

In 2007 werd de volledig gerestaureerde blazer TX 33 in Makkum te water gelaten. Hoewel de enthousiaste groep mensen, die het herstel van dit oude vissersschip op zich nam, om volstrekt andere redenen het project naar Makkum verplaatste, is dit historisch zeer terecht. Het scheepstype is in Makkum ontwikkeld en om het belang te onderstrepen werd het zelfs afgebeeld in het dorpswapen. De Makkumer zeemeermin toont in de ene hand een kalkoven, en in de andere een blazer.



De in het dorpswapen afgebeelde blazer is overigens een 'schilshuyt'. De oorspronkelijke versie van het schip dat de schelpen naar de kalkbranderijen bracht. Een terechte keuze want deze industrie was verantwoordelijk voor de explosieve groei van Makkum., of moeten we zeggen Statum (zie ook noot 1)

De blazers van de schelpenvissers waren stevig en zwaar gebouwd, met geringe diepgang. Geschikt om in de verraderlijke zeegaten van de noordelijke Zuiderzee te zeilen en droog te vallen op de banken waar de schelpen werden aangetroffen. Na verloop van tijd voorzag één van de plaatselijke scheepsbouwers de blazer van een bun zodat het schip ook voor de gebruikelijke visserij kon worden gebruikt.

een plaats te vinden is waar eertijds geen helling is geweest.

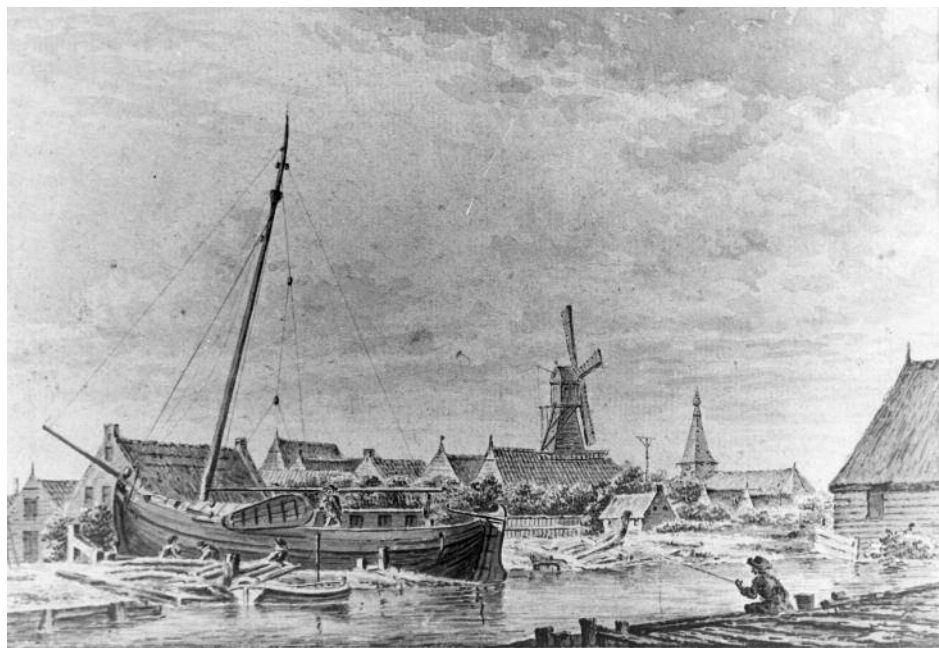
Nu de pogingen om buitendijks een geschikte locatie te vinden lijken te mislukken, heeft men het oog laten vallen op een plekje binnen de sluis. De z.g. 'Bargekop', op deze landtong tussen de Dijkvaart en de Kleine Zijlroede hebben inderdaad een aantal werven hun domicilie gehad. Daarom in dit eerste deel aandacht voor de scheepswerven op de Bargekop.

Opkomst scheepswerven

Om dit in de goede context te zetten eerst een klein stukje geschiedenis. Zoals bekend bestaat het huidige Makkum uit twee kernen. In het noorden, rond de huidige protestantse kerk, ontstond een agrarisch terpdorpje. Strategisch gelegen aan enkele waterlopen. Een eerste vermelding is van het jaar 1000, maar gezien de verschillende vondsten tijdens latere afgravingen, moet het beduidend ouder zijn. Midden op de terp bouwde men een stenen kerk met zadeldaktoeren gewijd aan Sint Martinus.

