoed niet goed schoon van de wasserij terugkrijgen.
De trektocht van Doughty laat hem geen tijd eeuwig in Grouw te blijven. Hij moet door en zeilt naar het zuiden, naar Nes, waar het vaarwater uitkomt op de Boorn en een bocht naar rechts maakt, naar het westen.

Een tjalk die voor de wind vanaf Akkrum aan komt varen en de hele breedte van het vaarwater gebruikt, komt te dicht langs de wherry en schampt de bijboot. Het is de enige keer gedurende de gehele tocht dat Doughty schade heeft door slecht schipperswerk. "Only an Overijssel schip", merkt Pieter schamper op. Het is echter Doughty's ervaring achteraf dat de Overijsselse schippers even beschaafd en goed zijn als de Friese.

Na Akkrum gaat de tocht via de Terkapelster Poelen naar het Sneekermeer en daarna naar de merengroep ten zuiden van Bolsward. Helaas is de doorgang naar de Goëngarijpster Poelen afgesloten en moeten ze terug naar Terhorne, om via de Terhornster sluis naar het Sneekermeer te gaan. Bij de sluis probeert de schipper van een tjalk de wherry op snelheid te verslaan, maar zodra Doughty het grootzeil op zijn

wherry goed doorzet, loopt hij gemakkelijk op de tjalk uit. Het is een plezierig gevoel met gemak de tjalk voor te blijven die met een flinke bruis voor de kop achter hen aan zeilt.

Akkrum, begin 1900. Onder: de Boorn. (Foto's: Tresoar)

Terhorne, 1906. (Foto: Tomalin, 1907)

De vagebonden op de weg terug naar Stavoren

Workum is in de ogen van de vagebonden een stad van enige importantie. Net als vele andere plaatsjes in Friesland bestaat ook Workum uit niet meer dan één enkele straat, maar die is in dit geval wel heel erg lang. Ook denken ze iets vreemds te zien aan die straat maar weten niet wat, tot ze ontdekken dat deze straat nog niet zo lang geleden een gracht was met een smalle weg aan weerszijden. Voor dertig jaar is de gracht gedempt en nu ligt er een mooie brede weg met bomen aan weerszijden. Minder fraai en zelfs onhygiënisch vinden zij de nauwe ruimte van slechts een enkele decimeter tussen de woningen bij het plein. Vrijstaande woningen met een zinloze ruimte er tussen. De functie van die ruimte is niet direct duidelijk. Het lijkt wel een afvoer voor vuil water en erger, want het stinkt behoorlijk tussen die muren. Nederlanders realiseren zich volgens de vagebonden niet, dat huizen die tegen elkaar

aan worden gebouwd, elkaar ook overeind houden. "Thus, in more enlightened lands, do frugality and sanitation go hand in hand."(p.187) In moderne landen (waar ze verstand hebben van stedenbouw) bouwen ze de huizen tegen elkaar aan, waardoor zuinigheid en hygiëne hand in hand gaan, in tegenstelling tot dit soort ouderwetse toestanden als in Workum.

Bij het hotel aan het plein huren de vagebonden een 'hotel omnibus', een koetsje met door motten aangevreten kussens. Daarmee laten ze zich tegen de avond naar Hindeloopen rijden, slechts vier kilometer zuidelijker, langs de dijk. Met horten en stoten hobbelen ze in de koets over de halfverharde dijkweg. Al hun botten doen hen zeer. Met regelmaat moet de koets door grote hekken, waar haveloze, wild uit de ogen kijkende bedelaars tol vragen van één cent. Nog nooit hebben ze zulk ruw en haveloos volk gezien als deze poortwachters.

In Hindeloopen stopt de koets bij de herberg naast de sluis, waar ze een maaltijd bestellen. Terwijl in de keuken aan de maaltijd wordt gewerkt, neemt de herbergier hen mee naar boven, waar hij een bijzondere collectie Chinese kunst, antiek zilver en Hindelooper schilderwerk bewaart. Het bezoek kan echter niet te lang duren. Het was al schemerig toen ze aankwamen. De vagebonden hebben daarom geen tijd om Hindeloopen te bekijken, maar het lijkt hen een pittoresk vissersstadje. Ze rijden terug door een prachtige nacht.

De dijkweg is in tussentijd niet verbeterd en laat hen nogmaals hardhandig heen en weer schudden. De koets bonkt voor de inzittenden pijnlijk door de kuilen. Ze zijn daarom blij als ze kunnen uitstappen en zich in de kajuit van de 'Marie' kunnen uitstrekken voor de nacht, met door de open deurtjes een prachtig zicht op de twinkelende sterrenhemel.

Hindeloopen, begin 1900.(Foto: Tresoar)

Hindeloopen, 1912. De dijkweg aan de zuidkant van het stadje. (Foto: Tresoar)

De volgende dag lopen ze opnieuw naar het plein bij de waag, nu om de oude kerk te bezichtigen. Vervolgens nemen ze de trein naar Sneek en stappen daar over op de stoomtram die hen naar Bolsward brengt. Een historische stad met mooie grachten die wel stinken, maar niet zo erg als die van Leeuwarden.
Hun belangstelling gaat natuurlijk uit naar het stadhuis en de grote middeleeuwse kerk met de massieve en imponerende toren. Langs de gracht staan kinderen te vissen. “If they won’t bite, you should sharpen their teeth!”, zo grapt een van de vagebonden. “But his delicate sarcasm was wasted in a foreign land.”

Met de stoombeurt varen ze terug naar Workum, waar de ‘Marie’ op hen wacht. Ze zijn blij weer even verlost te zijn van die onvermijdelijke kindermassa’s die hen overal achtervolgen waar ze aan land gaan. Als ze in Workum aankomen, vaart de schipper van het stoomscheepje langzaam vlak langs de boeier, zodat de vagebonden al varende over kunnen springen.

Ze hijsen het zeil en varen met halve wind naar de Fluessen. Het heeft uren geduurd om van Gaastmeer in Workum te komen, maar nu zeilen ze in een half uurtje terug. Tomalin vindt de ‘Marie’ al niet anders dan een andere beter bekende jongedame (in Engeland) die eveneens alles heel goed doet als ze goed gehumeurd is, maar als dat niet het geval is, dan is het vreselijk.

Bolsward, vissende meisjes. (Foto: Tomalin, 1907)

Op de Fluessen wordt koers gezet naar Stavoren. Voor de wind als 'melkmeid' zoals de schipper het noemt, met de fok naar loef uitgezet, zodat er aan iedere kant een zeiltje staat.
De schipper vertelt over de winters in Friesland, terwijl de drie vrienden in de ondergaande zon rustig hun pijpje roken. Winters waarbij alle meren en kanalen dichtgevroren zijn. Bedekt met ijs. Iedereen op de schaats, for business or pleasure. Er worden ongelooflijke afstanden op de schaats afgelegd. Dat lijkt de vagebonden een fantastisch gezicht en de moeite waard om dan Friesland met een bezoek te vereren. Dat vreemde land, dat zo dichtbij ligt en waar toch zo weinig van bekend is. Als ze
Stavoren naderen, worden de glazen gevuld en een toast uitgebracht op Hare Majesteit Koningin Wilhelmina, met een driewerf 'Hoera', wat de Staverse bevolking naar de waterkant doet komen om te zien wat er nu binnen komt varen. Gelukkig heeft Mr. Heinsius een flinke oever op eigen terrein, zodat de vagebonden kunnen aanleggen zonder gemolesteerd te worden. De reis zit erop. Ze stappen van boord met een gevoel van spijt omdat het avontuur voorbij is.

Workum, 1906. Twee broodbezorgsters.

Bolsward. (Foto: Tomalin, 1907)

Stavoren, 1906. De Staverse jollenwerf van Mr. Heinsius die tevens jachten verhuurt aan vooral buitenlandse toeristen. "Gelukkig heeft Mr. Heinsius een flinke oever op eigen terrein." (Foto: collectie Jan Visser, Stavoren
)

In het boek 'Friesland Meres' van Doughty heeft Tomalin gelezen over de ontvangst in Dokkum. De vagebonden hadden Dokkum graag bezocht om te vernemen of hun ontvangst door de Dokkumer jeugd, bijna twintig jaar later, even opwindend zou zijn. Het is er echter niet van gekomen. Tomalin beklemtoont, dat hij in Friesland overal heel vriendelijk is ontvangen. Dat het gedrag van de Dokkumers wellicht een incident was en de mensen er wellicht in tussentijd tot inkeer zijn gekomen. De vrienden ronden hun reisverhaal af met een verwijzing naar de foto's die ze gemaakt hebben. Die beelden zeggen zoveel meer dan met woorden mogelijk is.

Stavoren, ca. 1925. De Delft met twee Staverse jollen en de houten boeieraak 'Henriëtte' van Jan Wijbrands die dit schip verhuurt. Zijn twee staalijzeren boeieraken voor de verhuur liggen aan de Schans, voor zijn woning. De Henriëtte kan door het houten brugje in de Schans. Het wegdekdeel wordt dan even verwijderd. (Foto: Tresoar)

Stavoren, ca. 1910. De Voorstraat met de gracht De Delft en enige nieuwsgierige kinderen. (Foto: collectie Jan Visser, Stavoren.)

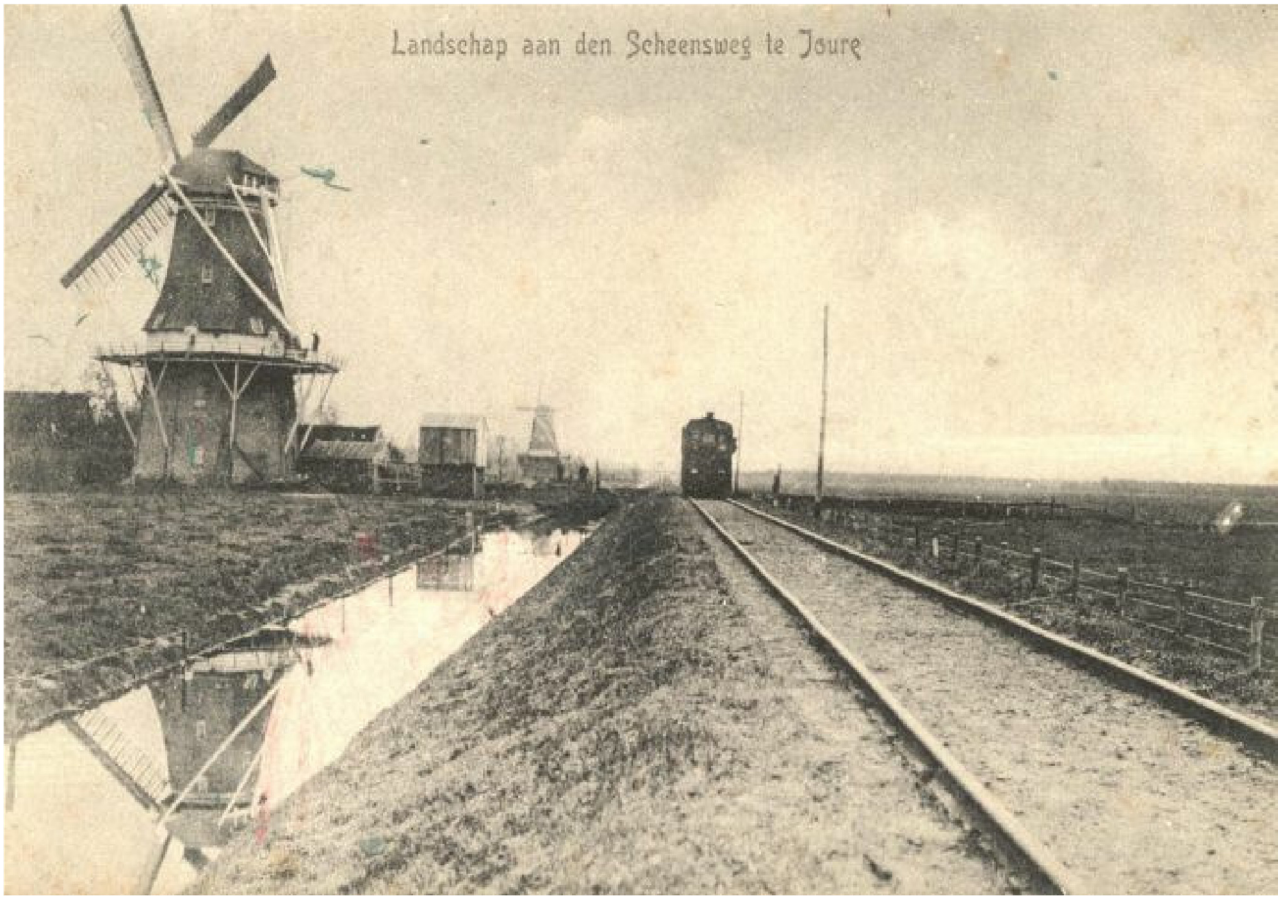
Doughty bezoekt Joure en vlucht naar Bolsward

Van het Sneekermeer zeilt Doughty richting Joure. Vlak voor de Langweerder Wielen moet hij scherp naar links de nauwe sluis door, wat met enige moeite zeilende lukt. In Joure meert hij af in de luwte van enige bomen, langs de weg naar het plaatsje. Ook Joure bestaat eigenlijk maar uit één lange straat die gedomineerd wordt door een robuuste kerktoren. In Joure splitst het gezelschap. Enkelen gaan met de stoomtram naar Heerenveen, een reis van minder dan een uur, de anderen gaan terug naar de 'Gipsy'.

Nieuwsgierige kinderen voor de lens van de fotograaf. Klompen en blauwe kousen.(Tresoar)

De reis met de tram naar Heerenveen verloopt voorspoedig. Het landschap ziet er wat desolaat uit met de gebruikelijke groene weiden, bevolkt door kuddes zwart/witte koeien.

In Heerenveen is wel veel interessants te zien. Vrouwen die er bijna allemaal hetzelfde uitzien, hondenkarren, een omroeper met z'n bel, een verkoper van bloemen met een geweldig luide stem, een katholieke priester met zijden sokken in geloogde schoenen, aan het hoofd van een sombere processie van geheel in het zwart geklede mannen en vrouwen. Tenslotte horen ze de stoomfluit van de tram en haasten ze zich om met de tram terug naar Joure te rijden.



Joure, 1905. "Desolaat landschap" met tram. (Foto: Tresoar)

Heerenveen, 1910. (Foto: Tresoar)

De achterblijvers aan boord van de 'Gipsy' hebben het ondertussen minder getroffen. Zij hebben die middag zelfs 'a bad time'. Joure heeft juist op dat moment haar uitschot, het schuim van de stad, uitgebraakt op de oever waar de wherry ligt aangemeerd en het gepeupel lijkt naast de boot wortel te hebben geschoten.
De bemanning van de 'Gipsy' heeft het schip wat verder uit de kant gelegd en de loopplank binnengehaald, zodat deze ongewenste gasten niet meer aan boord kunnen komen. Daarvoor zijn ze al aan dek geweest, lagen ze nonchalant op het dek om door de ramen naar binnen te gluren en staken ze hun vieze vingers door de schuiframen om te voorkomen dat de dochters van Doughty de ramen zouden sluiten. Ze kwamen niet langs om daarna weer te vertrekken. Nee, ze zijn gekomen om bij de boot te blijven. Zelfs een regenbui brengt daar geen verandering in. De bemanning van de 'Gipsy' heeft geprobeerd te tellen met hoe velen ze op de kant staan. Ze houden maar op bij 98. Er stonden er wel tweehonderd van die monsters die hun nekken uitrekten om wat te zien, grijnzend en brabbelend in hun gelukkig onverstaanbare Fries.

Doughty had gedacht op deze plek te overnachten, maar kwaad en walgend van de situatie besluiten ze direct het zeil te hijsen en te vertrekken. Het wordt reeds donker. Ze zeilen daarom net ver genoeg om een rustig plekje te vinden, tegenover het sluisje en vlak voor de Langweerder Wielen.

Joure, begin 1900. De Zijlroede met de Groene dijk en rechts een beschutte ligplaats bij de bomen langs de weg. (Foto: Tresoar)

Joure, 1895. Op de rails voor de tram een hondenkar.(Foto: Tresoar)

Helaas hebben ze de komende tijd geen gelegenheid deze meren grondig te verkennen. Ze willen nog verder en bovendien kent hun gids Pieter de Vries weliswaar alle reguliere vaarroutes, waar hij in het verleden met zijn tjalk heeft gevaren, maar hij is onbekend met het vaarwater buiten die afgebakende routes. Ze varen door naar de noordkant van de Koevordermeer en gaan daar voor anker. Het is een mooie plas en het water ziet er prachtig helder uit. Peter waarschuwt echter: het meer is ondiep en heeft een harde zandbodem. Niet zo geschikt voor de 'Gipsy'.

Doughty wil graag naar Bolsward vanwege de interessante architectuur die hij daar verwacht te zien. Om daar te komen, moeten ze echter eerst door de Jeltesloot naar het westen en dat is pal tegen de wind in. Het vaarwater is bovendien zo smal, dat de wherry er nauwelijks kan draaien. De tegenwind zorgt daarmee voor de zwaarste dag van de gehele tocht. Er moet gejaagd worden om verder te komen. Doughty strijkt zowel het grootzeil als de mast en twee man op de kant gaan in de lijn. Dat worden drie zware kilometers. Eindelijk, in zicht van Heeg, kunnen ze afslaan naar het noorden en is het weer bezeild tot aan IJlst. Als ze voor een smalle brug komen, zien ze pas laat dat de brugwachter zijn hand op houdt. Ze moeten wachten. Maar ze komen tamelijk snel aandrijven en er is nauwelijks ruimte om tegen de wind op te schieten. Door de brug komt ondertussen een zeetjalk die geboomd wordt. Omdat zijn mast gestreken is, zagen ze hem niet. Het gaat allemaal net goed.

De trekvaart naar Bolsward kent helaas enige bochten naar het westen die niet meer bezeild zijn, zodat er regelmatig gejaagd moet worden. Het wordt die dag hard werken om het doel te bereiken. De volgende dag blijkt de wind hun echt niet goed gezind te zijn. Als ze naar het westen gaan, bij de Jeltesloot, draait de wind ook naar het westen en nu ze naar het noordwesten gaan, naar Bolsward, zit de wind ook in de noordwesthoek. Als hij daar dan maar blijft, dan zit het tenminste mee als ze weer naar het zuiden zullen. In deze smalle vaart betekent tegenwind echter jagen en dat valt niet mee. Nu er stoomboten door de vaarten varen, worden bovendien de oevers ondiep door de modder die de schroef van de schepen van het midden naar de zijkanten stuwt. De 'Gipsy' steekt minder dan een meter diep, maar loopt dicht bij de oever wel eens aan de grond. Gelukkig zijn er ook stukken bezeild, zodat de jagers weer op adem kunnen komen. Pieter is als oud tjalkschipper nog steeds onder de indruk van de zeileigenschappen van de wherry. "Dit is het handzaamste vrachtschip dat ik ooit heb gezien", zegt hij. "Geen tjalk kan hier tegen zeilen, want die drijven opzij weg als een krab, terwijl dezelfde koers voor een wherry goed bezeild is. Voor twee vrachtvaarten van een tjalk kan een wherry er wel drie volbrengen."

Van Bolsward naar het zuiden

In Bolsward bewondert Doughty het stadhuis en de grote kerk en een dag later gaat de reis naar het zuiden, naar de meren tussen Workum en Heeg. De smalle trekvaart naar Workum kent vier "ophaal"bruggen, die al zeilende riskante passages opleveren als de klep van de brug aan lij staat. Het brede grootzeil van de wherry met de lange gaffel blijft gemakkelijk aan de lijkant achter de brug hangen. Ze zeilen door een dorp dat bestaat uit een rijtje kleine huisjes, Parrega, waar ze worden begroet door de in iedere plaats aanwezige menigte. De mensen roepen elkaar over het kanaal toe: "See the mooi schip! The Engelsch schip!" De jongeren rennen over de oever mee met de 'Gipsy' om alles goed te kunnen bekijken. Doughty vervolgt zijn tocht naar de Oudegaaster Brekken. Het meer is onregelmatig van vorm, maar diep genoeg om er mooi te kunnen zeilen. Ze leggen aan bij een eiland en hebben een prachtig uitzicht over het water. In de loop van de dag trekt de wind flink aan tot zelfs een halve storm. Doughty ligt beschut achter het eiland en kijkt geboeid naar het natuurgeweld, de witgekuifde golven op het meer, de windvlagen door het riet. Zo vreemd als het misschien lijkt, ze genieten van deze dag, terwijl ze daar helemaal alleen achter een eilandje liggen in een totaal verlaten meer. Later horen ze, dat zij niet de enigen zijn die op die plek van de stilte en de eenzaamheid genieten. Ieder jaar komt vanuit Leeuwarden een heer in een boeier enige dagen aan het eiland liggen om in eenzaamheid te genieten van de stilte.

Als het weer rustiger wordt en de lucht opklaart, varen ze een stukje terug naar Workum. De Gipsy meren ze af voor de spoorbrug en met de sloep varen ze tot de bebouwde kom. Veel huisjes uit de 17e eeuw, geschilderd in mooie, opvallende kleuren. Er is die dag kermis en alle bewoners die niets anders om handen hebben, zijn naar de open plek bij de grote kerk gegaan. Mannen met platte petten op hun hoofd, hun voeten in fluwelen slippers, draven op en neer met lompe, zwarte

karrenpaarden. Er staan diverse tweewielige landwagentjes geparkeerd, het lijkt er wel een Engelse kermis. In een winkel voor curiosa kopen ze twee voorbeelden van houten gebruiksgoed dat in Hindelooper kleuren is beschilderd: een “stoofje” en een “prikslee”.

Hindelooper meisjes met hun prikslee.(Foto: Tresoar)

Er is geen dame in Nederland die ’s winters naar de kerk gaat zonder stoofje, om haar arme voeten warm te houden. Doughty legt uit: Stoofjes zijn geperforeerde houten kistjes, besneden en beschilderd naar de smaak van de eigenaar, met daarin een bakje voor hete as of een stuk smeulende turf. Een prikslee is een houten kist met ijzeren strippen aan de onderkant. De dame gaat in de kist zitten en duwt zichzelf voort over het ijs met stokken die voorzien zijn van ijzeren punten. Dit Hindelooper handwerk vindt Doughty heel curieus, vooral door de opvallende kleuren en de op arabesken gelijkende siermotieven.

Als ze de pas verworven schatten veilig hebben opgeborgen in de ‘Gipsy’, wordt het schip gekeerd en zeilen ze terug naar de Grote Gaastmeer. Aan de noordoostoever zien ze een welvarend ogend dorpje, Gaastmeer. Eén grote boerderij tussen wat huisjes langs een weg naar de kerk. Door de verrekijker ziet Doughty dat er al een hele menigte dorpsbewoners de ‘Gipsy’ staat op te wachten.

“Ja”, zegt Peter, “de heer in dat huis daar, exporteert aal naar Engeland en die heeft ook een verrekijker. Die heeft ons al een hele tijd in het vizier. Ik ken hem al jaren,

vanaf dat hij een jongetje was. And how did you like Workum, Sir?" "Much better than Dokkum, Peter."

Ze leggen aan in Gaastmeer op een plek waar de dochters van Doughty een aardige tekening kunnen maken van het dorpsgezicht. Al spoedig komt er een man in een bootje die zegt dat ze even verderop veel beter liggen om een mooie tekening te kunnen maken. De man ziet er zo respectabel en intelligent uit, dat Doughty zijn advies opvolgt. Maar al spoedig blijkt deze man een boodschapper te zijn van nieuwsgierige dorpelingen die erop uit zijn de vreemdelingen wat beter in beeld te krijgen.

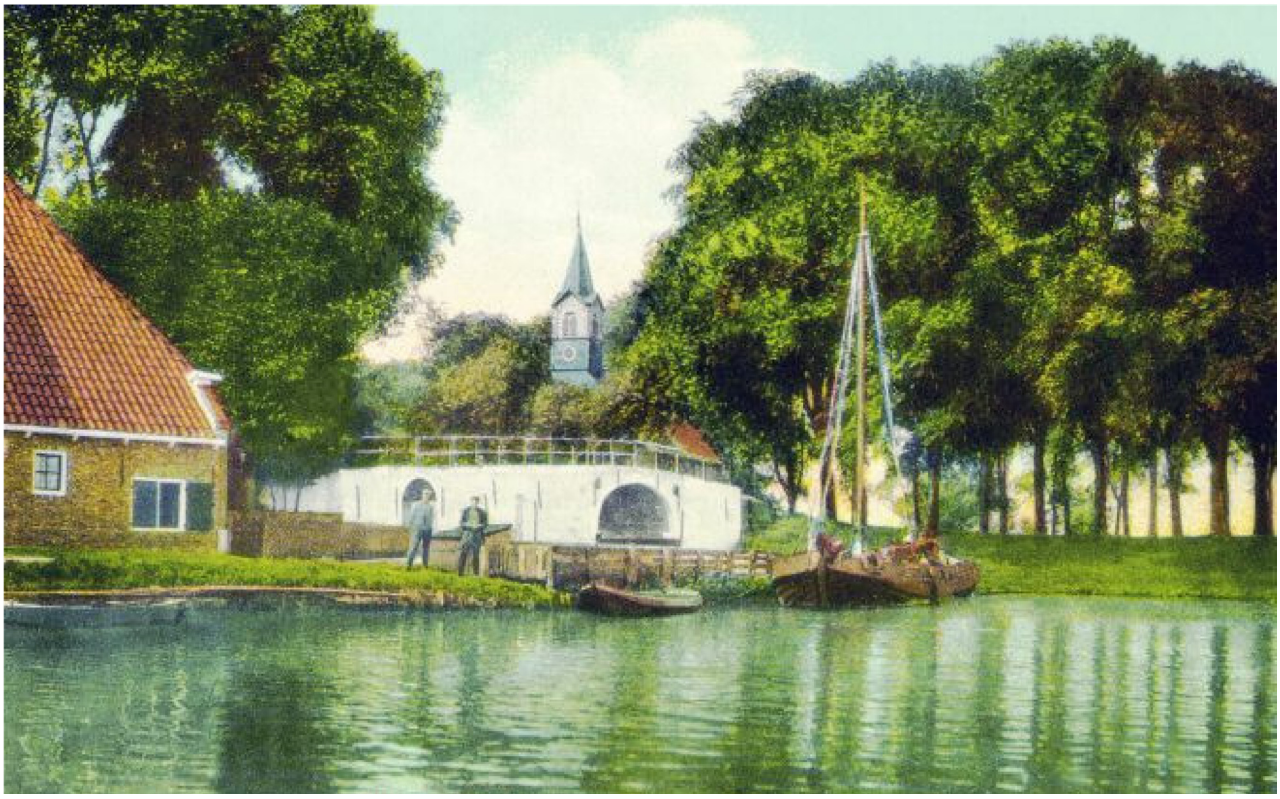
De bemanning van de 'Gipsy' boomt het schip door een weinig aanlokkelijke vaart onder aanmoediging van de triomfantelijke bevolking. Ze zien echter geen ligplaats die hen iets anders toont dan de nieuwsgierige menigte en erger, ook nog met verderfelijke geuren. Ze bomen daarom verder onder duidelijk afkeurende geluiden uit het publiek en leggen aan op een rustige plek bij het volgende meertje. Dat rustige blijkt van korte duur te zijn. De kijkers uit het dorp zijn niet gebonden aan hun woonplaats. Ze zwermen uit in bootjes en leggen vlak bij de 'Gipsy' aan, staan op de roeidoften en gluren naar binnen. Op een open plek tussen het riet staan een jongeman met vlasblond haar en een meisje in een schitterend gewaad de bemanning van de 'Gipsy' met wijd open ogen aan te staren, als stokvissen. "please sir, that is Young England lady; would you like to speak with her?" Peter schrikt van de weinig hoffelijke manier waarop Doughty reageert.

Er zijn interessantere dingen om je aandacht aan te besteden. Zoals de ondergaande zon in een paars-rode lucht met goudgerande wolken. In de laatste zonnestralen komt een schip met een bruin zeil aandrijven. In dit vlakke landje zie je de mooiste zonsondergangen. Voor het zover is, nog bij daglicht, is Doughty echter van het dorp Gaastmeer verkast naar het midden van de plas waar hij het anker uitwerpt, waarna de bemanning van de 'Gipsy' weer een beetje zichzelf kan zijn.
De volgende dag zeilen ze met stevige wind over de Fluessen. Er is één rif gestoken, maar dat is eigenlijk te weinig. De 'Gipsy' vliegt door het water, maar de stuurman breekt bijna zijn ribben tegen de helmstok. De Fluessen ziet er bij deze harde wind uit als een zee. De bijboot raakt al zeilende half vol water, maar het is een geweldige ervaring met zo'n snelheid over het meer te bruisen. Als ze een sloot inschieten om even te lunchen, trekken ze de bijboot op de kant en keren het scheepje om, zodat het water eruit stroomt. Na nog een rif gestoken te hebben, gaat het opnieuw het meer op. Nu voor de wind, richting Heeg. Er staat nu een halve storm en ze vliegen over het Heegermeer in een wolk van schuim en opspattend water. Midden op het meer is een zwaar geladen tjalk aan de grond gelopen. Twee andere tjalken liggen langszij om lading over te nemen. Pieter denkt dat de tjalk op een steen is lek gestoten. Mocht dat zo zijn, dan heeft de schipper geluk, want dan draait de Staat op voor de schade. Er is nog één zeilende tjalk op het meer, verder is er geen schip te zien. De wherry snijdt met haar scherpe boeg gemakkelijk door het water en neemt ook nauwelijks water over. De stompe kop van de tjalk smijt het vele buiswater echter tot halverwege de fok omhoog. Alles op het schip wordt drijfnat in tegenstelling tot bij de 'Gipsy'. Bij Heeg draaien ze met de nodige moeite de opvaart in die haaks op de doorgaande vaarroute staat. Het kost vervolgens wat moeite om te bepalen waar ze dan heen moeten.

Pieter adviseert dan de ene oever, dan weer de andere. Uiteindelijk zijn ze genoodzaakt het tuig te strijken en bomende een plek te zoeken in een sloot. Daar krijgen ze bezoek van een Engels sprekende dorpsbewoner die schipper blijkt te zijn op een palingaak die zes keer per jaar naar Londen vaart om daar paling af te leveren bij vishandelaren.

De volgende dag gaat de tocht naar Sloten. Op het Heegermeer worden ze met gemak voorbij gelopen door een boeier, maar die voert dan ook vol tuig en zij hebben nog de reven in het zeil vanwege de harde wind van de vorige dag. Snel halen ze het rif eruit, maar de boeier zet nog een zeil bij en is niet in te halen. Doughty groet de boeier door de Engelse vlag even te strijken en dit gebaar wordt beantwoord met enthousiast gejuich. Van een stoomboot klinkt 'God save the Queen', terwijl de mensen aan boord hen uitbundig toejuichen. Ze zeilen nog even door, het weer is veel vriendelijker geworden, het water ziet er onherkenbaar anders uit dan de dag tevoren. Tenslotte varen ze de Rakken in, naar Woudsend, waar de bevolking hen aanstaart alsof ze een kijkkast zijn, een rariteiten kabinet. Op het Slotermeer is de wind vrijwel weggevallen. Het meer ligt er spiegelglad bij. Ze ankeren en genieten van de rust. Maar…de Friezen zijn een feestelijk volkje. Vanuit de verte, uit Sloten, komen over het water flarden vrolijke muziek. In Sloten is het kermis. Dat is al de derde in twee weken tijd. De kermissen gaan van de ene plaats naar de andere, de hele zomer door. Ze hijsen het zeil en koersen aan op Sloten. Onderweg worden ze ingehaald door stoombootjes vol vrolijke mensen die juichen en met hoeden en zakdoekjes zwaaien. De muziekband aan boord speelt 'God save the Queen' en opnieuw en opnieuw. De passagiers zijn uitgelaten. Ze nemen de melodie over en zingen mee in het Fries.

