

deeltelijk over hoop gehaald, want hij wilde niet dat er Duitsers in gingen wonen. Meester Meijer ging na de oorlog al vrij gauw weg, van de O.B.S. in Nes. Het was moeilijk om een nieuwe meester te krijgen. Na hem kwam meester Swart, dat was eerst een probleem, want voorgenomde zat in het leger. Door bemiddeling van burgemeester Walda is het toch gelukt. Hij kwam in de Herv. Pastorie te wonen. Nu weer even terug naar de situatie bij ons thuis. Doordat Reimer was vertrokken, ontstond er wel een andere situatie. Het ontginnen was afgelopen. Piet Rijpstra die ook wel mee hielp ging ook van Ameland. Mijn moeder had inmiddels het handmelken geleerd. Als Reimer een vrij weekend had, viel ze ook al in. Nu molk ze alle dagen mee. Er werd besloten om enkele koeien minder te melken. De melkkoeien bleven om het dorp heen geweid. Het land bij de witte brug werd gebruikt voor weidvee dat bestemd was voor de slacht. Maar de zomer van 1946 kwam ook. Er moest gras ingekuuld worden, gehooïd, graan gemaaid enz. Voor het gras inkuilen hielp Johannes Kienstra. Kienstra was schoenmaker. In de oorlog had hij ons ook veel geholpen. Zijn zoon Piet hielp hem eerst in de schoenmakerij. Piet ging later ook van Ameland. Toen Piet nog thuis was en mijn vader eens ziek was, heeft Piet de boerderij met mijn moeder gerund. Johannes Kienstra had ook pension en in het seizoen moest hij daarmee helpen. Dus mijn ouders hadden geen hulp voor het hooien. Mijn vader is toen een dag naar Hollum geweest om iemand voor de hooioogst te krijgen. Hij kreeg niemand. Veel jongeren vertrokken, anderen waren al bezet. De tijd ging door, er werd gemaaid en gezeeld. Voor het oproken (kleine oppers) kon Kienstra nog mee helpen. Ook hielp tante Risje wel mee. Toen moest het hooi naar huis. Er moest een hooitrappert komen (het hooi op de wagen stapelen). Oom Geert uit Bussum wilde wel met vakantie komen om het hooi op te steken en mijn vader trappen. Oom Geert was verzekeringsagent, dus geen lichamelijk werk gewoon. Toen oom een halve wagen had opgestoken, kreeg hij een vuurrood hoofd en kon niet meer. Hij ging toen met ons als kinderen onkruid opbranden. Mijn moeder die ook op het land was, stelde voor het hooi te trappen. Zo gezegd, zo gedaan en zij heeft dit jaren met plezier gedaan. Als wij dan uit school kwamen en zij er niet was, stond er altijd wat voor ons klaar. Er stond een hekje voor het alkoofraam (slaapkamer) en daar konden we dan naar binnen. Als het minder goed weer was, konden we bij onze grootmoeder Jetske en tante Risje aan de Torenstraat terecht. Later ging ik in een dergelijke situatie met Dirk van der Geest mee naar tante Martha. Zij had een pension en haar man Douwe Appelman was

schilder. Mijn broer ging dan vaak naar Kees en Duif, die bij ons op de hoek waren komen wonen. Kees en Duif woonden aan de zuidkant in dat huis, de ouders van Kees woonden in het noordelijkste gedeelte. Er brak voor ons een gezellige tijd aan, wij kenden hun kinderen van school. Als het in het voorjaar 's avonds langer licht werd, deden we vaak spelletjes. Als we verstopperje deden, verstopten wij ons wel in de hooikap van Theunis en Leen Brouwer. Op een keer liepen we hard de hooikap binnen en daar kwam Leen aan lopen, met een arm vol hooi. We liepen hem bijna om. Dat was niet zo best. Wij maakten ons uit de voeten en Leen volgde ons, maar wij waren sneller. Kees ontwierp ook eens een zweefmolen, we moesten hem zelf trekken, daar hebben we heel wat mee afgezeefd. Tenslotte wil ik nog bedanken voor de leuke reacties tijdens de kunstmaand op mijn schrijven in de Pöllepraat.

