

DE VLOOT DER VERLORENEN.

ILLUSTRATIES VAN ANTON PIECK

Wij hebben in Enkhuizen de schepen bekeken, aangekocht door het Zuiderzeemuseum, allemaal oudgedienden van de vaart en vrijwel uitgestorven in hun soort. Naar één schip in het bijzonder ging onze belangstelling uit: de Staverse jol, de voormalige St. 4. Want in onze jonge jaren hebben wij zelf zo'n scheepje bezeten, oud en der dagen zat, dat misschien wel een halve eeuw de zee had gediend. Voor ons verliefde oog bezat het nochtans een bloeiende schoonheid en eeuwige jeugd. Wij kochten het voor een krats, maar moesten er, zoals dat gaat bij dergelijke koopjes, herhaaldelijk ons dure geld tegenaan gooien om de lichtelijk wrakke vriendin in het leven te houden. Als beloning droeg zij ons veilig door weer en wind naar alle havens van onze binnenzee en stoutmoedig om de Noord, op de trek van het tij Vliestroom of Meepen door, tot onder

de Brandaris. Wij wisten precies wat wij aan het scheepje hadden en dit op zijn beurt hoe weinig aan ons, al was onze verschijning dan nog zo verpekeld en helemaal zeewaardig. Wat dat laatste betrof, gaven wij het schip niet veel toe; als een andere Simon de Danser hielden wij het roer, maar heimelijk navigeerde de jol zelf en zij wist de weg.

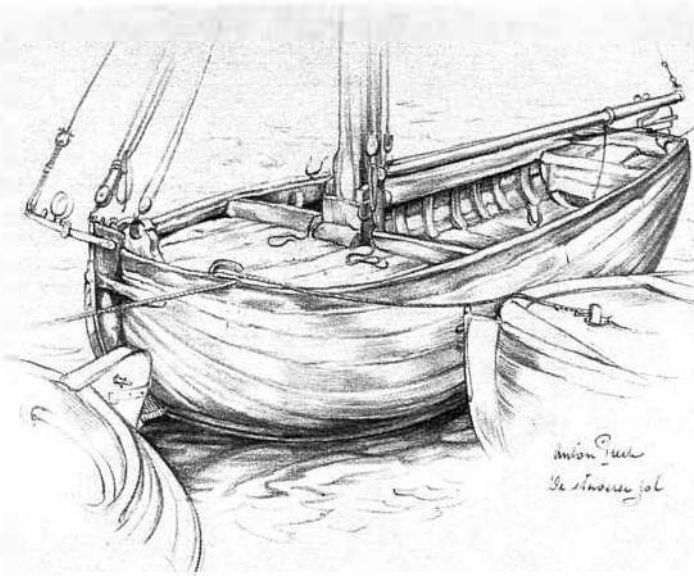
Tot het ogenblik kwam, dat de kosten van onderhoud onze draagkracht te boven gingen, en van dat ogenblik af was het pompen of verzuipen, en achteraf een grote vermetelheid om nog altijd maar zee te kiezen. Maar tot het laatste toe droeg het schip ons veilig het havengat in en het was hier te Enkhuizen, dat de jol op een trieste nazomerdag definitief haar einde vond. Bij onze terugkeer, het volgend weekend, bleek zij gezonken, als een gehangene bungelend aan een landvast; de slaapmatras in het vooronder puilde als een kring het luikje uit. Havenmeester Poorta kwam er bij en verklaarde de drenkeling tot wrak, een zêér donker ogenblik in ons nog jonge, doorgaans zonnige bestaan. Onze laatste middelen besteedden wij aan de berging en in een hachelijke overvaart, tot de knieën in het instromend water, hebben wij nog getracht haar terug aan het Buiten-IJ te krijgen, waar zij zo lang en zo trouw op ons had gewacht. Wij zijn niet verder gekomen dan tot Monnikendam, waar de jol werd bijgezet op het schepenkerkhof en voor wij het wisten voor brandhout gesloopt.