Tegen de avond komt ook de ‘Gipsy’ aan in Sloten. De volgende morgen verkennen ze het stadje, waar ze ‘in no time’ helemaal omheen lopen. De vroegere vestingmuren zijn nog herkenbaar als graswallen. Het stadje zelf ziet eruit alsof er in tweehonderd jaar niets aan is veranderd. Terug in de wherry komt een soldaat langs die stijfjes groet en Doughty een brief van de burgemeester overhandigt. De burgervader van der Veen vraagt of hij even langs mag komen. Deze heer Van der Veen is, anders dan zijn collega in Dokkum, zeer vriendelijk voor vreemdelingen. Ze laten hem de wherry van binnen zien en hij is onder de indruk van het comfort in de boot.



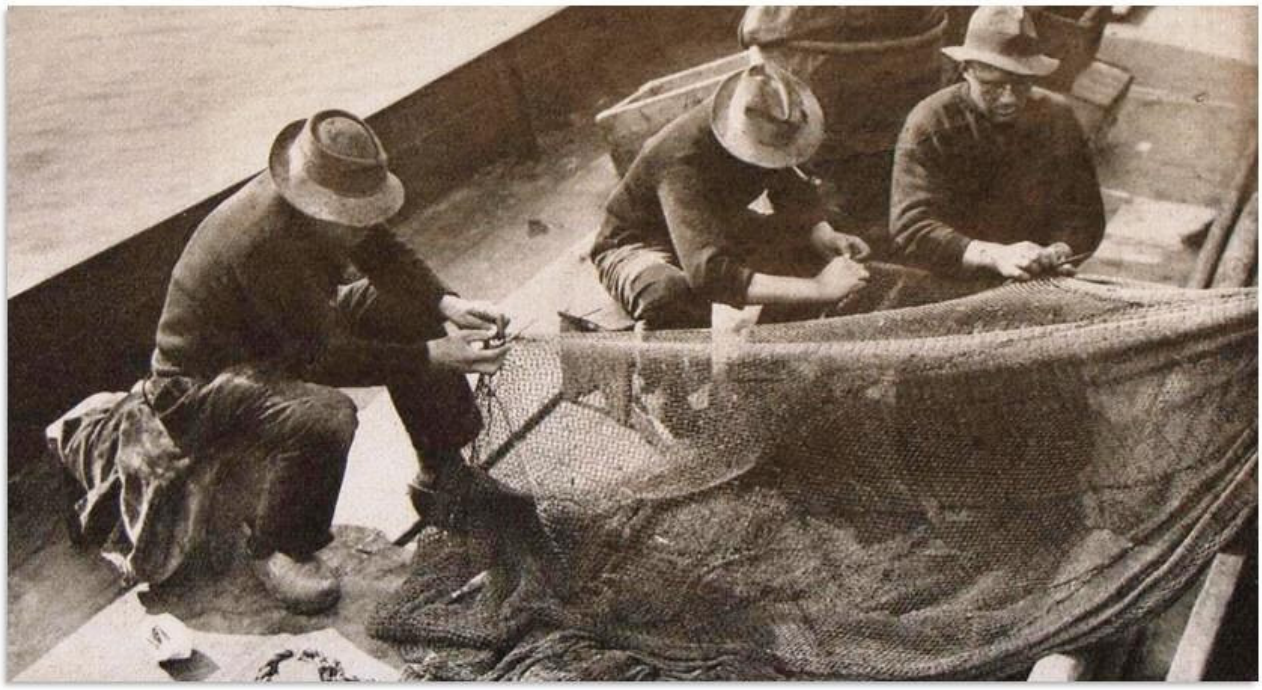
Sloten, ca. 1900. De Woudsenderpoort. (Foto: Tresoar)

De Friezen zijn volgens hem wel goede zeilers, maar ze maken geen lange tochten. Ze varen alleen bij mooi weer in hun boeier. Hun schepen zijn plezierschepen. Ze zijn er meer voor de versiering dan voor het gebruik.

Die middag zeilen ze verder naar de Grote Brekken en door naar de havenplaats De Lemmer. Het ruikt er zilt, naar zout en teer als in een zeehaven, maar ze zien geen zeeschepen. Alleen vissersschepen en de tjalken die ze overal op het binnenwater hebben zien varen. De arbeiders in De Lemmer lijken sterk op Engelse arbeiders, uit dezelfde maatschappelijke klasse. Wel zijn de Friese arbeiders groter, over het algemeen glad geschoren en dragen ze het haar wat langer dan de arbeiders in Engeland. Het is de middle-class in Nederland die het meest overeenkomt met het beeld dat in Engeland heerst van de typische Dutchman. Wat kleiner, flegmatieker en trager in z’n uitingen dan Engelsen, maar ze kijken niet zo hard en onverschillig. De zogenaamde ‘upper class’ hebben ze in Friesland niet ontmoet, maar wellicht komt dat omdat ze door niemand zijn geïntroduceerd bij een upperclass familie.

De Lemmer, begin 1900. Arbeiders bij de vluchthaven voor visverwerking.

Ze varen de Lemsterrijn af tot vlak voor het Tjeukemeer en leggen daar aan om te overnachten. De tocht door Friesland zit er bijna op. De volgende dag zullen ze nog even zeilen over het grootste meer van Friesland en daarna gaat het verder naar Ossenzijl, naar Kalenberg en Zwolle. Doughty heeft nog dertig vrije dagen. Hij zal bij Zwolle via de IJssel naar Holland varen en van daar langs de westelijke Zuiderzeekust terug naar Friesland. Nog even bezoekt hij een paar steden. Daarna steekt hij over naar Engeland.



3. Eerste tussenstand

Van deze buitenlanders die rond 1900 Friesland komen bezoeken, heeft Havard anders dan Davies, Doughty en Tomalin vooral een 'wetenschappelijke' interesse. Hij doet onderzoek. Hij is wel een 'vreemdeling' maar eigenlijk geen toerist. Hij gaat in zijn publicaties uitvoerig in op de geschiedenis van een stadje en beoordeelt de architectuur naar kunsthistorische normen. Veel minder komt de lezer bij hem te weten over zijn persoonlijke ervaring met de mensen die hij ontmoet en de persoonlijke indruk van de situaties waar hij mee te maken krijgt. Ook de actualiteit van dat moment, de sociaalculturele situatie in de zomer van 1873, krijgt minder aandacht dan de eeuwen geschiedenis die daar aan vooraf zijn gegaan.
Davies en ook Doughty en Tomalin zijn wel gewoon kinderen van hun tijd. Zij beschrijven wat ze meemaken en geven op die manier onbewust een beeld van hun tijd en van zichzelf. Dat is een selectief beeld, onvermijdelijk natuurlijk, maar toch zó selectief dat het opvalt. Als bijvoorbeeld Davies bij IJmuiden het pas gegraven Noordzeekanaal opstoomt, ziet hij merkwaardige vissersschepen met een hoge boeg die in een hoek van 45 graden uit het water omhoog komt. Lange, smalle zijzwaarden en hoge masten met kleine en taps toelopende grootzeilen die gesteund worden door korte, gebogen gaffels, waardoor de zeilen voor Davies een beetje op een suikerbrood leken. Hij is de enorme, hoog gepiekte zeilen van de Norfolk wherries gewend en dan kijk je raar op als je in een ander land schokkers met korte gaffels ziet varen. Ook de visserlui vindt hij er vreemd uitzien: "Inderdaad was het op het eerste gezicht moeilijk te zeggen van welk geslacht de bemanningen van deze wonderlijke, goed in de lak zittende eiken schepen waren. Ze droegen broeken die zo wijd waren dat petticoats erbij in het niet vallen, met veel plooien en vouwen bij de taille en knieën, blouses die opbolden in de wind, brede riemen met veel gouden gespen, gouden knopen aan de hals en lang, sluik haar dat naar beneden viel vanonder een nauwsluitende pet. Dat was de klederdracht van deze gebruinde, blauwogige en stoere vissers die met geamuseerde nieuwsgierigheid naar het Engelse schip keken dat zich voor hen uit een weg baande."(Davies, p.25) Deze buitenlandse varensgasten die nieuwsgierig naar Friesland komen, registreren tal van zaken die in Friesland op dat moment normaal zijn, maar in de ogen van deze toeristen bijzonder en vreemd. Hun reisverslagen blijven echter steken op het niveau van het registreren en waarderen van verschillen. In diezelfde periode dat zij door Friesland varen, gebeurt er in die provincie sociaal en economisch van alles, maar geen woord daar over in de reisverhalen. Geen woord over de algehele verpaupering gedurende de 19e eeuw, noch over de landbouwcrisis van 1878 tot 1895 die relatief rijke boeren aan de rand van de afgrond bracht en de reden vormde voor de inhaalslag om de kwaliteit van de landbouwproductie te verbeteren. De toeristen zijn onder de indruk van de zuivelindustrie, maar zien die niet in historisch perspectief. We vernemen niets over de sociale strijd van die jaren in de veengebieden tussen Heerenveen en Drachten, een strijd voor "Gelijk recht voor allen", waarbij de opkomende democratische krachten het gevecht aangaan met het establishment uit de oude standenmaatschappij. Ook de armoede in vooral de noordelijke Friese Wouden en

de sociale ellende in de sloppen en achterbuurten van Leeuwarden wordt niet opgemerkt. Geen woord daar over. Wat deze toeristen wel opvalt is het vredige, rustige leventje in deze provincie. Zij bekijken Friesland vooral door een romantische bril die de maatschappelijke elite zich op dat moment kan veroorloven. Zelfs Doughty, toch een onderlegd man, ziet vooral hoe idyllisch de boerenhutjes in de Wouden langs het water staan. Hoe vredig de mensen voor hun huisje zitten in de ondergaande zon. Hoe lief de boerenkindertjes zijn en hoe netjes alles eruit ziet. Het enige storende element dat zij registreren zijn de lanterfanters en baldadige hangjongeren in de steden en dorpen. De vraag waarom die er zijn en waarom ze zo doen, wordt door deze toeristen niet gesteld. Wellicht speelt daarbij een rol dat in die tijd de tegenstellingen tussen de sociale klassen in Engeland nog groter zijn dan in Nederland en deze Engelsen het heel gewoon vinden dat er overal veel werkloos volk rondhangt. Zij romantiseren het eenvoudige, 'gelukkige' leven op het platteland, een leven waarvan wij ons vanuit onze welvarende tijd slechts met moeite een voorstelling kunnen maken, omdat het voor ons de grens raakt van het absolute bestaansminimum. Het tafereel dat Havard schetst bij zijn vertrek uit Hindeloopen, waarbij de naakte kinderen in het water om zijn tjalk krioelen in de hoop een koekje te bemachtigen, is als de situaties van VOC-schippers als zij geamuseerd afscheid nemen van de 'inboorlingen' bij de tropische eilanden die zij eventjes aandoen. Dat Doughty in Dokkum door agressieve eigenheimers wordt weggejaagd, past in zo'n vergelijking. De zeevarenden naar de Oost werden een paar eeuwen eerder ook wel eens aangevallen door boze of bange bewoners van de eilandjes waar zij langs kwamen.
Bij de varende toeristen in Friesland rond 1900 maakt vooral de vreemdheid nieuwsgierig. Vreemdheid vanuit een gemeenschappelijke leefwereld. Friesland is voor deze toeristen immers geen wereldreis. In de reisverhalen blijven de contacten echter oppervlakkig. Verschillen worden op een esthetische, genietende manier geregistreerd. Echte interesse ontbreekt. Er wordt plezier beleefd aan deze vreemdheid die om die reden voor de bezoekers dan ook maar in stand moet blijven.

Toen fotograferen nog werken was

Tomalin schrijft niet zomaar een boek. Net als Doughty publiceert hij een reisverhaal met de bedoeling om anderen, andere Engelsen, te inspireren ook eens zo'n tocht te maken. Hij heeft in zijn boek daarom ook tal van adviezen opgenomen waar deze nieuwe vagebonden hun voordeel mee kunnen doen. Tot die adviezen behoren ook ervaringen met het gebruik van een camera zoals vriend Marshall gebruikt om de reis van de vagebonden in plaatjes vast te leggen. Marshall heeft in 1906 besloten een normaal formaat glasplatencamera mee te nemen. Een klapcamera voor glasplaten van 9x12 cm. Hij geeft de voorkeur aan het gebruik van glasplaten boven rolfilms (die in een speciale cassette in zo'n camera passen), omdat de glasplaten een betere kwaliteit beloven. Davies heeft ook een klapcamera met platen mee, maar dan op halfformaat, dus 6x9 cm., wat voor op reis een hanteerbaarder toestel is. Helaas zijn de glasplaten niet allemaal van goede kwaliteit.

Als hij in IJmuiden een foto wil maken vanaf een duin, wordt hij ook nog eens door de wind met camera en al van het duin geblazen

Platencamera uit ca. 1860, geschikt voor half-plate glasplaten (6x9 cm.)

Hoe gaat dat fotograferen in zijn werk? De camera's worden gebruikt met statief, want er is niet even snel een foto mee te maken. De lens met sluiter en diafragma bevinden zich voor in een houder, die kan schuiven over rails. Achterin bevindt zich de beschermkast met de cassette. Standaard een cassette met matglas waarop (in het donker) precies te zien is wat er gefotografeerd wordt en of de lens scherp gesteld is. Scherpstellen gebeurt door de houder met de lens iets over de rails vooruit of achteruit te draaien. Tussen de houder met de lens en de achterkant zit een zwarte harmonica die dit geschuif mogelijk maakt zonder dat er licht in de camera komt.

Toen ik in 1961 met een hechthouten kano enige weken vanuit Hengelo ging peddelen in Friesland, nam ik de 9x12 platencamera (Voigtländer met Compursluiter) mee die begin 1900 gebruikt was door mijn oud-oom Jan Roosjen uit Zurich. Ik gebruikte Agfa Replica glasplaten met een gevoeligheid van 13/10 graden DIN. Die lage gevoeligheid maakte niet zoveel uit, want het was noodzakelijk te werken met de camera op statief. Mijn 25 glasplaten zaten in een lichtdichte zak in een kartonnen doosje. Bij de camera had ik 5 zwartgelakte blikken cassettes. In iedere cassette kon één glasplaat. Na 5 foto's was het dus gedaan. Dan moest ik wachten tot het 's nachts donker genoeg was om (in de slaapzak) de belichte glasplaten te wisselen.

Leeuwarden, ca. 1925. Mindert Hepkema fotografeert zijn moeder Richtje en zijn zoontje Jaap bij een snoek. Mindert is de zoon van Jacob Hepkema, de oprichter/journalist/uitgever van een krant in Heerenveen, die in 1907 na de dood van Pieter Heinsius de boeier 'Marie' uit de failliete boedel van de werf in Stavoren koopt. Mindert is Deken van de advocatuur in Leeuwarden en een bekend amateur fotograaf die niet alleen familiekiekjes maakt, maar ook foto's met documentatiewaarde van plekken in Leeuwarden. (Foto: collectie Hepkema, Tresoar)

De werkwijze is dus: camera opstellen met statief, het beeld selecteren en scherpstellen bij het matglas en belichting/diafragma instellen bij de lens, aan de achterkant het matglas verwisselen voor glasplaatcassette, de schuif uit de cassette trekken, zodat de plaat belicht kan worden, belichten, de schuif weer voor de glasplaat aanbrengen, de cassette verwijderen en voorzichtig opbergen en tenslotte het achterstuk met het matglas weer aanbrengen, waarna er een volgende foto gemaakt kan worden. Om het beeld dat (op de kop en in spiegelbeeld) op het matglas verschijnt goed op kwaliteit te kunnen beoordelen in een situatie met veel licht, dus in de zon, doet de fotograaf een zwarte doek over zijn hoofd en de achterzijde van de camera. Bij bewolkt weer is dat niet nodig. Het matglas is voorzien van uitklapbare zonnekleppen, zodat het licht er niet direct op kan schijnen.

In een dorp of een stad kan het werk van een fotograaf op die wijze natuurlijk niet onopgemerkt blijven. De klaagzangen van de vagebonden dat de kinderen in Friesland je achtervolgen "tot aan de dood", vooral als je in een dorp rondloopt met een fototoestel, zijn mijns inziens daarom een beetje overdreven. Fotograferen is rond 1900 op het platteland een nog relatief nieuw en dus bijzonder verschijnsel, dat terecht de belangstelling trekt van alle mensen, waarbij de ouderen in de regel wat

meer op de achtergrond blijven en de jongeren met de neus vooraan staan. In Engeland ligt dat in die tijd niet anders dan in Nederland.
Davies, die reeds in 1885 een camera mee heeft, schrijft over zijn ervaringen: "Tot het moment dat ik mijn camera neerzette, was het dorp uitgestorven. Plotseling hoorden we gekletter van de klompen van de inwoners, jong en oud, die zich naar buiten haastten om te kijken wat er aan de hand was. Ze dromden om ons heen en probeerden in de lens te gluren terwijl mijn hoofd nog onder de zwarte doek zat. Toen ik de lensdop wilde verwijderen, wisten ze niet hoe snel ze op de voorgrond moesten gaan staan om gefotografeerd te worden. Ik sprak tegen ze in gespierde taal, die door sommige mannen die ongeveer begrepen wat ik wilde, in het Nederlands vertaald werd. Zo kon ik toch nog enkele foto's maken. (…) Toen de goedgeluimde, maar opgewonden menigte te lastig werd en me belemmerde de foto's te nemen die ik wilde hebben, paste ik een truc toe die ik in Engeland ook vaak met succes gebruikt had. Ik stelde ze op een positie die net buiten de foto viel, maar dichtbij genoeg om ze te laten denken dat de lens naar ze wees. Ik deed alsof ik een foto van ze nam, terwijl ik in werkelijkheid een graanschuur fotografeerde. Ik maakte duidelijk dat ze stil moesten staan en hun zondagse glimlach op moesten zetten. Ik geef toe dat dit een laag bedrog is, maar aangezien beide partijen tevreden waren, hoop ik dat mijn lezers mij dit niet kwalijk zullen nemen." (Davies, p.124, 125)

Davies reageert wat minder geërgerd en met wat meer gevoel voor humor op de nieuwsgierige kinderen dan de vagebonden, die vanwege hun doelstelling immers vrij willen zijn en dus niet gehinderd mogen worden in hun bewegingen.
Overigens worden er aan boord van Doughty verdienstelijke pentekeningen gemaakt ter illustratie van zijn boek en ook bij Havard zijn pentekeningen opgenomen. Het maken van een tekening leidt bij Doughty echter meermalen tot zoveel publieke belangstelling, dat de tekenaar het ter plekke voor gezien houdt.

Varende vreemdelingen in de Courant

Henry Havard wordt in Nederland al heel snel bekend vanwege zijn typering van de steden rondom de Zuiderzee: dode steden. Dat was naar aanleiding van wat hij zag tijdens zijn reis in 1873. Twee jaren later komt hij weer naar Nederland en bezoekt uiteraard opnieuw Friesland. Zijn boek over die reis wordt direct vertaald in het Nederlands. De *Leeuwarder Courant* schrijft op 21 mei 1876: "De bekende Franse kunstkenner Henry Havard, die vroeger zulk een behaaglijk tafereel gaf van zijn avontuurlijk bezoek aan de zoogenoemde dode steden langs de Zuiderzee, heeft toen beloofd ook andere steden van ons vaderland te bezoeken. In 1875 heeft hij aan die belofte voldaan en daarvan een nieuw reisverhaal uitgegeven, getiteld: *Les Frontières menacées,* waarvan reeds het eerste gedeelte van een vertaling het licht ziet onder de titel van: *De bedreigde Grenzen. Een togt door de provinciën Friesland, Groningen, Drenthe, Overijssel, Gelderland en Limburg.".* Het boek handelt over de gedachte dat de oostelijke provincies van Nederland op enig moment wel bij Duitsland of bij Pruisen zouden worden ingelijfd. Havard verdedigt daarbij dat deze oostelijke provincies echt bij Nederland horen. Door Friesland reist hij met zijn gezelschap per

stoomboot en bezoekt Bolsward, Sneek, Joure en nog vele andere plaatsen. De *Leeuwarder Courant* is ingenomen met de bijzondere waardering die deze kunsthistoricus heeft voor de overblijfselen van oude bouwkunst in de provincie Friesland. Havard wordt natuurlijk wel vooral in de couranten genoemd vanwege zijn doodverklaring van de steden om de Zuiderzee. Die typering nodigt uit tot tegenspraak. Op 18 januari 1899 neemt de *Leeuwarder Courant* een berichtje over uit de *Nieuwe Rotterdamse Courant:* "Havard noemde Hindeloopen en Stavoren ook onder "Les villes mortes" aan de Zuiderzee. Na vele jaren van kwijning en achteruitgang is thans de reactie gevolgd. Stonden vroeger woningen ledig en werden flinke huizen voor een appel en een ei verkocht, nu is er gebrek aan woningen en de huizen, tot de arbeiderswoningen behorende, brengen bij publieke verkoop, door het grote getal gegadigden, weer flinke prijzen op. Nieuwe huizen worden bijgebouwd en vinden grage huurders. De hoofdoorzaak dezer "herleving" is gelegen in de goede uitkomsten van de ansjovisserij, waarmede bijvoorbeeld in het voorjaar van 1898 in 8 à 9 weken tijd door de vissers van f.1200 tot f. 3200 verdiend werd. Ook thans is men weer druk bezig met de voorbereidende maatregelen voor de aanstaande campagne. In de steden zelve en in de omtrek is men aan het bouwen van visschuiten, zodat de scheepstimmerwerven drukke nering hebben. Niet alleen vissers van beroep, ook handwerkslieden en personen uit het boerenbedrijf zullen dit voorjaar naar zee gaan om "de kleine vis" te verschalken, die hier schatten aanbrengt en "dode steden" doet herleven."

Stavoren, 1905. De vissers begroeten Koningin Wilhelmina bij haar bezoek aan Friesland. (Foto: collectie Anton van der Werff, Stavoren)

De welvaart en de activiteiten die de Zuiderzeevisserij brengt in de oude havensteden, heeft Havard in 1873 inderdaad niet voorzien en dat kon hij ook niet. Tot het midden van de jaren tachtig van de 19e eeuw stelt die visserij langs de Friese kust niet veel

voor, maar als vanaf 1883 relatief goedkope machinaal gebreide staande netten beschikbaar komen waarmee heel effectief haring en ansjovis kan worden gevangen, ontwikkelt deze visserij zich razend snel en brengt tevens een hele bedrijvigheid op land met zich mee. Dat in goede jaren met deze visserij in twee maanden tijd duizend tot drieduizend gulden verdiend kan worden, is heel opmerkelijk. Een arbeider verdient in die jaren op het Friese platteland ongeveer driehonderd gulden per jaar. De vissers draaien in twee maanden een omzet die tien keer zo hoog ligt. De kosten van een vissersjol inclusief de netten, ongeveer duizend gulden, zijn dus op korte termijn terug te verdienen. De vissers zijn vooral actief in het voor- en het najaar. Vroeg in het jaar de haring, iets later de ansjovis. Daarna wordt er in oktober en november op aal gevist met fuiken langs de dijk.

In diezelfde periode van (relatieve) economische voorspoed komt ook het vreemdelingenverkeer op gang. Pieter Heinsius is niet alleen eigenaar van de werf in Stavoren waar de vissersjollen worden gebouwd, hij verhuurt ook zeiljachten met zetschipper aan (vooral) Engelse toeristen. De Fransman Havard kunnen we immers geen watersporter noemen. Bij zijn bezoeken aan Friesland laat hij zich regelmatig met een boot vervoeren. Met een zeiltjalk of met een stoombeurt, maar dat is in die tijd de normale vervoersvorm naast de trekschuit, de diligence en de snelopkomende mogelijkheid per trein te reizen. Jachtverhuur is echter een geheel nieuwe economische activiteit, waaraan in de *Leeuwarder Courant* daarom bijzondere aandacht wordt besteed.

In 1899 plaatst de *Leeuwarder Courant* het volgende artikel:

"Vreemdelingen op de Friese 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 Fries Museum is daarvan het beste bewijs; men vindt daarin tegenwoordig namen van alle nationaliteiten, doch voornamelijk van Engelsen, voor wie onze provincie nog een bijzondere aantrekkingskracht heeft, n.l. het zeilen op de Friese wateren. Gedurende de afgelopen 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 enige 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 landgenoten 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 pleziervaartuigen 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 heren en twee voor dames. 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.

Behalve deze onderneming bestaat er te Stavoren een dergelijke van den heer Loynes uit Norfolk. Hij bezit twee grote jachten van 18 en 17 ton, de "*Enterprise*" en "*Victoria*", benevens twee kleinere schepen "*Mayflower*" en "*Puritan*". De inrichting van deze vaartuigen wordt eveneens zeer geroemd. De huurprijzen van deze schepen zijn ongeveer gelijk aan die van den heer Heinsius.

Door den ondernemingsgeest van de heren Heinsius en Loynes is Stavoren dus het uitgangspunt van tal van vreemdelingen, waaronder soms ook Fransen en Amerikanen, doch voornamelijk Engelsen, die in onze provincie de zeilsport wensen te beoefenen. In Engeland wordt goed reclame gemaakt voor "cruising on the Friesland Meres"; in een der prospectussen lazen wij o.a., dat onze gewestgenoten "uiterst vriendelijk en beleefd"zijn, zodat het niet te verwonderen is, dat John Bull zijne holidays gaarne in Friesland doorbrengt." (*Leeuwarder Courant*, 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 Hollandse toeristen. De vorige zomer reeds hadden deze hunne aandacht op de kottersport laten vallen; in de loop van de vakantiemaanden 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 Engelse liefhebbers weer komen opdagen, de kotterondernemingen hunne zaken moeten uitbreiden. Thans zijn er twee stations, die 8 schepen beschikbaar hebben." (*LC*, 15 sept. 1900) Rond 1900 staat de komst van Engelse toeristen echter onder druk vanwege de Boerenoorlog (1899 – 1902) in Zuid-Afrika, die de publieke mening in Friesland sterk beïnvloedt. De Engelse troepen strijden er tegen de van oorsprong Nederlandse (en ook Friese) boeren. Dat zorgt voor vijandige gevoelens bij inwoners in Friesland bij het zien van Engelse toeristen.

Stavoren, ca. 1900. De werf van Heinsius voor de brand van 1903, met voor de kant enige huurjachten en een paar vissersjollen. (Foto: collectie Jan Visser, Stavoren)

De *Leeuwarder Courant* meldt: "Nationale antipathie, dikwijls zich uitende op kleingeestige wijze, schrikte hen af onze provincie, ons land te water te doorkruisen en ook deze zomer brengt nog niet het drukke bezoek van vroeger jaren, maar toch blijkt wel, dat de eigenaardige schoonheid der Friese meren hare bekoring voor den Engelsman nog niet verloren heeft. Want de Friese meren in de eerste plaats zijn "the great attraction" en – terecht!" (*LC,* 6 augustus 1903) In het najaar van 1905 lopen de charteractiviteiten van dhr. J. Loynes uit Wroxam zo slecht, dat hij ermee ophoudt. "Wijl de deelname in de laatste jaren onvoldoende is om deze zaak naar eis te doen renderen. Sedert den oorlog van Engeland met de Zuid-Afrikaanse republiek was het met de bloei gedaan. De kleinere kotters worden van de hand gedaan, de grotere naar Engeland overgebracht, waar de heer Loynes te Wroxam een dergelijke onderneming exploiteert."(*LC,* 23 september 1905*)*

"Een eigenaardig genoegen"

Opmerkelijk is hoe de komst van buitenlandse watersporters naar Friesland ervaren wordt als iets vreemds, iets geheel nieuws. De belangstelling voor het varen op de Friese wateren wordt gewaardeerd, maar tegelijkertijd wordt het 'zeilen voor het plezier' vreemd gevonden. In Friesland wordt in die tijd veel gezeild, maar niet als doel op zich, maar voor het werk. Om goederen en personen te vervoeren, om boodschappen te doen, om landbouwproducten van het land naar de boerderij te brengen en noem maar op.

Gewoon voor het plezier een tijd door Friesland varen is eind 1800 iets nieuws. Dat doet geen mens, want varen zonder nuttige functie heeft geen zin. In het jaar 1900 wordt het opkomend watertoerisme nog in de krant gekarakteriseerd als "een

eigenaardig genoegen". Dat is in een tijd dat vrije dagen en vakanties voor de gewone man nog niet bestaan. Het duurt nog enige decennia voordat de eerste arbeiders in loondienst een week vakantie doorbetaald zullen krijgen van hun werkgever. De eerste gelukkigen zijn schoolmeesters en ambtenaren. Alleen de maatschappelijke elite kan zich rond de eeuwwisseling dergelijke vrije tijd veroorloven.

In Friesland wordt door die elites wel voor het plezier gevaren in dure ronde jachten en boeiers, maar, zoals de burgemeester van Sloten opmerkt in gesprek met Doughty, die schepen worden niet voor langdurige trektochten gebruikt. De elite vaart om zich een dagje te vermaken op het water bij mooi weer en daarbij vooral te pronken met een schitterend opgepoetst schip. Zien en gezien worden onder gunstige omstandigheden. Vanuit Sneek en Grouw worden al wel vanaf het midden van de 19e eeuw hardzeilwedstrijden georganiseerd waar met deze schepen, vaak voor de gelegenheid voorzien van een speciaal wedstrijdtuig met een langere mast, op het scherpst van de snede wordt gestreden. Maar ook dat is een vorm van een dagje zeilen.

Nieuw voor Friesland is, dat er aan het einde van de 19e eeuw vreemdelingen (mensen van buiten de provincie) komen die enige weken met een boot door de provincie trekken en daarbij niet in hotels overnachten, maar aan boord verblijven. Aan boord slapen en koken en de dag doorbrengen. Gewoon voor het plezier. Een vreemd genoegen, dat echter bij de vreemdelingen wel in de smaak schijnt te vallen. "Eigenaardig is het, dat voor verreweg het grootste deel door vreemdelingen van deze wijze van reizen en trekken gebruik wordt gemaakt", zo meldt de *Leeuwarder Courant* op 6 augustus 1903.

Drie vagebonden

“Er is een nieuw boek over Friesland verschenen: “Three vagabonds in Friesland”, zo luidt de titel”. Zo begint een ingezonden bericht in de *Leeuwarder* Courant van 24 januari 1907 van dhr. H. Hooghiemster uit Stavoren.

