

# **parate post**

KAMPEN - URK - ENKHUIZEN



Onder redactie van  
A. van Urk - T. de Vries

PARATE POST





# PARATE POST

onder redactie van  
Albert van Urk  
en  
Tromp de Vries

Deel X in de serie Urker Uitgaven, 1986



## *Parate Post*

*Het eiland Urk, belaagd door zee en winden,  
geslagen in de boeien van het ijs,  
was niet voor iedereen gemakkelijk te vinden,  
't gaf zijn alleen-zijn niet zo haastig prijs.*

*'t Was een karwei het eiland te bereiken,  
maar het gelukte de parate Post  
die vaardig en gereed niet weten wou van wijken,  
al heeft het haar veel zorg en strijd gekost.*

*'t Isolement is nu allang gebroken  
en storm of ijs geen barrière meer,  
maar, nòg wordt van die oude tijd gesproken  
nòg denkt men aan de noden van weleer.*

*Wij hebben in dit boekje opgeschreven  
wat ons bekend werd van de moeite en moed  
van hen die op het eiland moesten leven  
en brengen aan de post een hulde-groet.*

© Stichting Urker Uitgaven.

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

# Inhoud

|                                                   |     |
|---------------------------------------------------|-----|
| Inhoud .....                                      | 5   |
| Woord vooraf .....                                | 7   |
| De pre-postale periode .....                      | 9   |
| De postschuit vaart uit .....                     | 13  |
| Hoe de post de boot in ging .....                 | 17  |
| Zeer ijselijk postvervoer .....                   | 25  |
| Drie witte winters .....                          | 53  |
| Het einde van de „Geusau” .....                   | 91  |
| Post tussen de wielen .....                       | 95  |
| Van draad en kabel .....                          | 101 |
| Van bestelhuis tot postkantoor .....              | 105 |
| Een post bij de post .....                        | 111 |
| Post en politiek .....                            | 123 |
| Een lading prentbriefkaarten .....                | 127 |
| Urk postaal .....                                 | 129 |
| De post in de Noordoostpolder .....               | 135 |
| Verse broodjes en telegrammen .....               | 139 |
| Van Schokker moppen en de Zeeuwsche Courant ..... | 145 |
| De post in vogelvlucht .....                      | 149 |
| De post heden ten dage .....                      | 153 |
| Verantwoording .....                              | 158 |





## Woord vooraf

Wanneer je op Urk loopt en je dwaalt door de gloppen dan lijkt het net of de tijd hier halt heeft gehouden. Je gedachten dwalen eveneens en welhaast automatisch af naar vroegere tijden. Of dat nu komt door de typische huisjes met houten topgevel, de klederdracht of mijn nostalgische inslag laat zich moeilijk raden. Een antwoord op die vraag is ook niet zo interessant. Wel is het interessant te weten of het beeld van hoe het leven nu is en hoe het vroeger was bewaard zal blijven voor de toekomst.

Urk neemt voor wat betreft het postvervoer een unieke plaats in. Aansprekend zijn wellicht de verhalen tijdens barre winterse omstandigheden, waarbij alles in het werk werd gesteld om de postverbindingen te handhaven.

Op Urk houdt de Stichting Urker Uitgaven zich bezig met het publiceren van boeken die betrekking hebben op het volksleven, de taal, cultuur, en geschiedenis van het voormalige eiland en het Zuiderzeegebied.

Deze stichting ben ik dan ook veel dank verschuldigd voor de wording van dit boekje. Wat eens begon als een gedachten-spinsel is nu werkelijkheid geworden. De postale historie is opgetekend en zal naar ik verwacht de post dichterbij de bevolking brengen.

In het voorwoord voert het te ver om allen die aan dit boekje hebben meegewerkt te noemen; de waardering is er echter niet minder om. Wel wil ik met name noemen de heren De Vries en Van Urk van de Stichting Urker Uitgaven voor hun bijdrage. Ook wil ik zeer zeker Jacob Korf bedanken voor zijn enthousiasme en inspanningen.

Ik hoop dat u als lezer veel genoeglijke uurtjes lees- en kijkplezier aan dit boekje mag beleven.

Urk, 19 september 1986  
De directeur Ptt post Emmeloord

Jeppe Teensma



## *De pre-postale periode*

In de tiende eeuw wordt het eiland Urk voor de eerste keer in bekend gebleven documenten genoemd. Kloosters in Keulen en Hoog-Elten hebben dan rechten op het eiland en ook het klooster van Stavoren heeft er wat te zeggen. De broeders uit dat laatste klooster konden het eiland gemakkelijker bezoeken dan die uit de eerst genoemde plaatsen. Reizen was in die tijd geen sinecure, maar toch probeerden de rentmeesters regelmatig het kloosterbezit te inspecteren en de tienden te innen. Toen later de heren van Kuinre en Voorst het op het eiland voor het zeggen kregen, waren de afstanden wat gemakkelijker te overbruggen, maar de twisten tussen de gewesten rondom de Zuiderzee en de veel voorkomende zee-roverijen maakten het verkeer weer moeilijker. In de vijftiende eeuw werd het eiland eigendom van de Utrechtse patriciërsfamilie Zoudenbalch, maar nog altijd was de zee niet veilig. In die tijd en nog lang daarna werd, als er al wat te schrijven was, het schriftwerk door de pastoor gedaan. Hij was de enige op het afbrokkelende en dunbevolkte eiland die lezen en schrijven kon.

De regeringspersonen ondertekenden met hun handmerk. Hoe de brieven in Utrecht bezorgd werden, weten we niet. Na de reformatie nam de dominee het schriftwerk van de pastoor over.

Uit het begin van de zeventiende eeuw bleef een aantal brieven bewaard. In het voorjaar kreeg de landsheer (of -vrouwe) ook een zending nieuwe haring. Die zal met een bode van het eiland bezorgd zijn.

Als in 1628 Urk zijn eerste predikant krijgt, komt er (enige) briefwisseling met de classicale vergadering van Enkhuizen op gang, omdat de kerk van Urk bij die classis werd ingedeeld. In 1617 had Amsterdam een vuurbaak op het eiland laten plaatsen en in 1660 werden Urk en Emmeloord zelfs door



„de stad” gekocht, waardoor er ook voortdurend brieven gewisseld werden (tot 1792), en ook die konden door vissers in opdracht van de kerkeraad en de plaatselijke regering bezorgd worden. Als de predikant, buiten het plaatselijke bestuur om, zich tot de ambachtsheer (één van de Amsterdamse burgemeesters) wou richten, deed hij dit soms via een Enkhuizer collega, om vermoedens op Urk te vermijden. Eerst na 1800 en de plaats die Urk toen kreeg als een van de Nederlandse gemeenten, nam het verzenden van brieven toe en daarmee ook de behoefte aan een geregeld vervoer. Het analfabetisme werd door de schoolwetten sterk teruggedrongen, visserij en handel breidden zich langzamerhand uit, eilanders aanvaardden om den brode noodgedwongen wel betrekkingen elders, de bevolking groeide sterk en er was een geestelijke opleving, allemaal zaken die het briefverkeer deden toenemen, maar dan is door de postwetten intussen ook een einde gekomen aan de pré-postale periode.

Dit wil overigens niet zeggen, dat daarmee ook alle pré-postale praktijken ophielden. Voor incidenteel vervoer van brieven en pakjes (en ook passagiers) kon Urk van zijn grote vissersvloot gebruik bijven maken. Een brief of pakje naar Enkhuizen of Amsterdam, naar het Nieuwe-diep of IJmuiden (waar veel Urkers woonden) kon soms wel met een schipper die er toch heen moest, worden meegegeven. En toen tussen 1853 en 1890 er geen direct postvervoer tussen Urk en Enkhuizen meer was, bleef er toch een schuit varen voor vracht en passagiers, en officieus zullen er ook wel brieven aan adressen in die stad zijn afgeleverd of op het postkantoor aldaar bezorgd.

En toen de postboot Kampen-Urk-Enkhuizen sedert 1890 de dienst onderhield, bleef er toch nog een beurtvaart op Kampen bestaan; zelfs tot in het jaar 1948. Het personeel nam boodschappen op zich en haalde, vaak voorzien van een briefje, het begeerde uit apotheek of winkel, en dat tegen een kleine vergoeding. Het werkte snel en goedkoop en bleef zodoende tot het einde een concurrerende factor voor de officiële post.

Zo kon ook een Urker moeder die haar dochter in dienstbetrekking in Enkhuizen met een pakje vers gebakken spouwers of gerookte paling wilde verrassen, het gemakkelijker met

Egh. 4 Januarij N<sup>o</sup> 11.  
 Albrecht den 2 Januarij 1867.  
 Assen.  
 Auguste Albrecht  
 St. 3. 1867

Naar aanleiding van mijne van  
 den 1ste Januarij 1867 aan de Heeren  
 van den 24 der vorige maand St. 3. 1867, be-  
 treffende de postdienst op het eiland Urk, heb ik op  
 den 1sten d. m. de Heeren van de Willems-  
 land en op het eiland een geschikt persoon te  
 vinden is die zowel administratieve kennis heeft  
 dat hij registers tot boeken van aangestuurde  
 brieven en geldartikelen zoude kunnen bijhouden  
 in die tijd met het werk, alsmede met de be-  
 stelling der brieven, die bij raming 250 stuks  
 per maand bezorgen, zoude willen belasten,  
 tegen een jaarlykshet belooning van f. 150.-  
 De Inspecteur der Post-diensten  
 Hoffens

Aan  
 den Heer Burgemeester  
 op het eiland Urk.

Brief aan de burgemeester van Urk, gedateerd 2 januari 1867,  
 met de vraag of daar een geschikt persoon te vinden is met  
 voldoende administratieve kennis om registers van brieven  
 en geldartikelen te kunnen bijhouden en de plm. 250 brieven  
 per maand te bezorgen.



iemand van de boot meegeven dan aan de formaliteiten op het postkantoor voldoen.

Het werkte eraan mee, dat de post minder floreerde dan mogelijk zou zijn. Toen Urk nog geen telegrammen kon ontvangen en verzenden, was het eiland aangewezen op Kampen en Enkhuizen. Dat gaf in strenge winters veel vertraging, als het eiland geïsoleerd was.

Het is voorgekomen, dat zich in de winter op de Noordzee een scheepsramp voltrok en dat de berichten daarover wel Enkhuizen en Kampen bereikten, maar dat de familiebetrekkingen van de slachtoffers eerst weken later te weten kwamen wat zich aan ellende voltrokken had.

Zo herinner ik me nog levendig wat een oude oom mij in mijn jeugd vertelde:

Het was winter en de Zuiderzee was dichtgevroren. Op het eiland waren maar weinig mannen aanwezig, want de schuiten beoefenden vanuit Norderneij de beugvisserij op schelvis. Toen brak er een verschrikkelijke storm los. En op Urk rees het bange vermoeden dat er, als zo vaak, wel verlies aan mensenlevens en schade aan schepen zou zijn. Of was het een voorgevoel dat grensde aan zekerheid? Maar Urk was geïsoleerd en door de storm was het ijs onbetrouwbaar, gebroken en onbegaanbaar. Toch rustten de weinige mannen een ijsvlet uit en maakten een „bloedreis” naar Kampen en terug. Op de dag dat ze met berichten terugverwacht konden worden, legde zich tot overmaat van ramp een dichte mist over ijs en water. Bij Tops-hoofd, een opening in het paalscherm, werden vuren aangestoken, uren lang. Bijna alle op het eiland nog aanwezige bewoners dromden samen bij de laatste huizen van de bebouwing.

Uren gingen voorbij in grote spanning. Eindelijk doemde de vlet met de witberijpte mannen uit het duister op. Angstige vrouwen drongen zich om informatie om hen heen. Sommigen hoogzwanger. Toen riep een stem: „Goon jelui eerst maar nor heus, je zullen het aans wel horen!” En even later ging een dominee vergezeld van een ouderling „tinge brengen”. De vis was weer duur betaald.

## *De postschuit vaart uit*

Het eiland Urk werd al sedert het begin van de dertiende eeuw tot Holland gerekend. Kerkelijk behoorde het vanaf 1629 tot de classis Enkhuizen, bestuurlijk had het tussen 1660 en 1792 te maken met Amsterdam en daarna met de Staten van Holland en na de Franse tijd als gemeente met de provincie Noord-Holland. De weinige brieven die vóór het midden van de negentiende eeuw van Urk verzonden werden, waren meest voor Enkhuizen en Amsterdam bestemd en konden, zoals we zagen, gemakkelijk door Urker schippers meegenomen en ter plekke bezorgd worden.

In Enkhuizen was al vóór 1747 een postkantoor waar voor verdere verzending gezorgd kon worden. Tot 1 mei 1853 ressorteerde Urk postaal ook onder genoemde plaats.

In 1811 voer Klaas Jelle Hakvoort met een kofschip tussen Urk en Enkhuizen.

In 1848 overleed de aannemer voor het verzenden van postpakketjes tussen deze beide plaatsen. De weduwe van de aannemer (hij heette Willem Nentjes) diende over het vierde kwartaal een declaratie in „voor de postdienst tussen Urk en Enkhuizen”. Omdat er meerdere belanghebbenden bleken te zijn, moesten er bewijsstukken worden overgelegd.

Op 1 mei 1853 ging Urk, wat de postdienst betreft, over naar Kampen. Daar was in 1816 een postkantoor en kwam in 1857 een rijkstelegraafkantoor. Tot circa 1860 voer er één keer per week een postschuit van Urk naar Kampen en terug. Dat werd al gauw twee keer en nog vóór 1870 drie keer per week.

De ene dag voer de schuit heen, de volgende terug. Op grond van de grondwet van 1848 kwam er in 1850 een nieuwe postwet, die bepaalde, dat op korte termijn in elke gemeente gelegenheid moest worden geboden voor het verzenden en





ontvangen van post. In kleinere plaatsen vestigden de post-rijen bestelhuizen. Op Urk kwam er een bestelhuis in 1856, dat op 15 juni 1867 een hulppostkantoor werd.

De postschuiten bleven varen tot 1 april 1890. Van 1868 tot 1882 was Dubbele Nentjes postschipper, maar toen er elke werkdag voor verbinding met Kampen gezorgd moest worden, werd een tweede postschuit ingezet waarvan Albert Nentjes Wz. schipper werd; vader en zoon waren „aannemers van de post”.

Op Enkhuizen blééf een beurtschip varen. Als schippers werden bekend Albert Asma en zijn zoon Klaas Asma en ook Jurrie Timmerman. Dat was vóór 1890, want in dat jaar kwam een boot-verbinding Kampen-Urk-Enkhuizen v.v. tot stand.

#### *De familie Nentjes (een schetsje)*

Deze familie is maatschappelijk en kerkelijk van grote betekenis geweest voor het eiland. Als stamvader is bekend ene Jan Nentjes, geboren ca. 1670. Hij had zeker drie kinderen, te weten Jacob, Heiltje en Jannetje. Jacob trouwde met Lumme Jacobs. Uit dit huwelijk, gesloten 9 april 1721, werden geboren Gerrit, Jacob, Tijmen en Jan. Alleen uit het huwelijk van Jacob en Lumme Cornelis Romkes, gesloten 30 juni 1748, werden kinderen geboren, namelijk Jacob, Lumme, Cornelis, Marretje, Jan Nentjes, Heiltje en Heiltje.

Jacob trouwde met Marretje Pieters Camper op 20 november 1775. Uit dit huwelijk werden tenminste zes kinderen geboren, nl. Heyltje, Heyltje, Pieter, Jacob, Jacob en Willem.

De laatste, geboren 8 mei 1792, was bakker en winkelier.

Hij trouwde op 2 oktober 1814 met Grietje Dubbele Romkes. (gegevens verstrekt door A.P. van der Veer-de Boer)

*De postschuit van de Fam. Nentjes, zoals die later tot motorbotter verbouwd werd.*

*Foto: Accountantskantoor Van der Linde,  
Kampen/Urk/Hasselt.*



12. Tweede postverinding 1480 washeen op een  
laeremachien oplossing der Hoornwaalqueste  
Hidans Buit met Gerd een werka aging was  
in Gidax te overnemen
13. Tweede post van Militairen wird te laas  
pleet te loon door gewone Boel, doch met  
militaire vaarweg. Hierin een Orthodoxe Goud  
met Hoornwaalwaalchappi
14. Hierin was de Gidax te worden - Lopen der  
gading - met overnemen post naar  
Schotland

11/8 '15

*McLure*

16

## *Hoe de post de boot in ging*

### *Een overzicht.*

Als we nagaan wat er aan archiefmateriaal over de postverbindingen met het eiland Urk te vinden is, levert dat onderzoek maar heel weinig op als het gaat om meer dan een eeuw geleden. Maar in 1889 is het ineens goed raak. Dan gaat het over het in dienst stellen van een „postboot” van Kampen via Urk naar Enkhuizen, en daarbij gingen de posterijen niet over één nacht ijs. Alles moest gereglementeerd worden. Het werd om te beginnen betwijfeld of één schroefboot wel voldoende waarborg bood om een regelmatige dienst te onderhouden. De boot moest aan hoge eisen voldoen en door deskundigen gekeurd worden. Bij onverhoopt stilliggen moest, zo niet dadelijk dan toch binnen enkele dagen, een andere boot in de vaart gebracht kunnen worden en daarvoor moest een hulp- of huurstoomboot voorhanden zijn. Op de meest wenselijke wijze moest ook 's winters bij ijsgang de postdienst gaande gehouden worden.

In elk geval moest de stoomboot ook van een ijsboot worden voorzien. Het aanbod voor het onderhouden van een stoombootdienst Kampen-Urk-Enkhuizen kwam van Gerben Lolkes de Groot en Enne de Groot, beiden bekend met de beurtvaart. Maar toen de Urker postschippers daarvan hoorden, boden ook zij aan, tegen dezelfde subsidie als aan de gebroeders De Groot in het vooruitzicht was gesteld, het postvervoer per stoomboot in plaats van met de zeilschuiten op zich te nemen. Nu was aan Nentjes, de postschuitschipper, al een positie op de boot van De Groot in het vooruitzicht gesteld, maar alsnog werd zijn voorstel overwogen.

Het had aantrekkelijke kanten; Nentjes stond goed bekend en van De Groot wist men weinig. Bovendien zou men met Nentjes goedkoper uit zijn, omdat De Groot bij het in dienst

nemen van Nentjes 800 gulden van zijn 3000 gulden subsidie aan Nentjes zou moeten afstaan.

Maar intussen was de ontwerp-overeenkomst met De Groot al opgesteld. Het contract met Nentjes diende te worden opgezegd en hij zou als postschipper geen betaling meer ontvangen als hij op de boot in dienst trad. De onderhandelingen met De Groot waren al te ver gevorderd om nog op Nentjes' aanbod te kunnen ingaan.

Toen maakte de rekenkamer, die, naast de inspecteur, de hoofddirecteur, en de directeur-generaal der posterijen, ook met deze zaak te maken kreeg, bezwaar tegen het „cadeau” aan Nentjes, en dat bezwaar moest alsnog in de overeenkomst ondervangen worden. De postadministratie was immers aan Nentjes wel het een en ander verplicht: Hij mag niet buiten verdiensten raken, en stel je eens voor dat de stoombootdienst zou mislukken. Als Nentjes aangesteld wordt, als conducteur niet alleen, maar ook als tweede gezagvoerder, zou de rekenkamer wellicht geen bezwaar meer maken. Nentjes vraagt trouwens geen 800 maar 1000 gulden.

Hij heeft een vrouw en zeven kinderen en moet zijn postschuit van 5000 gulden, als hij op de boot komt, opleggen.

Tenslotte komt er uit de bus dat hij 400 gulden krijgt als conducteur der brievenmalen d.i. begeleider van de post, en 400 gulden voor zijn diensten aan de onderneming, dus 800 en geen 1000. Daar was slechts sprake van geweest toen Nentjes 2500 gulden in de bootdienst wilde steken, maar dat ging niet door en daarom de hogere beloning ook niet.

Bovendien, zijn verzoek kwam te laat. De overeenkomst met hem was al opgezegd, er waren geen verplichtingen meer en ook geen redenen om nog op de beloning terug te komen. De inspecteur die dit schreef, leek toch wel wat boos om de klaagbrief die Nentjes aan de minister had gericht.

En dan is er op 21 september 1889 eindelijk een overeenkomst wegens het overbrengen der brievenmalen per stoomboot, inclusief een regeling voor Nentjes en een boeteregeling als de dienst zou stagneren.

In 1898 vraagt de postdienst vergunning voor het vervoeren van bestel- of boodschapskaarten, wat onder voorwaarden wordt toegestaan.

De bootdienst blijkt goed te functioneren.

Jarenlang zijn er weinig moeilijkheden.

Elke werkdag wordt, als ijs en weder het niet verhinderen, de post overgebracht. Op zondag gebeurt dat niet; het wordt ook door de ingezetenen van Urk niet gewenst. Met de buitenlandse officieren die in 1915 op het eilandje geïnterneerd zijn, ligt dat anders. Zij wensen ook op zondag postbestelling. Dan worden in september de brieven per torpedo-boot van Kampen naar Urk gebracht, bij wijze van proef.

Voor die zondagbestelling worden de kosten door de marine gedragen. Hoe vaak dat gebeurde is niet bekend.

Over de concurrentie tussen de Kamper stoombootmaatschappij en de eerste Urker stoombootmaatschappij „Urks belang”, waarvan de laatste uiteindelijk de subsidie voor het postvervoer verwierf en de dienst ging uitmaken, leze men „De boot toet”, de geschiedenis van de Urker bootverbindingen, door W.J.J. Boot.

Gerrit Snoek, de directeur van „Urks belang”, die de onderneming onder moeilijke omstandigheden runnen moest, is na 1921 voortdurend in de weer om verbetering van het contract te krijgen en toeslagen voor geleden verliezen in strenge winters. Telkens voegt hij bij zijn verzoeken een uitvoerige verlies- en winstrekening, maar de posterijen zijn zelden toeschietelijk. Het postvervoer naar Urk is verhoudingsgewijs al duur, en ja, inkomsten en uitgaven dienen elkaar bij de posterijen te dekken. De 5000 gulden die de Urker maatschappij jaarlijks als subsidie ontvangt, wordt reeds als méér dan een schadeloosstelling beschouwd. Gaf de Post geen voet aan de verlangens, dan richtte Snoek zich wel tot de minister van waterstaat.

Hij vroeg in 1923 daar zelfs een toeslag van 11000 gulden. De regering moet wél beseffen, dat de maatschappij geen persoonlijke belangen, maar een plaatselijk en regionaal belang diende!

In 1924 dreigde de E.U.S.M. te zullen likwideren.

Zo nu en dan werd de overeenkomst wel bijgesteld (zo op 1-5-1925), maar de klachten bleven. Vooral de winters waren zwaar voor de dienst.

Toeschietelijk is men niet erg bij de Post. Ook Waterstaat staat afwijzend tegenover de aanvragen. De afschrijvingen



worden onder de loep genomen en gesteld wordt, dat zonder die afschrijvingen er geen verlies zou zijn. Een algemene reorganisatie zou op zijn plaats zijn. En hoe dan ook, de onderneming blijkt en blijft zwak. Urker botters nemen vaak vrienden en bekenden mee en dat is schadelijk voor de passagiersdienst.

Ook bestaat er nog een concurrerende motorbeurtdienst op Kampen.

De winter van 1929 was weer zeer moeilijk voor de E.U.S.M. Toen de boot in het ijs bleef steken werd een ijsvlet, een auto en zelfs een vliegtuig ingezet om de post over te brengen.

Weer vroeg Snoek om extra subsidie. Voor de vliegtuigkosten werd toen een tegemoetkoming in het vooruitzicht gesteld. Vooral tussen 9 januari en 22 maart waren de moeilijkheden groot en vele.

De Urker maatschappij gaf een overzicht van de kosten der postvluchten en vroeg 1000 gulden steun. Het liep op 925 gulden uit.

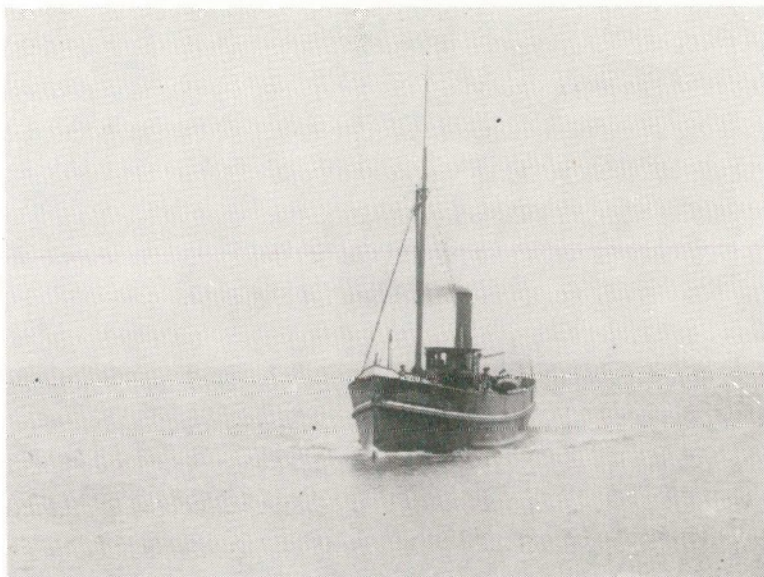
In de volgende jaren zijn er vergelijkbare moeilijkheden.

In plaats echter van te verhogen, wilden de posterijen de subsidie nog verlagen. Het was crisistijd en bezuinigen was het wachtwoord.

En ..... de vergoeding voor het vervoer van de post diende toch verband te houden met de omvang van dat vervoer. Daarom werd het aantal zakken, brief- en pakketpost eens goed opgenomen, en ook overwogen of verzending alleen via Enkhuizen niet goedkoper zou zijn. Maar dat viel op Urk niet goed. Dan zou de dienst met Kampen in groot gevaar komen! De burgemeester van Urk acht dubbele verzending (dus van en naar Enkhuizen en Kampen) dringend nodig, en de E.U.S.M. kant zich tegen de voorgenomen korting. Tenslotte wordt in 1932 overeenstemming bereikt over een subsidie van 4000 gulden, maar dan met ontheffing voor de verzending per vliegtuig.

Bij de voorbereiding van een nieuw contract geeft vooral artikel 4 moeilijkheden. Evenwel, de nieuwe overeenkomst houdt het niet lang uit.

De afsluiting van de Zuiderzee, door de dijk tussen Noord-Holland en Wieringen, blijkt de grote spelbreker. De zee vriest sneller dicht en het ijs verdwijnt langzamer.



*De „Minister Havelaar”, de eerste postboot.*

*De „Insula” bleef het langst in de vaart bij de E.U.S.M.*





Overzicht van den dienst der  
N. V. Eerste Neder Stoomboot B. V. "Vak's Belang"  
gedurende het tijdvak 9 Januari 42 t. 22 Maart 42.

| Monday | Tuesday | Wednesday | Thursday | Friday | Saturday | Sunday |
|--------|---------|-----------|----------|--------|----------|--------|
| 1      | 2       | 3         | 4        | 5      | 6        | 7      |
| 8      | 9       | 10        | 11       | 12     | 13       | 14     |
| 15     | 16      | 17        | 18       | 19     | 20       | 21     |
| 22     | 23      | 24        | 25       | 26     | 27       | 28     |
| 29     | 30      | 31        |          |        |          |        |

De winter van 1933-'34 brengt vele moeilijkheden en er is gezeur over vervallen verzekeringen. De uitleg van artikel vier en de grote hoeveelheid postpakketten (met voedsel) in de winter zijn onderwerpen van correspondentie en bespreking. Er worden wéér overzichten van het vervoer gemaakt. De P.T.T. wil er de kostprijs uithalen en de E.U.S.M. wil niet altijd met verlies werken. En dat betekent touwtrekken.

Ook de assuradeurs zijn niet gemakkelijk. Zij weigeren de ijschade aan de boot in de winter van 1933-'34 te betalen, omdat die als „ijsbreker” dienst had gedaan. Ja, wat wil je van een postboot die zolang mogelijk moet blijven varen. „Navigare necesse est” luidde het parool. Er dreigt zelfs een proces, maar dat gaat niet door als de verzekeraars toch hun bod verhogen.

En telkens herhaalt de geschiedenis zich. In 1934 dient Snoek weer een verzoek om tegemoetkoming in met daarbij een overzicht van het verleden. Hij wil naar 5000 gulden terug. En weer is dan artikel vier in het geding en weer wordt onderhandeld over wijziging van het contract. En weer komt er een nieuw contract. Ook met de K.L.M. wordt gesproken, namelijk over een geschikt landingsterrein op het eilandje en over te plaatsen teertonnen. En wat later wordt ook contact opgenomen met Zuiderzeewerken, immers de Noordoostpolderdijken zijn in voorbereiding en begin van uitvoering, en dat zal de situatie weer veranderen. Maar goed, er wordt verhoogd van 4000 tot 4500 gulden en er komt voor de winter een overeenkomst met de K.L.M.

Diezelfde K.L.M. maakt in januari 1940 vanwege het grote aantal te vervoeren kilogrammen evenwel extra vluchten en wil daarvan extra betaling.

De E.U.S.M. speelt dit weer door naar de P.T.T. en de inspecteur acht dit billijk. Zo had de E.U.S.M. in 1935 geprobeerd een aandeel te ontvangen van de baten van het vervoer per vliegtuig, zulks vanwege het in orde brengen van het terrein en de teertonnen, maar dat was toen niet gelukt.

Dan wordt in mei 1940 Nederland in de oorlog betrokken en dat bracht weer wijziging in de omstandigheden. De K.L.M. zegt de overeenkomst op, omdat de luchtvaartmaatschappij niet meer over de nodige vliegtuigen kan beschikken.



De E.U.S.M. komt op haar beurt voor hogere kosten te staan en vraagt de posterijen van de contractueel te ontvangen 5000 gulden nu alsjeblieft daarvoor geen 1000 gulden af te trekken. En dat wil de P.T.T. dan wel toestaan, als Urk dan maar weer op de oude wijze voor het vervoer in de winter zorg draagt. En weer wordt er aan een nieuwe overeenkomst gesleuteld. De hoeveelste mag het wel zijn. Er zijn er uit 1887, 1889, 1891, 1892, 1894, 1900, 1904, 1905, 1911, 1913, 1915 ... enz. En daarbij draait het altijd om de vergoedingen. Amsterdam noemde in 1792 Urk al een lastig domein.

De posterijen konden dit later, veel later, nog beamen. Maar hoe moeilijk was ook de positie van het eilandje in uitzonderlijke situaties.

Niet elke inspecteur had daarvoor voldoende begrip.

De eerste januari 1941 is er weer een nieuw contract, maar de maatschappij is haar laatste periode ingegaan. In oktober 1939 wordt de dijk tussen Urk en Lemmer gesloten. In 1940 volgt de dijk tussen Urk en Vollenhove. In 1942 valt de Noordoostpolder droog; in 1948 komt de eerste wegverbinding tussen Urk en „de vaste wal” tot stand, en dan zijn de dagen van de E.U.S.M. oftewel „Urks belang”, geteld .....

We verwijzen hiervoor weer naar de „De boot toet!”, hoofdstuk 8: „Wederopbouw: niet voor de E.U.S.M.”. Toen de bootdiensten moesten worden gestaakt, omdat ze niet rendabel waren, begon de n.v. Urks belang op 1 april 1949 de post per auto te vervoeren, een voormalige ziekenwagen.

De inspectie was niet enthousiast. Vanwege de oude Urker rechten was aan de n.v. Salland het postvervoer naar Emmeloord en Urk per 1 april ontnomen, die daarover zeer onttemd was en de taakopvatting van „Urks belang” met argusogen volgde. Uiteindelijk bleek Urk zijn rechten toch niet te kunnen handhaven en kwam aan het vervoer naar en van Urk door Urk een voor Urk onbevredigend einde. Maar daarover gaat een van de volgende hoofdstukjes.

## *Zeer ijselijk postvervoer*

Over één ding waren vrijwel alle schrijvers en beoordelaars van Urk het volledig eens: zij vonden Urk mooi, pittoresk, interessant, kleurrijk, bevallig, intiem, vrolijk, om maar eens een greep in de aan het eiland toegeschreven komplimenteuzen opmerkingen te doen. De kroon spant ongetwijfeld de Rotterdamse dominee-schrijver George Frans Haspels (1864-1916). Zijn pastorie stond aan de Nieuwe Haven en dat zal inspirerend gewerkt hebben op zijn lyrische beschrijvingen van het waterlandschap. In zijn boek „Vreugden van Holland” begint hij zijn beschrijving van het eiland Urk met de navolgende ontboezeming, door latere scribenten niet zelden geciteerd: „Urk lag eenzaam en zalig in zee te turen. Urk lag zoals altijd, languit opgebeurd uit zee, gesteund op de ellebogen, in zee.” Haspels kwam op een warme zomerdag met een stralende zon die „kokend licht in je ogen droop”.

En inderdaad, Urk was mooi, is het nog steeds, ondanks de ingrijpende veranderingen die de drooglegging teweegbracht. De vrolijke rode pannendaken boven de groengeverfde gevels, het vele groen, de blauwe lucht daarboven, de wapperende was in de smalle straatjes, de rommelige bebouwing, dat alles moet een fraaie indruk hebben achtergelaten op zomerse gasten.

In dat jaargetijde en in het voorjaar, als de jacht op haring en ansjovis begon, was er vertier en levendigheid aan het knusse havenfront. Dan was er het spel van duikelende meeuwen, de bedrijvigheid van altijd bezige vissers, het roepen van de afslagers, spelevarende vissers-in-de-dop. Aan de Westhavenkade meerden de boten van de E.U.S.M., de Urker stoombootmaatschappij en er was altijd wel een vrachtscheepje of tjalk met turf, aardappelen of stukgoed. Vissersboten uit zowat alle Zuiderzeeplaatsen losten er hun zilveren buit, de grote botters van Volendam en Marken evengoed als de kleine

Staverse jollen of Vollenhoofse pluten. Broederlijk naast elkaar lagen daar de bewimpelde raspaarden van die oude Zuiderzee, soms rijen dik. Dan was er brood op de plank en nering voor de winkelier. Op het lage gedeelte van het eiland, graasde het schaarse vee. Daar was ook het hooiland, waar maaiers uit Nieuwleusen onder feestelijk kindergezang hun scherpe zeisen door het hooi lieten zwaaien onder het toezien van de „landers”, de Urker boeren.

