

# Fries Scheepvaart Museum en Oudheidkamer

Jaarboek 1995



# Wiggert Amsterdam

(Hindeloopen 1886-1971)

beurtschipper van Hindeloopen op Sneek 1898-1950

## De beurtvaart in de Friese Zuidwesthoek in het begin van de twintigste eeuw

*Dr. H. Halbertsma schreef als conservator van het Fries Scheepvaartmuseum in zijn jaarverslag over 1971: "Op 21 december 1971 overleed schipper Wiggert P. Amsterdam, oud bijna 86 jaar. Hindelooper van ouder op ouder, bij tallozen bekend en gezien, gold hij als een uiterst betrouwbare en onuitputtelijke vraagbaak waar het oud-Hindeloopen en de schipperij uit de Friese Zuidwesthoek betrof. Gedurende tientallen jaren onderhield hij de beurtvaart tussen Hindeloopen en Sneek en was daarnaast vaste schipper op het directieschip van de K.Z.V. "Sneek". Boeiend kon hij vertellen over zijn door grote armoede gekenmerkte kindertijd en avonturen op de Friese meren tijdens storm en ijsgang. Dit alles op zijn onnavolgbare, lijkige spreektrant waarbij hij de Hindelooper taal als wel niemand anders beheerste. Het stemt ons tot weemoed, maar tevens tot voldoening dat "Wiggert", zoals hij in de wandeling genoemd placht te worden, in alle rust nog kans heeft gezien zijn levensverhaal op schrift te stellen en dit aan ons museum ten geschenke te geven. Wij vermeldden dit handschrift, dat de jaren 1898-1950 bestrijkt, reeds in ons verslag over het jaar 1967, doch dit was waarlijk niet de enige geste waarmee hij ons museum aan zich verplichtte - het museum, maar niet minder ook de conservator persoonlijk, verloren in hem een vriend van het eerste uur".*

*Het "levensverhaal", waarvan hierboven sprake is, zouden wij nu een egodocument noemen. De heer Halbertsma deelde er veel gegevens uit mede in negen krantenartikelen, die hij onder het pseudoniem Sneecanus publiceerde in de Sneeker Koerier. De serie artikelen verscheen onder de titel "Sneek en de herinneringen van een oud-schipper" aflevering I tot en met VIII van 29 juni tot en met 16 november 1967 in het nieuwsblad. Omdat het levensverhaal van Wiggert Amsterdam behalve om de vele daarin door hem vermelde gegevens ook van belang is vanwege zijn zeer persoonlijke wijze van schrijven, publiceren wij het nu compleet. Het handschrift, dat is opgenomen in de verzameling archieven van het Fries Scheepvaart Museum, telt zeventien aan beide zijden dicht beschreven folio-vellen. Wiggert Amsterdam gebruikte de in 1863 en 1934 vastgestelde spellingen van de Nederlandse taal door elkaar. We hebben zijn gehele tekst in de thans geldende spelling gebracht en de interpunctie als we dat ten behoeve van de duidelijkheid nodig achten iets aangepast; aan de stijl van het geschrevene is niets gewijzigd.*

S. ten Hoeve

*Beurtschipper Wiggert Amsterdam (links) met Harm Meines in Hindeloopen bij de sluis*



Hindeloopen, 24 augustus 1964

't Is jaren geleden, me dunkt wel vijf en dertig, dat ik eens onze gemeentesecretaris sprak, die me vertelde dat er in de Hidde Nijland Stichting een "Octrooi" voor aanvraag van een beurtdienst van hier op Sneek lag. In 1728 had die gebeurtenis plaats. Bij het ter hand nemen constateerden we dat het met 'n groot zegel was gesloten, tevens dat het zo prachtig was geschreven dat we, om het te lezen er wel een regenachtige zondagmiddag voor moesten hebben.

Nu is in 1950 die dienst hier naar Sneek geëindigd over 't water, bijna alle vervoer gaat met auto's over de weg. En naar aanleiding daarvan kwam ik op het idee om bij het eindigen daarvan iets op papier te zetten. Misschien zou men na lange tijd nog eens vragen, wanneer zou die beurtdienst eigenlijk opgehouden zijn. Op 1 Februari in 1950 begonnen twee zoons, de beide jongsten Sybrand en Frederik, met auto's, tevens een melkriet van hier naar Workum, eerst van de particuliere zuivelfabriek, toen die eindigde, aan de Coöperatieve, en dat gaat nog steeds door. De oudste zoon was stuurman op de grote vaart geworden, na de oorlog 1940-1945 bij de havendienst in Amsterdam, nu al heel wat jaren onderhavenmeester. Sybrand heeft zeven zonen, allicht kunnen 'n paar er van met expeditie over de weg doorgaan, 'n veer over 't water zal zo 't nu lijkt wel niet meer beginnen!

Als ik aan mijn jeugd terug denk dan ging bijna alles langs het water, dorpen en steden werden voorzien vanaf schepen, plaatsen die niet bereikt konden worden, kregen toch hun behoeften vanaf de naast zijzinde loswal, daarna per paard en wagen, zoals bijvoorbeeld dorpen in Gaasterland,

noem maar Oude- en Nijemirdum. Hier in de Zuidwesthoek had ieder dorp zijn beurtschippers en vrachtschippers, turfschippers en noem maar op.

Laat ik maar thuis beginnen. Van hier naar Sneek voer ik in mijn jeugd, ik ben geboren in 1886, in 1898 ging ik met vader mee naar Sneek, gecombineerd met Klaas Visser van Koudum. De man die 't oude veer had was Harmen Frederik Koops, 'n man uit Wildervank, schipper met 'n schoener van de kleine vaart, Oostzee-Noordzee enz. In de jaren van 1880 werd die kleine vaart door de stoomvaart verdrongen, de beurtschipper van hier op Sneek en Leeuwarden kon 't niet volhouden, 't schip werd verkocht, Koops werd eigenaar.

M'n vader had eerder op dat veerschip als knecht gevaren, 't was bij Pieter Hobma, ook 'n oud zeeman en die begon ook na z'n trouwen in 1884 in de beurt naar Sneek te varen, dat kon na wat jaren echter ook niet opgaan. Me dunkt dat 't een jaar of 5 of 6 heeft geduurd, dat hij in dienst kwam van Sjoerd Meinzsz van Nijega H.O., op diens schip van hier naar Nijega ging, daar de goederen innam, boter, kaas, klein vee en wat er meer aangeboden werd. Twee maal per week ging het dan van hier, Nijega, Sneek. Maandagsmorgens, dinsdags terug, donderdagsmorgens, vrijdags weer hier. En dat ging zo door tot er in Nijega een stoomboot kwam voor de diensten in 1898 en die boot kon niet naar hier. Zodoende schakelde vader over om samen met Klaas Visser naar Sneek te gaan, ook 2 maal per week, we haalden en brachten onze goederen met 'n tjotter heen en weer, 't gebeurde ook een enkele maal dat we met schip naar hier kwamen, omdat de tjotter te klein was. Dat is ongeveer 5 jaar doorgegaan, toen zijn vader en ik

met Koops in connectie gekomen, samen met hem gevaren met het oog om 't van hem over te nemen.

En dat is doorgegaan op 21 januari 1907, om nooit te vergeten. 't Was heel kalm weer, op de Fluessen bijna geen wind, van 't oosten. Langzamerhand kwam er wat meer wind, de lucht scheurde door, in IJlst was er zoveel gekomen dat we moesten reven, één rif en de middelfok. 't Werd die nacht bar koud, dinsdagmorgen was 't water bedekt met grondijs, niet één schip kwam vanaf Sneek thuis, alleen de stoomboot van Warns zette de goederen voor de wal, en 't vee naar de markt, keerde direct naar huis terug. De goederen die wij aan boord kregen, brachten we de volgende dag bij de Spoorwegen, de goederentrein nam ze mee. De 22ste februari kwamen we terug, 't was een mooi begin, na het aanvaarden! Misschien had de winter nog wel even langer kunnen duren, van 20 op 21 hadden we 'n vliegende storm, en daarmee brak het ijs kapot, we kwamen op vrijdag weer over de meer via Heeg naar huis, 't had geen uur eerder mogelijk geweest. Vlak voor de kop brak het door stijf tegen de wal te varen aan brokken.

En zo zijn we met dat houten scheepje, 't was hier in Hindeloopen bij Yntje Wybrands gemaakt, lang 10.60 meter breed 3.28, tot juni 1923 gevaren, 't was met zeer harden wind een pracht vaartuig, we konden 't altijd laten staan, zolang 't één onzer collega's ook deed. We hebben 't nooit lek kunnen zeilen, 't was er te zwaar voor gebouwd. En dit konden houten schepen ons allemaal niet na vertellen.