Hooghiemster is buitengewoon ingenomen met de reclame die de vagebonden maken voor ‘Mooi Friesland’. “Het is één opwekking, tot de Engelsen gericht, dat ze hier te onzent hun vakanties zullen doorbrengen”. De vagebonden zijn dan ook van plan het volgende jaar terug te komen, maar wat is nu het geval? “De zaak hier in Stavoren gevestigd, het verhuren van jachten en kotters, wordt opgeheven wegens sterfgeval. Aan bedoelde heren moet worden geantwoord, dat zij geen schip kunnen krijgen. Ook de Hollanders, wier aandacht langzamerhand almede op onze meren begint te vallen, worden wellicht teleurgesteld.” Hooghiemster pleit er daarom voor iets te bedenken dat de jachtverhuur in Stavoren kan blijven. “Als er geen reisgelegenheid is, komen er geen reizigers. Zou misschien de “Vereniging tot bevordering van Vreemdelingenverkeer” niet haar steun kunnen verlenen?”

Zijn oproep wordt gehoord. Pieter Heinsius, de jachtverhuurder, is overleden, zijn werf is failliet en alles wordt verkocht, maar voor de huurjachten wordt een reddingsplan bedacht. Dat is te lezen in de *Leeuwarder Courant* van 7 februari 1907. De oproep van Hooghiemster krijgt steun van een tweede schrijver die eerst het boek van de vagebonden aanprijst: “Kan men zich een smakelijker boekje over Friesland denken, dat in den vreemde werd uitgegeven en door een vreemde geschreven? (…) Natuurlijk treft hem al dadelijk de “draaj”brug en het schorre geluid van de toeter die er bij van pas komt; ook het klompje, waarin de verschuldigde centen verdwijnen. De hoogbevrachte tjalken, de huiselijke toneeltjes die er zich op afspelen ten aanschouwe van iedere voorbijganger, amuseren de schrijver zeer.

Wat minder aanstaat, is de vermoeiende nieuwsgierigheid der Friese kinderen; ook de volwassenen zijn soms hinderlijk, doch niets evenaart de onbescheidenheid der kleinen en hunne indringerigheid bij het fotograferen.”

En even verder: “Leeuwarden komt aan de beurt, de eerste kennismaking kan niet gunstig zijn! Op een warme zomerdag ons Kanaal binnen te zeilen en begroet te worden met de ons allen welbekende geur van de Potmarge, hoe kan het anders dan dat mr. Tomalin liever de plaats had bereikt per trein!” Hij besluit de bespreking van het boek met de oproep: “Het is te wensen dat vele van zijn vrienden hem op deze ‘trip’ naar Frieslands meren zullen volgen, aangelokt door een ruim aanbod van beschikbare boeiers!”

De Redactie van de krant voegt daar aan toe: "We vernemen dat door het bestuur der Vereniging tot Bevordering van Vreemdelingenverkeer te Leeuwarden een briefwisseling is gevoerd met de heer Hooghiemster te Stavoren (..) die tot doel heeft een praktische weg in te slaan om de boeiers en daarmee de vreemdelingen voor Friesland te behouden". Uiteindelijk heeft dhr. P. de Jong van 'De Friese Jachtclub' in Sneek een aantal jachten gekocht uit de boedelverkoop. Deze jachten blijven voor verhuur liggen in Stavoren en worden onderhouden door Jan Andriesz Wijbrands. Het grootste jacht, de 'Claudia' wordt gekocht door dhr. J. de Boer uit Stavoren en de uitgever J. Hepkema koopt de boeier 'Marie'.

Wartena, 1906. Foto van een huiselijk tafereel op het water. (Foto: Tomalin, 1907)

Wartena, 1906. De schipperse stuurt het turfschip dat geboomd wordt. (Tomalin, 1907)

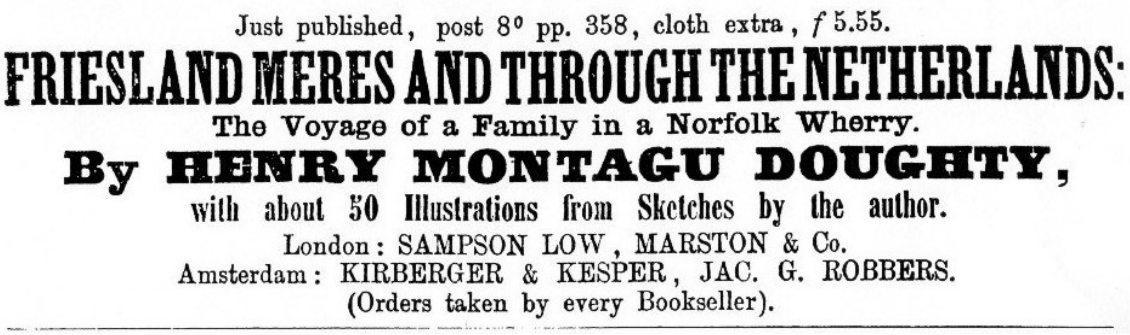
Mooi Friesland, mooie Friezinnen

Deze vreemdelingen kijken niet alleen hun ogen uit op de Friese meren. Ze kijken ook op van de Friezinnen. Met enige regelmaat maken zij melding van de opvallende schoonheid en bijzondere uitstraling van de vrouwen die zij zien in deze provincie. Dat is geen toeval. De Friezinnen hebben internationaal naam gemaakt vanwege hun uiterlijk. **Havard** ziet in 1873 niet alleen dode stadjes, maar ook springlevende vrouwen. En hij is niet de enige. Diverse vreemdelingen die Friesland bezoeken, hebben met bewondering en soms enige verbazing naar de vrouwen in Friesland gekeken. In de *Leeuwarder Courant* is dat na bijna honderd jaar nog de moeite van het vermelden waard. In 1959 wordt in een artikel over 'Friesland voor honderd jaar' naar aanleiding van het verschijnen van het boek "Nederland voor honderd jaar" uit dat boek vooral Havard geciteerd: "De Friezinnen staan bekend als grote schoonheden en verdienen die naam ten volle. Zij zijn bewonderenswaardig blank, terwijl hare wangen naar twee fraaie rozen gelijken. Het zijn heerlijke madonna's, misschien met een weinig te massieve, vierkante vormen, doch die door haar gezond en krachtig uiterlijk den roep die van haar uitgaat volkomen rechtvaardigen. Hare ogen zijn blauw; van het haar kunnen wij echter niet spreken want in alle dorpen ziet men er bij geen enkele vrouw ene lok van. Bij dat alles is haar voorkomen steeds ernstig en statig, behalve als zij een weinig vrolijk worden en praten, dan zijn ze, als alle vrouwen van het noorden, beminnelijk en guiterig; zij drijven dan zelfs dikwijls de spot met u. Wat haar vooral van hare geburinnen in NoordHolland en Overijssel onderscheidt, zijn hare stevige, meer ontwikkelde vormen en ook hare spierkracht."

Havard vertelt ook hoe hij dat zo precies te weten is gekomen. Als vreemdeling is het immers moeilijk zo intieme kennis te verwerven. Hij heeft echter het voorrecht gehad een schaatswedstrijd mee te mogen maken: "De schone kampvechtsters laten zich bij deze bevallige toernooien zodanig door de hitte van de strijd meeslepen, dat zij zich niet ontzien hare bovenklederen uit te trekken, terwijl zij, uit vrees van in hare bewegingen belemmerd te worden niets daarvoor in de plaats stellen. Men geleidt ze naar het uitgangspunt van de wedstrijd. Daar maken zij rokken en japonlijf los en op een gegeven teken zakt de gehele kledij in een oogwenk naar onderen; kleed en rokken liggen op het ijs en de schaatsenrijdster, die niets meer aan heeft dan haar hemd en hare broek, springt over hare klederen heen, neemt ene vaart en verdwijnt."

Ook Doughty krijgt een beetje aandacht

Naast enige minder opvallende verwijzingen naar het boek 'Friesland Meres' van Doughty, die vooral via het boek van Tomalin genoemd wordt, plaatst de *Leeuwarder Courant* op 7 oktober 1912, dus meer dan 20 jaren na het verschijnen van het boek 'Friesland Meres' een bericht over "**Wat vreemden van ons zeggen"**. Daarin een vertaling van het gedeelte uit het boek waarin Doughty verhaalt over het ongelukkige bezoek aan het stadje Dokkum. Het bericht is geplaatst zonder toelichting en blijft verder ook zonder commentaar.


Just published, post 8° pp. 358, cloth extra, f 5.55.

FRIESLAND MERES AND THROUGH THE NETHERLANDS:

The Voyage of a Family in a Norfolk Wherry.

By HENRY MONTAGU DOUGHTY,

with about 50 Illustrations from Sketches by the author.

London: SAMPSON LOW, MARSTON & Co.

Amsterdam: KIRBERGER & KESPER, JAC. G. ROBBERS.

(Orders taken by every Bookseller).

Advertentie in de Leeuwarder Courant, 4 oktober 1889

Exploitatie van klederdrachten in Hindeloopen

Vreemdelingen die Friesland bezoeken, tonen veel belangstelling voor de oude gebruiken, de versierde meubelen en de klederdrachten van Hindeloopen, zoals die in Leeuwarden, in het Historisch Museum, te zien zijn in de bekende Hindelooper Kamers. In navolging daarvan wordt er op initiatief van dhr. F. Rinia van Nauta in Hindeloopen een Oud Hindelooper Huis ingericht, zodat de vreemdelingen ook in dat stadje zelf kunnen zien hoe bijzonder Hindeloopen is geweest. De *Leeuwarder Courant* van 4 mei 1889 meldt de opening van dit museumpje, waarin ondermeer alles is tentoongesteld, wat eens de trots was van de Hindelooper vrouwen. Die vroegere klederdrachten worden op dat moment al lang niet meer gedragen. Het is in plaatsen als Hindeloopen en Stavoren in die tijd inderdaad een dooie boel, zoals Havard al had geconstateerd. Een museum dat vreemdelingen trekt, kan daar echter verandering in brengen. De schrijver besluit zijn ingezonden stuk met de woorden: "Stavoren zal wellicht weer van enige betekenis worden door zijn nieuwe haven, (….) Hindeloopens roem en trots moge voortaan gelegen zijn in zijn belangrijkste museum."

Maar is het museum echt de trekpleister voor vreemdelingen zoals de oprichters ervan verwachten? Of speelt een heel andere activiteit een zeker zo belangrijke rol? De Hindelooper bevolking is misschien wel slimmer dan de oprichters van het museum. Deze bevolking weet dat je vreemdelingen moet lokken door te doen alsof. Zij weten maar al te goed dat in Volendam en Marken verdiend wordt aan buitenlandse bezoekers die nieuwsgierig zijn te zien hoe vreemd die vissers van de Zuiderzee gekleed gaan. En dan vooral de vrouwen van die vissers. Wel, als dat aan de Hollandse kust vreemdelingen trekt, dan kan dat in Friesland ook. De oorspronkelijke Hindelooper dracht doet wat curiositeit betreft zeker niet onder voor die van Volendam en zelfs niet voor die van Marken.

Zodra men merkt dat er vreemdelingen in aantocht zijn, worden in Hindeloopen daarom door diverse vrouwen en meisjes de mooie jurken aangetrokken en de merkwaardige hoofddeksels opgezet en wordt het spel gespeeld dat deze vreemdelingen zo graag willen zien. De buitenlanders mogen dan, weliswaar vol

sympathie, constateren dat het Friese platteland bevolkt wordt door eenvoudige mensen zonder al te veel ontwikkeling, ze vergeten dat tegelijkertijd ook zij beoordeeld worden en wel door diezelfde plaatselijke bevolking. De zo eenvoudige inwoners van Hindeloopen hebben eind 1800 al heel snel door dat er verdiend kan worden aan vreemdelingen door hun een rad voor ogen te draaien. Het is daarom de vraag wie in deze historische ontmoetingen neerkijkt op wie. In Hindeloopen worden aan het einde van de 19e eeuw al jaren geen oorspronkelijke klederdrachten meer gedragen, behalve op de momenten dat daarmee verdiend kan worden aan vreemdelingen door te doen alsof.

In de *Leeuwarder Courant* van 19 oktober 1912 doet het bestuur van de Badvereeniging te Hindeloopen het voorstel om de Hindelooper klederdracht in ere te herstellen als normale dracht, want wederinvoering ervan zou het vreemdelingenbezoek aan Hindeloopen enorm bevorderen. "Zo worden Marken en Volendam door de eigenaardige klederdracht der bevolking jaarlijks door duizenden bezocht. Gaat Hindeloopen zich ook in die richting schrap zetten, dan zal het oude stadje niet alleen als badplaats in trek komen, maar ook door haar eigenaardige klederdracht, schilderwerk en snijwerk." Besloten wordt een vereniging op te richten die een en ander voortvarend zal aanpakken.

Dat strand van Hindeloopen mag inderdaad vermeld worden. Anders dan op dit moment, heeft Hindeloopen aan de zuidzijde langs de dijk ten tijde van de Zuiderzee een breed strand dat slechts langzaam afloopt. Door het verdwijnen van de getijdenstroming bij het afsluiten van de Zuiderzee in 1932, wordt er vanaf dat moment in die rustige kom ten zuiden van Hindeloopen geen zand meer afgezet. In tegendeel, er vindt vanaf die tijd voortdurend afkalving plaats door de golfslag vanuit het zuidwesten. Tot die tijd kent Hindeloopen echter een breed strand en dat kan natuurlijk ook geëxploiteerd worden.

Reeds op 8 juli 1902 wordt in de *Leeuwarder Courant* het strand aangeprezen. "Men weet het buiten Hindeloopen niet, welk een heerlijk strand daar is, maar wij, Hindeloopers, weten het wel en genieten er volop van. (…) Hindeloopen is min of meer vermaard om zijn oudheden, zijn eigenaardige taal en vroegere eigenaardige klederdracht, menig oudheidminnend Engelsman komt er voor een of een paar dagen zijn hart ophalen, koopt er voor goed geld wat van de hier en daar nog overgebleven restjes antiquiteiten en gaat dan heen."

Dat laatste zint de schrijver van het stukje niet. Hij wil bereiken dat de vreemdelingen die Hindeloopen bezoeken ook van het Hindelooper strand gaan genieten. Tien jaren later weet de Badvereniging Hindeloopen hoe dat te realiseren is. De badvereniging stelt voor om de klederdracht opnieuw in te voeren en het liefste in combinatie met een strandbezoek. Dat lijkt een voor de hand liggende strategie om vreemdelingen naar het strand te lokken en die strategie is dan ook met enig succes uitgevoerd.

Hindeloopen, 1913. Exploitatie van het strandbad door er klederdracht te dragen.

Hindeloopen, 1913. Het nieuwe badpaviljoen met dames in klederdracht. Bijzonder bij het paviljoen is het gebruik van een nieuwe bouwtechniek: gewapend beton. (Foto's: Tresoar)

In 1912 wordt bij dat zo prachtige strand van Hindeloopen een eenvoudig badpaviljoen gebouwd, dat reeds een jaar later vervangen wordt door een veel groter, dat er in iets minder florissante staat tegenwoordig nog staat. Zo normaal als

wij tegenwoordig de recreatie langs de kust vinden, de Friese strandjes langs het IJsselmeer worden op warme dagen druk bezocht door dagjesmensen, zo bijzonder is dat in 1912. Hindeloopen is op dat moment de eerste Zuiderzeestad die een bad opent bij het strand. De reclame die Hindeloopen maakt voor het verpozen in de gezonde zeelucht en het genieten van een verkwikkend bad in het zoute water, is geïnspireerd door een arts, dokter Bouma uit Sneek, die overtuigd is van de heilzame werking van het baden in zee. Er wordt een Badvereniging opgericht, er verschijnen enige kleedhokjes en er mag van de gemeente gescheiden gebaad worden. De heren bij pier zes en de dames bij pier zeven.

Helaas verloopt de exploitatie van het grote Badpaviljoen niet goed genoeg. Al na een jaar breekt de Eerste Wereldoorlog uit, de vreemdelingen blijven weg en deze onderneming gaat failliet.

De handel in antiquiteiten in Hindeloopen is een heel ander verhaal. De *Leeuwarder Courant* van 30 oktober 1915 beschrijft hoe dat in z'n werk gaat. "In 1855 waren in Hindeloopen 1258 inwoners en 230 huizen en toen de beroemde Franse reiziger Henry Havard in 1876 ons land bezocht, was het bevolkingscijfer tot 1000 gedaald. Het kwam de geleerde, dat de stad geheel tot ondergang gedoemd scheen. De Engelse reiziger Lindley klaagde de dien tijde ook al over de achteruitgang van Hindeloopen, the deadest of all dead cities on the Suyderzee, alleen nog merkwaardig, naar hij meende, door de schat van oudheden die men er vond. Sedert die tijd is "the Curiosity Shop" bijna leeggehaald door allerlei binnen- en buitenlandse opkopers. Ook is er door menig handige antiekhandelaar een massa "curiosity" nagemaakt, of liever lieten ze dat doen, want met gouden en zilveren voorwerpen gaat dat heel "vernuftig en glad" toe. Keuren en kleuren brengt men daar naar believen op aan. In zwarte tuingrond enige weken gestopt en in de turfrook gehangen en het is "antique, parfait messieurs!". Wie doet je wat? Zelfs oude meubels worden meesterlijk nagemaakt. Ook de wormgaatjes ontbreken niet!. Ik heb eens voor mijn principaal een zeer oud huis laten afbreken, dat wegens bouwvalligheid plaats moest maken voor een nieuw gebouw. De oude Windau grenen en enige boskant bekapte eiken balken werden opgekocht voor een Amsterdamse fabrikant van antieke meubels! De knechten konden niet vlug genoeg werken, want tegen het voorjaar, als de Globetrotters uit Old-England en elders weer op de vlakte kwamen, moest de verzameling "oude meubels" gereed staan. In Zaandam en omstreken is men sinds jaar en dag bezig (oude) koperen ketels en tuitlampen, lantaarns en keukengereedschap te vervaardigen voor het eiland Marken, dat jaarlijks ook overstroomd wordt door vreemdelingen, die dan meestal tegen hoge prijs een 200- of 300-jarig "souvenir" mee nemen. (…) Zo is er ook al een menigte Hindelooper antiek verkocht (…) dat fabrieksmatig is nagemaakt en voor echt aan de man is gebracht. (…) Ten opzichte van de kledij van de Friezen ontstond het wanbegrip, dat alle mensen hier zo vreemd gekleed gingen.(…) De Hindelooperdracht was naar veler mening het toppunt van buitennissigheid. De meeste buitenlanders waren dan ook zeer teleurgesteld als ze hier niet of zeer schaars vonden wat ze zochten. (…) Even bekend als Hindeloopen werd zijn brave

burger Otto van Elselo, die, hoewel geen "ingeborene", toch jaren lang de eer van het stadje heeft hooggehouden, daar hij bekend was bij landgenoot en vreemdeling om zijn beminnenswaardige hoedanigheden als gastheer en gids. (…) Naast het portret van Wybe Aukes verdient de afbeelding van Van Elselo een ereplaats in de Raadszaal van de stad."

Boven: Hindelooper kamer, 1860. Onder: Hindeloopen in 1920

Hindeloopers in klederdracht, ca. 1925. (Foto's:Tresoar)

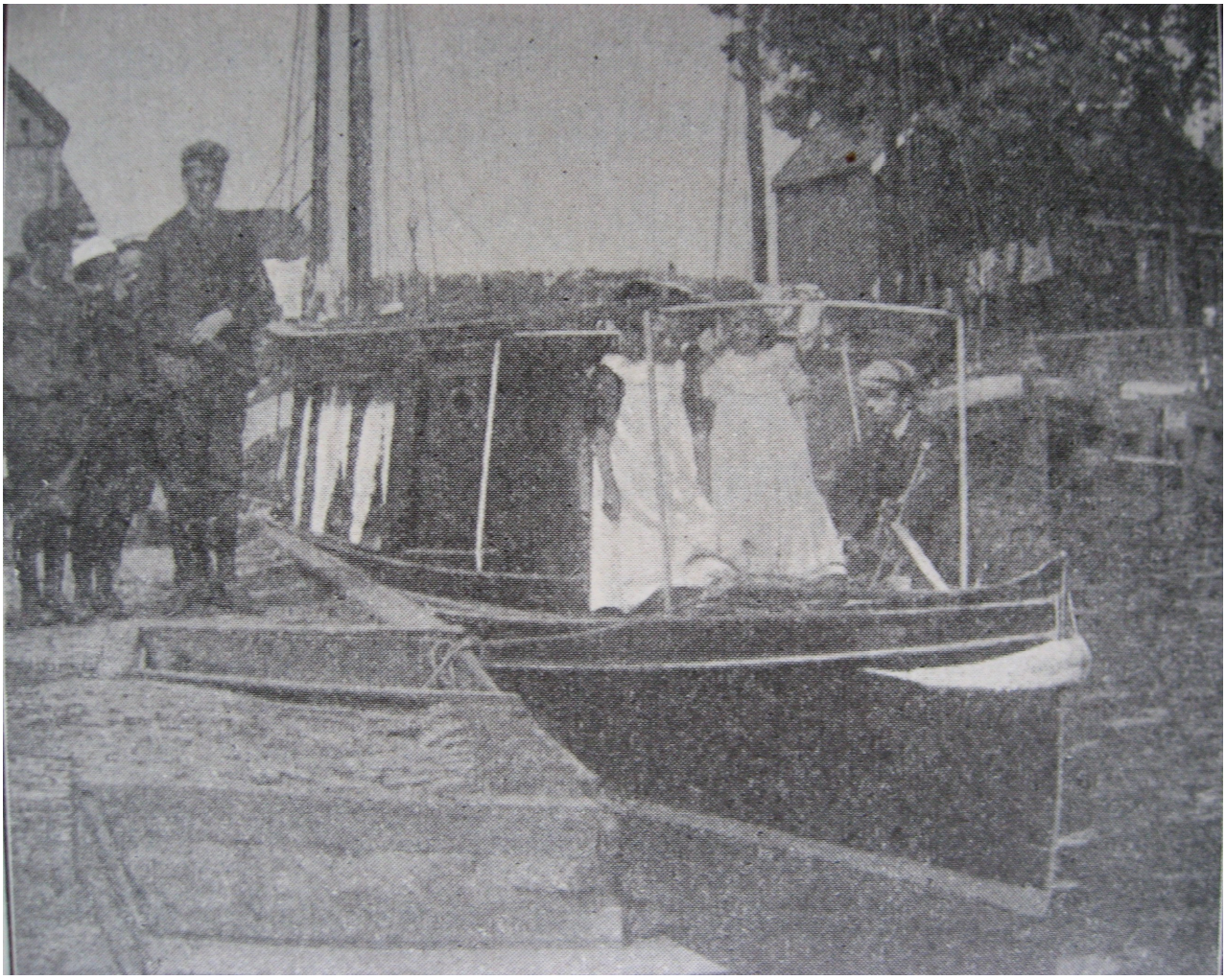
4. Hollandse watersporters ontdekken Friesland

Het zijn natuurlijk niet alleen maar buitenlanders die Friesland ontdekken. Watersporters uit vooral de provincie Noord-Holland doen dat even goed en ook zij worden in Friesland gezien als 'vreemdelingen'. Zeker de "Hollanders", waar in Friesland toch al bepaalde ideeën en gevoeligheden over bestaan. In de gesloten plattelandswereld is eigenlijk iedereen van buiten het dorp een vreemdeling, maar vanuit de provincie gerekend is iedereen dat van buiten de provincie Friesland. Niet in de laatste plaats, omdat de Friezen een sterk ontwikkeld gevoel voor eigen identiteit hebben, die geografisch bepaald wordt door de provinciegrenzen. Binnen die grenzen bestaan echter grote verschillen in de beleving van het Fries-zijn. Dat neemt niet weg, dat watersporters uit andere provincies gezien worden als vreemdelingen. Omgekeerd wordt door deze watersporters Friesland blijkbaar niet als buitenland gezien. Het is tenminste veel eenvoudiger een reisverhaal te vinden van een Engelsman die naar Friesland komt, dan een publicatie van een 'Hollander' die er een paar weekjes te zeilen is geweest. Veel Nederlandstalige publicaties zijn bedoeld als vaaradvies voor anderen en beschrijven als zodanig vrijwel geen persoonlijke belevenissen. Vaak zijn ze geschreven door watersporters die werkzaam zijn voor een toeristenvereniging of de ANWB. Een uitzondering hierop is tenminste het boekje van J. Kleefstra, "Een vacantie op de Friesche wateren", dat een echt tijdgebonden verslag geeft van de wijze waarop hij in 1909 met zijn zoon een zwerftocht over het Friese binnenwater maakt met een notarisbootje.

Een vacantie op de Friesche Wateren

Kleefstra, de schrijver van het boekje met deze titel, is een huisvader van middelbare leeftijd die in zijn jonge jaren 's zomers vanuit Heerenveen met een roeiboot het water op ging. De nostalgische herinneringen aan die tijd zijn voor hem de drijfveer om een dertigtal jaren later, in 1909, met zijn zoon van 17 jaar een paar weken met een notarisbootje naar Friesland te varen. Hij vertelt: "In mijn jonge jaren zwabberde je 's zaterdagsavonds in de mooie zomertijd met een roeibootje de brede wateren van Friesland op, gewapend met een theestoof, een koffiepot, een trommel boterhammen en natuurlijk 't nodige hengelgerei. 's Nachts sliep je in de te velde staande hooiroken, voorzover je narrige kameraden slapen gedoogden; en dan ging 't 's morgens voor dag en dauw op een hengelen, totdat de lome oogleden weer toevielen en je in 't riet lekker een uiltje knapte. En als je zondagsavonds thuis kwam, was je zo katterig van zo'n dag in de lucht, dat je als een blok in je bed viel." Dat was rond Heerenveen, zo omstreeks het jaar 1880. Maar nu, zo'n dertig jaar later, krijgt Kleefstra de kans jeugdherinneringen terug te halen en door te geven aan zijn zoon Jan. Kleefstra heeft een brief ontvangen met de mededeling dat het motorbootje 'Meermin' vanaf 17 juli voor hem beschikbaar is. Het scheepje ligt bij de Kamperbrug in Zwolle. Dat is een buitenkans die hij niet wil laten lopen. "Vier weken zwerven over de wateren van Friesland en Overijssel, je eigen potje koken, aan boord slapen, hoe primitief dan ook, om toch maar vrij te zijn in de volle zin van het woord." Ook Kleefstra rechtvaardigt zijn trektocht net als de buitenlanders met het argument een paar weekjes echt "vrij"

te willen zijn. Moeder de vrouw en de dochter van 18 blijven thuis, vader en zoon beginnen aan een zwerftocht over het water. Eerst moet er flink wat bagage verstuurd worden om het notarisbootje voldoende te bevoorraden. Tot de uitrusting voor de trektocht behoren



Terhorne, 1909. De 'Meermin' van Kleefstra voor de kant met vrouwelijk bezoek.

behalve matrassen, dekens, beddengoed, linnengoed en keukengerei, ook een stevige mand met daarin een Primus (Petroleum-gas-koker), waar Jan, die de rol van kok heeft gekregen, zich wonderen van droomt. De leverancier heeft gezegd dat zo'n ding nooit walmt.

Bovendien gaat mee een petroleumstel, een bos hengelstokken en twee grimmige buksen waarmee zij zich tegen eventueel gespuis kunnen verdedigen. Uitgedost als echte watersporters reizen vader en zoon Kleefstra met de trein hun bagage achterna, naar Zwolle, waar de 'Meermin' bij de Kamperbrug ligt te wachten naast een oude turfschuit. Van de brugwachter ontvangen ze de sleutels van het scheepje en het eerste dat nu staat te gebeuren is het bestuderen van de gebruiksaanwijzing van de scheepsmotor. Het gaat om twee reeksen van handelingen. Een om te kunnen varen en een om te stoppen:

Varen

1. Oliepotten: deksel afschroeven, pluggen vier halve slagen opendraaien, deksel opschroeven.
2. Lucht pompen op benzinereservoir, kraan sluiten.
3. Vorkjes in spiritus dopen, aansteken, onder de voorwarmers zetten en zo de lampen verwarmen tot de spiritus is opgebrand. Dan de hoofdbenzineleiding los, lampschroeven één voor één opendraaien en de lampen aansteken.
4. Voor aan de motorkast plug inslaan met hamer.
5. Handle vooruit drukken, ingeval vooruitbeweging. Handle naar achteren trekken, ingeval achteruitbeweging.
6. Buitenste haak eerste gleuf is halve kracht, de tweede gleuf is een derde kracht.

Stoppen

1. Buitenste haak in de vierde gleuf. De motor uit laten lopen.
2. De luchtkraan open, lucht laten ontsnappen.
3. Hoofdbenzineleiding dicht, lampschroeven dicht, lampen uitblazen.
4. Buitenste haak laten vallen.
5. Oliepotten dichtschroeven.

Jan slaagt er in om de motor na een nauwkeurige opvolging der voorschriften reeds bij de eerste slag met de zwengel aan te doen slaan. Kleefstra maakt de landvasten los en laat zijn trotse blik over de menigte glijden die zich ondertussen op de brug heeft samengepakt om getuige te zijn van het vertrek. Hij geeft gas, waarna de 'Meermin' met een vaartje de gracht op schiet, recht naar de andere wal. "Schipper, houd je roer recht!" schreeuwt een Zwolse straatjongen met een treiterstem. Na een sierlijke zwenking komt de 'Meermin' alsnog op koers.

De tocht is begonnen.
Van Zwolle naar Zwartsluis. Door de Arembergergracht naar Kalenberg en Ossenzijl.

Het valt niet mee om de juiste weg te vinden. Jan beschouwt ieder dwarsslootje als een mogelijke weg en dus lijkt de omgeving in de Kop van Overijssel hem een doolhof. Hij vindt het maar vreemd dat er geen Algemene Nederlandse Watertoeristen Bond bestaat die wegwijzers plaatst op de hoeken van kruiswaters. Die betonning aanbrengt op het wijdere water en aanlegsteigers, zodat je als watersporter aan de kant kunt komen. Kleefstra antwoordt, dat een rechtgeaard schipper dat alles niet nodig heeft. Die vindt zijn weg altijd wel. Even later, als een stevige bui het zicht op de Belterwijde behoorlijk belemmert, heeft hij al spijt van zijn bluf. Hij zoekt tevergeefs de door zoon Jan voorgestelde betonning en het duurt niet lang of ze zitten midden in een wierveld. De schroef van de 'Meermin' zit vol planten en het kost moeite een slootje te bereiken, waar bij de brug een menigte nieuwsgierige bewoners van de omliggende hutten hen in een dichte groep staat op

te wachten. Verlangend te weten wat zij eigenlijk op de Belterwijde uitvoerden. Zo van avontuur in avontuur duikelend, bereiken ze eindelijk Ossenzijl, waarna Friesland voor hen open ligt.

De Helomasluis, beter bekend als Driewegsluis in 1966. Deze sluis stamt uit 1927. Kleefstra laat zich in 1909 schutten door de voorganger van dit kunstwerk. (Foto: Tresoar)

"Al pratende waren wij de Helomasluis genaderd. Vanuit de Linde kregen we door een nauwe, thans openstaande keersluis toegang tot een grote kolk, zeker een haven voor de turftjalken en andere vaartuigen, die jaarlijks ten getale van ca. 8000 door de Helomavaart passeren en hoogstens bij tweeën tegelijk door de kleine schutsluis geschut kunnen worden."