In zulke zomers was het goed toeven op het eiland, zeker als er een goede haring- of ansjovisteelt geweest was en de vangsten op de Noordzee niet al te karig waren. Dan ook kon er wintervoorraad worden aangelegd, turf op de zolder en bonen en kool in 't zout in het achterhuis, of, luxe voor die tijd, in de kelder. Niet altijd, want meestal waren de verdiensten karig door geringe vangst of lage prijzen. Maar de eilanders hadden geleerd met weinig tevreden te zijn. Eerst tijdens de periode van de Eerste Wereldoorlog en vlak daarna kwam er enige verbetering in de inkomenspositie van de vissers en kwam er een betrekkelijke periode van welvaart, een situatie die zich na Wereldoorlog II in sterkere mate herhaalde en als „het wonder van Urk” de geschiedenis zou ingaan.

### *Urk in de winter.*

Het eiland was omringd door tamelijk diep water met, al naar gelang de windrichting was, een niet te verwaarlozen eb en vloed. Urk was onbereikbaar als eenmaal de vorstbrengende Oostenwind had gewaaid, want dan was de zeilvaart afgelopen. De volstrekte afgeslotenheid was meestal geen kwestie van dagen, maar vaak van weken, ja kon soms maanden duren.

Als de vorst doorzette, was het ijs spoedig betrouwbaar en kon men te voet, met sleden of op de schaats verbinding tot stand brengen van Urk via Schokland naar Kampen. Het is slechts enkele malen voorgekomen dat zo'n verbinding met Enkhuizen tot stand kwam. Het Val van Urk tussen die stad en het eiland vroor alleen in heel strenge winters dicht. Urk lag hemelsbreed zo'n twintig kilometer van Enkhuizen, Friesland lag nog verder weg en de Overijsselse kust was ook niet dichtbij. De stad Kampen, van belang voor Urk's bevoorrading, lag nog een aantal kilometers van de kust verwijderd.



Het eiland Schokland lag betrekkelijk kort bij de Overijsselse wal en ook het dichtst bij Urk. Zelfs in de barre winter van 1890 was er alleen verkeer met het Oosten en Friesland. Die van 1929 veranderde de Zuiderzee in een poollandschap en maakte Enkhuizen bereikbaar, niet alleen te voet, maar voor de eerste keer in de geschiedenis ... per automobiel. Het gaf sensatie en vertier, waarover elders in dit boekje meer.

De winters op het eiland brachten schaarste, gebrek en isolement. Dan was schraalhans keukenmeester en rookten sommige schoorstenen niet. Als Koning Winter zijn kille adem over de Zuiderzee blies en het water deed verstarren in zijn ijzige greep, dan voelden de eilanders hoe klein en afhankelijk zij waren.

Toen in 1890 de stoomboot „Minister Havelaar” van de firma gebr. De Groot uit Kampen in de haven verscheen, was dat een geweldige vooruitgang. De zeil-postdienst was altijd van weer en wind afhankelijk geweest en met ijsgang stond alle verkeer stil. Op Urk werd daarmee gerekend. Met de komst van de stoomboot en later de eigen stoombootmaatschappij E.U.S.M. ging het beter. Deze boten vormden in de winter de levensader van Urk meer nog dan in de zomer, als de kleine vrachtvaart ongehinderd kon plaatsvinden. Hun geschiedenis is vastgelegd in het boek „De boot toet” van de hand van Willem J.J. Boot (deel VI van „Urker Uitgaven”).

In echte strenge winters was het eiland Urk, wat het postvervoer betreft, aangewezen op de ijsvlet en zijn stoere bemanning. Deze vlet maakte verbinding mogelijk met de vaste wal als andere mogelijkheden uitgeschakeld waren. In het bestek van de geschiedenis van het postvervoer van en naar Urk mag die van de ijsvlet daarom niet onvermeld blijven. Sterker nog: hij vormt daarin een dramatisch hoogtepunt vol moed en onverschrokkenheid.

#### *Een stukje geschiedenis.*

Op de Westhavenkade nr. 44 staat nu het Visserijmuseum. Het museum is ondergebracht in het voormalige gebouw „Hulp en Steun”. Die naam herinnert aan de voormalige ijs-schuitenvereniging. De vroegste geschiedenis van deze vereniging is gehuld in de nevelen van de tijd. Enig houvast bieden, merkwaardig genoeg, de kerkeraadsnotulen van de Hervormde

Kerk ter plaatse. Wij vinden daarin opgetekend op 26 december 1784:

„Het Heilig Avondmaal konde geen voortgang hebben om de afwezigheid van een gedeelte der lidmaten, en de vreeze die men hadde dat een geheele ijslooper met al 't volk zoude zijn vergaan. Uitgesteld tot 1 januari 1785.”

Hieruit blijkt dat zo'n tweehonderd jaar geleden al gebruik werd gemaakt van een ijsvlet en er zal wellicht een organisatie mee gemoeid zijn geweest. Helaas zijn de meeste bescheiden van de vereniging verloren gegaan. Wel zijn de notulenboeken bewaard gebleven, vanaf het jaar 1900.

Van de oprichters van de vereniging „Hulp en Steun” is weinig bekend. De vissende bevolking van Urk was de schrijfkunst nauwelijks machtig en als er al wat opgeschreven werd raakte dat meestal zoek.

Op de grens van de twintigste eeuw vinden we de vereniging terug in georganiseerd verband. Organisatie en reglementering waren dringend nodig geworden. Niet alleen omdat „Hulp en Steun” zoiets behoefde. De doelstelling van dit genootschap, de naam getuigt daarvan, was boven alle verdenking verheven. Maar de Urker vissers, het zat nu eenmaal in hun aard, voelden zich „eigen meester, niemands knecht”, watergeuzen en vrijbuiters. Nog in de vorige eeuw, in 1850, moest ds. Nentjes, de predikant der Afgescheiden gemeente te Urk, zijn gemeenteleden waarschuwen tegen een al te ruimhartige opvatting van het begrip „mijn en dijn”. Er waren onregelmatigheden geconstateerd, zeker niet de eerste keer, bij het bergen van goederen uit gestrande schepen. Onder de bedrijvers van het kwaad bevonden zich een ouderling en een diaken. In 1856 strandde bij het Vlie een roggeschip. Niet minder dan 33 (!) leden van de gemeente hadden meegedaan aan het bergen van de lading. „Zonder aangifte te doen bij de strandvoogd werd het geborgene aan onbevoegden verkocht. Op grond van overtreding van het achtste gebod werden de schuldigen persoonlijk vermaand”. Aldus C. de Vries in de „Geschiedenis van het eiland Urk” pag. 417.

*Urkers als redders.*

Wij zouden de vissers onrecht aandoen wanneer wij volston- den met deze constatering alleen. Als de nood aan de man

was stonden de vissers hun mannetje. Er zijn vele voorbeelden van te noemen, maar dit zou het bestek van dit boekje te buiten gaan. Wij willen slechts één gebeurtenis uit de geschiedenis lichten en dat is misschien ook wel de meest spectaculaire. In de herfst van 1873 strandde bij het Duitse eiland Norderney de stoomboot „Urania”, afkomstig uit Hamburg. Evert Bakker, op Urk beter bekend als „Evert duum” stak met vijf onverschrokken kerels met zijn schuit in zee. Er heerste een vliegende storm en nauwelijks waren zij de haven uit of reeds versplinterde een overkomende zee een gedeelte van de verschansing. Maar terugkeren stond niet in Evert Bakker's draaiboek. Met ongelooflijke moed, behendigheid en doorzettingsvermogen gelukte het aan Bakker en zijn mannen de schipbreukelingen uit hun hachelijke situatie te redden. De redders werden voor deze buitengewoon moedige prestatie door de Pruisische regering en de Nederlandse kroonprins gehuldigd.

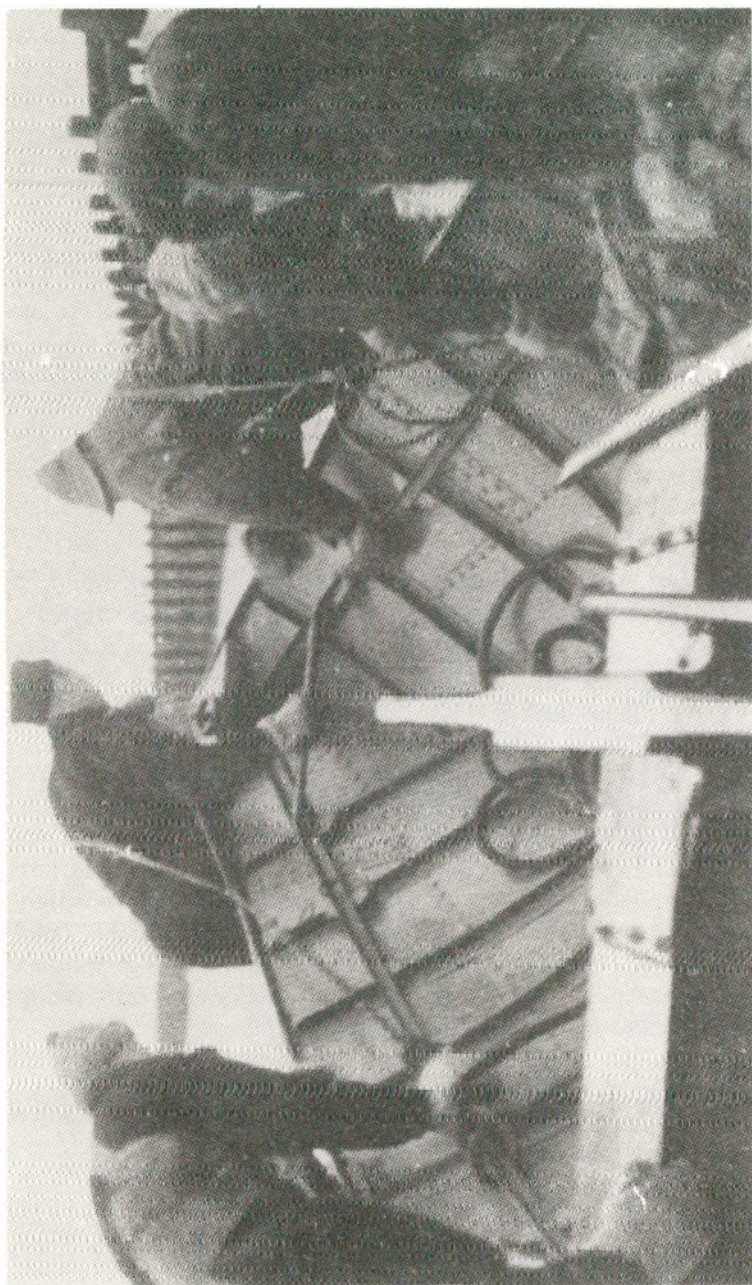
Terug naar de vereniging „Hulp en Steun”. Bij het 25-jarig bestaan van dit genootschap gaf de toenmalige secretaris, Gerrit M. Bakker, in vogelvlucht, vanaf het jaar 1900 een overzicht van de verenigingsactiviteiten. Door Bakker wordt als oprichtingsdatum van de officiële vereniging 18 januari 1900 genoemd. Er was toen al sprake van een voorzitter, Joh. Romkes en deze stelde aan de vergadering voor een secretaris te benoemen voor het bijhouden van notulen en andere zaken. Kapitein G. de Groot van de postboot „Minister Haveelaar” hield verslag van deze vergadering, waarin A. Kramer Czn. tot bestuurslid én secretaris benoemd werd en sindsdien is er sprake van een goede verslaggeving. In het jaar 1902 trad de voorzitter Johannes Romkes af nadat hij 34 jaar voorzitter was geweest. Hieruit blijkt dat er in het jaar 1868 reeds sprake was van een ijsschuitenvereniging.

#### *De vlet.*

Over de bouw van de ijsvlet verzamelde Auke Weerstand interessante bijzonderheden, waaraan wij het volgende ontleenen:

De ijsvlet of -schuit had de vorm van een punter. Deze vorm van scheepsbouw is al heel oud en zelfs terug te vinden in de





*De laatste loodjes. De ijskulet nadert zijn bestemming na een zware tocht.*

befaaude Vikingschepen. De eerste schuiten hadden één bodem en bleken onder extreme omstandigheden te zwak te zijn. Later werden er twee bodems in gemaakt en dat bleek beter te voldoen. Onder het vlak (de bodem) van de vlet waren twee sterke, met ijzers gewapende barkoenen bevestigd om het glijden te vergemakkelijken. Soms werden koperen platen onder de bodem vastgemaakt. In 1891 wordt een uitgavepost vermeld van f 100,25 „voor 210 pond koper en 1500 koperen spijkers”. In 1880 maakte A. Roos een ijs-schuit voor f 390,- en twaalf jaar later bouwde L. Metz er een voor f 350,-. De ijsvlet in het Enkhuizer museum is omstreeks 1850 gebouwd en wordt elders in dit artikel beschreven.

In 1897 laat de vereniging een ijzeren ijsloper bouwen door Jan Bos te Echten voor f 325,-. Deze beviel veel beter dan de zware houten en heeft dan ook vele diensten bewezen. In 1957 werd deze aan een sloper verkocht.

De vereniging had een eigen bergplaats. Wij vinden een uitgave van f 415,- in het jaar 1875 voor herstel van de vlet-schuur, waaruit blijkt dat deze reeds bestond ver vóór de officiële oprichtingsdatum van „Hulp en Steun”. Belangrijke uitgaven werden eveneens gedaan voor de aanschaf van touw, later staaldraad, om de schuit te trekken. In de jaren 1880, 1881, 1889 en 1900 werden bedragen besteed van f 100,- tot f 217,-. Het zegt iets over de intensiteit van het gebruik der ijsvlet.

#### *Bemanning en supporters.*

„Hulp en Steun” ontving zijn geld, aldus Auke Weerstand, uit contributie's. In het jaar 1900 bedroegen deze f 0,50 tot f 2,- per jaar. Als er tekorten waren kwamen er geldschietters aan te pas met schenkingen of renteloze leningen. De gemeente Urk gaf een subsidie van f 100,-. De gemeente stelde veel belang in het werk van de ijsloper. Vooral de burgemeesters Jhr. van Suchtelen van der Haare en A. Gravestein droegen de vereniging een warm hart toe. Ze bezochten trouw de vergaderingen en waren aanwezig als de vlet in aktie kwam voor een reddingsoperatie of „gewoon maar” voor een postexpeditie.

Toen burgemeester van Suchtelen in 1908 vertrok kreeg hij

van de vereniging een zilveren miniatuurijsloper aangeboden als waardering voor zijn werk.

De bemanning van de vlet ontving een vergoeding voor gemaakte reizen, f 5,- tot f 10,- voor een reis heen en terug, afhankelijk van het feit of er op de terugreis post werd meegenomen. Bij moeilijke reddingsoperatie's werd wel wat extra's uitgekeerd. Soms werd betoonde moed op bijzondere wijze beloond. Zulks was het geval in 1902, toen Cornelis Loosman en Teunis A. van Slooten met levensgevaar over ijschotsen heen verbinding tot stand wisten te brengen met in nood verkerende Urker vissersschepen. Zij kregen een tabaksdoos.

*Enkele data.*

- 1784: IJsschuit met bemanning wordt vermist.
- 1868: Johannes Romkes wordt genoemd als voorzitter van de ijsschuitenvereniging, maar heeft waarschijnlijk voorgangers gehad.
- 1900: Officiële oprichtingsvergadering van de vereniging „Hulp en Steun”.
- 1909: Een poging om de postboot „Baron Rengers” binnen te brengen, mislukt. Deze boot lag met een gebroken roer in de nabijheid van de Urker haven in het ijs bekneld. Door de storm brak de draad en de boot dreef met het ijs weg. Een volgende poging gelukte wel. Op 9 januari van dit jaar kreeg de burgemeester bericht dat 30 Elburgers met het ijs waren afgedreven. Twee vletten werden klaargemaakt en uitgezonden. De Elburgers werden gered door de postboot „Haveelaar” en werden te 5 uur op Urk aan land gebracht.
- 1910: Huldeblijk aan burgemeester Jhr. van Suchtelen van der Haare. Aan burgemeester Gravestein wordt het erevoorzitterschap van de vereniging aangeboden.
- 1911: Z.K.H. Prins Hendrik bezoekt Urk en neemt kennis van het werk van de vereniging in het gebouw „Hulp en Steun”.
- 1912: A. Kramer, sinds 1900 secretaris van de vereniging, wordt opgevolgd door G.M. Bakker.  
Tjalk „Welvaart” door ijsvlet in de haven gebracht.
- 1915: J. Brands is 12 1/2 jaar voorzitter van de vereniging.



- 1916: Tjalk „Alpha” door ijsvlet binnengebracht.
- 1917: Op 22 januari wordt de tjalk „Trijntje” binnengebracht.  
Op 25 januari en 2 februari tochten per ijsvlet naar de postboot „Geusau”. De eerste tocht is bijzonder zwaar. Op 2 februari komen de passagiers met de vlet mee terug onder groot enthousiasme van het toegestroomde publiek. De commandant van het interneringskamp en burgemeester Gravestein spreken de bemanning van de vlet toe.
- 1920: Urker postboot vast in het ijs en een viertal botters met behulp van de ijsvlet binnengebracht.  
Op 25 december raakt de postboot met 200 passagiers vast in het ijs. Dertien botters veilig in de haven gebracht.
- 1921: H.M. Koningin Wilhelmina bezoekt Urk en „Hulp en Steun” demonstreert reddingsmateriaal.
- 1922: Postboot „Eiland Urk” welke vast zat in het ijs, begeleid tot in de haven.
- 1923: Jacob Brands, meer dan twintig jaar voorzitter, wordt in die functie opgevolgd door Jacob Nentjes.  
Op 11 december van dit jaar vertrekt de ijsvlet naar de postboot om het lichaam van de overleden vrouw van de voorzitter op te halen. De boot zat vast in het ijs.
- 1924: Plannen voor aanschaf van motorvlet gaan niet door.
- 1940: IJsvlet komt de ingevroren boten „Holland” en „Friesland” te hulp, overigens zonder veel te kunnen uitrichten. De boten worden ontzet door ijsbrekers van de rederij Goedkoop.

In de winter van 1946/47 maakte de ijsvlet zijn laatste reis. De houten vlet van omstreeks 1850 (dus niet de laatst gebruikte) van de vereniging „Hulp en Steun” is te vinden in de schepenhuis van het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen. Hoeveel voorgangers hij heeft gehad weten we niet. In 1950 werd de vlet op een auto naar Enkhuizen vervoerd, zijn laatste reis had een einde genomen.

Mariap van Urk, de dorpsdichteres van het eiland, dichtte bij die gelegenheid:

*Oude, trouwe Urker ijsvlet!  
Bitter stevig vastgesnoerd,  
Werd jij, boven op een auto  
Naar de Geuzenstad gevoerd.*

*Over Zwolle, Utrecht, Mokum  
Ging je! Voor je laatste reis!  
Zal het wéér een „bloedreis” worden,  
Net als vroeger, over 't ijs?*

*Menig barre Noordpool-winter  
Heb je goede dienst gedaan:  
En je voerde post en kranten,  
Ja, óók levensmidd'len aan.*

*Op je allerláuŧste „ijsreis”  
Zat een stoomboot in de knel  
Tussen huizenhoge schotsen  
In 't Zuid-West, zeg, weet je wel?*

*Hier van Urk af nauw'lijks zichtbaar  
Seinde men, uit bitt're nood,  
Vrouwen en zelfs kind'ren waren  
In gevaar op deze boot.*

*Dapp're mannen waagden 't leven,  
Grep en spaak en roer en touw,  
Gingen onverschrokken vóórwaarts,  
ondanks vorst en felle kou.*

*Piepend' knarsten j'oude ijzers  
Krakend' ging 't gebinte mee.....  
Wieg'lend, schuivend, zeilend, glijdend,  
Zeilde de bemanning mee.*

*God beloonde 't ernstig streven:  
Vrouw en kind werd rijk gered:  
En in menig Urker woning  
Steeg een vurig dankgebed.*

*In het Zuiderzeemuseum,  
Treft men vele dingen aan.....  
Doch ik smee U, laat de ijsvlet  
Op een éreplaatsje staan!*

Zij tekent daarbij o.m. aan:

De leden van de bemanning hadden het niet gemakkelijk, hoor! 's Morgens vroeg kregen zij, voor hun uitvaart, eerst een bord erwten of bonen voor „vastigheid” in de maag. Daarna werd gebeden voor een goede overtocht. In het kastje van de vlet bevond zich: 1 liter brandewijn, 5 pond spek en een roggebrood. De tocht ging via Schokland, over de Ramspol naar Kampen. Moest de bemanning in Schokland overnachten, de rietsnijderskeet stond open of de sleutel hing aan een spijkertje. Een oude potkachel, die betere dagen gekend had, was aanwezig, en het toch al schaarse rantsoen aardappelen van de Middelbuurt (het middelste huisje) werd aangesproken en de mannen aten, liepen of geeuwden zich warm. Altijd had er één de wacht, wanneer de anderen door slaap overmand, „duudoorden” doch meestal bleef, door koude en tocht, de slaap verre. Was de vlet in zicht op Urk, na 'n moeizame tocht, dan liepen de jongelui van ons eiland de bemanning tegemoet, de zelen of spantouwen werden dan overgenomen, en de ijsvletters liepen achter de jongkerels aan. Dat was een triomftocht. Het gebeurde echter óók wel, dat op het ijs de nacht werd doorgebracht. Wijlen oude Gerrit Bakker was jarenlang de onbetwistbare alleenheerser of skipper van dit thans verdwenen vervoermiddel. Wat niet verdwenen is, dat is de rheumatiek, niet te verwarren met romantiek, van alle vissers die tot de bemanning van deze schuit hebben behoord. En in een hoekje van de kast staat nog wel het flesje „pérech-eulie” (pijlogolie) dat moeder de vrouw maar vast klaarzette, als onfeilbaar middel, om de oververmoeide gewrichten op gang te helpen, na een „bloedreis”.

Wij willen hier het volgende aan toevoegen:

Niet alleen Urk had een ijsvlet, ook Kampen had er één of meer. Het was gebruikelijk dat de Kampenaren de post naar Schokland brachten, waar ze door de Urker vletbemanning werd overgenomen. Deze regeling werd sinds 1897 gebruikelijk.





*De ijsvlet bereikt de postboot.*

*De oude ijsvlet met volledige bemanning.*  
*Foto coll. G. Wakker no. 150.*



De vlet in het Zuiderzeemuseum moet, naar een beschrijving van K. Boonenburg, omstreeks 1850 zijn gebouwd. Het overnaads gebouwde schip heeft een lengte van 846 cm. en een breedte van 202 cm. Het is geheel uit eikehout en heeft een sprietzeil en een zijwaard. Scheepsbouwtechnisch kan men eigenlijk helemaal niet van een vlet spreken, want deze boot heeft rechte stevens, terwijl een vlet van voren rond gebouwd is en achter een plat spiegeltje heeft. Het varen met veel ijsgang maakte een hechte constructie noodzakelijk, zodat de boot tamelijk zwaar is uitgevallen, hetgeen voor de heren, die de vlet over het ijs moesten voortduwen, niet bepaald een pretje zal zijn geweest!

Wanneer men tijdens de tocht bij een groot wak arriveerde - en deze wakken waren er altijd op de Zuiderzee, zelfs bij de allerstrengste vorst! - dan werd de boot te water gelaten en roeide of zeilde men verder in de gewenste richting. Te gelegener tijd moest de ijsvlet weer uit het water worden gehesen en op het ijs getrokken; dit was ongetwijfeld de meest inspannende bezigheid, welke zich kon voordoen, doch zij had het voordeel van een extra warmte-ontwikkeling!

Overigens waren de mannen, wanneer zij de vlet op het ijs hanteerden, voorzien van ijshaken en laarzen met sporen, teneinde zich beter staande te kunnen houden.

Tot zover de beschrijving van Boonenburg.

Zwaar was het werk van de vletbemanning. Ongelooflijk zwaar soms. De tochten met de vlet werden dan ook wel „bloedreizen” genoemd.

In het Visserijmuseum aan de Westhavenkade herinnert een wandschildering van Klaas de Vries aan de legendarische prestaties van de vletbemanning. Sommigen werden geridderd, velen bleven naamloos. Allen leverden een bijdrage aan een roemruchte geschiedenis: die van het postvervoer, onder alle omstandigheden, als het moest.

### *Een week zonder post.*

Uit de „Urker Courant” van 7 februari 1914 knipten wij het volgende bericht:

Een week zonder post. Na gehele stremming van 't postverkeer op 24 januari staken beide postvletten van Urk en

Kampen naar het tussenstation Schokland over op dinsdag 27 januari. Over de grote moeilijkheden dier overtocht en 't verblijf aldaar is ieder lezer van de Urker voldoende op de hoogte gebracht door het uitvoerig en nauwkeurig bericht „Op de Zuiderzee” (K.C.) in het vorig nummer.

Kon de Kamper postvlet de volgende dag reeds terugkeren, de Urker ijsvlet is door mist en onoverkomenlijke bezwaren eerst zaterdag 31 januari op Urk aangeland. Des morgens vertrok een sleepboot van Enkhuizen - met de van Kampen overgezonden post van 27 - 31 januari - en passeerde, zonder ijs ontmoet te hebben, ons eiland om de „vlet” van Schokland af te halen. Boot en postvlet (deze was op weg geweest maar teruggekeerd) werkten door het zware ijs op elkaar aan en circa half een stoomde de sleepboot met de vlet langs grote ijsvelden naar Urk.

In de late middag werd de boot in 't Zuiden ontdekt door vele nieuwsgierigen bij de vuurtoren. Ze stoomde tussen de hoge ijsduinen, buiten de Z.W. ton, vanwaar de vlet, schipper Jac. K. Post, over en door het vaste ijs op de haven aanwerkte.

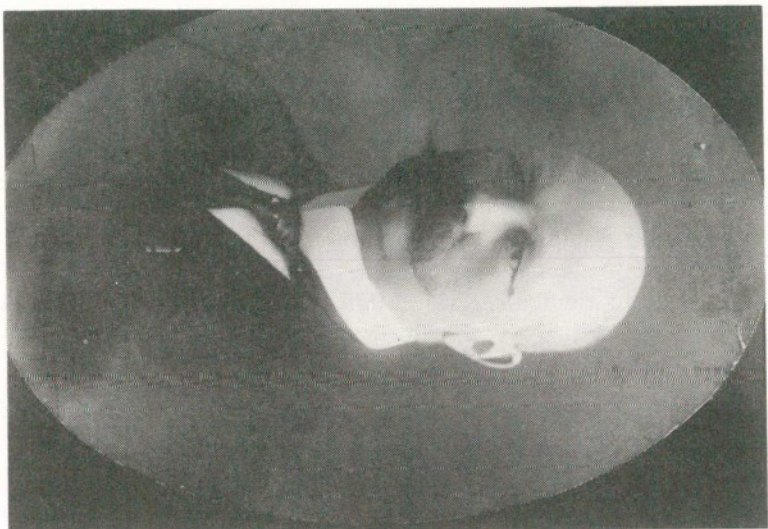
Inmiddels vertrok volgens afspraak een ijsvlet, schipper W.M. de Boer, met de post van Urk naar de sleepboot. Het duister viel en van het getob dier beide vletten was niets te zien, dan een paar lantaarns. Ruim 7 uur bereikte de eerste, twee uur later de tweede vlet de havenkant bij de steiger, waar'n 14-tal postzakken zijn gelost, benevens kistjes gist. Er was in de havenmond al gist overhandigd. De bakkers waren nog zeer laat aan de arbeid, om nog zo veel mogelijk in het tekort door de gedwongen staking te voorzien.

Maar nog meer drukte heerste in het postkantoor, waar met rappe hand brieven, pakketten en nieuwsbladen „verwerkt” werden. Extra bestellers bezorgden ons nog tot na half 12 de post.

*„Ik dörf niet is m'n vreemd”.*

„Ik durf niet is mij vreemd”. Deze uitspraak vormde het parool van Gerrit Bakker. Gerrit de Boer heette hij, maar op Urk werd hij genoemd naar de man van wie hij zijn naam had geërfd: Gerrit Bakker. Op 14 februari 1944 vierde hij zijn negentigste verjaardag en ter gelegenheid daarvan drukte de

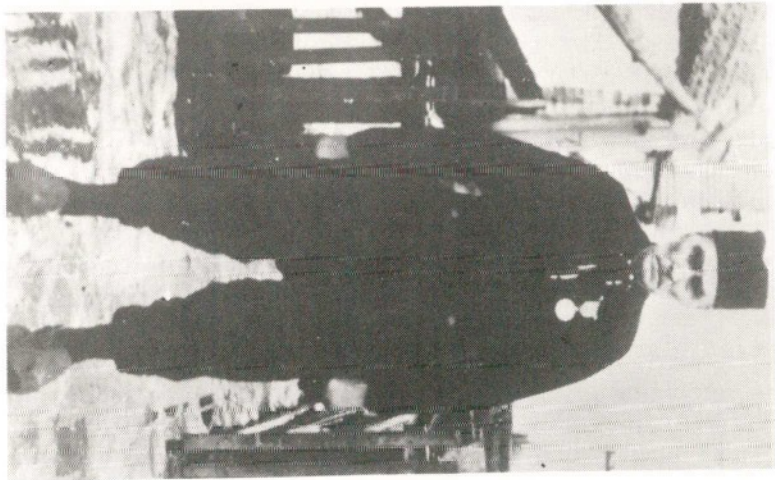




*Gerrit de Boer,  
lange jaren Schipper  
van de ijslet.*

*Foto coll.  
G. Wakker, no. 51.*

*Jhr. G.A.A. Alting  
Von Geusau.*



„Oprechte Urker Courant” een interview met hem af, waaraan wij o.a. het volgende ontleen:

Als negenjarige kwam Gerrit aan boord van een schuit en tot zijn 63ste is hij visser gebleven. Verre reizen maakte hij. Zijn grootste vangst was daar, „waar hij het vuur van Helgoland kon zien.”

Toen hij 29 was kwam hij bij de ijsvlet, dat was in 1883.

Twintig jaar hielp hij als matroos en veertien jaar was hij schipper. Zijn laatste en tevens meest spectaculaire tocht maakte hij in de winter van 1917 toen hij en acht anderen met levensgevaar het volk van de „Geusau” haalden, die Z.W. van Urk in het ijs bekneeld zat. Over deze tocht, die Gerrit als 63-jarige schipper leidde, staat in het gedenkboek „Helden der zee” te lezen: „Geen wonder, dat G. de Boer, de bekwame ijslooper, werd aangezocht om de moeilijke en gevaarlijke reis naar de „Von Geusau” te leiden. Hij moest zijn dappere bemanning voorgaan op het, ook voor hem onbekende, terrein en den koers bepalen. Op hem rustte de groote verantwoordelijkheid, om in geval van mist, het grootste gevaar, te waken voor het leven van zijn tochtgenooten.”

In het begin van zijn loopbaan als ijsvletter had hij nog wel zwaardere tochten gehad. Eens, we pakken de draad van het interview weer op, hadden ze vier volle etmalen werk gehad van Urk, via Schokland naar Kampen en terug. De zondagnacht werd toen op 't ijs doorgebracht. Het loon bestond toen uit één rijksdaalder en een Deventer Koek.

Gerrit heeft niet veel woorden nodig om zijn bedoelingen duidelijk te maken. „De giest (geest) op Urk is zoo: Als er nood is, goonen de aanen eut de mouwen”. Uit hetzelfde interview komen de volgende uitspraken van hem:

„Woar 'n mins 'm ien keer voor gift, doar zit ie an vast.” „Wie onbespruiken wil weezen, die moet ongebeuren weezen.” „Ik dörf niet is m'n vreemd.”

Zulke uitspraken typeren de man die door zijn onverschrokkenheid en moed grote achting genoot bij de gehele bevolking.

Vierendertig jaar was Gerrit betrokken bij het wel en wee van de vereniging „Hulp en Steun”, de mannen van de ijsvlet, die, hoe dan ook en onder de meest barre omstandigheden hun zorgen bleven uitstrekken naar het meest kwetsbare onder-

deel van een eiland als Urk: het onderhouden van verbindingen met de vastewal.

### *Koninklijk onderscheiden.*

Op de 25ste januari van het oorlogsjaar 1917 geraakte de postboot „Von Geusau” ten zuidwesten van Urk in het ijs op een afstand van plm. 6 mijl van het eiland. Behalve de bemanningsleden waren er 10 passagiers aan boord. Er waren geen levensbehoeften aan boord en er werd dan ook onmiddellijk om hulp geseind. Met de grootste spoed werd op het eiland de ijsvlet in gereedheid gebracht. Men besepte hier dadelijk dat elk uitstel fatale gevolgen zou kunnen hebben. Het zou een bijzonder gevaarvolle tocht worden. Het had nog niet lang gevoren. Het ijs van de Zuiderzee was nog onbetrouwbaar en er was een bijzondere handicap: In het zuidwesten van Urk liep een constante stroming welke nooit geheel dichtvroor, maar bedekt was met losse stukken ijs (kis), waarin niet kon worden geroeid. De redders maakten dan ook gevaarlijke en bange ogenblikken door, hoewel zij doorgaans toch niet voor een kleintje vervaard waren. Door het aanhoudend ploeteren door het losse ijs werd de bemanning doodmoe. Om half negen in de avond werd de „Von Geusau” bereikt. De opluchting onder de passagiers en bemanning van de postboot was groot. Zij hadden dagenlang in bange zorg en zonder voedsel aan boord vertoefd.

De volgende dag werd de terugtocht aangevangen met de passagiers. Op het vaste ijs buiten Urk hadden zich talloze jongemannen verzameld om de taak van de vermoeide ijsvletbemanning over te nemen. Onder luid gejuich van de toegestroomde bevolking werd de vlet de haven binnengetrokken. Vanaf het havenhoofd werd de trotse bemanning toegesproken door burgemeester Gravestein en de commandant van het interneringskamp, overste Vreedenberg.

