

OVERWINTEREN BIJ FAMILIE

DE VLOOT TERUG OP DE THUISBASIS

©Albert Metselaar, 2021 albertmetselaar@home.nl

Toen er nog volop ouderen waren die de Hoogeveense schipperij hadden meege-
maakt, gingen heel wat verhalen steevast over de grote vloot, zoals deze in de win-
ter in Hoogeveen lag. Hoe groot, daarover hoorde men van alles. Serieuze schat-
tingen en fantasie waren moeilijk te onderscheiden. Het had grote indruk gemaakt,
dat stond voorop. Er is met enig onderzoek zelfs aan te wijzen wanneer dit begon-
nen is, de grote overwinterende vloot. We lezen het volgende in de Groninger Cou-
rant van 4 januari 1853:

*"Hoogeveen, 30 december. Na een nauwkeurige telling is gebleken, dat thans hier
ter plaatse niet minder dan tweehonderdvierenvijftig vaartuigen overwinteren, waar-
onder nagenoeg honderd van 50 tot 80 tonnenlast. Bijna allen behoren aan of wor-
den bevaren door schippers hier woonachtig, maar die, door de bekrompenheid der
vroegere vaart, anders genoodzaakt waren hunne schepen aan de Dedemsvaart of
de Smilde op te leggen".*

***Winter in Hoogeveen, in het begin van de 20^e eeuw. De vaart, de huidige
Hoofdstraat, is dicht gevrozen. Er staan kinderen op het ijs. Een Hoogeveense
praam en wat andere vaartuigen liggen vast, min of meer onttakeld, zodat er
zo min mogelijk kapot kan gaan. Het is het einde van een lange rij van
schepen, reikend tot het Kruis, en dan weer alle andere zijden op. De foto is
gemaakt waar we nu De Tamboer vinden.***



De correspondent is blijkbaar vol verbazing langs het Schut, het Alteveerse Opgaande, het Haagje en de huidige Hoofdstraat gelopen, tellend en tellend. Als we zijn tekst analyseren zegt hij dat door de verbetering (verbreding en verdieping) van de Hoogeveense Vaart in 1852 er pakweg 100 schepen meer in het dorp zijn gaan overwinteren van 1852 op 1853, wat het totaal op 254 heeft gebracht. Daarvoor waren het er blijkbaar zo rond de 155. Dat ging dan om de kleinere pramen, omdat de grotere toen nog elders (Dedemsvaart, Smilde) overwinterden. Ze konden niet naar Hoogeveen varen. Die 100 extra pramen waren de toenmalige grote pramen.

Overigens zeggen de cijfers niets van het totaal aantal schepen en schippers in Hoogeveen. Een deel lag niet in de overvolle kom te overwinteren, maar verderop aan een opgaande of in een wijk. Het jaarverslag van de gemeente Hoogeveen over 1851 vermeldt in totaal 152 overdekte en 305 onoverdekte pramen en 90 brandschuiten. Dat was nog net onder de situatie van de oude, verouderde, Hoogeveense Vaart. In 1853, onder de nieuwe vaart, waren er volgens het gemeentelijke jaarverslag geregistreerd: 148 overdekte pramen met een inhoudsgrootte van samen 8577 ton, 283 onoverdekte schepen met een inhoud van samen 8029 ton, en 78 brandschuiten met een gezamenlijke inhoud van 458 ½ ton. Even doorrekenen: We komen op $152 + 305 = 457$ pramen in 1851, tegen $148 + 283 = 431$ pramen in 1853. Dat is zelfs een kleine afname van 1851 naar 1853 van 26 pramen. De afname is bij de overdekte pramen het kleinst, het ging over maar 4 pramen, en het duidelijkst bij de onoverdekte pramen: 22. Dat er minder onoverdekte pramen kwamen, dat is niet opmerkelijk. De onoverdekte kleine pramen hadden hun beste tijd gehad, toen er grotere door de vaart konden. Maar gingen er misschien ook schippers met grotere pramen voor een andere domicilie kiezen? Of bleven ze wel domicilie houden in Hoogeveen, maar kwamen er niet in de winterperiode? Los daarvan: de onoverdekte pramen waren niet automatisch kleine marktpramen. Er was ook nog een categorie tussen die de tonnage van de marktpraam te boven ging, maar nog niet overdekt was.

Terug nu naar 1852, de winter dat er ineens zoveel pramen overwinterden in de kern van het dorp Hoogeveen. Het verslag van de gemeente over dat jaar geeft 140 overdekte schepen op van samen 7862 ton en 292 onoverdekte schepen van samen 8389 ton. Dat zet aan het nadenken. Als er in januari 1853 140 overdekte grotere pramen stonden ingeschreven in Hoogeveen, en er lagen die winter 100 pramen meer in Hoogeveen, dan moeten we constateren dat een bijna een derde van de grotere pramen niet naar Hoogeveen kwam om te overwinter, ondanks de verbetering van de vaart.

