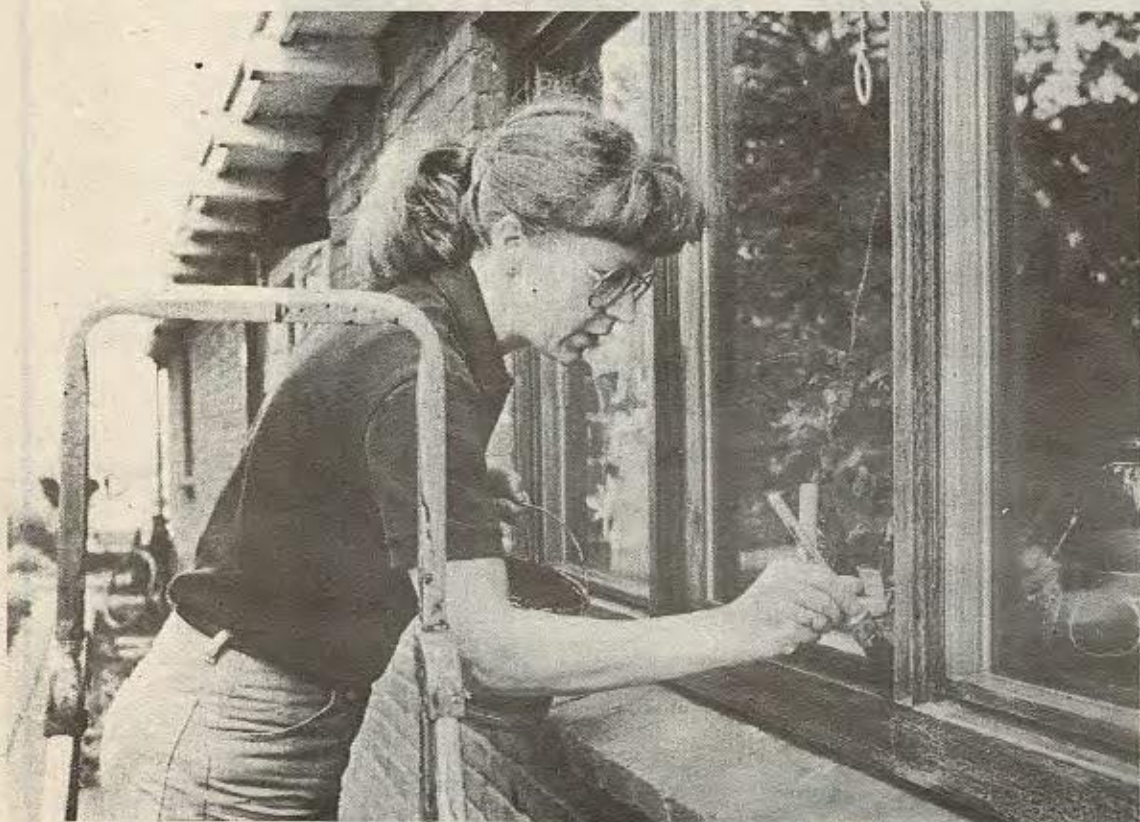
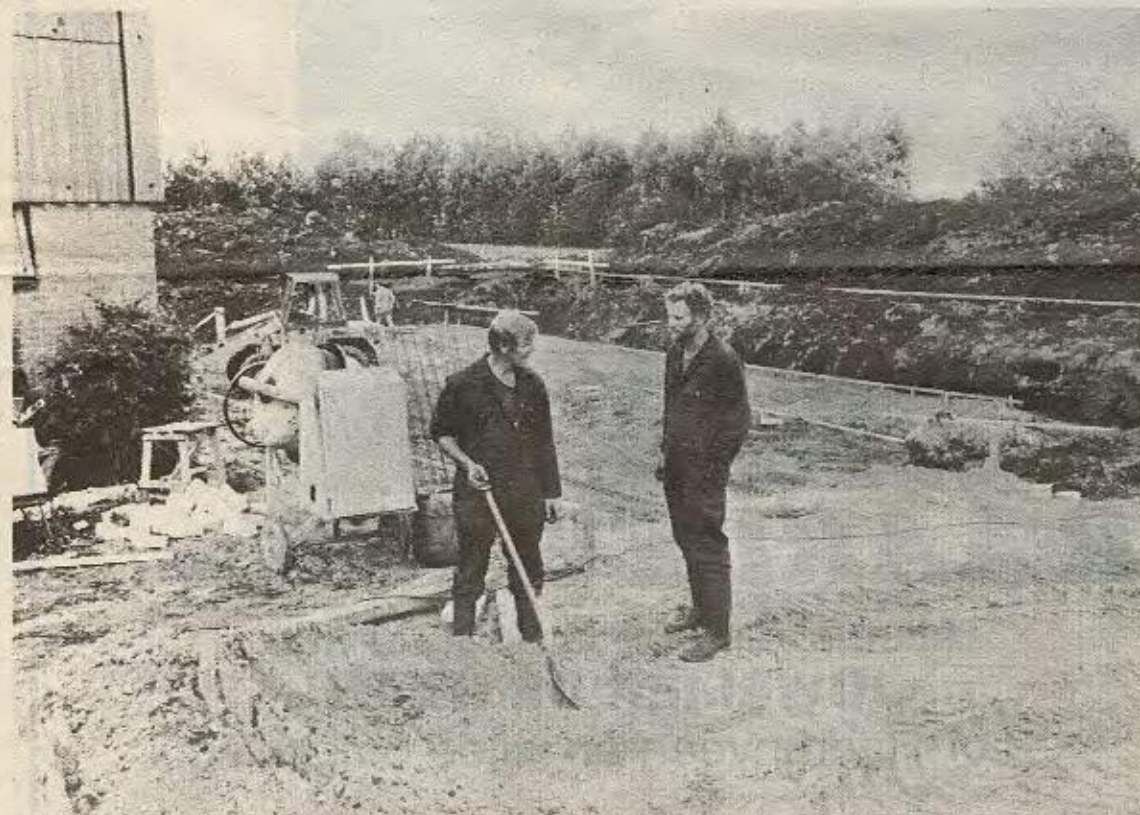


