

# De Jonge Trijntje

Op 8 december 2012 werd *De Jonge Trijntje* – ruim honderd jaar oud – aan het Buitenstvallaat op het droge getakeld. Terug naar de oorsprong: het skûtsje is hier in 1909 door Jan Oebeles van der Werff gebouwd. Ze wordt nu gerestaureerd, maar wat beleefde ze in die honderd jaar – en dan vooral in de eerste tien jaar, met beurtschipper **Jan Jagersma** als eigenaar?

Tot de tweede helft van de achttiende eeuw was er geen directe scheepvaart mogelijk tussen Drachten en Groningen. Want een vaartocht via de Ureterpervaart, de Wilpster Hoofdvaart en de Leekster Hoofdvaart liep vast op een dam in de Jonkersvaart, op de grens van de gemeenten Marum en Leek. Om dit deel van het Westerkwartier te ontsluiten, werd in 1871 de dam vervangen door een brug en een houten sluis. In 1900 maakte de houten sluis plaats voor een van steen. Dankzij de sluis hoefden in Jonkersvaart de goederen niet meer overgeladen te worden. Hiermee werd het aantrekkelijk om grote vrachten per schip over water te vervoeren en niet meer met paard en

wagen over de weg. Daardoor groeide in het Westerkwartier de belangstelling voor de scheepvaart sterk. Dit leidde tot het ontstaan van een aantal schippersfamilies in deze regio. In De Wilp waren dit onder andere: de families Haarsma, Visser, Jagersma en Otter.

## ■ Te weinig en te laat

In 1892 probeerden de gemeenten Marum en Leek het dure onderhoud en toezicht over te doen aan de provincie. Dit lukte echter niet. In 1918 werd het Kanalencomité *De drie Provinciën* opgericht met als doel de waterwegen tussen Friesland, Groningen en Drenthe te verbeteren. Alle kanalen en vaarten in het grensgebied waren



slecht onderhouden en waterstanden varieerden sterk over de seizoenen van het jaar. Vooral de Jonkersvaart was een knelpunt: door de lage waterstand was scheepvaart in droge zomers vaak niet mogelijk. Pas na veel onderhan-



De drooggevallen Jonkersvaart. Dit gebied op de grens van Marum en Leek was het centrum van de fabrieks-aardappelteelt in het Westerkwartier.

delingen en gesteggel kon in 1927 met een sterk uitgekleeft plan begonnen worden. Feitelijk ging het alleen om het vaartenstelsel bij De Wilp, de Jonkersvaart en de Leekster Hoofdvaart. Het plan kwam als mosterd na de maaltijd,

want het vrachtvervoer per vrachtwagen nam al een grote vlucht.

#### ■ Jan Jagersma

Een van de gebruikers van het vaartenstelsel was Jan Jagersma met zijn skûtsje *De Jonge Trijntje*. Jan werd op 4 mei 1858 in De Wilp geboren, als achtste van de negen kinderen van Marten Boeles Jagersma (1819 Lutjegast – 1893 Marum, dagloner) en Trijntje Ates van der Vliet.

Jan groeide op in De Wilp en werd na zijn schooltijd schippersknecht. Jans zuster Aaltje was in 1878 getrouwd met Jurjen Bernardus Visser, zoon van Bernardus Roels Visser en Lamke van der Wal. Jurjen was bij zijn trouwen schipper in De Wilp, zijn vader was toen arbeider.

