

Schippergeslacht Fernhout

Jan Fernhout komt uit een Hoogeveens schippersgeslacht. De stamboom gaat terug naar het jaar 1690 . Het begint met Jan Jurriens Varrenhout uit Ruinen die trouwt met Jentien Meynen uit het Pesserveld. Jentien is een dochter van een vervener. Hun 3 kinderen worden in Hoogeveen geboren. De achternaam van de kinderen wordt verschillend geregistreerd: Verrenhout, Varhout en Farnhout. Hendrikus Jan Farnhout wordt in 1718 te Hoogeveen geboren. Van zijn zoon Jan Hendrikus, geboren in 1750, is bekend dat hij beurtschipper en herbergier is. Zoon Johannes geboren in 1787 staat ingeschreven met de achternaam Fernhout. Zijn beroep was herbergier. Als Johannes 63 jaar oud is krijgt hij nog een zoon Hendrikus, hij wordt geboren in 1850, beroep: schipper. Hendrikus is twee maal getrouwd geweest. Uit het tweede huwelijk wordt in 1880 Marten geboren. Hij werd ook schipper en trouwde met Hilligje Botter, de dochter van Jan Botter, die smid was aan 't Slood. Uit dit huwelijk worden 5 kinderen geboren. Jan Fernhout is de jongste van het viertal.

Marten Fernhout

De vader van Jan, Marten Fernhout, werd door zijn vader, Hendrikus, aan een nieuw schip geholpen. Het was een stalen klipperaak. Dat moet ongeveer in 1905 geweest zijn. Samen met zijn broer Johannes ging hij met het schip varen. In 1909 trouwde Marten met Hilligje Botter. In Hoogeveen, de 'Onderneming' lag daar toen, werden de eerste 3 kinderen



geboren. Als knecht voer Harm Bruinsslot mee. In 1914 werden er op het Wad schelpen geladen. Via een laadplank werden de schelpen in het schip gestort. Dat liep niet zo lekker. Dus liet de belader meer water met de schelpen het schip in stromen. Dat had rampzalige gevolgen. Toen het schip vertrok en de zeilen werden gehesen, kapseisde het en zank. Gelukkig kwamen de mensen aan boord er goed af. Fernhout moest op zoek naar een ander schip. In de eerste wereldoorlog was er veel werk, daardoor waren de schepen duur. Het gezin Fernhout ging in Hoogeveen bij de ouders wonen. Uiteindelijk kocht Fernhout een op het oog een aardige klipper, een tweemaster met een houten roef. Ook dit schip werd 'Onderneming' genoemd. Een ijzeren schip, dus geen staal. In Zwartsluis werd een nieuwe roef geplaatst, de trots van moeder Fernhout. Volgens deskundigen was de roef een lelijke vierkante bak. In die vierkante bak werd op 21 mei 1917 zoon Jan geboren in Delftshaven in Rotterdam. Voor de geboorte van de andere kinderen was schipper Fernhout altijd naar Hoogeveen gevaren. Maar dit schip was te breed en kon niet in Hoogeveen komen. Fernhout had speciaal toestemming gekregen om in Delftshaven te liggen voor de geboorte. Jan kan zich van de tweemast klipper niets herinneren. Want in 1918, Jan was toen 1 jaar oud, zank het schip op het Wad weer in de buurt van Oostmahorn. Marten Fernhout had weer schelpen geladen. Bij de belading vanaf een schelpenzuiger moet er iets fout zijn gegaan. De bevestiging van een zwaard was losgeschoten. Hierdoor moet het schip naast de schelpenzuiger zijn lek geraakt. IJzeren schepen waren veel kwetsbaarder dan stalen schepen. Een vergeefse poging het gat te dichten mocht niet baten. Het schip zank, maar ging niet helemaal onder water. Als het eb was ging men weer aan boord. In allerijl waren spullen in de roeiboort geladen. Ook de éénjarige Jan zat daar tussen. Na 24