Naar aanleiding van deze moedige reddingsoperatie verleende de Noord- en Zuidhollandse Reddingmaatschappij haar medaille aan de koene ijsvletbemanning.

Op zaterdag 30 juni 1917 zeilde het padvindersschip „de Lichtstraal” de Urker haven binnen. Aan boord bevond zich Z.K.H. Prins Hendrik der Nederlanden. Ten huize van de



burgemeester vernam de prins dat die avond de redders hun eervolle onderscheiding zouden ontvangen. De prins gaf spon-taan te kennen om, als beschermheer van de Reddingsmaat-schappij de toegekende medailles op de borst van de wakkere mannen te hechten. Het gerucht ging natuurlijk als een lo-pend vuurtje over het eiland. Van het raadhuis wapperde de vlag in de Mecklenburgse kleuren. Tegen negen uur werd de Raadhuisstraat afgezet voor de ontvangst van de hoge gasten. De prins kwam in gezelschap van jonkheer Six, de president van de Reddingmaatschappij en onderscheidene padvindrs naar het raadhuis.

Lovende woorden aan het adres van de vereniging „Hulp en Steun”. Daarna de uitreiking van de medailles, het eerst aan de schipper Gerrit de Boer. Hij ontvangt de zilveren en ach-tereenvolgens Jacob J. Wakker, Jan Schraal, Albert A. van Veen, Harmen R. Kramer, Willem J. Post, Klaas T. Ras en Steven Korf, die als bestuurslid van „Hulp en Steun” de ijs-tocht meemaakte, de bronzen medaille.

Eén der manschappen, Kobus de Boer, kon niet aanwezig zijn. Namens de bemanning sprak Steven Korf een dankwoord. Op de medailles, geslagen in 's Rijks Munt te Utrecht, was de naam te lezen van de persoon aan welke hij was uitgereikt met daarboven: Hulde. 25 januari 1917. „Von Geusau”, Urk, en op de keerzijde, in randschrift: Noord- en Zuid Hollandse Redding-Maatschappij, opgericht in den jare 1824.

De prins verklaarde aanvankelijk naar Kampen te willen gaan, maar dat een bezoek aan het eiland Urk hem meer aanlokte. De avond werd afgesloten met het uit volle borst gezongen „Wilhelmus”. Het was voor Urk en inzonderheid voor de mannen van de ijsvlet een onverwachte, maar daardoor juist een indrukwekkende dag met een glorievol hoogtepunt.

De bijzonderheden van dit verhaal ontleenden wij aan „de Reddingboot”, jaargang 1917 nr. 15 en het weekblad „Stuur-boord” jaargang 1985.

#### *De postulet van Gebr. de Groot.*

Toen de Gebr. de Groot uit Kampen in 1890 een stoomboot-dienst gingen onderhouden met het eiland Urk in de Zuider-zee met de boot „Minister Havelaar” waren zij ook verant-

woordelijk voor het postvervoer van en naar Urk. Bij ijsgang in de winter geschiedde het postvervoer met de Kamper ijsvlet. Toen Urk zelf stoomboten in de vaart bracht namen zij op den duur ook het postvervoer over.

De Gebr. de Groot beschikten op het eiland over enkele ijsvletten (later één) welke in de winter ingezet konden worden. De ijsvlet was dus met recht de „postvlet”. Deze postvlet was eigendom van de fa. de Groot. Gedurende de periode-de Groot werd de Urker vlet van de Vereniging „Hulp en Steun” waarschijnlijk alleen ingezet voor goederenvervoer en, uiteraard, reddingsoperatie's. De Kamper vlet was 's zomers opgeslagen in de schuur waar de haringvletten in stonden. Dit was de schuur van K.M. Kramer (onder aan de Staverse Hoogte naast de schuur van Oliehandel Hoekman). De post werd van Urk naar Schokland gebracht en daarna door een Kamper bemanning in een andere vlet overgenomen. Sommige bemanningsleden bedienden zowel de „Urker” als de „Kamper” vlet, zoals Harm G. Bakker en Jan Schraal. De vaste bemanning bestond verder uit de volgende personen: Jan Pasterkamp, Steven Kramer, Evert Weerstand, Louwe van Dokkum, Riekelt Pasterkamp, Jakob Post en Lubbert de Vries.

In de winter van 1895/96 is het voorgekomen dat de „Kamper” vlet drie weken op zich liet wachten. Urk was gedurende die periode geheel geïsoleerd. Er gingen toen stemmen op om zélf een ijsvlet uit te rusten (die van „Hulp en Steun”) om zodoende in Kampen te kunnen komen. Een commissie onder leiding van Pieter Hoekstra en Evert Hakvoort regelde de organisatie en zo vertrok de ijsvlet met als schipper Lubbert de Vries naar Kampen. De volgende dag kwamen zij terug met de ijsloper afgeladen vol. De vlet werd bij de werf van A. Roos uitgeladen. Een uur later kwam de Kamper ijsvlet leeg op Urk aan bij het strand. De volgende morgen vertrok deze met post naar Kampen.

De zomer daarop kreeg Urk een telefonische verbinding via Schokland met Kampen en werd ook het winter-postvervoer beter geregeld. Vanaf 1897 ging de post per ijsvlet van Kampen naar Schokland en vandaar met de Urker vlet naar zijn eindbestemming.

*Riekelt Pasterkamp vertelt.*

Onderstaand verhaal tekende Auke Weerstand op uit de mond van de toen 88-jarige Riekelt Pasterkamp. Het gaat over een tocht met de ijsvlet naar Schokland in de winter van 1923/24. Een ooggetuigenverslag. Pasterkamp overleed in 1986.

's Morgens om 6 uur vertrokken wij vanuit Urk. Mijn vader, Jan Pasterkamp, was ook mee. Schipper van de ijsvlet was Jacob Post. Het was bitter koud en de wind was hard Zuid. Richting Nagele ging goed en we vorderden al flink. De wind begon echter aan te wakkeren en het zicht werd moeilijk. Nu hadden we een kompas aan boord, maar dat werkte niet zo nauwkeurig vanwege het bonken van de vlet. Als de schipper de richting bepalen moest, werd het kompas op het ijs gezet. Op een gegeven moment stootte de vlet van voren door het ijs en zakte er door terwijl de achterkant nog op het ijs hing. De kopmannen met de gespoorde laarzen trachtten de vlet op het ijs te trekken. Als deze voorste mannen niet meer op het ijs konden lopen, sprongen ze in de vlet en met één been buiten boord naar achteren trappend drukten ze de vlet als het ware tussen de schotsen door. De andere mannen drukten met scherpe haken de vlet voorwaarts. De achterste man was de schipper. Het zwaarste wat je op zo'n tocht tegen kon komen was „kis”, dat is ijs wat door wind en stroom is fijngemalen en op het water drijft. Je kon op het kis niet staan maar er in roeien kon ook niet. Met pagaaien kon je nog enigszins vooruit komen. In zo'n kisveld waren we nu terecht gekomen. De stormachtige wind en een krachtige ebstroom dreven het ijs noordwaarts. De bemanning bemerkte dat en ze werkten als paarden, maar de vlet dreef noord af. Na een uur of wat werd met een vaarboom de grond gepeild en deze voelde hard aan. Uit ervaring wisten de mannen wat dit betekende. Ondanks alle inspanning was de vlet niet vooruit, maar achteruit gedreven en beoosten van Urk terechtgekomen, ver van het beoogde doel. Besloten werd eerst maar eens de inwendige mens te versterken. Dat betekende roggebrood met spek. Geen enkele ijsvlet was overdekt, je kon dus nergens schuilen, laat staan iets klaar maken om je te warmen.





*Kerkje op Schokland, schuilplaats van de ijsvletbemanning.  
(Foto A. van Urk)*

*De „Geusau” in het ijs bij Kampen.*



We hadden het zeil opgezet om daarachter wat beschutting te hebben. Op een sein van schipper Jakob Post zetten we ons even later weer in beweging, richting Schokland. De vrees nam toe dat we Schokland niet meer bij daglicht zouden bereiken en het vooruitzicht de nacht op het ijs te moeten doorbrengen was weinig aantrekkelijk, hoewel de vissers onder de vletbemanning wel wat gewend waren. De mannen gingen nu met het trekzeel om de schouder het ijs op en voorwaarts ging het weer, richting Schokland. Tot onze vreugde begon nu de vloed op te komen en we bereikten open water. Nu ging het, geholpen door de vloedstroom, de goede kant op. Weer op vast ijs aangekomen gingen we zwoegend en zwetend verder, af en toe even rustend. De schaduw van de avond begon te vallen. Het begon er somber uit te zien. Een fakkel werd ontstoken en bij dat licht ontdekten we rietstengels. Hieruit werd de conclusie getrokken dat we ten zuiden van Schokland terechtgekomen waren. De koers moest dus verlegd worden naar N.N.O. Het gerucht dat de ijsvlet er aankwam was inmiddels ook op Schokland gehoord.

Teunis van Eerde, de lichtwachter, wist wat het betekende om in het donker met de ijsvlet op onbetrouwbaar ijs te verkeren. Hij ontstak het licht van zijn vuurtoren op de zuidpunt. Laat in de avond kwamen wij eindelijk bij hem aan. Tegen middernacht konden we eindelijk onze doodvermoeide ledematen rust geven.

De volgende morgen gingen we weer verder, want de ijsvlet moest op de Noordpunt van Schokland zijn. Daar woonde de familie Smit en daar moest de post worden afgeleverd. Meestal overnachtten de ijslopers bij deze familie en ze bewaarden aan deze mensen de beste herinneringen. Na de buitengewone inspanningen was het een verademing om in hun gezellige woning bij te komen. Er kon altijd worden gegeten en soms, als de mannen niet al te vermoeid waren, werd er wel bij het orgel gezongen.

Twee dagen moesten wij op Schokland blijven. Het was gaan stormen uit het Noorden en vloedden dreven het ijs zuidwaarts. De Ketel kwam vrij en zo kon de postboot uit Kampen naar Schokland komen. De boot nam onze vlet op sleeptouw en zo kwamen wij weer veilig op Urk aan.

Niet alle reizen waren even moeilijk. Soms kon men in één

dag heen en terug, maar aangenaam waren zij nooit.

Altijd waren de mannen gelaarsd en gespoord en de ijsvlet moest voortbewogen worden, hoe dan ook, of er weinig of veel post was. En wel niet altijd was de naam „bloedreis” van toepassing, maar wel heel vaak.

Aldus Riekelt Pasterkamp. En dit verslag van één van de ijslopers lijkt ons een passend eind van de geschiedenis van de ijsvlet.

### *Dan liever de lucht in.*

De winters waren voor het postvervoer vaak heel moeilijk.

Er werd zolang mogelijk gevaren, maar als dit niet meer ging, werd gebruik gemaakt van de ijsvlet en de slede, en naderhand ook van de auto en het vliegtuig.

Wat het vliegen betreft, in 1926 werden 3 vluchten gemaakt, waarvoor 450 gulden werd betaald; in 1928 1 vlucht voor 150 gulden en in 1929 6 vluchten voor 1075 gulden die werden uitgevoerd voor het overbrengen van post, en dan nog 3 vluchten die uitsluitend voor passagiers bestemd waren.

Tussen 9 januari en 22 maart van dat jaar had de E.U.S.M. „Urk's Belang” het bijzonder zwaar, wat blijkt uit een opgesteld overzicht.

Soms was Enkhuizen, soms Kampen niet te bereiken, en er waren ook dagen dat er helemaal geen boot uitvoer.

Op zaterdag 9 februari bereikte nog een boot uit Kampen Urk, maar dan is er pas weer postverbinding met het eiland op donderdag de 14e als er een vliegtuig van Schiphol op Urk komt en weer vandaan vertrekt.

Vervolgens worden ijsvletten ingezet (die op Schokland overnachten) naar Kampen en terug en op 20 februari is er weer een vliegverbinding. Dan wordt weer enige dagen van ijsvletten gebruik gemaakt tot tussen 25 februari en 2 maart voor het postvervoer een auto benut kan worden.

Op 5 en 7 maart wordt er weer gevlogen, evenals op 16 maart, maar daartussen is Urk door mist van alle post verstoken en geheel geïsoleerd.

Op 16 maart wordt pas de boot weer ingezet, maar eerst na 22 maart is de dienst normaal.

Voor de E.U.S.M. was het hard werken geweest om de post-



# Vliegbewijs



T. de Vries

heeft gevlogen met vliegtuig PHAGR

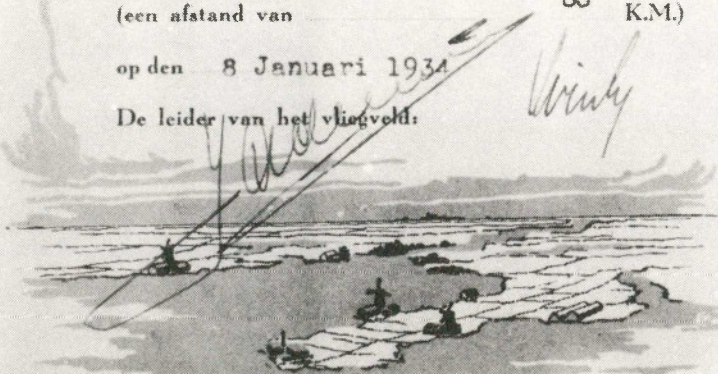
van Urk

naar Amsterdam

(een afstand van 80 K.M.)

op den 8 Januari 1934

De leider van het vliegveld:



DE TIJD VLIEGT, VLIEGT MET UW TIJD

Door de K.L.M. afgegeven vliegbewijs.

dienst zo lang en zo goed mogelijk te onderhouden.

In de tweede helft van februari, toen er op Urk gebrek aan levensmiddelen begon te komen, werden door slagers, kruideniers, tabakshandelaars e.d. postpakketten met tientallen tegelijk voor verzending naar Urk aangeboden, waardoor de te vervoeren post bijzonder omvangrijk was.

Meermalen moesten 30 à 40 grote zakken vervoerd worden, eenmaal zelfs meer dan 60.

Dit meldde de inspecteur aan de directeur-generaal van de P.T.T. in juni 1929 en hij schreef erbij: „Bij de overeenkomst van mei 1825 met de N.V. „Urk's Belang” zal vermoedelijk niet gedacht zijn aan eene zóó strenge, lange vorstperiode als in den afgelopen winter, en zeer zeker niet aan postvervoer per auto over de Zuiderzee, waartoe de Heer Snoek uit eigen beweging met „Urksche voortvarendheid” is overgegaan, en waardoor een uitstekend functioneerende postdienst ontstond- al was die dan ook maar van korten duur!”

Naar zijn mening mocht men de Urker maatschappij dan ook wel in de kosten tegemoet komen. Er was zelfs een automobiel voor het postvervoer gekocht.

Ook de winter van 1940 was weer moeilijk, maar toen werd meer van het vliegtuig gebruik gemaakt. Tussen 8 januari en 3 februari werden wel 18 vluchten uitgevoerd en ook daarna nog enige, waarbij ook veel vracht werd overgebracht, zodat boven de contractuele verplichting extra vluchten werden gemaakt en de betaling daarvan was vanzelfsprekend weer een discussiepunt.

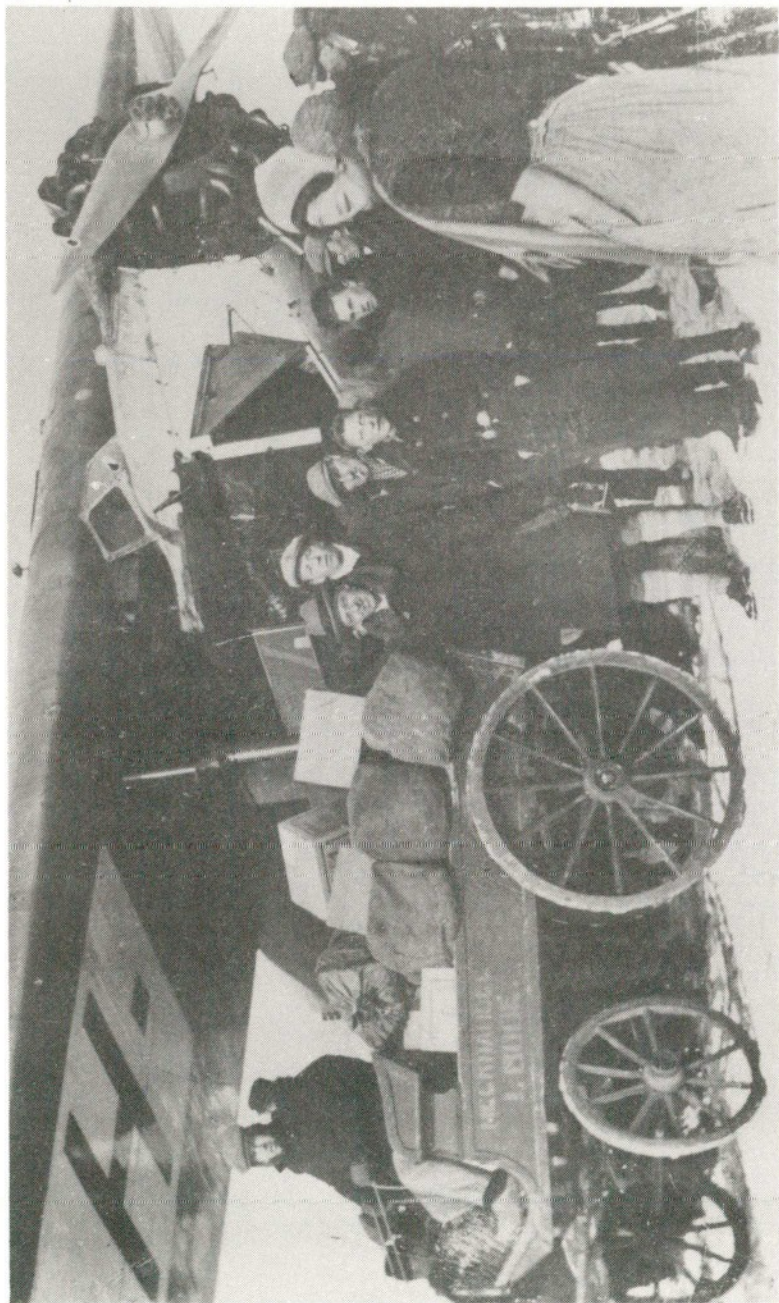
De K.L.M., die in 1919 was opgericht, begon 10 jaar later tijdens de strenge vorstperiode die de eilanden isoleerde met vele vluchten daarheen.

Voor Urk vinden we vluchten vermeld op 14-2 (geen postvervoer) en 20-2, en verder op 5-3, 7-3 en 16-3-1929.

Alle vluchten werden uitgevoerd met Fokkers F-7a.

De piloten heetten Tepas, Sillevius en Frijs.

Over 1934 hadden we het reeds. De schrijver van dit winters overzicht herinnert zich nog de vlucht van 8 januari die hij als 16-jarige jongen meemaakte van Urk naar Schiphol, met het



*Postvervoer per K.L.M. in de winter.*

*Foto coll. G. Wakker no. 164.*



vliegtuig PHAGR (Reiger), met een volledig Indië-bemanning. De eerste piloot was A. Viruly, bekend geworden om zijn vele publicaties over de luchtvaart.

Vliegen was toen nog niet „in”.

Passagiers kregen een vliegbewijs om er familieleden en kennissen mee te „bewerken” om ook eens te gaan vliegen.

Ook in december 1938 werden vluchten uitgevoerd naar Urk: 24-12, 28-12, 29-12, 30-12, en 31-12-1938.

Die van 28 december werd uitgevoerd door de vrijwillige organisatie voor sportvliegers.

Op 29 en 31 december was J. Heijmans de piloot.

Voor de eerste helft van januari 1940 troffen we de volgende vluchten aan; 8-1, 10-1 en 13-1. De piloten waren Parmentier en Bax.

Ook voor de rest van de maand kon het vliegtuig nog niet helemaal gemist worden: 16-1, 19-1, 20-1, 23-1, 24-1, 25-1, 27-1, 30-1 en 31-1.

Piloten waren Parmentier, Bax en Kooper.

#### *Overzicht ijspostvluchten naar en van Urk.*

- 14-02-29 Amsterdam-Urk. Geen postvervoer
- 20-02-29 Amsterdam-Urk V: PH-ADX P: Tepas
- 21-02-29 Amsterdam-Urk V: PH-ADX P: Tepas
- 05-03-29 Amsterdam-Urk-Amsterdam V: PH-ADX P: Sillevius
- 07-03-29 Amsterdam-Urk V: PH-ADX P: Sillevius
- 16-03-29 Amsterdam-Urk P: Frijns
- 24-12-38 Schiphol-Urk. Twee vluchten, totaal 1200 kg. post.
- 28-12-38 Schiphol-Urk-Schiphol. Vlucht door Vrijwillige Organisatie Sportvliegers (V.O.S.) PH-VYG (800 kg.)
- 29-12-38 Schiphol-Urk-Schiphol V: V.O.S. P: Heymans
- 30-12-38 Schiphol-Urk-Schiphol V: PH-AIT
- 31-12-38 Schiphol-Urk-Schiphol V: PH-JUH. P: J. Heymans  
Van 28/31 december werd 600 kg. post vervoerd.
- 08-01-40 Amsterdam-Urk V: PH-ACT. P: Parmentier  
(315 kg.)  
Urk-Amsterdam V. en P. idem (54 kg.)
- 10-01-40 Amsterdam-Urk V: PH-ACT. P: Bax (102 kg.)  
Urk-Amsterdam V. en P. idem (3 kg.)

- 13-01-40 Amsterdam-Urk V: PH-ACT. P: Bax (1032 kg.)  
Urk-Amsterdam Idem (86 kg.)
- 16-01-40 Amsterdam-Urk V: PH-ACT. P: Parmentier  
(865 kg.)  
Urk-Amsterdam Idem (8 kg.)
- 19-01-40 Amsterdam-Urk V: PH-ACT. P: Parmentier  
(1144 kg.)  
Urk-Amsterdam Idem (44 kg.)
- 20-01-40 Amsterdam-Urk V: PH-ACT. P: Parmentier  
(217 kg.)  
Urk-Amsterdam Idem (21 kg.)
- 23-01-40 Amsterdam-Urk V: PH-ACT. P: Bax (668 kg.)  
Urk-Amsterdam Idem (134 kg.)
- 24-01-40 Amsterdam-Urk V: PH-ACT. P: Bax (692 kg.)  
Urk-Amsterdam V: PH-AEB. P: Kooper (25 kg.)
- 25-01-40 Amsterdam-Urk V: PH-ACT. P: Kooper (731 kg.)  
Urk-Amsterdam Idem (34 kg.)
- 27-01-40 Amsterdam-Urk V: PH-ACT. P: Kooper (1180 kg.)  
Urk-Amsterdam Idem (59 kg.)
- 30-01-40 Amsterdam-Urk V: PH-ACT. P: Bax (622 kg.)  
Urk-Amsterdam Idem (67 kg.)
- 31-01-40 Amsterdam-Urk V: PH-ACT. P: Parmentier  
(357 kg.)  
Urk-Amsterdam Idem (5 kg.)

Bovenstaand overzicht is niet volledig. Reeds in 1926 werden drie postvluchten naar Urk gemaakt. De K.L.M. voerde deze vluchten uit voor rekening van de N.V. Eerste Urker Stoomboot Mij.

Op 4-1-1928 vond de vierde postvlucht naar Urk plaats met 16 zakken post.

In het overzicht ontbreken verder de vluchten:

02-02-33 Amsterdam-Urk

08-01-34 Amsterdam-Urk/Urk-Amsterdam en

01-02-37 Amsterdam-Urk-Amsterdam (ook op 3-2).

Gebruikte afkortingen: V: vignet, P: piloot.

## *Drie witte winters*

### Een winterreis in 1897

Uit 1897 is ons een reisverslag bekend uit een overigens onbekend tijdschrift. Het is van de hand van H.K. van der Woerd en vangt aan met een uitvoerige loftuiging op de stad Kampen en de schone rivier de IJssel. In de zomer, voorafgaande aan dit reisverslag, maakte Van der Woerd een tocht met de Kamper Amateurfotografenvereniging op de postboot „Minister Havelaar”. Dit beviel hem blijkbaar zó goed, dat hij het plan opvatte dezelfde tocht nu in zijn ééntje en onder geheel andere omstandigheden in de winter te herhalen. Aldus geschiedde.

„Wat is alles stil geworden aan de IJsselkade”, zo begint Van der Woerd’s eigenlijke verslag, dat wij voor de leesbaarheid zullen volgen in de hedendaagse spelling.

„De bruggeman rust op zijn lauweren; niet langer weerklinkt het vrolijk fluiten der stoomboten; de zeilen zijn gereefd; de stoomboten dommelen in rustige rust. (!) Slechts één is er, waarvan het vuur node wordt gedoofd; slechts één blijft dan alleen aan wal, wanneer het onmogelijk is, door het ijs heen te breken. Dat is de Minister Havelaar, de ons bekende boot op Urk en Enkhuizen....”

„De Havelaar is een postboot, dat wil zeggen, zij is belast met het overbrengen der post en der postpakketten van en naar Urk. Zij móet varen, tenzij er force majeure is. Aan boord is nog een kleiner vaartuig, vlet genaamd. Deze is geheel vervaardigd van ijzer en voorzien van waterdichte compartimenten, (alsof het de „Titanic” was! -red.) waarin de haar toevertrouwde stukken worden geborgen. Zij weegt plus minus 6000 kilo, is zwaar gebouwd en rust op hetgeen ik het onderstel van een slede zou willen noemen. Verder heeft men aan



boord een mast, een paar zeilen en de nodige schippersshaken. Kan de Havelaar er niet meer door, dan beproeft men het met de vlet. Is ook dit onmogelijk, dan is Urk geheel en al afgesloten; het eiland heeft geen gemeenschap meer met de vaste wal. Deze winter is dit gedurende 17 dagen het geval geweest."

De schrijver schetst de ontberingen van de eilandbevolking, verstoken van de zegeningen van de moderne techniek. Maar, gelukkig, er is hoop:

„Naar de kranten onlangs meldden, is men nu begonnen met opmetingen te doen voor een telefoon, die over het eiland Schokland Kampen kan bereiken. Het zal zowat medio februari geweest zijn nadat alom de dooi reeds was ingevallen en de grote rivieren losraakten, dat de kranten vermeldten: „De Havelaar" heeft een poging aangewend, Urk te bereiken, welke pogingen met gunstig gevolg zijn bekroond. Wij kregen toen een beschrijving, welke minstens aan een Noordpoolzee deed denken. Drijvende ijsbergen, duinen van ijs, ja, wat niet al...."

Inderdaad, journalisten die zich aan zo'n tocht waagden voorzagen hun met veel ijs en heldenmoed gelardeerde verhalen met pakkende koppen als „Urk, het Nova Zembla van de Zuiderzee" of iets dergelijks. Trouwens, nog in de jaren '40 van deze eeuw werd op een dergelijke manier over zulke tochten geschreven. De redakties verwachtten nu eenmaal een gekruid verslag met worstelende mannen die met inachtname van uitzonderlijk veel plichtsbef onder bijzonder barre omstandigheden de strijd aanbonden tegen de meedogenloze elementen, etcetera. Ook Van der Woerd zelf ontkomt er niet aan:

„De gebroeders de Groot, want het zijn twee broeders die de Havelaar besturen, zijn hupse, aardige, vriendelijke mensen..., wat meer zegt, het zijn uiterst bekwame, moedige, ondernemende, stoere zeelui; het weder kan niet zo boos, de mist niet zo dik zijn, of zij gaan er door...."

De kapitein wil Van der Woerd niet afschrikken, maar laat wel fijntjes doorschemeren dat er omstandigheden kunnen optreden waarbij de boot door het ijs plat gedrukt kan worden „als een dubbeltje”. Geruststellend voegt hij daar echter aan toe dat zij dan altijd de vlet nog hebben om mee thuis te komen.

De volgende morgen meldt Van der Woerd zich present aan de IJsselkade, uitgedost in „een soort Noordpoolcostuum, bestaande uit een oude pooljas en een bonte muts”. Vooral de mededeling dat het hier een oude pooljas betreft, alsof hij die nog had hangen van een vorige tocht naar arctische streken doet Van der Woerd's proza uitsteken boven de gangbare pool-literatuur. Verder is hij uitgerust met niet zo maar een fototoestel, maar „alles wat voor de fotografie wordt vereist” en, door de vriendelijke zorgen van zijn echtgenote is hij „ruimschoots voorzien van eetwaren voor een zeereis van vier uren”. Hij zou er zestien uren van moeten leven.

Het begin van de reis is allergenoeglijkst. In het voorschip zitten acht stevige, stoere mannen bij een gloeiende kachel, de hofmeester maakt koffie en er zijn zowaar sigaren. Al gauw voelt de schrijver zich thuis bij de rondborstige zeelieden. In 't geheel niet geplaagd door valse bescheidenheid noteert de poolreiziger in spé de volgende ontboezeming:

„'t Is wel eens aardig geheel met die eenvoudige mensen mee te leven en hen in hun handelingen gade te slaan.”

De koffie moet worden genuttigd zonder melk, want die is, naar een mededeling van de hofmeester, niet aan boord. Deze eerste ontbering ondergaat onze schrijver met stoïcijnse gelatenheid, echte poolreizigers eigen. „A la guerre comme à la guerre” verzucht hij krijghaftig.

De reis intussen verloopt voorspoedig.

„Vooruit ging het steeds, op het doel af, nu eens vlug, dan weer wat langzamer, al naar mate van de dikte van het ijs; soms ging het met zo veel moeite gepaard, dat de kapitein commandeerde „stop, langzaam achteruit”, en na een 100 meter terug gestoomd te zijn, „langzaam vooruit - volle kracht!” Daar rammeiden wij op het ijs in, gelijk indertijd de

Watergeuzen op de poorten van den Briel en met even goed gevolg. Barstend, krakend, splijtend schoof het ijs voor onze voorsteven weg."

De Havelaar was goed toegerust voor ijsgang. Het was een sterke boot, die wel tegen een stootje kon. De voorsteven had dubbele stalen platen en de ruimte daartussen was opgevuld met cement. Eventuele lekken konden ter plekke worden gestopt. Bij machineschade of mankement aan de schroef kon zeil bijgezet worden. Kortom, de Havelaar was voor zijn taak berekend.

„Wij waren nu zo ver gekomen, dat wij aan de verre horizont open water konden waarnemen; doch naarmate wij de rand van ons ijsveld naderden, scheen het ijs dikker te worden.... Onze Havelaar ging onverpoosd en onvermoeid vooruit, doch moest het eindelijk opgeven. Bij een flinke, krachtige stoot, schoot zij 5 à 6 meter op het ijs, en... bleef zitten. „Achteruit!" telefoneerde de kapitein aan de machinist, tevergeefs, wij hoorden de schroef ratelen, doch in de boot kwam geen beweging, wij zaten op het ijs vast en konden niet verder. Nu was de ijsvlet aan de beurt. De acht mannen maakten zich gereed, sprongen op het ijs, trokken de jassen uit en sjorden de ijsvlet, die tot dusver achter de Havelaar aangedreven had, op het ijs."

De pogingen om de postboot uit zijn benarde positie te bevrijden, lijden schipbreuk. Het wil maar niet lukken. Daarom roept de kapitein de manschappen met de vlet terug. Met mankracht en stoom gezamenlijk gelukt het tenslotte het schip vrij te krijgen.

„Het is hier de plaats" vervolgt Van der Woerd zijn verslag, „iets van de vlet en van de werkzaamheden harer bemanning te vertellen. Ik heb het vaartuig boven reeds beschreven, doch voeg hier voor de duidelijkheid aan toe, dat men er gewoon in kan varen, het als slede kan gebruiken en ook er mee kan zeilen; tenslotte doet het ook dienst als werktuig om het ijs stuk te stoten. Zolang het ijs dik genoeg is, wordt de vlet voortgetrokken. Drie mannen gingen aan een lang touw vooruit, de





*Vertrek ijsschuit van Kampen via Schokland naar Urk op  
28 december 1899 om 1 uur. De man die met zijn hoed  
zwaait is N. de Groot.  
Foto S. van Gendringen.*



vijf anderen deden een soort van helpzelen om, waarvan zij de uiteinden aan krammen van de boot bevestigden....

...Natuurlijk zoekt het spiedend oog naar die plaatsen, waar zich nieuw ijs bevindt....

...Opeens zakt zij er door en de manschappen springen er in, bij welke gelegenheid het dikwijls gebeurt dat een of meer hunner er ook doorzakken en soms tot over de knieën in het water op de rand der boot hangen. Nu duwen zij haar met bommen vooruit. Biedt het ijs weerstand, dan schommelen zij haar in een voorwaartse beweging. Wil het ijs niet meer breken, dan springen zij er op, sjoeren de vlet er uit, beuren haar met vereende krachten er boven, en laten haar twee, drie keer achter elkaar met al haar zwaarte op het ijs neerkomen. Breekt het nu nog niet, men herinnere zich, dat zij ongeveer 6.000 kilo weegt, dan gaat het weer te voet, zoals boven is beschreven! Men kan zich dus voorstellen, dat de mannen, ofschoon zij midden in februari, zonder jas aan, werken, door en door bezweet zijn. Gelukt het hun nu open water te bereiken, dan zetten zij de mast op zijn plaats, hangen de zeilen aan en zien zo vooruit te komen."

Terug aan boord van de Havelaar. De ijsvlet is nog als een zwarte stip aan de horizon te zien. „Eten” zegt de kapitein tot de mannen die aan boord gebleven zijn. Onze poolreiziger verorbert „met de meeste smaak een cadetje met een eitje”. Beneden, rond de welbekende kachel, zitten de mannen geschaard, die zich, tot verwondering van de schrijver, „te goed deden aan... een snede droog roggebrood met spek, dat er met smaak inging.” Hij konstateert echter „geen zweem van ontevredenheid, integendeel, vrolijk en opgeruimd waren hun gesprekken. Voorwaar, als er van moeilijke, zware, gevaarvolle arbeid sprake is, dan kunnen deze meepraten. Ik weet niet wat die mannen per dag of, nauwkeuriger uitgerekend, per uur verdienden en heb het ook niet gevraagd, doch wel weet ik, dat zij tegenover hun werkgever een trouwhartige, gulle toon aansloegen, welke getuigde van onderlinge welwillendheid.”

