

Cover Page



Universiteit Leiden



The handle <http://hdl.handle.net/1887/18697> holds various files of this Leiden University dissertation.

Author: Beulakker, Eerde Hendrik Geert Taeke Maria

Title: Onderscheid moet er zijn : pleziervaren in Nederland, een cultuurgeschiedenis

Date: 2012-04-04



Figuur 4 Schilderij met afbeelding van een Fries jacht en een plezierboeier uit de 18e eeuw, collectie Fries Scheepvaart Museum Sneek

Hoofdstuk 3. Scheepvaart in de Lage Landen

3a. Het schip als metafoor

Zonder de twee rechterhanden van Noach en de beschikbaarheid van een flinke partij hout, had de menselijke soort reeds in een vroeg stadium het loodje gelegd. Het was immers water dat God gebruikte om zijn tegenvallende schepping te verdelgen, en geen vuur. Het schip is een antwoord op overvloedig water. Tegen een hels vuur is geen middel opgewassen. De Rotterdamse timmermeester Cornelis van Yk kende het Noachverhaal op zijn duimpje. Behalve dat voor hem een schip een ding van hout was, betekende het ook 'welvaren': voldoende te eten hebben en het vele water de baas zijn. Zijn scheepsbouwboek begint dan ook met het bijbelse verhaal over het schip der schepen: de ark van Noach: 'Toen zeide God tot Noach: Het einde van al wat leeft is door Mij besloten, want door hun schuld is de aarde vol geweldenaar, en zie, Ik ga hen met de aarde verdelgen. Maak u een ark van goferhout; met vakken zult gij de ark maken en haar van binnen en van buiten met pek bestrijken. En zó zult gij haar maken: driehonderd el zal de lengte der ark zijn, vijftig el haar breedte en dertig el haar hoogte.'¹¹⁶

¹¹⁶ Genesis 6, De Zondvloed 13-16.

Het Bijbelverhaal vertelt dat de rechtvaardige en onberispelijke Noach met zijn zonen en zijn vrouw en de vrouwen van zijn zonen 'de ark inging vanwege de wateren van de vloed'. En van al wat leefde, 'van alle vlees, van alles' moest Noach één paar in de ark brengen om 'het met hem in leven te houden'; 'mannetje en wijfje zullen zij zijn.' Na zeven dagen kwamen de wateren, 'de slagregen was veertig dagen en nachten over de aarde'. En de Here sloot de deur achter Noach.¹¹⁷

Het schip wordt hier in de vorm van een woonschip voorgesteld als laatste redmiddel voor alles wat leeft, inclusief de gehele mensheid. Een mensheid waarin God zeer diep teleurgesteld was, juist omdat zij zijn eigen maaksel was. De aarde stond niet in brand, nee, ze liep onder water. De metafoor van het schip, een uitgestoken goddelijke hand, had ook in de Lage Landen bedacht kunnen zijn. Hoe vaak hadden haar bewoners immers niet het vege lijf van het aanstormende water moeten zien te redden? Maar niet minder verbeeldde het schip vanaf 1600 het succes van de welvaartsexplosie vanaf 1600: van de handel op de Oostzee en in Azië, de zeer winstgevende haringvisserij en het alom bewonderde en efficiënte watervervoer. En daaraan toegevoegd het plezier van spelevaren en schaatsen.

In 1697 verscheen het monumentale boek van de Delfshavense oud-scheepstimmerman Cornelis van Yk. In zijn voorwoord legt hij de lezer uit hoe nuttig het is om de bestaande kennis van de scheepsbouw aan het papier toe te vertrouwen, 'om, onze Konst aangaande, daar dog tot nog toe, zoo gansch weinig van is geschreven, en nogtans zoo zeer na verlangt werd, iets dat netter en volkomener is, in 't ligt te geven, zoude opwekken.' Het doel van zijn scheepsbouwboek is, zoals Van Yk zelf zegt, dat ook de leek enig idee krijgt van scheepsbouw, 'van die dingen, daar somtijds in de gemeene ommeegang der Menschen van gesproken werd, mogten bekomen'.¹¹⁸

De zogenaamde Gouden Eeuw was al ten einde toen het boek van Cornelis van Yk uitkwam. Onder de titel *Scheepskroon op den Scheepsbouw*, begint het boek met een voor de gelegenheid gemaakt gedicht van de hand van Sylvius, in feite zowel een ode aan de Nederlandse scheepsbouwkunde en de daaruit voortvloeiende welvaart, als een eerbetoon aan de man die de kennis ervan aan het papier toevertrouwde. 'Lands Welvaart, getrompet door duizend klanken, Heeft hare majesteit de Zévaardij te danken'. De zeevaart, vrouwelijk en vorstelijk tegelijk. En even verderop in het gedicht wordt het schip, zoals door Van Yk is beschreven en technisch uit de doeken gedaan, in zijn uiteenlopende gedaanten opgesomd. 'Hij polst de zaken van den scheepsbouw in het hart'; 'in vollen overvloed van menig vlotgedaante'; 'Als oorlogschip, en koopkasteel, galjoot, en fluit, pinas, en hulk, en buis, en pink, en smak, en schuit, en jagt, en boeiër, en galeiën, galeässen, en krijgsfeloeken, om zérovers te verrassen, of ligter, kogge, en pont, en kaag, en sloep, en boot, of ander vaartuig meêr, verzonnen van de nood'.

Het eerste hoofdstuk van *De Nederlandsche Scheepsbouw-Konst Open Gestelt* begint bij de vroegste geschiedenis van de scheepvaart; de oeroude tijd waarin 'het vaaren op het Water

¹¹⁷ Ibid.

¹¹⁸ *De Nederlandsche Scheepsbouw-Konst open gestelt*, 3-4.

bygeval gevonden schijnt, en d' eerste Vaartuygen van een slegte Figuur, en t' samenstel geweest te zijn. Van Noags Arke; na wat Maat gebouwd, hoe diep gegaan, wat fatsoen sy gehad heeft, en hoedanig van binnen is verdeeld geweest'. Op een bijgevoegde ets staan zeven mogelijke arken van Noach getekend. Eentje daarvan springt eruit dankzij de Hollands aandoende brede en ronde boeierromp. Op het dek ervan staat een huis met puntdak. De andere ontwerpen zijn rechthoekige drijvende schuren met platte daken of puntdaken en met verdiepingen, ook bestemd voor 'Menschen en Vogelen, Voorraad van Spysen, Viervoetige Dieren, en helemaal onderaan een Stinkkolk.' De ark is het oerschip, zoals Adam de oermens.¹¹⁹

Noach was de eerste scheepstimmerman. Hij bouwde in opdracht van God, met als doel die eerste allesvernietigende en straffende zondvloed te overleven. Hoe het schip eruitzag, weten we niet, aldus Van Yk. Wel moet de vorm erg primitief zijn geweest, 'van een slegte Figuur'. Logisch, want aldus de auteur, 'zoo is 't ook gansch waarschijnlijk, dat des Waters kragt, door een Hout, of ander daar in drijvend Lighaam, gantsch gevallig is ontdekt geworden'. Want al zijn in het religieuze wereldbeeld van de 17^e eeuw alle schepen afstammelingen van Noach's ark, de eeuwenlange ontwikkeling van de scheepsbouw verliep, zo meende Van Yk, met vallen en opstaan, dus proefondervindelijk.

'Het sterk dragende Vermogen van dit Element (water) meer en meer proevende, eindelijk met Kistjes of Bakjes van Ried, Biesen, Blaaden, Vellen van Beesten, Basten van Boomen, en eindelijk met uitgeholde Boomen selve, sig eerst op ondiepe, en daar na op dieper Wateren hebben begeven durven.' Van Yk vertelt hoe ruw en onbeschaafd de eerste schepen, de eerste 'Konst-stukken', geweest moeten zijn. Ook dat deze 'Barkjes mettertijd al grooter, en grooter, en uit verscheidene stukken, niet alleen tot nut en nood, maar selvs tot pragt en praal, gebouwd geworden.' Een boot diende niet alleen tot nut of noodzaak, maar was er ook voor pracht en praal; een bezit waarmee de hooggeplaatste eigenaar kon pronken.

Een kwarteeuw vóór het verschijnen van het scheepsbouwboek van Van Yk, publiceerde de dertigjarige Nicolaes Witsen zijn *Aeloude en Hedendaegse Scheeps-bouw* en *Bestier*. Dit boek was het eerste in Nederland uitgegeven werk over scheepsbouw en kan worden beschouwd als een encyclopedie. Witsen behandelt de geschiedenis van de scheepvaart en laat alle schepen de revue passeren, van fregat tot speeljacht tot vissersschip tot boerenschuit. Zelfs een Nederlandse verklarende woordenlijst van scheepstermen ontbreekt niet.¹²⁰

¹¹⁹ Al schrijft Cornelis van Yk dat Noach waarschijnlijk niet het allereerste schip bouwde. De uitgeholde boomstam ging immers aan de ark vooraf. Maar de ark was wel het grootste vaartuig dat als eerste die naam verdiende. Ze was volgens 'de Heilige blaaden lang 300 Ellen', omgerekend naar Amsterdamse voet maar liefst 780 meter. De vraag hoe Noach een dergelijk reusachtig schip heeft kunnen bouwen en waar hij het vak van scheepstimmerman geleerd had, kostte Van Yk de nodige hoofdbrekens.

¹²⁰ Het Fries Scheepvaart Museum te Sneek bezit een origineel exemplaar van dit unieke boek. De uitgeverijen Canaletto te Alphen aan den Rijn en Van Wijnen te Franeker brachten enkele jaren terug een facsimile-herdruk uit. Ab Hoving, hoofdrestaurateur Scheepsmodellen van het Rijksmuseum, schreef een

In vergelijking met andere zeemogendheden als Portugal, Spanje, Italië en Engeland, was de publicatie opvallend laat. De oorzaak hiervan moet gezocht worden in het feit dat de belangstelling voor de theorie van het bouwen van schepen in Nederland gering was. Terwijl de scheepvaart wél de zuurstof van de Republiek was, en de scheepsbouw in Holland als maritieme grootmacht halverwege de 17^e eeuw tot uitzonderlijke hoogte was gestegen.¹²¹ Witsen (1641-1717) was een duizendpoot: zoon van een invloedrijke Amsterdamse koopman, jurist en VOC-bewindhebber, Rusland-gezant, ambassadeur in Engeland, cartograaf en graficus, schrijver en geleerde en als politicus dertien keer burgemeester van Amsterdam. En scheepsbouwexpert, ondanks dat hij geen zeeman of scheepstimmerman was geweest. Hoe kon hij als 'amateur' dan over zo'n veelomvattende en gedetailleerde kennis van het scheepsbouwwak beschikken? Als voorbeeld van die kennis een fragment uit Witsens beschrijving van een Speel-Jagt van 42 voet: 'Wijt binnen de huit 9 voet 4 duim, hol op 't Barck-hout 3 voet 8½ duim, het vlak wijt 6 voet, 't rijst 4 duim: de achtersteven hoog in de winkel 6 voet 5½ d. hy valt 1 voet 5½ duim, binnen dick 6 duim, achter dick 4 duim, boven breed 8 duim. Het Heck lang 6 voet, dick 5 duim, breed 6 duim: heeft bocht 7 duim. De Spiegel diep 3 voet ½ duim, de Rantzoen-houten breed 7½ duim et cetera et cetera'.¹²² In de eerste druk van zijn boek uit 1671 licht hij zelf een tip van de sluier op. 'Nimmer ook zoude ik het Werk van den nieuwen Scheeps-bouw hebben durven opvatten, 't zy my in handen waren gevallen, eenige gront-slagen en tekeningen voormaels ontworpen by wijlen mijn vader Cornelis Witsen.' Kort voor de publicatie van het boek was de vader van de schrijver overleden. In het voorwoord van de tweede editie van zijn boek voegt Witsen toe: 'En 'tgeene dat er van mij toegedaan is, hebbe ik getrokken uit de mondt en ontwerp van brave Meesters; want zelve in de practijk een Scheeps-timmerman of Zee-man te zyn vermete ik my niet.'¹²³

Nicolaes Witsen was een sleutelfiguur uit de Gouden Eeuw, een renaissancistische versie van de *uomo universale*.¹²⁴ Dankzij zijn scheepsencyclopedie weten we het nodige van de scheepstypen van de 17^e eeuw.

Maar historisch inzicht in de scheepvaart bestaat uit meer dan weet hebben van houtsoorten, afmetingen, werkwijze en gereedschappen, bouwvolgorde en spantenteekeningen. Niet enkel doen de naakte scheepsbeschrijvingen ertoe, juist ook de manier waarop de tekenaar of schilder uit het verleden het schip uitbeeldde, biedt ons informatie. Een belangrijke vraag is immers in hoeverre een dichter of zeeschilder bij zijn

uitvoerige toelichting op het moeilijk leesbare boek van Witsen: *Nicolaes Witsens Scheeps-Bouw-Konst Open Gesteld*. Een knipoog naar Cornelis van Yk.

¹²¹ Ongeveer een decennium vóór de publicatie van Witsen schreef een onbekende auteur het manuscript *Evenredige Toerusting van Schepen tot Oorlog bijder See*. In deze tekst staan het oorlogsschip en de kanonvoering centraal. In de tweede helft van de betreffende eeuw verschenen er meer boeken over scheepsbouw en zeevaart, maar Witsens boek werd terecht hét standaardwerk. Zie Hoving, *Nicolaes Witsens scheeps-bouw-konst open gesteld*, 24.

¹²² Ibid., 342.

¹²³ Ibid., 398.

¹²⁴ Ibid., 28.

weergave van het schip en haar context 'de werkelijkheid' weergeeft. In welke mate is de kunstenaar beïnvloed door de tijdgeest, door de wensen van de opdrachtgever, door de eisen van de kunstmarkt, en in hoeverre is hij beperkt door de gebruikte materialen? Hieruit vloeit de vraag voort of de talrijke zeestukken met hun oorlogsscènes en glamour uit de 17^e eeuw een betrouwbaar beeld geven van de schepen uit die periode. Een intermezzo:

Het Lof der Zee-vaert, een gedicht van Joost van den Vondel uit 1623, is een trotse lofzang op de wereldomvattende koopvaart van het jonge, van energie bruisende Holland. 'Soo sal de segen Gods toevloeyen door de vaert, Gelijck de balssem droop in 'sHoogenpriesters baert: Soo zal de Zeevaart lof behalen door mijn dichten.'¹²⁵ Het schilderij van Cornelis Claesz van Wieringen, waarop verbeeld worden de ontploffing van het Spaanse admiraalsschip tijdens de zeeslag bij Gibraltar in april 1607 en de eerste grote overwinning op de Spaanse vloot van de Hollanders, werd vervaardigd in opdracht van de admiraliteit van Amsterdam. Het schilderij, met op de voorgrond een Hollands oorlogsschip met twintig stukken dat met volle kracht een Spaans fregat midscheeps ramt dat vervolgens in brand vliegt, diende er bij uitstek voor om de groeiende superioriteit van de Republiek te demonstreren. Het wekt overigens geen verwondering dat met de opkomst van de welvarende Republiek als zeemacht in de schilderkunst juist ook het genre van de zeeschildering populair werd. Zo is het Nederlandse zeestuk lang beschouwd als een van de meest typerende voortbrengselen van de 17^e - eeuwse Nederlandse cultuur.¹²⁶

De eerste kunstenaar die het zeestuk als specialisme ontwikkelde was de Haarlemse schilder Hendrick Vroom. Na nogal avontuurlijke omzwervingen vestigde hij zich in zijn geboortestad en vervaardigde in de laatste tien jaren van de 16^e eeuw tapijten met zeeslagen, in opdracht van de stad Middelburg. Later stapte hij over op schilderijen. De laatste zeeschilder van betekenis van de 17^e eeuw was Abraham Storck. Van zijn hand is, zoals eerder vermeld, het schilderij van het fameuze waterfeest met als klap op de vuurpijl het spiegelgevecht op het IJ bij Amsterdam, ter ere van het bezoek aan Holland van de Russische tsaar, boeierbezitter en zeiler Peter de Grote.