Ids Polet, Hollum



Bakenloodjes van Harlingen ook voor het Amelander Zeëgat

Als verzamelaar van bakenloodjes en achtergrondinformatie hierover lijkt het mij wel geschikt om de bakenloodjes van Harlingen eens onder de aandacht te brengen. Deze hebben namelijk ook dienst gedaan voor het Amelander Zeëgat. Maar voordat ik deze loodjes ga bespreken wil ik eerst in het algemeen iets vertellen over de bebakening in het noorden van Holland en dan vooral die vanuit Harlingen en de hiervoor gebruikte bakenloodjes

De zeegaten en geulen bij Friesland.

In opdracht Staten van Friesland werd de betonning aan de oostkant Zuiderzee door de Admiraliteit van Friesland geregeld welke in Dokkum zetelde. In 1562 besloten de Staten van Friesland om tonnen te laten leggen in het Friese Zeëgat (tussen Ameland en Schiermonnikoog) voor de vaart van Dokkum naar open zee en schepen tongeld te verlangen, namelijk 1 stuiver per last. De Staten van Groningen betaalden "naar billijke proportie" mee aan deze tonnen en op Schiermonnikoog stond een Friese en een Groningse kaap. In 1645 verhuisde de Admiraliteit naar Harlingen wegens de verzanding van het Dokkumerdiep. Met de verhuizing breidde de zorg Admiraliteit zich ook uit tot het Amelander zeëgat. In 1655 ga-

ven de Staten opdracht aan de Admiraliteit om ook tonnen in dat zeegat te leggen. De stad Harlingen zorgde, in samenwerking met andere steden, voor de betonning Jetting, de vaargeul om in of uit de Harlinger haven te komen. Dit was van groot algemeen belang, o.a. voor de vaart op Bolsward en in het begin 18^e eeuw voor de schepen die vanuit Holland naar de Vliestroom voeren. Ook voor de schepen Friese havensteden Staveren, Hindelopen, Workum en Makkum was dit zeer zinvol.

Het vaarwater dat vanuit Harlingen werd betond, breidde zich geleidelijk uit en besloeg in de 18^e eeuw naast het Amelander Zeegat (tussen Terschelling en Ameland), de Noorder- en Zuider Jetting en het Koonweerderzand (tussen Harlingen en Makkum).

De vaargeul naar open zee liep tussen Ameland en Schiermonnikoog; het Friese gat en de Scholbalg.

Vanuit Harlingen liep de vaarweg via de Jetting naar de Vliestroom, of langs de Balg naar het Amelander Zeegat tussen Terschelling en Ameland. Jaarlijks stond op de rekening Staten van Friesland een tonnenmeester met een tractement van 2000 gulden en een bakenmeester die 1000 gulden per jaar kreeg.

In 1744 benoemde de admiraliteit Coert van Beyma zijn zoon Julius Mathijs tot tonnenmeester. In dezelfde overeenkomst werd schipper Hendrik Isaaks aangesteld om de tonnen in maart (St. Pieter) uit te brengen en in november (St. Maarten) weer op te nemen en de tongelden te innen. Voor deze werkzaamheden kreeg hij 600 gulden.

Vanaf 1760 betaalde de provincie Friesland 6000 gulden per jaar aan het koninkrijk Pruisen voor de vuurtoren op het eiland Borkum ter markering toegang tot de Eems.

Uitgezonderd Oost-Friese schepen die van en naar de Republiek voeren, moesten alle schepen die het Friese Zeegat en het Amelander Gat passerden 1 stuiver per last betalen, het zogenaamde Borkumse Vuurgeld. (zie afbeelding)

Voor zover bekend werden al deze gelden geïnd bij het *inklaringsvaartuig* of *uitlegger*, dat in het zeegat patrouilleerde of bij de Abt voor anker lag. Dit schip Admiraliteit diende voor de controle van het vaarwater en het innen *convooiën* en *licenten*; de in- en uitvoerbelasting die de schepen ten behoeve Admiraliteit dienden af te dragen.

