

HET VOERTUIG IN FRIESLAND

IN de aardige eerste uitgave van de Boerenwagenlub „Achter de Kromme Dissel” worden de merkwaardigheden van de Hollandse boerenwagen beschreven. Aan de voertuigen hier in het Noorden is echter vrijwel geen aandacht besteed. Met dit opstel wil ik trachten in deze omissie, wat Friesland aangaat, te voorzien. Bij voorbaat vermeld ik, dat het materiaal hier in sommige opzichten armer is. Als men in de bijdrage „Boerenwagenopschriften” van Dr. P. J. Meertens, verschenen in „Achter de Kromme Dissel”, de pittige volkspoëzie van de Noord- en Zuidhollandse wagenachterkratten leest en verneemt, dat dit maar een kleine bloemlezing van de hier nog verscholen rijkdom is, dan kan men de verzuchting niet onderdrukken: waar bleef de Ter Gouw, die naast de poëzie der gevelstenen en gevelopschriften, ook de wagenpoëzie min of meer compleet verzamelde? In mijn collecties volkskunst moesten, toen ik ook de versiering van de boerenwagen vertegenwoordigd wilde zien, afbeeldingen van een Noordhollands achterkrat met de Hollandse Leeuw (zie afb. op blz. 88 en 132 van „Achter de Kromme Dissel”) en een achterschot van een Zuidhollandse wagen (zie afb. op blz. 6 van „Achter de Kromme Dissel”) worden opgenomen. Waarom? Om de eenvoudige reden, dat er aan een Friese boerenwagen practisch generlei ornament werd en wordt aangebracht. En tòch zal ik U hierna laten zien, dat er aan Friese vehikels wel degelijk versieringen vallen op te merken, vooral aan sleden en sjezen. In een enkele plaats had ook de kruiwagen bijzondere vormen en kon van enige ornamentatie worden gesproken, al was die belangrijk armer. Wij hebben gespeurd naar oude boerenwagens. Bij die voertuigen is echter van al heel weinig ornamentatie sprake. Arresleden en sjezen daarentegen waren in Friesland vaak bijzonder fraai, de onderdelen waren soepel van vorm en rijk geornamenteerd. Zij werden gebouwd door de wagenmakers. En al is dan de Friese boerenwagen door de eeuwen heen, eenvoudig gebleven, hier en daar hebben misschien de wagenmakers de boer overgehaald om

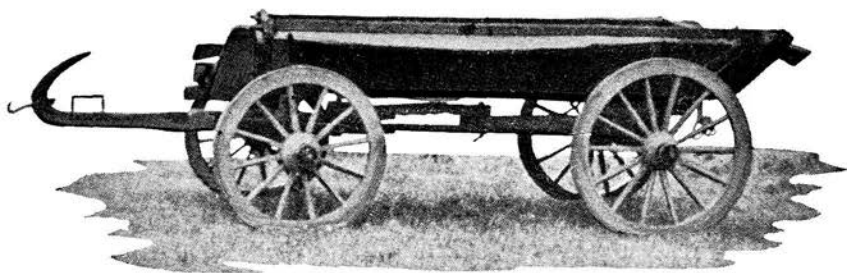


Miniatuur boerenwagen. Fries kinderspeelgoed. Werk van een dorpswagenmaker, type van de 17—20e eeuw.

nu ook van zijn wagen eens „iets anders” te maken. In sommige welvarende gebieden zullen aldus naast de fraaie sjezen en sleden, in dezelfde wagenmakerijen mogelijk wagens zijn gebouwd voorzien van brede steekleren met rankwerk, van een gesneden vogelkop aan het einde van de dissel en van enkele andere versieringen zoals geschulpte randen aan het einde van de zijborden en de soepele vormen van de staande scheien. Zowel enkele brede weliswaar losse steekleren, als verscheidene wagens met een dissel met gesneden vogelkop troffen wij in Friesland in 1940 nog aan, terwijl het wagentje hierboven de geschulpte randen van de staande scheien toont. Dank zij de bereidwilligheid van de heer G. Koster uit Bennekom, die ook studie maakte van het Friese voertuig, zijn wij in staat hieronder een korte technische beschrijving van de Friese boerenwagen en kar te geven, welke door de illustraties op blz. 107 en 109 wordt verduidelijkt.

„De Friese wagen is typisch een wagen voor het veehouderijbedrijf, d.w.z. klein en laag, net geschikt om een éénpaards vracht te vervoeren. De voerman zit zo laag, dat hij zonder enige moeite op en van zijn wagen kan springen. Dat is ook nodig, want de enige manier om de wagen te remmen is, deze lopende voor de wagen met het lichaam tegen te houden.

Bij het „Hollandse” type wagen, waar de voerman tamelijk hoog zit en met de rechter voet de kromme dissel stuurt, kan hij, met de linkervoet op de bil van het paard, de wagen tegenhouden. Dat is bij de Friese wagen niet mogelijk, vooral omdat het aanspannings-



Friese landbouwwagen met hooibalken.

punt veel verder naar voren ligt, nl. aan de uiterste punt van de dissel. Bij de Friese wagen is het dan ook niet de voerman, die in de eerste plaats de wagen stuurt, maar het paard. De voerman stuurt wel wat bij, met de voet of met de hand aan de hals van de dissel of het handvat, dat in vele streken van Friesland op de dissel is bevestigd.

De constructie van het onderstel is in wezen gelijk aan die van het Hollandse type, met de zgn. gebroken langboom en het draaipunt achter de voorschamel. De verbinding tussen de verschillende samenstellende delen is vaak zeer los (zie fig. 29 Oudemans ⁴⁾), waardoor de dissel vaak gaat „dompen” en het aanspanningspunt laag bij de grond komt te liggen.

