



Veerhaven Zwarte Haan
en
veerdienst 1932-1948 Ameland – Zwarte Haan
van
Olivier en Van der Geest



Inleiding

Het is nu 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 verkopen 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 artikel gaat het specifiek over de veerdienst in de jaren 1932-1948 van Olivier en Van der Geest en over de aanmeerplaats bij Zwarte Haan.

De veerdienst

De ondernemers, en tevens zwagers, Anne Olivier en Epke van der Geest begonnen op 15 mei 1930 een geregelde veerdienst Nes-Holwerd. De aanleiding daarvoor waren de hoge prijzen die de Rijksveerdienst, geëxploiteerd door de firma Wagenborg, in rekening bracht. 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.

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'.

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'. 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'. Waterschap Het Nieuw Bildt heeft toestemming gegeven om aan te leggen aan de steigerplaats op de Zwarte Haan.

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. Het zijn de Gebroeders Bruin die dan ook een veerdienst op Zwarte Haan openen. Maar die krijgen een conflict met Olivier en Van der Geest. Die eisen alleenrecht. In de krant staat 'Deze ondernemers treden bruto tegen hen op'. Gebroeders Bruin stelden dat zij, van vader op zoon, al meer dan 70 jaar aanmeerden op Zwarte Haan. De voorzitter van de gemeenteraad vermoedde dat de kwestie zich wel zal oplossen 'nu Holwerd weer vrij is'.

Wat die laatste opmerking betreft: tijdens één van de rechtszaken 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.

En dan heeft er nog enkele dagen een Amsterdamse boot gevaren. 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 geen Amelandse onderneming geweest voor zover bekend is.

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

Tot de oorlogsjaren werd er op Zwarte Haan gevaren. Tijdens de oorlogsjaren werd de veerdienst naar Zwarte Haan verboden. Zelf maakten ze er af en toe wel gebruik van. Pas in 1947 vinden er weer een paar veerdiensten plaats. Volgens de dienstregelingen slechts zes. Op 4 juli 1947 verschijnt er een bericht in de Leeuwarder Courant *'... voor het eerst na de oorlog...'*. Dat bericht is overigens niet helemaal correct. De vrachtdienst is al eerder hervat, en toen werden er ook al passagiers meegenomen. 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 een tweetal bronnen zou de laatste dienst uitgevoerd zijn op 30 juli 1947. In de laatste dienstregeling werd echter ook nog 31 juli genoemd. Maar ook in juni 1948 werd er nog geadverteerd voor een reis op 6 juni en op 4 en 5 juli. 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 het jaar 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 een advertentie die verschijnt in de Noordelijke dagbladen. Daarin werd met grote letters vermeld *'Reist uitsluitend per Rijksveerdienst'* en *'met speciale passagiersboten, uitgerust onder toezicht van de Scheepsvaart-inspectie'*.

De schepen:

Olivier en Van der Geest hebben één veerboot in eigendom gehad en dat was de Friesland. De Friesland was eigenlijk een vrachtschip van 19,21 meter lang en 4,07 meter breed met een waterverplaatsing van 50 ton. Het schip was gebouwd in 1930.



De bovenstaande foto laat zien dat het als vrachtschip gebouwde schip overvol met passagiers is wat, naar de huidige maatstaven, als een zeer onveilige situatie zou zijn beoordeeld. De gevolgen bij brand en/of zinken van het schip zouden immers niet te overzien zijn.

Wegens de grote toestroom van passagiers werden er in de zomerseizoenen schepen bij gehuurd. In de eerste twee jaren was dat het schip met de naam Willi (vaak ook geschreven als Willy). Een motorschip, gebouwd in 1928, van 22,3 meter lang en 5,27 meter breed en een waterverplaatsing van 109 ton. Het schip werd gehuurd van Van Diepen, een bekende scheepsbouwer in Groningen.



Op het schip was een opbouw gemaakt zodat passagiers droog konden zitten. Als het schip in de herfst weer terug ging naar de eigenaar, dan werd de opbouw tijdelijk gestald in de schuur van Jeppe Groenewold in de Ballumerbocht.