Het vaarwater Eems en omgeving.

In 1539 gaf de Oostfriese graaf Enno II de stad Emden opdracht om de verzorging waar te nemen bebakening aan de Eems. In eerste instantie betrof dit slechts het vaarwater Wester-Eems.

De bebakening hiervan had in het begin niet meer te betekenen dan enkele tonnen en stroomopwaarts aan de westkust enkele bakens plus nog twee kapen op het eiland Rottum.

Door de toename scheepvaart werd het te verzorgen gebied echter uitgebreid met de Ooster-Eems en Westerbalje (1575). In 1583 was het gebied wat Emden bestreek zowel in oostelijke als in westelijke richting aanmerkelijk uitgebreid, zelfs in westelijke richting zover dat men op Gronings gebied terecht kwam tot aan de Lauwerszee. In de zestiende eeuw was er over het wad een druk scheepvaartverkeer en het was zelfs mogelijk om over het wad van Harlingen naar Hamburg te varen.

Betonning werd dus steeds noodzakelijker. Behalve de stad Emden was er in dit gebied ook de stad Groningen die aan het betonningswerk deelnam. Voor het uitvoeren werkzaamheden had deze stad een tonnenmeester in dienst. Deze autoriteit kreeg ondersteuning stad Groningen omdat het bakengeld wat hij schepen binnenkreeg, onvoldoende was om in zijn onderhoud te voorzien. Zoals elders in het land werd ook hier de betonning van St. Maarten tot St. Pieter verwijderd en tijdens deze periode was de internationale vaart verdwenen. Het betonningsmateriaal werd geleverd door de stad Groningen en het schip door de tonnenmeester. Het Groningse gebied strekte zich uit Lauwerszee tot en met het gebied Dollard. Voor de stad Groningen was dit een moeilijke situatie omdat aan de ene kant de stad Emden op haar gebied betonde en zij aan de andere kant moeilijkheden met de Staten van Friesland ondervond over het betonnen. In 1556 werd er een eind gemaakt aan een toen al lang bestaand meningsverschil tussen de Friezen en Groningers, waarbij ook de betonning van het Plaatgat, ook wel Scholbalg genoemd, betrokken was. Tot een oplossing van het betonningsverschil is men echter nooit gekomen, men bleef werkelijke moeilijkheden maken tot de Franse tijd. Ondanks de verklaringen stad Groningen van 1611 en 1686 over haar bevoegdheden tot het betonnen van een gebied van Eemshorn tot de Lauwerszee, veranderde er weinig aan de oude toestand.

Zelfs in 1822 gaf de stad Emden haar bakenmeester nog orders westelijk Wester-Eems tot bij Pieterburen te bebakenen, alsmede het gebied bij de

Lauwerszee. Kort daarop, in de periode 1830 - 1840, namen de Groningse bakenzetter de betonning van het Groningse wad over onder toezicht van een inspecteur. De moeilijkheden met de Friese Staten betroffen de betonning van het Friese zeegat.

Het Armenbestuur van Harlingen.

De opbrengsten tongelden waren al in 1559 bestemd voor de stadsarmen. Aan het begin 18^e eeuw werd de zorg voor de betonning in het Amelander Zeegat overgedragen aan het armenbestuur van Harlingen.

In 1704 waren de geulen rond de Vliestroom zodanig verlopen dat de vaarweg van en naar Holland via de Noorder- en Zuider Jetting ging. De staten van Friesland verzochten de staten van Holland of de armenvoogden van Harlingen tongelden van Hollandse schepen mochten heffen.