Bij de sluis blijven ze liggen. Ze vangen een flinke snoek en dragen die over aan een boerin bij de sluis, omdat de afmetingen van het beest de capaciteit van hun keukengerei te boven gaat. Als ze na een gezellig praatje weer buiten komen, zien ze dat het weer vanuit het westen snel verslechtert. De wind trekt aan tot een gemoedelijk stormpje en het begint te regenen. Van het noorden de Linde af en van het zuiden de Linde op komen in snelle vaart de diepgeladen tjalken aanschieten, die al in de verte de zeilen strijken en daarna moeizaam voortgeboomd worden. Door de nauwe keersluis de kolk in. Alle hens aan dek om het schip onder de felle wind meester te blijven. 't Is een gezellige herrie. De schippers staan tegen elkaar te schreeuwen alsof ze de grootste ruzie hebben, maar het betekent niets anders dan

een gezellig praatje over het weer. Nieuw aangekomenen die geen plaatsje meer kunnen vinden aan de wal, laten het anker vallen, zodat de braadspeten klikklakken en de ankerkettingen door de kluisgaten rammelen.

Braadspit van een tjalk met ankerketting. (Foto: Wijtske Jousma)

Kleefstra en zijn zoon kijken hun ogen uit bij al die luidruchtige bedrijvigheid. Eindelijk ligt de hele kolk vol tjalken. De laatkomers moeten buiten op de Linde bivakkeren. Iedereen is in de weer om de natte zeilen op de giek te vouwen en met een oliekleed toe te dekken, de toplichten op te hijsen en de schoten en het andere touwwerk op te schieten. De wind huilt onheilsspellend door het want. Boven hen jagen de wolkflarden als razend door het luchtruim. Het belooft een lief zomernachtje te worden.

In de schemeravond verzamelen de schippers zich aan de lijkant van de sluiswachterswoning om een praatje te maken. Vlak achter het roefje van de 'Meermin'. De Kleefstra's trekken hun klompen en jekker aan, steken een pijpje op en mengen zich met de handen in de zakken onder het publiek, om uit de mond van deze stoere mannen een en ander op te vangen waarmee ze hun voordeel kunnen doen voor de rest van hun tocht. Het onderwerp van gesprek is natuurlijk het weer.

De Tjonger, begin 1900. Arbeiders bij de tjalk van Franckena uit Molkwerum, om turf te laden vanuit een praam. (Foto: Tresoar)

De volgende morgen valt het weer echter mee. “Natuurlijk regende het, maar de storm was geluwd, er was zelfs een onheilspellende stilte in de natuur en dus vond ik

het wel vreemd, dat de schippers, die anders voor dag en dauw onder zeil gaan, bijna allen nog met toegedekte zeilen in de kolk lagen." Aldus Kleefstra. Zij willen niet zo lang stilliggen. Zij zijn immers van plan om Friesland in te trekken. Maar eerst moeten ze nog even een stuk van de gestoofde snoek proeven, die hun door de boerin wordt gepresenteerd. "Zo werd het middag. Een klein, armelijk tjalkje boomde door de sluis en trok de Helomavaart in, zijn sjovel tuig in top, dat er uitzag, alsof er een heirleger muizen aan geknaagd had. Jan en ik stonden op de sluis te filosoferen over 't verschil in de waterstand binnen en buiten en oogden onwillekeurig het povere scheepje na.

Plotseling hoorden we in het oosten datzelfde onheilspellende geluid dat ons de eerste dag op het Zwarte water een harde bui had aangekondigd, maar nu was het veel heviger. Wind en regen gierden onder een hevig gedaver over de vlakte aan, maar juist van de tegenovergestelde kant dan we gewoon waren. "Sjonge,"zei ik onrustig, "ik ben blij, dat we nog aan de wal liggen, want wat er nu gebeuren zal, weet ik niet." Nauwelijks had ik het gezegd, of we zagen het uitgerafelde zeil van het verre tjalkje aan flarden de lucht in gaan. Het scheepje tolde als door een duizeling bevangen in het smalle kanaal rond en schoot met de kop in de wal. Onmiddellijk daarna verdween het in een ondoordringbare nevel. Jan en ik repten ons aan boord, sjorden als de weerga al wat los was vast en bergden het vege lijf in het kajuitje.(….) Daar gierde de orkaan over de sluis aan. De enige boom die aan de overkant op de wal stond, boog zijn kruin diep ter aarde en bleef ontworteld liggen; alles om ons heen kraakte.(…) Nu werden de tjalken aangegrepen. Ineens was er een oorverdovend geschreeuw in de kolk, dat het geraas van de storm nog overstemde. Enkele schepen braken van hun kabels los, met donderend geweld rammelden overal de ankerkettingen door de kluisgaten, om botsingen te voorkomen. Maar te laat. Twee van die forse vaartuigen liepen op elkaar in, (…) een paar andere kwakten tegen de oever dat de stukken er afvlogen. (…) Jan en ik stonden voor de kajuitramen, verstomd van ontzetting, die dolle verwoesting aan te zien. Wat was het een geluk voor ons, dat ons notendopje helemaal uit het gedrang onder de beschutting van de hoge sluiswal en de boerderij boven de wind lag." (Kleefstra, p. 110, 111)

Tien minuten later is de rust in de natuur weergekeerd. De regendruppels tikken op het oliezeil dat hun kajuitdak waterdicht moet houden. Een waterig zonnetje gluurt door de nevel. De Kleefstra's zijn danig onder de indruk. Zo heb je een zomerstorm uit het westen en de volgende dag komt er een orkaan uit het oosten.

Ze zien geen reden nu nog langer te blijven. Ze schutten voor een dubbeltje en varen de Helomavaart op. Daar helpen ze met hun motorkracht het verwaaide tjalkje vlottrekken, dat in weerwil van de wanhopigste pogingen van de schipper en zijn hele familie nog altijd in de wal vastzit en ze varen door naar de Tjonger. Omdat ze onder deze weersomstandigheden toch wat terugschrikken voor het grote Tjeukemeer, vervolgen ze de tocht niet naar Echtenerbrug, maar gaan de Tjonger op richting Heerenveen.

“Weldra zagen we aan de rechteroever van de Tjonger een grote steiger en daarop een soort waterpolitieman, die ons met spiedende blik stond op te wachten en bij onze nadering een zware ijzeren ketting opratelde, zodat het hele vaarwater plotseling afgesloten werd.. Ik was niet zo goed of ik moest de machine stop zetten en aanleggen om mijn permissiebiljet te laten viseren, bewijzende dat ik vergunning van Gedeputeerde Staten van Friesland had om de provinciale wateren met de ‘Meermin’ te bevaren.

“Wat is dat nu voor gekheid?” zei Jan, toen we de barrière achter de rug hadden. “Ja”, antwoordde ik, “dat is een apartje van Friesland. Je mag hier niet met een motorboot varen zonder vergunning. Dat weten alle brug- en sluiswachters in Friesland; en daar zijn die lui zo fel op, dat ze geen glimp van een motorboot kunnen zien, of ze zitten al op een bekeuring te vlassen. Je zult eens zien hoe vaak ik mijn permissiebiljet nog moet tonen.” (p. 113) Na een uiteenzetting van vader Kleefstra over de tollen vanaf de middeleeuwen, wijst hij op de vonder in de Helomavaart bij een boerderij waar zij even tevoren voorbij kwamen. “Blijkbaar daar gelegd om de boerderij aan de ene oever verbinding te geven met haar landerijen aan de andere oever. Wat je daar betalen wilt, staat aan je beleefdheid, maar als vreemdeling offer je dan toch wat.” Ze verwonderen en ergeren zich nog even over de vele betalingen door schippers en watersporters om gewoon door Friesland te kunnen varen. Jan vraagt zich af of er geen organisaties zijn die kunnen regelen dat het water toegankelijker wordt. Zijn vader noemt de schippersvereniging Schuttevaer, maar hij verwacht zelf meer van een grote vereniging van watertoeristen. Die zou dan meteen kunnen zorgen voor wat richtingwijzers bij het water.

Tjongervallei, begin 1900. (Foto: H.A.Veltma, Heerenveen)

“We voeren door een eenzame streek. Er was geen huisje of hutje te bekennen en dus konden we nergens navraag doen. Gelukkig ontdekte Jan na een poosje een arbeider,

die diep in het land aan het werk was en terwijl ik de boot dicht onder de wal liet lopen, sprong Jan op de oever, om zijn licht bij de arbeider op te steken. We waren inderdaad al een kwartiertje te ver de Tjonger opgevaren, maar och, we hadden toch niets anders te doen en dus gingen we welgemoed dezelfde weg terug, tot we een arbeiderswoning ontdekten, waar een onmogelijk smal vaartje op de Tjonger uitmondde. Bij navraag bleek dit inderdaad 't gat van de Van Engelenvaart te zijn en langs dit voor Friesland niet zeer ruime, maar wel schilderachtige kanaaltje, ook al voor particuliere rekening gegraven, bereikten we na een paar uur kruipend varen, de vlekke Heerenveen, bijgenaamd het "Friesche Haagje".

Heerenveen, begin 1900. De Van Engelenvaart. (Foto: Tresoar)

"Veel aantrekkelijks heeft dit plaatsje niet voor de watertoerist, maar het bood ons de welkome gelegenheid onze zeer verminderde benzinevoorraad aan te vullen en onze provisiekast van het nodige te voorzien. Daar de lieve jeugd het ons hier zeer lastig maakte, kozen wij na een kort oponthoud het hazenpad. (…) We kozen voor de route naar Akkrum, maar we konden niet uit het Friese Haagje komen, voor ik tot tweemaal toe mijn vergunning had getoond aan de grimmige brugwachters, die als echte Cerberussen de toegangen tot het waterland bewaken." (Kleefstra, p. 116, 117)

Dat is de "vlekke Heerenveen" waar Kleefstra als kind zijn achteraf zo gewaardeerde belevenissen op en om het water heeft opgedaan. Waar hij als jongen voor het eerst van z'n leven een trein had zien passeren. "En daar ginds strekte zich de uitgestrekte veenderij het Stobbegat uit, waar een vriend uit mijn jongensjaren, en later nooit meer gezien, in troosteloze eenzaamheid het a, b, c leert aan de kinderen van de veenarbeiders, in een schooltje, dat jarenlang het enige stenen huis was in de wijde omtrek. Wat zou hij grote ogen opzetten, wanneer hij mij hier als een banjerheer

voorbij zag snijen, de hand losjes aan het stuurrad van de schone 'Meermin' , het hart overvloeiende van vreugde in het vooruitzicht van nog zoveel rustige dagen op het verrukkelijke water…." (p. 119)

Haskerdijken, ten noorden van Heerenveen. (Foto: Tresoar)

De vaart gaat langs Nieuwebrug en Haskerdijken, onder de spoorbrug door via de Terhornster Poelen naar Terhorne, een onaanzienlijk maar schilderachtig dorpje. Meer naar het noorden zien ze het welvarende Akkrum. Jan heeft een vage herinnering van een krantenverhaal over de Cooperstichting van Akkrum en zijn vader geeft uitleg.
"Een jaar of veertig geleden ging een eenvoudige Akkrumer jongen, Kuypers genaamd, naar Amerika. Hij maakte daar briljante zaken, werd miljonair, ging voor z'n plezier van tijd tot tijd naar Europa en koos dan zijn hoofdverblijf telkens in zijn geliefde geboorteplaats, waar hij zich op zijn plat-boerenfries nog even ongedwongen onderhield als toen hij nog onder hen leefde. Toen hij op leeftijd kwam, kreeg hij de mooie idee om te zijner herinnering in zijn geboorteplaats een soort oude mannen- en vrouwenhuis te stichten ten behoeve van zijn bejaarde plaatsgenoten. Deze gedachte gaf het aanzijn aan de Cooperstichting, een uit ruime beurs opgetrokken mooi en fris gebouw, gelegen in een fraai beplante, uitgestrekte tuin, bestaande uit een reeks vriendelijke, kleine woningen met een regentenafdeling in het midden. Bij de overdracht van deze stichting aan het dorp Akkrum schonk de milde gever een grote geldsom voor het onderhoud van het gebouw en zijn bewoners. En toen hij kort daarna stierf, werd zijn stoffelijk overschot naar Akkrum overgebracht, waar in de tuin van de Cooperstichting een mooi monument aan zijn nagedachtenis is gewijd."

Akkrum, 1971. "Coopersburg" (Foto: F. Stienstra)

Ze blijven echter niet in Terhorne, maar varen in één keer door naar Leeuwarden. Nadat ze eerst verkeerd varen, het Nieuwe Kanaal missen en in de oude route door het nauwe Vliet terechtkomen, lukt het uiteindelijk in de buurt van het station bij een kade te komen waar ze kunnen afmeren.

"Maar nauwelijks lagen we daar, of de Leeuwarder straatjeugd maakte 't ons zo lastig, dat wij ten einde raad een turfschipper aan de overkant moesten vragen of wij bij hem langszij mochten aanmeren. Het lag daar echter niet gezellig. Bovendien steeg er uit de gracht zo'n onbehaaglijk odeurtje op, dat wij na kort beraad besloten voor dit maal onze maag eens te vergasten op een heus dinertje en onze stramme leden op een volslagen bed." (p.130)

Die avond laat Kleefstra de bijzonderheden van de binnenstad zien aan zoon, waarna ze terugkeren naar hun hotel. Als ze de volgende morgen, na inkopen gedaan te hebben, terugkeren naar de 'Meermin', valt het hen op hoe blinkend het scheepje er bij ligt. "Weldra werd ons dit raadsel opgelost, want de schipper maakte ons bij aankomst zijn excuses dat zijn zoon in de vroege morgen zijn ledige tijd maar had besteed om het bootje een beetje op te knappen. En al begreep ik best dat deze vriendelijkheid mij een paar kwartjes zou kosten, toch vond ik het weer een van die beminnelijke trekjes van spontane hulpvaardigheid, waarvan men op het water zo dikwijls getuige kan zijn.

Het grachtwater kittelde ondertussen onze reukzenuwen zo onaangenaam, dat ik maar dadelijk de machine aansloeg en na behoorlijke inlichtingen ingewonnen te hebben omtrent de te volgen weg in de richting van de Bergumermeer, de gang erin zette om buiten te komen."

Leeuwarden, ca. 1925. Willemskade met Prins Hendrikbrug. (Foto: Mindert Hepkema)

De reis door de regen gaat tot Oostermeer, waar ze aanleggen in de luwte van een boerderij, bij de brug. "De boer en de boerin, twee aardige oudjes, blijkbaar niet meer zo druk met zaken, bedachten van tijd tot tijd een boodschap aan de wallekant, informeerden zo bij de neus langs naar alles wat ze wilden weten en namen ons hele interieurtje met onverholen nieuwsgierigheid op. Ze vonden het nogal vermakelijk toen ze Jan in het keukentje bezig zagen te bakken en te braden, dat de walm het patrijspoortje uitsloeg, maar toen ze hoorden dat wij de nacht in ons moeizaam drijvende woninkje moesten doorbrengen, beklaagden ze ons uit de grond van hun hart.

Bij het invallen van de duisternis kwamen ze nog eens schuchter op de wallekant. Hakkelend een praatje beginnend als mensen die wat op hun hart hebben en er niet mee voor het front durven komen. Totdat eindelijk het oude moedertje de stoute schoenen aantrok. "We hadden eigenlijk zo gedacht," zei ze verlegen, "als meneer en de jongen eens bij ons in de logeerkamer kwamen slapen, daar is een grote bedstee en dat is toch beter dan in dit nare weer op die natte vloer, hé?" Nu vonden wij de invitatie te vriendelijk bedoeld om er geen gebruik van te maken. Aldus deden Jan en ik ons op de late avond nog eens te goed aan een bordje karnemelkenbrij en beklommen toen een reusachtige bedstee, waar we onze wel wat verkleumde leden behaaglijk onder de zware gewatteerde dekens uitstrekten." (p. 138)

Boerderij bij Oostermeer. (Foto: Tresoar)

De volgende morgen is het weer veel beter. Als ze 's morgens vroeg buiten komen, ademen ze voor het eerst na lange tijd de zomergeuren in. Het is een gewaarwording om nooit te vergeten. Onder de brug door schiet een vissersboot, voortgeboomd door een man, meer heer dan boer, die een praatje begint over de visserij. Hij is visser voor de liefhebberij, maar het komt hem wel goed uit als hij met de visserij een centje bij kan verdienen. Hij heeft een paling van meer dan een pond in de bun, die ze voor acht stuivers kunnen kopen. Nauwelijks heeft Jan het lange dier in het vizier of hij komt al met een pannetje aanlopen. Samen met de visser trekt hij de paling het huidje af. Ondertussen zit de visser op te scheppen over de visrijkdom van het Bergumermeer.

Even later komt er een salonboot door de brug. Een hele schare luidruchtige Friese meisjes in kleurige toiletjes verdringt zich in het roefje. De stoutmoedigsten klimmen naar buiten op de spiegel en langs het berghout om de bemanning van de zusterboot lachend en jubelend te begroeten en nog lang nadat zij in de richting van De Leyen zijn vertrokken, horen ze hun vrolijk gejuich.

Terwijl ze nog nagenieten van deze zomervreugde, komen uit de schiphuizen aan de overkant van het water twee splinternieuwe schouwen tevoorschijn. Ze komen bij Kleefstra langszij om zich te laten bekijken en de schippers babbelen over het natuurschoon van De Leyen, waarvan ze beweren dat Engelse toeristen dit meer het mooiste van Friesland vinden. Zij gaan er naar toe om te spelevaren, zoals ze iedere zondagmorgen doen als het mooi weer is. "Als we ook die kant op gaan, moesten

we wel uitkijken, want het meer is niet overal even diep. Maar het gat van de Opeindervaart ligt in rechte lijn tegenover het gat waar we straks uit zullen komen. Als we de biezeneilandjes in het meer maar rechts laten liggen, komen we er vanzelf." Al pratende tuigen deze schippers met verbazende handigheid hun schouwen op, waarna ze hun passagiers gaan halen. Weldra komen ze terug met vrouwen en kinderen, hengels, wormpotten, broodtrommels en verder gerei, waarna ze met een vrolijke groet wegdrijven naar het meer.

Ook Kleefstra vertrekt en spoedig komt hij bij De Leyen, waarvan hij zich na de opgewonden beschrijving van onze vrienden in de schouwen meer had voorgesteld. Ze volgen de aangewezen route, varen de zeilscheepjes voorbij, wisselen onder het zwaaien van de petten nog een laatste groet met de schippers en hun joelende passagiers en verdwijnen in de Opeindervaart, die hen dadelijk bekoort door haar natuurschoon.

Opeindervaart, richting De Leyen. (Foto: Tresoar)

Het dorp Opeinde bestaat begin 1900 uit enige "nederige woningen, omringd door tuinen en boomgaarden, dicht op elkaar". Maar toen zij deze buurt gepasseerd waren, werd het landschap hoe langer hoe schilderachtiger. Ze leggen aan, halen hun hengelgerei tevoorschijn en proberen een visje te verschalken. "Terwijl we daar zo zaten, kwam er een puntertje naar ons toe, waarin een haveloos geklede, potige

boerenkerel met een verschrikkelijk ongunstig gezicht, benevens een kwaadaardige wolfshond, die al van verre zijn tanden liet zien. Hij liet 't bootje vlak bij ons op de wal lopen, sprong met zijn hond aan land en bleef zwijgend achter mij staan. Jan beweerde plotseling, dat hij een snoekje had zien staan en gaf zijn voornemen te kennen om het te schieten, waardoor hij een fatsoenlijk voorwendsel kreeg om de grote buks van boord te halen en mij die met een stuk of wat patronen in mijn hand te stoppen, onder uitnodiging hem te volgen naar het plekje waar hij de snoek had gezien. We scharrelden een beetje langs de oever, zagen natuurlijk niets; onze zwijgende bezoeker volgde ons aanvankelijk, maar tenslotte scheen het hem te vervelen en met een: "kom ik ga eens naar de schapen kijken," droop hij af. "Wat een boeventronie!", bromde Jan. "Mijn kop eraf als die geen kwaad in de zin had. Laten we nou maar gauw weggaan, want 't mooie is hier nu toch bedorven. Straks moet die vent hier weer langs en wie weet, of we gaan herrie met hem krijgen." Nu, ik was ook niet erg gerust geweest in dat gezelschap, dus ik pakte mijn boeltje bij elkaar. Jan maakte dadelijk de touwen los en onder 't opklauteren duwden we de boot van wal." (Kleefstra p. 145, 146)

Ze varen naar de Ee bij Drachten en gaan direct rechtsaf naar Smalle Ee. "Het water is er helder en voor de schipperij uitstekend drinkbaar."

Het water rond Grouw leent zich volgens Kleefstra bij uitstek voor het zeilvermaak. Gevarieerd water van voldoende diepte. Grouw is een Dorado voor de liefhebbers van de zeilsport. "Grouw is een echt Fries, enigszins onooglijk, maar buitengewoon schilderachtig gelegen plaatsje, om zo te zeggen midden in het water gebouwd. Het grootscheepsvaarwater van de Friese zeeplaatsen naar de oostelijke venen, alsmede naar Leeuwarden en Groningen loopt er langs, waardoor er aan de waterkant steeds wisselende bedrijvigheid is.

De mensen hebben er blijkbaar meer over voor hun schuiten dan voor hun huizen. "Hoewel er een niet onaanzienlijke industrie is en het dorp veel gegoede inwoners telt, die in ruime, goed in de verf zittende schiphuizen prachtige boeiers of kielboten hebben liggen, vindt men er maar weinig woningen die een iets meer dan burgerlijk voorkomen hebben.

De kleine man moge er weinig behoeften kennen, zijn eerzucht reikt er altijd wel tot het bezit van een mooie, blanke schouw of een kleiner bootje, waarin hij zondags met zijn familie uit spelevaren kan gaan op het Pikmeer. Zelfs trof ik in de omtrek een geniale fabrieksmachinist aan, die in een sloep zelf een motortje had geknutseld, waarvan hij met enige trots vertelde, dat de ingrediënten hem nog geen vijf gulden hadden gekost. Wie kan het verwondering baren, dat dit primitieve plaatsje de bakermat van de beste Friese dichters en schrijvers is? O, als Grouw eens profiteren wou van zijn onvergelijkelijke ligging, om zich tot centrum van de watersport te verheffen!"(p. 149. 150)

Grouw, 1915. Twee jollen en een schouw bij hotel Oostergoo. (Foto: Tresoar)

Kleefstra improviseert nog wat verder op de toeristische kansen voor Grouw en roept haar bewoners op: "Komaan, mannen van Grouw, waterrotten met uw vorstelijke boeiers, hef het isolement van uw gezegend dorpje op. Wees toch niet langer blind en doof voor de eisen van de tijd. De ondernemende Groningers hebben bij Paterswolde aan de oever van een uitgeveend plasje, dat gij verachtelijk met de naam spoelkommetje zou aanduiden, een buitenhotel gebouwd dat er wezen mag. Een paar afgedankte Friese tjotters en wat roeibootjes verschaffen daar zomervreugde aan de jeugd en menige Groningse familie brengt daar haar vakantie genoeglijk door. Zijn er te Leeuwarden, te Harlingen, te Heerenveen, om van de kleinere stadjes niet te spreken, geen mensen die hun vakantiedagen veel liever in een gezellig, comfortabel milieu in Friesland zouden doorbrengen dan daar buiten?

Komaan, sticht een vereniging tot bevordering van het vreemdelingenverkeer! Breng kapitaal bij elkaar. Laat daar op dat kostelijk hoekje bij Oostergoo of anders aan de doorgang van het Pikmeer een goed spul zetten! Elk jaar wordt de stroom van vreemdelingen naar uw heerlijke waterland groter. Laat ze u niet ontglippen, de mensen die uw schoorvoetend gewaagde duitjes rentegevend zullen maken, maar tevens een milde regen van welvaart zullen brengen in uw plaatsje. It is mei sizzen net te dwaen! (…) Komaan, mannen van Grouw! Steek de hoofden eens bij elkaar: dwaen is eak 'n ding!" (p. 152)

Grouw, een boatsje bij de toegang naar het Pikmeer: boerderij De Vrijheid. (Foto: Tresoar)

Kleefstra verkent de wateren rond Grouw en vindt 's avonds een prachtig beschut plekje onder een paar grote bomen aan de noordoever van de Sytebuurster Ee. Maar nauwelijks zitten ze daar een beetje te keuvelen over de avonturen van die dag, of een grijs wolkje trekt om de 'Meermin', waaruit een zacht gegons opstijgt. Muggen! Ze zijn ingesloten door een heerleger van muskieten die bij duizenden het kajuitje binnendringen. "Wat nu?", vraagt Jan benepen. "Gooi de touwen maar weer los", antwoordt zijn vader gelaten. "We zoeken wel een ligplaats aan het open veld."

De volgende dag zeggen ze Grouw vaarwel en zoeken het Sneekermeer op. Eerst moeten ze door de drukke sluis van Terhorne. Het is een dubbele sluis met vanuit Grouw rechts de doorvaart naar het Sneekermeer, terwijl door de linker sluis de schepen van het meer komen. Scheepjes beneden de tien ton mogen vrij doorvaren.

In de zomer staat de sluis vrijwel altijd open, maar bij zuidwesterstorm, vooral in de herfst en winter, gaan de deuren dicht, om te voorkomen dat het noordoosten van de provincie onder water komt te staan.

Grouw, midden jaren vijftig, in de Tynje. (Foto: Tresoar)

Bij harde wind en stroming door de sluis is het voor de tjalken een hele toer om tegen wind en stroom door de sluis het Sneekermeer te bereiken. Dan staan de sluiswachters al heel in de verte hun bevelen naar de schippers te schreeuwen: "Een beetje hoger!"of "Afvallen!" Is het schip eenmaal in de sluis, dan helpen ze met alle macht mee om de tjalken tegen de stroom in door de sluis te trekken. De 'Meermin' vaart bij vrijwel windstil weer probleemloos door de sluis. Kleefstra gaat ankeren op het meer om wat te vissen en later op de dag zetten ze koers naar Sneek. "Sneek is op het ogenblik het middelpunt van de watersport in Friesland, hoewel Grouw zich naar mijn mening daartoe meer eigent door haar voordelige ligging. Wie een idee wil krijgen van de vlucht die de watersport bezig is te nemen, moet eens een vergelijking onder de ogen zien tussen 30 jaar geleden en nu. Destijds waren er twee of drie burgerfamilies die er een eigen tjottertje op na hielden. Liefhebbers zie zich deze weelde konden permitteren, hadden gelegenheid om bij een scheepstimmerman een zeilbootje te huren. De rijkdom keerde zich met een hautain gevoel van het burgerlijk zeilvermaak af. Kom nu eens! Wie de stadsgrachten van Sneek thans afvaart en het geluk heeft op een mooie middag de pleziervaartuigen van de gegoede Sneekers zeilklaar aan de kaden gemeerd te vinden, kijkt zich de ogen uit het hoofd. Daar liggen jachten die waard zouden zijn een koninklijke standaard te voeren. (…) O Sneek, o Sneek! Gij steekt kapitalen in uw prachtige boten, maar gij hebt nog niet eens een jachtsteigertje en een clubgebouw in de Geeuw om de vreemdeling behoorlijk te ontvangen. Waar moet men in 's hemelsnaam met zijn boot naar toe, als men van buiten af tot u komt? (…) Is het uwer waardig, dat 't enige veilige nachtverblijf voor een vreemde plezierboot gezocht moet worden aan een rommelige werf in de onbereikbare Leeuwarder trekvaart?"(Kleefstra, p. 176-178)

Zo sprak Kleefstra nog maar kort geleden enige Rotterdamse zeilers die graag eens naar Friesland wilden om te zeilen, maar dit met familie of gasten aan boord onmogelijk konden doen, "omdat Friesland even arm aan comfort als rijk aan water was en zelfs Sneek, 't centrum van het verkeer te water, niet het simpelste aanlegsteigertje, laat staan een behoorlijk hotel met uitzicht op het water bezat." Een aanlegsteiger waar je veilig bent voor baliekluivers en straatjongens, dat is voor Kleefstra toch wel het minste dat je als watersporter van Sneek mag vragen.

Ze zoeken en vinden echter een mooie, rustige ligplaats aan het Sneekermeer, in de bocht langs de noordwal, vlak bij Terhorne. Ze genieten van de rust op het water, na alle beslommeringen van die dag. De zon gaat onder en het wordt een heldere nacht door de volle maan. "Weldra toverde de vriendelijke maan haar bekoorlijke lichteffecten over het stille water, allerlei geheimzinnigheden fluisterden van verre en dichtbij rondom ons. We zagen een schaar wilde eenden in het riet vallen, een waterrat uit haar hol sluipen, een visotter op roof uit gaan en dit alles spande onze aandacht zozeer, dat we niet voor heel laat konden besluiten ons in het nauwe kajuitje aan de zoete slaap over te geven."

De volgende morgen worden ze al vroeg gewekt door de tonen van een harmonica, vlakbij. Door een kiertje van de gesloten gordijntjes glurende, ontdekt Kleefstra een stoombootje met een paar lege pramen op sleeptouw en bemand met een twintigtal plezierhengelaars, die het er blijkbaar om te doen is om hen met veel lawaai naar buiten te lokken. Het is vier uur in de ochtend. Te vroeg. De Kleefstra's laten zich niet zien en het bootje gaat honderd meter verderop ankeren.

De bemanning van de 'Meermin' kan de slaap echter niet meer vatten en als ze even later toch tevoorschijn komen, gaat er van de stoomboot een gejuich op. Luidruchtige begroetingen van rauwe stemmen verscheuren de plechtigheid van een vroege zomermorgen. Er wordt met een uitnodigend gebaar een zwarte fles opgeheven, waaruit het geheel 'verzwabberde' gezelschap op een piereverschrikkertje wordt getrakteerd. De Kleefstra's dachten ook even te gaan vissen, maar vinden het niet bijster aanlokkelijk om de zomerochtendgenoegens door een schreeuwerige bende aangeschoten druktemakers te laten bederven. Ze starten de motor en kiezen het ruime sop. Bij de opvaart van een grote boerderij besluiten ze naar binnen te varen.

"Nauwelijks kregen de bewoners van de boerderij ons in de gaten of successievelijk kwam al het vrouwvolk, min of meer nog in negligé, naar buiten (de mannen waren blijkbaar absent). Dicht bij elkaar samenscholende op het straatje voor het woonhuis , in gespannen verwachting welke verrassing hen op de vroege morgen wel wachtte. De jongeren waagden zich het verst naar voren, de blote armen in de zijden geplant, een overmoedige lach op het gezicht. Een bejaarde vrouw, in donker jak en rok en een witte, gebreide muts op het hoofd, blijkbaar de boerin, hield zich meer op de achtergrond. "Zeker de keizer van Duutschland", giechelde er één. "Ei, nee, 't is Sinterklaas", schertst een ander. "Of Sietskes oom uit Amerika", lacht de meid. "Allemaal mis", zei ik naderbij gekomen in mijn harten-veroverend Fries, "'t zijn

maar twee eenvoudige zwervelingen, die komen vragen of er geen beetje verse melk te krijgen is." "Nou, ik dacht al, wat voor hoog bezoek zal dat worden," zei de boerin dadelijk gemeenzaam. "Maar als 't om een beetje melk te doen is en m'nheer is met schapenmelk tevreden, kom dan maar even in."

