



Onderzoek

aanmeerplaats Zwarte Haan en **veerdienst**

Ameland-Zwarte Haan

van

Olivier en Van der Geest



Door: Theun Bouma en Jan Keizer

Aanleiding voor het onderzoek

Wie: Stichting Bildts Aigene

Wat: historisch onderzoek naar de aanmeerplaats Zwarte Haan en veerdienst(en) Ameland -Zwarte Haan en dan met name de veerdienst van Olivier en Van der Geest

Waarom: enkele jaren terug heeft de restauranthouder op Zwarte Haan, Jacob Jensma, met Joop Mulder (Oerol, inmiddels overleden) gesproken om iets te realiseren als herinnering aan de veerdienst(en) op Zwarte Haan. Laatst bekende dienst was die van Olivier & van der Geest. Daarop heeft Jacob Jensma Bildts Aigene benaderd voor meer informatie over de aanmeerplaats en de veerdienst. Hoewel die beschikbaar was, was dit verspreid en/of onvolledig en daarom heeft Bildts Aigene aan Theun Bouma en Jan Keizer gevraagd om een onderzoek uit te voeren.

Hoofdstukken:

1. Inleiding
2. Opzet onderzoek
3. De veerdiensten
4. De schepen
5. De aanmeerplaats te Zwarte Haan
6. De meerpaal
7. De steiger
8. De oploop
9. Dienstregeling
10. Vervoer van goederen en personen naar en van Zwarte Haan
11. Pech en last
12. Nieuwe initiatieven
13. Diversen
14. Bronnen

1. Inleiding

Wij zijn nu 2022. De veerdienst van Oliver en Van der Geest was er in de periode 1932 t/m 1948 met onderbreking tijdens de oorlogsjaren en 1946. Inmiddels is dat dus 75 tot 90 jaar geleden. Mensen die dat bewust hebben meegemaakt zijn er moeilijk meer te vinden. Herinneringen van personen kunnen ook vervaagd/ onzuiver of gekleurd zijn of gebaseerd zijn op verhalen/foto's etc. wat men later heeft gehoord of gezien.

Het is van belang om informatie vanuit verschillende bronnen te verifiëren. Ook documenten, foto's, bijschriften etc. te controleren op juistheid. Bij voorkeur bij de bron zelf. Ook krantenberichten zijn niet altijd betrouwbaar zoals tijdens het onderzoek is gebleken. Helaas is de verificatie in veel gevallen dan ook bijna onmogelijk. Wij kunnen dan ook niet anders dan van betrouwbaar ogende informatie uit te gaan.

Wellicht wordt dit is een levend document. De hoop is dat na publicatie er toch nog meer informatie boven water komt.

2. Opzet onderzoek

Allereerst hebben wij getracht om alle informatie/foto's/filmbeelden/interviews te verzamelen. Op basis van die verkregen informatie is er een tijdslijn gemaakt zodat een helder beeld is ontstaan om ook eventuele informatie te kunnen "dateren".

Vervolgens is de beschikbare informatie geverifieerd (daar waar mogelijk), beschreven en van commentaar voorzien.

Uiteindelijk is op basis van dit rapport een historisch verantwoord informatief verhaal geschreven.

3. De veerdiensten:

Anno 2022 is het niet meer voor te stellen dat het buurtschap Zwarte Haan aan de Waddenzee, onder St. Jacobiparochie, ooit een centrale rol speelde bij de veerdiensten naar Ameland. Staande op de zeedijk en mijmerend over dat verleden speur je onwillekeurig naar restanten van de ooit druk bezochte veerhaven. Druk bezocht? Zeker, al in de 18^e en 19^e eeuw was er sprake van veerdiensten. Het waren o.a. de schippers Kuiken en Van der Zee die adverteerden met overvaarten naar Ameland en Terschelling.



Regelmatig werd er in die tijd gevaren voor het vervoer van vee en de handelaren mee te nemen naar de veemarkten op de eilanden. Maar ook werd er gevaren met passagiers voor plezierreisjes en bezoeken aan openbare verkopeningen van aangespoeld hout, masten, vaten vet. Er is zelfs een openbare verkoping geweest van petroleum. Over deze periode is al het nodige geschreven in de diverse historische lectuur maar in dit onderzoek gaat het specifiek over de veerdienst in de jaren 1932-1948 van Olivier en Van der Geest en over de aanmeerplaats bij Zwarte Haan.

Op 15 mei 1930 begonnen Olivier en Van der Geest een geregelde motordienst Nes-Holwerd. Dit als gevolg van de hoge prijzen die de Rijksveerdienst, geëxploiteerd door de firma Wagenborg, in rekening bracht. *Bron: Nieuwsblad van het Noorden d.d. 19-5-1932*



AMELAND-HOLWERD v.-v.		
15 MEI A.S. INDIENSTSTELLING		
M. S. "FRIESLAND"		
VAN DE		
AMELANDER VEERDIENST-ONDERN.		
OLIVIER EN VAN DER GEEST		
LAGE TARIEVEN - GEZELSCHAPPEN AANMERKELIJKE REDUCTIE OP AANVRAAG BIJ DE ONDERNEMERS TE NES OP AMELAND		
VERZENDT UW GOEDEREN MET M. S. "FRIESLAND" - VANAF LEEUWARDEN MET BIJ VRAAG VAN DER WAD. 18		
DIENSTREGELINGEN OP AANVRAAG		
Datum	Van Nes	Van Holwerd
15 Mei	10.00	13.00
16 Mei	12.00	13.30
17 Mei	12.00	13.00
18 Mei	12.00	13.30
19 Mei	12.40	14.00
20 Mei	13.30	15.00

Onder behoeft aanbeveling

OLIVIER EN VAN DER GEEST

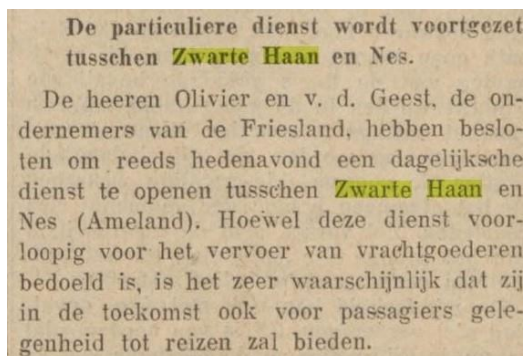
Advertentie Leeuwarder Courant 10-5-1930

De dienst werd een succes en daardoor een geduchte concurrent van de Rijksveerdienst met als gevolg dat die zich beklagden bij de minister omdat zij van mening was dat zij het monopolie had op

het vervoer vanaf de steiger te Holwerd. Dat leidde tot een rechtszaak tegen Olivier omdat hij 'zonder vergunning aanmeerde op de steiger te Holwerd'. De kantonrechter in Dokkum sprak hem vrij maar in hoger beroep werd hij schuldig verklaard maar zonder oplegging van straf. In de Leeuwarder Courant van 7 mei 1932 staat de gehele gang van zaken mooi beschreven.

De Rijksveerdienst kreeg op 28 mei 1932 het monopolie van vervoer van Holwerd naar Ameland. Vervolgens werd de veerdam Holwerd afgesloten voor 'alle personen en alle vrachtgoederen, welke niet met de Rijksveerdienst zijn of worden vervoerd'. Bron: o.a. Leeuwarder Courant van 7-5-1932

Daarop besluiten Olivier en Van der Geest op woensdag 29 juni 1932 om 'reeds hedenavond een dagelijksche dienst te openen tusschen Zwarte Haan en Nes (Ameland). Eerst voor goederenvervoer maar in de toekomst ook voor personen'.. Bron: bericht in de Leeuwarder Nieuwsblad van 29-6-1932

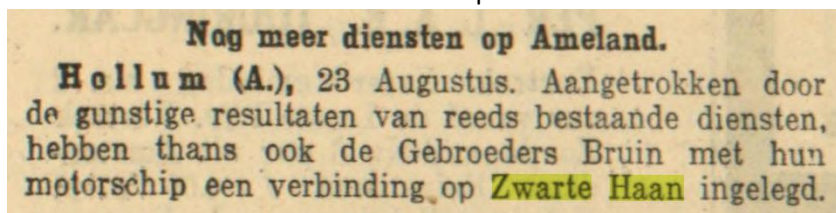


Hun schip de Friesland arriveert op 30 juni 1932 met goederen en twee passagiers te Zwarte Haan. Als volgt omschreven in de krant: 'hedenmorgen kwart voor acht arriveerde de motorboot Friesland alhier met eenige vracht en de eerste twee passagiers, n.l. de heer P. de Jong van Nes en mej. H. Brouwer van Buren'. Bron: Leeuwarder Courant van 30-6-1932"

Het waterschap Het Nieuw Bildt geeft toestemming om aan te leggen aan de steigerplaats op de Zwarte Haan. Bron: Leeuwarder Courant 6-7-1932

Dat de dienst een succes was bewijst het bericht in de Leeuwarder Courant van 11 juli 1932: 'zaterdag begaven zich ruim honderd passagiers met deze dienst naar het eiland'. Dan nemen Olivier en Van der Geest het besluit om een grotere motorboot erbij te huren en te exploiteren.

Het succes trekt ook de aandacht van andere ondernemers. Op 24 augustus 1932 openen de Gebroeders Bruin ook een veerdienst op Zwarte Haan.



Maar die krijgen een conflict met Olivier en Van der Geest. Die eisen alleenrecht. In de krant staat 'Deze ondernemers treden bruut tegen hen op'. Gebroeders Bruin stelden dat zij, van vader op zoon, al meer dan 70 jaar (af)meerden op Zwarte Haan. De voorzitter van de Gemeenteraad op Ameland vermoedde dat de kwestie zich wel zal oplossen 'nu Holwerd weer vrij is'. Wat die laatste opmerking betreft: tijdens één van de rechtszaken, op 23 juni 1932, werd vastgesteld dat de afsluiting van de veerdam te Holwerd onrechtmatig was. Als gevolg daarvan werd aangenomen dat 'door bovengenoemde beslissing de pier te Holwerd dus feitelijk ook weer voor de particuliere veerdienst vrij is'. Later werd Het Rijk alsnog door de Hoge Raad in het gelijk gesteld.

De dienst van Gebroeders Bruin is dan ook weer gestaakt. Wellicht ook omdat men geen vergunning kreeg.

In de Leeuwarder Courant van 26 juli 1932 staat 'Een andere dienst die was ingelegd kreeg geen toestemming van het Nieuwe Bildt' en was al weer verleden. Hoewel de tijdlijn in de berichtgeving niet geheel klopt gaat het zeer waarschijnlijk om de dienst van Gebroeders Bruin.

Maar dat kan ook betrekking hebben gehad op een andere dienst die er enkele dagen gevaren heeft en wel een Amsterdams schip. Zie onderstaand deel van een krantenbericht van 25 juni 1932

Een Amsterdamsche motorboot voor ongeveer 50 personen heeft ook eenige dagen de route Nes-Zwarte Haan gevaren, evenwel zonder succes.

Dat is naar alle waarschijnlijkheid de onderneming M. Bakker & Co geweest. Daarvan zijn in de Bildtsche Courant twee advertenties verschenen, en wel op 19 en 22 juli 1932. Zonder vermelding van tijden. M. Bakker en Co is voor zover bekend geen Amelandse onderneming.

Eilandbezoekers!
Geregelde passagiersdienst
met snel varende motorpassagiersboot tussen
ZWARTE HAAN
o/d St. Anna Parochie en
NES AMELAND.
Ondernemers
M. BAKKER & Co.

Terug naar de veerdienst van Olivier en Van der Geest.

Tijdens een bezoek van de minister van Waterstaat, Mr. Reymer, aan Ameland wordt er gesteld 'geen bezwaar tegen voortzetting van dit veer ...**aanbevolen om een verzoek in te dienen om de aanlegsteiger te Zwarte Haan te verbeteren**'. Bron: Leeuwarder Courant 15-10-1932

Wellicht dat hierna besloten is om de nieuwe aanlegsteiger op Zwarte Haan te bouwen.

Tot de oorlogsjaren werd er op Zwarte Haan gevaren. Op 10 mei 1940 staat de laatste advertentie met dienstregeling in de Bildtsche Courant (t/m 18 mei). Tijdens de oorlogsjaren werd de veerdienst naar Zwarte Haan verboden. Zelf maakten de Duitsers ze er af en toe wel gebruik van. Pas in 1947 vinden er weer een paar reizen plaats. Volgens de dienstregelingen slechts zes. Op 4 juli 1947 verschijnt er een bericht in de Leeuwarder Courant '... voor het eerst na de oorlog...'



Dit bericht is overigens niet helemaal correct. Zie het bericht in het hoofdstuk "Pech en last" d.d. 14 maart 1947. Daarin wordt melding gemaakt dat er ook passagiers aan boord waren. Blijkbaar is het vrachtvervoer na de oorlog hervat, maar ook dus met meenemen van passagiers.

Als gevolg van afsluiting van de Zuiderzee door de Afsluitdijk en daardoor veranderende vaargeulen door aan-/dichtslibbing, was het steeds moeilijker en later onmogelijk om met de veerboten Zwarte Haan te bereiken.

Volgens Telea Jansma in haar document over Swarte Haan zou de laatste dienst zijn uitgevoerd op 30 juli 1947. Daarvan hebben wij (nog) geen verdere bevestiging kunnen vinden. Hetzelfde staat ook in het boek van Leendert Ferwerda "Uytland geheten Bil".

In de laatste dienstregeling wordt nog 31 juli genoemd maar het kan zijn dat het toen al niet meer mogelijk was om te varen.

Naar AMELAND:			
Vertrek boot van Ameland:		Vertrek boot v. Zwartehaan:	
Maandag 30 Juni	6.— en 18.—	7.30 en 19.30	
Dinsdag 1 Juli	7.— en 19.—	8.30 en 20.30	
Woensdag 2 Juli	7.30 en 19.30	9.— en 21.—	
Prijs p. persoon f 1.—, prijs p. kind f 0.50			
Gezelschappen van 20 pers. f 1.80 retour			
p. persoon, kinderen f 1.20.			
DE ONDERNEMERS:			
Olivier & Van der Geest			

Naar AMELAND:			
Vertrek van Zwartehaan:		Vertrek van Ameland:	
Dinsdag 29 Juli	7.— uur	19.— uur	
Woensdag 30 "	8.— "	19.30 "	
Donderdag 31 "	8.30 "	20.— "	
Prijs per persoon: Volwassenen f 1.—			
Kinderen f 0.60			
Gezelschappen van minstens 20 pers. f 1.80 retour			
Gezelschap kinderen f 1.— retour. Fiets f 0.35			
DE ONDERNEMERS:			
Olivier & V. d. Geest			
Nes (Ameland) Telef. 54.			

En dan, bij het doornemen van de Bildtsche Couranten komen we nog een advertentie tegen. De eerste op 1 juni 1948. Hoewel hier niet de naam wordt vermeld in deze wel in dezelfde stijl als van een andere advertentie van Olivier en Van der Geest (zie hierna).

Naar Ameland!
 Op één dag heen en terug.
Op a.s. ZONDAG 6 JUNI
 vaart de boot bij genoegzame deelname
 vanaf **ZWARTEHAAN**.
 Liefhebbers daarvoor moeten zich vroegtijdig
 opgeven bij:
TIENSTRA, Café „De Aardappelbeurs”,
 St. Jacobi Parochie — Telefoon 224;
EILANDER, Schoenhandel,
 St. Jacobi Parochie — Telefoon 284.
 Prijs volwassenen f 2,—, kinderen half geld.
 Afvaart 's morgens 8 uur.
 Aangifte tot en met Donderdag 3 Juni a.s.

En op 2 juli 1948 staat onderstaande advertentie in de Bildtsche Courant. Twee reizen op 4 en 5 juli.
 En hier staat wel de naam van Olivier en Van der Geest bij vermeld.

Naar Ameland!
 4 JULI: 7 uur vertrek **Zwarte Haan** ;
 van Ameland 17 uur.
 5 JULI: 8 uur vertrek **Zwarte Haan** ;
 van Ameland 18 uur.
 RETOUR 2 GLD. ; KINDEREN HALF GELD.
OLIVIER en VAN DER GEEST

Het is aannemelijk dat dit de laatste reizen zijn geweest, hoewel daar geen bewijs van is gevonden in de archieven.

Heel bijzonder is dat er alleen in de Leeuwarder Courant een summier artikel is geschreven over het hervatten van de veerdienst. In de Bildtsche Courant en Bildtse Post van 1945, 1946 en 1947 werd er niets vermeld over de veerdienst. Ook niet in de jaren 1947/1948 wanneer de veerdienst weer werd hervat en beëindigd. De reden kan zijn dat de Bildtse Post in 1935 in eerste instantie uitkwam als een gratis advertentieblad en pas na mei 1945 ook met lokaal nieuws kwam in de betaalde versie. De nieuwsberichten moesten van lokale correspondenten komen maar de krant vroeg in 1945 zijn correspondenten *plaatselijke berichten zo beknopt mogelijk te houden*'. De Bildtsche Courant is een jaar lang, mei 1945/1946, niet verschenen. Maar in de overige jaren zijn ook geen berichten verschenen terwijl dit toch wel weer bijzonder lokaal nieuws was.

Dat de Rijksveerdienst best wel moeite had met de succesvolle veerdienst van Olivier en Van der Geest blijkt wel uit onderstaande advertentie die verschijnt in de Noordelijke dagbladen (*bron: Amelanders Historie*)



Op 25 augustus 1932 verscheen deze advertentie in de noordelijk dagbladen

4. De schepen:

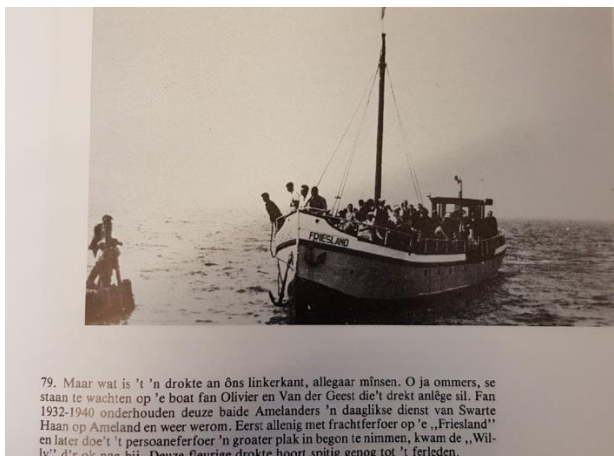
Olivier en Van der Geest hebben één veerboot in eigendom gehad en dat was de Friesland. Epke van der Geest heeft dit verteld in een interview met Leendert Ferwerda op Radio Eenhoorn in de rubriek 'Even Bildts'.

Uit het interview:

Leendert: het schip van jullie zelf was de Friesland (stem Epke: dat was de Friesland) en dat andere schip, wat was de naam?

Epke: dat was van verschillende schippers is dat geweest. Het eerste schip was van Van Diepen, bekende scheepsbouwer in Groninger land. Die heeft ons dat schip twee jaar verhuurd. En de (op)bouw voor de passagiers er ook in gebouwd. En als het dan de herfst was en het schip ging weg dan werd die opbouw in de Ballumbocht, daar stond een schuur van Jeppe Groenewold en dan mochten wij daarin verbergen. Dat was een landbouwschuur geweest.

Dat is ook nog eens bevestigd door kleinzoon Marcel van der Geest. Onderstaand een tweetal foto's van de Friesland.



Veerboot Friesland. Bron: boekje 't Bildt in Beeld' van H.S. (Sytse) Buwalda

Je kunt je de vraag stellen hoe het was gesteld met de veiligheid van de passagiers. Het schip was niet gebouwd als passagiersschip maar als vrachtschip. Op deze foto is te zien dat het schip overvol was. De gevolgen bij eventuele brand en of zinken waren niet te overzien. Niet verwonderlijk dat in eerder genoemde advertentie van de Rijksveerdienst zij daar speciale aandacht aan gaven door de zin *'Speciale Passagiersboten, uitgerust onder toezicht van de Scheepvaart-Inspectie'*.



