



Uitgave van
 De Doolster
 verzamelkring



4^e jaargang - nummer 10 - januari 2001
 Jubileumnummer.

Omslagillustraties.

We wilden de inhoud van nummer 10 -een jubileumnummer- een feestelijk jasje geven. Tom Streng schreef een mooi verhaal over "Les Palais de Glace" in Parijs, Anrie Broere had daar een toepasselijke affiche bij, dus was de keus snel gemaakt: een zwierige dame rijdt ons tegemoet en nodigt ons uit om kennis te maken met hopelijk een interessante en vooral afwisselende inhoud. Critici zullen misschien zeggen: waarom geen "Hollandse" omslag? In deze tijd van globalisering leek ons dat een juiste keus. De achterzijde kan niet Hollands: een aanbeveling van een ijsschaaf uit de Leeuwarder krant van 1855. Symbolischer kan het bijna niet: moge met deze ijsschaaf alle irritaties die in de afgelopen maanden in de redactie en het bestuur zijn ontstaan "weg- geschaafd" worden, zodat we in 2001 met een gladde baan kunnen beginnen.....!

Anrie Broere.

Een greep uit de inhoud.

KouweDrukke –Voorwoord.....	3
Opzet.....	4
Oproep 1. IJclub Giethoorn vraagt.....	4
Jac.J. Lassche (1919-1966) en zijn Amstelveense periode.....	5
Schaatsen uit de Alblasserwaard.....	9
Oproep 2. J.L. Emer of J. Lemer?.....	13
Stempelkaart (20) – Marnix Koolhaas.....	14
Vraag en Aanbod. Liefhebbers opgelet.....	14
Deelnemerslijst.....	15
Herinneringen aan Elfstedentochten (1) Bewijsstukken uit de barre winter van 1890..	16
Boek en Zopie.....	19
Vitrine (10) kleurenfoto's van schaatsen, skeelers en tegels.....	20
Boek en Zopie – (vervolg).....	22
Kolven of slingerspel?.....	23
De kunstbaan 'LE POLE NORD'.....	24
De geschiedenis van de skeeler (3) – De naoorlogse jaren.....	27
Gelegenheidstegels over het gebeuren op het ijs (9).....	30
Een zee van ijs.....	32
Stempelkaart (21) – Paul Meuldijk.....	37
Leg er eens aan.....	37
Exposities.....	38
Van de Redactie.....	39

Dank.

Langs deze weg wil ik onze abonnees bedanken voor de mooie kerst- en nieuwjaarskaarten die ik heb ontvangen. Vooral voor de waarderende woorden en het begrip dat men getoond heeft voor het late verschijnen van ons periodiek. Gelukkig en voorspoedig nieuwjaar.

De Baanveger.

Kouwe Drukke.

In dit jubileumnummer van Kouwe Drukke lijkt het tijd voor een korte terugblik om vervolgens het zicht naar de toekomst te kunnen verruimen.

Ergens in september werd in historisch Oudewater vergaderd over de inhoud van Kouwe Drukke nummer 10. Het moest een feestelijk nummer worden. De map met ideeën was vol, het aantal beschikbare pagina's volgde snel. Het redactionele voorwoord was voor mij, met als extra opdracht van Niko: 'Probeer de mensen maar een beetje te prikkelen.'

Op deze, voor mij eerste, redactievergadering deelde Niko Mulder ons mede, dat hij zijn rol binnen het redactieteam wilde gaan beperken. Hij had tijd nodig voor eigen publicaties.

Ooit kwam ik in aanraking met de Poolster via verzamelaar Van der Hoorn uit Kamerik. Ik was, en ben eigenlijk nog steeds, zo'n echte boekenwurm. Ik verzamel ook oude schaatsen, maar al dat gedoe met die merkjes. Nee, daar heb ik niet veel mee. De verzameldagen, ik bezocht er indertijd een aantal in Kamerik, werden hoofdzakelijk bevolkt door de verzamelaars van houtjes. Deze werden vaak tentoongesteld op de oude kranten, waarin ze tijdens de reis opgevouwen hadden gezeten. Toch kwam ik vaak beladen met boeken thuis. De portemonnaie moest daar wel eens voor open, maar dat had de toestemming van gastheer Mingelen, je moest dan wel wachten tot na elven.

Na enige jaren de jaarlijkse bijeenkomst niet meer bezocht te hebben, er zijn tenslotte ook nog andere zaken in het leven, was ik opeens geen lid meer van 'De Poolster'. Het overkwam meerderen van u.

Met het ontvangen van het periodiek Kouwe Drukke nummer 1 begon mijn tweede Poolsterleven in 1998. Ik ontving een persoonlijk welkomstkaartje van Gerard Mingelen en waardeerde dat ten zeerste.

De Poolster is sinds mijn eerste Poolsterjaren uitgegroeid tot een 'vereniging' en er zijn verrissende ideeën ontwikkeld. Het nieuwe 'winterse' elan heeft de leden enorm gestimuleerd in hun hobby.

Kouwe Drukke neemt binnen de verzamelkring een belangrijke plaats in als communicatie-middel. Informatie wordt uitgewisseld en nieuwe initiatieven kunnen via het periodiek geventileerd worden. De centrale rol van Niko Mulder bij de totstandkoming van Kouwe Drukke is u allen bekend. Een klein vergelijkend warenonderzoek tussen het eerst verschenen exemplaar en de september-editie zegt genoeg over de inbreng van Niko. Daaraan hebben overigens ook anderen hun deel geleverd.

Inmiddels heeft Niko wegens verschil van mening te kennen gegeven dat hij stopt als redactielid van Kouwe Drukke. Sommigen van u zijn daar persoonlijk door Niko over geïnformeerd, u allen bent daar door het bestuur middels een nieuwsbrief over bericht. Waar het uiteindelijk allemaal om gaat? Ach, hoe toepasselijk is het gezegde 'Kouwe Drukke' misschien in deze?

Als redactieteam betreuren wij het vertrek van Niko, dat moge duidelijk zijn.

Gelukkig heeft Niko kenbaar gemaakt dat hij zijn zo gewaardeerde bijdragen wil blijven leveren aan ons periodiek.

In de nieuwe opzet is de centrale redactie uitgebreid met regionale correspondenten. Al voor het vertrek van Niko hadden we vanuit praktische overwegingen voor deze veranderde opzet gekozen. De tot nu toe gehanteerde werkwijze vroeg teveel van enkelingen. Blijft u ons bestoken met opbouwende kritiek en vooral met veel kopij, want zonder uw ideeën kunnen wij niet!

O ja, die Van der Hoorn uit Kamerik waar ik u eerder over sprak. Hij werd onlangs, na een jarenlange afwezigheid als Poolsterlid, weer lid van onze verzamelkring. Nu via mij. En met hetzelfde doel als u allen. Informatie uitwisselen over de verzameling en deze, indien mogelijk, uit te breiden.

Gewoon een beetje Kouwe Drukke dus! Bedankt Niko!

Tom Streng

Opzet.

Gewijzigde Opzet.

In het voorwoord 'Kouwe Drukke' verwoordde ik u al dat de redactie van dit periodiek in het vervolg een andere werkwijze zal hanteren. Door het inzetten van regionale correspondenten -naar een idee van Niko- willen wij er zorg voor dragen dat het maken van dit blad niet slechts een last op de schouders van enkelingen wordt, maar dat velen hun steentje bijdragen.

Het redactieteam, dat is uitgebreid met Minne Nieuwhof, is overigens naarstig op zoek naar een persoon die zich wil bezighouden met de opmaak van dit blad. Enige ervaring strekt hierbij tot aanbeveling. Voor Kouwe Drukke 10 werd gedacht, de opmaak te laten verzorgen door een professioneel vormgever.

De redactievergadering zal in het vervolg worden voorgezeten door Tom Streng. De eindredactie zal worden verzorgd door Anrie Broere, die daarbij ondersteuning zal hebben van Bart van de Peppel. Wellicht het belangrijkste voor u. Het redactieadres is vanaf heden gehuisvest op het adres van Bart van de Peppel. Zijn adresgegevens, maar ook die van de andere redactieleden, vindt u op de pagina 'VAN DE REDACTIE'. Wij hopen en vertrouwen, op een prettige samenwerking met de lezers van Kouwe Drukke!

Tom Streng

Oproep 1.

De IJclub Giethoorn viert binnenkort haar 50-jarig jubileum (2001), maar de oorsprong van de club dateert uit 1874. Lamberthe J. de Jong, historische onderzoeker en journalist schrijft in opdracht van de Stichting IJsselacademie en de ijclub een jubileumboek. De Jong vraagt gegevens over de IJclub Giethoorn, de wedstrijd- en toertochten, zoals de Noord-Westhoekrit ten en de Holland Venetië Tochten. Wie kan hem daar aan helpen? Als tegenprestatie is hij bereid een samenvattend artikel te schrijven over de Holland Venetië Tochten.

Reacties naar: Lamberthe J. de Jong
R. Zwaeffkenstraat 26
7431 GJ Diepenveen
Tel. 0570 593501 E-mail: lamberthedejong@hotmail.com

Jac. J. Lassche (1919-1966) en zijn Amstelveense periode.

In "Kouwe Drukte" nr 5 heeft Bert de zoon van Co Lassche verteld hoe zijn vader de grondlegger van de Viking- schaats, er toe kwam om schaatsen te gaan maken. Een compagnonschap met Jaap Havekotte was het begin van de productie van de beroemde Vikingschaats. Helaas kwam er in 1952 een eind aan deze samenwerking.

Co Lassche ging echter door met het maken van schaatsen. Bert heeft een aantal nieuwe feiten gevonden. Voor ons voldoende om ook over deze periode in Amstelveen te publiceren.

Co Lassche komt terug.

Nadat de samenwerking tussen Jaap Havekotte en Co Lassche in Amsterdam en Durgerdam in 1952 was stukgelopen, is Co nog tot in 1954 als schaatsenmaker in Durgerdam doorgegaan en is na een korte aanloop periode ook in 1955 voor zichzelf

begonnen in Amstelveen. Aangezien Bert Lassche zich in het artikel wat in KD 8. Staat, zich heeft beperkt tot de oorsprong van de Viking-schaats, is hij daar nauwelijks verder op ingegaan.

Daarom pakken we het artikel erbij in het Amstelveens/Ouderkerks Weekblad van 6 december 1957 dat de aandacht trekt met de koppen:

De Amstelveense Hjälmarschaats flitst over het ijs.

De heer Lassche levert honderd paar per week.

Nieuw bedrijf in oude boerderij.

"Het klinkt wel vreemd natuurlijk, maar toch heeft het praktisch industrieloze Amstelveen een fabriek, die gladde ijzers vervaardigt. De fabriek ligt wat achteraf in een oude boerderij nabij het station in het oude dorp en werd geheel verbouwd tot industrieruimte. De eigenaar van de fabriek is de heer J.J. Lassche die zich in 1955 in Amstelveen vestigde. Hoewel hij al jarenlang in het vak had gezeten, is hij toen eerst voor zichzelf begonnen, met een geringe productie van plus minus tien paar per week. Die is sindsdien behoorlijk toegenomen, want er worden nu ongeveer honderd paar week afgeleverd. Het zijn zgn. Noren, lange, snelle schaatsen, bijzonder geschikt voor het rijden van tochten. Behalve deze schaats fabriceert de heer Lassche ook nog een hockeyschaats, waardoor hij grote exportorders kreeg.

Feeling.

Schaatsen vervaardigen is een kwestie van feeling. Het materiaal voor de bovenbouw, met o.a. de kegels waarop de metalen voetplaten zijn gemonteerd, bestaat uit rollen staalband van 0.8 mm (voor de voetrusten) en 1.25 mm dik voor het gedeelte van de schaats waarin het staal wordt bevestigd. De delen voor de bovenbouw worden door een pers met ongeveer 30 ton druk d.m.v. een matrijs uitgeponst. Op deze wijze worden duizenden onderdelen voor de schaats vervaardigd. Dan worden deze elektrisch gepuntlast, gepolijst en geslepen. De clou

bij de fabricage is om onzichtbaar mogelijk te solderen. Behalve dat de schaats goed moet rijden, moet het aanzien ook best zijn.

Daar gaat vooral de heer Lassche prat op. Het moet een mooi schaatsje zijn zegt hij, terwijl hij zijn oog nog even over het glimmend staal van een paar schaatsen laat gaan, dat voor de verzending gereed ligt.

Na deze bewerkingen wordt de schaats vernikkeld en daarmee voor inwerking van het sneeuwwater en ijsslijpsel behoed. Wanneer we zeggen dat Noren voor en achter wel eens gaatjes hebben in de schenkels, dan zegt de heer Lassche, dat de mooiste schaats helemaal dicht moet zijn. Dat is ook logisch, zo verklaart hij, er kan dan immers geen vocht bij komen en het materiaal blijft onaangetast.

De schoenen betreft de heer Lassche van een fabriek in Brabant, die ze speciaal voor de schaatssport vervaardigt. Ze zijn van zeer soepel leer en met een speciale slanke leest. De kleinste maat is 32 en de grootste die eens door de heer Lassche werd afgeleverd: 50!



Rode haan.

In de voorzomer van dit jaar heeft een stuk van de schaatsenfabriek in vlammen gestaan. Een emmer petroleum, waarin schaatsen werden ontvet, viel om en de inhoud vatte vlam. In een oogwenk stond de gehele zaak in lichte laaie. Dankzij spoedig en kordaat optreden van de Amstelveense brandweer kon de schade nog worden beperkt. De rode haan

bleef dus een haantje.

Het gehele jaar worden de schaatsen, die wat verkoop betreft een typisch seizoenproduct zijn, gefabriceerd en tegen september worden de winkels en de groothandel van schaatsen voorzien.

Hoewel er het vorig jaar geen noemenswaardig gebruik van de schaats kon worden gemaakt, heeft de fabriek toch heel veel schaatsen kunnen plaatsen. De heer Lassche hoopt nu op een goede schaatswinter, want als deze zou uit blijven, dan zou de verkoop wel eens kunnen stagneren. Maar is het niet zo, dat terwijl we dit schrijven, de vorst in het land is en de sloten en vaarten met een laag ijs zijn bedekt, onze gedachten al weer uitgaan naar een gezellig baantje schaatsen of een heerlijke gezonde tocht door het Hollandse landschap? Dan zal de Hjälmarschaats zijn weg door Nederland zeker wel weer vinden!"

Tot zover het Amstelveens/Ouderkerks Weekblad

Amstelveen aan de start!