Kenmerkend voor de Friese wagen is zijn dissel (zie fig. 28 Oudemans). Deze is langer dan de „Hollandse” en bestaat in zijn eenvoudigste vorm uit een rechte balk van ongeveer 120 cm met aan het eind een haak. In het Zuiden van de provincie Friesland, de grensgebieden met Drenthe, Overijssel en Groningen, komt deze vorm voor. Meer naar het centrum en in het Noorden van de provincie vinden wij de „zwanenhals” aan het eind van de dissel, die bovendien nog is voorzien van een houten klos of ijzeren handvat voor steun voor de voet. De bevestiging van de zwiig of „syl” zoals het Friese woord daarvoor luidt, geschiedt of met een haak, of met de zgn. „keat”, dat is een langwerpig oog, dat aan de syl is bevestigd en door een gleuf in de dissel wordt gestoken, waarna er een houten of ijzeren pen voor wordt gestoken. Bij de Hollandse dissel kennen wij ook een dergelijke constructie, alleen is daar de gleuf zuiver verticaal en vlak onder de zitkist aangebracht, terwijl bij de Friese dissel de „keat” onder een hoek van 45° door de dissel wordt gestoken.

⁴⁾ Vergelijk: Bronnen en aanvullende gegevens: 4.



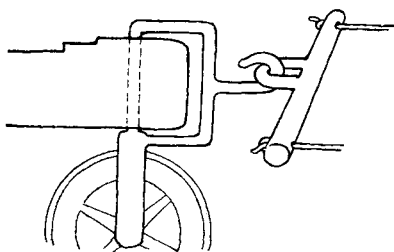
Schilderij van Emanuel Murant plm. 1675.

Bij de jongere Friese wagens zijn de wielen vrij klein; in de zandgebieden en op de eilanden zijn zij groter; in beide gevallen kunnen de voorwielen niet onder de bak doordraaien. Door het inzetten van een langboom of langhout van verschillende lengte kan de wagen naar believen langer of korter worden gemaakt, resp. voor het gebruik als oogstwagen of als mestwagen (zie resp. fig. 28 en 29 uit Oudemans). De ladders of zijleren, die men in Friesland *berries* noemt, zijn van een eenvoudig model, dat wat de afwerking betreft, nogal afwijkt van de Hollandse vorm; zij zijn meestal uit één of twee stevige dikke planken gemaakt en dragen geen steekleren of dergelijke. Een enkele keer ziet men nog wel *berries*, die op de Hollandse gelijken: in die gevallen betreft het vaak restanten van een wagen, die vroeger voor het vervoer van passagiers werd gebruikt.

Voor het vervoer van hooi of stro wordt op de ladders of *berries* een raam gelegd, waardoor het uitbouwen van de vracht wordt vergemakkelijkt. Men treft in de bouwstreken soms een bindladder aan de voorkant van de wagen aan, maar meestal wordt

volstaan met een zgn. voorbint van touw, waarin dan de ponterboom wordt bevestigd. De laatste tijd zien we op verschillende plaatsen zijleren of ladders, die van boven niet meer zijn gebogen, maar zuiver recht zijn en voorzien van uit-stekende dwarsplanken; hierdoor wordt het raam overbodig. Dit type is in Groningen inheems en men ziet het de laatste tijd veel, ook buiten deze provincie.

Naast de wagen is de driewielige kar, de zgn. „aardkar”, in Friesland populair. Zij lijkt op haar Hollandse soortgenoot, maar heeft een veel langere disselboom en een veel kleinere, lagere bak. Vandaar dat men haar practisch alleen ziet gebruiken voor het vervoeren van de melkbussen naar- en van het land. In het Bildt, de streek in Noord-West-Friesland, waar eeuwen geleden door Hollanders is gekoloniseerd, wordt de stalmest met deze kar vervoerd.



De aanspanning van de Friese kar geschiedt — evenals bij de wagen — met losse strengen: de „syl” wordt met het oog aan de haak gepikt, die aan het draaibare voorwiel is bevestigd.

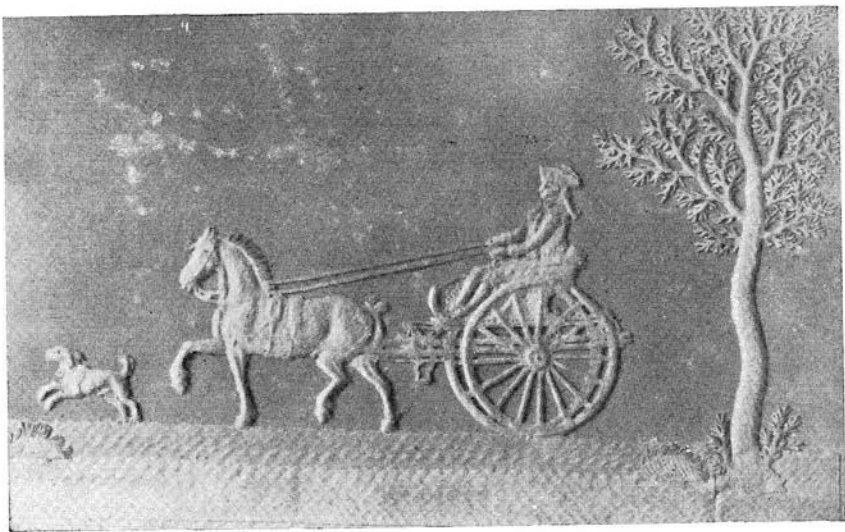
Aanspanning met lemoen of lange disselboom komt in Friesland, op het platteland althans, practisch niet voor. Een uitzondering hierop vormen de melkwagentjes en de venterskarren.

De Friezen zijn niet alleen aan hun model dissel gewend, zij wenssen deze beslist te handhaven, hetgeen blijkt uit de moderne wagens op luchtbanden, die met het Friese model dissel worden geleverd.”

