
De Tramboten in oorlogstijd (1)

Na in de winter van 1939/1940 door kruidend ijs te zijn ondergegaan, kwam de gerepareerde Friesland mei 1940 weer in de vaart tussen Lemmer en Amsterdam in combinatie met het zusterschip Holland.

Vertrektijden Holland: 's morgens 9.00 uur van Amsterdam en 's avonds 23.00 uur van Lemmer. De Friesland vertrok 's morgens 11.00 uur van Lemmer en 23.00 's avonds van Amsterdam, met uitzondering van zondag, dan werd niet gevaren.

De bemanning van de Friesland bestond uit: kapitein Jan Bolhuis, stuurman Evert de Roos, matroos Gerke Bootsma, machinist Feite de Jong, stoker Douwe Thijseling, hofmeester Durk Wedman met de hulp van zijn vrouw Trijntje Wedman-Prins en kellner Hendrik Dijkstra.

Het waren onzekere tijden die meidagen van 1940, want de tweede wereldoorlog brak uit. Door het laten zinken van schepen werd de haven van Lemmer geblokkeerd en de Friesland van Amsterdam komende, ging voor de haven ten anker. Hendrik Dijkstra hield de wacht aan boord en de rest van de bemanning ging met de sloep van de Friesland naar de wal.

Toen het schip kort hierna weer naar Amsterdam vertrok, liet men de familie der bemanning in onzekerheid achter, want niemand kon zeggen wanneer men terug zou komen. In Amsterdam aangekomen bleek schutten in de Oranjesluizen niet mogelijk, daar op militair gezag de olie opslagplaatsen in de petroleumhaven in brand waren gestoken. Een dikke, zwarte rook hing over Amsterdam. Pas na de capitulatie van Nederland kwamen de tramboten weer tot hun geregelde diensten. Zo keerde ook Jacob Thijseling terug uit militaire dienst en werd weer stoker op de Friesland, welke functie zijn broer Douwe voor hem had waargenomen.

De winter van 1940/1941 was wederom een strenge met zware ijsgang, waardoor drie schepen van de rederij Koppe in de haven van Urk lagen ingevroren, te weten de IJssel, de Meppel II en de Friesland.

Doordat een baken door het kruinende ijs was verplaatst, had de Meppel II vastgezet op het Enkhuizerzand en hiervan vlot getrokken door de Friesland en de IJssel, nadat men over het ijs lopende, de trossen had overgebracht.

De overwintering op Urk zou dertien weken duren. Tijdens deze overwintering ging een deel der bemanning van de Friesland per auto van Urk over het ijs van de droogvallende Noord-oostpolder naar Lemmer. Een hachelijke onderneming want ter hoogte van de Rotterdammerhoek zakten de voorwielen van de auto door het ijs en was verder doorrijden onmogelijk.

Hofmeester Wedman, Hendrik Dijkstra en machinist De Jong o.a. moesten toen lopen naar Lemmer, waar men door en door koud aankwam. Op 16 maart 1941 vertrok men weer per fiets uit Lemmer over de dijk naar Urk na eerst naar radio Oranje geluisterd te hebben ten huize van hofmeester Wedman. Deze 16e maart was een zondag en met veel commentaar van de Urkers werd men op het christelijke Urk ontvangen. 's Maandags vertrokken de drie schepen uit Urk, om via de IJssel en Vreeswijk Amsterdam te bereiken.

Tijdens een extra reis van Amsterdam naar Kampen kon door het hoge water en stormachtige wind de Friesland onmogelijk op koers gehouden worden. Men stond voor de keus een brug te rammen of het ondergelopen land op te varen, kapitein Bolhuis koos voor het laatste. De volgende dag bij het vallen van het water stond

de Friesland praktisch droog. Een stomverbaasde boer kwam eens polshoogte nemen en stelde de onder deze omstandigheden begrijpelijke vraag: „Wat komen jullie doen?” Waarop een bemanningslid antwoordde: „Hooi laden!” Toen het s.s. IJssel van de Zwolse dienst in Kampen aankwam, lagen vijf sleepboten op de Friesland te trekken, maar het schip kwam niet vlot. Chef technische dienst Arie de Jong van de rederij Koppe gaf toen de IJssel opdracht het eens te proberen, hetgeen lukte.

Tijdens de zomerdienst van 1942 had hofmeester Wedman buiten zijn vrouw Trijntje en Hendrik Dijkstra ook nog de hulp van Tiemen Bouhuis, terwijl de bemanning werd versterkt met hierjongen Emylus de Hoop uit Woudsend.

Het varen tijdens de nacht was minder prettig in die tijd, want op last van de Duitse bezetters moesten kustverlichting en bakens worden gedoofd en de boordverlichting afgeschermd. Dus ekstra uitkijken was het parool, al was de dekbelemmering wel wat gewend, want bij mist werd altijd met volle kracht gevaren. En dit op een druk bevaren en bevestigd worden Zuiderzee c.q. IJsselmeer. Maar ongelukken zijn niet voorkomen hierdoor.

En zo gingen deze eerste oorlogsjaren voorbij zonder noemenswaardige incidenten, al kwam het toen al voor, dat de tramboot 's nachts voor de haven op en neer moest koersen i.v.m. luchtgevechten boven Lemmer.

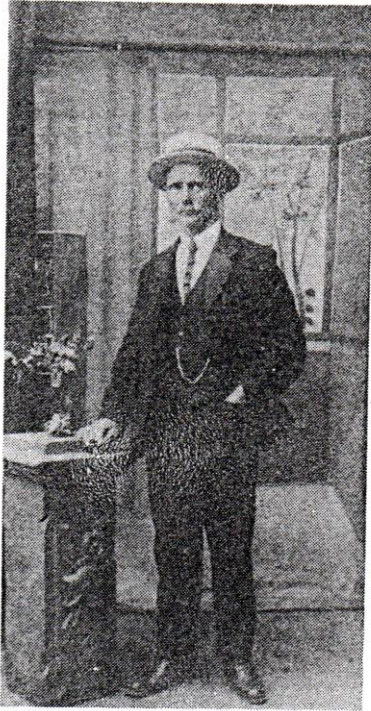
Wat men aan boord van vliegtuigen waarnam, waren geallieerde bommenwerpers die op weg waren naar Duitsland of daar vandaan kwamen. Engelse jachtvliegtuigen zag men toen nog niet, want de beroemde Spitfire had maar een beperkt vliegbereik en kon bijv. vanuit Oost-Engeland niet verder komen dan tot ongeveer Amsterdam en moest dan weer nodig terug, anders was de brandstof op.

Maar eind 1941 werden in Amerika voor de RAF jagers gebouwd, de zg. Mustangs, die wat later zou blijken, de beste jachtvliegtuigen van de tweede wereldoorlog te zijn. Met hun grote vliegbereik, snelheid en wendbaarheid, begeleiden en beschermden de Mustangs o.a. de kwetsbare bommenwerpers van de Amerikanen op hun dagvluchten naar Duitsland.

Het waren éénpersoons vliegtuigen met een maximum snelheid in de latere uitvoering van 703 km/uur. De bewapening bestond uit zes 127 mm mitrailleurs, terwijl men ook raketten kon afvuren. Door de Engelsen werden ze ondergebracht bij Army Co-Operation Command, het RAF commando dat speciaal in het leven was geroepen voor samenwerking met het landleger als ontwerpers van transporten ter land en ter zee in vijandelijk gebied.

Dat aanvallen van de Mustangs ook zouden plaatsvinden in Nederland bleek uit de waarschuwing uitgesproken door Koningin Wilhelmina via radio Oranje: „Men moest er rekening mee houden, dat er geschoten zou worden op treinen, schepen enz. voor het openbaar vervoer!” Dus ook niet-militaire vervoermiddelen werden het doelwit in door Duitsland bezette gebieden. Dit alles mede ter ondersteuning van de Russen, die de opmars van het Duitse leger in Rusland tot staan hadden gebracht en derhalve eventuele troepen- en materiaalverplaatsingen tegengegaan moesten worden.

Machinist Feite de Jong van de Friesland werd gewaarschuwd door zijn broer Jan, die de boodschap uit Engeland had gehoord. Maar er werd niets gedaan aan enige bescherming op de tramboten voor de passagiers en bemanning.