Steeds weer als wij in Enkhuizen komen, pelgrimeren wij naar de laatste ligplaats en kijken in het brakke havenwater of er soms een wonder is gebeurd. En éénmaal lag er werkelijk een jol, die als een geestverschijning de tweelingzuster had kunnen zijn van ons verloren bezit: de Staverse jol, geschonken aan de schepencollectie van het Zuiderzeemuseum. Het was een hevige gewaarwording. Wij bleven staan op de wal en konden de blik niet van het scheepje afhouden. Dat spiegelde zich roerloos in het water onder een zilvergrijze winterlucht. Hoe kenden wij alle details, de lijn van voorboeisel en zeeg, de forse, toch sierlijke welving van de romp, het kleine voordek en dat gezellige kogeltjesblauw van de kuip. Hoe wisten wij nog alle gedragingen van zo'n schip, zijn reacties in elke situatie, zijn nukken en kleine hebbelijkheden. Niet helemaal precies natuurlijk, want daarvoor moest je het nog eens voor een enkele strek in je greep houden, de druk van het roer in je lendenen, en de kleinste beweging waarnemen, elk gerucht van water en want.

Stellig zou ook dit een goed schip blijken te zijn, waar men zich op verlaten kon. Een levendig, lief en willig vaartuig, dat zag je het aan, een dat van de schepenbouwer, destijds in het Heitelân, een taai en dapper zieltje had meegekregen, wat slaperig nu van het alsmaar liggen, doch onmiddellijk paraat, als het de ruimte rook.

Ja, een man kan zich oprecht in schepen verlieven. Zij hebben, de één meer, de ander minder, allemaal hun sexappeal. Wellicht is het een oergevoel, dat ons aan de schepen bindt, uit de allervroegste tijd, toen Adam nog als solitair zwierf in het paradijs en van alle dingen het eerste schip hem het meeste aantrok. Wij weten uit eigen ervaring, dat een man, varende alleen met een nobel schip, zich kan voelen als in het paradijs. Het is een twee-eenheid, die te weinig werd bezongen. En zoals wij hier aan het havenwater ons verloren in de aanblik van die laatste vissermansjol, proefden wij een haast lijfelijke vreugde om de schoonheid, de onmiskenbare distinctie, welke zich in het schip, in zijn lijn en vorm, manifesteerden. Zulk een schip geeft men heimelijk een naam, niet uit scherts, maar in ernst. En die naam behoudt nog lang voor het oor een dierbare klank.

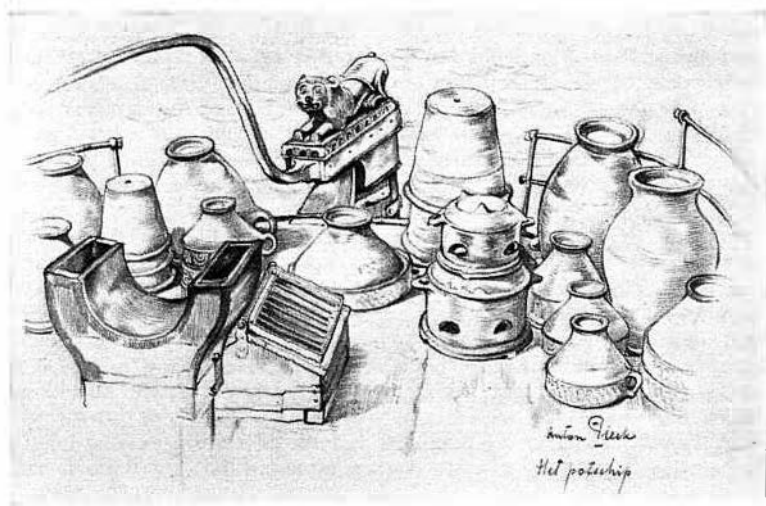
Pas toen wij de eerste wedstrijd zouden zien van ons leven, en dat was jaren later op het Sneekermeer, is eerst volledig tot ons doorgedrongen, wat wij met dat oude, uitgediende, romantisch verwaarloosde scheepje van ons hebben geriskeerd. Hier zagen wij schepen aan de start, elk vaartuig als nieuw, pas geveerd, pas gelakt, vers in de harpuijs, met piksplinternieuw tuig en zeilen, zo blank als een reclame voor het laatste en beste wasmiddel. Als wij daarbij vergeleken aan onze tuigage terugdachten, kroop ons een rilling over de rug: zij was zwaar gelapt en omwille van de schildernachtigheid zo overmatig getaand geweest en naar Volendammer trant roestrood „gebolusd“, dat zij meer van triplex dan van linnen leek en nauwe-