De cijfers van 1852 helpen ons ook om een en ander door te kunnen rekenen. De gemiddelde onoverdekte praam was 28,73 ton (tonnage gedeeld door aantal) en was daarmee groter dan de gewone twee dagwerks marktpraam. We zien dat de overdekte praam gemiddeld 56,16 ton mat. Maar we zien ook dat er in totaal 432 schepen in Hoogeveen geregistreerd stonden. Als er daarvan 254 in de kom van het dorp lagen te overwinteren, eind december 1852, volgens de krant van 4 januari 1853, dan weten we ook dat er 178 schepen NIET in de kom lagen maar in de velden, aan de opgaandes en de wijken, of ergens heel anders in het land, waar de

lading hen ook maar had gebracht. Het verhaal dat 'alle' schippers met de winter naar huis kwamen, is een mythe, die hiermee ontkracht is. Een flink aantal schippers probeerde thuis te zijn, maar velen waren er niet. 'Thuis' was vooral het schip zelf, en waar dat maar lag in de winter. Ook het aantal brandschuiten van 1852 is exact bekend: 84 stuks, samen 678 ton, gemiddeld 8,07 ton. Dat is een lage uitkomst, die aangeeft dat onder de term brandschuiten ook de kleinere schuiten werden begrepen, wat we misschien later als houten bokken of nog weer iets anders zouden kenmerken. Hoe dan ook, deze 84 brandschuiten waren de 'boerenwagens' van een streek waar trekpaarden met boerenwagens op wielen amper 'uit de voeten' konden. Deze brandschuiten vielen niet onder de vloot van turfschepen, gebruikt voor de afvoer van de turf. Je telt ook geen kruiwagens als je de huidige 'vloot' van vrachtwagens gaat tellen, en een boer met een brandschuit heette geen schipper.

Honderden schepen, lagen er te overwinteren in Hoogeveen. Was Hoogeveen met al die schepen de grootste binnenhaven van Nederland? Als binnenhaven maakte Hoogeveen indruk, dat zeker, maar Hoogeveen was zeker niet de grootste binnenhaven. Ten eerste moeten we constateren dat het woord 'haven' iets inhoudt, wat men in de 19^e eeuw niet als zodanig in Hoogeveen kende. Het staat letterlijk in de jaarverslagen van de gemeente Hoogeveen. De rijksoverheid vroeg om daarin te rapporteren over de havens, en het gemeentebestuur van Hoogeveen schreef vervolgens jaar op jaar "*zijn hier niet*". Ten tweede kunnen we de doelstelling om een schip te laten overwinteren en aanmeren voor de periode rond oud- en nieuwjaar ook niet typeren als een functie van een haven. Als we alleen zouden kijken naar het aantal aanwezige bewoonde schepen, tijdens de winterperiode, blijken er elders eveneens meer te zijn. Los van het feit dat het maar de vraag is of de in de volkstelling opgenomen schepen ook allemaal op de plaats van domicilie aanwezig waren.

Hoogeveen telde volgens de volkstelling van 1889 in totaal 386 bewoonde schepen en 18 tijdelijk aanwezige bewoonde schepen. De volkstelling werd gehouden op 31 december 1889, midden in de winter, toen de scheepvaart stil lag en Hoogeveen weer vol lag met alle pramen en gezinnen die de plaats voor de winter wisten te halen. Dit getal 386 is zo groot, dat het moet gaan om ALLE in Hoogeveen ingeschreven bewoonde schepen. We weten dus niet hoeveel er die winter werkelijk in Hoogeveen overwinterden, of hoeveel schippersgezinnen elders de stille wintertijd door probeerden te brengen. Maar laten we dit getal eens vast houden.

Niet alle havens van Nederland zijn onderzocht, en dat hoeft ook niet. Er kan er maar één de grootste zijn, en als er dan één groter is, ben jij het niet. Met de gegevens van de volkstelling van 1889 wordt snel duidelijk dat Groningen groter was. Groningen telde 416 bewoonde schepen en 244 tijdelijk aanwezige bewoonde schepen. Dat maakt samen op 31 december 1889 660 bewoonde schepen. Hoogeveen telde er toen in totaal 404. Daar kwamen natuurlijk ook nog de onbewoonde schepen bij, maar dat gold ook voor Groningen. Het doorbreekt in ieder geval de mythe dat Hoogeveen de grootste binnenhaven van Nederland was. Bij de volkstelling van 31 december 1930 was het aantal al flink geslonken. Onbewoonde kleine pramen voeren er niet meer. Aan bewoonde varende schepen werden er in de hele

gemeente Hoogeveen 219 geteld, waarvan 2 te Noord, en de rest viel officieel onder de kom. Hoogeveen had dus echt niet de grootste vloot van bewoonde schepen. Verder is het nog maar de vraag hoeveel van die bewoonde schepen werkelijk op 31 december 1889 in Hoogeveen lagen.