Een half uur later besluit de kapitein een doorbraak te wagen in zuidelijke richting. Zo gezegd, zo gedaan. Meter voor meter



worstelt de Havelaar door het weerbarstige ijs, vooruit, achteruit, eindeloos herhaald over een afstand van plm. 900 meter. Eindelijk wordt het zwoegen van de bemanning beloond: de postboot bereikt de open zee.

„Zo vlug als een vogel, die aan een langdurige gevangenschap ontsnapt is, snelde nu de Havelaar vooruit, naar het doel der reis. Wel had zij zich nu en dan nog eens, hetzij door drijfijks, hetzij nieuw ijs heen te werken, doch dit ging vergelijkender wijze gemakkelijk.... Alleen in de nabijheid van het eiland begon weer het lieve leventje van vroeger: achteruit-stop-vooruit! Eindelijk lagen wij voor de haven, want daarbinnen komen, konden wij door het vele en dikke ijs niet.

Diep onder de indruk is de schrijver van „een toneel, dat ik van mijn leven niet zal vergeten en dat slechts zeer onvolmaakt in woorden is weer te geven. Voor ons lag een ijsveld, zo ver het oog kon waarnemen. Hier en daar vertoonden zich op ongelijke afstanden stapels ijsschotsen van misschien twee, drie meter hoogte. Op de nevelachtige achtergrond kwamen de huizen en bomen van het eiland spookachtig te voorschijn. Bij het fluiten van de Havelaar snelden opeens honderden manlijke eilanders in hun eigenaardige zwarte pakjes toe, over en tussen het ijs, de sneeuw en de hopen ijsschotsen. 't Was zoiets als de landing van Columbus in Amerika, maar in een land van de Noordpool.”

Wat de zwarte mannetjes kwamen doen blijft helaas in het ongewisse. Was het uit louter nieuwsgierigheid?

Een paar uur vroeger dan de Havelaar is de vlet op het eiland aangekomen. Na alles be- en verzorgd te hebben, rusten zij enige tijd na het nuttigen van een sobere, doch voedzame maaltijd. Om zes uur verzamelt de bemanning zich weer aan boord. De vlet wordt achter de Havelaar bevestigd en welgemoed aanvaardt men de terugtocht.

„En nu” besluit onze Kamper vriend zijn verhaal, dat wij vanwege de leesbaarheid sterk hebben ingekort, „nu alle ongerustheid en alle vermoeienis is geweken, nu mijn plaatjes goed zijn uitgevallen, nu ben ik dankbaar voor al het genotene.

Ik heb een overheerlijke, avontuurlijke, heerlijke reis gedaan. Mijn hartelijke innige dank aan de Gebroeders de Groot en allen, die mij in staat hebben gesteld, deze tocht mee te maken.”

De bootdienst op Urk, aanvankelijk ter hand genomen door de gebr. de Groot uit Kampen en later overgenomen en uitgebreid door de Eerste Urker Stoomboot Mij., heeft stand gehouden tot december 1959. Op de 16e van die maand viel er een bestuursbesluit van laatstgenoemde maatschappij waarbij het doek viel over een korte, maar heftige geschiedenis van een legendarische Zuiderzeelijn. De vergadering verliep, aldus Willem Boot in „De boot toet!” in een zakelijke, maar wat weemoedige stemming. Wie de moeite wil nemen de oude, vergeelde krantenleggers daaromtrent ter hand te nemen in de vaderlandse archieven, zal ongetwijfeld van deze weemoed deelgenoot worden. Verdwenen zijn de schepen, opgeslokt door wat wij geschiedenis noemen. Maar hun namen blijven in de herinnering voortleven.





*Winter 1929. Voor het oude postkantoor.*

*V.l.n.r. Ide Koffeman, kantoorhouder Buigholt, Hendrik de Vries, Gerrit Snoek, Piet Snoek, Stadie Buigholt.*

*Postvervoer winter 1929. V.l.n.r. kantoorhouder J. Buigholt, H. Pasterkamp, Ds. W. Doorenbos, Piet Snoek, Gerrit Snoek.*





## 1929; een winter in vogelvlucht

Van de winter van 1684 is een document bewaard gebleven waarin bijzonderheden staan opgetekend omtrent het ijsverkeer tussen Enkhuizen en de Friese kust. Daaruit blijkt dat in die winter 963 sleden en 28 paarden over zee in Enkhuizen zijn aangekomen.

In de winter van 1845 kreeg de oude meester Vis op het eiland Urk onverwachts bezoek van enkele Enkhuizers, die „ter gedachtenis” op de terugreis over het ijs een Urker stooft meenamen.

Op 13 februari 1929 liepen vanuit de haven van Enkhuizen, waar zij met andere Urker vissers ingevroren zaten, drie mannen over het ijs naar Urk. Niets hadden ze bij zich. Geen touw, geen voedsel, geen kompas. Als er mist was gekomen, waren deze mannen in hopeloze moeilijkheden verzeild geraakt. De mist bleef uit en de mannen arriveerden, na een voettocht van zes uur, heelhuids en droog op hun eiland. Het waren Luut Bakker, Jan de Boer en Cornelis Post.

Drie geregistreerde winter-gebeurtenissen over een tijdperk van drie eeuwen. Met recht kunnen we stellen dat winters als die van 1684, 1845 en 1929 behalve streng ook bijzonder zeldzaam zijn en waren. „Maar” zal de lezer zeggen, „en de ijsvlet dan, Schokland, Kampen, de ingevroren stoomboten?” Inderdaad, maar daar betreft het de postverbinding met de Oostwal. Tussen Schokland en Urk voor de zee sneller dicht en het ijs was betrouwbaarder dan tussen Urk en Enkhuizen, waar, behalve gevaarlijke diepten, verraderlijke stromingen waren. Het gebeurde dan ook hoogst zelden dat de Zuiderzee op die plaatsen geheel dichtvroor.

„Urk is geen eiland meer” juichte de Urker Courant van 13 februari 1929. „Tochten te voet, per fiets, per slede en met de ijsvlet. Wanneer tuft de eerste auto over zee?”

Wij zullen ons, voor wat de berichtgeving over de strenge winter van '29 betreft, voornamelijk baseren op knipsels uit deze krant, indertijd verzameld door de Urker onderwijzer J.H. van Doorn. Flitsen en feiten in vogelvlucht, en, waar mogelijk, in chronologische volgorde geplaatst. Waar zekerheid bestaat dat

betreffende gebeurtenissen indertijd door de „Urker Courant” werden verslagen zullen onderstaande berichten vooraf worden gegaan door bronvermelding middels de letters „U.C.”

U.C. 13 februari meldt, dat het voorbeeld van de drie Urker vissers, die over het ijs van Enkhuizen naar Urk zijn gelopen, navolging heeft gekregen. Zaterdag d.a.v. waagden 12 vissers de oversteek, zondag 35 en maandag nog eens 6. Eén bejaarde visser durfde de 25 km. lange tocht niet te ondernemen en bleef te Enkhuizen om op de schepen te passen. Ook in omgekeerde richting is de tocht gemaakt. Drie ondernemende jongens van het eiland staken zaterdag de Zuiderzee over om hun familie op de ingevroren vloot te bezoeken en keerden zondagmorgen met de tweede groep vissers terug. Moesten de drie mannen, die woensdag de tocht maakten nog over een smalle strook water met de ijsvlet worden gehaald, nu was dit niet meer nodig. „Er is een vaste ijsvloer over heel de Zuiderzee.”

Op 12 februari ging de eerste Enkhuizer per fiets naar Urk. Het was de heer Jb. Kooiman Kz. die in vijf kwartier het ritje deed. De dikte van het ijs in het Krabbersgat bedroeg 50 cm., op het Enkhuizer Zand 60 cm.

Onder de vele fietsers, die weldra volgden bevond zich o.a. de heer P. Sluis Nz., de bekende directeur van Sluis' Zaadhandel. De bevolking van Urk was in de wolken over de komst van zo veel vastelanders. Met gejuich werden de wielrijders ingehaald en een gulle ontvangst werd hun bereid. Ook het goederenvervoer begon op gang te komen. Twee ijsvletten lagen „in lading” om naar het eiland te komen.

De eerste auto die naar Urk kwam en aldus geschiedenis maakte was een personenwagen van het merk „Holz mobile”. Hij werd bemand door drie Enkhuizers: Leo Maranus, Hendrik de Boer en Drijver. Dit voorbeeld kreeg al gauw navolging: Joost Sluis, „den jongen zaadhandelaar”. In de derde auto die de haven van Enkhuizen uittufte, bevond zich een redacteur van de „Vrije Westfries”, die het hele gebeuren uitvoerig voor zijn krant versloeg.

VERKORTINGEN VOOR BETAALEDE DIENSTAANWIJZINGEN

D = Dinegeld  
 Rix = Antwoord kenmerk  
 x (bedrag)  
 XP = Bode betaal

PC = Kenningsvraag Ont-  
 Vraag  
 TC = Collationnering  
 TR = Telegram restant

GP = Posse Remise  
 MP = Eigenhandig  
 LX = Geluiktelegram

NOTA HET RIJK VERGORT GEEN SCHULDE VERGOSTAAT DEROM HET IN HET  
 OORDEEL HAREN DE VERBODING OP DE VERZENDING IN DE OVER-  
 KONST VAN EEN TELEGRAM

## TELEGRAM

| NAMEN VAN DE KANTOREN VAN:<br>(a) AFZENDING, (b) BESTEMMING.                                                                                  |           | TELEGRAM<br>NUMMER | AANTAL<br>WOORDEN | TIJD VAN DE AFZENDING, IN ONTVANGST<br>DAG MAAND JAAR | UUR | MIN.  | DIENT.<br>RIJVOESSELS. | ONTOEGE-<br>DOOR: |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|--------------------|-------------------|-------------------------------------------------------|-----|-------|------------------------|-------------------|
| a.                                                                                                                                            | Emmeloord |                    | 1                 | 19                                                    | 14  | 12 20 |                        |                   |
| b.                                                                                                                                            | ARNHEM    |                    |                   | 1922                                                  | 12  | 30    |                        | 10                |
| <p>Ugine Heesens vanuit Kampoor haren<br/> in Minderen binnengereken op doorens<br/> maas tik en binnengereken alles<br/> mee</p> <p>1400</p> |           |                    |                   |                                                       |     |       |                        |                   |
| <p>DRAD OF TOESTEL-<br/> NUMMER: 1</p>                                                                                                        |           |                    |                   |                                                       |     |       |                        |                   |
| <p>MODEL NR. 17* L 1284 1923.<br/> NADRIJK IS VERBODEN.</p>                                                                                   |           |                    |                   |                                                       |     |       |                        |                   |

Een in 1929 vanuit Emmeloord op Schokland verzonden telegram.



Op 20 februari meldt een krantenbericht:

De Koude. Hoe men naar Urk reist. Per vliegtuig.

„Gistermorgen te kwart voor elf is het K.L.M.-vliegtuig met 23 zakken post, wegende 560 kg. en drie passagiers, onder wie de burgemeester, op Urk aangekomen.

Te kwart over elf vertrok het vliegtuig weer en nam de post van Urk mee.

Te half twee gistermiddag arriveerde het vliegtuig voor de tweede maal met veertien zakken post en vrachtgoederen tot een totaal gewicht van 1000 kg. Na een half uur vertrok het vliegtuig weer met drie zakken post en vijf passagiers. Tot de passagiers behoorde een zieke (mevr. H. Snijder-Hoekman, red.), die te Amsterdam in het ziekenhuis moet worden opgenomen.

Gisteren hebben ongeveer 500 personen, onder wie verscheidene dames, per fiets van Enkhuizen een bezoek aan Urk gebracht. Twee van deze bezoekers zijn gistermiddag met het vliegtuig van de K.L.M. weer van Urk vertrokken.

U.C. 21 februari Urk, het toeristen-eiland.

Het bezoek aan Urk neemt elke dag toe. Honderden wandelaars, fietsers en tal van automobilisten bezochten gisteren het eiland. Bij de vuurtoren is het de gehele dag een voortdurend gaan en komen. Het was veel drukker dan in de zomervakantie, wanneer er passagiersboten waren. Ook uit Zwolle, Kampen en Lemmer komen wielrijders. Voorts zijn hier acht auto's aangekomen. Hedenochtend om zes uur bij goed weer gaat een ijsvlet met post naar Schokland.

Op 23 februari meldt een krantenbericht dat daags tevoren zo'n 1000 personen het eiland bezochten, maar ook dat inmiddels de dooi is ingetreden. Mocht deze aanhouden, zo waarschuwt hetzelfde bericht, dan is bezoek per auto niet meer vertrouwd. Op de vuurtoren te Enkhuizen wordt de rode vlag gehesen ten teken dat verkeer thans hoogst gevaarlijk is. Dezelfde krant geeft echter het bericht dat het Enkhuizer Zand.... „een ontspanningsplaats geworden is, die donderdag door meerdere duizenden mensen is bezocht, waar broodkarren reden en kinderwagens.”

De krant van 28 februari vertelt ons dat het ijs in de Zuiderzee sterker is dan ooit. De burgemeesters van Enkhuizen en Urk zijn er van overtuigd, dat auto's zonder gevaar over zee kunnen rijden. In diezelfde krant vinden we het bericht dat er een geregelde postverbinding met Urk op gang is gekomen. „Urk heeft thans een dagelijkse dienst met auto's op Kampen. Gister zijn 21 zakken post aangevoerd. Verschillende sleden met levensmiddelen gaan dagelijks naar Kampen en Enkhuizen.” (Bedoeld zal zijn dat de sleden beladen met levensmiddelen van die plaatsen terugkeren, red.)

Het assortiment vervoermiddelen heeft inmiddels uitbreiding ondergaan. Uit de krant van 1 maart:

„Hedenmorgen zijn op Urk te ongeveer half twaalf aangekomen drie arresleden uit Lemmer. In iedere slede zaten vier personen. Zij zijn de havenmond ingereden en op de scheepswerf W. Metz uitgespannen.”

Ook uit Amsterdam en andere plaatsen rond de Zuiderzee komen nu ijstoeristen naar het eiland Urk, zelfs skilopers mankeren niet. Het weer is er dan ook naar:

„Aan een effen blauwe hemel straalde de voorjaarszon en een fijn oostenwindje maakte dat het even vroom.”

Uit de krant van 5 maart:

„Hedenochtend heeft een vliegtuig van de K.L.M. de post van Amsterdam naar Urk gebracht. Het landde om tien uur op Urk met 16 zakken post, wegende 300 kg. en twee passagiers, o.w. Ds. W.E. Gerritsma, Geref. predikant te Oudega (Fr.) om woensdag de plaatselijke biddag te houden. Het vliegtuig vertrok weer om 10.20 uur met 3 zakken post en 1 passagier.”

Van Doorn voegt aan dit bericht eigenhandig toe:

„Dooi ingetreden zondag 3 maart. Afwisselend nog enige vorst. Dinsdag dooi!”

Op 13 maart is Urk al enige tijd zonder verbinding met de vastewal.

„Door de zware mist is sinds donderdag 7 dezer het eiland Urk zonder verbinding met de vastewal. Maandagmorgen zou een vliegtuig der K.L.M. met post naar Urk vliegen, doch wegens de dikke mist moest de tocht worden uitgesteld.

De boot „Von Geusau” heeft gisteren en heden getracht het



*Havengezicht, winter 1929.*

*Havengezicht, zomer 1942.*







*Ijsvlet met bemanning.*

*Foto coll. G. Wakker, no. 176.*

*De post over het ijs naar Urk.*

*Kampen-Schokland-Urk, winter 1929.*



zware ijs te forceren om Enkhuizen te kunnen bereiken, doch zonder resultaat."

Krantenbericht 16 maart:

„Zaterdagmorgen half tien is een K.L.M. vliegtuig naar Urk vertrokken met een zending post en om half twaalf weer op Schiphol teruggekeerd. De postboot „Von Geusau" vertrok om tien uur van Kampen en arriveerde om twee uur op het eiland. Heden zal de boot wederom pogen het vasteland te bereiken: al naar de wind is gaat de tocht naar Kampen of Enkhuizen."

Op 18 maart meldt de krant dat de verbinding met Urk is hersteld. „Maandagmorgen negen uur is beurtschipper Romkes met zijn ijzeren motorbotter van Urk vertrokken met zestig Urkers aan boord. Hoewel zij zeer veel ijs ontmoetten en het zoeken van open water de tocht zeer belemmerde, wist men toch om half vier de haven van Enkhuizen te bereiken, zodat de verbinding met Urk dus weer op de gewone wijze kan plaats hebben."

*Ludiek intermezzo.*

Siebe de Jong was één van de duizenden ijstoeristen in die strenge winter van 1929. Gedeeltelijk op rijm stelde hij zijn belevenissen te boek onder de titel „Per fiets naar Urk." Wij laten zijn pennevruchten hier in zijn geheel volgen.

*Twee uur tegen 't oostenwindje  
Op een slecht berijdbaar pad.  
Twee uur zweten van jewelste,  
Tot je hempie kletsdoornat.  
Twee uur turen in de verte  
Of het doel reeds komt in 't zicht,  
En je zelf steeds wijs te maken  
Dat het niet zo ver meer ligt.  
Maar dan... na die twee uur tobben  
Doemt na zware peddelreis  
Als een wonder eldorado  
Land op uit de zee van ijs.*

*En dan eindelijk: Victorie,  
Stap je op de Urker grond,  
Dat j'alleen van horen zeggen  
Wist dat het op aard bestond.  
d'Urkers en de Urkerinnen  
Staan in drommen aan de kant,  
Reiken ons dan dubbelzinnig  
Warm en trouw de Urkerhand.*

Als een lokaas voor de vermoeide zwerver met verstijfde ijsbenen ligt in het stille straatje het vreedzaam uitziend cafeetje met z'n pasklare naam „De Willem Barendsz”, die ons direct in de sfeer van Nova Zembla en poolijs brengt.... Alles tezamen goed om de ijszee-stemming te bewaren. Een kneuterig zaaltje met een Urker waardin en twee leuke adspirant waardinnetjes, een warme kachel en.... ànnemen!

*Grote koeken voor zes centen,  
Urker koffie, Urker thee.  
Doe maar of je thuis bent, heren!  
Pak maar uit en neem maar mee.*

Ze hebben vertrouwen in de Enkhuizers en we hopen, dat dit niet beschaamd zal worden. Vragen we om koek, een trommel vol wordt neergezet: moeten er sigaren zijn, de kist staat op tafel.

*Als we, beste Urker vrinden,  
Heb ik bij mezelf gezegd,  
Thuis zijn, heb je ons een les in  
„Het royaal zijn” voorgelegd.*

Brutaal zijn de Urkertjes echter ook, tenminste de jongere generatie. Bij het vertrek stonden wij voor het zonderlinge geval, dat twee onzer fietsen verdwenen waren. Van zwijntjes-jagers hadden we daar nog nooit gehoord, wat waarschijnlijk voortvloeit, of uit de eerlijkheid der bevolking, of uit de onbruikbaarheid van een dergelijk voorwerp, maar....



*Uit één van de slobbestraatjes  
Onder dertig wassen door,  
Reden de twee zee-ijswagens  
Netjes aan de eig'naar voor.  
En met 't glinster-glunderoog, dat  
Ons zo veel te zeggen had,  
Zeiden de twee Urker schonen,  
Dat 't mirakel lekker zat.*

De terugreis ging beter, en toen we behouden thuis waren hebben we de wonderlijke gebeurtenis „Tocht naar Urk over het ijs, anno 1929” voor ons nageslacht vastgelegd.

*Wie zal 't in d'histoire zetten,  
Nu Brand niet meer schrijven kan?  
Want het moet in de kronieken,  
Tocht naar Urk! Wie weet ervan?  
Wie weet van een prachtverbinding  
Tussen Urk en 't vasteland,  
Ja, welk oudje heeft van tochten  
Op de fiets naar Urk verstand?  
Nee, wij kunnen het vertellen,  
Want we hebben 't zelf beleefd,  
Wat een schat van ijs-ijskoude  
Ons dit jaar gegeven heeft.*

Barre winters schijnen te inspireren, prikkelen althans de fantasie van dichters en kroniekschrijvers. Dat verschijnsel kennen we sinds de overwintering op Nova Zembla, door Tollens vereeuwigd. Urker vissers die elders ingevroren raakten, legden hun belevenissen soms vast in een rijmkroniek. In de „Urker Courant” schreef een oud-Urker, J. Kroon, brigadier van politie te Amsterdam een ontboezeming over de ijsvlet, waarmee hij in de winter van '29 een zeer vermoeiende tocht van Urk naar Kampen had gemaakt. Hij stelt voor om in plaats van de ijsvlet een modern middel van vervoer in gebruik te nemen. Merkwaardig is intussen wel dat er enige tijd sprake is geweest van de wenselijkheid tot aanschaf van een motorvlet over te gaan. Zo ver is het nooit gekomen. De voortgaande inpooldering maakte zulks overbodig.

*Het winterschip van Urk.*

*Gij, Urker Maatschappij,  
Behartigt Urks Belangen,  
Schaft af de oude vlet.  
Modern is elks verlangen.*

*Laat d'ijsvlet gauw vervangen  
Door motor 'en techniek,  
Want zwoegen met een vlet  
Dat maakt uw mannen ziek.*

*Want is er dan geen kans  
Een voorwerp uit te denken  
Waarmee gij op het ijs  
Naar links en rechts kunt zwenken?*

*Ik bedoel geen vliegmachien,  
Die kosten kunt u mijden,  
Maar een boot naar een profiel  
Die over ijs kan glijden.*

*Voorzien van een luchtschroef,  
Een motor (lucht gekoeld),  
Met tochtvrije cabien  
Waar in gij kou niet voelt.*

*Gij burgers, aandeelhouders,  
Laat eens een plan ontvouwen.  
De mannen van uw boot  
Zijn vrij op ijs te sjouwen.*

*Directie en Bestuur,  
Laat Urk de toon aangeven,  
Bestelt een winterschip  
Dat over ijs kan zweven.*

*Gij zit in de cabien,  
Voorzien van warme stoven,  
Genietend een sigaar  
Kunt gij 't vernuft gaan loven.*



*Havenmond van Urk. Winter 1929.*



*Wij, Urkers aan de wal,  
Kunnen Urk steeds bereiken.  
Gij hoeft voor Koning Vorst  
Uw vlag dan niet te strijken.*

In de winter van 1929 is veelvuldig gebruik gemaakt van de ijsvlet. Onderstaand verslag vonden wij in de „Urker Courant” van 7 maart en heeft betrekking op een postreis welke op 18 februari werd ondernomen.

Moeilijke tocht met de ijsvlet.

Maandag 18 Febr. maakte de postvlet van Urk naar het naburige eiland, geheel over vast ijs, een vlugge reis van 6,5 - 10,5 uur. De Kamper ijsvlet was na 8 uur op telefonisch bericht van wal gestoken.

De gewone route door 't Rechterdiep ging met de kleine vlet, een lading van 28 postzakken, meest pakketten, aan boord, naar wens doch het werd verder naar Schokland een zware tocht. De vlet zakte herhaaldelijk door de dunne ijskorst op het opgelopen water boven het vaste ijs, wat meermalen noodzaakte de ijsvlet ten dele of geheel te ontlasten.

De postzakken werden dan door de 4 vletlui en de 2 passagiers, wier hulp goed te stade kwam, naar gunstiger ijsvlakte gedragen, waarna de vlet er heen werd gevoerd - de mannen dikwijls wadend door circa 1 d.m. water.

Na de inlading werd de tocht met nieuwe moed voortgezet tot de vlet opnieuw vastliep, wat weder veel tijd vorderde voor een volgende vaste halte bereikt was.

Bovendien was het niet „zichtig”. In de namiddag werd van Schokland nog geen vlet ontdekt, wat in Kampen enige ongerustheid wekte, tot eerst te half zes het bericht door de telefoon luidde: de vlet is er!

Voor de Urker postvlet, die de lading moest overnemen, was de dag te ver verstreken. De bemanning der beide postvletten overnachtte aldaar.

Inmiddels waren Stadie B(uigholt), de onderwijzer Bot en de schilder K(laas) K(offeman) jr. van hier op stap gegaan naar Schokland, om beide passagiers van de Kamper vlet, de onderwijzer E. Koerselman en de chef monteur bij de Post en Telegrafie C. Kruizinga af te halen. Wat 'n leuke ontmoeting



*Winter 1929. Het water werd een weg.*

*In Enkhuizen was een speciale vlonder aangelegd om de auto's op en van het ijs te krijgen.*



daar bij de warme haard der gastvrije bewoners.

Te 6 uur werd de voetreis door het vijftal naar Urk ondernomen, of het een wandeling langs de weg betrof, zonder auto- of fiets-gevaaren, zo veilig. En het was ons met de familie een waar genoegen - voor juiste oriëntering waren een paar spieringers gepraaid - het vrolijke groepje in Oostelijke richting te verkennen, toen we de brede en hoge ijsduinen ver buiten Urk reeds lang achter de rug hadden.

Zulk een ontmoeting op het ijs blijft in aangename herinnering, al duurde het wat lang voor het onmisbare licht van de vuurtoren schuil ging achter de daken der Urker woningen - met een welkom thuis.

*De winter van 1929.*

*Knipsel Jan de Knipper.*





## De barre winter van 1940

Januari 1940. In het hoge noorden van Europa wordt hevig gevochten tussen Finnen en Russen. De wereld houdt de adem in. Het is oorlog, maar Nederland is - nog - neutraal. Ook op het eiland Urk, sinds enkele maanden door een dijk met Friesland verbonden, worden de kranten gespeld. Namen gaan van mond tot mond: Karelië, Viborg, Petsamo. Een maand geleden is het duitse slagschip „Graf Spee” tot zinken gebracht.

### *Boten in het ijs.*

Toch zal de aandacht van de krantenlezer voor enkele dagen geboeid worden door een gebeurtenis dichtbij huis, die zelfs de oorlog even op de achtergrond dringt: op het IJsselmeer vechten drie boten van de rederij Koppe een wanhopige strijd tegen het decimeters dikke ijs. Het zijn de stoomboten „Holland”, „Friesland” en „IJssel”. In de buurt van Kampen zit een zusterschip „de Zuiderzee” in het ijs bekneld. Op dinsdag de 16e staat er een harde noordoostelijke wind. De boten, onderweg van Amsterdam naar Kampen, kruipen meter voor meter door het ijs. Dan komt bij Urk een groot ijsveld in beweging en dat wordt de boten noodlottig. Aan boord van de „Friesland” is de bemanning bezig met de bereiding van het middagmaal als ze plotseling worden opgeschrikt door een hevig gekraak. Veel tijd om na te denken hebben de mannen niet. Van alle kanten komt het water binnenstromen. De machinekamer vult zich met stoom en slechts door een snelle vlucht kan een drama worden voorkomen. Binnen drie minuten is het lot van de „Friesland” bezegeld. Tot de berghouten, die op het ijs blijven rusten, zinkt ze in het water. Kapitein Bolhuis geeft order het schip te verlaten. Op een slee worden wat persoonlijke bezittingen vastgebonden en na een hachelijke tocht over nog steeds in beweging zijnd ijs bereiken de „Holland” en de „IJssel”. Hoewel beschadigd, weet men deze schepen met machinepompen drijvend te houden.

De schepen worden om 12 uur in de middag ontdekt door Dirk Parmentier, gezagvoerder van het K.L.M.-vliegtuig PH-

ACT, die met dit toestel onderweg is naar Urk. Die middag zijn vanaf het hoge gedeelte van Urk, in de volksmond „de Berg” geheten, de schepen als zwarte stippen in het ijs te zien.

### *Woensdag.*

De ijsvlet is de woensdagmorgen daarop onderweg naar Kampen, als de bemanning, onder leiding van schipper Albert van Veen, opdracht krijgt de koers te verleggen naar de in het ijs beknelde schepen. Twee koeriers, de gebroeders Wakker, zijn met deze boodschap belast. Per fiets gaan zij over het ijs de vlet achterna, welke zij in de loop van de morgen bereiken. Onmiddellijk wordt de koers gewijzigd. Om één uur in de middag wordt het gestelde doel bereikt, maar de vletbemanning kan weinig uitrichten. „Nu hebben we er nog eens tien opvreTERS bijgekregen” verzucht machinist Kamminga.

Met steenkool heeft de bemanning van de gestrande boten een boodschap op het ijs geschreven: „HULP IJSBEER EN DANIEL” en daaronder „SCHEPEN LEK, HULP SPOEDIG”. Door middel van dit S.O.S. wil men de hulp inroepen van de ijsbrekers „Ijsbeer” en „Daniël Goedkoop” uit Amsterdam. Niet de „Ijsbeer” voer uit, maar de „Wilhelmina Goedkoop” in gezelschap van de „Daniël”. Door middel van een schriftelijke boodschap wilde men de bemanning van de boten laten weten dat de ijsbrekers die morgen (woensdag) half zeven uit Amsterdam vertrokken waren. Het briefje, afgeworpen uit een vliegtuig en voorzien van een rookbom, komt op het voorschip van de „Holland” terecht.

Om half tien die woensdagmorgen was een tot ijsvlet getransformeerde sloep van de „IJssel” onder leiding van Kapitein Bolhuis naar Elburg vertrokken om voedsel te halen. Na vier uur ploeteren kwam men daar aan. De sloep werd geladen met tien broden, vijf pond spek, boter, een hoeveelheid doppen om onder de klompen te slaan, een accu voor de ontvanger van de „Holland” en lucifers.

De avondbladen brengen die dag het nieuws van de in het ijs beknelde boten.



*Winter 1929. In 't isolement - uit het isolement.*

*De „Friesland” in het ijs.*





### *Donderdag.*

Intussen wachten de bootbemanningen in spanning op de ijsbrekers. Maar hoe men ook westwaarts tuurt, geen stip aan de horizon die hun komst verraad. Op het ijs wordt nu met zwarte latten (om steenkool te sparen) de volgende boodschap uitgelegd: „WAAR ZIJN DE IJSBREKERS”. Deze vraag wordt opgemerkt door één der K.L.M. piloten, maar deze moet het antwoord schuldig blijven.

Na een zware tocht is inmiddels de vlet uit Elburg met de proviand bij de boten teruggekeerd.

Vanaf Schiphol stijgt in de loop van de middag een Fokker JA op met aan boord voedsel voor 25 man voor twee dagen. Vlieger Tepas kan echter vanwege sneeuwval en mist de schepen niet ontdekken. Wel weet hij Urk te bereiken waar hij zijn toestel veilig laat landen. Onverrichterzake keert hij om half vijf naar Schiphol terug.

Parmentier had deze dag een vlucht naar Ameland en Schiermonnikoog gemaakt met de „Xema”. Op de terugtocht besluit hij nog even over de schepen te vliegen. In een rode doek is de vraag verpakt of er nog iets nodig is. Het antwoord op het ijs komt spoedig: „ETEN VOOR 35 MAN”. Dit wordt door Parmentier doorgegeven. Bij de tweede tocht die hij maakt, kan hij de bemanning nog niets melden over de positie van de ijsbrekers. Als hij uiteindelijk besluit naar Schiphol te koersen, doemen plotseling de beide ijsbrekers voor de neus van het toestel op. Verheugd improviseert hij, verpakt in een rode lap, de volgende boodschap: „IJSBREKERS VIJF KILOMETER TEN WESTEN VAN U”. Het is deze boodschap, door een Urker bemanningslid van de ijsvlet gevonden, die grote vreugde teweegbrengt!

De ijsbrekers, intussen, vechten grommend tegen de laatste barrière: een ijswal van plm. 4 meter dik. Maar... ze vorderen. En dan klinkt aan dek van de „Holland” een opgewonden kreet: „Ze zijn het!”

### *Vrijdag.*

De volgende morgen, vrijdag de 19e januari, wordt beraadslaagd over wat er dient te gebeuren. Er zijn twee mogelijk-

heden: doorvaren naar Kampen of terug naar Amsterdam. Gezien de aanzienlijke schade wordt besloten tot het laatste en dat houdt in dat de „Zuiderzee” in de buurt van Kampen in het ijs zal blijven zitten. De „Friesland”, half onder water, zal - voorlopig althans - worden prijsgegeven en alle aandacht en inspanning zal worden besteed aan het veilig terugbrengen van de „Holland” en de „IJssel”. Voorzichtig wordt het ijs rond de beide schepen weggebroken, een tros gaat over en dan kan de reis terug een aanvang nemen. Vóór het vertrek wordt de bemanning van de Urker ijsvlet bedankt. De terugtocht wordt aanvaard in gezelschap van een aantal journalisten. Om zes uur die avond arriveert de vlet in de haven van Urk na een tocht van acht uur. Het betekent het einde van een winters avontuur.

### *Epiloog.*

De tocht van de Urker ijsvlet naar de vastgevroren boten van de Rederij Koppe vormde het sluitstuk in de geschiedenis van de vereniging „Hulp en Steun”. Weliswaar bleef de vereniging nog tot lang na de Tweede Wereldoorlog bestaan, maar van spectaculaire actie's was geen sprake meer. De vlet werd opgelegd en in 1950 naar Enkhuizen gebracht waar zij in het Zuiderzeemuseum de herinnering levend houdt aan Urk's isolement in de winter, dappere mannen en een uniek stukje lokale postgeschiedenis.