Hoeveel werkelijkheid geven zeestukken eigenlijk weer? Met andere woorden: mag je als beschouwer van een zeeschilderij een registratie verwachten van het toenmalige Nederland?¹²⁷ Hoeveel verbeelding van de kunstenaar zal er door de werkelijkheid van toen geroerd zijn? Hoezeer bepaalden de kunstconventies de maritieme voorstelling? Hoeveel vervorming vond er plaats door de maatschappelijke positie, de eisen en de pronkzucht van de opdrachtgevers? Of moet je er per definitie vanuitgaan dat een zeestuk een herschepping was, en dat iedere interpretatie daarom discutabel is?

¹²⁵ Giltaij, Kelch en Glas, *Lof der Zeevaart: de Hollandse zeeschilders van de 17^e eeuw*, 11.

¹²⁶ Ibid., 59

¹²⁷ Maritiem historicus Ernst Crone schrijft in zijn *Onze Schepen in de Gouden Eeuw* na een beschrijving van de uiteenlopende jachten: 'Hierbij steunen wij op de absoluut betrouwbare uitvoering der marineschilders, die zoowel de schepen afzonderlijk als de levendige tafereelen hebben afgebeeld.', 116. Een weinig kritisch standpunt.

Zeeslagen, schipbreuken, havengezichten, afbeeldingen van ceremoniële gebeurtenissen, ze zijn bedoeld en vermoedelijk besteld ter nagedachtenis van de successen van admiraals en kapiteins en daarom veelal 'opgepoetst'. Ook deden Hollandse zeestukken dienst als publiek monument dat gemaakt werd in opdracht van stadsraden, admiraliteiten en havenautoriteiten, opgehangen in openbare ruimten of geschonken aan individuele burgers, hoogwaardigheidsbekleders of buitenlandse vorsten. Waarschijnlijk dienden veel binnenwater- en zeegezichten ook als ondersteuning van een brede nationale identiteit: de kloeke driekleur in top of op de spiegel, de schittering op het water, de weidse hoge wolkenluchten, de nette orde en voorspoed te zien in de havengezichten vol schepen, de heroïek van de zeeslag.

Zoals de Friese koe als standbeeld in Leeuwarden staat voor frisse groene weiden, boerenwelvaart en identiteit, zo stonden het schip en de scheepvaart in de 17^e eeuw voor succes, macht, overdaad en collectieve zelfwaardering. Het schip diende als metafoor voor 's lands welvaren, de onverschrokken Hollandse zeevaarder als symbool voor de Republiek.¹²⁸ Daarom dienden de speeljachten van de Gouden Eeuw niet enkel het 'natuurlijke genoeg' van zeilen.

Ook speeljachten hadden een symbolische waarde, waren een metafoor. Ze verbeeldten het levenssucces in de vorm van rijkdom van de eigenaar. Een succes dat door hard werken, door gedrevenheid en volharding, door kienheid, handelsgeest en godsvrucht, dit alles samengebald in uitmuntendheid, verworven was. Op het schilderij van Abraham Storck van de Amsterdamse jachthaven bij de stadsherberg van rond 1690 liggen de kleinere jachten, de boeiers, achteraan, een beetje weggeborgen. Pontificaal in het zicht liggen vier grote spiegeljachten. Hun royaal versierde en vergulde spiegels dwingen de toeschouwer naar ze te kijken. Het grootste plezierjacht ligt dwars en is in zijn geheel te zien, het grootzeil is gehesen, een man haalt de fok neer. Op het achterdek lijken twee vrouwen aan het werk. Wellicht is de eigenaar met zijn gezin zojuist van boord gegaan en wordt het schip opgeruimd en schoongemaakt. Op het paviljoen wappert trots een enorme driekleur. Het is voorts niet moeilijk in te zien dat het schilderij van Simon de Vlieger, *Gezicht op een Hollandse kust*, een rustiek strandgezicht waarop de rijke stedeling wandelt, terwijl de arme vist, zeker ook als metafoor dient voor de geneutraliseerde sociale tegenstelling. Ook schilderijen met winterse ijspret tonen dit beeld, en ook, om een sprong in de tijd te maken, het schilderij van Ary Pleijsier, waarop de wedstrijden van de KNYC op het IJ bij Amsterdam op 10 september 1846 zijn verbeeld. De elite roeit en zeilt, de kleine burgerij en het gemene volk slaan vanaf de oever het spektakel gade.

¹²⁸ Goede, 'Het zeestuk als historie en metafoor' in: Giltaij et al., *Lof der Zeevaart*, 69. 'Metaforische interpretaties van de zee en van schepen komen vaak voor in de westerse cultuur; de zeventiende-eeuwer was daarmee net zo vertrouwd als wij, aangezien dit beeldgebruik teruggaat tot de klassieke oudheid, Bijbelteksten, volkswijsheden en folklorebronnen die herhaald, aangepast en uitgebreid werden ondanks een neiging tot clichévorming. De levensreis, het schip van staat, het schip der kerk, het narrenschip, de stormen des levens, de stormachtige liefde.'

3b. De fluit

Tussen de 'scheepsbouwer' die in de Midden-Steentijd (de tijd van de hunebeddenbouw in Drenthe) met stenen werktuigen een eikenboom uitholde en het ploegje mannen dat in 1595 in Hoorn het vermoedelijk eerste fluitschip bouwde, zit 6500 jaar scheepsevolutie. Waarschijnlijk werd het schip of de boot nooit uitgevonden. Het is er altijd geweest, het bestond en groeide. Er ontstonden uiteenlopende scheepstypen, afhankelijk van de lokale omstandigheden, ook stierven er 'soorten' uit. De scheepsbouwontwikkeling was een traaglopend evolutieproces. Een proces dat overigens in de 19^e eeuw in een beduidend hogere versnelling raakte, vooral toen de stoommachine en later de schroef werden uitgevonden.

Men dient zich te realiseren dat de geschiedenis van de Nederlandse scheepsbouw en zeevaart een complex verhaal vol onbekendheden is. Ik sta nu kort bij dit verhaal stil, omdat ook het hedendaagse industrieel geproduceerde polyester plezierjacht een tak is aan die oeroude reusachtige (stam)boom die scheepsbouw heet. Dus is ook het jacht anno 2012 cultureel erfgoed, hoe futuristisch het ontwerp of hoe nieuw de gebruikte kunststoffen ook zijn.

In september 2007 schepte een kraanmachinist in de Wieringermeer een stuk hout van een kano op.¹²⁹ Het bleek een bijzondere vondst. Er zijn in Nederland vijf houten boomstamkano's gevonden van voor de Romeinse tijd, maar die van Wieringen is aanzienlijk ouder. Scheepsarcheologen denken dat de kano 7 meter lang was en door twee mannen of vrouwen werd voortgepeddeld. De eigenaar was waarschijnlijk een vissende boer. De Wieringermeer was destijds een duin- en kweldergebied met kreken, zandruggen en natuurlijke overstromingen.

Afgezien van de ark van Noach vond het eerste varen van de mens niet met boten plaats, maar met stukken hout, samengebonden hout, bundels riet, en mogelijk met opgeblazen of gespalkte huiden. De eerste 'echte' boot was een holle boomstam, al dan niet helemaal of deels uitgehold. De behoefte aan een groter formaat zette de mens aan tot een boot van planken. Vermoedelijk komt de eer daarvan toe aan de Egyptenaren uit het vierde millennium voor Chr. Lange tijd moet de zee taboe zijn geweest. De eerste varenslui voeren over ondiep water, liepen duwend achter, voor of naast hun boot en gebruikten een vaarboom. De houten hand in de vorm van een pagaai, peddel en roeispaan, ontstond later. Begin jaren 50 van de vorige eeuw groeven archeologen in Eridoe, Mesopotamië, een bootje van klei op. Het smalle roeibootje doet aan een moderne skiff denken, en werd ongetwijfeld voor de visvangst gebruikt en wellicht ook als vervoermiddel om korte afstanden langs de oever te overbruggen. In het midden van de bodem van het kleibootje zit een ronde koker, terwijl aan weerszijden in het dolboord een gat is gemaakt. Mogelijk kon het bootje daardoor ook zeilen.¹³⁰

¹²⁹ 'Een uit de klei getrokken boot', in: *De Volkskrant*, 12 april, 2008. De oudste boot op aarde is van Nederlandse origine: een boomstamkano van rond 8000 v. Chr., gemaakt van dennenhout en gevonden te Pesse.

¹³⁰ Casson, *Scheepvaart in de oudheid*, 12.

Zeilen! Een schip gebruik laten maken van de wind zodat in principe de voorraad energie aan boord onbeperkt is. Een technische revolutie die zelfs de Griekse en Romeinse roeimachines met meer dan honderd slaven plus geschut aan boord, overtrof. De eerste zeereizen die zeilend werden afgelegd, werden zowel door Egyptenaren langs de kusten van Palestina en Syrië naar het noorden of langs de Rode Zee naar het zuiden gemaakt, als door Mesopotamiërs die de Perzische Golf uitzeilden, wellicht de Indische Oceaan op. 'Het brengen van 40 schepen, geladen met cederstammen', meldde een anonieme oude schrijver bij het opsommen van de grote daden van farao Snefroe die omstreeks 2650 voor Chr. over Egypte heerste. Het was de eerste duidelijke vermelding van overzeese handel. Vanuit een Fenicische haven koos de vloot van schepen met razeilen zee en zette koers naar Egypte om een lading Libanees hout in te laden.¹³¹

Over de evolutie van schepen is niet zoveel bekend. Ook niet over haar ontwikkelingsgeschiedenis gedurende onze eigen middeleeuwen. Reden is dat de aard van het vaarwater, het doel van het schip, de lokale klimaatomstandigheden, de beschikbaarheid van hout en gereedschappen, de aard van de bouwplaats, de bepalende factoren voor scheepsbouwontwikkelingen waren en we hierover juist zo slecht zijn geïnformeerd. Zo lijkt het Utrechtse schip dat in de jaren 30 van de vorige eeuw werd gevonden en een enorm brede kielplank heeft, nog dicht bij de boomstamkano te staan en ook de aangebrachte spanten wekken de indruk dat de bouwer geen lange traditie achter de rug heeft. Ook de uitzonderlijke vorm doet vermoeden dat dit schip vroegmiddeleeuws is en zonder directe wortels in de Romeinse scheepsbouw. Het best bekend uit de middeleeuwen zijn de Vikingschepen. De opgravingen bij het Oslofjord van het Osebergship en het Gokstadship, of die van een paar Vikingschepen bij het Roskildefjord op het Deense eiland Seeland, geven veel informatie over het ontwerp, de constructie en het roeien en zeilen met deze zeewaardige en welgevormde transport- en vrachtschepen. Frappant is trouwens ook hoezeer de Vikingschepen onderling verschillen, dus hoe de lokale omstandigheden en de uiteenlopende eisen die er werden gesteld variaties op het basisontwerp laten zien. Aangaande de laatmiddeleeuwse scheepsbouw, in de periode van de 11^e tot de 16^e eeuw, tasten we in het duister als het gaat om de Hanzehandel en de kleine binnenvaart.¹³² Zo weten we niet goed hoe de hulk of de kraeck eruit heeft gezien, laat staan hoe deze schepen constructief in elkaar zaten. De voorstellingen op prenten en zegels van de Hanzesteden zijn slechts impressies en bieden een weinig betrouwbaar beeld van de schepen. De kunstenaar die een ontwerpopdracht kreeg, zal zich meer praktische en esthetische zorgen dan scheepstechnische zorgen hebben gemaakt. Opvallend is wel dat de schepen op de zegels een grote variatie laten zien, wat aan overgangstypen doet denken. Mogelijk veranderden bijvoorbeeld de ranke, sterk oplopende, stevens van de Vikingschepen in de 12^e en 13^e eeuw richting de hoge boorden met zowel voor als achter kastelen. Dat beeld past goed bij de

¹³¹ Ibid., 14.

¹³² Van der Heide, 'Enkele gedachten over schepen in de late Middeleeuwen' in: *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum*, 1969/1970.

vormontwikkeling op het land. Daar ging men immers in de late middeleeuwen versterkte huizen bouwen met weergangen en kantelen. Die kantelen zijn ook op scheepsafbeeldingen terug te vinden, vooral op de grotere vrachtschepen uit de 15^e eeuw. In de 16^e en 17^e eeuw gingen deze kantelen over in hoge campagnes achterop, terwijl het voorschip juist lager werd.

Vanzelfsprekend verliep de evolutie van de bouw van zeegaande schepen anders dan die van binnenschepen. Binnenvaartschepen hadden een lager vrijboord en ze waren vooral smaller. Dat de schepen uit de late middeleeuwen overnaads waren, dus dat enkel klinkerbouw werd toegepast, is niet juist, al wekken de zegelvoorstellingen die indruk. De scheepsresten in de IJsselmeerpolders vertellen ons dat al in de 11^e eeuw ook karveelbouw plaatsvond. Zo hadden platbodemschepen een bodem van planken tegen elkaar met mos als breeuwsel, en overnaadse opstaande zijanten of vlakke boorden met halfronde houtjes ertussen. Over de kogge weten we wat meer. Dit populaire koopvaardijship zeilde tussen 1200 en 1500 met vooral graan uit de Noord-Europese landen naar Zuid-Europa en nam op de terugtocht zout voor de vishandel mee. Maar een kogge nam ook hout, wijn, wol of bakstenen mee. De kogge was een overnaads gebouwd zwaar zeeschip met een hoog vrijboord, vlakke bodem en een kano-achtersteven. Het schip had geen zijwaarden, wel een hoog kasteel achterop. Een kogge beschikte over behoorlijke zeileigenschappen, was zo'n 20 meter lang en voorzien van een mast met een vierkant razeil en enkele bonnetten zoals de Vikingschepen. Dit type schip kwam in heel Europa voor. Zo zeilden koggen naar het welvarende Kampen aan de IJssel, waar de lading in rivierschepen werd overgedaan om naar het achterland te worden vervoerd. Ook andere Hanzesteden als Zwolle, Hasselt, Hattem, Deventer en Zutphen profiteerden van dit type schip, dat al gauw 75 tot 100 ton lading kon vervoeren.¹³³

Veruit het meest succesvolle vrachtschip uit de 17^e eeuw was het fluitschip. Nicolaes Witsen laat in zijn *Aeloude en Hedendaegsche Scheeps-Bouw en Bestier* uit 1671 (plaat 16) drie aangezichten van het fluitschip zien. De romp van de fluit had een lengte van ongeveer 40 meter en een lengte-breedte verhouding van 4:1, tegen het eind van de 17^e eeuw zelfs versmald tot 6:1. De fluit had een vol en rond voorschip, een bolle buik en een plat breed vlak met een zware kiel, waardoor het schip veel laadruimte had. Het achterschip was peervormig, dus nogal ingesnoerd. Deze koopvaarder was een driemaster met een eenvoudige zeilvoering waarmee een kleine bemanning overweg kon. Vanzelfsprekend was dit laatste economisch aantrekkelijk. Fluiten zeilden goed, dat wil zeggen: relatief snel en redelijk hoog aan de wind. De fluit werd overigens ook voor de walvisvangst ingezet. Men

¹³³ Zowel bij Bremen als bij Nijkerk werd een kogge in de klei gevonden. In Kampen lukte het tussen 1994 en 1998 een replica van een kogge te bouwen. Bij het ontwerpen van het tuig baseerde men zich op afbeeldingen van koggen op zegels en munten. Ook gebruikte men informatie uit het manuscript *Digestum Vetus*, een lijst van besluiten die door het Kamper stadsbestuur tussen 1448 en 1478 waren genomen. In het manuscript waren wellicht terloops koggen getekend die een schat aan informatie gaven. Zie De Vos, 'Na 600 jaar vaart een Kogge over de Zuiderzee', in: *Spiegel der Zeilvaart*, oktober 1998.

plaatste dan dwars over het achterschip een balk, de galg, waaraan de sloepen voor de jacht werden opgehangen.