Op 8 januari 1759 namen de hoofdparticipanten van de Hollandse Compagnie het besluit dat pramen, schuiten en andere vaartuigen uitsluitend op de noordkant en de oostkant van de vaarten en opgaanden aangelegd mochten worden vastgelegd. Zo voorkwam je dat de vaart geblokkeerd werd. Deze regel was mogelijk al ouder, want ook daarvoor was de doorgang van vitaal

belang voor de afvoer van de turf. Omstandigheden maakten formaliseren nodig. De regel werd algemeen voor heel Hoogeveen.

OPLEGGEN

Overigens kwam in het taalgebruik van de schippers het woord 'haven' of 'overwinteren' niet voor, als het ging om het verblijf van kerst tot 2 februari of later. Men was gewoon om te spreken van 'opleggen'. Dat zien we ook terug in de regels die in de gemeente Hoogeveen daarvoor waren opgesteld. Verkeersregels en regels voor het aanleggen kennen we al vanaf 1759. Ieder jaar in december kwamen de aangepaste versies daarvan weer tevoorschijn, want een en ander moest ordelijk gebeuren, zonder anderen overlast te bezorgen. Eind 19^e eeuw werd het zo verwoord:

"De burgemeester van Hoogeveen herinnert de schippers en andere belanghebbenden dat het verboden is schepen te laten liggen aan de jaagpadzijde en in het midden der vaart, anders dan in de lengte (niet dwars of schuin) en op andere dan door of vanwege de burgemeester aangewezen plaatsen, waarbij gedurende de winter 1894-1895 bij het zogenaamde opleggen als regel zal worden gevolgd, dat nergens meer dan zes vaartuigen steven aan steven in de vaart zullen mogen

4.
Is goetgevonden en geresolveert, dat alle
schippers een ieder een gehouden sullen
zijn, hare pramen, schuiten of vaartuigen
van t^h Huis van t^h Calksen af tot aan de
6^{de} wijk bij de stal van zijn E^{de}l^{he}de, bestier
Graaf van Sijthum aan de Noordside, en voort
van daar tot aan de Krijnste Vin tot Holland
sche velt, bij Johannes Hartmans nieuwe
huis of Vashorst wijkten aan de oost of
Noordooft zijde, wijders van deselve Krijnste
oostwaarts, ten einde van het opgaande aan
de Noordkante, en in het zuiden opgaande
van het begin tot het einde der elve aan
de oostzijde, sullen moeten vastleggen en
sorge dragen, dat deselve niet los of varen
in't opgaande komen te leggen, sullen
van ieder vaartuig aan een verkeerde side
of aan een of beide siden los of drivende
bevonden worden te leggen, door den
schipper voor boete betaalt moeten worden
12. fl^{te}; en zal een dubbelde boete betaalt
moeten worden, van sodane vaartuig,
dat niet behoortlyk vast gemaekt of aan
de verkeerde zijde legt met opstaande
flange.

liggen, waarbij als uitgangspunt zal worden beschouwd de zogenaamde Zuiderse brug; terwijl aan weerszijden van elk zestal een ruimte van twintig meter zal moeten vrijblijven, alsmede de ruimte voor de wijken die op de kanalen uitmonden.
Hoogeveen 14 december 1894. De burgemeester voornoemd. J Pottinga Szn.”

HERINNERINGEN EN UITGEWERKTE DETAILS

Maar er lagen flink wat schepen in Hoogeveen, in de winters. Dat is zeker. Ze waren bewoond, of ze waren niet bewoond. Dan hoorden ze bij een schippersgezin aan de wal. Herinneringen helpen ons wel, maar vragen ook om toelichting. Het zijn vaak maar flarden, wat we zo horen over de overwinterende vloot. Harm Bruins Slot Pzn. heeft kort voor zijn dood (1982) voor Albert Doedens van het Museum Venendal op papier gezet wat hij kende van de overwinterende vloot van rond 1900. Albert Doedens gaf me het verslag. We lezen mee:

