

Oude Scheepstimmerwerven in Friesland

NANNE OTTEMA (†)

I. EEN VERDWIJNEND BEDRIJF

Van een belangstellende, die aan het hoofd staat van een Scheepsbouw bureau in Holland, kreeg ik de vraag: Kunt U mij ook inlichten over de oude en nieuwe scheepstimmerwerven, die vroeger en nu nog over geheel Friesland verspreid zijn?

Kunt U mij hierover gegevens en zoo mogelijk afbeeldingen verstrekken voor een studie of handboek, dat ik over dit Oud-Nederlandsch bedrijf hoop samen te stellen?

Natuurlijk had ook deze onderafdeeling van de oude economische geschiedenis van mijn provincie reeds vroeger mijne belangstelling gewekt. De oprichting van het Friesch Scheepvaart-Museum te Sneek, dat wij aan het initiatief van de toenmaligen burgemeester dier gemeente, den heer L. Poppinga, te danken hebben, was daarvoor een gereede aanleiding en een deel van wat in de loop van deze eeuw op het gebied van de ouden Frieschen Scheepsbouw had verzameld verhuisde in 1938 en 1939 dan ook naar dat museum. Het overige, speciaal een verzameling van vele honderden teekeningen, kopergravures, etsen lithografieën en andere afbeeldingen van oude schepen, in een speciaal daarvoor ingerichte platenkast bewaard, behoort tot de Princessehof-bibliotheek en reeds meerdere malen is daaruit een greep gedaan voor tentoonstellingen op dit gebied, die o.a. te Leeuwarden, te Harlingen en te Grouw eenige jaren geleden gehouden zijn. Ook is in de tegelverzameling in het Princessehof een afzonderlijke box ingericht voor tegels waarop oude zeeschepen voorkomen. Een gedeelte daarvan is uit Holland afkomstig, waaronder een serie waarop de scheepsbouw zelf is voorgesteld van het leggen van de kiel af, het opzetten der spanten, het leggen van de dekken, het te water laten, de takelage tot zelfs de schipbreuk toe. Het meerendeel van de decoratieve driemasters, speciaal die, welke tegen

den rechterwand van de box zijn geplaatst, is echter uit Harlingen afkomstig en ongetwijfeld hebben wij hier het beeld voor ons van de zeilschepen, die in de 17de en 18de eeuw de haven van Harlingen vulden. Bij nadere bestudeering van deze scheepstypen zien wij, dat het speciaal zogenaamde Noord- en Oostvaarders waren, vrachtscheepjes van een middelgroot type, die de handel naar de Oostzee en naar Scandinavië levend hielden. Ze waren speciaal te herkennen omdat ze het sierlijk vooruitstekend galjoen misten. De kop moest rond en stevig gebouwd zijn om de druk van het ijs te kunnen weerstaan, want verscheidene van deze scheepjes waren ingericht voor de walvischvaart, de vaart naar spitsbergen, later naar Groenland en straat Davis.

Ik verwees mijn belangstellende naar het Sneeker Scheepvaart-Museum en naar de Princessehof-bibliotheek, waar de literatuur over den oud-Hollandschen Scheepsbouw vrij volledig tegenwoordig is. *

Ofschoon niet ondankbaar voor het verstrekte materiaal was de vrager echter toch niet voldaan. Hij wilde zoo graag wat meer weten van het werk van de oude scheepsbedrijven en den samenhang daarvan.

Natuurlijk werd het antwoord nu moeilijker. Bij een oudheidkundige of geschiedkundige studie wordt men natuurlijk eerst verwezen naar het Rijksarchief, de gemeentearchieven en bibliotheken, maar ik betwijfel of daar veel over onze oude scheepswerven te vinden is.

Oude scheepsbouwmeesters, vooral die van de kleine werfjes, werkten maar zelden naar vooraf gemaakte teekeningen en ze deden uiterst weinig aan boekhouden. Ofschoon het mij gelukt is van meerdere bedrijven in mijn provincie oude boekhoudingen op te sporen en te doen bewaren, ben ik nog nooit zoo gelukkig geweest iets op dit speciale gebied voor de ondergang te hebben kunnen redden.

Een paar jaar geleden toen ik vernam, dat er in Makkum een Oud Scheepsbouwbedrijf opdoekte, ben ik er heen gegaan en heb alles eens nagesnuffeld. Het oude werfje met de sleepelling en den kaapstander was nog min of meer gaaf aanwezig. In de schuur waar voornamelijk 's winters gewerkt werd, ben ik in de hanenbalken geklommen en kon enkele zeer primitieve doorsnee modellen, eenige bordjes met namen van aldaar gebouwde schepen en enkele oude werktuigen verzamelen en naar het Friesch Museum brengen, maar veel zei dat alles toch niet. 't Was een dood rommeltje; een hoopje afbraak geworden; het leven was eruit.

Als men de moeite doet en men gaat naar een nog in werking zijnd bedrijfje en men hoort daar het gehamer en gevijl, dan ziet men onder het weinige licht, dat de kleine ramen doorlaten vaak nog een interieur, dat maar weinig van die van een paar eeuwen geleden verschilt. Ik zou onze Friesche teekenaars en schilders willen opwekken om er eens met het tekenblok en de schilderdoos op uit te trekken om zo'n geval op het papier of het doek vast te leggen. 't Is zeker de moeite wel waard, want de schilderachtigheid, de herinnering aan oude lang vervlogen tijden zelf ligt er overal nog dik op.

Maar hoe kom ik dan aan het oude materiaal voor een historie van onzen ouden Scheepsbouw? Dat

is niet zoo gemakkelijk, want het gebied is zeer uitgebreid en over de geheele provincie verspreid en er zijn zeer vele plaatsen waar het nog aan alles te zien is dat er vroeger oneindig meer aan scheepvaart werd gedaan en dat de waterweg oneindig belangrijker was dan in onze eeuw. Wel beleven wij op dit oogenblik een tijdelijke onverwachte opbloei voor het schippersbedrijf en is thans het zeil ook in de vrachtvaart weer in eere, maar jammer genoeg is deze opbloei te danken aan ongezonde oorzaken en zal het te vrezen zijn dat wanneer de wereldorde weer hersteld zal zijn, de auto en de motor en waarschijnlijk vooral ook de vliegmachine een ontwikkeling zullen toonen, die wij nu nog maar kunnen vermoeden, doch die wij nauwelijks kunnen voorzien. Wij behoeven ons alleen maar te herinneren hoe in den eersten Wereldoorlog van 1914-1918 de auto en de bus het locale spoorbedrijf en de tram den doodsteek hebben toegebracht. Een van de vele spreekwoorden van onze schippers zegt het zo duidelijk: "Als het getij verloopt moet men de bakens verzetten".

Zelfs in onzen tijd, die zoo gemakkelijk alles wat eeuwen heeft bestaan en door oude traditie hecht en sterk in ons volksbestaan wortel had geschooten heeft weggevaagd, is van de oude scheepstimmerwerfjes nog vrij veel blijven bestaan, genoeg in allen gevalle om ons thans nog te kunnen

Dirk Kerst Koopmans

(1906-1995)

De bij alle schippers en visschers welbekende scheepswerf van Amels te Makkum was een kleine honderd jaar eigendom van de familie Alkema, die dit bedrijf tot groote bloei bracht. (Collectie Ottema-Kingma Stichting).



leeren hoe het in de oude bedrijven toeging. Menige Friesche stad, menig Friesch dorpje, zelfs kleine gebuurtjes hebben nog aan de vaarten in de buitenwijken hunne oude werfjes, soms nog bloeiend, dikwijls ook kwijnend.

In vele van deze werfjes wordt het voorouderlijke bedrijf nog op de oude wijze beoefend. Anderen hebben zich aan de nieuwe eischen aangepast en zijn zich gaan specialiseren op bouw en herstel van ijzeren schepen of op de pleziervaart. Maar hoe krijg ik uit al die windstreken de gegevens en de afbeeldingen, die ik noodig heb voor het doel om dat oude en zeker verdwijnende scheepstimmerbedrijf in de herinnering vast te leggen?

Ik zal mijn oude vriend, de dagelijksche courant maar weer eens vriendelijk aankijken en om een mooi hoekje vragen dat goed opvalt en dat velen lezers onder de oogen komt. Ik vertrouw, dat de redactie mij zoo'n plaatsje wel zal willen afstaan en ik vlei mij er mee, dat ze niet afkeurig zal zijn voor een onderwerp, dat niets met politiek en oorlog te maken heeft. Buitendien is het een onderwerp dat t.g.w. in de algemeene belangstelling deelt, want het handelt over oude pikbroeken en schippers, over scheepstimmerlui en visschers, over werkers in de buitenlucht met diep doorploegde en gerimpelde gezichten, met eelterige en ruwe handen. Het handelt over bedrijven en bedrijfsjes waar de baas nauwelijks van den knecht te onderscheiden is, waar beiden hetzelfde werk doen en samenwerken in een van zelf sprekende harmonie, alsof ze nog leefden in een reeds lang vervlogen tijd.

Maar ter zake. Ik vraag dus inlichtingen aan allen, die belangstelling hebben voor en wat weten van een of ander oud-Friesch scheepsbedrijf, hetzij door toezending van brieven of afbeeldingen, hetzij door mij mondeling te komen zeggen wat moeilijk geschreven kan worden, of mij iets van werktuigen, werkwijze of wat ook te laten zien. Als ik tijd heb kom ik dan graag zelf ook wel eens kijken.

* Jaren geleden heb ik het plaatwerk van E. van Konijnenburg De Scheepsbouw van zijn oorsprong af in 1905 in 3 delen te Brussel uitgegeven, uitgeleend, doch jammer genoeg heb ik het niet teruggekegen, waardoor natuurlijk een gaping in het Princessehof-bibliotheek is ontstaan. Misschien dat de leener dit leest en zijn verzuim wil herstellen?