lijks nog hanteerbaar. En toch zouden wij, gesteld, dat wij nóg kiezen konden, die afgeleefde jol de voorkeur hebben gegeven boven al dat blank gevulder, hier en ginds op het binnenwater, eindeloos verzorgd, vertroeteld mag men wel zeggen, als voor een permanente parade. Het was en blijft voor ons het mooiste en beste schip, dat ooit het vaderlandse water bevoer. Wij alleen weten tenslotte hoe wijs en hoe trouw het is geweest en hoe vaak het daarmee ons leven heeft gered.

Zo'n schip is meer dan een nuttig gebruiksvoorwerp of een stuk amusement, zoals een auto, een motor, een racefiets. Een schip is een persoonlijkheid, een schip leeft, een schip heeft een goed of een enkele maal een slecht karakter, een eigen aard dus, welke de man, die het bouwde, het heeft meegegeven. En nu kunnen moderne motorbarbaren hun vehikel nog zo razen laten, brullen, knalïen, tot zijzelf in een soort dierlijke extase geraken en zouden willen mée-gillen, er is volstrekt geen verschil tussen deze status en die op de autobelt. Maar men moet met een goed schip hebben gevaren, hetgeen volstrekt niet hetzelfde behoeft te zijn als met een mooi of zelfs een subliem schip, om het levende contact te kennen tussen mens en vaartuig, zoals dit bestaat in de druk van het roer, de spankracht van het tuig, de lichtste beweging, die het schip maakt. Wij converseerden met onze jol als Jason met de Argo, en precies als hij, slechts dan wanneer het nodig was. Alleen aan het toilet van de jol hebben wij niet een honderdste van de tijd besteed, die de gemiddelde zeiler van de moderne klassejachten er aan geeft. Wij waren tenslotte niet haar kamenier. Een redenatie, die natuurlijk fout is geweest. Dat in het verzorgd toilet van een schip ook een goed deel van de veiligheid van de zeiler schuilt, is iets, dat wij achteraf volledig moeten erkennen.