“Hoogeveen is één van de plaatsen, waar tijdens de laatste eeuwwisseling zeer veel schepen 's winters een ligplaats vonden. Tussen Sinterklaas en Kerstmis kwamen ze binnen. Het waren er plm. vierhonderd, in grootte variërend van 80 tot 120 ton (1 ton = 1000 kg). Dat waren schepen (grote pramen), die de turf verder dan Zwartsluis vervoerden. Er waren ook nog kleinere pramen van ongeveer 30 ton, die niet verder kwamen dan in de omgeving van Zwartsluis. De schepen werden schoongemaakt van buiten en van binnen, zelfs tot achter de bewegering (dat is de ruimte tussen de buitenhuid en de betimmering van binnen, een ruimte van ca. 10 cm) om rot en schimmel en het groeien van heide en paddestoelen tegen te gaan. Je kon daar bijkomen door middel van uitneembare schotjes, waar je hand en arm door kon steken. Het achterste gedeelte van het laadruim werd afgeschoten en in orde gemaakt als een soort bijkeuken voor moeder de vrouw, waar 's winters ook werd gekookt. De ingang naar het achteronder lag dan ook in het ruim. Woningen boven dek bestonden nog niet.

Het schip werd onttakeld en alles werd in het laadruim opgeslagen. Het vooronder, waar de knecht sliep en waar een alles doordringende teerlucht hing, werd ook leeggemaakt, want dat was tevens de bergplaats voor materialen, die niet dagelijks aan dek nodig waren, zoals kluivok, breedzeil, takelwerk, teerkwasten, reserve-touwwerk enz. Dat alles ging ook in het laadruim, benevens de meertouwen (land-vasten) en het schip werd vastgelegd met de kettingen, waarmee tijdens de vaart de deklust turf was vastgesjord. Er werd een varken geslacht en men was gereed voor de winter.

Daar lagen ze dan: de Eben Haezer, Linxenda, Mementomorie, de Nieuwe Zorg, Ouderzorg en Altijd Zorg, de Hoop, Hoop op Behoud, Hoop en Vertrouwen, de Goede Verwachting, op Hoop van Zegen, de Zwerver, Cosmopoliet, de Noord-, Morgen-, Avondster, de Orion, de zoveel Gebroeders of Gezusters, en de Vrouw of Vrouwe Zus of Zo.

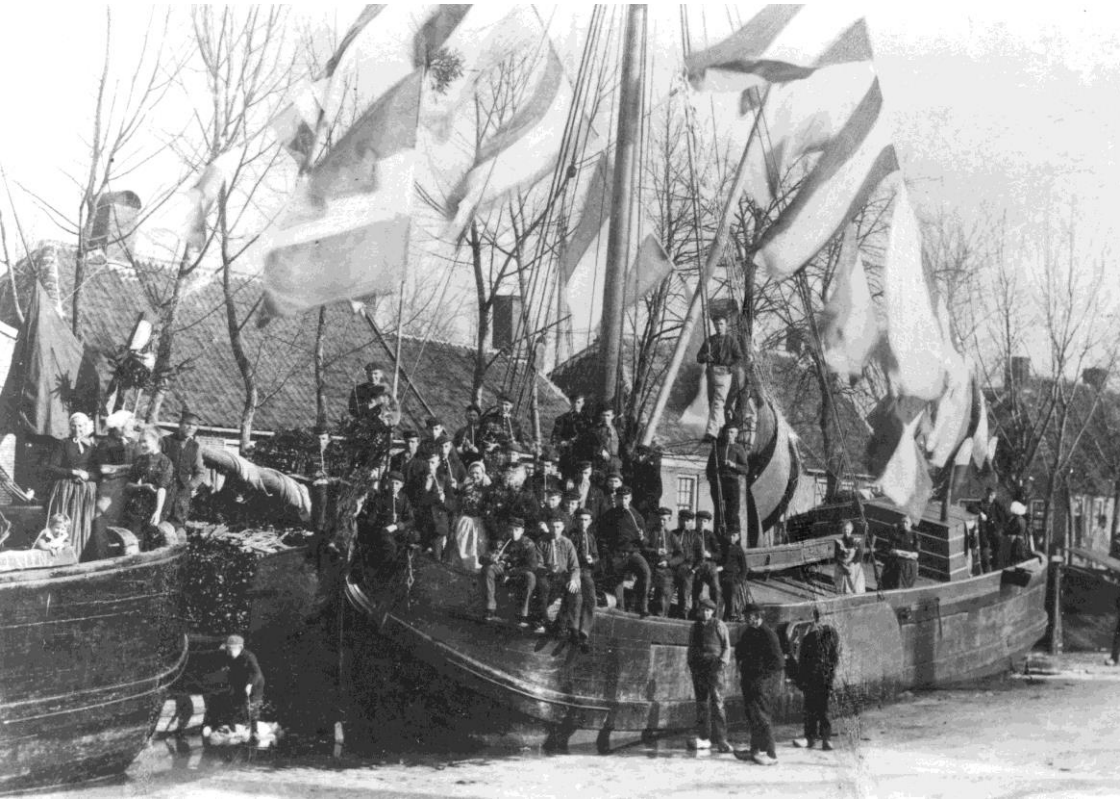
Kerstdagmorgen naar de kerk. De dominee maakt bekend, dat na Nieuwjaar de catechisatie (de leere) voor de schipperskinderen begint, drie keer in de week, op

maandag, woensdag en vrijdag, 's morgens van 10 tot 11. In het gebed heeft de dominee God gedankt, dat de schippers weer veilig zijn thuis gevaren.