De Voogden Algemene Armen binnen Harlingen hadden waarschijnlijk al eerder het recht verkregen de betonning te verzorgen en de tongelden te innen. In een octrooi Staten van Friesland uit 1706 staat een verwijzing naar een eerder reglement uit 1687. Behalve in Harlingen mocht ook in de havens van Staveren, Hindeloopen, Makkum en Workum inkomende schepen ton- en bakengeld worden geheven. Rond die tijd werd ook de betonning van het Amelander zeegat, dat eerder onder de verantwoordelijkheid viel admiraliteit van Friesland, opgedragen aan de Armenvoogden van Harlingen die daarmee de titel *Directeurs der Tonnage Amelander Zeegaten* kregen.

De zorg voor de betonning van het Amelander Zeegat, de Jetting en het Koornweerderzand vroeg voortdurende aandacht van het armenbestuur. Dit gebeurde naast de meer gebruikelijke besluiten over de aanschaf van rogge, de huisvesting van thuiszittende armen en de aanschaf van doods-kisten.

Ton- en Bakengeld

In 1723 was het tarief voor het Amelander Zeegat als volgt samengesteld:

zeeschepen;

1 stuiver / last

Hamburger- en Bremer stukgoedvaarders

en beurtschippers;

2 stuiver / last

Groningenvaarders met lasten binnenboords;

5 stuivers / reis.

Uit een afrekening van ontvangen tongelden door Gijsbert Koen, commissaris op 'd Abt in 1723 blijkt echter dat de schepen die op Hamburg en Bremen voeren niet per last werden aangeslagen, maar dat deze steeds

de vaste som van 5 stuivers per reis betaalden. Groningenvaarders, waarvoor dit tarief bedoeld was, komen in deze afrekening echter niet voor. Een uitzondering was het schip van Carsten Rijsbol van en naar het Groningerdiep, maar dat was blijkbaar een zeeschip en werd aangeslagen voor 10 last à 1 stuiver per last. Het tongeld werd voor zeeschepen berekend naar de omvang lading. Tot 1727 konden ongeladen schepen vrij passeren, toen werd gelijk met de instelling van het Klein Bakengeld bepaald dat ra-schepen (schepen welke leeg uit Holland kwamen) 12 stuivers en galjoten 6 stuivers moesten betalen. In 1745 werden de tarieven verhoogd tot 2 stuivers per last voor schepen naar zee, 3 stuivers per last voor schepen varend op de Noord-Duitse havens en 10 stuivers voor de schepen die over het wad naar Groningen voeren.

Klein Bakengeld

Het was gebruikelijk dat binnenschepen, die vanwege hun geringe diepgang de betonning niet echt nodig hadden, vrijgesteld waren van betaling. In de verschillende betalingsregelingen wordt geen melding gemaakt van schepen die alleen de Zuiderzee bevoeren. In de loop 18^e eeuw kwam hier verandering in en werden ook deze aangeslagen volgens een apart tarief. In 1727 wordt voor het eerst melding gemaakt van het Klein Bakengeld, waarbij de schippers kleine schepen worden aangeslagen voor een jaarlijkse bijdrage. Er werden twee verschillende tarieven gehanteerd; *hek- of gaffelschuyten* 3 stuivers per jaar, *kleinder schuyten* als *kaag- of damschiuit* 2 stuivers per jaar.

In een reglement van 1743 komen we dezelfde tweedeling tegen maar wordt in plaats van hek- of gaffelschuiten gesproken over *galjoot, koffen* en *vreemde jaghten*; kleine schepen heten nu *smacken, schuijten, snabben, kaagen, snicken* en *damschuiten*. De tarieven waren verhoogd naar respectievelijk 6 en 3 stuivers. Uit een *tonnagie* in het Amelander Zeegat en de Jetting uit 1799, wordt melding gemaakt van twee verschillende tarieven voor het Klein Bakengeld. Voor de passage van het Amelander Zeegat werden loodjes op de Abt verkocht.

Ronde en driehoekige loodjes, waarop het wapen van Harlingen staat afgebeeld met daarnaast de letters **A** en **K** (Armen**K**amer). Afhankelijk scheepsgrootte, is er sprake van bedragen van 16 stuivers voor het ronde loodje en 28 stuivers voor de driehoekige.