Zoals al eerder vermeld is Co, nadat het compagnonschap met Jaap Havekotte was stuk gelopen, eerst tot in 1954 zelfstandig schaatsenmaker geweest in Durgerdam. In 1955 is hij gestart in Nieuwer Amstel, het huidige Amstelveen, met de verbouwing en inrichting van de schaatsenfabriek in het perceel aan de Dorpsstraat nr. 62. Toen de verbouwing klaar was en de fabricage van schaatsen op gang was gekomen, werd deze al snel opgevoerd en in 1957 maakte Co reeds 100paar complete

Hjälmar schaatsen per week, zie de kop in het Amstelveens/Ouderkerks Weekblad van december 1957.

Jan van Wiltenburg, nu wonende te Friesland, was naaste medewerker van Co Lassche bij de productie van schaatsen in de jaren 1960 tot 1966. Toen Jan eind 1960 bij Co in dienst kwam, had Co reeds drie man in dienst, om het vele polijstwerk te verrichten. Co was toen ook al in bezit van hyper moderne chrome-apparatuur en kreeg daarvoor veel werk binnen.

Er werden zuurstofbelletjes onder in het bad geblazen en tegen het vrijkomen van de dampen dreven er balletjes boven op de vloeistof. Dat het vernikkelen en verchromen met veel spoelwerk gepaard ging, blijkt wel uit de 17 spoelbakken, die in de werkplaats waren opgesteld.

De zaken gingen zo goed, dat er naast de reeds aanwezige pers o.a. nog twee nieuwe persen en een puntlasapparaat werden aangeschaft.

Extra chrome en messing werk.

In die periode werd, naast het produceren van schaatsen, ook heel veel ander werk verricht, waaronder veel chromewerk voor diverse bedrijven. In de beginjaren werd er duidelijk twee soorten werk afgeleverd, schaatsen maken en chromen/vermessingen. Begin 1961 werd het schaatsen maken weer als het belangrijkste onderdeel gezien en kreeg dan ook alle prioriteit.

Jan heeft in het begin veel werk verzet met het vermaken van de stempels. Deze waren te degelijk en te zwaar en werden nu lichter uitgevoerd, om zo de productie sneller te laten verlopen. Geloof het of niet, maar in een goed jaar als b.v. 1963 werd er zomaar 20.000 tot 30.000 paar schaatsen afgeleverd en had Co de toen reeds 20 man personeel zeer hard nodig. Dit waren echter wel 'kale' schaatsen dus zonder schoenen.

Enkele bekende werknemers van Co uit die tijd waren naast Jan van Wiltenburg o.a.: Jan Roos, Arie Zeck, Jabco Verbrugge, Wessel Cirkel, Joop v/d Heuvel en ene Gerrit Dannenberg.



Losse kegels.

Er werd constant gezocht naar veranderingen en verbeteringen in de schaatsenmakerswereld en nu kon het wel eens voorkomen, dat een kegelbevestiging in de voetplaat los ging. Bij de voorkegels was dit wel vaker gebeurd, toen deze in het begin door de voetplaat heen gemonteerd werden. Later is de kegel aan de onderzijde met de flens tegen de voetplaat aan gemonteerd. Dit was veel minder mooi, maar wel een stuk sterker. Bij de achterkegels kwam dit probleem echter veel minder voor, door hun minder conische vorm en de schuine stand door de voetplaat. Deze kegels worden nu nog altijd door de voetplaat heen gemonteerd en om toch dit eventuele doorzakken nog te voorkomen kwam Jan Roos uit Amstelveen bij mij met het volgende verhaal. Jan stelde voor, om bovenaan in de zijkanalen van de achterkegels van binnenuit twee kleine driehoekige indruksels of *moeten* te slaan. Wanneer men dan de kegels door de voetplaten heen drukte, klikten deze als het ware in de voetplaat, zodat ze niet meer terug konden. Ook werd de geringe flens

van de voetplaat ter hoogte van de *moeten* van buitenaf enigszins ingedrukt. Daarbij werden de kegels in de voetplaten nog gepuntlast, doch niet meer gesoldeerd. Dit systeem heb ik teruggevonden bij een paar schaatsen van Co zonder merk, die ik via Jan van Wiltenburg in mijn bezit heb gekregen.

De schaatsen zijn ook nog zonder schoen, dus zijn hier de *moeten* van binnenuit goed te zien. Van buiten moet je echter heel goed kijken, om het te ontdekken. Volgens Jan v. Wiltenburg werd dit niet op grote schaal toegepast, maar was het een éénmalig gebeuren.

600 schaatsenstalen per rol.

Uit één rol staal haalde men in die tijd 600 schaatsstalen en toen ik laatst bij Jan v. Wiltenburg op bezoek was, lagen daar zeker nog wel 35 rollen van die toen door hem opgekochte partij, dus u kunt wel nagaan hoe groot de leveranties toen waren. Tegenwoordig wordt weer betere kwaliteit staal gebruikt, zodat dit restant nog grotendeels bij Jan in voorraad ligt. Ook al stond de schaatsproductie bovenaan de lijst, daarnaast bleef men toch ook ander werk aannemen en produceren. Er werden bijvoorbeeld ook nog opvouwbare metalen sleeën gemaakt al of niet bestuurbaar en metalen lampenkappen, waar Jan de uitslagen nog voor heeft gemaakt.

'Hjälmar'-schaats.

De prijs van de schaats werd ook aanmerkelijk lager, wanneer er een order van bv. 10.000 paar werd geplaatst. De Hjälmar schaatsen werden verkocht tussen de 22



en 24 gulden, maar dan wel exclusief schoen en in een order van minimaal 10.000 paar. 'Roveco' was hiervan een bekende afnemer. (dir. was de hr. Vial.) Als particulier moest men heel wat meer betalen voor de Hjälmar schaats, maar dan zat er voor het gemak wel een schoen op hoor.

Dat het een goede schaats was, is gebleken, temeer omdat hij vandaag de dag nog na zoveel jaar op diverse plaatsen is opgedoken en wat ik bijzonder leuk vind, men rijdt er nog steeds op, zodat ik helaas deze schaats nog niet in mijn bezit heb, maar wat niet is kan nog komen. De reden waarom ik deze schaats graag zou willen hebben, is dat de 'Hjälmar' de schaats is, waarmee mijn vader toen de productie in Nieuwer-Amstel is begonnen. Ook had de Hjälmar

de grootste oplage. Leuk was het, om te horen dat Co in die Amstelveense periode zeker 10 merken op zijn schaatsen sloeg. Ook maakte hij schaatsen zonder merk, zodat iedere koper zijn eigen merk erop kon plakken of kon inslaan.

Hier volgen nog enkele andere schaatsmerken, die Co hanteerde in de Amstelveense periode.

Hjälmar	voor 'Roveco' te Amsterdam (Hjälmar Anderson was een Noors schaatsenrijder)
Super PB Hamar	deze schaats ging naar de Friese Schaatsenfabriek te Heerenveen. ??????

Merkloos	ook werden veel schaatsen gemaakt zonder merk.
Oslo	deze schaats was hoogst waarschijnlijk voor V&D.
NSA	voor de schaatsenfabriek Nijdam in Akkrum (opschrift op de voetplaat).
op de kegel	dan gemaakt door Nijdam met ingekochte oude stempels van J. Havekotte.
Model Lassche	het opschrift 'model Lassche' als handschrift aangebracht (slecht weinig van gemaakt).
The Winner	waarschijnlijk voor de fa. Reessink in Halfweg gemaakt. (deze duurdere "Winner" was verchroomd)

Schaatsen werden en worden nog steeds gegalvaniseerd, vertind, vernikkeld of verchroomd, maar wat is nu het verschil tussen een vernikkelde en een verchroomde schaats en hoe kan ik dat zien? Verreweg de meeste schaatsen zijn vernikkeld. Een vernikkelde schaats is te herkennen aan de goud/gele gloed van het nikkel. (nikkel is echter zeer poreus). Een verchroomde schaats is herkennen aan de blauwachtige gloed en is duurder, omdat chromen gebeurt na het vernikkelen, dus de schaats ondergaat dan nog een extra behandeling.

De verchroomde 'Winner' schaats is sinds kort in mijn bezit; ik vond ze gelukkig op de rommelmarkt. Ook een NSA schaats uit Akkrum heb ik gevonden, doch deze heeft het opschrift niet op de voetplaat, maar op de kegel en dit betekent, dat deze schaats is gemaakt door Nijdam in Akkrum zelf. Deze heeft oude afgedankte stempels van Jaap Havekotte gekocht en daarmee zelf noren gemaakt, doch niet op zo'n grote schaal. Je kunt het ook goed zien, het is een echte 'Viking' schaats.

Jan van Wiltenburg heeft bij Co gewerkt tot kort voor de sluiting van de fabriek, hetgeen wegens het tragisch ongeval van Co onvermijdelijk werd. Co Lassche is slechts 46 jaar oud geworden.

Na de fabriekssluiting heeft Jan enkele tientallen rollen staal en ander materiaal opgekocht, om de schaatsproductie in eigenbeheer voort te zetten en daar is hij toen gelukkig ook in geslaagd. Jan is eerst voor zichzelf begonnen in Ouderkerk a/d Amstel en later is hij verhuisd naar Friesland, waar hij nu een moderne machinefabriek heeft.

Bert Lassche.

Schaatsen uit de Alblasserwaard.

In waterrijke gebieden zijn over het algemeen de meeste schaatsen gemaakt, daaronder valt ook de Alblasserwaard in Zuid-Holland. Een laaggelegen gebied met vele afwateringsgangen (weteringen genoemd) sloten en kleine oude veenriviertjes, ook een gebied met vele molens waarmee het water vroeger naar de grote rivieren werd gemalen. Een weidegebied met vele boeren, waardoor in de kleine dorpjes wel één of meerdere smederijen gevestigd waren.

Eind 1800 kregen de mensen wat meer geld, ijsclubs werden opgericht, zo is ijsclub "Hollandia" uit Ameide opgericht in 1881. Er kwam meer behoefte aan schaatsen, verschillende smeden zagen dit gat in de markt en begonnen meer schaatsen te maken.

Het eerste wat opvalt aan een schaats uit de Alblasserwaard is de brede grove houten hals, met het ijzer erbij zijn ze soms bijna 6 cm. alle met 3 boringen voor de bevestiging. Deze schaatsen worden ook wel Ameidenaren genoemd, dat komt doordat er in Ameide twee smederijen waren gevestigd die schaatsen maakten.

Zo is mij bekend dat in de smederij van Gebr. Vermeulen rond 1900 schaatsen in serie werden gemaakt. Deze broers waren Hendrik en Willem Vermeulen, zij hebben de smederij voortgezet van hun ouders. In de brandweerlijsten uit 1780 wordt smederij Vermeulen al genoemd omdat er materiaal opgeslagen lag voor het bestrijden van branden. Ik heb in mijn bezit de mallen van schenkels die zij maakten, deze serie kwam van de zolder toen de smederij is opgeheven.

Op foto 1 is te zien hoe de schenkels in serie werden gemaakt, eerst werd de kromming gesmeed dan de twee hoorntjes één voor de koperen eikel en de langere voor de bevestiging aan het houtje (voetstapel), dan werd de bocht erin gemaakt en als laatste werd de omhoogstaande bevestiging bij de hak er aan geweld, waarna er schroefdraad op werd gesneden.

De voetstapels werden gemaakt door de gebroeders Diepenhorst uit Ameide en het leerwerk door Zweeres, schoenmaker in Ameide. De schaatsen werden gemerkt met een rechthoek en daarin **V.M.** (Vermeulen)

Er stond geen voorletter voor, om de simpele reden dat het twee broers waren die de smederij runden. Hendrik Vermeulen werd in de volksmond altijd "Tupie" de smid genoemd. Tupie komt van Tubal de eerste smid genoemd in de Bijbel (Genesis 4 vers 22). De broers hebben tot 1925 gewerkt, daarna is de smederij overgenomen door de knecht Bernardus van Woezik. Smid van Woezik is in 1956 overleden waarna de zoon Willem van Woezik op 16 jarige leeftijd de zaak overnam, hij kwam in 1986 te overlijden, waarmee ook een einde kwam aan de smederij.

Vader en zoon van Woezik hebben zelf geen schaatsen gemaakt, maar zijn wel altijd verkooppunt gebleven van bekende schaatsmerken.

De andere smid in Ameide was Theunis van Rhoon, die werkte van eind 1800 tot 1919. Meer informatie over het bestaan van deze smederij was niet te vinden.

De schaatsen die van Rhoon maakte waren identiek aan die van Vermeulen, zelfs het merkje was rechthoekig met daarin de letters **t.v.r.** erin. Theunis van Rhoon sprak men niet makkelijk uit, hij werd daarom altijd smid Vroon genoemd. Hij woonde langs de Lekdijk en over de dijk lag een strandje met een klein veldje, dat wordt nu nog in de volksmond het veldje van Vroon genoemd.

Door al dat gehamer op het aambeeld werd hij door de jaren heen doof, zo werd hij later ook wel de dove smid genoemd.

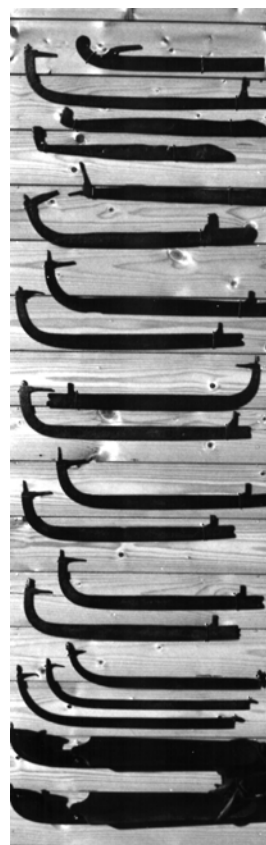


Foto 1

De Ameidenaren(schaatsen) werden soms van schitterend uitgesneden hakriemen voorzien (zie foto 2)

In 1919 werd de smederij overgenomen door Johannes van Meerkerk, geboren 31 maart 1893 te Nieuwpoort, hij is geweest tot 1968. Deze smid heeft geen schaatsen gemaakt, wel enkele paren voor zijn kinderen die thans in mijn bezit zijn, (zie foto 3). Bij de voetstapel is duidelijk te zien dat het visbekje voor, eigenhandig op de hoek van de amarilsteen is ingeslepen. Dit model zijn gewone zwierschaatsen, maar worden hier in de streek altijd zwierbollen genoemd. Smid van Merkerk was tevens boer, hij bezat land en enkele koeien die hij elke dag molk. Zo vertelde zijn dochter Annie van Merkerk dat zij vroeger aan de slinger van de amarilsteen moest draaien, als haar vader iets moest slijpen. De familie van Merkerk is een oud smids geslacht. Zo komt in de boeken voor dat ene Govert Arieze van Merkerk in 1712 meestersmid te Vianen was. Hij kreeg een zoon Johannes van Merkerk gedoopt in 1753 te Leerbroek. Zo is deze familie uitgegroeid tot een grote smids familie. Ze waren gevestigd in Schoonrewoerd, Leerdam, Lexmond, Ameide en in Nieuwpoort.

