

## Iets over de veerschippers van Staveren



*"Vriesche veerschepen, groot omtrent 38 last"* door Robert de Baudous (verm.) naar Jan Porcellis (1677-1702), bron: Rijksmuseum

Bij het zoeken naar gepubliceerde bronnen over veerschippers blijkt dat deze beroepsgroep er maar bekaaid <sup>(i)</sup> vanaf komt. Dat is eigenaardig, want veerdiensten zijn toch al erg oud en zullen ook altijd blijven bestaan en wie heeft er niet eens gebruik van gemaakt? Bij grote afstanden spreken we overigens niet van veer-, maar van lijndiensten.

In dit artikeltje hebben we het een en ander over de Staverse veer- of beurtschippers en hun werkomstandigheden verzameld. Er is zeker meer over te schrijven, maar dat zal dan in een ander concept moeten gebeuren.

Bijna alle transporten werden vroeger via de waterwegen vervoerd en met het bezit van een vaartuig, voldoende kennis van de te bevaren route, de omgeving, de weersomstandigheden enz. waren schippers in staat personen, have en goed veilig van A naar B te vervoeren.

Maar, mogelijk door wildgroei, onvoldoende regelmaat, averij tijdens de vaart en andere problemen gingen plaatselijke bestuurders regels stellen en werd het beroep van hogerhand geformaliseerd en zo verenigden ook de schippers zich in gilden.

De vaste routes of verbindingen werden op een gegeven moment door de Staten van Friesland en plaatselijke bestuurders gegund aan de schippers die zich in een gilde verenigd hadden. Dit gebeurde meestal onder afgifte van een octrooi.

De oude archieven van Staveren geven ons hierover vanaf het midden van de 17<sup>e</sup> eeuw enige informatie.

Het reglement voor het gilde van de "veerluijden" van Staveren op Enkhuizen en Amsterdam "en verdere aancleeff van dien" dateert van 23 januari 1654. De burgemeesters en vroedschappen stelden een reglement vast met maar liefst 30 artikelen. Hierin werden allerlei zaken vastgesteld zoals tarieven, vertrektijden, minimale afmetingen, noodzakelijke staat van onderhoud van de schepen, de wijze waarop de schippers om de beurt hun diensten konden aanbieden, de wijze waarop de passagiers en de vracht aan boord behandeld moest worden, enz. enz. In 1715 werd het reglement vernieuwd en met een aantal regels uitgebreid. De tarieven bleven na ongeveer een halve eeuw echter hetzelfde! Of dit te maken heeft met recessie of andere economische oorzaken is niet onderzocht. Pas in 1802 werden de tarieven aangepast.

De plaatsen waar de veerdiensten op gericht waren, moesten de rechten en plichten van de "exploitanten" ook vastleggen of bevestigen.

Zo is het bekend dat reeds op 20 september 1522 in Amsterdam de keur (reglement) op het veer op Staveren werd vastgesteld. "Het veer op Staveren in Friesland wordt alleen door schippers, aldaar aangesteld, bevaren. Het aantekenen der goederen is hier bij keuren geregeld" <sup>(ii)</sup>.

Ruim een eeuw later, op 16 november 1654, maakten de "heren wethouders van Enckhuijsen benevens die van Staveren een

beurtordonnantie voor de zogenaamde Yslopers of Veerluiden van Enkhuizen op Staveren en vandaar op Enkhuizen, welke ordonnantie het jaar daarop met meerdere artikelen is vermeerderd" <sup>(iii)</sup>.

De veerschepen mochten volgens het reglement niet te oud en goed onderhouden zijn. Als een van de gildebroeders zijn schip "niet goed genoeg, als leck, on dicht ofte onbequaem in 't varen bevonden werde" zou hij niet langer als veerschip mogen dienen. Hij kon dan niet uitvaren "solang (hij) het gebreeckelijk schip behoorlijk gerepareert (had) ofte een ander dat groter en bequamer in de plaets gecocht sal hebben".



*De voormalige veermanskaaij rond 1910.*

Via de zeehaven stond Staveren in verbinding met andere havenplaatsen in Friesland en de Hollandse kust en via de binnenwateren met plaatsen in het achterland. Veerdiensten over de binnenwateren werden onderhouden tussen Staveren en Sneek en

Leeuwarden. Over zee had men zoals hierboven al bleek afspraken gemaakt met Amsterdam, Enkhuizen, maar ook met Medemblik, Molkwerum, Hindeloopen en Workum.

In tegenstelling tot de Vissershaven die aan het zuideinde van de Staveren lag was de Noorderhaven hoofzakelijk bestemd voor de vrachtvaart en de veerschippers.