Veerboot Friesland

Liggers Scheepsmetingsdienst: Details over het schip Friesland

Meetnummer: L1902N				
Meetnummer: L1902N	District: Leeuwarden	Meetdatum: 8 mei 1930	Meetplaats: Leeuwarden	Eerste meting?: Onbekend
Naam schip Friesland		Opmerking bij naam schip: -		
Scheepstype: motorboot 38-40 pk	Materiaal: staal	Werk: -	Plaats werk: Harlingen	Bouwjaar: 1930
Lengte: 19,21 meter	Breedte: 4,07 meter	Inzinking: -	Waterverplaatsing: 50,055 ton	
Eigenaar: A. Olivier en E. van der Geul		Domicilie: Nes Ameland	Opmerking bij eigenaar: -	
Opmerkingen				
Opmerking uit ligger: -	Aanvullende info: Eigendomsgegevens aangevuld uit ligger Binnenmeetbrieven Groningen 1	Literatuur: -	Status: -	
Scans van de liggers				
Een scan van de originele registratie van deze meting is terug te vinden bij het Maritiem Museum Rotterdam onder nummer: H1967_181 (Klik op het nummer om de scan te bekijken. Opent in een nieuw venster. Vergeet niet het venster weer te sluiten als u ermee klaar bent.)				
Een scan van de originele registratie van deze meting is terug te vinden bij het Maritiem Museum Rotterdam onder nummer: H1968_151 (Klik op het nummer om de scan te bekijken. Opent in een nieuw venster. Vergeet niet het venster weer te sluiten als u ermee klaar bent.)				
Kadaster				
Brandmerk: 134 B Leeuw 1930	Opmerking: -			
Het kadaster hield mutaties rond een brandmerk bij op kaarten. De voorkant van iedere kaart bevatte de scheeps- en eigendomsgegevens, de achterkant hypotheekgegevens. Als er veel wijzigingen in de teboekstelling kwamen dan werden er vervolgkaarten gebruikt. Daarnaast vereiste de wet per brandmerk een "Getuigschrift van branding", een bewijs dat het brandmerk ook werkelijk op het schip is aangebracht. De kaarten en/of getuigschriften voor dit brandmerk zijn bewaard gebleven en ingescand. U kunt de scans bekijken met de verwijzingen hieronder. Klik op een regel om de betreffende scan te zien. Iedere scan opent in een nieuw tabblad. Toon de scan van kaart 1 (voorzijde) Toon de scan van kaart 1 (achterzijde) Toon de scan van kaart 2 (voorzijde) Toon de scan van kaart 2 (achterzijde) Toon de scan van Getuigschrift van branding 1				

Overigens waren er wel plannen om een nieuw passagiersschip te laten bouwen. Dat kunnen we concluderen uit een krantartikel waarin melding werd gemaakt van het volgende: '...het laten maken van een nieuwe, geheel naar de eischen des tijds ingerichte passagiersboot voor plm f 50000 à f

60.000,-- neemt vastere vormen aan.... In de archieven hebben wij echter niets terug kunnen vinden van deze plannen.

Het gehuurde schip van Van Diepen was de Willi. De naam wordt vaak verkeerd geschreven als "Willy". Ook in de eigen advertenties/dienstregelingen werd dit soms foutief geschreven.



VEERDIENST ZWARTE HAAN—NES (A.).

De veerdienst Zwarte Haan—Nes (A.) heeft Zaterdag de beschikking gekregen over zijn nieuwe passagiersboot de „Willi”, een naam, die waarschijnlijk veranderd wordt naar de plaats van afvaart in „De Zwarte Haan”. De „Frieslard” heeft als passagiersboot afgedaan, ze zal voortaan als vrachtboot dienste van hen, die voor langer of korter tijd een bezoek aan Ameland brengen, in de vaart blijven.

De nieuwe boot, gebouwd op een werf te

Waterhuizen, Groningen, is 27 M. lang en 5,2 M. breed en voorzien van een 60 P.K. Deutz-motor. Bovendien beschikt ze over een hulpmotor. Er is plaats voor 300 passagiers, die in twee salons kunnen worden ondergebracht.

Een andere dienst, die Dinsdag vanaf Nes v.v. was ingelegd, behoort nu reeds tot het verleden, omdat het „Nieuw Bildt” het gebruik van de steiger te **Zwarte Haan** niet toestond.



De nieuwe passagiersboot „Willi” van de veerdienst **Zwarte Haan**—Nes (A.).

Bron: Leeuwarden Courant 26 juli 1932

Zwarte Haan—Ameland.

De salonboot „Willy”, varende van **Zwarte Haan** naar Ameland, is thans opnieuw gerestaureerd en heeft, naar men ons schrijft, thans een volledig buffet aan boord. Aansluiting op de boot geven de bussen van de „Babo”, die van de „Groene Weide” te Leeuwarden vertrekken.

Bron: Leeuwarder Courant 1 juli 1933

Onderstaand de meetgegevens van de „Willi”. Het schip was 22,30 meter lang en niet zoals in het artikel van de LC van 26 juli 1932 staat vermeld 27 meter.

Liggers Scheepsmetingsdienst: Details over het schip Willi

Meetnummer: G2589N				
Meetnummer: G2589N	District: Groningen	Meetdatum: 13 april 1928	Meetplaats: Waterhuizen	Eerste meting?: Ja
Naam schip Willi		Opmerking bij naam schip: —		
Scheepstype: motorschip	Materiaal: staal	Werk: Gebr. van Diepen (Bouwnummer 643)	Plaats werk: Waterhuizen	Bouwjaar: 1928
Lengte: 22,30 meter	Breedte: 5,27 meter	Inzinking: —	Waterverplaatsing: 109,388 ton	
Eigenaar: Franz Pilz		Domicilie: Hamburg (D)	Opmerking bij eigenaar: —	
N.B. De naam van de eigenaar staat niet in de ligger, maar is uit andere bronnen toegevoegd. N.B. De domicilie staat niet in de ligger, maar is uit andere bronnen toegevoegd.				
Opmerkingen				
Opmerking uit ligger: —	Aanvullende info: —	Literatuur: Klad werkboek Scheepswerf Gebr. van Diepen Waterhuizen 1899-1932.	Status: —	
Scans van de liggers				
Een scan van de originele registratie van deze meting is terug te vinden bij het Maritiem Museum Rotterdam onder nummer: H1947_140 (Klik op het nummer om de scan te bekijken. Opent in een nieuw venster. Vergeet niet het venster weer te sluiten als u ermee klaar bent.)				

Naast deze schepen worden nog genoemd

- de Noordster (wordt genoemd door Joop Fokkema in het interview op Radio Eenhoorn. '....het was de eerste keer dat ik meeinging.....met de Noordster'). En wordt ook bevestigd door deze advertentie. Bron: Bildtsche Courant van 11-6-1935

Naar Ameland Naar Ameland

Goedkoope reis
per Salonboot „Noordster”
op Zondag 16 Juni a.s.
Prijzen volwassen pers. f1.- retour
Met fiets f1.20 retour
Kinderen half geld

Vertrek St. Annapar. (Zwartehaen) voorm. 9 uur n.t.
Van Nes (Ameland) 's avonds 7.30 uur n.t.

- de Ideaal : zie artikel hieronder in de Leeuwarder Courant van 11-8-1934

UIT DE PROVINCIE

**DE PASSAGIERSBOOT ZWARTE HAAN—
BALLUM IN NOOD. :::**

Op eigen kracht weer vlot.

HOLLUM (A.), 11 Aug. Gisteravond te half twaalf tijdens een zware storm uit het Zuidwesten werden seinen vanuit de Wadden waargenomen, afkomstig van een blijkbaar in nood verkeerend vaartuig. De reddingboot van Hollum ging uit. Toen de boot tot op pl.m. drie km. van het gestrande vaartuig was genaderd, kwam dit met eigen kracht weer vrij en vertrok in Oostelijke richting. Het bleek een der passagiersbooten van Olivier en Van der Geest te Nes (A.) te zijn, de „Ideaal”, die de dienst Zwarte Haan—Ballum onderhoudt. Door de zware storm was de boot uit de koers geraakt en op de „Krombalg” vastgelopen. Te half vier keerde de reddingboot te Hollum terug.

Wellicht zijn er meerdere schepen gehuurd maar dat blijkt helaas niet uit de beschikbare informatie.

Van de veerbotten Ameland en Waddenzee, op onderstaande foto's, wordt ook wel verondersteld dat die gevaren hebben van Ameland naar Zwarte Haan. Echter dit waren Rijksveerbotten en die hebben nooit op Zwarte Haan gevaren. Zie ook boekje 'Twee Witte Banden' van Durk Th. Reitsma. De aanlegsteiger die op één van de foto's is zijn te zien is ook niet bij Zwarte Haan



5. De aanmeerplaats te Zwarte Haan

De ooggetuigen

Epke van der Geest in het interview met Radio Eenhoorn:

Vraag: Hoe legden jullie daar aan?

Antwoord Epke: Swarte Haan was als de wind West/Zuid-West was, was het daar goed bij ons. Al was het slecht weer dan konden we het nog redden. Maar als de wind benoorden het Westen was dan was het daar een hel. Zware zee dan kon je niet aan lager wal liggen. Onmogelijk.

Andere quotes van Epke in het interview:

Epke: Ja. Mijn zwager (*Anne Olivier*) zijn oom (*Johannes de Vries*) was een zuster....euh dat was een broer van Olivier zijn moeder (*Geertje de Vries*) (*de 1^e echtgenoot van Epke van der Geest was Aaltje Olivier, zuster van Anne. Johannes de Vries was dus ook een oom van Epke zijn 1^e vrouw*), die heeft ons de eerste meerpaal daar gebracht. Dat was een dikke boom, en daar was de dikte ongeveer iep 65 tot 70 cm. En die heeft hij daar in de grond gebracht. Dat was onze eerste meerpaal, die heeft er heel lang gestaan. Maar op laatst met de verrotting en met het ijs is ie weggegaan

...kwam van Joannes de Vries van zijn erf.....boer aan de Noorderweg (St Annaparochie).

...konden niet altijd van de steiger op het schip komen (i.v.m laag water in de winter)

...dan werd een barkas ingezet om passagiers en goederen van de steiger naar het schip te varen

N.B. deze laatste opmerking gaat niet over Zwarte Haan maar over de aanlegsteiger bij Ballum!!

...en het was ook zo wel, als wij, we hebben het een paar maal gehad dat wij op Zwarte Haan aankwamen en dan kwam de kop aan de steiger en dan moest er een touw naar de wal toe en dan waren er mensen aan de wal die trokken het schip weer aan. Het is ook wel gebeurd en er moest wat naar de wal, we bleven stukje van de steiger blijven zitten, dan plompte ik overboord, gebit uit de mond, bril weg en meteen naar de wal. En dan het touw op de lier het schip naar de wal halen.

....de steiger hadden wij gebouwd, en dan liep er een dijkje van de steiger af naar Berend van der Zee zijn hotel....

Joop Fokkema in hetzelfde interview op Radio Eenhoorn

....bij het hekje langs, daar was eigenlijk een dijkje....bij niet hoog water konden de auto's, de vrachtauto's, tot aan de boot toerijden en die lagen daar dan in het hoekje noemden ze dat dan vroeger

Epke van der Geest in zijn boekwerkje *“Schippers van het Wad”*

gebruikt. Na de tweede indijking werd Swarte Haan de haven. Daar had men op op het zogeheten "Hoekje" aan de glooiing een los-en laadplaats gemaakt. Ook bij slecht weer was het mogelijk daar te lossen en te laden, doch de wind moest niet benoorden het westen komen dan was het bar en boos op lager wal.

Hemkes – geciteerd door Talea Jansma – in haar document wat ze geschreven heeft over “Swarte Haan”

Olivier en Van der Geest begonnen doe 'n feerferbinning Swartehaan-Ballumerbocht. Se hadden 'n ses weken (15 juni - 26 juli) de tiid om fergunning an'te fragen bij de gemeente 't Bildt foor 't a. te bouwen anlêgstaiger of b. 't restaureren/in gebrûk nimmen fan 'e bestaande staiger. (dut is na grôndig ondersoek fan de skryfster in argiven niet boven water kommen. 't Kin naamlik ok 'n kombinasj fan a. en b. weze.)

D'r is doe neffens Hemkes, beweuner op Swarte Haan, ok die nag bestaande betonnene palenrij met izers kommen. Hij fertelde ok over 'n stenen dam met 'n winkelhaak weer haaks op de dam, die't evenwidig met de seedyk lai, útkwam. De boat laai dan met de neus na de seedyk toe an 'n groate, hoge houtene paal fast. Fan die haakse stenen dam ôf waar 'n houtene faste staiger maakt. Die haakse stenene dam waar breder as de ândere, omdat die diende as wissel bij 't in- en útladen.

Uit mailwisseling met Talea Jansma komt nog het volgende:

Omdat er meerdere boten waren, die rekening moesten houden met de getijden, kon het zo maar zijn dat ze er allemaal tegelijk waren. Dus gingen ze en van noord naar zuid aanmeren en van west naar oost. Daar konden wel 2 boten achter elkaar liggen.

Dan nog een artikel in het Leeuwarder Nieuwsblad:



Met de informatie van bovengenoemde ooggetuigen en het artikel in de krant moeten wij het doen. Er zijn (nog) geen verdere beschrijvingen, tekeningen, vergunningen etc. gevonden.

Waar was dan die aanmeerplaats? In eerste was dat tegen de palenrij van Noord naar Zuid. Met een eenvoudige steiger. De gebr. Kuiken maakten daar al gebruik van. Zie onderstaand stukje uit het artikel in de krant *'Alle hoop op nieuwe toekomst voor Zwarte Haan vervlogen?'*

Trouwens, er waren ook schepen, die op de Zwarte Haan thuis hoorden. Daar was bijvoorbeeld Klaas Kuiken, en daar waren later twee zoons van hem, de Gebroeders Kuiken, die een schuit hadden. Ze vervoerden in hoofdzaak vee, en ze hadden het druk. Soms in de herfst, voeren ze dag en nacht door. Het vee kwam bij de Zwarte Haan aan land en werd gestald in de schuur van de herberg. Er kwamen dan boeren, uit de omtrek, om eens te kijken, of er iets van hun gading bij was. Er was een aanlegsteigertje en de vaargeul daartoe slatten zij zelf uit. Nee, de gebroeders Kuiken hadden niet te klagen.

Het steigertje, dat de gebroeders Kuiken en anderen hadden gebruikt, werd wat opgeknapt, en zo was er een tweede verbinding met Ameland, naast de Rijksveerdienst van Holwerd. Er is trouwens heel

Uit de beschrijvingen kunnen wij de aanmeerplaats lokaliseren. Het was de "winkelhaak" die op onderstaande kaartjes (te vinden op [Topotijdreis: 200 jaar topografische kaarten](#)) is aangegeven in de ronde cirkel.

Het dijkje van Zuid naar Noord bestond uit een palenrij met een (dubbele) puinbak (balstenen). Daar weer tegenaan bestrating.

Het dijkje van Oost naar West bestond uit een talud (220 cm) van basaltblokken tegen een betonnen balk (20 cm). Vanaf die balk weer bestraat (330 cm) en weer ingesloten door een betonnen balk (20 cm). De restanten van dit dijkje zijn nog te zien tegen de oostzijde van het afwateringskanaal van het gemaal, wat er destijds nog niet lag. Daar vandaan naar het oosten ligt deze onder een laag van ca. 50 cm slib. Vastgesteld door boringen.

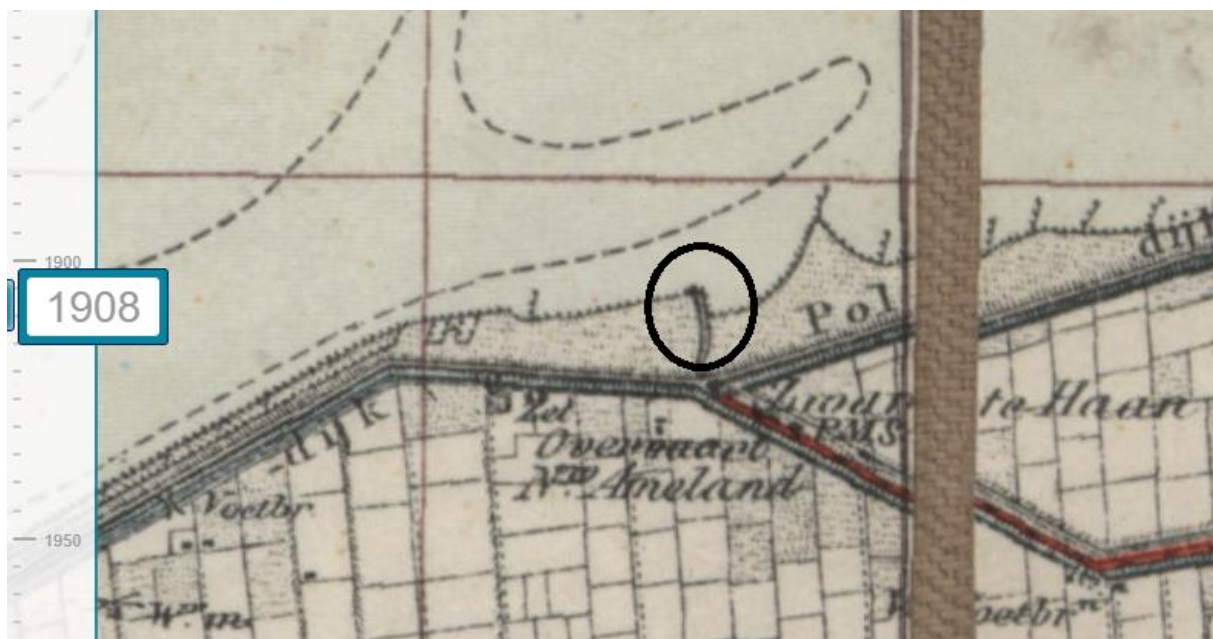
Zie ook de diverse foto's onder kopje "meerpaal".

In eerste instantie kon je alleen aanmeren aan het dijkje van Noord naar Zuid. Later is op de dijk van Oost naar West de aanlegsteiger gebouwd zodat daar aangemeerd kon worden en de oude aanmeerplek bij nood of als er meerdere schepen waren gebruikt kon worden.