II. DE WERVEN VAN ZEESCHEPEN

In mijn eerste artikel wees ik er op, dat de belangstelling uitgaat naar velerlei bedrijven en bedrijfsjes in allerlei hoeken van de provincie. Als voorbeelden kan ik hiervan noemen:

A. De werven waarop Zeeschepen werden en worden gebouwd:

1. te Harlingen, waar zeker vroeger de walvischvaarders, de houtschepen, de koffen en allerlei andere vaartuigen gemaakt werden en waar ook de oorlogsschepen van de Friesche vloot op de helling kwamen. In de 17de eeuw, de tijd toen de Friesche walvischvaarders op Spitsbergen een eigen, de z.g. Harlinger, traankokerij hadden en toen Tjerk Hiddes de Vries het bevel voerde over de Friesche oorlogsschepen moet het in de Harlinger haven een bont gewoel geweest zijn, doch ook in de 18de eeuw toen de vloeten van de Harlinger reeders Eelke Dirks Wiltshut en Barend Visser de haven vulden was het er vol leven en beweging. Van de vloot van den eerstgenoemden heb ik een drietal olieverschilderijen uit het midden van de 18de eeuw. Van den laatstgenoemde koopman zag ik eens een afbeelding van zijn vloot uit het jaar 1782. Deze vloot bestond toen uit een vijftal schepen, t.w. een Smakship, drie kofschepen en een galjasschip. Ik kon gelukkig een foto naar deze aquarel laten maken.

Naast practische nieuwe of oude gegevens zijn mijn inlichtingen van de Harlinger Oudheidkundigen van de algemene en locale literatuur over onze vroegere provinciewerf welkom.

2. Te Dokkum, waarvan de haven tot 1729 toe aan een open zee-arm gelegen was en waar vóór Harlingen de Friesche admiraliteit gevestigd was. De mooie havenkom midden in het stadje, het interessante oude Admiraliteitsgebouw, dat een restauratie zoo dubbel en dwars waard zou zijn, de hoge dijken langs het oude Dokkumer diep, de eerste en de tweede "Schreiershoek" in dit vaarwater, zijn nog even zoo vele herinneringen aan vroeger luister. De oude Admiraliteitswerf is verdwenen, maar de Dokkumer belangstellenden weten toch zeker nog wel iets te melden over de geschiedenis hiervan? Dokkum was ook de winterhaven van de Zeevisschersvloot van Paesens, Moddergat en bijgelegen dorpen in de Dongeradeelen. Helaas is deze visschersvloot

in de ramp van 1883 geheel vernietigd, doch zouden er nog geen herinneringen onder de oude visschersfamilies levendig gebleven zijn? 't Was toen, de visschers en hun vrouwen, die in het beroep meewerkten, nog een eigen kleederdracht hadden, een stukje cultuur op zich zelf. Ik was zoo gelukkig, dat onze schilder en folklorist Ids Wiersma mij een tekening van een Paesenser visschersschip in de haven van Dokkum verschaftte. 't Was een schokker model, maar met twee masten getuigd. Maar wat weten wij anders van dit oude bedrijf? Zou er ook nog een oud costuum voor het Friesch Museum te redden zijn? Ik herinner mij uit mijn jeugd nog best deze visschersvrouwen met hun wijduitstaande donkere rokken en strooehoedjes met donkerblauwe lint, zooals ze geregeld met hun vischkorven aan een juk naar Leeuwarden kwamen. Wij woonden toen aan het Dokkumerend en ik denk, dat ze van de zeekust naar Dokkum liepen en vandaar uit met het Dokkumer bootje naar Leeuwarden kwamen.

3. van het oude Staveren, misschien deels door de zee bedolven, misschien ook, deels nog voortlevend in de bedrijven, die nog in de nabijheid van de schutsluis aldaar werkzaam zijn.¹

4. te Workum, waar naast de koffen zeker ook de palingschuiten, die op Engeland voeren gebouwd werden. Jaren geleden kocht ik eens een schilderij van een kof, die langs de Zuidkust van Engeland "de Downs" voer. Dit was duidelijk te zien aan de steile witte kalkrotsen van die kust en de loodskotter met de Engelsche vlag in top, die op onze kof afvoer. De antiquair, die mij dit schilderij verkocht vertelde er bij dat het een Workumer beurtman was en er is geen enkele reden om aan de juistheid hiervan te twijfelen.

5. Behalve in Workum woonden er palingexporteurs in Heeg en in Gaastmeer. In Heeg waren er twee firma's, in Gaastmeer en Workum ieder één bedrijf gevestigd en allen droegen oorspronkelijk de karakteristieke naam van Visser. Ze waren waarschijnlijk of mogelijk allen familie van elkaar. Hun bedrijf en hun privilege, om een ankerplaats midden in Londen te mogen hebben, dateerde reeds van de tijd van Koningin Elisabeth van Engeland, de tweede helft van de 16de eeuw dus. Gelukkig heb ik van vriend Ids ook eenige mooie teekeningen op een van deze bedrijven betrekking hebbend en het is mij bekend dat er in familiearchieven nog genoeg van deze interessante bedrijven te vinden zijn. Als er één bedrijf in Friesland is waarvan een

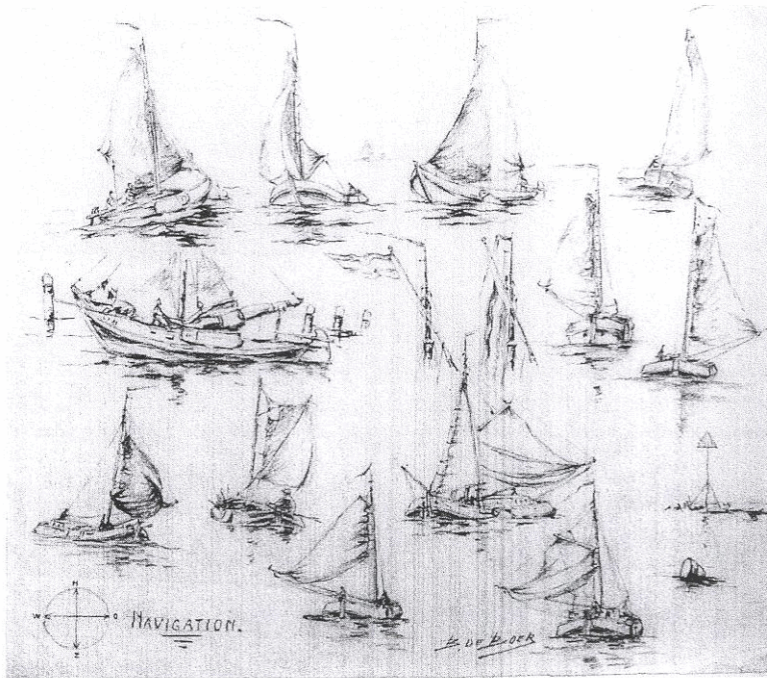


H. Bruining (1898)
Vissersvrouwen uit de
Dongeradelen. (Collectie
Museum Admiraliteitshuis,
Dokkum).

monografie of gedenkboek zeker op zijn plaats zou zijn dan is het zeker dit van ouds geprivilegieerde bedrijf. Gegevens uit Heeg², Gaastmeer en Workum zijn dus zeker zeer welkom maar daarmee zou men waarschijnlijk van deze handel nog maar de eene helft, het bewaren en overwinteren van de paling en het exporteerden kunnen vastleggen. De andere helft, het opkopen van de paling bij de dichtzet-visschers, die over de geheele provincie verspreid zijn en de vangst van dit wonderbeest, half zoet-, half zoutwater-visch, zou een beschrijving op zichzelf kunnen vormen. Ook hiervan heb ik een schitterende reeks tekeningen, o.a. van Ids Wiersma, van E. IJdema, van B. de Boer en anderen waarop de dichtzetvisschers, de foekvisscher, de schakelvisscher, de dobbervisscher, de totebelvisscher, de poerder enz. zijn voorgesteld.

6. te Makkum de plaats, die in de 17de en 18de eeuw uitblonk door zijn vele industrieën. Gleybakkerijen, steen- en pannenbakkerijen, kalkovens, papiermolen, lijnmolen, touwslagerijen, glasfabriek, die stimulerend werkten op de kofhandel langs de kusten van Noord- en West-Europa, van Petersburg tot Bordeaux. Ook hier zullen evenals bij de vorige en hierna te noemen plaatsen de thans nog aanwezige werfjes maar een schamel overblijfsel zijn van wat in de 17de en 18de eeuw groeide en bloeide. Dat die vele bedrijven ook nog aan andere takken van scheepvaart werk verschaften blijkt ons b.v. uit de gleybakkerijen, die voor hun tegels, schotels en kleingoed o.m. zand nodig hadden, dat speciaal van Terschelling gehaald werd. Een soort Zuider-zeevisschers-scheepstype de z.g. blazers, die te Makkum thuis behoorden was hiervoor het aangewezen scheepstype. Ook van de families van oud-Makkumer industrieëlen, de Tichelaars, de Kingma's, de Britsels, de De Vriesen en anderen hoop ik gegevens te mogen verwachten.

7. in de Lemmer, de Zuidelijke haven van Friesland, geheel georiënteerd op de Zuiderzee, thans op het IJsselmeer. Ook hier zullen de visschers de bakens moeten verzetten. De vloot van de Zuiderzeevisschers bestaat voornamelijk uit schokkers, bidders, blazers, Stavorensche jollen en Lemmer Aken. De naam wijst reeds aan welk aandeel ook de Lemmer werven hierin hadden.



NOTEN

- 1) De Hindelooper handelsvloot, die hoofdzakelijk uit fluiten bestond, had zijn haven en winterverblijf in Amsterdam. Het ligt voor de hand te veronderstellen, dat de Hindelooper fluitschepen hoofdzakelijk op Amsterdamsche werven gebouwd en hersteld werden.
- 2) Foto's uit Heeg van antieke koopmanshuizen en interieurs zijn hoogst belangrijk en zeer welkom! Kan ik den fotograaf ook eens zenden?