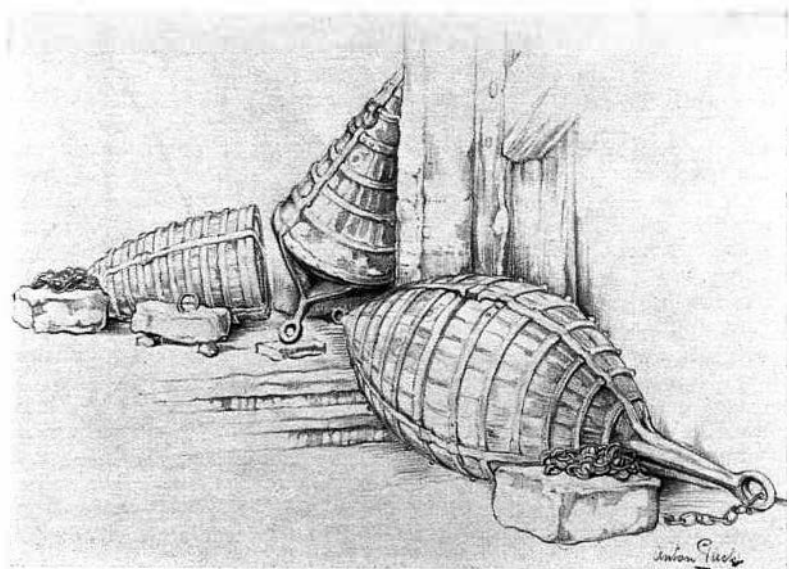


De Staverse jol, die wij op het Enkhuizer water als een geestverschijning hebben ontmoet, is sinds lang verhaald naar de Oosterhaven, pal voor het Zuiderzeemuseum, in het bont gelid der museumschepen, die hier de tijd verdromen. Het zijn allemaal vaartuigen, waarvan het type al bijna of reeds geheel tot het verleden behoort, een collectie, die uiteraard in Nederland, maar als zodanig in heel de wereld uniek mag heten. Nog juist op tijd heeft men op deze schepen de hand kunnen leggen, voor het onherroepelijk te laat zou zijn geweest. Het einde van de Zuiderzee heeft het proces van hun verdwijnen verhaast, maar ook elders op het Nederlandse water hadden zij steeds minder een taak, sinds het gebruik van motoren in elk opzicht het beeld van de vaart zou wijzigen. En tenslotte is ook het plezierschip van onze tijd niet meer het drijvend oudvaderlands pronkkamertje, dat eeuwenlang een sieraad was van onze meren en plassen. Het gaat allemaal zeer snel vandaag. Hoe kort is het nog maar geleden, dat een strandgezicht van Mesdag geheel tot de werkelijkheid behoorde. Dat men overal aan de kust de bomschuiten kon zien, de klassieke pinken, zo breed en onverzettelijk stoer, met de warme kleuren van hun getaande zeilen en hun boorden versierd met rood, wit en blauw in figuren en randen, ook boven in de mast en aan de gaffel. Honderden zijn het er geweest, in Scheveningen, Katwijk, Noordwijk, Zandvoort, Egmond. Zij vormden het middelpunt van heel het leven en bedrijf in zo'n zeedorp, waar iedereen belang had bij de bom. Ging het de bomschuit goed, dan floreerde ook de gemeenschap.

Vandaag de dag is er langs heel het Noordzeestrand niet één enkel schip van die markante vloot overgebleven. De bomschuit is voor altijd van onze stranden verdwenen en alleen de herinnering leeft voort op de werken van de Haagse school en in de atmosfeer van „Op Hoop van Zegen”. Wat zou het de Vrienden van het Zuiderzeemuseum waard zijn geweest, als zij er één enkele voor de collectie hadden kunnen behouden. Toch mag men zich troosten met de wetenschap, dat er in de haven van Katwijk, veilig onder water, nog een laatste exemplaar te vinden is, wel niet een grote, zeegaande bom, maar een kleiner model van hetzelfde type, een zogenaamde garnalenschuit. Nergens ligt een schip beter bewaard dan onder water, en zodra de middelen ter beschikking zijn, zal ook deze laatste vertegenwoordiger van een verdwenen scheepsras worden gelicht en zorgvuldig hersteld om dan zijn plaats in te nemen tussen de andere, voor de wal van het museum. Meer gelijk heeft het museum gehad met het verwerven van de laatste schokker. Ieder, die er iets van weten kon, was er van overtuigd, dat met de K.P. 1, uit Brunnepe bij Kampen, tijdens de oorlog beland bij de sloper, de Schokker schuiten waren uitgestorven. De K.P. 1 had



trouwens in haar nadagen al iets legendarisch over zich. Wij hebben het schip heel goed gekend en het nog bij ons laatste bezoek aan Schokland als eiland, ontmoet. De schuit was toen al meer dan honderdvijfentwintig jaar oud, zij had nog de watersnood van 1825 meegemaakt en daarbij in de haven van Emmeloord, in het Noorden van Schokland, veertien mensen, waaronder de pastoor van het eiland, aan boord genomen en het leven gered. Wij, die alles van die geschiedenis wisten, ook hoe het schip in 1859, bij de ontruiming van het eiland, met het vissersgezin, waaraan het op dat tijdstip behoorde, in ballingschap ging naar Kampen en sedertdien van daaruit de zee had gediend, wij hebben het met ontroering begroet, het stil voor ons weg een saluut gebracht: een schip met zulk een staat van dienst. Het leven der oude Zuiderzee, de lotgevallen van duizend vissersgeslachten, heel die verloren wereld van schoonheid en sfeer, het scheen gestalte te hebben gekregen in de verschijning van dit schip: ruig en haveloos, maar onverwoestbaar en trouw tot het allerlaatst. De K.P. I heeft het eiland Schokland niet willen overleven. Toen dit droog viel in de Noordoostpolder, als een dode opgebaard in het nieuwe land, werd ook door de sloper een eind gemaakt aan het bestaan van het oudste vissersschip van de verdwenen Zuiderzee.

