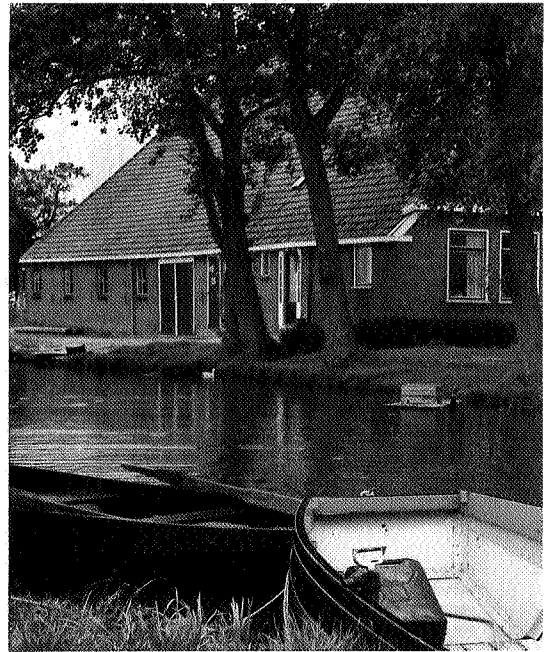


Watersport en schaatsen zijn twee takken van sport die sterk met de provincie Friesland zijn verbonden. De geografische omstandigheden maken de ontwikkeling van deze sporten mogelijk. De aantrekkelijkheid is vooral dat men met de boot en op de schaats tochten kan maken door afwisselende gebieden over vaarten en kanalen langs vele steden en dorpen. Daartussen nemen de meren een geheel eigen plaats in. Uit tellingen bij bruggen en sluizen blijkt dat de watersport de laatste 25 jaar ongeveer verzevoudigd is. Dat heeft grote gevolgen voor het landschap, de natuur, maar ook voor de recreatie zelf.



WATERSPORT & *herinneringen van*

Henk Kroes

Toen ik het kon betalen heb ik een Valk gekocht. Een echte, gemaakt van hechthout. Daarmee werd een droom uit mijn jeugd werkelijkheid. Als kind heb ik grote bewondering gekregen voor die prachtige schepen die met een geweldige vaart over het water kunnen schieten. Maar de bewondering kon soms omslaan in bedreiging.

Vervoer over water de enige weg

Wij woonden in Goëngahuizen op een boerderij die in die tijd alleen over water bereikbaar was. Als wij op zondag in Grou naar de kerk gingen moesten we soms met een afgeladen bootje dwars door het wedstrijdveld van de Valken

varen. Bij harde wind trokken deze schepen grote hekgolven achter zich aan. De bemanning had alleen oog voor de wedstrijd. Wij beleefden echter angstige momenten omdat we de boot nauwelijks boven water konden houden. Dit speelde zich ruim veertig jaar geleden af. Voor de Valkenzeilers was het pure sport, voor ons bittere noodzaak. Wij konden de bewoonde wereld niet op een andere manier bereiken dan via het water. De postbode kwam iedere dag met een boot vanuit Grou, maar ook de bakker en de groenteman en de fouragehandelaar kwamen op die manier hun waren brengen. Zelfs de agent van het ziekenfonds kwam met een roeiboot de verzekeringspremie innen. De melk werd twee keer per dag gehaald. Wanneer we een dokter

of een veearts nodig hadden moesten we eerst naar Grou varen om hen te waarschuwen. Toen er brand uitbrak in onze boerderij was er geen enkele mogelijkheid om de brandweer op de roepen. De vlammen waren in de wijde omtrek te zien, maar het duurde anderhalf uur voor de brandspuit ter plaatse was. Men kon zich beperken tot het nablussen.

We gingen ook met de boot naar de lagere school. 's Ochtends werden we gehaald en 's middags weer thuis gebracht. Twee uur per dag brachten we aan boord door, onder normale omstandigheden dan. Bij storm of mist duurde het soms nog veel langer. In Grou hadden we een overblijfadres. Wanneer het overdag plotseling slecht weer was geworden bleven we daar



Ouderlijke boerderij te Goëngahuizen

CHAATSEN 'n schooljongen

slapen. Dat was van te voren geregeld. Omdat er geen telefoon was moesten onze ouders maar aannemen dat we over bleven en dat er onderweg niets was gebeurd.

Thuis beschikten we niet over een zeilboot, maar het water was wel ons speelterrein. De eerste beginselen van het zeilen leerden we in de roeiboet. De boom diende als mast. Een koedek, met daarin een wilgetak als spriet, was ons zeil. Eén roeiriem was het zwaard, de andere het roer. Later kocht mijn vader voor ons een schouw met een sprietzeil. De postbode, die wedstrijdzeiler was in een GWS-schouw, gaf ons aanwijzingen. Op die manier leerden we met een boot omgaan. Of we ook goed hebben leren zeilen is een tweede. Ik heb een wedstrijdzeiler eens

horen zeggen toen hij het over de skútjeschippers had: *'Die kerels kunnen varen als de beste, maar zeilen kunnen ze niet.'* Ik heb het gevoel dat dat ook voor ons gold. Met zwemmen ging het al net zo. Dat hebben we ons zelf ook moeten aanleren. Maar toen ik voor het eerst in het zwembad kwam en het diepe bad in dook werd ik er door de badmeester uitgestuurd.