Overigens waren er wel plannen om een nieuw passagiersschip te laten bouwen. Dat kunnen we concluderen uit een bericht in de krant 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 60000,-- neemt vastere vormen aan...'*. In de archieven hebben wij echter verder niets terug kunnen

vinden van deze plannen.

Naast deze schepen werden nog gehuurd:

- de Noordster, werd genoemd door Joop Fokkema in het interview op Radio Eenhoorn. *'...het was de eerste keer dat ik meeging....met de Noordster'*, en wordt ook bevestigd door een advertentie in de Bildtsche Courant van 11 juni 1935.
- de Ideaal: werd vermeld in een artikel in de Leeuwarder Courant van 11 augustus 1934

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

Van de veerboden Ameland en Waddenzee, op onderstaande foto's, wordt ook wel verondersteld dat die gevaren hebben van Ameland naar Zwarte Haan. Echter dit waren Rijksveerboden en die hebben nooit op Zwarte Haan gevaren. De aanlegsteiger die op één van de foto's is zijn te zien is ook niet bij Zwarte Haan.



De aanmeerplaats te Zwarte Haan.

Op deze satellietfoto van de huidige situatie is in de cirkel met zwarte strepen aangegeven waar werd aangemeerd.



Dit werd 't Hoekje genoemd. Als je er nu komt staat er nog een (deels beschadigd) hek van betonnen palen met daartussen buizen. Die is aangelegd toen de veerdienst in gebruik werd genomen. Vanaf de zeedijk liep er een bestraat dijkje langs deze palenrij. In het verlengde daarvan en haaks daarop was de aanmeerplaats.

Dat was een stenen zomerdijk. Van Zuid naar Noord bestond deze uit een houten palenrij met aan de binnenkant balstenen en bestrating. Van Oost naar West bestond deze uit een betonnen keerwand met aan de buitenkant een talud van basaltblokken en aan de binnenkant bestrating. Restanten ervan zijn nog te vinden onder een laag van 50 cm slib. Deze zomerdijk liep toen ver door naar het Westen. Het gemaal met afwateringskanaal, te zien op de satellietfoto, was er toen nog niet. Er was al een kleine aanlegsteiger die o.a. door de gebroeders Kuiken werd gebruikt. In eerste instantie is deze verbeterd maar was niet geschikt om veel goederen in en uit te laden en de vele passagiers veilig van en aan boord te krijgen. Daarnaast moest er een stevige meerpaal komen. Daarvoor werd een dikke boom, een iep, omgezaagd bij Johannes de Vries, landbouwer, aan de Noorderweg (nu Stadhoudersweg) te St. Annaparochie. Hij was familie van Olivier. Deze dikke boom is op een afstand van 1,50 meter van het talud geplaatst. Er zijn ook direct plannen gemaakt om een grotere en veiliger aanlegsteiger te bouwen. Die moet eind 1932/begin 1933 zijn gebouwd.

Onderstaande foto's zijn de enige foto's van de aanlegsteiger die een dubbele oploop had en was aangelegd over het talud van het dijkje van Oost naar West.



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. Later is de aanlegsteiger verwijderd, maar ook daar is helaas niets van terug te vinden in de archieven.



De meerpaal heeft er nog lang gestaan maar uiteindelijk is ook deze door de weersinvloeden verrot en verdwenen.

Het vervoer van goederen, vee en passagiers

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.

Zij voeren 1 x per dag maar in de zomermaanden werden er 5 dagen dubbele diensten gevaren. Met twee schepen werden er soms wel eens 200 passagiers vervoerd. Het vaarschema was volledig afhankelijk van eb en vloed. Ze moesten bij hoog water aankomen en vertrekken. 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 f 0,20 worden betaald.



Over het vervoer van vee 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. Het vee stond over het algemeen aan dek. Dat was wel eens lastig met paarden die schichtig werden bij slecht(er) weer. Epke van der Geest stond dan bij het paard om het rustig te houden.