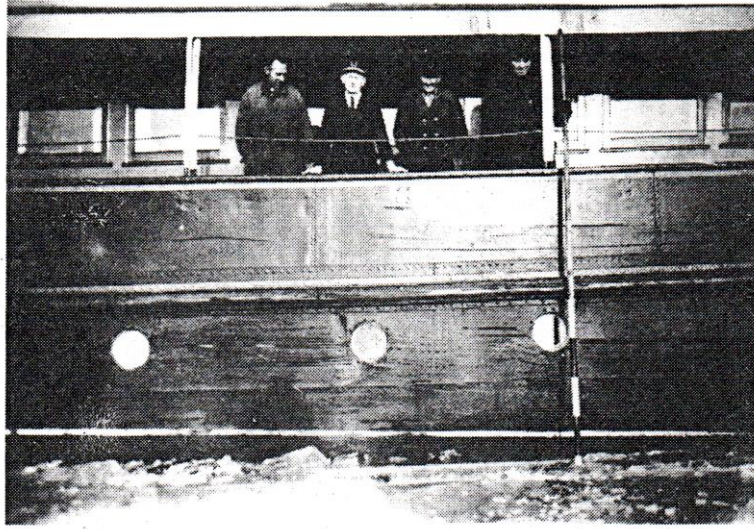
■ Jeugdfoto kapitein J. Hendriksma



■ Emylius de Hoop

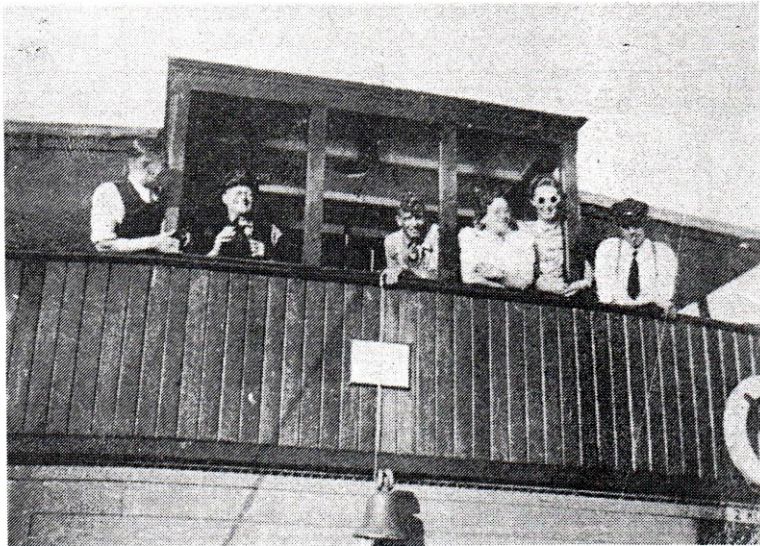


■ Stuurman Evert de Roos



■ *De Friesland tijdens ijsgang aan lager wal*
Vlnr. J. Thijseling, D. Wedman, F. de Jong en
G. Bootsma. Winter 1940 - 1941.

■ *Aan boord van de Friesland vlnr. Tijmen*
Bouwhuis, stuurman Evert de Roos, Emylus de
Hoop, Trijntje Wedman-Prins, Janke Visser en
Hendrik Dijkstra. Zomer 1942.



Beschieting s.s. Holland

Op woensdag 14 oktober 1942 stegen om 12.15 uur (Engelse tijd) in Duxford vier Mustangs op voor aanvallen op gronddoelen in Nederland. De formatie behoorde tot squadron 268 en bestond uit:

De Mustang AG-529, gevlogen door Wing Commander A. F. Anderson;
De Mustang AG-474, gevlogen door Flight-lieutenant J. M. MacDonald;
De Mustang AP-243, gevlogen door Pilot Officer M. M. Sinclair;
De Mustang AM-137, gevlogen door Pilot Officer O. R. Chapman.

Wing Commander Anderson was onderscheiden met het DFC (Distinguished Flying Cross). Men verliet de Engelse kust om 12.30 uur bij Southwold en vloog Nederland binnen om 13.16 uur en wel 6 mijl ten noorden van Bergen aan Zee. Hier deed de formatie een aanval op een Duits barakkenkamp zonder waarneembaar resultaat. Wel werd een geschutsstelling ontdekt in dit gebied.

De vier vliegtuigen gingen over op een oostelijke koers tot aan het Noord Hollands Kanaal, waarop geen schepen werden gezien en volgden het kanaal tot Alkmaar. Ze zagen hier drie locomotieven en ongeveer honderd twintig goederenwagens. Volgens waarneming werden twee locomotieven flink beschadigd na de aanval met de boordwapens. Vanaf Alkmaar ging het over de spoorlijn in oostelijke richting. Een goederentrein werd beschoten en tot stoppen gedwongen, na de aanval zag men stoomwolken opstijgen uit de locomotief. Verderop was weer een trein het doelwit. Resultaat: treffers in de stoomketel van de locomotief.

Men vloog richting Enkhuizen, waar in de haven schepen werden beschoten. Op de rede voeren twee schepen, gesleept door een sleepboot. Na de beschieting waren treffers te zien op de sleepboot en het voorste gesleepte schip, maar niet de omvang van de schade. Verder oostelijk zagen ze een voor anker liggend schip en een baggermolen, welke ook werden beschadigd, waarbij de stoomketel van de baggermolen schade opliep.

De vliegtuigen zetten nu koers naar Lemmer. Onderweg deed men aanvallen op vijftien tot twintig schepen zonder zichtbaar resultaat. Lichtvijandelijk afweervuur werd ondervonden vanuit Lemmer. Noordwest van Workum zag de formatie een groot schip met een geschatte tonnage van 500 ton. (Dit was de Holland). Na de beschieting die volgde, claimde men vanuit de lucht treffers in de bovenbouw, alsmede een beginnende brand, waarschijnlijk in de bovenbouw aan bakboord. Op noordwestelijke koersligging ging het vervolgens richting Vlieland en vandaar terug naar Engeland. Om 13.00 uur had men ook twee mijl zuidwest van de Kooi een uit zeven schepen bestaand konvooi ontdekt, stomende in zuidelijke richting maar niet aangevallen.

De vier Mustangs bereikten om 14.05 de Engelse kust en landden om 14.30 in Snailwell. Gedurende deze operatie werden geen Duitse vliegtuigen ontmoet.

De Holland was deze woensdagochtend om negen uur van de Ruyterkade in Amsterdam vertrokken naar Lemmer met als bemanning:

Kapitein: Teun de Wit;
Stuurman: Herman Meynen;
Matroos: Arie Verwey;
Lierjongen: Cornelis den Hartog
Machinist: Piet Kamminga;
Stoker: zijn zoon Jan Kamminga;

Hofmeester: Algera

Kellner: v.m. Johan Atsma.

Het was redelijk goed weer en buiten een behoorlijke lading had het schip veel passagiers aan boord. Onder deze passagiers tien leden der familie Tromp uit Lisse. Hun reisdoel was Akkrum, waar de oudste zoon Govert Cornelis Tromp zou trouwen met mej. Van Woerden. Op verzoek van mej. Van Essen reisde men vanwege het beschietingsgevaar niet met de trein, maar met de boot naar Lemmer en van hieruit verder met het trammetje naar Akkrum.

Tijdens de reis bevond de familie zich in de salon onderdeks, maar ter hoogte van Urk stelde zoon Gerrit Tromp voor naar het promenadedek te gaan om het voorbijvaren van Urk te aanschouwen.

Hier aangekomen stond en zat men naast de stuurhut met uitzondering van de 61-jarige weduwe Tromp-Slottje, deze was beneden in de salon gebleven.

Om circa 1 uur zagen ze twee aan twee, vier vliegtuigen aankomen. Eerste gedachte Duitse vliegtuigen, maar al gauw zag men dat het Engelsen waren, die naar beneden kwamen duiken en zonder een waarschuwing vooraf de Holland onder vuur namen.

Na de aanval (de vliegtuigen kwamen één keer over) bleek de uitwerking verschrikkelijk. De op een bank zittende 25-jarige Keimpe Tromp en zijn 21-jarige verloofde Hennie Roodenburg uit Abbenes, waren dodelijk in het hoofd geraakt. Mej. A. Tromp, 27 jaar, had een kogel in de blaas gekregen, haar 25-jarige vriend Jan Beekman een schot in schouder en borstbeen. De 25-jarige mejuffrouw T. van Essen had een verbrijzeld been en een slagaderlijke bloeding. Haar 21-jarige verloofde Gerrit Tromp voelde dat zijn rug nat werd: toen zijn colbertje werd opgelicht, zag men allemaal bloed. Dat hij geraakt was had hij niet gemerkt. De kogel had gelukkig geen vitale delen geraakt en zit heden ten dage nog in zijn lichaam.

De oudste dochter der familie, de 32-jarige weduwe Nieuwenhuis-Tromp en haar vijfjarig dochtertje werden niet geraakt, wel had een 40-jarige neef, genaamd Keimpe Tromp, een scherf in zijn been.

Maar nog groter was de verschrikking op het promenadedek, want in de stuurhut was de 42-jarige kapitein Teun de Wit uit Zwolle en een 42-jarige passagier uit 's-Gravenhage, genaamd Pieter Messenmaker omgekomen.

In het gangboord op het hoofdek viel de 51-jarige matroos Adriaan Johan Verheij uit Amsterdam dodelijk getroffen over de in dekking liggende 22-jarige stoker Jan Kamminga heen, wiens rug nog door dezelfde kogel werd verwond.

Lierjongen Hermanus den Hartog was in z'n achterwerk geraakt en stuurman Herman Meyen's lip was door een scherf beschadigd. Ongeloflijk veel geluk had de 44-jarige machinist Piet Kamminga, die zich in de machinekamer bevond tijdens de aanval. Een kogel vloog dwars door de machinekamer-telegraaf waar Kamminga pal naast stond. Ook de koffiepot op de stoomketel werd doorboord door een kogel.

