

Cover Page



Universiteit Leiden

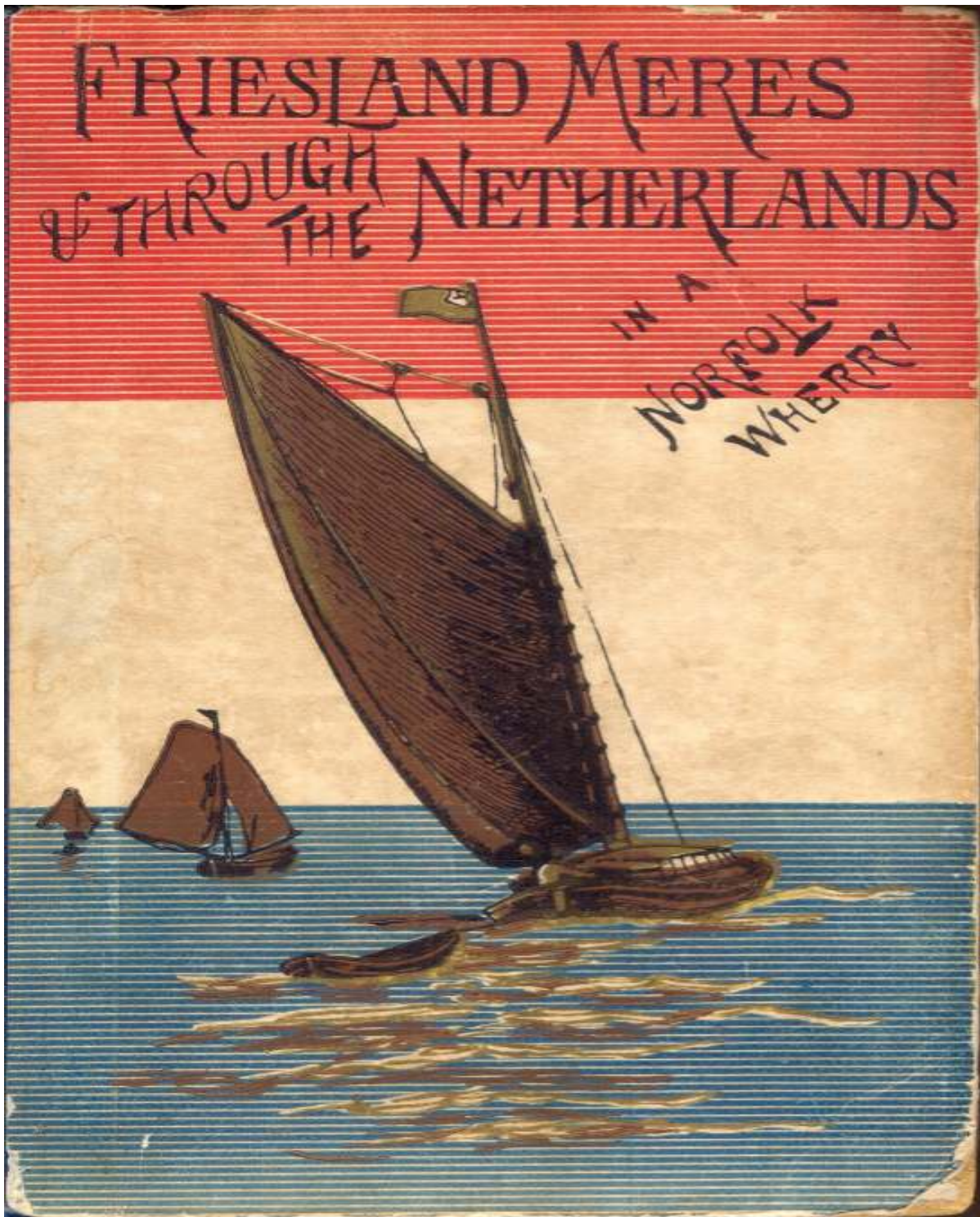


The handle <http://hdl.handle.net/1887/18697> holds various files of this Leiden University dissertation.

Author: Beulakker, Eerde Hendrik Geert Taeke Maria

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

Date: 2012-04-04



Figuur 9 Omslag van het boek "Friesland Meres and through the Netherlands. The voyage of a family in a Norfolk wherry", H.M. Doughtybibliotheekcollectie Fries Scheepvaart Museum Sneek

Hoofdstuk 8. On Dutch Waterways

Niet zozeer het tekort aan pleziervaren, maar de geringe hoeveelheid schriftelijke mededelingen en verslagen erover spelen ons parten bij het reconstrueren van de vroege watersportgeschiedenis. Noemde ik eerder het fenomeen watersportvereniging een van de kurken waarop de pleziervaart drijft, dankzij deze organisatievorm begon ook de

systematische verslaglegging in notulen en jaarverslagen van het zeilen, roeien en kanoën, vooral van de wedstrijdvaart. Zoals ik later nog zal schetsen, stimuleerde het verschijnen van watersporttijdschriften in de 20^e eeuw watersporters tot het schrijven en publiceren over toertochten.

Toervaren, dus met een roeiboot, kano, zeilboot of motorboot in de vrije tijd op pad gaan om de mooie natuur te verkennen of interessante dorpen of steden te bezoeken, is aan de watersportboom een betrekkelijk jonge loot. Pleziersochtjes waren, zoals in deel I aan de hand van voorbeelden is beschreven, vooral gekoppeld aan dienst- en werkreizen. Sterker, tot in de 20^e eeuw waren het Engelse watersporters die met een zeiljacht door Nederland toerden. Al moet ik wel een slag om de arm houden, aangezien de schriftelijke bronnen schaars zijn en niet iedere watersporter de pen ter hand nam, hoe bijzonder een zeiltocht vanuit Groot-Brittannië in die dagen ook was. Illustratief in dit verband is wat de burgemeester van Sloten, de Heer Van der Veen, zelf dol op zeilen, aan de Engelse zeiler Henry Doughty in 1888 toevertrouwde. Zijn landgenoten, zo vertelde hij, hadden geen benul van toervaren. Doughty vatte wat de burgemeester zei als volgt samen: 'If it promised to be fine, they might go out for a few hours' sail, but never in unsettled weather, and never for more than a single day.' Hij voegde eraan toe: 'Their boeiers are pleasure-boats rather than yachts, and more for ornament than use.'⁴¹² Met deze constatering, niet helemaal gespeend van arrogantie, gaf de ex-viceadmiraal van de Royal Navy impliciet zijn mening over de pleziervaart in Nederland.

Zoals de lezer eerder vernam, was watersport tot ver in het midden van de 19^e eeuw wedstrijdzeilen, georganiseerd door een herbergier die zijn omzet op peil wilde houden en schatte dat de kosten van de uitgeloopte prijzen royaal zouden opwegen tegen de extra drankomzet. Zo'n herbergier kreeg die taak nogal eens toebedeeld door boeren en kooplieden die hun waren per eigen schip vervoerden en niet vies waren van onderlinge krachtmetingen. Het hardzeilen eindigde regelmatig in de herberg, waar meningsverschillen over wie de echte winnaar was tot twist leidden, en de herbergier er niet aan ontkwam als scheidsrechter te fungeren. Toen naast dat gelegenheidszeilen in diverse dorpen en steden geleidelijk de wedstrijden traditie werden en jaarlijks terugkeerden, nodigde de kastelein enkele notabelen uit een comité te vormen om de strijd in goede banen te leiden.

Maar soms, met het oog op speciale gelegenheden, zoals de verjaardag van of het bezoek van een prins of koning, werd de feestelijke zeilpartij door het gemeentebestuur geïnitieerd en aan uitgebreide regels onderworpen. Een goed gedocumenteerd voorbeeld hiervan was de bijzondere zeilpartij van 4 september 1777 bij Oude Schouw tussen Irnsum en Akkrum, waar de Wetering uit de Boorne treedt. Stadhouders prins Willem V bracht met zijn gezin en officials een bezoek aan Friesland en vanzelfsprekend maakte hardzeilen daarbij deel uit van de feestelijkheden. De 'Heeren Gedeputeerden' van Friesland kondigden in de Leeuwarder Courant de 'Zeil-partij met Jagten' aan, terwijl 'een College van vier Keurmeesters' van vooraanstaande heren een 'Reglement op het Zeilen der Jagten' moest opstellen en tevens

⁴¹² Doughty, *Friesland Meres and through the Netherlands*, 164.

belast werd met de organisatie. De keurmeesters stelden dertien artikelen op en ze beperkten de deelname tot 'Alle Jagten, welke voor Liefhebberij worden gehouden binnen deese Provincie, mits boven de twintig voeten lang zijnde'.⁴¹³

Met de oprichting van de KNYC in 1846 te Rotterdam, spoedig gevolgd door andere watersportverenigingen, eindigde in feite het 'wilde' wedstrijdzeilen. De nieuwe verenigingen organiseerden in het vervolg de wedstrijden en stelden de bepalingen, regels, winnaars en prijzen vast. Achteraf kun je stellen dat de komst van watersportverenigingen een nieuw en noodzakelijk gevolg was van een algemeen 'beschavingsproces' zoals beschreven door Norbert Elias, een onderwerp dat verderop in dit proefschrift aan bod zal komen.

In dit afsluitende hoofdstuk van deel II laat ik Engelse toervaarders aan het woord die door Nederland zeilden of stoomden. Op basis van hun scheepsjournaal maakten zij reisnotities die ze, eenmaal thuis, uitwerkten en in boekvorm publiceerden. Mij zijn geen reisverslagen van Nederlandse zeilers van vóór 1900 bekend. Niet zo verwonderlijk omdat in tegenstelling tot wedstrijdzeilen en wedstrijdroeien, er nauwelijks aan toerzeilen of toerroeien werd gedaan. Dat we wel over Engelse nautische reisboeken beschikken is niet zo vreemd. De watersport in Groot-Brittannië liep ruim een halve eeuw voor op die van ons land. Dankzij die Engelse reisverhalen hebben we, hoe beperkt ook, een beeld van het (plezier)varen in het Nederland van eind 19^e en begin 20^e eeuw. Dat uit de hieronder in vogelvlucht geschetste Engelse observaties af en toe verbazing spreekt, is onvermijdelijk. Groot-Brittannië was een hectische, geïndustrialiseerde en verstedelijkte grootmacht, dus dat groene lage waterlandje aan de andere kant van de Noordzee achter zijn duinen en dijken was voor een reizende *gentleman* een kneuterige oase vol rust en klederdracht. Dat er in 1905 in Londen al een uitgebreide vaargids van de Nederlandse wateren werd uitgegeven, toont aan hoe ver de pleziervaart bij onze overzeese buur zich had ontwikkeld.

8a. A Yachtsman's Guide to the Dutch Waterways

'The following notes, made at various times in view of, and in the course of successive yachting trips to Holland during the last ten years, are put together for publication in the hope that they may prove useful to those who may contemplate similar excursions.'⁴¹⁴

⁴¹³ Halbertsma, *Sneeker hardzeildag*, 11.

Koopman Mintje Wouters was de grote winnaar van die dag. Hij woonde aan het Kleinzand in Sneek, in een huis dat nu onderdeel is van het Fries Scheepvaart Museum. Van die bekende hardzeildag uit 1777 bestaat een herinneringspenning. Op de beeltenis zeilen recht voor herberg de Oude Schouw vijftien open boeierscheepjes. Op de voorgrond zitten de genodigden onder een beschutting. De voorstelling laat zien dat 'tot de komst van sandbagger Yum Yum' het zeilen in Nederland inderdaad enkele eeuwen vrijwel onveranderd bleef.

⁴¹⁴ Thorpe, *A Yachtsman's Guide to the Dutch Waterways. Including the Zuider Zee and the Friesland Meres*. Halbertsma schrijft in zijn boek *Sneeker Hardzeildag*, 84, dat het eind 19e eeuw *en vogue* was voor Engelse zeilers om avontuurlijke reizen naar de Friese meren te ondernemen, waarbij men de Noordzee-

Aldus begint het voorwoord van een Engelse vaargids uit 1905, bedoeld voor Engelse toervaarders die met hun jacht in Nederland willen varen. De vaargids is de eerste in zijn soort. De constatering dat in de laatste tien jaar een aantal tochten naar ons land is ondernomen, is overigens te krap bemeten. Zo tufte het Engelse plezierstoomjacht *Atalanta* al in 1885 uitgebreid door Nederland, drie jaar later gevolgd door de *Gipsy* van zeiler Henry Doughty.

Het allereerste advies aan de 'yachtsman' in de *Yachtsman's Guide* uit 1905 luidt: 'Overbodig te zeggen, maar vaar in de Lage Landen met een boot die weinig diepgang heeft.' Daarna volgt de enthousiasmerende mededeling dat wie veel wil zien binnen een klein gebied, door Nederland moet varen. Want, aldus de gids, geen land heeft zoveel geschiedenis, kunstschaten, schilderachtige steden en traditionele klederdracht als Nederland. Bovendien is dit land voor de Engelsman zo gemakkelijk bereikbaar, en het valt, aldus de gids, het best te bestuderen en te genieten vanaf het vele water. De waterwegen zijn immers de economische slagaders. Zij vormen het wondermooie netwerk waaraan iedere stad van enig belang ligt, en deze zijn dan ook voor de reiziger het best over water te bereiken.

Het probleem voor de Engelse watersporter is echter, zo vervolgt de vaargids, dat de boot niet dieper dan vijf voet mag steken, maar tevens geschikt moet zijn om op z'n minst het Kanaal over te kunnen steken. Trouwens, zo wordt gewaarschuwd, ook op de Zuiderzee en het Hollands Diep kan een steile korte golfslag staan. 'A particularly suitable vessel for Dutch cruising is one of the light-draught motor-driven yachts which are now to be found on the Norfolk Broads, on the Irish lakes and in many of the estuaries of the Scotch and English coasts, preferably driven with ordinary kerosene, a fuel which can be readily obtained even in the most out-of-the-way places in Holland and Friesland.' Mocht het plezierjacht een zeilboot zijn, dan is het erg handig, aldus de vaargids, een kleine motorboot aan dek te hebben om het jacht bij windstilte of in smalle kanalen en vaarten bij tegenwind te slepen of te duwen. Zeiler en auteur T.E. Thorpe besloot zijn voorwoord met een mengsel van onverholen verbazing en sympathie.

'In het algemeen zijn jachten in Nederland niet onderworpen aan tolgelden, afgezien van hier en daar een dubbeltje voor de man op de sluis die de lijnen aanneemt, vastmaakt en weer losgooit. De sluiswachters zijn gewoonlijk vriendelijk en beschaafd en beschouwen het als een compliment wanneer de eigenaar zelf of eventueel zijn schipper persoonlijk met de scheepspapieren naar het kantoor komt. Maar bij bruggen wordt een klomp aan het uiteinde van een lijn aan een lange stok neergelaten, waarin tijdens de doorvaart een klein muntstuk moet worden gestopt.'