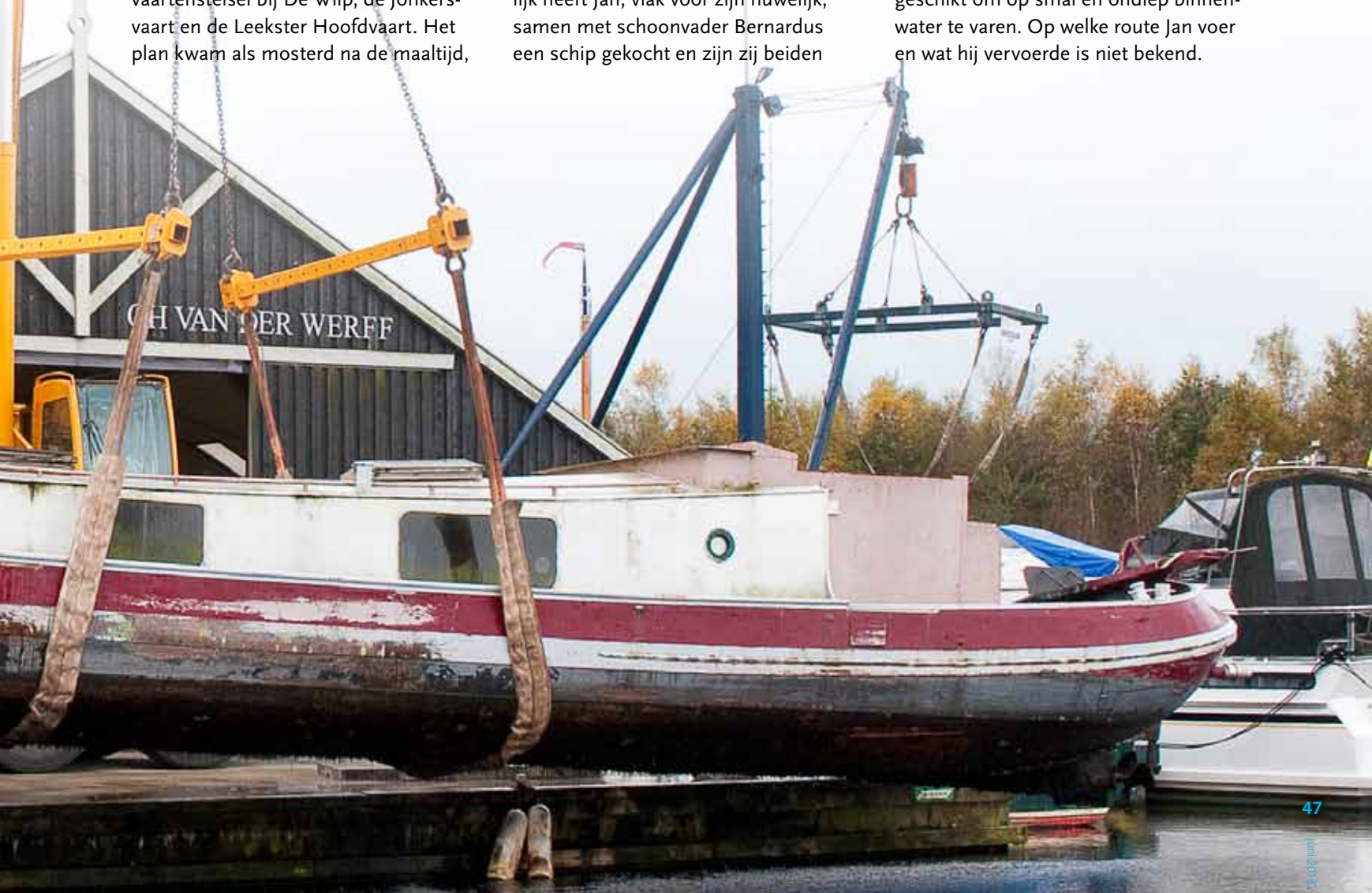
In 1881 trouwde Jan met Engeltje Visser, een zus van Jurjen. Vermoedelijk heeft Jan, vlak voor zijn huwelijk, samen met schoonvader Bernardus een schip gekocht en zijn zij beiden

schipper op dit schip geworden.

Jan en Engeltje kregen drie kinderen: Marten, geboren op 3 april 1882 in De Wilp, Bernardus, geboren in 1885 in Frieschepalen en Trijntje, geboren op 28 januari 1888 in De Wilp. Opvallend is dat het gezin verscheidene malen van woonplaats wisselde, ze woonden beurtelings in De Wilp en Frieschepalen. Ze stonden in de respectievelijke gemeenten wel op een officieel adres ingeschreven. Dit duidt er op dat het gezin aan boord van het schip woonde.