Het eiland de Burd bij Grouw: onvrijwillig leven achter de pont



Hennie Koopmans bezig met het schilderen van de keukenramen.



Extra kosten bij de bouw van een ligboxstal, omdat ze op een eiland wonen. Op de foto de broers Gerrit (links) en AEsge van der Meer.

De 82-jarige Kees Wartena brengt met zijn bootje elke dag vanuit Grouw een bezoek aan zijn zoon Tjeerd op het eiland de Burd.



Voor vijf gulden en vijftien centen brengt de pontwachter een automobilist en zijn passagier naar de overkant van het Prinses Margrietkanaal. Jazeker, een hoge prijs. Eenmaal op het eiland kom je erachter dat de Burd eigenlijk helemaal niet zoveel heeft te bieden. De weg recht door is anderhalve kilometer lang, als je links afslaat kun je met de auto vier kilometer rijden. Dan is het gebeurd. Fietsers maken sinds vorig jaar regelmatig de overtocht over het water de Grêft. Sinds de fietsroute vanaf Grouw naar de Veenhoop over het eiland de Burd loopt, worden zij met een roeischouw overgezet. Veel meer toeristische trekpleisters heeft de Burd niet. Of het zou de Boarch-molen moeten zijn, die kortgeleden is gerestaureerd. Desondanks brengen 's zomers heel wat mensen hun vrije tijd op het vierhonderd hectare grote eiland door.