De dinsdag na Nieuwjaar was er knechtenverhuur bij oome Luuks en tante Marchie (café Brunsting). Het loon bedroeg voor een volslagen knecht ongeveer f 250,- per jaar plus kost en slapen in het vooronder, maar ze moesten wel zelf voor kooigoed zorgen. De grootste schepen hadden vaak ook nog een tweede man (het onderknechie), een jongen van twaalf of dertien jaar.

Het jaar liep van Vrouwendag (2 februari) tot Kerstmis. De derde vrijdag in januari was er een jaarvergadering van de twee scheepsverzekeringen en de overige tijden werden besteed aan familiebezoeken en als de gelegenheid er was aan schaatsenrijden. De jongelui waren erg gesteld op die familiebezoeken, want dan werd er door meisjes opgepast (dat noemde men een lös huusien) en kwamen de jongens er op af om te zien of er wat bij was, dat hen paste.

Nu waren er schipperszons die als knecht voeren en schippersknechten van hun vak. De eersten hadden voorrang bij de meisjes en het overschot was voor de laatsten. Wanneer er jongens over waren, werd er door hen in de bijkeuken gezocht of er iets te bikken viel. Het was de gewoonte dat er 's zondags soep gegeten werd, maar het is dikwijls gebeurd, als men op zaterdag op visite was geweest, dat dan op zondag de soeppot leeg bleek te zijn. Een andere verpozing was er 's winters, wanneer een schipper trouwde. Dan werd door schipperszons en knechten een



rondgang gemaakt bij de neringdoenden om vlaggen te verzamelen, teneinde daarmee het schip van de bruidegom te versieren. Dat gebeurde van boven tot onder. De dag na de bruiloft werden de vlaggen weer teruggebracht, waarbij het nog wel eens uit de hand liep vanwege de dorst en het gebruikte middel om dat te verhelpen. Wanneer iemand ging trouwen maar geen bruiloft wilde geven, werd er 's nachts een leeg watervat ondersteboven op zijn mast gezet als teken dat er niets was te halen bij die kale jakhals. Dan wordt het 2 februari. De knechten komen weer aan boord en de schepen worden weer opgetuigd. In het vooronder wordt ingepakt door de nieuwe knecht, zodat hij bij nacht en ontij weet, waar de spullen als men ze nodig heeft zich bevinden, want licht is voorin taboe en zaklantaarns bestaan nog niet.” Tot zover Harm Bruins Slot.

Schaatsen, gewoon voor je plezier of als wedstrijd. Het kon allemaal, zolang de schepen stil lagen, want dan werd het ijs niet meer kapot gevaren en kon het voldoende aangroeien. Wie herinnert zich nog de hardrijderij om de grote prijs van Hollandscheveld van 1887? Niemand natuurlijk. Het is één van de vele vergeten wedstrijden waarover we lezen in de oude kranten. Op 14 januari 1887 gingen ze keihard over het ijs, in paren. Zo ging dat toen nog. Jan Schonewille en Margje van der Sleen wonnen de eerste prijs van 15 gulden, gevolgd door Arend Schonewille en Geertruida Schonewille, 8 gulden, en Geert Boertien met Lammigje Booij, 3 gulden. Een gulden was een daghuur van een arbeider. Deze schaatsparen hoefden geen echtparen te zijn of te worden, dat leert ons al snel als we ze opzoeken in de huwelijksregisters van Hoogeveen. Het schaatsen was een onderdeel van de zoektocht naar je levenspartner, en tja, dan is de eerste gezamenlijke schaatspartij zeker niet altijd raak. Arend Smit trouwde uiteindelijk in 1918 met Jantje Tigelaar, maar vertelde ooit dat hij zo graag wilde schaatsen met Hilligje Giethoorn. Ja, dat wilden er wel meer, maar niet veel kregen de kans, en toen Albert Metselaar haar vroeg, toen wilde ze ineens alleen nog maar met hem schaatsen. Dat werden mijn oma en opa. Samen zwieren over het ijs. En samen hardrijden.