In Meerkerk 5 km. van Ameide, was smid Paul Borsje gevestigd. Hij maakte schaatsen welke hij merkte met de letters **P.B.**

Zo is mij verteld dat hij tijdens een vorstperiode op een zaterdag 100 stel schaatsen verkocht, niet slecht voor een klein dorp. Paul Borsje kwam uit Groot Ammers is geboren in 1860 en overleden in 1952.

Zijn knecht T.P. Kleijn die in 1946 als knecht was begonnen heeft de smederij voortgezet er werden geen schaatsen meer gemaakt, maar wel bleef het een verkooppunt van bekende schaatsmerken.

In Meerkerk was nog een smid Cornelis Stravers, geboren in 1822 te Groot Ammers. Hij begon als knecht in Leerbroek bij de smederij van Merkerk, trouwde met de dochter Anneke van Merkerk.

Cornelis vestigde zich als smid te Meerkerk in 1850, nam een knecht aan die Willem Coenraad van Iperen heette geboren in 1852 te Kedichem. Hij trouwde met de dochter van Stravers en kreeg zo de smederij in zijn bezit. Zijn schaatsen merkte hij met: **W.C. van Iperen Meerkerk**. Hadden alle schaatsmakers het maar zo volledig gedaan, maar het is natuurlijk best spannend om te achterhalen wat de betekenis is van letters die je soms op de schaatsen vindt. De voetstapels werden door de gebroeders Eikelenstijn, timmerlieden van ladders en schouwen, gemaakt.



Foto 3

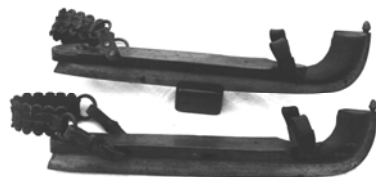


Foto 2

Van Iperen maakte ook fietsen, deze werden gemerkt met Meerkerk rijwielen. W.C. van Iperen heeft gewerkt tot 1910, daarna heeft hij de smederij verhuurd aan Roel v.d. Vegt. Deze smid heeft ook schaatsen gemaakt, maar nooit gemerkt. De smederij in Meerkerk is helaas gesloopt, op het industrieterrein is nog

wel in een nieuw pand een smederij en een constructiebedrijf gevestigd.

De zoon van W.C. van Iperen, Adrianus van Iperen geboren in 1876 te Meerkerk is een smederij in Schoonhoven en maakte daar zijn schaatsen welke hij merkte met zijn volledige naam en plaats, **A. Van Iperen Meerkerk** pas later met de letters **A.V.I.S.**, zo vader, zo zoon in dit geval. Later had hij een garagebedrijf in de Lopikerstraat, V.A.V.O. genaamd. Hij is in 1963 overleden.

In het dorp Kedichem, in de volksmond Kekem, had de familie Jacobus Nijssen een smederij, zo vertelde zoon Jan Nijssen. Dez familie kwam ook voor als smeden in Leerdam en Heukelum. Jakobus Nijssen heeft schaatsen gemaakt, welke hij merkte met **J.N.** de houtjes werden gemaakt door Hendrik Verheul, wagenmaker van beroep in Kedichem. Al het smeedwerk werd gemerkt met **J.N.** in de periode 1880 tot het begin van 1900.

In Kedichem was nog een smederij gevestigd die van Johannes Narrines van Gessel, geboren in 1882. Zo vertelde zijn zoon Tijmen van Gessel geboren in 1913, thans 87 jaar oud, dat de smederij nog altijd bestaat. Een bezoek aan Kedichem kon niet achterwege blijven, het was schitterend om even rond te kijken, alles stond nog in de smidse met zijn grote kap boven het vuur en de hoefstal voor het beslaan van paarden. Zijn vader Johannes Narrines van Gessel vestigde zich in 1911 in Kedichem en maakte in die periode ook schaatsen, maar een merk heeft hij er nooit in geslagen.

We reizen door naar Arkel, waar Jan Gaikhorst geboren in 1885 smid is geweest. Hij was waarschijnlijk knecht bij Jacobie, waarvan de voornaam niet bekend is. Ze hebben mij verteld dat deze Jacobie ook schaatsen maakte waarin zijn naam ingeslagen was, maar helaas kon ik geen gegevens meer vinden over deze smid.

In Gorinchem waren een aantal handelsondernemingen gevestigd die schaatsen verkochten zoals L.C. Mortier en Zn. IJzerwaren. In mijn bezit heb ik een bascule met een koperen plaatje met de naam **L.C. Mortier & Zn. Mortier** verkocht schaatsen die door verschillende smeden inde Alblasserwaard werden gemaakt.

Willem de Bruin ook een handelsondernemer verkocht schaatsen, deze waren gemerkt met Willem de Bruin Gorinchem. Daarvan heb ik een paar in mijn collectie.

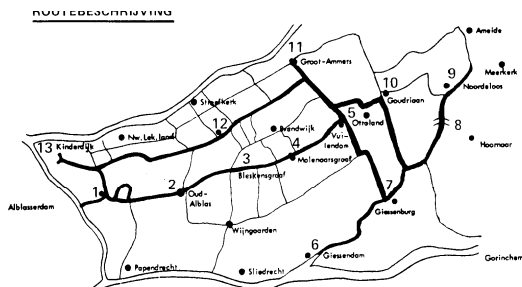
In de Haarstraat was de smederij van Van Mill gevestigd, hij maakte ook schaatsen en merkte ze met **V.M.** Deze smederij is nu een autobedrijf. Dit zou wel eens tot verwarring kunnen leiden met de andere V.M. merkjes (Vermeulen)

In Gorinchem waren verder de volgende smeden gevestigd, Verbeek, Luijten, Lemoen en Middelkoop. De naam Middelkoop als smid kwam ook voor in Papendrecht en Oud-Alblas, van de overige in Gorinchem gevestigde smeden is niets van bekend.

In Goudriaan was A. Teeuw als smid werkzaam, hij merkte zijn schaatsen met sierlijke letters **A.T.**

In Groot-Ammers was een smid die Kees van Zessen heette, deze man kwam echter bij een noodlottig bedrijfsongeval om het leven. Na dit tragische ongeval werd de smederij voortgezet door A. Teeuw, dit was de zoon van A. Teeuw uit Goudriaan. Anders dan zijn vader, merkte hij zijn schaatsen met de strakke letters **A.T.** In Groot-Ammers is nu nog steeds een smid werkzaam, Gijs Gelderblom die het bedrijf van zijn vader heeft overgenomen.

Als laatste van de dorpen, waar ik naar smeden en smederijen heb gespeurd bezocht ik Hoog Blokland. Hier was een smid A. de Reuver werkzaam geweest.



75 KM ZWART	Gehele route 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 10. 11. 12. 13.
50 KM ROOD	Kinderdijk rond 1. 2. 3. 4. 5. 10. 11. 12. 13.
50 KM BLAUW	Giessen route 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11.
25 KM GEEL	Albladder, Oud-Alblas. Kinderdijk v.v. 1. 2. 13.
25 KM ORANGE	Albladder, Streefkerk. Kinderdijk v.v. 1. 12. 13.
25 KM GROEN	Albladder, Oud-Alblas Bleskensgraaf, Molenaarsgraaf v.v. 1. 2. 3. 4.
25 KM GEEL	Ottoland, Giessenburg.

Hij maakte schaatsen die hij merkte met de letters **A.R.** Deze familie de Reuver is vijf generaties actief geweest in het smidsvak.

De Alblasserwaard is in de winter bekend om zijn prachtige molentochten met een lengte van 75 km. Men komt langs 13 dorpen en wel twintig molens! Wanneer de ijsvloer dikker is, wordt de omloop van de Alblasserwaard gehouden, een tocht van 150 km. die als wedstrijd en als toertocht wordt verreden. U bent van harte

uitgenodigd om het deze winter mee te maken als er ijs is! Anders tot 28 april op de voorjaarsbijeenkomst in Meerkerk waar we iets zullen vertellen over het ontstaan van de Alblasserwaard en haar historie met de vele watergangen en veenriviertjes. Ook zullen we aandacht schenken aan de schaatsen die in de Alblasserwaard zijn gemaakt.

Krijn van der Ham, Meerkerk.

Oproep 2.

Op de laatste verzameldag in oktober ben ik 's morgens nog in bezit gekomen van een paar bijzondere schaatsen. Een uitzonderlijk model met een onbekende naam. In één van de glij-ijzers staat een enigszins onduidelijk stempel. **J.L. Emer** of staat er **J.LEmer**? De twee é s zijn dus als hoofdletter en kleine letter geschreven en dat geeft mij de voorkeur voor J.L.Emer. Verder staat GORINCHEM recht onder de naam vermeld. Wie kan mij meer vertellen over deze schaatsen en de maker eventueel verkoper. Gorinchem is de plaats waar ik oorspronkelijk vandaan kom en zo'n 30 jaar heb gewoond. Graag zou ik mijn verzameling uit willen breiden met schaatsen, eveneens afkomstig uit Gorinchem, met de stempels resp. 'Van Mill' en 'Mortier en Zn'. Wie kan mij daar aan helpen?

Gaarne reacties naar: Harry Karssies
Wilgenlaan 62,
9103 SE Dokkum,
Tel. 0519 222284

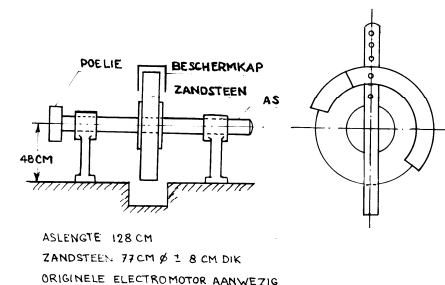
Stempelkaart (20)

Naam:	Marnix Koohaas Fahrenheitsingel 23 1097 NR Amsterdam tel. 020 4681912 e-mail: markoo@vpro.nl
Beroep:	Programmaker bij de VPRO-radio (het programma Onvoltooid Verleden Tijd)
Verzamelaar:	Sinds 1969
Lid Poolster:	Sinds 1999 via Huub Snoep
Bijzonder document:	Twee documenten die stammen uit de negentiende eeuw. Originele programmaboekjes van de wereldkampioenschappen 1889 en 1893, die te Amsterdam werden gehouden. Het programma van de oprichtingsvergadering van de Inter National Skating Union, zoals die werd gehouden in 1892 te 's Gravenhage.
Belangstelling:	Schaatsen en ijspret als cultuur-historisch fenomeen en de ontwikkeling van het schaatsenrijden en ijsvermaak in diverse landen.
Toelichting redactie:	Marnix maakte in het verleden een radioprogramma over de kortebaansport. Via het internet publiceert hij regelmatig artikelen over onderwerpen die passen binnen zijn belangstellingsfeer.

Vraag en Aanbod.

Liefhebbers opgelet.

Een slijperij in Hilversum sluit zijn deuren. In het keldertje staat een ruim honderd jaar oude slijpsteen, waarmee schaatsen werden geslepen. Omdat het apparaat gedemonteerd is heb ik getracht daarvan een schetsje te maken. De eigenaar wil dit slijpapparaat verkopen voor weinig geld. Liefhebbers kunnen bellen naar: dhr. Poolman, Herenstraat 83 te Hilversum. Tel. 035 6210024.



Succes, Ad de Boer, Huizen.

AMSTERDAMSCH E IJSCLUB.
Internationale Hardrijderijen voor H.H. Liefhebbers,
om het Meesterschap der Wereld.
Onder leiding van den Nederl. Schaatsenrijdersbond.
10,000 METER. 12 ROND TEN.
op Zaterdag 14 Januari 1893.

Rudolph Ericsson.	Stockholm.	
J. Schoenmaker.	Leiden.	
Oscar Frederiksen.	Christiania.	
M. C. Cartier van Dissel.	Utrecht.	
E. Halvorsen.	Hamar.	
J. J. Eden.	Haarlem.	
F. N. Petersen.	Hamar.	
W. Gronort.	Amsterdam.	
M. von Salzen.	Hamburg.	
N. N.	Leiden.	
Birger Bruzelius.	Stockholm.	
Vervoort.	Deventer.	
R. Damsté.	Leiden.	
I.J. Rodenhuis Jr.	Apeldoorn.	
D. L. de Koe.	Hoogkarspel.	
G. H. van Asselt.	Lochem.	
P. H. van Sminia.	Oudkerk.	
A. van Wely.	Leeuwarden.	
W. de Boer.	Zaandam.	

Even nummers roode band.
Oneven „ blauwe band.

Zij die in den eersten wedstrijd de baan in den kortsten tijd hebben afgelegd rijden tegen elkander.

AMSTERDAMSCH E IJSCLUB.
Restaurateur J. WILLERDING
van Hilversum.

Hôtel „Hof van Holland”.

Op de baan bestaat **gelegenheid** tot het gebruiken van koude en warme Déjeuners en verdere Consumptiën.

Blooker's Cacao per kop 20 Cent.

Deelnemerslijst behorende bij het programmaboekje van het wereldkampioenschap 1893 te Amsterdam gehouden.
(Uit de verzameling van Marnix Koolhaas).

Herinneringen aan Elfstedentochten (1). Bewijsstukken uit de barre winter van '90.

De musea en opkamers liggen bij wijze van spreken vol met opgepoetst zilverwerk dat trotse Friezen meenamen uit Enkhuizen als ze de Zuiderzeeweer eens konden oversteken. Naam en datum werden er op lepel, schuier of tabaksdoos gegraveerd, alsof ze bang waren dat ze anders niet zouden wordengeloofd.