Thorpe vermeldt nog dat in de havens van de steden aan de Zuiderzee vuurgeld, havengeld, kaaigeld, sluisgeld, bruggeld, walgeld en moddergeld worden geheven, afhankelijk van de grootte van het schip, uitgedrukt in kubieke meters. Maar, voegde hij er geruststellend aan toe, 'dit lijkt een formidabele lijst, maar al met al gaat het om een paar cent per ton, en op enkele plaatsen krijg je er een interessant souvenir in de vorm van een loden medaille met

oversteek op de koop toenam. Zo namen tijdens de Sneeker Hardzeildag van 1890 zeven Engelse jachten aan een wedstrijd deel, waarvan het merendeel uit het merengebied van Norfolk kwam.

het wapen van de stad erop voor terug.' 'Indeed, so far as tolls and harbour-dues are concerned, a long vacation may be spent in Holland for the money it costs to take a launch from Teddington to Oxford and back.'

De *Yachtsman's Guide* geeft informatie over de belangrijkste vaarwegen tussen Vlissingen en Groningen. Het zou te ver voeren hier uitgebreid op in te gaan, maar ik kan niet nalaten te zeggen dat sommige vaaraanwijzingen van ruim een eeuw oud de huidige pleziervaarder een lijf vol heimwee bezorgen. Simpelweg omdat het huidige IJsselmeer toen nog een volledig open, zoute, ongetemde binnenzee was.

In de *Yachtsman's Guide* is Marken een eiland dat je vanaf Amsterdam komend aan bakboord hield. Kolhorn was een vriendelijk haventje dat 8 mijl westnoordwest van Medemblik lag. Wie erheen zeilde, moest oppassen voor het ondiepe Almerdorper Zand. Het verre eiland Wieringen aan de horizon herkende de navigator aan de stompe vierkante toren van Westland, de puntige kerktoeren van Hyppolitushoek en de hoge toren met de korte kerk op Oosterland. De vaargeulen van Wieringen waren zowel aan de oostkant als aan de westkant smal en gecompliceerd, en het werd afgeraden ze te bevaren indien men onbekend was met de lokale situatie. Mist zorgde op de Zuiderzee voor gevaarlijke situaties vanwege de hier en daar krachtige stroom en vele ondiepten. Een prima indicatie voor de positie van het schip bood overigens de bodem, want een groot deel van de Zuiderzee had een zachte grond, vooral in het zuidelijk gedeelte, terwijl de ondiepere delen meestal stenig waren. De vissers, zo vermeldt de gids, wisten in de regel wel waar ze zaten. Zij vertrouwden de bodem en gebruikten een vaarboom om de grond te taxeren. Een extra gevaar bij mist vormden de vele visstokken met netten. Vooral rond Schokland stonden er veel en de zeiler die ten oosten van dit eiland voor anker wilde, moest hier rekening mee houden.

8b. De tocht van de SS *Atalanta*

In de zomer van 1885 voer het stoomschip *Atalanta* door Nederland en Belgisch Vlaanderen. De fotograaf aan boord, G. Christopher Davies, schreef over deze reis een boek.⁴¹⁵ In de zomers van 1888 en 1889 zeilde Henry Montagu Doughty intensief door ondermeer Friesland. Hij schreef het meest uitgebreid over zijn ervaringen. H.F. Tomalin zeilde met twee vrienden in de zomer van 1906 door Friesland en stelde later eveneens een reisverslag samen. In 1926 maakte Laurence Irving een zeiltocht van Vlissingen naar Groningen die de basis vormde van zijn publicatie een jaar later: *Windmills and Waterways*.

Vier verschillende reisboeken waarin het pleziertoervaren door Nederland centraal staat. In het hiernavolgende vat ik chronologisch de relevante impressies en informatie van genoemde watersporters-auteurs samen. Ik verplaats me daarbij in de schoenen van de desbetreffende auteur om zo dicht mogelijk bij de oorspronkelijke tekst te blijven. Om het verhaal niet in citaten op te lepelen, maak ik waar nodig zelf verbindingen en geografische sprongen. Om van mijn proefschrift geen reisboek te maken, zal ik die eerste tocht van 1885 het meest uitvoerig aan bod laten komen. Uit de volgende boeken knip ik daarna de

⁴¹⁵ Davies, *De ontdekking van Nederland. De tocht van de SS Atalanta over de rivieren en kanalen van Nederland en Vlaanderen*.

fragmenten die aanvullend zijn. Onderstaande collage geeft al met al een beeld van de pleziertoervaart van Nederland in de periode 1885-1926. Let wel: van de toervaart, niet van het wedstrijdroeien of wedstrijdzeilen.

Fotograaf Christopher Davies wilde als zeiler het liefst vanuit Harwich zijn eigen comfortabele jol de Noordzee over laten slepen, maar kenners raadden hem dit af. Na enig zoeken trof hij in Lowestoft de *Atalanta*, een stoomschip met steunzeilen van 20 meter lang, 3 meter breed en met een diepgang van 1,5 meter. Het schip was te huur. Davies contracteerde voor zijn vakantie reis naast het stoomschip nog een schipper en een machinist en voer met twee vrienden naar IJmuiden. Naar, zo schreef hij, dat merkwaardige lage Holland dat een eeuwige strijd tegen de golven voerde, waar de oude klederdracht nog trots werd gedragen en waar de mensen er nog primitieve gewoonten op nahielden. Ook het land van overheellende torens en wankelende huizen, waar haast geen muur was te vinden die recht stond en waar je als fotograaf de scheepsmasten als loodlijn moest gebruiken om de camera recht te houden.

De eerste schepen die we tussen de pieren van IJmuiden passeerden waren sleepboten, vissersvaartuigen en een baggermolen. Even later zagen we meer dan vijftig schuiten⁴¹⁶ naar buiten varen om op zee te gaan vissen. Het waren vreemde schepen, met stompe, hoge boegen en smalle zijwaarden en masten met kleine, taps toelopende grootzeilen aan korte, gebogen gaffels. De zeilen leken op een suikerbrood. De kluivers waren op een boegspriet bevestigd. Aan de top van de masten wapperden lange kleurrijke wimpels. Deze wonderlijke schepen, die overigens mooi in de lak zaten, gaven wel de indruk heel handzaam te zeilen. Terwijl we in een van de grote sluizen lagen, werden we belegerd door een horde mensen die ons hun diensten aanboden, klandizie zochten of ons papieren in de handen drukten. Daaruit konden we opmaken dat ze ons van alles wilden verkopen, zoals levensmiddelen, sigaren, drank en tabak. Een enkeling vroeg ons of we in Amsterdam al een ligplaats hadden gereserveerd. We antwoordden dat dit niet nodig was, maar een kapitein van een schoener die een beetje Engels sprak en tegelijk met ons door de sluis was gekomen, riep dat je komst vooraf aankondigen wel verstandig was en hij was bereid een telegram te versturen. Achteraf gezien hadden we ons hiermee belachelijk gemaakt; de havenmeester had veel moeite gedaan om enkele schepen te verleggen voor een ligplaats voor ons, daar hij een groot koninklijk jacht verwachtte. Het bleek dat we klein genoeg waren om overal tussen te passen.

Het Noordzeekanaal werd almaar breder en de oevers minder recht. We stoomden het IJ op, zoals de naam van de lange uitloper van de Zuiderzee luidt waaraan Amsterdam is gebouwd. De harde wind joeg het water hoog op en een aak met roodbruine zeilen kwam vanaf Zaandam fier naast ons varen, de zeilen flink gereefd, de volle boeg in een schuimwolk van water verborgen. Zulke platbodems zijn ontworpen om meer over dan door het water te

⁴¹⁶ Voor de auteur is 'schuit' een verzamelwoord voor uiteenlopende scheepstypen die hij niet kent. Ook praat hij regelmatig over een aak, terwijl het een tjalk betreft. Tjalken waren onbetwist dé zeilende vrachtvaarders op de Nederlandse binnenwateren in die periode.

zeilen, en blijkbaar is een stompe boeg daarvoor geschikter dan een scherpe . Bovendien kan het schip hierdoor meer vracht meenemen.

De schuiten namen in aantal toe en ook waren er veel stoomboten en zeezeilschepen te zien. Het IJ werd allengs breder en ten slotte lag Amsterdam aan stuurboord. Het was een prachtig gezicht om de stad vanaf het water te zien opdoemen: grote gebouwen, torenspitsen, schepen, masten en zeilen. Het was een mengelmoes, verweven in een potpourri van kleur en vorm die het verrukte oog tevergeefs uit elkaar probeerde te houden. Nauwelijks was de *Atalanta* afgemeerd of we kregen aanloop. Ons eerste bezoek, dat helaas ook weer als laatste vertrok, was een praatzieke wasvrouw met een spierwit schort voor en met dikke benen in witte kousen. Ze vroeg ons de was te mogen doen en vertelde goedkoper dan wie ook te zijn. Even later stapte een buitengewoon beleefde man onze hut binnen, die zich als de vertegenwoordiger van een zeilvereniging voorstelde en gewichtig informeerde of wij Lord die en die of Sir zus en zo kenden. Hij informeerde ook naar allerlei zeilschepen en jachten. We vroegen wat hij eigenlijk wilde. Hij antwoordde dat hij gratis en voor niets zijn hulp aanbood. We kochten twee ton kolen van hem.

Iemand van de havenpolitie was de volgende bezoeker. Hij sprak een paar woorden Engels, schudde ons vriendelijk de hand en verzocht onze papieren te mogen inzien. We begrepen dat voor pleziervaartuigen geen havengeld was verschuldigd, maar we moesten wel kunnen aantonen dat de *Atalanta* een pleziervaartuig was. We legden uit dat twee van ons lid waren van de Norfolk & Suffolk Yacht Club, ook toonden we het registratiecertificaat van de boot, maar kennelijk was de man uit op een *Admiralty warrant*. Na uitgebreid overleg met een ambtenaar en de havenmeester kregen we te horen dat we niets verschuldigd waren. Later zouden we vaker problemen ondervinden met het aantonen dat ons stoomschip een pleziervaartuig was.

De vele grachten van Amsterdam met hun drukke straten erlangs waren vooral zo interessant door de overvloed aan elkaar verdringende aken, schuiten en tjalken. De ganse dag was het een komen en gaan van schepen die laadden en losten. Ze werden geboomd, gesleept of geduwd en zelfs eigenhandig getrokken. Na een werkdag werden de aken altijd gesopt en geschrobd totdat de lak weer glom. Zelfs een kolenschuit werd gepoetst tot hij weer spiegelde. De grote waterbakken aan dek waren frisgroen geleverd en soms zelfs beschilderd met prachtige landschappen en regenbogen. Een aak is de woning van de schipper en zijn gezin en is daarom net zo netjes als elk ander Nederlands huis. In de ronde spiegel van ieder solide eiken schip zitten aan weerszijden van het roer vierkante raampjes met erachter gehaakte gordijntjes en een bloempot. We waren zeer gecharmeerd van deze poppenhuisraampjes.

Op een morgen na het ontbijt zeilden Dendy en ik het IJ op in de jol die we op de *Atalanta* hadden meegenomen, om de vrijheid te hebben er af en toe zelf op uit te trekken. Het was druk op het grote water. Veel schepen zeilden af en aan, en gelet op hun lompe rompen en kleine zeilen gingen ze hard. Maar onze wherries uit Norfolk zouden deze schepen gemakkelijk kunnen verslaan. Door alle schuim die hun boegen opgooiden, leek het slechts alsof ze snel zeilen.

We zeilden die middag in onze kleine jol een stille baai binnen, omzoomd met bomen, waarin zich een kleine jachthaven bevond vol merkwaardig uitzierende boten. Met uitzondering van een paar Amerikaanse midzwaardjachten waren alle boten gebouwd volgens de lijnen van vrachtschepen, met dezelfde houtdikte, maar in een lichtere kleur gelakt, met meer gepoetst eikenhout en een overvloed aan glimmend koper. De kajuitdeurtjes van de jachten waren gemaakt van gietijzeren traliewerk. De kajuiten zelf waren ruim, maar misten het comfort van de Engelse jachten. Niet enkel het koperwerk was gepoetst, ook iedere centimeter ijzer en elke harpsluiting of zeillood leek gepolijst. De witte zeilen waren net als bij de vrachtschepen tegen de schuine gaffel opgetrokken en de royale zijwaarden hingen boven het water en leken op de vleugels van vlinders. We bestudeerden deze vreemdsoortige vaartuigen langdurig, maar omdat we er tijdens onze hele tocht later er maar één zagen varen, concludeerden we dat de Nederlanders meer tijd besteden aan het poetsen van hun jachten dan aan het ermee zeilen.

Op een donderdagmorgen stoomde de *Atalanta* weg van de Amsterdamse kade, richting Zuiderzee. Klaas de Jonge, onze 73-jarige ingehuurde loods die ruim veertig jaar als loods op de Zuiderzee had gevaren, stond aan het roer. We hadden eerst nog 100 gallon water ingenomen, warempel voor 6 shilling. De schipper van de aak met drinkwater die langszij was gekomen, had toegegeven dat je in Amsterdam goedkoper je tanks met jenever kan laten vullen dan met water.

Eenmaal terug op het wijde en diepe water van het IJ zagen we vreemd genoeg geen enkel zeiljacht, terwijl er toch een stevige zuidwestenwind blies. Over de gevaren van de Zuiderzee bij pittig weer hadden we al veel gehoord en we spraken hierover met onze loods. Hij verzekerde dat dergelijke verhalen overdreven zijn en dat een tochtje naar Hoorn ongevaarlijk was. Na het passeren van de grote sluizen van Schellingwoude stoomde de *Atalanta* naar buiten en wierpen we onze eerste blikken op die beruchte Zuiderzee. Een zee die trouwens in een alarmerende toestand van luchtbellen verkeerde; als gevolg van de stormachtige wind zag de schuimende en kolkende watermassa er bepaald angstaanjagend uit.

Zodra we uit de beschutting van het land voeren, liepen er steile golven achterop, veroorzaakt door het ondiepe water. De kleinste sloep was op dek vastgesjord, maar de grote sleepte achter ons aan en liep algauw vol water. We zagen ons genoodzaakt een moment te stoppen om hem in de davits te hijsen. Toen ik met de bootshaak de diepte peilde bleek er maar weinig water onder het schip te zitten. Desondanks hesen we de zeilen en dankzij wind en stoomkracht konden we de nijdigste golven voorblijven. Er was geen schip te bekennen, uitgezonderd de Zutphense stoomboot die een voorsprong had opgebouwd door ons oponthoud met de sloep.