uur kwam de reddingsboot uit Harlingen aan. De spullen uit de boot wilden ze niet meenemen, personen dus wel. Weer zat schipper Fernhout zonder schip. Na verloop van tijd kocht Marten een aak. De derde 'Onderneming'. Een schip met een platte kop en een bolle kont. Het schip was onder klasse gebouwd wat inhoudt dat er eisen aan de zeewaardigheid gesteld zijn. Het schip werd omschreven door de familie Fernhout als een lelijke ranke waterbak die wel snel zeilde. Het nadeel was dat met veel wind op de Zuiderzee het achterschip meer onder water zat dan er boven. Moeder Fernhout werd er doodsbang van.

't Weit ard'

Toen Jan 5 jaar oud was voeren ze met stormweer op de Zuiderzee. Als er veel wind stond zei vader Fernhout alleen 'ut weit ard', hij zou nooit zeggen het stormt. Het was op een zaterdag en er was geproviandeerd in Harlingen. De planning was om de zondag in Enkhuizen door te brengen. De 'Onderneming' vertrok, maar 'ut weide ard'. Het weer was zo slecht dat vader Fernhout besloot naar Stavoren te varen. Hij was daar niet zo goed bekend. Jan hoorde hem roepen 'kiek iens in de almanak wat veur luchten dur op de dam stoat'. Het was al avond en Jan lag al in de kooi. Vermoedelijk moest er hoog aan de wind gezeild worden om de haven te bezeilen. Opeens was er een vreselijke herrie. Het zeil van nog geen jaar oud scheurde van boven naar beneden, een enorm gekraak. Dat leverde grote problemen op. Hoe krijg je het kapotte zeil aan boord en hoe zeil je op de fok, krap aan de wind, de haven binnen. Dat ging niet. Gelukkig was het schip niet afgeladen en lag daardoor niet zo diep. Men ging voor anker. Tot overmaat van ramp begon het anker te krabben en het schip zou bijna op de havendam verdagen. Met veel moeite werd een tweede anker dat aan dek lag over boord gebracht. Toen scheurden ook nog de dubbele kleden die over de deklagen lagen. Daar moesten in het stikke donker met stormweer latten over gespijkerd worden. Men kon de benen haast niet meer onder zich houden. Toen het dag werd lag het schip dichtbij de havenmond. Er werd een verbinding naar de wal gemaakt. Volgens de moeder van Jan werd het schip toen door wel 100 kerkgangers de haven ingetrokken. De ravage binnen was groot. Het achteronder stond half vol water, waarop nog al wat olie dreef. Dat kwam niet alleen doordat er op het achterschip veel over water kwam. De stop van de drinkwatertank was uit het gat gewerkt. De watertank liep vol en stroomde over in het achteronder, genaamd de hel. Toen het achteronder was leeggepompt bleek er onder de vloer een pap van 12 witte broden te liggen. Ze waren door een reserve inmaaksteen geplet. Ook de kleren zaten onder de olie. Al met al viel er heel wat op te ruimen.

Jan naar school

Van Kerst tot Maria Lichtmis, 2 februari, werd er niet gevaren. Fernhout lag dan met zijn schip in Hoozevee. De kinderen konden naar school. Verder gaf moeder onderwijs aan boord. Op 8-jarige leeftijd, in 1925, werd Jan in Hoozevee gestationeerd, zoals hij dat zelf zegt. Begin augustus werd hij bij wildvreemde mensen 'geparkeerd'. Met Kerst kwam hij weer eens aan boord. Hij kwam in de kost bij de Willem Koster, die getrouwd was met Hendrikje Booi. Ze hadden één zoon 'onze Piet'. Piet was één jaar ouder dan Jan. Piet was een beetje verwend. Dat werd vooral met het eten nogal duidelijk. Jan kreeg 1 boterham met kaas en de rest at hij met tevredenheid. Hij kreeg een stapeltje voor hem. Vroeg hij om meer, dan kreeg hij te horen: 'vreters wordt niet geboorn maor uhmaakt'. Piet at niet zoveel. Moeder Hendrikje: "eet now toch nog een snegie". Als ze hem dan een extra boterham met jam klaarmaakte at Piet wel.