De vaste bewoners zijn voornamelijk boeren met hun gezinnen. Ze hebben er altijd al gewoond. Sinds het Prinses Margrietkanaal in 1951 officieel voor het scheepvaartverkeer werd opengesteld, is de Burd in tweeën verdeeld. Het ene deel ligt nog aan het vasteland van Grouw vast; daarop staat nu de camping. De vierhonderd hectare land, dat toendertijd nog de Burd heette, was vanaf de Tweede Wereldoorlog alleen per boot bereikbaar. In de eerste oorlogsjaren was men druk bezig met het graven van het veertig meter brede kanaal.

Tot 1960 moesten de bewoners zich maar redden met de oversteek naar het vasteland. Met pramen en schouwen gebeurde dat. In dat jaar kwam er een pont. Sindsdien zijn de eilanders afhankelijk van de drie pontwachters, die van 's morgens zeven tot 's avonds elf dienst doen. De ongeveer zeventig bewoners van de Burd ervaren de veer eigenlijk alleen maar als lastig. Ze wonen „achter de pont”, zoals ze dat zelf omschrijven, maar vertellen er direct bij dat het op den duur wel went. Als je eenmaal achter de pont woont, ben je ervan afhankelijk. Niemand is dat graag. Als de bewoners 's avonds naar een feestje of vergadering gaan, dan kijken ze om tien uur alweer op het polshorloge, want de pont vaart tot elf uur.

In het weekeinde ligt het iets gunstiger. Feestneuzen, congresgangers, stappende scholieren en vergaderende plattelandsvrouwen kunnen dan een afspraak met de pontwachter maken. Die vaart 's nacht van half twee tot twee uur op verzoek nog een keer extra. Op zaterdag en zondag heeft slechts een pontwachter dienst. Twee van de drie pontwachters wonen op de Burd zelf. Dat zijn Henk de Jong (52) en zijn zoon Cathrinus (25), die sinds kort de heer Piet van der Heide (36) uit Beetgummolen als nieuwe collega hebben.

De pontwachters zijn in dienst van de gemeente, die de pont destijds voor het symbolisch bedrag van een gulden van de boeren heeft gekocht. Of eigenlijk van de coöperatie De Burd, waarin de veehouders zijn verenigd en die zo'n beetje als een vereniging voor dorpsbelang functioneert. Aan het eind van de vijftiger jaren vonden de boeren het te gortig om nog langer van een pont verstoken te blijven. Zelf legden ze een paar ton op tafel, omdat de gemeente er geen geld in wilde steken. Ook de woningen van de pontwachters zijn door de coöperatie be-

taald en datzelfde geldt voor de nachtelijke uren, die de pontbazen in het weekeinde draaien.

„Wy wolle withoe graach dat de pontbazen by ús op it eilân wenje. Hja meitsje dan part út fan ús mienskip op de Burd”, vertelt Gerrit van der Meer (39), die als veehouder bij de coöperatie is aangesloten. Samen met zijn twee jaar oudere broer AEsge heeft hij een maatschap. Voor de eilanders is het belangrijk dat de pontwachters gemakkelijk zijn te bereiken. In het geval de dierenarts, dokter of brandweer 's nachts moet komen, kunnen zij direct in actie komen. Zouden ze elders wonen dan kan dat problemen opleveren.

In de tijd dat de Burd nog aan het Grouwster vasteland zat, waren die problemen er niet. „Wy binne einliks de twadde generaasje dy't er de dupe fan is”, vindt Gerrit van der Meer. Aanvankelijk bemoeide de gemeente zich niet met de eilanders. Jaren nadat het Prinses Margrietkanaal was gegraven, praatte men over de aanleg van een brug over de Grêft, een van de kanalen die de Burd omsluiten. Verder zijn dat het Biggemeer, Trijehúster Feart, Wijde Ee en Pikmeer. Die brug over de Grêft is een hele poos onderwerp van gesprek geweest, maar hij kwam er niet. Wel een kleine pont van zeven ton.