### *De post kwam per slee.*

We kennen inmiddels diverse wijzen van postvervoer: per postschuit, per stoomschip, per ijsvlet, per auto over het ijs, per vliegtuig. Het zal weinig voorgekomen zijn, maar in de winter van 1940 ging het soms per slede over de nieuw aangelegde dijk naar Schokkerhaven of Ramspol. Uit een ons onbekende krant plukken we het volgende bericht:

Met de laarzen aan, in dikke jas en wollen bivakmuts staan vier man bootpersoneel klaar. Het is bitter koud in de morgen. Enkelen trekken naar 't postkantoor en enige tijd daarna komen ze met de postzakken op de rug aan. Intussen is de

voerman met zijn slee gearriveerd en alles wordt daarop gedeponeerd. Wat kleine bagage van reizigers, die noodzakelijk weg moeten, gaat er bij en daarna het zeil er over. Directeur Kroon geeft de laatste consignes en de karavaan zet zich in beweging. De lichte-jonge, maar stevige Belg van vrachtrijder Van Urk zet dadelijk met een flinke stap in en als we vragen of hij het kan, zegt de voerman: „Hij gaat door alles heen. Het moet bij hem buigen of barsten”. Het bootvolk dat achter de slee gaat om hem op de weg te houden, moet zich weren om het paard bij te houden. Daar achter komen de dicht ingepakte „passagiers”, die nu om het verband niet te verliezen, ook al op een drafje moeten gaan. Als de weg het even toelaat en er geen gevaar is, springt men allen op de slee. Tot het weer oppassen is op de vrij smalle, gladde dijk kruin en in tirailleurs-linie allen achter elkaar moeten. Komt er een sneeuwberg waar het paard tot in de borst instapt, dan helpt de op de slee gebonden schop en moet eerst ruim baan worden gemaakt. Toch gaat het vlugger dan met een auto, die trouwens op deze weg spoedig in de glooiing zou liggen. Na enkele uren is Schokkerhaven bereikt. Dit is in deze ijs-woestijn de enige oase. En gastvrij is de havenmeester en zijn echtgenote. De vermoeide en verkleumde reizigers worden op wat warmte onthaald en kunnen zich heerlijk doorwarmen bij de kachel. Doch als er nog geen postauto uit Kampen is, moet het verder. Tot als bij verongelukte schepelingen, die eenzaam verder varen de roep weerklinkt: schip in zicht! De postwagen uit Kampen nadert, die de sneeuw doet opstuiven als een snelle stomer zijn boegwater. Snel wordt van post verwisseld. De enkele reizigers mogen tot Ramspol meerijden. Voor hen is het grootste leed geleden. En het bootvolk wendt de steven om Urk weer op te zoeken. Hoe dicht bij Urk hoe vlugger het paard loopt. Het ruikt de stal waar voer en warmte wachten. Toch is het bootvolk van 's morgens zeven tot 's middags vier uur bijkans aan één stuk in touw om zo de postverbinding gaande te houden. En thuis wacht hen geen taart!

*Uit het krantje van Koffeman.*

„De Oprechte Urker Courant” heette hij - de krant blijft een meneer - met een weidse naam. Wij noemen het liever „het



krantje van Koffeman.” Op een oude stencilmachine werd het gedrukt. Klaas Koffeman was redakteur, typist en drukker. Behalve dat was hij huisschilder, raadslid, brandweercommandant en voorstander van aansluiting van de gemeente Urk bij Friesland. Het krantje verscheen wekelijks en bevatte plaatselijk nieuws. Soms met een knipoog. Het krantje werd letterlijk stukgelezen, doorgegeven en opgestuurd naar Urkers in den vreemde of in eigen land. Op de avond dat het van het pre-historische persje rolde, zorgde Koffeman's vrouw voor een pan erwtensoep met veel drijfijfs. Dat was het honorarium voor de vaste medewerkers. Koffeman's broer, Hendrik, op Urk bekend als medewerker van de radio-distributie, tekende de advertenties.

*K.L.M. kwam niet, maar toch....*

Uit het krantje knipten wij het volgende bericht, gedateerd maart 1938 en behelzende de oprichting van een huldigingscomité voor de ijspostvliegers. De K.L.M. had, wellicht uit veiligheidsoverwegingen de postvluchten tijdelijk gestaakt. Toch kwam er uitkomst: de Vrijwillige Organisatie Sportvliegers kwam het geïsoleerde eiland te hulp.

„De K.L.M. komt niet meer naar Urk!”

Met welk een teleurstelling werd dit bericht ontvangen tijdens de korte, maar hevige vorstperiode, nu bijna drie maanden geleden. De boot zat nog vast in de Ketel, zodat het post- en passagiersvervoer moest plaats hebben per vliegtuig. Het vliegveld (een landingsstrip op het weiland ten oosten van het dorp, red.) bleek bij alle weersomstandigheden niet geschikt en daarom durfde de K.L.M. het niet langer aan haar grote machines te sturen. „Als er nu eens wat gebeurt, dan zitten we doodverlegen” was de algemene opinie....

En er gebeurde wat! Een kind van de heer A. van Veen overleed in het ziekenhuis te Utrecht en de vader kon niet derwaarts gaan om het stoffelijk overschot naar hier te halen! Maar.... de Vrijwillige Organisatie Sportvliegers bood uitkomst. Op verzoek van de burgemeester kwam de heer Justus Heymans met zijn vliegtuigje en nam een lading post mee naar Urk, bracht de vader naar Amsterdam en later weer naar Urk.



*Het inladen van de post in Kampen.  
Links Hendrik Hoefnagel.*

*De PH-ACT voerde diverse postvluchten naar Urk uit.  
Hier wordt getankt op Schiphol.*







*IJselijk  
vervoer.  
Winter 1940.*





Ook verder hielp de V.O.S. ons op schitterende wijze, soms drie sportvliegtuigen op één dag.

Dat er gevaar aan deze tochten verbonden was, bleek op Oudejaarsdag, toen de heer Harry Heymans een noodlanding moest maken en ternauwernood aan een groot gevaar ontsnapte.

Ieder op Urk was vervuld van dankbaarheid tegenover de leden der V.O.S. en vaak is er over gesproken om deze dankbaarheid ook in daden te tonen. Hiertoe wordt U thans de gelegenheid geboden! Er heeft zich een comité gevormd, hetwelk zich ten doel stelt op 1 april een inzameling te houden en voor het gecollecteerde bedrag een huldeblijk te laten vervaardigen en dit aan te bieden aan de Vrijwillige Organisatie Sportvliegers. Natuurlijk wil iedereen daaraan bijdragen. Het gaat niet in de eerste plaats om grote bedragen, maar om te tonen dat iedere Urker zich dankbaar herinnert het prachtige werk der sportvliegers.

Het comité is als volgt samengesteld: Burgemeester Keyzer, Ds. Doorenbos, Ds. van Wieringen, Ds. van Voorthuysen, Dr. Vonk, Dr. de Jong, Ir. van Helden, de heer Okkerse en de heer v.d. Berg namens Fa. Blankevoort, de heer van Namen namens Zanen Verstoep en de heer van 't Verlaat namens Fa. Vermorken en Co.

### *De Friesland-IJs-Expresse/Stoel.*

In de winter van 1940 bestond er zoiets als een autoweg over het ijs van Lemmer naar Urk. De route voerde langs de pas gereedgekomen dijk die Urk in 1939 eiland-af had gemaakt. Friese ondernemers zagen wel brood in een - zij het tijdelijke - vrachtdienst. Er valt bij benadering niet te zeggen hoeveel goederen, voornamelijk voedsel en brandstof, er op deze wijze naar Urk vervoerd zijn. De auto's laadden zo'n twee tot drie ton per keer en de dienst werd zeer frequent uitgevoerd. Zo kreeg Urk zijn natje, zijn droogje, zijn warmte en alles wat er zoal tot de geneugten van het dagelijkse leven behoort.

Uit een Polygoon film-journaal van 1940 blijkt, dat ook de P.T.T. van deze route gebruik maakte, zij het dat het eerste traject over een min of meer begaanbaar gedeelte van de

Lemmerdijk voerde. Zowel de auto's van de Friesland-Expresse als de postauto werden op Urk met groot enthousiasme ontvangen. Een soortgelijk onthaal viel ook de van het Kampereiland afkomstige vrachtrijder Stoel ten deel, die met paard en slede barre tochten maakte over vaak slecht ijs. Een Friese journalist tekende aan: „De expres naar Lemmer werkt vlugger, ontegenzeggelijk, maar het poolwerk van Stoel spreekt meer tot de verbeelding.” Stoel was reeds bij zijn leven een legende. Hij volvoerde zijn tochten blootshoofds en met een blauwe kiel inplaats van een dikke winterjekker. Sjaals droeg hij nooit. Het verhaal wil dat hij eenmaal, hangend aan zijn paard, de IJssel is overgestoken hoewel hij de zwemkunst niet machtig was. Of het op waarheid „stoelt”? In ieder geval, bij dergelijke mensen past legendevorming en zij verdienen dat.

Mariap van Urk, de dichtende vissersvrouw, gaf in „de Oprechte”, het krantje van Koffeman, een drietal overzichten in rijmvorm, die een aardig beeld schetsen van een geïsoleerd eiland in die armoedige, maar o zo gezellige tijd: de winter die voorafging aan de Tweede Wereldoorlog, die zelfs Urk niet onberoerd zou laten.

*Van een strenge winter.*

*Eerste overzicht.*

*Nu 't winterement ons Urk  
Als gordel heeft omgeven,  
Verwacht gij, dat ik u op rijm  
een overzicht zal geven?  
Welnu, 't is hier recht aangenaam  
Des winters te vertoeven,  
Daar wij - uitsluitend voor vermaak  
Geen vreemdeling behoeven.  
Ja, Urk, het amuseert zich best  
Trots ijs en isolatie,  
Het is zo echt gezellig nu  
En vól van variatie!  
Ge kunt nooit weten wat per dag*

*U boven 't hoofd komt zweven:  
Een sportvliegtuig of parachute,  
Het is ons om het even.  
De haring is nog lang niet op  
Uit onze inmaakflessen,  
Dáár houden wij het leven bij...  
Eet ú maar jam en bessen.  
Nee heus, wij zijn niet wee of flauw;  
Voor vlees was er geen zorgen,  
Het nodigt ei legd' Urkse kip  
Reeds voor vandaag en morgen.  
De babies kwamen evengoed  
Per ooievaar gevlogen,  
Van melk was wel geen overvloed,  
Doch 't gáát, en... zienderogen  
De dagen al weer lengen gaan,  
De winter zal wel kwijnen,  
En strakjes, mét de lentezon  
Zal onze boot verschijnen!*

*Tweede overzicht.*

*De winter duurt! Wij breien wollen wanten,  
Verstoken onze laatste mudje kool!  
Wij kleden ons met wol en aanverwante  
Artikelen - en maken ijspret-jool.  
Hoevele klompjes zijn er afgegleden?  
Was 't vijf of zeven paar van deze week?  
Hoevele wittebroden opgesneden?  
(Het ligt in pyramide-vorm gereed).  
Het water in de regenwaterbakken  
Vermindert snel! Dat wordt het ergste kwaad;  
Wij hebben grote gaten moeten hakken  
In 't ijs van 't IJsselmeer, en ja, dat gaat.  
Maar sneeuw, gesmolten in een grote tobbe,  
Geeft, vloeibaar, nog geen kopje voor de was.  
Doch niemand onzer zal zijn straatje schrobben,  
Daar 't water momenteel bevroren was.  
Zo gaan wij voort, terwijl de dagen lengen...  
En morgen is het Vrouwendag, nietwaar?*



*De tijd gaat dóór, hoe ook de winter strenge...  
De sneeuw klok óók wel bloeien zal, dit jaar!*

*Aftocht.*

*De winter heeft z'n kraaienmars geblazen  
Hij is vertrokken, met de Noorderzon.  
Wij hadden geen gebrek, wij zijn er doorgekomen,  
Doch voelden dat het zo niet langer kon.  
De vissers zien reikhalzend naar de ijszee,  
Of niet het laatste stuk daaruit verdween,  
Vervelen zich, of maken snoekbaarsnetten,  
Waarmede men nog vissen mag, naar 'k meen?  
En verder hebben wij wel zoveel voorraad,  
Dank zij de hulp der Friesland-ijs-express,  
Dat ieder zich geborgen weet een poosje,  
Al duurt de dooi een week of drie of zes.  
Daar kwamen vele oude Urks bekenden  
Met d' auto van de Lemmer af naar hier!  
Wij zagen Scholtens (doet in suikerwerken)  
En Wieringa, de manufacturier.  
Met koffie kwam ons Kroontje van van Nelle,  
Hij leverde aan alle winkels wat  
Voor d' oude prijs en zonder extra winsten:  
De Kroon der Firma, zoiets is je dát!  
Twee zijn er die ik absoluut gemist heb...  
Twee van zo grote populariteit,  
't Was Jaapje met de kar en Frank uit Zwolle: ')  
Was 't voor de kou of voor de gladdigheid  
Dat jullie weg bleef en je nooit liet horen?  
Mij dunkt toch, beiden waren wel zo wijs,  
Dat zij terdege met hun tweeën wisten  
Wat „of een bril kost”, komend over 't ijs?*

*) Jaapje en Frank, Joodse kooplui. De laatste  
twee zinnen slaan op het spreekwoord:  
„Twee joden weten wel wat een bril kost”.*

## *Het einde van de „Geusau”*

Langgerekt en klaaglijk klinkt het schrille geluid van de stoomfluit van de „Geusau” door de smalle straatjes van Urk. En het is net of de morgenschemering het geluid nog langer vast houdt dan normaal. Het is overigens niet normaal dat de postboot blaast op dit tijdstip. Maar iedere Urker weet: dit is de laatste keer!

De „Geusau” verlaat Urk, richting Amsterdam, om uiteindelijk in Oostende af te meren.

Nog lang hangt een langzaam in het morgengrauwen vervagende rookpluim over de zee. Een roemrucht stuk postale geschiedenis heeft op deze morgen zijn einde gevonden.

Jaren later stelt zich een Vlaming in zijn sappige taal voor aan de directeur van de E.U.S.M. Hij vertelt Willem Kroon dat hij iets aardigs heeft meegenomen uit Oostende. Uit zijn tas komt een ingelijste foto te voorschijn van de motorsalonboot „Marie Rose”. Willem Kroon’s gezicht krijgt een vrolijke en jonge uitdrukking. De „Geusau”; een stuk van het leven van de bekwame oud-kapitein van de maatschappij, die thans directeur is.

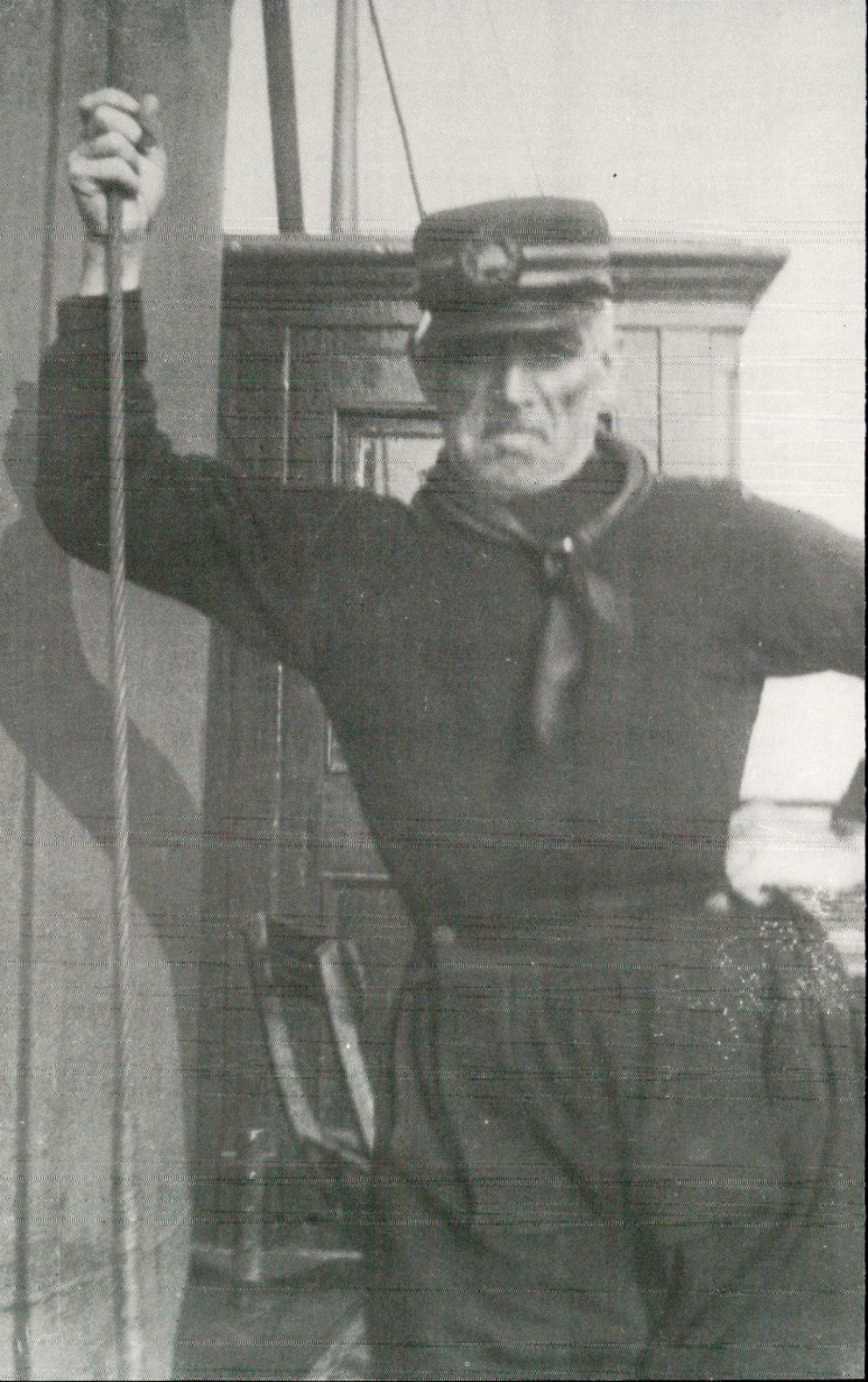
Kroon vraagt honderduit aan Orelbeeke. Hij doet dat op een manier zoals je vraagt naar de welstand van een familielid dat je in jaren niet gezien hebt.

Als Orelbeeke dan ook nog vertelt dat het toch zo’n bijzonder schip is, dan glundert Kroon. Daar weet hij alles van.

Er wordt een hamer en een spijker opgezocht en de „Marie Rose” komt aan de muur van het kantoor te hangen.

Louwe van Dokkum is reeds jaren gepensioneerd. Toch draagt hij nog steeds de kapiteinspet en soms doet hij nog weleens een reisje met de motorsalonboot „Insula”, wanneer hij invalt voor de kapitein.







Aan het roer is van Dokkum een man die graag vertelt over zijn tijd bij de E.U.S.M. Aan de wal is hij een wat norske man, soms wat knorrig. Zijn belangstelling heeft hij echter nog niet verloren voor het wel en wee van de maatschappij. En om die reden stapt hij die middag het kantoor binnen. Met een pruimpje tabak achter z'n kiezen en de pet op één oor blijft hij staan voor de foto van de „Marie Rose”.

„Wat is dat voor een boot?” „Dat is de „Geusau”, Louwe”; antwoordt Kroon.

„De „Geusau”? dat kan niet, waar is zijn schoorsteen dan?”

„Ja maar, ze hebben er daar in België een motor ingezet”

Louwe van Dokkum geeft een ruk aan z'n pet, spiest een straal tabakssap dwars door het loket het pakhuis in, slaat z'n handen op z'n rug en stoomt volaan het kantoor uit.

Zijn laatste woorden dreunen nog na: „Ik vaar niet meer met motorboten!” Daar kan Kroon het mee doen.

Van Dokkum slentert langs de haven naar huis, nog krommer, met een grimmig gezicht. Een onderdeel van zijn leven is door de Belgen verprutst. „Een motorboot”, moppert hij in zichzelf.

De telefoon rinkelt. „Urker Stoombootmaatschappij, met Kroon”.

Aan de andere kant van de lijn wordt een heel verhaal afgestoken. Het gezicht van Willem Kroon wordt steeds strakker. Als uiteindelijk meneer Orelbeeke uit Oostende uitgepraat is, zegt Kroon alleen maar; „'t Is jammer en tot horens. Het beste!”

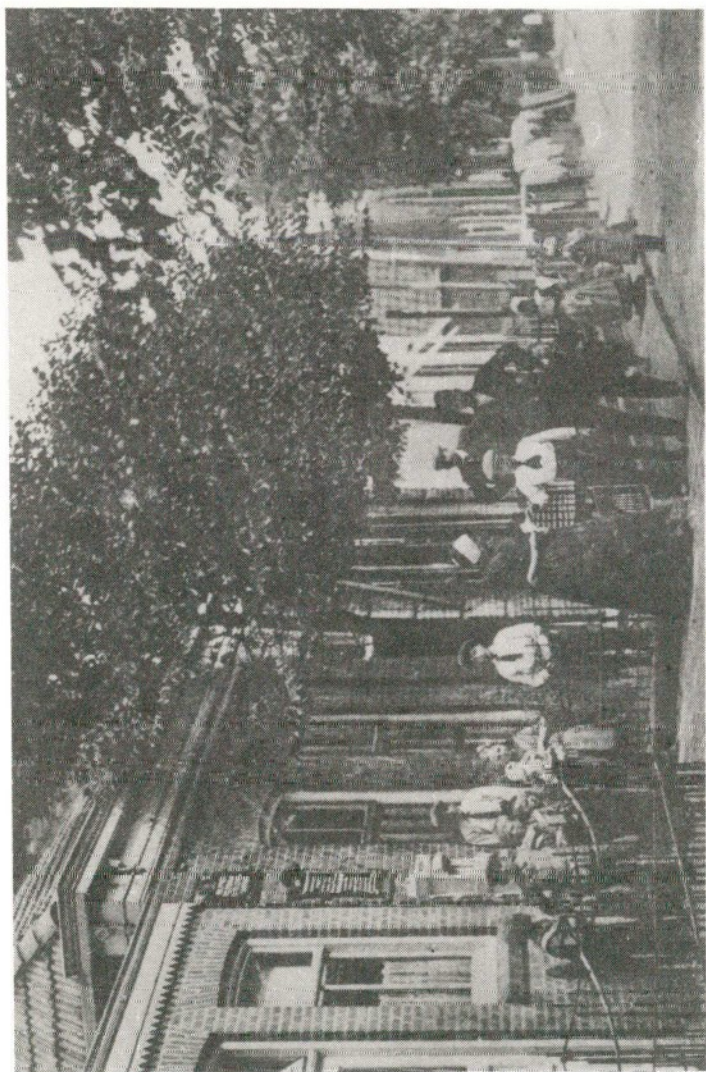
Als hij de telefoon heeft neergelegd staart hij over de glas in lood horretjes de haven uit over de oude Zuiderzee.

De „Geusau” had zich te ruste gelegd op de Vlaamse Banken. Het is net of er een geliefde gestorven is.

Kroon zucht. En de herinneringen trekken aan hem voorbij.

Jacob Korf

*Kapitein Louwe van Dokkum.*



*Het oude postkantoor in de  
Prins Hendrikstraat.*

## *Post tussen de wielen*

*Hoe de post tussen de wielen en het Urker postvervoer aan zijn einde kwam.*

De E.U.S.M. „Urk's Belang” was de oorlog betrekkelijk goed doorgekomen, maar de na-oorlogse ontwikkeling zou de maatschappij de das omdoen.

Langzaam maar zeker naderden de wegen door de polder toch ook de „uithoek” Urk, al scheen er geen enkele haast gemaakt te worden om aan het isolement van het eiland voorgoed een einde te maken.

Op Urk zag men de woonplaats liever als een voorpoort en uitvalshoek, maar daarvoor werd „aan de wal” weinig begrip opgebracht.

Ook met de geschiedenis van het oude eiland en daaruit voortvloeiende rechten werd nauwelijks rekening gehouden.

En dat was bepalend voor het postvervoer.

De stoombootmaatschappij begreep wel, dat het komende vervoer van post en passagiers over de weg dit sneller, geriefelijker en dus aantrekkelijker zou maken. Maar lag het ook niet voor de hand dat, als de wegen eenmaal Urk hadden bereikt, de maatschappij haar boten voor automobielen zou kunnen verwisselen en post en passagiers per as zou mogen vervoeren?

Er waren toch tientallen jaren oude vervoersrechten?

Nog vóór 1940 diende de maatschappij al een aanvraag voor een busdienst in, toen het erop ging lijken dat Urk snel uit zijn eilandelijk isolement verlost zou worden.

De oorlogsjaren brachten grote vertraging, maar ook in polderpolitiek opzicht werd blijkbaar aan het oude eilandje het laatste gedacht.

Het nieuwe land diende de eerste en de beste kansen te krijgen.



En dat werd bepalend én tragisch voor het lot van de maatschappij.

We geven hier een overzicht van de gang van zaken.

Tot in 1944 was het de stoombootdienst gelukt post en passagiers redelijk goed te vervoeren.

Maar toen in februari van dat jaar de „Geusau” vanuit de lucht beschoten werd, ging het moeilijk worden.

Er werden ook boten gevorderd en voor het vervoer moesten zelfs zeilschepen in dienst genomen worden. De bevrijding bracht opleving.

Alle gevorderde boten kwamen zelfs terug.

En omdat de wegen lang niet zo snel werden aangelegd als men op Urk gehoopt en verwacht had, bleven de boten varen. Er werd zelfs winst gemaakt, wat in jaren niet het geval geweest was.

In 1946 vierde de E.U.S.M. haar 25-jarig jubileum en werd de heer Snoek gehuldigd. Hij was de sterke motor van de maatschappij geweest. En die bleef nog nodig ook. Niet alleen in de oorlogstijd, maar ook in de naoorlogse jaren met een drooggevallen polder als achterland, voelde Urk zijn afgelegen positie zeer pijnlijk.

In januari en februari werden de bootdiensten ontregeld door ijsgang en moesten de „Geusau” en „Sirena” meer dan eens als ijsbrekers dienst doen. En de voltooiing van de wegen door de polder was nog niet in zicht. Bij het regelen van busdiensten van het oude land de polder in, was Urk in het geheel niet gekend.

Toch hoopte men daar nog dat bij het gereedkomen van de wegen de maatschappij alsnog een stem in het kapittel zou krijgen, maar het plaatselijke krantje schreef al: „bij u, over u en zonder u”.

In december bracht het winterweer alweer nieuwe perikelen. De dienst op Enkhuizen moest worden gestaakt, maar die op Kampen nog niet.

Uit voorzorg werd één van de boten door de Urker sluis gehaald, omdat men hoopte dat het kanaal (de Urkervaart) niet zo gauw dicht zou vriezen.

Maar alle hoop was vergeefs. De winter '46-'47 werd voor de

E.U.S.M. nog een heroïsche worsteling. De „Geusau” raakte in de Ketel ingevroren.

Door de polder niet en evenmin langs de dijken bleek verkeer mogelijk, hoe het bootpersoneel zich ook uitsloofde. Urk raakte in een benarde positie.

Visseren kwamen lopend van Ramspol of Emmeloord. De vrachtwagenchauffeur Toon Pasterkamp slaagde erin post te vervoeren langs de buitendijk Lemmer-Urk.

Door de „Insula”, geholpen door een sleepboot, werd de Urkervaart tot aan de plaats waar Emmeloord moest komen, en waar een weg begon, met man en macht opengehouden. Op zondag werd de inspanning niet gestaakt, kon niet gestaakt worden, zo hard sloeg de winter toe. Op het „eiland” kwam brandstoffengebrek en waternood. Schaatsers gingen langs de dijk in Lemmer vlees halen.

Het werd nog erger, de boten kwamen stil te liggen en de maatschappij vervoerde de post per vrachtwagen over het ijs langs de buitenkant van de dijk naar Schokkerhaven.

In februari kwam een convooi militaire en andere voertuigen met voedsel en brandstoffen over de kruin van „de Kamperdijk” naar Urk; een tweede transport volgde.

Het bootpersoneel en mannen als Toon Pasterkamp, Willem Schraal en Jannes van Slooten presteerden het uiterste. Midden maart vroroer het nog 16 graden.

Er ging een postslee rijden, gespannen met een paard. Alleen brieven werden meegenomen, maar in vijf dagen arriveerden er geen kranten.

Na drie maanden strenge winter gingen de boten weer varen.

De kanaaldienst van Hakvoort, die passagiers tussen Urk en Emmeloord vervoerde, begon weer en werd verbeterd.

In die tijd was Emmeloord overigens nog weinig meer dan „een oord der verlatenheid”, en tussen Urk en Emmeloord was het nog een woestenij, waardoor toch een smalle weg groeide.

Dan boekt Urk toch nog een succesje. In oktober '47 wordt bekend dat de E.U.S.M. vracht mag vervoeren over Emmeloord naar Kampen en dat de beurdienst van de gebroeders Romkes dat mag doen over Nagele naar Kampen.

Toen de Urkerweg (op Urk Schelvisweg genoemd) klaar kwam, mocht die eerst nog maar in noodgevallen bereden

worden, en zonder vergunning mochten ook geen auto's het oude dorp van Urk binnenrijden. Weg en straatjes waren te smal en de verbinding bleef zo moeilijk, dat in maart 1948 de stoombootmaatschappij nog een dubbele dienst op Kampen ging varen en er alleen een auto gebruikt werd voor wat goederenvervoer.

Die maand maart was voor Urk nog heel moeilijk. De kanaaldienst werd gestaakt, maar een busdienst was er nog niet, evenmin als een vrije en onbelemmerde wegverbinding.

Wel begon de man van het kanaalbootje een taxibedrijf.

Nóg was Urk een eiland.

Maar dan, op 19 mei 1948 wordt de weg Emmeloord/Urk toch officieel en feestelijk geopend. Helaas, de vervoersvergunning, nodig voor een te openen busdienst, ging de E.U.S.M. en Urk voorbij. Veertien dagen later moet de maatschappij haar boottdiensten op Kampen staken.

Ze zijn niet rendabel meer. Alleen Enkhuizen wordt nog gevaren. Het stervensproces was begonnen.

De maatschappij gaf zich niet zomaar gewonnen. Er werd een boottdienst Kampen-Urk-Elburg geopend. Er werd weer een dienst Urk-Amsterdam v.v. gevaren.

Er werd een vergunning gekregen voor een reparatiewerkplaats voor motoren, het baatte weinig of gaf slechts even verademing: de E.U.S.M. moest inkrimpen.

In 1949 kwam er nog even een opflukkering van leven. De strijd om het personenvervoer was weliswaar verloren, maar per 1 april kreeg de maatschappij alsnog vergunning de post met de autovrachtdienst te vervoeren.

De „Geusau” werd verkocht en er werd een „moderne” wagen aangeschaft. „Kapitein” werd Dirk Bruintjes.

Het was een gevolg van de tussen „Urk's Belang” en de inspectie van de spoorwegpostdienst gehouden besprekingen. Met de auto (er was een taxivergunning verkregen) werd de post vervoerd, maar kon ook een beperkt aantal passagiers meegenomen worden, desgewenst zieken, daarvoor had de wagen oorspronkelijk gediend. Het stond de inspectie niet bijster aan, maar er werd genoeg mee genomen, toen de veilige berging van de post en een vlotte uitvoering van de dienst gewaarborgd leken.

Het mocht niet meer baten. Door de oorlogsschade-uitkering



kon de E.U.S.M. een hoog dividend uitkeren, en 90 procent van de aandelen werd terugbetaald, maar het rendement van de postauto was ronduit teleurstellend en er werd per 31 december 1949 afstand van gedaan. De post ging weer naar de N.V. Salland.

De rol van Urk in het postvervoer, begonnen na de Franse tijd, was definitief uitgespeeld.

Wel bleef de post tussen de wielen doorrollen, maar met anderen achter het stuur.

De verkeersweg was wel voor Urk een zegen, maar voor „Urk's Belang” de doodsteek.

*Post tussen de wielen!*

*V.l.n.r. C. Koffeman, O. ter Beek, W. de Boer.*



Aan  
den Edel Achtbaren Raad  
der Gemeente Urk.

Geven met verschuldigd en-  
eerbed te kennen:

Ondergetekenden, allen in-  
woners dier gemeente;

dat zij steeds meer de wensche-  
lijkheid beseffen van - en de be-  
hoefta gevoelen aan een inter-commu-  
niale telephonische verbinding

dat het hun bekend is, doch  
de Regering geneigd is in deze  
behoefte te willen voorzien, indien  
er voldoende deelnemers zijn;

waarom zij Edel Achtbaren  
beleefd verzoeken bij den betrokken  
Minister aanroek te doen om te  
doelde inter-communiale telephoni-  
sche verbinding tot stand te doen  
komen, verklaarende zij zich voor  
nemens alsdan zich te zullen aan-  
sluiten.

Welk doende, enz.

P. Keuter

J. G. Koffmann en Co

Post stromensclint Gesa. Guis.

Urk, 1 Sept. 1906.

C. Hoekstra

G. Brock.

J. Tichoeff

Een verzoek van Urker notabelen om een intercommunale  
telefoonverbinding.

## *Van draad en kabel*

De bootdiensten, die in 1890 begonnen, beperkten Urk's isolement. Het wachten was toen nog op een telefonische verbinding met de wal. Het gemis daarvan werd in stormtijden bijzonder gevoeld. Er kwam op 1 oktober 1897 een einde aan. De tijd leerde, dat de verbinding in een grote behoefte voorzag. Vooral voor de drukke haring- en ansjovishandel in het voorjaar was de telefoon (telegraaf) van groot belang. In 1897 werd dan ook van verschillende zijden aangedrongen op uitbreiding en op aansluiting op een „intercommunale” telefonische verbinding, doch de gelegde kabel was daarvoor niet geschikt.

In het jaar 1912 werd dan ook besloten tot uitbreiding en reeds in april van dat jaar werden de eerste werkzaamheden daarvoor verricht. Zo stond in de Urker Courant het volgende te lezen: „Zeer waarschijnlijk komt dit jaar de intercommunale telephonische verbinding van Urk met den vasten wal tot stand. De kabel zal regelrecht naar Zwolle worden gelegd, terwijl de kabel via Schokland intact blijft voor den gewonen telegraafdienst. Men zal dus tegelijk kunnen telegraferen en telephoneren.”