Onwillekeurig stelt men de vraag of de gewone boerenwagen in Friesland door de eeuwen heen gelijk is gebleven of wel vóór de 19e eeuw eens of meermalen van model veranderde. Toevallig bezit ik een tweetal tekeningen waarop dergelijke wagens voorkomen, beide gemaakt te Nes op Ameland; de ene geeft dit wagentype uit de 17e, de tweede uit de 20e eeuw. De beide wagens

komen geheel met elkaar overeen en gelijken sprekend op het ouderwetse type, nog over geheel Friesland in gebruik.

Ik meen te mogen concluderen, dat dit uit de practijk geboren en door het dagelijks gebruik voorgeschreven type minstens gedurende vier eeuwen, niet is veranderd. Van de oude Friese wagens, stammende van vóór de 19e eeuw zijn er geen bewaard gebleven. Daarom moet men zich behelpen met oude afbeeldingen. In de



18e eeuwse chais met typisch Fries paard; papieruitknipsel uit de tijd.

Prinsessehof-bibliotheek is hiervan een interessante portefeuille bijeengebracht. Zo ziet men een afbeelding van een soort huifwagen uit ± 1675 op een schilderij van Emanuel Murant, een leerling van Philip Wouwerman, die van 1670 tot ± 1700 in Leeuwarden woonde. De wagen houdt stil voor een herberg in de Friese Wouden, waar deze Leeuwarder schilder gaarne de onderwerpen voor zijn schilderijen zocht (blz. 108). Hoewel het niet goed te zien is, is het voertuig ongetwijfeld vierwielig geweest, hetgeen blijkt uit de losse paardenstrengen, in het Fries „sylbeagen” genaamd. (Haambespanningen heb ik in Friesland nooit aangetroffen.) Let ook op de eenvoudige paardekribbe. Ik herinner mij nog, dat deze kribben vroeger voor elke uitspanning met of zonder „doorreed” klaar stonden.

Uit diverse oude prenten waaronder een kopergravure van de

Arminiaanse Uytvaert uit Den Haag in 1619 blijkt, dat deze soort boerenwagens in en zeker ook vóór 1600, met 2 of 3 paarden bespannen, als reiswagen dienst deden. Hij was blijkbaar ook in gebruik bij de koopman, die op reis was, bij de molenaar enz. Er waren meer typen, ieder met een eigen bestemming. Onze voorvaderen hebben veel gelopen en niet slechts kleine afstanden, ze maakten ook verre reizen te voet. Bevoorrechten gingen te paard of per wagen of kar. Voor personenvervoer naar kerk, markt, kermis en voor bezoeken heeft men in het algemeen tot in de 17e eeuw (de „reizende man” stelde geen hoge eisen) de gewone bedrijfswagen of kar gebruikt. Hier en daar zelfs tot vèr in de 19e eeuw. Zij die zich na plm. 1600 de luxe konden veroorloven voor personenvervoer een gerij aan te schaffen, gingen aan deze voertuigen geleidelijk hoger eisen stellen (fraaie vormen, beschilderingen, beeldhouwwerk, bekledingen, talrijke modellen en typen naar de laatste model!). Daarnaast bleven hun bedrijfswagens en karren in het algemeen zoals zij waren. De andere boeren, zij die financieel niet bij machte waren een luxe voertuigje te doen bouwen (en er een passend paard bij te kopen en te onderhouden) bleven gebruik maken van hun bedrijfswagens (en karren) èn voor hun bedrijf èn voor personenvervoer en dat waren w.s. de meesten.

Over die luxe voertuigen in Friesland willen wij het thans hebben. Onder de twee-wielige voertuigen soms met één, dikwijls ook met twee paarden bespannen, was de sjees of chais wel de meest voorkomende. Aan de naam van chaise, „stoel” kan men wel zien, dat dit type voertuig uit Frankrijk afkomstig is, zoals ook blijkt uit een chais (a gig) uit $\pm$ 1670 in het Victoria and Albert Museum ¹⁾, vragenderwijs aan Frankrijk toegeschreven, doch die evengoed uit Holland (of uit Friesland) afkomstig kan zijn. De chais is in Friesland nog in gebruik als luxe-rijtuig bij bruiloften, hardrijderijen, bij het ringsteken, en bij concoursen-hippique. Voor onze voorouders was het een één- of twee-mans vehikeltje, dat bij voorbeeld ook geregeld door dominees en doktoren werd gebruikt. Zo adverteert Ds. van Slooten te Tzummarum in de Leeuwarder Courant van 10 April 1762, dat hij zijn sierlijke nieuw-modische chais te koop aanbiedt (zie voor zulk een chais blz. 110). Ook vele andere modellen van rijtuigen waren in Friesland in gebruik in de 18e eeuw, 't blijkt uit advertentiën uit die tijd in de Leeuwarder Courant, als: „een straatkoets met spiegelglazen en met rood trijp



Sjees en tilbury ontleend aan „Aldfaers Groun”. Uitgave Osinga, Bolsward.
De meerkleurendrukken op blz. 3 en 113, zijn eveneens ontleend aan dit
fraaie Friese standaardwerk.

gevoerd, een vier-manne-licht verdeckte wagen met geel trijp gevoerd, een Hoornsche Speelwagen, een almandesleed, daar ordentelijk twee menschen in zitten kunnen, Poolsche sleeden, een kiereboe²⁾, een verdeckte saretwagen³⁾ een cabriolet en een tilbury”, die de meer eenvoudige moderne modellen zijn, die voor een chais in de plaats kwamen.