Tot die tijd moesten de bewoners van de Burd zich maar redden. Boeren vervoerden hooi, mest en koeien met een praam. Melkbussen werden met de boot opgehaald, terwijl de bewoners met een roeischouw de oversteek over het Prinses Margrietkanaal maakten. Momenteel liggen er twee roeiboten, waarmee eilanders buiten de uren dat de pont vaart de oversteek kunnen maken. Daardoor blijft in ieder geval aan een zijde van het kanaal een bootje liggen, dat weer door anderen kan worden gebruikt. Dat betekent wel dat een verlate bewoner van de Burd drie keer het kanaal moet oversteken, voordat hij de overkant heeft bereikt. Vooral 's winters is dat geen pretje.

De komst van de kleine pont in 1960 was een verbetering, maar nog lang niet ideaal. Hiermee kon hooguit zeven ton vracht worden vervoerd. De nieuwe pont, die in 1977 werd aangeschaft, heeft een laadvermogen van 25 ton. Een hele vooruitgang, want toen kon ook de zestien ton wegende melktankauto worden overgezet. Tot die tijd kwam de melkboot langs. Toch is de nieuwe pont nog niet zwaar genoeg.

„Mei it boatsje folle hurder as op'e fyts”

want boeren kopen liever in het groot in en de zware bulkauto's bijvoorbeeld kunnen niet worden overgezet.

De gebroeders Van der Meer ondervinden met de bouw van hun nieuwe ligboxstal eigenlijk ook alleen maar hinder van de pont. Een vracht stenen van dertig ton kon niet in een keer worden overgezet. De vrachtwagenlading moest worden verdeeld in kleinere porties en dat betekende voor het bouwbedrijf extra werk. Bij het betonstorten liepen de broers een week achterstand op omdat de pont wegens een defect een dag uit de vaart was. Daardoor bleven de cementwagens op de vastewal staan. Al met al kost het heel wat extra. Volgens de gebroeders Van der Meer komt bovenop de bouwsom van een half miljoen een bedrag van zeker dertigduizend gulden. Dat hoefde niet te worden betaald als de ligboxstal op het vasteland werd gebouwd.

„Wy hawwe yn't ferline wol besocht om earne oars in pleats te krijen”, vertelt Gerrit van der Meer. De nadelen wogen niet tegen de voordelen op en de beide broers wilden wel vertrekken. Nef zoals in de loop der tijd meer boeren opgehouden zijn. Van de zestien zijn er nu elf veehouders over, die op in totaal acht bedrijven werken. Toch zijn de gebroeders Van der Meer gebleven, niet in het minst omdat ze altijd op de Burd hebben gewoond. Deze zomer konden ze hun veertig hectare grote bedrijf uitbreiden met 29 hectare grasland van een overleden buurman. Als gevolg van ziekte had deze man de laatste jaren niet zo intensief geboerd, waardoor bij de invoering van de superheffing zijn quotum melk lager was dan het had kunnen zijn. Het gevolg is dat de gebroeders Van der Meer ondanks de uitbreiding niet veel meer mogen melken. Desondanks verwachten ze best uit de voeten te kunnen met de zeventig hectare weiland, die ze nu hebben.

Niet alleen boeren ondervinden hinder van de pont over het Prinses Margrietkanaal. Ook hun echtgenoten vinden het lastig om op een eiland te wonen. Vijfeneenhalf jaar geleden verhuisde Hennie Koopmans vanuit Nieuwebildtdijk naar het eilandje bij Grouw. Ze trouwde met Auke Koopmans (31), die op de boerderij waar hij was geboren bleef werken. Een hele overschakeling: van het vlakke land onder de Waddenzee naar een eiland in het lage midden van Friesland. „It is wel in groot ferskil met die pont, mar it went”, zegt Hennie Koopmans. „Je wete nou niet beter”.