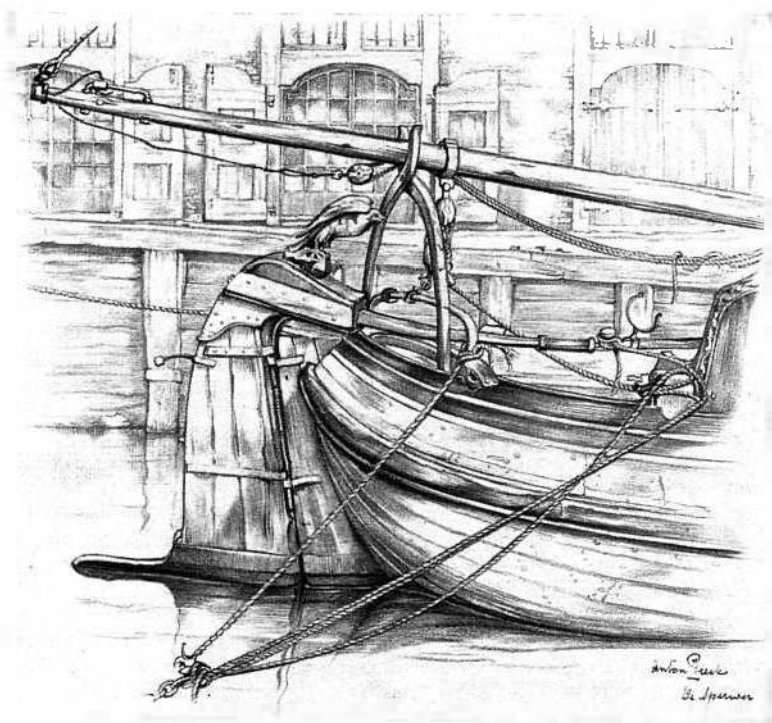


Want dat was de K.P. 1 geweest, de nestor van de vloot, maar bovendien gold de Schokker schuit als een der oudste typen vissersschip, die op de Zuiderzee, en in een bepaalde tijd van het jaar ook op de Noordzee, werden gebezigd. In het westen had men waterschepen en staalevers, die reeds lang verdwenen zijn. Het waterschip, al in de zestiende eeuw bekend, bezat een bun en werd behalve voor de haringvisserij ook gebruikt voor het vervoer van zeewater voor zoutwinning. Ook bezigde men de waterschepen, vooral die van het eiland Marken, om de scheepskamelen te trekken, de grote houten drijvende dokken, waarmee de koopvaarders voor Amsterdam over het ondiepe Pampus werden getild. De schokkers hoorden thuis aan de Oostwal, met enkele variaties als de pluut in Harderwijk en de bons van Vollenhove en Elburg, alle van het „schokkerachtige” type, dat reeds staat afgebeeld op de stadszegels van Stavoren en Harderwijk in de vijftiende eeuw. Het meest karakteristieke aan de schokker is de sterk overhellende, zware, recht-hoekige balk als voorsteven, met aan stuurboordzijde een grote klamp of „snoes”. Tussen steven en snoes bevindt zich een schijf, waarover de ankertrou loopt. Het boeisel bij een schokker valt boven het berghout sterk naar binnen, de zwaarden zijn lang en smal. De schokker droeg nog binnen boord de karakteristieke ruitversiering: een strook in rood, wit en blauw geblokt, „prins” genaamd. De vloot van Schokland in de tijd, dat het eiland nog bewoond was, bestond geheel uit deze schuiten, die het waarschijnlijk in de loop van de achttiende eeuw zijn naam hebben gegeven; daarvoor sprak men van Emmeloord in het noorden en Ens in het zuiden. Toen het Zuiderzeemuseum, tien jaar na de afsluiting der zee en dus tien kostbare jaren te laat, dan eindelijk werd gesticht en een begin gemaakt ook met het opsporen van de verdwijnende scheepstypen, kwam men voor de historische K.P. 1 net te laat. En nergens elders, naar men meende te weten, was nog een echte schokker te vinden. Totdat, enkele jaren later, dank zij de oplettendheid van de waterpolitie, de allerlaatste schokker zou worden ontdekt, de vroegere U.K. 110, zeventig jaar oud, op dat ogenblik als peilingschip gecharterd door de Zuiderzeewerken. Het was tot dan toe aan de aandacht ontsnapt, omdat het sinds lang niet meer viste en dus niet geregistreerd stond. Na een grondige restauratie zeilde de laatste schokker naar zijn laatste thuishaven, behouden voor het nageslacht. In de Oosterhaven, voor het museum, ligt deze Schokker schuit in gezelschap van nog een elftal vissersschepen, van Zuider-, Noord- en Waddenzee en uit Zeeland: een bons en een blazer, een Wieringer aak, onze Stavorse jol en nog een kleiner schip van dit type, de ansjovis- of herfstjol, een Lemster schouw, een bolletje uit Vollenhove, een haringboot of Harlinger fuikenboot, een kubboot,