Broer de Boer (1877-1953)
Schetsen uit de collectie
van Nanne Ottema.
(Collectie Fries Scheep-
vaart Museum 1978-056)



Dick Osinga (1913-1997)
Dit plaatje geeft het gezellige gedoe op een werf, die blijkbaar voor pleziervaartuigen is ingericht. De helling op de achtergrond is een z.g. dwarshelling, waarop de schepen dwars uit het water getild worden. Een paar stalen motorscheepjes (z.g. kruisertjes) zijn op de helling. Op de voorgrond een werkmansloep. Rechts op de achtergrond de schuren voor het winterwerk. (Collectie Ottema-Kingma Stichting).

III. DE WERVEN VAN DE SCHEPEN DER BINNENWATERS

B. De werven aan de binnenwaters waar hoofdzakelijk de schepen van de binnenvaart gebouwd werden en op de helling kwamen.

8. Naast het reeds genoemde Heeg waren plaatsen als Woudsend, IJlstr, Grouw, Wartena, Warga, Joure en verschillende der Friesche steden van ouds bekend om hun werven. Op verscheidene hiervan werden in de 18de eeuw ook de koffen, hektjalken en andere kleine zeeschepen gebouwd. Dit hing meest samen met de nijverheid, die in deze plaatsen gevestigd was, want de meeste deezer bedrijven hingen nauw met onze vrachtaart samen zooals ook blijkt uit het mooie gedenkboek, dat door de firma Halbertsma te Grouw van zijn oude houthandel en fabriek is uitgegeven.. Als een variant op een oud-Hollandsch spreekwoord nam deze firma zelfs de slagzin: "De kof (inplaats van de cost) gaat uit vóór de baet", aan. Ik hoop dus ook uit Woudsend, IJlst, Grouw, Wartena, Warga, Joure enz. gegevens te ontvangen.

9. Ook vele andere dorpen hadden vroeger hun

eigen werven want van ouds had ieder dorp zijn eigen beurtman, die op Leeuwarden en Sneek voer, zijn turfschipper, zijn boter- en kaasschipper, zijn modderschipper, zijn mestschipper en in de bouwstreek zijn aardappelschipper, zijn bietenschipper enz. enz. Naast hun bedrijf leverden al deze schepen een mooie stoffeering op onze jaarlijksche zeilwedstrijden. De skûtsjessierij te Grouw en die op de Fluessen zijn er nog de laatste overblijfsels van. De bekende langgebouwde en zeer snel zeilende modderskûtsjes uit de Friesche Zuidwesthoek zijn in hun klasse een type dat met de 19de eeuwse theeklippers vergeleken kan worden. Beide scheepstypen waren geheel op de snelvaart ingericht. Natuurlijk ging veelal ieder dier dorpsschippers het liefst in eigen dorp op de helling.

Met de typische bestemmingen en de wijzigingen in het verkeer gingen ook vele werfjes te niet; tenzij ook hier de bakens tijdig verzet werden. De bouw van ijzeren schepen of die van allerlei nieuwe scheepstypen voor de pleziervaart waren dan dikwijls de nieuwe bestemmingen.

Zoogenaamde IJzeren hellingen vindt men o.a. op Schilkampen bij Leeuwarden, te Wartena waar geregeld zolderschuiten en sleepbooten voor Hollandsche rekening worden gebouwd, Harlingen en zeker meerdere plaatsen. Werven

voor pleziervaartuigjes vindt men eveneens op Schilkampen, te Grouw, Sneek en in vele andere plaatsen om en bij onze groote meren en vaarwaters in de provincie.

10. Een industrie, die veel werk aan de schipperij verschaft heeft is de turfgraverij en het turfbaggeren. Het hoogveen kon eerst langs de oude riviertjes worden afgevoerd, later voorzagen daarin de z.g. Compagnonsvaarten en wijken. Aan de uitmondingen dezer vaarten vond men zeker de werven der turfschepen. In Heerenveen, waar vanouds nog een schippers Compact, een onderlinge verzekering gevestigd is, bij het Drachtster Vallaat, Oldeboorn en waarschijnlijk ook in andere dorpen langs deze vaarwaters waren werven gevestigd. Het turfbaggeren nam in het midden van de 18de eeuw een groote vlucht. Werfjes in Eernewoude, Veenwouden, Veenwoudsterwal, Munnikeburen (de Scheene) en vele andere plaatsen bij onze uitgeveende plassen en veenpolders kwamen hierdoor tot bloei.

11. Natuurlijk moet men in een overzicht als dit ook de typische oud-Friesche plezier- en bedrijfsschepen niet vergeten. De eerste plaats neemt hierbij in het Friesche open jacht en de van een kajuit en een dek voorziene boeier. Van oud-Hollandsche oorsprong heeft dit type – evenals ook de gelijk gebouwde maar veel kleinere tjotter – zich in de 19de eeuw tot het typisch Friesche pleziervaartuig weten te ontwikkelen. Op een schilderij in mijn bezit uit omstreeks 1800 komen een paar van deze schepen voor van

het overnaadse type, waarvan de ouderen nog een enkel voorbeeld in natura gekend hebben., de "Stavo" van Familie Van Eysinga.

Niet minder typisch is de Friesche schouw, het platboomvaartuigje, dat zoo bij uitstek geschikt is in onze soms nauwe, dikwijls ondiepe en modderige vaarwaters. Hiernaast had zeker de Friesche beurtman met zijn hektjalk, het skûtsje, de tjalk enz. zijn eigen karaktertrekken. Onder de meer onaanzienlijke maar toch zeker practische scheepstypen wil ik ook nog de hooipraam noemen. Jaarlijks worden ook van dit eenvoudige scheepstype in de omgeving van Terhorne zeilwedstrijden gehouden. Op deze eenvoudige wedstrijden wordt de echte zeilsport niet minder ernstig beoefend dan op de deftige Sneeker zeilerijen. De werfjes voor deze eenvoudige scheepjes zijn natuurlijk daar gevestigd waar er behoefte aan is, meest in de omgeving van onze groote meren.

12. Bij deze optelling heb ik geen namen genoemd, ofschoon zeker vele namen van scheepstimmerlieden met het oude bedrijf in verband stonden. Nog vindt men onder de scheepstimmerbazen de Van der Werf's of Van der Werff's, de Hellinga's de Praamsma's, de Van der Zee's, de Vissers enz.

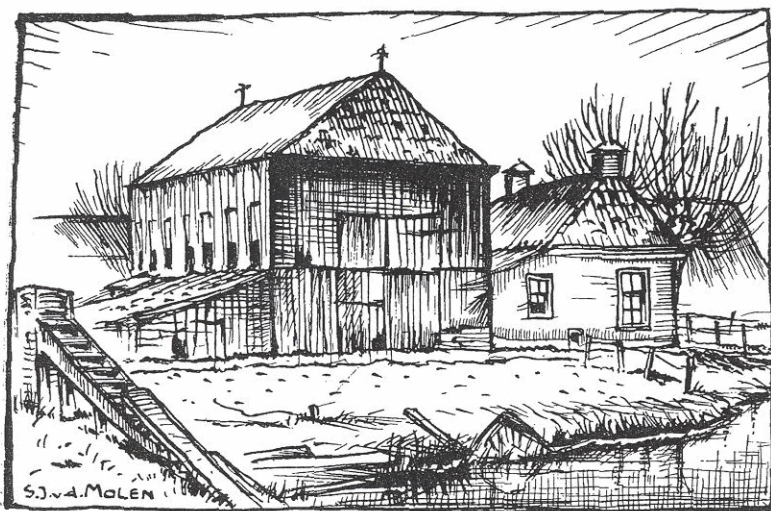
Voor een van ouds beroemde werf, die van de Friesche boeiers en jachten wil ik een uitzondering maken. Ik bedoel de in de tweede helft der 19de eeuw bloeiende werf van baas Van der Zee te Joure, in de dagelijksche omgang gewoonlijk Eeltjebaas genoemd. Het meerendeel van dit type plezierschepen, dat nog in de vaart is, is van deze werf afkomstig. Enkele varen nog in Friesland doch het meerendeel is in Holland en zelfs in het buitenland. Dezer dagen kon men op de Loosdrechtse plassen nog een boeier- en jachtklasse zien waar een tiental prachtschepen van Van der Zee ingeschreven waren. Ook in Engeland schijnt men steeds een speciale liefhebberij voor deze buitengewoon sierlijke schepen te hebben gehad.

Ik heb mij laten vertellen dat dit in de Joure in de oude schuur van dit bedrijf nog de op plankjes geschreven namen der daar gebouwde boeiers en jachten te zien zijn. Veel meer weten wij van dit bedrijf echter niet en toch zou het zeker de moeite waard zijn ook van dit bedrijf de geschiedenis te kunnen vastleggen. Welke Jouster of

S.J. van der Molen

(1912-1995)

De geboorteplek van tientallen boeiers en honderden schepen: de timmershuur van A. Holtrop van der Zee te Joure, tot ver over de landsgrenzen bekend. (Collectie Ottema-Kingma Stichting).



oud-Jouster kan ons daaraan helpen? Het is jammer dat deze allermooiste klasse plezierschepen met eenige tientallen jaren tot het verleden zal behooren. Ze zijn te duur zoowel wat de bouw betreft als ook in het gebruik. Hierdoor kunnen zij de concurrentie tegen de handige éénmans-scheepjes niet volhouden.

De toekomst is aan de B.M., de geniale uitvinding van den Bergumer kapper Bulthuis en aan de andere typen van scherpe schepen en scheepjes.

Dezer dagen las ik zelfs in de courant, dat deze karakteristieke amateur-scheepsbouwer weer een nieuw type in de vaart heeft gebracht, een zeil-, roei-scheepje, dat bij zijn eerste verschijning op de Bergumer Meer reeds een ernstige concurrent van de vroegere typen bleek te zijn.