Jan ging naar de Gereformeerde school in Het Haagje. Dat was niet direct een succes. In de 3 voorgaande jaren was hij wel een paar weken op school geweest, meer niet. Aan boord had zijn moeder hem het één en ander proberen bij te brengen. Hij werd direct in de 2^e klas geplaatst. Zijn moeder had hem nooit met hoofdletters leren schrijven. Dus keek Jan raar op toen op het bord iets met een **M** geschreven werd. Hij kan zich meester Westra nog goed herinneren, de meester die

mooie verhalen kon vertellen. Ook Jans dochter zat later bij die zelfde meester Westra in de klas. De broer van Jan, Rieks, was ook in Hoogeveen in de kost. Hij woonde bij oom Johannes. Jan wilde op de vrije woensdagmiddag graag met zijn broer spelen. Maar dat mocht niet van zijn kostvrouw: 'ie kunt ier ook wel mit Piet speuln' In de vrije tijd gebeurde er van alles. Slootje springen en dan net de overkant halen, achteraan een vrachtwagen hangen, loslaten, vallen: gat in de kous. Jan liep altijd hard. Dat leverde hem de bijnaam 'Fannie' op. In die tijd een populaire hondennaam.

Sleepkempenaar 'de Verandering'

In 1925 had Marten Fernhout plannen een nieuwe 'Luxe Motor' te laten bouwen bij scheepswerf Boot in Alphen aan de Rijn. Op deze werf werden prachtige schepen gebouwd. Uiteindelijk ging het niet door. Kort daarna werd er een sleepkempenaar, de 'Verandering' gekocht. De aak werd verkocht aan Harm Ter Stege. Een kempenaar is een schip van ca. 50,00 m. lang, 6,60 m. breed en 2,23 m. diep, groot 507 ton. Deze maat schip was speciaal gebouwd voor de vaart in de Belgische Kempen, vandaar de naam kempenaar. Een sleepschip heeft geen motor of zeilen. Het wordt doorgaans door een sleepboot getrokken. Met dit schip werd vast gevaren op Amsterdam, met zand, wat gelost werd in het Oosterdok. De zware ankers moesten via de ankerlier met de hand worden opgedraaid. Wel was er een motorpomp aan boord. Marten Fernhout heeft de pomp nooit aan de praat gekregen. Hij beweerde: 'doar zit een kleppien op en dat werkt op het wear' . (de choke) Als er nat zand werd geladen kwam er ook water in het schip. Dat moest er weer worden uitgepompt, soms wel 50 ton dat is 50.000 liter water. Dat deed vader Fernhout dan liever met de hand dan te proberen de pomp op gang te brengen. Ook dit schip is gezonken. Het was 1928, de 'Verandering' voer op de Merwede ter hoogte van Gorkum. Er stak plotseling een hevige storm op. Daar zonk het schip, met het lichten brak het schip in tweeën. In diezelfde nacht moeten er op de rivier 14 schepen gezonken zijn, het was noodweer. De 'Verandering' werd gerepareerd op de scheepswerf van Hoebee in Dordrecht. De motorpomp was toen overboord gevallen, maar werd niet vervangen.