Zuidelijk van deze nederzetting kwamen twee natuurlijke waterlopen in zee uit. Vanaf de 11e eeuw bouwden daar twee verschillende kloosters, onafhankelijk van elkaar, beiden een keersluis. Gegevens over de eerste schutsluis vinden we vanaf begin 1300. Dit betreft de niet meer bestaande zuidelijkste zijl.

Uit 1440 is de beschrijving van de bouw van een houten schutsluis met nieuw gegraven beloop bekend (locatie huidige sluis). In de nabijheid van deze sluisen ontstond een handelsnederzetting. Statumagebuirte of Statum geheten.



gezicht op Makkum door Pieter Idses Portier omstreeks 1750.

Stichting WON

In navolging van de restauratie van de Blazer TX 33 ijvert sinds enige tijd de Stichting WON voor de oprichting van een (hout)restauratiewerf in Makkum. Waar meer historische schepen gebouwd en onderhouden kunnen worden. Men zoekt een locatie... Dat mag geen probleem zijn, in de zoektocht naar Makkumer scheepswerven komen zoveel namen en locaties boven water, dat er nauwelijks

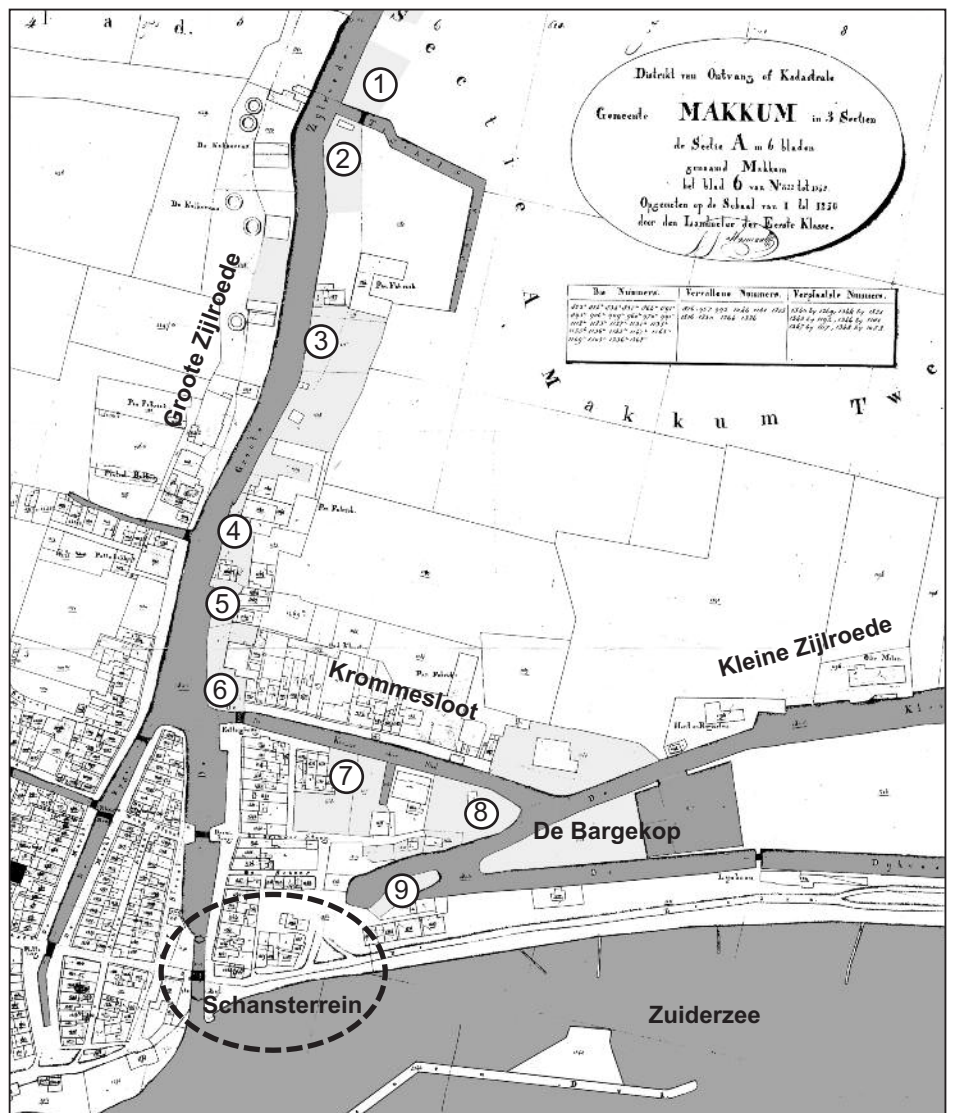
Statum

Vanaf 1580 ontwikkelde het buurtschap Statum, zich tot een industrieel centrum van formaat. De reeds bestaande steenfabriek kreeg al snel gezelschap van het eerste panwerk (dakpannenfabriek). Deze kleiverwerkende industrieën werden binnen korte tijd in belangrijkheid overtroffen door de kalkbranderijen. Evenals de klei voor de steen-, en dakpanfabricage, werd de grondstof voor schelpkalk in de naaste