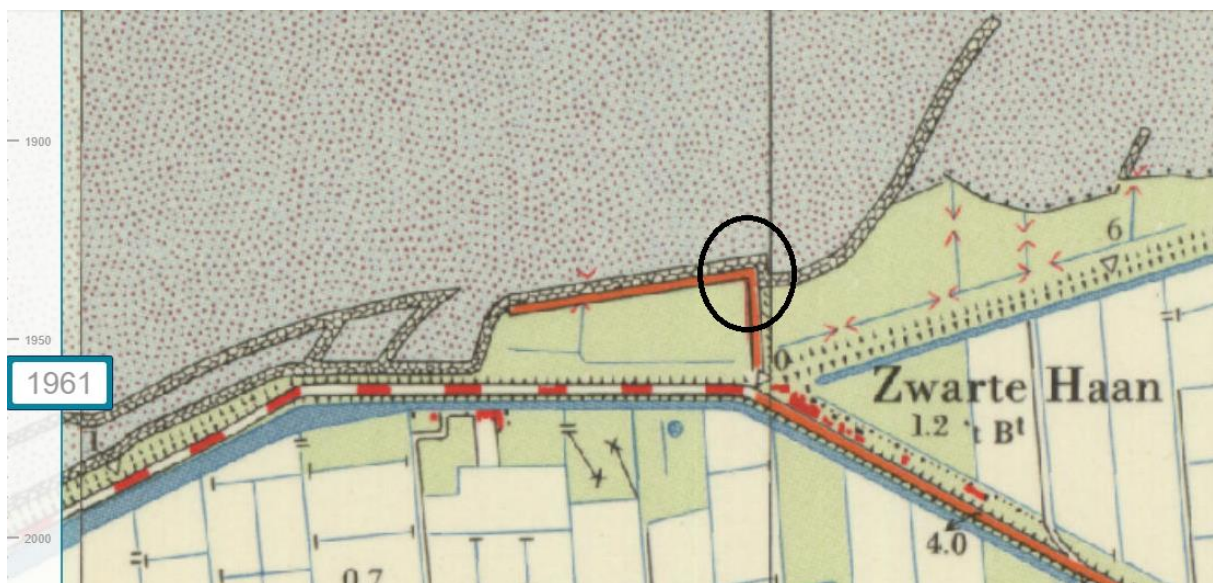
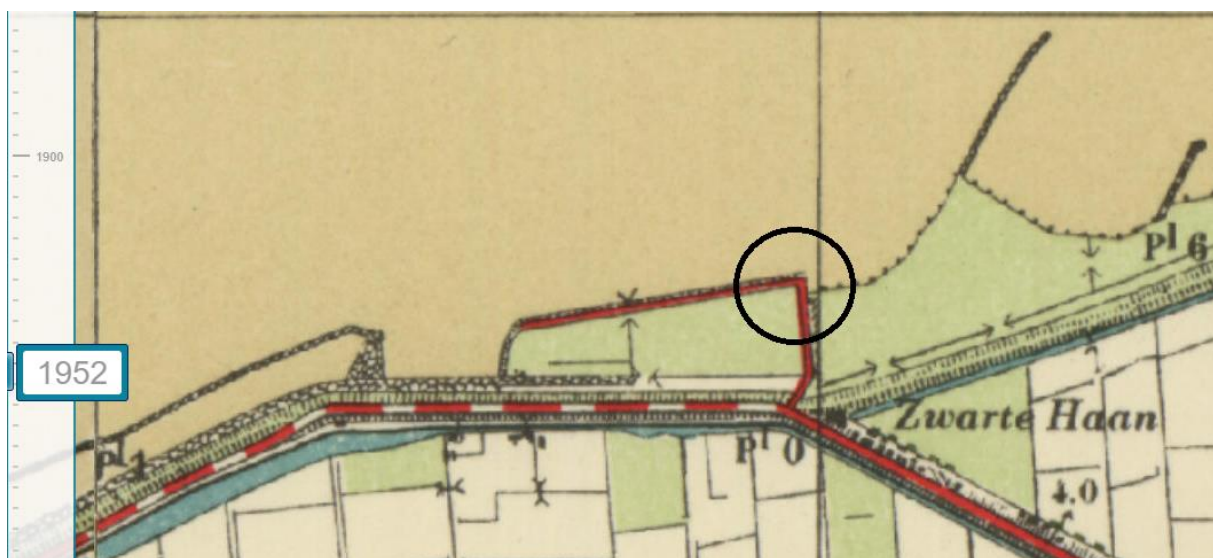
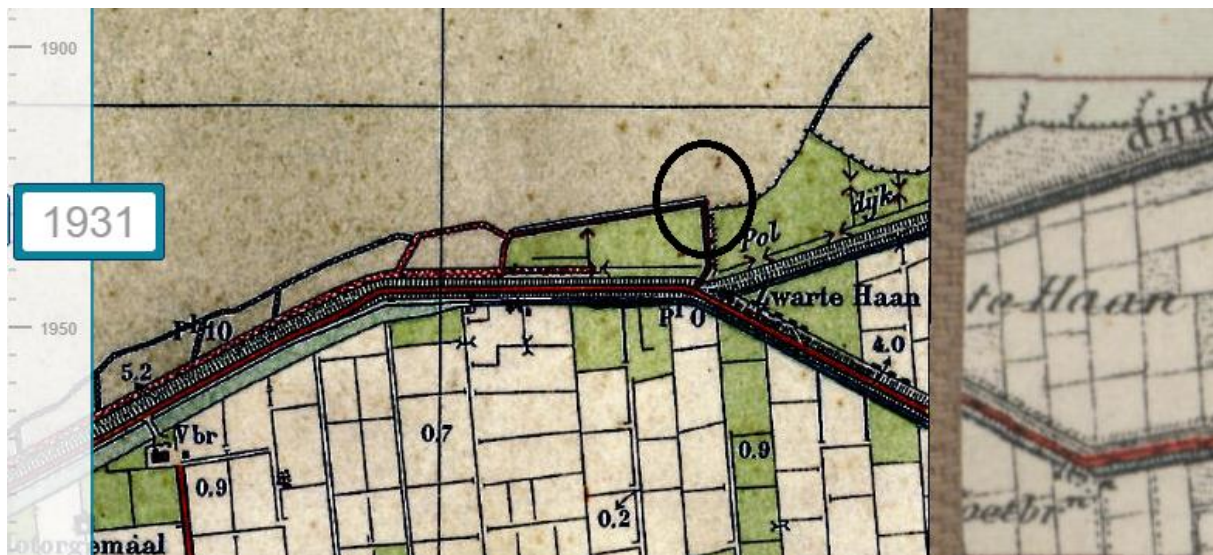
De kaartjes:

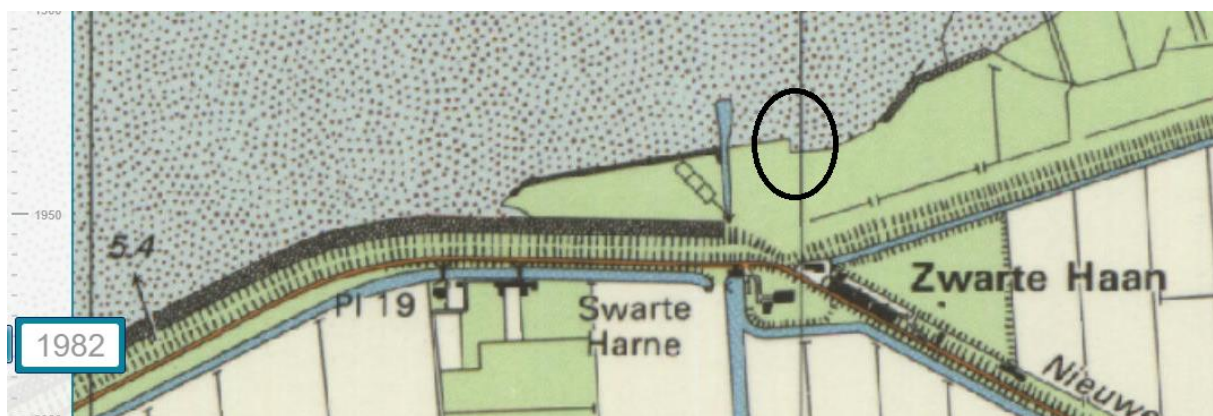
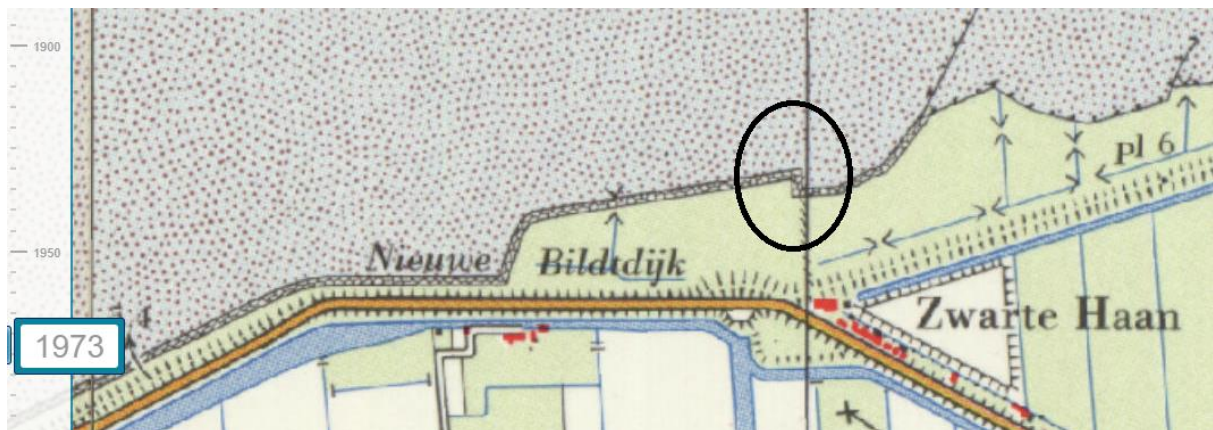


Op dit kaartje en de volgende wordt ook al melding gemaakt van “overvaart naar Ameland”, voor vervoer van voornamelijk vee.

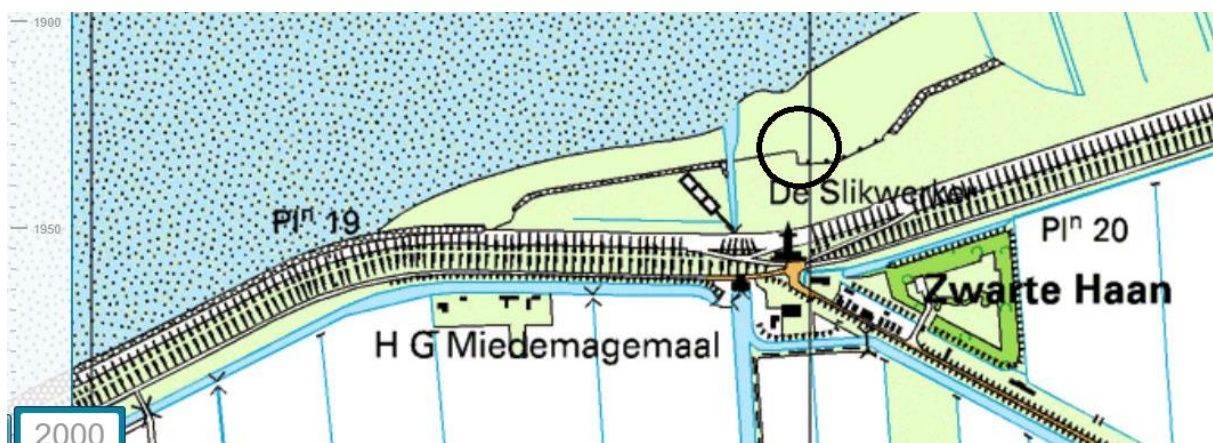
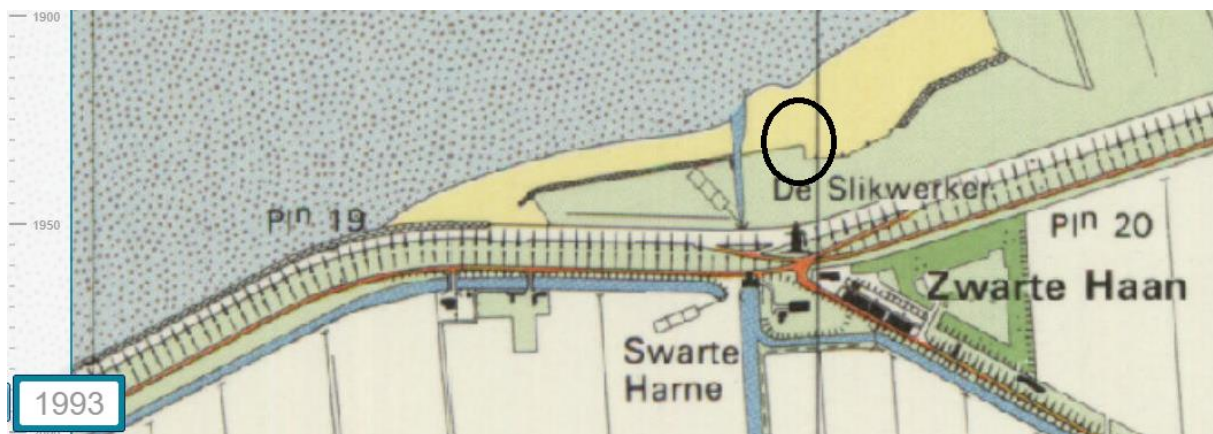


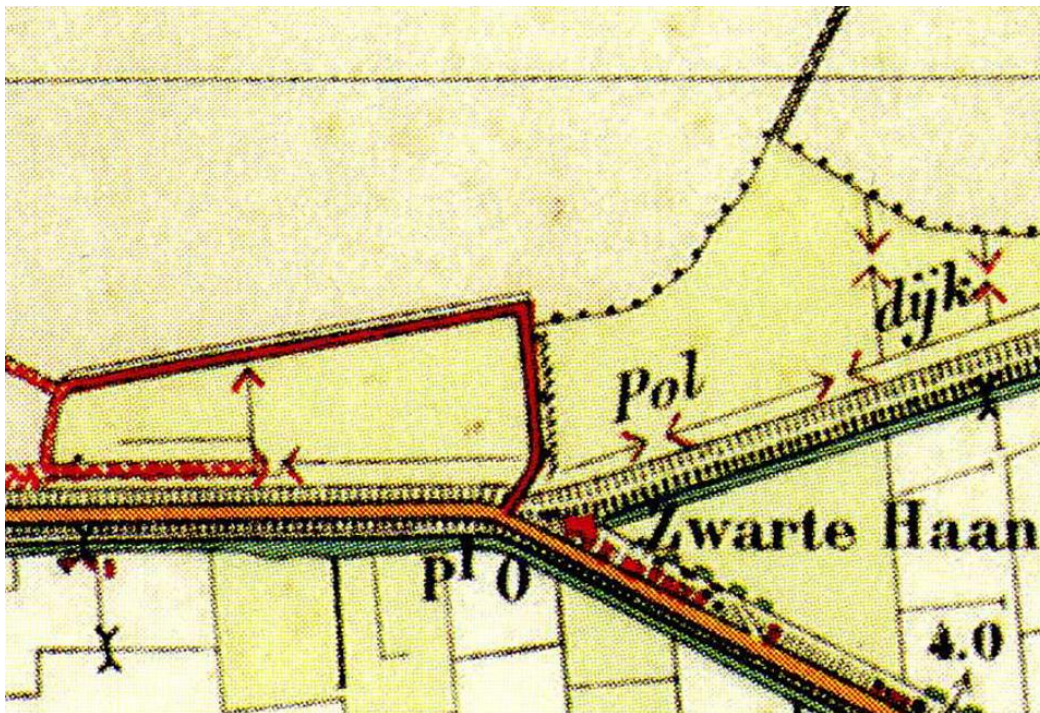
Op dit kaartje is al een dijkje te zien met palenrijen naar oost en west





Op dit kaartje te zien dat het gemaal en afwateringskanaal is gerealiseerd.





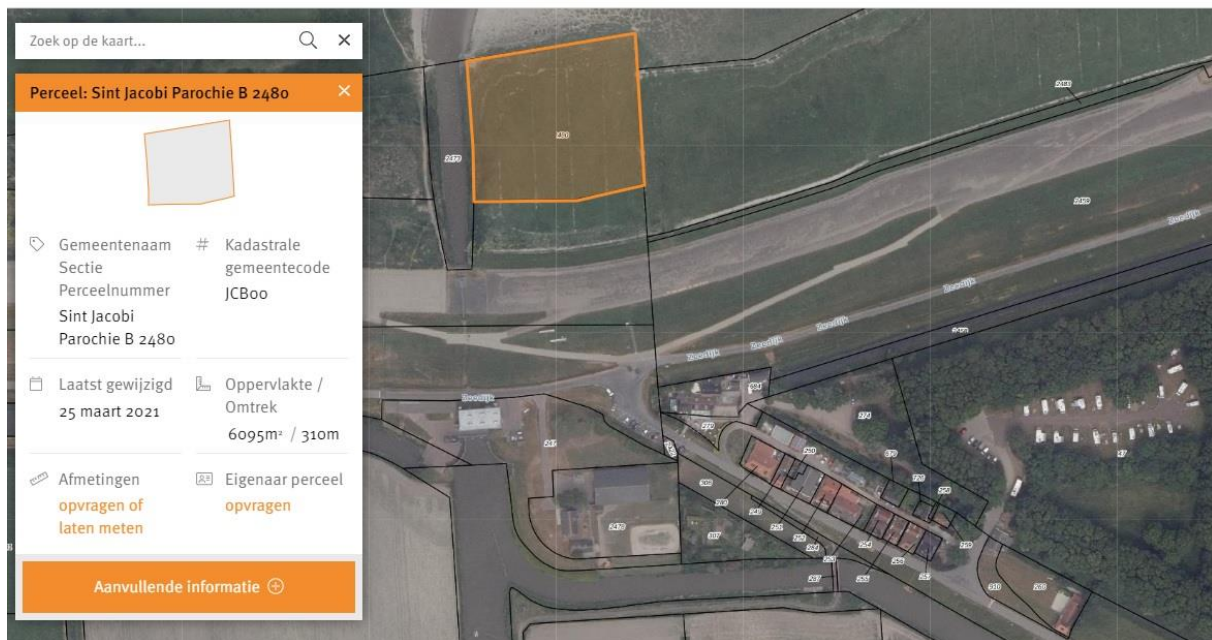
Stukje van “Kaart No 73 – Minnertsga”



Stukje uit stafkaart ongeveer 1944

KADASTERDATA

Gratis online kadastrale kaart



Kaart kadaster 2021

Van een kleinzoon van Epke van der Geest, Marcel van der Geest, onderstaande foto met bijschrift ontvangen.

Zwarte Haan. Achterop de foto staat geschreven: Gewezen aanlegplaats van de "Friesland", ondernemers Olivier/van der Geest. Op de achtergrond Zwarte Haan. Aan de rechterkant herberg die "Zwarte Haan" heette, eigenaar Berend van der Zee. Met het aanleggen van de afsluitdijk, aan de friesche kust alles verzand. In de jaren was het hier lager dan in Holwerd. Met laag water en oostenwind kwamen wij in Zwarte Haan. De "Waddenzee" liep vast bij Holwerd.

Deze palenrij loopt echter van West naar Oost. Dit is de palenrij met dubbele puinkist die je zag als je voorop het schip stond als die was aangemeerd aan het dijkje van Zuid naar Noord.



6. De meerpaal:

Hoe één van de meerpalen eruit heeft gezien en waar die heeft gestaan kunnen wij met zekerheid aangeven. En dat op basis van de beschrijvingen en onderstaande foto's.

Uit het interview met Epke van der Geest bij radio Eenhoorn:

--- mijn zwager (Anne Olivier) zijn oom (Johannes de Vries) was een broer van Olivier zijn moeder (Geertje de Vries) (aantekening onderzoekers: de 1^e echtgenoot van Epke van der Geest was Aaltje Olivier, zuster van Anne. Johannes de Vries was dus ook een oom van Epke zijn 1^e vrouw)

...eerste meerpaal daar gebracht. Dat was een dikke boom, dikte ongeveer iep 65 tot 70 cm. En die heeft hij daar in de grond gebracht. Dat was onze eerste meerpaal, die heeft er heel lang gestaan. Maar op laatst met de verrotting en met het ijs is ie weggegaan.

...kwam van Joannes de Vries van zijn erf af.....boer aan de Noorderweg (nu Stadhoudersweg te St. Annaparochie).



Screenshot uit Dorpsfilm Nij Altoenae en Ouwe Dyk - 1959 (Bron: Bildts Aigene) . Dit is één van de mooiste “foto” die precies aangeeft waar de afmeerpaal stond.

Wetende dat de betonnen balk (waartegen de basaltblokken liggen) 20 cm dik is, is op basis van deze foto berekend dat de paal op 150 cm afstand stond van de betonnen band.

Epke heeft bij het aangeven van de dikte van de paal niet aangegeven of dit nu de omvang of diameter was. Het lijkt erop dat het de omvang was, zeker als je het vergelijkt met de dikte van de betonnen keerwand. Bij een omvang van 70 cm is de diameter bijna 23,5 centimeter. Maar omvang 70 cm is ook niet “dik”. Als er diameter mee werd bedoeld dan zou het wel een hele dikke boom zijn geweest.



En op deze foto (screenshot uit documentaire Friesland buitendijks, van Holwerd tot Zwarte Haan – 1993) zien wij het hek naast de oploop/het dijkje. Trekken wij het hek door dan staat de paal ongeveer 1 meter naar rechts en dat is bijna in het verlengde van de houten palenrij van het dijkje van Zuid naar Noord.

Bij boringen ter plaatse hebben wij wel de hoek van de dijkjes kunnen bepalen maar geen restanten meer kunnen vinden van de door verrotting afgebroken meerpaal.