Nu kwamen 1900 de ijzeren schepen steeds meer in de vaart, die werden niet lek, hadden veel minder onderhoud, waren dus voordeliger, en men kon ook door 't ijs varen zonder dat



Het beurtschip (links) van Wiggert Amsterdam te Sneek bij het Hoogend omstreeks 1949

het ongemak bracht. Nu werden ook omstreeks deze tijd vaak goede houten schepen met gegalvaniseerd ijzer omkleed, dan was men ook niet bang van ijs. 't Onze was in de kwakkel van 1908 op 1909 ook raar beschadigd, we lieten het ook "in 't ijzer" zetten, bij Hiemstra in Sneek. M'n ouders waren op 21 mei 1909 25 jaar getrouwd, de lui hadden de vlag gehesen voor die gebeurtenis! Mastmaker S.O. de Vries in IJlst had ons 'n nieuwe mast gemaakt, Y. Wielinga in Sneek 'n nieuw zeil, 't schip mooi geverfd met Ripolin, zeegroen licht, we waren tiptop blij met de veranderingen.

En zo zijn we met dit schip doorgevaren tot juni 1923, toen kochten we 'n groter staalijzeren schip, gemaakt in "de Jouwer" zoals de volksspraak zegt. De scheepstimmerman Holtrop van der Zee, Hielkebaas (*sic! moet zijn: Aukebaas*), had het schip in 1910 voor m'n vriend in Grouw gemaakt,

Wiebe Peekema, die er mee in de beurt voer, dinsdag of liever, maandag naar Sneek, dinsdags terug, donderdags naar Leeuwarden vrijdags terug. In 1921 had hij 'n motorboot aangeschaft, 't schip verkocht naar Workum waar 't als sleper werd gebruikt. Vandaar kochten wij het, vader en ik hebben er samen mee gevaren tot 1 januari 1925, toen is vader opgehouden.

We hebben er 'n hulpmotor in laten plaatsen, hoeveel hulp we daarvan hadden kan ik met geen woorden schrijven. Bladstil van hier naar Sneek boonden we 'n paar maal zonder 'n enkel tochtje wind, 's middags half een van huis 's avonds ruim tien uur in Sneek zonder rustpunt. 't Was al goed avond toen ik even 'n boterham klaar maakte, dat werd op de gestreken mast neergezet, als men weer voor op kwam, dan elke keer weer 'n hap maar 't schip ging door!

Op dit moment kan men het de jonge generatie haast niet vertellen, ze lachen er om. Ze zijn nu vaak te

beroerd te lopen, minstens moet er 'n rijwiel zijn. Als we tegenwind van of naar de meer hadden dan deed dat motortje het prachtig, 't was een 2 cilinder van 10-12 P.K., werd aangedraaid met benzine, overgeschakeld op petroleum waar we ook 'n schoot benzine in deden. Bladstil weer deden we de tocht in vier uur naar Sneek, en dan zat vader met 'n pijp tabak dapper te roken.

't Schip was 24 ton, lang 13.60 breed 3.60, kon 'n stuk wind verzeilen dat raar was en we konden alles laden wat er aan beurt was. 't Was een groot verschil met het kleine schip. We lieten 'n kajuitje voor onder maken, woude niet in de petroleum en benzine-luchtjes slapen. IJzeren luiken, nieuwe mast, nieuwe zwaarden, 2 zeilen 4 fokken, later lier met ijzeren blokken en staaldraad, met veel genoeg kan ik er nu nog aan terug denken. We lagen in Sneek op 't Grootzand, 't tweede schip vanaf de middelbrug, lang woonde daar apotheker De Jong. De motorboot van Molkwerum had een koe aan boord die door 't nauwe staan ongemak had gekregen, 't beest kon er niet meer uit lopen. Ze kwamen bij ons op zij, 'n band er onder door, 'n draad er op, en de zware koe werd omhoog gedraaid op één draad en één blok.

Dat schip diende ons tot 1930, daarna kregen we 'n motorboot, 16 m. lang, 2.93 breed, Kromhout motor van 22 pk 'k meen middeldruk, van motors heb ik totaal geen verstand. De tweede zoon die bij me aan boord kwam had meer interesse, dat duurde niet lang of hij behandelde de zaak, 't was mij algebra.

Ik vergeet nog dat het ijzeren schip na wat verschillende eigenaren thans in Zoutkamp visserman geworden is en op de Lauwerszee en wel buiten

Ameland op de Noordzee vist. De schipper is nog steeds verrukt over 't onderhoud, 't werd prima gebouwd en niet minder onderhouden door Peekema en ons, we meenden dat we door zouden zeilen, maar de wereld veranderde in ons leven, meer dan ooit eerder 't geval was. Omdat hier 'n vrachtauto kwam van een collega die van hier naar Bolsward voer, dinsdags met varkens naar de veemarkt reed met de auto, waren we genoodzaakt om ook dinsdagsmorgens naar Sneek te gaan, en dat kon minder goed met 't schip, en 'n zoon van 15 jaar die niet bevaren was. Met 'n volslagen bevaren man, zou dat onder bijna alle weersgesteldheid kunnen gaan, niet met zo'n jongetje. Daarom werd besloten 'n motorboot aan te schaffen, we namen dan 's morgens ook vee mee, koeien, graskalveren enz., en in ruim drie uur werd de tocht volbracht. Bijna al onze collega's waren al overgegaan op motorboten, vanaf 1905, de eerste in Koudum Wieta Jacobs de Jong, later gevolgd door Klaas Visser. We hadden de veranderingen te pakken, 't zeilen nam af, jammer, maar doelmatiger.

Ik zal beginnen onze collega's uit de Zuidwesthoek op te noemen zoals dat in 1900 het geval was. Laat ik beginnen op het voeteneinde, Staveren. Vandaar 'n mooi rond houten schip gemaakt bij Croles in IJlst, ruim 10 meter lang schat ik, 't was zo iets als 't eerste van ons. Er voeren twee broers mee, Johannes en Vinke Smits, Baptiste mensen. Vinke stierf tamelijk jong, de man had 2 zoons, de oudste Frans voer later samen met oom Johannes, dat duurde ook niet eeuwig, de jongen werd ook niet oud, me dunkt zo ongeveer om ende bij 40 jaar. Natuurlijk kan ik 'n foutje maken, ik vind dat helemaal niet erg, op de secretarie in Staveren zou dat immers nagezien kunnen worden door belanghebbenden.



*Wiggert Amsterdam op zijn beurtschip aan het Hoogend te Sneek omstreeks 1949*

Die Vinke kwamen we wel mee in contact over het alcoholvraagstuk. Om die tijd was er eigenlijk nog nooit, of zeer weinig gedaan over die zaak. Als we dan, ik met 'n maat uit Hemelum daarover praatten, we hadden 'n glas bier gedronken, dan zei hij, dat moeten jullie niet doen jongens, daar is nog nooit iets goeds uit voortgekomen. Ik heb daarover wel nagedacht en 'k heb de man gelijk gegeven, na 16 jaar heb ik nooit weer bier gedronken, natuurlijk helemaal geen alcoholische dranken. 'k Heb mij daar best onder bevonden, onze dienst bracht mee dat we met zeer veel mensen in aanraking kwamen, alcoholgebruik bevorderde 'n goed vertrouwen niet. Dit over de nagedachtenis van de gebroeders Smits, ik heb geen der collega's hoger gewaardeerd.

Dan beginnen we met Warns. Vandaar kwam een stoomboot, er in

gelegd door 2 beurtschippers, Hylke Zeldenrust en Gerrit van der Veer; dat waren oud collega's van vader, in 't laatst der 90-er jaren hadden ze de boot aangeschaft 1896-1897?, in ieder geval was hij er toen ik in '98 mee met vader ging. Toen die twee collega's die dienst behandelden begon Hendrik Speerstra met het schip van Gerrit van der Veer op Sneek te varen, die had dat eerder ook al gedaan met het schip dat Zeldenrust afschafte. Dat kon hij niet weer kopen, 't werd gebruikt voor melkvervoer van Warns naar Nijega waar de boterfabriek, die eerder genoemd werd van verschillende boeren aldaar melk verwerkte. 'n Enkele maal zag ik dat schip van verre, 't moet een pracht zijn geweest, 'k meen ook bij Croles in IJlst gemaakt.

Dan Bakhuizen, van hier kwamen Johannes Kuipers en Cees de Vries, de laatste had er fouragehandel bij, Kuipers zal ook wel handel hebben gehad, dat hadden bijna alle veerschippers en ik geloof in 't hele land. Cees de Vries is ook niet zo oud

geworden, had geen opvolgers, Kuipers wel, die heeft later ook overgeschakeld op de motor, tot hij op tamelijk hoge leeftijd de zaak verkocht, de zoons waren op vast werk overgeschakeld en zodoende kon hij er ook afzien. 't Was daar in 't laatst ook spannend, de beurt van Hemelum was vervallen, de zuivelfabriek verzond veel kaas en boter, in de Morra was in die harde zandgrond een geul gemaakt van 6 of 7 meter breed, met storm uit 't westen hadden de mensen een heel gedoe om in 't vaarwater te komen. Dat was op dinsdagmorgens naar Sneek, donderdags het zelfde gedoe naar Leeuwarden, vrijdags 's avonds terug, de helft van 't jaar in 't donker.