Ongeluk

In 1929 overleed vader Fernhout, 49 jaar oud. Bij het aanleggen werd zijn been afgeklemd door een staaldraad. Door een trage hulpverlening en een infectie overleed hij een dag later in het ziekenhuis. Jan was toen 12 jaar oud. Hij wilde naar boord. Hij zou eigenlijk doorleren maar door die omstandigheden is daar niet van gekomen. De familie had zijn moeder aangeraden met het schip te blijven varen. Albert Zwiers ging er als schipper op varen en Jans broer was als knecht aan boord. Jan was manusje van alles. Dat beviel hem niet zo goed. Hij vertelt: " ik werd met allerlei rotklusjes opgescheept waar ze zelf ook niet van hielden, denk ik". De Fernhouts waren recht voor de raap. Als het je niet aanstond werd dat goed duidelijk gemaakt. Ze wisten wat ze aan elkaar hadden.

Varen als knecht

Jan Fernhout kwam daarna als knecht bij zijn aanstaande zwager, Leen Verdonk, aan boord. Leen voer met zijn zuster op een sleepboot. De familie Verdonk was niet gewend om elkaar recht voor de raap te zeggen waar het op staat. Dat was bij de Fernhouts zoals gezegd aan boord wel het geval. Qua communicatie was dat een wereld van verschil. Na een paar onverwachte botsingen wende het snel. Toen trouwde Leen met zus Grietje. Jan vertelt, dat als hij en Griet lekker zaten te kiften, Leen het onvoorwaardelijk het voor zijn vrouw opnam. Gevolg was dat Jan binnen veertien dagen 2 keer van boord werd gestuurd. 'Daar heb ik het toen maar bij gelaten, alhoewel Grietje en ik het niet zo bedoeld hadden.'

Jan ging met zijn broer en Roelof Meinen varen. Roelof was een broer van Marten Meinen, vroeger bekend als kruier in Hoogeveen. Dat was geen succes Na enige tijd kwam hij bij Adriaan Jiskoot aan boord, een schipper uit Dordrecht. Dat beviel heel goed. Bij zijn vrouw, zij kwam uit Yerseke, kon Jan

helemaal geen kwaad doen, al zei ze wel eens op z'n Zeeuws: 'wat bin jie toch een rotventje'. Aanvankelijk verdiende Jan f 3,00 in de week. Later werd het verhoogd naar f 3,50. Er werd zand geladen in Spaarndam. Dat moest in Amsterdam aan de Overtoom gelost worden. Iedere week deden ze drie en een halve reis. Dat betekende voor Jan na iedere reis het schip schoonmaken, al het overtollige zand wegspoelen. Daar kreeg je altijd natte voeten van, want laarzen aan was te gevaarlijk als je over boord zou vallen. Daarna werkte Jan als matroos op een sleepboot. Uiteindelijk ging Jan samen met zijn broer op de 'Verandering' van zijn moeder varen tot hij in militaire dienst moest. Dat heeft hij bijna 5 jaar gedaan, toen moest hij in militaire dienst.

Militair / Verkering

In 1938 ging Jan in militaire dienst. Hij werd sergeant bij de pontonniers in Dordrecht. Jan wilde wel sergeant worden, onder voorwaarde dat hij niet langer hoefde te dienen. Hij kreeg het zwart op wit. Dat was een afdeling vaartuigendienst bij het leger. Daar leerde hij ook Adriana van der Wiel kennen. Ze kregen verkering. Op 20 februari 1939 zwaaide Jan af uit militaire dienst.

De 'Spes'

Op 8 maart 1939 werd Jan Fernhout eigenaar van het sleepbootje de 'Spes'. Bouwjaar 1923. Aanvankelijk stond er een 40 pk Kromhout gloeikopmotor in. Deze motor was in 1933 al vervangen door een 2 cilinder 80 pk Kromhout motor. Fernhout was de vierde eigenaar. Er was al heel wat aan de boot verbeterd. Hij kocht de boot voor f 7.000,00. Echter de woning er op was heel klein. Maar voor een vrijgezel was er goed mee te varen en op te leven. Er was werk genoeg, dus werd er goed verdiend. Zo kon Jan sparen voor het trouwen met Adri van der Wiel.