#### ■ De Twee Gebroeders

Het lijkt erop dat het schippersleven Jan wel beviel, want in 1898 bestelde hij een nieuw schip bij Haike Pieters van der Werff van de Langewijk. Het schip werd in 1900 geleverd en kreeg de naam *Twee Gebroeders*, naar zijn twee zonen. Het 17 tons schip was zeer geschikt om op smal en ondiep binnenwater te varen. Op welke route Jan voer en wat hij vervoerde is niet bekend.



### ■ Van Drachten naar Groningen

Jan Jagersma voer als beurtschipper met *De Jonge Trijntje* tussen Drachten en Groningen via De Wilp en Jonkersvaart. Het was een lange route met veel bruggen en sluisen. Vermoedelijk bleef hij in Groningen een nacht over, de reis was te lang om in één dag te doen.

De route ging vanaf de Noordkade aan de kant van het Boperein, via de Langewijk naar de Ureterpervaart. Hier moest



de eerste sluis (Ureterpvalaat) gepasseerd worden, daarna onder de Hege Brêge door die hoog genoeg was om een skûtsje met gestreken mast te laten passeren. De Ureterpervaart tot Frieschepalen was een bijna helemaal recht stuk met twee sluisen, twee bruggen en zes draaivlonders. In Frieschepalen was een draaibrug met een herberg waar de eerste verfrissing kon worden genuttigd. Hier kon ook vracht gelost en geladen worden. Daarna ging het van Frieschepalen richting het Voorwerk.



De Wilp kon je aansteken bij de herberg van Roel Kamminga, een ontmoetingsplaats voor de Wilpster schippers. Hier stond ook de zuivelfabriek *De Goede Hulp* waar kaas en boter konden worden geladen.

Voor de zuivelfabriek rechtsaf, door de Wilpstervaart, met daarin twee bruggen en een draaivlonder. Via de Boelwijk kwam je in de Jonkersvaart. De Jonkersvaart was een recht stuk van zes kilometer met drie bruggen en een sluis. Na ongeveer zevenhonderd meter was rechtsaf de Holtropswijk, in de volksmond de Pierswijk genoemd. Via deze wijk kwam je in het haventje van Marum, waar ook goederen lagen om vervoerd te worden.

Aan het eind van de Jonkersvaart, waar een draaibrug was, draaide je linksaf de Leekster Hoofdvaart in, rechtsaf ging het naar Zevenhuizen en Haulerwijk. Hier konden goederen uit Zevenhuizen gelost en geladen worden. Ook bij de Jonkersvaart konden jaagpaarden gehuurd worden.

Daarna ging de reis door het Leekster Hoofddiep via twee sluisen naar het centrum van Leek waar in een sluis en hier wa-

mo- het centrum een ophaalbrug was. ren ook laad- en losgelijkheden. Vervolgens over het Leekstermeer door de Munnike Sloot naar het Hoendiep. Dan langs Vierverlaten met een brug en langs de suikerfabriek bij Hoogkerk. Vlak voor Groningen was nog een spoorbrug voor de spoorlijn naar Delfzijl. De Westerhaven was het eindpunt, bij het café Veerhuis waar Geert Goijert de kastelein was. Dit café was de ontmoetingsplaats van schippers uit de wijde omtrek. Hier was ook een scheepswerf voor het uitvoeren van hoognodige reparaties.

Had je op dit stuk van Drachten tegenwind dan moest er gejaagd worden. Voor schippers met een krappe beurs was de enige mogelijkheid om zichzelf voor het schip te spannen en het skûtsje met mankracht voort te trekken: *yn'e beage*. Moeder de vrouw stond dan aan de helmstok. Schippers die het wat ruimer hadden konden een trekpaard, desnoods twee, huren.

Ongeveer driehonderd meter voor het Voorwerk ging het linksaf de Wilpsterwijk in. Na een recht stuk van zo'n drie kilometer en daarna een aantal bochten bereikte je de brug in De Wilp. In het centrum van



Het schip kostte f 1.500,-. Later wilde Jan het schip iets langer hebben, de bouwprijs werd toen f 1.600,-. De inruil van zijn oude schip bracht f 400,- op, terwijl hij nog een afbetalingsschuld had van f 600,-. Hij stond dus voor f 1.800,- bij Van der Werff in het krijt.

Eind 1908 verhuisde Jan Jagersma van Frieschepalen naar Drachten, mogelijk om te profiteren van de bloeiende scheepvaart in Drachten.