Het is een lust om Hoorn vanaf zee aan te varen. Hoorn heeft een buitenhaven die gedeeltelijk door een golfbreker is beschermd, voorts een binnenhaven waarin de puffende *Atalanta* maar net kon draaien. Op de kade en onder de toren waar we wilden afmeren, verzamelde zich al op voorhand een nieuwsgierige menigte. De vrouwelijke havenmeester

kwam aanlopen, en nog voor we alle trossen om de meerpalen hadden gegooid vroeg ze 75 cent liggeld.

Voor we aan wal gingen nuttigden we ons avondmaal. Blake, die nogal verlegen van aard was, maakte bezwaar tegen al het volk dat drie rijen dik op de kade zat, knielde en stond en iedere beweging van ons bestudeerde door naar binnen te loeren om te zien hoe en wat we aten. Toch waren de mensen heel vriendelijk. Wel bleek het onmogelijk ze ertoe te bewegen zich te verspreiden, dus ondergingen we hun aanwezigheid lijdzaam.

Achter onze kade lag de stad met zijn rijk versierde huizen aan grachten met ophaalbruggen, die regelmatig opengingen om schepen door te laten. De binnenhaven deed denken aan een grote parkvijver in het oude Londen en was volgepropt met vissersschepen. Deze boten hadden hoge volle voorstevens en lage puntige achterstevens en een aangehangen roer.

Ondanks dat er zeker honderd schuiten lagen afgemeerd, was het gras onbetreden en zagen de heesters er prachtig uit. Waarschijnlijk is dit toe te schrijven aan de netheid van de Nederlanders en hun respect voor de wet. Na onze ervaring met de steile golfslag van de Zuiderzee snaptten we de betekenis van de hoge boegen van de vissersschepen. Bij Engelse schepen met hun smalle voorstevens zouden de golven ver over het dek zijn geslagen.

De torenklok had zoals de meeste oude klokken in Nederland maar één wijzer. We moesten de tijd daardoor op het kwartier schatten. Maar in dit land waar niemand haast had was dat voldoende. De klok had trouwens iets raadselachtigs: hij sloeg hetzelfde aantal uren, ook op het halfuur erna. Eerst beseften we dit niet, en toen ik de eerste nacht wakker lag en naar de huilende wind luisterde, ergerde ik me mateloos aan al die dubbele aantallen slagen.

Bovendien riep de gevangenisbewaarder bij de toren na iedere slag overdreven luid hoe laat het was en voegde daar nog iets onverstaanbaars aan toe. Dit werd dan ergens verderop in de stad even luid herhaald.

Na Hoorn stoomden we naar Enkhuizen, een dode stad van 5500 inwoners en met pijnlijk stille en brandschone straten. Buiten de sluizen lag een mooie haven met een goede golfbreker, waaraan alleen vissersboten lagen afgemeerd.

Ondanks dat de hemel in het zuidwesten ongewoon donker kleurde, haastte de vissersvloot zich op een avond de haven uit en de zee op. De schuiten waren eerst door de openstaande brug naar de buitenhaven geduwd en getrokken, waarbij ze ruw tegen elkaar stootten alsof ze haast hadden. Het was verbazingwekkend te zien hoe licht de boten zich bewogen.

Waarschijnlijk omdat het platbodems waren, al zagen ze eruit alsof ze uit massief eiken waren gehouwen. Eenmaal voorbij de brug gingen de zeilen omhoog en laveerden de vissers de havenmond uit. Later in de schemering kwam een groot stoomschip uit Amsterdam binnenvaren.

We wilden naar Urk om ook een Zuiderzee-eiland te zien. Toen we op een morgen uitvoeren, was de zee zo rustig en blauw dat het leek alsof het er nooit stormde. Urk lag 24 mijl voor de boeg, de koers was bijna pal oost. Leeg was de zee allerminst; overal om ons heen waren vissersboten in de weer. We telden er al gauw tussen de vierhonderd en vijfhonderd. Het totaal aantal vissersschepen op de Zuiderzee wordt op duizend geraamd.

Klaas de Jong, onze loods, sprak gebrekkig Engels, maar net voldoende om met behulp van het woordenboek als vraagbaak te dienen. Zo hoorden we van hem dat er zelden of nooit een vissersschip verging, omdat er bij opkomend slecht weer altijd wel een haven dichtbij is. Ook aan de grond lopen vormt geen probleem. De boten zijn sterk genoeg gebouwd om op een zandbank de storm uit te zitten. Een romp met rondhouten, maar zonder zeilen en netten, kost 2000 gulden, ofwel 160 pond sterling. Nee, echte ontberingen maken de Zuiderzeevissers niet mee, aldus onze loods, en als een visser op zee omkomt dan mag zijn weduwe na drie jaar hertrouwen.

Tussen de schaduwloze zee en de heldere hemel doemde een klein groen eiland op met puntige rode daken, hoge gele masten en bruine netten. Dit was het eiland Urk, waarvan wordt gezegd dat het nog typischer is dan Marken. Urk is een hobbel in zee van een mijl lang en een halve mijl breed. In de ruime haven troffen we verrassend veel schepen aan en er kwamen er nog meer binnen. Het was zaterdag, op zondag wordt op Urk niet gevist. De volgende dag baadde het stille eiland in goudgeel zonlicht. De haven was in grote rust gedompeld, de tientallen boten bewogen niet en de wimpels hingen omlaag. Ik lag op dek van de *Atalanta* en vroeg me af waarin het geluk ligt van de eeuwige strijd om het dagelijks bestaan. Vooral ook een strijd om roem en rijkdom, zoals we dat thuis in ons overvolle Engeland kennen.

De dag erop kregen we Schokland in zicht: een lange smalle strook land met maar twee of drie tekenen van bewoning erop. Dit keer hadden we ook een passagier aan boord, een handelaar. De man had op Urk gesmeekt mee te mogen varen omdat hij dringend naar Kampen moest. Deze passagier vertelde dat er nog maar drie families op Schokland woonden. We zagen een paar masten in de kleine haven, maar daar het al middag was gingen we niet aan wal.

Een lange gebogen lijn op het kalme zeeoppervlak toonde de scherpe scheiding tussen het zoete water van de IJssel en het zoute zeewater. We voeren de brede riviermonding op te midden van stenen pieren die ver in zee staken. Met enige weemoed keken we achterom naar de Zuiderzee. Vanaf zee is het drie of vier mijl naar Kampen. Bij het ondergaan van de zon stak er een licht briesje op vanuit het westen. De aken die we passeerden, zetten iedere vierkante centimeter zeil die ze hadden bij in de vorm van grootzeilen, spinakers, kluivers en waterzeilen om de gunstige wind zoveel mogelijk te vangen. Geen volk is zo ingenieus als de Hollanders in het uitvinden van verschillende zeilen. Waar ook maar een stok in valt te steken of een lijn is op te hangen, klappert een zeil, in alle denkbare kleuren: rood, bruin, zwart, groen, en in alle denkbare vormen.

De ophaalbrug in het midden van de rivier stond open om een grote aak of tjalk door te laten. De rode en bruine fokken, het gelige grootzeil en de witte kluiver van het schip torenden ver boven de openstaande brug uit.

De schuiten en tjalken lagen in zulke dikke rijen aan de kade dat er voor ons geen plekje meer over was. Noodgedwongen meerden we af naast de Urker postboot. Toen we goed en wel vastlagen, kwam het gebruikelijke melkmeisje langs en riep: 'Melk, melk'. Ook hier bood een broodverkoper met zijn manden zijn waren aan, evenals de groenteman met zijn kar en

de mannen die vlees en andere zaken wilden verkopen. Tot Blake's afschuw verschenen ook weer drommen kijkers.

Staveren, weer een paar dagen later, oogde uitzonderlijk sfeerloos en het was er zo stil als het graf. Maar de mensen zagen er beter uit dan in de rest van Nederland, op Urk en Wemeldinge na. Ze leken qua kleding en verschijning haast op Engelse boeren. De Friese taal doet meer aan het Engels denken dan het dialect dat in andere provincies wordt gesproken. Wanneer we langzaam praatten kon men ons redelijk verstaan.

In de gracht lag een kleine plezieraak afgemeerd, maar voor de rest waren er in Staveren geen schepen te zien. De roerkop van de aak was versierd met een uit hout gesneden otter, maar het schip was al lang op non-actief gesteld, net als de rest van de stad overigens.

Een aak, geladen met bruine turf uit het binnenland van Friesland, passeerde de sluis die toegang gaf tot de vaarten die landinwaarts lopen. Het bood allemaal een prachtig beeld. Vanzelfsprekend was het land zo plat als een pannenkoek en hier en daar kletsnat.

Nederland is bijna een soort vlot dat in water drijft. De weilanden waren niet zo groen als in Noord-Holland en leken meer op het saaie moerasland bij Yarmouth. Ze waren gescheiden door talloze sloten en nauwe vaarten die enkel door de roodbruine zeilen van de aken hun aanwezigheid verrieden. Ook troffen we wijde koffiekleurige meren, waarvan we helaas de grootste niet gezien hebben. Op de plaatsen waar turf gestoken werd zagen we vierkante plassen. Het is een vreemde zaak dat in Nederland, waar het land zo kostbaar is, zoveel land wordt weggegraven en verbrand, en dat de lege ruimte die achterblijft wordt overgeleverd aan het water, Nederlands grootste vijand. Het gebruik van turf neemt almaar toe, het is in dit land goedkoper dan steenkool dat twee keer zoveel warmte geeft. Volgens een oude grap zijn de Nederlanders, die hun land met zoveel moeite op het water gewonnen hebben, nu druk doende om het zo snel mogelijk te verbranden.

Het plan was om met de *Atalanta* naar Sneek te varen, waar de volgende ochtend een grote markt zou worden gehouden, en we gingen aan land om een loods te zoeken. Dat bleek niet moeilijk. Maar, hoewel de kanalen wel voldoende diepte boden, was de algemene opinie dat door de ongebruikelijk lage waterstand van het moment de meren te laag stonden voor de *Atalanta*. Teleurgesteld moesten we het plan om Sneek te bezoeken opgeven. Als we ooit nog eens met een stoomschip door Holland reizen, zullen we ervoor zorgen dat de diepgang maximaal 1,20 meter is. Nederland is nu eenmaal een modderige delta van drie grote rivieren, de Rijn, de Maas en de Schelde. Acht Nederlandse provincies liggen voor 85 procent beneden zeeniveau. Dendy zei gisteravond dat het land een bruidssluier van water droeg. Volgens Blake was het meer een lijkwade. Het is maar hoe je het bekijkt en of het een zonnige of sombere dag is.

Na Hindeloopen bezochten we Medemblik. In de haven lag een klein open zeiljacht dat toebehoorde aan een heer uit Leiden. Hij was bezig een zeiltocht te maken en kwam bij ons aan boord voor een praatje. Zijn schip leek op een grote kever en de opgehesen zijzwaarden op enorme vleugels. Het scheepje was ongeveer 5 meter lang en 1,80 meter breed.

Vanzelfsprekend was het een platbodem, met genoeg houtwerk voor een 20-tonner.

Onderlangs het eiland Texel en via het Nieuwe Diep bereikten we het Noordhollandsch Kanaal, wandelden door het mooie oude Alkmaar en tuften vandaar via Purmerend en over het IJ naar Haarlem. De sluis van Spaarndam bood een bijzonder schilderachtige aanblik en het dorpje was eromheen gebouwd. Overal hingen palingnetten te drogen en de palingkorven dreven in het water. We staken een plas over omringd met riet, en de vaargeul was gemarkeerd met een dubbele rij boeien. Wat betreft de kleur van het water waanden we ons op de Broads, terwijl anderzijds het water in Norfolk helder is en de kleur van de lucht reflecteert. Nederlands water is koffiekleurig en nogal afstotelijk voor plezierboten. De plas waar we over voeren⁴¹⁷ was zo groot als Hickling Broad en had dezelfde lage oevers en dezelfde rietachtige horizon met hier en daar een molen. Maar in tegenstelling tot Hickling was er geen wit zeil of een plezierboot te zien. Een aak met bruine zeilen voer achter ons aan en het schuim voor haar boeg was gekleurd, net als het schuim van een Highland River bij hoogwater.

Op weg naar het zuiden, naar de Gouwsluis, zagen we boeren bezig met vissen op paling en overall voeren grappige kleine bootjes geladen met producten van het land. Soms zagen we ook een plezierbootje met rode kussens, een wit zeiltje en helder geverfde roeispanten, met drie of vier mensen aan boord die duidelijk plezier hadden.

Er voeren heel wat meer kleine zeilboten rond, allemaal voorzien van zijwaarden. Maar ze dienden overduidelijk een zakelijk doel en met hoge snelheid kliefd en ze door het water. Ook zagen we ergens een kleine zeilkano, waarschijnlijk gebouwd door een avontuurlijke jongen die een boek van MacGregor had gelezen.

We kwamen op de ringvaart die was overgebleven van de voormalige Haarlemmermeer. Het enorme gemaal is een prominent gebouw waarvan de grote armen langzaam op en neer bewegen. De drooglegging van de Haarlemmermeer was in 1840 begonnen en onze loods Klaas kon zich dit feit nog goed herinneren. Hij legde uit dat de Haarlemmermeer vroeger een onafzienbare watervlakte was geweest en wij geloofden hem graag toen het tot ons doordrong dat de grootte van het meer 70 vierkante mijl bedroeg. Tijdens de roemruchte belegering van Haarlem voeren er 150 Nederlandse schepen op het meer en evenveel Spaanse. Overigens stelt mijn oude reisboek aan boord in alle ernst vast dat hier in 1403 een zeemeermin is aangespoeld nadat zij vele jaren als mens in Haarlem had gewoond. De vrouw hield er vreemde gewoonten op na. Zo wierp ze af en toe haar kleren van zich af en rende naar het meer. Ik vraag me nu af of ze benen of een staart had. Mijn oude boek is toch niet zo betrouwbaar.⁴¹⁸

Het kanaal tussen Haarlem en Gouda is wellicht een van de interessantste stukken water van Nederland. We ontmoetten en passeerden tientallen aken en stoomboten, ook stoomsleepboten die aken sleepten. Een kleine sleepboot trok elf volgeladen aken achter zich aan van elk minstens 60 ton.

Veel aken onder zeil passeerden ons met het grootste gemak en als ze tegenwind hadden, maakten ze gebruik van de trekpaarden die langs de oevers klaarstonden. We stonden ook

⁴¹⁷ De Mooie Nel.

⁴¹⁸ Davies doelt hier op het reisboek van John Havard, *Dead Cities of the Zuyder Zee*, London, 1743.

versteld van de beleefdheid van de mensen op de schepen. Ze begroetten ons door hun pet af te nemen of te zwaaien en wij op de *Atalanta*, passagiers en bemanning, groetten met dezelfde beleefdheid terug. Aangezien we iedere minuut een schip tegenkwamen werd dit een doodvermoeiende aangelegenheid, dus spraken we af om beurten te groeten.