Van de passagiers behoorden verder Aly Bethlehem, een circa 15-jarig meisje uit Wolvega, dat in haar arm was geraakt, alsmede Hermanus van der Zwart uit Amsterdam tot de gewonden.

Het was een nare en chaotische toestand aan boord na de beschieting. De niet meer gestuurd wordende Holland voer met volle kracht in de richting van de Noordoostpolderdijk. In de 2e

klas kajuit in het voorschip had een binnenschipper liggen slapen, die wakker was geworden van het schieten. Na de aanval op het dek gekomen, zag hij dat men recht op de dijk aanvoer, een blik op de stuurhut deed hem beseffen dat het schip niet meer werd gestuurd. Snel begaf deze onbekende schipper zich naar de stuurhut en bracht de Holland op een veiliger koers en voorkwam zo een tweede ramp.

Toen de deur van de stuurhut werd geopend, zag mej. Van Essen de stoffelijke overschotten van kapitein De Wit en de heer Messemaker uit de stuurhut vallen. De machine werd gestopt en met een stilliggend schip werd provisorisch begonnen met het verbinden der gewonden. En dan te bedenken dat er geen verbandtrommel aan boord was! Door het afbinden van haar been werd de slagaderlijke bloeding van mej. Van Essen gestopt en haar been in de normale stand teruggedraaid. Ze was volledig bij kennis en verwonderde zich er over dat de mensen gewoon door plassen liepen gevormd door water uit de lekgeschoten watertank achter de schoorsteen en bloed, zonder dat men hier erg in had. Nadat dit nare werk zo goed mogelijk was gedaan, ging de Holland weer op weg naar Lemmer met stuurman Meynen aan het roer. Bij het ronden van „Het eindje van de dam” stelde men de daar aanwezigen van het gebeurde op de hoogte en verzocht te zorgen voor doktoren en ziekenauto's.

Opvallend was het zeer snelle aanwezig zijn van ziekenauto's uit Sneek en Heerenveen. Hadden mensen die van de Noordoostpolderdijk werkten Lemmer gewaarschuwd of was het gebeurde gezien door leden van de Lemster luchtbescherming, die een uitkijkpost had op de Lemstertoren? Leden van deze luchtbescherming waren o.a.: Geert Kooiman, Hidde Visser, Andries de Vries en niet te vergeten wijkverpleegster Klein. Toen de Holland was afgemeerd, werd de tramhaven voor het publiek afgezet door de Duitsers. Aanwezig was o.a. burgemeester Krijger van Lemsterland. De doktoren Olivier en Knufman Ansing verleenden met assistentie van zuster Klein de eerste hulp. De gewonden kregen een kalmerende injectie, welke door Gerrit Tromp werd geweigerd en vervolgens naar Sneek en Heerenveen vervoerd.

Bij het van boord dragen der gewonden hielpen o.a. Uilke de Jong, Hidde Visser, Andries de Vries, Bertus Lemstra en Linze van der Tuin, het transport der zwaargewonden ging middels het handgerei van de Holland.

Mej. T. van Essen (sinds 1944 mevr. Tromp) zou aanvankelijk alleen de reis naar het ziekenhuis van Heerenveen maken. Een inwoonster uit Lemmer vond dit erg zelig en is toen met haar meegereisd in de ziekenauto. Mevr. Tromp wiens been enige maanden na de beschieting werd geamputeerd, zou graag in contact komen met deze onbekende inwoonster.

De BBC Home and Forces Programme meldde in een nieuwsuitzending op 15 oktober 1942, dat Mustangs van Army Co-Operation Command aanvallen hadden gedaan op schepen en gronddoelen in Holland.

Het trouwen in Akkrum van G. C. Tromp met mej. Van Woerden werd uitgesteld en een paar dagen later in alle stilte voltrokken. In Lisse rouwden de inwoners van de slachtoffers uit hun gemeente.

Het voorval met de Holland was niet alleen vreselijk voor de nabestaanden van de slachtoffers, maar liet ook een diepe indruk achter bij de bemanning van de Friesland.

Toen het schip in Lemmer aankwam, zei mevr. D. Seldenthuis-Loen tegen machinist Feite de Jong en stoker Jaap Thijseling: „Julie zijn er maar weer gezond en wel” waarop Jaap ant-

woordde: „Ja, maar volgende week zijn wij aan de beurt”.

De Holland werd voor reparatie naar het dok in Amsterdam gebracht, zodat de Friesland enige weken alleen de trambootdienst tussen Lemmer en Amsterdam zou moeten onderhouden. Op het schip werd niets gedaan aan enige bescherming tegen luchtaanvallen, alleen was het promendadedek verboden gebied voor de passagiers. Men kan zich de gemoedstoestand indenken van de bemanning overdag met steeds het schrikbeeld voor ogen beschoten te kunnen worden.

Beschieting s.s. Friesland

En zo breekt een donkere dag aan uit de geschiedenis der tramboten en wel woensdag 21 oktober 1942. Het was vliegend stormweer uit het noordwesten, toen de Friesland om 11.00 uur 's morgens vertrok naar Amsterdam. Vanwege de storm was de Groningen IV van Groningen-Lemmer Stoomboot Maatschappij, reeds eerder van Lemmer vertrokken om via Enkhuizen de reis naar Amsterdam te maken. De bemanning van de Friesland bestond uit de gepensioneerd kapitein Joille Hendriksma, vervanger van Bolhuis, wiens moeder deze dag begraven werd, stuurman Evert de Roos, matroos Gerke Bootsma, lieverjongen Emylius de Hoop, machinist Feite de Jong, stoker Jacob Thijseling, hofmeester Durk Wedman en kellner Hendrik Dijkstra.

Voor het vertrek hadden zich al typische dingen voorgedaan. Zo was het deze dag de zestigste verjaardag van stuurman De Roos. Toen zijn zoon hem feliciteerde en daarbij schertsend opmerkte: „Vader nu moet je eigenlijk een koek op je arm hebben”, antwoordde De Roos: „Als het maar geen kogels door mijn arm worden”. Later per fiets opweg naar de tramhaven keerde hij halverweg terug en vroeg aan zijn zoon, die voer op de grote vaart, maar door de oorlog noodgedwongen thuis was: „Als ik gewonden aan boord heb, hoeveel maal moet ik dan blazen met de stoomfluit?”

Mevr. T. Wedman-Prins zou deze reis wegens ziekte niet meemaken, toen ze afscheid nam van haar man, begon ze plotseling te huilen, op het waarom kan ze heden ten dage geen antwoord geven.

Ter bescherming van de bemanning aan dek had Gerke Bootsma op het voorschip van lege houten biervaten een schuilplaats gemaakt en voorts liep Emylius de Hoop vliegtuigwacht. Maar men had de stellige overtuiging dat vliegtuigen met dit weer niet zouden vliegen. Helaas, om 9.30 (Engelse tijd) waren vier Mustangs van Snailwell naar Coltishall vertrokken, waar om 9.50 werd geland. Na te zijn bijgetankt werd om 10.00 opgestegen voor aanvallen op gronddoelen in Nederland en West-Duitsland.

Deze formatie behoorde ook tot het 268 Squadron en bestond uit:

De AG-529, gevlogen door Wing Commander

A. F. Anderson;

De AG-433, gevlogen door Flight Lieutenant

B. P. W. Clapin;

De AM-137, gevlogen door Pilot Officer

O. R. Chapman;

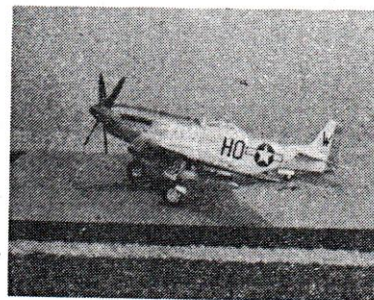
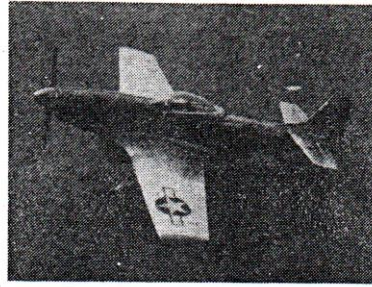
De AP-313, gevlogen door Pilot Officer

W. T. Hawkins.

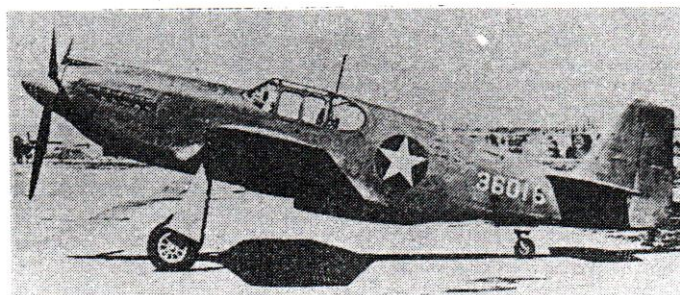
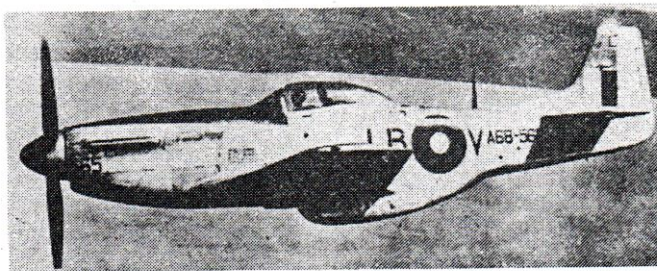
Anderson en Chapman hadden ook de vlucht van 14 oktober jl. meegemaakt, waarbij de Holland was beschoten.