Locaties van scheepswerven

Dit is geen compleet overzicht slechts de tot nu toe gevonden namen worden genoemd. N.B. Ook op de noordzijde van de Groote Zijlroede en aan de oostzijde van de Kromme-sloot zijn werven geweest, evenals op de Altena's.

- 1644: Claes Pieckes eigenaar, daarna Rienck Wijtses. 1718: Jacob Jans Tichelaar en Age Siex. Daarna Arjen Romkes, 1723: Gerben Rintjes. Vanaf 1827 Jan Ydes Bergsma, de werf blijft daarna in handen van de familie Bergsma.
- ±1650: Heere Jaijties, 1681: Gerrijt Dircks
- tot 1666: Gerben Fongers, tot 1681: Willem Doedes, daarna Focke Ulbes, Rintje Sipkes.
- 1657: Jan Gerbens Brouwer, 1662: Gatse Sweerts, 1678: Baucke Jacobs, daarna Simke Doyes en Ycke Simkes.
- De latere werf van Alkema en Amels. 1729: Budde Hendrix, 1758: Wijbe Lieuwes Groenia, daarna Klaas Jacobs en de familie De Boer. De weduwe Doetje de Boer verkoopt de werf in 1837 aan Jan H. Alkema en Gerben A. Bakker. 1918: Cornelis Amels.
- Tot 1662: Robijn Claessen, daarna Watse Jenties, Rintje Sipkes, Jetse Sijbolts. Tussen 1737-1749 koopt Jan Monnsa het terrein en laat er zijn 'slot' bouwen, het latere Sloterdijkhuus, of ten tijde van de Buma's, het Bumasslot.
- Hier zijn minstens 2 verschillende werven naast elkaar geweest. Bij 8 komen we maar liefst 5 verschillende werven tegen die tegelijkertijd actief waren.
- Locatie latere Zwolsmanwerf, pas vanaf 1791 (3 jaar na afdamming v.d. kleine sluis).



noot:

1 Dit is lange tijd de conclusie geweest. Het samengaan van Makkum en Statum was echter bepaald geen eenvoudige zaak. De inwoners van beide plaatsen wisten lange tijd geen enkele toenadering. Dit had alles met de financiën te maken. Zo werd afzonderlijk dorpsbelasting geheven. Men had, en bleef, beiden een zelfstandige huishouding houden. In Makkum werd met verbazing en leedvermaak gereageerd op de heffingen die Statum haar inwoners oplegde om b.v. reparatie van sluis, aanleg van bruggen en andere infrastructurele werken te kunnen betalen. Het Hof van Friesland, na de Reformatie in 1580 eigenaar van de voormalige kloosterbezittingen, beschouwde beide nederzettingen als één. Het kostbare onderhoud van de twee sluisen werd daarom ook hoofdelijk omgeslagen op de Makkumers. Die vonden dat ze ten onrechte moesten mee betalen voor zaken die zich bij de burens afspeelden.

De confrontatie kwam tot een hoogtepunt bij de bouw van de nieuwe kerk (1660). De oude St. Martinuskerk was niet alleen bouwvallig, maar ook veel te klein geworden voor de groeiende (protestantse) gemeenschap, want ook Statum kerkte hier. De Statumers wilden best mee betalen, maar dan moest de nieuwe kerk midden in het dorp komen. Statum dus. De grietman probeerde, vergeefs, te bemiddelen. De komst en de financiële injectie van Jonker Bonno van Donia, die net in die periode het slot Groot Aisma had geërfd, gaf de doorslag. De nieuwe kerk moest op de oude plaats komen op de Makkumer terp, in de nabijheid van zijn slot even ten noorden van Makkum. Morrend betaalde men in Statum de verplichte belasting op de schoorstenen, die van Staatswege werd geheven om de bouwkosten te dekken. Ondertussen werden in Statum tegenacties voorbereid. Al in 1644 was er daar een waaggebouw ingericht, noodzakelijk voor de gevoerde handel. Waarom trok Statum een fors bedrag uit voor de bouw van een compleet nieuwe Waag, ditmaal uitgerust met een toren, uurwerk en klok? Ter compensatie van het gemiste kerkgebouw? Het gaat in dit bestek te ver om dieper in te gaan op de nauwer tussen beide gemeenschappen, maar gezien de recent gevonden gegevens is een vervolg hierop niet meer dan logisch.