Dan was in Hemelum Arend Visser, eerst 'n houten veerschip, ongeveer als 't onze, in 1903 'n ijzeren gelijk met Staveren, ze werden weer gebouwd bij Croles in IJlst. Twee mooie schepen, kort en breed, geheel op zeilen en lavenen ingesteld. Met het schip van Hemelum heb ik nog al 'n keer of wat prijzen gewonnen met hardzeilen, in 1918 werd het verkocht, er werd 'n boeier van gemaakt, hij is er nog, hij komt nog al eens in de Sneekweek in augustus, kan natuurlijk wel 100 of meer jaren worden, bij goed onderhoud en geregeld op de werf voor schoonmaak "nooit" versleten.

Toen de oude man Arend Visser er niet meer was, de zoon Lieuwe in Oudemirdum ging wonen, daar fouragehandel had, voer het schip naar Rijs, vandaar gingen de goederen met paard en wagen naar huis. Gaasterland was eigenlijk aangewezen op vervoer langs de weg. Eerder waren er twee schepen in de beurt op Sneek. Rinse Feenstra en Abe Visser, die hadden de schepen liggen in de opvaart van Kippenburg naar Oudemirdum, 'k meen dat hij de Sminke-

vaart heet. Met zuidwesten wind ging Visser ook wel langs Heegermeer-Fluessen, dan over de Holken, op de kaarten noemen ze dat de Oorden, vandaar de Luts in, ze hadden dan de wind mee, kwamen dan met de zeilen thuis in plaats van trekken vanaf Balk. Ik heb zuidwesten wind genoemd, 't moest wat westelijker zijn.

Vanaf Hemelum komen we bij Kolderwolde, 't eerste van de vier Wouddorpen. Vandaar voer Douwe Hoekstra ook weer precies een soortgelijk schip als 't eerste van ons. Zo waren ze eigenlijk alle, 'n beetje verschil in model, 'n beetje verschil in afmetingen. In de uiterste zuidwesthoek van de Fluessen is 'n sluisje wat toegang tot de polder heeft, vandaar kwamen ze en gingen ze weer naar huis. De man had daar 'n hotel, café, winkel en fouragehandel, voor de tijden van toen een drukke zaak. 't Was niet zo als nu dat de auto's met de reizigers voor elke deur staan. Als ze in die beurt waren, vonden ze 't prachtig 's nachts prima onderdak te hebben. Natuurlijk ging dat ook niet door, er kwam een tamelijk grote motorboot, de goederen werden vanaf Nijega met paard en wagen gereden, later per vrachtauto. Woensdags ging de boot Sneek-Groningen, vooral 's winters veel lijnkoeken in een veer van Groningen naar de handel in de omstreken. Dat hield ook geen stand, hoewel het toch nog al wat jaren geduurd heeft. Later donderdags ook naar Leeuwarden, de dorpen die 'n zuivelfabriek achter de hand rijk waren, hadden 'n grote voorsprong op ons. De zee bracht in 't voorjaar eerst haring, daarna ansjovis. Verse haring ging naar Lemmer, de ansjovis werd hier ingezouten, ging daarna ook naar "de Lemmer".

Nu is Nijega aan de beurt. Zoals ik in 't begin al schreef was mijn vader daar

tot de stoomboot kwam en daarna van dat toneel verdween. We hebben er ons gehele leven zeer prettige herinneringen over gehouden. De zoon Krien kwam later als kapitein op de boot, 't heeft zo lang geduurd dat de zaak verkocht werd, de eigenaar Sjoerd Meinesz naar Hilversum ter woon ging, wat jaren er verbleef, en weer verlangen kreeg naar Friesland en water wou zien! Ze gingen zich in Staveren vestigen, de mensen zijn heel oud geworden, de man is nog overleden in 't ziekenhuis te Sneek. Toevallig was ik nog de laatste bezoeker op 'n dinsdagmorgen, we wandelden nog even in de tuin, heel kort er na is de dood plotseling ingetreden.

Om de mentaliteit van mensen even naar voren te halen, 'n paar van de vele momenten hier verteld. Toen m'n vader als knecht er in dienst was, nog ongetrouwd, gingen verschillende losse arbeiders op 'n dinsdagmorgen met sleden naar Sneek over ijs. De "banen" waren er door, misschien 'n beetje boter naar de waag, fourage moest mee terug, daar was de tocht voor bedoeld. 't Begon echter zo hevig te sneeuwen en te stuiven, dat er geen doorkomen aan was, er werd besloten terug te gaan. Onderling werd toen al de veronderstelling gemaakt, nu hebben we ook niets verdiend. Groot was hun verwondering toen ze bij terugkomst 't volle bedrag betaald kregen, wat ook bij aankomst bij volle lading uitbetaald wordt. De meeste mensen zijn niet bekend hoeveel gewicht op zo'n slede geladen werd. Als 'n flinke schaatsenrijder 'n vracht van 500 kilo te duwen had, dan kon je maar drukken, en als 't dan een afstand van 20 of meer kilometers was, dan waren allen blij dat 't zeiltje dat er bij behoorde wat steun bracht. En als het stond met oostenwind van Sneek naar onze kant, dan was men daar zeer blij mee.

Nu het tweede voorval om de prachtige mentaliteit te toetsen. Zoals ik eerder schreef hadden we heel mooie herinneringen overgehouden van de eerdere connecties. Moeder zou er dan ook maar eens heen, we brachten haar op donderdagmiddag op reis naar Sneek, vrijdagmiddag zouden we haar dan weer ophalen. Laat het dan op die vrijdagmiddag stormweer worden met noordwestelijke wind, we kwamen wel in Nijega, er vandaag was onmogelijk, met zeilen er bij kon men er nooit vandaan komen, tenzij 't iets stiller zou worden. 's Avonds kwam de boot van Leeuwarden af, in 1911 hadden ze nog vee gelost, ook in donker, de zoon Krien had de jas er bij uitgetrokken, later kwam hij tot de ontdekking dat de portefeuille er niet meer was. Ik hielp mee alles af te zoeken aan boord, de wegering werd los geschroefd, alles geprobeerd of 't ook ergens achter of onder kon liggen, geen boekje, 't zoeken werd gestaakt. We zaten allen in de kamer, Krien kreeg wat eten, bleef niet lang in 't gesprek in die onaangename situatie, ging op bed. Misschien kwartier of half uur later ging z'n moeder even naar boven kijken, kwam verrukt beneden met de mededeling hij slaapt lekker. Over geld, wissels, vrachtbriefjes enz. werd niet gerept, met geen enkel woord. Toen we de volgende morgen vertrokken kon mijn moeder er niet over uit wat lui of dat waren! Met geen enkel woord werd gekikt over 't verlies. 't Mooie van 't geval was, dat na 'n paar weken in 'n haventje bij Oppedijk, bij de "Stoom" waar de pramen gewoon lagen' de drijvende portefeuille gevonden werd. We hebben het nooit vergeten, 't was te treffend.

't Lijk van wijlen Sjoers Meinesz, in 't ziekenhuis te Sneek overleden, per wagen naar Nijega-Oudega gebracht, passeerde de oude knecht die met de pet in de hand gepasseerd werd, hij

sprak: "Ik ben er m'n gehele leven geweest, kennen doe 'k hem echter nog niet."

Nu gaan we 't wat ruimer uitzetten, hoewel 't onze collega's waren, echter niet met ons opzeilden. Lyklama van Woudsend, Poppe van der Veer van Balk. Op 't einde van 't Heegermeer splitsten we, zij hielden de Nauwe Wymerts, wij moesten 't Var op. Nu kwamen wij 'n heel enkele maal die weg wel langs b.v. bij heel harde wind en veel tegenstroom als er veel tjalken lagen mest te laden, vaak een schip aan de binnen- en één aan de buitenkant. We zouden dan met laveren "uit de zeilen" kunnen komen, dan gingen we liever de "Rakken" om, waar alleen tegenstroom was, schepen lagen daar sporadisch. Ook wel zo'n eerste reis na de winter. 't IJs lag dan opgestuwd en in elkaar gedrukt in 't Heegemergat vooral bij zuidenwind, de toegang naar de Rakken naar Woudsend lag dan vrij, of had 'n smalle strook ijs.

Lyklama is heel gauw van 't veerschip overgegaan op de stoomboot, me dunkt voor of kort bij de eeuwwisseling. Ze hadden - de man had 2 zoons aan boord - 'n ietsje groter houten schip dan het onze, tussen elf en twaalf meter lengte. Keurig in orde, of ze naar Leeuwarden gingen is me niet bekend. Met de boot die gekomen was, gingen ze zeker naar Leeuwarden. Ze gingen vandaar als een der eersten vrijdags voormiddags, dan namen ze de door de Sneker slaggers gekochte koeien mee; die hadden altijd haast, de geslachte dieren hingen dan 's avonds te bezichtigen.

Poppe van der Veer van Balk ging twee maal per week naar Sneek, dinsdags- en vrijdagmorgens. Twee knechten waren aan boord, 'n oudere man Betze meen ik, 'n jongere die nog al eens verwisseld werd. 't Eigenaar-

dige van die oude, hij pakte de vrachtgoederen steeds in het rond, achter tegen 't schot van de roef, en dan in 't ruim langs de zijden, ik vermoed om bij aankomst in Balk vlugger te kunnen lossen. Op de terugreis lagen ze steeds te Woudsend even aan, de boze volksmond vertelde dat er dan steevast de glaasjes met een zeker vocht klaar stonden. Of 't waar is weet ik niet, in ieder geval heb ik wel meegemaakt dat Koops en m'n vader op 2½ km voor thuis op aanbeveling van de eerste "zullen we er eentje pikken, Piet", datzelfde grapje ook wel uithaalden. 't Is zestig jaar geleden, andere tijden andere zeden. Hoewel we nu nog geen drankvrije samenleving hebben, 't is toch in ons leven heel verbeterd, en 't vervoer nu langs de wegen kon men met zoveel alcohol onmogelijk uitgevoerd worden.