Na de hardrijderij van 1887 was het groot feest in de café's van Martinus Botter en Warner ten Oever, beide aan het Hoekje te Hollandscheveld. De beide herbergiers hadden samen Gregorius uitgenodigd, het in juli 1884 opgerichte muziekkorps van de werkliedenvereniging van Hoogeveen. Het corps verdeelde zich over beide café's, zodat er op twee plaatsen concerten gegeven konden worden. Beide herbergen waren druk bezocht. Menig dansje werd er uitgevoerd. Dat maakt nieuwsgierig. Wat speelde dat corps in die dagen? Wat, of, hoe danste men? Wie kreeg verkering met wie en wat gebeurde er nog meer allemaal? In ieder geval was het feest op gang tot in de nacht. De orde werd nergens verstoord, lezen we in een verslagje. Volgende winter weer zo'n mooi feest. Er zouden er nog heel wat volgen.

Een grote praam, helemaal opgetuigd voor een schippersbruiloft. De praam overwinterde in een ijzig Haagje. De vlaggen werden geleend van de caféhouders in de buurt, die op hun beurt weer baat hadden bij goeie relaties met de schippers, vanwege het inhuren van de knechten of het leveren van de drank bij de feestelijkheden. De heren schippers en knechten roken een flinke pijp. Het schenken van een versierde bruiloftspijp was deel van de traditie.



Een schare kinderen en jongeren op het ijs, en volwassenen op de wal. Ze staan bij het Schippershuus, Tussen de bruggen bij het Kruis werden geen schepen aangelegd, daar had je mooi de ruimte. Verder was er naast de schepen nog ruimte zat om een flink eind weg te schaatsen.

3x in de week catechisatie, dat lijkt veel, maar dan kon je als schipperskind in de maand januari en begin februari bijna net zo vaak 'de leere' volgen als andere kinderen in een heel winterseizoen. De families bezochten de kerken van hun jeugd. De kerken in het centrum van Hoogeveen zaten overvol. Wie in de kerk een bank had gehuurd, had op zijn eigen tijd zijn eigen zitplek. 'Vreemdelingen', vooral schippers met tijdelijk verblijf in Hoogeveen, vonden het moeilijk om een plaats te krijgen, als ze hier een paar zondagen vertoefden. Vooral in de Grote Kerk. In andere kerken werd een vreemdeling zo spoedig mogelijk een zitplaats aangewezen.

De Grote Kerk met haar 1600 zitplaatsen zat zo vol, dat de mensen geduldig moesten afwachten of er nog ergens een plekje leeg bleef, op de verhuurde banken. Dat werd vooral voor de vrouwen een zeer onaangename zaak. Er was bij alle diensten voorzang. De kerkenraad wilde graag dat de gemeente kon worden meegedeeld, dat direct na de voorzang alle niet bezette plaatsen vrij zouden zijn. Maar dat kon niet, want er waren ook 50 zitplaatsen gereserveerd voor de hoofdparticipanten van de Compagnie van 5000 Morgen, terwijl deze plekken vrijwel altijd voor minstens de helft onbezet bleven. Het bestuur van de Hervormde Grote Kerk verwachtte dat het kerkbezoek zelfs nog toe zou nemen, als de vreemdeling sneller door de koster een plaats gewezen zou kunnen worden. We lezen het in een brief van de scriba van de Grote kerk aan de kerkvoogden, van 13 september 1924, aanwezig in het archief van de Hervormde Gemeente. Overigens waren er nogal wat schippers die Gereformeerde Kerken, of na de Doleantie van 1887 'Dolerend', of bij Kruisgezinden, of bij Ledeboerianen. We kenden nogal wat gereformeerde kerkelijke stromingen in die dagen.

"De dinsdag na Nieuwjaar was er knechtenverhuur bij oome Luuks en tante Marchie (café Brunsting)", zo lazen we bij Harm Bruins Slot Pzn. Dit was wel na nieuwjaar, maar was niet altijd op die dag en zeker niet altijd alleen in dat café. "Besteding van Schippersknechts op maandag, 3 januari 1876, ten huize van de Wed.A.P.Stoter en A. ter Stege, kasteleins te Hoogeveen", lezen we in de Hoogeveensche Courant van zaterdag 1 januari 1876. Dat was niet eenmalig, dat was jaarlijks. Zo kennen we meer advertenties. Maar ook wel op maandag 26 januari 1880 en ook wel eind december, getuige een advertentie met dezelfde strekking voor woensdag 27 december 1871. Op diezelfde woensdag in 1871 was er ook besteding van schippersknechts bij Jan List Coelingh. In de krant van 21 december 1872 prees C. Omvlee aan: "Schippers! De besteding van Knechts zal plaats hebben op vrijdag, den 27 december e.k. in het logement van oudsher 'De Wilde-man' van C.Omvlee". In de Hoogeveensche Courant van 3 januari 1885 lezen we over verhuring van schippersknechten op maandag de 13^e daarop, bij A.A. ter Stege en L. Brunsting. Samen één advertentie, maar wel twee café's. In de Hoogeveensche Courant van 7 januari 1888 zien we boven elkaar een advertentie van 'Verhuring van Schippersknechts op maandag, de 9den januari", en dat was dan in