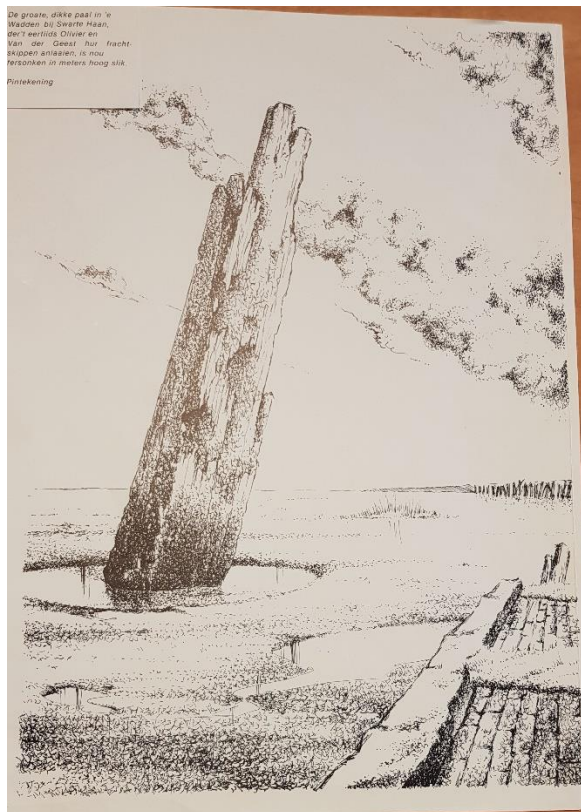
Hier volgen nog meerdere foto's van de paal.



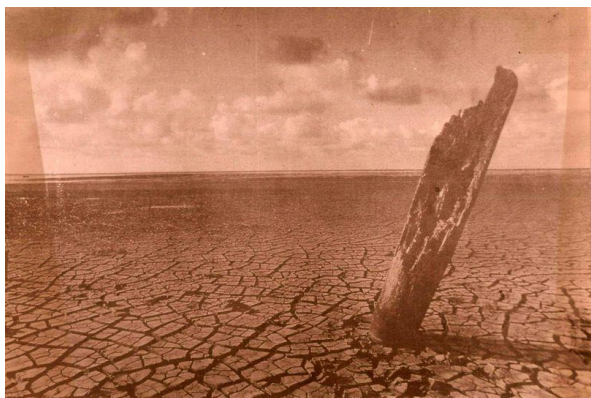
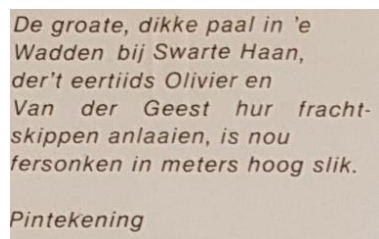
Screenshot uit Dorpsfilm Nij Altoenae uit 1959 (op minuut 23:45) (Bron: Bildts Aigene). Rechts vóór de man de schuin staande meerpaal.



Schilderij meerpaal en de foto waarop dit schilderij is gebaseerd. Foto ontvangen op 29 november 2021 van Leendert Ferwerda, vermoedelijk uit archief van de Bildtse Post (datering (nog) onbekend).



Pintekening



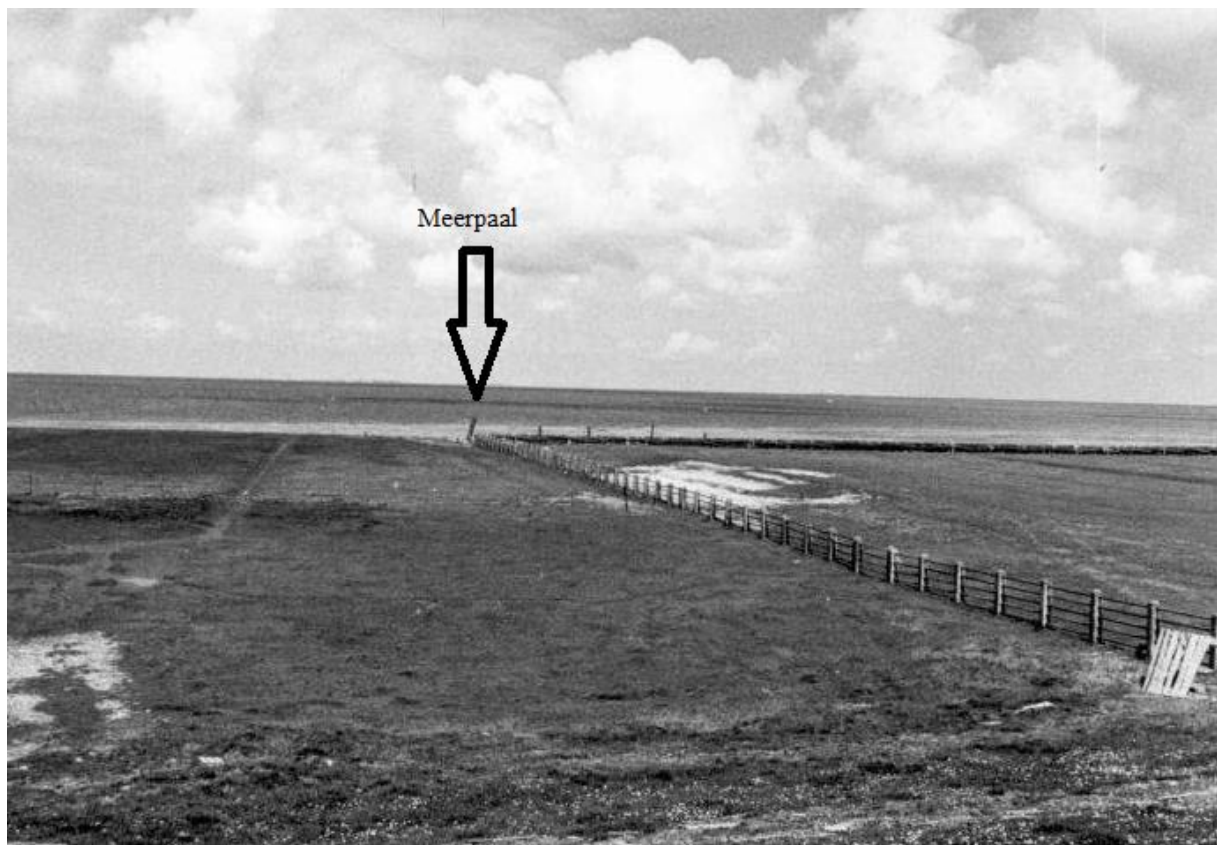
Foto's van de deels vergane meerpaal.



Zwarte Haan – zeedijk ongeveer 1955. Ook op deze foto is de meerpaal te zien. Het beeld vertekent echter de plaats. Hier lijkt hij te staan naast het dijkje maar stond toch echt “op de hoek”



Foto ontvangen op 29-11-2021 van Leendert Ferwerda, vermoedelijk uit archief van de Bildtse Post, (datering (nog) onbekend).



Zwarte Haan 1973



Deel van luchtfoto Zwarte Haan – 1981. De meerpaal is hierop nog te zien.

Wij zijn daar geweest en met de beschikbare informatie getracht restanten van de meerpaal te traceren. Helaas is dat niet gelukt, mede omdat wij er ook (nog) niet mogen graven. Restanten van de paal zijn inmiddels onder het slib verdwenen. Als we naar het hekwerk (betonnen palen met ijzeren stangen) kijken op de diverse foto's, dan is dat ook al ongeveer voor 50 cm verdwenen door aanslibbing.

7. De aanlegsteiger die Olivier en Van der Geest hebben gebouwd

De 'aanlegsteiger' die als eerste in gebruik was, was niet meer dan een loopplank. Hier op de foto te zien.



Al vrij snel is een de bestande situatie aangepast. Uit een berichtje in de Franeker Courant van 19 juli 1932 over een schoolreisje staat tussen aanhalingstekens vermeld dat '*aan de aanlegplaats een hogere steiger gemaakt*' is.

op 't eiland gemaakt. (Op **Zwarte Haan** is aan de aanlegplaats een hogere stelder gemaakt, die bij een hogere zee in een behoefte voorziet). Kinderen van

Daarna volgt een bericht in de Leeuwarder Courant van 19 september 1932 over de aanvang van de bouw van een aanlegsteiger.

BINNENLAND.

De veerdienst Ameland—Zwartehaam.

Naar wij vernemen, is men thans te Zwartehaam bezig met den bouw van een steiger voor het vervoer der passagiers, die gebruik maken van den particulieren dienst van Ameland op Zwartehaam, ook bij stormweer, te vergemakkelijken en de lading en lossing van auto's mogelijk te maken.

Niet duidelijk is over welke aanlegsteiger men het hier had. Gaat dit nog over de reeds geplaatste aanlegsteiger? Dan is het bericht vrij laat omdat er op 19 juli berichtgeving over was.

Of ging dit al over de nieuwe steiger die door Olivier en Van der Geest is gebouwd/heeft laten bouwen aan het dijkje van Oost naar West.

Het rare is dat men dan al met de bouw van een nieuwe steiger bezig was voordat men het advies kreeg op 15 oktober 1932 om de steiger te verbeteren.

Op 15 oktober 1932 staat onderstaand bericht in de Leeuwarder Courant:

Uit naam der ondernemers van de concurrerende veerdienst Nes—Zwarte Haan, was de heer A. Olivier ter audiëntie genoodigd. Hem werden onderscheidene vragen gesteld omtrent de bekende aanlegkwestie en de exploitatie van de door hem in het leven geroepen veerdienst. Er werd hem te verstaan gegeven, dat er tegen voortzetting van dit veer ook in de toekomst geen bezwaar bestond, terwijl hem werd aangeraden om een verzoek in te dienen tot verbetering van de aanlegsteiger te Zwarte Haan en om zelf te trachten een geschikte aanlegplaats onder Ballum te verkrijgen, waardoor de veerdienst Zwarte Haan—Ameland geheel onafhankelijk zou kunnen worden.

....geen bezwaar tegen voortzetting van dit veer...aanbevolen om een verzoek in te dienen om de aanlegsteiger te Zwarte Haan te verbeteren...

Helaas is er weinig meer bekend. In de geraadpleegde archieven zijn geen vergunningen, bouwtekeningen, aannemers, krantartikelen etc. gevonden. Op zich heel bijzonder. Het was nogal een forse aanlegsteiger waarvoor veel en ook zwaar materiaal moet zijn aangevoerd.

Het lijkt aannemelijk dat de aanlegsteiger later is gebouwd. Logischerwijs wilde men toch eerst zien of de dienst levensvatbaar was. De bouw van de steiger is dan ook vermoedelijk 1933, vóór het vaarseizoen omdat de Willi na het vaarseizoen 1933 niet meer werd gehuurd door Olivier en Van der Geest.

Van de nieuwe steiger zijn er twee foto's uit afzonderlijke archieven (Bildts Aigene en Tresoar).

Op de foto van de Willi aan de aanlegsteiger is duidelijk het dijkje te zien met de betonnen balk en daar tegenaan de glooiing met de basaltblokken, het dijkje van Oost naar West. En op de foto van de Willi aan de aanlegsteiger loopt die dwarsbalk naar rechts.



Passagiers stappen aan boord van de Willy vanaf de dijk bij Zwarte Haan voor een tocht naar Ameland: Foto: Bildts Dokumintasyintrum FD

En dan de tweede foto uit het archief van Tresoar, “foto Zwarte Haan – aanlegsteiger 23-7-1933”.

Fries Fotoarchief

Huis > Fries Fotoarchief > 00103858

00103858

Item Description

Identificatienummer	103858
Beschrijving	Aanlegsteiger bij Zwarte Haan.
Plaats	St.-Jacobiparochie
Straat	Nieuwebildtdijk
Postcode	9079PG
Datering	23-07-1933
Fotograaf	Scholte, F.W.
Trefwoorden	Portret en groepsportret Verkeer en vervoer
Documenttype	Foto zwart/wit
Afmetingen	6 x 9
Collectie	Diverse externe fotocollecties
Titel	00103858

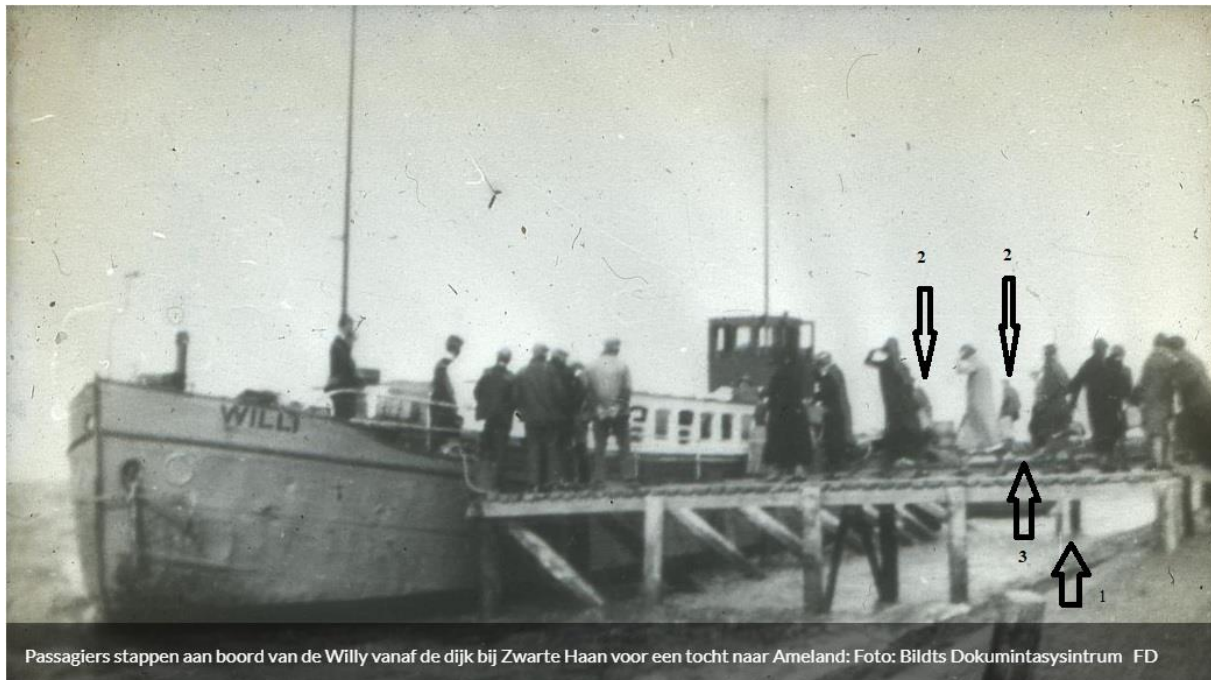
De bouwstijl van de aanlegsteiger komt wel overeen maar op deze foto staat de lange dwarsbalk met schuine schoren haaks op de loopplank naar links.

Dat gaf de nodige hoofdbrekens. Is mogelijk één van de foto's foutief afgedrukt? En wat als wij de foto's gaan spiegelen, kloppen ze dan nog?

Als wij de foto van Tresoar gaan spiegelen dan klopt de achtergrond niet meer. Maar gaan wij de foto met de Willy aan de steiger spiegelen dan is staat de naam van het schip in spiegelbeeld.

Oplossing van dit probleem. De aanlegsteiger heeft twee oplopen gehad. En tot die conclusie komen wij na nog een keer met frisse blik naar de foto met de Willi aan de aanlegsteiger te kijken.

Bijgaand nogmaals de foto.



Wat eerder niet direct is opgevallen maar nu wel is het volgende:

Pijl 1: deze staanders staan niet onder het dichtsbijzijnde plankier.

Pijlen 2: deze personen staan/lopen verder weg en niet over het dichtsbijzijnde plankier

Pijl 3: hier is 'duidelijk' de rechtse oploop/plankier te zien.

Op basis van deze foto en de foto van de Willie kunnen wij ongeveer berekenen hoe breed de aanlegsteiger was. Lengte van de Willie is 22,30 meter. De Willie steekt ongeveer 4,30 meter voorbij de aanlegsteiger. De aanlegsteiger moet dus ongeveer 18 meter breed zijn geweest.

Op de foto van Tresoar staan twee personen. Zijn dit Olivier en Van der Geest? Dit op 24 augustus 2021 gevraagd aan kleinzoon Marcel van der Geesten maar die geeft aan dat dit niet Olivier en van der Geest zijn. Blijft de vraag: wie dan wel? De foto hebben wij op diverse facebookgroepen gedeeld echter heeft nog niet geleid tot de namen van de personen.

8. De oploop

Langs de oploop naar de aanmeerplaats/steiger was een hek geplaatst. Een hek van betonnen palen met daar tussen ronde buizen. Volgens Hemkes, in het document van Talea Jansma over Zwarte Haan, geplaatst toen de dienst Zwarte Haan-Ameland in gebruik was genomen.

De oploop was bestraat. Zowel Epke van der Geest als Jo Fokkema melden dit in het interview

Epke: '...de steiger hadden wij gebouwd, en dan liep er een dijkje van de steiger af naar Berend van der Zee zijn hotel...'

Jo: 'bij het hekje langs, daar was eigenlijk een dijkje....bij niet hoog water konden de auto's, de vrachtauto's, tot aan de boot toerijden en die lagen daar dan in het hoekje, noemden ze dat dan vroeger'.



Zwarte Haan – 1968 - hek langs oploop vanaf de dijk naar de steiger



Foto ontvangen op 29 november 2021 van Leendert Ferwerda, vermoedelijk uit archief van de Bildtse Post (datering (nog) onbekend)

Inmiddels is dit hek voor de helft verdwenen onder het aangeslibde land. Alleen bovenste 2 liggers zijn nog zichtbaar.



Opmerking: er moet volgens ons een initiatief komen om dit hekwerk te behouden (en mogelijk te restaureren) en niet wordt opgeruimd door (toekomstige) eigenaren e/o bij de komende wijzigingen van de zeedijk.

Op dinsdag 1 december 1936 heeft een storm de oprit bij Zwarte Haan beschadigd. Onderstaand deel van het artikel over de storm waarin dit werd vermeld.



9. Dienstregeling

Wij citeren weer uit interview met Epke van der Geest e.a. door Leendert Ferwerda en Griet Steensma bij Radio Eenhoorn 'Even Bildts':

.... wij voeren 1 x per dag maar in de zomer hadden wij 5 dubbele dagen. Van één week 5 dagen dubbel

--- wij hebben wel eens 200 (passagiers) gehad met de twee schepen want we voeren ook met een geleend passagiersschip.

Het vaarschema was volledig afhankelijk van eb en vloed. Ze moesten bij hoog water aankomen en vertrekken. Hiernaast ter verduidelijking een beschrijving van het ritme van eb en vloed

Ritme van eb en vloed

Omdat de bewegingen van de aarde en de maan heel constant zijn, is het ritme van eb en vloed dat ook. Het is in Nederland 2 keer hoogwater en 2 keer laagwater per 24 uur en 50 minuten. Met dit ritme hebben we eigenlijk altijd te maken. Dat wil zeggen: als er geen bijzondere weersomstandigheden en/of andere zaken spelen. Het astronomisch getij kunnen we met een redelijke nauwkeurigheid jaren vooruit voorspellen.



En dan moest er ook nog rekening worden gehouden met spring- en doodtij en wantij.

;

Het getij verschuift in bijna 12 uur van het zuidwesten naar het noordoosten van Nederland

Epke van der Geest verteld daarover het volgende:

...wij konden niet altijd van de steiger op het schip komen (ivm laag water in de winter)

....dan kwam de kop aan de steiger en dan moest er een touw naar de wal toe en daar trokken de mensen het schip weer aan..

..... Het is ook wel gebeurd en er moest wat naar de wal , we bleven stukje van de steiger zitten, dan plompte ik overboord, gebit uit de mond, bril weg en meteen naar de wal. En dan het touw op de lier het schip naar de wal halen.....

Het was dus voor schippers en passagiers dan ook niet ideaal. Altijd wisselende vertrek- en aankomsttijden.

Zie onderstaand een voorbeeld van het vaarschema.

ZOMERDIENSTREGELING 1932

AMELANDER VEERDIENST NES - AMELAND - ZWARTHAAN v.v.