Het innen van het Klein bakengeld werd verpacht; voor het jaar 1727 voor

de somma van 36:14:8 (= 36 gulden 14 stuivers en 8 penningen) en in de volgende jaren voor bedragen variërend van 49 tot 66 gulden. Na 1745 is er geen vermelding meer van verpachting.

De eerste zoutreis van kofschip de Hunse in 1837

Om een indruk te geven kosten welke een schipper zoal moest maken voor een reis wil ik in het kort de eerste zoutreis van het Groningse kofschip de Hunse beschrijven welke in 1837 vanuit Harlingen vertrok naar Liverpool met als scheepsmakelaar en schipper Hindrik Ketelaar.

Kosten welke in dit kader interessant zijn, zijn de loodskosten, bruggeld, buitensluis- & kaaygeld, uitgaand lastgeld, kettingbruggeld, maar vooral het "lootje & vuurbriefje" en het "uitgaand buiten- en binnenvuurgeld" De Hunze was een schip van 99 ton en moest voor de uitreis voor het lootje & vuurbriefje f 1,20 en voor het uitgaande buiten- en binnenvuur ton- en bakengeld 6½ cent per ton oftewel f 6,44 betalen.

Bij de terugreis was het vuur-, ton- & baconagegeld f 19,51, het haven-geld 13 cent per ton (is f 12,87) en het vuurgeld voor de haven f 0,20

Het vuur-, ton- en bakengeld was gesplitst in buitenvuurgeld, van zee tot de rede en het binnengeld rede tot Harlingen, overeenkomstig met de loodstrajecten. De kosten wisselden sterk en soms werden er ook nog toeslagen over in rekening gebracht. In de rekeningen van Ketelaars scheepsmakelaars komen meerdere keren de volgende posten voor: In ballast uitgaande binnen- zowel als buitenvuurgeld 3 tot 4 cent per ton; geladen inkomende buitenvuurgeld 12½ binnenvuurgeld 7 cent per ton.

Het havengeld viel niet, zoals de bovenstaande vuurgelden, onder de zorg van het Rijk maar onder die stad, zodat daarvoor weer betaald moest worden. Dit was geen groot bedrag, vier stuivers, maar waren toch weer extra kosten

De Jetting

Zoals we hierboven gezien hebben was het armenbestuur van Harlingen al vroeg betrokken bij de betonning Jetting, de vaargeul tussen Harlingen en de Vliestroom.

Een eerste vermelding is uit een overeenkomst tussen Harlingen en Bolsward, in het *Groot Plackaat en Charterboek van Vriesland*.

Harlingen onderhield tonnen in de Getting (Jetting); schepen komende van zee, Noorwegen, de Sont, de vaarweg om Kaap Skagen, Engeland,

Schotland en Frankrijk en de watere ten westen Hooffden (het nauw van Calais) dienden twee stuivers te betalen.

Kwamen de schepen *Elbe of de Weser, Antwerpen of andere havens aan dese kanten van den Hooffden*, dan was het tarief één stuiver.

De inkomsten waren bestemd voor de Armenzorg van Harlingen. Behalve deze schaarse vermelding, zijn er tot het begin 18^e eeuw nauwelijks bronnen gevonden over het regelen betonning en de inkomsten van tongelden Het is waarschijnlijk dat ook voor de Jetting het Klein Bakengeld moest worden betaald voor de binnenkomende schepen. In 1745 werd de inning van het bakengeld voor het Koornweerderzand opnieuw verpacht voor 38 gulden onder dezelfde condities als voor het Amelander Zeegat.

In 1750 werd een tonneboeier voor de Jetting aangesteld, voor een jaar-tractement van 75 gulden.