café Meiboom, met eronder dezelfde uitnodiging en mededeling voor de zaterdag 14 januari, gezamenlijk geplaats door de wed.A. ter Stege en L.Brunsting met de toevoeging *“Nieuwe Schippershuis”*. De zelfde krant, maar dan de editie van 22 juli 1882, meldde de verbouwing van het pand dat we nu kennen als het ‘Schippershuus’, en noemde het al in 1882: *‘het van ouds bekende Schippershuis’*. We zagen hier meerdere data en café’s genoemd worden, en meerdere panden met als aanduiding ‘Schippershuis’. Er was dan ook niet één plek waar de schippers hun knechten inhuurden, en waar ze ook vracht aannamen, maar er waren er meerdere. ‘Schippershuus’ was niet bedoeld als eigennaam, maar was een soortnaam, net als café en herberg. In een Schippershuus deed je zaken met schippers. Allemaal rond het Kruis. Dat weer wel. Niet zo gek natuurlijk, want daar legden de beurtschepen ook aan. Oftewel, de meest voor de hand liggende plek om zaken met schippers te doen. In een schippershuis nam je ook je personeel aan.

“Wanneer iemand ging trouwen maar geen bruiloft wilde geven, werd er ’s nachts een leeg watervat ondersteboven op zijn mast gezet als teken dat er niets was te halen bij die kale jakhals.” Het lijkt zinvol om hier toch even bij stil te staan. Uit de jaarverslagen van de gemeente Hoogeveen vernemen we dat de schipperij perioden kende van floreren en neergang. Een jong stel had sowieso al kosten. Dat er dan niet altijd gekozen werd voor een grote bruiloft, dat had niks te maken met ‘kale jakhalsen’, temeer daar in deze periode het houden van een grote bruiloft ook nog niet algemeen was. We moeten ons afvragen wie de kale jakhalsen waren, de pas getrouwde schippers die geen groot feest wilden vieren of de klaplopers die gratis wilden eten en drinken, ten koste van het jonge stel.

Herinneringen, zoals die van Harm Bruins Slot Pzn., zijn prachtige in- en aanvullingen op bronnen, maar worden daar soms ook door weerlegd. Harm liet in zijn verhaal na de winter alle schippers naar Oost-Drenthe vertrekken, om daar turf te laden. De realiteit rond 1900 was al anders geworden. De Nieuwe Veendammer Courant van 8 februari 1902 schreef:

“Hoogeveen, 5 februari. Onze schippers beginnen reeds aanstalten tot vertrek te maken. De oudere knechts en de Jantjes zijn weer aan boord, een en ander wordt nog eens nagezien en met een dag gaan ze, niet bijzonder tevreden over de kwakkelwinter, via Meppel Holland weer tegemoet. Velen kunnen dit doen, omdat hun schepen aan de Schutstreek en elders in de plaats overwinterd hebben, met de last er in. Anderen worden in de gemeente zelf – hetgeen vroeger niet kon – bevracht door de strooiefabrieken. Hier en daar, vooral echter in het nieuwe Griendtsveenkanaal, liggen verscheidene met pakken beladen, terwijl wij gisteren zagen, dat in de kolk bij de fabriek men druk bezig is nog andere, waaronder grote ijzeren, te vullen. De rest – vergelijking tot andere jaren klein – zal eerst nog moeten laden in de Zwindersche-, Nieuw-Amsterdamse of andere venen. De vloot zal daar, door bovengenoemde omstandigheden dit voorjaar bij lange na niet zo groot zijn als vorige jaren.”

Baldadigheid volop, met al dat feestende volk. In augustus 1852 behandelde het Provinciaal Gerechtshof te Assen de zaak van de beide schippersknechten J.H.

Koster en Jansen Bloemberg, wonende in het Hollandscheveld. ze werden ervan beschuldigd in de avond van de 26^e januari 1852 ten huize van H.E.Doldersum een poging tot ontvreemding van een aantal worsten te hebben gedaan. Tijdens de behandeling van de zaak bleek dat het minder een poging was vanuit de zucht tot zelfverrijking, dan wel baldadigheid. De geëiste straf van 8 maanden gevangenis werd dan ook niet meer dan een veroordeling van een maand gevangenisstraf per persoon. Zo af en toe kwam het tot vecht- en steekpartijen, waarbij men uiteindelijk eveneens een bezoek aan een rechter moest brengen. Of het liep goed af, terwijl het een massale vechtpartij was. Van oudejaarsavond op nieuwjaarsdag van 1889 op 1890 waren er een zestigtal vechtende kerels lekker aan de gang, op het Schut, en we lezen in de diverse kranten nergens over ernstige verwondingen. Het kon anders aflopen..... Daarvoor kunnen we terecht in bijvoorbeeld de studie over de dood van Roelof Mannak.