In de Leeuwarder Courant las ik nog de volgende notariële advertentie, die een vrijwel compleet overzicht van de ruim 100 jaar geleden in Friesland in gebruik zijnde voertuigen laat zien. Op Vrijdag (de marktdag, waarop nog steeds de boeren uit de wijde omtrek in Leeuwarden samenkomen), 26 April 1822, ten 10 ure vóór den middag, op de Lange Pijp te Leeuwarden, ten overstaan van notaris P. Andreae aldaar, „boelgoed van onderscheidene Rijtuigen w.o. 1 jagd- of korvenwagen, 1 Fransche wagen, 1 koetswagen, 1 Fourgon, 1 kromme chais, Fourgonsbak, 1 Narreslee, nieuw en wit van den maker, 1 fraaie hegt en sterke koetswagen, met open en toeslaande blinden, van binnen met rood trijp behangen en kussens bekleed, zijnde deze koets intusschen uit de

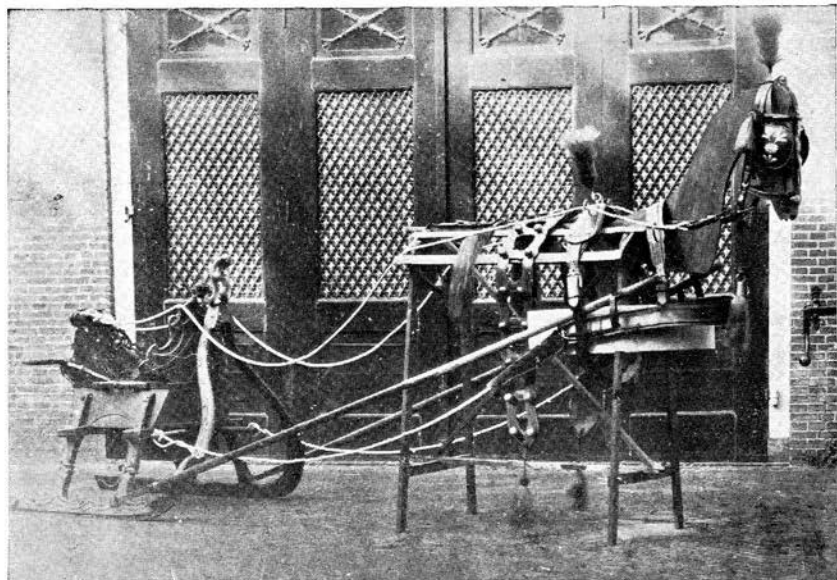


hand te koop. Eenige beste wagen- en chaisgerijden en Hoofdstellen met Chineesch koper etc. Ieder, die bij deze goederen nog enige wil bijvoegen, gelieve daarvan intijds opgave te doen aan S. Tulp in het Droevendal te Leeuwarden of dezelve te bezorgen ten dage des verkoops vóór 10 uren op de Lange Pijp". Uit de wagenmakerij van P. de Hoo, vroeger bij de Hoeksterpoort, later tegenover het station te Leeuwarden, kon ik nog vele typische werktuigen van bekleders en leerbewerkers uit zijn oude bedrijf redden, terwijl ik daar nog vond fragmenten van geïllustreerde catalogi uit omstreeks 1890 van Franse en Amerikaanse wagenfabrikanten. Een ervan droeg als titel: „La Carrosserie Française”; de gekleurde platen waren getekend en gepubliceerd door L. Lagard, 22 Rue des Acacias, Paris. De volgende platen waren bewaard gebleven:

- No. 81. Mail-cart (met 4 zitplaatsen z.g.n. dos à dos),
- „ 82. Duc (licht afrijwagentje voor 4 personen met palfrenier achterop,
- „ 83. Landau (voor- en achterkap opengeslagen),
- „ 84. Charette (mandenwagentje op 2 wielen),
- „ 93. Break Corbeille (z.g.n. open brikje op 4 wielen),
- „ 94. Phaeton de Dame (tweemans wagentje op 4 wielen),
- „ 96. Charette (z.g.n. dogcart).

De Leeuwarder wagenmaker, die zich rijtuigfabrikant noemde, omdat dat deftiger klonk, gebruikte deze elegante platen als voorbeelden voor eigen werk. Ik heb in 1900 bij hem nog eens een dogcart op gummiwielen besteld, waarvoor hij blijkbaar No. 96 van de Parijse fabrikant tot voorbeeld had genoemd. Van een tweede catalogus, die van de fa. Healy en Co. uit New York, heb ik slechts één blad gevonden, waarop onder No. 1302 een arreslede en 1303 één met leerkappen gesloten landauer. Ook deze voertuigen, die blijkbaar op de Parijse tentoonstelling waren ingezonden, dienden in de wagenmakerij van De Hoo zeker als voorbeeld. Ik heb tenminste wel dergelijke arren in bedoelde Leeuwarder zaak gezien. Het wagentje, dat de boer in de 19e eeuw en het begin van de 20e eeuw dagelijks gebruikte, als hij van huis ging, was het „glazen wagentje”, in het Fries „glêsen weintsje”, waarvan de gesloten bak in lange riemen op een vierwielig onderstel balanceerde. Om er in te komen moest men over de bank van de voerman klimmen.

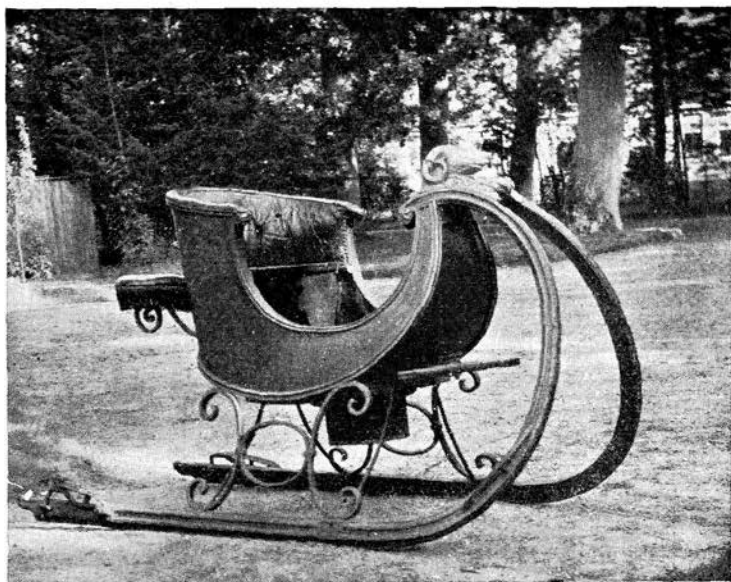
Blijkens de afb. op blz. 99 van „Achter de Kromme Dissel” was



