

ALGEMENE INLEIDING

BIJ EEN 40-JARIG PROJECT

©Albert Metselaar, 2018 albertmetselaar@home.nl

Eerlijk gezegd heb ik geen idee wanneer mijn liefde voor de oude scheepvaart is begonnen. Op de lagere school wilde ik al niet anders tekenen dan oude zeilschepen. Tot in de details, mede dankzij de binnenplaten van de PeP en foto's uit andere bladen die ik zag. Met het tekenen heb ik ooit mijn eerste prijs verdiend. 5 gulden voor een stoeptekening, tijdens een van de feestweken. In 1968 werd in het jeugdblad Pep voor het eerst een stripverhaal van de piraat Roodbaard gepubliceerd. In 1969 of 1970 kreeg ik deze strip voor het eerst onder ogen, en ik was er meteen aan verkocht. De eerste pagina's die ik zag moeten uit de episode 'Het brandmerk van de koning' zijn geweest, voor zover ik mij herinner. Maar wat vooral veel indruk op mij heeft gemaakt, was het begin van 'Het spookschip'. De liefde voor de oude zeilschepen werd er gigantisch door aangewakkerd, terwijl de geest van de romantiek, overal in de plaatjes en de verhalen aanwezig, uit de fles was. De gedetailleerdheid van de tekeningen, het avontuur, het spookachtige van sommige gedeelten, de wijde nog te verkennen wereld, de prachtige vormen van de houten schepen, al dit soort dingen heb ik later als verklaring proberen te bedenken voor mijn voorliefde voor een stripserie als die van Roodbaard.

Tussendoor kwam de liefde voor vliegtuigen, SF en nog veel meer. Maar toen ik in januari 1977 voor het eerst in het Drents Archief kwam, op sleeptouw bij Bertus ten Caat, werd de zeilvaart weer aangewakkerd. Genealogie maakte me ervan bewust hoeveel schippers er in mijn voorouders waren. Wel wat anders dan de driemasters die oude zeilschepen, maar het haakte in op die beleving van wind, water en de romantiek er omheen. Al lezende in de inventarissen van de momberstellingen in de schultegerechten (voogdijzaken en overzichten van bezittingen) probeerde ik te begrijpen, beeld te krijgen van de mensen, de bezittingen en de schepen achter de zo steriele informatie. Pratend met oude familieleden kwamen de herinneringen bovendien aan gewoonten die schippers en arbeiders deelden. Het ringetje in het oor, bijvoorbeeld, dat ook nogal wat arbeiders uit de 19^e eeuw hadden. De naam van en de herinneringen aan Johannes Giethoorn kwamen bovendien. Mijn overgrootvader. Een van de laatste generaties schippers op de kleine Hoogeveense praam.

Ik woonde in de jaren '80 enige tijd in assen. Dat gaf me de gelegenheid om nog meer informatie te verzamelen, want er was wel tijd en er was nog weinig aansluiting bij assen zelf. Terug in Hoogeveen heb ik daar veel plezier van gehad. In die eerste Hoogeveense periode heb ik samen met G.J.Schutte, de bekende auteur over de oude binnenvaart, het denkwerk gedaan om te komen tot de bouw van een houten kleine Hoogeveense praam. Het werden enkele grote artikelen in de Hoogeveense Courant. De teksten werden opgezonden naar de gemeente Hoogeveen met de vraag om ondersteuning bij de bouw. Het idee was om op basis van tekeningen van schutte, leerlingen van de middelbare scholen op werkprojecten te zetten, zodat we redelijk goedkoop konden werken. De commissie cultuur van de ge-

meente Hoogeveen was enthousiast. De plannen leken haalbaar en een goede bijdrage aan wat Hoogeveen als gemeente zou kunnen bieden. Maar men zeg geen taak weggelegd voor de gemeente. Hoe dan ook, het leek het moment te zijn om eens om te kijken naar medebestuurders, en samen een stichting in het leven te roepen. De enthousiaste reacties van lezers van de artikelen leken dat te rechtvaardigen. Hoogeveen had nog steeds wat met de scheepvaart. De domper kwam tijdens een gesprek met de Historische Kring. althans, zo leek het. Tal van leden waren erg positief, maar het bestuur dacht er anders over. Joop van der Haar, de voorzitter, vroeg of hij me kon spreken, kwam bij me thuis met bestuurslid Clewitz, en veegde me de mantel uit. Hoe ik zo dom kon zijn om zo'n raar plan bij de gemeente Hoogeveen in te dienen, zonder het eerst voor te leggen aan de Kring.

Het kwam er op neer dat het dan bij voorbaat was afgeschoten, want dat kon natuurlijk niet, zo'n praam. Ik had de gemeente min of meer geschoffeerd door hem te passeren. Mijn verbazing was groot. Ter plekke toonde ik hem en Clewitz de positieve notulen van de werkgroep cultuur. Die kende Joop niet. Clewitz ook niet, maar die riep ter plekken, op de bank bij mij thuis, Joop van der Haar ter verantwoording. Die had namelijk het bestuur gerapporteerd dat de gemeente er niks in zag. Toen kwam het hoge woord eruit. Paul van der Haar, van de Hoogeveensche Courant, Ger van der Haar, wethouder, en Joop van der Haar, broers, hadden op een zondagmiddag onder de thee beslist dat het hele praamproject grote onzin was. Joop had toen aan zijn broer Ger toegezegd dat hij mij wel ter verantwoording zou roepen. Het bestuur van de Kring had zich na Joops verhaal gepasseerd gevoeld, en Clewitz zou wel mee als secondant van Joop om mij aan te pakken. Maar daar op de bank draaide de hele zaak zich om. Clewitz wilde met de notulen erbij de zaak opnieuw met het bestuur bespreken. Hij was boos, voelde zich misleid, de zaak moest geheel herzien worden. Ze vertrokken.