De koers was 78 graden en de vliegsnelheid bedroeg 370 km/uur. Ter hoogte van Texel kwamen ze in een zware storm terecht. Men

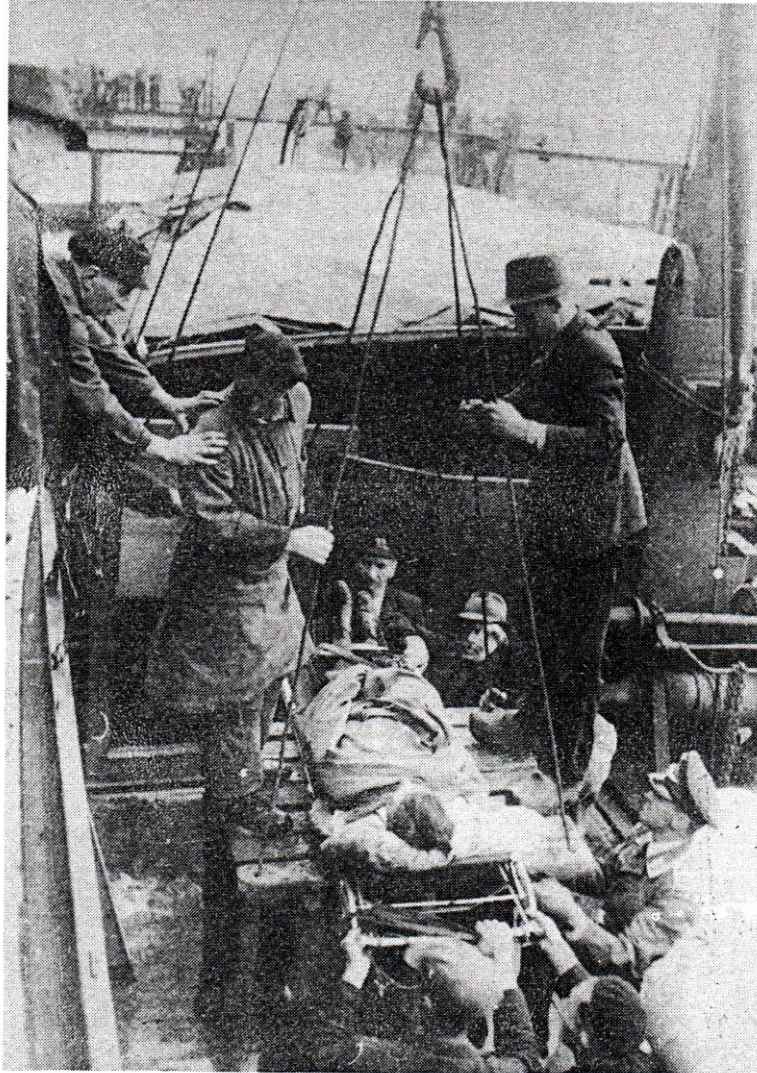
volgde de waddeneilanden tot Oost-Terschelling en vloog op een zuidelijke koers tussen Terschelling en Ameland door naar het vaste land. Het regende hevig en het zicht bedroeg 450 meter. Ze bleven de noordkust van Nederland volgen en na passage van de Lauwerszee werd de koers 155 graden. Na circa 5 minuten was de spoorlijn Groningen-Winschoten bereikt, waar een koerswijziging volgde in 125 graden richting Duitsland. In Duitsland, vier mijl zuidwest van Heede, volgde een aanval op een barakken kamp, waarbij brand uitbrak in een rij barakken. Op dezelfde koers bereikte men het Dortmund-Emskanaal, waar in de buurt van Lathen een gashouder en een fabriek werden beschoten, waarbij de treffers waren te zien. Middels een zuidelijke koers ging het naar Meppen, waar geen spoorwegverkeer werd waargenomen op de lijn Aschendorf - Meppen. In de schutsluis van Meppen was een klein schip het doelwit, deze aanval ging wel gepaard met afweervuur vanaf de grond. Vanaf Meppen op een koers van 270 graden richting Nederland, waar schepen op diverse kanalen het mikpunt waren. Het IJsselmeer werd aangevlogen nabij Urk, waarna men overging op een noordwestelijke koers. En toen begon de ellende voor de Friesland en de Groningen IV, want ca. 15 mijl noordwest van Urk volgde volgens het vliegrapport de beschieting van deze schepen. Men claimde treffers aan bakboord van de Friesland en in de stoomketel van de Groningen IV. Na passage van de Afsluitdijk hielden de vliegtuigen een noordelijke koers aan en op vijftien mijl zuidwest van Harlingen volgde nog een beschieting van een schip. De formatie vloog tussen Texel en Vlieland door en zette op 260 graden koers naar hun basis in Snailwell, waar ze om 12.40 landden. Ook tijdens deze operatie vond geen ontmoeting plaats met Duitse vliegtuigen. De vliegsnelheid boven vijandelijk gebied bedroeg 465 km/uur en daarbuiten 370 km/uur.



■ Met dit type vliegtuigen de Mustangs werden de beschietingen van de Holland en de Friesland uitgevoerd.



■ Ziekentransport met behulp van de lier
van de heer G. Tromp op 14 oktober 1942
vanaf de Holland



Stuurman De Roos had de Friesland de Tramhaven uitgebracht en gaf kort voor men de Rotterdammerhoek dwars had, het roer over aan Hendriksma en ging naar beneden om in de kombuis het middagmaal klaar te maken. De dek- en machinekammensen namen groente en vlees kant en klaar mee van huis. De aardappelen werden aan boord gekookt, waar stuurman De Roos zich mee bezig zou houden. Trouw aan de Lemster gewoonte: „Twaalf uur warm eten”, werd de maaltijd dan gebruikt in de tweede klas kajuit in het voorschip. De familie Wedman en Hendrik Dijkstra aten meestal na de aankomst in Amsterdam.

Machinist De Jong had deze reis groente mee waar hij de meeste hekel aan had, namelijk worteltjes, maar van eten zou deze dag niets komen.

Toen stuurman De Roos naar beneden kwam, zei Gerke Bootsma dat hij boven wel een oogje in het zeil zou houden en verdween in de stuurhut. De rest van de bemanning bevond zich op dat moment in het gangboord aan bakboord. De weinige passagiers zaten in de salon op het hoofddek vanwege het stormachtige weer. Het was toen circa half twaalf.

Op dat tijdstip zag Emylius de Hoop twee van de vier Mustangs over de Noord-oostpolderdijk wippen en schreeuwde naar achteren:

„Vliegtuigen”; waarop de 32-jarige Hendrik Dijkstra vanuit het gangboord door de (gelukkig) openstaande deur van de kajuit sprong en tegen de daar aanwezige passagiers riep, dat ze in dekking moesten gaan.

Jacob Thijseling, Durk Wedman en Feite de Jong verlieten het gangboord en gingen op weg naar de schuilplaats die Gerke Bootsma op het voorschip had gemaakt. Maar ter hoogte van het luik van het ruim werden de drie vluchtenden reeds getroffen door de inslaande kogels. De 38-jarige Jacob Thijseling vond hier de dood en de 41-jarige hofmeester Wedman werd in de rug geraakt. Ook de 42-jarige Feite de Jong was getroffen, hetgeen toen nog niet werd gemerkt. Maar nog groter was de tragiek, want de arme mensen in de stuurhut hadden geen enkele kans gehad in de ruimte, die van hout en glas was opgebouwd. De 69-jarige Jelke Hendriksma en de 39-jarige Gerke Bootsma waren hier dodelijk getroffen.

Gerke behoorde vanaf het in de vaart komen van de Friesland, dat was in mei 1925 tot de vaste bemanning. Lierjongen Emylius de Hoop, die de vliegtuigen het eerst had waargenomen was op het voorschip getroffen. Hendrik Dijkstra maakte niets en ook onder de passagiers vielen er geen slachtoffers, daar ze zich in de kajuit bevonden vanwege het slechte weer. Net als bij de Holland waren ook nu de vliegtuigen maar één keer overgekomen voor de aanval.

Na de beschieting is de zwaargewonde hofmeester Wedman vanaf het dek naar zijn hut in het achterschip gestrompeld. Gelukkig was er onder de passagiers een oud-verpleegster die hem heeft verzorgd en verbonden. Ze was bang, dat zijn nieren waren geraakt, want z'n rug zat vol splinters. Als verband werd een beddelaken gebruikt, dat door Hendrik Dijkstra op haar verzoek in repen werd gescheurd.

Op het voorschip lag de arme Emylius de Hoop met een vreselijke wond beneden in zijn rug. Van zitkussens uit de kajuit maakte Hendrik ter plaatse een bed en gaf hem iets te drinken.