Ook voor het berijden van de Friese elf steden was het in de 19e eeuw algebruikelijk dat je een 'bewijs' kon overleggen in de vorm van een papiertje dat in elke stad was getekend door een plaatselijke herbergier of anderestedeling. Volgens ongeschreven wet moest je er zelfs even voor van het ijs. Een zilveren kruisje leverde die voorloper van de huidige stempelkaart natuurlijk nog niet op. Dat gaf niet, de 'elfsteden' werd toch wel gereden: in de lange schaatswinter van 1890/91 zijn het er volgens sportpionier Pim Mulier meer dan 500 geweest. In ieder geval tekende Jan Heslinga, waard van de stadsherberg in IJlst, voor 227 schaatsers zo'n stukpapier. Een aantal van die documenten, die in de loop van de tocht vaak veranderden in vieze vodjes, hebben de tand des tijds doorstaan. Anrie Broere wist er drie bij elkaar te sprokkelen en de huisarts van Arie van der Werf heeft nog een gescheurd blaadje van zijn (over?) grootvader, dat jarenlang in een sigarendoos werd bewaard.

Uit de reactie 'Heere da's aardig, da hewwe in lang niet had' van een oud moeke in een Dokkumer herberg blijkt dat Mulier zelf waarschijnlijk een van de eersten is die de tocht maakt deze winter. Het is pas 21 december, maar het wordt eigenlijk wel eens tijd. Het wintert immers al geducht vanaf eindnovember. Zelfs in het Noordzeekanaal toch niet bepaald een rustig vaarwater - is het ijs al 34 cm dik! Na Muliers recordtocht in 12 uur en 55 minuten is in Friesland het hek van de dam ...

'Den 27 December 1890, bezochten de Heeren D.A. Ferwerda en J.J. Westra van uit Stiens, de elf steden van Friesland per schaats.

Tot waarborg dienen de handteekeningen van ingezetenen uit de respectieve steden'. De 'afrit' was om 4 uur 's morgens bij zo'n 5 tot 7 graden onder nul. Ze hebben die zaterdag vast lang in het donker gereden, want het was volgens het KNMI 'betrokken, somber en sneeuwbedreigend'. Eerst op Dokkum aan, daarna 'tegen de klok in' naar Franeker. Van de paarden en sleden van de harddraverij op het ijs zullen ze daar 's ochtends om half negen nog wel geen last hebben gehad. Bij daglicht zijn ze daarna lekker opgeschoten: om 13 uur kon kastelein Semeins in Stavoren zijn handtekening plaatsen. Het was al donker toen ze de stadsherberg in IJlst bereikten en zich onder de 227 van Heslinga schaarden. 's Avonds om 8.55 uur waren ze weer terug in Stiens. Ferwerda en Westra hadden er precies 4 uur langer over gedaan dan Pim Mulier.

Er volgen een paar pittig koude dagen met op 30 december, de koudste dag van de winter, zo'n 16 graden vorst.

Op 3 januari 1891 is het ijs bij de Hembrug al aangegroeid tot een halve meter! De Maas is inmiddels berijdbaar voor paardenkarren. In De Bilt is het die ochtend zo'n 11 graden onder nul en in Zürich bij Harlingen vindt een kind de vriesdood in bed. Toch gaan er die dag meer dan 80 personen de elfsteden rond.

'Ondergeteekenden verklaren dat Thijs Roelofs Schuiling en Johannes Willems Wassenaar, beiden van Sint Jacobiparochie, op drie januari 1891 de navolgende plaatsen op schaatsen hebben bezocht.'

Zij moeten vroeg uit de veren zijn geweest, want om 5.50 uur was het café in Dokkum kennelijk nog gesloten. 'Geen kastelein' staat er bij de naam van onder-tekenaar Johannes van Klaveren.

Ze reden met de klok mee en bij windstil weer verliep de tocht voorspoedig: Heslinga tekende af om 9.40 uur, het traject Sloten - Stavoren ging in krap twee uur. Om 6.25 uur waren ze weer terug in St. Jacobiparochie, weliswaar te laat voor de harddraverij met paard en arreslee, maar vroeg genoeg om het gesprek in de kroeg te doen keren. Schuiling en Wassenaar hebben hun tocht vermoedelijk in zo'n veertien en een half uur afgelegd.

De daaropvolgende dagen tempert de vorst enigszins. Het dooit zelfs wat. Maar tijdens de 'Internationale Hardrijderijen voor Liefhebbers' op 6 en 7 januari in Amsterdam is het weer koud en zonnig. Het ijs in het Noordzeekanaal is op 10 januari 52 cm dik en op het Sneekmeer ziet men zelfs na 67 cm boren nog geen water. Toch heeft de ijsvloer in Friesland wel wat van de dooiaanval te lijden gehad.

'Den 10den januari achtienhonderd eenennegentig hebben Anne Johanna de Groot van Deerzum en Johannes Sjoerds Santema van Bozum en Martin Luitzens Kingma van Jellum de elf steden van Friesland op een dag bezocht. Volgens afspraak troffen ze elkaar (ook al op zaterdag!) om 4.30 uur bij de Weidumerhout aan de Zwette. Via Leeuwarden reden ze naar Dokkum (9.15 uur) en weer terug naar Leeuwarden. Het moet zo'n 10 graden onder nul zijn geweest. In de aantekeningen lezen we: 'Des morgens van dezen dag vertrok een arreslede van Leeuwarden naar Dokkum aangespannen met vier paarden en beladen met 8 personen. Deze dag is erg mistig geweest.' Dat rijmt overigens niet met het dagboek van vervener Hendrik Feddes van Dam uit Gorredijk, die bij een mooie barometerstand 'prachtig, vorstig weer' waarneemt.

De drie rijden tegen de klok in naar Franeker. Om 16.20 uur tekent kastelein Semeins in Stavoren. Hoewel er dus weinig tijd meer rest voor donker komen ze toch om 18.30 uur in Sloten aan. Daarna krijgen ze oponthoud: 'en voor misrijden op de Slotermeer 1 uur ruim' staat er in een wat kriebelig handschrift. Dat 'ruim' is waarschijnlijk wel wat ruim genomen, want om 20.30 uur kan Heslinga in IJlst zijn handtekening weer eens zetten. Na een tocht van 18 uur en 50 minuten is Kingma om 23.20 uur weer bij de Weidumerhout. Of De Groot en Santema zo ver met hem zijn meegeschaatst en vervolgens weer terug naar huis zijn gereden, heb ik uit hun aantekeningen niet kunnen opmaken.

Half januari valt er een flink pak sneeuw, het ijs wordt onberijdbaar. Op 23 januari begint het eindelijk te dooien.

Ergens tussen half december en de fatale sneeuwbuï moet ook Gerrit Ymes Vellenga uit Oosterend (ten noordoosten van Bolsward) de schaatsen onder hebben gebonden voor zijn tocht langs de Friese elf steden. De precieze dag staat er niet bij, maar de vertrektijd werd door ene D. Landstra (buurman - metgezel?) minutieus afgetekend op 31 minuten over 5. Niet eens zo heel vroeg. Heeft Gerrit eerst de koeien nog gemolken? Hij had een krappe twee uur nodig om (over de

trekvaart?) Leeuwarden te bereiken. Via Dokkum, Franeker en Harlingen arriveerde hij om 3.45 uur in Bolsward, waar hij niet liet tekenen. Tijdnood, gewoon vergeten, of kenden ze hem daar toch wel?

Hoewel hij al ruim de helft van de afstand achter de rug had, moet de verleiding groot zijn geweest om af te buigen naar de boerderij waarin hij zo'n 25 jaar eerder was geboren. Voor donker thuis, op verhaal komen bij de warme kachel en dan zelf de koeien nog maar even onder handen nemen. Het had gekund, maar de jonge Vellenga was uit ander hout gesneden. Hij ging door! Veel houvast hebben we niet aan de spaarzame aantekeningen op het gescheurde briefje, maar het moet een barre tocht zijn geweest. Hoewel de tijden netjes zijn bijgehouden, heeft hij nog maar twee keer laten tekenen: in Workum om 4.40 uur door Joh. Sensma en te Sloten om 9.15 uur door J.W. de Jong. Daarna moet hij zonder dwalen over het Slotermeer zijn geraakt.

Was de stadsherberg in IJlst al dicht om 10 voor elf of gunde hij zich geen tijd om van het ijs te gaan? Via Sneek was Vellenga om middernacht weer terug in Oosterend. Uit en thuis in 18,5 uur.

Niko Mulder

*Van 27 December 1890, herrechten
de Heeren D. d. Ferwerda en J. Westra
van uit Sneek, de elf steden van
Friesland per schaats. —
Tot waanberg deenen de hand,
tekeningen van ingepaarden uit de
respectieve steden. —*

<i>Steden</i>	<i>uur</i>	<i>Handtekeningen</i>
Dokkum	5.30	Prod. Oleg.
Francken	8.30	St. Vries. Looymant.
Harlingen	9.	de Pong
Leeuwarden		W. J. de Schaap
Bolsward	10.35	M. J. Mulder.
Workum	11.20	J. Louma
Hardeloop	12.05	G. J. Huttlinger
Stavoren	1	F. Lermans.
Sloten	3.50	J. de Jong
IJlst.	5.00	J. Heslinga.
Sneek	5.25	J. P. Bokken
Leeuwarden	7.50	H. van der Lee
STIENS	8.55	M. Mulder

27 december 1890 – Elfstedentocht Ferwerda en Westra met handtekening van Heslinga, herbergier te IJlst. (collectie Anrie Broere)

Boek en Zopie.

30 jaar Jaap Eden Trofee - Huub Snoep

Ter gelegenheid van de dertigste marathonwedstrijd om de Jaap Eden Trofee werd het boekje met de bovenstaande titel gepubliceerd. Na een korte beschrijving van de ontstaansgeschiedenis van het marathonschaatsen op kunstijs geeft '30 jaar Jaap Eden Trofee' een historisch overzicht van deze klassieker uit de marathoncompetitie.

Te bestellen bij Bram Raadsen, Graan voor Visch 18818, 2132 GJ Hoofddorp, telefoon/fax 023-5614054. De kostprijs bedraagt f 12,50.

Schaatsend Nederland door de eeuwen heen - René Diekstra

Volgens de beschrijving op de achterzijde is 'Schaatsend Nederland door de eeuwen heen' een unieke tocht door de geschiedenis en een lust voor het oog. Daarmee is niets teveel gezegd, want autodidact Diekstra is er -twee jaar na het verschijnen van 'Glijden door de tijd op bevroren water'- wederom in geslaagd een prachtig winters boek te maken. De kleurige en originele schilderijen met daaromheen informatieve teksten en historische verhalen maken het boek tot een must voor de liefhebber van het winterse ijsvermaak. De speciale aandacht voor de 'soms wat vergeten ijzeren schaatsen' en de realistische geschilderde aquarellen naar het voorbeeld van historische foto's -zoals die van het door brand verwoeste Leidense stadhuis, bekend uit het fotoboek 'Winter 1928/9 in Nederland - geven het boek een extra dimensie. Op een der laatste pagina's wordt onze verzamelkring 'De Poolster' in de schijnwerpers geplaatst. Wie weet levert dat weer nieuwe leden op. 'Schaatsend Nederland', een aanrader voor de feestdagen!

Het boek is te verkrijgen in de boekhandel voor f 39,00. Het is een uitgave van uitgeverij Kok uit Kampen. (ISBN 90.242.9436.3)

IJspret in Brunnepe - Sam Hörchner.

IJspret in Brunnepe met als ondertitel Honderd jaar Brunneper IJsclub V.Z.O.D. 'Vooruitgang zij ons doel' - Sam Hörchner, Dik van der Kolk, Aart Spijkerboer en Henk Voerman

Het jubileumboek van 'Vooruitgang zij ons doel' is een wel zeer complete geschiedschrijving geworden, die begint met een stukje uit de Kamper Courant van 4 februari 1909: 'De Brunneper IJsclub had gezorgd dat de hele stad van haar ijspret kon vernemen.' Door de uitgave van dit jubileumboek heeft de club er nu zorg voor gedragen dat ook u -nu in 2000 en al is het dan op papier- kunt meegenieten van de door V.Z.O.D. georganiseerde ijspret. Een pronkstuk in het rijtje van de jubileumboeken.

Te bestellen (zolang de voorraad strekt) bij Dik van der Kolk, Stevinstraat 3, 8265 BK Kampen (tel. 038-3319320). Voor het boekje betaalt u, inclusief verzendkosten, f 27,50. Beslist de moeite waard!

Snie & Iis - Sneeuw & IJs, Teake Oppewal.

Deze royale bloemlezing van Friese wintergedichten met een Nederlandse vertaling getuigt van het verlangen naar een wekenlang durende winter met ijs en veel schaatsplezier. Bericht uit de Leeuwarden Krant, kost fl. 25,-

Vitrine 10.

Schaats met een brede grove houten hals.

Uit de collectie:
Harry Karssies.



Foto Harry Karssies



Foto Bart v.d. Peppel.

Mooie krul-schaats met koper ingelegde voet - stapel. Let op de prachtig uitgesneden hakriemen.

Uit de collectie:
Wiebe Wijnja.

Schaatsen met het merk J.L. Emer of J. Lemer. Zie Oproep 2. Bladzijde 12.

Uit de collectie:
Harry Karssies



Foto Harry Karssies

Schaatsen afkomstig uit de Alblasserwaard

Ovale polychrome keramische plaat met ijsgezicht met kolven-
de figuren.

Afm. 12,5 x 16,5 cm.
1880 – 1890. Makkum.

Geschilderd door
Willem ten Zweege.



Herinneringstegel.
Kees Verkerk wordt in 1967 wereld-
Kampioen in Oslo.

Collectie Tegelmuseum Otterlo.

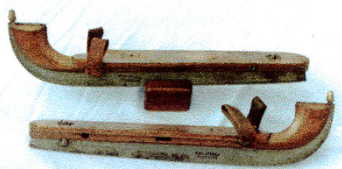


Foto K.v.d.Ham

Schaatsen van W.C. van Iperen Meerkerk.

Uit de collectie Krijn van der Ham.



Stempel van W.C.v.JPEREN
MEERKERK

Historische Schlittschuhe - Donata Holz en Karen E. Hammer.

Het boekje 'Historische Schlittschuhe' werd uitgegeven als begeleidend materiaal bij de tentoonstelling 'Historische Schlittschuhe-Vom Eisknochen zum Rennschlittschuh'. Het naar een idee van medeverzamelaar Fred de Vegt samengestelde boekwerkje neemt een duik in de geschiedenis van de schaats en het schaatsenrijden. Met name de hoofdstukken over het schaatsenrijden in het Spreewald - Fred de Vegt schreef daar al over in Kouwe Drukke nr. 4- en de omgeving van Bremen zijn voor ons 'van over de grens' zeer lezenswaardig. In het veertig pagina's tellende boekje zijn een aantal schitterende illustraties opgenomen, waarvan een groot deel in kleur. Alleen jammer dat er geen afbeelding in staat van een Brennemoorse schaats.