En dan beginnen we nu bij de collega's van Heeg. In mijn jeugd voer Siebren Reyenga met z'n zoon Jetze, houten veerschip zoals bijna allemaal, 't zag er heel goed onderhouden uit, toch meen ik dat het dicht bij de 100 jaar oud was. 't Was van vader op zoon gegaan, en dan is 't haast niet te begrijpen wat er dan soms aan zo'n schip gebeurde. 't Kwam dan in de werfschuur, van binnen werd van alles er uitgehaald, liggers en inhouten werden vernieuwd, de binnenwegering kreeg 'n hele beurt. Als het zeilwerk, koker voor de mast of dekbalken vernieuwd werden, dan kwam er nog boeghout bij, voor die tijd waren 't dan hele bedragen. Zo is me bekend dat het Grouwster veerschip ook eens 'n reparatie heeft gehad, dat niet met 'n appel en 'n ei betaald kon worden, 't bedrag was ruim veertien honderd gulden en dat was in die tijden heel wat.

Later kregen de Reyenga's 'n mooi ijzeren schip, gemaakt op de werf in



*Bordjes die in Sneek over het roer van het Hindelooper beurtschip werden gehangen ten behoeve van brengers van vracht. Collectie Fries Scheepvaart Museum. Inv.nr. J-067*

IJlst, die was van Croles overgenomen door 'n maatschappij, waar ze ook kleine zeeboten gemaakt hebben. Ze waren echter op de grootte van de sluis in Staveren aangewezen, en die had de gewone Friese maat. Toen dat schip dan in aanbouw was, dachten

de lui, wat vinden we het groot. De meesterknecht had zich vergist met 10 voet, 't werd 48 in plaats van 38 voet. De werf vond het niet erg, we maken direct weer een van 38 voet voor jelui, het langere schip ging naar Knijpe, Gebr. Nijenhuis, die waren ook dinsdags in Sneek. 't Veerschip van Heeg werd 'n boeier, 'k heb hem eens door Galamadammen zien zeilen, is zeer zeker thuis in Holland.

Van Heeg komen eerst in Gaastmeer, vandaar kwamen Thomas Nijdam en

Jetze de Boer. 't Was 'n klein veerschip van Nijdam, oud. Zeer grote roef, eerder voor de passagiers, 't laadruim was zeer kort, ook al door de ruime roef. Omstreeks 1900 gingen de passagiers met de Workumer boot, op heen en terug ging de boot over Gaastmeer. In het "Piel" was 'n geul omdat ze vijf dagen per week er langs kwamen, overigens was die uithoek drommels slikkerig.

In die tijd waren er palingaken die met hun vrachten naar Londen gingen, ze zijn zeer zeker meest omgevaren, over de Grote Gaastmeer, Inthamasloot, Fluessen naar Staveren, misschien ook wel over Workum. Toen waren er 3 rederijen die zaken deden in Londen, Visser van Workum, Visser van Gaastmeer en Visser van Heeg, allemaal palinghandel. Nu ik er nog 's even over nadenk gingen ze ook wel over Workum naar Zee. En als ze terug kwamen hees 'n Workumer aak op zee de vlag op, 'n Gaastmeerse aak de vlag in Workum, de Heegemer bij Gaastmeer, zodoende was verwarving uitgesloten. De zaak van Gaastmeer werd eerst opgeheven, de beste schepen gingen naar Heeg, werden in die zaak ondergebracht. "Wieger Sippes" was daar de man, voor genoeg had hij 'n pracht tjotter in de Jouwer gemaakt bij van der Zee. Jan Haagsma in Workum werd de nieuwe eigenaar, de boot is er nog wel, de man niet, laten we hopen dat het Scheepvaart Museum In Sneek nog eens eigenaar wordt, 't is de moeite waard. Toen ter tijd was er een hele klasse van die scheepjes, begin dezer maand augustus 1964, lag er hier een in de Zijlroede. Ik stond er naar te kijken, zei tegen de schipper, ik sta er van te smullen mijnheer. Vroeger hadden we op hardzeilpartijen 'n mooi aantal deelnemers, onder meer Anton ten Cate met de "Albert en Nellie", 't was de directeur van de



Friesche Bank. Laat die man nu zeggen dit is de "Albert en Nellie", hij hoorde nu in Arnhem thuis. Ik heb de man gezegd, als je nu toch naar Sneek gaat, loop dan aan bij Sjoerd van der Meer, dan vertelt die aan U hoeveel prijzen als ze er samen mee gewonnen hebben, ik vind het voor U allemachtig aardig.

We gaan nu weer met Thomas Nijdam beginnen, hij kwam dinsdagsmorgens in Sneek, zo ook de collega's van het Heidenschap. Z'n zoon Auke was aan boord, ze hadden meest eigen handel, vrachtgoed kwam in zo'n dorp niet met flinke partijen, en dan vooral niet met 'n dagelijkse stoomboot die er langs ging, behalve op vrijdag. En dan ging Nijdam naar Workum, of met het schip, of met 'n kleinere tjotter, waar ze ook met goederen langs de boerderijen voeren.

Nijdam was toen al 'n oude man in mijn ogen, 't was 'n familie die toch al oud werd.

Jetze de Boer ging maandags al naar Sneek, die had anders niet als eigen handel, ging dinsdagmorgens al gauw weer terug, met aardappelen, groenten en fruit en koloniale en grutterswaren. Ze lagen in de Kolk, tegenover 't kaaspakhuis van Halbertsma, de huishouding aan boord, 't was nogal 'n zware vrouw. We vonden dat Jetze steeds met 'n flinke lading onderweg was. Als het dan in de nieuwe aardappeltijd was, 't schip nog niet uit de kleistreek (Berlikum-St. Anna) terug was om nieuwe aardappelen met de Workummer boot mee te geven, donderdagmiddags half twee, kreeg m'n vader ze wel mee, Jetze lag dan met 'n bootje bij de Inthamasloot, daar werden ze dan overgeladen. Met Klaas Visser heb ik dit ook meerdere malen gedaan. Met sommige winden, b.v. zuid was het een hele uithoek, daar werd niet op gelet, met 5 korf

aardappelen had men 50 cent verdiend, vertel dat nu eens aan de jeugd, dan word je voor gek verklaard. De tijden waren toen zo, er werd niet op gelet, 't lichaam moest het doen, nu de mechaniek.

De boot van Workum, ondernemer Siem Rinse Visser werd al genoemd, 't eerdere veerschip Workum-Sneek heb ik niet meegemaakt, dat was voor m'n tijd. De kleine man was 'n stipte kerel. Er woont hier 'n koemelker, 83 jaar oud, echter nog steeds bezig, vader had hem aanbevolen steeds bezig te zijn zo lang als 't hem gebeuren mocht, die me vertelde niet ver van het vaarwater af woonde, waar de Workummer langs voer, tussen de spoorbrug en Gaastmeer. Op 'n dinsdagmorgen liep hij met 'n oude stier



*Briefkastje in de vorm van een "keats". Afkomstig van het Hindelooper beurtschip. Collectie Fries Scheepvaart Museum. Inv.nr. J-086*

naar de aanlegplaats voor de boot, hij was er 'n goede honderd meter vandaan, de boot ging door, hij had daar moeten staan! Volgende week wachtte hij op de boot, 't had hem niet plezier gedaan.

Die dienst Workum-Sneek, tussengelegen plaatsen is nog al lang volgehouden, ze lagen nogal geïsoleerd, waren dus ingesteld op die bootdienst. Met de autobusdiensten kwam daar kentering, de wegen werden ruimer, boerderijen aan 't water zijn nu van het verkeer afgesloten.

Dan was van Workum nog 'n beurtschip, 't was in 1903 vervangen door het schip, eerder van Gebr. Smits uit Stavereen. Beurtgoederen nam het weinig mee, de lading was meest boter en kaas van de zuivelfabriek van Tjebbes. Veel werd gelost in de Sint Martinboten die van Sneek op Rotterdam voeren, daar werd dinsdag heel wat kaas heen gebracht. Walma was de naam, donderdags ging de dienst via Woudsend-Sloten-Lemmer over Joure terug, we kwamen soms samen vrijdags bij Heeg weer bij elkaar. Later heeft 'n zoon van Nijdam te Gaastmeer 't overgenomen, en vervangen door 'n motorbootdienst, tot dat het ter ziele ging.

In Workum waren 3 zaken van de familie Gaastra koffie-theehandelen, bakkerswaren en gemalen grutterswaren, elke donderdag hadden ze met die beurt van één der Gaastra's de "reis". Nu staat op elk moment 'n bestelauto voor de deur, toen gingen de kooplieden even rustiger de klanten bezoeken, vaak lopende van dorp tot dorp, en dan bleven ze 'n halve week of langer onderweg.