Huwelijk

Jan werd in augustus 1939 weer opgeroepen als militair, nu in mobilisatie. Er was een gebrek aan sergeanten. Met 3 sergeanten moesten 300 man instrueren en verzorgen, ondoenlijk. Na enige tijd verbeterde dat. Andere sergeanten met meer dienstjaren kregen een veel hoger loon. Jan beurde f 17,00 en de anderen f 46,00 per maand. Nu had Jan vast werk maar nog geen hoog salaris. Door te gaan trouwen zou het loon omhoog gaan. Dichtbij de school waar Jan gelegerd was werden nieuwe huizen gebouwd. Daar wilden ze gaan wonen. Eén van de huizen werd gehuurd en ze kochten alvast meubels. Het plan was begin mei 1940 te trouwen. Het waren onzekere tijden. Wat is wijsheid? Toch eventueel maar op de kleine 'Spes' gaan wonen? Door de oorlogsdreiging namen ze een afwachtende houding aan. Het huis werd afgezegd en de meubels werden met moeite geannuleerd. Het sleepbootje werd hun eerste onderkomen. De 'Spes' werd zo nu en dan voor allerlei sleepwerk gebruikt. Het werk had altijd voorrang. Toen Jan en Adri in ondertrouw zouden gaan op 6 juni 1940 moest Jan een sleepje naar Rotterdam brengen. Een uur voor de afspraak was Jan terug. Adri werd daar niet vrolijk van. Ze had zich voor de gelegenheid nog niet netjes aangekleed. Ze zal wel gedacht hebben: 'gaat Jan met mij trouwen of is hij al met de sleepboot getrouwd?' Het kwam goed, op 20 juni, traden ze in het huwelijk. Het personeel was die dag een klus aan het doen met de 'Spes'. Toen Jan en Adri 's avonds om een uur of elf aan boord kwamen was de uitlaat nog warm! Het was knus: het bed was 90 cm breed en 1.80 meter lang.

Oorlog

In augustus 1939 werd Jan opgeroepen in mobilisatie. Hij had weer een 'rijksbetrekking' zoals hij dat zelf omschrijft. Toen op 10 mei 1940 de Duitsers ons land binnen vielen maakte Jan als militair spannende dingen mee in Dordrecht, daar zou je een boek over kunnen schrijven. Soms kroop hij door het oog van de naald. Nu in 2015 is hij de laatst levende sergeant van voor de oorlog. Hij kreeg hiervoor een medaille uitgereikt. Er was olieschaarste in de oorlog. Met een sleepboot vaar je alleen op de motor, dus ben je brandstof nodig. Dus besloot Fernhout in 1941 er een klein sleepschip van 126 ton bij te kopen, ingeval er helemaal geen olie meer te krijgen zou zijn. Een zetschipper ging er mee varen. In maart 1942 voer de zetschipper er mee op de Rijn ter hoogte van Rhenen. Daar ging het mis. Het schip belandde dwars voor de pijler van de brug en zonk. Einde van het schip. In

datzelfde jaar verruilde Jan Fernhout de 'Spes' voor de 'Irene'. Dat was een oud casco, dat vaarklaar moest worden gemaakt. Er werd een 90 pk motor in geplaatst. Via zogenaamde sleepagenten werd er werk aangeboden. Dat werk hield in: schepen zonder motor, sleepschepen, geladen of leeg naar hun bestemming brengen. Het is voorgekomen dat er 10 schepen achter de sleepboot hingen. In de oorlogsjaren werd matig