In augustus begon men met het eigenlijke werk. De zee tussen Urk en Schokland werd afgebakend met 16 tonnetjes die de richting aangaven waarlangs de kabel kwam te liggen. In de Urker haven was voor dat werk de sleepboot „Vitesse” uit Zwolle aangekomen en het klipperschip „Gerrigje” van Hasselt dat de kabel aan boord had. Op zaterdag 24 augustus vertrokken zij uit de haven om aan het karwei te beginnen. De kabel begon bij de kaap aan de voet van de vuurtoren. Het uitvieren geschiedde over een hoge stellage met een zware houten rol op het achterschip van de klipper. Op deze wijze werd de kabel van Urk via Schokland naar het Kampereiland gebracht. Op Urk moest toen de aansluiting nog gemaakt



---

## Post- en Telephoondienst.

---

### VOOR POSTERIJEN GEOPEND:

Van 6 u. — 8 u. v.m.  
" 1050 u. v.m. — 150 " n.m.  
" 6 " n.m. — 750 " n.m.

### TELEPHOON.

Van 1 Maart tot 30 Juni.

Van 8 u. v.m. — tot 9 u. n.m.

Van 1 Juli tot ultimo Februari.

Van 8 u. v.m. — 1 u. n.m.

" 2 u. n.m. — 3.30 u. n.m.

" 6 u. n.m. — 7.30 u. n.m.

### ZONDAGS.

Van 8 u. v.m. — 9 u. v.m.

### FEESTDAGEN.

Van 8 u. v.m. — 9 u. v.m.

" 1 u. n.m. — 2 u. n.m.

12 Februari 1913 is Urk opgenomen in het Nederlandsch-Belgisch telefoonverkeer.

Naamlijst van de aangesloten personen te Urk.

1. Raadhuis.
2. C. Hoekstra, Hotel.
3. J. Brouwer.
4. G. Snoek.
5. P. Keuter.
6. H. Kagei.
7. J. Lichtendahl.
8. A. Hoekman.

worden. Er moest een telefooncel komen, die tegen de westzijde van het postkantoor zou worden geplaatst. Het geld werd door de gemeenteraad toegezegd. Bij de kaap werd de steenglooing opengebrokeu voor het uitgraven en wegleggen van de kabel. Dit werk geschiedde onder toezicht van een inspecteur en twee beambten telegrafie van de posterijen door de gebroeders Ten Napel. Die voerden ook op Schokland soortgelijke kabelwerkzaamheden uit.

Op Urk zelf wilde men eerst de kabel ondergronds leggen, maar daar zag men van af. Er werden telefoonpalen van 14 meter hoogte geplaatst, zodat het telefoonnet boven de woningen uitstak. Ze stonden van de kaap naar het gemeentehuis en verder naar hotel Hoekstra (nu het Wapen van Urk) en dan noordwaarts naar het postkantoor.

De gemeentetimmerman Van Eerde begon met het bouwen van de telefooncel. De oude telegraafpalen werden afgebroken. In december waren de palen geplaatst en de geleidedraden en de bliksemafleiders voor de zeven aansluitingen aangebracht. Nog voor het einde van het jaar kregen P. Keuter Sr., G. Snoek en J. Brouwer (beiden aan de Westhaven), de agent voor de stoombootdienst H. Kramer, het Gemeentehuis, hotel Hoekstra en de haringrokerij Lichtendahl hun telefoon-aansluiting. Men beproefde de verbinding met wat plaatselijke gesprekken en toen kon er op 15 januari 1913 officieel getelefoneerd worden.



*Postloper Hendrik de Boer op een door hemzelf uitgegeven ansichtkaart.*

*In het postkantoor aan de Prins Hendrikstraat.*





## *Van bestelhuis tot postkantoor*

Van de behuizingen waarvan de post in de vorige eeuw gebruik maakte is niet al te veel bekend gebleven. We weten dat Urk in 1856 een bestelhuis kreeg en dat het eiland in 1867 een hulppostkantoorlijk was.

Bij de eeuwwisseling was Wijk 4 nr. 20 (later bakkerij Jurie Brouwer) het gemeentehuis en het postkantoorlijk was daar niet ver vandaan, Wijk 4 nr. 113, nu manufacturenhandel de Vries.

De omvang van het postverkeer was nog gering en in het kantoorlijk ging het heel gemoedelijk toe. Wie een brief te versturen had, reikte die zonder meer, met de centen voor het porto, aan de kantoorhouder over.

In 1912 kwam er verbetering. We lazen daarover in de Urker Courant van 5 oktober:

### *Ons Postkantoor.*

Het postkantoor te Urk voldoet, wat zijn tegenwoordige inrichting betreft, bij lange niet ook aan de meest bescheiden eisen, welke aan een kantoor van die omvang mogen gesteld worden. Behalve dat er een zeer drukke correspondentie moet worden verwerkt, worden er jaarlijks ruim 6000 telegrammen ontvangen en verzonden. Voor het bezoek staat het publiek een ruimte ten dienste van slechts 1 meter breedte en 3 meter lengte.

In dat nauwe gangetje moet men zich behelpen. Wie daar een telegram schrijven wil, mist absoluut de waarborg dat het geheim verzekerd is. Men staat elkaar in de weg, en meermalen gebeurt het dan ook, dat er bezoekers teruggaan, zodra zij bemerken, dat er reeds een paar personen aanwezig zijn. Het is bijna onmogelijk enige bespreking te houden met de brievenvaarder zonder dat derden er mee op de hoogte komen.

Het innen en verzenden van postwissels etc. heeft steeds plaats onder getuigen. En vooral in de drukke tijd van de haring- en ansjovisteelt, als er honderden telegrammen worden aangeboden, doen de gebreken van de primitieve inrichting zich sterk gevoelen.

Gelukkig evenwel, dat er nu weldra een grote verbetering zal aangebracht worden. De aansluiting van Urk aan het interlocale telefoonnet gaf daartoe de stoot. De Raad der gemeente pakte de koe flink bij de horens door zijn toestemming te verlenen tot het scheppen van een geheel nieuwe aan de eisen voldoende toestand.

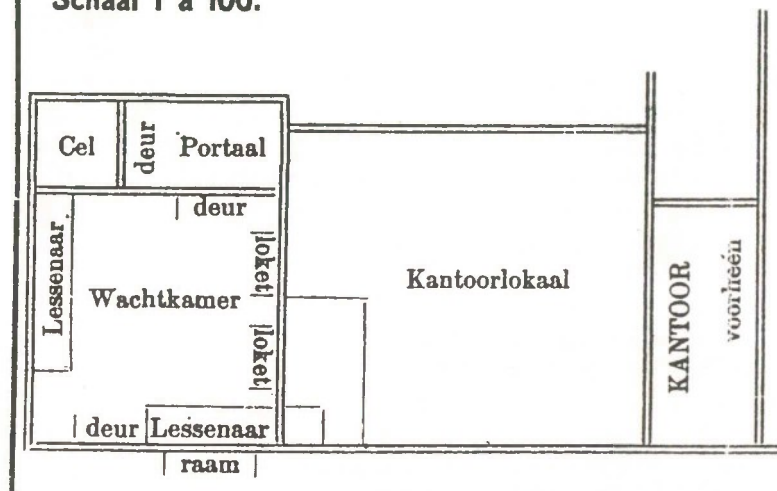
Naar ons ter ore kwam, zal er aan de westkant van het postkantoor een geheel nieuwe vleugel worden aangebouwd. Een ruime lokaliteit wordt voor wachtkamer ingericht. Twee loketten, één voor de posterijen en één voor telegraaf en telefoon zullen de gelegenheid openstellen, om zonder hinder van derden, zijn zaken te kunnen afdoen. Aan de zuidzijde wordt een lessenaar aangebracht ten dienste van het aftekenen van postwissels, kennisgevingen van aangetekende brieven enz., terwijl twee andere lessenaars geplaatst zullen worden voor het schrijven van telegrammen en telefoonaanvragen. Voorts geeft een deur aan de noordkant toegang tot een gang, waarin een telefooncel geplaatst is, die zo wordt ingericht, dat ze volkomen geluidsvrij mag genoemd worden.

Wij achten deze verbetering van zeer groot belang voor onze bevolking en daarom vestigen wij er in het bijzonder de aandacht op. Wie straks het postkantoor bezoeken wil, zal er op zijn gemak, zonder overlast van anderen, kunnen geholpen worden, terwijl hij meteen verzekerd kan zijn, dat zijn privé-zaken niet aan de grote klok komen te hangen. Ook voor de reizigers, die ons eiland bezoeken, zal de verbetering van het postkantoor een ware aanwinst zijn. De prentbriefkaarten behoeven nu niet langer op straat geschreven te worden. De bezoekers kunnen op hun gemak hun correspondentie in een net ingerichte lokaliteit afdoen.

Bij onze dank aan de Regering, die ruim een halve ton beschikbaar stelde om ons eiland aan het interlocale telefoonnet te verbinden, waardoor de nadelen van ons isolement voor een groot deel worden opgeheven, past een woord van hulde aan het gemeentebestuur, voor de grote dienst, welke het in

de verbetering van het postkantoor aan de gehele Urker bevolking bewijst.

**Schaal 1 à 100.**



Deze situatie herinnert de schrijver van dit hoofdstukje zich nog heel goed. Zij bleef bestaan tot in 1967. In 1950 werd de wachtkamer iets vergroot doordat de telefooncel verplaatst kon worden.

In 1967 kon de inrichting van 1912, met de door de tijd geëiste bijstellingen, toch echt niet meer aan de behoeften voldoen. Van de Raiffeisenbank werd toen voor de termijn van 10 jaar een pand aan de Klifweg gehuurd en als hulppostkantoor ingericht en op 7 februari in gebruik genomen.

Vijf jaar later werd het kantoor Urk in het structuurplan bestelling als bestelkantoor opgenomen. Met het oog op de toekomst bleek toch al gauw een minder kwetsbare situatie gewenst en werd nieuwbouw, een eigen vestiging bepleit.

En zo kreeg Urk op 28 oktober 1977 een eigen postkantoor aan de Pyramideweg. Bij de opening memoreerde de directeur van het postkantoor in Emmeloord een stukje geschiedenis en de gang van zaken bij de bouw en inrichting van het Urker kantoor. Over het kantoor zei hij het volgende:

„Zo is dan het nieuwe kantoor ontstaan. Een kantoor, dat beschikt over een zelfbedieningsruimte die dag en nacht geopend is. In deze ruimte bevinden zich de postbussen, een



telefooncel, zegelautomaat en weegschaal. Via de zelfbedieningsruimte komt men in de hal-publiek annex administratieruimte. In de hal bevindt zich een schrijfgelegenheid en een telefooncel. Een balie, helaas door de omstandigheden gedwongen voorzien van pantserglas, waarachter de loketten zijn opgesteld scheidt de hal-publiek van de administratieruimte. Aan de achterzijde van het gebouw bevindt zich een ruime bestellerszaal en de los- en laadplaats. Het personeel heeft in dit nieuwe gebouw de beschikking over een kantine. Het nieuwe kantoor zal ongetwijfeld een bijdrage leveren aan het optimaliseren van onze dienstverlening aan het publiek." Wat de postkantoren en hun dienstverlening aangaat, is het goed te bedenken, dat plaatsen als Amsterdam, Enkhuizen en Kampen veel eerder van moderne gemakken als goede aansluitingen, telegraaf en telefoon waren voorzien dan het kantoor op het eiland. Dat bracht mee, dat vooral Kampen en Enkhuizen met welke plaatsen Urk sedert 1890 dagelijks (behalve op zondagen en bij isolement) verbonden was, van grote betekenis waren voor het postverkeer in de ruimste zin van het woord.

In 1857 kreeg Kampen, in 1859 Enkhuizen een rijkstelegraafkantoor, Enkhuizen kreeg in 1901 een interlocaal rijkstelefoonkantoor, Kampen in 1903. In Enkhuizen werd het telegraafkantoor in 1909 voor algemeen verkeer opengesteld. Urk kreeg eerst in 1897 een hulptelegraafkantoor; in 1913 werd dat ook hulptelefoonkantoor.

Kampen had het in de haring- en ansjovistijd druk met berichten uit Urk en dat gold zeker ook wel voor Enkhuizen. Laatstgenoemde plaats was voor Urk ook belangrijk omdat uit- en thuisvarende vissersschepen daar vaak in de haven kwamen, vooral ook bij storm en ijsgang. Ongevallen op de Noordzee werden daar vaak veel eerder bekend dan op het eiland. Bovendien had Enkhuizen een kustwacht die in de winter en na sluitingstijd nog wel eens telegrammen doorgaf. En omdat de afstand Enkhuizen-Urk normaliter in anderhalf uur overbrugd kon worden door de stoomboot was het Enkhuizer kantoor voor de eilanders in noodsituaties van groot belang. Niet vergeten moet ook worden dat via Enkhuizen vele dienstmeisjes (soms honderden) hun weg vonden naar betrekkingen in Noord- en Zuid-Holland.

*Lucas Hoekman.*



Lucas Hoekman, afkomstig uit het Drentse Beilen, kwam naar Urk als ambtenaar van de Posterijen en werd brievegaarder op het eiland Urk. Hij trouwde daar met Jannetje Weerstand en nam al gauw een belangrijke plaats in het kerkelijken verenigingsleven op het eiland in.

Zo behoorde hij tot de oprichters van de Zondagschool.

Hoekman bewoonde het pand dat nu bekend is als de manufacturenwinkel van de dames De Vries op Wijk 4 no. 112 en dat huis kan dus aangemerkt worden als het eerste postkantoor op Urk. Aan de buitenzijde van de muur bevond zich de brievenbus. Hoekman bracht zelf de post rond, maar ook zijn vrouw deed dat vaak.

Dit postkantoor bezat geen telegraaf of telefoon.

Het kantoor was altijd open en Hoekman had een volledige dagtaak. Hij was de man die brieven schreef voor mensen die dat niet zo goed konden. Met één of twee centen voor de porto kwamen ze bij Hoekman en vroegen hem of hij hun brief wilde schrijven: „Jie weten ommers hoe dat moet?”

Toen later Buigholt op Urk kwam, de opvolger van Hoekman, ging deze bij de familie Hoekman „in de kost”.

Hoekman stond op Urk in hoog aanzien en genoot het volledige vertrouwen van de bevolking.



*De telefonistes: Lobbetje (Lobby) Zeeman, Jannie van Urk en Lenie Loosman.*

*Lobby, Lenie en kantoorhouder Dirk Buitink.*





## *Een post bij de post*

### *Postbeambten.*

In 1849 was w. H. Nentjes distributeur. Hij haalde de post van Enkhuizen. In 1853 komt Urk, wat de post betreft, onder Kampen. Als postschippers werden bekend Dubbele Nentjes Wz., Albert Nentjes Dz. en ook Hendrik Nentjes, bijgestaan door zijn zwager Hendrik Romkes.

Na de vestiging van het bestelhuis en later het hulppostkantoor waren brievengaarder:

H. Kagei (in het oude gemeentehuis, Wijk 4) 1867-1872

J. Nentjes (tevens rijksontvanger) Wijk 6-10 1872-1875

L. Hoekman, Wijk 4-113 1875-1897

J. Buigholt (eerst in het gebouw Wijk 4-51, daarna in het postkantoor in de Prins Hendrikstraat, het oude doktershuis) Wijk 2-94 1897-19

Vervolgens P. ter Beek (tot 1942), J. Post (tot 1954 en D. Buitink.

Als bestellers fungeerden Hendrik de Boer, Hendrik Pasterkamp (1918-1960), Otto ter Beek, Cornelis Koffeman, Hendrik de Boer Dz., Klaas Wakker, Lub de Boer, Luut Kamper, Gerrit Mulder, Tiemen van Urk, Jacob ter Beek Pz., Henk ter Beek Oz., Jan van den Berg, Lub van Veen, Klaas Buis, Eize Hoekstra....

Als telegrambestellers traden op (met wat daar verder bij kwam) Pieter Nentjes en zijn vrouw Lumme, Foekje Koffeman en Willy Koffeman....

Telefonistes waren Hilda Pruiksma-Pasterkamp, Ale Snoek, Jannie Kok, Lobbetje Zeeman, Jannie Loosman, Lenie Loosman, Jannie van Urk, Dirkje Doorenbos, Jan Bakker en Dinie Brouwer. Sommigen van hen hielpen ook aan het loket.

Als chauffeur van de postauto van de E.U.S.M. reed Dirk Bruintjes een jaar lang drie keer daags naar Kampen en terug.

We willen hier opmerken dat bepaalde personen door hun lange en trouwe dienst veel voor de post betekend hebben. En ook was in sommige families werken bij de posterijen geliefd. We noemen hier met name de familie Nentjes (de naam werd ook vaak verhaspeld tot Neutjes of zelfs Ventjes).

De naam Post werd voor sommige leden van de familie Nentjes de bijnaam die meer gebruikt werd dan de familienaam. Zo werd Klaas Nentjes, vóór de oorlog smid op het eiland, aangeduid als „Klaos van Pieter de Post”.

Al werd je door het werken voor de postdienst niet rijk, in schrale tijden (en dat waren er vele) keken de vissers met enige jaloersheid naar het vaste inkomen van de postbeambten. Maar daarbij wil ik niet vergeten te vermelden dat postkantoorhouder Buigholt, wanneer hij weer eens benijd werd, gewoon was te zeggen: „Vast geld is vaste armoede”.

De man had het ook niet gemakkelijk met de eilanders die o.a. gerookte vis (soms in armzalige verpakkingen) ter verzending aanboden en postzegels van een cent per stuk haalden.

Zijn voorgangers, de Urkers Nentjes en Hoekman, waren minder formeel en ambtelijk dan de ietwat bars overkomende niet-Urker Buigholt. Zij hadden hun klanten niet alleen met raad, maar zelfs met daad bij het moeilijke verzenden van brieven, pakjes en telegrammen bijgestaan. Zij hadden, denklijk, ook nog niet achter zo'n streng loket getroond als hun opvolger, die met waardigheid de post vertegenwoordigde, zijn „vaste armoede” ten spijt.

*HENDRIK PASTERKAMP.*  
(1918-1960)

Hendrik Pasterkamp, geboren in 1885, was 33 jaar toen hij in 1918 bij de P.T.T. in dienst trad. Nadat hij in 1950 z'n pensioengerechtigde leeftijd behaalde bleef hij echter nog tien jaar in dienst als hulpbesteller. In het begin werkte hij er als

enige besteller. Later kwamen Otto Ter Beek, Hendrik de Boer, Cees Koffeman en Klaas Wakker er nog bij.

Als Hendrik Pasterkamp 's morgens om zes uur de bus leegde, bracht hij de post, na deze gestempeld, gesorteerd en gebundeld te hebben, te voet naar de haven waar de postboot lag. Daar nam hij dan tevens de voor Urk bestemde post mee. Soms was er zo veel dat hij wel een paar keer moest lopen. Later kwam een transportfiets in gebruik. Als er erg veel post was werd wel een handkar of bakfiets van de beurtschipper Romkes georganiseerd.

Als er door zware ijsgang geen vervoer mogelijk was met de postboot en ook niet met de ijsvlet, dan moest het vliegtuig er aan te pas komen. Er werd volgens afspraak één keer in de drie werkdagen gevlogen. Maar ook aan deze eis kon soms niet worden voldaan. De post stapelde zich dan behoorlijk op. Als het vliegtuig dan bij de eerste de beste gelegenheid landde, liep half Urk uit om hiervan getuige te zijn en er werd door de bevolking druk geholpen met het in- en uitladen van post en goederen. Het ging er soms onordelijk toe. Pas toen een jongetje (een zoontje van Piet Snoek) een slag van een draaiende propeller kreeg en hierdoor om het leven kwam werden er door de veldwachter regels van orde ingesteld. Iedereen die er niets te maken had, diende van de landingsplaats verwijderd te blijven.

Naast besteller was je in die tijd ook zo'n beetje sociaal werker. Je hielp mensen met het invullen van papieren en hoorde terloops naar hun problemen. Soms, zoals bijvoorbeeld in de oorlog, bereidde hij de mensen er op voor dat de post die hij bracht wel eens onheil zou kunnen bevatten.

Het alledrukst was het rond de Kerst- en Nieuwjaarsperiode. Dan draaide hij verscheidene overuren. Hendrik Pasterkamp was wat dat betreft een echt werkpaard en dat hij doorging tot z'n 75ste illustreert wel zijn uithoudingsvermogen. Hij gunde zich doorgaans weinig rust, zelfs z'n koffie dronk hij staande. Naast z'n bestelwerk hielp hij ook wel aan de telefoon. Dat gebeurde dan 's avonds, als het kantoor opengesteld was van zes tot zeven uur, of 's zaterdagsavonds.

Alles was in die tijd afgestemd op de aankomst- en vertrek-tijden van de boot. Het kwam voor dat je soms pas om half drie aan eten toekwam. In de zomertijd, wanneer de boot



dubbele diensten voer, kwam hij ook nog een keer om half acht 's avonds aan. Dan kon je nóg een keer de post van de boot halen.

De post werd in die tijd bijna zintuiglijk gesorteerd en besteld. Iedereen kende iedereen. De tijd dat de post wel eens verkeerd besteld werd lag nog ver in 't verschiet. Ook toen al werd er in 't kader van bezuiniging gecontroleerd. Er kwam dan een controleur om te kijken of de bestelling wel economisch genoeg liep. Maar Urk zat wel zo ingewikkeld in elkaar dat alleen een insider er goed de weg wist te vinden. En zo gebeurde het dan dat als de besteller maar even een hoekje om was, de controleur hem reeds kwijt was tot grote hilariteit van de omwonenden die dit schouwspel dan op de voet volgden.

In de tijd van 1918 tot 1960 heeft Hendrik Pasterkamp vier kantoorhouders meegemaakt, te weten: J. Buigholt, J. Ter Beek, J. Post en D. Buitink. Buigholt was een erg zenuwachtig mannetje. Als de boot kwam moest hij doorlopend naar de W.C. en zijn vrouw moest hem dan kalmeren. Aan het einde van zijn loopbaan kreeg hij de ziekte van Parkinson en moest z'n zoon Stadie hem vervangen.

Van kantoorhouder Post valt nog het volgende te vertellen: Het postkantoor kende in die tijd geen postbussen. Wél kon de post 's morgens van het kantoor worden gehaald en dat werd dan ook door enkele winkeliers en zakenlieden gedaan. Winkelier Post was één van hen. Toen er op een dag géén post voor deze was, ontspan zich het volgende gesprek: „Post, is er nog post voor Post?” - „Nee, Post, er is géén post voor Post”.

*ALIE KEUTER - SNOEK.*  
(1929-1937)

Ale Snoek (op Urk wordt ze Aole genoemd) is een dochter van de voormalige directeur van de Eerste Urker Stoomboot Maatschappij, Gerrit Snoek. In 1929 kwam zij als 18-jarig meisje kantoorhouder Jan Buigholt helpen in het toenmalige postkantoor, gevestigd in het dokterspand in de Prins Hendrikstraat (Wijk 2-95). Dit was een ruimte van 4 bij 6 meter met in het midden een grote potkachel. In deze ruimte werd

de post gesorteerd en de klanten werden er geholpen. Later werd er een gedeelte bij aangebouwd en dat diende als een soort van wachtkamer die aansluiting had op twee loketten en waar ook een soort van schrijfgelegenheid was. De ingang kwam eveneens in dit nieuwe gedeelte.

Ale Snoek diende voornamelijk als hulp aan de loketten en was belast met het aannemen van de telefoon e.d.

In die tijd kwamen de vissers niet altijd iedere week thuis en bleven soms lang weg. Ze stuurden dan wel een postwissel naar de wal, die dan besteld werd en waarop de vrouwen dan geld konden halen.

Zij heeft er in totaal acht jaar gewerkt tot ze er in 1937 mee stopte. Ale verdiende in die tijd f 0,35 per uur en heeft er altijd naar volle tevredenheid en met veel plezier gewerkt.

Wat nog wel het vermelden waard is, is dat zij niet alleen het eerste meisje op Urk was met een kantoorbetrekking, maar ook dat zij het eerste meisje was dat een rijbewijs haalde. Op Urk was dit een grote uitzondering, meisjes gingen doorgaans naar de vastewal om te dienen.

### *LOBBETJE ZEEMAN.* (1947-1954)

Lobbie, zoals zij indertijd genoemd werd, werkte zeven jaar van 1 augustus 1947 tot 13 oktober 1954 als telefoniste op het Urker postkantoor. Zij werd destijds gewoon gevraagd door de toenmalige kantoorhouder Post. Dat ging in die tijd allemaal erg gemakkelijk. Het werk lag voor 't oprapen omdat de meeste jongens hun dienstplicht in Indië vervulden (van '46 tot '49).

Als telefoniste bracht je verbinding tot stand tussen de aanvrager en de persoon met welke deze in verbinding wilde treden. Als er nu iemand vanuit Urk belde voor een lokaal gesprek, dan viel er een klepje naar beneden en verscheen het desbetreffende abonneenummer. Men ontving deze dan op een koptelefoon en verbond hem of haar door middel van stekkertjes met de gekozen abonnee.

Bij een interlokaal gesprek werd er direkt doorverbonden naar Kampen waaronder Urk toen ressorteerde. De tijd werd dan bijgehouden op een daarvoor bestemd formulier. Het

rechterstrookje was bestemd voor de klant, waarop deze precies kon zien en controleren wanneer, hoe lang en met wie hij gebeld had. Deze formulieren werden opgestuurd naar Kampen vanwaar men tenslotte de rekening kreeg. Bij een inkomend gesprek was hiervan natuurlijk geen sprake.

In het begin waren er ongeveer 100 abonnees maar omstreeks 1952 kwamen er nog zo'n 50 bij. De telefoon werd bemand van 's morgens 8 uur tot 's avonds 9 uur in beurtdiensten. Ook 's zondagsmorgens en op feestdagen kon er nog gebeld worden van 8 tot 9 uur voor een telefoongesprek of een telegram. Urk was kerks en hield zich strak aan de zondagsrust. Of men van deze regeling niets wist of dat men er niet van wilde weten was niet bekend. De kosten voor een telegram waren f 0,60 per 10 woorden en voor een gelukstelegram kwam er dan nog een gulden bij. Het telefoonverkeer met Emmeloord kostte f 0,15 per drie minuten, lokaal f 0,30 per drie minuten en interlokaal f 0,60 per drie minuten.

Als het niet al te druk was dan hielpen de telefonistes ook wel eens mee met het geld tellen, het sorteren van post en kwitanties en het afstempelen daarvan.

Lobbie Zeeman werkte er die tijd samen met de telefonistes Jannie en Lenie Loosman en ook nog een tijdje met Jannie van Urk en Dirkje Doorenbos en niet te vergeten Jan Bakker. Lenie Loosman, Jannie van Urk en Jan Bakker hielpen ook aan 't loket. Het was een heel gezellige tijd niet alleen met de kantoorhouder en de bestellers, maar ook met de klanten waarvan ze van alles kregen.

In de tijd dat Lobbie er werkte heeft ze twee kantoorhouders meegemaakt nl. J. Post en D. Buitink en de bestellers H. Pasterkamp, H. de Boer, O. Ter Beek en K. Wakker. Post was erg op z'n centjes en verschrikkelijk zuinig. Met deze kennis in pacht gooiden ze wel eens extra kolen op de kachel vlak voordat Post aantrad. Als hij dit dan bemerkte draaide hij hem gelijk een stuk lager onder het mom dat het er al veel te heet was.



Hendrik Pasterkamp was de oudste van 't stel, maar daar wilde hij niets van weten. Hij liet zich op geen enkel terrein kennen en werkte aldus het hardste van allemaal. Maar er oud uitzien bleef hij natuurlijk. Ze plaagden hem er dan ook geregeld mee. Dan kwam mevr. Buitink met de koffie binnen en dan zei ze tegen haar dochttertje: „Geef jij Opa maar een koekje”. H. Pasterkamp trouwde erg laat. Hij heeft, toen hij 24 jaar was, nog gezien dat z'n a.s. vrouw werd gedoopt. Al met al was het een gezellige tijd op het postkantoor en verveeld hebben we ons nooit.

*KLAAS WAKKER.*  
(1949-1957)

Naast het stofferen, waar hij zich toen al mee bezig hield en waar hij tenslotte ook voor koos, werkte hij nog bij de Post als hulpbesteller. Hij werkte daar in 't begin 4 uur per dag maar met de gestadige uitbreiding van Urk werd dat op den duur een volle dagtaak. Ze werkten daar met vier bestellers te weten Hendrik Pasterkamp, Hendrik de Boer, Otto Ter Beek en Klaas Wakker, waarvan eerstgenoemde het zelfs tot z'n 75ste jaar heeft volgehouden bij de Post. Hendrik de Boer is een oomzegger van de eerste besteller op Urk Hendrik de Boer. Hij is, evenals Buitink, in Emmeloord begonnen en heeft daar de pionierstijd meegemaakt. Otto Ter Beek is een zoon van de vroegere kantoorhouder Ter Beek. In de acht jaar van 1949 tot 1957 dat Klaas Wakker er werkte heeft hij dus twee kantoorhouders meegemaakt nl. Jan Post en Dirk Buitink. 's Morgens om 6 uur werd de brievenbus geleegd en de post gestempeld. De post voor Urk zelf werd achtergehouden en de rest werd gebundeld en voorzien van briefjes, bestemd voor Kampen en Zwolle. De post werd vervolgens per transportfiets of handkar (gehuurd van de beurtschipper Romkes) en later per bakfiets naar de bus van de N.V. „Salland” gebracht die om 7 uur aan 't achtereind van 't dorp stond. Hier werd tevens de voor Urk bestemde post in ontvangst genomen. Na 't sorteren, zetten en straten werd de post tenslotte besteld. Deze soms halsoverbrekende toeren herhaalden zich nog eens om 's middags 4 uur tot tenslotte om 6 uur in de namiddag de laatste post meeinging.

Klaas Wakker bevestigde het verhaal van Buitink dat de kachel

zo slecht trok en dat de overtollige rook met behulp van postzakken uit het lokaal moest worden verwijderd. Hij voegde er echter nog aan toe dat als het heel erg werd, de kachel gewoon even werd buiten gezet totdat hij een voor ieder aanvaardbaar gedrag vertoonde.

Het kantoor was voor het publiek geopend 's morgens van 9 tot 12 en 's middags van 2 tot 4 uur en tenslotte nog een keer van 6 tot 7 uur n.m.

In een paar woorden gaf Klaas Wakker nog een karakterschets of in ieder geval een indruk van beide kantoorhouders.

Jan Post was beslist geen Urker, maar ondanks het feit dat hij de Urkers een beetje op afstand hield, stond hij toch op goede voet met ze. Hij was een gezellige man van een groot, gezet formaat en vooral humoristisch. Ondanks het feit dat hij heel serieus was, kon hij vreselijk vlug werken. Als 't kantoor sloot, dan stond hij vijf minuten later op straat.

Zijn kas klopte altijd. Hij benutte ten volle zijn pauzes en banjerde dan wat in Urk rond.

Dirk Buitink was een zeer precies man. Hij zat na sluitingstijd nog wel een uur te schrijven of hij hield zich zoet met een kasverschil van soms een cent. Een merkwaardige manier van tellen had hij overigens. In plaats van eerst alles naar coupures te sorteren en het vervolgens op te tellen, verzamelde hij allemaal eenheden van duizend en waaruit deze bundeltjes dan bestonden was niet zo belangrijk. Je was er maar jarig mee als je zo'n kas over moest nemen, alles stond dan door elkaar.

Buitink was erg opruimerig, als er ook maar een snipper op de vloer lag dan pakte hij deze op. Van dit gegeven maakten de bestellers dankbaar gebruik en soms legden ze voor de komst van Buitink vanaf de deur naar z'n bureau een serie postelastieken op de vloer. Als Buitink dan binnenkwam en ze zag, raapte hij ze, zonder iets door te hebben, één voor één op.

Dit duurde enkele jaren tot grote hilariteit van de bestellers. Hij heeft ze dankzij z'n netheid nog heel wat jaren vermaakt met tal van soortgelijke voorvallen.

#### *D. BUITINK.*

Na de begintijd van de postdienst in Emmeloord te hebben meegemaakt, kwam D. Buitink op 16 augustus 1954 zijn diensten bewijzen als kantoorhouder op Urk. Het werd een „vurige” start, want hij was amper veertien dagen bezig toen hij door een binnenbrandje werd overvallen. De schade beperkte zich tot het gezicht van Buitink. Het geval wilde dat de spiritusbrander tijdens het verlakken van enige waarden was gedoofd. Buitink dacht: die steek ik wel weer even aan. Maar doordat hij inmiddels de kous een stuk hoger had gedraaid, ontstond hier bij het opnieuw aansteken de nodige steekvlam, die tijdelijk het gezicht van Buitink van een andere vorm en kleur voorzag.

Maar speelde Buitink niet met vuur, dan hing er wel weer ergens rook. De dokterswoning aan de Prins Hendrikstraat, waar Buitink begon, had een oppervlakte van vier bij zes meter met in het midden een grote potkachel waarmee ze de ruimte moesten delen. Deze kachel trok 's morgens zó slecht, dat er postzakken aan te pas moesten komen om de rook uit het lokaaltje te verwijderen. Buitink werkte daar samen met nog twee bestellers te weten Otto Ter Beek en Hendrik Pasterkamp, later kwam Hendrik de Boer de ploeg versterken. Er was in die tijd maar één brievenbus op Urk en die zat in de muur van het postkantoor gemetseld, dus daar werd alle post vergaard. 's Morgens om zes uur werd deze post gestempeld en van bundelbriefjes voorzien met de opschriften Kampen en Zwolle van waaruit voor de overige expeditiekantoren in Nederland verder werd uitgesorteerd en verzonden. Deze bundels werden op een handkar, gehuurd van K. Romkes, de beurtschipper, naar de achterzijde van het dorp geduwd en hier werd de post afgeleverd aan de bus van de N.V. „Salland” en de post bestemd voor Urk in ontvangst genomen. Met de handkar naar de bus, dat ging nog wel, maar de terugweg was minder, want waren de bestellers zoëven afgedaald, nu moesten ze omhoog, want het postkantoor in 't midden van het



dorp was hoger gelegen dan de randen van Urk. Dat is voor even niet erg, maar om een handkar, beladen met post over een afstand van ruim een halve kilometer tegen een helling opduwen is beslist geen karweitje waar je onbezweet van afkomt. Was men dan eenmaal boven dan werd de post gesorteerd, gezet, gestraat en tenslotte bezorgd. Als er in de winter met de kar niet kon worden gereden, dan gebruikten ze, zoals ze zo vaak in hun kinderjaren al hadden gedaan, de slee. En zoals al gezegd: er waren voor zo'n vervoermiddel meer kapers op de kust, en zo gebeurde het nogal eens dat als de slee nodig was, deze was meegenomen door een paar kinderen. Op het laatst werd, om dat te voorkomen, het touw van de slee door de brievenbus aan de binnenkant van de deur vastgeknoopt. Wat later werd de handkar vervangen door een bakfiets, wat iets comfortabeler was, maar helemaal gemakkelijk werd het eerst toen de post bestemd voor Urk en Emmeloord met een taxi vanuit Kampen werd opgehaald en gebracht. Pas vanaf de centralisatie van de Noordoostelijke polder ressorteerde Urk onder Emmeloord en ontving dan ook vandaar de post.