Mijn vragenlijst is een soort schema geworden voor een beschrijving van het werk van de oude Friesche scheepstimmerbedrijven. Of dit schema volledig is? Dat zal moeten blijken. In allen gevalle zal het van de werkelijke belangstelling in hun vak van velen, die in die werven werken of er gewerkt hebben en er direct of indirect mee in verband hebben gestaan afhangen of dit schema onvolledig zal blijven of wel met allerlei gegevens zal kunnen worden aangevuld. Van wat ik op deze wijze zal kunnen verzamelen zal t.z.t. in het eventueel door mijn opdrachtgever samen te stellen handboek of op andere wijze verantwoording worden gedaan.

NOOT

- 1) Aan het einde van het stadje IJlst ligt de oude werf van de familie Croles, waar naar mij verteld werd nog een oude afbeelding van het hellingbedrijf is. Een foto zou zeker welkom zijn! Eventueel kan ik ook mijn fotograaf wel zenden hoor!

IV EEN STROOM VAN BRIEVEN ONTVANGEN

De stroom brieven, teekeningen, foto's en andere gegevens over de oude Friesche werven en werfjes, die de post mij naar aanleiding van mijn drie artikelen daarover dagelijks bezorgt, is haast ontstellend groot. Ik zal dus wel eenige weken of maanden tijd noodig hebben voor ik alles zal kunnen verwerken. Ik zal natuurlijk ieder, die zoo vriendelijk geweest is mij gegevens te sturen en de velen die mij vragen gesteld hebben, beantwoorden, doch ik heb daarvoor tijd noodig en roep dus bij voorbaat ieders geduld in.

't Materiaal dat mij gezonden is, is dikwijls zeer belangrijk, maar natuurlijk zeer ongelijk en er bestaan op verschillend gebied gapingen die aangevuld moeten worden, wil men een goed overzicht over het geheel krijgen.

Reeds dadelijk na de plaatsing van mijn eerste artikel kreeg ik brieven uit alle hoeken van de provincie en die stroom is nog geenszins gestuit, maar daarna kwamen ook uit Holland meerdere brieven van belangstellenden binnen. Het is mij daarbij opgevallen hoe vlijtig de Leeuwarder couranten ook in Holland worden gelezen en hoe ver de invloed van deze couranten ook buiten de provincie gaat.

Ik kreeg achtereenvolgens brieven uit Leeuwarden (Hofplein); Sneek (W.Lodewijkstraat); Berlikum; Bolsward; Dokkum (Op'e Streek); Leeuwarden (Bleeklaan); Harlingen (Voorstr.); Sneek (Frederik Hendrikstraat); Leeuwarden (Pelikaanstraat); Harlingen (Voorstraat); Leeuwarden (Spanjaardslaan); Akkrum; Sneek (Lindenlaan); Oudkerk; Sneek (Bothniakade); Stiens; Wirdum; Grouw; IJlst; Leeuwarden (Schilkampen); Warga, en van buiten de provincie uit Lunteren (Overwoud); Almelo; Amsterdam (Frans v. Mierisstraat) en Leiden (Rapenburg).

De verschillende belangstellenden kunnen uit deze opstelling wel zien, dat ik hunne brieven resp. heb ontvangen; zij kunnen er zeker van zijn, dat ik aan iedere brief afzonderlijk nadere aandacht zal schenken, zodra ik dit eenigszins aan tijd zal hebben.

Speciaal kan ik noemen, dat ik alleraardigste gegevens heb gekregen over de oude zeevischerij door de helaas verongelukte visschersvloot uit Wierum, Paesens en Moddergat; mooie teekeningen van de Groote en Kleine Helling te Harlingen, een aardig overzicht over Dokkum,



gegevens over Makkumer geslachten, dito van de werf van Eeltje Baes te Joure, gegevens over de IJlster werven, over Wargaster werfjes, enz.

Toen ik dezer dagen in Birdaard was en een uurtje over had kon ik een bezoek brengen aan het eenige overgeblevene der drie werfjes aldaar. De oude hellingbaas, Douwe van der Wal, 71 jaar, kon mij nog heel wat vertellen uit de tijd toen de Wierumer visschers daar hunne schepen nog lieten opknappen.

Ieder, die iets op de hoogte is, zal het echter direct opvallen, dat de Friesche Zuidwesthoek hierbij een slecht figuur maakt. Workum, Hindeloopen, Stavoren, Woudsend, Heeg, Gaastmeer, hebben niets of zoo goed als niets geleverd. Ook de Veenstreken, de Zuidoosthoek en alles wat ten Oosten daarvan ligt, schitteren door afwezigheid. Zouden daar geen menschen meer wonen, die belang stellen in hunne zoo buitengewoon interessante en schilderachtige "houten hellinkjes"?

De eenige uitzondering ten opzichte van de oude werfjes in de Veenstreken is een enthousiaste geschreven brief van een "Fries om Utens", die het heeft over een verdwenen werfje bij een oud slúske aan de Fluessen in de Greate Noordwolder polder, een buitengewoon idyllisch hoekje in ons waterland.

Dat de veenschipperij daar een 100 jaar geleden nog wel de moeite waard was, blijkt dat er in 1842

"út dizze polder 439.500 fjouwerkante meters spreitslik mei bakken forfean wirde moast". Nu 100 jaar later beginnen wij te likkebaarden van zooveel zware baggelaar zonder bon.

Ondertusschen reken ik er op, dat Workumer, de Hindeloopers, de Stavorenschen, de Woudsenders, de Heegers, de Gaastmeeders, de Wolvegasters, de Heerenveensters, de Oldeboornsters, de Eernewouders, de Bergumers, de Veenwouders en de verdere belangstellenden uit de Veenstreken niet afwezig zullen willen blijven.

Er is gelukkig nog tijd om de achterstand in te halen.

Zoo even kreeg ik van den oud-schipper-winkelier Tjipke Postma, die zijn renteniershuisje in Veenwouden betekenend "de Haven" gedoopt heeft, een lezing over het hellingbedrijf door hem in November 1933 voor de Provinciale Onderwijsrie gehouden. Postma is nu 75 jaar, maar mijn meeste correspondenten behooren dan ook niet meer tot de jongeren.

In dit lijvige stuk zullen zeker belangrijke gegevens te vinden zijn.

Hiermede is dus ook Veenwouden op het appèl gekomen. Ook van Veenwoudsterwal kreeg ik zoo-even opgaven.

Na mijn laatste artikel over de geschiedenis der scheepsbouw in Friesland is de stroom brieven, tekeningen, foto's en andere merkwaardigheden blijven aanhouden niet alleen, maar is deze haast verdubbeld. Sommige dagen kreeg ik niet minder dan een viertal brieven uit verschillende hoeken van de provincie. Er ligt thans een reeds al een respectabele stapel van meer dan veertig brieven, die allen beantwoord en in deze serie artikelen behandeld moet worden.

Onder de brieven, die binnengekomen zijn sinds ik mijn oproep veertien dagen geleden in de courant plaatste, zijn uitgebreide gegevens, o.a. van de scheepsbouw te Woudsend van een bekende "Fries om utens", die mij over de oude geschiedenis en van een jong Woudsender, die mij over de latere geschiedenis van dit knooppunt van waterwegen met zoo typische naam uitvoerig inlichtte.

Van den eersten correspondent ontving ik tevens waardevolle gegevens over Heeg en zijn merkwaardige oude palinghandel een beschrijving, die op zich zelf reeds voor publicatie geschikt zou zijn hadden we hier niet te doen met een van de interessantste oude bedrijven in de provincie. Ik hoop dus nog op meerdere gegevens uit en over Heeg. Er wonen toch ook in Heeg nog wel belangstellenden, die wat over de oude palinghandel of de scheepsbouw hebben te vertellen en die wanneer de geschiedenis van de scheepsbouw in tientallen Friesche plaatsen kan worden opgeteekend, het zouden betreuren dat Heeg en de nevenbedrijven te Gaastmeer en Workum onvoldoende zouden zijn vertegenwoordigd.

Over Workum zelf kreeg ik een brief waarin interessante gegevens uit het begin van de 19^{de} eeuw, en de vergeefsche pogingen van Napoleon om Engeland door zijn continentaal stelsel op de knieën te krijgen. In een volgend artikel hoop ik de interessante geschiedenis van de Workumer kof in de Downs te kunnen verhalen. Een andere brief uit Workum zegt, dat van ouds elf scheepswerven aldaar geweest zouden zijn, waarvan maar één over is.

Ook over de oude scheepswerf te Grouw, waar koffen en andere zeeschepen werden gebouwd, kreeg ik een uitvoerige brief van een 82-jarige inwoner van die plaats, die zoo vol van aardige gegevens is over de oude scheepsbouw in dit

waterdorp bij uitnemendheid, dat ik hoop dat die brief in een volgend artikel in zijn geheel te kunnen overnemen. Ik kreeg echter uit deze zelfde plaats ook nog een aanbod om mij over de oude zeilmakerij aldaar in te lichten en zou eerst gaarne van dat aanbod gebruik maken. Ik ben zeker niet mis als ik vermoed, dat de gegevens elkaar zullen aanvullen.

Ook kwam ik door mijn geschrijf op het spoor van oude tekeningen van een te Grouw gebouwde kof, die ook in de Napoleontische tijd een avontuurlijke en eervolle rol speelde.

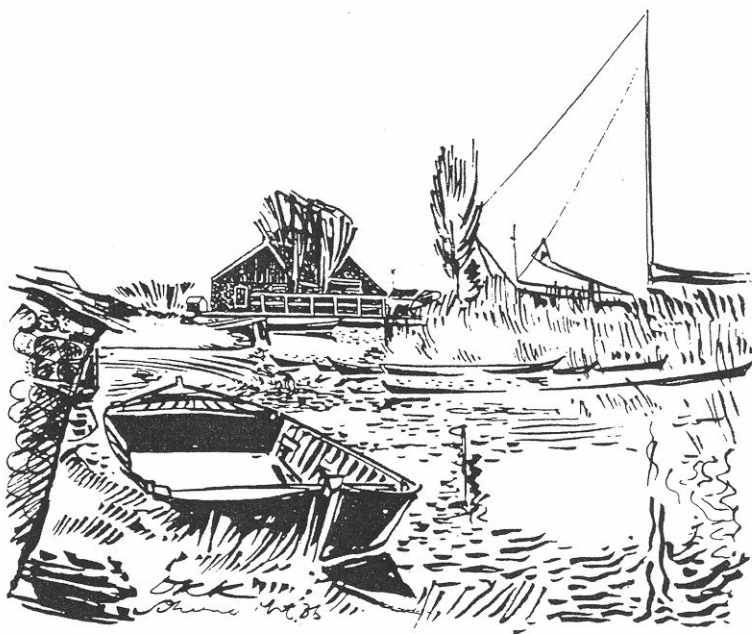
Gegevens over Grouw kreeg ik ook nog van twee Friezen om utens, die beide 't âlde heitelân toch niet kunnen vergeten, de eene uit Amsterdam, de andere uit Den Haag.