Formeel heb ik er nooit weer iets van gehoord, maar ik heb er veel van geleerd. Omdat de broers Van der Haar niks met de praam wilden, kwam het nergens meer tot steun. Ik ben niet de enige geweest die tegen dat soort deuren is opgelopen. Bertus ten Caat publiceerde over een gereconstrueerd stukje Hoogeveen, inclusief de bouw van pramen en bokken. Han Veurink zag een herbouwde praam in de vaart. Het enthousiasme bleef, bij velen, maar de diverse organen leken verlamd. Het kon mijn liefde voor de oude scheepvaart niet wegnemen. Het onderzoek ging door, gelijk op met ander onderzoek. Ik zocht gericht naar het een en vond het ander. De 'bijvangst' op scheepvaartgebied werd steeds interessanter.

Ik heb er al die jaren publicitair niet veel mee gedaan. De nadruk lag op genealogie, de geschiedenis van Hollandscheveld en omstreken in de Tweede Wereldoorlog, zoveel andere zaken. In die dagen verscheen het boekje van Harm Oelen: *"Het scheepvaartcentrum Hoogeveen en zijn scheeps(timmer)werven"*. Dat was 1991. Er lag bij mij inmiddels heel wat over die werven en de scheepvaart. Ongepubliceerde feitelijke informatie, gebaseerd op bronnen, die vaak nog maar beperkt waren gebruikt bij onderzoek van derden. Oelen had een mooi overzicht gemaakt van alles wat al wel was gepubliceerd. Oude informatie, overgenomen van schrijvers die ook weer overnamen van derden, en bronnen met vaagheden waar we op dat moment

al beter van wisten. Ik heb een week of 14 dagen na het verschijnen van dat boekje een heel goed gesprek met Oelen gehad. Het was ons beiden volkomen duidelijk dat er een nieuw boek nodig was. Geen literatuurstudie, die had Oelen al gemaakt. Er was een publicatie nodig op basis van al die nieuwe archiefvondsten. Hoe dan ook, Oelen had kort na de publicatie al spijt van zijn boekje, want hij zag hoeveel hij had laten liggen, dat gemakkelijk had kunnen worden opgenomen, als hij gewoon een paar keer naar het gemeentearchief was geweest. Oelen was tevens verdienstelijk bezig met het maken van modellen van schepen en werven. Daarmee heeft hij tot op heden iets neergezet, dat in Hoogeveen zijn gelijke niet heeft gevonden.

Voor mij kwam eerst nog een andere uitdaging. Burgemeester Urlings ging in gesprek met mij en Lammert Huizing, en de vraag kwam op me af om nieuw onderzoek te starten naar het ontstaan van Hoogeveen. Daarmee was ik weer jaren zoet, ook al haakte de gemeente tussentijds af. Niet iedereen in Hoogeveen was blij met onderzoek dat de fantasieën niet bevestigde, en vroeg om nieuwe beeldvorming. De gemeente volgde in menig opzicht de meningen en de groepen met draagvlakken, zonder zich af te vragen of daarmee de eigen geschiedenis geen geweld werd aangedaan. Geschiedenis is nu eenmaal geen democratie. Als 1000 mensen iets 'vinden', maar het niet hard kunnen maken op basis van onderzoek, zijn ze dwalende, maar wel interessant voor de politiek. Al dit soort zaken vroegen extra energie. Maar tegelijkertijd bracht de ontstaansgeschiedenis van Hoogeveen me weer dicht bij waar een voorliefde lag: de scheepvaart.

Tijdens het afronden van het voornoemde onderzoek, werden de eerste teksten geschreven van het nieuwe schippersboek. Het boek dat er al veel eerder had moeten komen. Gelukkig is dat niet gebeurd. Nu kon het rijpen, konden keer op keer nieuw gevonden of nieuw gepubliceerde bronnen worden geïntegreerd in het totaal. Een deel van het onderzoek naar Hoogeveens ontstaan kon gewoon worden aangepast en opgenomen in het nieuwe boek. Tussentijds had ook internet zijn positie bewezen. De geschiedenis van Hoogeveen leert dat er behoorlijk wat censuur is geweest simpel omdat mensen het politieke draagvlak nodig hadden om feiten naar buiten te kunnen brengen. Dat was steeds de weg om een duur boek te kunnen publiceren.

Zelfs iemand als dr. Jacob Wattel gaf enigszins beschaamd toe dat het boek 'Van Echtens Morgenland' verschenen was om een doel te ondersteunen, het zoveeljarig bestaan van Hoogeveen, waarvan hij al voor het verschijnen van het boek wist dat het hele verhaal niet klopte, maar meedoen was de enige weg om een mooi boek te kunnen publiceren. Dat is nu niet meer nodig. Vandaar dan ook dat ervoor is gekozen om te komen met een digitaal schippersboek. Het biedt onafhankelijkheid en weinig kosten. Tegelijkertijd blijf je als schrijver gebonden aan basiseisen. Veel tijd steken in veel studie van veel bronnen, en jezelf durven te corrigeren als je het bij het verkeerde eind hebt. Contacten zoeken met andere historici, om jezelf te scherpen, of om ondersteund te worden. Zo is in de serie hoofdstukken ook tekst van die derden opgenomen. Hoe dan ook, het boek is er. Ik hoop dat u er net zoveel plezier aan hebt, als ik heb gehad, en nog heb, als ik het weer doorblader.

Albert Metselaar, Hoogeveen, 2018