Naast het postale gedeelte, wat voornamelijk bestond uit het versturen van zakelijke post, zendingen met paling en als hoogtepunten nieuwjaarswenskaarten en karren vol pakjes met Sinterklaas, had Buitink te maken met gelddiensten. Met het oprichten van de R.P.S. op 1 april 1881 en de P.C.G.D. op 16 januari 1918 en de daaruit voortvloeiende geldhandelingen en de nog tot oktober 1954 handbediende telefoonpost telde het postkantoor toch al een aardig aantal momenten waarop het behoorlijk druk kon zijn.

Op 20 september 1897 werd het hulppostkantoor tevens rijkstelefoonkantoor, wat op 5 oktober 1905 hulptelegraafkantoor werd genoemd. Dit hield in dat Urk ook werd belast met het telefonisch doorgeven van telegrammen. Urk was aangesloten op het telegraafkantoor in Kampen.

Op 15 januari 1913 vond wederom een uitbreiding van de dienst plaats en vestigde zich een hulptelefoonkantoor in aansluiting op Zwolle. Abonnees konden nu bellen met overig Nederland.

Op 13 oktober 1954 om precies 11.00 uur werd de automatische telefooncentrale in dienst gesteld en was het doorver-

binden en daarmee jammer genoeg het contact met de telefonisten overbodig geworden. Urk veranderde nu in een Hulp- post- en telegraafkantoor met celgesprekkendienst. Het telefoonnet op Urk breidde zich dusdanig snel uit dat op 18 maart 1969 om 13.00 uur de driecijferige abonneenummers werden gewijzigd in viercijferige door er een 1 voor te plaatsen.

Toen Buitink dienst deed in het oude doktershuis had hij nog geen beschikking over een kluis met codes en een tijdslot. Buitink diende, in opdracht van de P.T.T. al het geld (toen inmiddels een bedrag tussen f 10.000,- en f 20.000,-) mee te nemen naar zijn woning. Men deed dit omdat men in de veronderstelling leefde dat, mocht er een poging tot inbraak worden gedaan, men de buit zeker niet op de slaapkamer van Buitink en eega zou zoeken.

Toen het postkantoor samen met de Raiffeisenbank in een nieuw gebouw gevestigd werd (dat was op 7 september 1967) kwam ook aan deze nachtelijke verantwoordelijkheid een einde. Toch bezorgde de combinatie bank en postkantoor, wat op contract minimaal tien jaar duurde, Buitink de nodige frustraties, daar ze bij hem geld haalden via cheques en postwissels en het vervolgens bij de buurman gingen storten en beleggen op bank- en spaarrekening.

Ook hieraan kwam een einde toen door beëindiging van het contract én door ruimtegebrek, wat de aan- en afvoer van post bemoeilijkte, men in november 1977 een nieuw postkantoor op de Pyramideweg kreeg. Men had hier heel wat meer ruimte en men kon hierdoor de dienst op een betere manier uitvoeren. Buitink werkt hier momenteel met zes bestellers onder zich met nog een extra kracht uit Emmeloord. Om zelf een aantal vrije middagen te krijgen en zich aan de wettelijk voorgeschreven 40 uur te houden wordt hij twee middagen in de week afgelost door A. Tinge uit Emmeloord. Men hoopte door het nieuwe kantoor ook meer klanten te trekken, maar de mensen van de bank bleven waar ze waren en banken zijn er veel op Urk. Volgens Buitink zijn ze hier mogelijk toe te bewegen wanneer de Postbank volop functioneert.

Dat het vervoer van goederen en post zijn oorsprong vond in de tijd dat het nog met zeilschuiten en stoomboten ging, is nu

nog te merken aan de winkelsluitingstijden op Urk die steeds op de aankomst- en vertrektijden van de boot waren afgestemd.

Dat Urk overigens al sinds 1854 in wijken is ingedeeld en sommige straten daardoor gewoon in elkaar overlopen verklaart, waarom de postdienst er nog steeds niet in is geslaagd bestaande straatnamen binnen die wijken in 't postcode-systeem en daarmee in 't postcodeboek op te nemen.



*Klaas Romkes,  
beurtschipper.*



## *Post en politiek*

Post en politiek hebben altijd veel met elkaar te maken gehad. Militaire belangen stonden aan de wieg van geboorte en ontwikkeling van de nu al zo bedaagde, maar nog ongekend vitale „tante Pos”.

De overheid bemoeide zich met haar, maakte wetten en regels, stelde prioriteiten. Geen wonder dat een klein en voorheen dun bevolkt eiland als Urk achteraan kwam als het op postale voorzieningen aankwam.

Maar, ze kwamen wel, de postbestellingen, de telegraaf en de telefoon en wat dies meer zij. Vanzelfsprekend streefden de posterijen naar een goed evenwicht tussen inkomsten en uitgaven. En dat lag moeilijk voor de verbindingen over zee, en over en door het ijs in weer en wind en winter, en bij dat laatste soms ook door de lucht.

En als dan in crisistijd, zoals in de jaren dertig, óók nog bezuinigd moest worden.....

Op Urk begreep men, dat het goed was, politieke heren die wat in te brengen hadden bij de post, gunstig te stemmen. Boten hebben hun namen lange jaren op de lippen van velen gebracht en gehouden, toen ze in Den Haag al lang niet meer genoemd werden.

De „Minister Havelaar” en de „Dir. Gen. Jhr. von Geusau” waren tussen Kampen en Enkhuizen echte begrippen.

Voor al „de Geussau” werd roemrucht.

Maar ook op geheel andere wijze is de post van Urk en daarmee Urk zelf wel, in de politiek betrokken, zelfs al meer dan een eeuw geleden.

Zo vonden we in de „Kamper Courant” onder het hoofd „mengelingen” het volgende bericht:

Urk, 25 april 1853

Sinds ons eiland in het genot van het vrije kiesregt verkeert, heeft zich de publieke geest alhier bijzonder ontwikkeld, en

krijgen wij nu geregeld om de 14 dagen de couranten; doch omdat in zulk eenen langen tijd ministeriën kunnen geboren worden en weder sterven, zonder dat wij er iets van verneemen, is er bij onze gemeenteraad een adres aan de hooge regering aanhangig, waarbij wij krachtens de grondwet beweren, dat Urk in het net van Nederlandsche telegraphen behoort opgenomen te worden.

Bij het ontbreken van dit voor ons zo wenschelijk middel van gemeenschap, en bij onze nog altijd zeer gebrekkige staatkundige kennis, neem ik de vrijheid UEd. dezen brief met een Urker botter toe te zenden en er een zoodje visch, bij te voegen, waarvoor UEd. wel zoo goed zult zijn aan het Urker comité van algemeen welzijn de navolgende vragen te beantwoorden.

JAN KOERTSEN, President.

Bij lezing werd al gauw duidelijk dat hier geen sprake kon zijn van een officieel bericht, maar dat het ging om een politiek spel tot lering en vermaak van de lezers van de Kamper krant. Vooral de twintig toegevoegde vragen openbaren de bedoeling van het stuk: een humoristisch-satirische bijdrage te leveren op de bisschoppelijke regeling voor de Rooms-Katholieke kerk hier te lande, de spraakmakende Aprilbeweging, het aftreden van het ministerie Thorbecke en het optreden van het zgn. April-ministerie Van Hall-Donker Curtius.

We laten hier, ter illustratie, vier vragen volgen.

Is het waar, dat ook op Urk een bisschoppelijke zetel zal worden gevestigd? Heeft het merendeel der Protestanten, die zich vrijzinnig noemen, ons separatisten ook niet onderdrukt, ofschoon wij te Urk van dragonders zijn vrijgebleven? Gaan wij nu weer aan het schulden maken, als onder het vaderlijk behoud? Wij kunnen op Urk althans geen cent meer betalen, dan wij reeds doen. Zal men over een half jaar niet geheel anders over de tegenwoordige gebeurtenissen denken, dan in deze dagen van dweepzieke overspanning.?

Het artikel in de Kamper Courant eindigt dan aldus:

De redactie aarzelt niet om deze laatste vraag toestemmend te beantwoorden; daarom zal zij zich onthouden om de overige vragen te beantwoorden, die zij evenwel het publiek als ene

stof tot nadenken aanbiedt; men vindt in deze vragen meer gezond staatkundig oordeel dan men uit het weinig van een staatkundig oogpunt gekende Urk zou verwachten.

Wij hopen, dat het Urker comité ons nog meer dergelijke vragen zal toezenden, vergezeld door eene even smakelijke aanbeveling.

Op Urk zal men het artikel als „een Kamper ui” aangemerkt hebben.

Het burger bestuur zal meer belangstelling hebben gehad voor de komende wet op het armbestuur (het was een heel slechte tijd voor de visserij) en de kerk van de Afscheiding had belang bij de wet op het recht van vereniging en vergadering. En voor alle eilanders was belangrijk wat de postwet van 1850 nu toch eindelijk voor Urk zou gaan betekenen.

Later is nog meer dan eens in brochure en boek Urk in politieke en andere fantasieën betrokken, zonder dat de bewoners er een haar beter van werden. Het verlaten oord, midden in de Zuiderzee, sprak tot de verbeelding, of het nu „Patmos”, „Ile du diable” of „Nieuw-Urk” genoemd werd.

Voor de post was het eeuwen lang een moeilijk te bereiken en menigmaal geïsoleerde post. Men wist op Urk in weer en wind zonneklaar dat men op een eiland zat.

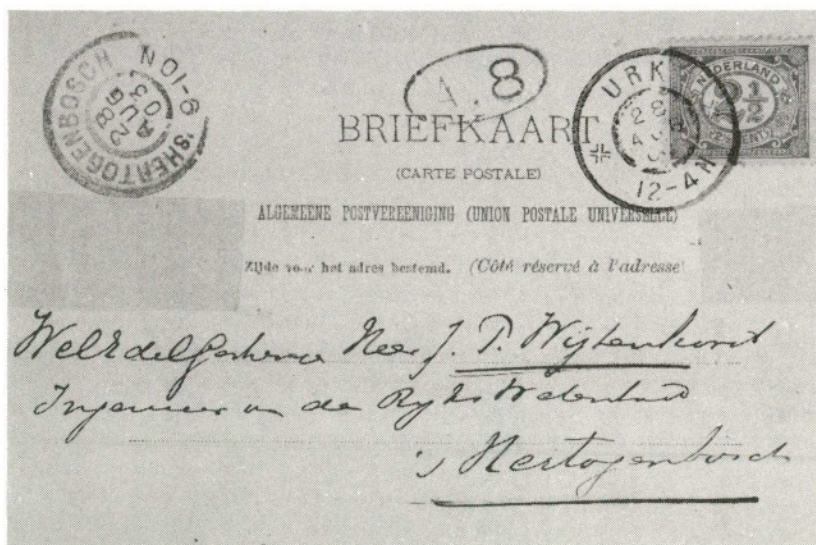
„Een brief, op 10 april in Hindelopen geschreven, ging eerst naar Sneek, vandaar op 19 april naar Amsterdam en toen naar Enkhuizen. Den 12-den mei kwam hij op Urk. Hij had voor de reis dus een maand nodig gehad” (Aldus C. de Vries in zijn „Geschiedenis van het eiland Urk”) Het was in 1834.

Als in strenge winters nu eens de diensten op Enkhuizen en dan weer die op Kampen uitvielen, werd de post wel over land omgezonden en ook passagiers omreisden dan zee en land. Dan kon het zijn, dat je twee of drie dagen nodig had om een plaats te bereiken die hemelsbreed slechts 25 km. van het eiland verwijderd lag. En daaraan heeft eerst de politieke beslissing aangaande de droogmaking van de Zuiderzee voor Urk in 1948 een einde aan gemaakt.





Een postbriefkaart uit 1903.



## *Een lading prentbriefkaarten*

In het prille begin van deze eeuw begon (ook) op Urk het verzenden van prentbriefkaarten op gang te komen. Het werd een staag wassende stroom evenredig aan de groeiende toevloed van vreemdelingen, meest dagjesmensen, die, gebruik makend van de bootverbinding Kampen-Urk-Enkhuizen, het eiland voor enkele uren konden bezoeken. De in het midden van de jaren dertig bij Urk begonnen werken die de inpoldering van de N.O.P. voorbereidden, deden het aantal toeristen drastisch toenemen, en velen van hen wilden familie en vrienden wel even laten weten dat ze op het eiland geweest waren. Natuurlijk waren er al gauw mensen die in het laten drukken en doen verkopen van de prentkaarten een voordeeltje zagen. Zo zijn er kaarten uitgegeven door J.W. Snoek, G. Westerneng, H. de Boer, C. Brouwer Pzn., H. de Vries, kantoorboekhandel Pasterkamp, G.J. de Wit e.a., maar ook in binnen- en buitenland was er belangstelling, o.m. van de firma Wed. J. van Gelder in Leeuwarden.

Zo trof ik onder mijn kaarten een „Gezicht in de haven van Urk”, uitgegeven door T.C. Hoekstra, Urk en verzonden door A. Hoekstra te Urk op 7 juli 1903 naar een mejuffrouw in Amsterdam. De kaart is in beide plaatsen gestempeld.

Uit 1905 is een kaart aanwezig van een vrouw in klederdracht, met op de achterzijde afzender en geadresseerde en ook de „uitgever”: Dr. Trenkler Co., Leipzig, 1905, Urk 3.

In die tijd kon je nog een kaart versturen (mits zonder mededelingen) voor zegge en schrijve 1 cent. De portokosten nemen langzamerhand wel toe: 1,5 cent, 2 cent voor kaarten met alleen de namen en adressen, en 2,5, 3, 4, 5, 6 en 7,5 cent voor „beschreven” kaarten.

Interessant zijn de foto's die onderwijzer Nieuwhuis op briefkaarten afdruckte en naar familie en vrienden verzond en nog meer de in 1915/16 door op Urk geïnterneerde officieren

verzonden kaarten naar hun betrekkingen in het buitenland. Toen de post- en passagiersboten nog de verbindingen van Urk naar Kampen en Enkhuizen onderhielden was het vooral zo tussen 12 en 2 uur een hele drukte aan de steiger waar de boten aanlegden en afvoeren. Kinderen, meest meisjes, probeerden de reizigers ansichtkaarten te verkopen: „Meneer, moet u nog aangezichten?” Het werd soms een heel gedrang rondom de toeristen die belangstelling toonden. En het verkoopstertje dat een hele serie aan een klant kon slijten, had er graag te-laet-op-school-komen voor over.

*Kapitein Jan Hakvoort.*





# Urk postaal

*door G. Rebel.*

Op het meer dan duizend-jarige Urk zag het bestelhuis in 1859 het levenslicht. Alle post voor het eiland kwam met de postboot van Kampen naar Urk v.v. Deze voer reeds rond 1840, doch aanvankelijk slechts één keer per week.

Uit een officieel stuk van het burgerlijk leven op Urk staat vermeld hoe slecht het postverkeer met Urk in 1834 is. Een brief op 10 april in Hindelopen geschreven ging eerst naar Sneek, vandaar op 15 april naar Amsterdam en toen naar Enkhuizen. De 12e mei kwam hij op Urk aan.

Noch op de boot, noch bij het bestelhuis was een stempel aanwezig. Pas na de omzetting van het bestelhuis in een hulpkantoor op 15 juni 1867 werd een langstempel uitgereikt en wel op 19 juni 1867. De brieven gaarder uit die tijd was bijzonder spaarzaam met het stempel. Bij het doorzoeken van het gemeente-archief, hetgeen vanaf 1814 nog compleet aanwezig is, trof de schrijver dezen slechts drie keer het stempel aan; voor de eerste maal op een brief uit Den Helder via Kampen, gedateerd 25 oktober 1869. De afdrukken waren steeds in het groen. Een tweede langstempel werd uitgereikt op 4 oktober 1884, praktisch gelijk met het kleinrondstempel van 16 oktober 1884.

Een afdruk van dit laatste stempel werd door de schrijver in het gemeentearchief nimmer als aankomststempel gevonden. Op 2 januari 1898 werd het zgn. grootrondstempel uitgereikt, waarvan de oudste de auteur bekende afdruk van 9 mei 1898 dateert op een briefkaart naar Bovenkarspel. Als eerste aankomststempel werd aangetroffen 27 juni 1898. Het zou tot januari 1906 duren alvorens de stukken trouw bij aankomst werden gestempeld.

De laatste afdruk van dit grootrondstempel werd door de schrijver aangetroffen op een stuk gedateerd 11 november 1908.

Reeds in oktober 1908 is het zgn. Typenraderstempel afgeleverd. Dit stempel heeft geen volgnummer, wel een lange balk, Romeinse maandcijfers en uur-indeling met voor- en namiddag (V en N). De eerste afdruk van dit stempel werd gevonden op een stuk van 15 januari 1909 en de laatste afdruk op een stuk van 15 januari 1916.

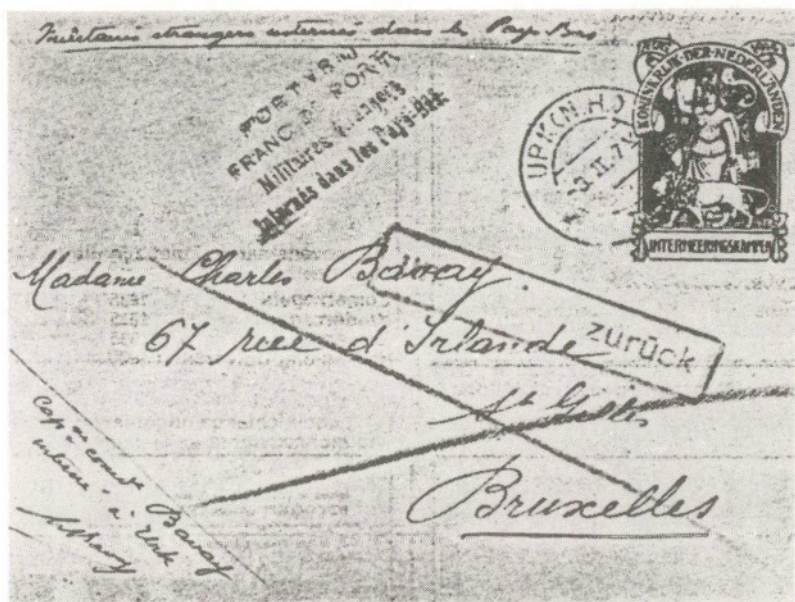
Het eerste Typenraderstempel is daarna vervangen door een stempel met korte balk en volgnummer, nl. 2, waarbij tevens aan Urk (N.H.) is toegevoegd. Dit stempel werd zowel als vertrek- als aankomststempel gebruikt en het zou tot 1942 duren voor Urk (N.H.) 1 werd uitgereikt. Een afdruk hiervan heeft de schrijver dezes slechts éénmaal gezien.

Het eiland werd in de Eerste Wereldoorlog uitgekozen om een interneringsdepôt te huisvesten. Hiertoe werd het gebied der gemeente Urk bij Koninklijk Besluit van 19 januari 1915 (Staatsblad nr. 18) onder Staat van Beleg gesteld en tot commandant benoemd luitenant kolonel Vredenburg.

Oorspronkelijk bedoeld als verblijf voor officieren, welke weigerden hun woord van eer te geven om niet te vluchten, later kwamen er ook officieren met een onberispelijk gedrag bij. Deze Belgische, Franse en Engelse officieren werden aanvankelijk gelegerd in een gehuurd huis, op den duur in een officiersbarak, die op 8 maart 1915 naar Urk werd overgebracht. Talrijke pogingen tot ontvluchting werden ondernomen; de meeste mislukten echter.

De mogelijkheid om in vrijheid gesteld te worden onder belofte op erewoord, door de Engelse en Belgische regeringen toegelaten, was de oorzaak, dat praktisch alle Engelse officieren in januari 1916 en bijna alle Belgische officieren in juli 1916 van Urk vertrokken. De vier Franse officieren wisten in juli en september te ontvluchten, zodat slechts drie Engelse officieren overbleven.

Was Urk als een „Nieuw Elba” gekozen om ontvluchtingen te voorkomen? Men zou zeggen, dat het juist averechts had gewerkt en ontvluchtingspogingen in de hand werkte. Om voor dit drietal een afzonderlijk depôt te handhaven, scheen onverantwoord, zodat bij ministeriële beschikking van 9 november 1916 aan hun een verblijf werd toegewezen in de legerplaats bij Zeist. Door de ijsgang in de Zuiderzee heeft het echter nog



Interneringspost.

Begin februari 1916 werd aan elke geïnterneerde toegestaan twee brieven of briefkaarten per maand te verzenden. Ter controle werden plakzegels vervaardigd, waarna no. 1 tegen 1 cent per twee stuks verkrijgbaar werd gesteld. Na korte tijd werd het zegel afgeschaft. Het bruine zegel is nimmer officieel uitgegeven.



1 Zonder  
waarde-aangifte,  
groen.



2 Zonder  
waarde-aangifte,  
bruin.



tot 17 maart 1917 geduurd voor zij inderdaad werden overgebracht. De depôt-commandant werd op 1 mei 1917 op pensioen gesteld en de Staat van Beleg opgeheven.

Op 31 december 1915 bedroeg het aantal geïnterneerden 49 man, nl. 30 Belgische, 7 Engelse, 2 Franse officieren plus 10 Belgische minderen. Aangezien in januari 1916 zeker 4 Engelse officieren vertrokken waren, waren bij de uitreiking van het Interneringszegel in februari 1916 hooguit 45 man aanwezig, zodat maximaal negentig exemplaren van het groene zegel op Urk kunnen zijn verkocht (à één cent per stuk).

Urk heeft philatelistisch tussen de Eerste- en Tweede Wereldoorlog nog iets vermeldenswaardigs, nl. de zgn. ijspostvluchten. Tijdens de strenge vorstperioden van 1929, 1938 en 1940 kon de postboot niet varen en werd Urk evenals Ameland, Terschelling en Schiermonnikoog door de lucht besteld. De meeste vluchten werden door de K.L.M. uitgevoerd, doch ook enige malen door de V.O.S. (Vrijwillige Organisatie Sportvliegers).

Het posttarief was gelijk aan het normale tarief, zodat geen extra luchtrecht verschuldigd was en ook geen enveloppen met het blauwe „par avion”-vignet behoeften te worden gebruikt.

Voor intern gebruik kreeg het kantoor Urk op 6 mei 1929 een dubbelnaamstempel

|        |                                                     |
|--------|-----------------------------------------------------|
| Urk    | (Dit werd per 1 juli 1964, toen het hulppostkantoor |
| Kampen | Urk onder het ressort Emmeloord kwam, vervangen     |
|        | door Urk                                            |
|        | Emmeloord).                                         |

Vervolgens werd op 15 oktober 1935 een nieuw langstempel met groteske letters ingevoerd. Heden wordt het nog wel gebruikt, o.a. ter vernietiging van niet afgestempelde binnengekomen stukken.

In 1950 werd het voormalig eiland Urk in plaats van bij Noord-Holland (voorlopig) bij de provincie Overijssel ingedeeld. Op 21 januari 1950 werd het stempel URK (OV) nr. 2,

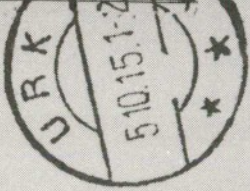
op 22 april 1952 URK (OV) nr. 1 uitgereikt. Beide stempels zijn op 12 februari 1971 vernietigd.

De thans in gebruik zijnde stempels URK 1 en 2 missen de toevoeging (OV) en zijn 23 juli 1969 uitgereikt en ingevoerd; deze stempels zijn van Duitse makelij.

Zoals U uit het voorafgaande begrepen zult hebben, zijn er nog vele vraagtekens over de postale geschiedenis van Urk. Dit overzicht is slechts een poging geweest U iets van dit oude eiland te vertellen.

KANTOOR: *Urk (es)*

|                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                           |                                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>URK<br/>KAMPEN</p> <p><i>1942. 6/12</i></p>                                                                                                           | <p>URK</p> <p><i>15/10/52</i></p> <p><i>naamstempel</i></p>                                                                                               |  <p><i>15/10-42 - handstempel</i></p> |
|  <p><i>vernietigd 16-2-71</i></p> <p><i>handstempel. 21/11/52</i></p> |  <p><i>vernietigd 12-2-71</i></p> <p><i>glijstempel 20/12 N.H.</i></p> |                                                                                                                        |
| <p>URK<br/>EMMELOORD</p> <p><i>1912. 21/12-64</i></p>                                                                                                    |                                                                        |                                     |



BRIEFKAART

Majors René Verduyn

Rue Haute 116

Brussel Belgique

suivi de Léon Ghisla  
M. & Wts. (Zuiderze)

Urk, le 5 Octobre 1915.

Monsieur le Colonel,

Je suis très heureux de recevoir de vos  
bonnes nouvelles. Je vois avec  
plaisir que les choses sont complètement  
rétablies et que les vos recommencent les cours  
avec beaucoup de courage. J'espère bien que  
bientôt je reverrai, je reverrai mon fils  
devient un homme. J'espère que les enfants  
bien avec le petit Coco et que les lui apprendra  
une belle petite chanson pour mon retour.  
Je pourrais peut-être l'accompagner au piano.  
En ce fait beaucoup de progrès en écriture et  
j'espère que les autres élèves suivent la  
même progression. Je pourrais peut-être déjà  
aider chacun au magasin et pour la  
vente des livres, pendant mon absence.  
Que vous mon fils cher, envoie me bien  
sa petite sans moi et reçoit ici mon  
affectueux bonsoir.

Von propager

No. 9958. Uitgave H. de Boer - Urk.

Briefkaart van geïnterneerde Belgische officier.



# *De post in de Noordoostpolder*

*door Herman Bosch,  
dir. postkantoor Emmeloord.*

In 1942 was het zover dat de Noordoostpolder droog viel. Het werk van de pioniers - in die tijd nog handwerk - begon vanaf het vasteland in de omgeving van Vollenhove.

Gelijktijdig met het cultuurrijp maken van de zeebodem kwam de post in aktie.

Zwartsluis was in die dagen het hoofdpstkantoor van de postkantoren Vollenhove, Blokzijl, Blankenham en Kuinre, en dit kantoor kreeg ook tot taak de postzaken in de NOP te regelen.

Her en der verrezen werkkampen. Namen als Zwolsevaart, Lemstervaart, Zuidvaart, Schoterbrug, Kuinderbrug en Esperlervaat herinneren ons aan de werkkampen met dezelfde naam, die aan de kanalen lagen.

Andere kampen hadden de naam van de huidige dorpen.

In elk werkkamp was een kampbeheerder die door de post werd benoemd tot stationhouder annex besteller.

In Zwartsluis werd de post voor de eerste bewoners gesorteerd en met auto's de polder ingebracht. In de laatste oorlogsjaren werd ook veel graan uit de polder langs deze postroute vervoerd naar het Westen des lands.

Intussen groeide het aantal bewoners in de NOP en Marknesse was de eerste plaats waar de kampbeheerder/stationhouder het niet meer alleen kon bolwerken. Er kwam een besteller bij.

Het in cultuur brengen ging steeds verder en via Ramspol kwam een verbinding met Kampen tot stand.

De dorpen Emmeloord en Ens werden toen onder het beheer van Kampen geplaatst en de aan- en afvoer van de post liep ook via Kampen.

In het Noorden van de polder was een derde postale groep bezig vanuit Lemmer, zodat de post voor de NOP toen via 3 kantoren in- en uitging.

In 1953 werd het hoofdkantoor Zwartsluis opgeheven. De ressortkantoren in de NOP gingen naar Kampen, de rest werd verdeeld tussen Zwolle (Zwartsluis, Genemuiden, Vollenhove en St Jansklooster) en Steenwijk (Blokzijl, Blankenham en Kuinre).

Intussen was Emmeloord al uitgegroeid tot een flink dorp waar behalve een aantal werkkampen normale woningen en bedrijven werden gevestigd.

De bestellers in Emmeloord hadden ruimte genoeg om zich heen, maar in het postkantoor was het behelpen. Het postkantoor aan de Rietstraat was veel te klein en bij gunstige weersomstandigheden was het beter om buiten te sorteren dan binnen.

Toch was er uitzicht, want achter het net gereedgekomen Voorhuys werd druk gebouwd aan een nieuw postkantoor aan de Kon. Julianastraat.

1 nov. 1953 was het zover.

Het nieuwe kantoor werd geopend en tegelijkertijd werd het hulppostkantoor verheven tot bijpostkantoor Emmeloord.

Ruim een jaar later werden de activiteiten van het hoofdkantoor Lemmer in de NOP beëindigd en kwam Rutten er bij compleet met de bestellers die voordien vanuit Lemmer de polder in trokken.

Met de uitvoering van de bestelling werd op allerlei manieren geëxperimenteerd. Met motoren als Matchless en Horex ging het soms ruig toe langs de polderwegen. Een nadeel was dat alles niet mee kon omdat de hoeveelheid te groot was om op de motor te laden. Het zijspan bracht ook al geen uitkomst. Daarom reden er 2 vrachtauto's door de polder voor de bezorging van pakketten en andere grote stukken.

Toen kwam een geweldig idee. Auto's gecombineerd met fietsen. Op het dak van een Citroën werd een stellage geplaatst waarop twee fietsen konden worden meegenomen.

Twee bestellers op één auto, af en toe een stukje autorijden en dan een rondje per fiets.

Of het nu per motor, per fiets of per auto ging - de postbesteller in die dagen was een rijdend postkantoor.

Tijdens de bestelling werden postzegels verkocht, girostoringen aangenomen, cheques en postwissels uitbetaald.

Maar de techniek stond niet stil. Het geldverkeer werd steeds meer geautomatiseerd, cheques en postwissels konden niet meer aan huis worden uitbetaald en toen om te bezuinigen op arbeidskosten de buitenbus wettelijk verplicht werd, was de besteller als rijdend postkantoor verleden tijd.

De hoeveelheid te verwerken post groeide gestadig voort en weer werd het postkantoor te klein.

In het begin van de jaren zeventig werd een oplossing gevonden nadat diverse ideeën waren afgekeurd.

Net als de post kreeg de telefoondienst ruimtegebrek en daarom werd besloten om gezamenlijk een stuk bij te bouwen aan de Goudenregenstraat.

De telefoondienst kon op de bovenverdieping weer een aantal jaren vooruit en op de begane grond kreeg de afdeling bestelling een plaats.

Wel werd er meteen bijgezegd dat omstreeks eind 1980 de telefoon zo ver zou zijn dat voor verdere uitbreiding de ruimte op de begane grond nodig zou zijn.

Nog even terug naar 1977. Voor Emmeloord was dat een belangrijk jaar. In het kader van de voortgaande automatisering bij de postdienst wordt steeds meer gestreefd naar schaalvergroting.

In 1977 werd Emmeloord VC - voorsorteercentrum - voor de Noordoostpolder, Urk, Vollenhove en St Jansklooster.

In postcode uitgedrukt - het gebied met de codenummers 8300 - 8329.

De aan- en afvoer van de post wordt uitgevoerd door personeel van Emmeloord, die daarvoor per dag en vooral per nacht meermalen de rit Emmeloord-Zwolle vica-versa uitvoeren met een 3-tons containerauto.

De voorsortering - ook al weer voor een groot deel nachtwerk - wordt in Emmeloord uitgevoerd.

De bestelling in de NOP gaat per auto vanuit Emmeloord, in Emmeloord zelf is de fiets of het bestelwagentje als vervoermiddel in gebruik evenals in Urk en Vollenhove waar een 8-tal bestellers de post voor die plaatsen verzorgen.



Tot besluit enkele cijfers, om een indruk te geven van de hoeveelheid poststukken, die hier wordt verwerkt.

Briefpost, d.w.z. brieven, drukwerken, enz.

Gemiddeld per week:

|            |         |
|------------|---------|
| Emmeloord  | 180.000 |
| Urk        | 26.000  |
| Vollenhove | 20.000  |

Totaal 226.000

In dit aantal zijn niet begrepen de (pl.min.) 1,7 miljoen stuks reclamefolders, die jaarlijks huis aan huis worden verspreid en ook niet de postpakketten (pl.min. 21.000 per jaar), de aangetekende stukken, gerechtelijke brieven, enz.

Ook voor de bezorging van expresse stukken (pl.min. 8.000 per jaar) is veel tijd nodig.

*Bestelauto met sneeuwschuiver en Hille Koopmans als chauffeur.*



## *Verse broodjes en telegrammen*

De stralende zomermorgen houdt de belofte in zich van een prachtige dag. Het is het laatste jaar waarin ik nog niet gevangen ben geworden door de dagelijkse dwang om naar school te gaan.

Het is nog betrekkelijk vroeg als ik het kleine grasveldje oversteek dat mijn ouderlijk huis scheidt van de bakkerij van buurman Pieter. Buurman Pieter, Pieter van Jawek van Pieter. Pieter Jacobsz Nentjes, brood en koekbakker en telegram- en hulpbesteller van het Staatsbedrijf der Posterijen.

Als ik eindelijk de winkel deur open geworsteld heb, het zware contra-gewicht dat de deur als vanzelf sluit speelt mij telkens weer parten, klepper ik op mijn klompjes door het kleine dorpswinkeltje naar de bakkerij.

In de hoek, naast de regenwaterput, zit buurman Pieter in een grote rieten leuningstoel op me te wachten. Als ik binnenkom groet ik, zoals het me geleerd is: Goedemorgen buurman!