Vrijgezelle zoon Bernardus was als schipper in dienst van zijn vader. Hij overleed op 28 april 1908 aan boord van de Twee Gebroeders die op dat moment in het Hoendiep lag. Het stofelijk overschot werd door politieagent Tjakko Kijff en leedaanzegger Hendrik Kraijer, beiden uit Marum, naar Frieschepalen overgebracht.

#### ■ De Jonge Trijntje

In 1909 liet Jan Jagersma bij Jan Oebel van der Werff van de helling Den IJzeren Scheepsbouw op het Buitenvallaat een nieuw skûtsje bouwen. Om in te spelen op de gestegen vraag naar vervoer werd het een groter schip. Het mat 16,08 bij 3,50 m, had een laadvermogen van 29 ton en werd geregistreerd onder G 1162 N. Jagersma noemde het schip *De Jonge Trijntje*, naar zijn dochter Trijntje.

Marten, zoon van Jan Jagersma, trouwde in 1904 met Jantje Louwes van Wijk (1880-1976) uit de Wilp. Toen hij trouwde was Marten als schipper in dienst van zijn vader.

Dochter Trijntje trouwde in 1914 met Sikke Salomo's Busman (1890-?), enig zoon van schipper Salomo Busman (1866-1903) en Tjitske Baron. Sikke Busman voer als beurtschipper op Groningen via het Bergumermeer. In het café aan de Westerhaven werd hij *Sikke Snorre* genoemd, naar zijn grote afhangende snor die hij voortdurend glad streek.

#### ■ Een nieuwe eigenaar

Jan verkocht De Jonge Trijntje in 1920 – hij was toen 62 jaar – aan Jan Pieters Wijkstra uit Leeuwarden.

Zoon Marten en zijn zwager Sikke Busman kochten in hetzelfde jaar een motorschip, dat de naam *Smallingerland* kreeg en een beurtdienst tussen Drachten en Groningen onderhield. Zij begonnen ook een bodedienst per vrachtauto op Groningen. In 1927 overleed Marten. Zijn zwager Sikke Busman en de erven Marten Jagersma verkochten het motorschip Smallingerland. Zoon Jan (1905-1979) van Marten Jagersma ging verder als transportondernemer, gevestigd aan de Oudeweg in Drachten.

Wat Jan Jagersma voor werk is gaan doen, nadat hij De Jonge Trijntje had verkocht, is niet bekend. Wel is bekend dat hij terug is gegaan naar Frieschepalen waar hij op 17 oktober 1933 overleed. Zijn vrouw Engeltje overleed op 24 mei 1936.

#### ■ Risico

Jan Pieters Wijkstra uit Leeuwarden noemde het skûtsje, dat in de crisisjaren voornamelijk turf vervoerde, *Risico*. Niet zonder reden: in die tijd was het riskant om een groter schip aan te schaffen. Niettemin werd het schip in 1929 verlengd tot 18,65 m, zodat het ruim 10 ton meer vracht kon vervoeren (Registratienummer L 1867 N). Jan Pieters bleef eigenaar tot omstreeks 1967. Vanaf de jaren vijftig, na de periode van vrachtaart, woonde hij met zijn vrouw Anke Bakker op het schip, dat aan de Oostergrachtswal in Leeuwarden lag. Toen ze aan wal gingen wonen,

werd De Jonge Trijntje verkocht naar België waar het in 1968 als recreatievaartuig onder de naam *Zwerper* werd geregistreerd door Johan Bergmans en Maria Vrijsen uit Leopoldsburg. Zij recreëerden ermee in België en de Zeeuwse wateren.

In 2010 werd het schip gekocht door Jan Haverbroek uit Zwolle. Hij verkocht het schip in 2011 aan Haiko van der Werff, daarmee was het terug in Drachten.

#### ■ Restauratie

In 2012 werd het skûtsje overgenomen door de *Stichting De Jonge Trijntje*. Op dit moment is de restauratie in volle gang, zodat over niet al te lange tijd De Jonge Trijntje in hernieuwde glorie haar vaart kan vervolgen. ■



De restauratie van *De Jonge Trijntje*, detail van de achterstevan (kont)