U kunt het boekje bestellen bij Kulturstiftung Landkreis Osterholz, Klosterkamp 5, D-27711 Osterholz-Scharmbeck. (fax 00494791964114). De prijs bedraagt 22,80 DM.

Schaatsen 2001, redactie Wim Swart, Carla Person en Eugenie van Stratum

Ofschoon de in 'Schaatsen 2001' opgenomen 'Friesland special' -wat is nu eigenlijk een special- wat overdreven aandoet, is deze vierde editie van het magazine 'Schaatsen' een aantrekkelijke uitgave om te lezen. Interviews met topschaatsers, historische verhalen zoals 'Bloedreizen op Zuiderzee en Waddenzee' en veel aandacht voor het schaatsen op natuurijs geven deze uitgave van de Telegraaf Tijdschriften Groep de inhoud die je van een dergelijk magazine mag verwachten. Een hele verbetering t.o.v. het vorig jaar is dat de productinformatie beperkt is gebleven, de gemiddelde lezer van een dergelijk magazine zit daar mijns inziens namelijk niet altijd op te wachten.

'Schaatsen 2001' is te koop in de boekhandel. U betaalt slechts f9,75.

Schaatsseizoen '99-'00 - Hedman Bijlsma e.a.

Na het schaatsseizoen '72-'73 verscheen de uitgave 'Schaatsseizoen' voor het eerst, destijds nog gesplitst in een heren-en damesuitgave. Inmiddels heeft het, nog vrijwel ongewijzigde, redactieteam o.l.v. Hedman Bijlsma de achtentwintigste jaargang gepubliceerd. Schaatsseizoen '99-'00 geeft een overzicht van het voorbije schaatsseizoen. Naast het statistisch gedeelte hebben de geschreven teksten gelukkig ook steeds meer ruimte gekregen in 'Schaatsseizoen', zodat het statistisch jaarboek -want dat blijft het- ook voor de niet-cijferars een interessante uitgave is. Na het verschijnen van 'Schaatsseizoen' kan het nieuwe schaatsseizoen voor mij pas echt beginnen!

Te bestellen door overmaking van f45,00 (inclusief verzendkosten) op giro 341405 t.n.v. Stichting Schaatsseizoen, Kennemerland 286, 9405 LT Assen onder vermelding van '28^e jaargang'.

Slagen op het ijs - Bram Buruma en anderen

Velen van u visten helaas achter het net na aankondiging in KD 9 van de gratis bij Aegon verkrijgbare uitgave 'Slagen op het ijs'. Het boekwerk is nu echter ook als commerciële uitgave te koop in de boekhandel. 'Slagen op het ijs' is daar verkrijgbaar voor f35,00. T.o.v. de eerder vermelde uitgave zijn nu o.a. interviews met Rintje Ritsma en Gianni Romme opgenomen. Voor diegenen die de eerste uitgave hebben gemist, sla nu uw slag!

Tom Streng.

Kolven of slingerspel ?

Naar aanleiding van de reactie van René Diekstra in de vorige Kouwe Drukke over een tegel met een kolvende figuur in mijn artikel over wintersporten op tegels het volgende. In 1979 verscheen het boek "Kinderspelen op Tegels" van Jan Pluis. Hierin wordt ook het kolven behandeld. Er worden verschillende tegels met kolvende figuurtjes, ook op het ijs, afgebeeld en, inderdaad, op geen ervan staat een figuur met een kolfstok in de lucht zoals op de gewraakte tegel. Nu zegt dat niet alles. Pluis bespreekt namelijk alleen representanten van *tegelseries met kinderspelen*. De tegel die in mijn artikel is afgebeeld en ook die van René Diekstra vallen daar niet onder. Dat zijn zogenaamde *landschapstegels* en deze worden in het boek van Pluis niet behandeld. Zekerheid over wat de figuur met de stok in de lucht doet geeft deze studie dus niet. Misschien zullen we deze pas krijgen als de prent wordt opgespoord die als voorbeeld voor de tegelschilder gediend heeft. Zolang blijft het gissen.

Volledigheidshalve vermeld ik dat op Friese keramische platen, die in de 19de en begin 20ste eeuw met wintertaferelen werden gemaakt, de kolvers wel in de goede houding zijn afgebeeld. Tja....., en als wij naar oude schilderijen met winterlandschappen kijken dan zien wij daarop ook kolvende figuren en deze slaan ook niet met de kolfstok in de lucht. Als voorbeeld diene een fraai schilderij van Averkamp, een bekende in Kampen wonende schilder van winterlandschappen uit het begin van de 17de eeuw. Zou Diekstra dan toch gelijk hebben?

In bovengenoemd boek wordt ook het keislingeren als kinderspel genoemd. Hierbij wordt een keitje in een stukje leer gedrukt en dit wordt eruit geslingerd doordat het leertje aan een touwtje is bevestigd waarmee geslingerd wordt. Op deze wijze doodde de kleine David de grote Goliath. Ik krijg niet de indruk dat de persoon op beide landschapstegels deze sport bedrijft en een touwtje in de hand heeft. Eerder denk ik aan een soort stok.

Dit geldt zeker voor de door mij afgebeelde tegel. Bij de tegel van René Diekstra is de stok minder recht en heeft de stok, bijna aan het eind, nog een soort vertakking die ik niet kan duiden. Voorlopig



houd ik het erop dat de afgebeelde figuur bezig is met kolven, in het verre verleden ook op het ijs een geliefde en veel beoefende sport. Dat de schilder een andere, waarschijnlijk weinig beoefende, sport zou afbeelden ligt niet zo voor de hand.

Pas als landschapstegels opduiken waarbij de figuur in een

typische kolfhouding is afgebeeld ga ik twijfelen. Maar tot nu toe ben ik deze in een periode van zo'n 40 jaar niet tegen gekomen. Zolang sluit ik mij aan bij de woordvoerder van het tegelmuseum in Otterlo: "Het zal wel kolven zijn", hoewel ik wel wat ben gaan twijfelen.

Minne Nieuwhof, Bennekom

De kunstijsbaan 'LE POLE NORD'

Schaatsen onder een dak.

Het is tegenwoordig zo gewoon. Overdekt schaatsen is de trend in schaatsend Nederland. Op een enkele uitzondering na zijn alle Nederlandse kunstijsbanen (semi-) overdekt.

In het midden van de negentiende eeuw ontstond de interesse voor het overdekt schaatsen. In het vaak door barre winterse koude geteisterde Canadese Quebec City bestond al in 1854 de mogelijkheid voor 'indoor skating'. Er was echter geen sprake van kunstijs. De kou moest binnenkomen via open vensters en deuren en moest een ondergespoten betonnen vloer veranderen in een ijsbaan. In deze koude streken was dit echter geen enkel probleem.

In andere streken was men minder bedeed met een regelmatig terugkerende koudegolf. Kunstmatig gemaakt ijs moest het alternatief vormen voor de liefhebber van het schaatsenrijden. Een bijzondere soort kunstijs was dat van W.D. Bradwell. In 1841 werd een baan geopend in de Bakerstreet Bazaar in de omgeving van Regent's Park, Londen. Er was hier echter sprake van een mengsel dat ijs moest vervangen. Het schaatsen hierop was zeer vermoeiend en na een val kon men als meelmolenaar naar huis.

In 1876 werd in Kingsroad in de Londense wijk Chelsea de eerste Europese kunstijsbaan gebouwd. Het water werd hier in bevroren toestand gebracht door een koperen buizenstelsel te vullen met gekoelde glycerine, een systeem bedacht door professor Gamgee. Volgens Buttingha Wichers lag de beste baan echter in de badplaats Southport. Het altijd uitmuntende ijs kon vergeleken worden met het beste 'zwarte ijs'.

Rue de Pergolèse

Na Frankfurt en Munchen opende in 1890 in Parijs de eerste overdekte kunstijsbaan haar poorten aan de Rue de Pergolèse. Deze "kunstmatige" ijsbaan, zoals hij door Buttingha Wichers werd genoemd, werd geopend 'met het doel de liefhebbers van ijsvermaak in de gelegenheid te stellen bij alle weersomstandigheden zich in het schaatsenrijden te oefenen'. De cirkelvormige ijsbaan had een middellijn van 52 meter en had zodoende een ijsoppervlak van maar liefst 2100 vierkante meter. De bevroering van het ijs werd verkregen door vloeibare ammoniak in een buizenstelsel van 16 kilometer te laten stromen. Helaas vertoonden zich lekkages in het buizenstelsel. De ammoniak kwam op die plaatsen in aanraking met het ijskoude water, zodat de ammoniak gelijk oploste en de buizen zich vulden met het water. Na vele vergeefse pogingen werd de baan aan de Rue de Pergolèse spoedig gesloten. Enkele jaren hiervoor waren er in Parijs al plannen geweest om te komen tot een kunstijsbaan. De gemeente Parijs had zelfs al terreinen verkocht aan een Engelse maatschappij, dezelfde die in 1876 de eerste kunstijsbaan in Egeland had gebouwd. Ook de naam was al bedacht: The Parisian Skating Ring. Helaas, de omwonenden maakten bezwaar en het hele plan werd afgeblazen.

Le Pôle Nord

Op 1 oktober 1892 werd eveneens in Parijs de kunstijsbaan Le Pôle Nord geopend aan de Rue de Clichy. In tegenstelling tot het ijspaleis aan de Rue de Pergolèse was de inrichting van de baan rechthoekig van vorm. Met een lengte van 40 meter

en een breedte van 18 meter bedroeg het ijsoppervlak 720 m², aanzienlijk kleiner dus dan de eerdere Parijse baan.

Dat er sprake was van een nieuwigheid blijkt wel uit het feit dat de pers het publiek adviezen gaf betreffende de te dragen kleding bij het schaatsen. De journalist Edmond Renoir ging in de krant *Le Monde Illustré* zelfs zover in het geven van advies dat hij de dames aanraadde, zij schaatsten volgens de zeden van die tijd in wijde rokken, om zich te matigen in het schaatsenrijden. Dit ondanks de temperaturen die d.m.v. calorifères tussen de 15 en 18 graden Celsius werden gehouden.

De wanden van Le Pôle Nord waren beschilderd met poollandschappen en de baan werd 's avonds elektrisch verlicht. De benodigde stroom werd opgewekt d.m.v. stoommachines en een dynamo. Levende muziek zorgde voor vertier voor zowel de zich op het ijs bewegende massa als het publiek naast de ijsvloer.

Op het ijs van Le Pôle Nord kon de jeugd zich vermaken met het nieuwe spel ijshockey en er werd zelfs een schaatswedstrijd gehouden waarbij de mannen waren gekleed in jacquet en ook de deftige hoge hoed ontbrak uiteraard niet.



Fig. 3. Gezicht op de kunstmatige ijsbaan „Le Pôle Nord” te Parijs.

De technische installatie.

In het tijdschrift 'De natuur' van 15 februari 1893 beschrijft dr. H. van de Stadt de wijze waarop het ijs van Le Pôle Nord werd gemaakt:

'Ook nu wordt de afkoeling en bevroering van het water verkregen door een stel ijzeren pijpen, die te zamen een lengte hebben van ongeveer 5 kilometers, doch

waarin niet zoals vroeger ammoniak circuleert, maar een sterke oplossing van chloorcalcium, die vooraf tot een temperatuur van eenige graden onder het vriespunt van water is afgekoeld. In fig. 1 ziet men een voorstelling van de machinekamer, door den ingenieur Stoppani op zeer bevredigende wijze ingericht.

Links ziet men in de figuur twee stoommachines, systeem Corliss, ieder van 50 paardekrachten, waardoor de rechts geteekende koudmakende toestellen, systeem Fixari, worden in werking gebracht. Door middel van pompen wordt ammoniakgas samengeperst in vloeibaren toestand overgebracht en in ijzeren cilinders (op den voorgrond aan de rechterzijde der figuur) opgevangen.

Vandaar wordt de vloeibare ammoniak naar een groot reservoir gevoerd, waarin zij door buizen circuleert en tot den gasvormigen toestand terugkeert om opnieuw door de pompen te worden samengeperst, en zoo vervolgens, waaruit volgt, dat dezelfde voorraad ammoniak voortdurend dienst doet. Bij het overgaan van den vloeibaren in den gasvormigen toestand wordt echter veel warmte verbruikt, en daardoor een krachtigen afkoeling verkregen van de oplossing chloorcalcium, waarmede het groote reservoir is gevuld. De koude chloorcalcium-oplossing wordt nu vervolgens door het buizenet der ijsbaan geperst.

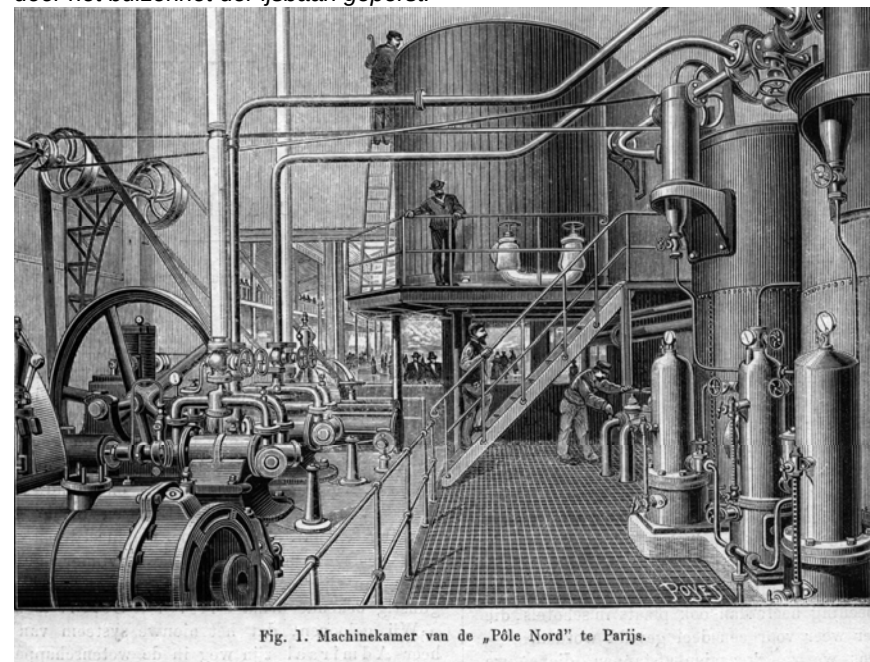


Fig. 1. Machinekamer van de „Pôle Nord” te Parijs.