Ondern. OLIVIER & VAN DER GEEST NES (Ameland) Telefoon 29
M.S. „FRIESLAND” — SALONBOOT „WILLI”

OVERMACHT VOORBEHOUDEN

JULI			AUGUSTUS			SEPTEMBER				
Datum	Vertrek van Nes	Vertrek van Zwartehaan	Datum	Vertrek van Nes	Vertrek van Zwartehaan	Datum	Vertrek van Nes	Vertrek van Zwartehaan		
			1 Maandag	6.55	19.05	8.55	21.05	1 Donderdag	7.55	9.55
			2 Dinsdag	7.45	19.45	9.45	21.45	2 Vrijdag	8.35	10.35
			3 Woensdag	8.15		10.15		3 Zaterdag	9.25	11.25
			4 Donderdag	8.35		10.35		4 Zondag	10.25	12.25
			5 Vrijdag	9.35		11.35		5 Maandag	10.45	12.45
			6 Zaterdag	10.15		12.15		6 Dinsdag	11.05	13.05
			7 Zondag	10.55		12.55		7 Woensdag	11.55	13.55
			8 Maandag	11.35		13.35		8 Donderdag	13.15	15.15
			9 Dinsdag	11.55		13.55		9 Vrijdag	14.25	16.25
			10 Woensdag	13.15		15.15		10 Zaterdag	16.15	18.15
			11 Donderdag	13.55		15.55		11 Zondag	5.15	17.25
			12 Vrijdag	16.05		18.05		12 Maandag	6.15	18.35
			13 Zaterdag	17.15		19.15		13 Dinsdag	6.55	19.15
			14 Zondag	6.25	18.35	8.25	20.35	14 Woensdag	7.35	9.35
			15 Maandag	6.55	19.25	8.55	21.25	15 Donderdag	8.25	10.25
			16 Dinsdag	7.55	19.55	9.55	21.55	16 Vrijdag	8.55	10.55
			17 Woensdag	8.25		10.25		17 Zaterdag	9.25	11.25
			18 Donderdag	8.55		10.55		18 Zondag	9.45	11.45
19 Dinsdag	8.25	10.25	19 Vrijdag	9.25		11.25		19 Maandag	10.05	12.05
20 Woensdag	9.25	11.25	20 Zaterdag	10.05		12.05		20 Dinsdag	10.35	12.35
21 Donderdag	10.05	12.05	21 Zondag	10.45		12.45		21 Woensdag	11.05	13.05
22 Vrijdag	10.25	12.25	22 Maandag	10.55		12.55		22 Donderdag	11.35	13.35
23 Zaterdag	10.55	12.55	23 Dinsdag	10.55		12.55		23 Vrijdag	12.25	14.25
24 Zondag	11.55	13.55	24 Woensdag	11.55		13.55		24 Zaterdag	13.25	15.25
25 Maandag	12.15	14.15	25 Donderdag	12.55		14.55		25 Zondag	15.15	17.15
26 Dinsdag	12.55	14.55	26 Vrijdag	13.55		15.55		26 Maandag	16.45	18.45
27 Woensdag	13.55	15.55	27 Zaterdag	15.15		17.15		27 Dinsdag	5.25	17.25
28 Donderdag	14.55	16.55	28 Zondag	16.55		18.55		28 Woensdag	6.15	18.35
29 Vrijdag	16.25	18.25	29 Maandag	5.55	18.15	7.55	20.15	29 Donderdag	6.55	8.55
30 Zaterdag	5.15	17.15	30 Dinsdag	6.45	20.05	8.45	22.05	30 Vrijdag	7.55	9.55
31 Zondag	6.15	18.25	31 Woensdag	7.05	19.35	9.05	21.35			

TARIEVEN: Alleen boot, Enkele reis volwassen personen f 0.80, Retour volwassen personen f 1.40, Gezelschapsretour (15 personen) f 1.20, Fiets f 0.20, Kinderen beneden 10 jaar f 0.40, Gezelschapsretour kinderen (15 plus 1 geleider) f 0.70, Gezelschaps retour kinderen boven 10 jaar plus 1 geleider f 1,—, Voor auto en boot samen, vanaf Groningen: Enkele reis f 2.50, Retour f 4.60, vanaf Leeuwarden resp. f 1.60 en f 2.60 Kaarten op de boot verkrijgbaar.

AFRIT: Groningen Café Slingerij A-weg 12 Tel. 1243, Vertrek Bus 2½ uur, voor vertrek Boot van Zwarte Haan Leeuwarden, Café de GROENE WEIDE, — Vertrek Bus 1 uur voor vertrek Boot van Zwarte Haan

Voor GOEDERENVERVOER 't goedkoopste adres.

Gecombineerd met Vrachtautodienst VAN DER WAL, HOLWERD, Telefoon 24.

Dagelijksche dienst op Leeuwarden, standplaats Zaailand, en Dokkum, standplaats Marktpllein
„ „ „ Groningen „ A-weg 12 Tel 1243.

Nog enkele afbeeldingen van de omslag van de dienstregeling 1934. Dit zijn foto's in het archief van Bildts Aigene, de originele dienstregeling zit niet in het archief.



Het was ongeveer drie kwartier varen. Er kon dan ook niet veel tijd worden verspild bij het uit- en inladen van goederen en passagiers.

Ooggetuige Yde Kingma in het interview op Radio Eénhoorn:

...een keer of vier, vijf mee geweest....precies weet ik het niet ...ik was toen nog zo klein (5 á 6 komt later in interview naar voren)

...was als tegenprestatie omdat zijn vader vaak hielp met laden en lossen....iedereen hielp, dat deed je gewoon, ook wel de passagiers...

...dan kon die zo snel als mogelijk weer terug....want het tij was er ook...en bij laag water kon die niet weg....

...voer alleen bij hoog water....iedereen wist in die tijd wel wanneer dat was...

...en dan kwam iedereen daar naar toe...was soms net een volksoploop....

Het tarief voor vervoer van een persoon was voor een enkele reis f 0,80 en voor een retour f 1,40. Voor een fiets moest f0,20 worden betaald. (bron: advertentie/dienstregeling Leeuwarder Courant 2 juli 1932)

Door de concurrentie ging ook de Rijksveerdienst het tarief verlagen voor vervoer van personen van f 1,-- naar f 0,75. De particuliere dienst verlaagde daarop ook het tarief van f 0,80 naar f 0,60



Bron: De Telegraaf 27-10-1932

Na de oorlog bij het tijdelijk hervatten van de dienst in 1947 was het tarief bij Olivier en Van der Geest f 1,00 per persoon en voor een fiets f 0,35. (bron: advertentie/dienstregeling Bildtse Post 27 juni 1947).

Vanaf 9 augustus 1932 tot en met 1939 verscheen de dienstregeling in iedere Bildtsche Courant, op het hoofdblad, links bovenin. Daarnaast ook advertenties in andere bladen.

10. Vervoer van goederen en personen naar en van Zwarte Haan

De dienst van Olivier en Van der Geest vervoerde

- goederen (o.a. levensmiddelen), soms wel 20 ton
- personen, met name in de zomermaanden veel toeristen
- vee, voornamelijk koeien maar ook paarden.

Over dat laatste zegt Van der Geest in een interview dat het vaak ook jongvee was. Toen men op Holwerd voer had men wel eens 20 koeien in het ruim. Op Zwarte Haan was het vaak niet meer dan 10 stuks vee. Bekende veekoopmannen waren Meijer en Sipma. Vee stond over het algemeen aan dek. Dat was wel eens lastig met paarden die schichtig werden bij wat slecht(er) weer. Epke van der Geest stond dan bij het paard om het rustig te houden.



Deze foto is van na de veerdienst op Zwarte Haan maar geeft wel de situatie weer van het vervoer van vee.

Het wegvervoer van personen van en naar Zwarte Haan ging o.a. ook per autobus. Onderstaand de berichten daarover m.b.t. de vergunningen etc.

30 juni 1932 LC – 1^e reis van de Friesland.



Gerben Dijkstra (bijgenaamd klaine Germ) van de Bildtse Autobus Onderneming had van autobusondernemer Wagenaar op Ameland vernomen dat Olivier en Van der Geest op Zwarte Haan gingen varen. Zodoende was hij als autobusondernemer aanwezig bij de aankomst van de 1^e reis van de Friesland. In het boekje "Klaine Germ" wordt dat uitvoerig beschreven.

30-6-1932 LC: 50 jaar geleden werden veel goederen vervoerd via Zwarte Haan naar Ameland door de heer Vlaskamp, toen koopman te St. Annaparochie. Die stopte ermee toen hij burgemeester werd. Ook werd er, voornamelijk in de herfst zeer veel vee vervoerd.

2-7-1932 LC: er was nog geen geregelde busdienst. Zwarte Haan was niet gunstig gelegen maar kon per auto en rijwiel goed bereikt worden. Van Leeuwarden af kon men met de trein naar St. Annaparochie of naar St. Jacobiparochie, die laatste was ook per tram bereikbaar. Vandaar moest men verder met ander vervoermiddel. Busdiensten waren er ook op dat traject en '*brachten personen en goederen al een eind in die richting*'.

7-7-1932 LC: een advertentie in de krant van ATAX in Leeuwarden 'ATAX vervoert u per luxe 6 persoons taxi' naar Zwarte Haan voor 4 gulden.

7-7-1932 NvhN: eveneens een advertentie voor de reis Groningen-Ameland, met per bus naar Zwarte Haan, verder per ms Friesland, alles inbegrepen f 2,50

8-7-1932 LC; aankondiging dat er vanaf 9 juli bij de Provinciale Griffie gedurende 30 dagen ter inzage liggen vergunningsaanvragen voor autobusdiensten, o.a. door ondernemer G. Dijkstra te St. Annaparochie voor de lijn Zwarte Haan, St. Annaparochie, Stiens, Leeuwarden.

8-7-1932 LC; dienstregeling van de veerdienst van Olivier en Van der Geest waarin ook het volgende staat:



Gerben Dijkstra was dus al begonnen. Ook waren er al vrachtautodiensten.

29-7-1932 LC: advertentie van Café De Zwarte Haan voor bergplaats voor auto's en rijwielen

5-8-1932 LC: aankondiging dat er vanaf 6 augustus gedurende 30 dagen ter inzage liggen vergunningsaanvragen voor autobusdiensten, o.a. van W. en W. de Jong te St. Annaparochie en A. van der Bos en W. de Vries te Holwerd voor het traject Quatrebras (Noordbergum) , Leeuwarden, Stiens, Vrouwbuurstermolen, Oudebildtziyl, Oudebildtdijk, Wegje, Nieuwebildtdijk, Zwarte Haan

Er komen dus meer kapers op de kust en concurrentie van Gerben Dijkstra.

10-8-1932 NvhN: weer advertentie voor de reis Groningen-Ameland, nu per bus en ms Willi en ms Friesland.

10-8-1932 LC: vergadering commissie uit Gedeputeerde Staten waarin de aanvragen voor de autobusdiensten werden behandeld. Voor de vergunningsaanvragen waren al bezwaarschriften, zowel door de Nederlandse Spoorwegen als door de Leeuwarder Autobusonderneming als door autobusondernemer Bierma van Holwerd.

De Nederlandse Spoorwegen had bezwaar omdat de lijn evenwijdig liep aan de spoorlijn en dus overbodig was, en voor het traject Zwarte Haan-St. Annaparochie de busdienst moest aansluiten op de tijden van de trein. De Nederlandse Spoorwegen was toen nog een samenwerkingsverband tussen de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HSM) en de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS) en grootaandeelhouder was van de Noord-Friesche Locaalspoorweg-Maatschappij (NFLS) die de lijn Leeuwarden-St. Annaparochie exploiteerde.

De Leeuwarder Autobusonderneming en Bierma, in aansluiting met de Rijksveerdienst, maakten bezwaar omdat men van mening was dat de bestaande verbinding Holwerd-Ameland (bus en boot) voldoende was en dus de verbinding Zwarte Haan-Ameland en vervoer daar naartoe overbodig was.

Ook wees men op '*meerdere veiligheid voor passagiers*' bij de Rijksveerdienst en dat Gerben Dijkstra al 5 weken zonder vergunning de busdienst onderhield.

De concurrentie haalde dus alles uit de kast om de vergunning aan Gerben Dijkstra te voorkomen.

Zie voor de volledigheid het artikel in de krant.

16-8-1932 NvH (en andere kranten): Vier Friese autobusondernemers, die een vergunning hadden voor het personenvervoer van Groningen naar Holwerd, hebben een kort geding aangespannen tegen Olivier en Van der Geest. Het kort geding diende op zaterdag 13 augustus bij de Arrondissements- Rechtbank te Groningen. Inzet het stoppen van de diensten die zij regelden om personen te vervoeren van Groningen naar Zwarte Haan. Reden was dat men deze zelf wilden uitvoeren en daarvoor vergunning had aangevraagd echter dat dit pas medio September aan de orde kwam. De diensten welke Olivier en Van der Geest werden uitgevoerd zonder vergunning. De President van de Rechtbank ging daarin mee en verbood bij vonnis het, door Olivier en Van der Geest georganiseerde, vervoer van personen van Groningen naar Zwarte Haan in welke vorm dan ook. Hij gaf zelfs toestemming aan de vier autobusondernemers om het vervoer, zo nodig met hulp van "den sterken arm" (politie), binnen het arrondissement Groningen te beletten. Dat had als resultaat dat op maandagavond een bus, met passagiers voor Zwarte Haan, bij Kostverloren aan de kant werd gezet door de motorbrigade van de verkeerspolitie en de passagiers gelastte uit te stappen. Ook de Marechaussee hield bij Zuidhorn een bus, met passagiers vanaf Zwarte Haan, aan en ook daar werden de passagiers gelast uit te stappen.

19-8-1932 LC: advertentie van de ondernemers (Olivier en Van der Geest) voor de reizigers van Groningen om per trein naar Leeuwarden te reizen alwaar een bus klaar staat. Met de toevoeging 'ondanks tegenwerking'



7-1-1932 in de Bildtsche Post en 8-10-1932 in de LC: bericht in de krant dat autobusconcessies zijn verleend aan G. Dijkstra voor het traject Zwarte Haan – Leeuwarden v.v. en aan gebr. W. de Jong het traject Zwarte Haan – Quatrebras v.v. Provinciale Staten geven aan geen partij te willen kiezen in de concurrentiestrijd.



31-1-1933 LC: de vergunning aan gebroeders W. en W. de Jong en A. van der Bos worden overgedragen aan alleen gebroeders W. en W. de Jong.



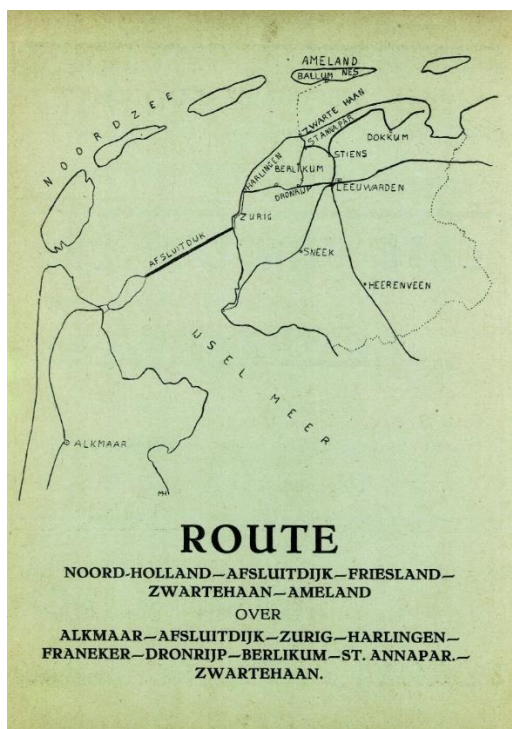
In advertenties over de vertrektijden van de veerdienst van Olivier en Van der Geest werd verder alleen de B.A.B.O. van Gerben Dijkstra vermeld. De dienst van gebroeders De Jong werd niet vermeld.

8-8-1934 LC: het beroep van de Leeuwarder Autobedrijf en H. Bierma tegen de vergunningverlening aan G. Dijkstra is bij Koninklijk besluit ongegrond verklaard.

28-10-1937 LC; vergunning van G. Dijkstra wordt verlengd tot 31-12-1940. Ook een vergunning aan gebroeders De Jong wordt verlengd echter daar wordt niet meer de lijn naar Zwarte Haan genoemd. Is dat traject voor de gebroeders De Jong niet meer rendabel?

31-5-1938 LC: G. Dijkstra draagt zijn vergunning voor een aantal lijnen over aan de heer H. Tolman te Leeuwarden. Tevens wordt daarbij de dienst Zwarte Haan-Leeuwarden een seizoensdienst van 15 mei tot 15 september. (bron Nederlandsche Staatscourant d.d. 29-12-1938)

Hier nog een afdruk van een foto in het archief van Bildts Aigene. Verdere informatie ontbreekt helaas.



11. Pech en last

16-8-1932 : de veerboot van Olivier en Van der Geest heeft een defecte motor. Hierdoor moesten reizigers voor Ameland weer teleurgesteld naar huis of kozen een ander reisplan. Sommigen gingen per zeilboot naar Ameland. *Bron: LC 17-8-1932*. Dat het de Willi was blijkt uit een krantartikel in Het Volk op 17-8-1932.

11-9-1932: De Friesland is in de avond op de Waddenzee ter hoogte van Zwarte Haan blijven liggen i.v.m. onstuimig weer. Toen het eb werd zijn de reizigers te voet naar wal gegaan. *Bron: LC 12-9-1932*

12-9-1932 (of 11-9-1932) Ook de Willi heeft 'gisteravond' besloten, nadat ze de gewone koers waren kwijtgeraakt, te ankeren. Men heeft lager zee afgewacht waarna men alsnog Zwarte Haan, met drie uur vertraging, kon bereiken.

10-8-1934: Door het zware weer is de veerboot van Olivier en Van der Geest uit de koers geraakt en vastgelopen op de Krombalg. De reddingsboot van Hollum (Ameland) rukte uit maar toen men het vaartuig was genaderd kwam dit weer op eigen kracht vrij. Het was de ingehuurd boot "Ideaal". *Bron: LC 11-8-1934*

25-9-1935: De Friesland krijgt tijdens zware storm motorpech en hijst de noodvlag. Zie onderstaand artikel. *Bron: Leeuwarder Nieuwsblad 26-9-1935*



Epke van der Geest verteld hier uitvoerig over in het interview bij Radio Eénhoorn. (opname 5).

Hieronder de transcriptie:

Leendert: u herinnerd zich ook nog dat in 1936 (moet zijn 1935) in de Westhoek de Poerdersramp plaatsvond. Dat was een hele, dat was ontzettend slecht weer. Kunt u ongeveer dat beschrijven?

