

Amelander Beurtvaartbedrijf Gebroeders Bruin 1864-1976

# Een rijk leven maar een arm bestaan

Door Corine Nijenhuis

Eigenlijk kun je zeggen dat Beurtvaartbedrijf Gebroeders Bruin is ontstaan dankzij de zee. Die zorgde dat er een schip aanspoelde op het strand van Ameland, in het zuidwesten, vlakbij het dorp Hollum. Het was 1864. Het houten zeilschip werd gevonden door Gerrit Bruin. Hij sleepte hij het tot achter de duinen, waarna het, volgens de regels van de strandvonderij op Ameland, zijn bezit was geworden.

Nadat hij het zeilschip had opgeknappt, besloot hij een beurtvaardiensdienst te beginnen. De eerste in de geschiedenis van Ameland.

Gerrit Bruin kwam niet uit een schippersgeslacht. Zijn vader, Cornelis Alkes Bruijn, was stropoter op Vlieland. Cornelis was in het tweede decennium van de 19de eeuw naar Ameland verhuisd. Gerrit was een kind uit het tweede huwelijk en had zijn hele leven op het eiland doorgebracht. Hij was 42 toen hij het beurtvaartbedrijf begon, dat vier generaties in de familie zou blijven. Zeilervaring had hij niet, maar van het tij wist hij alles. Als eilander was hij gewend dat het ritme van de zee het leven bepaalt. 'Het getij gaat zijn keer en wacht op prins noch heer', verwoordde zijn achterkleinzoon het een eeuw later.

## 'Ijzer zinkt'

Het houten zeilschip voer van Ameland naar Amsterdam en terug. In het bescheiden ruim lagen goederen voor families in de hoofdstad. De tocht duurde soms wel drie weken. Dan keken de eilanders reikhalzend uit naar Gerrits terugkeer, want de retourgiften waren meer dan welkom. Ameland was een arm eiland, de mensen konden zichzelf amper bedruipen. Hun kleine stukjes land leverden nauwelijks meer op dan nodig was voor eigen huishouden, wat resteerde van de melk van één koe was niet genoeg om te verkopen. Gerrits zoon Hans kwam direct na de lagere school aan boord. Hij leerde het vak. Niet alleen het varen, ook afrekenen met klanten. Daarvoor moesten ze in Amsterdam de huizen langs. Tegen de tijd dat Gerrit wilde stoppen, was zijn zoon een doorgewinterd beurtshipper. Hans nam een knecht in dienst, samen met Wijnand Visser voer hij op de hoofdstad. Langzaam werd het drukker. Zo druk dat Hans op zoek ging naar een groter schip. Hij liet zijn oog vallen op een kaan.

Wijnand spartelde tegen. Want de kaan was van ijzer, en 'iezer zinkt' wist de knecht. Dat zijn onheilsoorspelling niet het schip, maar zijn schipper zou raken, kon hij niet voorzien. Ze voeren jaren samen, toen Hans, tijdens de overtocht op de Zuiderzee, niet terugkwam van dek. Hij was overboord geslagen en verdrinken.

## Meer melk

Hans liet een gezin met 10 kinderen achter. Gribbert, Gerbrand, Cornelis, Klaas en Ane namen het beurtvaartbedrijf van hun vader over. Nadat Gribbert was verhuisd

naar Amsterdam, besloten de vier overgebleven broers een tweede schip aan te schaffen, want er kwam steeds meer vracht.

Met de koop van de Trijntje-Anna, een zeiltjalk, werd het mogelijk twee keer per week de beurtdienst te onderhouden. Dat was nodig, want op Ameland waren de boeren gaan samenwerken, waardoor er meer melk werd overgehouden. In alle vier de Amelander dorpen stonden zuivelfabrieken. Kaas en boter werden door Gebroeders Bruin via Harlingen naar Leeuwarden gevaren om te worden afgeleverd bij de Coöp Condensfabriek. Op de terugtocht lag het ruim vol bouwmaterial, steen- en eierkolen en turf. De brandstof liep zo goed, dat de broers naast hun beurtvaartbedrijf een brandstoffhandel begonnen.

