

VAN VISSERMAN TOT PLEZIERVAARTUIG

In moderne terminologie zouden wij dit de interface visserman – pleziervaarder kunnen noemen. Maar, is die interface er in het verleden ooit geweest? Op het eerste gezicht hebben die twee werelden niets met elkaar te maken, vinden elkaar meer dan eens lastig, maar toch komen ze hier en daar bij elkaar. Ter illustratie zou ik daar een voorbeeld van moeten geven en die zijn er inderdaad te vinden. Zo was er destijds de bekende visserman Jan Goos (1877-1950) die de visserij bedreef vanuit Enkhuizen.⁽¹⁾ Hij bezat de Lemsteraak DRIE GEZUSTERS (EH 64), waarmee vanaf 1909 zowel werd gevist als met passagiers gevaren.

Op het internet is daarover het volgende te vinden: ...Daartoe werd eerst een soort overkapping van



Portret van schipper Jan Goos aan het roer van zijn Lemsteraak, tussen 1950 en 1960.

zeildoek over het ruim gemaakt en later zelfs een vaste roef aangebracht. De andere vissers vonden dat maar gek, doch Goos schrijft: 'Wat zou het dat er een roef op staat? Op een tjalk staat ook een roef en er wordt toch ook mee op ansjovis gevist!' Hij verkoopt dit schip in 1915, koopt meteen de als jacht gebouwde Lemsteraak *BRIES* en vaart uitsluitend nog met passagiers. De vreedzame co-existentie tussen beroeps- en pleziervaart zou een lang proces worden, maar het moest. Men was tot elkaar veroordeeld.

Visserij

Tussen 1900 en 1932 - het jaar waarin de Afsluitdijk klaar was - liep de visserij in het Zuiderzeegebied al flink terug. In de jaarverslagen van vrijwel alle visserijverenigingen is

dit terug te vinden. Daarbij was dat beeld wel heel erg wisselend. Veel visserij, zoals de ansjovisvangst, was periodiek, d.w.z. sterk gebonden aan een bepaalde tijd van het jaar. Er waren goede jaren, maar ook slechte. Visserlui zijn typische overlevers die zich lange tijd aan de veranderende omstandigheden hebben weten aan te passen. Toen de zee van *zout* naar *zoet* ging, werd die aanpassing wel heel radicaal. Haring en ansjovis verdwenen volledig van het toneel. Gelukkig kwamen daar andere interessante vissen als paling, snoekbaars en rode baars voor terug.

Het werd voor de visserman die op het IJsselmeer bleef vissen een moeilijke beslissing om, wanneer zijn vertrouwde houten botter op was, in nieuwbouw te investeren. Op beperkte schaal gebeurde dit op diverse plaatsen en er ontstonden

J. van der Baan



Kerk te Middelbuurt op Schokland.
Johannes Lussenburg (1889-1975)

zelfs nieuwe varianten, zoals de Marker rondbouw en de stalen schouw en ook verschenen er kleine stalen kottertjes op het water. Deze 'staalmannen' verplaatsten hun vaargebied veelal naar de andere kant van de Afsluitdijk en werden Waddenvisser op garnaal en platvis, waar lange tijd een goede boterham in was te verdienen. Wie een indruk wil krijgen van het verloop van het perspectief in de resterende visserij, wijs ik op de recent verschenen boek van Bas Sleeuwenhoek.⁽²⁾

Pleziervaart

Aan het begin van de twintigste eeuw was de oude Zuiderzee volop ontdekt door de pleziervaart. Watersportbladen van het eerste uur, zoals het blad de Watersport en later, de Waterkampioen, staan vol met verhalen over vakantietochten over de Zuiderzee. Op getijwater werden vrijwel alle manoeuvres uitsluitend op zeil uitgevoerd. Een aanhangmotor van 4 pk was handig op het binnenwater en om een haven in of

uit te varen, maar op open, stromend water was een hulpmotor volstrekt onvoldoende. Deze jachtvloot aan 'semi-zeegaande-jachten-van-het-eerste-uur' bestond uit een merkwaardig samenraapsel van scheepstypen. Voormalige wedstrijd-jachten voor de grote meren, tot jacht verbouwde reddingsvloepen en omgebouwde bedrijfsvaartuigen kozen en masse het ruime sop. Enkele grotere boeiers en kajuit-aken begonnen aarzelend aan het charteren. Watersporters uit Engeland kregen dit aantrekkelijke vaargebied 'in the picture'. Tot ongeveer 1914 kwamen ze graag naar Stavoren om van daaruit de Zuiderzee en Friesland te ontdekken. Er zijn prachtige reisverslagen -zelfs in boekvorm- verschenen. De grotere jachten, vanaf een meter of tien, werden destijds gevaren met schipper en bemanning. Op de kleinere schepen moest altijd nog een bemanningslid aanwezig zijn die op kon treden als navigator. Zijn taak bestond uit het tijdig signaleren en lokaliseren van de vele banken en ondieptes op Zuiderzee en Wadden.