Voor de veerschippers met de Noorderhaven van Staveren als vertrekpunt had het stadsbestuur vanouds een vaste plek gereserveerd. Dit was de zogenoemde Veermanskaaij aan de kop

van de haven, naast de zeesluis. Daar kon steeds maar één schip van tenminste 53 voet lengte (ca 17 meter) en 14 voet breed afmeren.



*De havenmond ca 1780. Een groep mannen trekt een schip via de rolpaal naar buiten.*

Zodra er een ander veerschip binnenliep moest het afgemeerde schip vertrekken en geen goederen meer innemen. Op 2 februari van elk jaar werd er op het stadhuis geloot welke schipper als eerste mocht varen. Zo werden de veerdiensten ook beurtveren genoemd. Tijdens de loting kregen alle schippers een gratis kan bier; een schrale troost als je niet ingeloot werd!

Als dan een schipper aan de beurt was, "soo het weer en de windt ende farber (=bevaarbaar) weer is", moest hij varen. Een schipper

kon bij slecht weer alleen blijven liggen als dat "tot judicateure van de presiderende burgemeester deser stede ofte den superintendent" werd goedgevonden. Zou hij dat uit eigen beweging doen dan kreeg hij een boete van 2 carolus gulden. Had je als schipper geen dienst dan moest je andere schippers de haven uit helpen. Later kwamen hier de sjouwermannen voor in de plaats. De rolpalen op de kop van de pier werden gebruikt om het schip nog een laatste zetje te geven (zie het plaatje van de havenmond).

Schippers op Leeuwarden en Sneek voeren vanaf maart 1758 twee keer per week op maandag en donderdag en keerden terug op zondag en woensdag. Ze moesten op tijd klaarliggen en bij klokslag vertrekken. Ze mochten eventueel nog wachten op de veerman uit

Amsterdam als ze hem tenminste konden zien! Vermoedelijk lagen deze veerschippers binnen de sluis want dit waren binnenschippers. Een schipper op Amsterdam en Enkhuizen moest elke morgen om 8 uur vertrekken ongeacht de hoeveelheid vracht. Ze mochten wel een paar uur op een gunstige tijdstroom wachten, maar het was niet toegestaan eerder weg te gaan en dan onderweg ergens te blijven liggen of te overnachten. Op de derde avond moesten ze weer in Staveren terug zijn. De ligplaats in Amsterdam was op 't Water tegenover de Kapelsteeg en de schepen moesten alle avonden bij het luiden van de boomklok vertrekken.

April 1 Een dagelijksche postwagen aangelegd van Staveren op Bolsward en terug; rijdt 's morgens van Staveren en 's middags na het aankomen van het Leeuwarder trekschip naar Bolsward, vracht 15 st., indien er meer dan een wagen vol passagiers is, worden de noodige bijwagens aangelegd.

Wumkes: 1-4-1770.

Het veer naar Enkhuizen moest op zondag en donderdag om 9 uur vertrekken. Op andere dagen alleen als ze voor meer dan 4 gulden vracht hadden.

Het veer op Medemblik mocht vanaf 1 april 's avonds pas na aankomst van de postwagen uit Bolsward van wal steken.

De reis aan boord van een veerschip van destijds bood niet veel comfort, hoewel de schipper de "reisende man ende coopluyden die tot Enckhuijsen begeren te wesen aen te setten opdat d'selve bequaemelijk gerieft, gedient en geholpen mogen werden". Bij protesten werden de kosten voor de overtocht verdubbeld en verbeurt verklaard ten gunste van de gildekas. In 1737 werd bepaald dat de schippers arme reizigers gratis moesten overzetten op vertoon van een briefje van de presiderende burgemeester.

Terwijl de goederen zo goed mogelijk werden beschermd tegen zeewater moest je als passagiers maar een beschut plekje tussen de vracht of achter de verschansing aan dek zoeken. Een tochtje tussen Staveren en Enkhuizen duurde met de overwegende

zuidwestenwind zomaar een uur of drie en dan had je het niet best met sneeuw of regen en af en toe een vracht buiswater! Ondanks de reglementen ging er uiteraard wel eens wat mis. Op 23 maart 1758 krijgt Claas Gerrits de beurt om uit te varen omdat zijn voorgangers Pier Harmens en Laas Douwes weigeren van de kaaij te vertrekken, ondanks de bevelen van wachtmeester Claas Hilverda. Claas Gerrits kan echter niet uitvaren omdat zijn schip lek is. De timmerman moet er aan te pas komen om dat te inspecteren. Hij geeft Claas gelijk zodat de beurt overgaat op Age Jans en Hessel Jans. Claas moet zijn schip laten maken, maar als Age en Hessel ook zouden weigeren moet een ander schip op hun kosten uitvaren. Dat was ook bij Pier Harmens het geval geweest. Uit deze situatie proeft men de onderlinge spanningen. Dit escaleert, want de burgemeester en superpresident Douwe Cramer protesteert herhaaldelijk tegen de gang van zaken. De magistraat echter, roept Cramer ter verantwoording omdat zijn optreden in strijd is met de resoluties (besluiten) van het stadsbestuur. Cramer wil alleen inbinden als de schippers de resoluties ook willen nakomen en daar voor tekenen. Dat gaat de magistraat te ver en hij wordt uit zijn ambt als superpresident gezet. Een heuse prestigestrijd!