Nu werd de 'Meermin' aan wal gemeerd. Jan en ik stapten aan land en volgden het vrouwvolk in de boerderij. Het ijs was dadelijk gebroken. "Jij bent zeker een zoontje van m'nheer?" vroeg de boerin in plat boerenfries aan Jan die er geen woord van verstond. "Yes", zei Jan bedeesd. "wat zeit-i?" vroeg de boerin

Terhorne, 1910. Opvaart bij boerderij. (Foto: Tresoar)

"Och", antwoordde ik, "hij verstaat geen Fries. Hij is zo'n Franse kwast uit Hilversum en ik heb 'm als kok gehuurd toen ik hier in 't land kwam." "Och kom", murmelde de boerin, van de één op de ander kijkende, "dis m'nheer vaart hier voor zijn plezier? En waar hoort m'nheer dan thuus?" "Overal en nergens", zei ik met een stalen gezicht. "Ik ben een kosmopoliet". "Is dat niet helemaal in Rusland?" vroeg de boerin verbaasd, blijkbaar de klank Moscoviet in 't oor hebbende. "Och moeke, hij houdt je voor de gek", barstte het meisje uit, dat blijkbaar naar de naam van Sietske luisterde. "Dat kan je aan zijn hele gezicht wel zien. Ik geloof dat hij in Sneek thuus hoort; hoe zou hij anders Fries kunnen praten?" "Nou maar, dat heb je dan toch glad mis", lachte ik. "Maar ik vind 't toch wel aardig, dat ik naar jou idee zo goed Fries praat. Ik heb 't buiten Friesland geleerd." "Ja, dat kan ik toch best horen", beaamde de boerin. M'nheer praat 't wel goed, maar een beetje vreemd."

”En waar heeft m’nheer dan Fries geleerd?”vroeg Sietske ongelovig. “Wel”, zei ik, “een vrind van mij is professor in de Noorse talen te Berlijn en die heeft mij Fries geleerd. Is ’t niet waar, Jan?” “Yes”, zei Jan laconiek, daar hij aan mijn toon hoorde, dat een toestemmend antwoord het meest welgevallig was. Sietske liet zich echter door het noemen van mijn hoge connecties niet uit het veld slaan en lachte mij in mijn gezicht uit. De boerin schudde het hoofd over de tegenstrijdigheden en ze keek Jan eens onderzoekend aan, alsof ze toch wel wat uitheems vond aan een menselijk wezen dat alleen maar “yes” kon prevelen.
Intussen had de meid een schaap gemolken. Ze bracht een kan dikke, schuimende schaapmelk binnen, waarvan wij ons voor een simpel dubbeltje meester mochten maken. Jan droop er haastig mee af, blijkbaar in zijn schik dat hem een fatsoenlijk voorwendsel tot retireren in handen was gegeven. Met een bedankje voor de vriendelijkheid ging ook ik weer naar buiten. De vrouwen volgden mij naar de waterkant, nieuwsgierig in het kajuitje glurende, waar ze Jan met de melk hoorden scharrelen
.
“Sjonge, sjonge, wat een mooi bootje”, zeiden ze. “En woon jullie daar nu helemaal in?” “Jazeker”, antwoordde ik, “als ik jullie ermee plezieren kan, mag je gerust eens gaan kijken.” Dat was aan geen dovemansdeur geklopt. In een momentje hadden we een stuk of drie vrouwen op kousenvoeten aan boord, die ons hele huishoudentje in klein bestek bewonderend nasnuffelden. “En waar slaap jullie nou?”, vroeg Sietske, nadat ze in alle hoeken en gaten om de bedstee gezocht had.

“Wel”, zei ik, “’s avonds leggen we deze kussens op de grond als matras en de rest van de bedderij ligt hier in deze bak…” En ik lichtte een plank op, om ’t haar te laten zien, waardoor al haar twijfel op dit punt in eens werd opgeheven en ook haar andere twijfel een schok kreeg. “Ik geloof m’nheer toch nog niet”, zei ze aarzelend. “Praat m’nheer dan ook Duuts?” “Nou en of!” knikte ik bescheiden. “Doe ’t dan eens?” daagde ze uit met een stralend gezicht.

En zo gaat het gesprekje door. Sietske blijkt nog een zus te hebben die een beetje Frans spreekt. Geleerd op de Franse school. Zij zou wel Frans kunnen praten met Jan. Maar dat is volgens Kleefstra een vergissing. Jan is geen Fransman, maar een Hollandse jongen. Als je die op z’n Hollands toespreekt, zal hij wel loskomen. Hollands spreken, dat durven de meisjes echter niet. Sietske moppert: “Als m’nheer geen Duuts praten wil, begin ik geen Hollands.” “Johan!”, zegt Kleefstra tegen z’n zoon, “Das Mädchen wünscht eine Tasse Kaffee. Hast du den Kaffee fertig?” “Jawohl!” zegt jan, een beetje confuus van de plotselinge wending. “Nou begrijp ik er helemaal niets meer van”, schatert Sietske. “Nou praat m’nheer Duuts en ’t jonkje zegt ja op zijn Fries.”

De boerinnetjes gaan weer schielijk de kant op, de ‘Meermin’ wordt gedraaid en naar het wijde water geloodst. “Stuur mij een ansicht uit Duutsland”, schreeuwt Sietske hen achterna. “En weet m’nheer wel dat er hardzeilen is in Akkrum? Daar moet m’nheer naar toe gaan. Daar komen wij ook. Dàg.” (Kleefstra, p. 187 – 190)

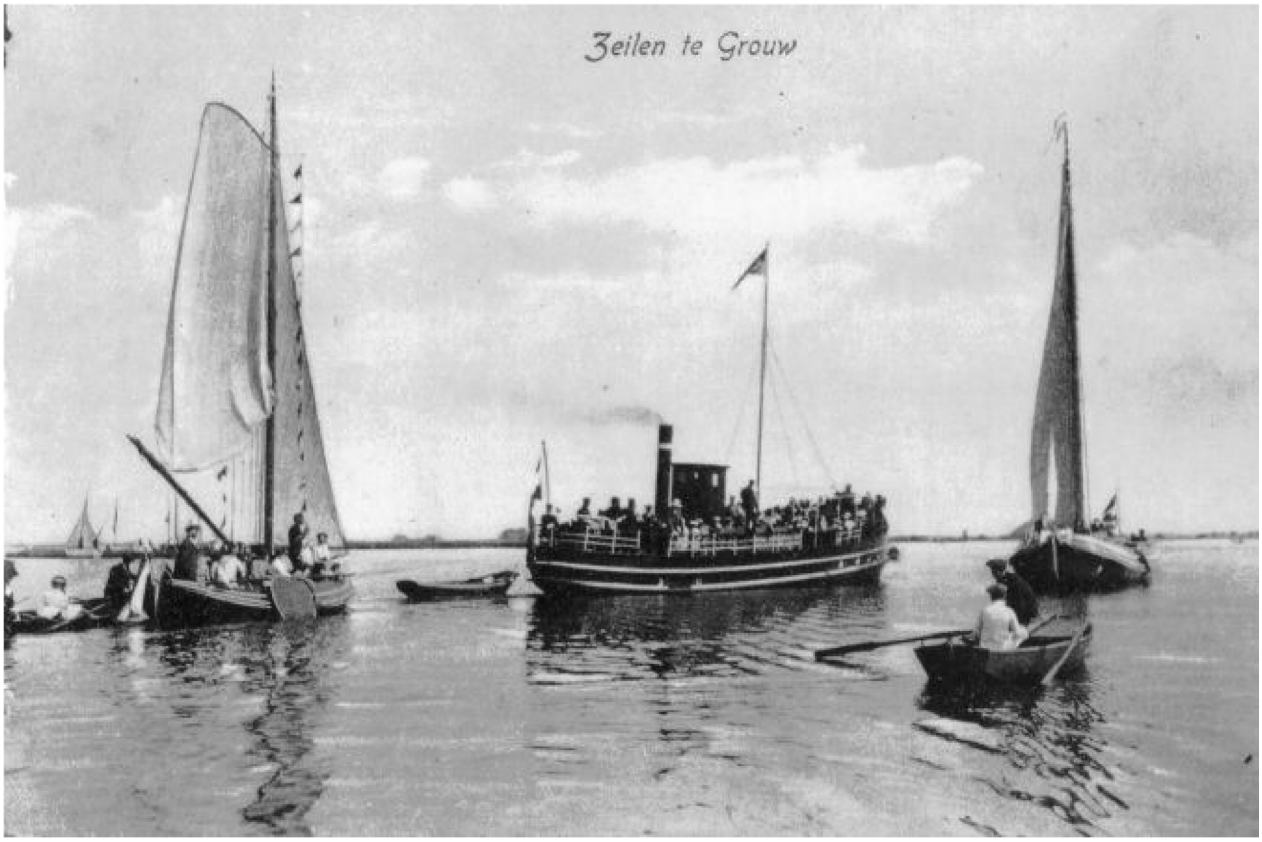
Terhorne, de dubbele sluis naar het Sneekermeer. (Foto: Tresoar)

De bemanning van de 'Meermin' zwaait gedag en dan varen ze de opvaart uit, op weg naar Terhorne, bij de dubbele sluis aan het Sneekermeer, om te vissen. Tegen een uur of drie is het met het hengelen gedaan en Kleefstra zet z'n plan door om naar Akkrum te gaan, naar de zeilwedstrijd. Die wordt gehouden aan de noordoostkant van Terhorne. Ze zijn slechts door het dorpje Terhorne gescheiden van het wedstrijdwater.

Meteen als ze het dorp door zijn, krijgen ze een verrassend zicht op het fleurige en kleurige feestterrein. Aan de linker oever van het brede vaarwater ligt een lange rij plezierscheepjes van allerlei slag, alle met de beste spullen uitgerust, de vaderlandse driekleur op het helmhout, een clubvlag in top. Op de wal zitten vrolijke groepjes in het malse gras. Heren in flanellen sportkostuums, hagelwitte petten en schoenen, waar die van Kleefstra maar povertjes bij afsteken. Dames in lichte zomertoiletjes; een geïmproviseerde theetafel in 't midden, waarop in bevallige wanorde kopjes, kommetjes en lekkernijen.

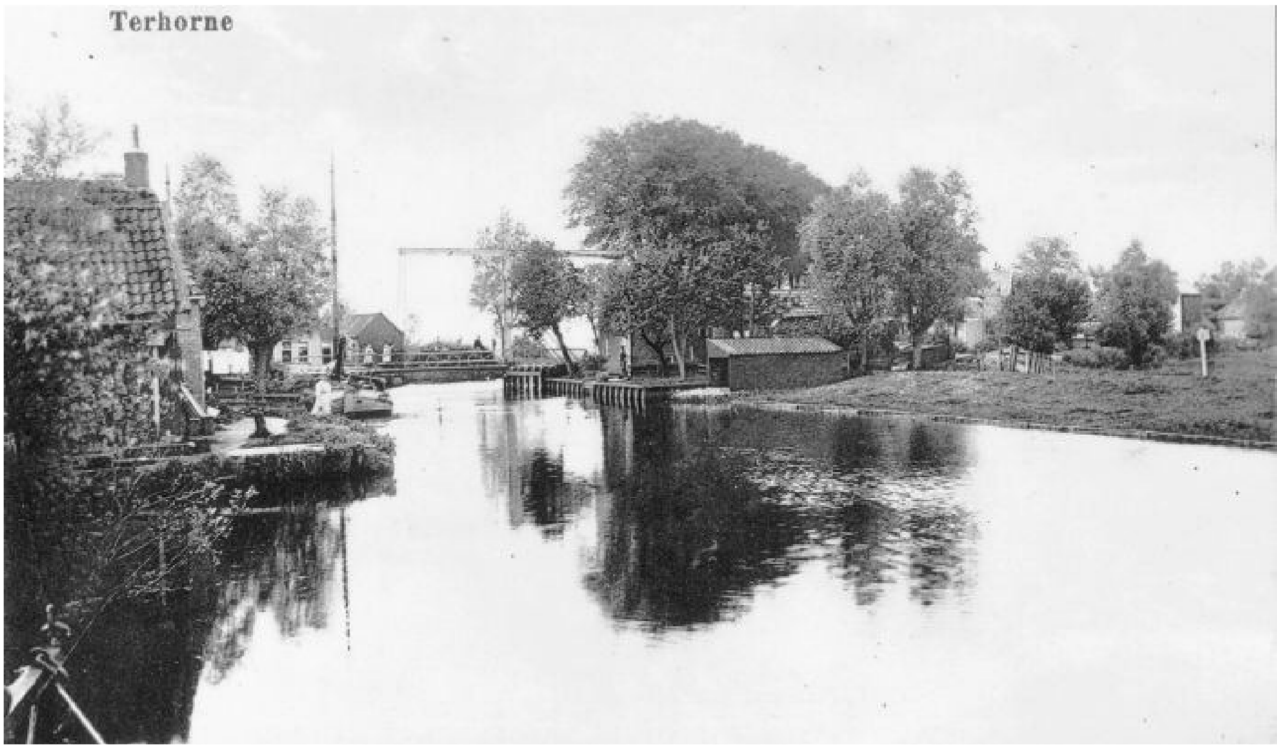
't Is een gezellige boel. Vrolijk, prettig en toch niet lawaaierig. Op het water zeilen nog wat bootjes bemand met boeren en schippers die er behagen in scheppen om het gezelschap aan de wal te amuseren met hun zeilkunsten. De eigenlijke wedstrijd is al afgelopen, maar nu komen er heel in de verte een paar stoomboten opzetten, zwart van passagiers, waarvan de voorste aal mededingende scheepjes op sleeptouw heeft. Een fanfarecorps aan boord met schetterende muziek wat de feestvreugde niet weinig verhoogt. Kleefstra legt de 'Meermin' aan de kant. Jan zet een potje thee, terwijl z'n vader als banjerheer alles in ogenschouw neemt.

Terhorne, 1918. (Foto's:Tresoar)



Na een poosje komt de langzaam optrekkende stoomboot met haar lange sleep van fleurig uitgedoste scheepjes op de hoogte van waar de 'Meermin' ligt. De Kleefstra's zitten "een beetje onverschillig naar al die stugge, glimmende Friese koppen" op de stoomboot te kijken, als tussen die Friese koppen een paar jonge gezichten verrijzen

die roepen: “Dag m’nheer! Dag Duutser! Magge we meevare?” Het is Sietske met haar hele familie en Kleefstra wil de meisjes wel naar Akkrum varen, naar de kermis, en ze daar op een wafel trakteren. Jan is niet erg happig op een excursie met een paar glundere Friese boerenmeisjes aan boord, maar z’n vader heeft de motor reeds aangeslagen en vaart de stoomboot achterna. Voorzichtig stuurt hij langszij en Jan maakt vast met de pikhaak. “Geef die mof een opstopper”, schreeuwt een baldadige boerenjongen. “Houd je mond!” gromt een ander. “Je kunt nooit weten wie ’t is.” “Och wat”, herneemt de eerste, “hij verstaat er toch geen woord van”. “Dat kon je wel eens tegenvallen”, antwoordt Kleefstra in z’n beste boerenfries, zodat er een geschater opgaat. “Nou, Sietske, spring maar over, dan gaan we naar de Akkrumer kermis en we zijn terug voordat de stoomboot aan de wal is.” Sietske bloost als een pioenroos en duikt weg in de menigte. Maar van alle kanten wordt zij aangemoedigd. Uiteindelijk komen Sietske en haar voor Kleefstra nog onbekende zuster Sjouk plotseling naar de verschansing. Ze pakken de rokken bij elkaar en zonder veel plichtplegingen stappen ze over de verschansing in het roefje van de ‘Meermin’, terwijl de oude boerin ze lachend nakijkt.



Terhorne, bij de brug.

Op weg naar Akkrum wordt het plagerig gesprek over de landsaard van Kleefstra voortgezet. “Monsieur kosmolopiet”, zegt Sjouk eensklaps. “Monsieur parlez Français?” Het komt er wat stotterend uit, er is een trilling in haar stem, maar ze zegt het dan toch zo goed en zo kwaad als een Fries boerinnetje het kan.
“Hoor eens Sjouk”, zegt Kleefstra in het Fries, “Jij bent een Friezin, ik ben een Fries. Laten we niet met onze weerbarstige tongen Frans koeterwalen.”

Ondertussen heeft Jan de thee klaar. Hij heeft Sietske Hollands horen spreken, vindt haar een heel aardig meisje en doet eindelijk ook enige moeite bij de dames in de smaak te vallen. In Akkrum laten ze de boot bij de brug onder toeziend oog van de brugwachter achter en gaan de kermis op. Ze genieten van de beloofde wafel en drinken bij hoogste uitzondering een klein glaasje anisette op de valreep. “Hoe onschuldig ook, de alcohol slaat de jongelui naar ’t hoofd.

De beide meisjes worden overmoedig. Sietske vraagt Jan of hij ‘een tuutsje’ wil. “Jawohl” grapt deze, zich herinnerend dat hij die ochtend met dat woord zoveel succes had. De meisjes gieren het uit. Dan horen ze de stoomboot voor de brug fluiten en ze haasten zich naar de aanlegplaats, waar ze de meisjes onder veel gelach en geplaag in moeders armen terugvoeren.

Daarna varen ze naar het Sneekermeer en vinden een rustige plek om te overnachten aan de zuidkant in een doodlopend slootje. Terwijl ze nog nagenieten van de emoties van deze vrolijke dag, dringt het plotseling tot hun door dat de vakantiepret er bijna op zit. Ze hebben nog een week en dan moet de ‘Meermin’ weer bij de Kamperbrug in Zwolle liggen.

Terhorne, midden jaren twintig (Foto’s: Tresoar)

Kleefstra wil via de zuidwesthoek van Friesland op de terugtocht. Eerst gaan ze naar Sneek, waar ze inkopen doen. Als ze door een van de vele bruggen willen, vraagt de brugwachter met veel vertoon van gezag inzage in de vergunning om met een motorbootje over het Friese water te mogen varen. Kleefstra wijst hem op het overbodige van deze formaliteit midden in Friesland, aangezien er immers bewakers bij de kettingen aan de grenzen van de provincie als echte schildwachten hun werk doen. De brugwachter meent echter, dat er nog genoeg boten Friesland binnen glippen zonder vergunning, zij het dan ook door de nalatigheid van brug- en sluiswachters in de zeeplaatsen.

Uiteindelijk lukt het Kleefstra Sneek uit te komen en via de Wijmerts en de Var Heeg te bereiken. Ze bewonderen de grote palingaken in het dorp en varen met een stevige bries over de golven van het Heegermeer en de Fluessen naar de waterherberg Galamadammen. De beschoeiing bij de brug biedt de 'Meermin' een uitstekende ligplaats. De bewoners van de eenzame herberg kent Kleefstra als eenvoudige mensen die de Friese denkbeelden van gastvrijheid nog in ere houden en waar men even comfortabel logeert als in menig Fries stadje.

Die avond is niet alleen het begin van hun terugtocht, maar ook van het slechte weer waarmee hun vakantie ook al begon. De terugreis wordt echter bemoeilijkt. In Echtenerbrug lezen ze, dat er een stremming is voor het verkeer. De doorvaart door Ossenzijl is geruime tijd onmogelijk vanwege herstelwerkzaamheden aan de kaden. Er rest hun niets anders, dan via Kuinre over de Zuiderzee naar Blokzijl te varen, waarna

de tocht verder kan over het binnenwater. Het eenvoudigste lijkt het de Tjonger af te varen tot aan Schoterzijl. Vandaar met het Tjongerkanaal langs de dijk naar Kuinre en dan, als het even rustig is op zee, de tocht buitenom te wagen. Rustig op zee bij westenwind, dat lijkt een tegenstrijdigheid. De 'Meermin' danst over de golven. Serviesgoed valt in stukken, maar ze lopen veilig Blokzijl binnen, waarna de tocht wordt voltooid zoals die begonnen is.

Nawoord

De Kleefstra's pakken hun bagage weer in, verzenden deze naar het huisadres en reizen zelf met de trein naar huis. De mannen zijn "echt vrij" geweest, hoewel ze het met het weer in de zomer van 1909 niet getroffen hebben. Veel wind en regen. Hun avontuur heeft qua beleving iets weg van dat van de vagebonden drie jaren eerder. Duidelijk is dat de nieuwsgierigheid van de bevolking en de onhebbelijkheden van de straatjeugd zo rond 1900 niet specifiek op buitenlanders zijn gericht. Kleefstra en zijn zoon hebben er net zoveel last van als Davies, Doughty en Tomalin.
Kleefstra heeft zijn boekje voorzien van twintig afbeeldingen. Die afbeeldingen blijken voor een belangrijk deel iets geretoucheerde foto's te zijn die de vagebond Marshall maakte voor het boek van Tomalin.

Twee jaar later staan ze dus ook in het boekje van Kleefstra, maar wel zonder bronvermelding. Bovendien voorzien van geheel andere onderschriften voor andere locaties, alsof Kleefstra de foto's tijdens zijn trektocht zelf heeft gemaakt. Dat is overigens niet iets dat typisch is voor honderd jaar geleden. De Nederlandse vertaling van Davies boek 'On Dutch Waterways' ('De ontdekking van Nederland') uit het jaar 2001 wordt gesierd door een omslagfoto die suggereert dat het afgebeelde scheepje de 'Atalanta' van Davies is, terwijl ook die foto van Tomalin komt, waar hij met de 'Marie' gesleept wordt door een motorbeurt. En ook hier zonder toelichting of bronvermelding.

In Friesland is begin 1900 een sterke behoefte het Fries-eigene te benoemen. De bijzondere eigenschappen die de Friezen zichzelf daarbij toedichten moeten natuurlijk wel herkenbaar zijn in de werkelijkheid van alle dag. De opdringerige en baldadige nieuwsgierigheid van de hangjongeren in Friesland zou misschien een typisch Friese eigenschap kunnen zijn….?

Maar wat is Fries-eigen? De buitenlandse vreemdelingen krijgen in andere provincies met hetzelfde gedrag van omstanders, lanterfanters en baldadige jeugd te maken. Er is mijns inziens helemaal geen reden het feitelijk gedrag van de Friezen als Fries-eigen te benoemen. Het is gedrag zoals vele mensen vertonen onder de omstandigheden van die plek en dat moment. Er is daarbij geen sprake van "Fries-eigen" gedrag. De Friezen zijn gewone mensen net als al die andere Nederlanders die zich in hun omgeving gedragen zoals mensen zich met al hun diversiteit nu eenmaal plegen te gedragen.

Hollandse zeilers op Friese wateren

De watersportdrukte van tegenwoordig in Friesland is natuurlijk wel onvergelijkbaar met wat Kleefstra aantreft. En dat zal nog jaren zo blijven. Het duurt tot in de jaren dertig van de 20e eeuw voordat er betaalbare scheepjes worden gemaakt voor 'de gewone man' en voordat deze gewone mensen zoveel vrije tijd krijgen dat het varen voor het plezier voor hen mogelijk wordt. Ook dan duurt het tot het einde van de zestiger jaren voordat de groei van de watersport een geweldige vlucht neemt. Tot die tijd is het op het Friese water stil. De vrachtschepen zijn nog klein. De watersporters staan in die tijd mentaal dicht bij de beroepsschippers. Over en weer weten ze wat ze van elkaar kunnen verwachten. Friesland is als vanouds een watersportprovincie voor zeilers, maar moet nog wel eerst ontdekt worden door zeilers uit "Holland". Min of meer populaire boeken over zeilen in Friesland zien het licht in de jaren dertig, als de watersport bereikbaar wordt voor een breder publiek. Bekend wordt ook de lofzang van R.J. de Stoppelaar: 'Op Frieslands wijde wateren' rond het jaar 1930. Deze dominee vaart zelf en geniet van de uitbundige natuur rond Eernewoude en Grouw. Ook vaart hij mee op de boeier 'Tjet Rixt' die als charterboot te huur is bij zetschipper Jan de Wagt. Stoppelaars belangstelling gaat niet primair uit naar de watersport. Hij bezingt in lyrische bewoordingen vooral het verblijf op het water, in de natuur. Wel direct georiënteerd op de watersport is de Amsterdamse journalist Piet bakker, die twee boeken het licht laat zien: 'Achter de mast' in 1936 en 'Ruimte!' in 1938. Voor dat laatste boek heeft L.J. Kleijn die als tweede auteur wordt genoemd, waarschijnlijk vooral de foto's gemaakt. Natuurlijk is er ook nog de journalist/schrijver Fred Thomas uit Amsterdam, die met zijn Staverse jol vooral vaart op de Zuiderzee en daar boeken als 'Stervende binnenzee' en 'Wijkend water' over schrijft. Onder zijn redactie komt in 1945 het boek 'De Waterkant' uit, waarin diverse auteurs schrijven over de recreatie op en aan het water in de vooroorlogse tijd. Over Friesland wordt daarin echter wel wat veel op erg zakelijke wijze de waterkaart gememoreerd. Waar kan je overal met een boot komen? Die fragmenten zijn wat minder interessant. De periode tot de zestiger jaren is af te sluiten met een boekje als 'De Waterkant van Nederland' uit 1960, geschreven door M. Ruytenschildt, Hoofd van het Bureau voor Watertoerisme ANWB-KVNWV-NKB.

Ruimte!

"Zeilers behoeven de ruimte! Dat wil hun schip en dat wil hun geest. Zeilen is een sport van de open vlakte, van de onbelemmerde wind, het wijde meer, het lage land, waar de bries overheen jakkert zonder hinderlijke obstakels op zijn weg te ontmoeten. Oppers zijn alleen prettig, als je 's avonds, met de tinteling van de wind nog in je hoofd, de zeilen laat zakken. Ergens achter kroeskoppige wilgen, in de beschutting van een rietkraag. Het landvolk oordeelt anders. Het zoekt de veilige luwte van het bos."

Net als de Engelse varensgezellen en net als Kleefstra in de periode rond het jaar 1900, kiest Bakker dertig jaren later voor een zeiltocht om de geest vrij te maken. Hij stelt zelfs de waterman tegenover de landman, de vrije zeeman tegenover de aan het land gebonden boer. Hij moet het water op om de conventies en verplichtingen van het land te ontvluchten. Het land wordt een obsessie voor de waarlijk vrijen van geest. Zij ontvluchten het, zij zoeken de ruimte en vinden die met een zeilboot op het water. Zeilen als therapie: één dag in een zeilboot en je kunt volgens Piet Bakker weer zes dagen tegen de keurige maatschappelijke verplichtingen. Zeilen als leefstijl die uitdrukking geeft aan je identiteit. Je vaart niet als vrijetijdsbesteding, niet voor de recreatie. Je bènt een zeiler. Zeilen past bij je wezen en onderscheidt je van de anderen. Lieve mensen, zo schrijft hij, trek een trui aan, koop een boot en verzeil je vakantie in Friesland. Waarom daar? Natuurlijk, de Hollanders en ook de Zeeuwen hebben hun zeilwater, maar Friesland heeft meer. In Friesland heb je de ruimte! Het zijn rasechte Amsterdammers die dit zeggen. Die iedere zondag in het milde seizoen zeilen op de Hollandse plassen, maar nu de loftrompet steken op Friesland. "Het is dus geen "Fries chauvinisme" dat hen beweegt als zij u in sportieve kameraadschap de eerlijke raad geven om het zeildorado in het noorden te kiezen voor uw vakantiedagen." Friesland is het "heitelân"van de watersport. Bakker en Kleijn zouden geen twee vakantieweken kunnen doorbrengen in bijvoorbeeld Loosdrecht. Het water is er prachtig hoor, maar….je zit er opgesloten. En zeilen betekent voor hen: Zwerven! (Ruimte! p. 5)

Er is nog meer dat hen aan Friesland bindt. Dat zijn de Friezen. “Waar zij hun reputatie van stugheid vandaan halen, is ons tot nog toe een raadsel gebleven. Wij hebben er nooit iets anders ontmoet dan hartelijke hulpvaardigheid, prettige omgangsvormen, vriendelijke bejegening. Typerend voor dit land is het, als je met een wat ongunstige wind op de kant afstevent, in een situatie zoals iedere zeiler die wel kent. Je bent blij als je er zonder schram op de scheepshuis af komt. Dan kan je er zeker van zijn, dat er een behulpzame hand wordt uitgestoken, al ligt er ook maar één jongen in het gras naar de leeuweriken te kijken. Hij staat kalm op, pakt je bij een stag, duwt de vaart uit de boot en staat al klaar om het lijntje op te vangen. Hij kletst niet, hij doet wat. Het spreekt vanzelf, dat je een zeiler sportief ontvangt. Dat zit ‘m in ’t bloed. De Friezen zijn een zeilersras.” (Bakker, 1938, Ruimte, p. 8) Dàt Friesland willen Bakker en Kleijn promoten onder Hollandse zeilers.

Piet Bakker is helemaal verguld van het Pampusjachtje dat hij samen met ‘zijn schipper’ en collega-journalist L.J.Kleijn in het midden van de dertiger jaren heeft laten bouwen bij de werf van W. de Vries Lentsch. Ze zien het scheepje bij toeval op een watersporttentoonstelling. Ze worden direct verliefd op het model en bestellen ter plekke een jacht. In een kwartier zijn ze duizend gulden armer, maar een prachtige boot, die natuurlijk nog wel gebouwd moet worden, rijker. Ook moeten twee thuisfronten nog van de noodzaak van deze aankoop overtuigd worden. Na afloop daarvan ziet vriend Frik er voor een schipper, die immers naast God schipper op z’n Pampus is, er tamelijk zielig uit. Maar het schip komt er. De eerste de beste zomervakantie gaat richting Friesland. Over de pas afgesloten Zuiderzee naar Stavoren. “Een kompas hebben we niet, een boei zien we niet, land vooruit is niet te ontwaren. Maar had collega Columbus zoveel meer tot zijn beschikking, toen hij,

zonder iets van zijn gezond af te weten, Amerika ontdekte? Allicht dat wij doelbewust Staveren halen. 't Valt anders niet mee. Gisteren hadden tenminste nog de kust in onze nabijheid. Nu raken we steeds verder van land af, verliezen ons in een onbestemde eenzaamheid van water en nevel. (…) Een hoge deining neemt ons telkens op. Op de kermis betaal je vast een kwartje voor zo'n volksvermaak. Wij krijgen het gratis en ik ben niet eens dankbaar. Het is nu stil aan boord. Vermoedelijk voelen we ons te verlaten om een woord te zeggen. Geen schip te zien, geen geluid te horen, behalve het eentonig geruis van het water. De nevel wordt nog wat dikker. We varen op de gis. Ik weet nóg niet of het de intuïtie van de Pampus of het instinct van Frik was, maar plotseling zien we nóg zo'n eenzame: de boei van het Vrouwenzand. We zijn er pal op afgestevend! (…) Nu zijn we op de goede weg. Frik looft een extra dag gage en een dubbele oorlam uit voor het lid der bemanning dat Staveren het eerst ontdekt. Baldadig ga ik op de plecht staan en roep achter elkaar: "Land – land – land" net zo lang tot ik het zie. Zo win ik de wedstrijd gemakkelijk. Juist heeft de lichtjesverzorger tegen z'n eigen gezegd: "We sille it keunstljocht mar wer es oanstekke, nou it greate ljocht fen us ljeave Hear al wer ut is," als wij de haven binnenvaren." (Bakker, Achter de mast, 1936, p. 86, 87).