Dit buizenet is in sectiën verdeeld, die op twee hoofdbuizen A en B (fig. 2) uitkomen; de snelheid van het rondstroomen der afkoelingsvloeistof kan naar welgevallen geregeld worden. Bovendien is gebleken, dat het voor het verkrijgen eener regelmatige bevroering noodig is., de richting van de strooming der chloorcalcium-oplossing van tijd tot tijd te veranderen. Ten einde te voorkomen, dat de slangvormige buizen door de uitwisseling van temperatuur, waaraan zij

onderhevig zijn, zouden krom trekken of barsten, heeft men ze uit stukken vervaardigd, die met wrijving over een zekere lengte in elkaar kunnen verschuiven ' Iedere avond werd het ijsoppervlak vernieuwd. Na verwijdering van het ijsschraapsel werd op het overgebleven ijs een laag water gebracht zodat er de volgende dag weer een spiegelgladde ijsbaan lag.

Toch moest ook Le Pôle Nord na opening haar poorten nog diverse keren sluiten. Of dit met technische mankementen te maken had is mij niet bekend.

Palais de Glacé.

H. van de Stadt, schrijver van het artikel in 'De natuur', vroeg zich overigens af of het publiek in voldoende mate zou blijven toestromen om de onderneming winstgevend te doen maken. Het antwoord op zijn twijfel lezen we in 'the Badminton Library' van 1902. Daarin wordt melding gemaakt dat Le Pôle Nord zo populair was dat in 1893 aan de Champs Elysées een tweede kunstmatige ijsbaan werd geopend met de naam Palais de Glacé.

De oppervlakte van deze nieuwe baan bedroeg 950 vierkante meter, aanzienlijk meer dan Le Pôle Nord. Waarschijnlijk is dit ook de reden geweest dat Le Pôle Nord aan de Rue de Clichy in 1898 definitief de poorten sloot. Gewoon een gebrek aan klandizie!

Tom Streng

BRONVERMELDING:

- The Badminton Library - J.M. Heathcote, C.G. Tebbutt, T. Maxwell Witham (1902)
- Tijdschrift 'De natuur' - dr. H. van de Stadt (15 februari 1893)
- Schaatsenrijden - Mr. J. van Buttingha Wichers (1888)
- Le patinage sur glace - Jeanine Hagnauer (1968)

De geschiedenis van de skeeler (3) – de naoorlogse jaren.

Havekotte.

En toen werd het enkele jaren heel stil in Nederland op wegschaatsgebied, totdat eind jaren vijftig Jaap Havekotte Sr. op de markt kwam met tweewielers, voorzien van grote rubberwielen, die bedoeld waren om de zomer en de ijsloze winters "schaatsen" mee door te komen. In die tijd waren er nog nauwelijks kunstijsbanen. De enige kunstijsbaan was, als ik het goed heb, de HOKY in Den Haag.



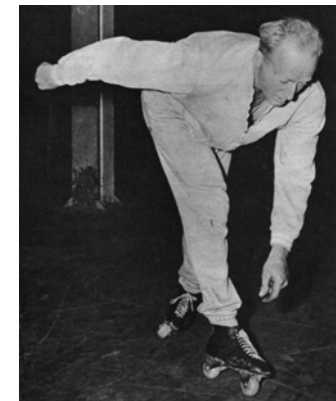
Om deze tweewielers te promoten - ik gebruik met opzet niet het woord wegschaats, want ze waren niet specifiek voor de weg bedoeld - organiseerde Havekotte een aantal wedstrijden in grote veilinghallen, o.a. in Aalsmeer, Honselaarsdijk en Oud-karspel,

met de toenmalige schaatstoppers Henk v/d Grift, Wim de Graaf, Wim v/d Voort en Gerard Maarse. De opbrengst van deze wedstrijden kwam te goede aan het

trainingsfonds van de kernploeg. Er werd toen het lieve sommetje van 6000 gulden bij elkaar gereden.

Havekotte maakte deze tweewielers niet zelf, maar importeerde ze uit Duitsland. Onder op de schoen staan de letters **H.A.G.O.**, maar Havekotte kan zich helaas niet de betekenis hiervan herinneren. Het is nooit een groot succes geworden en er zijn niet meer dan enkele duizenden van verkocht.

Er bestonden in de buurt van de veilinghallen wel een paar trainingsgroepjes. De trainer van zo'n groepje in het Westland was Wim v/d Voort, die enkele malen per week in de veilinghal van Honselaarsdijk zijn pupillen de nodige techniek en strijdlust probeerde bij te brengen. Het was in die tijd nogal een mannen-aangelegenheid, want in een uitgebreide reportage in de Katholieke Illustratie van oktober 1959 (de zuilen stonden toen nog stevig overeind) staat apart vermeld – met foto – dat Wim v/d Voort ook een leerlinge had!

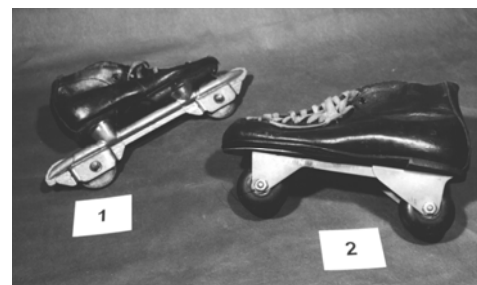


Wedstrijd.

Een wedstrijd op deze tweewielers met grote gevolgen of beter gezegd: die grote gevolgen had kunnen hebben is gehouden op 5 april 1959 in de bloemenveiling van Bovenkarspel in West Friesland. Dit was een koppelwedstrijd en de winnaars waren Rozendaal en Vermeulen. De afvalwedstrijd werd gewonnen door Chris Meeussen. De gehele toenmalige kernploeg deed mee en wegens groot succes zou deze wedstrijd in 1960 herhaald worden. Helaas is dit niet doorgegaan, want de toenmalige bevoogdende K.N.S.B. boycotte deze wedstrijd. Waarom? Konden de deelnemers een klein prijsje verdienen? Het is onbekend. Zouden de leden van de kernploeg wel meegedaan hebben, dan zouden ze uitgesloten worden van wedstrijden op natuurijs. Tijden veranderen, besturen dus ook. Toen begin zestiger jaren de kunstijsbanen kwamen, was het met deze tweewielers gauw gedaan.

IJzeren wieltjes.

Min of meer tegelijkertijd heeft een ander type wegschaats een kort leven gehad.



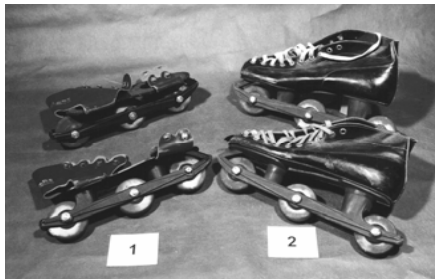
Een zekere heer Laan was op het idee gekomen om in Heerhugowaard een ijsbaantje van kunststof aan te leggen in de open lucht. Daar zou dan serieus getraind kunnen worden met tweewielers, die massieve, smalle ijzeren wieltjes hadden. Havekotte kreeg opdracht er een vijftigtal van te maken en dit project zou dan met kunststof ijsbaantjes in heel Nederland een

grote vlucht moeten nemen. Helaas, de victorie begon niet in Heerhugowaard en het is bij dit ene baantje gebleven. Havekotte heeft het er toen wat de twee- of meerwielige wegschaats betreft maar bij laten zitten, want veel heil zag hij er niet meer in. Als je er hem nu in 't jaar 2000 naar vraagt klinkt er nog steeds iets van spijt in zijn stem door dat hij de hele wegschaats- en skeelerevolutie commercieel heeft onderschat. Let op: het woord skeeler is tot nu toe nationaal zowel als internationaal in geen enkele publicatie gebruikt!

De Roll Racer.

In de 2^e helft van de zestiger jaren duikt er een nieuwe naam op van een drie-wielige wegschaats.

Waarschijnlijk heeft eerder genoemde **D. Laan**, woonachtig in Bovenkarspel, deze wegschaats ontworpen en op de markt gebracht, want in een reclamefolder uit die tijd (in 4 talen) staat een brief afgedrukt van een dankbare klant uit Friesland aan de heer Laan. Of hij ook de maker is, is niet met zekerheid te zeggen, want in de folder staat dat nadere inlichtingen te verkrijgen zijn bij de firma Vanmin, overigens zonder verdere plaatsaanduidingen. Ons Poolsterlid Teun Wanink heeft in 1969 een paar van deze Roll Racers gekocht en er 's zomers met veel plezier op rondgetoerd. Ook in Rusland werdten in die tijd wegschaatsen gemaakt, volgens de verhalen in een vliegtuigfabriek in Moskou. Teun Wanink heeft ook van dit type een paar in zijn bezit.



Reinier Paping, winnaar van de Elfstedentocht, nu op Skeelers een baantje trekkend op straat.

De skeeler.

En dan, eindelijk, eind zestiger jaren, duikt de naam skeeler op. Met een uitgebreide reclame-campagne wordt dit produkt onder de aandacht gebracht van het brede publiek. In een 2 pagina's grote advertentie in de Panorama van april 1969 worden de talloze mogelijkheden uit de doeken gedaan. Men onderscheidde de senior skeeler met vaste schoen en de junior skeeler, waarbij de schoen vervangen is door twee leren opzetstukken; daardoor kon de skeeler over de gewone schoen gebonden worden..

Dit laatste systeem is trouwens in de dertiger jaren al bedacht door een Nederlander en op de markt gebracht onder de naam Practicus schaats schoen.

Naamgeving.

De namen skeeler en skeelers zijn in 2000 al zo ingeburgerd (en staan zelfs in de "dikke Van

Dale") dat men er hele maal niet meer bij stil staat hoe deze woorden zijn ontstaan. Navraag bij de heer Zandstra leert ons het volgende.

De skeelers die in de Panorama te koop werden aangeboden zijn een Engels produkt, gemaakt door de firma Mettey, fabrikant van speelgoed. Eén van de medewerkers van dit bedrijf heeft de naam bedacht en wel als volgt: hij heeft de woorden "skates" en "wheels" samengetrokken en daar "skeelers" van gemaakt. Een nieuw woord was geboren: als merknaam, nog niet als soortnaam! Deze merknaam werd officieel geregistreerd

Reclame.

Men heeft een stevige reclamecampagne opgezet om de skeeler op grote schaal – de importeur had 100.000 paar ingekocht – te verkopen. Zo heeft men b.v. Reinier Paping ingehuurd om demonstratie-ritjes te maken, men heeft de "Amstel Tigers" er ijshockey op laten spelen en een showgroep, de "Roll Dollies", gaf in Amsterdam-Hilton een voorstelling voor de Nederlandse pers.

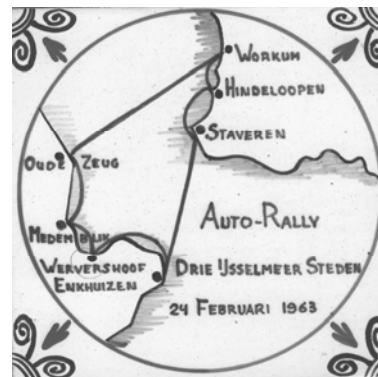
De importeur van "Skeelers International" had zijn zaak op de Weteringschans 201/203. Het is me (nog) niet gelukt de naam van deze firma te achterhalen. Een lang leven is deze onderneming niet beschoren geweest, want begin zeventiger jaren was er al een andere zaak in dit pand gevestigd. Deze importeur heeft dus indirect aan de basis gestaan van twee nieuwe woorden; maar hoe de merknaam tot soortnaam is geëvolueerd is een heel ander en waarschijnlijk lang verhaal. Dus dat komt in een vierde aflevering aan bod, tegelijk met een verslag hoe de grote rage van het skeelers in 2000 is ontstaan.

Anrie Broere.

Gelegenheidstegels over het gebeuren op het ijs (9).

De meeste tegelverzamelaars hadden tot voor enige jaren alleen oog voor vroege tegels, uit de 19de eeuw of daarvoor. Ze konden nooit oud genoeg zijn! Ook de tegels die ik in de voorgaande bijdragen behandelde behoorden tot deze categorie. De laatste tijd valt evenwel een kentering te bespeuren, en is er een groeiende

belangstelling voor tegels die aan het eind van de 19de eeuw en in de 20ste eeuw zijn gemaakt zijn. Deze periode wordt tegenwoordig wel de tweede gouden eeuw van de tegel genoemd. Vooral naar de zogenaamde Jugendstiltegels uit deze periode met vaak zeer fraaie vaak ornamentale decors bestaat nogal wat vraag. Andere tegels die meestal van recente datum zijn, zijn de zogenaamde gelegenheidstegels. Dit zijn tegels die gemaakt zijn als herinnering aan een bijzondere gebeurtenis. Ik ken nog niemand die zich toelegt op het verzamelen van dit soort tegels, maar ik ben er zeker van dat dit ook een interessant verzamelgebied zou kunnen zijn.



Voor de nijvere speurder op regionale marktjes zullen deze soms nog voor een prikje te koop zijn.

In dit artikeltje wil ik enkele tegels de revue laten passeren die gemaakt werden naar aanleiding van gebeurtenissen die te maken hebben met het gebeuren op het ijs. Te beginnen met het aardige tegeltje (Afb.1) dat werd gemaakt naar aanleiding van een autorally, die in de strenge winter van begin 1963 plaats vond op het IJsselmeer. Een uniek gebeuren! Zijn er nog leden van de Poolster die hieraan hebben meegedaan? Op het tegeltje staat "Drie IJssel- meer steden". Blijkbaar werden alleen de drie Friese steden meegeteld en deden de twee Westfriese partners Medemblik en Enkhuizen officieel niet mee. Of zit dat anders in elkaar?

Wanneer de ijsclub "Tjallinga" in Huizum in 1979 100 jaar bestaan heeft, wordt door de pottenbakkerij "Aurora" in Workum (zoals op het etiket achterop de tegel vermeld staat) als herinnering een eenvoudig tegeltje gemaakt (Afb.2). Zijn er in het verleden meer ijsverenigingen geweest die bij een jubileum zo'n tegel lieten maken?