gevaren. In augustus 1944 was Fernhout met de sleepboot naar Hoogeveen gevaren. De stuurhut zou aangepast worden zodat er meer leefruimte aan boord kwam. Dat was nodig want zo vertelt Fernhout: De keuken en de bedieningshandel van de koppeling zaten dicht bij elkaar. De handel van de koppeling was 1,40 m. lang en met het manoeuvreren werd deze 1,50 m. heen en weer gegooid. Dat ging, om zo maar te zeggen, dwars door de keuken heen. Hierdoor ontstonden nogal eens 'binnenlandse onlusten'. Bij scheepswerf Rijnvis aan de Alteveerstraat zou de aanpassing worden uitgevoerd. Op een dag kwam er een Duitser en een Hollandse NSB man aan boord om de boot te vorderen. Er moest oorlogsbuit worden vervoerd. 10 Schepen met geroofd koper, moesten naar Haren worden gesleept. Daar had Fernhout geen zin in. 'Daar kan ik niet met de boot komen', had hij als argument. Een fout in zijn sleepboekje kwam hem daar bij te hulp. De boot zou 1,95m diep liggen.... (De Hoogeveensche Vaart heeft maar een diepgang van 1,40m). Ook dacht hij dat het Haren in Groningen was maar dat bleek Haren aan de Eems in Duitsland te zijn. Fernhout beweerde dat de motor defect was. Er was een verstuiver uitgesloopt, dan maakte de machine een oorverdovend lawaai. Toen kwam er bericht van 'Seetransportstelle Niederlande', de sleepboot zou in beslag worden genomen. In een recordtijd werd van alles uit de boot gesloopt. Letterlijk alles wat los zat werd verwijderd, de kolenkachel, de olielamp tot de vloer van de stuurhut aan toe. Na een paar dagen stond er een zeer bescheiden Duitser voor de deur om de boot over te nemen. Het was een visserman uit Hamburg, die opdracht gekregen had om met de sleepboot te gaan varen. Een man die gedwongen was dat te doen. Tijdens een bombardement van Hamburg had hij zijn gezin verloren. Hij vroeg aan Jan Fernhout wat er met de boot moest gebeuren als de krieg voorbij was. Fernhout gaf hem een briefkaart mee met zijn adres. Zo kon de Duitser melden waar de boot gebleven was. De man hield woord, 5 à 6 maanden later kwam het bericht. Fernhout had toen al ontdekt dat zijn boot gehavend in Amsterdam lag. Werfeigenaar Rijnvis had een beurtdienst op Groningen gehad. De vrachtwagen was gevorderd en het scheepje was weg. Jan nam het initiatief de beurtdienst weer op te starten, met name voor de voedselvoorziening. Hoogeveen was daarvoor oip

Groningen aangewezen. De eerste reis ging met een bok, daarna met een gehuurde tjalk. De burgemeester gaf vergunning af. In de laatste winter van de oorlog voer Jan Fernhout samen met een Rijnvis en zoon op het beurtschip. Het was de tjalk van Stoffer Post. Men vervoerde van alles en probeerde uit de handen van de Duitsers te blijven.

Bevrijd varen

Fernhout had na de oorlog zijn sleepboot in Amsterdam terug gevonden. De boot werd eerst naar Hoogeveen gevaren met de boot van zwager Leen op sleep. Dat ging moeizaam, want van de motor was één cilinder afgekoppeld waardoor het vermogen ook minder was. Hierdoor was de verhouding met de schroef ontregeld en werd de motor te zwaar belast. Daardoor liep deze extra warm en kon vast lopen. Door extra smeerolie



te gebruiken bereikten ze hun bestemming. Daar is de boot helemaal schoongemaakt. Met een lading van drie en een halve ton aardappelen aan boord vertrokken ze naar Bolnes. Daar zou de motor hersteld worden. Bij de machinefabriek aangekomen zei men niet te kunnen repareren. De mensen daar waren totaal ondervoed. De aardappelen brachten uitkomst. De monteurs gingen weer aan het werk. De sleepboot was weer klaar voor het werk. De Wieringermeer was door de Duitsers onder water gezet. Vanaf de boerderijen moest allerlei have worden gehaald. Dat gebeurde met dekschuiten. Fernhout kreeg de opdracht met de sleepboot de dekschuiten naar de boerderijen te slepen. Met een kaart van de polder wist men iedere locatie te bereiken. Het probleem was wel eens dat wanneer de boer er clandestien wat bijgebouwd had dat niet op kaart stond. Dat heeft eens schroefschade opgeleverd. Ook was het lastig dat mensen die geen verstand van varen en weersomstandigheden hadden de lakens uitdeelden. Fernhout kreeg eens opdracht naar Den Oever te varen. De opzichter gaf aan tussen de bomen door te varen, want dat was vroeger de weg er naar toe. Ondanks protest van de schipper moest dat doorgaan. Want Fernhout was bang vast te lopen in het asfalt als de weg naar boven liep. En ja hoor, de sleepboot liep vast in het asfalt.