schelpkalk in de naaste omgeving gewonnen. Ook de brandstof voor het bakken en branden, de turf, kwam uit de regio. Het vervoer van en naar de fa-brieken geschiedde over het water. Langs weerszijden van de belangrijkste levensader, de Grote Zijlroede, ontstond een lang gerekt lint fabrieksgebouwen.

Het waren nog steeds roerige tijden en uit strategisch belang werden de zeesluisen beschermd door een daar tussengelegen verdedigingswerk, de schans. Dit uit aarde opgeworpen bol-werk belemmerde lange tijd uitbreiding van Statum in zuidelijke richting. Noodgedwongen groeide het fabriekscentrum Statum naar de oude Sint Maartensterp, naar Makkum. Rond 1640 was de verbinding een feit en werd voor het gehele gebied voortaan de naam gebezigd die de oudste rechten bezat; nl. Makkum. ⁽¹⁾

Langs de Grote Zijlroede konden de schepen tot voor de fabrieken komen en deze efficiënte bedrijfsvoering zorgde voor een explosieve groei van de industrie. Aangezien alle vervoer over water plaatsvond was er al snel behoefte aan plaatselijke scheepswerven. Eerst enkel voor reparatie, toen steeds meer schippers en reders zich ter plaatse vestigden, volgde al snel nieuwbouw van schepen.

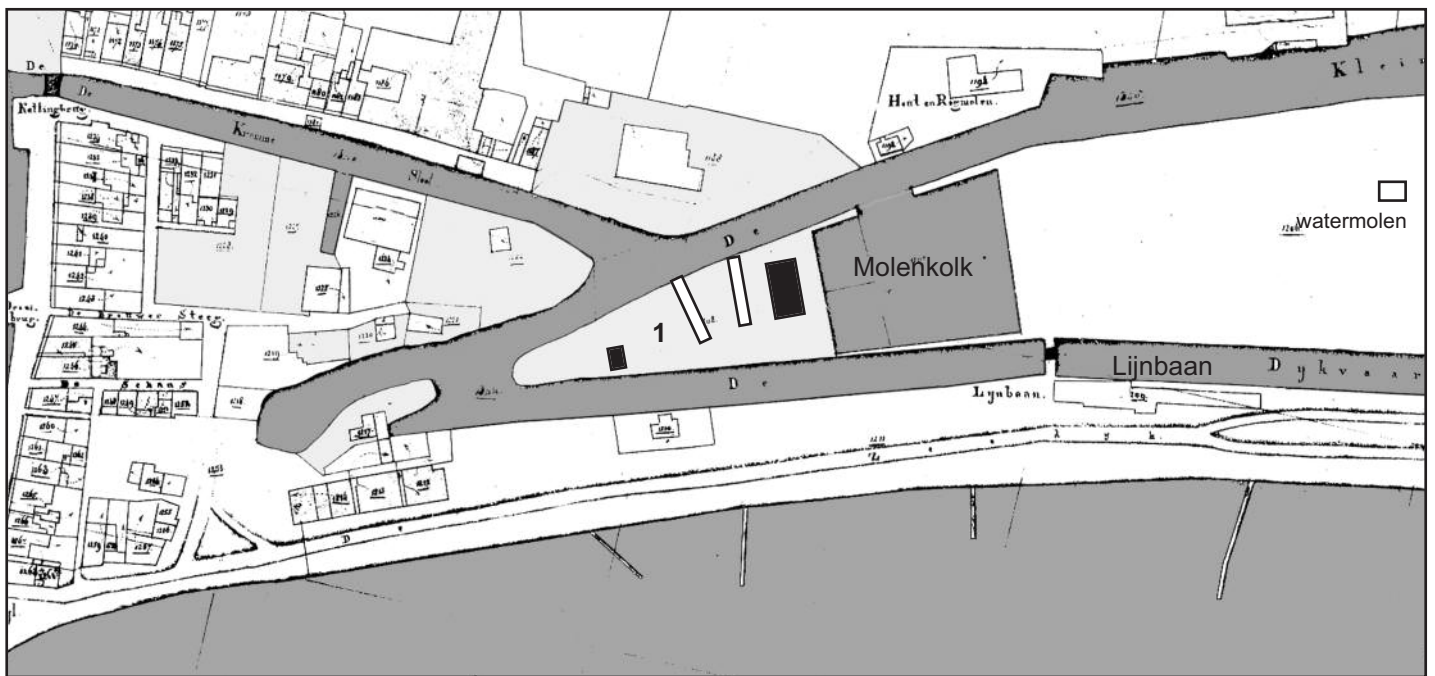
Locaties langs de Groote Zijlroede waren schaars door de talrijk aanwezige kalkwerken en panfabrieken.