Een brief uit Berlikum lichtte mij in over de bouw der oude snikken, die vroeger als beurtschepen uit de bouwhoek op de Vrijdag de grachten van de Voorstreek levendig maakten; een brief uit Veenwoudsterwal over de werf aldaar en een tekening van een bokhelling van onze bekende schilder van de Scheene.

Ondertusschen rolt de sneeuwbal verder en wordt de stapel brieven nog maar grooter... misschien dat het overzicht nog wel eens compleet wordt!

Ik mis echter nog steeds de Zuid-Westhoek, speciaal Hindeloopen en Stavoren, de Zuid-Oosthoek, de werven van de Compagnonsvaarten ten

Dirk Kerst Koopmans
(1906-1995)
Bokken bij de Scheeneluis. (Collectie Friesche Schepvaart Museum).



Oosten van Heerenveen, Wolvega, Drachten, het Oosten van de provincie, de omgeving van de Bergumer Meer en de Leijen.

Ook Harlingen is nog maar fragmentarisch vertegenwoordigd; 't zou toch wel jammer zijn als juist onze zeehavens afwezig bleven.

In de brief, die ik van den jongen Woudsendster kreeg, werd zoo typisch en juist het plaatselijk belang begrepen.

“Al hoewel ik pas een maand of zes inwoners van Woudsend, voel ik het toch als mijn plaatselijke plicht om U enkele gegevens te doen toekomen naar aanleiding van uw uw herhaalde oproep”

Dat het onderwerp zelf algemeene belangstelling trekt bleek mij ook nog uit de brief van den scheepsbouwmeester in het centrum van ons landje, die mij tot schrijven opwekte.

“Wat een geschrijf heb ik op mijn arme geweten. En het zijn niet alleen onze Friesche vrienden, die zoo aan de gang zijn. Door het heele land heen zijn archivariissen en museum-directeuren aan het zoeken gegaan. Ik moet nu maar bepaalde gevallen achtereenvolgens afwerken, anders kan ik het corresponderen niet bijhouden”.

Voor zoover de gegevens van de een of andere Friesche plaats mij compleet toeschijnen, hoop ik het woord aan een of meer mijner correspondenten te geven. 't Is de moeite wel waard, want de werkelijkheid is altijd nog interessanter en spannender dan een roman.

v i

Er begint nu eenige teekening te komen over de Friesche scheepswerven en -werfjes. Een stapel van een 60-tal brieven, handelende over een 30-tal Friesche steden en dorpen, ligt voor mij. Het geheele alphabet is vertegenwoordigd; over sommige plaatsen wordt in meerdere brieven geschreven.

Haast alle gegevens zijn van de echte belangstellende, die vroeger de breeuwhamer gebruikten of dat nog doen. Er zijn kostelijke gegevens bij. Ik ben nu bezig om hier en daar de gegevens af te ronden en te completeren. Dit kost natuurlijk wel eenige tijd door correspondenties, conferenties en het gaan zien van nog aanwezige bedrijven. Als ik op deze wijze gegevens zoo volledig mogelijk gemaakt zal hebben, hoop ik gelegenheid te hebben van iedere plaats afzonderlijk de geschiedenis of althans eenige bijzonderheden te geven.

In alphabetische volgorde gesteld heb ik tot nog toe brieven en afbeeldingen ontvangen van:

Bergum, een drietal brieven; Berlikum, Birdaard en Britswerd, ieder één brief; Dokkum, een viertal brieven; Drachten, twee dito; Gaastmeer, één brief; Grouw, een achttal brieven en een paar fraaie teekeningen van vroeger aldaar gebouwde koffen; Harlingen, een drietal brieven en een paar mooie teekeningen van werven aldaar; Heeg, een zestal brieven over dit oude centrum van Friesch-Engelsche palinghandel; Hindeloopen, één korte vermelding; Joure, een drietal brieven en een foto; Makkum, een vijftal brieven en een paar afbeeldingen; Munnekeburen (de Scheene), een mooie teekening; Noordwolder Veenpolder, Oostermeer en Schilkampen bij Leeuwarden, elk één brief; Sneek en Terhorne, de beide uiteinden van de Sneeker Meer, elk drie brieven; Veenwouden en Veenwoudsterwal, elk één brief; IJlst, drie brieven; Warga en Wirdum, elk één brief; Wierum (Paesens en Moddergat), twee brieven; Workum, drie brieven; en Woudsend, vier brieven.

Er zijn nog enkele gapingen, vooral in de Zuid-Westhoek (Lemmer, Stavoren, Hindeloopen) en ook Heerenveen, maar overigens begint het materiaal al eenigszins op volledigheid te gelijken. wie vult dit voor de Zuid-Westhoek nog even aan?

In de inventarissen van de 17e, 18e en 19e eeuw vindt men geregeld als belegging aandeelen in verschillende schepen als een soort geldbelegging. De verdeling van de belegging over meer schepen had het voordeel, dat de risico over al deze schepen was verdeeld. Bij de veelvuldig voorkomende scheepsongevallen werd ieder der participanten slechts voor een deel daarin betrokken.

Over een dergelijk schip werd een boekhouder aangesteld, die ontvangsten en uitgaven regelde en vergaderingen der participanten uitschreef, waarin de rente, die de parten konden opleveren, werd vastgesteld, de lotgevallen van het schip en de plannen voor de toekomst werden besproken. In het midden van de 19e eeuw fungeerde als boekhouder over schepen te Grouw, Binnert G. Greben, Meester smid aldaar. Hij was een zoon van Gerben J. Greben, die in het begin van de 19e eeuw ook reeds een scheepssmederij te Grouw had. Zijn aantekenboekje over de jaren 1849-1855 is bewaard gebleven en werd mij door zijne familieleden ter handgesteld.

Hieruit bleek o.m. hoe een dergelijke scheepsparticipatie tot stand kwam. Vooral de leveranciers, die wat aan den bouw van het schip verdienden moesten meedoen. Scheepstimmerlieden, blok-, mast- en pompmakers, zeilmakers, touwslagers, ankersmeden, werden dan ook in de eerste plaats bewerkt.

Blijkbaar werden daarbij circulaire rondgezonden. Een paar uit het boekje van Binnert G. Greben zijn zoo tekenend, dat ik zoo vrij zal zijn ze over te nemen.

“De Heeren Gebroeders Aukes te Woudsend.

De scheepstimmerbaas Sipke W. Zwat alhier en de ondergeteekende zijn bezig met behulp van Reeders een Kofschip tot stand te brengen van ongeveer 60 last. Reeds hebben wij 21/32e aandeelen daartoe op de lijst, en verwachten, dat er binnen korte dagen meer zullen zijn.

Op de vergadering 14^e Novemb. i. l. is tot schipper door een voornaam deelnemer voorgesteld: Jakobus Gabes Bleeker, mede hier woonachtig en stuurman bij Durk D. Visser en tot boekhouder de ondergeschrevene. Wij hebben niet in twijfel gestaan ons eerst aan UED. als mastmakers te adresseeren en nemen tevens de vrijheid deze

onze zaak om deelneming U voor te stellen. Volgens onze berekening komt 1/32e aandeel tusschen de 4 en 4 1/2 honderd f te bedragen. In de verwachting, dat gij mij in de aanstaande week hierop wel zult antwoorden, noeme ik mij na minzame groet UEDW dienaar en vriend,

Binnert G. Greben, Smid

Grouw, den 26e Januari 1850”.

Blijkbaar ging de opwekking om participanten in dit kofschip minder gemakkelijk dan de eerste circulaire dit voorstelde en werden de gebruikelijke aandeelen van 1/32 te hoog gevonden. Een tweede circulaire was hiervan het gevolg.

Deze luidde als volgt:

“Grouw, den 7e Febr. 1850.

Zeër geachte vrienden, Albert A. Aukes en Zoonen.

Ofschoon ten volle beseffende, dat UE. bij dergelijke plannen als de onze om niet minder als 1/32e aandeel te houden, niet naar evenredigheid leverantie heeft, moet ik UE. echter hartelijk betuigen, dat onze voorgestelde zaak niet toelaat 64e aandeelen op te nemen. Met de recht zaagt g.l. dan ook tegemoet, dat Uw bericht aangaande onze zaak ons eenigszins teleurstelde in onze verwachting

De Gebr. de Vries, Uwe collega's, hadden ons vooraf al bericht, onder voorbehoud van leverantie 1/32 aandeel te nemen, doch daar onze ouden met UE. altoos in een goede connectie hebben geleefd en gehandeld, zoo zou het ons beiden deerlijk spijten op deze wijze UE. niet als aanstaande leverancier en reeders in onze gemeenschappelijke zaak te hebben, en ons bij deze nieuwe vrienden, daar wij geen ondervinding van hebben, hebben te vervoegen.

Mocht UE. besluiten in ons voorgesteld plan toe te treden, zulks zou ons ten hoogstens welgevallig zijn. In afwachting van andermaal Uw antwoord hierop ten spoedigsten te ontvangen, noeme ik mij na minzame groete, UEDW. dienaar en zeer toegenegen vriend,

Binnert G.

Greben”.

De circulaire hadden in de tweede helft van

Februari 1850 blijktbaar reeds voldoende succes gehad. Dit blijkt uit den volgenden brief:

"Aan Alb. Aukes en Zn.