We vergaten zelfs om te eten. De huizen waren zoals gebruikelijk fantastisch. De armere klasse woonde direct aan het water, terwijl de grotere huizen allemaal voortuinen hadden, verlucht met zonnewijzers op een voet en met grappige tuinhuisjes aan de waterkant. Deze huizen hadden motto's als 'Welgelegen' of 'Buitenlust' op de gevel.

Het was op een zaterdag, de schoonmaakdag van de week, waarop veel bewoners doende waren met wassen en schrobben. Sommige van de meisjes, met blote armen en korte rokken, waren brutaal genoeg om ons een handkus toe te werpen en iets te roepen waar onze beide loodsen hard om moesten lachen, maar vervolgens weigerden het te vertalen. Op een gegeven moment zagen we een nogal romantische hofmakerij die onze harten sneller deed kloppen. Een jongeman probeerde een kus te stelen bij een potige jonge Venus, die als reactie een emmer water over hem heen gooide. We vingen nog een glimp op van de jongen die vliegensvlug over een schutting klom, achtervolgd door de klomp van de jongedame.

We passeerden opnieuw bruggen waar we een dubbeltje in een klomp aan een lijn moesten doen. Klompen zijn in Nederland een massaproduct. Als je tenminste afgaat op de vele klompenmakerijen, waar stapels witte klompen in allerlei stadia van fabricage lagen. Ook troffen we enkele kleine plezierboten aan lijnen onderaan een dijk, ongetwijfeld van Amerikaanse makelij en voorzien van een midzwaard. Een van de scheepjes was met vrolijke vlaggetjes versierd; wellicht ging de eigenaar trouwen.

Langs het kanaal van Boskoop naar Gouda liepen veel trekpaarden. Klaas zei dat het goedkoper en verstandiger is om een kleine sleepboot te huren dan een trekpaard met een man erop. Plezierjachten betaalden per ton amper meer dan vrachtschepen en voor een jacht van 16 ton wordt voor een sleepje van Gouda naar Amsterdam slechts 8 gulden gevraagd, geen hoog bedrag.

Ter hoogte van Gouda troffen we scherpe bochten in het kanaal en langs het jaagpad stonden palen voor de treklijnen, waarvan de rollen volledig waren versleten door de wrijving van de touwen. We zagen een rijk uitgerust schip dat glom van de lak, het voerde een prachtige vlag. We kregen te horen dat het geen jacht was maar een kruitschip.

Over Rotterdam, waar we enkele dagen later arriveerden, heb ik weinig te vertellen. De havenstad heeft talloze overvolle havens en grachten, een brede rivier waarop stoomboten en zeilboten uit alle delen van de wereld samendrommen en ook varen er ongelooflijk lange rijnlinters, schuiten en barken. Maar in Rotterdam bleken we gewoon Britse toeristen te zijn, met de gidsen van Baedeker of Murray op zak. We maakten een paar uitstapjes, maar waren niet zo geboeid als in Amsterdam.

Wel hadden we een klein zeiljacht met een klipperboeg opgemerkt, het lag ten oosten van de brug voor anker. Ongetwijfeld een Engels jacht; het bleek inderdaad de *Keepsake* te zijn.

Dus na de kerkdienst roeiden we erheen en vroegen aan de man aan dek of mijnheer C. aan boord was. We kregen te horen dat die er inderdaad was, maar hij had zich in zijn donkere kamer opgesloten om een foto te ontwikkelen. Fotografen, je zag ze overal! Binnenkort zal het landschap wel protesteren.

Het was op een zondag toen er vanuit een inham een flink aantal roeiboten voorbij kwam, echter geen enkele zeilboot. Onbegrijpelijk waarom een zeevarend volk als de Nederlanders zijn wateren zo weinig voor plezier en sport gebruikt. Elk café zat zondags vol jonge kerels met bleke gezichten, die eigenlijk door zon en wind getaand zouden moeten zijn. Ons inziens hadden ook de vette kwabbige lijven met zoveel water rondom gespierd moeten zijn.

Na Dordrecht en Wemeldinge vervolgde de *Atalanta* haar reis naar Antwerpen. Dendy had zich een fanatiek toerist getoond en ons met tomeloze energie overal waar we lagen op sleeptouw genomen. Zo bezochten we 's Gravenhage nog om de karakteristieke bomschuiten op het strand te zien liggen: schepen die voor en achter zó stomp zijn dat ze op extreem grote rechthoekige kisten lijken.

Van de monding van het Kanaal van Zuid-Beveland bij Hansweerd tot Antwerpen is het 25 mijl varen en het was al ver in de middag toen we het silhouet van de Belgische stad in zicht kregen. Donderwolven pakten zich boven de torenspits van de kathedraal samen en het noodweer leek ons op de hielen te zitten. We kwamen twee of drie leuke zeiljachtjes tegen die met het tij mee naar binnen voeren. Ze leken veel op de boten die op de rivier bij Norfolk zeilen. Na het schutten door een volle sluis met grote tjalken die hun ankers vervaarlijk voor de boeg hebben hangen, dirigeerde de havenmeester ons naar het Bassin aux Briques en vertelde beleefd dat we geen liggeld hoefden te betalen. We meerden in een rustig hoekje af naast een Nederlands jacht. Dit plezierschip was onlangs aangeschaft en de nieuwe eigenaar liet haar opknappen. Hij liet de massief eiken beting beslaan met koperplaat. Datzelfde deed hij overigens op alle denkbare plaatsen waar metaal kon worden aangebracht. Wanneer later het koper is gepoetst, zal het de eigenaar ongetwijfeld een schaamteloze nepstevigheid en daarmee een veilig gevoel geven.⁴¹⁹

8c. Friesland Meres

Tijdens de zomers van 1888 en 1889 zeilde Henry Doughty met vier dochters, een zoon, een steward en twee matrozen in een 16 meter lange wherry, die naar de naam *Gipsy* luisterde, door Nederland. De wherry, 'fitted as a yacht, a comfortable fast-sailing house-boat in fact', liet hij door een stoomsleepboot van Yarmouth naar Stavoren slepen, waar het gezelschap

⁴¹⁹ Davies en zijn twee vrienden voeren via Gent en Terneuzen terug naar Vlissingen en staken vandaar over naar de Theems. In de slotregels van zijn reisverhaal schrijft de auteur het te betreuren dat hij niet langer op de Zuiderzee en in Friesland heeft gevaren. En ook dat, mocht hij in de toekomst opnieuw Nederland bezoeken, hij dat het liefst met een zeilboot zou doen. 'Want het ergste van een stoomboot is dat er zo weinig gebeurt aan boord. Dat het sturen niet echt opwindend is, omdat die moeilijke taak voor de loods is weggelegd. Wij passagiers raakten het stuurwiel nauwelijks aan, terwijl twee van ons in een zeilboot pas echt gelukkig zouden zijn geweest daar we dan zelf met de helmstok hadden gestuurd. Bovendien, als het om ruwe zeeën gaat heb ik nooit geloofd dat stoomschepen even veilig zijn als zeilschepen.'

aan boord stapte. Doughty's favoriete zeilgebied was Friesland en hij voer beide zomers tot in de krochten en kragen van deze provincie. 'The first Norfolk wherry ever seen in Friesland!' Doughty schreef eveneens vol trots dat diverse goed opgeleide vrienden hem thuis in Engeland vroegen waar Friesland in hemelsnaam lag. 'Near Iceland, isn't it?' Doughty had veel oog voor alles wat zeilde, en zijn observaties van de watersport uit die tijd zijn de meest uitgebreide die ik ken.⁴²⁰ Evenals bij het reisverhaal van de *Atalanta*, 'zeil' ik ook ditmaal mee en volg daarbij het scheepsjournaal van de *Gipsy*, voor zover relevant voor mijn onderwerp, op de voet.

Toen we in Stavoren aan wal stapten, namen nieuwsgierige mannen op de kade hun pet af en maakten beleefd ruimte om ons door te laten. De vrouwen droegen klederdracht. Tussen al die mannen die kennelijk niets te doen hadden, stond een ambtenaar in een blauw uniform en met een kort zwaard: de havenmeester. Op onze vraag naar een loods, vertelde hij wel iemand te kennen, een zekere Rein Visser, hij had op Engelse schepen gevaren en zou ons de komende twee maanden kunnen vergezellen. Nadat we thee hadden gedronken en Visser zich had ingescheept, zeilden we weg in de hoop nog van de goede wind te kunnen profiteren.

Twee tjalken zeilden met ons op. De windrichting veranderde nog iets in ons voordeel en haalde aan. Al spoedig liepen we op onze medezeilers uit, en toen we voorbij een bocht de wind pal tegen kregen waren we genoodzaakt te kruisen. Maar de mannen van beide tjalken moesten aan land springen om de schepen voort te trekken. Nederlandse zeilschepen hebben geen kiel en halen daardoor praktisch geen hoogte aan de wind, ondanks hun zijzwaarden.

In Nederland worden de bruggen uitstekend bediend. We lieten altijd ruim op tijd een lange dreun van de hoorn klinken met een schrille toon tot slot, het Nederlandse equivalent voor 'Bridge Ahoy'. De brug ging dan vervolgens vlot omhoog. We passeerden de Galamadammen, waar een dansende klomp aan een lijn omlaag kwam waarin we ons bruggeld moesten doen. Daarna strekte zich voor onze boeg het eerste grote meer uit, de Fluessen, 7 mijl lang.

Ergens halverwege het meer zagen we in een nauwe inham van een schiereiland een schip liggen dat volgeladen werd met turf. Vrouwen waren druk bezig de volgestouwde kruiwagens met turven in het schip te laden, onderwijl keek een man in een blauwgestreepte knickerbocker toe.

⁴²⁰ Doughty, *Friesland Meres and through the Netherlands*. De auteur was een voormalig vice-admiraal bij de Royal Navy en later boer. 'I was, much against my will, a farmer.' Over zijn wherry waarmee hij twee zomers in Nederland zeilde, schreef hij: 'No kind of comfortably habitable craft, except a Norfolk wherry, could have gone where we went, without steam; by narrow water-ways, through locks, under bridges, over shallow meres, against and with the current of great rivers, and upon the open sea; and in scarce any other way, could one penetrate districts so remote, known to few even of the city-dwelling Netherlanders themselves.'

De *Gipsy* overwinterde van 1888 op 1889 in Leeuwarden.

Onderweg vernamen we dat er de volgende dag in Sneek kermis zou zijn, het meest belangrijke waterfestijn van het hele jaar, en we haastten ons om op tijd te zijn. We passeerden onophoudelijk tjalken, maar ook kleinere vrachtschepen. De meeste schepen werden vanaf de wal voortgetrokken door de zwaksten van het gezin: vrouwen en kinderen. In IJlst had men zichtbaar nooit een Engelsman gezien; drommen mensen kwamen naar onze wherry kijken. De vrouwen in de karakteristieke Friese houding met de handen in de zij, de mannen en jongens stonden te roken.

De volgende dag was het markt in Sneek. Talloze schepen van allerhande lengte, maar in de ogen van een buitenlander allemaal op dezelfde manier gebouwd en getuigd, kwamen moeizaam kruisend terug van de markt in onze richting de rivier af. In Sneek zelf waren de grachten volgepakt met tjalken, pramen, schuiten, aken, schouwen en bokken. Over het algemeen allemaal hetzelfde type schip maar verschillend in de details. We kregen de indruk dat er net zoveel mensen aan boord als aan land woonden. Mogelijk waren de kermis en de bijbehorende regatta hiervan de oorzaak. In ieder geval hadden we nog nooit zoveel schepen bij elkaar gezien. Maar ondanks de talloze opeengepakte rijen boten in de grachten, wist men in het midden van het vaarwater toch ruimte vrij te houden om te kunnen passeren.

Over het algemeen waren alle waterbewoners keurige mensen. Ze spraken beschaafder dan de gemiddelde man van een Engelse barge. We vonden ze heel fatsoenlijk en bovendien vriendelijk. Velen van hen zijn aan boord geboren, brengen daar hun hele leven door en sterven er ook, generatie na generatie, zonder een huis aan de wal. Vanzelfsprekend zie je grote verschillen tussen deze mensen: van gezinnen in goeden doen in grote schepen die er net zo goed onderhouden en verzorgd uitzien als een jacht, tot zigeunerachtig volk in een verwaarloosde drijvende bak. Maar iedereen glimlachte en groette, nooit een verkeerd woord of kwaai blik, waar we ook kwamen. En ik zag nooit een dronkenlap op een boot. Voor ons in Sneek lag een kleine boeier afgemeerd. Het jacht was van voor tot achter met vlaggetjes van diverse landen versierd en ik stapte aan boord om haar beter te bekijken. Ze had het model van een Friese tjalk en de romp was pas gelakt en alle koperwerk helder gepoetst; een geheel om door een ringetje te halen. Het roer was een *collector's item*: een forse, grotesk gebeeldhouwde en vergulde beer kroop vanaf de waterlijn omhoog, zijn hoofd en klauwen reikten tot aan de bovenkant van het roer.

De volgende dag zeilden we de Houkesloot op, een heerlijk stuk water dat aan een rivier doet denken. Het water was bezaaid met allerhande schepen: stoomschepen, haast middeleeuwse boeiers en tjalken, boten die op jonken leken, bont beschilderde hoekige punters. Er stond een volmaakte bries en met onze bonnet erbij zeilden we ieder schip eruit. En de brave Friezen beantwoordden onze geïnteresseerde blik met grote belangstelling. Aan boord van de *Gipsy* was er amper tijd om je hoed op te houden, zo vaak moesten we hoffelijk teruggroeten. En dan de zeilwedstrijd! Een kostelijke vloot van gelakte doppen van walnoten, voorzien van pronte gele zijwaarden, de masten in het midden vastgezet, en voorzien van piramidevormige veelkleurige zeilen.

In Irnsum liep de hele bevolking uit toen we afmeerden en aan de wandel gingen. Mannen, vrouwen, kinderen en honden starden naar ons alsof we een kwalijke reuk over het dorp verspreidden.

Het viel ons op hoeveel mensen in Friesland in allerlei soorten woonboten leven. Er moeten in deze provincie duizenden van deze arme waterbohemiers zijn die met hun drijvende huizen rondtrekken. Van kermis naar kermis, van markt naar markt, de hele zomer lang en 's winters ergens ingevroren.

Waar we ook kwamen, steeds weer moest ik in mijn slechtste Nederlands het wonderbaarlijke verhaal vertellen dat ons schip de zee was overgestoken en dat we puur voor ons genoeg het land doorkruisten.

Na een bezoek aan Leeuwarden en de Grote Wielen, waar de mensen op zondag visten en picknickten, en rondvaartboten met gezelschappen stoomden, zeilden we via Oudkerk naar Dokkum.