"Nog steeds vinden we Friesland niet alleen de mooiste, maar ook de beschaafdste zeilprovincie. Ik hou van de Friezen! Met plezier kan ik naar hun lange karakterkoppen kijken, volg ik hun rustige bewegingen, luister ik naar hun grondige gesprekken. Nooit heb ik iets gemerkt van hun beroemde stuursheid. De meeste medewerking en hulpvaardigheid op het water hebben we in Friesland genoten."(Bakker, 1936, p.88)

De Pampusklasse is in 1935 in Friesland nog vrijwel onbekend. Voortdurend moeten Bakker en zijn schipper Kleijn uitleggen dat dit niet een kleine Regenboog is. Het publiek in Stavoren, de stuurlui op de wal, zijn er overigens van overtuigd dat het onverantwoordelijk gekkenwerk is om met zo'n notendopje en met dit weer de oversteek naar Stavoren te maken. Bakker en Kleijn voelen zich meteen hele Lindberghen.

Friesland ontdekken onze Amsterdammers samen met kennissen op een andere boot: Sieg en Flok. In Heeg aangekomen zullen ze gezamenlijk de wal op: "We gaan winkelen in Heeg, Frik en ik, Sieg en Flok. Kledij Frik: Kort broekje, Tweka-hemd met halve mouwen, schoentjes aan. Kledij ik: Trui, trainbroek. Kledij Sieg: Openstaande jopper, allergekst petje, korte broek. Kledij Flok: Strandpyjama (zeer onpraktisch spul overigens), keurige muiltjes, gekregen van een neef uit de rimboe. Is dat voldoende of niet! Wat denken die Heegenizen soms, dat we met een hoog aan de hals sluitend gummi boordje en eigengebreide sokken hun lustoord komen bezoeken? Of verlangen die Heegelijnen een geklede jas, rouwomrande kachelpijp en paraplu met een vetertje? Wil de vereniging "Vestigt u in Heeg" misschien eens een verplicht toilet voorschrijven voor de argelozen, die in een onbewaakt ogenblik dit cultuur- en moraalcentrum komen aandoen om er hun goeie geld te verteren? Dat zou onaangename verrassingen zoals wij die er beleven, kunnen voorkomen…

Heeg, De Nieuwe wal en onder de Hoofdstraat. (Foto's: Tresoar)

Terwijl we langs de hoofdboulevard wandelen, voelen we ons bespied als een tropenreiziger op zijn verkenningstocht door een verse kannibalenkraal. Wij zijn vriendelijk en doen landelijk, d.w.z. groeten iedereen die ons tegen komt. Maar de tegengroet, voor zover gebracht, mist hartelijkheid, is schuw. En als een Heegobard

ons voorbij is, kijkt hij met glazige ogen om. We verwonderen ons over deze weinige beminnelijkheid van de zijde der Heegonesiërs en veronderstellen, dat Friks gezicht hier niet populair is.

Maar dan vangt het geoefende oor van Flokje van een pas gepasseerde Heegelaan de uitdrukking op: "Gemene naaktlopers. Moest'n zich scham'n…." "dat slaat op ons", concludeert ze scherpzinnig. "Begrijpen jullie er iets van?" Zelfs de juffrouw bij wie we voor Heegolonische verhoudingen een kapitaal aan spek, boter en krûdkoek kopen, doet schichtig. "Dit dorp is behekst, vrienden", zegt Sieg. "We moeten hier weg, of we worden hier verbrand en opgevreten."

Op de terugweg zien we dat de Hegelianen bij de deuren samenrotten. Wanneer hier vier individuen bij elkaar staan, is het al een bedenkelijke volksoploop. Plotseling treedt een ras-Heeger op ons toe en we hebben geen tolk nodig om te verstaan: "As jimme net weitsje, det jimme oan board komme, den scil ik jimme it doarp útslaen. Hast it verstaen?" "Met enige moeite, ja", antwoordt Frik. "En waarom zijn we hier zo weinig welkom?" "Wy hâlde net fen Indianen!" roept de Heegerman. Frik blieft hem nog steeds niet te begrijpen en zegt autoritair: "Wilt u me nu eindelijk eens vertellen, waarom u zo opgewonden doet? Misschien heb ik een aspirientje voor u!"

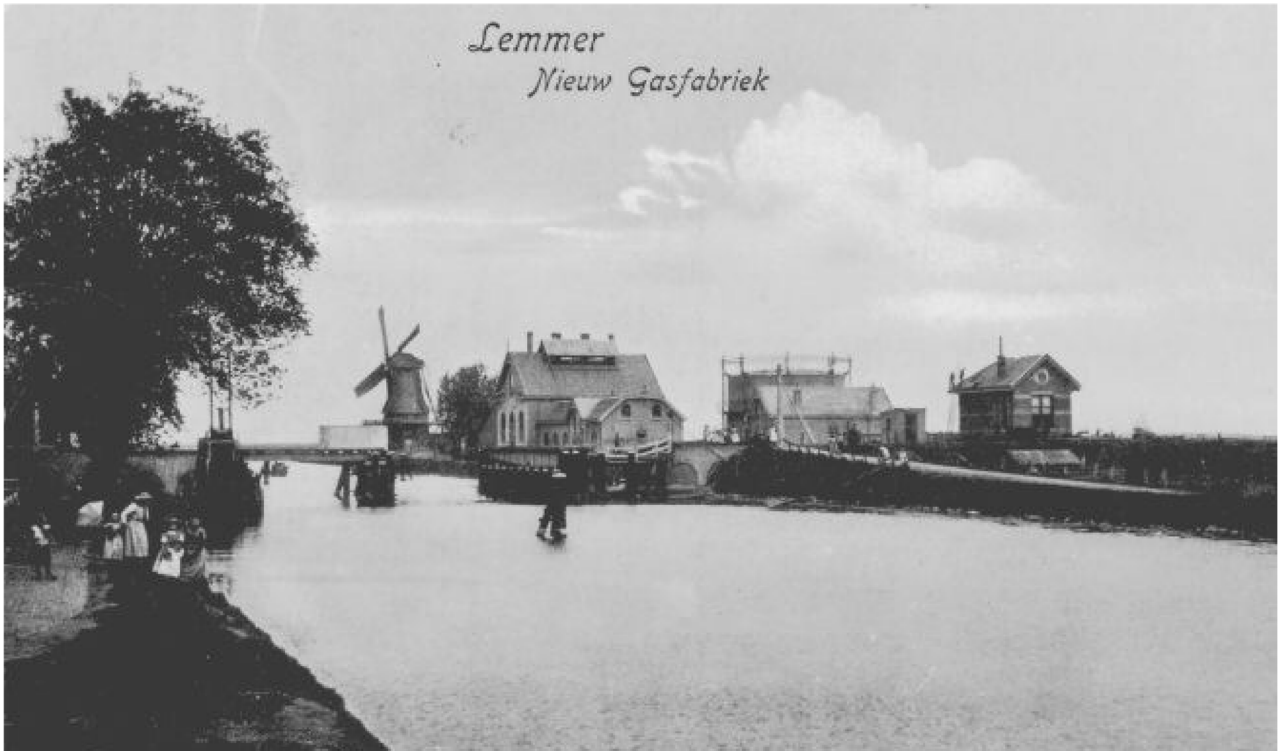
Dat is te veel! De Heegesijn dreigt te bersten en krijt: "Denk erom, drijf me niet tot het uiterste! Ik ben onbezoldigd rijksveldwachter en ik zal je in 't kot lat'n opsluit'n, begrep'n?!" De kalme Sieg bemoeit zich er nu mee en wil weten, krachtens welke bepaling in de politieverordening hij tot de vrijheidberoving zou willen overgaan. "Niks mee te mak'n!" zegt de Heegomoon. "Wie in Heeg wil kom'n moet zich aankled'n!"

Daarop vaart Frik eens flink uit en vraagt de man of hij dan naakt is. Of hij niet ziet dat hij normale kleren aan heeft. Dat het hem niets verwondert dat hij een onbezoldigd veldwachter is, want iedere cent die ze hem zouden geven, zou verspilling zijn. Die uitval heeft succes:

"De Heegiseërs zijn sprakeloos. Zó zijn ze blijkbaar nog nooit aangepakt. Zelfs de kraalleider is onder de indruk van Friks forse mannentaal gekomen. "Met zulk bedelvolk wil ik me niet langer ophoud'n", zegt hij en verwijdert zich. (…) We gaan de verachtelijk zwijgende inboorlingen voorbij en een kwartier later zijn we onder zeil, vol afgrijzen nagestaard door de zedenminnende Heegaëlieten. Sieg zucht nadenkend: "Ik wist niet, dat er in dit deel van Friesland nog zo'n interessante folklore te bestuderen valt." (Bakker, 1936. p. 106-109)

Twee jaren later hebben Bakker en Kleijn een andere ontvangst als ze van Amsterdam via Schokland aankomen in De Lemmer. Als ze door de sluis zijn en een mooi plekje hebben gevonden om te overnachten, komt de volgende ochtend de directeur van het nabijgelegen gasbedrijf een kijkje bij hen nemen. "Hij komt zo

bij ons staan en zegt: “Zo, is dat nou zo’n Pampus?” “Ja”, zeggen we, “dat is nou zo’n Pampus.” Waarna we een tijdje zwijgen.



Lemmer, Zijlroede met de nieuwe gasfabriek en de spoorbrug voor de stoomtram Joure – Lemmer die in de tramhaven aansluit op de veerboot naar Amsterdam.

En toen merkt de gemeente-ambtenaar op, dat je d’r niet veel plaats in had. Nou, dat weten we zonder die opmerking ook wel, want de knop van het bakboordskastje waar ik tegenaan gemaft heb, zit nog in m’n rug. (…) Onze bezoeker zal stellig wel een bekwaam gasdeskundige zijn, maar als ambtenaar voor sociale zaken moet hij toch ook niet voor de poes wezen. Want hij zegt: “Komen jullie maar eens mee naar de fabriek, dan kan je je lekker wassen en je tanden poetsen en zo.” Vooral dat “en zo” is nodig. Daar hebben we geen gelegenheid voor aan boord. En even later poedelen we ons af bij een heuselijk fonteintje. Dat is geen gasfabriek – dat is een waterleidingbedrijf! Herboren en geschoren verlaten we deze sympathieke gemeentelijke instelling.” (Bakker,Kleijn, p.30)

Van De Lemmer wordt koers gezet naar Sloten. Na een heerlijk stuk zeilen op de Lemster Brekken komen ze aan bij het miniatuurstadje. De Pampus wordt afgemeerd bij het terrein van de visser naast de Lemsterpoort. De rust en vrede die Sloten uitstraalt, doet de Amsterdamse journalisten denken aan de gejaagdheid waarmee alles in hun woonplaats gebeurt. “Wie dit vredige leven hier aanschouwt, voelt onwillekeurig een zekere afgunst in zich opkomen. Ik weet wel, dat Sloten geen eilandje van geluk in een wilde wereldzee is. Maar toch moet het verschil maken of men in deze rust voor de grote problemen gesteld wordt dan of men er in de woelige branding der grote stad mee te maken krijgt. Hier heeft men de tijd…..” Bakker, Kleijn, p. 35)

Sloten, de Lemsterpoort. (Foto: Tresoar)

In Grouw worden ze nogmaals getroffen door de wellevendheid van de Friezen. Ze staan bij Oostergoo op de kade, ze kijken, maar je hoort geen enkele opmerking. Als ze een eindje buiten het dorp aanleggen, komt er na een tijdje zo'n lange man met een lang gezicht een kijkje nemen. "Aandachtig gaan zijn blauwe ogen van de voorsteven naar de spiegel. Zij volgen de waterlijn, bekijken opmerkzaam mast en want en wij weten al lang wat hij denkt. "Mag ik u es wat vragen, heren?" zegt ie dan vriendelijk en een beetje bedremmeld. "Natuurlijk!" animeren we. "U wilt zeker zeggen dat ie ondertuigd is?" "Juist! Dus dat vinden de heren toch ook!" spreekt voldaan de bescheiden criticus. "Maar verder vind ik 't een pracht van een schip, je ideale toerjacht. Ja, voor onze meren wel niet zo geslaagd. Wij kunnen 't best met de zestien kwadraat af en die is een stuk goedkoper ook, weet u?"

Of we 't weten…! De prijs van een boot speelt in dit land, waar zeilen een volkssport is, een enorme rol. Het is zo allemachtig aardig om bijvoorbeeld door de Houkesloot bij Sneek te varen en achter bijna ieder huisje een zeilbootje te zien liggen. En een schouwtje, waar de hele familie in zit, heit, mem en de bernstjes, is een behaaglijk beeld van uiterlijke en innerlijke gezondheid. Waren wij in Holland maar zo ver!" (Bakker, p. 124)

Twee jaren na het verschijnen van het luchtig geformuleerde boek 'Achter de mast' verschijnt het tweede: 'Ruimte!' Een boek waarmee Bakker en Kleijn op meer serieuze toon Friesland wil promoten onder Hollandse zeilers. In tussentijd heeft Sneek een jachthaven gekregen waar deze Amsterdamse journalisten toch een beetje afgunstig op zijn: "Ik kan de Sneker zeilers uit de grond van mijn overigens niet afgunstig hart benijden om dit kostelijk bezit. Voor een habbekrats kunnen zij hun

scheepje het hele jaar leggen in een van de tachtig voortreffelijk geoutilleerde boothuizen. (…) Zo'n Sneker haven is van een moeilijk te overschatten betekenis. Het zeilen is te lang een sport "voor betere standen" geweest. Nu in het volk een lofwaardige behoefte is ontwaakt om de vrije tijd zoveel mogelijk in de natuur door te brengen en men in het algemeen ook over die vrije tijd beschikt, is het zaak om de middelen te scheppen, die zeilers met smalle beurzen in staat stellen om zich aan deze bron van gezondheid te laven.

Mensen als H. Bulthuis uit Bergum hebben zich onsterfelijk verdienstelijk gemaakt voor de Nederlandse volksgemeenschap door een jachtje te ontwerpen dat voor een paar honderd gulden te maken is. De beheerders van de jachthaven in Sneek, die er steeds op uit zijn om de outillage te verbeteren en de watervrienden gelegenheid te bieden voor enige tientjes per jaar hun scheepje ideaal te herbergen, zijn de krachtige bevorderaars van de volkssport "zeilen". Er hebben vaderlanders van minder betekenis een monument gekregen…." (Bakker, Kleijn, p.41, 42)

"De Sneekweek. Dat zijn de hoogtijdagen van het Friese zeilseizoen! Dan komt alles wat maar over een scheepje beschikt naar het Sneekermeer om de matadors te bewonderen. Zolderschuiten worden tot tribunes ingericht. De Polle is vol volk. Muziekkorpsen, draaimolens kramen met gebakken schelvis en poffertjes verhogen de vreugde. Het hoofd van Jut knalt tegen het startschot op! En op het meer is het een bont bewegen. In allerlei vaartuigen volgen de kenners de strijd tussen de regenbogen, die nog altijd het hoogtepunt van de sportweek vormen.

Sneekermeer, tjotters tijdens de Hardzeildag van 1928. (Foto: Tresoar)

Vooral als de Friezen op de Kaag hebben verloren en nu in hun eigen water revanche nemen. De boerenjongens uit Irnsum, de postbode van Scharnegoutum, het dienstmeisje van de dominee uit langweer – ze kennen de favorieten met naam en toenaam. En àls dan het geluk de Friezen gunstig is en Holland “in de groppe” is gezeild, dan moet je ’s avonds op de Houkesloot komen bij de thuisvaart!

Je ziet het water haast niet meer, zó veel schepen bezeilen de toegangsweg naar Sneek. Van de stoombootjes klinkt muziek en als de ruimte het toelaat, dansen ze nog eens van"hup sûpengroatenbrij". (…) Ga naar de Sneekweek, gij Hollander en overtuig u, hoezeer het zeilen het volk van Friesland in het bloed zit!" (Bakker, Kleijn,1938, p. 44)

Hun tocht gaat verder naar Langweer. Ze vragen zich af waarom dit dorp wat buiten de zeilgemeenschap ligt, want de ligging van het dorpje zou een druk bezoek wettigen. Het dorp zelf is ook best aardig. Ze vinden het zelfs het dorp der dorpen, "das Dorf ansich", met de dorpsstraat van keitjes en een dubbele rij bomen ("het zullen wel linden wezen"). En een kerkje dat op zich niets bijzonders is, maar in dit geheel van huisjes en boompjes bijna te lief om echt te zijn. De Langweerders zijn even rustige en vriendelijke lieden als de andere Friezen. "Zij moeten ook iets kinderlijks hebben. Want we treffen een troepje mannen aan, die samen aan 't knikkeren zijn geslagen." Maar hoezo raar? Is biljarten ook geen knikkeren, zij het in kunstiger vorm? Er wordt geknikkerd om geld. Kapitalen gaan er niet om. Iedere deelnemer moet een cent offeren op een steen. Ze moeten elkaars knikkers zien te raken en een cent van de offersteen proberen te pikken. "Ik geloof niet, dat Langweer het kwaad in de wereld zal brengen…"

Ook gaan ze via Leeuwarden naar Bergum, om een bezoek te brengen aan "de schepper der B.M." Hij is niet de ruige botenbouwer die tussen riet en golven, loodsen en hellingen is opgegroeid. Hij woont in een keurig huisje in een keurig dorpje, waar hij een "barbierderij" en sigarenwinkel drijft. Als botenbouwer werkt hij gewoon in z'n

schuurtje achter het huis. Hij is een idealist die er van droomt een betaalbaar scheepje te maken voor iedereen die het water op wil. Bulthuis heeft er vrijwel geen cent aan verdiend. “Ach nee”, zegt Bulthuis, “het is me al genoeg, dat ik mee kon helpen om van het zeilen een volkssport te maken. In m’n zaak verdien ik behoorlijk mijn brood en rijk word ik tòch niet.” (p. 70)

Als Bakker en Kleijn teruglopen naar de draaibrug waar de Pampus ligt, raken ze er niet over uitgepraat. Stel dat een arts een middel uitvindt waar vele ziekelijke mensen blozende wangen van krijgen en sombere mensen vrolijk van worden. Kapitalen zou men er voor over hebben. Straten en sanatoria zouden naar hem genoemd worden. Bulthuis schiep zo’n middel. Hij noemde het B.M. Hij is geen medicus, maar barbier. Hij woont in een bescheiden huisje in een bescheiden dorp. Maar duizenden profiteren rijkelijk van zijn vinding. Zij bevolken in grote getale het water, worden vrienden van de zon, van het licht, van de ruimte! Bakker rangschikt Bulthuis daarom onder de honderd verdienstelijkste Nederlanders en vindt het een eer door deze man geschoren te zijn.

Grouw, Zestienkwadraat jachtjes in wedstrijd op het Pikmeer. De zeilnummers zijn nog laag. Later worden enige technische verbeteringen in het ontwerp aangebracht en ontstaat de ‘streepklasse’ met nummers tot ver in de vierduizend. (Foto: Tresoar)

De vakantie zit er voor de Amsterdammer journalisten echter weer op. De zeiltocht over het grote en ruwe IJsselmeer is de afronding van weken genieten van zeilen, ruimte en natuur en natuurlijk van “de Friezen”. Als ze tenslotte door de Ringvaart,

langs Schiphol, in Aalsmeer aankomen, vraagt de havenmeester of Friesland er weer op zit. Hun hoofden knikken melancholiek van ja… (Bakker, Kleijn, 1938, p. 110)

Natuur zonder context

De doopsgezinde dominee R.J. de Stoppelaar behoort tot een categorie schrijvers die met veel lyriek, in poëtische bewoordingen, uiting weet te geven aan de beleving van de natuur in Friesland. Het zien en horen van de vogels, het schitterende water en de pracht aan waterplanten is voor een schrijver als De Stoppelaar voldoende om er een boekje over vol te schrijven. De Stoppelaar (1873 – 1946) studeert theologie in Leiden, wordt dominee in Grafdijk (N.H.) en verhuist in 1911 naar Warga, waar hij tot 1938 predikant is. Zijn belangstelling is echter breder dan alleen deze roeping. Zijn bewondering voor de natuur gaat zo ver, dat de sociaal-economische context van die natuur onzichtbaar wordt, wat overigens wel past in de traditie van het doopsgezinde geloof. Deze dominee is een estheet, een natuurgenieter, de natuur wordt bij hem religie. Hij kan dat het beste met eigen woorden illustreren:

"Zo stampte ik mij in de laarzen voor een tocht van een paar uur door het nog onbesnoeide land, door waterstrepen in tal van stroken verdeeld, vol gaten en brokken met donkergroen mos begroeide plekken, waar de grond voor je uitgolfde. Doch kostelijk was er de groei der bloemen. "Hier heeft onze Lieve Heer eens een van zijn mooiste tuinen aangelegd", zei eens een oude maaier tegen mij. Aan die woorden dacht ik, toen ik mijn weg zocht kris kras door de ineengedwarrelde wildernis en over de open plekken. Alom tussen de violette, bruine, gele bloei der stuivende rijpende grassen, de gele sterren van het kruiskruid, zo fris en fleurig als kleine zonnetjes, minder talrijk de witte, geel-geharte straalbloemen van de wilde Bertram, het rood der zwanebloemen als een kroon boven het groen der moerasvarentjes, het purper en rood van moeraslathyrus en wikke zich windend om de rietstengels, de blauw-getande, gele slippen van de ratelaar, als kanarievogelkopjes, witte akkerhoornsterretjes en gele klaverbolletjes tussen het ondergras, dan weer een troepje moerasspirea's dicht opeen, de roomgele schermen bijna tot een dekentje aan elkaar gelegd, een bos rode valeriaan, rosse andoorns, purperrode kattestaarten." (De Stoppelaar, p.35,36)

Gelukkig, eindelijk een punt en geen komma, denk je als moderne lezer. De dominee heeft overigens ook een bootje, maar hij vaart vooral om van de natuur te kunnen genieten. Een heus reisverslag is zijn tocht met de boeier 'Tjet Rixt', gevaren door zetschipper Jan de Wagt "op Frieslands wijde wateren". Daaruit: "Zeven was het getal der opvarenden. Vier vrouwen en drie mannen. Aan het hoofd van alles stond de schipper. Deze was kapitein, eerste stuurman, machinist, hofmeester en kok, wij andere zes waren zijn welwillende helpers op en in ons tijdelijk huis, dat blonk van lak en koper en waarin we ons heel spoedig echt thuis voelden. Het was echt zeilersweer. Een stijve westerbries joeg zelfs blank gestreepte golven door de Warga'ster vaart en mooie witte brokken wolk langs de blauwe hemel. (…)

In Akkrum was het wasdag. Vrouwen stonden aan de tobbe. Allerlei bedekselen der naaktheid waaiden aan de touwlijnen. Even meerden we. De schipper moest brandstof hebben. Toen ging het achter de stichting "Coopersburg" langs door de Meinesloot recht op Terhorne aan. Wijd en ver strekten zich de lage landen uit, waarop de hooioogst nog in volle doening was. Langs de horizont rezen de rode en blauwbepande daken der boerderijen. Een bruine en een witte geit knabbelden aan het riet. (…) We voeren om het dorp heen naar de sluis en toen lag het eerste van Frieslands meren voor ons in al de flitsende schittering van het spel van zon, wind en water: de Sneekermeer."(De Stoppelaar, p. 69 – 72). En zo vaart de 'Tjet Rixt' door de provincie. Het gezelschap is echter reeds te bekend met Friesland om zich als vreemdeling te kunnen verbazen. Daarvoor moeten we naar Hollanders die Friesland nog moeten ontdekken en er niet al jaren wonen.

Zeilen zonder context

Dan Friesland, zoals ze gepromoot wordt door M. Ruytenschildt, Hoofd van het bureau voor Watertoerisme van de ANWB. Zijn boekje 'De waterkant van Nederland' komt uit in 1960, dus een paar jaar voordat de watersport de ongekend massale vlucht zou nemen die voortduurt tot de dag van vandaag. Hij beschrijft 'een zeiltocht over de Friese meren':

"In de sluis van Staveren ligt een enorm zeegaand jacht, blinkend wit, met keurig opgeschoten touwwerk, alles even pront. Wij staan op de sluismuren bewonderend toe te kijken. Het sluisje lijkt haast te klein en de schipper manoeuvreert voorzichtig tussen de deuren door. Wij hebben begrepen, dat de eigenaar naar Kornwerderzand wil en van daar op de Waddenzee zal gaan varen. Een beetje afgunstig denken wij: Dat kunnen zij met zo'n stoer schip doen. Ons scheepje is maar klein en wij zijn net heel dapper van Hindeloopen 'buitenom' naar Staveren gevaren, maar dat kon alleen omdat het een flauwe oostelijke wind was met hoge barometerstand en maar een kleine afstand. Anders zou het niet verantwoord zijn geweest.
Nu trekken wij ons opgebouwde sloepje, dat in de haven heeft liggen wachten, de sluis binnen en laten ons schutten op de Warnservaart. Aan beide zijden ligt het wijde Friese land, één groene vlakte tot de horizon, gestoffeerd door verspreid liggende boerderijen met reusachtige rode daken en een groepje bomen er omheen en hier en daar een torenspitsje in de verte. De wind kan er altijd vrij over de vlakte blazen. Dat is prettig voor de zeilers, maar het kan ook erg ruig worden wanneer de vlagen onstuimig komen aanjagen." (p. 109)

Ruytenschildt vaart door naar de Morra, waar hij het zeil hijst en zonder te kruisen Heeg weet te bereiken. "De Fluessen is een onafzienbare lange plas, die zuidwestnoordoost loopt. Als de zuidwester blaast – en hoe vaak doet hij dat niet in ons land – jaagt hij de golven over een lengte van circa 10 kilometer voor zich uit naar de noordoosthoek, met als gevolg, dat ze daar als steigerende paarden aankomen en het oversteken van de plas levensgevaarlijk maken.

Stavoren, foto boven in de jaren dertig, onder in 1956. De sluis is dat jaar voorzien van een nieuwe ophaalbrug (de oude was in aan het einde van de oorlog opgeblazen), en de haven is met lagere kaden en steigers aangepast aan de IJsselmeersituatie. De lengte van de sluis, 31.50 meter, is de Friese maat. Motorschepen die langer zijn, mogen niet in Friesland varen. Een Friese maatkanst is een motorschip van die lengte. (Foto's: Tresoar)

Wij hebben eens een halve dag aan de mond van de Woudsenderrakken gelegen met de bedoeling over te steken naar Heeg, maar de schuimende golven, die over de tonnen sloegen, benamen ons de moed. Wij zijn toen teruggegaan naar Woudsend en via de Noorder Ee, de nauwe Wijmerts en de Heeger Var toch in Heeg gekomen. Dat is zo heerlijk in Friesland: de meren zijn er groots en wijd en bieden alle ruimte om er ongestoord te zeilen, maar als de wind deze voordelen in nadelen verandert, zijn er overal goed bevaarbare kanalen en vaarten, zodat wij langs beschutte omwegen toch daar komen waar wij willen zijn." (p.109, 110)

Ruytenschildt beschrijft de situatie van voor de massale drukte in Friesland. De scheepjes zijn nog klein en weinig zeewaardig. De meeste zeilboten varen zonder hulpmotor. En: De zuidwesthoek van Friesland is (tot in de jaren zeventig) een onontgonnen gebied voor de watersport. Er vaart nog vrijwel niemand. Dat valt ook Ruytenschildt op: "Het is volop vakantietijd en toch zeilt hier nu niemand. Dat is wel verwonderlijk, want dit is een van de mooiste zeilgebieden van Friesland. De meesten trekken naar Sneek, Grouw en Eernewoude en de rest gaat verloren in dit oneindig wijde landschap." (p. 111) Als hij via Woudsend bij Sloten komt, stoort hem "de afschuwelijke nieuwe brug" die in de ringweg om Sloten is aangelegd. "Die bij de oude sfeer van dit stadje vloekt als een neonreclame bij een gothische kathedraal". De foeilelijke melkfabriek ziet hij in zijn verbijstering blijkbaar over het hoofd.

Na proviand te hebben ingeslagen, zeilen ze door. "Wat is het Friese landschap toch oneindig wijd. Die onafzienbare groene weidevlakten, met daarin het glanzende zwartbonte vee en hier en daar een zwarte Friese volbloed, de welvarende boerderijen, weggedoken in hun beschuttende bomenkrans en daarboven de blauwe hemelkoepel met de blinkende witte wolken. Het geeft zo'n bevrijdend gevoel van ruimte, stilte en rust. Er ligt zo'n doorzichtige pure glans over alles heen, dat je soms alleen maar diep ademen kunt en heel stil blijven zitten om beter te kunnen kijken."

Goënga, 1960. (Foto's: Tresoar)

"Wij vinden in de zuidoosthoek van de Goëngarijpster Poelen een mooie ligplaats van de "Marrekrite", het recreatieschap, waarin alle gemeenten in het Friese merengebied zijn verenigd met het doel de belangen van de recreatie in dit gebied te behartigen.

Nu, de heren hebben niet stilgezeten. Reeds een jaar na de oprichting van de Marrekrite werden overal in het Friese merengebied ligplaatsen gemaakt waar wij gemakkelijk kunnen meren en vastmaken aan speciaal daarvoor aangebrachte paaltjes. Wij kunnen daar nu rustig aanleggen en de oever betreden zonder kans te lopen ruzie te krijgen met de boer of de pachters van het gras. Het is prettig te weten, dat door de overheid in Friesland ook aan onze belangen wordt gedacht en wat wij hier zien, wekt veel vertrouwen voor de toekomst." (p. 112)

Dat is onversneden ANWB-taal, hoewel Ruytenschildt inhoudelijk natuurlijk gelijk heeft, als hij constateert dat de Marrekrite voor de watersporters een zeer nuttige functie vervult. Kenmerkend voor de jaren vijftig waar Ruytenschildt over schrijft, is de formulering dat "de overheid ook aan onze belangen moet denken en het in Friesland gevoerde beleid vertrouwen voor de toekomst wekt."

Een voorschot nemen op de toekomst is echter een riskante zaak. Toekomst voorspellen blijft echt iets voor de dommen. "Onze belangen", dat wil zeggen de belangen van watersporters, worden veertig jaren later niet meer gezien als belangen van watersporters alleen. Het zijn belangen van de provincie zelf geworden. Watersport en de overige recreatie op en langs het water zijn niet langer een aardigheid voor enkele liefhebbers, maar door de massaliteit uitgegroeid tot een economische factor van betekenis. De provincie Friesland investeert miljoenen in deze tak van economie en zou er slecht voorstaan als ze dat niet deed. De watersport zal dus de belangen van de individuele watersporter ontstijgen.

Ruytenschildt rondt zijn zeiltocht door Friesland af met een bezoek aan Grouw en de Oude Venen bij Eernewoude. Hij geniet van de rust en de natuur. Hij laat zijn bootje achter bij de steiger van Hotel Prinsenhof, waarna ze hun hebben en houden opnemen en in de bus stappen die hen "wegvoert van dit paradijs, waarvan wij een schat van herinneringen zullen meenemen en waar wij zoveel gezondheid en levensvreugde hebben opgedaan." (p. 122) Kenmerkend voor zijn bezoek aan de provincie is de gerichtheid op het eigen belang: genieten, recreëren, goede watersportvoorzieningen en zeilen in deze zo rustige provincie als therapie. Dat er in Friesland ook mensen wonen, merk je niet uit zijn beschrijving. Dat er gewerkt wordt al evenmin. Alleen de boerderijen vallen op. Welvarend. En het weilanden met het zwartbonte vee, het enkele zwarte paard. Dat het er voor het Friese paard in die jaren heel slecht voorstaat, valt hem niet op. Zelfs het gebruik van de Friese taal door de bewoners van de dorpen wordt nergens vermeld. Als Hollander kan je Friesland dus ook bezoeken om alleen maar even te zeilen en te merken dat er in Friesland water genoeg is. De provincie zelf met de mensen die er wonen en werken, blijft een dergelijke watersporter vreemd.