een hengst en een hoogaars, beide laatste afkomstig van de Zeeuwse stromen. De andere sloopstypen, op het ogenblik nog min of meer talrijk bij de IJselmeervisserij in gebruik, botters, kwakken, pluten, zijn nog niet in de verzameling opgenomen, die verder echter een vrijwel volledig beeld geeft van heel de verscheidenheid van scheepsmateriaal, waarover de visserij tot in onze tijd heeft beschikt en welke een sieraad is geweest van onze oude havens en overal op het water.

De collectie van beurt- en vrachtschepen is minder gevarieerd. Het kostbaarste bezit is de hektjalk De Vier Gebroeders, gebouwd in 1890, de allerlaatste van dit type, die nog in Nederland kon worden gevonden, terwijl toch de hek- of staatsietjalk figureert op alle oude schilderijen van het vaderlandse water. De houten hektjalk is reeds lang uitgestorven, het voor het museum verworven exemplaar is van ijzer. De hektjalk, welk type als vrachtschip eeuwenlang overal in zwang is geweest, ontleent haar naam aan het „hek“, het hoog oplopend boord aan de achterzijde, waarbij de helmstok door een driehoekige opening steekt, het „hennegat“, en dus minder ver kan uitzwaaien dan bij de Fries-Groningse tjalk, die thans algemeen in gebruik is, met „draaioverboordroer“.

De hektjalk De Vier Gebroeders heeft als naaste familie een veerscheepje uit Heeg, dat in Friesland de beurtvaart onderhield tussen Heidenschap en Leeuwarden. En verder het potschip Hermina met volledige inventaris. In het polderland van Holland, Friesland en Groningen is de potschipper een bekende verschijning geweest. Hij reisde met zijn drijvende winkel van plaats naar plaats en ging met een draagjuk vol potten de boer op. Ook kwamen de klanten bij hem aan boord om keus te maken uit potten, pannen en serviezen. De Hermina, die in een Groningse woonschepenhaven gevonden is, bleek nog nagenoeg echt, compleet met hekwerkje op de achterplecht, waarin de Keulse potten werden uitgestald, en in het middenschip de opgebouwde winkelruimte met schappen langs de wand. Nog een enkele potschipper oefent aldus zijn beroep uit, en geheel naar de werkelijkheid kon dan ook het museum-potschip worden uitgerust, met een volledige voorraad aardewerk, zoals dit vanouds op deze schepen te koop is geweest. En eindelijk ligt er een snikke, het Friese aardappelschip, zoals dat voer tussen de bouwhoek en het verdere Friesland. Ook de snikke is uiterst zeldzaam geworden, haar laatste rol werd die van drijvend verblijf voor scharenslijpers en mollenvangers, zwerfend door het platteland als echte water-zigeuners. Er staan nog meer schepen op de nominatie om als „laatste vertegenwoordiger“ voor Enkhuizen te worden verworven: een grondel, een somp, een westlander. En in Amsterdam, in het water van de Nieuwe Herengracht, wacht sinds jaar en dag



de laatste houten Overijsselse pram, een geweldig oerschip, massief en bijna rechthoekig, waarvan mag worden aangenomen, dat zijn uiteindelijke bestemming eveneens het museum is.