Boeren-ar met rococo-ornament. Afkomstig van een boerderij te Wijtgaard.
Belgereid typisch voor alle arren-gereiden. Zie ook onder: Bronnen en
aanvullende gegevens.

dit glazen wagentje in diverse provincies in gebruik. Toen in de 19e eeuw de boerenstand gaandeweg deftiger begon te worden, voldeed het glazen wagentje niet meer, doch werd vervangen door een barouchet op veren, waar de boerin deftig door portieren in en uit kon stappen. Onder de luxe voertuigen werd alleen de chais fraai beschilderd met ornamenten in Lodewijk XIV- of -XV-stijl of met landschappen of voorstellingen. In de advertenties wordt dan ook gesproken van sierlijke nieuw-modische en fijn-beschilde chaisen.

Hiernaast had ook de ar de volle liefde van de Fries. De wagenmakers, rijtuig-stoffeerdere, beeldsnijders, smeden, kopergieiers en wagenschilders gaven hun beste krachten aan dat voertuig. Op boerenboeldagen en bij antiquairs kocht ik verschillende fraaie typen aan, die alle een plaatsje kregen in het als uithof van het Friese Museum ingerichte oude buitengoed Stania-State te Oenkerk. De oude stalruimten, het wagenhuis, de gereide-kamer en -kasten waren voor de opstelling daarvan geknipt. Zie afb. op blz. 117 en 118; vgl. ook de afb. op blz. 111 tot 116 van „Achter de Kromme Dissel”. Een bijzonder fraai en stijlvol exemplaar kocht

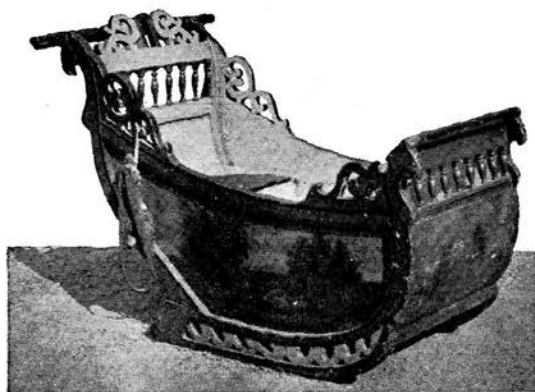


Vroeg 19e eeuwse ar. De teruggebogen boeg is bekroond met ramskop. De vierkante-bak onderaan bevat de vuurstoof. Eens behoorde deze slede tot de inventaris van „t huis met de hooge stoep" aan de Nieuwestad te Leeuwarden.



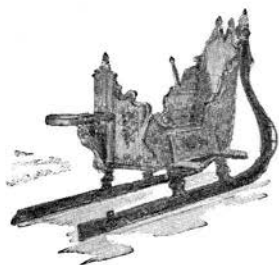
Boeren-ar met rococo-ornament. Boeg bekroond met springend paardje, de schulp van de bak heeft de vorm van een zwaan. Onder het achterbankje een gesneden papagaai.

ik eens van een oud-Friese adellijke familie; in Lodewijk XIV-stijl, van elegant model, versierd met een ramskop is dit voertuig een aristocraat onder zijn collega's van boerenafkomst. (Zie blz. 117). Evenals de Friese arreslede kwam ook het Friese arretuig



Vrijwel alle arresleden worden vanaf een koetsiersplaats (bankje op steunder achter de „kuip”) bestuurd. Boven rechts zulk een gebeeldhouwde en beschilderde steunder in de vorm van een papegaai. Daarnaast: Een 17e eeuwse bakslede met gedraaide spijlen, en met landschappen beschilderde panelen. Onder: 18e eeuwse bakslede verfraaid met snijwerk en rococo-schilderwerk. Zowel aan de eerste als aan de tweede slede hangen oude Friese schaatsen, die er op attenderen, dat deze sleden door een persoon op schaatsen over de bevroren grachten en vaarten werd voortgeduwd.

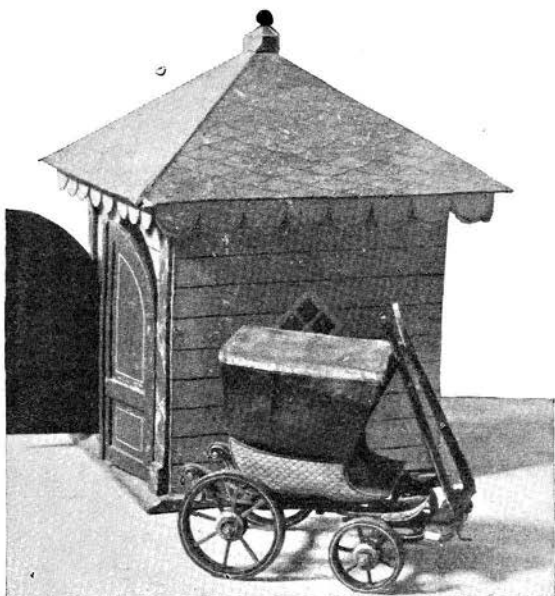
overeen met dat uit Holland. Als men de arren nader beschouwt zijn er verschillende onderdelen, die fraai en vaak volgens traditie bewerkt zijn. De hoofdversiering bevindt zich aan de kuip of bak, bij voorkeur in Rococo-stijl, besneden of beschilderd, vaak ook in de vorm van een adelaar, een zwaan, een ijsbeer, en b.v. een leeuw. Ook aan de andere onderdelen hebben de houtsnijders, smeden, rijtuigschilders en andere kunstnijveren zorg besteed. Zo wordt gewoonlijk de steun van het zitplankje, waarop de bestuurder van de ar is gezeten, gesneden in de vorm van een papegaai.