Sterke groei recreatievaart

In mijn jongentijd konden we ongestoord spelen op de Goëngahuistersloot en de Modderige Bol. Er was weinig recreatievaart en bovendien was het seizoen veel korter. Voor ons begon het zeilen in het voorjaar wanneer dokter Van der Meer met zijn Li, een 30 m², op het water verscheen. Hij was de eerste, maar ook de laatste. Dat is intussen sterk veranderd. Uit die tijd zijn geen systematische waarnemingen van de recreatievaart bekend. Die beginnen pas halverwege de zestiger jaren. Uit tellingen van de boten die bij verschillende bruggen en sluizen zijn gepasseerd, blijkt dat het aantal vaarbewegingen de laatste 25 jaar 6 keer zo groot geworden is. Om enkele voorbeelden te noemen: in 1964 passeerden 10.500 schepen de Jeltesslootbrug, in 1989 voordat de brug verhoogd was waren dat er 63.000. Door de sluis in Stavoren werden in 1964 2400 schepen geschut, in 1990 waren dat bijna 46.000. Daaruit blijkt ook dat de groei van de watersport op het IJsselmeer een nog grotere vlucht heeft genomen dan de groei in het binnenland van de provincie.

Ijs

We kunnen het ons nu bijna niet meer voorstellen dat ruim 40 jaar geleden op onze boerderij een radio met een 90 volt anodebatterij het enige directe contact met de buitenwereld vormde. De grootste problemen ontstonden wanneer er ijs kwam. Vooral een tussenperiode, wanneer het ijs te dik was om het te breken en te zwak om er overheen te gaan, was erg moeilijk. De post en de bakker waren de eersten die het opgaven, maar de melkafvoer moest doorgaan. De melkboten waren er op gebouwd om het ijs te kunnen breken. Om zoveel mogelijk gewicht te hebben werden dan de lege melkbussen met water gevuld en voorop de boot gezet. Wanneer niet meer gevaren kon worden, werden de melkbussen op sleden geladen. Voor de veiligheid gingen er twee personen mee. Een liep achter de slee met een touw om de middel dat door een ander op een aantal meters daarachter werd vastgehouden. Ik herinner me nog dat in het begin wanneer het nog maar net sterk genoeg was het ijs soms in een golf voor de slee uitliep. Ik moest daaraan denken toen tijdens de Elfmerentocht in 1986 het ijs in de Oostervaart tussen Hindeloopen en Workum door de schaat-

sers volkomen kapot werd gereden. Een Amerikaanse onderzoeker heeft voor dat verschijnsel een theorie ontwikkeld. Afhankelijk van ijsdikte en waterdiepte kan een belasting die zich met een bepaalde snelheid over het ijs beweegt een voortlopende golfbeweging in het onderliggende water veroorzaken. Als dat eenmaal ontstaat en wordt onderhouden doordat er meerdere belastingen achter elkaar komen, op de Oostervaart waren dat groepen schaatsers, gaat het ijs na verloop van tijd absoluut kapot.

In Alaska en Canada maakt men gebruik van ijswegen om materiaal te vervoeren naar gebieden die niet door wegen zijn ontsloten. Wanneer vrachtauto's gebruik maken van dergelijke ijswegen wordt de te rijden snelheid en de onderlinge afstand uit veiligheidsoogpunt precies voorgeschreven en gecontroleerd. Soms maakt men zelfs versterkte ijsbruggen door water op het ijs te pompen, tussen van te voren aangelegde sneeuwruigten. Bovendien worden er boomstammen ingelegd om een wapening aan te brengen waarmee de draagkracht wordt vergroot. Op die manier worden zelfs landingsbanen voor vliegtuigen op het ijs gemaakt. Wij kennen dat niet. Daarvoor vriest het bij ons ook niet hard genoeg.

Ijs heeft in ons land alleen maar betekenis voor de schaatssport. Economisch is het van geen enkele waarde. Dat zou anders zijn wanneer wij ieder jaar op een betrouwbare ijsvloer zouden kunnen rekenen. Dan was het schaatsen een geduchte concurrent van het skiën. De zomerhuisjes en campings in het merengebied zouden dan ook in de winter vele gasten herbergen. Op oude schilderijen is te zien dat al eeuwen sprake is van ijsvermaak in ons land. In andere landen komt dat niet voor, omdat het daar vaak kouder is en er bovendien meer sneeuw ligt waardoor het schaatsen erg wordt bemoeilijkt. Daar komt bij dat ons land doorsneden wordt door vele ondiepe vaarten en meren die met elkaar in verbinding staan en op die manier een ideale gelegenheid vormen om deze sport te beoefenen.