Als Kees Verkerk uit Puttershoek in het eind van de zestiger jaren zijn triumpfen viert, dan vormt dit een aanleiding om deze te ver- eeuwigen op een tegel. Daarvan getuigen de twee afgebeelde tegels die naar aanleiding van zijn kampioenschappen in 1967 en 1969 gemaakt werden. (Afb. 3 en 4). Voor mij zijn dat nog altijd tijden om U tegen te zeggen! Ik heb er nooit speciaal naar gezocht, maar er moeten toch veel meer van dit soort tegels gemaakt zijn. Wie kan mij op het spoor ervan zetten?



Tot slot het ijsgebeuren waarvan menige schaatser slapeloze nachten heeft gehad. De tocht der tochten! De elfstedentocht, waarvan de laatste hoe lang geleden al weer gehouden werd? We hopen dat er deze winter weer eens een elfsteden- tocht



komt, en dat voorzitter Kroeze weer de bijna magische woorden "it sil heve" uit zal spreken. En wat zou nu mooier zijn wanneer dit artikeltje beëindigd had kunnen worden met een mooie tegel over een recente elfstedentocht, maar helaas zo'n tegel heb ik niet kunnen vinden. Komen deze werkelijk niet voor? Ongelooflijk!! Ik dacht dat ik via internet zo'n tegel getraceerd had, maar verder ben ik niet gekomen. Nog een suggestie aan de producenten van tegels: maak ook eens een tegeltableau waarop alle elf Friese steden zijn afgebeeld, eventueel gedrapeerd met wapens, vlaggen en koek- en zopies (diskes op zijn Fries) en natuurlijk met files

zwoegende schaatsters in een sneeuwlandschap op de dicht gevroren vaarten en meren. Zoiets in een beperkte oplage op de markt brengen, en ziedaar een nieuw begerenswaardig collectorsitem!

En nu nog een oproep aan de leden van de Poolster. In het voorgaande heb ik nogal wat vragen gesteld. Over dit onderwerp is namelijk nog maar weinig studie gemaakt en nog niet veel bekend. Ik wil graag een overzicht krijgen van wat hierover gemaakt is. Daarom stel ik het erg op prijs fotokopieën te mogen ontvangen van gelegenheidstegels die op het ijsgebeuren betrekking hebben. Alvast bedankt voor de moeite!

Minne Nieuwhof, Bennekom

Een zee van ijs

Al eeuwenlang splitst de Zuiderzee – en later het IJsselmeer – Nederland in tweeën. Vaak was de zee bevroren, maar slechts zelden was het mogelijk over het ijs van de ene kust naar de andere te trekken. Hetzelfde gebeurde op de Waddenzee, waar de eilanden met regelmaat geïsoleerd raakten door de ijsmassa's.

Altijd oefende de onafzienbare ijsvlakte een bijzondere aantrekkingskracht uit. Niet alleen door het wonderbaarlijke natuurschoon, maar ook door de zucht naar avontuur. Schippers moesten bittere gevechten voeren tegen ondoordringbare ijsformaties. Schepen gingen verloren door kruiend ijs. Er werden wedstrijden gereden door de barre ijswoestijn. Vissers zwalkten dagenlang op losgebroken ijsvelden over de zee en zelfs kampeerden er lieden in een tentje in barre kou.

Maar ook trokken er tienduizenden schaatsenrijders over de ijsvloer van het IJsselmeer - een nog nimmer vertoond aantal -, toen op 4 februari 1996 de befaamde toertocht Enkhuizen – Stavoren werd gehouden.

Mensen staken de grootste ijsbaan van Nederland over met ossen, arresleden, op de schaats, per auto, fiets en brommer, maar ook te voet. Marken is al eeuwenlang het geliefkoosde einddoel van schaatstochten, want maar zelden kon er geschaatst worden op de zee en niemand wilde zich dat buitenkansje laten ontlopen. Zo ging het ook op de Waddenzee.

Over deze avonturen en de ongehoorde aantrekkingskracht van de bevroren Waddenzee, Zuiderzee en nu IJsselmeer gaat "Een zee van ijs", een uniek boek van de hand van de schrijvers Ron Couwenhoven en Huub Snoep dat eind januari verschijnt. In deze Kouwe Drukke vast een voorproefje: het verhaal van de autotocht van de heer Gazendam, die als eerste met de auto dwars over de Zuiderzee naar Urk reed.

'Een auto op Urk is even zeldzaam als een walvis in de Zuiderzee'

De eerste ouderwetse winter na bijna veertig jaar leverde in 1929 veel bijzondere tochten over de Zuiderzee op. De autotocht van de heer Gazendam bijvoorbeeld. Hij toog bijna dagelijks over het ijs van de Gouwzee maar Marken. Hij kwam daarbij op het idee om met een auto dwars over de Zuiderzee naar Urk te rijden. Het was even zoeken, alvorens hij metgezellen had gevonden. Maar het kwam er wel van: met een Chevrolet en een Harley-Davidson de Zuiderzee op. De Chevrolet haalde Urk, de Harley moest terug. De heer Gazendam vertrouwde zijn avontuur aan het papier toe.

Een bezoek over het ijs naar Marken was in de strenge winter van 1929 ongeveer ons dagelijks werk. Het bracht ons dan ook geen enkele emotie meer om de 'bevroren wastobbe' (de Gouwzee) met de auto over te steken. Haast zo goed als in een stad lagen er keurig naast elkaar verschillende banen voor schaatsenrijders, arresleden, auto's en daar omheen gleden de zeilschuiten, die wat minder gebonden waren aan een weg, ook al omdat ze afhankelijk waren van de wind. Op zekere morgen, nadat het 's nachts weer geweldig had gevoren, zei ik tot mijn vriend: "We moesten maar eens proberen om dwars over de Zuiderzee Urk te bereiken, daar zit copy in en de nodige foto's", en aangezien ik aan het laatste mijn hart verpand heb, lokte mij mijn eigen voorstel geweldig. Maar even vlot kreeg ik als antwoord: "Je bent gek, ik ga niet met je mee." Maar toen we 's middags weer op Marken zaten, kon ik mijn plan toch niet laten varen en vroeg zo langs mijn neus weg aan een visser: "Hoe ver is het naar Urk over zee?" Hij wist dat niet, maar zijn buurman vertelde me, dat het 21 Engelse mijl was, met een botter en gunstige wind 5 uur varen. En ik dacht zo bij mezelf: dat is 35 kilometer, met een normale wagen dus een uurtje rijden, want ik dacht, dat het ijs op de Zuiderzee van de Gouwzee niet veel zou verschillen.

En dan: dorpen kom je niet door, dus van veldwachters en verkeersagenten heb je geen last. 's Avonds in Amsterdam teruggekeerd was mijn eerste werk om deze of gene te interesseren voor mijn plan. Maar de één had het te druk, een ander moest de volgende dag op reis en weer een ander was totaal onvindbaar. Toch had ik uiteindelijk beet. Een bekende motorhandelaar, de heer W.K., voelde onmiddellijk voor mijn plan, maar het ontbrak hem aan een zijspan, welk euvel na enige tijd verholpen was, daar hij er een kon lenen van een kennis.

Afgesproken werd de volgende dag om half tien voor mijn hotel in de stad te komen. Een auto had ik echter nog graag aan de expeditie toegevoegd. De volgende morgen gelukte het me, dank zij de heer K., de directeur van de Amico te Amsterdam, een Chevrolet te charteren, die door de heer P. Sch., verkoper bij Amico, gereden zou worden. Ook mijn vriend was langzamerhand van gedachten veranderd en zou de tocht meemaken.

En zo trok woensdagmorgen een Chevrolet, bemand met een bestuurder, mijn vriend en mijn persoon (van persoon-tje durf ik niet te spreken, omdat ik 250 pond weeg) en een Harley-zijspan-combinatie met de heer K., die tevens een reisgenoot in de zijspan meevoerde, de IJpont over in de richting Monnikendam, om daar de bevroren Zuiderzee te betreden. 't Was al goed merkbaar, dat de liefhebberij voor de ijssport begon te tanen, de arresleden en zeilschuiten stonden er naast elkaar te wachten op een 'vraggie', dat maar niet komen wilde.

De Gouwzee was kolossaal glad bij de opvriezende vorst na de dooi. De zijspan-combinatie had de indeling veranderd en de zijspan-passagier op de duo laten plaatsnemen, om zodoende meer druk te krijgen op het achterwiel. In Marken het gewone geloop van jongens, die allemaal op de auto willen passen, maar we zetten meteen koers naar de haven, waar we ankerden voor het huis van de bekende Sytje Boes. "Jullie kunnen Marken ook niet vergeten", was haar eerste ontboezeming, wat direct gevolgd werd door de moederlijke vraag: "Jullie lusten zeker wel een kopje koffie?" Eefje, de gediensstige, had weldra de dampende koffie klaargezet, en toen kwam de hoge vraag eruit: "Weet je misschien nog een Markerjongen, die ons over de Zuiderzee naar Urk kan loodsen?"

De meesten hadden er geen zin in, maar een van haar broers voelde wel voor de tocht. Even een duffelse vissersjas en een das van huis gehaald en daar trok de kleine expeditie verder. Eerst wilden we nog naar Volendam, waar ze juist bezig waren om een schaatsenrijderswedstrijd voor te bereiden, de Gouwzee was zwart van de Volendammers. Hier was het, dat we kennis maakten met onze vriend Jaap, een flinke Volendammer, die bemerkend dat er in de auto nog een plaatsje vrij was, vroeg of hij misschien mee mocht en beloofde zijn kompas van de botter te zullen meenemen. Hij mocht mee en even later ging 't weer verder met de geheel bemande Chevrolet en de Harley-Davidson, voor de grote etappe van 21 Engelse mijl over het ijs.

Ik had al spoedig bemerkt, dat we in Jaap een vrolijke reisgenoot getroffen hadden en in onze autobestuurder een sportieve kerel. Wel kenden beiden de Zuiderzee, de ene als visser op een botter, de ander als verwoed liefhebber van de zeilsport, maar als automobilist over bevroren baren waren beiden vreemd. Jaap zong, de motor snorde, een babbeltje werd gemaakt over zeil- en motorsport en ik dacht bij mezelf over een uurtje in Urk te zijn. Tot opeens de eerste moeilijkheden zich voordeden in de vorm van opeengeschoven ijsschotsen, die echter nog te 'omzeilen' waren. Elke honderd meter werd het nu moeilijker. Zo nu en dan moesten we de wagen uit, om een weggezak wiel tussen de ijsschotsen uit te werken. De gladde stukken ijs werden schaarser, de schotsen werden hoger, de doorgangen moeilijker te vinden. We zullen zo ongeveer een anderhalf uur gereden hebben, toen het eerste incident zich voordeed. De zijspan-combinatie zat weer vlak achter ons, daar we juist op hem ge wacht hadden en daar zag ik tot mijn schrik de motor met zijspan omslaan.



Op een glad stuk ijs was de driewieler aan het glijden geslagen en met twee wielen tegen een ijsschots gekomen, zodoende was de gehele zaak omgeslagen. Vlug sprongen we uit de wagen om te zien of er iets ernstigs gebeurd was, maar niet vlug genoeg om te kunnen helpen, daar het driemanschap van de Harley-Davidson al weer op de drie wielen stond. Wij gleden weer naar de wagen, toen een

flinke knal ons deed omkijken om tot de ontdekking te komen, dat de achterbinnenband van de motor het begeven had. Alles was in de wagen en bij de motor aanwezig, alleen een flinke reparatielap niet, en de achterband had een gat van minstens tien centimeter lengte. Vlug werd er krijgsraad gehouden. Jaap had het kompas al te voorschijn gehaald en berekend, dat we het beste naar Enkhuizen met de auto konden rijden, om een nieuwe band te halen, want van repareren was geen sprake. Dus gingen we naar Enkhuizen. Mijn vriend-collega bleef bij de verongelukten achter, om in de tijd dat ik weg was, de nodige kiekken van de situatie te maken. We schoten flink op. Jaap zong weer het hoogste deuntje en binnen de kortste tijd kregen we de Enkhuizer toren in 't zicht.

We voelden ons al hele ijsvaarders, tot we, bij een scheur in het ijs, de wagen plotseling met de achterwielen voelden wegzakken, maar dank zij de bestuurder, die onmiddellijk zonder te aarzelen de wagen in de tweede versnelling bracht, trokken de wielen er weer uit.

Natuurlijk wilden we even zien wat er gebeurd was en kwamen tot de ontdekking, dat we met de wagen over een scheur van ongeveer 1 meter gevlogen waren. En dit zijn de verraderlijke scheuren, waarin waarschijnlijk de meeste wagens blijken steken. Zonder het te weten hadden we ook de manier gevonden om die scheuren te nemen. De meeste bestuurders zullen, indien ze zo'n scheur zien, toch de remmen erop gooien.

Maar de wagen gaat dan glijden en zeult dan langzaam toch in de scheur om te blijven hangen op de achterwielen of op een paar zijwielen. Nu zagen we ook, waaraan die scheuren te herkennen zijn. Ze ontstaan namelijk bij eb, als het water wegloopt, om zich weer te sluiten bij vloed. Het dunne vliesje ijs, dat zich in de scheur gevormd heeft, wordt nu naar boven gedrukt en neemt de vorm aan van een witte kam, die men aan beide zijden in het verschiët ziet verdwijnen. Oppassen was nu de boodschap en op onze verdere tocht naar Enkhuizen kwamen we er meerdere tegen. Jaap en ik stapten dan uit, Schieffer gaf gas en wij sprongen dan over de scheuren, om vlug weer in te stappen.

In Enkhuizen, waar we in de haven aankwamen, natuurlijk veel nieuwsgierigen, die het naadje van de kous wilden weten. In een goed half uur hadden we de terugtocht aanvaard met een band, die wel wat te groot was, maar toch wel dienst kon doen. Eenmaal op onze terugtocht is ons een scheur te slim af geweest, maar Schieffer joeg zijn 'Tinus', zoals hij zijn wagen gemoedelijk aansprak, over de hindernissen heen om met een tijdverlies van twee uur de achtergelatenen te bereiken. Flink koud was het geworden, maar toch niet zo koud om ons af te schrikken de tocht naar Urk te volbrengen. Mijn goede raad aan de Harley-Davidson-combinatiemannen om terug te gaan, hebben ze gelukkige aangenomen, daar het ijs verder beslist elke honderd meter slechter werd. Schotsvelden van 1000 meter hebben wij nog dikwijls ontmoet. Schuin opgestapeld stonden ze er keurig als soldaten in het gelid, dunnen scholletjes, die het tegen de hevige vorst niet hadden kunnen houden en tot een schubbenveld waren vastgevroren. Hoe

dichter we Urk naderden, des te slechter werd het ijs, maar ondanks alle tegenslag hadden we om 6 uur onze tocht volbracht. De Urkers, die nog buiten waren, dat wil zeggen op het ijs buiten de haven, wilden het eerst niet geloven, maar toen we alles uitgelegd hadden, moesten ze toegeven, dat het een gedurfd staaltje van rijkunst was. Meerdere



malen toch hebben we ijsheuvels ontmoet, die naar schatting 7 à 8 meter hoog waren. Met de auto omrijden naar een plaats, waar we het eiland konden oprijden, was, dank zij de hulpvaardigheid van een paar Urkers, die op de treeplank hadden plaatsgenomen, het werk van een ogenblik en zo reden we bij Hotel Woudenberg voor, om onmiddellijk het middelpunt te worden van de Urker-bevolking, want een auto op Urk is even zeldzaam als een walvis in de Zuiderzee. En daar hoorden we tevens, dat we de eersten waren, die van Volendam vertrokken het eiland per auto bereikt hadden.