1. Jan Goos, *Visserman van Enkhuizen*. Bewerkt door K. Boonenburg, Uitgeverij P.N. van Kampen & Zn NV, Amsterdam (1961).

2. Bas Sleeuwenhoek, *HET SCHRALE EIND, Een reis langs de bedwongen Zuiderzee*, Uitgeverij De Grintfisker (2006).



Lemsteraakjacht van schipper Jan Goos. Klaar voor vertrek, inclusief kok, die tegen de mast aan staat. Pleziervaart, tussen 1940 en 1950.



BU 180, GAVE DER NATUUR
in de haven van Harderwijk.

Toen het IJsselmeer ontstond werd die taak een stuk gemakkelijker.

Omgebouwde en niet-omgebouwde bedrijfsvaartuigen

Veel van die omgebouwde bedrijfsvaartuigen waren uiteraard voormalige vissersschepen. Het was niet ongebruikelijk dat een visser die wilde stoppen een mooi bod kreeg van een particulier. Het vertrouwde vissersschip werd dan omgebouwd tot jacht. Collega-visser die met de aankoop van de oude botter het bedrijf wilden voortzetten, hadden in veel gevallen het nakijken. Legio vissersschepen begonnen zo aan een tweede leven. Met een nieuw tuig en een kajuit. Om de sporen van een voorheen hard leven uit te wissen werd het wit geschilderd. Zo kon een afgedankt schip nog jaren mee. Voorwaarde was wel dat het goed werd onderhouden door een beroepsschipper. Wanneer het houten schip vroeger echt 'op' was, werd het ontdaan van alle nog waardevolle attributen, zoals zwaarden, roer en nog bruikbare rondhouten. Het grotendeels gestripte casco ging vervolgens naar het schepenkerkhof - meestal een locatie aan de ondiepe kant van de havendam- en werd daar aan haar lot overgelaten.

In de vijftiger jaren kenden vrijwel alle vissersplaatsen een dergelijk kerkhof. Voor de nieuwsgierige buitenstaander was zo'n kerkhof een

uitstekende plek om de anatomie van de botter eens goed te bestuderen en het bleef niet bij onderzoek alleen. In het verlengde van deze ontwikkeling ontstond het fenomeen 'studentenbotter'. Menig student die van zeilen hield, ontdekte de mogelijkheden van zo'n afgedankte botter. Die verhuisde dan niet naar zo'n scheepskerkhof, maar ging een nieuw leven tegemoet als pleziervaartuig voor een studentenvereniging. Meer dan uitstel van het onafwendbare lot was het niet. Studenten beschikten nu eenmaal niet over het benodigde geld voor het onderhoud aan zo'n botter. Bovendien waren de intenties beperkt. De instandhouding van zo'n historisch schip had geen prioriteit. Varen en plezier maken des te meer.

In 1954 kocht de Leidse Jaarclub 'Mabok' (1953) de botter BU 180, GAVE DER NATUUR. In de zomer van 1958 huurde een stel studenten (waaronder ikzelf, JvdB) deze botter en met dit schip beleefden ze een schitterende vaarvakantie. Het schip verkeerde inmiddels in een abominabele staat van onderhoud, maar dat kon de pret niet bederven. De oude A-Ford met zijn originele versnellingsbak deed het meer niet dan wel en uitsluitend in de vooruit. Men leerden het varen met een botter met vallen en opstaan. Ongelukken en bijna ongelukken wisselden elkaar in hoog tempo af. Dat er slechts lichte verwondingen vielen te noteren is toeval geweest. Volgens overlevering

is het schip omstreeks 1960 ergens op het Buiten IJ definitief 'afgeborreld'. Gezien de staat van onderhoud een waardig einde voor een schip met zo'n lange en afwisselende staat van dienst. Voor alle romantische zielen die ooit met dit schip voeren, blijft de herinneringen springlevend, hetgeen nog eens wordt bevestigd door de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten (SSRP) die dit schip nog steeds - weliswaar met de nodige vraagtekens, maar toch - in haar jaarboek blijft opnemen.

De BU 130, TRUI, werd in 1965 ook gepromoveerd tot studentenbotter. Dit schip, in tegenstelling tot veel andere, heeft als grote uitzondering een heel ander lot getroffen. Het werd aangekocht door de studentenvereniging 'Nieuwe Delft'. ('de Bolk') en in een stichting ondergebracht om het te restaureren en vervolgens te exploiteren. Sinds de restauratie



BU 130, TRUI



BU 180, GAVE DER NATUUR
vaart door Amsterdam op weg
naar de Oranjesluizen.

is het een bekende verschijning op het IJsselmeer en het neemt aan veel evenementen deel.⁽³⁾ Het wel en wee van de *TRUI* is op een website te volgen. Tenslotte kan nog worden opgemerkt dat al deze 'afgedankte' schepen hun aandeel hebben geleverd aan het ontstaan van de zogenaamde 'Bruine Vloot'. Ideaal voor de verhuur zijn ze echter nooit geweest. Daarvoor was de passagierscapaciteit veel te gering.