272
272

Een kleine twintig jaar eerder heeft Max Ruytenschildt overigens zijn zeilervaringen in Friesland ook al eens aan het papier toevertrouwd. Hij schrijft voor Fred Thomas een bijdrage in diens boek 'De Waterkant', dat uitkomt in 1945, maar over de watersport van voor de oorlog gaat. Over zeilen in Friesland schrijft hij: "Wie toeren wil met een zeiljacht zonder hulpmotor, moet naar Friesland gaan, want juist in deze provincie heeft men daarvoor zo uitermate goede gelegenheid, niet alleen door de uitgestrektheid van het Friese waterland met zijn talrijke meren, verbonden door brede vaarten, met weinig bruggen en sluizen, maar ook omdat men juist daar zulke handige zeilscheepjes kan huren." (p. 36)

Zo is ook Ruytenschildt naar Friesland getrokken en hij denkt dat hij als ervaren zeiler wel even een tochtje kan maken. Dat loopt dus anders. De wind waait hard in Friesland, het schip wil nog wel eens aan de grond lopen en het is moeilijk loskomen bij een stijve bries als de vaarboom in de zachte prut nauwelijks weerstand vindt. Friesland laat zich daarmee van z'n ruige kant zien. Als hij van het Sneekermeer komend in Terhorne denkt te overnachten, regent alles drijfnat in de Terhornster sluis. Ze zoeken verpozing in een hotelletje. "We kwamen binnen in onze druipnatte oliekleren, maar werden hartelijk ontvangen en niet aangegaapt zoals we dat buiten Friesland in plattelandscafés gewend waren. Nee, de Terhornsters, en trouwens bijna alle Friese plattelanders, zijn zelf zeilers en hebben waardering voor andere watersportliefhebbers, ook al komen ze uit "Holland". Deze vriendelijke bejegening viel ons op, overal waar we in Friesland aanlegden."

Zijn waardering voor het Friese vaarwater is echter wat tweeslachtig. Enerzijds is het voor zeilers prachtig water, maar anderzijds weet je volgens hem nooit hoe ver je buiten de geul kunt. De ene keer zeil je door tot aan de oever, de andere keer zit je ogenblikkelijk aan de grond.

De mooiste dag beleeft hij als hij van De Lemmer via de Lemsterrijn naar het Tjeukemeer zeilt en bij de ingang van de Scharsterrijn afmeert. De zeilers genieten van de rust, de fraaie zonsondergang. Ze kijken geboeid naar de grote tjalken die met bolle zeilen van De Lemmer hun kant opkomen. Een kalme bedrijvigheid die harmonieert met de grote rust die over land en water ligt.

Ook in het boek 'De Waterkant', en nu alleen maar over Friesland, schrijft Evert Zandstra. Ook hij beleeft het watergebied zoals de andere Hollandse schrijvers als heerlijk stiltegebied, waar je tot rust komt "na de heftige jacht van het moderne leven." (p. 99)

Hij ziet ook hoe in dit merengebied de mensen nooit zonder vaartuigen hebben gekund. Dat geldt niet alleen voor de jagers, de vissers en de boeren, maar ook voor de kooplui, de dokter, de veldwachter en de postbode. Varen is tot ver in de 20e eeuw noodzaak in Friesland, omdat vaarwegen vaak de beste en in veel gevallen zelfs de enige wegen zijn om ergens te komen.

Zandstra ziet hoe de Terhornster boeren die hun weiden aan de overkant van de Poelen hebben, met grote, platte pramen naar hun land zeilen bij weer en wind.

"Menigmaal heb ik zo'n hoge, stoere figuur boven op de geweldige last gras zien staan – in de storm – terwijl hij alleen op het betrekkelijk grote vaartuig met een enorme snelheid over de Poel kwam aanstuiven. En overal ziet men de melkers, 's ochtends en 's avonds, zeilen in hun schouwen. (…) Er zijn hier zeilverenigingen van zeventig jaar, van tachtig jaar en een bestaat zelfs bijna een eeuw. Van ouds is het leven der Friezen aan het water gebonden. (…) overal vonden we de Friese zeilers goede kameraden. Hier zijn geen standen: een heel volk zeilt! Men is hulpvaardig, rekent het zich tot een eer te kunnen helpen, ook als het moeite en oponthoud geeft. En deze geest van broederschap vindt zijn symbool in de zwijgende, sobere groet, die niemand zal verzuimen: het brengen van de wijs- en de middelvinger van de rechterhand ter hoogte van het oog." (De Waterkant, p. 100)

De Fluessen,vanaf Elahuizen, jaren dertig van de vorige eeuw. (Foto: Tresoar)

5. Tweede tussenstand

Veel van die eerste watersporters en dan vooral de zeilers onder hen zien het varen niet zozeer als een hobby en ook niet als een aantrekkelijke vrijetijdsbesteding, maar als onderdeel van hun persoonlijke identiteit. Het zeiler-zijn is bepalend voor hun zelfbewustzijn en daarmee voor hun positie in de maatschappij. Zij voelen zich geen landrotten met al hun zekerheden, afspraken, rechten en plichten. Zij behoren tot het slag mensen dat het avontuur zoekt. Dat niet bang is de zekerheden van de vaste wal achter zich te laten. Zij kiezen het ruime sop en vertrouwen er op dat ze het wel redden, met hun schip en hun schipperskwaliteiten.

Deze schrijvers zijn laat-romantici en zoals alle romantici houden ze van tegenstellingen die werkelijkheid worden door overdrijving en provocatie. Zij denken in beelden. Het gevoel tegen het verstand. De avontuurlijke zeilers tegenover de brave landrotten. Vrolijk rondzwerven versus georganiseerd planmatig reizen. Kosmopolieten tegenover benepen provincialen. Hollanders tegenover Friezen. Echte Friezen tegenover import Friezen. Traditionele platbodems tegenover moderne scherpe jachten. Hollandse retoriek tegenover Friese nuchterheid. En zo kan je doorgaan, want polarisatie is een literair vruchtbare methode en schept een quasi-analytische helderheid.

Althans op papier, want in werkelijkheid zijn de tegenstellingen geconstrueerd en in de concrete omgang met allerlei mensen niet of slechts met moeite herkenbaar. In de concrete omgang kan blijken dat die avontuurlijke zeiler in zijn werk een behoudende

kracht is die van zekerheden houdt. Juist daarom cultiveert hij als brave huisvader het idee van een zeilersleven vol avontuur. Hij zet zich af tegen een beeld van burgerlijkheid dat tot zijn eigen wezen behoort. Juist die vrijblijvendheid is kenmerkend voor het romantisme.

Hollandse watersporters in de LC

De publicaties in boekvorm van de binnenlandse vreemdelingen die komen varen in Friesland blijven natuurlijk niet onopgemerkt. Direct na het verschijnen van Kleefstra's boekje plaatst de *Leeuwarder Courant (LC)* een uitgebreid artikel over deze "vacantie op de Friesche wateren". (*LC, 13 mei, 1910)*. De schrijver neemt in zijn enthousiasme zelfs zo ruime fragmenten uit het boekje over in zijn krantenartikel, dat hij zich realiseert daarmee mogelijk "de toorn van schrijver en uitgever op de hals te halen."

Behalve enkele juichende stukken over de schoonheid van het landschap, noemt de schrijver ook het gedrag van de Leeuwarder jeugd: "Wij hebben onlangs in dit blad kunnen lezen dat vreemdelingen hier ter stede op onheuse wijze door de straatjeugd bejegend werden. En wat lezen we in het boekje van de heer Kleefstra?" En dan volgt het fragment dat de 'Meermin' moet verhalen naar de andere kant van de gracht. De schrijver vervolgt met: "Hopen wij, dat bij een tweede druk van het boekje van de heer Kleefstra de schrijver kan vermelden: "Sinds 1909 is echter de Leeuwarder straatjeugd op dit punt in haar voordeel verbeterd." De schrijver van het stukje besluit met: "Wie er meer van wil weten, die kope het boekje zelf; dat hier een schrijver aan het woord is, die een aangename, vlotte stijl voert, die prettig weet te vertellen van wat hij nauwgezet heeft waargenomen, die voorts blijk geeft Frieslands schoon een warm hart toe te dragen, dat blijkt voldoende uit de aangehaalde fragmenten. En wij verheugen er ons over, dat door dit werkje de aandacht ook buiten onze provincie gevestigd wordt op het eigenaardig genot der nationale watersport, welke op de Friese meren nog steeds te weinig bevorderd wordt."

De twee boeken van Piet Bakker, 'Achter de mast' en 'Ruimte!', worden in 1938, na het verschijnen van 'Ruimte!', in de *Leeuwarder Courant* van commentaar voorzien. Het idee van vrij zwerven met een zeilboot door Friesland en over de Friese meren wordt door de schrijver herkend. "Iedere Fries en zeker iedere Friese zeiler houdt van dat land en hij heeft er ongeveer wel hetzelfde ervaren als de zeilers met de Pampus 35 deden. Hij heeft ook wel eens bij Sloten overnacht en de rust van dat stadje als een verademing op zich doen inwerken; hij is ook wel eens na een stoere, ruwe dag in de Sneker jachthaven binnen gevallen, om daar alle geneugten van een behouden thuis en een hartelijke ontvangst te ondervinden; hij heeft op de plaat voor Grouw vastgezeten, ontelbare malen door het Prinsenhof rondgedoold en er telkens weer nieuwe schoonheden ontdekt – kortom, hij heeft wel zowat alles gedaan en beleefd wat er in dit boek beschreven staat, maar hij vindt het prettig te lezen, dat een "Hollander" er óók van wist te genieten, en hij leest het met plezier."

Vierhuis, 1972. (Foto: F. Stienstra)

"De heren Bakker en Kleijn zijn trouwens aardig thuis geraakt in Friesland. In hun eerste werkje, 'Achter de mast', experimenteerden zij nog maar met hun toen pas gekochte Pampusjachtje en kregen ze dientengevolge rijkelijk te ondervinden wat het is, met een betrekkelijk diepgaand kieljacht op de vrij ondiepe Friese wateren te kruisen. Menig dwaas avontuur was daarvan het gevolg en de 'leugenbank' te Grouw heeft er van kunnen genieten. Sedertdien hebben ze geleerd. (…)

Een boek als 'Ruimte' is heilzaam, voor de "Hollanders", die er door in kennis gebracht worden met een van de juwelen van hun vaderland, maar heilzaam ook voor de Friezen, die herinnerd worden aan dit prachtige bezit dat ze hebben en dat ze nog te vaak niet voldoende waarderen. Het Friese waterland, het is eigenlijk één groot stuk natuurmonument.

Langzamerhand heeft de "beschaving" er aan geknabbeld, het karakter ervan aangetast, hele stukken ervan radicaal verknoeid. Maar er is nog steeds een belangrijk gedeelte van over. Dat betekent niet alleen een abstracte waarde aan schoonheid, maar ook een zeer concreet, rendabel bezit. Het trekt vreemdelingen, steeds meer, vreemdelingen die geld in de la brengen van scheepsbouwers en botenverhuurders, van winkeliers, hotelhouders, van brugwachters – en dus van de provincie – van beroepsschippers die hulp en bijstand bieden en sleeploon beuren.

Van De Galamadammen naar De Oorden. Aan de linker oever "heeft de beschaving geknabbeld", want tegenwoordig jachthaven en recreatieoord De Kuilart. (Foto: Tresoar)

Het is de moeite waard om voor de handhaving van zulk een bezit te vechten, het niet onder de handen vandaan te laten vallen, bij stukjes en beetjes, door maar lijdelijk toe te zien hoe overal wegen worden gemaakt, bruggen geslagen, elektrische overlandleidingen aangelegd, zonder dat daarbij aan het behoud van het Friese landschapsschoon en de ruimte der Friese wateren veel gedacht wordt. Er is hier een taak voor de V.V.V.'s, voor de zeilverenigingen, die ze in onderlinge samenwerking mogen aanpakken. En It Fryske Gea dat al zoveel deed om mooie plekjes van het Friese waterland te behouden, moge er dan zijn sterke schouders mee onder te zetten!

Bakker en Kleijn hebben ook een zeilbedevaart gemaakt naar Bergum, om zich door de schepper van de B.M.-klasse te laten scheren." De schrijver citeert vervolgens de vergelijking die Bakker maakt van een medicus met het werk van Bulthuis, en sluit af met de woorden: "Ja, het is een aardig boek, dat van de heren Bakker en Kleijn. En het verdient in de handen te komen van vele Friezen en niet-Friezen." (*LC*, 19 mei, 1938)

Historici weten dat het leven vooruit geleefd, maar achteruit begrepen wordt. Kierkegaard zei het, maar die had het geleerd van de filosoof Hegel. Achteraf een mening hebben, wordt door velen echter als (te) gemakkelijk gevonden.

Voor het juiste begrip is dat natuurlijk geen bezwaar. Het blijft daarom boeiend te lezen hoe ruim zeventig jaren geleden, nog voor de Tweede Wereldoorlog, dus in een

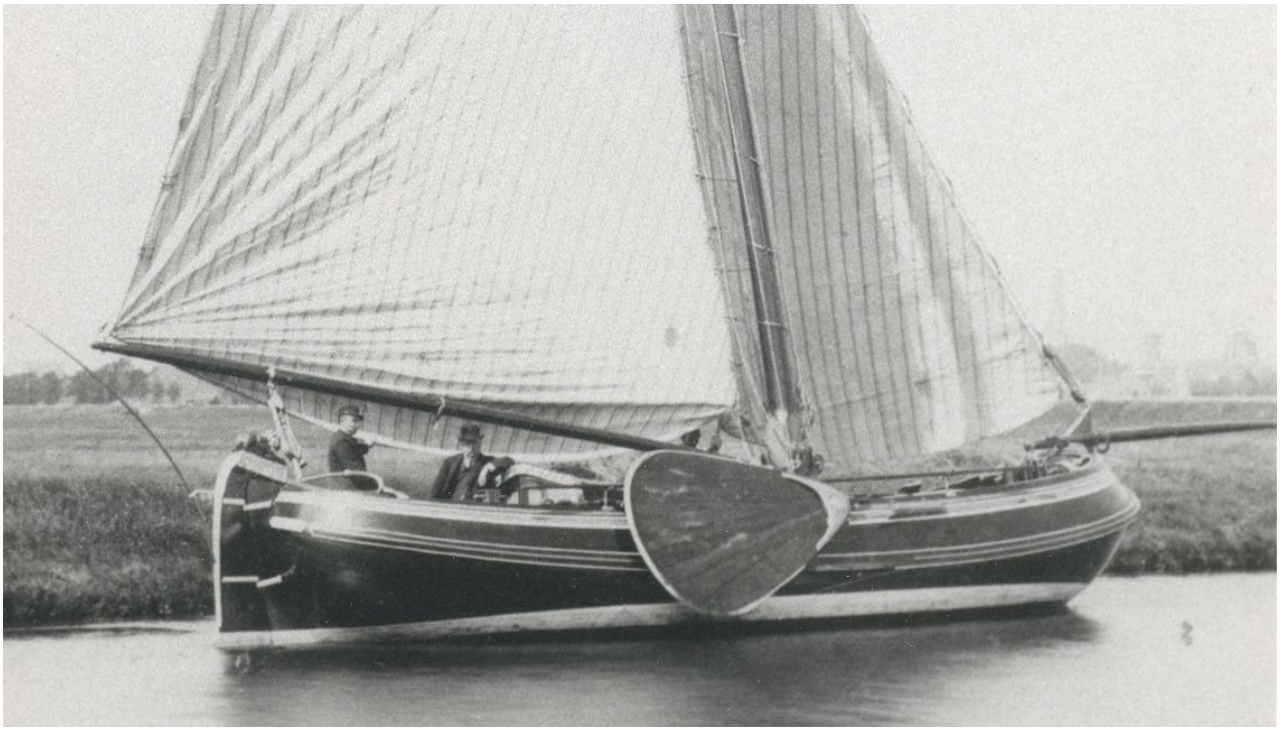
tijd waarvan nu gedacht wordt dat het Friese waterland er nog ongerept bijlag, de schrijver van het krantenartikel vreest dat het landschap verloren gaat door de aanleg van wegen in Friesland. Hij had eens moeten weten hoe het er nu bij ligt, hij zou zijn ogen niet geloven en tot zijn schrik zijn gelijk meer dan bevestigd hebben gekregen.

Dat de watersport het Friese waterland zou kunnen redden, dat heeft hij echter niet goed ingeschat. Hij beschouwt het merengebied als 'natuur', maar het is een cultuurlandschap, ontstaan door landbouw, waterbeheer, handel, transport en veenafgraving.

De massale watersport van tegenwoordig, met de voorzieningen die daarvoor nodig zijn, heeft deze 'natuur' niet beschermd, maar juist aangetast. Het karakter van het Friese merengebied is door het toerisme veel meer aangetast dan de schrijver in zijn tijd überhaupt voor mogelijk heeft gehouden. De binnenschippers verdienen ook al jaren geen cent meer met het slepen van jachtjes. De tijden zijn echt veranderd en het Friese waterland veranderde mee.

Volksgerichten in een moderne rechtsstaat

De vreemdelingen uit het buitenland die Friesland over het water komen bezoeken, hebben zo rond 1900 regelmatig last van al te nieuwsgierige toeschouwers en soms moeten ze een veilig heenkomen zoeken vanwege bedreigingen door (vooral) hangjongeren in de dorpen en steden. Dat is zeker geen typisch Fries verschijnsel, maar hangt samen met de normativiteit en het rechtsgevoel in kleine, gesloten leefgemeenschappen, wat de dorpen in die tijd overal op het platteland zijn.



Leeuwarden, 1886. De boeier 'Friesland' van Mr. Minnema de With. (Foto: HCL)

Een paar voorbeelden:

- De oudste boeier van Friesland, de huidige 'Tjet Rixt', was vanaf 1886 in het bezit van de advocaat Mr. J. Minnema de With uit Leeuwarden. Het schip heette toen de 'Friesland'. De *Leeuwarder Courant* van 18 juli 1885 meldt dat de boeier van Mr. De With in Sloten door een vandaal ernstig met koolteer is besmeurd, op het moment dat Mr. De With in het stadje op bezoek is bij zijn schoonzoon, de burgemeester van Sloten. De dader is spoedig bekend. De bevolking van Sloten kiest partij voor de burgemeester en diens schoonvader en besluit als groep om de man te vangen en te onderwerpen aan een volksgericht. De Amerikaanse 'lynchwet' zou wellicht op hem toegepast worden. Zover is het gelukkig niet gekomen, hoewel er gewonden vallen door het gooien van stenen tijdens de vechtpartij. Achteraf wordt het vooral opmerkelijk gevonden, dat de burgemeester gedurende de ongeregeldheden op geen enkele wijze ingrijpt. Dat was eind 1800.

- Dat de socialist en advocaat Troelstra omstreeks 1900 regelmatig moet rennen voor z'n leven, als hij door agressieve jongeren een dorp wordt uitgejaagd, is al vermeld. Dat gebeurde vooral in dorpen ten oosten van Leeuwarden.

- Een halve eeuw later, in 1954, vindt er een volksgericht plaats in het dorpje Buitenpost. Een sergeant die over een gewoon soldaat uit Buitenpost rapport heeft uitgebracht omdat deze als soldaat niet netjes genoeg gekleed ging, wordt bij het verlaten van het station plotseling omsingeld door een stel jongeren die hem aftuigen en van plan zijn hem uit te kleden en in het water te smijten, wat de rijkspolitie op het nippertje kan voorkomen. (*LC* 23 jan. 1954)

- Landelijke bekendheid krijgt een volksgericht in Genemuiden, in de Kop van Overijssel, juni 1955. De reden is, dat een verliefd meisje (Wilhelmientje, 17 jaren oud) van haar ouders geen relatie mag hebben met de door haar beminde jongen uit het dorp. De ouders hebben haar daarom bij familie elders in Nederland ondergebracht. De *LC* meldt: "In Genemuiden is sinds zaterdag het oude volksgericht in volle werking. Des nachts zijn bijna alle ruiten ingegooid van de woning van Wilhelmientjes ouders en het volksgericht heeft laten weten dat niet één schilder nieuwe ruiten mag plaatsen. Evenmin mogen de bakker, slager, groenteman of kruidenier de ouders van het meisje iets verkopen. Trouwens alle neringdoenden zijn belast met dit bevel, want toen Wilhelmientjes vader de kapperszaak binnenkwam om zich te laten scheren, moest de man ongeschoren terug naar zijn woning aan de haven." (*LC*, 6 juni 1955) De burgemeester van Genemuiden grijpt hier wel in. Hij vaardigt voor de inwoners van Genemuiden een samenscholingsverbod uit. De burgervader spreekt zelfs van een zedelijke terugval tot in de middeleeuwen en stelt dat alleen de ouders bepalen met wie hun dochter omgang mag hebben.

Met die uitspraak maakt de burgemeester in de ogen van de bekende volkenkundige Sytze Jan van der Molen uit Heerenveen vooral duidelijk dat hij niets begrijpt van het verschijnsel 'volksgerichten'. Volgens Dr. J. de Vries, door Van der Molen in dat verband geciteerd uit diens boek "De wetenschap der volkskunde", ligt dat aldus: "Er heerst in elke gemeenschap een systeem van zedelijke normen, waaraan men zich

moet houden; dit ongeschreven recht heeft vaak heel wat dwingender kracht dan de strengste paragrafen van een wetboek. De Nederlander toont vaak een vrijgevochten aard en heeft wel eens de neiging om een rechtsvoorschrift te beschouwen als een uitnodiging om de wet te ontduiken. Maar voor de goede zede buigt elke Nederlander gewillig het hoofd, al is het maar de zede die aangeeft van welke snit of kleur de kleding moet zijn. Wie het nu waagt zich niet naar de zede te gedragen, haalt zich daardoor het misnoegen van de gemeenschap op de hals en dit openbaart zich niet alleen in een afkeurend woord, maar kan zich op heel drastische wijze uiten. Gewoonlijk bestaat dit uit een serenade met ketelmuziek, kettinggerammel, hoorngetoeter, zweepgeklets, dit alles gaat gepaard met oorverdovend geschreeuw. De schuldige voor wiens deur dit misbaar wordt gemaakt, weet nu niet alleen hoe de gemeenschap over hem denkt, maar hij zal ook goed doen deze waarschuwing ter harte te nemen." (*LC*. 18 juni 1955)

Volksgerichten kwamen in Nederland vooral voor in de oostelijke provincies en in Brabant en Limburg. In Friesland zijn "slechts" een dertigtal gevallen bekend, vooral uit het noordoostelijk en oostelijk deel van de provincie. Van der Molen wijst daarbij op de potentiële actualiteit van volksgerichten in de moderne tijd. Oude gebruiken die in de moderne tijd achterhaald lijken, kunnen op bepaalde plaatsen en onder bepaalde omstandigheden plotseling weer de kop op steken. Dat blijkt bijvoorbeeld in het najaar van 1961, als een volksgericht in Staphorst landelijk nieuws wordt. Twee Staphorsters van 48 en 45 jaar, die door de plaatselijke gemeenschap verdacht worden van huwelijksontrouw, worden door potige kerels opgepakt, in een varkenshok gestopt en op een openwagen rondgereden, waarbij voortdurend met luide stem het verhaal van hun zonde wordt rondgebazuind. De rijkspolitie grijpt niet in. Honderden dorpelingen bespuwen de man en de vrouw, anderen gooien met modder en stenen of slaan met stokken en dat alles onder gejoel en gekrijs van een dolle menigte. De slachtoffers doen geen aangifte van vrijheidsberoving en bedreiging bij de politie. Onder volksdwang beloven ze hun leven te beteren.

Watersporters die in de eerste helft van de 20e eeuw wat geïsoleerd liggende dorpen bezoeken zijn zich meestal goed bewust van de noodzaak zich decent te gedragen. Fatsoenlijk, gezien door de ogen van de dorpsbewoners. Dat voorkomt problemen. S.J. van der Molen (1912-1995) heeft daarbij gelijk met zijn constatering dat volksgerichten (of wat daar op lijkt) zomaar, sprongsgewijs, realiteit kunnen worden, ook in de moderne tijd. Dat geldt min of meer tot op de dag van vandaag. Heel recentelijk hadden Duitse watersporters in De Lemmer regelmatig last van zich agressief gedragende jongeren uit dit havenplaatsje. In Makkum gebeurt het dat 's nachts jachten in de buitenhaven door baldadige jeugd "zonder reden" los worden gegooid, waarna de schepen met slapende bemanning en al ronddrijven in de haven als speelbal voor de wind. Even naar het zuiden, op het voormalig eiland Urk, is jarenlang de komst van watersporters op zondag een moeilijke zaak geweest. Ieder jaar worden daar opvarenden van jachten lastig gevallen, vooral zij die langs de binnenkant van het havenhoofd (naast het strand) liggen. Niet overdag, maar 's nachts, door (heel- en halfbeschonken) jongeren. In Friesland is met miljoenen aan

gemeenschapsgeld de oostelijke vaarroute naar het Lauwersmeer bevaarbaar gemaakt. Helaas gedragen bij warm weer de zwemmers uit de dorpen zich bij de bruggen zo vervelend en bedreigend voor de schippers van motorjachten, dat die het voor gezien houden en deze route mijden. Bakker, Kleijn en hun vrienden Sieg en Flok provoceren in Heeg midden jaren dertig de plaatselijke bevolking met hun kledij en hun praatjes. Het loopt goed af, maar even goed had er een ploegje jongeren kunnen besluiten die "Hollanders" het dorp uit te jagen. Volksgerichten vinden plaats tegen dorpsgenoten die zich niet gedragen volgens de ongeschreven regels van het dorp, maar zeker zo gemakkelijk tegen "ongewenste" vreemdelingen. Die jaag je weg, het liefst met een pak slaag.

Dit soort sociale verschijnselen hoort blijkbaar bij de wereld zoals die is. Verstandige watersporters weten dergelijke incidenten vaak te voorkomen of tijdig te mijden. Het wat romantische beeld van eenvoudige, stoere, vriendelijke Friezen dat vooral Bakker en Kleijn zo graag schetsen van de plattelandsbevolking in het Friese merengebied is gelukkig ook herkenbaar, maar het is niet de enige werkelijkheid die daar mogelijk is.

Het "Fries-eigene" als fictie

Jarenlang is de vraag of iets typisch Fries kan worden genoemd geen issue van betekenis. Pas als Nederland zich als democratische rechtsstaat ontwikkelt in de 19e eeuw, wordt de vraag naar de Friese identiteit relevant binnen dat grote geheel. Juist door het ontwerpen van centrale wetgeving voor een Nederlandse eenheidsstaat wordt de vraag actueel wat de Friezen willen (en de Limburgers en de… etc..) Voeg daar het romantisme van de 19e eeuw aan toe, dat de bijzonderheid van volkeren en individuele mensen cultiveert en het wordt begrijpelijk dat aan het einde van de 19e eeuw provincies niet alleen duidelijke grenzen en eigen beleidsruimte, maar ook een eigen volkslied willen hebben. In Friesland werd dat het gedicht 'De alde Friezen' van Eeltsje Halbertsma, huisarts en dichter te Grouw. Het wordt gezongen op de melodie van een Duits studentenlied "Vom hoh'n Olymp". Als in 1875 in Grouw een gedenkteken wordt opgericht voor Eeltjse Halbertsma, zingt men dit lied en ter plekke wordt dit gevoeld als "het" Friese volkslied waarna het deze functie ook krijgt. Onomstreden is het lied echter niet. De nogal gezwollen nationalistische tekst, waarin niet alleen de schoonheid van het land, maar ook het Friese bloed wordt bezongen, is vooral na de Tweede Wereldoorlog bekritiseerd. Er zijn mooiere liederen voorgesteld, zoals 'It Heitelân' van J. van der Burg. Ook 'It Aldershûs' van J.P. Troelstra had gekozen kunnen worden. Het meer strijdbare 'Frysk Bloed' van Halbertsma is echter Fries volkslied gebleven.

Het zoeken naar het Fries-eigene, naar een Friese identiteit, heeft aanvankelijk niet tot doel om Fryslân los te weken van het pas tot stand gekomen 'Koninkrijk der Nederlanden'. De studie naar de Friese identiteit moet vooral volkenkundig worden geïnterpreteerd als bijdrage aan het beschrijven van de veelvormige Nederlandse cultuur en maatschappij. Het idee van een Friese identiteit, van een Fries volk met eigen karaktertrekken landt echter in de vruchtbare bodem van het romantisme. Tegenover de universele, mondiale waarden van de moderniteit, de grote stad en de Verlichting, komt een beweging tot ontwikkeling die de eigen waarde van het kleinschalige accentueert en romantiseert. Friesland als bijzondere provincie met een bijzondere bevolking, dat idee leent zich voor romantisering en vindt gemakkelijk aanhang niet alleen in de steden, maar ook op het platteland. Wat de 'Friese volkscultuur' inhoudelijk betekent is minder van belang dan het gevoel en de bevestiging dat er sprake is van draagvlak voor het idee van het Fries-eigene. "Hollanders" worden daarbij gemakkelijk gezien als de erfvijand van de Friezen. Zij hebben de Friezen immers verdreven uit het kustgebied dat eens tot Groot-Friesland behoorde. Gelukkig worden ook de Hollanders in 1345 een keer verslagen bij Warns, zodat er op symbolische wijze recht van spreken blijft. De cultivering van de Friese taal vanaf het midden van de 19e eeuw is ook geen autonoom gebeuren, maar moet geplaatst worden binnen de sociaal-culturele geschiedenis van Friesland, waarbij de ontwikkeling van het vermeende volkskarakter fundamenteel is. De eigen taal als ziel van een volk. Het zijn ideeën uit de 19e eeuw, dus van vrij recente oorsprong. Wie verder kijkt, weet dat "een specifieke, zuivere, oerFriese gemeenschap met de voorvaderen – wie zal dat nog bestrijden? – in historische zin nooit heeft bestaan.

De werkelijkheidswaarde van deze plattelandscultuur ligt niet in het verleden, maar in het (negentiende-eeuwse) heden. De vage, quasi-religieuze Friese identiteit (…) was echter ook als constructie, als uitgevonden traditie, een vormende kracht van betekenis" (G. Jensma: 'Cultuur in Friesland en Friese cultuur'. In: Frieswijk, 1998, p. 205) De 'Friese identiteit' als fictie wist de Friezen immers wel te mobiliseren en te binden.