Stuurman De Roos in de kombuis was niet geraakt, als zat er wel een scherf in zijn klomp. Vanuit de kombuis ging hij naar de stuurhut en trok daar zeven maal aan de stoomfluit, ten teken dat er gewonden aan boord waren.

Weer beneden gekomen liet hij, daar inmiddels de machine was gestopt het anker vallen, hetgeen nog ontraden werd door Feite de Jong. Deze vond dat men niet op zee kon blijven wachten op hulp van de wal met de zwaargewonden aan boord.

De voor anker liggende Friesland ging nu zwaar liggen stampen op de hoge zee.

Het fluitsignaal van de Friesland werd gehoord door de zoon van De Roos, die aan de Noord-oostpolderdijk werkte. Deze begreep hieruit, dat het in ieder geval goed was met zijn vader en ging terstond op weg om Lemmer in kennis te stellen van het gebeurde.

Aan boord van de Friesland besloot men om terug te keren naar Lemmer, zijnde de dichtst bijgelegen haven. Hendrik Dijkstra draaide met behulp van een passagier het zware anker omhoog en Feite de Jong stond aan het roer in de stuurhut.

Opnieuw een tegenslag, want buiten het feit dat het grote houten stuurwiel voor de helft was weggeschoten, zat ook het stuurgereel vast. Na inspectie bleek een kogel tussen de tandwielen van de stuurmachine te zitten. In het schip zelf zaten meer dan tweehonderd kogelgaten.

En zo werd de droeve terugvaart aangevangen, waar „meester” Feite tot aan z'n dood in 1964 last van heeft gehad. Staande in de stuurhut met hierin de stoffelijke overschotten van Hendriksma en Gerke, bij het ruim zijn stoker Jaap, wiens uitspraak van een week geleden zo akelig precies was uitgekomen en op het voorschip de zwaargewonde Emylius, die maar riep: „Meester, meester, help me toch”, is hem altijd bijgebleven. Het gebeurde nadien regelmatig dat hij in zijn slaap lag te gillen, wanneer deze verschrikking weer boven kwam.

Later op de terugtocht nam stuurman De Roos, die wel een bijzonder slechte verjaardag had en erg aangedaan was door het gebeurde het roer over en gingen Feite de Jong en Hendrik Dijkstra naar de machinekamer.

Hier aangekomen klaagde De Jong over pijn aan z'n been. Hij dacht dat hij gestruikeld was bij het vluchten, maar toen zijn broekspijp werd opgerold, zagen ze dat er door zijn been was geschoten. Tijdens de race tegen de klok van de Friesland verzorgde Hendrik ook één maal de vuren van de stoomketel en verstrekte tevens de passagiers een kop koffie om op verhaal te komen van deze droeve gebeurtenissen en de zeeziekte.

Bij het voorbijvaren van de strekdam werd wederom zeven maal met de stoomfluit geblazen om Lemmer te waarschuwen dat er gewonden aan boord waren. Maar het zou niet meer mogen baten voor de zwaargewonde Emylius de Hoop. Deze achttienjarige lierjongen uit Woudsend, sinds een half jaar aan boord van de Friesland, bezweek in het zicht van de haven aan zijn verwondingen. Het was deze dag weer zijn eerste reis na een afwezigheid wegens ziekte. Zijn moeder overleed een jaar later van verdriet. Ze liggen naast elkaar begraven op het kleine kerkhofje bij Woudsend.

Bij aankomst voer de Friesland direkt de tramhaven in en niet zoals gebruikelijk eerst draaien bij de sluis en dan achteruit de haven in. Na het

afmeren kwamen Duitse marine mensen aan boord en de Lemster doktoren Olivier en Knufman Ansing met zuster Klein verleenden de eerste hulp. Hofmeester Wedman en machinist De Jong werden naar het ziekenhuis van Heerenveen vervoerd.

Er brak paniek uit bij de tramhaven toen er vliegtuigen overkwamen. De passagiers van de Friesland die net waren overgestapt op het trammetje verlieten deze weer snel en gingen met de aanwezige Lemsters in dekking, maar er werd gelukkig niet geschoten.

Dat de Friesland beschoten was, werd al gauw bekend en maakte diepe indruk in heel de Lemmer, al werd het gebeurde wel erg ongelukkig doorverteld. Er werd namelijk gezegd, dat de „tramboot” was beschoten, daarom teruggekomen was en dat ze (de bemanning) allemaal dood waren. Al was het al erg genoeg, dat was gelukkig niet waar, dokter Knufman kwam persoonlijk vertellen, hoe het met feite de Jong was gesteld en dat hij naar het ziekenhuis moest.

Later in de middag weer een noodkreet middels de stoomfluit. Dit maal waren het de Jan Nieveen met de Groningen IV, beide van de Groningen - Lemmer Stoomboot Maatschappij, op sleeptouw die de haven van Lemmer binnenkamen. Zoals bekend was de Groningen IV eerder dan de Friesland deze morgen van Lemmer naar Amsterdam vertrokken en door dezelfde formatie Mustangs beschoten. Hierbij werd stuurman Jaap Stienstra getroffen. Ook de stoomketel werd geraakt, waardoor deze leegliep en niet verder gevaren kon worden. Met de noodvlag in top ging de Groningen IV voor anker. Daar het schip via Enkhuizen naar Amsterdam had willen varen en derhalve buiten de normale vaarroute lag, werd het pas laat ontdekt door de Jan Nieveen.

Toen de Groningen IV werd binnengebracht kwam hulp te laat voor de 49-jarige stuurman Stienstra. Hij overleed tijdens het vervoer van de boot, die in de sluis lag, naar de gereedstaande ziekenauto.

Op 22 oktober 1942 meldde de BBC via het Home and Forces Programma, dat Mustangs van Army Co-Operation Command aanvallen hadden gedaan op het Dortmund-Emskanaal, een schip op het IJsselmeer, het vliegveld bij Laeken in België, plus militaire kampen en vliegvelden in Nederland.

De Nederlandse pers kreeg van de Duitsers het volgende perscommuniqué, dat op 26 oktober in de toenmalige kranten werd gepubliceerd :

Britsche Terreuraanvallen op Nederlands gebied.

„Bij willekeurige vluchten overdag van Britse vliegers op Nederlandsch gebied, werden op overvallen gelijkende aanvallen met de boordwapens gedaan voornamelijk op burgerlijke doelen, welke aanvallen duidelijk een terroristisch karakter droegen.

Aan boord van een schip werden drie leden van het scheepspersoneel gedood en drie anderen zwaar gewond. Van de bemanning van een ander schip werd de stuurman gedood. Voorts werden van de burgerbevolking vier personen gedood, vijf zwaar en verscheidenen licht gewond. De aangerichte materiele schade is gering. De poging om een militair doel aan te vallen, mislukte door den krachtigen afweer”.

De voorvallen met de boten was ook koren op de molen van Duits gezinde lieden, want zo kreeg mej. T. van Essen uit Lisse te horen, dat ze haar prothese maar mooi had te danken aan haar Engelse vriendjes. Het toenmalige hoofd van de Mulo in Lemmer vertelde in de klas, dat de Engelsen de oorlog niet konden winnen en daarom die kleine bootjes maar gingen beschieten. De pro-Duitse vertegenwoordiger van boten en tram in Lemmer had ook een aardigheidje, dat erg leuk was voor de familie der gewonden. Er was op de Friesland een kogel door een vat boter gevlogen en de boter was groen uitgeslagen. Zijn konklusie: „De Engelsen schoten met vergiftigde kogels”.

De Friesland ging voor reparatie naar Amsterdam. Van te voren hadden mev. Wedman en Hendrik Dijkstra de spullen der familie Wedman van boord gehaald en thuis opgeslagen, ze woonden toen op de Nieuwedijk in Lemmer.

Machinist De Jong heeft tien dagen in het ziekenhuis van Heerenveen gelegen, hofmeester Wedman acht weken en is daarna nog maanden thuis verpleegd. Door het gebeurde had hij erge last van zijn zenuwen en was niet tot werken in staat. Ook mev. Wedman bleef thuis gedurende de herstelperiode van haar man.

Toen na reparatie de „tramboten” weer in de vaart kwamen, werden stuurhut en dekhuis t.p.v. de stoomketel omgeven met zandzakken en pakken stro ter bescherming van de opvarenden en tevens werd alleen gevaren tijdens de nacht. Een zeer wijs besluit, want de Mustangs waren nog regelmatig aanwezig overdag. Ze werden vaak gezien door de heer L. Zandstra uit Lemmer, die in die oorlogsjaren toezicht hield op een ploeg stenenzetters, werkzaam aan de dijk van de Noordoostpolder. De Noordoostpolder in september 1942 drooggevalen, was toen woest, leeg en bedekt met meer dan twee meter hoog riet. De Mustangs vlogen hier laag overheen, waren praktisch ongezien en werden niet gehinderd door Duits afweervuur, als ze over de dijk wipten en op zoek gingen naar schepen.

Dit gold voor alle schepen, zoals uit de vliegrapporten blijkt en niet alleen de „tram- of Lemmerboten”. Uitspraken al zouden de tramboten Duitse troepen en legermateriaal hebben vervoerd en daarom zijn beschoten, beruften op onwaarheid. Buiten het normale passagiersvervoer, bestonden de vrachten uit goederen die al jarenlang waren verscheept, dat er een vat bier, ton boter, zak meel of een kaas in Duitse handen viel, was niet te vermijden.