Over het wegvervoer van personen naar en van Zwarte Haan is veel strijd gevoerd. De eerste die een vergunning voor een busdienst kreeg was Gerben Dijkstra, bijgenaamd klaine Germ, van de B.A.B.O. (Bildtse Autobus onderneming). Maar er waren meer kapers op de kust o.a. De Jong uit St. Annaparochie. Voor verschillende trajecten werden vergunningen afgegeven. Vier Friese autobusondernemers hebben zelfs een kort geding aangespannen tegen Olivier en Van der Geest die via klaine Germ een busdienst organiseerden van Groningen naar Zwarte Haan. Men was van mening dat deze dienst zonder vergunning werd uitgevoerd. President van de Rechtbank te Groningen 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 een maandag een bus van klaine Germ, 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 tegen, met passagiers vanaf Zwarte Haan. Ook daar werden de passagiers gelast uit te stappen. Ook de Nederlandse Spoorwegen hadden bezwaar aangetekend tegen de buslijn Leeuwarden-St. Annaparochie. Zij waren van mening dat er voldoende reisgelegenheid was met de trein op dit traject.

Tot slot

Het is gebleken dat de veerdienst voor heel wat drukte heeft gezorgd op Zwarte Haan. Van heinde en ver kwamen de passagiers, lopend, fietsend of met de auto of autobus naar Zwarte Haan om met de boot naar Ameland te gaan. Daarnaast was er ook nog de drukte van vrachtauto's die goederen voor Ameland afleverden. Natuurlijk, de autobussen en vrachtauto's waren kleiner dan tegenwoordig maar toch. Het was een gezellige drukte, soms leek het wel een *‘volksoploop’*. Op zomeravonden, als de boot aankwam gebeurde het wel dat er een platte wagen werd gehaald en daarop een accordeonist kwam om te spelen. Ooggetuigen vertelden over veel gezelligheid. En natuurlijk werd er ook verdiend. In de eerste plaats door Berend van der Zee van het café De Zwarte Haan. Epke van der Geest zei daarover in een interview: *‘Berend van der Zee was een echte paardenman, en ook zijn broer. 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 dat hij door de toeloop van de mensen die 's avonds bij het aanleggen van de boot keken, hij het druk had in zijn café. Hij kon het ongeveer zo becijferen dat wat hij aan de aardappels verloor kon hij die zomer weer verdienen aan de gasten’*. Daarnaast had hij ook de stalling van fietsen en auto's. Ook de Hemkes-mannen profiteerden ervan. Die hadden ook een hok en met een bord aan de muur met *‘bergplaats voor rijwielen en auto's’*. Zij hadden ook nog een winkeltje/loketje met o.a. snoepwaren. Het was allemaal heel sober maar men kon er toch een paar centen mee verdienen

Door dichtslibbing van 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 een alternatief. Ook Zwarte Haan kwam daarbij weer in beeld, soms serieuze plannen maar vaak was het meer *‘de wens is de vader van de gedachte’*.

Krantenkoppen met: *‘Nieuwe toekomst voor Zwarte Haan?’*, *‘Nieuwe aanlegsteiger bij Zwarte Haan’*, *‘Bildtse ondernemers willen strand bij Zwarte Haan’*, *‘Bildtkerts willen veerboot van Zwarte Haan naar Ameland terug’*, *‘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.

Vooralsnog gaat Zwarte Haan de geschiedenis in met ooit een veerhaven aan het Wad.

Colofon

Bij de Stichting Bildts Aigene is de vraag neergelegd om informatie. Hoewel die beschikbaar was, was dit verspreid en/of onvolledig. Daarom is een onderzoek ingesteld en is alle beschikbare informatie verzameld, beoordeeld en aangevuld. Het daaruit vloeiende onderzoeksrapport is de basis van dit artikel.

St. Annaparochie, 4 februari 2022

Stichting Bildts Aigene

Theun Bouma en Jan Keizer