Dokkum! Daar moest op een gegeven moment de politie eraan te pas komen om ons uit een schare opdringerige en schreeuwende jongens en meisjes op klompen te bevrijden. We waren al eerder een paar keer een winkel binnen gevluht, terwijl de kinderen almaar 'vreemdelingen, vreemdelingen' schreeuwden. Op iedere brug scholen ze samen en ze spuugden omlaag zodra we de boot er met gestreken mast onderdoortrokken. Misschien het meest merkwaardige was dat er overal op straat goedgeklede mannen liepen, maar dat niemand zijn stem verhief. Die nacht gooide iemand een grote steen op het dek, maar gelukkig was er geen schade.

De volgende dag werden we op het stadhuis door de burgemeester uitgenodigd: een gezette burgerman, het type kleine koopman. We vertelden hem wat er gisteren was gebeurd, maar de magistraat, tevens hoofd van de politie, haalde slechts zijn schouders op, trok met weerzin een lip en een wenkbrauw omhoog, monsterde me van top tot teen en al wat hij wenste te zeggen was: 'Ach ja, het is een kleine stad, echt een kleine stad!'

Achteraf hoorden we dat Dokkum overal in Friesland een slechte naam heeft. Twee jaar terug lag hier een Engelsman met zijn jacht. Hij was gekomen voor de eendenjacht. Het uitschot van Dokkum gooide toen met stenen naar hem en zijn boot. De Engelsman liet dit een tijdje gebeuren, greep ten slotte vertwijfeld zijn geweer, en na een paar vruchteloze dreigementen schoot hij over de hoofden van de jonge knapen. Deze *gentleman* werd vervolgens in de boeien geslagen, men maakte een proces-verbaal op en veroordeelde hem. Na een paar weken voorarrest kreeg hij een geldboete. De rechter sprak schande van de provocatie door de jeugdige Dokkumers. Onze lokale loods Pieter gaf te kennen dat er veel arm en slecht volk in Dokkum woonde.

We zeilden via Rijperkerk, Moleneind, Rinsumageest, het Bergumer Meer, Suameer, Oudegaaster Meer, Wartena, naar de Peanster Ee en Grou. Vandaar door naar Akkrum, de Terhornster Poelen, de Langweerder Wielen, naar Bolsward, Parrega, Workum, Gaastmeer,

Heeg, Woudsend en Sloten.⁴²¹ Onderweg spraken we met schippers van palingschuiten die wel vijf tot zes keer per jaar naar Londen zeilen met 20 ton paling. De paling wordt in Friesland door lokale vissers gevangen en men beweert dat er, ondanks eeuwen visvangst, nog onbeperkt paling is. De palingschuiten worden prachtig onderhouden met bruine teer of lak, en ze glimmen als plezierjachten.

Intussen troffen we de afgelopen drie weken drie kermissen en evenzoveel zeilpartijen. We blijven ons verbazen over de klungelige zeiltjalken en schuiten met hun bruine glimmende vrijboorden, die hoog op het water in een lange rij achter elkaar zeilen met af en toe een versnellinkje als de wind even toeneemt. Die verbazing betreft ook de grappige maar wonderlijke kleine open jachten, een type zo archaisch dat ze uit een eeuwenlange slaap lijkt te zijn ontwaakt. Het zijn bootjes die als tjalken zijn getuigd met hun grootzeil bovenaan vast aan een idioot korte gaffel.

Tijdens zeilwedstrijden ontmoetten we regelmatig stoomschepen versierd met vlaggen. Bij het zien van onze vlag speelde de kapel aan boord een aantal keren 'God save the Queen', waarbij de passagiers uit hun dak gingen en de melodie luid in het Fries meezongen.

Toen we in Sloten afgemeerd lagen en de meisjes op het dek aan het tekenen waren, kwam er een soldaat aanlopen. Hij salueerde en overhandigde een officieel uitzijnde enveloppe. Het bleek een verzoek van de burgemeester, de heer Van Veen, te zijn. Deze heer was een enthousiast zeiler en in tegenstelling tot zijn collega uit Dokkum, was hij een *gentleman*. Hij wilde ons graag aan boord bezoeken. We lieten de burgemeester ons jacht zien en hij was verbaasd over zoveel comfort. Hij vertelde ons dat zijn landgenoten geen benul van toerzeilen hadden. Alleen bij stabiel mooi weer ging men soms een uurtje zeilen, maar nooit bij wisselvallig weer en niet langer dan een dag.

'Onze boeiers', zo vertelde hij, 'zijn eerder plezierboten dan echte jachten, ze worden meer voor de sier dan voor het gebruik gehouden.'

Onze gast was ook dol op andere sporten, zoals jagen en vissen. Zulke liefhebberijen zijn onbekend voor Nederlanders. Het is een volk dat niet van stoere mannelijkheid, van buitensporten houdt, wat Engelsen wel altijd hebben gedaan.

Ook op het wijde Tjeukemeer zagen we die merkwaardige vloot van archaisch gebouwde rompen en antiek gesneden zeilen in diverse kleuren, van donkerbruin tot wit, met geschilderde huisjes op het achterdek en met aan beide zijden grote zwaarden als vleugels. Een lange reeks schuitjes zeilde dezelfde kant op. Wij zeilden ongeveer 3 mijl per uur en hoewel de schuiten hun zeilen hadden uitgeboomd en wij niet, haalden we ze gemakkelijk in. Er zit in hun kleine zeilen gewoonweg geen voortstuwing. Volgens onze loods Pieter zou

⁴²¹ De *Leeuwarder Courant* van 22 oktober 1889 schreef: 'Van de hand des Heeren H.M. Doughty is bij de Londensche uitgevers Sampson een boek verschenen onder den langen titel van 'Friesland meres and through the Netherlands, the voyage of a family in a Norfolk wherry', dat met genoeg gelezen zal worden. Zoals de titel aanduidt, ging de heer Doughty met zijn gezin in een eigen vaartuig, dat het voorrecht bezit van met niets te kunnen vergeleken worden wat Nederland bezit en met weinig andere vaartuigen in Engeland. De jachten die naar Nederland gaan zijn gewoonlijk stoomjachten, maar de wherry heeft geene machines en was dus geheel en al van de wind afhankelijk.'

meer zeilvoering voor een plat- of rondbodem, dus een schip zonder kiel, onveilig zijn; net als een schildpad draaien ze zomaar ondersteboven.

Vaak verzamelden mensen zich op of bij de brug zodra we kwamen aanzeilen om vervolgens 'mooi schip', 'mooi schip' te roepen.

Vanzelfsprekend bezeilden we ook andere delen van Nederland: de meren van Noordoost-Overijssel, het Zwarte Water, Kampen, Zwolle, Deventer, Arnhem, Culemborg, Utrecht, IJsselstein, Gouda, Leiden et cetera. Eigenlijk waren alle schepen die we tegenkwamen, en dat waren er zeer veel, werkboden, bestemd voor de visvangst of voor goederen- of personenvervoer. De schepen werden gezeild, geroeid, voortgeboomd, gejaagd of door een stoomboot gesleept. Op de IJssel was zeilen verboden en werd ieder schip gesleept. Soms sleepte een stoomboot een rij van wel veertien schepen: pramen, tjalken, Duitse rijnschepen, met altijd weer de bewoners aan boord: mannen, vrouwen en kinderen. De masten plat op het dek, de slappe verstaging vastgebonden en alles zoveel mogelijk met canvas afgedekt. Alles hoogst merkwaardig in Engelse ogen.

Ook wij huurden op de IJssel noodgedwongen een stoomsleper. De *Gipsy* werd daarbij niet achter het schip aan gesleept, maar langszij vastgesjord. Het helse gedreun en geschud waren daarbij verschrikkelijk. Hoe het mogelijk is dat mensen voor hun plezier een jacht met een stoommachine aanschaffen, gaat mijn verstand te boven. In een zeilboot het water op gaan kun je vergelijken met paardrijden door het veld, maar wie wil nou op een locomotief de jacht beoefenen? Jagen met honden die het wild opdrijven en varen met een stoomjacht mogen dan plezierige sociale ontmoetingen opleveren voor de nieuwe rijken, het heeft niets te maken met wat Engelsen onder sport verstaan.

Ook op de de Gouwe, een kleine rivier, was het een drukte van jewelste met schepen die alle gesleept werden, sommige door een paard, andere in lange rijen achter overactieve sleepbootjes. De wind was noordwest, dus tegen, maar als we gewild hadden was het mogelijk geweest te kruisen, iets wat we vaker in vergelijkbaar smal vaarwater hadden gedaan. De drukke scheepvaart in combinatie met alle sleeptouwen maakte zeilen echter weinig aantrekkelijk. Bovendien raakten we langzamerhand in tijdnood en besloten onszelf tot een andere kracht dan windkracht te verlagen: de Nederlandse trekschuit.

Het varensvolk op de drukke Gouwe zal wel aan alles tekort hebben gehad, want we werden voortdurend lastig gevallen door parlevinkers met melk, boter, kaas, groente en fruit en allerlei scheepsbenodigdheden, waaronder sleeplijnen. Ik stuurde de *Gipsy* voorzichtig dichtbij en kocht melk, die bedorven bleek te zijn.

We waren in onze nopjes met het feit dat we begin september 1888 de *Gipsy* in Leeuwarden op de wal hadden laten zetten om te overwinteren. Nederland mag dan een klein land zijn, er valt daar een hoop te zeilen. Friesland trok ons meer dan de rest van Nederland en we wilden daar graag een tweede zomer rondscharrelen.

De zomer erop zeilden we naar Harlingen en Franeker, naar Workum en Lemmer, en evenals vorig jaar zomer bevolkten mannen, vrouwen en kinderen de talloze pramen, tjalken en

schuilen op de vaarroutes. Hoe al deze mensen van hun handel kunnen leven is een raadsel. Feit is dat het scheepsvolk er heel gezond uitziet. Hun dagelijks eten bestaat uit koffie met brood, geregeld vis, en heel af en toe spek. Ze proeven zelden vlees. Ik weet van een grote tjalk die graan van Hamburg naar Amsterdam vervoerde. De reis duurde zeven weken, en na aftrek van het inkomen van de eigenaar-schipper en zijn meewerkende gezin, de knecht, de reparaties, de verzekeringspremie, de waardevermindering en rente, was de winst op de vracht 17 pond sterling. In de winter, wanneer het vaarwater dichtzit met ijs, valt er voor al die schepen vanzelfsprekend niets te verdienen. En omdat de trein inmiddels het vrachtvervoer monopoliseert, is er ook aan de wal weinig werk.

Veel schepen vervoerden vracht tussen Amsterdam en Groningen via Lemmer, en een aantal grotere schepen ging door naar Bremen en Hamburg.

In de kleine zeehaven van Lemmer verzamelden zich, zoals we elders al zo vaak hadden gezien, veel nieuwsgierigen op de kade. Men had gehoord, zo bleek, dat er een Engels jacht door Friesland zeilde. 'Daar is dat schip waarmee men de zee is overgestoken! Warempel een heel gezin. En ze leven allemaal nog!' Dit riepen mensen naar elkaar terwijl ze naar de wonderboot wezen.

In 1889 vond op 21 augustus de Sneek-regatta plaats, voor de bootliefhebber een grootse gebeurtenis. Sneek is de tweede stad en het watersportcentrum van Friesland. Rond deze stad liggen binnen een straal van 10 kilometer de best bevaarbare meren. Maar het slechte weer weerhield veel jachten ervan deel te nemen, en hoewel de zware storm na korte tijd ging liggen, viel het waterfestijn deze zomer jammer genoeg volledig in het water.

Een feniks tussen de jachten leek afkomstig uit de middeleeuwen: gedrongen met steile rondingen, glimmend gelakt hout en op z'n Nederlands kottergetuigd. De boeg zag er even raar uit als die van boeiers, en het achterschip van dit wonderlijke scheepje was een hoog vierkant paviljoen met kajuitramen dat eindigde in een hoog achterdek. Het leek precies een honderd jaar oud oorlogsschip.

Als het goed weer was geweest, dan hadden de wedstrijdboten met gekleurde lampionnetjes 's nachts door de Houkesloot gevaren, vergezeld van muziek en vuurwerk. Maar in plaats daarvan werden de zeilboten door de grachten van Sneek gesleept. Jammer, we misten daarmee een mooi spektakel.

Via Dronrijp en Franeker zeilden we tijdens de laatste dagen van onze heerlijke vakantie naar Harlingen. Daar moesten we afscheid van de *Gipsy* nemen en zoals jongens met tegenzin terug naar kostschool gaan, begonnen wij aan de terugtocht naar Engeland. Met een stoomschip dat vee vervoerde. Vaarwel, Friesland!

8d. Three Vagabonds in Friesland

'To the distinguished many who pursue the simple life in unsought places: The Legion of Vagabonds.'

Met dit motto ging Engelsman Henry Tomalin, vergezeld door drie vrienden, in de zomer van 1905 een maand op vakantie. Het gezelschap reisde per stoomtrein en stoomboot via

Amsterdam, Volendam en Enkhuizen naar Stavoren, stapte daar aan boord van het huurjachtje *Marie* en zeilde door Friesland.⁴²² Omwille van de afwisseling verbeeld ik me dit keer niet aan boord van de kleine *Marie* mee te varen, maar beperk me tot een paar observaties zoals die door de auteur in zijn reisverslag zijn opgenomen.

Ook Tomalin vermeldde in zijn voorwoord dat Friesland, zelfs voor mensen die hadden gestudeerd, een onbekend oord is en men er in gezelschap het zwijgen toe deed (om niet door de mand te vallen) zodra hij zijn vakantiebestemming noemde. Zelf had hij gelezen dat de Friese meren veel van die van Broadland in Norfolk weg hadden, zij het aanzienlijk groter. 'Splendid sheets of water stretch away for miles. Sometimes there will be half a-dozen or more stately Tjalks, the big freight-boats of Friesland, in sight. Often there is nothing but wild fowl and loneliness.'

Toen de stoomveerboot met aan boord Tomalin en zijn vrienden het haventje van Stavoren binnenvoer, wachtte de heer Heinsius, de verhuurder van het jacht, hen op de kade al op samen met de schipper.

De *Marie* was 'a typical Dutch boat, of a build locally called Boeier', schreef Tomalin. Het was een klein en opvallend breed jachtje met een kajuit en flinke zijwaarden die op vleugels leken. Het plezierjachtje had een diepgang van twee voet. Het tuig bestond uit een grootzeil met een curieus gevormde gaffel en een enorm voorzeil. 'Built specially for the use on these waters, which are an ideal sailing-ground for small yachts'. De huurprijs, inclusief schipper en knecht, bedroeg zes pond sterling.

Op het roer wapperde de Nederlandse vlag. De Engelsen verzochten de schipper terstond 'a red ensign' in de mast te hijsen.