Wij zijn zoo ver met onze zaak heen, dat wij opgaaf wenschen van UE. omtrent de prijs die UE. moet hebben van het benoodigde in Uw vak tot een kofschip lang 79 voet, wijd 18 ½ vt., hol 9 voeten, als bestaande in: 2 losse stengen,

geen top en bramzeils ra's, máár een brevokke ra, verders ongeveer als Durk D. Visser zijn tuigacie en gegotene bossen in de schijven, boesaansmast ook greenen hout. De gijken, ook greenen, doch als er goed vuren tot de gijken in voorraad is, dan kunt gij zelf ook oordeelen. Verders weet gij ongeveer zelf wel, wat er benoodigd is. Slechts één houten pomp achter, geen wantsjuffers. Hierop verwacht ik ten naastenbij een opgave van prijs van UE terug. Zoo spoedig gij maar kunt.

Grouw, 21 Febr. 1850.

B. G. Greben".

Blijkbaar is de bouw van de kof in het voorjaar van 1850 vlug in zijn werk gegaan, want in het midden van dat jaar vinden wij een aantekening, waaruit de verdere afbouw van het schip blijkt.

Er wordt dan een ijzeren zwanehals aan de groote giek bevestigd. Blijkbaar is het stuk smeedwerk door den boekhouder zelf gesmeed en gaf het aanbrengen aanleiding tot een tractatie van de werklui.

De aantekening hieromtrent luidt als volgt:

"1850 Den 12e Juli Vrijdag hebben wij de zwanehals voor de kof van J.G. Bleeker aan de groote gijk principaal gesmeed, des avonds roerig (door de jenever). In deze zelfde week de beugel om de boegspriet door de steven klaar gemaakt met zijn toebehooren".

Een enkele aantekening in het boekje laat ons zien, waar deze koffen naar toe voeren, dat was speciaal de Oostzee en Noorwegen, soms ook naar Engeland, doch hoofdzakelijk naar het Noorden, daar het meest om hout als thuisvracht ging. Op de heenreis moest in ballast gevaren worden of werden dakpannen, steen en tegels meegenomen.

De kof blijkt den naam gekregen te hebben van "Zwaantje Cornelia". 't Plankje van der werf, waarop deze naam voorkomt is nog in het bezit van de familie Greben, evenals een pijpenkop, waarop onder de afbeelding van een schip het opschrift voorkomt "Zwaantje Cornelia Mr. B. G. Greben, meester smid te Grouw 1851", en de bekende z.g.n. Rigasche houten nappen. De schipper had deze souvenirs blijkbaar uit een Duitsche Oostzeehaven meegenomen. 't Is echter ook mogelijk dat Greben de pijp in September 1853 op de Grouwster kermis cadeau gekregen heeft.

Gevelsteen uit 1755 van de scheepsbouwe Johannes Juriëns (Collectie Fries Scheepvaart Museum).



Ook was het een gewoonte, dat bij belangrijke reizen zilveren lepels met inscriptie werden meegenomen. In het boelgoed, dat ik in 1938 voor de Hindelooper familie Van Elselo hield, kon ik een partijtje van dergelijke lepels van Hindelooper schippers verkrijgen. In het aantekenboekje lezen wij dienaangaande:

“1852 December 13. De 2 zilveren lepels gekregen van Jakobus G. Bleeker van de laatste reis op Rotterdam van Koningsbergen”.

Blijkbaar heeft de kof tot 1859 voor Grouwster rekening gevaren, want onder de bewaarde papieren is een verkoopbiljet, waarbij Notaris P. Boltjes te Grouw adverteert, dat hij in Maart 1859 bij Jan van Straalen, kastelein te Grouw en finaal bij Job. Riemersma, aldaar, zal verkoopen “Het kofschip “Zwaantje Cornelia”, liggende te Rotterdam, nieuw gebouwd op de werf van Sipke Zwat te Grouw in den jare 1851, groot 81 zeeton of 43 lasten, laatst bevaren geweest door den kapitein D. Boersma”.¹

Binnert Greben schijnt ook met andere schepen en schippers contact te hebben gehad, zooals uit in de boedel bewaarde brieven uit het midden der 19e eeuw blijkt. Deze brieven zijn van den schipper Durk D. Visser, varende op het smakschip “Hillegonda Maria”, waarvan o.a. 1/64e part door Dr. Eeltje Halbertsma werd verkocht aan den koopman Klaas F. de Vries.

Over een vaart naar een Noorweegsche haven handelende schrijft hij, dat hij daarvoor ballast (blijkbaar dus bestaande in zeeklei of zand) had ingenomen op de plaat vóór Oostmahorn, doch dat hij een volgende keer liever pannen te Makum wil koopen, ofschoon het toch ook moeilijk was daarop iets te verdienen.

Hoe gevaarvol deze tochten waren blijkt uit de volgende brief:

Noorwegen Soen, den 20 april 1849.

Waarde vrind Bennert G. Greben. Deze is dienende UE. te berichten, dat wij veel moeite en stormen op onze reis hebben uitgestaan, toch onze bestemde plaats bereikt, alles wel. Ik, benevens schip en volk, wij zijn alle welvarende, maar wij hebben op onze reis veel kou en altoos stormweer uitgestaan, vergezeld met hagel- en sneeuwbuien, daar bij dag uit dag in altoos een vliegende storm uit het Oosten.

En dan O.Z.O. en Z.O. wind. wij zijn geheel de Tragter ingestormd tot dicht bij de Orkadis eilanden. Dreven voor een tweede gereefd zeiltje

met een talie onder de mik van de gaffel en hals van het grootzeil en op ons storm bezaantje voor een Reefke daarbij. In vliegend weer dreven zo gedurende 8 dagen om de Noord en bij dan een etmaal over de eene kant, dan weer halse over de andere kant, ons schip geheel bedekt met zeewater. Stortzeeën kregen wij over. Die gingen ons tot de nok van de gaffel uit. Rond om ons vol schepen, die ook alle naar Noorwegen en de Oostzee moesten. Och, hoe zorgelijk vrind bij nacht. Ik heb wel weest, dat ik in 8 dagen mijn laarzen niet heb uitgehad. Wij hebben weest, dat wij in 16 dagen bij de nacht geen maan noch sterren en bij de dag geen zon zagen. Altoos een verstopte lucht. Paaschzondag kregen wij wat bedaren van weer. De wint Oost. Halsden over stuurboord en van daar weer de Noordzee in 5 etmaal over stuurboord tot op de Doggersbank, altoos voor 2 reven in het grootzeil. Wij waren 29 etmaal van het Friesche gat in Soen. Ach vrind wat vervelend. het was altoos storm”.

Dat particulieren ook gelden aan schippers op een z.g.n. huurcontract voorschoten, blijkt nog uit het volgende lijstje. Wij kunnen hieruit zien hoe intens zoo'n waterdorp als Grouw van oudsher bij de scheepvaart betrokken was.

“Crediteuren van Ritske J. de Groot² op een huurcontract van deszelfs hektjalkschip genoemd “De Goede Hoop”:

Jetse M. de Groot ²	f	500.-
Wed. Taeke M. de Groot ²	-	500.-
Evert Th Sikkema	-	500.-
Klaas F. de Vries	-	400.-
Sipke W Zwat	-	300.-
Lykle G. Lykles	-	200.-
Binnert G. Greben	-	150.-
Wed. Tjalling J. Römer	-	150.-
Pieter G. Lykles	-	150.-
Hidde F. Halbertsma	-	150.-
Jurjen G. Greben	-	100.-
Sipke B. Zuiderbaan	-	100.-
	f	<u>3200.-</u>

tegen 5% 'sjaars.

verschijnt den 1 Februari.

Het geldt bijeen gebracht 1 Febr. 1855, 10 ure. 1e vergadering geweest 13 Januari 's avonds 7 ure, beide keeren bij Jan van Stralen.

Inderdaad het eenvoudige aantekenboekje van

baas Greben heeft voor ons een stuk dorpsgeschiedenis van Grouw van een kleine 100 jaar geleden bewaard.

NOTEN

- 1) Wanneer ik toekom aan de beschrijving van de werf van Sipke Zwat te Grouw, zal ook de "Zwaantje Cornelia" daarin weer voorkomen, evenals ook in de boeken van de bekende zeilmakersfirma Molenaar te Grouw (thans T. Molenaar en Zn.), die gelukkig nog steeds werkzaam is voor onze zeilvaart. Uit deze laatste boeken blijkt, dat de kof in 1862 behoort aan Harm O. Heida te Dokkum, kapitein Vaber.
- 2) Ook van een nazaat uit deze Grouwster schippersfamilie kreeg ik een schrijven. Van Maart tot December was het hoofdbedrijf van deze schippers hooivervoer van Kampereiland naar Amsterdam. Opmerkelijk is hoe uit deze brieven de liefde voor het voorouderlijk bedrijf en de weemoed naar de verdwenen romantiek er van spreekt.

VIII. DE RAMPEN VAN PAESENS, MODDERGAT EN WIERUM

De geschiedenis van de Friesche scheepswerven en van de oude scheepvaart is een van herinneringen aan voorbijgegangene tijden en aan veel harde arbeid, strijd en leed.

De koopvaardij-fluiten van de Zuiderzee havenstadjes in de Friesche Zuid-Westhoek, de kofvaart hier, die in de Fransche tijd de nekslag kreeg, de Noordzeevangsten van de visschers van Oost-Dongeradeels Noord- en Oostkusten, zijn nu nog maar herinneringen aan voorbijgegangene dingen.

Twee achtereenvolgende rampen hebben deze laatste visschersvloot de genadeslag toegebracht. De ambtelijke berichten in het verslag van de provincie geven dit zonder veel omhaal in de volgende woorden weer:

"1883. In de nacht van 6 op 7 maart verging bijna de geheel visschersvloot van Paesens en Moddergat onder Nes, in de gemeente Oost- en Westdongeradeel. Van de 22 schepen gingen de meeste verloren. Niet minder dan 83 meest jonge mannen kwamen om. 50 huisgezinnen, bestaande uit 200 personen, werden van hunne kostwinners beroofd. Een commissie van bijstand werd ingesteld." "1903. Op Vrijdag 1 Dec. 1903 werd het dorp Wierum door een dergelijke ramp wgetroffen. Van de uit 16 schepen bestaande visschersvloot keerden slechts 3 ongedeerd terug. 22 opvarenden verdronken".