Alle beschikbare terreinen werden daarom benut. Na de aanleg-verbreding van de Krommesloot, begin 1600, werden de oevers daarvan meteen ingenomen door een aantal scheepshellingen.

Vooral de westzijde was een populaire vestigingsplaats voor de scheepstimmerbazen. Op het hoogtepunt vinden we hier tegelijkertijd 6 verschillende werven. De ruimte was beperkt, vooral voor de bouw van grotere schepen, daarom ontstaan eind 1600 de grootste werven ruim buiten de bebouwde kom, o.m. op de Altena's. Later kwam op deze locatie een boerderij. Toen eind jaren 1970 Eduard de Boer hierin een reparatiewerf begon, hadden de autoriteiten daar de nodige moeite mee. Terwijl 300 jaar tevoren op exact dezelfde plaats al een werf was geweest.

Tot 1800, tellen we tientallen verschillende werven in Makkum. De Franse Tijd, en de economische neergang die hier het gevolg van was, zorgden voor een rigoureuze sanering in de bedrijfstak. Slechts enkele werven bleven over.

In het vervolg op dit artikel komen we daar uitgebreid op terug.



De Bargekop

Hoewel het nodige nog moet worden uitgezocht, is het zeker dat op deze locatie in ieder geval twee werven in verschillende periodes actief zijn geweest. De Kingmawerf en de werf van Sijbrandij en Polstra

De Kingmawerf 1779-1813

De Kingmawerf is zeker niet de oudste Makkumer scheepswerf, maar dankzij de uitgebreide Kingma-archieven is hier wel het nodige over bekend.

Hylke Jans Kingma (1708-1782) kwam al op 12-jarige leeftijd bij de 'buitenvaart' en met 18 jaar was hij reeds schipper. Het 'fatsoen der Friesche Koffen' stond hem niet helemaal aan, en toen hij een nieuw schip nodig had, ging hij tijdelijk in Lübeck wonen, waar hij naar eigen inzichten een schip liet bouwen van groter en ander model, dat toch goed bestuurbaar en snel bleek.

Hij voer er prompt mee naar Bordeaux om een lading wijn te halen. De 'afschepers' zagen met zorg de wijn vertrekken en de loods bij Texel achtte laversen 'zonder swaarden en geen topzeil' gekkenwerk, doch Hylke Jansz wist metterdaad iedereen van de snelheid en vaste ligging van het door hem ontwikkelde scheepstype te overtuigen.

Na enkele jaren lucratieve vaart bleef hij met zijn broers Gerben en Gorrit, beiden eveneens schipper, aan de wal ter wille van het besturen van een door hen gestichte 'buitenlandsche negotie', gevestigd in Workum, waar zij weldra ook een scheepswerf openden. Deze werf werd na 1778, toen de Makkumerzijl werd verwijd 'tot 28 voeten in den bodem', naar Makkum verlegd. Deze sluisvergroting was deels op initiatief van Hylke Jansz en werd grotendeels door hem gefinancierd.

1. De Kingmawerf: met twee langshellingen. De grote timmerschuur, waarin o.m. de blokmakerij. Op de noordwestkant de smederij. De toegang tot het terrein was via een bruggetje over de Dijksvaart nabij de touwslagerij (ook van Kingma). Het terrein werd ook wel 'it Wûnser leech' genoemd, het was lang eigendom van de kerk te Wons. Het was laaggelegen omdat het deels afgegraven is ten behoeve van de gleibakkerij van Kingma (aan de Krommesloot). Om het zuidelijke deel, vanaf de molenkolk, lag een ringdijk en een watermolen(tje) zorgde voor de waterafvoer.