Wat nu ging gebeuren moet men niet zien in tegenstelling met het voorgaande, want de Friesland kreeg namelijk bescherming van een Duits begeleidingsvaartuig. Hoe deze service tot stand kwam, is niet bekend. Misschien door Rederij Koppe zelf. Koppe Sr. was namelijk trouw aanhanger van Duitsland. In wezen een trieste zaak want zijn zoon spioneerde voor de geallieerden en werd hiervoor omgebracht door de Duitsers.

De bemanning van de Friesland bestond toen uit o.a. kapitein Jan Bolhuis, stuurman Evert de Roos, een matroos met als bijnaam „het vuistje”, machinist Feite de Jong, stoker Jan Kamminga, terwijl de heer Bosma uit Lemmer met zijn dochter Anne de familie Wedman verving in de pantry en Hendrik Dijkstra.

Men verrichte de werkzaamheden onder grote spanning en de schrik zat er zo in, dat het vallen van metalen voorwerpen of het plotseling gaan rollen van steenkool in de bunkers de bemanning al dekking deed zoeken. Begrijpelijk na tien doden en twaalf gewonden in een week tijd. In een nacht op weg naar Amsterdam plotseling hevige geschiet. De Jong en Kamminga zochten onmiddellijk dekking in de machinekamer, het ergste vrezende. Toen het schieten zo'n vijf minuten had geduurd en geen inslagen werden gehoord, besloot Jan Kamminga een polshoogte te nemen. Door de patrijspoort kijkende zag hij dat de Duitsers aan het oefenen waren zonder enige waarschuwing vooraf. Machinist De Jong werd toen vreselijk kwaad en aan dek gekomen schold hij de Duitsers de huid vol.

Hetzelfde begeleidingsvaartuig kon een paar dagen later bij stormweer de Friesland niet bijhouden. De Duitse bemanning vond het slingeren van hun schip prachtig en gooide er nog een scheepje bovenop door in de hekgolf van de Friesland te gaan varen. Het slingeren werd nu steeds heviger, met als gevolg dat het scheepje kapseisde en de Duitsers in zee terecht kwamen. Aan boord van de Friesland had men vol verbazing het gevaarlijke spelletje gevolgd en zich al afgevraagd hoelang dit goed zou gaan. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat er toen stemmen opgingen om de in zee spartelende Duitsers te laten zwemmen, maar angst gearresteerd te worden wegens sabotage weerhield hen, zodat de Duitsers aan boord werden genomen. Gelukkig heeft er nooit een ontmoeting plaats gehad met de Mustangs, want wat dat had moeten worden. Het was dan ook al gauw afgelopen met de Duitse bescherming.

Het 's nachts varen in de aardedonkere nachten was ook geen pretje, want zoals reeds eerder gezegd was op land en zee alles verduisterd op last van de Duitsers, uitkijken bleef dus het parool. Op één van die donkere nachten vertrok de Friesland om elf uur 's avonds van Lemmer. Het waaide nogal hard en de machine stond vol aan. Plotseling een harde klap gevolgd door een schok door het hele schip. Machinist Feite de Jong kon hierdoor niet op de been blijven en schoof van de bedieningsstand tot voor de stoomketel, waar een vallende koffiepote hem op een haar na miste. De oorzaak van dat alles was een motorvrachtschip, dat in de avond aan de gording was afgemeerd en te ver van de kant lag. Door de intense duisternis had men het schip niet opgemerkt en was er bovenop gevaren. Gelukkig bleef de schade beperkt en kon men verder varen naar Amsterdam.

Tijdens weer zo'n aardedonkere nacht voer de Friesland om circa half drie, bovenop een Duits vaartuig dat in de vaarroute voor anker lag. Machinist De Jong en stoker Jan Kamminga zaten op dat moment naast elkaar te knikbollen in de machinekamer. Door de schok

vlogen ze met stoel en al van stuur naar bakboord. Het Duitse vaartuig werd ter plaatse van het volksverblijf geraakt, waar gewonden vielen. De Duitse commandant lichte prompt het anker na het voorval en voer naar Lemmer. De voor die reis voor kapitein Bolhuis invallende Berends van de Zwolse dienst, bracht na aankomst in Lemmer verslag uit bij de plaatselijke commandant, die nog al te keer ging, want hij had niets vernomen van de commandant van het Duitse vaartuig. Deze was nog dezelfde ochtend vertrokken naar Emden.

Zulke voorvallen en de veelvuldige luchtgevechten boven Lemmer waarbij brandende vliegtuigen soms over de boten scheerden, gaven uren vertraging. En was de bemanning eindelijk aan wal, dan werd men regelmatig onderweg naar huis aangehouden door een Duitse patrouille, die al hun papieren in moest zien, hetgeen gebeurde bij het licht van een verblindende zaklantaarn. Speciaal machinist De Jong zag dan helemaal niets meer, daar hij last had van nachtblindheid en na de controle op de tast thuis moest zien te komen.

De avond van 27 januari 1943 hoefde de Friesland om onbekende reden niet te vertrekken naar Amsterdam. Wel was toen overdag Lemmer gebombardeerd wat misschien de reden zou kunnen zijn.

In de nacht van 3 op 4 april 1943 voer de Friesland met volle kracht op de strekdam van de Noordoostpolderdijk bij Lemmer. Dit voorval werd in eerste instantie veroorzaakt door de harde noordwester storm die er waaide en ten tweede door de algehele verduistering. Men voer toen namelijk op een bepaald tijdschema. Als men ter hoogte van de N.O.polderdijk kwam, was het vanaf de Rotterdammerhoek tot de strekdam vijftien minuten varen. Maar door de storm en voor de wind varende was de Friesland vijf minuten ingelopen op het schema.

Dat men nabij de strekdam kwam, werd reeds gemerkt in de machinekamer aan de loop van de machine. Door de hoge achteropkomende zeeën sloeg de Friesland dwarszees tegen de strekdam aan en al liet kapitein Bolhuis onmiddellijk volle kracht achteruit slaan, dit mocht niet baten, het schip zat muurvast. Persoonlijke ongelukken deden zich niet voor. Dagen later werd de Friesland met behulp van twee drijvende bokken van Goedkoop uit Amsterdam van de strekdam gelicht. Tot ieders verbazing had het schip geen noemenswaardige schade opgelopen.

Zaterdag 3 april 1943 was de dag geweest dat Gerben Bootsma, de oudere broer van de bij de beschieting van de Friesland omgekomen Gerke Bootsma werd gearresteerd. Gerben Bootsma was kapitein op de Holland - Friesland IV van de Stánfriesboten en gepakt voor het volgende „misdrijf”: In de laatste week van maart 1943 werd bij helder maanlicht een laagvliegende Halifax van de RAF boven Amersfoort getroffen door Duitse Flak. Het toestel kon naar het noordwesten afzwenken, maar verloor snel hoogte. Kwam boven het IJsselmeer, maar kon de kust van Noord-Holland niet halen. Het niet brandende toestel streek neer op het rustige water van het IJsselmeer tussen Enkhuizen en de Friese kust. Er waren negen man aan boord, zeven bemanningsleden en twee Nederlandse geheime agenten. Een van de agenten was geraakt tijdens de beschieting en bleek na de noodlanding niet meer in leven te zijn.

De vermoedelijke positie van het wrak werd doorgegeven door Duitse waarnemers aan de Abwehr, waarop patrouilleboten zich er heen spoedden. De zeven geallieerde Engelsen en geheim agent Piet Gerbrands, schuilnaam Kees Verhoef, zaten op een rubbervlot. Ze hadden de andere dode

agent in het vliegtuigwrak moeten achterlaten, helaas zonder de papieren uit zijn kleding te halen. Het vlot werd opgemerkt door de Holland-Friesland IV. Agent Gerbrands vertelde Bootsma dat hij boven de Veluwe met zijn marconist had willen afspringen. Kapitein Bootsma had echter goede hoop de mensen veilig in Enkhuizen te krijgen. Maar de Duitse patrouilleboten waren sneller, want toen stuurman Dirk Buma het schip afmeerde, stonden er gewapende Duitse politie-mensen te wachten.

Hoe Gerben Bootsma het voorelkaar heeft gekregen is niet bekend, maar bij het tellen der koppen was geheim agent Gerbrands verdwenen. De Duitsers waren niet op de hoogte van het juiste aantal waardoor Gerbrands dankzij Bootsma en hulpvaardige Enkhuizers kon verdwijnen.

Helaas was een palingvisser getuige geweest, toen de mensen uit het wrak op het rubbervlot stapten en gaf het aantal mensen op aan de Duitsers van een patrouilleboot. Dit aantal was één meer, dan er in Enkhuizen waren gearresteerd. Het vliegtuigwrak jammer genoeg nog drijvende, werd nu nauwkeurig onderzocht en alle papieren van de dode doorgezonden naar de S.D. in Den Haag. De Engelse vliegers werden dagenlang verhoord en de captain kon niet ontkennen, dat er twee agenten waren geweest, want men had negen parachutes in het wrak gevonden.