Epke: Ja, het was een lage barometer en wij moesten de morgens om half zeven varen. Maar als een zeeman naar die lage barometer kijkt en die staat al dag anderhalf zo, dan kan er van alles gebeuren. En voor een uitschot, een uitschot dan vliegt de wind naar het noordwesten toe, dan was het bij ons op Ameland vaak dan lagen er heel wat huizen de pannen van het huis, allemaal niet, maar der af. Dat vloog met een geweldige zaak uit. Toen wij weggingen en wij kwamen bij Zwarte Haan aan hadden wij een paar veulens en paar passagiers. En de veulen hadden wij in het ruim met de trap gebracht. Wij waren haastig. Toen zeiden de mensen al wat wat hebben jullie voor haast. Maar toen wij ze eruit haalden en klaarmaakten kwam de brak de "Schiermonnikoog", die kwam bij Zwarte Haan langs, die kwam van Schiermonnikoog, de rede van Schiermonnikoog, die was de vorige dag al vertrokken, dags varen, maar plotseling was de hele "Schiermonnikoog" vertrokken. Toen viel de wind westelijk uit. Westelijk ja. En wij als de bliksem los van de steiger, ik kreeg een klein tapje zeil bij, klein stukje maar, dus we vlogen weg. Toen we in het Amelander Diep waren, onder Ameland zeg maar, bleef plotseling de motor staan. Dat was wat maar ik had wel één gedachten, 80 meter ketting ervoor want anders kwamen wij op plekken waar wij niet willen terecht wezen. Dan hadden wij over de hoogten en met laag water hadden wij blijven zitten ergens. Dat was wat raars geweest. Wij hadden een vrouw aan boord, wij hadden een paar veekooplui aan boord, man of vijf zes. Berend van der Zee van Zwarte Haan was ook aan boord, Ype Sipma de veekoopman was ook aan boord. Na een poosje toen zegt één van de lui "wat moet er gebeuren, ik wil wel van boord af". Nou als jullie dat willen hangen wij de sjo op en dan komt de reddingsboot. Wij de sjo op, soms was het wel eens een halve zak halfweg de mast. Wij hadden de vlag halfweg de mast. Botte Neij, de schipper, kreeg het in de gaten. Jan de Jong, ook schipper geweest was er ook, Anne Bruin was er aan boord. En daar kwam de reddingsboot aan. Maar dat was een raar gezicht want de eb was ingetrokken en dan lagen wij op diep water en dan ging dat soms wel een meter 6 -7 op en neer. Zeggen wat doen jullie, nou wij blijven aan boord. Maar zij durfden niet in die sloep te springen. Botte Neij zegt "ik kom nog één keer terug en komen jullie niet terug euh stappen jullie niet in de reddingsboot dan varen wij weg". Ze komen terug, niemand in de reddingsboot. Mijn compagnon Olivier ging naar beneden en die had de hele machinekamer, alles nagezien, alles, de motor liep, maar hij bleef staan, ze liep wel even maar bleef staan. Hij aan klompen aan, en zijn sokken in de klompen daar waren gaten in geschoven als een vuist, door steeds op en neer te gaan met de voeten. Toen had hij bij de inbouw een klein stukje leiding van vijf centimeter vergeten. En dat haal je der uit, vol blubber, de motor aan en de motor liep. Maar toen was het heel wat om het anker uit de grond te krijgen. Toen was een oude zeeman met een houten voet, die was marskramer op Ameland, hij kwam altijd 2 keer per jaar, met van alles. En die kroop met mij naar voren toe, omdat hij niet lopen kon, en aan de lier. Toen die een lier zette... is der nog wat vernield, een stuk wat schakels eruit,hebben we nog wat aan moeten betalen. En toen was de "Friesland" met zijn passagiers was eerder in de Bocht als bij Hollum de reddingsboot op de wal was.

Ook staat dit uitgebreid vermeld in het artikel in de Leeuwarder Courant van 15 december 1990 'Barre tochten over de Waddenzee', na het gesprek met Epke van der Geest.

Op deze dag vond ook de "poerdersramp" plaats. Zie o.a. onderstaande links voor info

[Poerdersramp - Wikipedy \(wikipedia.org\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Poerdersramp)

[Poerdersramp – Streekbelang Oost- en Westhoek](#)

POERDERSRAMP: VIER DODEN OP ZEE - Waddenherberg The Friezinn

17-4-1936: De Friesland kwam ten gevolge van storm op een plaat terecht en raakte beschadigd waardoor men Ameland niet kon bereiken maar voor de wind terugkeerde naar Zwarte Haan. Op 18 april is de boot naar de werf te Harlingen gegaan voor reparatie. De dienst heeft een paar dagen stil gelegen. *Bron: Leeuwarder Nieuwsblad 21-4-1936*

28-12-1938: de Friesland zal trachten de vaste wal te bereiken nu de kust bij Zwarte Haan vrij van ijs is. Ameland zit al tijdje door de zware ijsgang in een isolement. *Bron: Leeuwarder Nieuwsblad 28-12-1938*

30-12-1938: De Friesland heeft door zware ijsgang de vaste wal op 50 meter kunnen benaderen. De 7 passagiers zijn lopend over het ijs naar Zwarte Haan gegaan. Men zal op 31/12 trachten de steiger te bereiken door het ijs te kappen om daar 20 ton goederen aan boord te nemen, wat daar ligt te wachten. *Bron LC 31-12-1938*

2-1-1939: De Friesland is met 20 ton goederen (o.a. levensmiddelen) aangekomen op Ameland. De boot ondervond zeer veel last van het ijs op de Wadden. Ook de Ameland van de Rijksveerdienst heeft op 1/1 de tocht van Holwerd naar Nes gemaakt en heeft er door de zware ijsgang 20 uur over gedaan, normaal 1 uur. *Bron: LC 2-1-1939*

7-1-1939: complimenten voor de bemanning van de Friesland. *Bron LC 7-1-1939*



10-10-1939: Door de lage waterstand op de Waddenzee wordt het varen bemoeilijkt. De veerdienst Nes- Zwarte Haan van Olivier en van der Geest wordt onderhouden echter wel ontregeld. *Bron: diverse kranten 10 en 11 oktober 1939*

29-2-1940: door de strenge winter was het onmogelijk de veerdienst uit te voeren. Er wordt getracht om weer te gaan varen. *Bron: 29-2-1940 en bijna alle landelijke kranten.*

AMELAND UIT ZIJN ISOLEMENT VERLOST

Nadat de postboot Waddenzee sinds 5 Jan. door het ijs niet heeft kunnen varen, is deze gisteren om half twaalf van den steiger te Nes vertrokken en om drie uur te Holwerd aangekomen. Het traject, waarover de boot in normale omstandigheden een uur doet, werd nu in drie en een half uur afgelegd, tengevolge van het vele ijs, dat zich nog op deze route bevindt.

Ameland is dus thans na 55 dagen uit zijn isolement verlost.

De vracht- en passagiersboot Friesland van den dienst Hollum—Zwartehaan, die gedurende de afgelopen maanden in de bocht bij Ballum was gemeerd, heeft haar pogingen om den vasten wal te bereiken moeten opgeven en is naar den steiger teruggekeerd. Heden zal opnieuw een poging worden gedaan om uit te varen. Ook een beurtschipper zal met zijn motorschip trachten naar de Friesche kust te komen. Door den Zuidenwind blijft het ijs nog langs het eiland opgehoopt.

1-3-1940: de ellende is nog niet voorbij. Bron LC 1-3-1940 en meerdere kranten

DE „WADDENZEE” EN „AMELAND” ZIJN IN HET IJS BLIJVEN STEKEN.

Passagiers moesten des nachts
aan boord doorbrengen.

De „Waddenzee” en de „Ameland”, twee schepen van Wagenborg's Passagiersdienst Nes—Holwerd, waarvan de eerste eergistermiddag en de laatste gistermorgen van Nes te Holwerd is aangekomen, vertrokken gister op de gewone tijd van Holwerd voor de terugreis. Beide schepen bleven evenwel op korte afstand van Holwerd in het ijs steken. De booten zijn geladen met post en stukgoederen.

De vracht- en passagiersboot „Friesland” van de dienst Ballum—Zwartehaan heeft de reis gister volbracht, zonder ijs te ontmoeten. Een beurtschipper, die gister zou trachten naar de Friesche kust te komen, heeft aan dit voornemen geen gevolg kunnen geven, aangezien het ijs zijn boot volkomen insloot.

Nader wordt gemeld:

De booten waren vanochtend nog steeds niet losgekomen.

Indien het vanmiddag niet lukt, deze booten uit het ijs te bevrijden, zal men met een „barkas” trachten de twintig passagiers, die een gedwongen nachtverblijf op het ijs hadden, en de post over te nemen.

Ook de „Friesland”, die met een lading goederen te Zwartehaan ligt, heeft de terugtocht naar Ameland wegens de lage waterstand en het ijs niet kunnen aanvaarden.

14-3-1947: ook deze winter was de veerdienst moeizaam. *Bron LC*

Verbinding met Ameland hersteld.
Vanmorgen bereikte de „Friesland”, van de firma Olivier en Van der Geest, na een voorspoedige reis van Ameland de Friesche kust en legde aan bij de **Zwarte Haan**, waar twaalf passagiers aan wal gingen. De boot zette daarna de reis voort naar Harlingen, waar het goederen zal laden voor het eiland. De boot had onderweg weinig last van het ijs gehad. De storm van den vorigen dag had het ijs verdreven, maar ook de betonning was verdwenen.

Nog wel wetenswaardig is het onderstaand bericht in de LC van 14 februari 1946

Te voet over de Waddenzee.
Vier bewoners van Ameland n.l. de kapitein Keijer van de postboot «Waddenzee», de beurtschippers Olivier en Hofker en de hotelhouder de Boer zijn van Ameland uit over het ijs van de Waddenzee naar Holwerd gelopen. Daar de genoemde personen volkomen bekend zijn met de diepe en ondiepe plaatsen op de Wadden, was aan hun tocht over het ijs betrekkelijk weinig gevaar verbonden. Het ijs is echter niet overal betrouwbaar, zoodat aangeraden wordt niet zonder gids de tocht te ondernemen.

12. Nieuwe initiatieven

Door de steeds veranderende situatie m.b.t. de vaargeulen op de Waddenzee zijn er door de jaren heen, zelfs tot op de dag van vandaag, regelmatig problemen om de veerdienst Ameland-Holwerd goed te laten varen. Er is dan ook regelmatig behoefte van de eilanders om en alternatief.

Op 13-5-1948 verschijnt er in de Leeuwarder Courant het volgende artikel: *‘Nieuwe toekomst voor Zwarte Haan? Doeksen zou bootdienst op Zwarte Haan willen beginnen’*. Daarin wordt gerefereerd aan de veerdienst van Olivier en Van der Geest en vermeld *‘nu heeft de jonge Doeksen van Terschelling de dienst overgenomen’*. Hij heeft plannen op met een landingsvaartuig de dienst nieuw leven in te blazen. Dat is echter niet het enige. Hij zal ook geulen moeten baggeren etc.

De plannen zijn er echter het is van veel factoren afhankelijk of dit gaat lukken en of dit nodig/wenselijk is. Uiteindelijk is het niet gelukt. Op 11 april 1950 verschijnt daarover een artikel in de Leeuwarder Courant. Het landingsvaartuig wat er voor bedoeld was werd opgebouwd tot een *‘drijvend hotel’* waarmee kruistochten van een week over het Wad en IJsselmeer zullen worden gemaakt.

Op 22-7-1951 staat in de Leeuwarder Courant het artikel *'Nieuwe aanlegsteiger bij Zwarte Haan'*. Er is een ontwerp gemaakt voor een nieuwe steiger. Deze is gemaakt door F. Iedema, timmerman te St. Jacobiparochie. En dat in overleg met ds. A. van Dijk van Ameland die ijvert voor een betere verbinding tussen Ameland en de vaste wal. Deze steiger zou moeten komen aan het Noordelijk punt van een bestaand hoofd, plm 175 meter lang, in de Waddenzee, gelegen tegenover de Boonweg. De vaarweg loopt langs dit punt waardoor ook bij laag water aanmeren mogelijk is. De steiger wordt met het hoofd verbonden met een plankier van 1,50 meter breed, zo is het plan.

Gedeputeerde staten hebben het plan reeds goedgekeurd op voorwaarde dat het uit eigen middelen wordt gefinancierd. Vermeld wordt dat ds. van Dijk nu tracht aandelen te plaatsen bij de eilandbewoners ter financiering.

Ook dit plan heeft het niet gehaald, hetgeen blijkt uit een artikel in de Leeuwarder Courant van 21-8-1952 met de titel *'Verbinding met Ameland via Zwarte Haan zeer kostbaar. Bouw van pier, steigers en van wegen zou volgens deskundige anderhalf miljoen (miljoen) vragen'*.

Er moest veel meer gebeuren dan een steiger bouwen bij het landhoofd bij de Boonweg.

Op 16-7-1957 was er in een artikel in de Leeuwarder Courant te lezen dat o.a. de nieuwe aanlegsteiger bij de Ballumerbocht in gebruik is genomen. Ook daarbij komt een dienst naar Zwarte Haan weer ter sprake. Bij de opening zinspeelde de burgemeester daarop.

Op 24-9-1984 is er een vergadering van de Statencommissie voor Ruimtelijke Ordening en Recreatie. Daarin pleit VVD-statenlid Herre Kingma voor om de Amelandse boot weer af te laten meren bij Zwarte Haan of desnoods bij een andere plaats. De huidige geul Holwerd-Nes geeft steeds meer problemen door aanslibbing.

'Bildtse ondernemers willen strand bij Zwarte Haan', dat is de kop van een artikel in de Leeuwarder Courant van 1-8-1990. Daarin komt ook weer het idee naar voren om bij Zwarte Haan een steiger aan te leggen, nu voor recreatievaart en de bruine zeilvloot. Dat zou deel uit moeten maken van een grote plan om het Bildt toeristisch op de kaart te zetten.

Dicht bij die plek ligt ook nog de oude vaargeul, waar vroeger de veerboot naar Ameland gebruik van maakte. Volgens de commissie zou het niet zo gek zijn om die geul uit te baggeren en in de buurt steigers aan te leggen voor de pleziervaart en dan vooral de bruine zeilvaart.

De Leeuwarder Courant van 2-7-2004 plaatst een uitgebreid artikel met de kop *'een Veerboot in het slik'*. Daarin wordt beschreven dat Bildtse ondernemers de veerdienst Zwarte Haan naar Ameland in ere willen herstellen. Onderstaand krantartikel (ongedateerd en welke krant nog onbekend) geeft deze wens weer

Bilkerts willen veerboot van Zwarte Haan naar Ameland terug

SINT ANNAPAROCHIE - De veerdienst tussen Zwarte Haan en Ameland moet in ere worden hersteld. Dat vinden de verenigde recreatieondernemers van Het Bildt. Volgens voorzitter Frans Poorte is het de bedoeling dat een kleine boot in de zomer fietsers en voetgangers over gaat zetten vanaf een nog aan te leggen steiger bij Zwarte Haan. „D'r mot fansels nag arig wat baggerd worre, maar deur 't gemaal is d'r al 'n klaine geul.“

Het haventje bij Zwarte Haan was tot aan de jaren vijftig de aanlegplaats voor de veerboot naar Ameland. Door de aanleg van de Afsluitdijk veranderden de stromingen in de Waddenzee en slibde de haven dicht. „Se hewwe de geul doe domweg fol lope laten, mar dat kinne wy nou weer herstellen“, aldus Poorte. De recreatieondernemers willen dat er voor de toekomstige eilandgangers een extra busdienst over de Bildtdijken komt.

En dan op 8 november 2019 in het Friesch Dagblad *‘Verplaatsing van de veerdam van Holwerd naar Ferwert is een van de mogelijke oplossingen voor de problemen met de vaargeul naar Ameland’*.

Het blijft een actueel onderwerp. In de bijlage van het Friesch Dagblad van 9 november 2019 is er nog een uitgebreid artikel *‘De Waddenzee blijft de vaargeul naar Ameland de baas’*.

Op het moment dat wij dit schrijven (2022) is duidelijk dat alle genoemde plannen het niet hebben gehaald.

13. Diversen:

En dan zijn er nog enkel vraagstukken die om opheldering vragen maar daarvoor de informatie (nog) niet is te achterhalen. Hier kunnen wij vooralsnog alleen maar over brainstormen tot wij aanvullend bewijs krijgen.

De aanlegsteiger:

Wanneer is de aanlegsteiger afgebroken en verwijderd en waarom is dan wel de meerpaal blijven staan? .

Op een luchtfoto van het Kadaster uit 1944 is de steiger niet te zien. Kleine objecten zijn op deze foto's niet te zien maar de steiger is geen klein object in onze ogen. Luchtfoto is tijdens de WOII gemaakt. Luchtfoto's van kadaster worden gebruikt om topografische landkaarten mee te maken.

Kan het zijn dat de steiger in de oorlog is afgebroken omdat de veerdienst niet meer mocht? En wie heeft hem dan afgebroken en waarom is de 1^e meerpaal dan wel blijven staan. Zat die te vast? De gebouwde steiger had ook flinke meerpalen en daarvan is niets blijven staan.



Op deze foto zien wij (bij de pijl) nog wel mogelijk een restant van een steigerpaal van het oostelijkste plankier.

Als de steiger door de Duitsers is afgebroken dan zouden Olivier en Van der Geest daar toch niet blij mee zijn geworden. Echter dat blijkt niet uit het interview met Epke bij Radio Eénhoorn waarin hij zegt over de Duitsers *'daar hadden wij ook geen last van'*.

Uit het interview:

Leendert: (op 3:03) voer u in de oorlogsjaren ook op Zwarte Haan nog?

Epke: enkele keer. Dan gingen we met een Sol en de sol dat is de kamischen van de Duitsers, en daar wouden ze nog wel eens heen, voor controle. Maar ik moet zeggen daar hadden wij ook geen last van.

Op dit stukje interview nog het volgende. Wat Epke precies bedoelde met Sol en kamichen is niet geheel duidelijk, ook niet of wij dit juist schrijven. Uit onderzoek kunnen wij het volgende concluderen:

Een kemies, kamies of commis is een belastingambtenaar of douaneambtenaar, ook gericht op het bestrijden van smokkel. Dit is een woord uit het dialect. Het lijkt ons het meest waarschijnlijk dat er door de spreker bedoeld wordt op Duitse sol(daten) of douaneambtenaren (Zollner), die ook controles hielden (op bijvoorbeeld smokkelen of juttten) en die als taak ook douanewerk of belastingheffing hadden, waarbij ze dan ook regelmatig in Zwarte Haan gingen controleren.



De Friesland - 1941 - Overtocht met Olivier en Van der Geest en o.a. enkele Duitse militairen - bron Beeldbank Ameland

De aanlegsteiger 2:

Zoals vermeld is het onduidelijk wanneer de aanlegsteiger is opgeruimd e/o vergaan. Wel bijzonder is dat de oorspronkelijke meerpaal als enige lange tijd is blijven staan. Op deze screenshot van de Dorpsfilm Nij Altoenae uit 1959 (op minuut 23:45) staan ook palen, maar op het stenen dijkje wat loopt van Zuid naar Noord, de 1^e afmeerplaats. De door Olivier en Van der Geest gebouwde aanlegsteiger lag daar niet gezien de foto van de Willi, daar ligt de steiger duidelijk aan het dijkje van Oost naar West (haaks op dijkje op de foto). Maar wat zijn dit dan voor restanten? Zijn dit ook restanten van een aanlegsteiger op het dijkje van Zuid naar Noord? Is er wellicht weer een steigertje gebouwd, nadat de grote steiger is afgebroken, om toch weer te kunnen aanmeren op de oorspronkelijke plek? Of zijn dit toch restanten van het oostelijke plankier? Op geen enkele foto is deze volledig zichtbaar.



Andere “meerpalen”:

Op diverse foto's en screenshots van films zijn onderstaande palen te zien. Dit is de duidelijkste foto, uit de collectie van Tresoar. Foto is van 1955. Dit is de zeewering die vanaf de afmeerplek van West naar Oost evenwijdig aan de zeedijk loopt. Zijn dat palen waartegen men aan kon meren? Wel onlogisch omdat men dan niet vanaf het schip op een dijkje kon stappen.



Nog een leuke anekdote over één van deze palen. Zo te zien waren deze palen al flink aangetast door “paalworm”. Leendert Ferwerda vertelde dat hij eens tegen één van deze palen drukte en die afbrak. Het stuk afgebroken paal nam hij toen mee en legde het achter café Zwarte Haan neer. Toen hij het even later op wilde halen was het al verdwenen.

Andere meerpaal:

En dan de twijfel over onderstaande foto. Op deze foto staat ook een afmeerpaal, maar die is hoekig en staat op de punt terwijl de meerpaal die Olivier en Van der Geest hebben aangebracht van het



79. Maar wat is 't 'n drokte an ôns linkerkant, allegaar mins. O ja ommers, se staan te wachten op 'e boat fan Olivier en Van der Geest die't drekt anlêge sil. Fan 1932-1940 onderhouden deuze baide Amelanders 'n daaglikse dienst van Swarte Haan op Ameland en weer werom. Eerst allienig met frachtferfoer op 'e „Friesland” en later doe't 't personeferfoer 'n groater plak in begon te nimmen, kwam de „Willy” d'r ok nag bij. Deuze fleurige drokte hoort spitig genog tot 't ferleden.

dijkje af stond. De palenrij “klopt” wel. Maar als deze meerpaal er al stond waarom daar nog één plaatsen? Onderschrift is van H.S. (Sytse) Buwalda.

Ik heb gevraagd of hij zeker wist dat dit Zwarte Haan was en daarop heb ik de volgende reactie gekregen “Ik sil 't orizineel opsoeke, maar bin frijwel seker dat 't de Swarte Haan weze mot, want hij komt 't de fersameling fan ôns hait en hij had gyn foto's fan 't Ameland, maar ik sil soeke.” .