Water vriend en vijand

De winter van 1950 was erg nat. Wij hadden een eigen polder rond de boerderij met een oppervlakte van zo'n 20 hektare. Dit poldertje werd bemalen door een Amerikaanse windmolen. Het water was die winter zo hoog dat rondom onze polder vrijwel alle land was ondergelopen. Alleen enkele zomerkaden staken nog boven water uit. De kaden rond ons poldertje bestonden uit louter veen. Bij een beetje wind hadden de dijken het zwaar te verduren. Mijn vader was samen met de knecht dag en nacht in touw om de dijken te versterken. Achter de dijk werden zoden gestoken die op de kruin werden gelegd. De strijd was vrij hopeloos. Ik herinner me de discussie tijdens het eten. Of doorgaan,

met de kans dat de dijk toch ergens zou doorbreken, of de verdediging opgeven en het kuilgras naar binnen halen dat achter op het erf was opgeslagen en dat dan onherroepelijk in het water zou komen te staan. Men koos voor het laatste. Het kuilgras was nog maar nauwelijks binnengehaald of de polder stroomde vol. We hebben ons als kinderen in die tijd geweldig vermaakt. Timmerlieden waren bezig met de herbouw van onze boerderij. Links en rechts lagen de juffers en balken. Ideaal om een vlot te bouwen. We konden varen tot aan de voordeur. Mijn moeder was minder enthousiast omdat we soms drie keer per dag met natte sokken thuis kwamen. Toen de winter inviel kon er al snel worden geschaats op het ondergelopen land. Het hele gebied was één grote ijsvloer. Een aantal boeren was laat met hooien geweest. Door de natte herfst was het hooi niet meer afgevoerd. De hooibulten staken boven het ijs uit. Ideale zitplaatsen om de schaatsen onder te binden. Andere stukken land waren helemaal niet gemaaid en de grassprietten staken boven het ijs uit. Toen dit land in het voorjaar weer droog kwam te liggen had het oude gras een dicht vlies gevormd. Ik weet nog goed dat wij ontdekten dat de eigenaar het in brand had gestoken om het nieuwe gras weer kans te geven. Toen wij later gingen kijken bleek dat vele nesten met eieren waren verbrand.

Nieuwe plannen

Het blauwgrasland is inmiddels verdwenen. Er zijn nieuwe boerderijen gebouwd en wegen aangelegd. Het land wordt bemalen en staat 's winters niet meer onder water. Maar ook de oude vaarverbindingen zijn er niet meer. De schutsluis op de Veenhoop is gedempt. Plaatselijk belang Nij-Beets doet nu alle moeite om het polderhoofdkanaal, dat via deze sluis in verbinding stond met het Grietmansrak, weer geopend te krijgen. De verbinding van de Modderige Bol en Aldeboarn, via Skeansleat en Zwette is bijna niet meer terug te vinden. Het Botmeer is een afgesloten waterplas geworden met een verlaagd peil. Ik ben als kind in een schouw met aanhangmotor vanaf de Modderige Bol nog binnendoor naar Aldeboarn gevaren. Dit is een algemeen beeld dat voor de gehele provincie geldt. Toen de beroepsvaart verdween en het vrachtverkeer over de weg zijn intrede deed verdween de noodzaak om de vaarten open te houden. Baggerwerk bleef achterwege en de bouw van lage vaste bruggen en dammen heeft doorvaart onmogelijk gemaakt. Daarin komt langzamerhand weer enige verandering. De provincie heeft een plan opgesteld om een aantal vaarten weer een functie te geven, met name voor de kleinere watersport. De haalbaarheid van dit plan wordt aanmerkelijk vergroot wanneer het wordt gekoppeld aan het Natuurbeleidplan van de rijksoverheid. Daarin wordt



Skatejesilen op het Pikmeer bij Grou. Op de achtergrond links Goëngahuizen.

onder andere bepleit om bestaande natuurgebieden met elkaar te verbinden middels de zogenaamde ecologische hoofdstructuur. Op die wijze kan zowel de watersport als de natuur worden gediend. De schaatsport vraagt betrekkelijk weinig voorzieningen. De belangrijkste obstakels vormen de grote wegen waar het klunen te gevaarlijk is en de grootscheepsvaartwegen omdat daar geen vaarverbod van kracht wordt. Het doorgaan van de Elfstedentochten in

1985 en 1986 liet het belang weer eens zien om rekening te houden met voorzieningen ten behoeve van de schaatsers. Na 22 jaar was die impuls hard nodig. Overigens heeft het verminderen van de beroepsvaart op de kleinere vaarwegen voordelen voor de schaatsport. Het ijs wordt niet meer kapot gemaakt. De schaatsers hebben daardoor een veel betere ijsvloer ter beschikking dan vroeger.

FOTO: HENK KROES