De toen opgerichte commissies van bijstand zijn respectievelijk in 1925 en 1932 opgeheven, nadat voor de overgebleven weduwen lijfrenten gekocht waren.

Wat weten wij nog van deze merkwaardige Noordzeevisscherij van Friesland's Noord-Oosthoek af? In het najaar voeren deze visschers uit op schelvisch en kabeljauw. De schepen behoefden daarvoor niet ver in zee te gaan. In het voorjaar echter, als op schol gevischt werd, moesten hun scheepjes verder de Noordzee op en daarvoor waren ze niet zeewaardig genoeg. Op de Noordzee waren de schepen door storm overvallen, doch vooral de sterke branding voor de kusten van Ameland, Schiermonnikoog en in het Friesche Gat werd de meesten noodlottig.

In de Leeuwarder Couranten van Maart 1883 vonden wij gegevens, waaruit o.a. het lot van het schip "Nooit Gedacht" van den visscherman G.J.

Basteleur uit Moddergat te volgen was. Door de hevige storm waren bij het kenteren van het schip de schipper, een zoon en een neef over boord geslagen en verdronken. Het schip werd de volgende dag gevonden. Het lag toen ondersteboven in de branding voor Schiermonnikoog. Toen van het eiland uit reddingspogingen konden worden gedaan, bleek dat er nog een der twee opvarenden in leven was. Door een gat in de bodem te hakken kon deze bevrijd worden. Zijn oom, die evenals hij meer dan 20 uur in het ijskoude water had doorgebracht was helaas bezweken.

Behalve meerdere Basteurs troffen wij onder de slachtoffers de volgende namen aan: Botstra, Buurmans, de Boer, Dubbinga, Groen, de Haan, de Jong, Jongeling, Koudenburg, Lei, van der Lei, Mans, Pilot, Post, Schregardus, Steensma, de Vries, Visser, van der Zee en Zeilinga.

Het is er om stil van te worden, maar naast een huivering over het diepe leed komt zeker een gevoel van weemoedige eerbied bij ons boven voor de ware heldenmoed deezer eenvoudige visschers in de uitoefening van hun bedrijf.

Ook de andere visschersplaatsen ondervonden de smartelijke gevolgen van de storm. Van de visschersvloot uit Zoutkamp gingen vier scheepjes verloren, terwijl de Urkers, die voor de mond van de Maas overvallen werden, 26 man aan de zee moesten offeren. Ook op de Zuiderzee voor Makkum en Hindeloopen bij Nieuwe Diep en op Terschelling kwamen in deze donkere nacht schipbreuken voor.

't is mij niet bekend, dat er in de archieven of in de literatuur iets van het bedrijf der visschers van de kusten van de Dongeradeelen te vinden is. De oudste vermelding, die ik hiervan vond was in van Loon's werkje over de Burgelijke scheepsbouw, dat in 1838 te Workum verscheen. Tusschen de opsomming van de verschillende soorten visschersschepen, worden daar ook genoemd "Paesumer snikken en vischbooten".

Toch kunnen wij gerustelijk aannemen, dat de visscherij in deze Noord-Oosthoek van Friesland wel even oud zal zijn als die in onze Zuiderzeehavens en eilanden, waarvan door den heer G.C.E. Crone in zijn werk over de Nederlandsche jachten, binnenschepen en visschersvaartuigen vermeldingen uit de 17e en zelfs uit de 16e eeuw konden worden aangehaald.

Ongetwijfeld zullen deze kustvisscherijen minstens even oud zijn als de haringvisscherij, die in de 14e eeuw reeds tot groote bloei kwam en

waarvan de eerste overleveringen reeds in de 12e eeuw spreken.

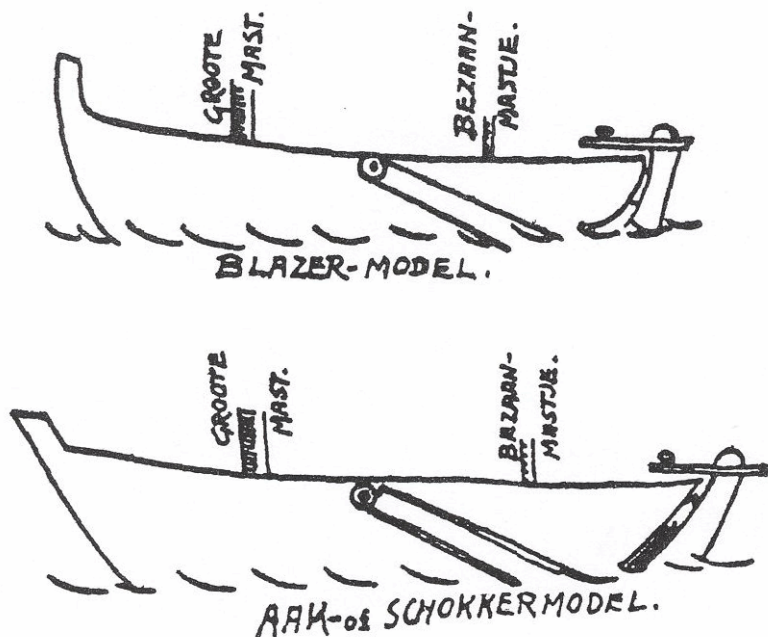
Doch wat helpen ons enkele vermeldingen en overleveringen, als wij uit het bedrijf zelf, zooals dat in de 19e eeuw werd uitgeoefend, niets of zoo goed als niets weten.

Gelukkig kreeg ik een paar brieven van Dokkumers en oud-Dokkumers over hunne jeugderinneringen en kunnen wij hieruit van het bedrijf, zooals dat in de tweede helft van de 19e eeuw beoefend is, een levendige beschrijving geven. Een dezer correspondenten zond mij de volgende met kennelijk enthousiasme geschreven brief:

"In uw opstel over "Oude Scheepstimmerwerven in Friesland" komt ook een en ander voor over het zeevisschersbedrijf vroeger te Wierum en Moddergat (Paesens) uitgeoefend en u vraagt of er ook lezers zijn, die omtrent dit bedrijf en wat er bijhoort nog een of ander kunnen mededeelen. Door omstandigheden ben ik in mijn jongensjaren nu en dan wat meer van nabij in aanraking geweest met enkele van de visschers en vischhandelaars, de vloot, de werfjes, waarop de scheepjes werden opgeknapt enz. het zijn herinneringen uit mijn jeugd, ongeveer een halve eeuw geleden van wat toen nog van deze bedrijven in Dokkum zag en wat ik er door een oudere generatie over hoorde vertellen.

De gezamenlijke vloot (O. L. no... voor een te Oostmahorn thuisbehorende W.L. no... voor die van Wierum en Moddergat, waren de aanduidingen) telde toen nog minstens een 40 scheepjes. Zij is tweemaal door zwaar stormweer geteisterd; na de eerste ramp zijn de overgebleven visschers door het speciaal voor dit doel opgerichte comité in staat gesteld nieuwe en zwaardere vaartuigen te laten bouwen. De aldus gerestaureerde en aangevulde vloot is echter bij de tweede keer in 1903, waarbij de schepen op de Wadden, op Ameland en zelfs op de Noorsche kust verongelukt zijn, zoodanig geteisterd, dat er maar enkele zeewaardige overbleven. Het bedrijf, dat toch al noodlijdend was geworden door concurrentie van de veel scherper visschende loggers, later trawlers, was nu voorgoed genekt. Behoudens een weinig kustvisscherij is er nadien dan ook geen sprake meer geweest van een visscherijbedrijf. De schepen, alle van hout, waren van twee typen, aken en blazers (aan de kust en

te Dokkum noemde men ze blazers). De aken met rechte, hoogoplopende voorsteven, de blazers voor en achter rondgebouwd. Ruwweg in een krabbeltje aldus:



Alle waren getuigd met twee masten, groote en bezaan. 't Bezaanzeil verhoogde aanmerkelijk de bestuurbaarheid. Vóór de groote mast twee fokken. Opmerkelijk waren de lange en smalle zwaarden. Tusschen de masten de luiken, die toegang gaven tot het ruim, waarin de benodigdheden voor de visscherij, maar ook de vangst werd geborgen. Men beoefende uitsluitend versch-vischvangst, aan zouten en rooken werd niet gedaan, behalve misschien wat voor eigen gebruik. Schelvisch was de hoofdzaak, in de tweede plaats kabeljauw, verder schol en wat schar. Zomerdag werd er tevens een niet onbelangrijke hoeveelheid rog gevangen. Omdat men aan boord niets kon conserveren, kon men slechts korte reizen maken om de visch in bruikbare staat aan wal te brengen. Ik meen, dat men veel met de beug vischte, die dan geaascht werd met de borstelwormen, die de vrouwen in het slik "dolden". De aan de dijk gebrachte visch moest snel

vervoerd en aan den man gebracht worden. Ijsverpakking kende men niet. Was de vangst niet bijzonder groot, dan moesten de vischvrouwen zorgen, dat ze te Dokkum en te Leeuwarden aan de man kwamen. Met de beide volle korven aan het juk kwamen ze uit de kustdorpen lopen en vervolgens te Dokkum of met het bootje, destijds vierkeer per dag varende, door naar Leeuwarden.