Onder detail van beschilderde Makkumer aardewerkplaat. Gezien vanaf de latere werf van Zwolsman. Rechts de Zuiderzeedijk, met op de voorgrond het adak waaronder de berging van de (reserve)sluisdeuren, de hoge schuur behoorde bij een boerderijtje. In het midden de noordgevel van de lijnbaan (touwslagerij). Links de Bargekop, tussen het scheepje in de Dijksvaart en het bouwwerkje links is de watermolen zichtbaar.



werd grotendeels door hem gefinancierd. Een flink deel van het voorgeschoten bedrag is nimmer door het Hof van Friesland aan Kingma terugbetaald, een schuld die tot de dag van vandaag nog open staat.

Aan de zuidkant aan de binnenzijde tegen de zeedijk bouwde Hylke Jansz een lijnbaan (touwslagerij). Op de 'Bargekop' kwamen naast de werf een smederij en een mast- en blokmakerij. Bij zijn overlijden in 1782 liet hij te Makkum bovendien een zeilmakerij (latere smederij van Hogeboom aan het Vallaat), een dakpannenfabriek (oostelijke naastligger van scheepswerf Alkema), een gleibakkerij (aan de Krommesloot) en een oliemolen (Kleine Zijlroede) na. Zijn zoons, Jan en Marten, zetten deze affairen voort met goed gevolg, totdat de achteruitgang van handel en scheepvaart, verdiept door de 'Franse tijd' – temeer waar de Kingma's 'volstrekt niet wilden navigeren als onder

Onder: Door Jacobus ten Zweege (1855-1917) gemaakte schets van de werf van Sijbrandij & Polstra op de Bargekop.

Aan de Kleine Zijlroede v.l.n.r. de 'foarste' (voorste) houtmolen, de oliemolen en de 'fierste' (verste) houtmolen, zoals ze ter onderscheiding in Makkum werden genoemd.



gens aan hun zwager J.H. Kingma verhurden. In februari 1813 werd de werf, waar sinds 1807 geen schepen meer waren gebouwd, opgeheven. Van de negen werknemers die het bedrijf vóór 1800 had geteld, was toen nog maar één over. Bij de werf was een blok- en mastmakerij. Hiervoor werd voor f. 25,— per jaar een deel van de timmerschuur op de scheepswerf gehuurd. Er werd voornamelijk voor de eigen werf gewerkt en voor schepen waarvan het kantoor de administratie verzorgde. Het personeel bestond uit een baas-blokmaker en een knecht. De baas huurde van H.J. Kingma c.u. een huis aan de zeedijk (in 1782 gekocht van de armvoogdij van de Geref. Kerk). In 1799 werden J.R. Haarsma c.u. eigenaars van de blok- en mastenmakerij.

In augustus 1782 liet H.J. Kingma, naast de timmerschuur op de scheepswerf, een schuurtje bouwen dat dienst moest doen als smederij. Er waren in 1783 drie werknemers. In 1799 erfde J.H. Kingma de smederij, die hij samen met de werf nog enkele jaren exploiteerde. In 1807 werd de smederij tegelijk met de werf gesloten en in 1813 werd het schuurtje namens de erfgenamen van de weduwe J.H. Kingma verkocht.

Lijnbaan

Augustus 1773 liet H.J. Kingma naast de zeedijk een touwslagerij aanleggen ten behoeve van zijn scheepswerf te Workum en later te Makkum. Het aantal werknemers varieerde van zes tot acht. In 1799 erfde Trijntje H. Kingma de touwslagerij, die tot 1824 door haar echtgenoot Y.F. Tichelaar werd geëxploiteerd. Ze verkochten het bedrijf toen aan hun zwager M.H. Kingma, wiens kinderen het in 1842 samen met de kalkbranderijen verkochten aan Herrius H. Kingma en de gebr. J.W. Maas en M.H. Maas. Deze zetten de bedrijven voort onder de naam fa. Kingma en Maas.

Scheepswerf Sijbrandij & Polstra

Rond 1878 startten Sipke Sijbrandij en Eibert Polstra een scheepswerf op de oude locatie van de Kingmawerf. Beide hadden het vak geleerd op een van de andere Makkumer werven. Het is niet aanemelijk dat er toen nog iets aanwezig was van de oude opstallen van Kingma, zoals bijvoorbeeld de timmerschuur of de sleephellingen.