Onze magen 'jeukten', maar daar wist Woudenberg wel raad op. 's Avonds liep ik nog even bij de burgemeester van Urk, de heer Gravenstein, aan, die ik van vorige bezoeken aan het eiland nog kende, en ons in de familiekring hartelijk ontving en ons feliciteerde met de goede afloop. Spontaan bood hij ons aan elk van ons een schriftelijke verklaring te geven, dat wij de eersten waren, die ooit de tocht van Volendam naar Urk volbracht hadden. Een keurig getikte oorkonde was de volgende morgen gereed op het gemeentehuis. We mochten het genoegen smaken, dat de burgemeester met zijn vrouw en dochter ons persoonlijk goede reis kwamen toewensen in de haven voor onze verdere tocht. Maar de moeilijkheden waren overwonnen, daar de weg, die van Urk over het ijs naar Enkhuizen leidt, geregeld door auto's bereden wordt. Wel had de nacht nog enige moeilijkheden, daar we ons tevreden moesten stellen met elk één deken, omdat op Urk nooit logeergasten komen, maar de vrouw van de hotelhouder wist hier raad op; ieder had op zijn bed de gordijnen, die anders voor de ramen hangen. Niettegenstaande dat, hebben we best geslapen. Wel riep Jaap me in de nacht nog toe, dat hij nog nooit op zo'n fijn bed geslapen had, omdat hij gewoon was in de botter te liggen, in een zak van genaaide dekens. Bovendien was hij 's morgens om zes uur alweer aan het stommelen op zijn kamer. Dat alles kon ons niet weerhouden onder het geïmproviseerde dek een gezonde slaap te doen.

Zoals gezegd werd teruggereden via Enkhuizen-Hoorn. In Volendam brachten we Jaap weer bij zijn moeder, na hem nogmaals bedankt te hebben voor zijn goede hulp. Over zee gingen we nog even naar Marken, om onze vriendin Sytje onze wederwaardigheden te vertellen, en daar hoorden we ook, dat ze 's middags na ons vertrek Urk nog opgebeld hadden om de vuurtorenwachter te verzoeken het licht aan te steken, indien we om zeven uur nog niet op het eiland waren aangekomen, wat gelukkig niet nodig is geweest.

Via Monnikendam bereikten we nu voor goed de vaste weg naar Amsterdam, waar we onder het genot van een lekkere kop thee de tocht de revue nog eens lieten passeren. We scheidden als de beste vrienden, om ieder weer aan onze dagelijkse bezigheden te gaan.

Of deze tocht nog eenmaal gemaakt zal worden, staat te betwijfelen, gezien de weinige strenge winters en de op handen zijnde drooglegging van de Zuiderzee.

Vijf gulden korting

Speciaal voor Kouwe Drukte heeft Uitgeverij De Vrieseborch een lezersactie. U kunt tot 20 januari het boek "Een zee van ijs" met 5 gulden korting bestellen. U betaalt geen f 47,50, maar slechts f 42,50. Maak f 42,50 over op postgiro 2723927 t.n.v. H. Snoep te Hoofddorp en u krijgt het boek direct na verschijning franco thuisgestuurd.

Stempelkaart (21)

- Naam: Paul Meuldijk
Christoffelkruis 10
3137 WR Vlaardingen
tel. 010 4748312
e-mail: plm.meuldijk@gironet.nl
- Beroep : Juridische medewerker bij de gemeente Schiedam.
- Verzamelaar: Ik ben begonnen met het aanschaffen van 'herinneringsuitgave' van de Elfstedentochten van 1985 en 1986. Na het schaatsen van de Elfmerentocht is mijn schaatsliefde verder aangewakkerd. Ik ben lid geworden van de Elfstedenvereniging en ben allerlei toertochten gaan rijden. Na de 'bijna-tocht' van 1996 en de tocht van 1997 is mijn verzamelwoede echt losgebarsten.
- Lid Poolster: Begin maart 1999 ben ik lid geworden. Ik heb de Poolster leren kennen via Gauke Bootsma van het Eerste Friese Schaatsmuseum in Hindeloopen, een pracht museum
- Top schaats: Ik ben geen schaatsenverzamelaar. Mijn topschaatsen zijn mijn eigen Viking-noren, waar ik al menig toertocht mee heb volbracht.
- Bijzonder boek: Elfstedentocht, de schaatsen scherp, van Fenno Schoustra. Prachtig verhaald en mooie foto's.
- Ander topobject: Ik vind eigenlijk bijna elk boek over de Elfstedentocht een topobject.
- Belangstelling: Zoals blijkt is mijn verzameling gespecialiseerd op de Elfstedentocht. Mijn grootste wens is om ooit van ieder gereden tocht voor 1985 een Elfstedenkruisje en/of stempelkaart te bemachtigen. Ook ben ik op zoek naar een videoband met oude beelden van de Elfstedentochten (Polygoonjournaal).
- Tip voor KD Ik vind Kouwe Drukke een leuk boekje om te lezen. Wellicht kan er nog eens een rubriek worden toegevoegd waarin leden d.m.v. verhalen en foto's vertellen over hun belevenissen en ervaringen, die zij hadden tijdens het rijden van toertochten. Ook kan misschien de rubriek 'vraag en aanbod' verder worden uitgebreid

Leg er eens aan – exposities.

In het Instituut voor Geschiedenis, Kromme Nieuwegracht 66 in Utrecht zijn prenten te bezichtigen over wintersvermaak, in combinatie met enige winterse objecten. De expositie bestaat hoofdzakelijk uit prenten. Het materiaal is afkomstig uit de collectie van Anrie Broere.

Inlichtingen: 030 2536222. Open alle werkdagen van 9.00 uur tot 17.00 uur.

Exposities

Historische Schlittschuhe "Vom Eisknochen zum Rennschlittschuh.

Expositie van één van onze Duitse leden van de Poolster Fred de Vegt. Volgens een verslag van Kees en Gerrie den Brader die bij de opening aanwezig zijn geweest, een bijzonder mooie expositie van schaatsen uit Europa en Amerika, met als topstukken zwanenschaatsen de gatenschaats, zilveren en bronzen en klompschaatsen en natuurlijk heel mooie Hollandse kruischaatsen uit 1750. Dit alles is geëtaleerd met tegels, lepeltjes, bekens en veel afbeeldingen van schaatseren op prenten. Kortom te veel om op te noemen.

Dit alles is te zien in het Museumsanlage Landkreis Osterholz, Bördestrasse 42, Osterholz-Scharmbeck. Het museum is geopend dinsdag tot en met zondag van 10.00 uur tot 12.30 uur en 14.00 uur tot 17.00 uur. De expositie is geopend tot 11 februari 2001. Een plattegrondje hoe u moet rijden is bij Bart v.d. Peppel te krijgen, tel 0318 416489 of e-mail bwvdpeppel@freeler.nl

IJs en wederdienende – 125 jaar IJsclub Twenthe.

Een expositie van schaatsen en voorwerpen die met schaatsen te maken hebben uit de collecties van Wim Moleveld en Anrie Broere. De expositie begint op 15 januari en eindigt op 4 februari. Plaats: Bibliotheek Almelo. Openingstijden: dinsdags t/m vrijdags van 10.00 uur tot 21.00 uur, zaterdags 10.00 uur tot 17.00 uur.

Schaatsen door de Tijd.

Vanaf 20 januari is de winter-tentoonstelling "Schaatsen door de tijd" een historisch winterperspectief te zien in Boek op 't Zand, 't Zand 25, te Bredevoort.

Een keuze uit de uitgebreide schaatscollectie van Anrie Broere te Didam. Is winters Nederland veranderd in de afgelopen 125 jaar? Waren vroeger alle winters 'schaatswinters' en 'elfstedentochtwinters'? Waren er vroeger veel meer schaatsclubs dan nu?

U krijgt een goed overzicht aan de hand van prenten, jubileum- en elfstedenboeken en de grote collectie kinderboeken vanaf de 18^e eeuw. De ontwikkeling van de wedstrijdvaart is te volgen door de tentoongestelde antieke tot ultramoderne schaatsen. Heel bijzonder zijn de zeldzame skeelers uit Amerika en Engeland.

De tentoonstelling wordt op 20 januari om 14.00 uur geopend door Bert van Daalen die vertelt over 60 jaar Elfstedentochten. Hij is één van de zeer weinigen die de Elfstedentocht 8 keer uitgereden heeft, tussen 1941 en 1997.

De expositie in Boek op 't Zand is geopend op dinsdag tot en met zaterdag van 11.00 uur tot 17.00 uur, van 20 januari tot 10 februari 2001. Inlichtingen: 0543 452380

IJsbruiloft in het schaatsmuseum.

Voor het naderende winterseizoen is er in het Eerste Friese Schaatsmuseum in Hindeloopen een nieuwe tentoonstelling ingericht, waarin de ouderwetse Marker ijsbruiloft centraal staat. Het schaatsmuseum in Hindeloopen wist de hand te leggen op unieke collectie foto's, originele kostuums en voorwerpen die tijdens een trouwerij steevast uit de kast werden gehaald.

Tot 31 mei is het overzicht van de geschiedenis van de Marker ijsbruiloft te bezichtigen. Het museum is alle dagen geopend, behalve 's zondagsmorgens.

Van de Redactie.

Kouwe Drukke is een uitgave van "De Poolster", verzamelkring van schaatsen en winterse objecten, en verschijnt drie maal per jaar.

Abonnement f. 40,00 per jaar inclusief verzendkosten en de omslagkosten van de jaarlijkse bijeenkomst.

Misdrukken, bezorgfouten of iets dergelijks zo snel mogelijk doorbellen a.u.b. naar:

Bart van de Peppel, Tel. 0318 416489

Redactieadres.

Bart van de Peppel

Marijkelaan 7

6721 GN Bennekom

e-mail: bwvdpeppel@freeler.nl en b.w.vd.peppel@hccnet.nl.

Leden redactie.

Tom Streng, (coördinator, redacteur) tel. 0348 563100 e-mail: tom.streng@wxs.nl

Annie Broere, (eindredactie) tel. 0316 223081 e-mail: acbroere@hetnet.nl

Bart v. d. Peppel, (beeldredactie, fotografie) tel. 0318 416489 e-mail:

b.w.vd.peppel@hccnet.nl

Minne Nieuwhof, (redacteur) tel. 0318 420327

Nico Pieterman, (redactie, fotografie) tel. 0180 513743

Leden bestuur De Poolster.

Matthy van Klaveren, (voorzitter) tel. 0251 241492 e-mail:

icu12191@euronet.nl

Huub Snoep, (secretaris) tel. 023 5613848 e-mail: sndoos@xs4all.nl

Bart van de Peppel, (penningmeester) tel. 0318 416489 e-mail:

b.w.vd.peppel@hccnet.nl

Wiebe Blauw, (lid) tel. 071 5283320 e-mail w.blauw@planet.nl

Ledenadministratie: B.W. van de Peppel, Marijkelaan 7, 6721 GN Bennekom. Tel. 0318 416489

Abonnement.

Verzamelaars of geïnteresseerden die zich willen aansluiten worden verzocht fl.

40,00 over te maken op **gironummer 7753528**

t.n.v.

B.W. v. d. Peppel –INZ Poolster

Marijkelaan 7

6721 GN Bennekom

Vermeld vooral – INZ Poolster – achter B.W. v. d. Peppel! Ook bij de mededelingen vermelden waarvoor het geld wordt gestort.

Kopij

Voor het april van "Kouwe Drukke moet de kopij **Uiterlijk vrijdag 2 maart 2001**

Binnen zijn op het redactieadres. Handgeschreven, getypt, maar bij voorkeur op diskette of e-mail (e-mail: b.w.vd.peppel@hccnet.nl), het is ons om het even. Kleine berichtjes kunnen ook worden doorgebeld, maar a.u.b. niet op het allerlaatste moment.

De inhoud van artikelen in Kouwe Drukke mag zonder schriftelijke toestemming van de auteurs niet worden gebruikt voor andere publicaties.

De Ondergeteekenden maken bij dezen aan hunne geëerde Landgenoten (vooral in deze Provincie) bekend, dat zij bij het in gereedheid brengen der Maan voor de onlangs alhier gehouden Hardrijderij, met het beste gevolg gebruik gemaakt hebben van eene door den Heer KRAMPS uitgevonden **Ijschaaf**, een zeer eenvoudig werktuig, geschikt om eene oneffen Ijsbaan (in eenen betrekkelijk zeer korten tijd) in eene spiegelglade vlakke te herscheppen. Ook kunnen zij niet nalaten bij dezen melding te maken, van de, mede door den Heer KRAMPS uitgevonden, en bij hem verkrijgbaar gestelden **Sneeuwplaat**, met welk werktuig men (blijkens genomen proeven) zelfs bij hoogliggende sneeuw eene ijsbaan ter breedte van p. m. drie Ned. ellen, in eenen zeer korten tijd, en met betrekkelijk geringe moeite kan daarstellen. Reden waarom Ondergeteekenden zich verplicht hebben geacht een en ander ter kennis te brengen van het algemeen, en wel voornamelijk van hun die zich befaasten met het in orde brengen van Ijsbanen zoo tot hardrijderijen, als ter bevordering der communicatie.

Nadere informatie bij den Heer KRAMPS, Mr. Kaghelmaker te Sneek.

De gezamenlijke Keurmeesters der Hardrijderij te Sneek,
S. ESVELD.
H. T. WALSTRA.
A. DE BOER.

Bericht uit de LEEUWARDER COURANT van
Dinsdag 6 Februarij 1855