Deze tongelden werden waarschijnlijk geïnd in de haven van Harlingen Van een derde soort loodje, rond en ook voorzien van het wapen van Harlingen met daarnaast twee maal twee letters, zijn mij twee versies bekend namelijk met de letters **ID – HM** en **CZ – HM**. Misschien zijn deze loodjes het Klein Bakengeld voor de Jetting of het Coornweerder Zand Bij opgravingen van scheepswrak NB de Noordoostpolder, zijn zowel driehoekige als loodjes met de letters CZ HM gevonden (NB6-M5 t.m. M7). Het gevonden schip was dus een binnenschip grootste categorie waarvoor het Klein Bakengeld in het Amelander Zeegat en voor de Jetting zijn betaald.

Amelander gat en omgeving

Hoewel de betonning van het Amelander gat en het Coggediep lange tijd onderhouden was door de stad Dokkum, werd deze op een gegeven moment overgenomen door het gemeentebestuur van Harlingen. Het waren echter niet alleen deze vaarwaters waar Harlingen zich mee bemoeide, ook het gebied rond de Jetting, Kromme Balg, Abt, de Friese wadden tot het Groningse diep en het Kornweerderzand behoorden op den duur tot hun resort.

Het was opmerkelijk dat de stad Harlingen het betonnen en bebakenen overdroeg aan het armenbestuur (armenkas) stad. Dit bestuur mocht bakengelden heffen. Eén en ander blijkt duidelijk uit een reglement Magistraat van Harlingen gedateerd 26 januari 1687, maar nog duidelijker uit een schrijven van het stedelijk armenbestuur uit die tijd aan de

Staten van Friesland, waarin men klaagt dat Staverse, Hindelooper, Workumer en Makkumer schepen het ton- en bakengeld niet betalen Ook werd er hierbij nog opgemerkt dat het “*al van oude en immemorale tijden*” het leggen en bezorgen van zeetonnen en drijfbakens ten zijnen laste heeft gehad.

De Harlinger bakenloodjes.

Harlingen heeft vier types bakenloodjes gekend:


Loodjes voor het Amelander Zeegat met de letters AK (Armen Kamer).

	<p>Type Kussendrager FA Driehoekig lood voor grote schepen zoals een Hek- of Gaffelschip; $\pm 32 \times 32 \times \text{mm}$. Opschrift A (gekroond wapen van Harlingen) K, waaronder jaartal.</p>
	<p>Mij bekend van 1781 t.m. 1828</p>
	<p>Type Kussendrager FB Rond lood voor kleine schepen zoals een Kaag- of Damschuit $\varnothing \pm 23$ Opschrift A (gekroond wapen van Harlingen) K, waaronder jaartal. Mij bekend van 1756 t.m. 1875</p>
	<p>Type Kussendrager FC Rond lood voor kleinere schepen zoals een Kaag- of Damschuit $\varnothing \pm 29$ Opschrift A (gekroond wapen van Harlingen) K, waaronder jaartal Rond 1800 wordt de diameter loodjes groter en de kroon iets anders van vorm. Mij bekend van 1816 t.m. 1835</p>

Bakenloodjes voor de Jetting (vaargeul tussen Harlingen en de Vliestroom).

	<p>Type Kussendrager FD Rond lood, $\varnothing \pm 42 \text{ mm}$. Tussen de letters I H wapen Harlingen D M Onder het wapen het jaartal in een cartouche Referentie: Dirks pl. 122.16 Mij bekend van 1730 t.m. 1759.</p>
	<p>Type Kussendrager FE Rond lood, $\varnothing \pm 32 - 40 \text{ mm}$. Gekroond Harlinger wapen, met ter weers- zijden de letters CH - ZM Mij bekend van 1778 t.m. 1789.</p>

Een ongebruikelijke formaat bakenloodje.

	<p>Type Kussendrager FA1783 Zeshoekig Opschrift A (gekroond wapen van Harlingen) K jaartal. 1783.</p>
---	---

Enkele jaren geleden heb ik het hierboven afgebeelde loodje kunnen kopen. Het is gevonden in het graafschap Norfolk, niet ver van Norwich in Engeland. Dat er een bakenloodje voor de Jetting in Engeland gevonden wordt is op zich nog niet zo onwaarschijnlijk, maar het bijzondere vind ik dat dit loodje van type CFA zes- i.p.v. driekantig is. Zou een loodje in deze vorm een soort van “export vergunning” geweest kunnen zijn zodat de schipper niet de verplichte zes stuivers hoefde te betalen?