Gemurregen knecht, klinkt de wedergroet en met een haast ritueel gebaar grijpen de grote bakkershanden mij en zwaaien me op de hoek van de baktafel, en daar zit ik dan, vlak naast de stoel waarin de buurman elke morgen even uitblaast.

De bolletjes zitten in de oven en het deeg van het wittebrood staat in de rijskast onder de oven.

Buurman Pieter gaat weer zitten en vouwt plechtig de krant open, nadat hij zijn bril heeft opgezet, en leest mij voor uit de krant: de dagelijkse feuilleton van Tekko Taks.

Ik luister ingespannen.

Dat er toch in zo'n grotemensenkrant ook wat voor kinderen staat!

Als het verhaal uit is, wordt de krant weer netjes dichtgevouwen en voordat de bakker zijn bril afzet, werpt hij eerst

nog een blik op zijn vestzakhorloge dat hij onder zijn boeze-roen draagt.

Dan staat hij langzaam op en loopt hij naar de oven.

„We zullen ers kieken”.

En dat is voor mij het sein om via de stoel van de baktafel af te komen.

De deur van de oven gaat open en de walm slaat naar buiten tegelijk met de heerlijke geur van het pasgebakken brood.

De bakker zwaait de platen met bolletjes in één keer vanuit de oven op de baktafel.

Buurvrouw Lumme, Lumme van Jan van Kies, de vrouw van de bakker, heeft intussen al een keertje om het hoekje van de bakkerij gekeken. Ze zal de ontbijttafel al wel klaar hebben en wacht nog op de verse bolletjes.

Toch moet ik nog wachten, want eerst moet het wittebrood nog in de oven, pas als dat gebeurd is, gaat de bakker naar het kleine knusse woonkamertje.

Buurman Pieter pakt een rits warme bolletjes en zegt: Kom knecht, we goan brood eten. Natuurlijk, hongerig als ik ben, laat ik dit me geen twee keer zeggen.

In het kleine kamertje neem ik plaats aan tafel, uiteraard naast buurman Pieter, tegenover Marretje, de zuster van de buurman, en naast mij zit aan het hoofd van de tafel de buurvrouw. Als de buurman zijn platte boerenpetje, zoals de Urker landlui altijd droegen, afzet, vouw ik mijn kleine handjes voor het gebed.

Als het amen weerklonken heeft, pakt de buurvrouw zo'n heerlijk warm bolletje, snijdt het open, besmeert het met boter en strooit er een dikke laag suiker op. De boter en suiker smelten en ondertussen geniet ik van de kleine hapjes die ik neem van het heerlijke brood.

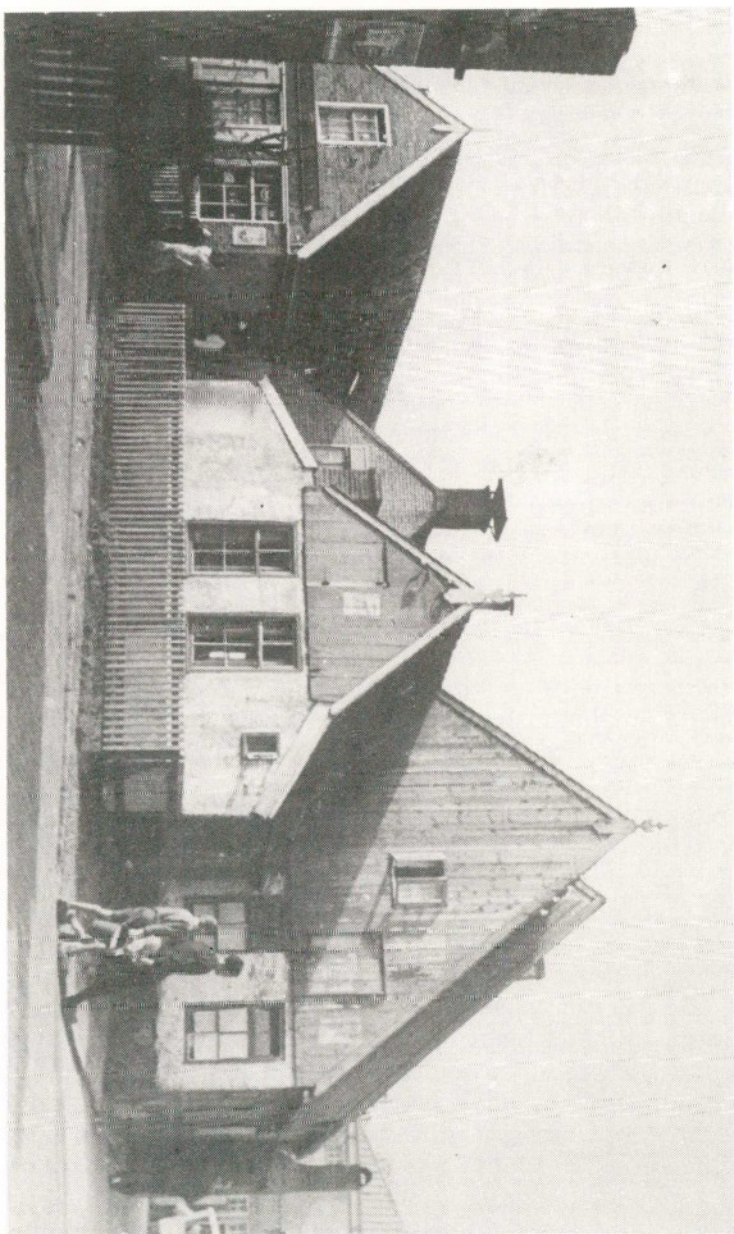
In alle stilte wordt er gegeten, want zo hoort het. Wachten tot er gelezen en gedankt is.

De stilte wordt alleen verbroken door het tikken van de klok en van de kanarie die meent af en toe een riedel te moeten geven.

Als de bolletjes op zijn en een ieder zijn koffie heeft uitgedronken pakt buurman de Bijbel en leest met plechtige stem



*Het buurtje van bakker/postbeampte Jacob Nenŧes Pzn.*



een kapittel. Echter wanneer hij halverwege is, begint de bel knoerhard te rinkelen. De bel van het postkantoor, die in de winkel vlak boven de deur naar de kamer bevestigd is.

De buurman wacht tot het ding uitgeraasd is en leest verder, ongestoord, zoals zijn voorgelacht het deed, die voorlezers en voorzangers in de kerk waren.

Als de Bijbel weer dicht gaat, zegt de bakker alleen maar: we zullen danken.

Onder het dankgebed gaat de bel weer tekeer, nog oneerbiediger lijkt het wel.

Als de buurman eindelijk zijn petje weer heeft opgezet, kijkt hij op de klok en zegt: Lumme, zou jie tewest effen kieken willen?

Wat betekent dat de buurvrouw naar het postkantoor gaat om een telegram op te halen.

„De bol (het wittebrood) kan er temet eut”.

Lumme gaat nog op haar ondermuts richting Prins Hendrikstraat waar Jan Post, de kantoorhouder, het telegram al bij zich aan het loket heeft klaar gelegd.

„Dat is niet bij de deur, vrouw Nentjes, maar Pieter kan fietsen, en dat is maar een geluk”.

Het is een telegram voor iemand van de Zuiderzeewerken op de Kamperdijk. Met het telegram in de hand keert Lumme weer huiswaarts.

„Nou Pieter, je zullen er op eut moeten, op de dik moet je wezen”.

„Dan zal ik m’n fiets effies vor de dag oalen”.

Wat een geluk, denk ik, want ik mag vast met de buurman mee.

En ja, ik krijg opdracht om mijn moeder te verwittigen dat we op pad gaan en ik moet tegelijk vragen om het kinderzitje. Buurman Pieter heeft ondertussen de fiets tegen het tuinhekje gezet. De reis kan weldra aanvangen, maar eerst trekt Pieter z’n opknapperse blauw gestreepte boezeroen aan, zet z’n pet recht, klopt met z’n grote handen het meel van z’n bombazijnenbroek en loopt tenslotte naar het bedbeschot, waar aan een spijkertje de grote koperenplaat hangt.

Plechtstatig wordt de plaat aan een knoop van z’n boezeroen

bevestigd. Zo verandert een Urker brood- en koekbakker in een waardige telegram- en hulpbesteller van het Staatsbedrijf der Posterijen.

En dan gaan we op pad. Het dorp uit, over de sluis, de dijk op. Over een smal voetpaadje, dat dan eens onder langs de dijk loopt en dan weer eens over de kruin. De fiets bonkt in de gaten maar we gaan vooruit. De in vetleren pantoffels gestoken benen van buurman Pieter duwen gestaag de trappers op en neer.

Het mooiste vind ik het als we over de kruin rijden. Dan kun je aan alle beide kanten zo ver weg kijken. Aan de ene kant de polder, die een ondoordringbaar oerwoud is van riet en aan de andere kant de zee. Eindeloos rollen de golven aan, en in de verte bollen zich de bruine zeilen van de vissersschepen. Ver aan de horizon stijgt een zwarte rookpluim de blauwe lucht in. „Dat is de Keuzer boot”, zegt buurman. En zo gaat de reis verder, totdat we bij de keten komen.

Heel in de verte ligt het dorp. Ik sta vol verwondering te kijken naar de berg met z'n witte vuurtoren en de spits van de kerk die tussen de iepenbomen oprijst.

Buurman Pieter heeft me ondertussen van de fiets getild, en deze netjes geparkeerd tegen een van de keten. Hij vraagt aan de mensen waar meneer die en die is. Ik huppel achter hem aan van keet naar keet.

Als hij eindelijk de geadresseerde gevonden heeft, overhandigt hij het telegram dat hij opgediept heeft uit de diepe zak van z'n wijde Urker broek. Buurman tikt aan z'n petje als hij het telegram afgeeft.

„Asteblijft, meneer, een telegram”

Wat zegt hij dat netjes.

We keren terug naar de fiets en ik word weer op m'n plaats gezet. De thuisreis begint.

Ik zit als een vorst, terwijl de wind m'n kleine blonde kuifje recht achterover blaast, of komt dat doordat buurman zo fors door trapt. Ik geniet. De blauwe lucht, de stralende zon, het dorp in de verte, de wind, de golven, de schepen in de verte.

Eindelijk fietsen we het dorp weer binnen, en nadat de fiets



weer is weggezet gaan we koffie drinken. Buurman Pieter veegt voldaan met z'n grote bonte zakdoek het zweet van z'n voorhoofd.

De koperen plaat gaat weer aan het spijkertje.

Buurvrouw Lumme geeft me een „suunterkloazemannetjen”. „Hier zuun, dat ei je wel verdiend.”

Pieter Jacobsz. Nentjes rust reeds lang achter het Kerkje aan de Zee. Zijn vrouw is hem opgevolgd en heeft nog lange tijd dienst gedaan als „telegrambestelster”, belleman in het vakjargon. Lummetje Hoefnagel is haar man gevolgd tot achter de kerk.

Er is geen enkele Urker meer die opkijkt als er een auto van het voorsorteercentrum Emmeloord door Urk rijdt.

Maar als Pieter door het dorp ging met zijn grote koperen plaat op z'n borst was een ieder nieuwsgierig waar hij naar toe ging. Geluk of verdriet, beide konden te voorschijn komen uit die diepe zakken van een wijde Urker bombazijnen broek.

Jacob Korf



*Kapitein  
Willem Kroon.*

## *Van Schokker moppen en de Zeeuwse Courant*

Het vriest dat het kraakt en het sneeuwt de hele dag al. Het is veel te koud om buiten te spelen. Daarom heb ik de stoel vlak bij het raam, naast de kachel gezet. Het gordijntje heb ik opzij geschoven zodat ik fijn naar buiten kan kijken, naar de mensen die door de sneeuw voorbij ploeteren.

Toch ben ik niet erg gerust, ondanks dat ik zo'n behaaglijk plekje gevonden heb. M'n vader is nog niet thuis. Drie dagen geleden is hij al weg gegaan met de ijsvlet. Ik huiver als ik er aan denk, drie dagen in de kou op het ijs van de Zuiderzee. 's-Nachts niet eens kunnen slapen in een lekker warm bed, maar in een oude schuur op Schokland in het stro. Of, wat misschien nog erger is, zijn ze 's-nachts wel op het ijs geweest omdat ze niet konden opschieten in de sneeuw.

M'n moeder is in het achterhuis bezig. Ik weet dat ze ook ongerust is. Ze zegt niet veel, maar zingt zachtjes psalmverzen. Ze is al vaak naar buiten gelopen, en als ze weer in huis komt zegt ze alleen maar: och, och.

In de bedstee onder de dekens staat een pannetje kapkool, dat warm moet blijven totdat m'n vader komt. En telkens als ik naar buiten kijk denk ik, zou m'n vader het niet erg koud hebben, en zouden ze de weg wel weten en niet verdwalen op het ijs?

Dan in één keer zie ik ze komen. Sneeuwmannen lijken het wel. Ze zitten eronder gestoven. Ze hebben karpoezen over hun oren getrokken en ze dragen grote leren klomplaarzen met sporen.

„M'n vader”, roep ik en laat me van de stoel vallen en ren naar de achterdeur. M'n vader stapt het lage achterhuis binnen en gaat zitten op de eerste de beste stoel die bij de hand is.

„Bin je love, vader?” vraag ik voor dat m'n moeder of m'n vader iets gezegd hebben. Hij knikt.

M'n moeder helpt m'n vader z'n baadje uit te trekken. De bevroren sneeuw valt er af. En als z'n baadje uit is slaat de walm van z'n streepje.

Hoe kan dat nou, denk ik. Van buiten bevroren en van binnen nat van het zweet. M'n moeder wast z'n gezicht af en ik krijg de opdracht de kapkool van bed te halen. Als de kost op de tafel staat neemt m'n vader plaats en dan krijg ik de schrik van m'n leven.

Als m'n moeder vraagt hoe of de reis was en m'n vader antwoordt: „een bloedreis, en dat alleen voor de krant van meester Verstelle”, dan zakt hij voorover met z'n hoofd op de tafel.

Gelukkig maar, denk ik, als ik m'n plaatsje bij het raam weer opgezocht heb. M'n vader is weer bijgekomen en heeft z'n kost opgegeten.

En nou zit ik heel stilletjes, want m'n vader slaapt in de bedstee waarvan de deuren op een kiertje staan.

Ik denk na over wat hij ons verteld heeft. Mist en sneeuw en bittere kou. En de vlet die twee maal door het ijs gezakt was. En dat ene zakje post waar Hendrik van Hilt alleen maar de krant uitgehaald had voor meester Verstelle. Ja, waarom moest die nou een vreemde krant lezen, er was toch een Urker krant? En dat nog helemaal uit Zeeland ook.

Moeten daarvoor die mannen zolang moren op het ijs. Dat begrijp ik allemaal niet. Ik beweeg niet, want dan zou m'n vader wakker worden en hij moet eerst goed slapen.

Dan ineens zie ik iets. Uit de zak van de bombazijnen broek van m'n vader, die aan de andere kant van de kachel te drogen hangt over een stoel, steekt een stukje bruin papier. Heel zachtjes laat ik me van de stoel zakken en loop op m'n tenen naar de broek. Met duim en wijsvinger pak ik het papier en trek heel langzaam. Wat zou dat nou wezen?

Ik ben nieuwsgierig maar blijf toch voorzichtig. Heel langzaam komt er een peperhuis te voorschijn. Wat zou daar toch inzitten?



Voorzichtig loop ik naar de tafel en maak de zak los. Schokker moppen. Met de zak in m'n handen sluip ik naar m'n moeder.

Moeder, kiek 'ier es, Schokker moppen.

Ik denk aan m'n vader, hoe hij ondanks alle kou en ontbering aan ons gedacht heeft toen hij op Schokland was. Hij heeft moppen gekocht bij Harm Smit.

Ja kind, zegt m'n moeder, zo is nou jouw vader. Ondanks alle ellende toch nog aan ons denken.

Als we 's-avonds koffie drinken komt de zak met moppen te voorschijn. Ik neem er heel kleine hapjes van.

Vader, zeg ik, ben je nou alleen maar naar Schokland geweest om moppen en de krant te halen?

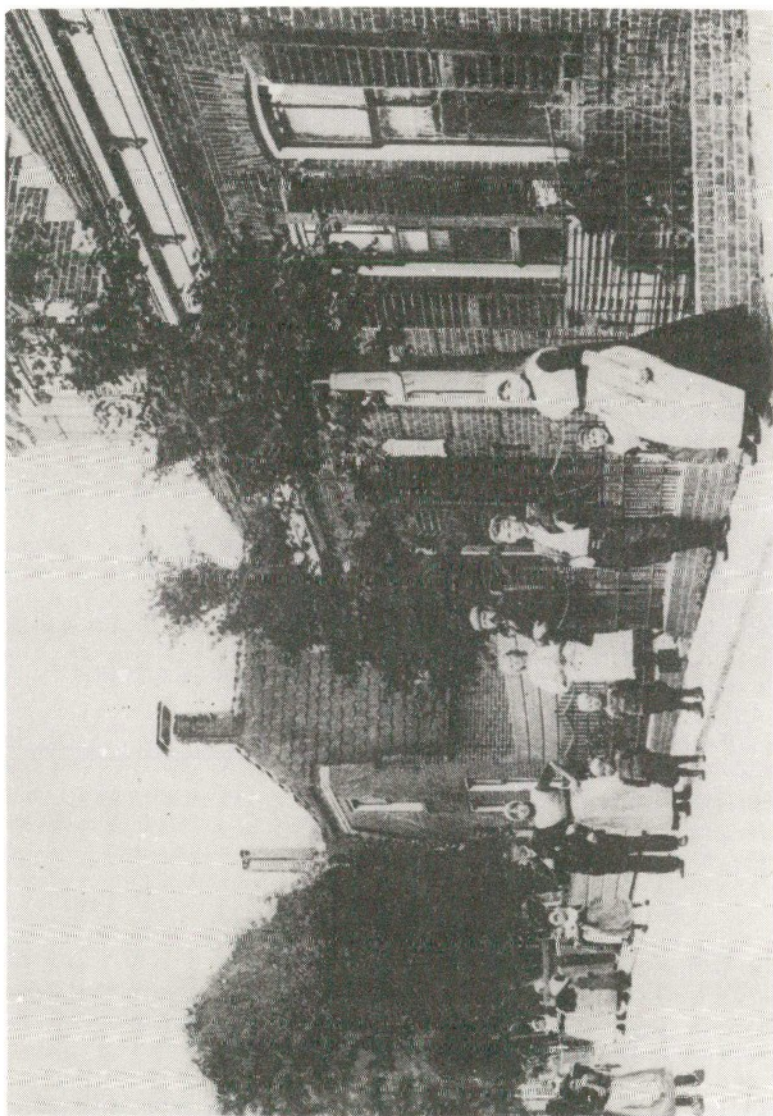
Jullie zijn drie dagen weg geweest en ik denk dat de meester de krant nou allang weer uit heeft.

Nee kind, antwoordt vader. D'r was een berg post. Maar ik was zo moe en kwaad op Gerrit Snoek, want die grauwe erwten op Schokland wilden niet gaar worden en het spek was zo ranzig.

Ik loop naar m'n vader toe en geef hem een poes op z'n wang. Dat hij toch nog aan ons gedacht heeft.

Ja, zo is nou m'n vader.

Naar een authentiek verhaal.



*Voor het oude postkantoor.*

## *De post in vogelvlucht*

### *Data en Feiten.*

*(voor zover ons bekend en voor de post op Urk van belang)*

- 1807 Eerste Nederlandse Postwet.
- 1810 Invoering van de Franse Algemene Instructie.
- 1811 Klaas Jelle Hakvoort, wonende te Enkhuizen, krijgt voor zijn kofschuit, behorend tot de haven van Urk, een certificaat van de Minister van Financiën. Verklaard wordt, dat het schip als Frans eigendom en varende onder Franse vlag, geregistreerd is en aanspraak kan maken op borgstelling en bescherming.  
(Waarschijnlijk voer het kofschip tussen Urk en Enkhuizen).
- 1816 In Kampen is een postkantoor.
- 1850 Nieuwe Postwet.
- 1853 (1-5) Urk ressorteert wat de post betreft niet langer onder Enkhuizen, maar onder Kampen.
- 1856 Op Urk wordt een bestelhuis gevestigd.
- 1857 Kampen krijgt een rijkstelegraafkantoor.
- 1859 Enkhuizen krijgt een rijkstelegraafkantoor.
- 1867 (28-3) Urk heeft een hulppostkantoor.
- 1879 Contract wegens het overbrengen der brievenmalen tussen het hulpkantoor der brievenposterij op het eiland Urk en het postkantoor te Kampen v.v. De overeenkomst, bestaande uit 21 artikelen, werd getekend door de instructeur der posterijen en door de aannemer op Urk Dubbele Nentjes Wz.
- 1887 Een dergelijke overeenkomst wordt gesloten met Hendrik Nentjes Dz. In latere jaren volgen er nog vele.
- 1889 De gebroeders E.L. en E. de Groot, beurtschippers te Lemmer, verzoeken subsidie voor het postvervoer bij het eventueel door hen in de vaart brengen van een



- stoomboot van Kampen over Urk naar Enkhuizen v.v. Een uitgebreide correspondentie volgt. In september werd door de inspectie van de posterijen in de vier noordelijke provincies het met de gebr. de Groot gesloten contract aan de Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid ter bekrachtiging aangeboden.
- 1890 (1-4) Aanvang stoombootdienst Kampen-Urk-Enkhuizen.
- 1897 (20-9) Urk krijgt een hulptelegraafkantoor.
- 1901 Enkhuizen krijgt een interlocaal rijkstelefoonkantoor.
- 1903 Kampen krijgt een interlocaal rijkstelefoonkantoor.
- 1909 In Enkhuizen wordt het telegraafkantoor voor algemeen verkeer opengesteld.
- 1912 Niet alleen de posterijen subsidiëerden de bootdienst Kampen-Urk-Enkhuizen (voor het vervoer van de post), maar ook de Provinciale Staten van Noord-Holland gaven subsidie, die telkens voor drie jaren aangevraagd werd. Als in 1912 de steun dreigt te vervallen, spant Urk alle krachten in om dat te voorkomen.
- 1913 (15-1) Urk krijgt een hulptelefoonkantoor (in aansluiting op Zwolle). Uit „De Post- en Telegraafwereld” (1908, 1911, 1915) blijkt, dat Kampen dan 1 hulp-postkantoor en 2 hulptelegraafkantoren heeft en dat Urk in de haringtijd drukte geeft. Kampen heeft ook het toezicht op de postboot Kampen-Urk-Enkhuizen.
- 1915 De Eerste Urker Stoombootmaatschappij wordt opgericht en gaat concurreren met de Kamper Stoomboot Maatschappij, een strijd die vijf jaren duurt. Op Urk geïnterneerde officieren wensden postbestelling op zondag. Op kosten van de Marine worden dan (bij wijze van proef) de brieven per torpedoboot van Kampen naar Urk gebracht.
- 1920 (30-12) De K.S.M. verkoopt haar bezittingen aan de E.U.S.M.
- 1922 De directeur van de E.U.S.M., de heer G. Snoek, vraagt een toeslag aan de directeur-generaal der posterijen, omdat de maatschappij verlies lijdt. Zulke verzoeken keren regelmatig weer.
- 1924 Moet de E.U.S.M. inderdaad likwideren? Over de problematiek van de maatschappij wordt haast jaarlijks gecorrespondeerd.

- 1925 Een nieuwe overeenkomst wordt goedgekeurd.
- 1929 De E.U.S.M. beleeft een heel moeilijke winter (9 januari tot 22 maart). De diensten worden zeer onregelmatig gehouden per boot, ijsvlet, vliegtuig en auto. Extra subsidie wordt gevraagd.
- 1932 Weer zijn de vergoedingen onderwerp van onderhandeling (het is crisistijd). De dienst op Kampen dreigt te vervallen. Een nieuw contract wordt voorbereid.
- 1934 Opnieuw een moeilijke winter voor de postboten. Moeilijkheden met de assuradeurs van de boten, die „ijsbrekers” genoemd worden.
- 1935 Contract tussen K.L.M. en E.U.S.M.
- 1940 Weer moeilijke winter. De K.L.M. voert in januari vluchten uit. In augustus wordt het contract opgezegd. Er kan niet meer over vliegtuigen beschikt worden. In december moet de overeenkomst met de P.T.T. weer gewijzigd worden.
- 1947 (1-7) De P.T.T. beëindigt haar contract met de E.U.S.M. en laat de post vervoeren door de N.V. „Salland”.
- 1948 Beurtschipper Romkes staakt zijn vrachtdienst op Kampen. De E.U.S.M. stopt ook met de geregelde bootdienst op Enkhuizen. (In het voorjaar kreeg Urk zijn eerste wegverbinding).
- 1949 Per 1-4 wordt het postvervoer aan de N.V. „Salland” ontnomen en, wegens oude rechten, voorlopig gegeven aan de E.U.S.M., die met een gekochte „ziekenauto” post en passagiers gaat vervoeren. Maar de dagen van de maatschappij zijn geteld....
- 1954 Urk krijgt een automatische telefooncentrale.
- 1967 Het oude postkantoor in de Prins Hendrikstraat wordt gesloten. Aan de Klifweg wordt een nieuw kantoor geopend in het pand van een bank (de Rabobank).
- 1977 Opening van het „eigen” kantoor aan de Pyramideweg.



*V.l.n.r. Tiemen van Urk, Meindert Schreuder, Jan Boom, Frans Brands, Eize Hoekstra, Henk ter Beek, Pieter Brouwer, Lub van Veen en Jan van den Berg.*



## *De post heden ten dage*

Uit de voorgaande hoofdstukken heeft u zich wellicht een beeld kunnen vormen van het reilen en zeilen van de post in vroegere dagen. In de loop der jaren heeft Ptt post zich weten te ontwikkelen tot het moderne bedrijf van heden ten dage. De ontwikkelingen staan echter niet stil en het systeem van de postverwerking zal daardoor drastisch wijzigen. Wat voorlopig nog wel blijft is het vertrouwde beeld van de besteller die de post bij u thuisbezorgt.

Het wijzigen van het systeem van postverwerking heeft een aantal oorzaken. Allereerst de aantallen poststukken. Midden vorige eeuw lezen we in een brief van de Minister van Posten dat er sprake is van 250 poststukken per maand voor Urk. Dit aantal vergeleken met het huidige aantal noopt Ptt post tot het zoeken naar efficiënte verwerkingsystemen. Per jaar worden op Urk 1,7 miljoen poststukken besteld (jaarcijfer 1985). Wat eens dus de zoon van burgemeester Kagei en later Lucas Hoekman in z'n eentje deed, doen nu 6 bestellers in volledige dienst en 3 bestellers in een gedeeltelijke taak.

Een andere belangrijke ontwikkeling is de voortschrijdende technologie. Op dit moment zijn er sorteermachines in gebruik die machineschrift kunnen „lezen”. Dit lezen en sorteren gebeurt met een snelheid van 27.000 stuks/uur. Dit in vergelijking met een besteller die ongeveer 2.000 stuks/uur kan sorteren.

Of deze technische ontwikkelingen toe te juichen zijn laat ik in het midden; het geeft in ieder geval wel aan dat Ptt post naar wegen zoekt om de immer aanzwellende stroom van nu al 16 miljoen poststukken per dag te verwerken.

Bij de automatische verwerking van de post wordt gebruik gemaakt van de postcode. Wie echter Urk en postcode in één adem zegt binnen Ptt kan beter uit het gezichtsveld verdwijnen. De toekenning van de postcode op oud Urk heeft menig

postmedewerker slapeloze nachten gekost. De wirwar van straatjes en gloppen en het ontbreken van straatnamen dreef een ieder tot wanhoop, behalve de Urker postbesteller. Hij kent de nummering van de verschillende wijken; hij weet waar Harrepien van Klaos van Pieter de post woont of Jawek van Riekelt van 't skutjen of Klaos van de 105 om nog niet eens te spreken over waar men de post moet laten wanneer de voordeur geen brievenbus heeft. U merkt dat de sortering en de bestelling van de post op Urk zich moeilijk laat automatiseren. U kunt zich dan ook wel voorstellen dat Buitink en de zijnen een zekere vaktrots bezitten dat alle dagen de post weer op het juiste adres wordt bezorgd.

Hoe vindt nu zo'n brief zijn weg?

Daarvoor moet ik u in grote trekken vertellen hoe de postorganisatie heden ten dage in elkaar steekt.

Nederland kent 12 expeditieknooppunten (EKP'n) waar de post verzameld en gesorteerd wordt. Een EKP verzorgt de sortering van een aantal bijbehorende postkantoren. Het gebied dat een EKP bestrijkt is ongeveer te vergelijken met een provincie van Nederland. Het EKP onderhoudt niet een vervoersrelatie met elk postkantoor in zijn gebied maar alleen met de grootste postkantoren. De vervoersrelatie met postkantoren buiten het EKP-gebied komt via de bij het postkantoor behorende EKP tot stand.

Zo heeft Urk geen directe vervoersrelatie met het EKP Zwolle, maar alle post gaat via het postkantoor Emmeloord. Emmeloord wordt dan ook wel het voorsorteercentrum genoemd (VC) en verricht dus een verzamelfunctie en vervoersfunctie van de post van en voor Urk. Bestuurlijk gezien valt het postkantoor Urk ook onder het VC Emmeloord.

Het beste is de gang van een brief te illustreren aan de hand van een voorbeeld.

U schrijft een brief vanuit Urk naar Volendam. De brievenbus in Urk wordt door een medewerker van het VC Emmeloord gelicht en samen met de post van de overige brievenbussen naar het EKP Zwolle gebracht. In het EKP wordt uw brief gesorteerd op Volendam en vindt afvoer plaats naar het EKP Amsterdam. Het EKP Amsterdam zorgt ervoor dat de postzak met uw brief met de bestaande afvoer plaatsvindt naar

het VC Volendam. In het VC Volendam wordt gesorteerd op de verschillende bestelopen. Een bestelloop is een verzameling huizen die één besteller aandoet. Deze sortering vindt 's nachts plaats. 's Morgensvroeg komen de bestellers die hun post op straat en huisnummer sorteren alvorens ze op pad gaan.

U ziet wel dat er nogal wat mensenhanden aan te pas komen voordat uw brief ergens in de brievenbus in Volendam wordt gedeponneerd. Als u dus onbekommerd in bed ligt dan is de post in vol bedrijf. Elke dag moeten 16 miljoen poststukken kriskras door Nederland hun weg vinden om de volgende dag ergens bezorgd te worden. Dat vraagt veel van Ptt post om telkens weer die krachtingspanning te leveren.

Het postkantoor is natuurlijk meer dan alleen de postbezorging. Een ander belangrijk onderdeel is het lokettenbedrijf waar diensten worden verricht voor de Postbank, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Centraal Bureau Motorrijtuigenbelasting, Ptt post en Telecommunicatie en nog veel andere instanties.

Veel Urkers hebben het betreurd dat het postkantoor van de Klifweg verhuisd is naar de Pyramideweg. Hier verrees in 1977 het modern geoutilleerd postkantoor. Het is inderdaad lastig voor de watersporters die de haven aandoen, maar of het lastig is voor de Urker bevolking waag ik te betwijfelen. Gezien de uitbreiding van het dorp komt het postkantoor steeds meer centraal te liggen.

Ook het lokettenbedrijf staat voor een automatiseringsgolf. Het postkantoor zal dan ook worden voorzien van terminals, een gelduitbetaalautomaat en andere elektronische snufjes.

De Urker bevolking is van oudsher sterk georiënteerd op de banken wat dan ook te merken is aan de fraaie bankgebouwen die er in de loop van de jaren verzezen zijn. Het aantal handelingen bleef in vergelijking met plaatsen van dezelfde omvang achter. Naar verwachting zal het aantal handelingen toeneemen op het moment dat de Postbank mag opereren als een volwaardige bankinstelling.

Wat verder de toekomst mag brengen is in het kader van dit boekje niet zo relevant. Ik zou dan bespiegelingen moeten



maken van toekomstige maatschappelijke ontwikkelingen waarbij je je als dienstverlenende instantie moet aanpassen. Nee, ik ga niet „koffiedikkijken”.

Jeppe Teensma

*Parate Post!*



*Alleen de herinnering blijft bestaan....*

*De electronica van de moderne tijd  
en de computers op haast elk terrein  
verdringen snel naar de vergetelheid  
hoe 't leven op een eilandje kon zijn.*

*Waar is de eeuw van postschuitwel en -wee,  
van ijsvletreizen in 't isolement?  
Dit boekje geeft een beetje kennis mee  
aan wie die oude tijd niet heeft gekend.*

*Urk was in „acht-en-veertig” eiland af  
door wegverbinding met het vasteland,  
wat een versnelling in ontwikkeling gaf  
die voer voor televisie werd en krant.*

*In korte tijd werd naarstig ingehaald  
waarin het eiland eertijds achterbleef  
en 't heeft sindsdien een geestkracht uitgestraald  
die 't vissersvolk tot grote daden dreef.*

*Dit boekje over een parate post  
die deel had in de snelle ontwikkeling  
toen oud-Urk van zijn boeien werd verlost,  
beware lang nog de herinnering.*

## *Verantwoording*

Dit boek kwam tot stand onder redactie van Albert van Urk en Tromp de Vries, die ook grote delen van de inhoud voor hun rekening namen.

Zij ondervonden veel medewerking van Jeppe Teensma, Jacob Korf en Henk Groeneveld, die eveneens hun bijdragen leverden.

De gebroeders Auke en Klaas Weerstand verschaften talrijke gegevens en foto's.

Gerrit Wakker stelde gegevens en fotomateriaal ter hand uit zijn onvolprezen collectie en archief. Op zijn verzoek zijn verkrijgbare fotokaarten uit zijn sortering genummerd.

Dankbaar werd gebruik gemaakt van de adviezen van Freek Jonkers en Lub Post, die bij eerdere uitgaven blijk gaven van hun gewaardeerde belangstelling en medewerking.

Alle medewerkers hartelijk dank.

De lezers wensen wij met dit boekwerkje veel lees- en kijkplezier.

De samenstellers.