13. Bronnen

- Stichting Bildts Aigene/ Bildts Documentatiecentrum [Begin - Stichting Bildts Aigene](#)
- Tresoar www.tresoar.nl
- “Swarte Haan” , drukwerkje van Talea Jansma uit 2011
- Amelander Historie/Stichting De Ouwe Pôlle www.amelanderhistorie.nl
- Lezing “Schippers van het Wad” door Epke van der Geest
- Correspondentie met kleinzoon van Epke van der Geest, Marcel van der Geest
- Diverse boeken aanwezig in de bibliotheek
- Diverse kranten, digitaal via Delpher, Krant van Toen en fysiek Bildtse Post en Bildtse Courant
- Bulletin KNOB 2011-6: De Waddenzee, een gigantisch wereldnatuurerfgoed-park door Jan Bosman
- Dorpsfilm Nij Altoenae en Ouwe Dyk - 1959
- Diverse films in Fries Filmarchief
- Topo tijdreizen www.topotijdreis.nl
- Hisgis <https://hisgis.nl/projecten/fryslan>
- Boek “Van Broedertrouw tot Bildtweb” van dr. Kees Kuiken
- Boek “Het Bildt is geen eiland” van dr. Kees Kuiken
- Boek “Twee Witte Banden” van Durk Th. Reitsma
- Boek “Van Postschip tot Veerboot” van Durk Th. Reitsma
- Boek “Klaine Germ” van G. Dykstra en W. Winters
- Fotocollectie Leendert Ferwerda
- Eef Lemmens, kenner van Tweede Wereldoorlog en Atlantikwall
- Digitaal dossier onderzoekers met foto's, krantartikelen etc.

Bijlage 1:

Transcriptie

Interview met Epke van der Geest, Pietsje Venema-Dijkstra, Jo Fokkema en Yde Kingma op Radio Eénhoorn in de rubriek Even Bildts, door Leendert Ferwerda en Griet Steensma. Opgemerkt moet worden dat dit door de onderzoekers letterlijk is opgeschreven. Derhalve niet zuiver van taal e/o dialect. Dit was nodig om geen enkel woord te missen waardoor mogelijk een verkeerde conclusie zou kunnen worden getrokken.

Opname 1, deel 1:

Epke :op Holwerd. Maar daar kregen wij last met de Rijswaterstaat. Men wou ons het varen op Holwerd verbieden en het werd een proces. Maar Van Brussel, kantonrechter in Dokkum, een bekende jurist, die sprak ons vrij. Het kwam hogerop en wij werden schuldig verklaard zonder oplegging van straf. Toen zeiden wij in 1931 (*noot: moet zijn 1932*) naar Zwarte Haan verhuisd. Van de Ballumerbocht uit en daar hebben wij ongeveer 10 jaar rond gescharreld. Tot de oorlog hadden wij daar een dienst, vee(r)dienst, alles erbij. En wij gingen na de oorlog nog proberen om Zwarte Haan te varen met dagjesmensen maar het Wad was daar hoger geworden doordat de afsluitdijk dicht was. Dus wij konden daar niet meer terecht.

Leendert: Jim begonnen dus in 1932 met die veerdienst. Hoe ging dat op Zwarte Haan. Was daar, hoe legden jullie daar aan?

Epke: Zwarte Haan was als de wind West/Zuid-West was, was het daar goed bij ons. Al was het slecht weer dan konden we het nog redden. Maar als de wind benoorden het Westen was dan was het daar een hel. Zware zee dan kon je niet aan lager wal liggen. Onmogelijk.

Leendert: Hoe was de verbinding met de vaste wal. Was daar een steiger?

Epke: Wij hadden daar een steiger gebouwd en de busdienst van kleine Gerben (*Germ*) destijds, Gerben (*Germ*) Dijkstra, die reed op ons. Kleine Gerben (*Germ*) Dijkstra kon van de heren eerst geen vergunning krijgen maar daar was een gedeputeerde die het klaarmaakte dat Gerben een dienst had op ons, een busdienst heen en terug.

Leendert: en de periode '32 tot aan de oorlog, hoe vaak voeren jullie gemiddeld per dag?

Epke: wij voeren 1 maal per dag maar in de zomer hadden wij 5 dubbele dagen. Dan ging je morgens naar Ameland en 's avonds terug. Maar dan was dat vanzelfs, 's nachts hadden we geen dubbele dienst, dan kon eenvoudigweg niet, maar twee dubbele diensten. Van één week voeren wij vaak 5 dagen dubbel.

Leendert: het aantal passagiers wat jullie vervoerden per overtocht, hoeveel konden op het schip?

Epke: wij hebben wel eens 200 (*passagiers*) gehad met de twee schepen, want we voeren ook met een geleend passagiersschip.

Leendert: het schip van jullie zelf was de "Friesland" (stem Epke: dat was de Friesland) en dat andere schip wat was de naam?

Epke: dat was van verschillende schippers is dat geweest. Het eerste schip was van Van Diepen, bekende scheepsbouwer in Groninger land. Die heeft ons dat schip twee jaar verhuurd. En de (op)bouw voor de passagiers er ook in gebouwd. En als het dan de herfst was en het schip ging weg dan werd die opbouw in de Ballumbocht, daar stond een schuur van Jeppe Groenewold en dan mochten wij daarin verbergen. Dat was een landbouwschuur geweest.

Leendert: jullie vervoerden passagiers maar ook vee hebt u net gezegd. Hoeveel koeien gingen er mee?

Epke: euh als wij op Holwerd voeren dan hadden wij wel eens 20 in het ruim. Dan werden die met een trap in het ruim gebracht. Maar naar Zwarte Haan was het nooit meer als een 10 koeien maar dat was veelal jongvee wat de Bildtkerts kochten.

Leendert: en werd dat vee verhandeld? Waren er kooplui die op Ameland dat vee inkochten?

Epke: Meier was een bekende veekoopman, Ype Sipma, allemaal kooplui van de Bildthoek.

Leendert: en u hebt in het voorgesprek ook verteld over een markt in St. Jacob en Minnertsga

Epke: euh het was vroeger al dan brachten de Terschellingers die schepen, veulens en jongvee ook op Zwarte Haan. Toen wij daar kwamen deden wij dat ook. En dan kwam er een advertentie in de Bilder ...Bildtse kranten, dan was er een koemarkt en een paardenmarkt in St. Jacobiparochie en in St. Annaparochie en daar werden dan de beesten verhandeld. Het was zo, het Amelanders paardenras dat maakte een zeer goede prijs want er was een prima hengst. Ik meende van Apollo, die heeft ook Ameland een hoop geld verdiend.

Opname 2, deel 2:

Epke vervolgt: en de koeien die naar Ameland gingen die waren allemaal, die hadden een te lichte ondergrond gehad. En als ze dan door de kooplui gekocht werden en ze kwamen daar aan in de boerderijen dan was er eerst een hele tijd voordat tot de ingewanden tot bedaren werd gebracht want het vloog er ook zo uit wat er in ging.

Leendert: u hebt ook verteld over het aanmeren, daar waren meerpalen die dan vlak onder de kust stonden. En één van de meerpalen daar is nog een klein verhaal bij.

Epke: Ja. Mijn zwager (*Anne Olivier*) zijn oom (*Johannes de Vries*) was een zuster....en dat was een broer van Olivier zijn moeder (*Geertje de Vries*) (*de 1^e echtgenoot van Epke van der Geest was Aaltje Olivier, zuster van Anne. Johannes de Vries was dus ook een oom van Epke zijn 1^e vrouw*), die heeft ons de eerste meerpaal daar gebracht. Dat was een dikke boom, en daar was de dikte ongeveer iep 65 tot 70 cm. En die heeft hij daar in de grond gebracht. Dat was onze eerste meerpaal, die heeft er heel lang gestaan. Maar op laatst met de verrotting en met het ijs is ie weggegaan.

Leendert: en die meerpaal waar kwam die weg? Die boom?

Epke: bij Joannes de Vries van zijn erf af. Alles eruit gehaald en schoon gemaakt en zo heen gebracht en daar in de grond.

Leendert: en Johannes de Vries dat was een boer die heb ik begrepen net buiten St. Annaparochie aan de Noorderweg woonde?

Epke: hij was euh zat veel in de aardappelbouw, en wijtbouw.

Leendert: nou kan ik mij voorstellen dat u, met name in de jaren voor de oorlog, 1932-1940, dat het niet altijd even gemakkelijk ging om euh mensen en vee te vervoeren. Bent u wel eens vastgeraakt, hebt u wel eens een tijdje op Zwarte Haan of voor Ameland gelegen dat u niet verder kon?

Epke: wij hebben in de Sinteklaasdagen van '37, gingen wij zaterdags naar Zwarte Haan toe, de maandags en Dinsdags was het Sinterklaas, wij kwamen precies aan de wal want daar hebben wij Sinterklaas gezeten.

Leendert: dan gaan wij terug naar de jaren '32 '40. Nou ben ik op Zwarte Haan en ik wil met de bootdienst, dan, hoe ging dat met de kaartverkoop en wat kostte een kaartje?

Epke: de eerste keer was een kaartje 60 cent een kaart, een kwartje voor de fiets.

Leendert: en dan ging je heen en terug?

Epke: Ja, nee heen. En wij hebben retourreizen gemaakt, ik meende dat het dan 1 gulden 50 was met fiets en persoon, maar dat weet ik niet precies meer.

Leendert: en die kaartjes werden aan boord gekocht? Of hadden jullie een kassa op Zwarte Haan?

Epke: jaah, Epke van der Geest was de pongmeester en die ging bij de passagiers langs. (Noot: hij heeft het hier over zichzelf... 😊). Er probeerde ook wel eens iemand door te sluipen maar daar had ik haviksogen bij. Er waren wel eens vaste gasten diezo vaak langs. Ik zei wij moeten varen en wij moeten verdienen en jullie moeten genieten maar er moet betaald worden.

Leendert: ut ut euh passagiersaanbod op Zwarte Haan, kon u altijd de mensen meenemen?

Epke: Jaah, dat is altijd nog gelukt. Wij hebben heel .. de mensen hebben wij niet laten staan, dat is altijd gelukt. En als wij dan bij Ameland waren, als er passagiers waren voor Hollum dan ging de vlag omhoog en dan hadden voor van Nes , en dan kwam Wagenaar met de bus in de Bocht en die kwam de passagiers halen.

Leendert: streng winters waren er ook in de jaren '35 '39. Hoe ging dat met de ijsgang?

Epke: Nou dat was geen pretje. Wij hebben een keer dat wij naar buiten zou(d)en, uit de Bocht de geul dat wij in het vaarwater naar Zwarte Haan kwamen, dat Dansinger Gat. Toen lag er een ijsdam voor. Toen hebben wij drie uur voor liggen te boxen, 10 centimeter voor 10 centimeter om er doorheen te komen.

Opname 3: lied "op de dyk tussen Vliet en Zwarte Haan"

Opname 4, deel 3

Leendert: wij hebben het gehad over vervoer van passagiers en vee. Ging dat altijd even gemakkelijk want u had koeien maar ook paarden heb ik begrepen. Hoe vervoerde u die?

Epke: Ja als er meer vee was dan ging het luik open en alles naar beneden maar dat was een huid vol werk. Zo'n zware barte wat wij noemen een barte, dus dan probeerden wij dat aan dek te hou(d)en. Maar als zo'n paard met een beetje zuidwestenwind en er kwam een paar keer een klapje water over dan werd zo'n oud paard onrustig en dan was het enigste middel, ik had zand altijd bij de hand want ging het ondersteboven en dan was het helemaal wat. Dan ging ik bij hem staan, ik klapte hem wat op de hals, ik praatte, had wel eens een stukje brood in de hand, die dingen had ik ook allemaal mee, en dan was dat weer een goeie oplossing en hij kwam goed aan de wal.

Leendert: ik kan mij voorstellen als u op Zwarte Haan was, dat u dan ook zelf ook wel eens van boord ging en u had neem ik aan dan contact met euh de caféhouder Van der Zee op Zwarte Haan. Wat was dat voor een persoon, Van der Zee?

Epke: Berend van der Zee was een echt, hij was .. zat in de paardenfonds overal in, was een paardenman. Zijn broer die is op 35-jarige leeftijd gestorven, dat was een bekende paardenman, overal in, en hij had ook een aardappelhandel erbij. Toen wij op Zwarte Haan voeren waren de aardappelen goedkoop. Ongeveer een korf borgers kwam op een 50 cent. Toen heeft hij mij verteld door de toeloop van de mensen die 's avonds bij het aanleggen van de boot keken, had hij het druk in zijn café. Hij kon het ongeveer zo becijferen wat hij aan de aardappels verloor kon hij die zomer weer verdienen aan de aardappels, aan de gasten.

Leendert: u zorgde met uw schip en met de aanlandingsplaats Zwarte Haan, u zorgde voor bedrijvigheid daar.

Epke: Ja., wablief ?

Leendert: uw zorgde voor de nodige bedrijvigheid

Epke: jaah, dat moest wel, maar met het varen vanzelf kwamen er nog meer dingen bij te pas. Als er een beetje water waren dan werden de goederen vaak aan boord gebracht. Vooral in de winter. Dan hadden wij een barkas die voer van de wal af naar de steiger om de mensen aan boord te brengen, meteen met de goederen. Dat was werkelijk een stuk werk wat moeilijk was. Maar zouden wij wachten tot wij vlot waren in de Bocht met beetje water, dan kwamen wij niet op Zwarte Haan. Dus die barkas was nodig dat wij voor de tijd konden varen en niet hoefden te wachten tot het schip vlot was. Dan werd alles overgeladen. *(noot: Deze laatste zinnen, met die barkas, gaat over de Ballumerbocht en NIET of Zwarte Haan).*

Leendert: u kon dus niet altijd via de steiger op het schip komen begrijp ik.

Epke: nee nee, dat dat konden wij niet. En het was ook zo wel, als wij, we hebben het een paar maal gehad dat wij op Zwarte Haan aankwamen en dan kwam de kop aan de steiger en dan moest er een touw naar de wal toe en dan waren er mensen aan de wal die trokken het schip weer aan. Het is ook wel gebeurd en er moest wat naar de wal, we bleven stukje van de steiger blijven zitten, dan plompte ik overboord, gebit uit de mond, bril weg en meteen naar de wal. En dan het touw op de lier het schip naar de wal halen.

Leendert: kreeg u ook met het vervoer van al die goederen ook hulp van de Zwarte Haansters?

Epke: Ja, de Zwarte Haansters hebben.. waren blij met die dienst dat er wat was. Die hebben als één man altijd achter ons gestaan. Ik had zelfs daar iemand, dat was ook een Van de Zee, die had ik op de buitenvaart en die had op de ladders (?) gevaren, die voelde zich een beetje de Havenmeester voor ons. Was er een plankje los bij de steiger, hij daarheen.

Opname 5, deel 4:

Epke vervolgd: kwamen er mensen met goed brengen dan één of ander, hij controleren als wat koste, en de papieren, ja daar hadden wij stevige steun van.

Leendert: u herinnerd zich ook nog dat in 1936 *(moet zijn 1935)* in de Westhoek de Poerdersramp plaatsvond. Dat was een hele, dat was ontzettend slecht weer. Kunt u ongeveer dat beschrijven?

Epke: Ja, het was een lage barometer en wij moesten de morgens om half zeven varen. Maar als een zeeman naar die lage barometer kijkt en die staat al dag anderhalf zo, dan kan er van alles gebeuren.

En voor een uitschot, een uitschot dan vliegt de wind naar het noordwesten toe, dan was het bij ons op Ameland vaak dan lagen er heel wat huizen de pannen van het huis, allemaal niet, maar der af. Dat vloog met een geweldige zaak uit. Toen wij weggingen en wij kwamen bij Zwarte Haan aan hadden wij een paar veulens en paar passagiers. En de veulen hadden wij in het ruim met de trap gebracht. Wij waren haastig. Toen zeiden de mensen al wat wat hebben jullie voor haast. Maar toen wij ze eruit haalden en klaarmaakten kwam de brak de "Schiermonnikoog", die kwam bij Zwarte Haan langs, die kwam van Schiermonnikoog, de rede van Schiermonnikoog, die was de vorige dag al vertrokken, dags varen, maar plotseling was de hele "Schiermonnikoog" vertrokken. Toen viel de wind westelijk uit. Westelijk ja. En wij als de bliksem los van de steiger, ik kreeg een klein tapje zeil bij, klein stukje maar, dus we vlogen weg. Toen we in het Ameland Diep waren, onder Ameland zeg maar, bleef plotseling de motor staan. Dat was wat maar ik had wel één gedachten, 80 meter ketting ervoor want anders kwamen wij op plekken waar wij niet willen terecht wezen. Dan hadden wij over de hoogten en met laag water hadden wij blijven zitten ergens. Dat was wat raars geweest. Wij hadden een vrouw aan boord, wij hadden een paar veekooplui aan boord, man of vijf zes. Berend van der Zee van Zwarte Haan was ook aan boord, Ype Sipma de veekoopman was ook aan boord. Na een poosje toen zegt één van de lui "wat moet er gebeuren, ik wil wel van boord af". Nou als jullie dat willen hangen wij de sjo op en dan komt de reddingsboot. Wij de sjo op, soms was het wel eens een halve zak halfweg de mast. Wij hadden de vlag halfweg de mast. Botte Neij, de schipper, kreeg het in de gaten. Jan de Jong, ook schipper geweest was er ook, Anne Bruin was er aan boord. En daar kwam de reddingsboot aan. Maar dat was een raar gezicht want de eb was ingetrokken en dan lagen wij op diep water en dan ging dat soms wel een meter 6 -7 op en neer. Zeggen wat doen jullie, nou wij blijven aan boord. Maar zij durfden niet in die sloep te springen. Botte Neij zegt "ik kom nog één keer terug en komen jullie niet terug euh stappen jullie niet in de reddingsboot dan varen wij weg". Ze komen terug, niemand in de reddingsboot. Mijn compagnon Olivier ging naar beneden en die had de hele machinekamer, alles nagezien, alles, de motor liep, maar hij bleef staan, ze liep wel even maar bleef staan. Hij aan klompen aan, en zijn sokken in de klompen daar waren gaten in geschoven als een vuist, door steeds op en neer te gaan met de voeten. Toen had hij bij de inbouw een klein stukje leiding van vijf centimeter vergeten. En dat haal je der uit, vol blubber, de motor aan en de motor liep. Maar toen was het heel wat om het anker uit de grond te krijgen. Toen was een oude zeeman met een houten voet, die was marskramer op Ameland, hij kwam altijd 2 keer per jaar, met van alles. En die kroop met mij naar voren toe, omdat hij niet lopen kon, en aan de lier. Toen die een lier zette... is der nog wat vernield, een stuk wat schakels eruit,hebben we nog wat aan moeten betalen. En toen was de "Friesland" met zijn passagiers was eerder in de Bocht als bij Hollum de reddingsboot op de wal was.

Opname 6, deel 5: liedje "Junge komm bald wieder, bald wieder nach haus" van Freddy Quinn

Leendert: (op 3:03) voer u in de oorlogsjaren ook op Zwarte Haan nog?

Epke: enkele keer. Dan gingen we met een Sol (wat is dat, uitzoeken nog) en de sol dat is de kamischen (?) van de Duitsers, en daar wouden ze nog wel eens heen, voor controle. Maar ik moet zeggen daar hadden wij ook geen last van.

Leendert: u mocht niet met passagiers de dienst euh ..

Epke, Nee, nee dat mocht niet. Je mocht 's avonds ook niet buiten komen. Maar als het stormweer was en onze schepen lagen aan de steiger dan ging je daarheen. En die sol was altijd op paarden. Het was eens stormweer en ging met mijn maat naar de boot toe. En hij had die paarden, want dan liepen aan de kant van de weg, en dan waaien en regen, en plotseling komt zo'n paard van achteren met de kop om mij heen. Ik dacht dat het de duivel was, zo schrok ik.

Leendert: na de oorlog in 1947 hervatte u de dienst op Zwarte Haan. Was u van plan om daarmee door te gaan?