Van bedrijvigheid op het terrein tussen 1813 en 1878 is niets bekend. Na het beëindigen van de pachtovereenkomst met de kerk van Wons, zal het terrein leeg zijn opgeleverd en weer als weidegebied in gebruik zijn genomen. In 1878 was Cornelis Dros de eigenaar van het land. Dros was een voormalig zeevaartkapitein en nu houthandelaar. De nieuwe ex-

Hollandsche vlag en papieren' – slapte op de werf en in de bijbehorende zaken veroorzaakte. Het hoogtepunt van de Kingmahelling ligt dan ook in Workum. Omstreeks 1800 blijkt die te Makkum in hoofdzaak reparatiewerf te zijn voor schulpjachten (schelpenvissers), Hamburg- en Hollandsvaarders, kof- en smakschepen. Het laatste kofschip voor de buitenvaart bouwden de Kingma's in 1801. Nadien was de nieuwbouw beperkt tot kleinere schepen. De reparatie hield echter ruimschoots de vier knechts, die er in 1801 waren, bezig tegen een loon van f. 3,60 per zes dagen, terwijl een jongen het met drie stuivers per dag moest stellen.

De start in 1779 was hoopvol. Hylke Jans Kingma zette nog datzelfde jaar een schip op stapel en verkocht zijn werf te Workum aan Gerben J. Kingma. In 1799 werd zijn schoonzoon Jan Rommerts Haarsma en Co. eigenaars van de werf die zij vervol-



Van de bovenstaande schets is ook een 'plaat' bekend, geschilderd bij de aardewerkfabriek van Tichelaar.

en nu houthandelaar. De nieuwe exploitanten hebben fors moeten investeren in de opbouw van een nieuwe werf. Daarbij maakten zij twee langs-hellingen, één voor de bouw van grotere schepen aan de zijde van de Kleine Zijlroede, en een kleinere in de richting van de Dijkvaart.

Gezien het feit dat beiden eerder als scheepstimmerknecht werkzaam waren geweest, is het onwaarschijnlijk dat zij de opbouw van de werf uit eigen middelen konden betalen. Economisch was het geen florissante periode. De grote bedrijven, zoals de panwerken, werkten nog traditioneel. Er werd nauwelijks ge-investeerd in productieverbetering. Zo deden de eerste stoommachines pas rond 1900 hun intrede in de Makkumer fabrieken. Dit kwam te laat om de concurrentie met o.a. de nieuw opgezette panfabrieken in het westen, nog aan te kunnen gaan.

In deze onzekere tijd begonnen Sijbrandij & Polstra hun nieuwe werf.

Kennelijk had men werk in portefeuille want de start was voortvarend. Begin 1879 verscheen in de Leeuwarder Courant de volgende advertentie; per direct 4 à 5 timmerlieden gevraagd, verdienste: 15 cent per uur.

Daarna volgen met regelmaat nieuwe advertenties in dezelfde courant. Hieruit krijgt men enig inzicht in de gebouwde schepen en bijkomende handel van de werf. Het zijn voornamelijk kleinere gebruiksschepen: pramen, melkboten en schouwen.

Slechts een enkele maal komen we een groter vaartuig tegen zoals een tjalk of veerschip. Ook handelde men in gebruikte schepen. Dat is op zich niet vreemd, want het was gewoonte dat de werfbaas bij de opdracht voor een nieuw schip, het oude inruilde. Deze werd, als men er de tijd voor had, voor eigen rekening hersteld en doorverkocht.

Eind 1879 werden zo verschillende vaartuigen aangeboden: een bevaren veerscheepje van 9 ton inclusief inventaris en een potschip. In december dat jaar: een bevaren 18 tons roefschip, en enige melkboten. Minder florissant verloopt de verkoop van een drietal pramen: 4, 6 en 9 ton metend. Er wordt meerdere keren mee geadverteerd, na een jaar is alleen de 6 tons praam verkocht.

Het is een slecht voorteken als ze, begin 1880, beginnen te adverteren met de leverantie van scheepshout. De eigen voorraad komt eerst in de verkoop, kennelijk leverde dit de nodige baten op, want men laat snel daarna enkele nieuwe scheepsladingen aanrukken. Dit keer slaagt het niet en het komt ook niet meer goed. Op 1 december 1880 volgt op last van deurwaarder Eisma uit Bolsward, de Executoriale verkoop.

Executoriale Verkoop.