Mogelijk liep de eerste fluit in 1595 in handelsstad Hoorn van stapel. De Hoornse arts, burgemeester en kroniekschrijver Theodor Velius bericht hierover in de eerste druk van zijn *Chroniek van de stad van Hoorn* van 1604. Velius schrijft: 'Dit selve iaer werden hier de schepen, die men Hoorensse gaings oft fluijten noemt, eerst ghemaect, zijnde de selve viermal so lang als wijt, sommige nog langer, en seer bequaem tot de zeevaert, soo om de zeylagie aende wint, als omt ondiep gaen; dies sy soo ghesocht werden, dat in 8 iaeren tijts meer als 80 sulcke schepen hier tot Hoorn uytgereet syn tot groot profijt van de burgers.'¹³⁴

De fluit werd mede bekend omdat altijd beweerd is dat de geknepen rompvorm met achterop die typisch hoge smalle spiegel, een vondst was van sluwe Nederlandse kooplui van rond 1600 met het doel de tol te ontduiken die voor de doorvaart van de Sont, de zee-engte tussen het Deense Seeland en het Zweedse vasteland, werd geheven. De hoogte van die tol werd onder meer bepaald aan de hand van de scheepsmaten, en een smal dek bleek daarbij voordelig. Volgens Witsen kregen sommige fluiten halverwege de 17^e eeuw op de plaats waar gemeten werd zelfs een extra 'ingesnoerde taille'. Maar een dergelijke bizarre vorm vroeg om een dure constructie, wat niet opwoog tegen het belastingvoordeel in Deense wateren. Bovendien namen de ambtenaren die de tolgelden inden geen genoegen met deze truc.¹³⁵ Het smalle achterdek van de fluit als gevolg van de sterk naar binnen hellende romp, moest rond 1700 overigens verbreed worden omdat op de zeeschepen de lastig hanteerbare kolderstok vervangen werd door het stuurwiel.¹³⁶

De onorthodoxe fluit bood zoals al gezegd economisch voordeel omdat volstaan kon worden met een kleine bemanning van rond tien personen. Naast Nederlandse bevolkten ook Duitse, Engelse en Franse zeelieden de schepen. Veel zeelieden, bijeen gesprokkeld in de dorpskroeg, kwamen van het platteland en stelden bescheiden looneisen. Daarbij was het zeelieden toegestaan een beperkte hoeveelheid handelswaar voor eigen rekening mee te nemen en dit kon voor flinke extra inkomsten zorgen. Ook viel in de Republiek de bouw van een schip gemiddeld goedkoper uit. Kostte halverwege de 17^e eeuw een fluitschip in Holland 800 pond sterling, in Engeland kostte hetzelfde schip 1300 pond,¹³⁷ terwijl toch bijna alle hout voor de scheepsbouw uit Noorwegen moest komen, of in de vorm van vloten via de Rijn uit Duitsland. Mogelijk verspilden 'onze' scheepsbouwers ook minder hout dan die uit omringende landen, omdat ze meer 'op het oog' bouwden en minder op basis van een bestek. De enorme hoeveelheden geïmporteerd hout legden onderwijl wel het fundament voor een belangrijke tak van nijverheid: de bouw van houtmolens en het zagen van hout.

¹³⁴ Wegener Sleswijk, *De Gouden Eeuw van het Fluitschip*, 20.

¹³⁵ Ibid., 18.

¹³⁶ Ubo Kooijnga, een medewerker van het Sontproject onder regie van Tresoar te Leeuwarden, maakte me attent op een registratie in een Sontregister van een scheepsdoorvaart met een hoogst interessante vracht. Onder het doorvaartnummer 1835 van de Nederlandse schippers in 1775 vermeldt ene Volckert Joekes uit Wartena, varende van Amsterdam naar de Oostzee: 'met ballast, en 1 lustjacht (1 Lyst Jagt) ter waarde van 200 rijksdaalders'.

¹³⁷ Ibid., 27.

Hadden Holland, Friesland en Zeeland, zoals eerder beschreven, reeds de nodige ervaring met watermolens, de eerste houtzaagmolen verrees in 1596 aan de Zaan. In de eerste decennia van de 17^e eeuw waren de Hollandse scheepswerven vooral te vinden in Amsterdam, de Zaanstreek, West-Friesland (Edam, Hoorn, Enkhuizen, Medemblik), en langs de Maasmond (Rotterdam, Dordrecht en Delfshaven).

Binnen enkele decennia verschenen houtzaagmolens op de oevers nabij genoemde steden. Vooral in de Zaanstreek maakte de scheepsbouwnijverheid een snelle ontwikkeling door en groeide de streek uit tot een centrum van industrie met veel houtzaagmolens.¹³⁸

Dat het fluitschip een *bestseller* werd kwam niet uit de lucht vallen. Al in de 16^e eeuw bloeide de handel overzee. Oorzaak hiervan waren de haringvangst op de Noordzee, na 1560 vooral op de Oostzee, en de groeiende handel met de landen rond de Oostzee en Baltische Golf, de zogeheten moedernegotie. Hollandse en Friese schippers hadden ten koste van de invloed van de Hanzesteden in de wateren oostelijk van Denemarken vanaf 1500 een dominante positie weten op te bouwen. De helft van alle goederenuitvoer door de Sont kwam op hun rekening. Wat de visserij betreft, in de West-Friese steden werd nog de buis als scheepstype ontwikkeld, zowel in platgat- als in rondgatvorm. Dit zware 25 meter lange vissersschip droeg drie masten en een razeil. Tijdens het vissen legde men de voorste twee masten plat waardoor de achterste mast als bezaan fungeerde. De destijds zeer winstgevende vissersvloot haalde zout uit Frankrijk en Portugal, hout voor tonnen uit Noorwegen en Zweden, en hennep en vlas, zeilen, touw en teer, ijzer en koper uit de Oostzeelanden. Al deze handel stimuleerde in hoge mate de opbouw van een uitgebreid netwerk waarvan de vrachtvaart een essentieel onderdeel vormde. 'Zoveel schepen bezitten die Hollanders', verzuchtte de Engelse reiziger Raleigh in 1595, 'als alle elf christelijke naties tezamen.'¹³⁹

Toch verbleekte tegen het eind van de 17^e eeuw de glans van het gewilde fluitschip. Zo beschikte de VOC gedurende de 17^e eeuw al met al over driehonderd fluiten, waarvan het grootste deel op eigen werven was gebouwd. Maar geleidelijk aan liep de nieuwbouw van deze schepen terug. De laatste grote bouwopdracht betreffende fluitschepen werd door de Heren XVII in 1720 gegeven. In feite was daarna de rol van dit scheepstype, even los van de VOC, uitgespeeld.¹⁴⁰ De belangrijkste reden was dat de lichte bouwwijze en de ronde vormen het schip in tropische omstandigheden, dat wil zeggen: veel vocht, hoge temperaturen, schimmel en ongedierte, kwetsbaar maakten. Maar ook de toenemende

¹³⁸ De Zaanse kanters konden door de afwezigheid van gilden en door lagere lonen relatief goedkope schepen bouwen. De aanwezigheid van veel houtzaagmolens, 53 in 1630, 256 een eeuw later, versterkte dit succes. Het is overigens niet overdreven te stellen dat de overvloed aan water en wind de basisvoorwaarden waren voor de bloei van Holland. Het water bood naast vis, vooral goedkoop en efficiënt transport. De wind voorzag in energie. Zowel het vaartuig als de molen stonden garant voor intensieve handel en nijverheid. Daarbij profiteerde de houtzaagmolen niet alleen van de scheepsbouw maar ook van de boekdrukkunst. Zie Beukers, *Hollanders en het water*, deel 1, 201 en Stokhuyzen, *Molens*, 10.

¹³⁹ Jorissen et al., *Het water op: 400 jaar pleziervaart in Nederland*, 11.

¹⁴⁰ Ketting, *Fluitschepen voor de VOC, balanceren tussen oncostelijckheijt en duursaemheijt*, 12.

efficiëntie-eisen met als resultaat standaardisatie en eenvormigheid aangaande de scheepsbouw, speelden een rol.¹⁴¹

3c. De boeier, een vrachtschip wordt plezierjacht

De populariteit van de fluit, met zijn voluptueuze vormen en sterk teruggedrongen spiegel, droeg er vermoedelijk toe bij dat gaandeweg de 17^e eeuw het speeljacht, als afgeleide van het Statenjacht, met zijn grote hek minder gewild werd ten gunste van het boeierjacht met ronde achterstevan. Ik wil op deze plaats opnieuw benadrukken dat spelevaren in de Gouden Eeuw niet nieuw was. Spelevaren is van alle tijden en veel visboten en werkboden waren hiervoor geschikt. In zijn boeiende studie van verdwenen schepen bespreekt G.J. Schutten zo'n vijfhonderd kleine beroepsvaartuigen, vrachtvaarders en vissersschepen van de Lage Landen.¹⁴² Een kleine, bontgekleurde greep hieruit: aken, jollen en sloepen; bakken, schuiten, motten en jachten; pramen, schouwen, boten, bovenlanders, bijlanders, visboten; drielingen, bokken, snikken, punters, rinkelars, tjalken, hoogaarzen, pontjes, schoeners, ponen, snakken, spitsbekken, streekhengsten, tjotters, schokkers, boeiers en trekschuiten. De lijst exotisch klinkende namen valt gemakkelijk te verlengen. Toch gaat het hier om Nederlandse werkboden, gemaakt voor vervoer; ze kwamen vooruit door jagen, bomen, roeien of zeilen. De kleinere schuiten onder de vijfhonderd verdwenen schepen leenden zich voor vermaak; voor een tochtje of een wedstrijd, als de zomerzon scheen en men vrij was van werk.

Geheel nieuw voor Nederland waren, zoals eerder benadrukt, de speciaal gebouwde speeljachten: luxe hekjachten die weliswaar in de ontwerptraditie van dienstvaartuigen als Statenjacht en herenjacht stonden, maar waarvan de navelstreng was doorgesneden. Het boeierjacht, later gewoon 'boeier' genoemd, is hiervan het beste voorbeeld. Dit plezierschepje was vanaf 1680 tot aan het midden van de 19^e eeuw het dominante plezierjacht. 'Boeyen' staat voor opboeien, het verhogen van het scheepsboord, vooral de boeg. De term ontstond vermoedelijk in de 15^e eeuw, de periode dat binnenvaartschepen zich meer langs de kust waagden, en een hoger vrijboord en een hogere boeg noodzakelijk bleken om buitengaats minder water aan dek te krijgen. Tevens werd om het geweld van de golven te weerstaan de overgang van de romp naar het verhoogde boeisel versterkt met berghout. Vanuit Portugal was via Frankrijk de karveelbouw in de Lage Landen populair geworden en, zoals een pentekening van Willem van de Velde de Oude laat zien, hadden vrachtboeiers een gladde huid.

Tegen het eind van de 16^e eeuw kregen boeiers zijwaarden, waardoor ze minder verlijerden en hoger aan de wind konden zeilen. Vrachtboeiers waren 10 tot 20 meter lang, relatief breed, voor en achter rond, en het aangehangen roer was opvallend smal. De middelgrote boeiers waren getuigd met een mast met spriettuig. De grote boeiers waren buitenvaarders, ze voerden als kustvaarder een anderhalfmasttuig met aan de grote mast een of twee razeilen. Deze categorie vrachtboeiers verloor begin 1600 terrein aan gespecialiseerde

¹⁴¹ Ibid., 133-134.

¹⁴² Schutten, *Verdwenen schepen*, 493-496.

zeeschepen: de fluit, het fregat, de Oost-Indiëvaarder. Boeiers deden tijdens de lange oorlog met Spanje, uitgerust met kanonnen, ook dienst als oorlogsschip. Krijgsboeiers werden overbodig toen verdere specialisatie oorlogsschepen als het fregat en het lineschip voortbracht. In de zeegaten zeilden voorts loodsboeiers. De geringe diepgang van deze schepen maakte ze extra snel, omdat ze bij hoogwater over de zandplaten konden. De zeevrachtboeier kende een kleinere broer op de binnenwateren. Ook dit type scheepje kende rondom ronde vormen die zoals wel werd gezegd 'nergens stil stonden'. Bij deze binnenvaarders helde het boeisel boven het berghout eveneens naar binnen, al was het duidelijk minder hoog opgetrokken dan bij de zeegaande schepen. Kooplieden en andere particuliere ondernemers vervoerden zeer uiteenlopende handelswaar met boeiers, maar de populaire boeier werd op beperkte schaal ook ingezet voor personenvervoer tussen de steden.

De scheidslijn tussen varen omwille van werk of vermaak was nooit erg zichtbaar. Dezelfde marktkooplieden die 's ochtends nog op de markt de hoogste prijzen bedongen, vergeleken onderling graag hun vaarkrachten als ze in de namiddag terugzeilden naar huis of herberg. Op vrije dagen werd af en toe voor het genoeg met de familie gezeild.¹⁴³ In waterrijke gebieden, zoals in Friesland, was het bezit van een bootje vaak bittere noodzaak, om ter kerke te gaan, vrienden of familie te bezoeken, naar dorp of stad te reizen.

De eerste speeljachten in Amsterdam waren, zoals ik al schreef, bezaanjachten: merendeels open scheepjes van 12 tot 15 meter met zijwaarden en twee ongestaagde roeden of masten waaraan een grootzeil met giek en korte gaffel, beide voorin geplaatst. De platte spiegels waren groot en hoog en rijkelijk versierd met beschilderd houtsnijwerk. Boven iedere spiegel wapperde een grote driekleur. In de loop van de 17^e eeuw verminderde de belangstelling voor dit type vrijetijdsjacht en werd de binnenvrachtboeier populair. Een mogelijke reden was de betere hanteerbaarheid van de boeiertuigage en de betere wendbaarheid van de romp. Het is nodig hieraan toe te voegen dat de benaming van werkschepen destijds weinig boodschap had aan onze moderne wens helder onderscheid te maken tussen de vele typen.

De classificatie 'boeier' was hooguit een vage aanduiding voor de Friese boeier, Geestmerambachtboeier, Werkendamse boeier, Zaanlandse boeier, Delta boeieraak, Biesbosche boeieraak, Zeeuwse boeieraak, boeierpraam, boeierschuit en boeierboot et cetera. De boten waren in een bepaalde streek voor een specifiek gebruik geëvolueerd en ontleenden hieraan een naam. Met het boeierjacht gebeurde overigens hetzelfde. Tot aan de Bataafs-Franse periode groeide het boeierjacht niet enkel uit tot het dominante pleziervaartuig, het differentieerde evenals de vrachtboeier in streekgebonden variaties. Zo ontstonden Zuid-Hollandse, Dordtse, Zaanse, Zeeuwse en Noord-Hollandse boeierjachten, waarvan sommige overnaads werden gebouwd in plaats van gladboordig.