Epke: Nee, dat kon niet. Het water was vanzelf naar verhouding minder als toen wij 10 jaar leden kwamen. Met de afsluiting van de afsluitdijk werd alles hoger onder de wal, zelfs het vaarwater naar Harlingen toe over de ...euh Abt, de Abt is een droge plaat waar de schepen vaak vroeger even bleven zitten, onder de Bildt onder St. Jacoparochie, dat werd allemaal hoger. Als je vroeger met vijf voet over de Wad kwam, dat was geen bijzonderheid. Maar dan moest je altijd wel een centimeter of tien meer water hebben om erover te komen.

Leendert: kon u in 1947, in de zomermaanden toen u een aantal keren met een passagiersdienst tussen Ameland en Zwarte Haan hebt onderhouden, kon u toen onder de wal komen?

Epke: wanneer was dat?

Leendert: in 1947, in de zomer van 1947

Epke: Jaa, dat dan konden we wel onder de wal komen maar dat kon niet blijvend worden want vooral met het morgen tij, kijk je hebt normaal water heb je vaak 80 of één meter tien boven NAP. Maar je had het ook wel 30 40 boven NAP in de middag tijen. Dan kon je niet varen. Dan kwam je niet over de Abt heen, dan kwam je nergens overheen. De Waddenzee kon niet op de Piet Schepen plaat komen en die hebben toen een motorbarkas aangeschaft.

Leendert: maar bij normaal tijd dan meerde u aan, er waren dacht ik drie meerpalen, dan liep er een steiger van die meerpalen naar de zeedijk toe?

Epke: Neeh, kijk de zeedijk, de steiger hadden wij gebouwd en dan liep er een dijkje van de steiger af naar Berend van der Zee zijn hotel. En daar liep je overheen, dan kon je droog daar komen. Want ik nog goed herinneren..

Opname 7, deel 6:

Epke: .. bij Zwarte Haan. Wij kwamen van Harlingen af en we kwamen met gebroeders Bruin en met onze Friesland en schipper Hofker, met zijn drieën onder Zwarte Haan aan de grond, in de geul. Wij hadden (geen) leuning op het schip maar Bruin had geen leuning. En plompte plotseling over boord. Toen bleef mijn voet hangen aan het touw en mijn kop kwam in het water, maar had ik in het water gekomen dan had ik daar mijn einde gevonden. Want ze hebben een half uur(?) met mij bezig geweest om boven te kommen, dus ik heb wel gezegd ze willen mij nog niet hebben boven, ik moet nog wat leven.

Leendert: nou dat is wel goed voor ons want wij hebben nu uw verhaal over de periode 1932 -1947 Zwarte Haan – Ameland en visa versa van u gehoord. Ik dank u wel. (opname wordt vervolgd met lied)

Griet Steensma: “aan het Noordzeestrand” van de Havenzangers. De mezyk is ok van 50 jaar leden, fandêr dat ie ok wel eens een bitsy overslaat want ’t is al hele ouwe mezyk. Wel toepaslik . Dut gedeelte waar fanôf Ameland en no gaan wij feerder aan deuze kant van ’t water. Ik praat even met frou Venema (Pietsje Venema-Dijkstra), want sij is de dochter fan (in de folksmônd noemd) klaine Germ, de busjeffeur (en aigner) fan é froegere BABO. Ik froeg frou Venema at sij ok wel eens met faren had en at se ok konneksys hadden met ‘e busondernimming op Amelând.

Opname 8:

Venema: nou ja, met Wagenaar dan he. Maar die hadden daar ok bussen. En die gaf dan deur dat Van der Geest en Olivier beginne souwen te faren op (Swarte Haan) en hij saai dat is krekt wat foor dij, saai ie teugen ôns heit nou. Ja saai ôns heit, dat is ok so, hij saai ik sil 't drekt anfrage. En doe kreeg die 't ok.

Griet: hij, klaine Germ kreeg dus dat dus, 't ferfoer, met 'e bus naar Swarte Haan toe. Hier waren feul meer busondernimmings in die tiid. Ja maar ja ôns hait waar 'n mantsy die had altiten syn woordsy klaar mot je denke en die wel gau's euh ja een mantsy dat fooran wou nou.

Griet: hij waar frij pittig, maar hij kreeg 't dan dochs foornander.

Venema: hij kreeg 't altiten foornander ja, ja

Griet: en toen met Wagenaar, waar ie der wel met aan 't samenwerken? Hoe is dat toen die samenwerking gaan?

Venema: noh ja sien, sij kwamen doe met 'e boat an, en toen waar Wagenaar der met de bus, en ja ôns hait kocht kaartsys in, hij saai ik hew hier een wagen huurd, van theeketeltsie, so hiete die, en die hek huurd. Oh ja en ik weet wel welke en hii saai ik bring jim der wel even hiene mar ik mot eest even 'e bus thúsbringe, dan bring ik jim even met 'e lúkse wagen d'rhine. En met mien frou kennismake, en doe kreeg-y der drinken nou. En soa is dat allegaar kommen.

Griet: maar Wagenaar het ok wel 's 'n bus kocht van jim hait h'n?

Venema: at se dan ... van plan (fan doel) waren om ândere bussen (te kopen) saai hij teugen Jaap Wagenaar: dan kinstou hem nag wel brúkke. Nou ja dat is ok soa. Nou en dan komst maar eens in St. Anne. En dan kwam Jaap met 'e frou bij ôns en dan ..waar dat de bus...en dan gong dat an, nou. En soa ging dat. En at ôns hait..... sien at wij akkerdere kinne, nou.

Griet: en die samenwerking met Olivier en Van der Geest waar die feerder wel goed?

Venema: Ja, och heden ja. Ja, altyd hoor. Want soa at wij al saiden, doet myn broer overleden (fersturven) is toen waren se der allebaide (baidegaar) he.

Griet: wie alle twee, Olivier en Van der Geest.

Venema: Ja kwamen ze allebaide (baidegaar) op de crematie. Ja, ja

Griet: dus die bând is aigenlijk altiten bleven.

Venema: Ja die bând is der altiden bleven. Ja, Ja

Griet: tussen de Amelanders en Bildtkers, der komt it opdel.

NB er volgt een "onsamenhangend" ferhaal over een telefoongesprek. Niet opgeschreven, niet echt van belang voor onderzoek

Griet: jou hewwe in ieder gefal 'r goeie herinneringen an.

Venema, ja, ja ja, hele goeie herinneringen

Opname 9

Griet: diegene die't ok nag wat wist over de boat fan Swarte Haan naar Ameland waar Jo Fokkema (de bakker) van 'e Ouwe-Dyk. Fokkema, wanneer binne jou met weest?.

Fokkema, flak (krekt) na de oorlog, dink ik, want doe kwam die boat an en toen waar 't soa stormig weer. En doe kwammen der goedent ôf en "oh dut is niet te doen!". En toen moesten wij de fracht, want de frachtauto's die konnen niet bij de boat komme, los derhine brenge. En doe waar 't 'n uur of elf en toen wij, mane wij ok met? Dat leken ôns wel leuk met dat stormweer over. Dat leken ôns wel leuk om met stormweer over nou. Nou, doe Sybe Bosje en Klaas Blik en Jan Kuiken en Tys Kuiken en ondergetekende, en die bin doe met de boat gaan. Nou doe kwammen wij 'r an en Olivier die haalde wat eten voor ôns dat we konden wat ete. Nou doe de andere môrn fier uur satten weij wat aan 't strand aan de andere kant, ok hadden wij een paar ('n stikminnig) koeien molken want we hadden ok dorst, nou soa waard en, toen werom weer en naar de boat want we gingen 's morgens (offens) weer met de boat werom. En even ansteke in soa'n klain dinchy, en Tys Kuiken die kreeg ranja en die smoorde der hest in. Oh, wat waar die benaud jong.

Griet: dat heugt jim, hoe jong waren jim

Fokkema: nou ' jaar ... oh 't waar foor de oorlog...18 jaar meskien.

Griet: jaar of 18, mooie leeftiid h'n

Fokkema: Ja so ist.

Griet: hê je 't 'r ook nag met Tys Kuiken over had, weet ie dat nog goed?

Fokkema: Jaaa , oe heden jaa, ja

Griet: dus dat waar echt een moaie tiid, maar euh wat besielde jim doe aigenlik om met stormweer naar Ameland te gaan?.

Fokkema: nou ja, dat leken ôns wel mooi toe. Ik kreeg doe nag 'n groate overjas fan die jonges fan Berend van der Zee, want ik had ok gyn kleren an, en ik moest nog een knecht die hier kwam te werken, dat waar Johannes van Loon, die had hier froeger ok altiten werkt, en die had ik hier heen stuurt want âns kon ik niet fut nou. En soa bin wij metgaan. Oh machtig man!. We satten vooran op 'e boat man.

Griet: dut waar de eerste keer dat je metgongen?

Fokkema: Ja, ja met de Noordster, 'n arige groate boat , fan die laatsten.

Griet: en dat waar, de kapitein waar Van der Geest, fan Olivier Van der Geest?

Fokkema: ja, ja allebaide (baidegaar)nou.

Griet: maar jim sille wel gau 's op Swarte Haan sien hewwe nim ik mar an.

Fokkema: och jong ja, dan avens nou dan kwam Valk en de frouw, en euh syn suster en dan kwam der 'n platte wagen, der kwamen sij op en hij speulde op 'e akkordion en sij song d'rbij. Nou, dat waar groot feest op Swarte Haan hoor.

Griet: wie, euh wie waar dat dan, Valk

Fokkema; ja, hij het dêr bij de Kouwe.. bij de Attesweg nee bij de Kadal weunt

Griet: waar dat Tjamme Valk?

Fokkema: ..nee, hij speulde ok wel gau's s bij..op partijtsys en soa...hoe hyt die nou

Griet: en die kwam der dan op 'n platte wagen an..

Fokkema: nee de platte wagen waar haald en der kwam het spul op te singen, aah man dat, had mooie aven der.

Griet: protte lol

Fokkema: heel wat mînsen hoor.

Griet: en der waar 't kefeetsy van Berend van der Zee, der satten jim ok wel eens gau's?

Fokkema: noh ni, niet soa bot (faak), wij hadden niet feul ('n prot) sinten nou

Griet, nee want der mosten jim betale

Fokkema: nee maar dat waar gesellig hoor soa'n avendsy.

Griet: hoe gong dat dat aigenlik, je gongen dan bij dat kefeetsy lâns, je gongen de staiger op, en soa lopende na de boat toe?

Fokkema: ja bij 't stekky lâns, d'r waar aigenlik een diky. Na ja gewoan at 't niet hoog water waar dan konden die auto's, de frachtauto's ant de boat toe rije. En dan laaien die der in 't hoeky, soa noemden se dat wel froeger. Of foor de staiger, at 't wat leger water waar dan lai die der. Nou dan worde alles overladen nou, fan de frachtauto's

Griet: de lêste die't nag wat te fertellen het is Yde Kingma út St. Jabik. Kingma, hoe faak bin jou metweest?

Kingma: soa't ik mij herinnere (heuge) kin een stuk of fier vijf, presys weet ik dat niet meer. Ik waar doe nag soa klain. Dat waar as teugenprestasy ,dat ons hait dan help om 'e spullen met an boat te bringen.

Griet: jim hait deen 'n prot foordat de boat dan weer ankwam?

Kingma: at 'e boat ankwam dat hielp ieder (elkeneen) soa feul mogelijk die boat te laden. Dat waar faste prik, dat deen je gewoon, daar hoefde je ok niet om te fragen. Feul fietsen an boord , en de groentekisten, alles wat der hiene most. Dan kon die boat (weer weg), want 't tij waar der ok. At 't water sakte kon-y niet meer fortkomme. 't Waar belangryk dat-y soa gau mooglik laden worde.

Griet: hoe wist u dan precies wanneer die boat weer ankwam, want hij foer niet precies op uur en tiid.

Kingma: ni dat deen-y niet. Hij foer gewoon met 't tij. At 't hoog water waar danwaar die der, âns kon-y niet fare. At 't leeg water waar foer-y niet, waar. Wij wisten, in die jaren wist iedereen (elkeneen) wanneer 't hoog water waar. Dat waar gewoon soa.

Griet: en dan gong iedereen (elkeneen) massaal derhinee?

Kingma: ja der gongen een heel soat mînsen der hiene, rondom weg. 't Waar net (krekt) een folksoploop. Heel tipys waar dat. Dat waar doe wat nijs, nou is dat gewoante .. maar doe niet. Lopende (koiere) en fytse. De boat komt d'ran, gau d'rhine, haastje-repje. Dat waar gewoan 'n belevenis. Dat kînstou dy nou niet foorstelle, en toch waar 't soa.

Griet: want jou hwee hier nag 'n foto lêgen van euh de Friesland, hoe hytte dat ding?

Kingma: Friesland, enkel Friesland, dat waar 'n beurtschip. Der gongen ok passazjiers met. En meestal (in é regel) waren d'r soa feul)spa'n prot), dan hadden je an een boat niet genoeg. Dan foeren de gebroeders De Bruin ok met, om der ok wat fan met te pikken. En dêr het nag een groatere boat

foeren. Der waar ok 'n húshouwing op, de Willi heette die. Die het niet lang foeren, dat waar een hele groaten één.

Opname 10,

Griet: en fonnen die kapiteins fan Olivier en Van der Geest, fonnen die dat dan goed?

Kingma: ja, hoe dat krekt innander sat weet ik niet. Miskien huurden sij die d'r wel bij, dat weet ik aigenlik niet. Dat gong gewoan búttten ôns om. Ik weet het niet hoe of wat. Sien dat had Epke jim allegaar wel fertelle kinnen doe't jim der waren war.

Griet: ja mar dat hew ik hem niet froegen.

Kingma: dat hewst niet froegen ni. Nou ja, dat had ie dan wel fertelle kinnen. Maar dat is 1 jaar, hoogút één jaar, later niet meer.

Griet: maar jim hait het der dus 'n hele protte euh prot frijwilligerswerk dan deen, ok met feul plezier (nocht) nim ik an.

Kingma: .. dat waar 'n ongeschreven wet. Die't d'r waren ok even met helpe, dan kon de boat flug fare. Dat maakte niks út wie dat dan waar. Sels de gasten die holpen dan wel met, die met overginge. Die waren d'r toch, werom souwen die niet even helpe?

Griet: met hoefeul waren jim thús?

Kingma: wij waren met acht.

Griet: en die mochten dan alle acht 'n keer een gratis (fergeerfs) rais naar Ameland

Kingma: ik weet niet at wij allegaar metgongen maar altiten een drie fan ôns kynders (broers en sussen). Miskien allegaar wel, maar dat weet ik niet meer, want dat is soa lang leden. Ik waar doe nag een jaar of fíjf, ses.

Griet: maar jou kinne 't nag wel goed herinnere (heuge) dat jou op dat skip satten, h'n.

Kingma: ja, ja heel goed. En ik weet nag goed een frou Hylkje Kuiken, die weunt in St. Anne, die weunde doe op Ouwe-dyk, ik herinner mij nag goed dat die midden op 't dek sat, en die lachte (gnees) altyd soa. Dat doet hur broer Piet ok, die lacht ok altiten.

Griet: jou lache (gnize) der nou nag om

Kingma: ik sien hur nag soa sitten, met de benen útenander, midden op 'tdek en dan soa'n plezier en dan mooi weer. Heel plezierig waar dat.

Griet: dat waar wel heel âns dan de raisys die't se nou make na de ailannen

Kingma: 't is nou heel gewoan, je gaan der hiene en feerder niks, om soa flug (gau) mooglik over te wezen. En faak krimmenere se ok nag dat 't niet hard genog gaat.

Griet: je hewwe 't nou over "niet hard genog", wete je ongefeer ok nag hoe lang dat skip werk had (naar Amelând) ?

Kingma: die boat foer ongefeer drie kerrtier, doe waar die an de ândere kant. Dat gong frij flug. Hong ok fan 't weer ôf, en de stroom. Maar deur wang hiene (?) drie kwartier waar die an de ândere kant, dat doet die niie ... in Holwerd doet d'r ok drie kertier over.

Griet: ja die het inderdaad nag soolang werk. Ja en 't Amelând en..Swarte Haan, dat lait in wezen ok flak bijnader fansels.

Kingma: ja dat lait ongeveer op deselde breedte, volgens (neffens) mij, docht ik hoor. Dan most-y wel 'n klain slingertsy make, maar dat maakt foor de boat niet soafeul út. Dat fiel wel met. En dan kwam die in de Ballumerbocht an, en wij gongen van board en wat er met die fracht gebeurde weet ik aigenlik niet. Wij gongen in de bus ..gongen de badweg, dat heete toen de Badweg en dan naar 't strand toe. Met 'n ouwe bus, der konnen je alleen fan achteren instappe. En die bus gong dan ok wel 's naar 't strand toe. Dan laaien se der planken foor, âns kon die niet op 't strand komme. En dan de plank achter weer weg en foor der foor, soa reed ie dan naar de ândere kant. En dan reden je 't strand lâns.

Griet: je geniete nag. 't Waar der wel een gesellige tiid.

Kingma: heel gesellig. Der skiet mij nag wat te binnen (in't sin) nou't wij 't d'r over hat hewwe. Dat d'r bij (op Swarte Haan), der weunden doe de Hemkes, die hadden euh plak foor een "*rijwielen en auto's*". Die hadden nag 'n bôrd an 'e muur foor de gasten die't dan de futsen niet metnimme konnen, en die stonden der dan en ok sommige (goent) auto's. En Van der Zee die had 'n skuur en der ston ok fan alles in. Ok weet ik nag wel, d'r waar doe 'n bakfyts fan de Schoenenpijl stond d'r op, de Pijl Schoenen, wij noemden him dan de Schoenenpijl, en die stond der dan ok. Die had syn bakfyts der dan ok staan.

Griet: wêr kwam die weg?

Kingma: dat weet ik niet meer, wêr die weg kwam, gien flau idee. Der hadden wij ok niet soafeul erg is, maar ik herinner 't mij nag goed dat der Pijl op stond, schoenen.

Griet: en dat waar in dat ouwe hok bij Berend van der Zee. En de Hemkes-mannen, Jan Hemkes en Willem Hemkes die hadden ok soa'n hok?.

Kingma: die hadden ok soa'n hok en die hadden dan dat bôrd an 'e muur "*bergplaats voor rijwielen en auto's*". En die hadden ok 'n winkeltsy an 'e dyk. Der konnen je wat snoep en wat spullen krije.

Griet: dat waar ok puur foor alle mînsen die't fan 'e boat, fan 't skip ôfkwamen?.

Kingma: dat weet ik aigenlik niet, foor iedereen (elkeneen), om er alleen maar wat beter fan te worren. Wat drop en wat kaugom en al dat spul. Wat soetwaren hadden die der. Een klain loketsy, dînchy omhoog...heel sober allegaer maar, se hewwe der dochs een paar sinten an ferdiend.

Griet: soms dinke je wel 's fan ik wou wel dat wij weer in die tiid waren, mar hewwe jou dat sels ok niet?

Kingma: jawel, om 't nag 's werom te sien. Sou ik best wel wille. Ah jong ja.

Griet: geselliger as nou

Kingma: Jaah, fyn ik al. Men leeft nou bijnader lâns. Doe waar alles metenander, ik weet soa niet. En dan waar der, "*hoek fan Dyk*" hiete dat der, der waar 'n swaihek, dat kon open en dicht. Der hongen je altiten op (om) over see te kiken. En we konnen de see as ôns dúmpy, om soa maar te sêgen.

Einde

Opname 11 een lied en eindtune

Griet: dit waar een útsinding weer fan Event Bildts, de eandtune is d'r al, dat betekent dat de tiid er helaas al weer opsit. Wij wille graag alle mînsen bedanke die't wat te fertellen hadden over de boat Swarte Haan naar Amelând. Der waren nag een paar die ôns belt hewwe maar die deur sykte of andere omstandigheden niet aan het woord konnen. Wille jim 't programma nag 's nalústere dan kin dat elke maandag fan elf tot twaalf en dan wordt Events Bildts herhaald. De techniek waar in handen van Tsjisse Paulusma, de produktie en presentatie van Leendert Ferwerda en Griet Steensma en wat ôns angaat tot folgende week.

Vervolg eindtune