Werven

Veel werven langs het IJsselmeer hebben deze verschuiving van functie zien aankomen en tijdig de bakens verzet. Als voorbeeld kan de werf van de Gebroeders De Boer in Lemmer dienen. Deze werf zat met de bouw van Lemster aken op de eerste rij. In 1907 leverden zij hun eerste ijzeren aak af, de *ZEEMEEUW*, niet langer als visserschip, maar als jacht.⁽⁴⁾ In de jaren erna volgden er vele. Spoedig bleek dat vooral Nederlandse opdrachtgevers een voorkeur hadden voor ijzeren of stalen schepen, terwijl de Engelsen een voorkeur bleven houden voor houten schepen. Veel Friese scheepsbouwers bleven bij hun stiel, het bouwen van houten schepen. Ze stapten niet over op het duurzamere ijzer of staal. De voor de hand liggende verklaring dat de Friese scheepsbouwers conservatief van aard waren is echter niet juist. Misschien waren ze dat wel, maar

niet om deze reden. Veel bouwers van houten schepen waren ook houthandelaar. Voor hen was het waarschijnlijk economisch voordeliger door te gaan op de oude vertrouwde weg. Onlangs is onderzoek gedaan naar de jachten die door Ulbe Zwolsman in Workum zijn gebouwd op scheepstimmerwerf 'De Hoop'.⁽⁵⁾ Zwolsman bleef voor dit segment (jachtbouw) bij de bouw van houten jachten. Naast jachten bouwde hij in de eerste wereldoorlog tegenover de oude werf bij de sluis ook moderne coasters. In mijn beide onderzoeken⁽⁶⁾ (naar de door Zwolsman gebouwde coasters en jachten) worden talloze voorbeelden uitgebreid beschreven. Een prachtig voorbeeld is de boeier *CATHARINA* die in 1953 figureerde in de MGM film 'Never let me go' met de destijds zeer beroemde acteur Clark Gable in de hoofdrol. Ook de boeier *MARIEKE*, gebouwd in 1912 in Workum, kan als voorbeeld dienen. Dit schip bestaat nog steeds en verkeert in topconditie. Sinds een aantal jaren ligt het schip in het Markershaventje van het Zuiderzeemuseum en het is voor dagtochten te huur. Behalve studenten maakten ook beeldende kunstenaars gebruik van deze klassieke schepen. Talloze havengezichten en landschappen zijn vastgelegd vanaf traditionele vissersschepen. Kunstschilders kozen deze schepen uit omdat ze relatief goedkoop en dus betaalbaar waren, maar vooral om de sfeer en de ruimte

die men aan boord had. Van twee kunstschilders is bekend dat ze zo werkten.⁽⁷⁾ Willem Bastiaan Tholen (1860 - 1931) voer met de Wieringer bol *EUDIA* en Jos Lussenburg (1889 - 1975) met de hoogaars *SJEMONOV*.

De *EUDIA* is een bijzondere representant van deze groep. Het schip werd in 1901 bij de werf Lastdrager in Enkhuizen voor een visserman gebouwd, maar tijdens de bouw verkocht aan de hiervoor genoemde Willem Tholen en als jacht uitgerust. Dit schip werd in de jaren vijftig gekocht door Mr. Dr. T. Huitema een van de grondleggers van de huidige Stichting SSRP. Huitema is redacteur van het standaardwerk *Ronde en Platbodemjachten*. De in Enkhuizen geboren musicus en kunstschilder Lussenburg is vooral bekend geworden door zijn boek 'Stervende Zee'.



Zelfportret (± 1885) van de schilder
W.B. Tholen, 1860-1931.



Anker op Elburger bons.
Johannes Lussenburg (1889-1975)

3. Informatie over de BU 130, TRUI,
is te vinden onder www.bu130.nl

4. www.spanvis.nl/DeJachten/index,
pag. 1

5. Jouke van der Baan, *Zwolsman en Jachten / Ewoud Bon, De ROB* (tweeluik), Uitgave van de Stichting Zwolsmans Scheepstimmerwerf te Workum (2013).

6. Jouke van der Baan, *Aspiraties van een Workumer scheepsbouwmeester*, Uitgave van de Stichting Zwolsmans Scheepstimmerwerf te Workum (2008).

7. Jos Lussenburg en K. Boonenburg, *Stervende Zee*, Uitgeverij P.N. van Kampen & Zn NV, Amsterdam (1963).