Er was veel werk, er werd goed verdiend na de oorlog. Voor de sluis van Belfeld vroeg men een sleepboot. Deze boot moest de sleepschepen de sluis in varen. De afmeting van de sleepboot moest zodanig zijn dat deze keren kon in de sluis. De boot van Fernhout voldeed hieraan. Onder beding dat hij niet op zondag wilde varen. Daar werd een oplossing voor bedacht. Dit werk heeft Fernhout tot 1948 gedaan. In de loop der jaren kocht Jan Fernhout er een paar schepen bij. Het waren altijd oude schepen. Hij was in de financiële situatie dat hij een nieuw schip kon laten bouwen. Toch zag hij daar vanaf. Een oud schip met dezelfde tonnage was goedkoper in aanschaf. Met minder lasten verdiende je hetzelfde als met een nieuwbouwschip. Zo koos iedereen zijn manier van varen. Van Fernhout kon je zeggen dat hij naast vervoerder ook ondernemer was.

Kantoorbaan

Jan Fernhout was jarenlang actief in de christelijke bond voor binnenvaartschippers. Hij kwam in het hoofdbestuur terecht. Toen kwam er een nieuwe uitdaging. De vaart vaarwel zeggen en voor de

CBOB aan de wal werken. Drie jaar heeft Fernhout op het kantoor van de bond gewerkt. Toen de perspectieven daar niet waren zoals hij verwachtte is hij weer gaan varen.

De 'Trio' gestrand

De 'Trio' was een motorschip, die dus voer op eigen kracht. Een schip van 470 ton. 'Trio' was een toepasselijke naam voor het schip. Het schip had 3 eigenaren. Fernhout was daar één van. Jan Fernhout voer met de 'Trio' in Zeeland. Het was mistig geworden. Het was zoeken naar de juiste koers om de haven van Zierikzee binnen te lopen. Door een verkeerde inschatting van de



schipper ging het mis. Het schip belandde op een strekdam en zat muurvasts. Toen het eb werd, was zichtbaar hoe de 'Trio' er bij lag. Men verwachtte het schip met hoog water weer vlot te trekken. Maar de wind draaide en nam in kracht toe. Het gevolg was dat het schip verder over de dam werd geschoven en uiteindelijk in tweeën brak. Daarmee was het schip verloren. De restdelen kwamen op de schroothoop terecht. Gelukkig was de bemanning er goed afgekomen.

Aan de wal

Zijn gezin breidde zich uit. Jan en Adri kregen tien kinderen. Daarom is moeder Adri in 1954 aan de wal gaan wonen in Dordrecht. Toen Jan Fernhout 55 jaar was stopte hij met varen. Ze kochten een huis in Enter. Met een zeiltjalkje bevoeren Jan en Adri de binnenwateren. Ze hebben zelfs hun 70 jarig huwelijk mogen vieren. Jan was ook betrokken bij de bouw van de Enterse Zomp. Een houten vaartuig dat vroeger op de Regge voer. In 2010 overleed Adri Fernhout.



Nu in 2015 woont Jan Fernhout nog zelfstandig in een seniorenwoning in Enter.

Tot slot kan men zeggen dat Jan Fernhout een bestuurder, ondernemer en vervoerder was, een bijzondere schipper!

Augustus 2015,

Albert Wolting