Nu we een aantal namen hebben laten vallen maken we de staat op van Stavense veer- of beurtschippers die we in de archieven zijn tegengekomen. Wat daarbij is op te merken is dat veel schippers ook een winkeltje aan huis hadden en dat de jaren 1654 en 1748 rijkelijk zijn vertegenwoordigd. Dat komt vanwege de registratie van schippers bij het vaststellen van het octrooi in 1654 en bij de opgave van de zogenoemde Quotisatiebelasting in 1748.

In onderstaande lijst zijn achter de namen het eerste jaar van vermelding opgenomen. Zij kunnen daarvoor al het beroep hebben uitgeoefend.

Gosse Bauckes	1652	Sivert Thijssen	1653
Jackle Doedes	1652	... Allerts	1654
Saecke Tolles	1652	Freerck Hans	1654

Hans Freercks	1654	Lijckle Saskers	1757
Hidde Yges	1654	Age Jans	1758
Ja... Hilles	1654	Folkert ...	1758
Jan Heijmans	1654	Hein de Vries	1758
Jan Teunis	1654	Hessel Jans	1758
Jelle Jeckes	1654	Huijbert Pieters	1758
Jochem Reijns	1654	Jan Ruurds	1758
Lolle ...	1654	Laas Douwes	1758
Tiaerd Wopckes	1654	Lolle Hans (?)	1758
Wijpcke Jans	1654	Melis Stevens	1758
Jenne Hylkes	1728	Pier Harmens	1758
Folkert Martens	1735	Pieter Jans Mars	1758
Tjaard Annes	1735	Tjalling Pieters	1758
Wijpke Reytus	1735	Hans Poppes	1760
Wouter Foekens	1735	Hoitje Haantjes	1777
Arjen Taekes	1748	Jentje Jurkes	1777
Claas Gerrits	1748	Symen Willems	1777
Claas Jacobs	1748	Jan Elzes Elzinga	1783
Galtje Durks	1748	Hans Haijes (Bakker)	1788
Gerrit Jans	1748	Hans Jans	1788
Hank Lollés	1748	Jelle Bauckes	1788
Hans Ysaks	1748	Anne Hiddes Grasburg	1795
Harmen Hendriks	1748	Salling Pieters Haytema	1795
Jacob Elkes	1748	Eling Doornbos Gz	1796
Jappe Heeres	1748	Haye Hans Bakker	1796
Jell Uylkes	1748	Coert Freerks	1797
Olke Annes	1748	Hendrik Coerts	1797
Willem Cornelis	1748	Jochem Everts	1797
Wopke Taekes	1748	Tjipke Hermans	1799
Douwe Sipkes	1749	Jan Martens	1801
Jan Jeremias	1749	Reyn Jenckes Houma	1801
Teunis Louwrens	1755	Symen van der Werf Hz	1805
Tjibbe Aukes	1755	Hidde Heyes Wybrands	1810
Jan Pieters	1757	Frans Willems Smit	1865

Met de komst van Napoleon werden de gilden opgeheven en in de 19<sup>e</sup> eeuw worden nationaal wetten aangenomen die het openbaar vervoer eenduidig regelen: in 1829 de "wet op openbare middelen van vervoer ter land".

De oude veerdiensten vanuit Staveren verdwijnen. Zeilboten werden vervangen door stoomschepen en Staveren werd eerst slechts door het veer tussen Harlingen en Amsterdam bediend door passagiers en goederen onregelmatig en bij gunstig weer vanaf de rede over te zetten. In 1885 was Staveren een vaste stop tussen Amsterdam en Harlingen. Pas na de aanleg van de spoorwegverbindingen werd weer een veerdienst tussen Staveren en Enkhuizen ingesteld. Deze kwam op 15 juli 1886 tot stand <sup>(iv)</sup>.

Studiegroep Oud Staveren, Rob Boom.

---

<sup>(i)</sup> Bekaaid betekent oorspronkelijk bekaaide vis = vis die als ongeschikt op de kade werd geworpen, vandaar: slecht.

<sup>(ii)</sup> Geschiedenis van Amsterdam door Jan Wagenaar, 1765, deel IV blz. 516.

<sup>(iii)</sup> Historie van Enkhuisen door Geeraerd Brant en Sebastiaan Centen, 1747, deel II, blz. 187.

<sup>(iv)</sup> Voor informatie zie: [www.oudstaveren.nl](http://www.oudstaveren.nl).