

*Van trekschippers en
beurtschippers in Achtkarspelen*

**'Leaver lytse baas
as earste feint'**



Passagiers onderweg in de trekschuit naar Dokkum.

Door: D.R. Wildeboer,
secretaris van de Stichting Oud-Achtkarspelen

Met uitzondering van de grotere binnenvaartschepen zijn het tegenwoordig vooral de watersporters die met hun boten gebruik maken van de binnenwateren. In vroegere eeuwen waren deze kanalen, sloten en merken vaak belangrijke routes voor het personen- en goederenvervoer. Tot aan het midden van de 19e eeuw waren er nog heel weinig verharde wegen en daar kwam nog bij dat deze een groot deel van het jaar onbegaanbaar waren omdat deze door de regen in modderpoelen waren veranderd. Hierdoor kwam het dat het vervoer per schip in Friesland met zijn vele wateren heel belangrijk was.

De Trekvaart

Zeker vanaf de 15e eeuw hebben er trekschuiten over de binnenwateren gevaren. In de beginperiode moest de schipper het schip met een vaarboom voortduwen wanneer er geen wind stond om te zeilen. De aanleg van trekwegen rond het midden van de 17e eeuw was een belangrijke verbetering. Er was nu gelegenheid om met een paard de schuit te trekken bij gebrek aan wind. Nu ontstond de mogelijkheid om op redelijk vaste uren bij een bepaalde plaats aan te komen. De ondernemers waren nu in staat om volgens een bepaalde dienstregeling te varen. Reizigers verzonden ook berichten dat ze bij voorbeeld 'met het vier-uurschip' hoopten aan te komen. Een trekschuit was een platbodem, die geruisloos door het water gleeed. De schipper stond aan het roer en over de trekweg of het jaagpad sjokte het trekpaard, dat het schip voorttrok met een lange lijn. De scheepsjager mende het paard en liep meestal met het paard mee en legde de hele reis te voet af. Tegenwoordig zijn over een aantal jaagpaden fietspaden aangelegd. Het zijn heel aantrekkelijke routes om langs te fietsen. Voorbeelden zijn de jaagpaden langs het Dokkumer Grootdiep (Dokkum-Dokkumer Nieuwe Zijlen) en bij de Dokkumer Ee langs (Dokkum-Leeuwarden).

De exploitatie van de beurdiensten met de schepen was veelal in handen van gemeentebesturen. Ook kwam het voor dat adellijke families of kerkvoogdijen in bezit waren van deze exploitatierechten.

Zo bezaten de bewoners van 'Fogel-sanghstate' te Veenklooster vele eeuwen de rechten van het beurtschip 'Huis ter Noord', dat voer van Oudwoude op Leeuwarden. In wezen werden deze rechten uitgeoefend door de rentmeester, die woonde op een boerderij 'Huis Ter Noord' geheten. Deze rentmeester liet op zijn beurt weer het werk doen door een zetschipper, waarvan E. Hoekstra de laatste was.

Al in de 17e eeuw werd het vervoer te water door de overheid streng gereguleerd en beschermd. Voor de belangrijke veren was het noodzakelijk om van de Staten van Friesland een 'octrooi' te krijgen. Was een veer vacant, dan werd dit per advertentie in de Leeuwarder Courant aangekondigd en kon men solliciteren.

Verbinding trekschuit Stroobos-Dokkum

Het gedeelte van de Stroobos-trekvaart tussen Kollum en Stroobos dateert waarschijnlijk al uit de 15e eeuw. Het stuk van Dokkum naar Kollum werd in het midden van de 17e eeuw aangelegd. Vermoedelijk was er in het midden van de 19e eeuw aanleiding om nieuwe bindende voorschriften voor het vervoer te water tussen Stroobos en Dokkum vast te stellen. Misschien waren er wel te veel 'wilde' schippers op dit traject actief en leidde dit tot ongewenste toestanden. In 1851 sloten de gemeentebesturen van Achtkarspelen en Dokkum een gemeenschappelijke regeling. Het was het 'Reglement van Politie voor de Trekschippers, varende in het geotrooide trekveer van Dokkum op Stroobos'.