Op 3 april reden de S.D.'ers Joseph Schreider, Karl Grimm, Nico Johannsen en de grote landverrader Anton van der Waals naar Lemmer, er vanuit gaande dat Bootsma de geheim agent thuis had verborgen. Schreider wist dat Bootsma die dag thuis zou komen van een reis uit Rotterdam. Na arrestatie werd hij naar Leeuwarden gebracht, vandaar naar Scheveningen en vervolgens naar Utrecht waar hij na vreselijke verhoren uiteindelijk aldaar door een Duitse rechtbank tot levenslange tuchthuisstraf werd veroordeeld wegens hulpverlening aan de vijand. Ook de rest van de bemanning werd gearresteerd, maar reeds tijdens de bezetting in vrijheid gesteld.

Buurman Gerben Bootsma verbleef in verschillende tuchthuizen in Duitsland en overleed vier dagen na zijn bevrijding in Butzbach tengevolge van verzwakking.

De Reedery Koppe NV te Amsterdam waartoe de Tramboten behoorden, ging op 8 juli 1943 een verbintenis aan met de Nederlandse Spoorwegen. Koppe had op 13 februari 1942 al Verschure en Co's Algemeene Stoomvaart Maatschappij, waarvan hij in de directie zat, overgenomen.

Deze nieuwe verbintenis hield ook een naamsverandering in voor de schepen, die allemaal een riviernaam kregen met daarachter de uitgang „stroom”.

Zo werd o.a. Holland - Rijnstroom; Friesland - Waalstroom, IJssel - IJsselstroom. De Duitse bezetters riepen in dat jaar oud-militairen op zich te melden. Ze zouden te werk worden gesteld in Duitsland met alle voordelen van dien. Maar dit was niet het grote ideaal, wat kellner Hendrik Dijkstra voor ogen had, hij dook derhalve onder.

De bemanning van de Waalstroom bestond toen uit kapitein Jan Bolhuis, stuurman Evert de Roos, matroos en stuurman Klaas Bolhuis, zoon van de kapitein en machinist Feite de Jong, stoker Jan Kamminga, hofmeester Wedman, kellner Tiemen Bouhuis, die ook als stoker dienst deed, dit alles om tewerkstelling in Duitsland te ontlopen. Niet alleen voor de passagiers eri vracht was de bootverbinding van belang, mede omdat motorbrandstof steeds schaarser werd, maar ook voor onderduikers die naar Friesland uitweken en als verbinding voor de illegaliteit.

Soms was de bemanning op de hoogte, als een belangrijk persoon uit het verzet de overtocht

moest maken en buiten de controle der Duitsers moest blijven.

Maar het ging ook wel eens anders, want toen machinist Feite de Jong op een avond bij de tramhaven kwam, bleek deze te zijn afgezet door Duitse soldaten. Men zocht een verzetsman, die betrokken was geweest bij de overval op het distributiekantoor van Langweer en de Duitsers vermoeden dat deze zich aan boord van de Waalstroom zou bevinden. Het gehele schip werd doorzocht en de bemanning verhoord, maar er werd niemand gevonden. Uiteindelijk mocht de Waalstroom vertrekken, al bleven er wel Duitse soldaten aan boord.

Toen stoker Jan Kamminga de vuren wou gaan verzorgen, kwam de gezochte met getrokken revolver uit de kolonbunker gestapt en zei tegen de hevig geschrokken De Jong en Kamminga : „Als jullie mij aangeven schiet ik ter afscheid wel een paar Moffen overhoop”.

Men stelde hem echter gauw gerust en later bracht Kamminga de roetzwarte verzetsman naar het voorschip, waar hij zich kon wassen. Hoe de man van boord is gekomen, is nooit duidelijk geworden, men vermoedde dat hij voor de Oranjesluizen overboord is gesprongen.

Na de bevrijding bracht deze door de oorlog invalide geworden man samen met zijn vrouw een bezoek aan de Waalstroom en wilde haar met alle geweld laten zien, waar hij zich had weten schuil te houden voor de Duitsers. Hij moest de machinekamer ingedragen worden door de bemanning.

Motorvrachtschepen die het IJsselmeer bevoeren, waren in de laatste oorlogsjaren tot werkloosheid gedoemd, daar brandstofolie alleen op vergunning van de Duitsers werd verstrekt. De stoomschepen van de Trambootdienst en de Groninger-Lemmer-Stoomboot Maatschappij gingen nu deze motorschepen slepen. Vanwege het grote vracht aanbod had men hier soms wel vier van die schepen achterhangen.

Een en ander ging natuurlijk wel ten koste van de snelheid en de manoeuvreerbaarheid van het geheel.

's Nachts passeerden de Jan Nieveen van de G.L.S.M. en de Waalstroom elkaar op vaste tijden. Op een nacht bij helder weer werd het motorschip Zuiderzee, waarop kapitein Jelle Werkhoven met zijn zoon die in het voorschip lag te slapen, gesleept door de Jan Nieveen. Stoker Kamminga lag te kooi op de Waalstroom, maar werd wakker, omdat er geblazen werd met de stoomfluit en vond dat maar vreemd, want dat gebeurde nooit 's nachts. Aan dek gekomen zag hij wat er ging gebeuren. Want tot verwondering van kapitein Bolhuis ging de Jan Nieveen zijn koers veranderen en kwam met zijn sleep voor de Waalstroom langs, tengevolge waarvan men met volle kracht in de sleeptros voer. De gesleepte Zuiderzee sloeg met een klap tegen de huid van de Waalstroom. Ter plaatse van de machinekamer ontstond een gat, waardoor machinist De Jong Urk kon zien liggen. Het gat zat boven de waterlijn zodat het schip geen water maakte. Kapitein Jelle Werkhoven van de Zuiderzee had de aanvaring zien aankomen en bijtijds zijn zoon gewaarschuwd. De schepen konden na het voorval hun reis vervolgen.

Vaart in Zeeland

Begin 1944 werden een aantal schepen van de rederij Koppe ingezet in de provincie Zeeland om te gaan varen tussen Zijpe en Dordrecht met als doel Zeeuwen over te brengen, daar een gedeelte van Zeeland onder water gezet zou worden door de Duitsers.

Deze evacuatie werd uitgevoerd door de Waalstroom, Rijnstroom, IJsselstroom en de Houtestroom, waarop men eerst masten en schoorsteen strijkklaar had moeten maken in verband met de passage van vaste bruggen.

Volgens een oorkonde gedateerd 6 maart 1944 werden 3032 evacueés overgebracht, die aan boord ook een warme maaltijd verstrekt kregen, waartoe grote ketels aan boord waren. Op zekere dag was er een ketel pap aan boord van de Waalstroom gekomen, waarvan de inhoud volgens machinist De Jong niet helemaal zuiver was. Maar kapitein Bolhuis die behept was met een gezonde eetlust, ging er smakelijk van zitten eten met als gevolg 's avonds hevige darmstroomissen.

Tijdens deze reizen waren ook Duitse militairen aan boord, die voor hun eigen kostje zorgden. Toen ze bezig waren met aardappelen schillen, werd het stuurman De Roos in de stuurhut te gortig, toen hij zag dat men er vierkante blokjes van maakte. De Roos kwam naar beneden, schoof de Duitsers die op het luik van het ruim zaten op zij, knipte zijn zakmes open en schildte een aardappel zeer dun. De dunnen schil omhoog houdend zei hij: „Zo moet dat” en zich verbazend over zoveel verkwisting ging hij hoofdschuddend de brug weer op.

De machinist van de Houtestroom zat op een dag pannekoeken te bakken. Toen hij een aardige stapel klaar had, werd hij geroepen door stoker Jan Kamminga van de Waalstroom met de mededeling dat er iets aan de hand was in de machinekamer. Toen de goede man de kombuis haastig had verlaten, werd de stapel pannekoeken weggegrist door Kamminga en mee genomen naar de Waalstroom die op vertrek lag! Stoker Kamminga had voor deze Zeeuwse periode zijn fiets meegenomen aan boord. Op een morgen vroeg hij aan Feite de Jong of deze ook wist wie er op zijn fiets vandoor was. Dit bleek kapitein Bolhuis te zijn. Een paar uur later riep machinist De Jong vanaf het dek naar Kamminga, die in de machinekamer de vuren aan het schoonmaken was, dat Bolhuis er aankwam. Tot hun stomme verbazing zagen ze Bolhuis de fiets voortduwen met hierop een hoeveelheid proviand, waar de Waalstroom een knappe lading aan had gehad.

De fiets was afgeladen met zakken meel, erwten en bonen, plus een paar stukken spek, terwijl de fietstassen waren gevuld met boter, suiker en koffie en over dit alles hing een levende bok. Het bokje zou door kapitein Bolhuis persoonlijk wel even geslacht worden in het ruim. Maar dat werd geen succes, waarop stoker Kamminga, die in zijn jongensjaren een paar weken bij slager Wiersma in Lemmer had gewerkt, dat werk maar over nam.

Na de vaart in Zeeland werden de tramboten Waalstroom en Rijnstroom weer ingezet tussen Lemmer en Amsterdam, al voer de Rijnstroom ook wel af en toe op Kampen en Zwolle, waar het schip later voorgoed op bleef varen.