Dit van Workum, volgt het Heidenschap. Wiebren de Jong en Age Feenstra, nu nog weer Age Feenstra met 'n motorboot, hoe lang nog? De mensen hadden elk 'n mooi klein houten veerschip, me dunkt dat ze geen 10 meter lang waren, in de opvaart naar de buurt, in de volksmond werd het de Hel genoemd, moesten ze kunnen zwaaien. De huizen stonden erg laag gebouwd achter 'n lage waterkering. Bij harde oostenwind - aan de zuidwestzijde staan huizen, aan de overkant niets - kwam het zog van de schepen over 't kantje, en werd de vloer van de winkel soms nat. Beide schippers hadden handel in fourage, aardappelen en kruideniers- en grutterswaren, dat heeft Age Feenstra

nog. Na het overlijden van de zoon van Wiebren, Wiebe, is de jongere zoon Douwe naar Parrega gegaan, de zaak is daar nog. In 1901 kreeg Joh. Feenstra 'n ijzeren scheepje in Sneek gebouwd, nu boeier "Stanfries" thuis in Amsterdam, ze vragen de eigenaar wel of 't schip als boeier gebouwd is. Enige jaren erna bouwde Wildschut in Gaastmeer ook zo'n veerschip voor Wiebe de Jong, 't was lang zo mooi niet. In 1923 hebben ze gecombineerd in het Heidenschap, 'n zeer flinke motorboot aangeschaft, 't scheepje van De Jong is na wat omzwervingen in Enkhuizen belang bij het Zuiderzee museum, ligt daar als Fries veerschip van Heeg, ik heb al eens gezegd dat het van het Heidenschap was, dat het veranderd is geloof ik niet.

En nu als laatste komt Koudum aan de beurt, Molkwerum had toen niet 'n beurtdienst op Sneek, dat is ongeveer begonnen omstreeks 1914. Douwe van der Meer begon er toen mee, eerder ging Douwe Schaaf met Wietse de Jong mee, Wiebe Feenstra met Klaas Visser. Beiden, Schaaf en Feenstra hadden fouragehandel, tevens 'n winkel, kruideniers- en grutterswaren, gingen met tjotters naar Koudum, 't winterhalfjaar ging 't schip van Klaas Visser zeer vaak naar Molkwerum, er was dan te veel fourage om het in de tjotter te kunnen overladen.

In de 90-er jaren, 't was 1890 of 1892, kreeg de vader van Wietse de Jong, Jacob, 'n ijzeren schip, 't was het eerste in deze omgeving, gemaakt in Sneek bij Barkmeyer. Nu doet het ook nog dienst als boeier, de eigenaar hoort ook thuis in Amsterdam, de beide schepen liggen meestal bij Aalsmeer op de Westeinderplas, zo kan men zien hoe lang 'n ijzeren schip mee kan.

Want dat schip van Koudum heeft wat gepresteerd! Maandags naar Sneek,

dinsdags terug, woensdags lossen, 's middags bij de zuivelfabriek vaak weer laden, volgende morgen soms de rest, vrijdag 's middags van Leeuwarden, vaak lossen in IJlst, van IJlst binnendoor langs de Kerksloot, Oosterymerts, Oudhof, Langweerdervaart en Wielen naar Joure, waar 'n grote graanhandel gevestigd was. Alle bakkers in de zuidwesthoek kregen van die firma rogge, 't werd in de molen te Koudum gemalen, vandaar met paard en wagen rond gebracht. Ik heb de deklust wel zien lossen op zaterdagavond na tien uur, wat hadden die lui dan al wat gepresteerd na donderdagmorgen. Dat schip was 'n heel andere maat dan de overigen, me dunkt ongeveer 13 meter lang en 3.50 breed, laadde meer dan 2 kleintjes, 't kreeg prompt in Koudum de naam van "tromp", vanwege de klank van 'n bus.

In 1905 werd het schip vervangen door 'n motor, 'n klein smal scheepje in verband met het vaarwater naar Koudum waarvan de Provinciale Staten afmetingen bepaald hadden. Ik meen dat de lengte niet 14.95 te boven mocht gaan, de breedte was zo iets van even beneden 3 meter. Laat ik zeggen dat 't op de herinnering gaat, in elk geval zit het in die buurt. Later is daar de hand wat mee geligt, die afmeting was nu eenmaal wel voor 'n kanaal, niet voor het Heegermeer. De mensen hebben ook ontzettend veel narigheid beleefd met ongemak van de motor, dat was nog niet wat het nu is, je slaat hem nu aan en denkt er niet aan dat er storing zal komen, vooral wanneer men hem periodiek door 'n vakman laat controleren. Later is er 2 maal 'n andere boot gekomen, de laatste werd omgebouwd tot kotter, voor 'n Urker visserman, 't kan verkeeren.

En nu dan over 't kleine snelle houten veerschip van Klaas Visser. In de

negentiger jaren was het ook in IJlst gebouwd bij De Jong. Toen ter tijd waren er nog drie scheepswerven, Croles, Lantinga en De Jong. 't Schip was ook ongeveer 10 meter lang, even 3 meter breed, en niet hol. 'n letsje meer breed en diep maakt direct 'n groot verschil, 't is bijna niet in te denken. Ons schip was even groter, om nu iets te noemen, wij konden 33 ledige houten petroleumvaten bergen, ze lagen dan in de lengte van 't schip, in de kieren er boven op weer 'n laag, en dan konden de luiken dicht, bij hun schip moest alles staan, met 22 was het vol. 't Is bijna niet in te denken, toch was het zo.

Deze beurt ging ook 2 maal per week naar Sneek, maar hoe vaak er een "sjouwtje" bij kwam, dat weet ik niet. Tot 16-17 jaar bleef ik er, en hoe vaak er 'n nacht bij gepikt werd, jammer dat ik het toen niet opgeschreven heb, want 't waren er vele! De man was onvermoeid, zag nergens tegen aan, voer even plezierig bij nacht als dag. Eenmaal, op 'n nacht op 't Slotermeer op reis naar Balk zei hij, wil je hem ook even houden, ik kan niet meer!

We moesten lijnkoeken in Balk halen en dat ging onder alle omstandigheden. Op de reis naar Sneek, ook wel vanaf Sneek, en vaak even 'n reis naar Balk. Die lijnkoeken waren dan los in 't schip en voor Molkwerum bestemd, Wiebe Feenstra, eerder genoemde fouragehandelaar. Ze hadden aan de lijnkoekenfabriek van Meines electrisch licht, hier wisten we toen nog niet van dat mooie licht af. We droegen ze op de armen naar 't schip, 13 stuks in één loop, aan boord stuwde de schipper ze dan in lagen, 't aantal was meestal een paar duizend, soms wel 4 of 5 maal. Dan kan er evenwel niet zo veel vracht bij geladen worden, duizend stuks woog 'n ton. Als 't spul aan boord was, bleef op ons

verzoek 't licht nog even branden, schip en klompen werden schoon gemaakt, omdat stof met water verschrikkelijk glad werd. En dan gingen we de nacht weer in.

U moet weten dat het voeren van lijnkoeken begon als het vee op stal was, meestal begin november en dat ging door met de wintermaanden tot 't vee weer in 't land was. Kwamen we na zo'n nacht in Molkwerum aan dan was 't gauw lossen geblazen, men ging door zonder er aan te denken dat het 'n slapeloze nacht was geweest. Alleen in Woudsend was 'n draaibrug, de overige waren vast. Nu was het in die tijden zo, dat die brugwachters er op ingesteld waren om 's nachts te draaien, 't kwam regelmatig voor. 't Is me eenmaal gebeurd dat ik misschien 'n paar maal ineens tikte aan 't venster, dat de man er uit kwam en mij 'n smoesje gaf met de woorden, je hoeft niet zo te tikken, één tik en ik zal er zijn; wat waakzame lui!

We vonden 't allen rustig worden als 't vee weer in 't land graasde, de tijd aangebroken was om't schip op te knappen, in 'n winter halfjaar kwam daar niet veel van, even meer dan niets. De tijd was aangebroken, mast, blokken, rondhout enz. te schrobben, laat ik er de randjes om de zwaarden en om 't gehele schip bij noemen. 't Hele schip werd dan extra goed afgeboend, en opnieuw in de harpuit gezet, gekookte lijnolie, waarin hars werd gesmolten. Als 't prima spul moest zijn, kwam 1 kilo hars in een liter lijnolie dat dan door gekookt werd tot de hars opgelost was. Dan kwam de zomerzeilen er op staan, verschillende ijzeren delen werden blank geschraapt en geschuurd, met reuzel ingevet, en dat bleef dan de gehele zomer in die toestand. Voor de komst van de winter werd het in de harpuit gezet, 't was in dat jaargetij niet wen-

selijk. Bij ons aan boord zijn we met het zeilschip de andere manier begonnen, het sterkste zeil in de wintermaanden, het oudste in de zomer. Eerder echter 's zomers in de pronk, graag 'n mooi wit zeil, de verver de roef wat opknappen, de kop van het roer een beurt, 't ruim werd 'n beste beurt gegeven, en dan zag 't geheel er uit om door "'n ringetje" gehaald te worden. 't Schip deed wel mee aan de hardzeilpartijen, in 't begin dezer eeuw werd het in Akkrum uitgeschakeld, 't had 5 maal achter elkaar de eerste prijs gewonnen, reden waarom.