We moeten ons, gewend als we zijn aan standaardproducten en standaardschepen, realiseren dat er in het verleden nooit twee identieke schepen werden gebouwd; altijd was

¹⁴³ Vermeer, *De Boeier*, 2-4.

er variatie. Op zijn minst al vanwege de beperkingen van het voorhanden zijnde hout, de competentie van de scheepsbouwer en de ruimte die de scheepshelling bood.

Noemde ik luxe en versiering al vaker als kenmerk van speeljachten, de ontwikkeling van vrachtboeier naar jachtboeier illustreert een derde onderscheidend element: comfort. Alle jachtboeiers waren de eerste speeljachten die standaard een kajuit hadden;¹⁴⁴ een relatief grote kajuit, eenvoudig en laag of ruim en luxe, maar bij regen en kou kon men binnen zitten. Speeljachten behielden afhankelijk van gewoonte en noodzaak, een dubbele functie: zakenreizen naast spelevaren en plezierreisjes. ‘Nut en Nocht’ bleven in Friesland tot in de jaren 30 van de vorige eeuw hand in hand gaan.

Illustratief in dit verband was het zeilen van Willem Augustijn van Sloterdijck (1714-1763), een telg uit een voorname Friese familie van regenten. Sloterdijck hield een dagboek bij waarin hij zijn belevenissen noteerde, en omdat hij zowel in Friesland als daarbuiten verschillende publieke functies vervulde, reisde hij regelmatig met zijn eigen jacht door Friesland of over de Zuiderzee naar Amsterdam. Het jacht lag gewoonlijk in Koudum afgemeerd. Sloterdijck zeilde in zijn vrije tijd regelmatig met zijn gezin naar zijn riante buiten even benoorden Leeuwarden. Ook daarvoor gebruikte hij zijn jacht.¹⁴⁵ Dat zeilen van hem mag overigens niet al te letterlijk worden opgevat. In zijn tijd beschikten jachteigenaren over personeel, zowel thuis als in het bedrijf: knechten, werklieden, dienstmeiden, een tuinman en een kok. Vaak waren de schipper en zijn maat, plus de kok, zowel in huis als aan boord in dienst van de heer des huizes.¹⁴⁶ Sloterdijck gebruikte zijn speeljacht zoals gebruikelijk was: voor privévervoer en voor genoeg. De maatschappelijke elite maakte destijds weinig of geen gebruik van het openbaar vervoer, de trekschuit.

Voorbeelden van de mix tussen ‘nut en nocht’ zijn er voldoende. Toen in 1777 bij Oude Schouw tussen Irnsum en Akkrum een hardzeilpartij werd gehouden, won koopman Willem Wouters uit Sneek met zijn boeier *Bever*. Doordeweeks vervoerde hij met een knecht aan boord meel en lijnolie naar de boeren. Een eeuw later werden de luiken van de boeier pas vervangen door een vaste roef.

¹⁴⁴ Wegener Sleswijk, *De boeier Friso*, 7.

¹⁴⁵ Mogelijk droeg dit spiegeljacht de naam *De premier van Workum*. In een schetsboekje dat wordt toegeschreven aan Pieter Idserdts en dat in het bezit is van het Fries Museum, staat een tekening van het jacht. De naam duidt op de presiderende burgemeester van Workum, een Sloterdijck, tevens vertegenwoordiger van de stadhouder. Tussen 1755 en 1779 waren twee leden van de familie Sloterdijck burgemeester van Workum. Zie Ten Hoeve, ‘Twee Friese spiegeljachten’ in: *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum*, 1978, 26.

¹⁴⁶ Fries Scheepvaart Museum en Oudheidkamer, jaarboek 2006, 33-34. Willem Sloterdijck schreef in het oud-Frans. Mevrouw Romee van de Zee werkt aan een vertaling van de dagboeken. Zij vertelde me dat Sloterdijck als hij vrij was regelmatig van Workum naar Leeuwarden voer en voor zijn werk van Harlingen naar Amsterdam. De vaste bemanning maakte voor iedere reis het schip gereed; zo werd ook de kachel aangemaakt. Sloterdijck toont overigens in zijn dagboeken weinig zeilinteresse. Veel verder dan ‘We voeren met het jacht...’, komt hij niet. Of Sloterdijck een boeier bezat is niet bekend. De scheepsklok van het jacht, met een zeewaardig en voor die tijd bijzonder uurwerk, bleef lang binnen de familie, totdat een nazaat de klok aan het Fries Scheepvaart Museum te Sneek schonk.

De Akkrumer oliefabrikant Willem Smilda voer in zijn boeier *Annie* nog tot na de Eerste Wereldoorlog voor zakenreizen naar Sneek en Amsterdam.¹⁴⁷ *Nut en Nocht* als vaker gebruikte scheepsnaam prijkt anno 2012 nog steeds op pleziervaartuigen.

3d. Varen ‘binnen dunen’

Fynes Moryson (1566-1630) was een in Cambridge opgeleide, reislustige Engelsman die, voordat hij naar Palestina en Klein-Azië doorreisde, tussen 1591 en 1595 door Europa trok en daarbij Holland bezocht. Moryson wordt als schrijvende reiziger graag als informatiebron gebruikt omdat hij accuraat in zijn details was, evenwichtig commentaar gaf en haast modern met cijfermateriaal omging.

Evenals meer reizigers in de 17^e eeuw, prees Moryson het vervoer over water in Holland, op de eerste plaats door de veiligheid en het gemak.¹⁴⁸ Zo schrijft hij dat iedereen in Holland intensief gebruikmaakte van de beurt- of trekschuit, omdat deze manier van reizen zo aanzienlijk gerieflijker was dan over land. Eveneens vermeldt hij dat zelfs edellieden, met hun gevolg, eigen rijtuigen en paarden, waar mogelijk de riviervluchten per schip bereisden. Daarmee stonden de reizigers aan boord niet bloot aan de hinderlagen van rondtrekkende soldaten of struikrovers. Bovendien werden de vaarten en kanalen in Nederland uitstekend beheerd en voeren de schuiten strikt op tijd, op sommige plaatsen zelfs ieder halfuur, na het luiden van een bel, en zonder dat er op laatkomers werd gewacht. Wanneer er niet kon worden gezeild, trok een paard de schuit voort, of een (soms dronken) man die met de lange lijn om zijn middel langs de oever liep. De vaartarieven stonden vast en waren bovendien heel schappelijk; de reiziger afzetten was er niet bij. Het transport over water in de Republiek maakte grote indruk op Moryson.¹⁴⁹

In zijn studie van de trekschuit laat Jan de Vries onder andere gedetailleerd zien hoe voortreffelijk halverwege de 17^e eeuw het vervoer over water er in Nederland voor stond.¹⁵⁰ Stel dat iemand rond 1650 van Duinkerken naar Groningen wil reizen. De denkbeeldige reiziger stapt dan op een vroege morgen aan boord van een bark die zowel vracht als passagiers vervoert. Het schip wordt door een paard langs het in 1640 gegraven kanaal naar Brugge getrokken, houdt een pauze in Veure en komt in de namiddag aan bij de sluis van Plasschendaale, bij Oostende. Onze reiziger stapt aan de andere kant van de sluis over op een andere bark en arriveert halverwege de avond in Brugge voor het diner. De afgelegde 67 kilometer kost 26 stuivers. De volgende morgen vertrekt een groter en comfortabeler schip van 20 meter lengte richting Gent. Aan boord wordt in de middag een voortreffelijk zespangendiner geserveerd, voorzien van verschillende soorten wijn, alles voor een redelijke prijs. Het schip wordt door vier paarden getrokken, het brede en diepe kanaal is tussen 1613 en 1623 gegraven. Na 8 uur varen en 44 kilometer te hebben afgelegd, komt het

¹⁴⁷ Vermeer, *De boeier*, 8.

¹⁴⁸ Fynes Moryson, *An Itinerary, Containing His Ten Years Travel*, 1907. Antoni Maćzak citeert Moryson uitgebreid in zijn *De ontdekking van het reizen, Europa in de vroeg-moderne tijd*.

¹⁴⁹ *Ibid.*, 34.

¹⁵⁰ De Vries, *Barges & Capitalism. Passenger Transportation in the Dutch Economy 1632-1839*, 13.

schip in Gent aan. De prijs is 12 stuivers, exclusief de maaltijd. Vanaf Gent zijn er meer routes mogelijk: naar Rotterdam via Vlissingen, Middelburg en Veere, of via Antwerpen per koets. Dat laatste betekent 54 kilometer onverharde weg, dus oncomfortabel en bovendien duur, want de goedkoopste koetsier vraagt al gauw 42 stuivers. Beurtschippers zeilen de gangbare trajecten dagelijks met vaste regelmaat en ze nemen naast vracht steevast ook passagiers mee. De meeste afvaarten zijn bij Bergen op Zoom, de verste bestemming vandaar is Dordrecht. Maar voor 18 stuivers heb je een hut onderdeks en voor een paar stuivers meer krijg je er bier en eten bij, en 's winters verwarming. Vanaf Dordrecht zeilen dagelijks vier schepen naar Rotterdam, afhankelijk van het tij. Vandaar kan de reiziger naar Amsterdam via Gouda of via Delft en Leiden. Eenmaal in Amsterdam moet hij wel door de stad naar het andere vertrekpunt lopen. Vanaf Amsterdam vaart ook 's nachts een trekschuit naar Hoorn. Vandaar kan men met de koets naar Enkhuizen, waar reguliere beurtschepen naar Friesland oversteken, dat wil zeggen: Harlingen, Stavoren of Lemmer. Maar bij goed weer kan onze reiziger ook rechtstreeks van Amsterdam naar Friesland. Hij kan dan 's nachts bij het sluiten van de stadspoorten aan boord van een boeier stappen die de volgende morgen aan de overkant aankomt. Voor 12 stuivers krijg je een kooi en een deken. Vanaf Workum of Harlingen brengt een trekschuit de reiziger naar Leeuwarden, aankomst 13.00 uur. De trekschuit naar Dokkum doet er ruim 3 uur over. De trekschuiten, die door de weilanden en langs de terpen varen, stoppen in de dorpen bij haltes om mensen af te zetten en op te pikken. Na een overnachting in een van de stadsherbergen van Dokkum vertrekt de volgende morgen de eerste van een drietal barken richting Groningen. Reistijd tot Groningen: 7 uur, reiskosten: 15 stuivers. Vanuit Groningen kun je verder varen naar Winschoten en Nieuweschanx om dezelfde dag naar Emden in Oost-Friesland, Duitsland, verder te reizen. Onze denkbeeldige reiziger was 8 dagen onderweg en legde 578 kilometer af. Totale kosten: 8 gulden en 14 stuivers, exclusief slaapaccommodatie, maaltijden en fooien.

In vergelijking met Engeland of Frankrijk was reizen in de Republiek goedkoop. De hier geschetste tocht zou in die landen driemaal zoveel hebben gekost. En opmerkelijk: twee eeuwen later, dus in 1820, zou dezelfde reiziger dezelfde reis op dezelfde wijze kunnen herhalen. De trekschuit was niet of nauwelijks veranderd. De kosten zouden wel iets hoger uitvallen, er reden meer koetsen tussen de landenknooppunten en er waren meer alternatieve vaarroutes.¹⁵¹ Het gegraven trekvaartnetwerk had inmiddels een lengte van 658 kilometer, de mobiliteit van de bevolking was al met al aanzienlijk toegenomen.¹⁵² Het watertransport in Nederland groeide tussen grofweg het midden van de 13^e eeuw en het einde van de 16^e eeuw uit tot een factor van betekenis. Dat gebeurde in de eerste plaats door de ontwikkeling van de Hollandse havensteden, waarvan Amsterdam en Dordrecht de belangrijkste waren. In de loop van de tijd breidde het waterweefsel zich uit en werden Antwerpen, Brugge en Gent in het handelsnetwerk opgenomen. In de 17^e eeuw was het

¹⁵¹ Ibid., 13-15.

¹⁵² Ibid., 47.

netwerk fijnmazig, omvatte daarmee het gehele verstedelijkte Holland en sloot aan op de omliggende Europese landen. Belangrijk is overigens te beseffen dat het graven van watergangen in het te ontginnen veenlandschap van het eerste uur bedoeld was om overtollig water kwijt te raken en niet om schepen te laten varen. Echter, waar water is komen bootjes en schepen, voor vervoer van mensen en goederen, visserij en handel. Het steeds intensiever gebruiken van deze waterlopen noopte tot uitbreiding en aanpassingen van de vaarwegen in de vorm van het bouwen van schutsluizen, havens, overslagvoorzieningen en de aanleg van jaagpaden. Ook klonk de roep om te baggeren vaker.

‘Binnen dunen’ was een uitdrukking waarmee alle binnenwatervervoer tussen de IJstad Amsterdam en de Maassteden Rotterdam en Dordrecht werd bedoeld. Tot ver in de 17^e eeuw waren de schepen verplicht via het Spaarne en Haarlem en via de Gouwe en Gouda te varen vanwege de tolgelden die werden geïncasseerd. Een route die tot eindeloos gesteggel leidde tussen steden vanwege de hoogte van de geheven tolgelden, waarvan ongelijk werd geprofiteerd.

Vervoer over water was in Nederland tot in de 19^e eeuw immens populair, omdat de wegen schaars en slecht berijdbaar waren, en ’s winters zelfs onberijdbaar. Bovendien droeg reizen over land veel risico’s met zich mee. Van koetsen braken wielen of assen af, of ze liepen vast in de modder. Struikrovers konden een koets in de val laten lopen en de reizigers beroven. Voorts lukte het een trekpaard hooguit om een kar met twee ton goederen vooruit te zeulen, terwijl datzelfde paard, of zijn baas, een tjalk met tachtig ton vracht vooruit kreeg. Bovendien kostte varen niets wanneer de zeilen omhoog konden. In feite ging eeuwenlang vrijwel alle vervoer over water. Dat is af te lezen aan de plattegronden van de steden; de markten lagen aan het water.

Interstedelijk personenvervoer was gelet op de explosieve welvaartsgroei en bevolkingsgroei niet minder belangrijk. Reisden mensen tot 1600 nog mee met de beurtschipper, dat wil zeggen: met graan, hout of bier in het ruim op een ‘wilde vaart’, gevolgd door beurtvaarten met een vaste dienstregeling, een echte breuk met het verleden vormde het speciale personentransport: vervoer met comfortabele trekschuiten met ruimte voor bagage en post, op vaste en regelmatige tijden, op vaste trajecten en tegen vaste prijzen.

Goederenvervoer en personenvervoer specialiseerden zich tot vrachtverkeer en openbaar vervoer. Aan beide legden de steden en Staten strikte regels op ter bescherming van de reiziger. Zo hadden veel beurtschepen een zandloper aan boord en kreeg de schipper een boete als hij niet op tijd vertrok of te laat aankwam. Het voorttrekken van een vrachtschuit op zich was niet nieuw. Rivierschepen werden bij windstilte al sinds mensenheugenis door de vrouw of de kinderen van de schipper, door de knecht, of door een ingehuurd trekpaard voortgejaagd. Vandaar de vele jaagpaden langs een van de oevers. Nieuw was dat het beurtschip, dat naast goederen ook reizigers meenam en op vaste tijden voer, de verplichting had bij windstilte over te gaan op enkel paardenkracht. Trekschuiten werden overigens altijd door een trekpaard gejaagd, stappend begeleid of dravend bereden door de

jager. Meestal was dit een jongen, die volgens de reglementen niet jonger mocht zijn dan acht jaar. Trekschuiten waren ongeveer 12 meter lang en hooguit 2 meter breed. Op de banken in de lange kajuit langs de wanden was plaats voor 24 tot 30 personen. In het verloop van de 18^e eeuw ontstond er een soort eerste en tweede klas; het gemene volk, 'de scamele lui', werd van de fatsoenlijke luiden gescheiden. Dat was een gevolg van de relatief lage prijzen en de groeiende populariteit van de trekvaart. Trekvaart kreeg daardoor de naam 'volksvaart', waardoor haar aanzien als vervoermiddel daalde gedurende de tweede helft van de 18^e en eerste helft van de 19^e eeuw. Subsidies van de lokale overheden om ook de armen, bedelaars, zeelui en soldaten de kans op vervoer te geven, werden juist de nette werkman en burger.