Warns, 1962. Herdenking van de Slag bij Warns bij het monument op het Rode Klif.(Tresoar)

Bovenstaande stand van zaken neemt niet weg, dat er in Friesland tot op de dag van vandaag op het scherp van de snede over dit onderwerp gediscussieerd kan worden. Voor ons thema, vreemdelingen op Frieslands wijde wateren, is vooral de periode 1870 – 1960 van betekenis. In die periode zijn zeer velen in deze provincie overtuigd van het werkelijk bestaan van een bijzondere Friese volksaard. In de *Leeuwarder Courant* zijn met emotie geladen artikelen te vinden over dit onderwerp. In 1967 verschijnt het boekje van J.J. Kalma: 'Leer mij ze kennen…de Friezen.' Kalma geeft een zeer genuanceerde en voorzichtige schets van dat Friese volkskarakter. Misschien weet hij best dat dat helemaal niet bestaat. Hij merkt tenminste op dat "men het klaarblijkelijk niet kan laten van de Fries iets bijzonders te maken."

Een aardig voorbeeld is de lezing die Dr. H.C. Hoek uit Heerenveen in 1951 houdt over "het volkskarakter der Friezen" (*LC*, 24 febr. 1951). Die ziet de bewoners van de klei als typisch Fries. Dit kleine deel vormt de stameenheid, het grotere geheel is een eenheid van taal, van – een bescheiden – cultuur. De Kleifriezen worden volgens hem gekenmerkt door een eigen karakter. Ondanks de wetenschappelijke

terughoudendheid die hij zich bij de introductie oplegt, komt hij wel tot expliciete uitspraken over dat karakter: geremdheid, zwaarmoedigheid, emotionaliteit, traagheid van denken, zelfgenoegzaamheid, eerzucht en noem maar op. Een moderne psycholoog weet dat je met dit soort uitspraken in wetenschappelijke zin niets kunt aanvangen. Ze zijn te vaag en verklaren niets, want de interpreet heeft alle ruimte om met dergelijke criteria achteraf altijd gelijk te hebben.

Kenmerkend is ook zijn keuze de Kleifriezen te zien als de echte Friezen. Tot in het midden van de 20e eeuw gelden de Woudfriezen als tweederangs inwoners van de provincie. Een bewoner van de Friese Wouden, een 'Waldtsjer', zou een andere volksaard hebben dan de Kleifries. In 1958 wordt vanuit de Fryske Akademie een uitgebreid onderzoek naar het karakter van de Woudfries gedaan (*LC*, 18 januari, 1958). Honderden leerlingen worden getest, personen ondervraagd, gezinnen beschreven. Wetenschappelijk is het onderzoek naar huidige normen beoordeeld niet interessant. "De" Fries bestaat niet en hetzelfde geldt uiteraard voor "de" Kleifries en "de" Woudfries". Ook de methode om de identiteit van een subgroep te 'beschrijven' voldoet niet aan moderne toetsingscriteria. Het selectief onderbouwen van een hypothese is nog geen wetenschap.

Dat de cultivering van een Friese beweging ook politiek bedenkelijke aspecten in zich draagt, mag blijken uit de uitnodiging die Nederlandse Friezen in 1909 van de Duitse Noordfriezen krijgen voor de "Friezendag" op het eiland Sylt.: "Bij ons, Noordfriezen, is de wens levendig tot aansluiting van hen, die van één stam, van één bloed, van ene taal zijn. (…) De liefde tot de grond, de aard en de erfenis der vaderen is de band die ons verenigt.(…) Maaltijden en muziek, ringrijderijen en volksspelen, toespraken en dansen, dat alles wacht hen die te Sylt komen ter verheerlijking van de gemeenschappelijke oorsprong." (*LC*,21 juni,1909)
Om de connectie met racistische ideeën te doorbreken, wordt de laatste decennia bij de herdenking van de Slag bij Warns eigenlijk iedereen als Fries beschouwd, die de Friese taal spreekt en zich Fries voelt, ongeacht zijn afkomst. Zo'n ruime definitie is heel verstandig, maar betekent tevens dat het Fries-zijn geen bijzondere identiteit inhoudt. Het is op deze wijze inhoudsloos en dat is het altijd al geweest.

Een Pampusjachtje als bezienswaardigheid

In Friesland trekt het Pampusjachtje van Bakker en Kleijn in de zomer van 1935 het nodige bekijks. Het scheepje is in 1933 ontworpen door W. de Vries Lentsch die met dit ontwerp een prijsvraag won van de KVNWV voor een nieuwe eenheidsklasse. Het tuig van 16 vierkante meter is voor een kielscheepje van 6.70 meter, met 300 kg. geballast, aan de kleine kant. De grens van 16 kwadraat is in die tijd belangrijk. Met meer tuig zou het jachtje onder de toen bestaande Personele belasting vallen. Jachten met 16 m2 of minder zijn belastingvrij. In Stavoren wordt het jachtje met bewondering bekeken, maar acht men het scheepje minder geschikt voor de oversteek over zee. We moeten niet vergeten dat de Zuiderzee op dat

moment nog maar 4 jaren eerder is afgesloten. De polders moeten nog aangelegd worden. Bakker en Kleijn zeilen dus met een open scheepje over open 'zee' van Amsterdam naar Friesland, wat inderdaad niet zonder risico is. Zeker als er aan boord zelfs geen kompas en kaart te vinden zijn.

De Pampus trekt aandacht door de fraaie vormgeving en de wat duurdere houtsoorten waarvan het gemaakt moest worden. In Friesland is de Zestienkwadraat van 6 meter lang (die ten onrechte "vergrote BM" wordt genoemd) populair. Dat zeilscheepje is eveneens in het kader van een prijsvraag in 1931 ontworpen, door de zeilende kapper Hendrik Bulthuis uit Bergum. Het kan dankzij de lattenbouw door wat handige amateurs in een winter gemaakt worden voor ca. 250 gulden aan materiaal. De Pampus wordt noodzakelijk op een jachtwerf gebouwd en kost in die tijd ruim duizend gulden. Het is begrijpelijk dat in een provincie waar zeilen een volkssport wordt genoemd, de voorkeur uitgaat naar een boot die ook bereikbaar is voor zeilers met een smallere beurs.

Het kijken naar bijzondere schepen is altijd populair in tijden dat deze voor het eerst in de vaart komen en voor het eerst bereikbaar zijn voor grotere groepen burgers. Heel dure jachten trekken altijd wel aandacht vanwege hun luxe en bijzonderheid. Ze zijn voor velen een bezienswaardigheid op zich. Veel kleine jachten trekken aandacht omdat ze binnen het bereik vallen van de koopkracht van watersporters. Dan wordt er gekeken en gepraat met de eigenaren om zich te oriënteren in verband met de keuze die men zelf zal maken.

In de jaren voor de Tweede Wereldoorlog kwamen voor het eerst, ondanks de economische crisis, tal van kleine, goedkope jachtjes op de markt wat de basis werd van de groei van de watersport in de latere jaren. Aanvankelijk gaat de ontwikkeling relatief langzaam. Pas in de loop van de zestiger jaren, als de welvaart met sprongen toeneemt, wordt ook de watersport door het grote publiek ontdekt. Dan worden opnieuw goedkope jachten ontworpen die geschikt zijn voor zelfbouw. Ook worden nieuwe stalen en polyester schepen afgeleverd als kaal casco dat door de koper zelf afgebouwd wordt.

De basis voor deze ontwikkelingen ligt in de dertiger jaren. Toen werden in Friesland zeiljachtjes als de BM, de Zestienkwadraat en de Lark populair. Een Lark kon je al laten bouwen voor 200 gulden. Zelfbouw was ook goed te doen en nog goedkoper ook. De Lark werd door de Noord Nederlandse Watersport Bond als wedstrijdklasse erkend. De nieuwe watersporters in de jaren dertig moeten zich wel behelpen in een wereld zonder recreatieve voorzieningen. In de dorpjes langs het water zijn geen steigers voor jachtjes. Jachthavens bestaan nog niet, op een enkele verenigingshaven na die ligplaatsen heeft voor de eigen leden. Pas aan het einde van de jaren dertig krijgt de watersportstad Sneek zijn eerste jachthaven.

Akkrum, jaren dertig. Een Lark op de Boorn, voor de brug bij de Meinesloot.

Het ontbreken van een infrastructuur voor watersport duurt in Friesland tot in de zeventiger jaren van de vorige eeuw. Als in de jaren zestig de watersport ieder jaar met 25% groeit, ontstaat er een nijpend tekort aan ligplaatsen. Overal in sloten en vaarten vinden motorjachtjes en zeiljachtjes een ligplaats, vaak in overleg met de boer over wiens grond men moet. Dat loopt zo uit de hand, dat de locale overheden wel gedwongen zijn jachthavens aan te leggen. Vervolgens verschijnen overal in het merengebied ook de gratis aanlegsteigers van 'De Marrekrite', zodat watersporters niet meer ergens in het riet hoeven te liggen om te kunnen overnachten.

Een der eerste Pampusjachtjes.

6. Van vreemdelingenverkeer naar toerisme

De aandacht voor het eigene, die ontstaat in de loop van de 19e eeuw en die tot op de dag van vandaag doorwerkt, is te zien als bijproduct van de wereldwijde nieuwsgierigheid om de wonderen van de vreemde wereld te ontdekken. Die nieuwsgierigheid komt in de 19e eeuw tot ontwikkeling doordat het mogelijk wordt zich sneller en gemakkelijker te verplaatsen over de aarde. De elites die het zich financieel kunnen veroorloven, gaan op reis, om bijzondere natuurverschijnselen te bewonderen, zoals "vuurspuwende bergen", andere wereldsteden te bezoeken, vreemde volkeren te ontmoeten in andere werelddelen (zoals pygmeeën, kaffers en hottentotten in Afrika) en dat alles vanuit de vanzelfsprekendheid van de eigen waarden en normen. Het andere is interessant, maar ook vreemd. Mobiliteit betekent macht en status.
Omgekeerd zijn de nieuwe toeristen voor de bevolking van de ontvangende landen natuurlijk ook vreemdelingen die met een mengeling van nieuwsgierigheid en argwaan bekeken worden.
Vanuit de stad wordt het platteland ontdekt, want ook tussen de leefwijze van de elite in de stad en de boeren op het platteland bestaan zo grote verschillen, dat ze elkaar beschouwen als vreemdelingen. De moderne, geïndustrialiseerde, kapitalistische wereld komt tot ontwikkeling in de steden. Op het platteland blijft de traditionele agrarische samenleving de normale werk- en leefvorm. Er ontstaat een onderscheid tussen de beschaving in de stad en een leven van eenvoud en natuurlijkheid buiten de stad. Vanuit de steden kunnen romantici de "oorspronkelijke, ongerepte natuur en samenleving" dus vinden om de hoek, op het platteland. De dorpen op het platteland blijven nog jaren geïsoleerd en verstoken van vrijwel alle moderne voorzieningen van de stad. Friesland is voor stedelingen uit "Holland" extra interessant, vanwege de traditioneel slechte bereikbaarheid ervan. Het is een nog onontgonnen gebied voor deze stedelingen. Het platteland van Friesland is over de weg weinig toegankelijk. Het waterland ontdek je per boot.

Watersporters uit de stad weten heel goed dat ze varen door een land dat 'vreemd' is, dat de ontwikkeling van de steden in het westen niet heeft gevolgd, maar wel de charme van de eenvoud kent. Omgekeerd worden deze eerste toeristen door de Friezen direct herkend als 'vreemdelingen', waarbij echter het feit dat ze varen en beschikken over een schip hun de mogelijkheid geeft contacten te leggen.
Mobiliteit leidt tot toerisme. Het initiatief ligt bij de rijkere stadsmens. In 1883 wordt de Algemene Nederlandse Wielrijders Bond (ANWB) opgericht. Aanvankelijk met 200 leden. In Friesland gaat het vervoer over het water. Friesland kent al heel lang enige watersportverenigingen. De oudste zijn de (Koninklijke) zeilvereniging Oostergoo in Leeuwarden uit 1848 en de (Koninklijke) Zeilvereniging Sneek uit 1851. De Zeilvereniging Sneek heeft vooral bekendheid verworven met de organisatie van de jaarlijkse "Hardzeildag". De eerste Sneekweek is in 1934 georganiseerd. Voor die tijd werd (reeds vanaf 1814) in augustus "de" hardzeildag georganiseerd op het Sneekermeer.

Foto 1958. Leven op het platteland: *Geen waterleiding, geen gas (maar petroleum), geen riolering (maar tonnetjes, of beerput, of afvoer op buitenwater). Vanaf ca. 1920 wel elektrisch licht, waarvan de infrastructuur (bekabeling) is aangelegd tijdens de Eerste Wereldoorlog.*

Leven op het platteland, *plaggenhutten in het noordoosten, ondanks de Woningwet (1901).*

Plaggenhut, ca. 1905. Onder: Opende, 1915. Leven in het arme veengebied.

Sneekermeer, ca. 1930.

De Sneker Hardzeildag is een traditie naar aanleiding van de aankomst van een doodgewaande deserteur uit het Franse leger, de Sneker Jacob Visser. Als die onverwacht in 1814 gezond en wel opduikt in Joure, wordt hij feestelijk met zeilboten opgehaald vanuit Sneek. Sindsdien wordt de laatste woensdag van augustus, zo dicht mogelijk bij de geboortedag van Koning Willem I (24 augustus), een hardzeildag georganiseerd op het Sneekermeer, waarbij niet alleen gezeild wordt, maar ook gefeest.
Soms staat het water 's zomers in Friesland te laag voor wedstrijden. Bijvoorbeeld in de zomer van 1921 staat het waterpeil in Friesland zo laag, dat kielschepen op het Sneekermeer regelmatig vastlopen. Vanwege de uitgedroogde kanalen en meren van Friesland schrijven zich dat jaar slechts 41 vaartuigen in, waaronder 8 Hollanders (*LC*, 17 aug. 1921) De Hardzeildag ontwikkelt zich als "de dag der dagen" voor Sneek. Vanaf 1934 wordt de feestelijke wedstrijd uitgebreid tot "Sneekweek" en verschoven naar begin augustus.

In 1890 wordt het Verbond van Nederlandse Watersport Verenigingen opgericht. De Friese verenigingen voelen zich binnen die bond echter niet op hun gemak en verenigen zich in 1923 in de 'Noord-Nederlandse Watersport-Bond'. Die watersportbonden spelen in op het vreemdelingenverkeer dat rond de eeuwwisseling ontstaat. In diezelfde periode worden ook op tal van plaatsen Verenigingen voor Vreemdelingenverkeer (V.V.V.'s) opgericht om de komst van vreemdelingen te stimuleren en deze mensen naar de goede plekken te geleiden. Deze verenigingen zorgen voor hun eigen stad of regio of provincie. Ze functioneren zelfstandig, maar kennen een overkoepelende organisatie van VVV-Nederland. De eerste V.V.V. wordt opgericht in 1883 te Amsterdam.

Sneekweek 1979. Regenboogklasse, de teamwedstrijden tussen Holland en Friesland.(Foto:collectie Tresoar,Fotograaf LC)

Op 23 mei 1913 brengt de *Leeuwarder Courant* het bericht dat er een waterkaart is verschenen van het Friese merengebied. "We geloven, dat vooral door de talrijke beoefenaars van de zeilsport in onze provincie de verschijning van deze kaart met instemming zal worden begroet, omdat zij er, wat de kaart dan ook bedoelt te zijn, in het doolhof aan vaarten, dorpen en meren een voortreffelijke gids in vinden."

Toch verloopt de ontwikkeling van het vreemdelingenverkeer op het water niet zonder slag of stoot. In 1937 wordt in de *LC* geklaagd dat de inwoners van Sneek nog steeds niet door hebben hoe belangrijk het werk is van de Vereniging voor Vreemdelingen Verkeer. De burgemeester weet het wel: De trek naar Sneek brengt welvaart bij de middenstand. Uitbreiding van de watersport komt de stad ten goede. Toch telt de plaatselijke V.V.V. slechts een paar honderd leden. Een 'Snitser' schrijft: "Begrijpen de Snekers dan zó slecht wat het voor hun stad betekent, wanneer in de zomer honderden vreemdelingen zich langs onze straten bewegen; wanneer tal van vreemde jachten aan onze kaden meren of in de Sneker Jachthaven een veilige ligplaats zoeken? Wanneer de Jeugdherberg iedere avond tot de nok toe vol is en trein en auto dagelijks "Hollanders" aanvoeren om met een van de jachten van de grote Sneker verhuurvloot een tijd de Friese meren op te gaan." (*LC*, 20 februari 1937)

Tjeukemeer, 1982. Recreatieplaats De Ulesprong.

En juist die ontwikkelingen van steeds meer vreemdelingen op het Friese water is in 1938 aanleiding tot rumoer en misverstanden onder sommige Friese watersporters. Aanleiding is een bijeenkomst van de Afdeling Friesland van de ANWB te Leeuwarden in dat jaar. Deze vereniging heeft vertegenwoordigers van de Watersportverenigingen uitgenodigd voor een bespreking. De plaatselijke correspondent van *De Telegraaf* heeft zijn verslag van die bespreking voorzien van de kop "**Friese meren voor de Friezen?**" met een vermeende conclusie van enkele bekende Friezen: "Wij zien liever geen vreemdelingen. We zullen ze niet weren, maar uitnodigen doen we ze ook niet. We houden het schone Friese waterland liever "for ús sels". Jawel. "Ach, arme egoïsten", schrijft de Fries H. Plantinga vanuit Den Haag, "Wat een blamage voor ons Friezen bûtenút, die het schone van de meren en het Friese land zo propageren, die de andere Nederlanders bekend willen doen worden met dat mooie, onbekende stuk Nederland." (…) "Ik zou zeggen: "Welkom vreemdeling. Kom gerust en geniet. Ken uw land, bezoek de Friese meren." (…) Ik geloof dat het is zoals ik hier wel eens hoor: "Die Friezen zijn beste, brave, hardwerkende mensen, maar een beetje eigenaardig." (*LC*, 11 november 1938) De volgende dag verschijnt in de *LC* een verklaring van de Voorzitter van de Leeuwarder Watersport, dhr. J.P. Hoogland. Het bericht in *De Telegraaf* blijkt een onjuiste weergave te zijn van wat hij heeft beweerd tijdens de vergadering. Hij heeft betoogd dat de zeilsport in Friesland als volkssport een zeer eigen karakter heeft en daarom ook een eigen organisatie van het wedstrijdwezen behoeft. Als de voorzitter interrumpeert dat de ANWB zich principieel niet met het wedstrijdwezen bemoeit, legt Hoogland de relatie met het toerisme. "De watersport heeft in Friesland een

dusdanige omvang aangenomen, dat er op de "spits"dagen in de centra vooral geen behoefte bestaat aan meer. De watersport is nu eenmaal een sport van de eenzaamheid en de zeiler leeft zich het beste uit op het ruime sop, ligt graag alleen aan een walletje en voelt weinig voor een situatie waarbij aan stuurboord Han Hollander een wedstrijd verslaat en aan bakboord Richard Tauber 'Oh, Mädchen, mein Mädchen' kweelt. Het zijn juist deze geneugten van de stad die hij te water tracht te ontvlieden. En menig motorbooteigenaar is niet anders. Met dit voor ogen, heb ik, niet alleen als mijn persoonlijke mening, maar ook als die van vele andere beoefenaren van de watersport gezegd, dat er geen behoefte was aan *bevordering* van het toerisme."(*LC*, 12 november,1938)

Hoogland bedoelt niet dat er geen vreemdelingen naar Friesland mogen komen. Hij is niet tegen vreemdelingen op Frieslands wijde wateren, maar is tegen het kunstmatig bevorderen van de stroom van vreemdelingen naar die wateren, want het is er al druk genoeg. En bevordering van het toerisme op het water in Friesland is nu net wat de ANWB wel wil. Dat was 1938, het jaar dat Bakker en Kleijn hun boek 'Ruimte' uitbrengen.

Tegenwoordig spreken we liever niet van 'vreemdelingen' als we toeristen en recreanten bedoelen. De term 'vreemdeling' schept afstand en dat is niet de bedoeling. Mensen die uit belangstelling, om zakelijke redenen of ter recreatie naar een andere plaats, regio of provincie gaan, worden in Nederland niet langer gezien als 'vreemdelingen', maar als welkome gasten. Het zijn veelal toeristen die graag ontvangen worden, want ze brengen geld in het laatje. Friesland leeft niet alleen van de landbouw en van een beetje industrie en gebruikelijke zakelijke dienstverlening. Nee, Friesland leeft tegenwoordig vooral van de watersport en de recreatie, dus van industrie en dienstverlening die daar uit voortvloeien. Watersporters van binnen en van buiten de provincie zorgen voor bedrijvigheid en werkgelegenheid. Het platteland zou voor een groot deel onleefbaar zijn geworden als deze ontwikkeling in de watersport er niet was geweest.

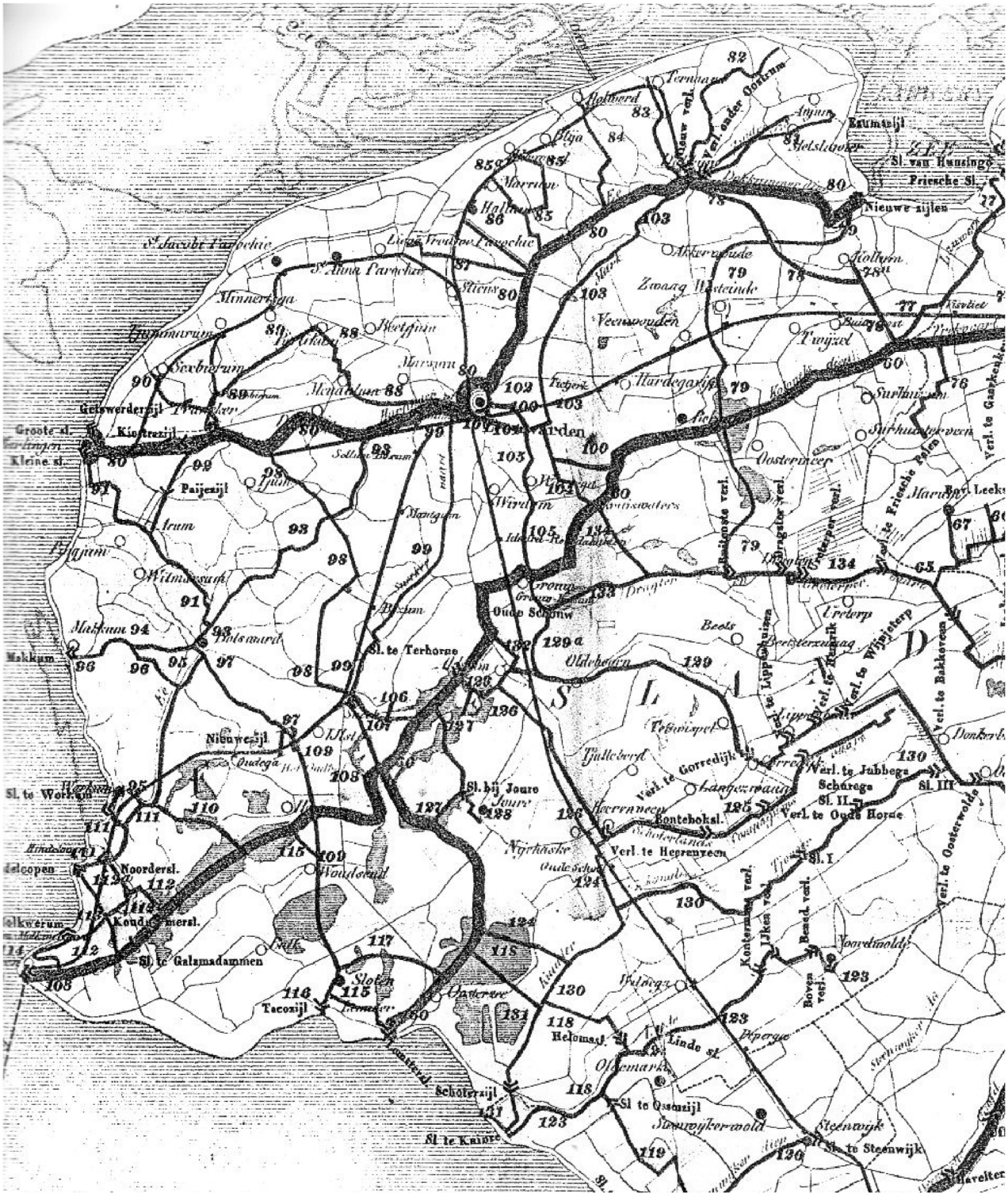
Tegelijkertijd hebben deze watersport en recreatie op en aan het water hun sporen nagelaten. Het traditionele karakter van de dorpen is in 40 jaren tijd ernstig aangetast. Het tot in de jaren zestig zo bewonderde landschap, "Mooi Friesland", is er alleen nog als je selectief kijkt. Het boerenland is een bio-industrie geworden met maïsvelden en een monocultuur van raaigras. Rond de dorpen is een verrommeling ontstaan van dorpsuitbreiding, industrie, lelijke jachthavens en campings, grote loodsen van watersportbedrijven, eindeloze rijen motorjachten langs de oevers van vaarten en kanalen, en zoveel zeiltjes op de meren in de tot voor kort uitgestorven zuidwesthoek, dat voor velen de aardigheid er wat af gaat. De oneindige ruimte van Friesland, waar zowel Tomalin als Bakker over spreken, was dus schijn. Door overbevolking met recreanten en watersporters is er nu krapte ontstaan, zodat oude, verwaarloosde vaarroutes begaanbaar worden gemaakt om een groter gebied bevaarbaar te maken.

Eernewoude, 1988. (Foto: W. Walta)

Natuurlijk is er ook positief nieuws. Niet alleen krijgt het economisch leven in Friesland een impuls door de watersport. Ook zijn de vreemdelingen door de komst van de toeristen en recreanten verdwenen. De vreemdelingen zijn in minder dan honderd jaar toeristen geworden. Gewone mensen, die net als de Friezen zelf, er op hun tijd op uittrekken om een veelheid van persoonlijke redenen. De 'vreemdheid' over en weer is als sneeuw voor de zon verdwenen. Watersporters gaan niet meer varen in Friesland vanwege de vreemdheid van het landschap, de dorpen en de mensen. Ze komen varen omdat er goed water is en Friesland voorzieningen kent die het de watersporter en toerist aangenaam maken om er te blijven. De Friezen zelf doen op hun beurt niet anders. Dat er in sommige plaatsen in Friesland nog hangjongeren voorkomen die zich af en toe vervelend gedragen naar bijvoorbeeld watersporters, is een randverschijnsel dat ook elders voorkomt. In binnen- en buitenland. Niet iets om goed te praten, laat staan om te stimuleren, maar toeristen weten dat overal zulke incidenten mogelijk zijn. Anders dan honderd jaar geleden vinden deze niet plaats uit onverdraagzaamheid jegens "vreemdelingen", maar meer uit verveling en door dom groepsgedrag onder invloed van te veel drank. Wellicht dat in sommige, wat geïsoleerd gebleven gebieden verschijnselen als 'volksgerichten' nog onverwacht, sprongsgewijs, de kop op kunnen steken, maar gebruikelijk is dat zeker niet. Alleen op oudejaarsavond vinden in de dorpen nog afrekeningen plaats met 'ongewenste' plaatsgenoten.

Het thema van dit boek is daarmee geschiedenis geworden. Het sociaal proces van de opkomst van vreemdelingen op het Friese water is in de loop der jaren, met vallen en opstaan voltooid en daarmee uit de wereld. Terugkijkend kunnen we het verschijnsel van vreemdelingen op de Friese wateren begrijpen als een tijdelijk verschijnsel uit het verleden om daarmee in een nieuw wordingsproces verzeild te raken van het watertoerisme in de 21e eeuw. De ontwikkelingen van de watersport zelf in de tweede helft van de 20e eeuw zijn in dit boek niet aan de orde gekomen. We zijn gestopt net voordat de massaliteit op het water werkelijkheid werd. Niemand had kunnen voorspellen dat bijvoorbeeld de zeilsport die in Friesland bijna als synoniem werd gezien voor watersport, ingehaald zou worden door de motorbootvaarders. Dat de zeilsport helemaal geen volkssport meer is in Friesland. Dat watersporters eigenlijk geen "sporters" zijn, maar recreanten. De steeds grotere en luxere motorboten zijn te zien als varende campers. Het Friese waterland is tegenwoordig eigenlijk één grote watersportcamping. De voorzitter van de Leeuwarder Watersport, Mr. Dr. J.P.Hoogland, die in 1938 zo treffend de opvatting van de traditionele Friese toerzeiler uit de jaren dertig verwoordde, heeft op zijn wijze gelijk gekregen. Het Friese waterland is tijdens de zomermaanden een pretpark waar niet iedere watersporter gelukkig mee is. Het zijn echter geen 'vreemdelingen' die de oorzaak zijn van deze voor sommigen ongewenste veranderingen. Wij Nederlanders doen dat met z'n allen zelf. We leven en werken immers in een open wereld. Het idee van een gesloten, autonome regiocultuur is een archaïsche, 19e eeuwse gedachte, die als romantisme niet aansluit bij de maatschappelijk-economische werkelijkheid van alledag, zoals die ook voor Friesland geldt.

Sneek, 1910.



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

Sneekweek,1995. Het Friese waterland als pretpark. (Foto's: W.Walta)

Literatuuroverzicht

Bakker P.: Achter de mast, Amsterdam, 1936

Bakker P. en Kleijn L.J.: Ruimte!, Sneek, 1938.

Davies G.C.: De ontdekking van Nederland, Amsterdam, 2001. ("On Dutch waterways", 1886)

Doughty H.M.: Friesland Meres. London, 1889.

Frieswijk F. (red.): Geschiedenis van Friesland, 1750 – 1995. Leeuwarden, 1998.

Halbertsma H.: Sneeker Hardzeildag. Amsterdam, 1965

Havard, M.H.: La Hollande Pittoresque. Voyage aux villes mortes du Zuiderzée. Paris, 1874. (In 2012 uitgebracht in Nederlandse vertaling bij Mastix Press, waarin de vertaler vreemd genoeg bij Havards vertrek uit Hylpen een hele pagina tekst overslaat!)

Jappe Alberts en J. van Winter: Nederland voor honderd jaar. Den Haag, 1959.

Kampen, H.C.A. van: De Zeilsport. Amsterdam, ca. 1946 (vierde druk)

Kleefstra, J.: Een vacantie op de Friesche wateren. Amsterdam, 1909.

Meertens P.J., Vries A. de (red.) De Nederlandse Volkskarakters. Kampen, 1937

Ruytenschildt M.: De waterkant van Nederland. Den Haag, 1960.

Slooten H.G. van: De geschiedenis van de Koninklijke Zeilvereniging Oostergoo, 1848 – 1973.

Stoppelaar, R.J. de: Op Frieslands wijde wateren. Amsterdam, ca. 1930.

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

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

Tolsma, P.: De Lytse bever, 1820 – 2008. Oranjewoud, 2009.

Vermeer, J.: De Boeier, Alkmaar, 2004.

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

Woud, A. van der: Een nieuwe wereld. Amsterdam, 2006.

Verkrijgbaarheid van dit boek:

Dit boek wordt door mij in eigen beheer uitgegeven zonder winstoogmerk. Als E-book is het gratis te downloaden bij www.lulu.com. Uiteraard kan er ook een papieren versie worden geprint. Door het fiscale beleid van de VS is dat onaantrekkelijk geworden via de 'etage' van Lulu.com. Wie een papieren versie wenst, moet daarvoor met mij contact opnemen.

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

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

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

Drachten, 10 oktober, 2020