De Heer Heinsius, 'a typical clean-shaven Dutch gentleman', verzocht zijn gasten bij hem thuis te komen theedrinken. Daar bleken de burgemeester en diens echtgenote al aan de thee te zitten. Het gesprek vlotte overigens niet zo want de burgemeester sprak geen Engels. De volgende morgen werden op de *Marie* de zeilen gehesen en vervolgens zette men koers richting Heeg. Naast de schipper was er ook een knecht aan boord. Op de Morra spotte Tomalin een ander jacht, ook een boeier, maar kleiner dan de *Marie*. Het jachtje leek met hoge snelheid aan te komen varen, 'but it was her bluff little nose, pushing the water aside, which gave a false impression'.

De vakantiegegangers passeerden tjalk na tjalk, leeg en hoog op het water of diepgeladen met turf en tot de gangboorden weggezonden. Eén schip was aan de grond gelopen omdat het iets uit de koers was geraakt.

In Heeg werd overnacht, of liever gezegd, even buiten Heeg. Want de nieuwsgierigheid van de mensen, en al helemaal van de kinderen was niet te harden en werd later zelfs een plaag. Als het groepen kinderen lukte dicht bij de boeier te komen, dan stonden ze uren achtereen volkomen gebiologeerd te kijken en vergaten alle tijd. Tomalin schreef dat hij en zijn kameraden een toenemende hekel aan Friese kinderen kregen, meer nog dan aan al die eieren die ze bij gebrek aan vlees aten.

⁴²² Tomalin, *Three Vagabonds in Friesland with a Yacht & a Camera*.

Was Friesland rond 1900 voor Engelsen een blinde vlek op de kaart, Sneek bleek voor Engelse zeilers al min of meer een begrip. Daarom zeilde de *Marie* via IJlst ('the most toy-like and picturesque appearance of any Friesland village we visited') naar Sneek. Toen de mannen na een laatste bocht de stad binnenvoeren, waren ze verrast door de aanblik. Op de rechteroever domineerde een imposante molen, ook was er een groot bord met het woord 'Strijk' neergezet. 'Strijk, which is an injunction to mariners to lower sail'.

De knecht boomde de *Marie* door de stad. Over de Houkesloot waren de zeilers zeer verrukt. 'Het Sneekermeer bereik je via een magnifiek vaarwater; weids en kaarsrecht. Het is een belangrijke wedstrijd baan voor tjalken en plezierboten, er vinden grote evenementen plaats.' Tomalin herinnerde zich dat de Engelse zeiler Doughty twee jaar achtereen de Sneker regatta's had bijgewoond en in zijn reisboek had geschreven: 'Passing an island, where a stand had been erected, and a mob of flack-decked craft and steamers lay, we dipped our colours to the committee boat'.⁴²³

Tomalin en zijn vrienden zagen teleurgesteld dat het zompige eilandje, 'a few inches above the surface' er dit keer leeg en ongezellig bij lag. Geen vlaggen, geen grote tent en drommen mensen, kortom: geen feest.

Via Terhorne, waar de kinderen gelukkig op school zaten zodat de zeilers verschoond bleven van een lawaaierig koor, zeilden de mannen naar Irnsum. Het was een prachtige zonnige dag met rondom fonkelend water. Ook de dagelijkse processie van tjalken en andere vrachtschepen vond met wijduitstaande zeilen haar weg.

In het centrum van Irnsum gleed de *Marie* vlak langs een politieagent die in uniform op z'n gemak stond te vissen. Hij groette beleefd, nam zijn pet af en de Engelsen volgden zijn voorbeeld. 'A tribute to the peaceful character of the villagers!', schreef Tomalin in zijn scheepsjournaal.

Maar ondanks de waardering voor alle vredige schoonheid, mopperden de Engelsen wel op de archaische riolering van Irnsum; volgens Tomalin een afvoersysteem, of eerder een gebrek daaraan, dat men aantrof in veel Nederlandse steden en dorpen. Het stonk vreselijk op die warme junidag.

Van het dorp Grou genoten de vakantiegangers buitengewoon. 'Grou', schreef Tomalin, 'staat op het uiteinde van een schiereilandje met het uitzicht op een schitterend meer. Het panorama toen we langs het dorp zeilden klopte helemaal: een ratjetoe aan grappige huisjes, botenhuizen en steigers, en daarachter een oude kerktoren, alles in een potpourri van kleuren.'

'Grou zit enkel met een smalle strook aan het vaste land vast en we konden bijna rond het hele dorp roeien. Een oude dame, stellig ouder dan 60, kwam samen met een jong meisje langs roeien.' De Engelsen keken hen na. Dame en meisje roeiden met korte krachtige slagen gelijk op. De mannen, verbaasd dat er amper mensen voor hun genoeg zeilden of roeiden, bespraken hun vermoeden dat er op sommige plaatsen kennelijk toch wel aan plezierroeien werd gedaan.

⁴²³ Dat eiland was de Roekepôle en het werd tijdens zeilwedstrijden intensief gebruikt. Door afslag is het later in de golven verdwenen.

Onderweg naar Leeuwarden verwonderden de Engelsen zich over het feit dat er in sloten en vaarten enorme hooibergen dreven. Pas na goed kijken bleek dat er een boot onder zat. Naast de vaak opdringerige belangstelling van kinderen en sommige volwassenen, bleek ook de wens van allerlei mensen op de wal om gefotografeerd te worden doodvermoeiend. En gek genoeg hoefde men de gemaakte foto later niet te zien...

In Leeuwarden meerde de *Marie* af bij de spoorbrug, en de Engelsen roeiden met het bijbootje de stad in. Een statige waterweg met hoge stenen kademuren vormde de toegang tot het centrum. Zeker indrukwekkend, maar de stank was ondragelijk. 'De stank van heel Friesland leek op ons neer te dalen om ons te begroeten. Onze schipper vertelde de mannen dat het in augustus nog veel erger was. Thank Heaven, it was only June!'

De Engelsen ontdekten dat er in Leeuwarden een 'Vereeniging tot Bevordering van Vreemdelingenverkeer' bestond, met de ambitie vreemdelingen naar de stad te krijgen. In het voorwoord van het stadsgidsje van deze vereniging, vertaald in het Engels, stond dat in het toeristenseizoen duizenden mensen hun huis uit gaan en door Europa reizen: 'Throughout Europe, silk strings are being prepared to catch human birds of passage with. Is Frisia, Old Frisia, to lag behind? Impossible!'

'Inderdaad, volstrekt onmogelijk!', voegde Tomalin hieraan toe. 'Maar Oh Vereeniging tot.....!', zo vervolgde de schijver, 'kunt u het lijden van hen die uw stad naderen niet verzachten door iets aan het kanaal te doen?'

Terug naar het Sneekermeer. Van de zeilende tjalken konden de vrienden geen genoeg krijgen. En zeker niet alleen dankzij die ouderwetse rompen en zwaarden. Juist die reusachtige welgevormde schaduwen van de zeilen die over het water schoven, deden hen aan wonderen denken.

Men telde ruim twintig tjalken op het Sneekermeer. Midden op het meer troffen de Engelsen een jacht dat net als de *Marie* de rode vlag voerde; het waren de eerste Engelse zeilers sinds Volendam.

Een stoombootje sleepte de *Marie* door de volle stadsgrachten van Sneek. In de kolk voor de Snekerpoort hees men opnieuw de zeilen. Een dag later zeilden de mannen het Tjeukemeer over, 'de monarch van de Friese meren'. Een machtig meer, zeven mijl in het rond, schier eindeloos water. 'In het midden zeilden de statige tjalken, ze droegen de oogst van dit vruchtbare land.'

Lemmer was een zeer bedrijvige zeehaven waar stoomschepen kwamen en gingen. Lemmer had ook een grote vissersvloot en de vissers waren in de weer met hun boten en netten terwijl hun kroost op straat speelde.

Op de Grote Brekken slaakten de Engelsen nog eens een diepe zucht. De leegte en vrede ontroerden, de ondergaande zon had een lange roodgouden strook licht op het water gelegd.

'The loneliness and peace of such a scene has an inexpressible charm, and the Meers are so extensive that they could never become crowded. If every yacht on the Norfolk Broads during August, were transferred to Friesland, it would be still possible to find solitude.'

8e. A Summer Cruise through Holland

Laurence Irving zag Nederland voor het eerst vanuit de lucht toen hij op een heldere morgen in 1915 als oorlogspiloot in een dubbeldekker over de Rijn en de Schelde vloog, terwijl rondom de bommen vielen. Het weidse panorama beneden van platte groene eilanden en schiereilanden, begrensd door dijken en glinsterende zeearmen, rijk aan wilde flora en fauna en geschiedenis won, zoals hij in het voorwoord van zijn reisboek schreef, 'my lasting sympathy for the brave Dutchmen who dam for their lives'.⁴²⁴

In Irving's brein nestelde zich het plan ooit een zomerzeiltocht door Nederland te maken, en hoe meer hij las over de bewoners van dat lage land aan de overkant van de Noordzee, hoe enthousiaster hij werd. 'So, little by little, the holiday journey which I had originally planned developed into a pilgrimage. There is, of course, only one way to make a pilgrimage to the Low Countries, and that is by water.'

Na lang zoeken en met een beperkt budget vond Irving eindelijk zijn boot: de *Pamela Mary*, een dertig jaar oud en verwaarloosd, ruim 9 meter lang zeiljacht met een kajuit en gebouwd naar de lijnen van een 'fishing smack'. Het scheepje had een diepgang van 1,35 meter en was voorzien van een gaffelkottertuig en een benzinemotor. Halverwege mei 1925, tijdens een kille vroege morgen met hoog water, liet Irving de lijn van zijn ankerboei nabij Whitestable slippen, staarde een moment naar zijn huis ('a windmill, and herein may lie another bond of sympathy with the Dutch') en de *Pamela Mary* gleed de rivier af naar zee. Met aan boord de schrijver, diens vrouw en vriend Albert, 'a true seaman and a virtuoso on the mouth organ'.

Blankebergen was de eerste haven die werd aangelopen. Toen de *Pamela Mary* tussen de pieren door naar binnen voer kwam ze direct midden in een Zeeuwse vissersvloot terecht. Vooral de hoogaarzen maakten indruk: trotse schepen met een langgerekte romp, een steile boeg en met zijwaarden als kolossale vleugels. Met de haven van Vlissingen begon de reis door Nederland. 'On the threshold of an expedition which had been plotted and planned by winter fires.'

Middelburg viel bij de eerste aanblik van de Engelsen in de smaak; de klederdracht, de oude architectuur, het eten en drinken, en de merkwaardige vrachtschepen. 'Here we recaptured for a moment a true mediaeval sense of wonder, long ago lost to such a knowledgeable and matter-of-fact world as our own.' Van de zeilende tjalken kon het drietal al helemaal geen genoeg krijgen. Irving schreef verwonderd over komische schepen met rokende schoorstenen, over fleurig beschilderde blinden naast de raampjes, bontgeverfde watertanks en een gelukkig familieleven aan boord dat zich volstrekt niet stoorde aan de blikken van Jan en alleman. In de ogen van liefhebbers van scherpe wedstrijdachten of van slanke motorboten hebben de tjalken, zo vervolgde de schrijver, wel een erg gewoon en

⁴²⁴ Irving, *Windmills and Waterways: the Log of a Summer Cruise through Holland*.

volks uiterlijk, maar bij hem riepen de schepen eenzelfde bewondering op als die dikke boer in zijn zondagse pak tijdens een marktdag.

In Veere liep zo ongeveer de hele bevolking uit om vanaf de kade lang naar het Engelse jacht en haar zeilers te staren. Terwijl in de haven veel vissersschepen lagen afgemeerd, verwonderden de gasten zich over de merkwaardige klederdracht van de vissers die netten boetten. De Engelsen hoorden dat er onlangs nog een landgenoot van hen in Veere had afgemeerd.

Evenmin als in Veere hadden moderne opvattingen en leefwijzen, aldus de Engelsen, Arnemuiden weten te bereiken. Bovendien kon nog niet zo lang geleden een vreemdeling in Arnemuiden nog op een vijandige ontvangst rekenen. En als hij de pech had te arriveren terwijl de vissers van huis waren, dan zou de bezoeker ongetwijfeld gestenigd zijn. Zo was het in Arnemuiden tot voor kort de gewoonte dat huwbare meisjes thuis voor het raam plaatsnamen en wachtten op de eerste de beste man die voorbij kwam en haar geschikt vond om een goede huisvrouw te worden. De man nam haar dan mee en trouwde haar.

Ondanks deze barre berichten waren de Engelse zeilers, zo schreef Irving, graag Arnemuiden binnengelopen, maar wind en stroom gooiden roet in het eten.

Na Goes, dat teleurstelde door het vervelende gestaar van alle volk op de wal, zeilde en tufte men naar het historische Zierikzee. Vandaar ging het door naar het Volkerak en het Hollands Diep. Regelmatig passeerden stoomboten met een lange sleep tjalken achter zich aan. Zodra de sleep verdween achter een drooggevalen zandbank, leek het net alsof de sleep was omgetoverd in een karavaan die door de woestijn voortkroop.

Het Hollands Diep is een paradijs voor watersporters, schreef Irving in zijn logboek. 'In het weekeind zeilen botters en plezierboeiers met melkwitte zeilen kriskras over dit immense water. En ieder jaar wordt hier een grote wedstrijd gehouden. Deze start in Hellevoetsluis, zeilt om Schouwen en Duiveland heen en finisht vervolgens bij Dordrecht.'

Dordrecht was de eerste grote haven die de *Pamela Mary* aandeed. De onberispelijk geklede havenmeester heette de Engelse gasten in vloeiend Engels welkom, en toen hij de blauwe vlag zag nodigde hij het drietal uit bij de Royal Yacht Club af te meren. Trots bood hij daar de ligplaats aan waar ooit de fameuze *Velsa* had gelegen.⁴²⁵ Irving: 'Honoured guest, though feeling that we were living a little above our station.'

Na het afmeren en rondstruinen in tot nu toe bescheiden stadjes en dorpen, voelden de Engelsen zich tussen de glimmende jachten en hun keurig geklede eigenaren in Dordrecht nieuwbakken pleziervaarders. Dus droeg Irving voor de gelegenheid zijn 'yachting cap'. Ook de outfit die men tijdens de Noordzee-oversteek en de weken die volgden droeg, werd ingewisseld voor wat het gezelschap aan deftigs in de scheepskoffer had.

Na een week Dordrecht vergezelde de schrijver zijn echtgenote aan boord van een raderstoomboot naar Rotterdam. 'The Shipwife', zoals hij haar steeds noemde, ging terug naar Engeland om de kinderen op te halen, daar het plan was in Hoorn in een gehuurd huis te overwinteren.

⁴²⁵ De Koninklijke Dordrechtsche Roei- & en Zeilvereniging werd op 27 oktober 1851 opgericht.