Zoals ik reeds vermelde waren de Koudumer collega's de aanbrengrers van de goederen van Molkwerum, dat is vlak voor de Eerste Wereldoorlog, 1912 veranderd. Daar vestigde zich als oud-Molkwerumer, Douwe van der Meer, die met 'n beurt op Sneek begon, daaraan ook weer handel verbond. De plaatsen waren niet groot, dat van het vervoer alleen 'n bestaan niet mogelijk was, in Sneek verkocht men eieren, schapekaas, pluimvee, er waren collega's die in 't voorjaar wel nuchtere kalveren kochten. Ik hoor nog de stem van Johannes Kuipers van Bakhuisen zeggen "Maurits het 't hynder kocht". De man smulde er van! En zo ging dat ook in Molkwerum. Eens per week naar Sneek, er moest wat uitgevonden worden om de andere dagen productief te maken.

Een der zoons van Van der Meer kwam deze kant op naar Hindeloopen, waar 'n nieuwe boer gekomen was, 'n beste kennis van hen. "Moet de vrouw ook nieuwe aardappelen?" "Hoe zijn ze Anne?" "Nu dat zal ik je gauw vertellen, m'n moeder had gisteren gasten, maar als ze geen goede pot met rijst gehad had, dan hadden we geen vreten gekregen, want de aardappelen waren niet te genieten". "Nou jongen dan moet ik daar maar niet van hebben". "Jou hebbe geliek". De eerlijk-



*Het beurtschip van Hendrik Speerstra van Warns in 1912*

heid van die jongen heb ik nooit kunnen vergeten, we hebben samen zeer prettig met elkaar boord aan boord gelegen in 't Grootzand, vaak de één de ander geholpen, omdat ik nog al wat ouder was, vaak adviezen heb gegeven als er om verzocht werd. Hun vader was jong van hen heengegaan, overleden, zodoende stonden we nauw in relatie, 't heeft hem de hele oorlog 1940-1945 tot uiting gebracht.

In Koudum was dan nog 'n veerschip van Pier Aukema, met vrachtgoederen bemoeide de man zich niet al te veel, meest vee naar de markt, de man was winkelier en had ook fouragehandel. Hij begon even voor de eeuwwisseling, met het houten veerschip dat eerder door Sjoerd Meinesz door 'n ijzeren was vervangen.

Enige jaren later werd het door 'n ijzeren, bij Croles te IJlst gemaakt schip

vervangen. Omstreeks die tijd nam het gebruik van voerartikelen in omvang toe, vooral mais- en lijnmeel voor varkens en kalveren. Van de handel in aanverwante artikelen was de man ook niet bang, 't is wel gebeurd dat bij vertrek van 'n boer, hij de gehele voorraad hooi kocht, de man was als schipper opgegroeid, 'k hoor de mensen nog zeggen, Pier is niet bang!

Later is de verkoop van de goederen uitgebreid, er werd wel 'n extra vracht van Sneek gehaald. Op 'n donderdag dat wij naar Sneek gingen, zagen we 't scheepje onder water zitten, het gereefde zeil en het fokje stonden er nog bij. De eerste gang met z.w. wind van Heeg naar de Rakken was ongeveer voor de helft afgelegd en daar was 't scheepje gezonken.

'n Broer van Aukema, ook schipper van beroep, en varende met 'n "skûtsje" 'n achterdek gewend, kreeg teveel water in de "bollestal" 't ging in de roef, duurde heel korte tijd voor het fatale moment.

Met verder schrijven wordt het niet gemakkelijker. De bedoeling is 'n overzicht van 't varen te geven zoals we dat beleefd hebben, 't mooie is niet in herinnering gebleven, de tochten met harde wind met regen of hagel, sneeuw en ijs, blijven beter in de gedachten. Nu moest men van vele gevallen 't zo kunnen schrijven als men 't zou vertellen, en dan zat er evenwel geen lijn in, 't zou toch van de hak op de tak gaan. Komt nog bij dat het begon in 1898 en nu 1964 in 't land is, is het begin zo drommels achterwaarts.

Met mijn vader ging ik met het "Friesche jacht" naar Koudum. De wind was zuid zuidwest, in de luwte van 't stadhuis werd 't zeil er bij gezet, 'k zie de slag nog om het klampje van de stagstalie, 2 maal er om heen, en de loze part er dubbel onder. Toen we uit de luwte gingen sloeg het zeil nog aan, vader de boom er bij, 't slot was dat de talie los geraakte, en ik bij 't roer zeil en mast op m'n kop kreeg. 't Was een eerste kennismaking, natuurlijk nooit vergeten!

't Was nog in 't laatst van het tijdperk dat de boeren zelf nog boter en kaas maakten, de één hield het wat langer vol dan de andere. In 1899 ging vader 'n paar maanden met 'n collega de Zuiderzee op de ansjovis te vissen, laatst april begin juli, en dan ik met 'n 2 jaar jongere zuster met de boot naar Koudum, ik mee naar Sneek, zij terug lopen. Daar zou nog 't meeste van verteld kunnen worden! Dertien en elf jaar, en dan met goederen die netjes vervoerd moesten worden, wat 'n opdracht! De vaten boter van 50 kilo ongeveer waren zo zwaar! De kuiper maakte dan de vaten, eikenhout met 'n deksel er bovenop gespijkerd, de gaatjes waren in het deksel geboord, 't sluiten ging dus vrij eenvoudig. Nu heb ik nog nooit die beide boeren kunnen

vergeten, tussen 20 en 30 jaar oud, die stonden te kijken hoe die jongen van 13 jaar ze in de boot moest laden. Er was 'n opvaart tot de deur, en daar gingen we dan in maar tenslotte moest het geval toch opgetild worden en voorzichtig neergezet. Er waren goede kiemen onder het vat, maar boven lag het deksel over de rand. Zodoende werd het eigenlijk op één hand gedragen, de andere moest alleen steun geven. Toch is het nooit verkeerd gegaan en is men jong in 't arbeidsproces ingeschakeld.

En dan periodiek wat kazen mee, die werden per "schippond" afgeleverd, dat was dan 300 pond, meestal 7 of 8 boerenagelkazen. Er gingen dan ook wel wat nuchtere kalveren mee, soms 'n schaap, en wat er meer verzonden werd. Ik herinner me nog dat we bij 'n boer langs zeilden, dat de huishoudster riep, of we op de terugreis even aan wouden komen, "t mooie kamers tafel blad" moest mee. 'k Vond het zo'n mondvul dat ik het even verwerken moest!

Tegenwoordig gaat het kleinvee bijna allemaal naar de markt, de prijzen zijn zodanig hoog, dat 'n slager in kleine plaatsen 't geld er voor betaald, er bijna niet uit kan halen. Dat ging vroeger vlotter, 'n jong kalf kostte soms minder dan nu een pond vlees! Toch konden de meeste mensen toen ook geen vlees betalen, al hoe goedkoop het was.

De natuur speelde ons soms parten, dat begrijpt een ieder die even nadenkt. We waren eens met harde wind van Koudum naar hier onderweg, windkracht 8 zouden ze 't nu noemen van 't oosten, in 't voorjaar, de sluizen in de Zuidwesthoek allemaal open, dat er 'n slager op lager wal in de Indijk stond, vroeg of we hem konden overzetten, 't kon niet door kinderen gebeuren, we zeilden door. Hulpvaar-



*Het beurtschip van Sybren Reyenga van Heeg omstreeks 1908*

digheid was er altijd wel bij, daardoor is 't misschien nooit vergeten.

Bijna op dezelfde plaats ben ik op reis naar Koudum achterover kopje onder getuimeld midden in de vaart. Toen ik boven kwam stond m'n zuster te schreeuwen, ik zwom naar de wal, toen ik op de polderdijk geklommen was, de eerste beweging was of het geld er nog wel in de zak was! Stel je voor dat het op de bodem zou liggen, dan ware de ramp niet te overzien. 't Bedrag was misschien geen honderd gulden, maar dat was toen 'n bedrag! Als ik dinsdag 's avonds vanaf Koudumerzijl naar Hindeloopen liep, 't voor de boter van de waag ontvangen geld in 't boekje had, iedere keer maar de hand tegen de borst tasten of 't er wel was, wat 'n zorg voor dat verrekte geld. Alles liep toen, en als er dan in donker meegangers waren, dan kwam de gedachte wel, nu moesten ze eens weten dat ik meer dan honderd gulden op zak had. Van kind af aan heeft het

meegebracht dat de zorg voor ander-mans geld nooit prettig is geweest, wel het tegenovergestelde! En altijd door moeders zorg dat het in orde moest komen, en als men leest of voor de radio hoort dat ze buitengewoon waardevolle tassen of koffers vergeten, dan uit ik wel eens 'n minder beschaafd klinkend woord, maar 't wordt uit het volle gemoed uitgestoten! En dat kan ruimte geven, of klinkt het dan in de zuidwesthoek vooral zeer onbeschaafd, maar de ene plaats heeft nu eenmaal 'n andere uitspraak dan 'n andere, ruwer.

