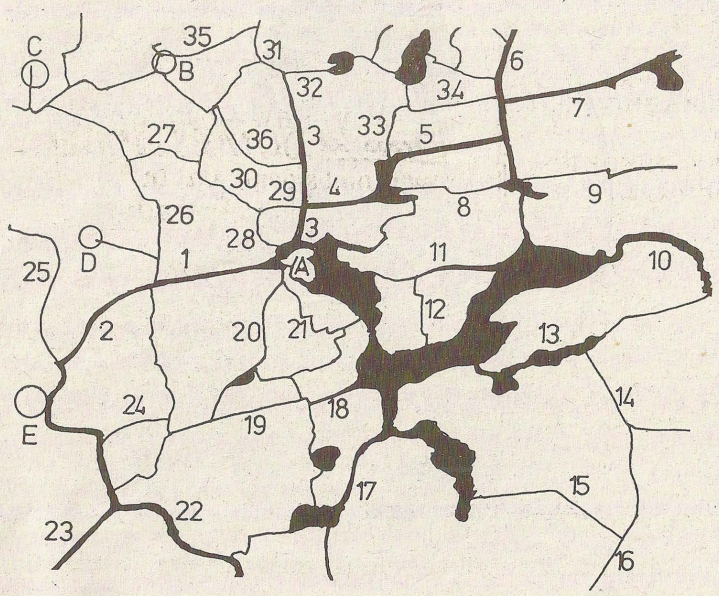



## Kaart van de bevaarbare wateren in de omgeving van Grou ±1850

A. Grou B. Idaerd C. Reduzum D. Friens E. Jirnsum

1. Rechte Grouw
2. Kromme Grouw
3. De Galle
4. De Meer
5. Driehuistersloot
6. De Graft
7. Folkertssloot
8. Borgsloot
9. De Geeuw
10. Kromme Sloot
11. De Burd
12. Diepe Sloot
13. De Bol
14. Schuinsloot
15. Ruige Sloot
16. De Zwette
17. Nesser Zijlroede
18. Wijde Deel
19. Nauwe Deel
20. Nieuwe Diep
21. Molensloot
22. De Boorn
23. Nieuwe Wetering
24. Zijlroede
25. De Moezel
26. Het Zwin
27. Het Oude Zwin
28. De Blieken
29. Spokesloot
30. Boschsloot
31. Koldijkster Rak
32. Bouwesloot
33. De Moezel
34. Uiltjebuurster Vaart
35. Kromme Sloot
36. Hoflander Sloot

Het afgraven van terpen t.b.v. terpaardebemesting begon omstreeks 1840 en heeft bijna een eeuw lang aan vele schippers werk gegeven.
Er waren schepen speciaal ingericht voor verkoop van steengoed, aardewerk, huishoudelijke artikelen, enz. z.g. potschepen.

**C. Beurtschepen**
Deze schepen onderhielden geregelde beurtdienst tussen dorpen en steden. In de omgeving van Grou leest men niet van trekschepen, waarschijnlijk niet omdat het vaarwater in deze omgeving zich hier niet voor leent.
De beurtdienst, voor passagiers en stukgoed, was goed geregeld met vaste tijden en tarieven en die regeling was de taak van de grietman.
In 1635 werd in Grou een veer van Grou naar Leeuwarden en Sneek opgericht. In 1644 werd het reglement nader vastgesteld, in 1691 herzien en in 1711 nogmaals.
Grietman Hans Willem van Camstra schonk de beurtschippers van Grou in 1752 een grote hoorn waarmee één uur vóór het vertrek naar Leeuwarden of Sneek al blazend door het dorp moest worden gelopen. Deze hoorn is nu in het museum in Grouw.

Uit later tijd is zeer bekend het beurtschip "Dorp Grouw", in 1861 gebouwd door Eeltje Holtrop van der Zee als "Ebelina", laadvermogen 18 ton, later, in 1873 omgedoopt tot "Dorp Grouw", schipper Wybe Peekema, die er meteen ook mee aan wedstrijden deelnam en met groot succes, zodanig dat hij in 1880 door "Frisia" werd uitgesloten, "wegens meerdere bekwaamheid".
De familie Peekema was als beurtvaarders in Grou bekend tot ver in deze eeuw. Wybe Minderts Peekema, laatste beurtvaarder, markant persoon, aktief in het sociale leven in Grou, overleed in 1968.
De beurtvaarder was toen al lang verdrogen door vervoer over de weg.

**D. Kofschepen**
Dit waren de grootste schepen uit deze omgeving, gebouwd voor handel en vervoer op de grote wateren en buitengaats. De goederen voor deze schepen waren veelal niet uit Friesland afkomstig, of voor Friesland bestemd.
Vervoer naar en vanuit de stapelplaats Amsterdam was belangrijk. De reis kon gaan naar het zuiden, waar plaatsen aan de kust van Frankrijk, Spanje of Portugal werden aangedaan, en ook naar het noorden, naar b.v. Hamburg of naar de Oostzee naar plaatsen als Narva, Riga, Danzig, Koningsbergen.

Wel werden vaak Friese producten ingeladen maar dan als ballast, b.v. baksten, tegels, dakpannen enz. uit Makkum, Workum of Haringen, welke dan in de Oostzeehavens werden verkocht. Voer men via Amsterdam rechtstreeks van zuid naar noord, dan werd dit "voorbijlandvaart genoemd".