Een 18e eeuwse ar uit het Fries museum te Leeuwarden. Aan het uit-stekende houten spijltje (aan de kuip) worden de teugels bij het verlaten van de slede vastgebonden.

(Zie blz. 118). De zitplaats is bijzonder goed gekozen, want niet alleen kan de bestuurder vandaar gemakkelijk het paard of de paarden besturen; hij heeft tevens de vrije beschikking over zijn benen, waarbij hij naar verkiezing de sporen hun werk kan laten doen in de bochten of aan het einde van de baan. Er zijn vele schilderijen, prenten en tekeningen, waarop hardrijderijen van arren voorkomen. Dikwijls vonden zij plaats op zee, vóór de haven van Harlingen, Hindeloopen of Stavoren. Een schoorsteenstuk, dat een dergelijk winters festijn weergeeft, bevindt zich in het huis van de boomkweker Wybren Kriens te Joure. Uit de uniform van de afgebeelde officier kan men zien, dat het speelde in de tijd toen de Fransen ons land bezet hadden, in 't begin van de 19e eeuw dus. Naast de arresleden zijn op Stania-State verscheidene oude baksleden te bewonderen, die de kundigheid van de oude huisschilders laten zien (blz. 118). Deze sleden werden voortgeduwd en bestuurd door schaatsenrijders. Wie van het voertuig van voorheen meer wil weten, moet niet verzuimen om naast geschreven bronnen, schilderijen e.d. het oude kinderspeelgoed te raadplegen. Op Stania-State, een tegenwoordig aan het St. Anthony Gasthuis behorende, in een schitterend park gelegen, oud-Friese State, die is ingericht als een uithof van het Fries Museum, hebben wij een apart kamertje gewijd aan onze verzameling oud-Fries kinder-

speelgoed. Onder die verzameling kinderspeelgoed bevinden zich verscheidene miniatuur-modellen van de 17e en 18e eeuwse voertuigen der Friese boeren en burgers. Soms zijn de vormen en versieringen van de oude boerenwagens zeer goed nagebootst. (Zie blz. 106). Het Fries Museum verwierf een rijtuighuisje van vierkant model met puntig dak, zoals er nog voorkomen bij bouw-



Miniatuur rijtuighuis Ferwerderadeel, met riemenwagentje, midden 19e eeuw.



Driewielig Rococo-kinderwagentje uit plm. 1760 afkomstig van een oude welgestelde Friese familie.

plaatsen in Ferwerderadeel (blz. 210). Er in stond een oud model reis- of speelwagentje op riemen. Dit stukje speelgoed is van inheems fabrikaat. In de 18e eeuw treffen wij ook geregeld speelgoed aan, dat in de arme bergstreken van Duitsland (Westfalen, de Harz en het Schwarzwald) als huisvlijt in de winter gemaakt, in het door zijn koloniën zo rijke Holland van de 18e eeuw werd ingevoerd. De marskramers, die in de zomer deze koopwaren op hun rug van plaats naar plaats, van boerderij naar boerderij zeulden, werden meest Neurenberger speelgoedkramers genoemd. Oude reiskoetsen met vier paarden bespannen, komen dikwijls onder het door deze thuiswerkende kunstnijveren gemaakte speelgoed voor. Op biz. 120 is afgebeeld een sierlijk kinderwagentje in de 18e eeuw in rococo-stijl met snijwerk versierd. Het behoort tot de collecties van oude kunstnijverheid in het Prinsessehof Museum te Leeuwarden. In deze afdeling horen ook thuis de bokken- en ponywagens van Stania-State.

Naast kinderspeelgoed maken soms oude dagboeken ons wegwijs. Wij kennen twee dagboeken uit de 18e eeuw van patricische families, die op het Friese platteland woonden. Onder de dagelijkse uitgaven was er heel wat, dat op stal en wagenhuis betrekking had. Het ene dagboek is van Cornelis Scheltinga, de Grietman van Idaarderadeel, die op Friesma State te Idaard woonde ⁴⁾ en die een huis met koetshuis op de Tweebaksmarkt te Leeuwarden had. Uit zijn dagboek gehouden van 1761 tot 1787 kunnen wij zijn stal en wagenhuis goed nagaan ⁵⁾. Hij had op Friesma State een stal voor ten minste vier paarden, een wagenhuis met een achttal wagens en een schuur met hooiwagens, aardkarren, kruiwagens enz., die bij de dorpswagenmaker besteld werden. In het wagenhuis zag men: 1e. een Phaëton op vier wielen voor zes personen met een Frans lofwerk gesneden en tegelijk verguld; 2e. een nieuwe sjees in 1764 besteld bij Michiel Giesen, wagenmaker te Leeuwarden, geleverd in het gehele hout-, snij- en ijzerwerk, waarvoor in de grondtverve werd betaald f 176...14... De Sadelmaker P. de Vries leverde er een vaste triepen matras en kussen van blauw gebloemd trijp in voor f 41...14...; de Sadelmaker Bloemroder & Zoon 2 swartlere gestikte chaisetuigen met kruisstengels en gevernist koperwerk, draegkussens en disseliemen ende twee blauwtrijpene geborduurde hoofdstellen met koprozen, staartkwasten en maneflegten met koproze kroontjes enz. voor f 286,—. De kunstschilder S. F. Nicolai te Leeuwarden

verwerkte hieraan 20½ boek antimony = Goudt à 20 stuivers het boek met de goudt-verff en vernis samen voor f 38...10...