Het was een vrij uitgebreide regeling. Er waren twaalf bladzijden in het notulenboek van de gemeenteraad van Achtkarspelen voor nodig. De belangrijkste bepalingen waren de volgende:

- In het zomer- en winterhalfjaar golden verschillende vertrek- en aankomsttijden. In Dokkum moesten de schepen met de klokslag van het stadhuis vertrekken, terwijl te Stroobos dit behoorde plaats te vinden dadelijk na de aankomst van het schip van Groningen.
- In de roef van het schip mochten niet meer dan 8 personen plaats nemen en in het ruim was plaats voor maximaal 20 passagiers. De tarieven voor passagiers en vracht werden exact voorgeschreven.
- Niemand mocht zonder toestemming van de gemeentebesturen 'in de beurt als schipper varen'. Oneerlijke concurrentie was dus uitgesloten.
- De schippers hoorden te zorgen voor: 'goede digte schepen, bekwaame paarden en deugdelijke lijnen' en waren verplicht om 'de in hunne schepen aanwezige meubels in zindelijke en goede staat te houden'. Tweemaal per jaar was er controle op de staat van de schepen en de meubels.
- Tijdens de reis mocht alleen worden gepleisterd bij het Kollumer Vallat en nooit langer dan een kwartier.
- Niemand van de passagiers mocht op de stuurstoel plaats nemen.

- De bemanning was verplicht de passagiers 'bescheiden te behandelen en zoo veel mogelijk gemak te verschaffen en dienstig te zijn jegens allen met wie zij in hunne betrekking als schipper te doen hebben'.

Er werd dus duidelijk aangegeven dat de schippers er voor moesten zorgen dat de passagiers geen reden tot klagen konden hebben. De reis moest zo comfortabel mogelijk verlopen op een deugdelijk schip met goede zitplaatsen en een schoon interieur. Klachten konden worden ingediend bij de Commissarissen van het Trekveer te Dokkum en Stroobos. Mocht er aanleiding toe zijn, dan konden de schippers boete krijgen. Verder was schorsing mogelijk en eventueel ontzetting uit de betrekking van schipper. Bij ontslag of vrijwillige beëindiging kon een schipper geen recht doen gelden en kon hij zonder meer worden vervangen door een ander.

De beurtvaart

Een bewijs dat in de 18e eeuw ook beurtschippers in Achtkarspelen hun beroep uitoefenden, kunnen we vinden in de zogenaamde Weesboeken die worden bewaard in het rijksarchief te Leeuwarden. In deze boeken wordt verantwoording gedaan van het beheer van goederen van wezen door hun curatoren. Er valt onder meer te lezen dat een zekere Sijske Jans, die weduwe was van Hendrik Sjoerds, in 1770 eigenaresse was van 2/8 parten van beide beurtschepen bij Cootstertille, aangecogt van Bauke Durks volgens coop- en scheepsbrief in dato den 13 december 1747, houdende de naam van Sjoerd Hendriks als copier voor 253 car. gulden en 3 stuivers'. Verder kunnen we lezen dat in het jaar 1782 Teeke Sapes, koopman te Surhuisterveen, in bezit was van 1/6 part van het geotroyeerde veer en beurtschip van Surhuisterveen op Leeuwarden, mandelig met Harmen Jacobs Slaaff voor 1/6, Gerrit Ypes voor 1/3 en Gerrit Rienks erven voor 1/3 part'. We zien dus dat een buurtvaart heel vaak een bezit was van meerdere personen gemeenschappelijk. Ook in latere eeuwen was dit het geval.