De adel, het patriciaat, de regenten en de welgestelde kooplieden reisden altijd al met hun eigen (Stads)jacht, zoals ze dat ook met eigen koetsen en paarden deden. Willem Sloterdijk, in het bezit van een jacht, een span paarden met koets en een statig buiten, diende al als voorbeeld.

Gemiddeld voeren trekschuiten sneller dan zeilschepen. Maar er ontstonden files op de bestaande waterverbindingen, en ook vond men veel vaarten te smal of te bochtig.¹⁵³ In 1631 ondernamen Amsterdam en Haarlem actie. Deze steden besloten een speciale trekvaart te graven. 'Omme veelen verscheijden inconvenienten en onheijlen voor den reijsende man te lande en te water te verhoeden'. Bovendien werd door deze nieuwe trekvaart 'de passage veel korter ghemaect ende tot allen tijden in vries- en windigh weder gefaciliteerd'.¹⁵⁴ In 1660 werd door de Staten-Generaal het octrooi verleend om door middel van trekvaarten Amsterdam met Purmerend, Hoorn, Edam en Monnickendam te verbinden. Binnen een tijdsbestek van 35 jaar halverwege de Gouden Eeuw werden de meeste Hollandse steden door een uitgebreid trekvaartnetwerk met elkaar verbonden.¹⁵⁵ Opvallend in dit verband is dat niet Holland, maar Groningen de allereerste trekvaart groef. Deze werd aangelegd tussen Groningen en Zuidbroek en was gereed in 1622.¹⁵⁶

Gedurende twee eeuwen beheerste de trekschuit in hoge mate het beeld van Nederland. Zij was het typische kenmerk van een pre-industriële economie, die na 1750 meer en meer stagneerde, zij het afhankelijk van de regio. Pogingen om met meer paarden de trekschuit 'vliegend' te maken mislukten. Koetsen met twee of vier paarden ervoor bleven sneller,

¹⁵³ Het jagen van een trekschuit vereiste ervaring. Het trekpaard was met een touw aan de neerklapbare mast van de trekschuit verbonden, en door dat touw lang te houden kon de hoek met de vaarrichting klein blijven, zodat de schuit niet in de wal werd getrokken. Met een verhaallijn kon het touw omhoog worden getrokken als schepen elkaar moesten passeren. Vlak voor een brug koppelde de knecht op het voordek de treklijn los, gooide het losse eind op de brug en legde de mast plat. Aan de andere kant van de brug ving hij de treklijn op, knoopte die weer aan de mast vast en richtte de mast op. In rechtse bochten van het vaarwater stonden rolpalen, bedoeld om het trektouw langs de roller te geleiden waardoor de schuit van de wal af bleef.

¹⁵⁴ Beukers, *Hollanders en het water*, deel 2, 226.

¹⁵⁵ In 2007 werd het 350-jarig bestaan van de trekvaart Haarlem-Leiden gevierd met een feestelijke trektocht van zeer uiteenlopende historische schepen. In het topjaar 1677 werden op dit traject 148.000 passagiers vervoerd. Zie *Spiegel der Zeilvaart*, 10, 2007.

¹⁵⁶ *Ibid.*, 230.

temeer daar het wegnnet verbeterde. Symboliseerde in 1636 de gereedgekomen trekvaart tussen Amsterdam en Haarlem de voorsprong van De Republiek op de landen om ons heen, twee eeuwen later stond het fenomeen trekvaart in de verhalen van Hildebrands *Camera Obscura* gelijk aan achterlijkheid en benepenheid.

In 1839 werd tussen Amsterdam en Haarlem de eerste spoorlijn van Nederland geopend, een traject van 30 kilometer.¹⁵⁷ Maar zelfs toen veranderde de zo diep verankerde manier van reizen in Nederland nog weinig. De trekvaart bleef tot na 1850. Daarmee droeg ze in feite bij aan de vertraging van economische vernieuwing.¹⁵⁸

Dat het Nederland van binnen de duinen en zeedijken niet enkel in de brede groene kuststrook van Groningen tot Zeeland bevaarbaar was of is, toont een studie van G.J. Schutten aan.¹⁵⁹ Het klinkt onwaarschijnlijk, maar zelfs op de kronkelige riviertjes door de woeste en onafzienbare heidevelden en zandverstuivingen van eertijds ten oosten van de IJssel, bestond in de 18^e en 19^e eeuw volop scheepvaart. We moeten hierbij denken aan de Oude IJssel, de Berkel, de Schipbeek, de Regge, de Loolee, de Overijsselse Vecht en voorts aan riviertjes in Drenthe: de Reest, de Echtinger en de Oude Vaart. De bloeitijd van deze oostelijke scheepvaart lag tussen 1800 en 1830. Daarna drong in Twente, Drenthe en de Achterhoek, bij uitstek agrarische regio's, de industriële revolutie door en verloor de kleine schuitemvaart haar monopolie aan de verharde weg, de spoorwegen en de grote rechte kanalen. De transitostad Zwolle vormde een belangrijk knooppunt in het waternetwerk. In de dorpen Enter, Vriezenveen, Dalfsen, Ommen, Goor en Lochum was scheepsbouw. De meest voorkomende vrachtboot was de zomp, van origine Enters, 12 meter lang, spitsgat en met een ondiep, ver naar achteren stekend aangehangen roer. Maar rond Vriezenveen, waar turf werd gestoken en vervoerd, was de platte turfschuit het meest populair. Zompen voerden een grootzeil en een fok, alhoewel in de praktijk de meeste kilometers bomend werden afgelegd. Alleen al op de Regge voeren er rond 1800 ongeveer 160 zompen. Gemakkelijk was de scheepvaart ten oosten van de IJssel overigens niet. Het eigenlijke vaarseizoen liep van begin november tot mei omdat er dan water genoeg was en de broeken en beekdalen dan vol water stonden, zo vol dat de zandwegen eveneens blank stonden, of op z'n minst onbegaanbaar waren. Halverwege de 18^e eeuw begon men trouwens ook 's zomers te varen. Dat kwam omdat rond 1700 naast de landbouw, de bevolking van Twente sterk groeide en de huisnijverheid en handel begonnen te floreren. Daarmee groeide de vraag naar goederentransport. Tevens werd Zwolle als overslaghaven belangrijker dankzij de doorvoer van Amsterdam naar Munsterland. Schippers probeerden zelf de sterk meanderende Berkel te temmen, dat wil zeggen: kanaliseren, en in de Regge begonnen schippers dammen te bouwen. Als ze vervolgens stroomopwaarts wilden varen, hadden ze dankzij een geforceerde waterstand voldoende water om de zandplaten te passeren. Voeren ze stroomafwaarts, dan wachtten ze achter de dam op voldoende water, staken de dam door en boomden zo snel mogelijk over de ondiepten. Van waterbeheersing was in die tijd

¹⁵⁷ Van der Woud, *Een nieuwe wereld*, 293.

¹⁵⁸ Ibid., 331.

¹⁵⁹ Schutten, *Varen waar geen water is. Reconstructie van een verdwenen wereld*.

geen sprake. Na een serie stortbuien traden de riviertjes gemakkelijk buiten hun oevers en zo kon de Regge op sommige plaatsen een kilometer breed worden. Tijdens natte winters veranderde de landkaart van Twente dankzij de onafzienbare meren rondom Almelo, Vriezenveen en het Reggedal; ideale omstandigheden voor schippers, al had men moeite binnen de rivierbedding te blijven. Ondanks deze obstakels was het watervervoer in het relatief waterarme Nederland ten oosten van de IJssel dankzij de slechte begaanbaarheid van het land concurrerend. Zelfs in 1858 (er waren in Twente toen nog geen spoorwegen), en ondanks dat de wegen al aanzienlijk waren verbeterd, kostte het vervoer van een ton over de weg 14 tot 20 cent, over het water van de Zuiderzee 1 tot 2 cent en over de Regge of de Vecht 2 tot 4 cent.¹⁶⁰

Water kruipt waar het niet gaan kan, ook door de hogere delen van Nederland. Het stroomt vanuit het nog hogere Duitsland de grens over en het valt omlaag tijdens natte perioden. We weten inmiddels het nodige over de oude scheepvaart met zompen en turfschuiten door oostelijk Nederland, maar helaas niets over het spelevaren in vroegere tijden in de hogere delen van Nederland. Schutten interviewde voor zijn studie een aantal oud-schippers, maar zijn belangstelling ging uit naar schepen en nijverheid, de vracht, het varen, de manier van leven aan boord en minder naar de vrije tijd, en al helemaal niet naar het varen voor je plezier.

In Twente zijn vandaag de dag vier watersportverenigingen, twee in Enschede, waarvan de oudste in 1935 werd opgericht, een in Hengelo (1935) en een in Almelo (1938). In Twente vond het proces van watersportorganisatie dus relatief laat plaats. Het is aannemelijk dat er, algemeen gesproken, een ondergrens aan geschikt water onder handbereik of aan waterverbindingen met geschikt water moet zijn, wil watersport vorm krijgen. In Twente wordt aan deze voorwaarde voldaan door het netwerk van kanalen. De hoofader hiervan is het Twentekanaal dat de steden Almelo, Hengelo en Enschede en de plaatsen Almen, Lochum, Goor en Delden aansluit op het landelijk basistoernetwerk. Het Twentekanaal kwam na acht jaar bouwen in 1938 gereed. De eerste plannen ervoor stammen overigens al uit het midden van de 19^e eeuw. Naast het vervoer van zand, grind, zout en veevoer, dient het kanaal voor afwatering en vervult het een essentiële functie voor de pleziervaart.

3e. Scheepvaart in Friesland

Vraag de Nederlander waaraan hij of zij denkt als Friesland ter sprake komt, en de kans is groot dat 'watersport' of 'zeilen' als eerste worden genoemd. Op de tweede plaats wellicht 'de Elfstedentocht' of *skûtsjesilen*. Een aanhoudende interviewer zal bij doorvragen vast het volgende rijtje Friese karakteristieken kunnen samenstellen: Sneekweek, Bonifatius, Jorwerd, kaatsen, Terschelling, Vlieland, koeien, Mata Hari, kievietseieren, ver weg en winderig, armoede en achterstand. Als de vraag naar het beeld van Friesland aan watersporters wordt gesteld, blijkt niet alleen dat 'watersport' met voorsprong bovenaan het lijstje komt te staan, maar ook dat de bijbehorende ingrediënten 'veel natuur en rust',

¹⁶⁰ Ibid.

‘vriendelijkheid’, ‘mooie oude steden’ en ‘goed betaalbaar’ zijn. Op een vervolgvraag welke zeilwedstrijden men zoal op televisie, internet of in de landelijke pers volgt, blijkt de Sneekweek na de Volvo Ocean Race op de tweede plaats te komen. Wellicht overbodig te vermelden dat 34,5 procent van de Nederlandse watersporters het liefst in Friesland vaart. Noord-Holland (13 procent) komt op de tweede plaats en Zeeland (10,5 procent) op de derde.¹⁶¹

De vraag is wel, gelet op het voorafgaande, hoe gelukkig ‘Friesland’ met dit beeld moet zijn. Het gevaar van een stereotype is immers dat het met de werkelijkheid wordt verwisseld, waardoor Friesland in de ogen van de buitenstaander op de eerste plaats één groot Sneekmeer is met ‘s zomers riet en bruine zeilen, en ‘s winters eindeloos ijs en gekromde ruggen op schaatsen. Maar de wereld en vooral Europa, is niet aan Friesland voorbijgegaan. Integendeel, kijkend naar de ontwikkelingen van de afgelopen anderhalve eeuw valt het op hoezeer ook Friesland moderniseerde, een transformatieproces doormaakte en langzaam ‘naar ‘Holland’ toegroeide.

Friesland heeft in de Lage Landen lang een eigen plaats ingenomen. Niet enkel maritiem, cultureel en economisch, maar ook staatkundig. Tot 1795, het begin van de Bataafs-Franse tijd, was Friesland binnen de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden een zelfstandig gewest en het bezat tot 1747 een eigen stadhouderlijk hof in de hoofdstad Leeuwarden. En zelfs in het nieuwe Koninkrijk der Nederlanden, nadat Willem I in 1815 de titel Koning der Nederlanden had aanvaard en het *Ancien Régime* definitief voorbij was, behield Friesland politiek een zekere eigen speelruimte en wat betreft taal en cultuur een eigen plaats binnen de natie. Een taal en cultuur die vanaf de 19^e eeuw de eigen identiteit moesten benadrukken.¹⁶² Genoemde modernisering hield in dat de agrarische bedrijfsvoering rationaliseerde en de export en handel verknoopt raakten in grotere verbanden. Ook verbeterde, zij het enigszins verlaat, de infrastructuur en werd Friesland definitief ontsloten, waardoor het ‘dichter’ bij het westen van het land kwam te liggen. Dit verminderde de eenzijdige concentratie op de landbouw, waardoor de zuivelindustrie internationaal expandeerde en de dienstensector kansen kreeg.

Dat Friesland toenemend industrialiseerde vond ook zijn neerslag in demografische verschuivingen, verlies van traditie en een afkalving van het eigene van de cultuur, hetgeen in de tweede helft van de 19^e eeuw een sterke cultureel-nationalistische beweging in gang zette. De provincie onderging evenals elders in het land een overgang van burgerlijke cultuur naar massacultuur. De middengroepen gingen het gezicht van de samenleving bepalen en daarmee namen de verticale mobiliteit en de scholingsgraad van de bevolking toe. De vanzelfsprekendheid dat kinderen tot dezelfde beroepsgroep als hun ouders zouden

¹⁶¹ *Het Nationale Watersport Onderzoek*, De Vos & Jansen Marktonderzoek in opdracht van Eileen, augustus, 2009, 7, 8, 27.

¹⁶² Frieswijk et al., *Geschiedenis van Friesland 1750-1995*, 9. Kossmann, *De Lage Landen*, deel I, 1780-1914, 101.

gaan behoren, waarmee de sociale ongelijkheid in stand wordt gehouden, werd grotendeels doorbroken.¹⁶³

Tot nu toe lag in deze studie het accent op Rotterdam, Amsterdam en de Zaanstreek, op 'Holland' dus. Inmiddels wordt het tijd de Friese scheepvaart en daarmee de wortels van de Friese watersport onder de loep te nemen, want Friesland's watersportsuperioriteit kan op een eigen vaargeschiedenis bogen.