Boodschappen haalt Hennie Koopmans eens per week. Ze heeft grote hekel om elke dag naar de winkel te gaan. Vandaar dat ze een grote diepvrieskist aanschafte. In de kelder staat desnoods voor vier weken eten. Wel brengt ze haar vijfjarige zoon Simon elke dag naar school. Op dit moment is ze de enige moeder met een kind op de kleuterschool en dat betekent dat ze alleen moet rijden. Anders rijden de moeders bij toerbeurt.

Het isolement van het eiland voelen de vaste bewoners niet zo zeer. Er is genoeg te doen. Eenmaal per jaar komen de vrouwen bijel-

kaar voor een gezellig buurpraatje. Het jaarlijks dorpsfeest in Grouw zorgt voor verstrooiing. En de mannen hebben regelmatig vergaderingen van de coöperatie of andere bijeenkomsten. Veel moeite heeft Auke Koopmans er niet mee. Hij staat 's morgens al om half vijf op en werkt elke dag gemiddeld vijftien uren. Het werk op de boerderij neemt zo'n beetje zijn hele dag in beslag.

's Zomers zorgen toeristen voor extra drukte op het eiland. Op een veldje bij de boerderij van de familie Koopmans staan twee caravans, die worden bewoond door mensen uit Pijnacker en Purmerend. De Burd telt bovendien ongeveer dertig tweede woningen, woonschepen of recreatieboerderijen. Veel dagjesmensen of gasten van de camping aan de andere kant van het Prinses Margrietkanaal maken 's zomers de oversteek met de pont. Sportvissers zijn het, maar ook mensen die alleen voor rust en natuur komen. Burdbewoners zien niet veel voordelen aan het wonen op een eiland, maar de rust en natuur waarderen ze over het algemeen ten zeerste. „It kin hjir winters sa ferhipte moai wêze”, vertelt Auke Koopmans.

Tjeerd Wartena weet zich wel heel andere winters op de Burd te herinneren. De 51-jarige veehouder herinnert zich de tijden dat het eiland was verdeeld in elf kleine polders en onvoldoende was om dijkt. Bij hoog water stroomde een deel van de Burd onder. Veel erger was de winter van 1979. De melktankauto kon niet rijden omdat de sneeuw huizenhoog was opgejaagd. De boeren waren genoodzaakt hun melk weg te laten stromen. Toen dat bij Plaatselijk Belang in Grouw bekend werd, ging de secretaris met een geluidswagen het dorp in om sneeuwruimers te charteren. 's Middags zag het zwart van de mensen, vertelt de heer Wartena. Na een paar uren kon de tankauto weer op pad. Nu staat er op het eiland een kleine melktank, die in nood dienst doet.

Net als de overige veehouders vindt Tjeerd Wartena het eigenlijk alleen maar lastig om eilander te zijn. Niet alleen voor zijn vrouw, die eenmaal in de twee weken alle boodschappen in huis moet halen, maar ook voor zijn bedrijf. Als hij op de vrijdagmarkt in Leeuwarden een paar van zijn koeien wil verkopen, dan moet hij ze de avond ervoor om pakweg zeven al met de veehandelaar meegeven. Dat is veel te vroeg, vindt Wartena, want hoe langer de dieren onderweg zijn, hoe slechter het voor ze is en hoe lager de prijs wordt. Dat is een van de nadelen als je achter de pont zit, vertelt Wartena.

Een ander probleem is dat je met de pont langer onderweg bent. Vandaar dat Wartena's vader, de 82-jarige Kees Wartena, met zijn motorbootje vanuit Grouw naar de Burd komt. Elke dag zoekt hij zijn zoon op. „Ik kin dan folle flugger as mei de fyts. Myn boatsje kin wol tweintich kilometer yn'e oere. Ja blinder, ik ha de plysje ek alris efter my oan hân”, vertelt de monter Kees Wartena.



Auke Koopmans en zijn vijfjarige zoon Simon.



Pontwachter Cathrinus de Jong

Tjeerd Wartena.