De beurtvaart was een zwaar bedrijf. Het varen onder zijk was al zwaar werk, maar als er geen wind was of alleen maar tegenwind, moest er gejaagd (getrokken) worden. Gewoonlijk gingen vrouw en eventuele kinderen dan in de jaaglijn en de schipper zelf hanteerde de vaarboom. Rond het midden

van de 19e eeuw kreeg het verkeer per boot nieuwe impulsen. Dit kwam door de uitvinding van de stoommachine. De stoomschippers waren nu minder afhankelijk van wind en menskracht. In 1880 deed de Leeuwarder Courant melding van twee nieuwe stoombootdiensten van ondernemers uit Achtkarspelen. De advertentie van R.J. Kramer en J.H. Tadema, wonende te Kootstertille, is voor een deel hierbij afgedrukt. De dienstregeling ging in op 11 november 1880 en er werd alleen op donderdag en vrijdag op Leeuwarden gevaren. Een maand eerder begonnen F. de Poel en P. de Boer te Stroobos een dienst op Leeuwarden. In beide gevallen konden de passagiers reizen per 1e kajuit of 2e kajuit van de stoomboot. Een retour in de 2e kajuit van Stroobos-Leeuwarden kostte f 0,60. Van Kootstertille-Leeuwarden v.v. was het tarief f 0,45. Wanneer men op donderdag om 7.00 uur in Stroobos opstapte, was de aankomst te Leeuwarden om 11.30 uur. Dat was dus een reistijd van 4½ uur. Alles ging toen nog wat langzamer en gemoedelijker dan nu bijna in het jaar 2000. De passagiers hadden dus ruimschoots de tijd om de laatste nieuwtjes uit te wisselen. Op vrijdag vertrok de stoomboot al om 4.00 uur in de morgen. Dit was in verband met de veemarkt te Leeuwarden, want er werd ook vee meegenomen. Tussen Stroobos en Leeuwarden waren vier vaste haltes, t.w. Blauwverlaat, Kootstertille, Schuilenburg en Bergumerdam. Wanneer op tusseliggende plaatsen gelegenheid was, kon men daar ook op- en afstappen.

Nog een aantal losse feiten en bijzonderheden

- Op 9 augustus 1851 vroegen Douwe Douwes Wijnalda en Jelle Roels van der Veen, schippers te Surhuisterveen, vergunning om met een schip als vaste beurt van Surhuisterveen op Groningen te varen. De gemeenteraad van Achtkarspelen nam op het verzoek geen beslissing, omdat Jacob Bokkes van der Kooi en Egbert Hepkes Buma ook een zodanige vergunning vroegen.
- Stroobos had rond 1855 al een geregelde stoombootdienst op Lemmer.

- A.P. van der Veen begon met ingang van 1869 een stoombootdienst tussen Kootstertille en Leeuwarden.
- De volgende beurt- of veerschippers in Achtkarspelen betaalden in 1882 aan de gemeente hun plaatselijke belasting: Folkert S. Algra te Augustinusga, Binne Arends Kooistra (gehuwd met Geeske Tadema) wonende te Kooten, Jelle T. Dijkstra te Twijzel, Roel Jacobs Kooistra (gehuwd met Adriaantje de Boer), wonende te Twijzel en Steffen T. Dijkstra te Buitenpost. Uiteraard zijn er nog veel meer beurt- of veerschippers geweest, die hun woonplaats in de gemeente Achtkarspelen hadden.

Vertrouwenspositie

Beurtschippers en ook boderijders waren destijds de vertrouwenslieden van leveranciers in de steden en van klanten die gewoonlijk op het platteland woonden. Voor menig particulier in een dorp werden in de stad geldzaken geregeld. Er werd dan aan de beurtschipper of boderijder gevraagd of de klant wel kredietwaardig genoeg was om een bepaalde lening af te sluiten. Ook was het regel dat contant geld werd vervoerd en daarbij ging het vaak om niet geringe bedragen. Men droeg dus veel verantwoordelijkheid door deze vertrouwenspositie.