Geraadpleegde literatuur:

Vuur- en bakenloodjes voor een veilige vaarweg op de Zuiderzee
Scheepsarcheologie III. André Wijsenbeek

“Waartoe zou dan al die moeijte zijn” Het bedrijf van een Groninger kofschipkapitein 1820 – 1852. Dr. F. J. Looimeijer, Het Peperhuis 1986. Website www.loodjes.nl

Alex Kussendrager

Sprekende stenen.



Op de begraafplaats van Nes staan o.a. de mooie oude stenen van Jan Pieters Ewes en Grietje Leendert. Ze zijn nog goed leesbaar na de restauratie van 2004. Naast hen staat de afgebroken en slecht leesbare steen van zoon Leendert. Via een tip vond ik het boekje: *Lebenslauf des Seemanns Peter J. Ewes*, de levensloop van zoon Pieter Jans Ewes, in de universitaire bibliotheek in Estland en kon een e-book kopen. Het boekje is gedrukt in Reval in 1894 als 2^{de} druk. Helmut Ebmeier en Sebe Luursema vertaalden het voor mij uit het Oud-Duits en dat ga ik via de Póllepraat met jullie delen. Pieter J. Ewes werd Hernhutter en overleed in Zeist. In het Utrechts Archief zijn stukken van persoonlijke aard van hem bewaard gebleven en Jan Willem Schuringa fotografeerde die voor mij.

Met deze verschillende bronnen die opeens boven water kwamen, krijg je een kijkje in het leven van een vrome Amelander kapiteinsfamilie, bijna 200 jaar geleden en gaan hun grafstenen spreken.

Een korte genealogie:

1. **Jan Pieters Ewes**, geboren 1725 (zoon van Pieter), overleden 07-12-1811 in Nes, begraven in Nes Alg.A.6.7, religie DG Foppe Ones, beroep schipper. Hij trouwt **Grietje Leenderts**, geboren 1724, overleden 01-11-1808 in Nes, begraven in Nes Alg.A.6.6.

Kinderen:

- a) **Martjen Jans Ewes** geb. 06-12-1751 in Ballum, overleden 21-02-1825 in Monnickendam, begraven in Grote kerk, rij 18.graf 16. Zij trouwt **Jelle Hansen Schut**, kerk. huwelijk 28-01-1772 in Nes DG, geboren 06-10-1750 in Amsterdam (zoon van Hans Jochums Schutt en Pietke Jelles), gedoopt 19-01-1772 in Nes, overleden 20-12-1827 in Monnickendam, begraven in Grote kerk, rij 18.graf 16, religie DG, beroep scheepsjongen, matroos, roerganger, harpoenier, kapitein, boekhouder. Zij kregen 11 kinderen.
- b) **Pieter Jan Ewes**, geboren aug. 1757 in Nes, gedoopt 14-02-1808 in Nes, religie DG, Hernhutter, overleden 17-09-1840 in Zeist, beroep schipper.
Ongehuwd. Voer op de driemaster De Vrijheid.
- c) **Leendert Jans Ewes**, geboren 05-11-1760 in Nes, overleden 08-07-1837 in Nes huis nr. 170, begraven in Nes Alg.A.6.8, beroep zeeman, schipper.
- d) **Anke Jans Ewes**, overleden 1803, begraven 17-02-1803 in de kerk te Buiksloot. Zij trouwt **Jelle Hilbrands**, 06-12-1785 in Sloterdijk, geboren 1762 op Ameland (zoon van Hillebrand Kersjes en Rixt Jelles), overleden 01-04-1842 in Amsterdam, religie DG, beroep commandeur, tapper te Amsterdam. Zij kregen 4 kinderen.

In de **Sonttolregisters** (waar we in november een lezing over hadden) kom je deze schippersfamilie ook tegen. Zie foto.