Deurwaarder C. W. EISMA te Bolsward zal Woensdag 1 December 1880, v/m. 10 uur, ten laste van Sipke Sijbrandij, Scheepstimmerman te Makkum, bij executie verkoopen:

I. Een groote van Hout opgetrokken SCHUUR, met Pannen gedekt, staande op gehuurden Grond van den Heer Dros.

II. Een beste PRAAM, 2 SCHOUWEN, een nieuwe BOOT met Zeil, een gedeelte SCHEEPSHOL en een VLAK van een Schip.

III. DENNENHOUTEN PLANKEN, ACHTERPLANKEN, korte PLANKEN, AANSTOPSTUKKEN, p. m. 90 zware EIKEN BOGTEN en LEGGERS, p. m. 50 KROMHOUTEN, p. m. 20 gezaagde EIKEN PLANKEN en POSTEN, AMERIKAANSCH GREENEN PLANKEN, DANTZIGER EIKEN ZEEGPLANKEN, SCHROOTEN, SCHALEN en BOSSTUKKEN.

IV. 2 SLEEPHELLINGEN met toe- en aanbehooren, een Draaibank, Slijpsteen, Trap, Touw, Tonnen, Teer, IJzeren Kettingen enz.

Alles aan de oost- en westzijde van de Kleine Zijlroede te Makkum.

MAKKUM

BOELGOED.

Notaris C. C. LEDEBOER te Makkum zal, ten verzoeke van den: **WalEdelGest. Heer**

Mr. B. van LOON te Harlingen q.q., Curator, in het openbaar, bij boelgoed, à contant, verkoopen:

Op Dingsdag den 8 Februarij 1881, te beginnen 's morgens 9 uur, op de Scheepstimmerwerf van Sijbrandij en Polstra te Makkum:

1. Eene groote, van hout opgetrokken SCHEEPSTIMMERSCHUUR.

2. Een beste praam, 2 schouwen, een nieuwe boot met zeil, een gedeelte scheepshol en een vlak van een schip.

3. Dennenhouten planken, achterplanken, korte planken, aanstopstukken, p.m. 90 zware eiken bogten en leggers, p. m. 50 kromhouten, p. m. 20 gezaagde eiken planken en posten, Amerikaansche greenen planken, Dantsiger eiken zeeGPLANKEN, schrooten, schalen en bogtstukken.

4. 2 sloopshellingen met toe- en aanbehooren, draaibank, slijpsteen, trap, touw, tonnen, teer, ijzeren kettingen en verdere scheepsbouwmeesters-gereedschappen.

Daarna ten huize van Sipke Sijbrandij: **MEUBELN, HUISGERADEN** en verdere **INBOEDEL** en **GOUD- en ZILVERWERKEN**.

Vervolgens ten huize van Eibert Palstra: **MEUBELN, HUISGERADEN** en verdere **INBOEDEL** en **GOUD- en ZILVERWERKEN**.

En des namiddags 4 uur, in het Hert te Makkum, de navolgende **GOEDEREN**, behoorende tot den faillieten Boedel van Pieter de Boer te Makkum:

MEUBELN en **HUISGERADEN**: kabinet, kastje, klok, tafel, stoelen, spiegel, beste naaimachine, lessenaar, kolomkagehel, lampen, schilderijen, koper, tin, blik, glas, porcelein en aardewerk.

GOUD- en ZILVERWERKEN.

WINKELWAREN: tabak, sigaren, roode en witte suiker en kandy, blaauwsel, pakken stijfjel, koffijstroop, koffijboonen, 7 manden pijpen, meel, gort, graauwe en groene erwten, bruine boonen, spek en worst, bier, anijs, brandewijn, madera, likeuren, azijn, 20 flesschen levertraan, eau de cologne, petroleum, luiwagens, boenders, Engelsche bezems, lange veegers, eene partij klompen enz.

WINKELGEREEDSCHAP: drankstelling, 12 bussen, 3 stel schalen met balansen, maten, gewigten, koffijmolen, meelbak, kruiwagen enz.

Te koop!

Een welonderhouden Veerscheepje, groot 9 ton.

Een uitmuntend ingerigt Potschip.

Een nagenoeg nieuwe 7 tons Praam, benevens een Dito 6 en een 4 ton.

Te bevragen bij Sijbrandij & Polstra, Scheepstimmerlieden te Makkum.

Sijbrandij & Polstra,

Scheepstimmerwerf en Handel in Kromhout enz. te Makkum,

berigten de ontvangst van 2 scheepsladingen te soort **EIKEN HOUT**, waaronder prachtige zware Bogten, Knie's en Stoothouten, tot welks levering, benevens alles wat tot hun vak behoort, zij zich vriendelijk aanbevelen.

Bij hun te bekomen een p. m. 18-tonn sterk gebouwd **ROEFSCHIP**, benevens eenige **PRAMEN, MELKBOOTEN** enz. Prijzen zeer billijk.

Toegang tot de Werf Zuider Zeedijk over de Nieuwe Brug.