Beurtvaart op Leeuwarden na 1900

Rond 1900 deden maar liefst ongeveer 300 beurtschepen Leeuwarden aan. De boten lagen dan in de stadsgrachten en op de kaden was het een drukte van belang. Aan de stille kant van de Nieuwstad liepen 's avonds de jonge schippers te wandelen. Menige schipper liep hier zijn toekomstige vrouw tegen het lijf. De Nieuwstad werd dus ook als huwelijksmarkt gebruikt. In de loop der jaren kwam de beurtvaart echter in verval doordat vrachtauto's het vervoer

overnamen. De Spoorwegen begonnen tevens hoe langer hoe meer goederen te vervoeren. In 1937 waren er nog 105 beurdiensten, waarvan er rond 1960 nog maar heel weinig van over waren gebleven.

Tot slot

Het laden en lossen was zwaar werk. Voor het grootste deel moest het geld met de 'bealch' worden verdiend. Moderne hulpmiddelen, zoals vorkheftrucks, waren er nog niet. De meeste beurtschippers hadden er echter plezier in. Ook voor hen gold het motto - evenals voor zovele ondernemers in Friesland- 'leaver lytse baas as earste feint' (liever kleine zelfstandige dan eerste knecht).

Literatuur: Albert Buursma c.a. 'Met beurtschippers en boderijders door Friesland', Bedum 1993

Bronnen: gemeente-archief Achtkarspelen en rijksarchief Friesland

Dit was een publicatie van de Stichting Oud-Achtkarspelen.



Opname d.d. plm. 1938 van de motorboot 'Achtkarspelen' in Surhuisterveen. De eigenaars Wiebe de Boer en Co hadden driemaal per week een beurtdienst van Surhuisterveen op Leeuwarden. De firma bezat ook nog een kleine boot voor het vervoer, het z.g. 'Snikje'.



Foto van de beurtschippers Pieter Oegema (rechts) en Wiebe de Boer (links) uit Surhuisterveen. De mannen (met schipperspet) waren rond 1930 op een zakenreis in Amsterdam. De foto werd genomen door een straatfotograaf bij het centraal station. Voor zijn trouwen in 1923 was Oegema stoker op de grote vaart.

Stoombootdienst
Kootstertille—Leeuwarden.

Ondergeteekenden, RINZE JOONS KRAMER en JAN HIELKES TADEMA, Ondernemers van een **STOOMBOOTDIENST**, woneude te Kootstertille, brengen naar aanleiding van art. 2b der Wet van 28 April 1880 (Staatsblad no. 67), ter algemeene kennis, dat zij met hunne **STOOMBOOT**, isgericht tot vervoer van 80 Personen, Goederen en Vee, van af Donderdag den 11 November s.s., en voortaan alken Donderdag en Vrijdag langs den gewonen Waterweg van Kootstertille over Schuilenburg, Bergwardam, Suawoude naar Leeuwarden en terug zullen varen.

Advertentie in de Leeuwarder Courant uit 1880 van Rinze Joons Kramer en Jan Hielkes Tadema.

**STOOMBOOT EN BEURTVAART,
AUGUSTINUSGA.**

Aanstaanden Zaterdag 9 Februari, om halftwee, bij Fokkinga, aan Blauwverlaat, finale veiling:

Voor Tamme W. de Boer:

Van de HELFT in de stoomboot „Admiraal de Ruijter”, met VEEPRAAM, varende in vasten dienst van Augustinusga/Surhuizum op Leeuwarden en Groningen, met de beurtvaart, een en ander een goed bestaan opleverende, en dagelijks te bezichtigen. Inlichtingen geeft eigenaar.

Betaling dadelijk of één Mei.
Geboden f 3655.

Notaris HARTERINK, Augustinusga.

Advertentie uit 1931.



Beurtschepen werden ook gebruikt voor jaarlijkse uitstapjes van verenigingen en clubs. Deze opname (plm. 1936) werd gemaakt van het beurtschip van de fa. Klaas de Jong te Augustinusga met aan boord leden van de visclub met hun dames. De foto komt uit de verzameling van Marten Haijema te Assen, tel. 0592-372025, die benieuwd is naar de namen van de afgebeelde personen.