3e. Een zeer fraye koets gekocht te Amsterdam van Harmanus Nolte voor f 234...18... De Sadelmaker Nicolaas Habbema te Leeuwarden leverde hierbij een paar koetsgereiden met kruis-teugels, hoofdstellen, leerjaeglijn, opsetten, disselriemen, toppen en nieuwe sweep, na korting voor twee oude koetsgereiden voor f 66...6.... Ook voor de phaëton leverde hij linnen voor een nieuwe kap en allerlei koperen nagels, gaspjes, trijp, naaykooorde, franjes, paerdehair enz. voor f 37...8... Verder was in 't wagenshuis 4e. een door Nicolai fraai beschilderde ijs-slede, 5e. een door Mr. beeldhouwer Petrus Roelant gemaakt kindervagentje vgl. blz. 120. 6e. een charet of kales waarvoor Mr. Sadelmaker P. Boltjes te Leeuwarden een bokkleedt leverde, 7e. een nieuwe digte kapwagen met portierdeuren voor zoveel het hout-, ijzer-, snij- of beeldhouw- en kapwerk met de glazen geleverd door Broer Heerkes wagenmaker in de Schrans bij Leeuwarden. De kunst schilder Nicolai verdiende hieraan f 36... voor het verwen, vergulden en schilderen (hieruit blijkt, dat de kapwagen ook met ornamenten of voorstellingen beschilderd was) terwijl de sadelmaker P. Boltjes voor zijn werk w.o. best groen gebloemt trijp en leer tot de hangriemen etc. een niet genoemd bedrag ontving. Blijkbaar was er nog plaats voor 8e. een nieuwe koets geleverd door Lambertus Demmers Mr. wagenmaker, waaraan het beeldhouwwerk van Roeland, 't smidswerk van Oving, 't sadelwerk van Boltjes, 't geleverde trijp van Munninx, 't koperwerk van de geelgieter Bon, 't schilderwerk van Jan Hendriks en de glazen van de glazenmaker Hunia. Al deze kunstnijveren woonden te Leeuwarden. 28 December 1783 werd dit prachtstuk afgeleverd voor f 1090...17... In de gereide-kast zien wij gewone en kruisteugels, disselriemen, hoofdstellen, koetsgereidens, jaaglijnen, opsetten, sweepen, belgereiden met metalen bellen en hooftpluim, een groen lakens schaberak, een nieuw sadel met groen trieppen zitting en een zwart leren rijdhoofdstel en teugel, die de eigenaar nodig had wanneer hij te paard naar de stad ging. Naast de vierpaarden zag men ook een kedde op stal, terwijl toen de kinderen nog jong waren er zeker ook nog pony's en bokken en de daarbij behorende vagentjes en gereidjes aanwezig waren.

Het tweede dagboek, dat loopt van de jaren 1778 tot 1785, is van Lammoraal Albertus Aemilius Sluyterman, voor wie zijn vader de

positie van officier van een vendel van het regiment Oranje-Friesland kocht, doch die, toen hij trouwde en te Jorwerd ging wonen, de officierspost aan een gegadigde in Maastricht verkocht en heereboer werd. Ook werd hij commies der convooien en licenten te Workum, doch moest in 1795 om zijn orangistische gevoelens vluchten. In 1806 kon hij te Workum terugkeren⁶). In zijn dagboek lezen wij hoe hij (zeker op schaatsen) met zijn zusters en broer in de schuifsleden naar Leeuwarden ging. Ook zien wij hem met peerd en slee deze reis maken bij voorkeur langs de bevroren vaart. Toen zijn peerd bij het sleedjagen door het ijs zakte, was hij genooddaakt langs de besneeuwde dijk en trekweg naar huis terug te keren. In de zomer werd de reis van Jorwerd naar Leeuwarden vice-versa geregeld per trekschip gedaan. Deze trekschuiten werden door paarden getrokken. Overigens bereisde hij de gehele provincie van Bal tot de Nieuwe Sylen met een van zijn wagens. Dit was een fargon, die hij voor f 270,— van Jan Lieuwes, de meestersmid van Oosterend had gekocht. Ook de Poolse slee, die hij bezat was van deze smid afkomstig. Ook had hij een phaëton waarin hij met een gezelschap van zes personen uitstapjes kon maken. Op 12 May 1784 zagen wij hem naar Leeuwarden gaan om de lugtbol te zien opgaan. Zijn geregelde pretjes waren echter de hardrijderijen, meest van paarden onder de man, doch waarschijnlijk ook in chaisen, waar hij als hij geen groot gezelschap bij zich had, per sjees heen ging. Daar hij niet vies was van een glaasje wijn of jenever, zien wij hem af en toe een ongeluk krijgen en in de sloot terecht komen. Als heereboer had hij ook de nodige hooiwagens enz. Uit beide dagboeken krijgen wij een volledig overzicht hoe een patriciër in de 18e eeuw op het Friese platteland leefde.

Na dit wel wat lang geworden verhaal zij het mij vergund met een kort overzicht te besluiten. Sedert zeer oude tijden hotsebotsten door het Friese land de karren en wagens. Zij werden wat verbeterd, maar behielden overigens in het algemeen dezelfde vormen en dienden de mens in en naast het bedrijf. Het waren onopgesmukte en nuttige voertuigen en dat zijn ze nog.