Zo sprak ik eens 'n oude man uit Koudum, Sipke Feenstra, die me vroeg of er ook nog zonen van Pieter Gerlisma leefden, ze hadden omstreeks 1900 'n nieuwe openbare school gebouwd waar hij als timmerman ook aan gewerkt had. Hun vader mocht er gaarne even tussen uit, voor 'n ditje of dat, toen de oudste zoon aan 'n jongere vroeg, "Foppe weet je ook waar vader is?" "k Heb hem niet gezien", dat de opmerking kwam, "de Grote God mag weten waar die weer

is!" Nu was dat voor hier 'n heel gewone opmerking, want hier gold, de lieve God mag 't weten, of de goede God zal 't weten. En dat werd in Koudum zo iets abnormaals gevonden, dat de man 't nooit vergat. Verleden jaar is Sipke Feenstra in z'n geliefd Koudum ter aarde gebracht, wat jaren terug schreef hij veel over Koudum in z'n "bernejierran" en dat is bij nu vergeleken ook groter verschil als nacht en dag, en dat is als overall!

Of er ooit 'n periode als de onze in de geschiedenis was? Geloven doe ik het niet, de oudjes hebben 't nu beter dan ooit. Vroeger moest alles wat oud was werken zo lang het dag was, desnoods bedelen, wat hebben we nu 'n rustige ouderdom.

Mijn vader hield op toen hij 68 jaar werd, al hoe sterk of hij was geweest. De borst werd minder, bijna 75 is hij geworden. En dan onder alle omstandigheden in weer en wind te vertoeven met 'n zeilscheepje met koopmansgoederen, dan is dat eens 'n minder aangename baan.

't Zal zoiets als 1904 geweest zijn dat we op 'n dinsdagmiddag van Sneek kwamen, harde zuidwesten wind de meer ingingen, me dunkt november. Alle collega's bleven in Heeg liggen, wij dachten 'n lange slag te maken, en zo lengte halen. Maar we lagen al kort onder de Woudsender wal en daar komt me toch 'n sneeuwbus los, dat we konden niets meer zien, en we konden 't lang niet afzeilen, 'k heb het kompas nog moeten zetten om op 't Heegergat aan te sturen. Mee van 't ergste was dat we kletsnat waren. Woensdagmorgen weer proberen, weer niet kunnen houden, nog terug, weer op Heeg aan, 'n ietsjes kalmer in 't Heegergat, weer bijdraaien, halfweg de meer er weer uit in de Inthamasloot, tot donderdagmorgen er vandaan, toen kwamen we thuis.

Zo zijn er verschillende tochten die men eigenlijk niet vergeet. In 1902 was ik bij Klaas Visser van Koudum aan boord. 't Was 17 november, de winter viel streng en vroeg in. We gingen drie uur van Sneek, alle collega's waren al vertrokken, deze man had nooit haast. In de Wymerts, niet ver van IJlst begon het grondijs al naar boven te komen, ik liep al te met 't schip rond om het zo schoon mogelijk te houden, die korst om het schip hield het in z'n vaart zoveel tegen. 't Was storm weer van 't oosten, we voeren voor 't losse zeil, met 3 reven er in en dan nog niet eens helemaal gehesen. In 't Heegervar, de wind van achteren en zo kwamen we in de meer. We zeilden tot half de Leyepôle in 't grondijs 't water was even vlak als bij windstille. Toen we er echter uit kwamen kregen we 't water voor over 't boord heen, bij 't zeil strijken ging het bij 't roer er over heen, met de korst ijs er aan gebakt, wou't schip niet meer omhoog, 't waakse was voorbij. We gingen boven de Leye polle langs om zoveel mogelijk opperwal te houden, bleven langs de Nijegaster wal, voeren toen ook boven de grote Kruis polle langs, moesten toen kiezen, of naar lager wal de Zwarte Wouden in, of naar 't aldaar aanwezige Woudsluisje.

We gingen naar de Zwarte Wouden, maar toen we daar langs gingen, kregen we 't ergste. 't Was al water wat er overheen kwam, ik dacht 't schip kan wel zinken. Dan klim ik vlug in de mast, maar dan vries ik vannacht dood, 't kon niet anders. We kwamen toch in de Zwarte Wouden en daar was het rustiger geworden. In de var naar Koudum lag het ook al vol grondijs, 't schip werd gladder met het er door heen varen, we zeilden zo wat tot onze ligplaats, de volgende dag, liepen vanaf het schip over het ijs, de vaart was gestremd! Hadden we twee uur eerder uit Sneek vertrokken, dan

waren we net voor dat grondijs de dans ontsprongen, in die twee uur had het zich gevormd, en zaten wij in 't donker. 'k Meen dat we zowat half acht aankwamen, volgens de tijdrekening van nu zou het tien minuten na acht uur zijn.

Vader was dinsdagmiddag naar Koudum gegaan om de tjotter er maar te brengen, dan hadden ze woensdagmorgen 'n mooie wind, maar 't ging niet door, ze waren al gauw terug gegaan, de boot maakte ook grondijs, en met heel erge stroom tegen, maakten ze geen voortgang. Nu't stoomgemaal is gekomen, is 't afvloeien naar 't IJsselmeer van 't overtollige water zeer weinig, vroeger echter, werd het water naar zee geloosd tussen vloed en eb, en als er dan zo'n stormperiode uit het oosten kwam met Zuiderzeestand van 'n meter of meer lager, dan kon de sluis meerdere dagen open staan.

In 't voorjaar van 1909 bijvoorbeeld toen half Friesland onder water stond heeft nooit iemand gedacht dat in zo korte tijd alles naar zee was. 'k Meen dat de sluisen op 'n zondag open gingen, vrijdag was 't water uit de provincie. Koningin Wilhelmina is nog gevaren van Staveren naar Leeuwarden meen ik, met de Grouwster boot, van Gaastra, dat hele traject stond onder water. In de polders zag men wat hekepalen, vaak om 'n boerderij 'n polderdijkje. 'k Zag in de Wymerts 'n koe vervoeren, een man de koe aan 'n touw, de andere man 't bootje voortboeien, en zo moest dat naar de weg. Van de Lemmerweg van Sneek naar Hommerts was net de bovenkant droog, 't water kabbelde over de vensterbanken.

En zo was het in 1945 weer toen de Oosterburen hier de lakens uitdeelden, ze hadden met opzet 't water zo

hoog gehouden. Gelukkig voor ons hebben ze toch weer naar huis moeten gaan, beter als zij hier de baas spelen en wij naar Polen! Zo iets hebben ze hier wel verteld, er werd zoveel verteld, en toch zal 't wel zo zijn, dat ze zoveel van gedachten waren en de hoofden van de grote heren 'n Duits-Japanse ring om de wereld langs de Middellandse zee, en in 't verlengde Indië naar Japan.

Nu maar weer eens over 'n andere abnormale tocht. De winter was in aftocht, maar dan nog even 'n goede vriesnacht, en donderen is het weer zonder motorkracht. We waren op maandagmiddag naar Sneek gekomen, misschien over zee naar Workum-Bolsward-IJlst, 'k weet het niet meer, in ieder geval met de Workumer boot slepen over Heegermeer, slepen terug. Alles zat vast in de geul, 't was één grote opstopping, men kon wel over 't opgewaaide ijs lopen. Eindelijk kwam er toch wat ruimte, wij kwamen vlak voor de spoorbrug los, toen door het zool dat door melkvaarders was gemaakt. M'n zwager Gerrit Blom was mee, jongere broer Heye bij 't roer, vader mee op de boom, wij met z'n beiden in de lijn, en trekken.

Laat het 'n uur of vijf namiddags zijn geweest toen de pret begon, ongeveer middernacht waren we thuis, 't zooltje in 't ijs was voor ons veel te smal, wij moesten 't bijna 2 maal zo breed maken! De jongen had dus ongeveer 'n uur of zeven bij 't roer gestaan, in die kille nacht. 't Vroor niet meer, om het vriespunt was 't natuurlijk wel. In die tijd waren hier nog de nachtwachten, elk uur de stad rond met 'n ratel, "10 uur hèt de klok, de klok hèt tien", en dat ging zo door tot vier uur. 't Was bladstil, de man die dacht wat dat voor leven is begrijp ik niet!

Nu zal ik ook eens even over 'n ander

belevensje vertellen. We zeilden zoals in 't begin al vermeld werd, met 'n mooi groepje veerscheperen naar Sneek, maandagmiddag heen dinsdags terug, soms kort bij elkaar, 't kon ook wel zijn dat 't groepje wat meer uitelkaar lag. Met 'n westen wind gingen we op de terugreis wel over Galamadammen, we konden dan op de zeilen thuiskomen. Nu gebeurde het dat we 't vaarwater van de Morra over bakboord, met de schoten strak getrokken en 't zwaard op de kop, precies langs konden leggen, Hendrik Speerstra met 10 voet langer schip naar Warns, die voor ons lag, heel langzaam naar lij zakte, wij hem voorbij gingen, zo kwaad werd dat hij zei, "als ie vretten heffe moest, van mij krieg hij 't net". 't Was zo'n uit het hart gekomen opmerking, dat ik 't nooit vergeten heb.