Irving weer: 'The Maas is certainly one of the great wonders of the World. I have often travelled up the Thames from the Norse to Westminster, but never have I seen such a conglomeration of shipping as I found here.' Maar, zo realiseerde hij zich, Rotterdam is met zijn vermoeiende rivier en drukke scheepvaart beslist geen plek voor kleine plezierboten. Irving was een bootjesliefhebber met technische belangstelling, en waar mogelijk bezocht hij tijdens zijn reis door ons land scheepswerven. Hij schreef als enige Engelse zeiler dat hij van de moderne werven genoot, maar gaf toe dat de hedendaagse bouw van rechttoe rechtaan ijzeren schepen voorzien van snelle machines, esthetisch gezien een armzalig substituut vormde voor de houtbouw van twee- of driehonderd jaar geleden.

'Over een paar jaar zal er op de grote waterwegen in Nederland geen zeil meer te zien zijn. De houten tjalk is al vrijwel verdwenen en als er eentje in een achterafwatertje wordt aangetroffen, dan wordt zij als museumstuk door dikke teerlagen bijeen gehouden en bewoond door een gepensioneerde schipper.'

Irving voorspelde dat, hoewel stoom en olie commercieel gezien de zeilen terecht vervangen, op lange termijn het verdwijnen van het zeilende vrachtschip een bittere verarming is. 'Holland is a flat country, if the truth must be told, it is depressingly flat, for that very reason a brown sail rising above the dikes means so much more than a method of propulsion. It becomes one with the tower and the stepple: it helps the marsh dweller to lift his eyes to heaven and to forget for a time his perpetual struggle against the waters.'⁴²⁶

Voorbij een bocht op de Hollandse IJssel en in de nabijheid van Gouda passeerde een ketchgetuigd plezierjacht met een sleep achter zich van een half dozijn zesmeterjachten. Net een zwaan met haar jongen, aldus Irving. De eigenaar groette vriendelijk en binnen een paar minuten was het jacht alweer verdwenen. Volgens de schrijver hard op weg naar Dordrecht voor een grote zeilwedstrijd die de dag erop zou plaatsvinden.

Een uur later kwam Gouda in zicht. 'The towers of Gouda were silhouetted against the setting sun. There is a great art in travel.'

Voor de Mallegatsluis lagen zeker vijftig tjalken en klippers te wachten. Ze kropen zo dicht mogelijk tegen de sluisdeuren aan 'like multicoloured wasps swarming round their queen'. Eenmaal door de sluis realiseerde Irving zich nu helemaal op binnenwater te zijn.

Waar de Engelsen ook afmeerden, steevast verzamelden nieuwsgierige lieden, die toch al schijnbaar doelloos naar alle scheepvaart stonden te kijken, zich bij de *Pamela Mary*. Voor hen waren de Engelsen volleerde zeelui en hun schip uniek, omdat het minder op een jacht leek dan op een 'fishing smack'.

Maar, aldus Irving, de fabrieksarbeiders, voor wie water niet een vertrouwd element is – afgezien van het feit dat je er je gezicht en handen mee wast – keken met afkeuring naar ons, wat wellicht snel kon omslaan in vijandigheid. 'Wanneer ik tussen hen doorliep

⁴²⁶ Irving, opgegroeid in het industrieel hoog ontwikkelde Engeland, laat hier zien hoezeer de voortschrijdende modernisering vruchtbare grond bood aan romantische bespiegelingen. Wat hij niet kon vermoeden, is dat het herstellen en exploiteren van varende erfgoed vanaf de jaren 70 van de vorige eeuw in Nederland een indrukwekkende 'bruine vloot' heeft opgeleverd en dat het 'bruine zeil boven de dijken' vandaag de dag werkelijkheid is, zij het met de mogelijkheid van propellervoortstuwing.

mompelden sommigen ‘Plenty English monee... plenty monee!’ , while others made the odious gesture of rubbing thumb against forefinger, thus signifying, I know not why, great richness.’

De volgende dag lag er een jacht achter de *Pamela Mary* afgemeerd, met aan boord een joviale Nederlander met een sluike baard. Een tikkeltje laatdunkend en met gespeelde verwaandheid boden de Engelsen de man een sleepje tot aan de Gouwe aan, en toen de spoorbrug opendraaide wierpen ze hem een lijn toe. Op dat ogenblik verscheen onverwachts een vrouw aan dek en zo schreef Irving: ‘Onze motor die dit als misbruik van een goedwillende ezel beschouwde, minderde vaart waardoor we nog maar een mijl per uur vooruitkwamen. We konden weinig anders doen dan ons verontschuldigen en het jacht losgooien. De mensen namen dit goed op, al vloog hun ketel tijdens dit losgooien overboord.’

Tot ergernis van de Engelsen scheurden op een zaterdagmiddag welgestelden uit Leiden ‘in aanmatigende motorboten’ zinloos heen en weer. ‘Hun boten leken op broeikassen die op open punters waren gezet. Gelukkig zeilden er ook kleine boeiers en andere rondbodems, en men kwam naar ons toe en groette met een vriendelijke buiging.’

Via Haarlem voeren Laurence Irving en ‘true seaman Albert’ door een aantal bruggen en belandden voor Spaarndam te midden van een groot aantal jachten ‘heading for the Haarlemmer Meer which joins that city to the Great North Sea Canal.’⁴²⁷ Jeugdige vakantiegangers stonden bij de landingsplaats van de jachtclub en verdeelden zich over zowel achtriemsboten als zeilboten. Meisjes in sportkleding stapten in een tweeriemsskiff en roeiden weg in grootse stijl. Zwaar beladen boeiers zeilden statig langs, hun kleine witte zeilen bolden zo sterk dat ze haast scheurden, in een galante poging om uitgelaten gezinnen naar het grote waterspeelveld van Haarlem te brengen.

Eenmaal op het kanaal van IJmuiden naar Amsterdam realiseerden de twee mannen zich dat de fameuze Zuiderzee binnen handbereik was. Ja, dat zelfs Friesland op redelijke afstand voor de boeg lag.

De *Pamela Mary* bereikte op een zondagmorgen Amsterdam. De veerboten die op en neer tussen Amsterdam en Noord-Holland voeren waren afgeladen met mensen, auto’s en fietsen. Irving voer onder een stop door naar de Oranjesluizen.

‘To a lover of yachts the Orange Locks, at five o’clock on a Sunday afternoon are a perfect museum.’ Allerlei soorten zeilschepen kwamen van zee af door de sluizen, bemand met vrolijke Amsterdammers die de dag of het weekend aan boord hadden doorgebracht. Botters, boeiers, tjalken, gemeten jachten en motorkruisers, alles propte zich goedgehumt door de sluizen en boven het lawaai van sterke zeeverhalen uit schalde een finale uitbarsting van een brassband op het achterdek van een stoomjacht. Omdat de *Pamela Mary* de andere kant uitging, lag ze in *solitary grandeur* in een enorme sluis, en de bemanning schaamde zich

⁴²⁷ De auteur vergist zich hier en bedoelt het Spaarne of de Mooie Nel. De Haarlemmermeer was in 1852 drooggelegd.

dat een enorme machine in beweging moest komen om het water op Zuiderzee-niveau te brengen.

Een half uur later hees Albert de zeilen; 20 mijl noordelijker lag Hoorn. Na een uur opwindend zeilen voer de *Pamela Mary* ter hoogte van Marken een tijdje op met een elegante snelle Nederlandse kotter. De bemanning ervan wilde de Engelsen kennelijk gezichtsverlies besparen, want men stuurde met opzet meer oostelijk. Op die zondag bleek de Zuiderzee overigens opvallend verlaten. De Engelsen hadden niet aan de zondagsrust gedacht en veel vissersschepen verwacht.

In Hoorn troffen ze naar eigen zeggen een prachtig botterjacht met aan boord twee zeilers die perfect Engels spraken. Deze waren verrukt om zeilers te treffen die de Noordzee waren overgestoken. Ze stapten aan boord en wilden graag over de avontuurlijke reis horen. Irving en zijn schipper bezochten daarop de botter. Naast het welverzorgde fraai gelakte jacht maakten vooral de oude jenever en de sigaren indruk. Toen de Nederlanders Irving uitnodigden de dag erop mee naar Amsterdam te zeilen, stemde hij hier onmiddellijk mee in. De botter maakte terwille van hun Engelse gast een stop in Volendam, maar dit havenstadje viel verschrikkelijk tegen; het was in de ogen van de schrijver totaal aan het toerisme overgeleverd en had alle oorspronkelijkheid verloren. 'As we approached the harbour and picked our way through a fleet of pleasure boats, a large placard on the end of the jatty caught my eye: Buy your diamonds and silver in Amsterdam from so and so.' Met plezierboten bedoelde de schrijver-zeiler overigens geen jachten maar rondvaartboten. Na een stop in Urk, waar wel een vissersvloot maar geen jachten werden aangetroffen, zeilde de *Pamela Mary* door naar Schokland. Er woei een kalm briesje. Rond de klok van twee legde Albert vlakbij de noordpunt van het eiland de boot bij, roeide vervolgens Irving in de dinghy naar de wal, ging terug en zeilde de boot naar het zuidelijk eind van Schokland. Twee huisjes, een vuurtoren en een haventje vormden het dorp Emmeloord. In het haventje lagen twee vissersschepen en een schip van Rijkswaterstaat. Van het laatste lag de bemanning in het gras te slapen.

'We wakened them, wished them good day, and disappeared from their astonished gaze through a gate which led into the interior.'

Te midden van het langwerpige eiland had tot de 18^e eeuw het dorp Ens gelegen. Stukken kerkmuur en een eenzaam groepje scheefgegroeide bomen herinnerden aan het dorp. Het zuidelijk deel van Schokland was al even desolaat als het noordelijk gebied. De schrijver was opgelucht toen hij weer aan boord was. Voor anker liggend dronken de mannen thee en de reis werd vervolgd richting Kampen, Zwolle en Giethoorn.

Over Giethoorn was Irving weinig enthousiast. 'We found that this quaint village, with its water-paved streets and its crooked bridges, had already fallen a prey to exploitation.'

Aan de waterkant stonden hotels. Ervoor lagen tjalken waarop goedkoop aardewerk en opzichtig lelijke souvenirs waren uitgesteld. Motorboten met de namen van de hotels op de boeg, vervoerden de toeristen met grote snelheid door het eens zo schitterende dorp.

De *Pamela Mary* en haar opvarenden bezochten Meppel, Assen en Groningen en passeerden turfschepen, zwaar beladen klippers en lange slepen tjalken achter stoomschepen. Het water was koffiebruin, en in de malse weilanden stonden verspreid boerderijen. De verstilde dorpen en oude stadjes met straten vol kinderhoofdjes vormden voor de Engelsen vertrouwde beelden.

Eén jacht voer hen achterop; een groot, snelvarend Deens jacht dat bij Groningen vóór de *Pamela Mary* nog net de sluis haalde, terwijl de Engelsen vlak voor hun neus de sluisdeuren dicht zagen gaan.

Na Groningen was de zeilpret voorbij. De route via Dokkum naar Leeuwarden, Grou, Sneek en Stavoren, lag volledig in zuidwestelijke richting en de straffe wind die ook nog reeksen buien meevoerde, blies hen dag in dag uit recht in het gezicht. Grou werd schilderachtig gevonden, Sneek gastvrij, IJlst schattig. Maar de tijd begon te dringen, echtgenote en kinderen waren al bijna op weg naar Hoorn.

In Heeg was een aantal jachten bijeen voor een zeilwedstrijd die 's middags op het Heegermeer zou worden gehouden. Er was een enorme botter bij, ook een boeier, en verder veel 'klein spul in allerlei denkbare typen'. Dankzij geringe diepgang konden deze inheemse boten tegen de zuidwestenwind richting Staveren laveren.

'Maar wij met onze kiel van 1,35 meter hadden weinig hoop dat we zigzaggend door de nauwe vaargeul van minder dan 40 meter breed zouden kunnen opkruisen.'

De Engelsen bezochten in Heeg een man die een belangrijke functie had bij de hoofdindustrie van het dorp: de palingvisserij en -rokerij. Deze man had een aantal jaren met palingschepen de Noordzee overgezeild naar Billingsgate. 'Geheel in de Elizabethaanse traditie toen Nederlanders gratis op de Theems mochten liggen op voorwaarde dat de speciaal gereserveerde meerboeien permanent bezet zouden zijn.' De oud-schipper somde de namen van Engelse jachten op die in voorafgaande zomers Heeg hadden bezocht.

Twee dagen later zeilde de *Pamela Mary* in opkomend noodweer de haven van Enkhuizen binnen. In de namiddag zochten ook vissersschepen uit Urk, Volendam, Marken en Hoorn in dezelfde haven een veilig heenkomen. Zelfs de tjalken die in het Krabbersgat voor anker lagen zeilden haastig naar binnen.

'By nightfall the little harbour contained fifty-eight tjalks, twenty-seven fishing-boats, and three yachts, packed away neatly and tidily by a harrassed staff of harbour officials.'

Drie jachten bij elkaar op een doordeweekse dag, dat was meer dan de voorgangers van Irving hadden gerapporteerd. Jammer dat de schrijver niet vermeldde of er iemand aan boord was.

Zodra het slechte weer over was, zeilden Irving, zijn vrouw en schipper Albert naar Hoorn. Daar brachten ze de boot in gereedheid voor de winter en legden haar bij hoogwater in de binnenhaven op een modderbed. Vervolgens nam het Engelse koppel de trein naar Rotterdam en de stoomboot *Batavia* naar Londen.

Irving eindigde zijn reisboek met de mededeling dat toekomstige Engelse pleziervaarders in Nederland hoffelijkheid, sympathie en aangenaam gezelschap van geestverwanten zullen

aantreffen. Hij sprak daarbij zijn twijfel uit of in zijn land in grote watersportcentra als Cowes of waar ook langs de kust, een Nederlandse zeiler datzelfde welkom zou ervaren.

'I, for one, have an uneasy feeling that the Hollanders could teach us something in this respect.'

Dat lag, volgens Irving, niet aan de watersporters. Zij waren er inmiddels wel aan gewend om als miljonairs te worden beschouwd en daarmee een geschikt doelwit om door de commercie bestolen te worden. 'Probleem is dat onze jachthavens zo groot en luxe zijn dat ieder spontaan geroepen welkom naar een buitenlands jachtje in de koude bureaucratie van officials smooit.' Hij adviseerde dan ook: 'So, when next you plan a cruise by winter fires, let Holland be your goal.'