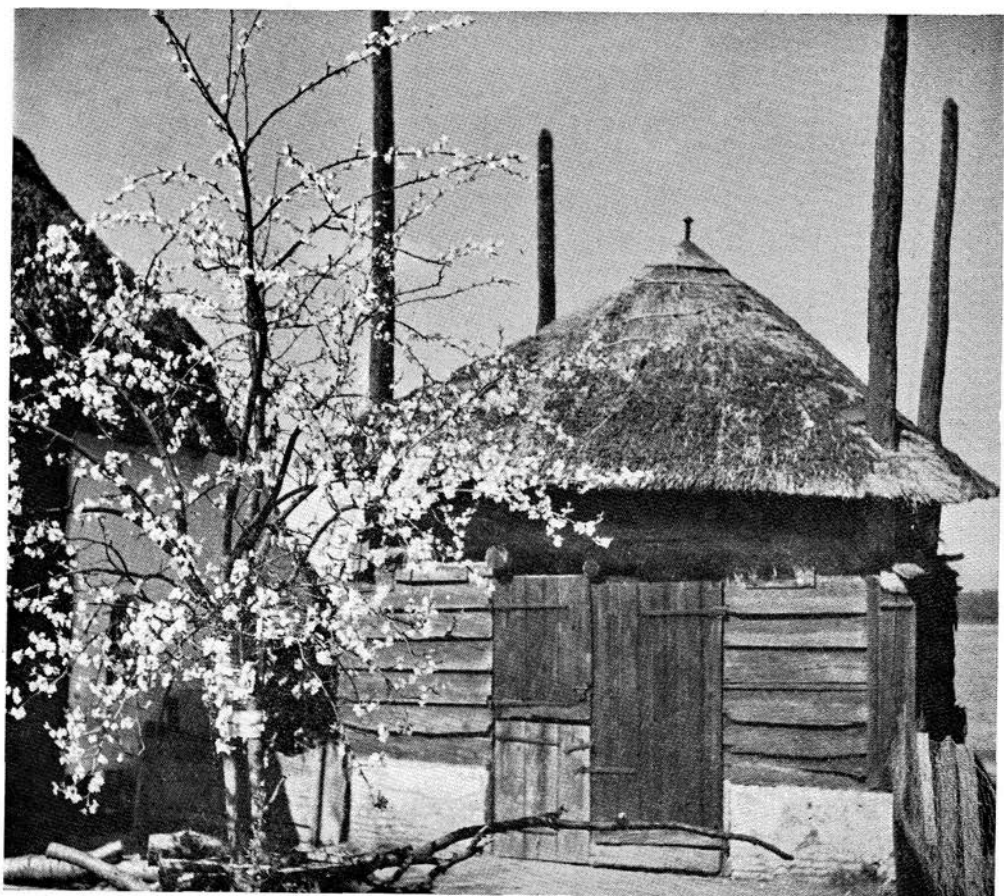
Daarnevens zijn in tijden van voorspoed, in tijden waarin de drang naar comfort, naar opsmuk, maar waarin ook modegrillen gingen meespreken, ettelijke voertuigtypen ontstaan, die steeds weer door andere, nieuwe opgevolgd werden. Zij hadden soms nog iets, maar later weinig of niets meer gemeen met een streektype. Behoudens

de Friese sjees zijn ze dus niet typisch Fries. Bij de boerenwagens en karren kan men daarvan zonder reserve blijven spreken. De wagenmakers gingen met hun tijd mee en bouwden naast de stoere Friese boerenwagens allerlei ranke voituurkes. Menige opdrachtgever zal er naar gehaakt hebben een voertuig te bezitten, nog mooier dan alle andere in zijn omgeving. Hij zal zowel de vakbekwaamheid als het harmonische, het kunstzinnige in de werkstukken van deze ambachtslieden veelal onvoldoende hebben gewaardeerd. Maar hoe dit zij, de Friezen hebben ze — zij het dan naar voorbeelden van elders — toch maar gebouwd! Het ambacht bereikte een ongeken­de hoogte en het lichte voertuig, in het bijzonder de sjees, werd buitengewoon populair. De Friese sjees, evenals alle andere sjezen, wat type betreft geïmporteerd, behield in zijn bouw enig verschil met de sjezen buiten deze provincie. In de bloeitijd van het luxe voertuig hebben de Friese wagenmakers en carrossiers niet ondergedaan voor hun collega's in andere provinciën, ja sterker, zij namen een ereplaats in. In musea en bij particulieren staan nog pronkjuwelen, de vrucht van de handen van de Friese wagenmaker.

Maar veel fraaier tonen zij in gebruik, zoals bv. bij de Friese volksfeesten en op het jaarlijkse grote nationale concours-hippique te Utrecht, wanneer het muziekkorps het Friese volkslied inzet, de Friezen in de nummers sjezen een- of tweespannen onder groot applaus binnenkomen, boeien direct de Friese hengsten, de fraaie tuigen, de Friese kleedij en de rijkunst van de inschrijvers. Maar bovenal zal men geboeid worden door de ranke voertuigen, hun speelse vormen, de kuipen met hun zo knap gebogen fraai beschilderde panelen en sierlijke schulp, luchtig verend in de riemen. Dat is de Friese glorie van het wagenmakersambacht!

Nanne Ottema.

- 1) Zie afbeelding in de Illustrated London News van 23-11-1946 blz. 577.
 - 2) Van Dale zegt hiervan, een bankwagen, een soort licht wagentje. Het was speciaal in noordelijk Noord-Holland en in Friesland in gebruik.
 - 3) Saret is een verbastering van het Franse woord „charette”, een licht toerwagentje van verschillend model.
 - 4) Friesma State is in 1882 afgebroken. De goudleerkamer uit deze State is behouden gebleven en te zien in het Princessehof, Leeuwarden.
 - 5) Zie Vrije Fries, Deel XXXVI (1941).
 - 6) Zie Vrije Fries, Deel XXI (1909—1913).
- Voorts verwijzen wij naar „Bronnen en aanvullende gegevens” achter in deze uitgave.



Wanneer de ontwikkeling van alle voertuigen bekend zou zijn, het oude ambacht van wagenmaker, smid en schilder geheel beschreven ware, ornament noch aanspanning problemen meer zou stellen, dan nog was het studieveld niet uitgeput. Hoeveel onderwerpen blijven immers over: het voertuig in het volksleven, in verordeningen, in de beeldende kunst; de tolln en de pleisterplaatsen, de wegen en de stallingen. Een voorbeeld van een dezer nevenonderwerpen is afgebeeld; een wagenschuur tevens korenberg in de Betuwe. Deze foto toont reeds, dat de streektraditie niet alleen op het voertuig een stempel drukt, maar tevens op de stalling; voldoende reden om ook deze eens nader te bezien.