Voedsel ging steeds schaarser worden en was alleen op bonnen te verkrijgen of anders tegen woekerprijzen op de zwarte markt. Toen men vaten boter naar Amsterdam ging vervoeren bestemd voor de Duitsers, kwam men tot dingen waar men vroeger niet aan durfde denken, want de lading was altijd heilig geweest, speciaal

kapitein Bolhuis was daar zeer streng in.

In de winter van 1942/42, had stoker Jan Kamminga hier al eens tegen gezondigd op een reis van de Holland van Amsterdam naar de D.E. fabriek in Utrecht met als bemanning kapitein Doornspleet, stuurman en matroos vader en zoon Van der Horst, machinist en stoker vader en zoon Kamminga. Men moest ijsbrekend door het Merwedekanaal tot grote woede van de schaatsenrijders die om de Holland heenschaatsten en stenen door de ramen van de bovenbouw gooiden. Kort na Amsterdam was het roergerei ontzet geraakt door het zware ijs en moest eerst gerepareerd worden, voor men verder kon varen. In Utrecht werd bij D.E. balen met tabaksbladeren geladen, die bestemd waren voor de Duitsers. Maar Jan Kamminga vond dat de bemanning hiervan ook wel wat mocht hebben en zette een aantal balen naast de ketel in de machinekamer.

Dit tot grote schrik van zijn vader, die zoonlief al gearresteerd zag worden door de Duitsers. Weer in Amsterdam aangekomen werd deze tabak eerlijk verdeeld onder de opvarenden van diverse schepen der rederij Koppe.

En nu in 1944 had men dus roomboter aan boord van de Waalstroom, wederom bestemd voor de Edelgermanen. Derhalve vroeg Jan Kamminga aan machinist De Jong even een lichtje te maken in het ruim. Hierin afgedaald, haalde hij twee vaten boter weg en bracht deze naar de 2e klas kajuit in het voorschip. Voorzichtig werden deksel en papier verwijderd, terwijl hofmeester Wedman de opdracht kreeg twee strijkbouten warm te maken. Nadat ieder bemanningslid een pan vol boter had gekregen, waren inmiddels de strijkbouten warm geworden. Om een egaal oppervlak te verkrijgen streek Kamminga met de warme bouten over de boter, deed vervolgens het papier er over, maakte de vaten weer keurig netjes dicht en bracht ze terug naar het ruim.

Deze methode werd nadien meer toegepast, maar ontdekt door de controle op de Rijnstroom, waar de vader van Kamminga machinist op was. Volgens stoker Jan was het hun eigen schuld, omdat ze geen strijkbouten hadden gebruikt! Van steeds groter belang werd de bootverbinding Amsterdam - Lemmer voor de hongerende bevolking in het westen van ons land, want niet alleen werd de voedseldistributie steeds schaarser, ook treinen en bussen gingen minder en onregelmatiger rijden. Vaak stond men uren in de rij om een kaartje te bemachtigen voor de overtocht naar Lemmer. Wat in Friesland werd verkregen aan voedsel, wilde men ook weer meenemen naar Holland en dan te bedenken dat de Duitse controle steeds scherper werd. Groot was dan ook de woede der bemanningsleden als de gehate Groenjassen het onontbeerlijke voedsel voor het vertrek in beslag namen. Al probeerde men zoveel mogelijk de passagiers behulpzaam te zijn bij het ontlopen van de controle door de etenswaren tijdelijk te verstoppert. Zo boden de machinekamers vele onvindbare bergplaatsen.

Voedsel wat door bepaalde lieden in Amsterdam ter verkoop werd aangeboden, bracht veel geld op. Op zekere avond vroeg een zogenaamde handelaar aan stoker Kamminga of deze even een zijdje gerookt spek kon verstoppert tot na de controle. Dit was geen probleem voor Kamminga, die het spek mee nam naar de machinekamer, er daar vakkundig een flinke reep afsneed en de rest achter het schakelbord verstopte. Toen de man na de controle der Duitsers het spek weer op kwam halen, vroeg Kamminga aan deze heer of de machinist en hij ook een stukje spek voor op het brood konden krijgen, waarop

deze twee dunne plakjes afsneed. Stoker Jan bedankte de man hiervoor hartelijk en zei tegen machinist De Jong: „Zie je nou meester, dat je die gasten wel moet bestelen”.

Ook vis werd duur betaald in Amsterdam, zo was gerookte paling uiteraard een gewild en kostbaar artikel. Een vishandelaar uit Lemmer verstopte om buiten de controle te blijven voor het vertrek circa 40 pond paling in de kolenbunker van de Waalstroom zonder de bemanning hiervan in kennis te stellen.

Toen stoker Kamminga 's nachts kolen op de vuren gooide, kwam op een gegeven moment als brood uit de hemel, gerookte aal uit de bunker naar beneden wat hem deed uitroepen:

„Meester moet je nou eens kijken, ik heb gerookte aal op de schop”. Dat werd smullen die nacht voor de bemanning, want men had een paar pond achtergehouden voor men de rest terugzette in de kolenbunker.

Dezelfde handelaar had een paar reizen later zijn vis goed kunnen verkopen en ter welkom thuis een mocca- en een slagroomtaart gekocht in Amsterdam en deze koud gezet in de ijskast van hofmeester Wedman, hetgeen kelnerstoker Tiemen Bouhuis had gezien.

Deze waarschuwde Jan Kamminga, dat er twee taarten in de ijskast van Wedman stonden. In die tijd een bijna nergens meer te verkrijgen delicatessen.

Kamminga haalde de doos met de slagroomtaart uit de kist, sneed de taart in punten en verdeelde deze onder de watertandende bemanning, die geen idee had waar dit heerlijk vandaan kwam. Na afloop van deze smulpartij verwijderde Kamminga zich met de lege doos, deed er een grote boodschap in, versierde één en ander met stukjes steenkool en schijfjes wortel en zette de gesloten doos weer in de ijskast terug. Groot was de konsternatie ten huize van de vishandelaar, toen 's morgens de doos werd geopend.

In het voorjaar van 1944 verliet machinist Feite de Jong op doktersadvies wegens maagklachten de Waalstroom. Zijn plaats aan boord werd ingenomen door Jaap Wijnstra.

De oorlogssituatie ging veranderen, want de Duitsers werden steeds meer teruggedrongen. Het personeel der rederij Koppe gaf als onderdeel der Nederlandse Spoorwegen gehoor aan de oproep uit Engeland om in staking te gaan na de luchtlandingen bij Arnhem in september 1944.

De Waalstroom en Rijnstroom werden hierop gevorderd door de Duitsers om dienst te gaan doen als hospitaalschepen. Ze werden hiertoe wit geschilderd en voorzien van rode kruistekens. Een deel der stakende bemanning werd gearresteerd en gedwongen te varen voor het transport van gewonde Duitsers, want de Canadezen waren na de barre winter van 1944/1945 in opmars vanuit Oost Nederland.

Op 17 april 1945 volgde de bevrijding van Lemmer. In chaotische toestand waren de Duitsers met schepen 's nachts naar Holland vertrokken, terwijl Lemmer onder vuur lag van de Canadezen. Tijdens hun tocht naar de haven gooiden ze nog handgranaten in enkele huizen, waar bewoners zich in de kelder schuil hielden voor de Canadese beschieting.

Zo vielen er op de laatste dag van de oorlog nog slachtoffers onder de Lemster bevolking.

De laatste terugtrekkende Duitsers blokkeerden door het laten zinken van schepen sluis en haven, zodat scheepvaart niet meer mogelijk was naar het noodlijdende Holland.

Maar gelukkig kwam op 5 mei 1945 het einde van de tweede wereldoorlog.

De tramboten hadden in de laatste oorlogsdagen geen schade opgelopen. Stropakken en zandzakken werden verwijderd en al gauw werden ze weer in hun oude vertrouwde kleuren geschilderd. Machinist Feite de Jong kwam na een maagoperatie terug op de Waalstroom en ook Hendrik Dijkstra was na zijn onderduikperiode weer boven water. Herman Meynen werd kapitein en Arnold Drent stoker.

Een ongekend passagiersvervoer barstte los tijdens de zomerdiensten na de bevrijding. De boten voeren letterlijk af en aan.

Voedsel bleef nog schaars de eerste tijd. Tijdens de zomerdienst op het eind van de week schoot de Waalstroom vaak langszij van een aan de kuilliggende visserman. Men ruilde dan steenkool tegen verse aal, die door de bemanning werd meegenomen naar huis, waar steevast op zondag gestoofde aal werd gegeten.

Tijdens de drukke zaterdagen voeren ook de Stavense boten tussen Lemmer en Amsterdam, zodat we de Van Hasselt en de Bosman in de haven van Lemmer konden bewonderen.

En zo komen we aan het einde van vijf bewogen jaren uit de geschiedenis der Tramboten, waarin veel leed werd geleden. Dit als dure prijs voor het in stand houden der verbinding tussen Friesland en Holland in samenwerking met de boten der Groninger-Lemmer Stoomboot Maatschappij.

J. W. de Jong,