In onze kennis van de Friese scheepvaart en scheepsbouw zitten helaas wel forse hiaten. Veel gegevens zijn in de loop van de tijd verloren gegaan en tot aan de 19^e eeuw is het beeld onsamenhangend. De eerste gegevens van scheepsbouwers in Friesland komen uit de 16^e eeuw. Zo waren er mannen met namen als Reyn Scutmaker, Albert Schuytmaker en Poppe Doedes Schuytemaecker, die in Bolsward en Dokkum boten bouwden. Ook in Franeker, Harlingen, Leeuwarden, Sneek en IJlst werden boten gemaakt.¹⁶⁴

Boten vormden naast de 'benenwagen', het paard met zadel, het paard met de kar, sjees of koets, nog meer dan in het westen van het land het enige vervoer in het deels zompige en waterrijke vlakke Friese land. Daarom waren boeren vanouds gewend hun eigen bootje of praam te bouwen. Uit deze primitieve zelfbouw ontstonden de eerste werfjes, veelal nevenbedrijfjes. Een voorbeeld hiervan is scheepsbouwer Wietze Sipkes Zwat. Als handige boer bouwde hij zijn eigen schouwtjes en pramen, en in 1804 besloot hij samen met vriend Johan Tjallings Wijma in Grou een kleine helling tegenover de Seinpolle te starten. Beide mannen gingen *gêrspreamen* (graspramen) bouwen voor de boeren uit de omgeving. Met deze smalle platbodemplamen van ongeveer 12 meter lang, en geschikt voor 6 ton laadvermogen, vervoerde men vooral koeien, hooi en mest. Naast deze boerenpramen had elke gemeente ook een *jiskepream* (aspraam) waarmee samen met de turf de menselijke fecaliën werden opgehaald om in de centrale compostkuil aan de rand van het belangrijkste dorp te worden gestort. Deze 'strontpramen' hadden een voorondertje met een luik om te schuilen tijdens slecht weer. De strontpraam van Heeg ging iedere twee jaar de helling op om zowel gebreeuwd als met groene zeep schoongeschrobd te worden.¹⁶⁵ Veel gemeenten verkochten de mest aan schippers die er handel in dreven, waarna hij werd doorvervoerd naar de pas ontgonnen zandgronden in Oost-Friesland. Bekend is dat de aardappelen die na het mestvervoer in het scheepsruim werden geladen binnen korte tijd de neiging hadden blauw te kleuren.

Terugkijkend valt op dat ook in Friesland veel typen boten voeren en hoe slim deze waren aangepast aan het gebruiksdoel en de lokale vaaromstandigheden. In het algemeen gold de regel: hoe groter de te varen afstand of het water, des te groter het schip. Zo werden als beurtschepen voor de verbinding Sneek-Lemmer algauw tjalken gebruikt, voor de verbinding Lemmer- Amsterdam kofschepen. Daarnaast bestond er een veelvoorkomende kleine Friese werkboot, met zijn zeven gangen een geniaal concept van eenvoud en

¹⁶³ Mulder, *Mijn Friesland*, 189-191.

¹⁶⁴ Kamminga, 'Aspecten van de geschiedenis van de Friese scheepsbouw en scheepvaart', in: *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum*, 1977, 41.

¹⁶⁵ Schutten, 'Houten schepen in Friesland: de vrachtvaart', in: *Spiegel der Zeilvaart*, augustus 2006.

schoonheid, die door boeren multifunctioneel werd ingezet, maar toch vooral de melkbussen tussen koeien en boerderij vervoerde. Maar men viste er ook mee op paling, of op de meren op karper, snoek of brasem. Ook voeren de bakker, kruidenier, meelhandelaar en molenaar met hun Friese boot langs de boeren.

Maar de populariteit van de Friese boot werd nog overtroffen door het schouwtje. Deze is hoekig in plaats van rond en kan daardoor ook door een amateur worden gebouwd. Bovendien nemen schouwtjes dankzij hun vlakke bodem genoeg met weinig water, ook wiebelen ze amper als je er rechtop in staat. Daarom worden ze door *wyldsjiitters* (wildschieters; jagen op eenden en ganzen) bij voorkeur gebruikt.¹⁶⁶

In de kleistreek het Bildt werden Berlikumer boten gebruikt, in de Wouden bokken. Langs de Compagnonsvaart gebruikten de boeren, veelal met een klein gemengd bedrijfje, Knypster pramen. Deze leken op de knikspantbokken van goedkoop vuren hout, maar misten een buikdenning. Met de *klaaipream* (kleipraam) werd modder, dat wil zeggen: terpaarde vervoerd, maar ze werden ook voor turf, mest en aardappelen gebruikt. Kleipramen hadden dankzij hun grotere holte meer laadvermogen (tot 15 ton) dan graspramen. De grote exemplaren hadden een roefje achterop en voorin een piepklein voorondertje. Er woonden gezinnen met kinderen in. Op de Eernewoudse vlotpraam stond een mast met een zeil. Deze vlotpramen deden dienst als lichter voor grotere schepen. Om vracht over te kunnen nemen, legden ze grotere afstanden af op dieper water. In Friesland was een vijftal typen tjalken in gebruik: het *skûtsje* (schuitje) van 18 ton waterverplaatsing, het *lytse skûtsje* (8 ton), het *fearskipje* (veerscheepje, 14 ton), de *skute* (schuit), en de turftjalk (80 ton), waarop de schipper met zijn gezin permanent woonde.¹⁶⁷ De benamingen zijn even simpel en functioneel als de schepen zelf.

Een kenmerkend verschil tussen Holland en Friesland is dat Friesland geen echt grote scheepsbouw heeft gekend zoals die wel in de Zaanstreek en in Amsterdam en Rotterdam bloeide, ondanks dat de werven in Harlingen, Workum en Woudsend toch ook zeegaande schepen bouwden, hoofdzakelijk fluiten, voor de kleine zeevaart, vooral de Sontvaart. Er waren in Friesland dan ook weinig mensen die de titel van scheepsbouwmeester voerden. Het eerste zeeschip liep in 1589 in Harlingen van stapel. Voor die tijd bestelden Friese reders de zeeschepen in Holland of Noord-Duitsland. Trouwens, gelet op de gebrekkige staat van de waterwegen, was de Friese scheepsbouw wel genoodzaakt kleinschalig te blijven en relatief kleine schepen te bouwen. In de 17^e en 18^e eeuw waren er, verspreid over de provincie, ruim zeventig steden en dorpen in Friesland waar werven of werfjes waren. De informatie over beide eeuwen halen we uit incidentele mededelingen en berichten uit de Leeuwarder Courant. Zo vermeldde G.A. Wumkes in zijn *Stads- en Dorpskroniek van Friesland* een flink

¹⁶⁶ Schutten, 'Houten schepen in Friesland: de palingindustrie', in: *Spiegel der Zeilvaart*, november 2006.

¹⁶⁷ Tot in de jaren 30 van de vorige eeuw werd in Friesland turf gestookt. De turfvaart was daardoor erg belangrijk en het grootste deel van de binnenvaartvloot hield zich ermee bezig. In de jaren 1865-1970 bedroeg de turfproductie 460.000 ton. Naast huisbrandstof bood turf tevens energie aan steenfabrieken en later aan de zuivelindustrie. Van der Lijn, *De veranderingen in de Friese particuliere schipperij*, 21.

aantal tewaterlatingen van schepen, maar een samenhangend verhaal waarin een scheepsbouwontwikkeling zit, valt er niet van te maken. Een voorbeeld: '30 januari 1747, de scheepsbouw van smakken, jachten, schuiten, pramen en andere vaartuigen is te IJlst meer dan bloeiend dan in enige andere Friesche stad. Elken dag het gansche jaar door wordt één afgeleverd.'¹⁶⁸

Friesland lag tot aan 1932 aan open zee. De stad Stavoren dreef al in de 12^e eeuw handel met de Oostzeelanden en beconcurrerde Bremen in zijn handel op Noorwegen. Stavoren werd later lid van de Hanze en halverwege de 16^e eeuw had een derde deel van de Friese Sontvaarders Stavoren als thuishaven. Ook Hindelooper schippers dreven al vroeg – vanaf begin 14^e eeuw – handel op de Oostzee, naast handel met Great Yarmouth aan de Engelse oostkust. Die handel in wol, leer, rogge, hout, pek, talk et cetera, werd tegen het einde van de 16^e eeuw zo belangrijk, dat Hindeloopen een eigen handelskantoor kon oprichten en de stad het loffelijke predicaat 'randgemeente van Amsterdam' kreeg. Amsterdamse reders hadden daarbij een grote vinger in de pap. Zij bezaten een groot deel van de scheepsparten. Halverwege de 16^e eeuw was er gedurende de zomermaanden driemaal daags een beurtverbinding tussen Hindeloopen en Amsterdam.¹⁶⁹

Maar het hart van de Friese zeevaart vormde de vaart door de Sont, de zee-engte tussen Noordoost-Jutland en Zuidwest-Zweden, waar de schepen doorheen moesten om de havens van de landen aan de Oostzee en de Baltische Golf te bereiken. Berekeningen van het aantal doorvaarten tussen de jaren 1497 en 1783 laten zien hoe groot het aandeel van Friese schippers hierbij is geweest. Zo waren er 567 passages in 1497, waarvan 25 met Friese schepen. Een eeuw later waren er per jaar gemiddeld 3230 doorvaarten, waarvan 522 schepen uit Friesland. Halverwege de 18^e eeuw passeerden 1840 vrachtvaarders de Sont, waarvan 1051 Friese schepen. 30 jaar later, toen de Sontvaart op zijn laatste benen liep, voeren er slechts 173 schepen door de zee-engte, waarvan 51 uit Friesland. In percentages betekent dit dat de Friese deelname, die begon met 4 procent van het totaal, toenam tot 57 procent in het tijdvak 1751 tot 1760. De Sontvaart was grotendeels een Friese aangelegenheid.¹⁷⁰ De cijfers laten ook nog zien dat Stavoren tot het midden van de 17^e eeuw het leeuwendeel van deze handel voor zijn rekening nam.¹⁷¹ Dat de Sontvaart de moedernegotie van de Republiek werd genoemd, toont aan hoe groot haar bijdrage aan de

¹⁶⁸ Wumkes, *Stads- en Dorpskroniek van Friesland*, deel 1:1700-1800, 117.

¹⁶⁹ Kamminga, 42-43.

¹⁷⁰ De Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek heeft Tresoar te Leeuwarden en de Rijksuniversiteit Groningen de financiële middelen geboden om de inhoud van de Deense Sonttolregisters uit de periode 1497-1856 digitaal te ontsluiten. Deze registers, ruim zevenhonderd handgeschreven en in leer gebonden boeken, worden bewaard in het Rijksarchief te Kopenhagen. Ze vormen de administratieve neerslag van de tol die de koning van Denemarken hief van 1,7 miljoen doorvaarten door de Sont en behoren tot de belangrijkste bronnen voor de economische en maritieme geschiedenis van zowel Nederland als Europa. Op de website www.soundtoll.nl zullen te zijner tijd de gegevens voor iedereen te raadplegen zijn.

¹⁷¹ Faber, in: *It Beaken*, jaargang 21, nr. 5, 1959. Het aantal doorvaarten zegt overigens niets over het aantal schepen dat aan de Sontvaart deelnam. Destijds kon één schip gemakkelijk vier doorvaarten in een jaar maken.

welvaart van toen is geweest. De terugval van de handel met Scandinavië, tezamen met een stagnering van de wereldhandel tijdens de laatste decennia van de 18^e eeuw, en bovendien de oorlog van de Republiek met Engeland 1780-1784, liep parallel aan de afname van de bloei van de Republiek. Nederland was door andere Europese mogendheden ingehaald, met Engeland voorop. Die afname van de bloei werd in Friesland overigens minder scherp gevoeld dan in Amsterdam. Dat had te maken met het feit dat de Friese kooplieden en reders in vergelijking met die van Amsterdam veel minder rijkdommen hadden vergaard en dat de Friese zeevaart vooral kustvaart was en zich naast de Oostzee en Baltische zee beperkte tot Hamburg en Bremen, Zuid-Noorwegen, Engeland, Frankrijk, Spanje en de Middellandse Zee. Bovendien was de Friese scheepsbouw voor wat betreft zeegaande schepen als fluiten, katschepen, koffen, hoekers en galjoetschepen, bescheiden van omvang, terwijl de provincie daarentegen wel relatief veel zeelieden leverde aan de kustvrachtvaart, de Oost-Indische Compagnie, de walvisvaart en de oorlogsvloot. Ondanks de bescheiden omvang van de Friese zeescheepsbouw, waren Joure, IJlst, Stavoren, Sloten en Woudsend er in hoge mate van afhankelijk. Gemiddeld verdiende algauw een derde van de bevolking van deze dorpen of stadjes een boterham in deze tak van nijverheid waartoe, naast de mannen op de helling, ook de touwslager, de zeilmaker en de molenaar die olie perste of hout zaagde, behoorden. Het is niet overdreven te stellen dat de scheepsbouw en de aanverwante bedrijvigheid belangrijk bijdroegen aan de welvaart van een dorp of streek. In 1783 telde de Nederlandse koopvaardijvloot 1105 schepen. Het Friese aandeel hierin bedroeg met 256 schepen 23 procent.¹⁷² Maar wat betreft tonnage lag dit percentage duidelijk lager. Het Friese water stond niet toe dat er grote schepen werden gebouwd. Daarom bestelden Friese reders hun grote zeeschepen vooral in Zaandam.¹⁷³ Van de Friese scheepshellingen zijn altijd meer schepen voor zoet dan voor zout water gegleden, ondanks dat de grotere werven in Harlingen en Lemmer schoeners, galjoten en barken en de kleine werven van Makkum, Workum en Lemmer schepen voor de Zuiderzeevervisserij bouwden.¹⁷⁴

¹⁷² Kamminga, 46,47. Hotso Spanninga schrijft over 2000 zeeschepen in de bloeijaren tussen 1760 en 1780 in Friesland, maar hij verzuimt bij het enorme aantal een bron te vermelden. Zie Frieswijk et al., *Geschiedenis van Friesland*, 33.

¹⁷³ Tussen 1652 en 1790 112 schepen, gemiddeld groter dan 40 meter. Het feit dat relatief veel reders doopsgezind waren en familiebanden hadden in de Zaanstreek speelde mee. Ook dat de Zaanse 'meestersgrootscheepsmaeckers' reeds begin 17^e eeuw naam en faam maakten. Niet voor niets werkte de Russische tsaar Peter de Grote (1672-1725) in augustus 1697 met tien collega-leerling-scheepsbouwers in Zaandam aan een Oost-Indiëvaarder om het vak te leren. Zaandam telde toen vijftig werven waar 350 zeeschepen per jaar werden gebouwd. Van Mesdag, 'Toen Peter de Grote zijn getuigschrift als scheepsbouwer haalde', in: *Spiegel der Zeilvaart*, augustus 1989.

¹⁷⁴ Voor de maximale scheepsafmetingen werd men naast de diepte van het vaarwater vooral beperkt door de afmetingen van sluizen en bruggen. Zo waren schepen van 400 last (=800 ton) of meer voor Friesland te groot. Harlingen vormde daarop een uitzondering. De stad lag aan dieper water, en de Zuiderhaven, waaraan tot haar sluiting in 1795 de admiraliteitswerf was gevestigd, stond in open verbinding met de zee. Althans, er moest wel eerst een brug worden gepasseerd.

De marinewerf aan de Zuiderhaven van Harlingen was overigens van een zeer bescheiden omvang. Het grootste schip dat er gebouwd was, mat ongeveer 35 meter en kon 54 stukken (kanonnen) voeren. Ook was er op de werf enkel ruimte voor de bouw van één schip. Aangezien de spanningen met Engeland op zee opliepen, had ook de Friese admiraliteit, in navolging van de andere vier admiraliteiten van de Republiek, na een dringend verzoek van de Staten-Generaal in Den Haag, ingestemd met de bouw van nieuwe oorlogsschepen. En daar dit inhield dat er nu meer schepen tegelijk en ook grotere schepen gebouwd zouden moeten worden, moest de werf worden uitgebreid en de Zuiderhaven uitgediept en vergroot.