De samenwerking tusschen de mannen en vrouwen was zoo doelmatig, dat de visch levend aan de Dokkumer en Leeuwarder burgers kon worden aangeboden. Was de vangst wat grooter, dan werden ze op de boerenwagen met geïmproviseerde zit-plaatsen – plankjes op de zijketten – naar Dokkum gebracht. Bij overvloedige vangst was het een heele toer om de visch op tijd weg te krijgen; ze werden dan snel van de ingewanden ontdaan, in versch stroo en papier verpakt en de "vischjagers" – voerlui met boerewagens, een beetje ingericht voor dit vervoer – brachten ze meestal nog bij nacht door Dokkum naar Veenwouden, waar ze per trein werd verladen. Ik meen meest met bestemming naar Scheveningen, firma Frank Vrolijk. De handel te Wierum was destijds meest in handen van de firma Kootstra. Piet Kootstra, een paar jaar geleden overleden, die later te Leeuwarden aan de Ee-buurt zijn zoetwater-vischhandel had, zou u er meer van hebben kunnen vertellen.

Te Dokkum hield zich met deze handel vooral K. Toornstra bezig die vaak vrij groote kwantums verzond.

Het ligt voor de hand, dat de visch niet altijd in de beste conditie ter bestemming kwam en vaak weinig opbracht. Trouwens de prijzen waren destijds te Dokkum ook al zeer bescheiden en de burgerij was vrij onverschillig voor visch en pingelde en dong tot het uiterste, wat de vischvrouwen ook zeer wel wisten.

Meermalen is het voorgekomen, dat groote hoeveelheden kleine schelvisch in de omgeving van Wierum als mest over het bouwland werden gebracht, waardoor de omgeving geruime tijd verpest werd door de stank der rottende vischcadavers.

Verwerking tot vischmeel e.d. kende men natuurlijk niet. Wanneer de vrouwen te Dokkum hun waar aan de man hadden gebracht, werden steevast de korven op de drijvende "barte" voor de blauwververij in het Kleindiep

opgeboend en vervolgens werden inkoop en gedaan. Op de pijp bij de Breedstraat wachtten de vrouwen elkaar dan op en gezamenlijk ging het dan weer naar huis-toe, weer twee uren gaans.

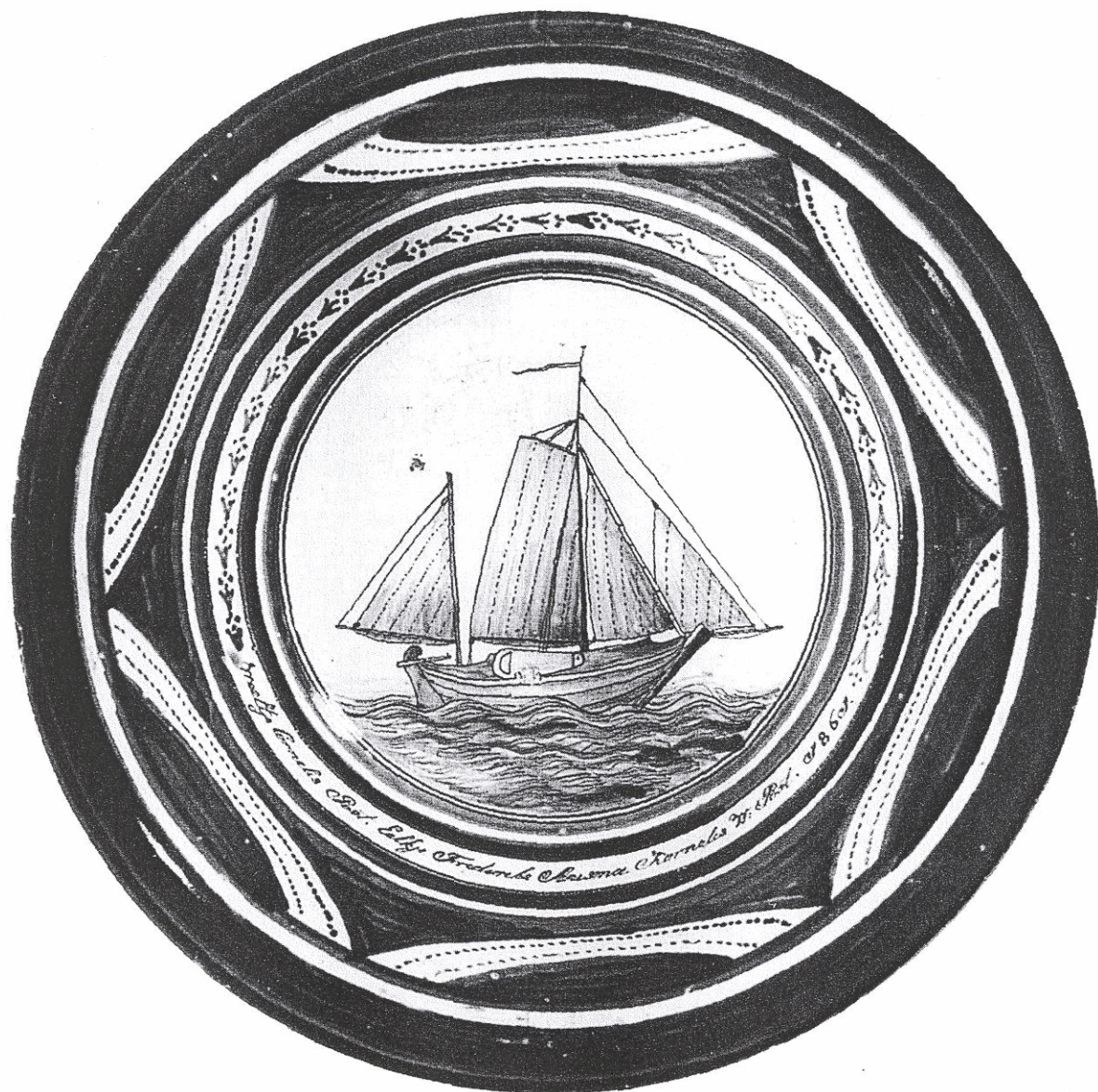
De vaartuigen hadden ligplaats op de ree, een gezicht ver van de dijk. Ze lagen daar voor anker te rijden, niet aan kettingen, maar aan kattouwen, korte, zware hennep-trossen, ongeveer een decimeter dik. Bij het uitvaren werd een kleine boei (tonnetje met no. van de aak) op het kattouw bevestigd, dit touw zelf bleef op de zeebodem liggen. Bij het terugkomen werd de boei opgepikt en daarmee het

einde van het kattouw weer aan boord gehaald. Binnen korte tijd waren deze trossen bezet met schelpjes en "doorntjes". De kattouwen werden meest te Dokkum geslagen, waar toen twee lijnbanen bestonden (Hacquebard en Hansma), en meermalen heb ik als jongen met bewondering naar het ineenvloeden van de zware, stugge strengen staan kijken.

Een dergelijk touw vertegenwoordigde voor den visscherman een "heele" waarde.

Naar en van de aken ging men per praam. Dit waren kleine, platbodem zeilscheepjes, geheel open, maar toch tegen wat golfslag goed bestand. Ze lagen vlak achter de zeedijk

Schotel met afbeelding van een schokker en met de tekst "Weeltje Cornelis Post Eelkje Frederiks Ausma - Kornelis W. Post 1861. (Collectie Fries Scheepvaart Museum I-019)



als de vloot thuis was en anders op de ree. In hun hooge laarzen konden de mannen wadende van de dijk af de pramen bereiken. Bij eb zag men de vrouwen met greep en emmertje of korfje, in de mannenlaarzen loopende, het slijk in trekken om de wormen voor het aas te steken.

Voorzoover ik weet werden de aken op de werven in Zuiderzeeplaatsjes, o.a. Makkum en Workum gebouwd of in Groningen; in Dokkum is er in die tijd nimmer een gebouwd. "Hellingen" deden ze echter voor het grootste deel in hun winterhaven Dokkum, over Nieuwezijlen binnenkomend. Juli en Augustus waren daarvoor de maanden. Op de twee werfjes voor houten scheepsbouw (Barkmeyer op "de Streek" aan de hoek van de stadsgracht en J. Dijk, later Gebr. Toornstra aan het Grootdiep binnen de stad) zag men dan geregeld enkele vaartuigjes zitten, terwijl andere hun beurt lagen af te wachten. De scheepjes werden terdege nagezien, waar het mogelijk was met veel kleurige verf in blokfiguurtjes beschilderd en dikwijls boven het achterdek bij het roer voorzien van een aanhaling uit de bijbel of een Psalmvers.

Uitrusting en tuigage werden vernieuwd en tegen de nazomer waren de meesten weer op hun ligplaats op de reede teruggekeerd.

Zooals ik reeds schreef is de vloot zoo goed als geheel te niet gegaan bij de tweede stormramp en niet weer vernieuwd. Zij zou trouwens de strijd tegen de veel scherper en sneller visschende trawlers, die ook de vischgronden van de Wierumers schoonschraapten niet hebben kunnen volhouden. Een paar scheepjes hebben nog enkele jaren in de zomermaanden gedaan aan 't "blomkefiskjen", dat is het ophalen met fijne netjes van een op de Wadden veel voorkomend teer en bevallig waterplantje. Het werd gedroogd en ging vervolgens voor garnerings- en versieringsmateriaal naar enkele groote plaatsen, waar het dan in verschillende kleuren bespoten werd. De vraag heeft niet lang geduurd. Een Coöp. garnalendrogerij – met gemeentesteun – die des zomers wat garnalen verwerkte door de resteerende scheepjes aangebracht, is een bloedloos zaakje gebleven en nu naar ik meen reeds te niet".

Een andere correspondent weet nog te vertellen van het bestaan van aquarellen van Master Bruning, de destijds bekende onderwijzer aan

de lagere school en leeraar aan de Normaallesen te Dokkum, voorstellende een "wjirmdolster" en een "fisk wyfke" uit de kuststreek van de Dongeradeelen.

Ook is er in de oudheidkamer te Dokkum een volledig tenue van een wjirmdolster, bestaande in een kyp, broeken jak, gripe en emmerke benevens een teekening van Ids Wiersma van een zittende vischvrouw met korven visch ventende.

Ook op verderaf liggende werven werden de Wierumer en Paesumer blazers hersteld o.a. in het aan de Dokkumer Ee gelegen dorp Birdaard en in Makkum, de plaats waar voornamelijk de Zuiderzee-blazers werden gebouwd.