De schippers op deze grote zeeschepen waren groot in aanzien en werden "grootschippers" genoemd.
Deze grootschippers waren weinig in de thuishavens te zien.
De vaart begon omstreeks Sintpieter en eindigde normaal Sinterklaas. Dan overwinterde men in de thuishaven maar grote schepen bleven wel 'n Amsterdam of de Zaanstreek liggen.
De Grouster schippers woonden in die rustperiode bij hun families in Grou, ook al lag hun schip soms elders.
Maar 's winters lagen ook veel binnenschippers ingevroren in Grou, met aan boord de schippersgezinnen. Dokter Eeltje schrijft b.v. in februari 1856 aan Joost:

"Wij hebben hier te Grou omstreeks 60 man varensvolk en dat geeft hier vrij wat ruimte in de wintertijd".
Met "ruimte" zal Eeltje bedoelen levendigheid en dus nering en inkomsten voor de winkeliers.

De Grootschippersgezin bewoonden goedverzorgde huizen. Een voorbeeld van een restant van een dergelijke woning is te vinden in de Wijde Steeg, aan een pand, nu behorend tot "Het Kofschip". Het betreft een ingezwenkte Vlaamse Gevel of "Spaansk geveltsje" met aanzetkrullen, waaronder Anno 1764 en een rijkversierde bekroning met de afbeelding van een kofschip en de initialen MT en JR van schipper en vrouw.

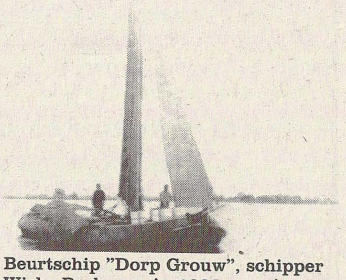
Talrijke namen van schippers komen we verder tegen, b.v. in de grafboeken: 1792: Gabe Lolkes, grootschipper, 1793: Sytse Jeltes, veerschipper, 1795: Durk Gerbens, schipper.
In 1798 sterft schipper Hille Annes Prager in Dinant (?). Het is niet recht duidelijk, maar er wordt gesproken van een ongeluk of zelfs van moord.
Uit het archief van "It Gild" het volgende:

Schipper Anne Hyltsjes Pranger kreeg in 1813, liggend in of varend door Lemmer, een beroerte. Als ziekengeld krijgt hij 4 weken uitbetaald = f 6,-. Hij stierf in 1814, 69 jaar oud. Zijn zilveren penning van It Gild met nummer 99 is bewaard gebleven, nu in het Fries museum.

Omdat de vaart overzee grote risico's met zich meebracht waren de kofschepen bijna nooit eigendom van één persoon.
De eigendom was gesplitst in een gezamenlijke redersonderneming, de z.g. "partenrederij"., Iedere partennemer werd reder genoemd en de reder die de leiding had was de boekhouder of directeur. De parten werden verdeeld tot soms 1/64 ste deel. Veel voorkomend waren 1/4, 1/8, 1/16, 1/32, of veelvouden daarvan, b.v. 7/16, 23/32, enz. Grote reders bij voorkeur parten in meerdere schepen om het eigen risico weer te spreiden.

Met betrekking tot Grou lezen we b.v.:

1791: "Verkoop van 1/32 deel van het schip "Freule Petronella van Camminga", schipper Johannes Harmens Smit, onder directie van Michiel IJsselmuiden".
1797" "Te koop de Grouster boterkorf, varend van Grou naar Amsterdam 52 x 141/2 voet, bevaren door Fokke Ruerdts".
1841: "Het kofschip "Groot Lankum" loopt van de werf van Sjollema te Grou, kapt. De Weerdt".



Beurtschip "Dorp Grouw", schipper Wiebe Peekema, in 1899 op reis naar Sneek.

Binnert Halbertsma, een van de "bruorren", handelde in kuiphout voor botervaten. Het betrof toen nog eikehout, dat óf uit de Oosterzeehavens werd aangevoerd, de Rigase kluften, óf dat Amerikaans eiken was, dat via Hamburg werd verscheept.

Zijn zoon, koopman Hidde Binnerts, had een eigen kofschip waarmee hij zelf het kuiphout vanuit de Oostzee of van Hamburg naar Grou liet vervoeren. Een groot tegeltableau in de hal van de fabriek herinnert nog aan deze kof. "De kof gaat voor de baat uit".

De heenvracht was ballast, b.v. aardewerk uit Makkum of Harlingen.
De kluften werden weer doorverkocht aan talrijke kuipers van botervaten in Friesland en Holland.

**De Grouster werven.**
Grou had een aantal werven, drie zegt Van der Aa, die voor een duurzame werkgelegenheid zorgden.

Niet alleen de werven zelf gaven aan veel mensen werk, naast de werven ontwikkelden zich vele toeleveringsbedrijven als: smederijen, mast- en blokmakerijen, zeilmakerijen, touwslagerijen, enz. Van al die branches had Grou er één of meerdere.

De uitstekende ligging aan het grootscheepvaarwater gaf aanleiding, alleen al in het tegenwoordige Boarnsterhim, tot ontwikkeling van werven en aanverwanten in Warten, Grou en Terherne en daar liepen de nijvere Grousters zeker niet in achter.

vervolg op volgende pagina.