En dan is er nog een viertal singuliere scheepjes, dat de aandacht verdient. De ijsvlet van Urk is ook de laatste in zijn soort, meer dan honderd jaar oud, een reddingboot, die kon worden gezeild en geroeid en, van ijzers voorzien, als een slee over het ijs bewogen. De tochten, die zij maakte over het ijs en door de wakken van de dichtgevroren zee om verbinding te maken met de wal of met schepen in nood, hadden op Urk de naam van bloedreizen, het meest barre avontuur, dat men zich denken kon. De ijsvlet is het laatst in actie gekomen op 17 Januari 1940, om de opvarenden te redden van de ingevroren schepen Friesland, Holland en IJsel. Zij is een geschenk

van de vissersvereniging „Hulp en Steun” op Urk en geheel compleet, met alle stille getuigen van bovenmenselijke prestaties: mast, riemen, ijshaken, gespoorde laarzen, enzovoorts. Ook de laatste roeireddingboot van de N. en Z.H.R.M., met bootwagen en uitrustingsstukken, die van 1898 tot 1950 te Noordwijk aan Zee heeft dienst gedaan en in totaal vijfenveertig mensen het leven heeft gered, is aan het museum geschonken, verder een tjotter van de Betonningdienst, en eindelijk een heel merkwaardig geval: de wyldsjitter, wildschietter, een klein, platboomd Fries scheepje met geringe diepgang, dat in het najaar bij hoog water in actie kwam op de blank staande stukken land. Dit was het bootje van de ganzenjager en in de boeg naast de voorsteven bevindt zich een uitholling, waarin de jager zijn ganzenroer lei, om er languit op de buik achter plaats te nemen. Het Zuiderzeemuseum bezit zo'n ganzenroer, dat het formaat heeft van een klein kanon en een lengte van twee meter zeventig! Met één schot werd twee pond hagel afgevuurd, waarbij soms dertig tot veertig ganzen tegelijk getroffen werden.

Vorige zomer is op het Pikmeer te Grouw een grandioze reünie gehouden van de laatste Friese ronde schepen, waarbij niet minder dan veertig boeiers, Friese jachten en tjotters, van overal vandaan, tezamen kwamen, allemaal vaartuigen, die staan ingeschreven in een sinds kort daartoe aangelegd stamboek. De opzet van dit „Stamboek van Friese platbodemjachten” is om alle gegevens vast te leggen omtrent de vaak zeer oude schepen, die door hun bouw en sierlijkheid als „monument” in stand gehouden en beschermd verdienen te worden. Er werd bij deze gelegenheid naar overoude traditie „in admiraal gezeild” en dit was het meest fantastische wat wij ooit op het water hebben aanschouwd. Met de boeier Maartje van de admiraal voorop, de kapitein ter zee b.d. C. J. W. van Waning, voer in elkanders kielzog de lange rij van boeiers voorbij, waaronder de trotse, onverwoestbare werkstukken van de grootste aller jachtenbouwers, de negentiende-eeuwse scheepsbouwmeester Eeltje Holtrop van der Zee uit Joure. De open jachten vormden daarachter het tweede eskader, terwijl het derde in hoofdzaak werd gevormd door de kleine, sierlijke tjotters, die er dapper in slaagden de grotere broers bij te houden.

Wij hebben op al die schepen de ogen uitgekeken. Drie, vier maal zijn zij ons voorbijgevaaren en het was een droombeeld, een fata morgana, dat ons duizelig heeft gemaakt van verbazing en verrukking. Wij zagen de vergulde, sierlijk gesneden mastwortels als pagodespitsen op de toppen der masten, het blinken overal van koper en verguldsel, de lijnen en versierselen op boeisel en roef, de parade der vergulde leeuwen, dolfijnen, zeepaarden, telkens weer op de roerkop. Zo iets bestond dus nog, dit waterfeest was nog mogelijk

anno 1953, zoveel schoonheid had het leven weten te behouden om deze gebeurtenis mogelijk te maken, niet in scène gezet, geen imitatie, maar waarachtig en helemaal echt.

Aan deze reünie van Friese ronde schepen heeft het Zuiderzeemuseum met drie van zijn vaartuigen deelgenomen, met de boeier de Sperwer en met een tweetal tjotters. Want de schepen van het museum mogen dan van dag tot dag roerloos voor de wal liggen, zij kunnen op elk gewenst moment tot leven worden gewekt, bereid om het havengat uit te gaan, de zeilen te hijsen en koers te zetten waarheen men hen hebben wil. Zij zijn niet dood, alleen maar „buiten dienst”, en als men dat wenst onmiddellijk klaar voor de vaart en voor het bedrijf, dat zij eens hebben uitgeoefend. Vooral de Sperwer, die als het vlaggeschip van de collectie wordt beschouwd, laat zich graag zien op het water, overal waar 's zomers in de zeilwereld iets bijzonders aan de hand is. De Sperwer is een nobel schip, met een large geschiedenis, dat zelfs het water heeft geproefd van de Zwarte Zee en na lange omzwervingen in het vaderland is teruggekeerd om in dienst van het Zuiderzeemuseum en nieuw leven te beginnen.