## Droogvallen

Maar al gingen de zaken naar wens, altijd was daar de zee om rekening mee te houden. De schepen lagen op de rede bij Hollum, een haven was er niet. Er werd geladen en gelost bij laagwater, de vracht werd met paard en wagen over het zand getrokken. Om over zandplaat Abt te komen, was het zaak met halfij te vertrekken. Desondanks lag ook de Alfit eens een week lang vast. In de winter was er de vorst. Zolang het kon werd er gevaren. Soms ging dat mis: tijdens de winter van 1929 kwam Trijntje-Anna vast te zitten in kruierend ijs. Het duurde dagen voordat ze weer loskwam. Wanneer heel de Waddenzee bevroren was, ging de vracht met sleef over het ijs. En één keer een groep rouwenden, te voet, naar een overleden familielid op Ameland. Zij werden begeleid door Gooi Visser, hun neef uit het beurtvaartgeslacht. De voettocht duurde zes gewaarlijkke uren.

## Motorschepen

Uiteindelijk raakten de zeilschepen versleten. De broers vervingden ze voor nieuwere: eerst tjalk Broedertrouw, vervolgens tjalk Neerlandia, beiden gemotoriseerd. Ook de beurtvaarders wisselden van samenstelling: nadat Gerbrand overleed, voeren diens zoon Hans en neef Gooi mee als vaste schipper en knecht. De ruimen lagen vol kunstmeest, levensmiddelen, veevoer en bouwmaterialen.

Tijdens WOII werd er gewoon doorgevoerd. De broers moesten wel. Al vonden ze het vreselijk om het prikkeldraad waarmee de Amelander duinen werden afgezet, op hun schip naar het eiland te moeten brengen. Maar allen



De Broedertrouw in Harlingen bij bouwstoffenfirma Haitma. Links Cornelis Bruin, rechts Gooi Visser. 1954. (Foto collectie familie Bruin)

zaten in het verzet. Al vertelden ze elkaar niet wat ze deden, om gevaar op ontdekking te voorkomen. Behalve bij het transport van onderduikers. Allemaal kenden ze de Amelanders die terugkeerden naar hun geboortegrond, om deportatie te voorkomen. Meer dan eens verstopten die zich in het vooronder van de tjalk, terwijl de Duitsers het ruim controleerden. Dan stonden de gebroeders Bruin allemaal even uitdrukingsloos over de zee.

## Toerisme

Na de bevrijding trok de beurtvaart aan. Al was het aanvankelijk lastig varen op het wad. Nergens waren verlichte boeien. De schippers losten het probleem op door op vuilnisbelten gevonden witte, lekke po's op staken te plaatsen. Die dienden als baken in het donker.

Met de economie trok het toerisme aan. Vakantieangers kwamen naar Ameland met de veerboot. Hun tenten en fietsen werden door Beurtvaardiensdienst Gebroeders

Bruin vervoerd, en door de collega's van de Nesser beurtvaart.

Vanaf de jaren '60 begon de NAM te boren naar olie en aardgas. De beurtvaart kreeg volop werk, waaronder een lading buskruit. Intussen was tjalk Neerlandia vervangen door luxe-motor Alfit. Broedertrouw zou worden vervuld voor een Katwijk. Juist voordat de koop rondkwam, verdrinkte de jongste zoon van Ane. Het schip werd naar Hans-Gerrit vernoemd.

## Eeuwfeest

Intussen voer ook de vierde generatie. Bertus, Gerbrand en Jaap, zonen van Cornelis en Ane kwamen in het familiebedrijf. In 1964 werd het eeuwfeest van Beurtvaartbedrijf Gebroeders Bruin groots gevierd in herberg De Zwaan in Hollum. Het waren goede tijden. Toerisme kwam op, de horeca volgde. In naam van het familiebedrijf zette Cornelis een handel in bieren en frisdranken op. De teloorgang kwam met de pont van Wagenborg. De veersche-

pen werden steeds groter. Toen ze eenmaal vrachtwagens konden vervoeren, werd de beurtvaart ingehaald; daar kwam steeds minder werk. Eerst nog zocht het familiebedrijf het in alternatieven: varen met Duitse kindergroepen, sportvistochten op het wad. Maar het bracht te weinig op om verder te kunnen. Uiteindelijk ging Gerbrand varen bij Wagenborg, Jaap bij Rijkswaterstaat en kocht Bertus een eigen sportvisserijschip. Gooi stopte in 1976. Hij vond werk op het eiland en voer, vrijwillig, voor de Amelander reddingsbrigade.

De laatste die stopte was Hans. Dat er na 112 jaar een einde kwam aan het familiebedrijf vond hij spijtig. Wel was hij nuchter waar het de beurtvaart betrof. 'Het is een rijk en vrij leven, maar een arm bestaan.' Of, zoals Gooi's dochter Sjoukje het nu formuleert: 'We hadden dan wel brood, maar boter en beleg waren er te zoeken.' Om eraan toe te voegen: 'Desondanks zijn we niets tekort gekomen.'