Tot slot. Het taaie Engelse stereotype van het Nederlandse plezierjacht, dat wil zeggen: een gelakte walnoot met zijwaarden, glimmend koper en een korte rare gaffel, kreeg een nieuwe impuls in de populaire kinderboeken van schrijver Arthur Ransome. In een van diens avonturenboeken staken vier kinderen ongewild en zonder navigatiekennis in een zeilboot de Noordzee over. Toen ze na een lange nacht en uitgeput een lage zanderige kust naderden, liet de auteur het oudste meisje Susan zeggen dat het vissersschip dat ze door de verrekijker spotte, beslist geen Engels schip kon zijn.

'I've never seen any boats like them.'

Dichterbijkomend staarden de kinderen verbaasd naar de korte gaffels en de lange zijwaarden.

'Gosh!', said Roger, 'Holland!'

'Windmills', said Titty, 'and dykes to keep out the sea... and wooden shoes...'⁴²⁸

8f. Een feestdag op het water (uit: *Afke's tiental*)

Zoals ik al schreef, was toervaren, dus met je eigen boot in je vrije tijd voor je genoeg op reis gaan voor een aantal dagen, tot in de jaren 20 van de vorige eeuw in ons land grotendeels onbekend. Een logisch gevolg was dat er ook weinig nautische reisverhalen verschenen, een genre dat pas na het verschijnen van de Waterkampioen in 1927 populair werd. Om een beeld te krijgen van zelfs een dagje pleziertoeeren, zijn we daarom afhankelijk van Engelse watersporters. Hoewel, soms ligt de informatie voor je voeten.⁴²⁹

⁴²⁸ Ransome, *We didn't Mean to Go to Sea*, 253, 259, 276.

⁴²⁹ Auke Huistra maakte mij attent op de beschrijving van een zondags zeiltochtje in het jeugdboek *Afke's Tiental* van Nienke van Hichtum, een pseudoniem van Sjoukje Troelstra-Bokma de Boer (1860-1939). Tot de scheiding in 1907 was zij echtgenote van Pieter Jelles Troelstra, advocaat, politicus en schrijver. Troelstra stond mede aan de wieg van de Sociaal Democratische Arbeiders Partij. Ik gebruik de 39ste druk van *Afke's Tiental*, 102-132.

In dit verband wijs ik ook op een filmfragment uit 1898 van de Amerikaanse fotograaf William Dicksen, die destijds voor de troonsbestijging van Wilhelmina in de Nieuwe Kerk in Amsterdam naar Nederland was gekomen. Het filmfragment, het oudst bekende van Nederland, laat de Zaanse Schans zien: draaiende windmolens, breed water en oevers met riet. Over een smalle kreek ligt een loopplank waarover een boer en zijn vrouw een kar voortduwen die op het laatste moment het water inkiepert. Uit het kreekje komt vervolgens een punter met een mastje en een opgebonden zeiltje aanvaren. Er staat geen wind. Een jongen zit op het gangboord en peddelt het scheepje, nadat de loopplank is weggehaald, het ruime water

Het jeugdboek *Afke's Tiental* van Nienke van Hichtum werd in 1903 uitgegeven. Het verhaal gaat over het dagelijks leven van moeder Afke, haar man Marten en hun tien kinderen. De schrijfster nam een bestaand arbeidersgezin van even voor 1900 uit het Friese dorp Warga als inspiratiebron.

Voor mijn studie is het verslag van het laatste avontuur in *Afke's Tiental* van belang. Vader Marten organiseert op instigatie van zijn oudste zoon Watse een dagje zeilen op het meer; een feestdag, want met een boot voor het plezier op pad was voor een arbeidersgezin uitzonderlijk. De zeilboot voor die zondag wordt geleend van een boer. Het is een werkboot met een vaarboom en een klein sprietzeil, wellicht een schouw. De schrijfster wekt niet de indruk zelf zeilervaring te hebben, haar nautisch taalgebruik is nogal krom. Wel is ze als 19^e-eeuwse burgervrouw zichtbaar begaan met het lot van de (ongeschoolde) arbeider. Dat geeft het zeilverhaal een extra dimensie. Rijk en arm treffen elkaar op het water en het onderscheid is overduidelijk. De jaloezie en het schrijnende besef de mindere partij te zijn is voelbaar bij vader Marten en zijn kroost. Van Hichtum laat welgestelde kleine gezinnen en arme kinderrijke gezinnen elkaar op het water ontmoeten. Gezonde en gelukkige kinderen treffen bleke en timide arme kinderen. De welgestelden hebben zakken vol snoepgoed aan boord, de paupers een pan met aardappelen en wat zelfgevangen vis. En ook valt het verschil in boot en kleding op. De sloebers bomen en zeilen met een oude geleende zwartgeteerde werkschuit (die je regelmatig moet leeghozen), met een mastje, een spriet en een versleten bruine lap. De rijken varen, zo schrijft Van Hichtum, in een 'prachtig lichtgeel geverfd jacht met sneeuw witte zeilen, alles even keurig!' Waarbij niet enkel de heren, maar zelfs de meisjes op de zijbanken witte petten dragen. Maar, aldus een van de zonen, 'dat zijn Engelse zeilers. Te arrogant om goeiendag te zeggen'.

Ik volg nu, voorzover relevant, de pen van Nienke van Hichtum en begin op de zaterdagmiddag voorafgaand aan het vaartochtje op zondag.

'Maar zeg, Heit, we moesten nog 'ns over wat anders praten! Ik heb maar tot maandagochtend verlof, en nou wou 'k morgen wel graag een prettige dag hebben. Zou Heit die schuit van de boer niet voor één dag te leen kunnen krijgen?' Watse, de 18-jarige oudste zoon en soldaat, vraagt dit. En als na enig beraad de kinderen te horen krijgen dat ze, op de kleintjes na, allemaal mee mogen...

'Dat was me een vrolijke drukte!'

'We moeten 't petroleumstel ook mee hebben, Mem!', zei Watse: 'En dan de ijzeren pot, om onze aardappelen in te koken, en ook de koekepan en 'n fles raap-olie om de vissen, die we zullen vangen in te bakken!'

'Och, och, wat was me dat een blijdschap! De kinderen konden haast niet geloven, dat ze dat alles morgen mee zouden krijgen! 't Was al te heerlijk. Ze waren zo opgewonden, dat Afke ze

op. Een pleziertochtje? Een unieke beeld, korter dan een minuut, en zo Nederlands. Het filmfragment was op 25 augustus 2010 te zien in 'Andere tijden', digitaal kanaal Geschiedenis 24.

bijna niet naar bed kon krijgen. Maar 't werd nu tijd, want morgen om 5 uur zou de reis al beginnen. Wie zeilen en vissen wil, moet vroeg opstaan.'

Intussen was Heit terug van de boer, die bereid bleek zijn werkboot voor de zondag uit te lenen. 'Kom Watse en Eeltje!' riep hij, 'de boot ligt daarginder al in de opvaart; nou moeten we d'r met ons drieën nog even 't water uithozen en 't zeiltje in orde maken, dan is dat morgen klaar.'

De volgende morgen stond Afke met de kleine Sipke op haar arm op de wal terwijl eindelijk "t hele troepje veilig en wel in de boot zat'.

'Heit met 'n oud, ingedeukt hoedje op en 'n tabakspruim in de mond, bij 't roer. Watse en Eeltje hanteerden elk een boom en schoven zo de boot door 't eerste gedeelte van de vaart, waar je toch niet kon zeilen omdat de huizen en bomen van 't dorp de wind teveel braken.' Alles lag nog in diepe rust. 'Je hoorde niets dan 't frisse kabbelen van 't water, waar de boot het doorsneed en nu en dan 't zachte geloei van een slaperige koe, wier lichaam je niet eens duidelijk kon onderscheiden in de zware dauw, die nog op de velden lag.'

Al ruim voordat het meer werd bereikt kwamen de vishengels tevoorschijn. Echte, geleende hengels en zelfgemaakte exemplaren met als haakje een verbogen speld. Eindelijk bereikte het gezin het meer, ter hoogte van een stevig zwart-wit geverfd baken midden in het vaarwater.

'Wat doet dat ding hier Heit?'

'Wel, dat is een baken!' zei heit.

'Een baken waarvoor?'

'Wel, als nou de schippers op 't meer zijn en ze willen op deze vaart aansturen, dan kunnen ze al vanuit de verte zien, welke richting ze moeten nemen.'

Van Hichtum vervolgt haar verhaal met gevoel voor romantiek. 'En nu ontstond er een plotselinge stilte, alle babbeldjes zwegen, want daar lag het prachtige meer vóór hen in de eerste stralen van de opgaande zon. .. Langzaam scheen ze uit 't water op te stijgen. De lucht rood en goud... 't water, en de wazige morgennevels, alles rood en goud gekleurd... Alles doodstil... Geen rimpeltje op de hele ontzaglijke wateroppervlakte!'

Toen kwam er wind en 'wielden de golfjes over en door elkaar. 't Zeiltje begon te klepperen en toen Marten 't roer wendde, stond het opeens bol, en vrolijk zeilden ze 't meer in'.

Opnieuw werd in een hoekje aan de wal de boot stilgelegd om te vissen, koffie te zetten en Friese koeken te eten.

'Koffie met koek in een schommelend bootje op de Friese meren, met 't gesuis van 't riet in je oren en 't gezang van 'n leeuwerik hoog in de lucht, 't geloei van de koeien in de weiden, en 'n heerlijke, verkwikkende zondagsstilte over de hele natuur, ja, als je van al die dingen tegelijk kunt genieten, dan heb je 'n gevoel, alsof je nooit in je leven zo gelukkig bent geweest als op dat heerlijke, zonnige ogenblik!'

Opeens werd de stilte door een stoomfluit aan de overkant van het meer verbroken. "n Plezierboot is 't!', juichte Klaas, 'ik hoor de muziek al'.

De schrijfster omschreef de stoomboot als groot, statig en trots, het varen als proestend en puffend. Uit de pijp van het schip steeg een donkere rookwolk op in de heldere lucht.

't Is zeker een 'fanfarri-korps', dat uit 'potverteren' gaat!' zei Watse. 'Nee. 'n zangvereniging! D'r zijn ook vrouwen bij!' (zei Heit)

Men zong het Transvaalse volkslied. De stoomboot heette *Paul Kruger* en voerde de Transvaalse vlag in top. Het was volgens de schrijfster dan ook de tijd dat iedereen een warm belang stelde in de strijd van de boeren in Transvaal tegen de Engelsen. 'Leve de boeren!', riep men over en weer bij het passeren. 'Leve Paul Kruger!'

Het vissen op deze zonnige zondag lukte niet erg. Er scheen geen andere vis te zitten dan paling. Dus hees Heit het zeil maar weer om het meer over te steken via een vaargeul met witte en zwarte tonnen.

'Daar zeilden ze nu weer heen, maar ze hadden niet meer zo vlak voor de wind, als daarstraks. Ze moesten nu telkens laveren om de wind in hun zeiltje te vangen: dan weer 'n eindje rechts, dan weer links, en dan ging 't bootje telkens zo lekker op zij, dat zelfs de meisjes met hun korte armpjes gemakkelijk 't water konden bereiken en er allerlei waterplanten uit opvisten. Maar als Heit en Watse riepen 'Ree!' of 'Over!', dan moesten ze allemaal een ogenblik plat op de bodem gaan liggen; want dan werd 't zeil met een plotselinge ruk, met veel geklapper en nog meer geknars van ijzeren scharnieren, van de ene kant naar de andere overgehaald. Wat hadden ze dan een pret!'

Ik laat alle avonturen die Nienke van Hichtum het gezin van Afke en Marten tijdens die zondag onder zeil laat beleven voor wat ze zijn. Van belang is dat de zondagszeilers een paar keer op afstand een ander jachtje zien zeilen. Dan, al min of meer op de terugweg, volgen er een paar ontmoetingen.

'Ze ontmoetten ook een paar andere bootjes. Vrolijke groeten en allerlei grappen werden uitgewisseld. Daar naderde ook een prachtig lichtgeel geverfd jacht met sneeuw witte zeilen, alles even keurig. Een paar heren met witte petten stonden bij de mast, een ander hield 't roer. Twee jonge meisjes, ook al met petten op, zaten op de zijbanken. Daar moesten de kinderen toch zo om lachen. Dat hadden ze nog nooit gezien! Watse riep 't gezelschap een vrolijke groet toe, maar die mensen keken stug en trots en ze antwoordden niet.

'Die trotsaards!', riepen de jongens, 'ze willen ons niet eens goeiendag zeggen.'

'Och', zei Marten, 'laat je niet verwonderen, ze kennen onze taal en onze manieren niet. 't Zijn natuurlijk Engelsen, dat kan je aan alles wel zien.'

'Nou,' bromde Watse, 'als ze de Friese mensen niet willen groeten, dan konden ze voor mijn part ook wel van onze Friese meren afblijven!' Jammer, de vreemdelingen stoorden zich daar weinig aan!' Vrolijk laveerde hun scheepje over 't meer.'

Enkele pleziervaartuigen kruisten het pad van Afke's Tiental, waaronder een houten huisje met openslaande ramen en witte neteldoekse gordijntjes, gebouwd op de bodem van een schip. Het ding werd voortgeboemd. Voor de open ramen zat een vrolijk gezelschap.

'Ook al rijke lui!' bromde Watse.'

Maar Marten wierp tegen dat dit wel Friezen waren. Hij kende de schuit, die in de herfst mee op eendenjacht ging en 's zomers 'uit plezieren gaat varen met de hele familie'. 'Dan drijven ze soms wel 'n dag of drie op de meren rond. Daar binnen hebben ze 't goed!'

'Nu naderden ze 't vreemde vaartuig. Een vrolijk gezang werd juist daarbinnen aangeheven en vriendelijke kinderkopjes verschenen voor de ramen. Een hele kindervisite was het! 'Die lui hebben 't vrij beter dan wij!' dacht Marten; maar hij zei niets, want hij wou zijn kinderen 't genot van hun feestdag niet vergallen.'

Vader Marten zag een paar kleine meisjes met hun oudere broer stoeien. 'Dol vrolijk waren ze, wild, jolig, opgewonden, vrij en krachtig in al hun bewegingen!'

Onwillekeurig dacht Marten aan het grote verschil met zijn kleine meisjes.

'Nu had het vrolijke troepje onze vrienden in 't oog gekregen. "n Boot met kinderen!' riepen ze. 'Mijnheer!' 'Mevrouw!' 'Pa!' 'Moe!' 'Mogen we ze wat lekkers geven?'

'Jawel, jawel, 't mag hoor!'

'En nu daalde er een regen van allerlei lekkernijen in de oude boot neer: koekjes, taartjes, amandelen, rozijnen, bruidsuikers, flikjes, van alles, van alles! Marten wendde zijn hoofd af en zijn ogen ontmoetten die van Watse. Hij zag dat die hetzelfde dacht als hij: 'O, wat 'n verschil, die overvloed daar, en onze armoede!'

Het was al bijna donker die zondagavond toen moeder Afke na lang wachten de boot met haar man en kinderen in de verte zag aankomen.