In 1782 nam men de Harlinger haven onder handen. Vier jaar later kwam aan het licht dat de uitdieping en verbreding onvoldoende waren geweest om twee nieuwe schepen van 74 stukken naar open zee te brengen. Aannemer Van Beyma en de Commissie van Toezicht hadden, zo bleek, te lichtvaardig de vergroting van de haven beoordeeld, terwijl de admiraliteit zelf niets had gedaan om de havenbrug te vernieuwen. De kiem voor de latere mythe dat de Harlingers zo dom waren om schepen te bouwen die de haven niet uit konden, was gelegd. Inmiddels zat de admiraliteit diep in de schulden en moest er drastisch gesaneerd worden. Er werd zoveel mogelijk geschrapt en geveild om af te komen van overvloedige boten, houtvoorraden, kanonnen en onrendabele posten. Voor de twee pas gebouwde te grote schepen moest en zou een koper worden gevonden. Maar een nieuwe commissie kwam met een beter plan: de schepen aanbieden aan de Staten-Generaal, zij hadden immers in 1786 al het plan opgevat de Franse koning een geschenk aan te bieden als dank voor de bijstand aan de Republiek tijdens de Vierde Engelse Oorlog. Het aanbod viel in Den Haag in goede aarde, temeer daar de twee schepen typisch Franse achterstevens hadden en technisch waren goedgekeurd. Maar de scheepskamelen (lichters die een schip over een ondiepte kunnen dragen) waren, ondanks dat ze speciaal voor de gelegenheid waren ontworpen en gebouwd, toch niet in staat de schepen de Zuiderhaven uit te brengen. De brugdoorgang was gewoon te nauw, en geld om die te verbreden was er niet. De schepen bleven in de Zuiderhaven liggen, dreigden weg te rotten en uiteindelijk ging de bijl erin.¹⁷⁵

Na dit kleine scheepsdrama te Harlingen keer ik terug naar de binnenvaart, en wel de beurtvaart, die economisch zo'n belangrijke rol speelde. De beurtvaart onderscheidde zich van de 'wilde' vrachtvaart doordat de schepen een dienstrooster volgden en dus op vastgelegde tijden vertrokken en aankwamen. De beurtvaart vervoerde zowel vracht als personen, bijvoorbeeld vee en zuivelproducten, naar de Leeuwarder markt, of reizigers en stukgoed van Harlingen of Lemmer naar Amsterdam of Kampen. Zo voeren halverwege de 19^e eeuw niet minder dan 150 beurtvaarders op vrijdag naar de Leeuwarder markt. Zelfs in de jaren 20 van de vorige eeuw bezochten zo'n 250 stoom- en motorbeurtschepen de landelijk bekende vrijdag(vee)markt in de Friese hoofdstad. Sneek kende rond 1800 44 geregelde beurtvaartdiensten, onder meer op Harlingen, Leeuwarden, Dokkum, Groningen,

¹⁷⁵ Roodhuyzen, *De Admiraliteit van Friesland*, 35-36.

Appingedam, Winschoten, Zwolle, Deventer, Rotterdam, Schiedam, Amsterdam, Hoorn en Enkhuizen. Zo zeilde iedere dinsdagavond een schip met vee van Sneek naar Amsterdam. Ik schreef al dat Friesland tot halverwege de 19^e eeuw geen verharde paden, laat staan wegen, kende en transport over land met paard en wagen over grote afstanden was praktisch onmogelijk. 's Winters werden veel wegen en paden met hinderpalen afgesloten opdat ze niet door wagens kapot werden gereden; alleen ruiters en voetgangers mochten ze gebruiken. Van een goede waterbeheersing zoals we die vandaag de dag kennen, was zelfs tot aan de jaren 50 van de vorige eeuw in Friesland nog geen sprake. Het uitgebreide en fijnmazige netwerk van vaarten dat in twee eeuwen trekschuitgeschiedenis werd gegraven, fungeerde zoals het asfaltnetwerk van vandaag.

Op 29 maart 1646 voer de eerste trekschuit van Friesland als proef van Harlingen naar Leeuwarden. Voor deze nieuwe vorm van luxe personenvervoer waren destijds twaalf schuiten gebouwd op diverse werven. Toen de trekschuit aan een ongewoon lang touw achter een paard met een berijder Deinum bereikte, liepen drommen Leeuwarders uit om het nieuwe vervoermiddel te aanschouwen. Krap een maand later werd de vaardienst officieel voor het publiek opengesteld.

De trekschuit, ontworpen voor personenvervoer en daarom overkapt en met banken aan weerszijden, bezat niet de nadelen van een zeilboot. Zo kon zij dankzij paardenkracht bij windstilte toch varen, en bij tegenwind hoefde de trekschuit niet op te kruisen, waardoor ook nauw vaarwater bevaarbaar was. Het was een ware luxe dat paardenkracht zowel een onbetrouwbare natuurkracht als de wind als de snel uitgeputte menskracht had vervangen.¹⁷⁶ Kortom: de trekschuit was ook in Friesland een wonder van technisch vernuft, waar overigens wel een nieuwe infrastructuur voor nodig was. Trekvaarten vergden opgehoogde en met puin versterkte jaagpaden waarnaast een sloot moest worden gegraven. Voorts moesten er paardenstallen bij de haltes komen.

Voor de aanleg van trekwegen verleende De Staten van Friesland octrooien aan Dokkum in 1647, aan Bolsward in 1652 en aan Sneek in 1662. Later kwamen daar Makkum, Workum, Kollum en Stroobos bij. Al deze trekschuitvaarten door het midden en noorden van Friesland liepen naar Leeuwarden.¹⁷⁷ Uitbreiding in de 18^e en 19^e eeuw zorgde ervoor dat de trekschuit aansloot op het diligenzenetwerk en de interprovinciale beurtvaartverbindingen. Hiermee werd al met al een uitgebreid transportnetwerk gerealiseerd. Rond 1850 waren in Friesland alle rijkswegen verhard. Toen haalde de postkoets, zeker wat betreft snelheid, de trekschuit in. De komst van trein en tram betekende het definitieve einde van de trekschuit en daarmee de paardenkracht op het water. In de tot fiets- en wandelpaden getransformeerde jaagpaden, en in de oude gewoonte om motorkracht in paardenkracht

¹⁷⁶ In Friesland beperkte het (voort)jagen van schepen zich grotendeels tot het personenvervoer met de trekschuit. De combinatie van veel plassen en meren, weinig bomen en relatief veel wind maakte zeilen al gauw mogelijk. In Groningen en Drenthe was jagen wijdverbreid.

¹⁷⁷ Van der Lijn, *De veranderingen in de Friese particuliere schipperij*, 10. De groeiende behoefte aan mobiliteit in Friesland zorgde ervoor dat reeds in 1507 een vaarweg tussen Leeuwarden en Franeker werd gegraven, die binnen enkele decennia werd doorverbonden met Harlingen, Bolsward en Sneek.

(pk) uit te drukken leeft de herinnering aan het trekschuitvervoer voort. De allerlaatste trekschuitdienst werd overigens pas begin vorige eeuw opgeheven.¹⁷⁸

In 1795 verscheen een brochure van de Harlinger koopman, jurist en later hoogleraar Seerp Gratama, met de titel *De gelukkige toestand van Friesland*. Gratama had een optimistische boodschap, en wilde daarmee zijn provinciegenoten een hart onder de riem steken. Friesland was, in tegenstelling tot het gewest Holland met zijn economische stagnatie en sociale onrust, klaar voor de 19^e eeuw. Immers, waren handel, scheepvaart en nijverheid ongewisse bronnen, de landbouw met haar verbazende overvloed aan producten was Frieslands voornaamste kapitaal en zij was constant van aard. Bovendien was er nauwelijks een volk te vinden, aldus Gratama, waar zoveel gezond verstand aanwezig was, en ook nog zo algemeen verspreid.

Een eeuw later schreef A.J. Andreae, notaris te Kollum, een brochure met de titel *Te wapen, te wapen!* Dit was een heel wat minder vrolijk verhaal, want het economisch tij was gekeerd. De notaris constateerde in alle opzichten achteruitgang in Friesland: armoede, ontevredenheid, opruiing en verzet. Hij kreeg bijval; anderen mengden zich in het koor van pessimisten. Men bekritiseerde het gebrek aan ondernemingsgeest, want Friesland¹⁷⁹ liep achter bij de industriële ontwikkeling in de andere provincies, en enkel op de landbouw als kurk kon de provincie niet langer drijven.

Vandaag de dag zouden we zeggen dat Friesland niet of onvoldoende moderniseerde. Begin 19^e eeuw was in Friesland de scheepsbouw, na een lange periode van bloeitijd, geleidelijk aan tot stilstand komen. Veel werfjes, alsmede de touwslagerijen, zeilmakerijen, mastenmakerijen en blokmakerijen, dreigden weg te kwijnen. In 1819 waren er in totaal 101 werven in Friesland, waarvan 34 in acht van de elf steden en de rest verspreid over de provincie. Vreemd genoeg zijn de gegevens van Sneek, Stavoren en Hindeloopen niet te achterhalen.¹⁸⁰ Met dit aantal scheepswerven voerde Friesland weliswaar nog de landelijke lijst van het aantal scheepswerven aan, maar als het gaat om arbeidsplaatsen dan stond Noord-Holland bovenaan. In Friesland werkten gemiddeld 2,5 man per werf, in Noord-Holland 7,5.

Het al lang bestaande verschil tussen de bouw van schepen voor de binnenvaart of kustvaart in Friesland en schepen voor de zeevaart in Noord- en Zuid-Holland zou gedurende de 19^e eeuw verder groeien. Halverwege de 19^e eeuw vond in het noorden van het land een kentering plaats. De provincie Groningen nam de hegemonie voor wat betreft de kustvaart over. De Pruisisch-Deense oorlog van 1848, het Vrijhandelsstelsel van 1849, de Krimoorlog van 1845-1856, kortom: de strijd elders, waren mede oorzaak van de opleving in de

¹⁷⁸ Frieswijk et al., 66.

In 1863 kwam de eerste Friese spoorlijn gereed, de verbinding Harlingen-Leeuwarden, het eerste deel van een verbinding met Nieuweschans. De Spoorwegwet uit 1860 bepaalde dat alle regio's van Nederland evenwaardig binnen een netwerk verbonden dienden te worden. Zie Van der Woud, *Een nieuwe wereld*, 312.

¹⁷⁹ Ibid., 61-62.

¹⁸⁰ Kamminga, 54.

scheepsbouw en scheepvaart. Maar Friesland kon hier niet echt van profiteren. Een van de oorzaken was dat de sluizen te nauw en het vaarwater te smal of te ondiep waren om grotere schepen te bouwen;¹⁸¹ een onvermijdelijk gevolg van hardnekkig traditionalisme, van de weigering aan te sluiten bij de snelle ontwikkelingen die elders in het land wel plaatsvonden. Toch waren talloze toeschouwers in de julimaand van 1841 wel getuige van de eerste proefvaart van een stoomboot op het Friese binnenwater.¹⁸² De stoomboot was bestemd voor de dienst tussen Joure, Sneek en Lemmer. Het nieuwerwetse vaartuig mocht een ware revolutie heten: een schip van ijzer, voortgestuwd door een gediensstige machine, in staat tot onbeperkte voortgang.

De Friese scheepsbouwers hielden echter stug vast aan houtbouw, terwijl de Groninger bouwers overschakelden op ijzer. In Groningen liep in 1858 het eerste ijzeren schip van stapel en ruim twintig jaar later had ijzer daar het hout verdrongen.¹⁸³ In Friesland begon men pas rond 1900 mondjesmaat met de ijzerbouw. Friese bouwers waren verknocht aan hout en konden moeilijk afzien van de zogenaamde glorie van het houten schip. Bovendien waren ze gewend 'op het oog te bouwen', dus zonder gedetailleerde tekeningen. Bekend is dat er zich in de scheepsbouw familiedrama's afspeelden als gevolg van de strijd tussen vooruitstrevende zonen en hun conservatieve vaders die geen 'roesttroep' op hun werf wilden.¹⁸⁴ Gek genoeg was juist dat vasthouden aan hout en bouwtraditie op die kleine Friese familiewerfjes voor welgestelde plezierzeilers uit het westen hoogst aantrekkelijk. Menig Amsterdammer liet een eikenhouten boeier, Fries jacht of tjotter bij Holtrop van de Zee te Joure, bij Lantinga of Crolis te IJlst, bij van de Werff te Drachten of Wester te Grou bouwen. Maar daarover later meer.

Beroepsvaart en pleziervaart trekken vandaag de dag ook in Friesland gescheiden op. Maar uit de geschiedenis van de Friese binnenvaart valt eenvoudig op te maken hoe groot en structureel de overlap van zeilen om den brode en zeilen omwille van vermaak was.¹⁸⁵ Uitgangspunt hierbij is dat ook Friese beroepsschippers op gezette tijden plezierzeilers waren, al was het maar om de extra verdiensten. Aan de hand van voorbeelden wil ik dit illustreren.

¹⁸¹ In 1926 was de hoofdvaarverbinding Groningen-Lemmer slechts geschikt voor schepen tot 140 ton. Het gemiddelde tonnage van de Friese vrachtschepen was toentertijd 65 ton. De Friese hoofdvaarwegen waren slechts geschikt voor schepen met een maximale diepte van 1,80 meter, breedte van 5,90 meter en lengte van 31,50 meter. Zie Van der Zijl, *De veranderingen in de Friese particuliere schipperij*, 11.

¹⁸² Keikes, 'Schuitlemakers in en rondom het oude Sneek' in: *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum*, 1963, 55.

¹⁸³ Kamminga, 57.

¹⁸⁴ Jan Oebeles van der Werff, een telg uit een oud geslacht van scheepsbouwers, leerde in 1899 bij de Groninger werf bij Vierverlaten het werken met ijzer. Twee jaar later schakelden hij en zijn vader over op de bouw van ijzeren schepen. Hun werf aan Buitenvallaat te Drachten, die 'De Nijverheid' heette en hoofdzakelijk pramen en turfschepen bouwde, kreeg daarbij een nieuwe naam: 'Den Ijzeren Scheepsbouw'. Dit keer waren vader en zoon er beiden van overtuigd dat ijzer de toekomst had. Zie Vandersmissen, *Die schep is moet varen*, 17.

¹⁸⁵ Er is geen reden om aan te nemen dat dit in andere provincies anders was, maar het vraagt wel om aanvullend onderzoek.

In de Leeuwarder Courant van 28 juli 1934 stond de advertentie: 'Groote Zeilwedstrijd van Beurt- en Vrachtschepen op zaterdag 4 augustus 1934. Aanvang 2 uur (Z.T.) Aangeboden door het dorp Grou.'

De eerste prijs bedroeg 60 gulden, de zesde prijs 15 gulden. De wedstrijd werd opengesteld voor schepen van boven de 20 ton en iedere deelnemer zou na het volbrengen van de afgelegde route 10 gulden vergoeding ontvangen. De feestelijke prijsuitreiking zou, zo besloot de commissie, 's avonds in Hotel Oostergoo plaatsvinden.

Beurtschippers waren in hun vak nogal eens elkaars concurrenten, vandaar dat ze tijd vrijmaakten om elkaar ook sportief te bevechten. En aangezien beroepsschippers in het verleden voortreffelijke zeilers waren, ontloopten hun onderlinge wedstrijden zich al gauw in oogstrelende evenementen.¹⁸⁶ Een bekende verschijning bij zeilwedstrijden voor beurtschepen was het Grouster beurtschip *Ebelina*, in 1861 gebouwd op de fameuze Jouster werf van Eeltje Holtrop van der Zee. Toen de tweede eigenaar de *Ebelina* haar na een paar jaar overnam, ging het schip boter vervoeren.