Ook de Sperwer komt van de werf van de beroemde Eeltjebaas, de jachtenbouwer van Joure. Haar geboortjaar is 1884 en sinds kort bezit het museum een nog vroegere generatie, de oudste der nog bestaande Friese boeiers, de Tjet Rixt, gebouwd door de grootvader en leermeester van Eeltje, de niet minder bekende Eeltje Tjeertes Holtrop uit IJlst. Met de Tjet Rixt begint het bovengenoemde stamboek, want in een der rondspanten gebrand heeft men precies het bouwjaar gevonden: 1843! De Tjet Rixt wordt thans gerestaureerd en als zij zich straks zij aan zij met de Sperwer zal vertonen, wordt dit een feest zonder weerga op het vaderlandse water. Ook de beide tjotters van het museum hebben een respectabele leeftijd, de oudste is van 1855. En nog ouder, het alleroudste schip van heel de verzameling, is het zogenaamde sier-ijstjottertje, waarschijnlijk achttiende-eeuws en afkomstig uit Katwoude bij Monnikendam. Het heeft behoord tot de zwerm van winterlibellen, die elk jaar weer zijn bruiloftsvlucht maakt over het ijs van de toegevroren Gouwe: de ijszeilschuitjes, zoals zij meeuwegewind van wiek en door de wind gaan, de vlaggen en wimpels gestrekt. Het roer van het scheepje is versierd met een dolfijn en alle onderdelen zijn aanwezig: glijders, een extra-lange mast, rondhouten en tuig. Ondanks zijn hoge ouderdom verkeert het ijstjottertje nog in uitstekende staat.

Andere pleziervaartuigen in de collectie van het Zuiderzeemuseum zijn het zogenaamde boterschip, dat het midden houdt tussen een tjalk en een boeier, en een der eerste scherpe middenzwaardjachten,

een zogenaamde centerboard, gebouwd in 1870. En eindelijk de veldschuit, de Jan Plezier te water van het voorgeslacht. Dit scheepje is nieuw; het werd door enkele ouderen uit het scheepsbouwvak, die dit type nog in hun jeugd hadden gekend, nauwkeurig gereconstrueerd. Met zo'n veldschuit ging men vroeger de vaarten en kanalen op om te spelevaren. Het scheepje had een sprietzeil en makkelijke banken, eigen servies aan boord en een komfoortje met smeulende houtskool om thee te trekken en overvloed van mondvoorraad. Ook de herboren veldschuit is met dat alles uitgerust, vrolijk in wit en blauw geschilderd met een prins onder het roer, rood-wit-blauwe randgeert, en een fraai gebeeldhouwde roerkop.

Met zulke scheepjes hebben vroegere generaties hun arcadisch avontuur beleefd van schuitje-varen, theetje-drinken, en eens afgestapt om in de wei braaf uit de borst te zingen. Dan gaf men zoete raadsels uit of schonk iets in, opdat geen vocht de maag zou hinderen. En op het eind? Als elk bosje klappen kon, wat meldde 't al vrijagie. Ja, terecht mocht Willink uitroepen: „Dus vrolijk leeft men in dit landt!“ Van dit vergeten paradijs getuigt de veldschuit, zoals elk schip uit die vloot der verlorenen, sluimerend aan zijn trossen in dezelfde havenkom, waar ooit de specerijsschepen van de Oost-Indische Compagnie in Enkhuizen hun kostbare lading hebben gelost, zijn eigen roman zou kunnen vertellen, zijn eigen wereld oproept, het beeld van het Nederlandse water, zoals wij dat kennen van Cuyp en Van Goyen en Aert van der Neer, van Schelfhout en Jongkind tot Voerman en Tholen toe.

Fred Thomas.