En zo zijn er meer. Op 'n dinsdagmiddag in de Sneker kermisweek, zei Johannes Feenstra van 't Heidenschap, ik reef vandaag niet voor Klaas van Koudum. Die was altijd 'n paar uur na alle anderen, moest nu ook naar Koudum, de beurtgoederen lossen, 's nachts weer naar Sneek, en de volgende dag, de Hardzeildag, met plezier mensen rondvaren. Er was 'n dikke bries, 't werd voor vol gevaren, Feenstra was voor en bleef voor. Wij waren er ook bij, kregen 'n kleine strop met 'n uitschot aan de Nijegaster wal, Klaas kwam 200 meter eerder in de Koudumer var, we hadden 't verloren met dat even rekken van de wind. Bij laveren in 't Heegervar waar we beiden vlak bij elkaar waren hebben we ons schip 4 of 5 maal even in moeten houden om 'n aanvaring te voorkomen, mijn vader was daar absoluut niet zo trots op om 'n ander voorbij te gaan. Later zei Klaas: "als ik jou maar bij de fok had gehad". Nu die man kon het weten, hij had 't me zelf met de papplepel ingegeven. We moesten altijd

op de zeilen varen, dat is er nergens meer bij!

't Was me inderdaad door Klaas voorgelaten. Zo herinner ik me steeds dat ik stuurde als jongen van 12 jaar met oostenwind van Koudum tot de Zijl, 't kon net langs liggen, dat half weg 'n tamelijk groot oud huis te loevert stond, ik recht door zou sturen. In 't laatst van de luwte moest ik echter even opsturen. De wind valt er dan even ruim in, de kop kan iets afvallen, doet dat meestal en dan moet als men recht uitstuurt, 't roer even in lij en dat moet voorkomen worden. Zo zijn er genoeg kleine tips die men van 'n bekwame leermeester kan leren, met varen, stuwen van de goederen enz. enz. te meer om op te noemen. Maar onthouden doet men het of is de man al jaren geleden overleden. Dat is alles veel gemakkelijker geworden met 'n motorboot. Men laadt goederen in 't ruim, zwaar en groot stukgoed komt veel op dek, 'n kleed erover, en thuis gemakkelijker te lossen.

Zo herinner ik me dat we vroeger met oostenwind als we de Fluessen op moesten kruisen onze bomen even omkeerden. Als 't niet te hevig bruisde, dan konden we de boveinden droog houden, de ondereinden waren dan bedekt met 'n laag ijs, de gedeelten die we in de handen moesten houden bleven droog, de stagstalie beide 2 schijfsblokken was dan één stuk ijs. Met kijken en slaan moest dat verwijderd worden, de ketel met warme koffie moest er soms nog aan te pas komen om 't ijs te smelten. Dat ijs speelde ons ook vaak parten, vooral met 'n houten schip. Men kon niet in nieuw dun ijs vertoeven, 't sneed dwars door het beste boeghout heen. Zo zijn we zelf eens thuisgekomen op 'n dinsdagavond met 't water op de buikdenning, op de bocht bij de voorbolder aan bakboord hadden we 'n gat

midden in de boeg. Direct na aankomst lossen opdat het gat boven de waterlijn kwam, en toen even 'n scheepstimmerman die er 'n stuk inzette. 't Was zo gekomen dat we maandagmiddag windstille kregen op de Heegermeer, we boomden tot Osingahuizen, daar bleven we wachten tot er één kwam die 't open kon breken. Johannes Kuipers van Bakhuizen was de verlosser, hij had 'n houten schip dat met ijzer bekleed was, zogenaamd in 't ijzer gezet. Die zeilde met 'n mooie bries van 't zuiden naar Sneek, wij volgden in hun zool. Van Sneek af op de terugreis was alles aan poeders gebroken, maar toen we in de Koudumer var waren, zeilde Aukema kort voor ons door het zool, dat 's morgens door de motorboot van Wietse de Jong gemaakt was. 't Woei tamelijk stevig, 't zog van de voorganger brak het harde ijs, en dat slierde langs onze boeg. Zonder dat we het vermoeden had het fataal geweest. Bij de spoorbrug in de Indijk, toen ik even voorin moest, ontdekte ik dat er water in stond. Wij met de kop in de wal, 'n zijden doekje in 't gat, 'n deksel van 'n kistje vis, zeer buigzaam er overheen gespijkerd en op huis aan. 't Was een echte kwakkelwinter van 1908 op 1909, net zo iets als van 1964 op 1965, toen had men ook niet kunnen varen met 'n houten schip.

Zo hebben we ook 'n herinnering overgehouden van veel later jaren op 'n dinsdagmiddag van Sneek, 8 maart 1926. M'n vader was 1 januari opgehouden met mij te varen, als hij nog 'n beetje aan z'n leven hebben zou, werd het nu tijd. Ik zag er drommels tegen aan om met 'n knecht te varen, 't moest toch aangaan. Foppe Gerlsma, zoon van Tj. Gerlsma kwam bij me in dienst. 'n Handige jongen, klein van stuk, was bij 'n oom in 'n melkschouw van hier naar Koudum, 2 maal per dag in het zomer halfjaar, de

wintermaanden één maal per dag. Bij ons aan boord evenwel zwaar, tuig, zwaarden, goederen enz. enz., 't was 'n hele ommekeer. 't Heeft dan ook niet lang geduurd of we hebben 'n sterke lier aangeschaft, daarmee konden we alles hijsen, wat normaal in ons vervoer aangeboden werd. 't Zware hijsen van de zeilen was hiermee opgelost, 't kwam er altijd prachtig bij te staan, vooral ook omdat de persoon er veel plezier in had. We hadden 'n hulpmotor van 10-12 p.k., 't varen stukken gemakkelijker geworden, daar heeft vader de laatste 2½ jaar ook nog van genoten.

Zoals ik 8 maart noemde gingen we van Sneek met harde west zuidwestelijke wind, 2 reven in 't zeil klein fokje erbij. We hadden wind genoeg, konden 't goed verzeilen. Maar er kwam 'n bui zo hevig als ik hem nooit eerder meemaakte. Dat schip kon 'n stuk wind hebben van jewelste, ook nog omdat we er 'n vrachtje in hadden, bijna tot de berghouten geladen. 't Schip was 13.60 m. lang 3.60 m. breed. We maakten 'n lange slag over bakboord, van de Heidenschapster wal op de Kruispöllen aan. Om uit te kunnen zien was Foppe boven me komen staan, ik bedoel te loevert in die felle regen, maar 't was zeer zeker 't één of ander natuurverschijnsel, we zeilden net zo lang dat we bijna stil lagen, niet erg overhelden, maar naar beneden werden gedrukt, 'k had nooit eerder zo iets meegemaakt, zicht was er niet, we zaten in 'n cirkeltje van ruim 100 meter om het te schatten. De achter lij bolder zakte onder water, we lagen bijna stil voor ons gevoel, ik dacht we moeten proberen er gang in te krijgen, volhouden. 't Fokje neer, 't zeil wat zakken en van de wind op Nijega aan. De afstand naar Nijega was iets groter dan naar 't Heidenschap maar daar was geen kans om te komen.

Toen we evenwel naar de lager wal kwamen ging het gek, de golven rolden me over de rug heen, ik stond er soms finaal in. Dat kwam ook hierdoor dat de bolle stal vol water stond, 3 meter breed één meter van dek tot roef, zoiets als 70 cm. hoog, er was veel meer dan 1000 kilo water in. En dat bleef staan, 't moest de waring langs verdwijnen. Van Erven Feenstra hadden we mee 'n vaatje witkalk, ik heb het te laat overboord gegooit, want in 't eerst stond ik in het kalkwater! We hadden in die korte tijd 300 putsen water binnen gekregen, 't stond precies tot de buikdenning, en dat was naar binnen gekomen door de dichte roefdeurtjes. Als die er niet geweest waren had het niet lang geduurd voor we waren gezonken.

's Avonds maakten we ruimte om 't water er uit te scheppen, pompen waren niet aan boord, zo'n schip was niet lek. In de roef was geen plaatsje of 't was met kalkwater bevuild, zoveel persing was er door de deurtjes geweest. We werden verwelkomd door mensen uit de zuivelfabriek, die hadden boven de stuwende meer op zolder, de top van 'n hoge mast zien komen, wij hadden geen boerderij of boom kunnen zien, 't was alleen de punt van de schoorsteen, nooit eerder meegemaakt.

De Koudumer collega, Wietse de Jong met de motorboot 'n paar kilometer achter ons, was rechtstandig naar beneden gedrukt, die ramp kwam harder aan met het zinken, 6 koeien verdronken, wat biggen en de gehele lading bedorven. Zelf kwamen ze er evenwel goed af, 'n collega motorboot van Hemelum vlak in de nabijheid nam hun aan boord. Van Leenstra in Nijega werden we van droge kleren voorzien, de volgende dag kwamen we 's avonds thuis, 't was weer voorbij zonder noemenswaardige schade.