Ebelina was dertien jaar oud toen Wybe Peekema senior uit Grou haar kocht. Hij herdoopte de tjalk in *Dorp Grouw*. Vervolgens verwierf het scheepje faam bij hardzeilwedstrijden, vooral dankzij stuurman Eeuwe Stok, eveneens een Grouster. Tijdens een zeilwedstrijd op zee voor Harlingen finishte *Dorp Grouw* als eerste met 20 minuten voorsprong. In de zomer die volgde werd de tjalk uitgesloten van deelname aan wedstrijden van zeilvereniging Oostergoo op het Pikmeer om andere beurtschippers een kans op winnen te bieden. De prijzenkast van *Dorp Grouw* raakte goed gevuld, onder andere met een zilveren koffiekant met onderstel, een zilveren komfoor, een zilveren broodmand en een zilveren trekpot. Later werden er meer geldbedragen uitgelooft, soms tot 100 gulden. Toen in 1909 zoon Wybe Peekema, die weinig ophad met wedstrijdzeilen, overstapte op een stoomboot, werd de snelle tjalk verkocht. Het schip voer toen nog steeds met vracht. Ze ging meermalen over in andere handen, verkaste naar Leeuwarden, werd verbouwd tot iets wat op een witte boeier leek en eindigde als bloemenschip.¹⁸⁷ In 1938 vond in Grou opnieuw een Groote Zeilwedstrijd van Beurt-en Vrachtschepen plaats, deze keer in twee klassen. Op de aankondiging stond 'Om hoge geldprijzen' en 'Reeds 12 deelnemende schepen.' Jammer genoeg is er slechts sporadisch informatie te vinden over zowel de bouw van speeljachten als over plezierzeilen in het Friesland van vóór 1845. Eigenlijk zijn een handvol archiefstukken, een enkel bestek van de bouw van een jacht, een anoniem schetsboekje, de wedstrijdverslagen in de Leeuwarder Courant en de beknopte mededelingen van G.A. Wumkes in zijn *Stads- en Dorpskroniek* (2 delen) de enige bronnen. Schilderstukken van Friese schilders als Ype Ulbes Staak, Pieter Idserdts Portier en Wigerus Vitringa bieden nog wat aanvullend beeldmateriaal.

¹⁸⁶ Het hedendaagse *skûtsjesilen* is een oud gebruik in nieuwe verpakking. Zie Jansen, et al., *Troch de Wyn 1866-1966. De historische rijkdom van het skûtsje*.

¹⁸⁷ Buursma en Mollema, *Met beurtschippers en boderijders door Friesland*, 37-38.

We mogen aannemen dat er aanzienlijk later dan in Amsterdam in Friesland speeljachten zeilden. Daarnaast zullen de eerste jachten op Fries water spiegeljachten of paviljoenjachten zijn geweest.

Sibrand van Ockinga, die uitgebreide bezittingen in de venen bij Bakkeveen van een oom erfde, liet in de jaren 1689-1690 een jacht bouwen bij Johannes Rienx te Grou, dat zowel trekken van een spiegeljacht als van een boeier had. Schuitemaker Rienx bouwde veerschepen en kofschepen. Kennelijk stond deze scheepsbouwer goed bekend, want in 1704 leverde hij, nadat hij zijn bedrijf had uitgebreid, een groot spiegeljacht af aan de grietman van Lemsterland, Regnerius van Andringa.¹⁸⁸ Toen Sibrand van Ockinga in 1698 overleed, werd zijn jacht aan wijnhandelaar Johannes Boneval te Leeuwarden verkocht. De inventaris bestond onder andere uit vier matrassen, vijf kussens, een rode Japanse deken, vier tinnen schotels en tien tafelborden, een blikken visketel en een pan, een hangkandelaar en een ijzeren fornuis. We mogen met zekerheid aannemen dat van Ockinga zijn jacht zowel voor eigen vervoer als voor pleziertochtjes gebruikte, vanzelfsprekend met schipper, knecht en kok.

In 1713 reisde een zekere Sytse Jelles Kuyper, kuiper, houtkoper en koopman van beroep en woonachtig in Sneek, naar Irnsum om daar een jacht te bezichtigen dat in aanbouw was voor de grietman Allart Francois van Burum van Doniawerstal. Maar Sytse Jelles beoordeelde het jacht als te traag en hij bezocht kort daarop een IJlster scheepsbouwer van goede naam die bereid was een spiegeljacht te bouwen voor een prijs tussen de 250 en 300 gulden, exclusief de kosten voor alle bijwerk. Het schip kon, zo werd afgesproken, in april 1714 klaar zijn en alle hout mocht vooraf gekeurd worden. Koopman Sytse Jelles was niet op zoek naar een eigen jacht, maar trad op voor een zekere Janno van Sevenaer, zoon van Berend van Sevenaer, heer van Wolferen, en Margaretha Thibault. Vader Berend was luitenant in het leger en afgevaardigde voor Friesland in de Staten-Generaal. Moeder was erfgename van de bezittingen van de Friese geslachten Sickenga en Siercksma. Janno, die dus een eigen jacht wenste, was kolonel in het leger en commandant van een regiment ruitery. Na zijn huwelijk in 1712 met Helena Lucia Meckema van Burmania, woonde het koppel op Hania State te Weidum. In een brief van 3 februari 1714 aan Van Sevenaer schreef Sytse Jelles dat het te leveren jacht al met al 380 gulden ging kosten, inclusief de prijs van het beeldhouwwerk buiten. Het houtsnijwerk aan de schoorsteenmantel in de roef kwam hier nog bij. Maar mocht de jonker dit aan een ander uitbesteden, dan ging er 36 gulden van de prijs af. Ook zou onder de vaste voorplecht een kooi voor de knecht worden gemaakt. De deuren van de kamer zouden met spiegelwerk worden verfraaid.¹⁸⁹ Het jacht werd afgeleverd en de bemiddelaar wilde niets voor zijn diensten hebben. Wel schreef hij aan Van Sevenaer: 'Belieft Ue. mijn doghter een vereeringtie te geeven, dat sal aen Ue. believen staen.' Ik sta wat langer stil bij voornoemde twee Friese jachten om te laten zien dat enkel de adel en het patriciaat, tezamen de bovenste laag van de toenmalige samenleving, zich een jacht konden veroorloven.

¹⁸⁸ Ten Hoeve, 'Twee Friese spiegeljachten' in: *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum*, 1978, 27.

¹⁸⁹ Ibid., 28.

De eerste melding over Fries pleziervaren die historicus G.A. Wumkes maakte, luidt: '1754. Aug.5 Aarnt Hanses. Hospes in de Jonge Prins te Grou, laat een curieuze zilveren bal verkaatsen, en verzeilen een vleugel met baltje, mits dat de jagten boven de 22 voet lang zijn.'¹⁹⁰ Wumkes vermeldt tussen 1754 en 1785 acht hardzeilpartijen, die plaatsvonden te Grou, Bergumerdam, Oude Schouw en de Galamadammen. Het waren steevast kasteleins die de wedstrijden organiseerden en voor de prijzen zorgden. In deel II van zijn kroniek maakt Wumkes melding van vijftien hardzeilpartijen tussen 1820 en 1893 .

Maar gedurende die 19^e eeuw viel er een interessante ontwikkeling waar te nemen. Er werden nu meer dorpen of steden genoemd waar werd gezeild: Terhorne, de Leyer Polle, Woudsend, Drachten, Sneek, Bergum, de Froskepôlle, Workum. En niet minder markant voor de ontwikkeling van de watersport was dat de pas opgerichte zeilverenigingen de taak van de organiserende kasteleins overnamen.

Werd de oudste zeilvereniging van Friesland, 'Oostergoo', officieel op 28 april 1848 opgericht, de dag daarvoor wisten de initiatiefnemers op Schuilenburg al een hardzeilpartij te organiseren. De te winnen prijzen breidden zich ook uit. Naast sierlijke vleugels, scheerhouten en tuigjes, kwamen er ook zilveren tabaksdozen, kurkentrekkers en gouden dukaten als prijzen. Dat zeilen Fries volksvermaak was blijkt uit het feit dat in de opsommingen van Wumkes, kermissen, hardrijderijen op de schaats, kaatspartijen en harddraverijen met paard en sjees niet minder aandacht kregen dan hardzeilen. Overbodig te vermelden dat de *Stads- en Dorpskronieken* slechts een greep uit de vele jaarlijkse volksvermaken en de talrijke jaarlijkse hardzeilpartijen presenteren. De genoemde 32 zeilwedstrijden tussen 1700 en 1900 waren zeer waarschijnlijk een fractie van het totaal. Zo toont het digitale archief van de Leeuwarder Courant voor de 19^e eeuw ruim 220 berichten over zeilwedstrijden. Ook dit zal een greep uit het werkelijke aantal zijn.

Dat beurtschippers met hun schip aan hardzeilpartijen deelnamen, laten zowel de kronieken van Wumkes als het programma van de Sneeker Hardzeildag van zaterdag 23 augustus 1845 zien. Wumkes schrijft: '1823. Oct 11 Hardzeilen te Woudsend van veerscheppen om een zilveren tabaksdoos. Aangifte in het koffie- en veerhuis van J.T. Nolles.' Onder het kopje 'eerste rang , veerscheppen en snikken', van het Sneker zeilprogramma werd vermeld dat zich tien Friese schippers hadden ingeschreven. 'Jagten en booten' vulden de tweede en de derde rang (samen negen boten), 'bootjes vrij van belasting' zaten in de vierde rang (twaalf

¹⁹⁰ Geert Aeilco Wumkes, 1869-1954, was theoloog, predikant en historicus. Hij schreef historische studies en biografieën, hoofdzakelijk in het Fries. Ook vertaalde hij de bijbel in het Fries. Zijn bekende *Stads- en Dorpskroniek van Friesland* bestaat uit twee delen: 1700-1800 en 1800-1900. Beide boeken bevatten een opsomming op datum van talloze alledaagse gebeurtenissen, zoals: 'De verkoop van 60 eeschen en abeelen op de opreed van Gerbada State te Oosterwierum', of de mededeling van Wytse Foppes 'dat de tegenwoordige comeet 's morgens 2 uur 30 min. staat van het Stiers-oog Aldebaron 7 gr. 44 min. Van deszelfs Noorderhoorn 22 gr. 46 min. En van de Klaarste in het Zevengesternte 20 gr. 16 min.', voorts dat 'De zaagmolen De Poltrok op Schenkenschans onder Deinum wordt afgebroken' en 'Verkocht te Harlingen het snelzeilend transportjacht Friesche Staaten, Buitenjagt in 1785-86, bijna geheel vernieuwd, zijnde het paviljoen met kunstig beeldwerk versierd.'

boten).¹⁹¹ Het voornoemde hardzeilprogramma wekt de indruk dat de categorie beurtschepen een normaal onderdeel vormde van aangekondigde zeilwedstrijden. Met twee jachten, de *Snelheid* en de *Nut en Nocht*, beide toepasselijke namen, wil ik een ander voorbeeld geven van hoe poreus de scheidslijn was tussen beroeps- en pleziervaart. Tjalling Siebrandus van der Leij werd in 1824 benoemd tot secretaris van de Grietenij Doniawerstal en tevens tot notaris in het arrondissement Sneek. Zijn standplaats werd Langweer. Omdat zijn vrouw in het kraambed stierf, hertrouwde hij in 1828 voor de tweede keer, nu met Trijntje Freerks de Jong, een boerendochter uit Teroele. Wegen waren er niet in Friesland en het vervoer tussen de dorpen of steden ging per boerenkar met paard (de 'bilwagen'), of via het water.¹⁹² Op de genoemde trouwdag werd de bruid dan ook met een Fries jacht, de *Snelheid*, van huis gehaald en naar haar nieuwe woonplaats Langweer geboomd en gezeild. Vrienden van de bruidegom die de bruid ophaalden en naar Langweer brachten, gebruikten de terugreis als pleziertocht en kruisten uitgebreid over de Langweerder Wielen. Althans, de schipper deed dat, want of het nu een speeljacht of dienstjacht was, het paste niet bij de stand van de eigenaar om zonder bemanning te varen. Zo werden Friese jachten dan ook veelvuldig voor personenvervoer ingezet. Op het 'trouwjacht' hadden de eigenaren achterop het roer een plankje bevestigd met aan beide zijden een nogal romantische tekst. De aanhef luidde: 'De drie Eijgenaren van dit scheepje van Vermaak en Genoegen, Bewijzen hunne hulde...' et cetera. Aan de andere kant van het plankje stond: 'Maar als men zig geslingerd vindt door onweer en verwoede orcanen, Dan komt er zeemanschap te pas, Om Weegen tot behoud te banen.' In 1850 werd secretaris en notaris Tjalling Siebrandus de enige eigenaar van de *Snelheid*. Kort erna werkte hij ook nog als olieslager door een samenwerking met een molenbouwer, tevens eigenaar van een molen uit Workum. In de molen werd lijnzaad en raapzaad verwerkt. Een deel hiervan zette men om in lijnkoeken voor het vee. Om deze koeken in de zuidwesthoek van Friesland af te zetten werd de *Snelheid* gebruikt. Al met al zeilde het Friese jacht driekwart eeuw (van 1850 tot 1924) met lijnkoeken rond; De *Koekeboat* was destijds in het waterrijkste deel van Friesland een begrip. Tijdens droge zomers konden de koeken overigens met paard en wagen naar de boeren worden gebracht. Siebrandus gebruikte zijn *Snelheid* dan voor plezierzeilen. Omdat de zaken goed gingen liet hij op de werf van Feike Lantinga te IJlst een tweede jacht bouwen. Het kreeg de naam *Nut en Nocht*, kostte 800 gulden en het jacht gleed in 1908 van de helling. Omdat dit scheepje meer vracht kon meenemen, wel 2250 koeken, werden mastbank en zwaarden zwaarder uitgevoerd. Het

¹⁹¹ Halbertsma, *Sneeker hardzeildag: een belangrijk hoofdstuk uit het Friese volksleven*, 35.

Snikken waren in Friesland in vier typen te vinden. Het kleinste type (lytse snik), met 9 ton waterverplaatsing, had voor en achter scherpe stevens. Het waren ranke en snelle zeilscheepjes. In ieder dorp van betekenis had een handelaar wel een snik waarmee aardappelen of groente en fruit werden vervoerd. De grootste snikken waren 20 ton en vervoerden vooral terpaarde of klei. De schipper en zijn gezin leefden aan boord. Zie Schutten, 'Houten schepen in Friesland: de vrachtvaart', deel 2, in: *Spiegel der Zeilvaart*, oktober 2006, 15. De toevoeging 'vrij van belasting' slaat waarschijnlijk niet op fiscale vrijstelling, maar op het niet aan boord hebben van verplaatsbare ballast in de vorm van zakjes zand.

¹⁹² Het gehucht Koevorderhuis bij Langweer was tot 1940 alleen over het water te bereiken.

‘nut’ in de scheepsnaam sloeg op de herfst- en wintervaart, wanneer de omstandigheden hard waren. ‘Nocht’ betrof de zomerperiode, de tijd van de hardzeilpartijen. Zo nam het jacht onder andere in de zomer van 1909 deel aan wedstrijden op de Langweerder Wielen ter ere van het 50-jarige bestaan van de plaatselijke zeilvereniging en won het de tweede prijs. In 1923 nam een zoon¹⁹³ de zaak met beide jachten over en moderniseerde de handel. Hij kocht een vrachtauto, en de lijnkoeken reisden voortaan over de weg. De chauffeur op de vrachtauto was Marten Ulbes de Vries, hij voer jarenlang als schipper op de *Nut en Nocht*. Met wat goede wil is de geschiedenis van de pleziervaart in zes woorden te vatten: wat ooit noodzaak was werd vermaak.

¹⁹³ Die zoon was Willem van der Ley. Ik baseer mij op zijn artikel: ‘De Nut en Nocht’ in: *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum*, 1981, 42-44.