Provinciale Drentsche en Asser Courant, 18 maart 1881. We zien dat niet alleen de winter tot stilliggen noopte. De verbeterde Hoogeveense Vaart bleek niet te voldoen.

Te weinig water, zandbanken op zijn tijd, het zorgde voor een risico, waardoor schippers uitweken naar andere veengebieden. In 1881 lagen een 100-tal schippers stil vanwege een zandbank, na een lange en daardoor voor hen dure winter.

Foto's hierna: Genieten van de ijsplaatjes. Boven het Haagje, onder Hoofdstraat Noord.

INGEZONDEN.

Mijnheer de redacteur!

Er liggen hier sedert ongeveer eene week omstreeks honderd geladen vaartuigen, die niet verder kunnen, omdat er bij Echten eene zandbank in het kanaal is gespoeld.

Men begrijpt, hoe schadelijk dit voor de schippers in de eerste plaats is, die na den langdurigen winter gaarne weder wat verdienen willen en nu moeten stil liggen. Maar het is ook nadeelig voor de verveeners, die nu zooveel te langer moeten wachten, dat deze honderd schippers terug zijn, terwijl zij snakken naar geld, vooral daar weldra het turfgraven weder begint en de verveeners dan een goed gevulden buidel moeten hebben.

Wij zouden gaarne willen weten, of het waar is, wat gezegd wordt:

1^o. dat het bestuur der Kanaal-Maatschappij bij eenige voorzorg dat onheil had kunnen voorkomen; en

2^o. dat, zoo men met behoorlijken spoed en met een behoorlijk getal arbeiders gewerkt had, de ondiepte reeds lang had kunnen verwijderd zijn.

Wie kan ten dezen inlichting geven, ten einde voor het vervolg zoodanige groote schade te voorkomen, of het onheil spoediger geholpen te zien.

Hoogeveen, 17 Maart.

X.

Wij ontvangen nog een artikel over dezelfde zaak, waarin de bewering gevoerd wordt dat het bestuur der Maatschappij, die afvaartsgeld heft, de schippers liggeld moet geven, daar, zooals daarin gezegd wordt, het bestuur niet de noodige voorzorg en activiteit aan den dag gelegd zou hebben.

RED.

Hoogeveen. Kruis



Het aantal schepen is ook via de volkstellingen te nuanceren. Er is namelijk een groot verschil tussen de hoeveelheid in Hoogeveen ingeschreven schepen en het aantal aanwezige schepen, als we kijken naar de periode dat men 'ergens' overwinterde. Bij dit 'ergens' zijn aanhalingstekens gezet, omdat we daardoor tevens duidelijk krijgen dat dit 'ergens' niet alleen in Hoogeveen was. De volkstellingen werden gehouden in de periode dat de schepen stil lagen. Volgens de volkstelling van 31 december 1879 bestond de aan boord groep mensen, ingeschreven in Hoogeveen, uit 325 schepen c.q. huishoudens op schepen. Op 31 december waren de volgende schepen aanwezig in Hoogeveen, horend bij de ambulante vloot:

AANWEZIGE SCHEPEN 31-12-1879

Streek	Schepen	M	V
Oostzijde De Huizen	7	15	12
Zuidzijde Haagje	2	5	1
Westzijde Sloot	1	4	1
Zuidzijde Schut	14	26	26
Zuidzijde Noord	1	2	3
Noordsche Schut	2	5	2
Hollandscheveld	2	3	3
Tijdelijk, div. plaatsen	0	0	0
Totaal aanwezig	29	55	48

(Bron: www.volkstellingen.nl)

Bij deze 'aanwezige schepen', totaal 29 stuks, ging het over zowel schepen met de plaats Hoogeveen als domicilie, als schepen van elders. Het was namelijk maar net waar men overwinterde. Wat kwam het beste uit in verband met het lossen of de te verwachten nieuwe lading, begin van het jaar erop? Deze cijfers passen in ieder geval niet bij een algemeen beeld van schippers die met de kerst naar Hoogeveen kwamen om daar te overwinteren. Van de op schepen wonende bevolking waren 621 mannen en 622 vrouwen tijdelijk afwezig. Dat waren samen 1243 personen. Ze woonden op 296 schepen. Het gaat hier om een te laag cijfer. Omdat er ook schippers van elders in Hoogeveen overwinterden, was het feitelijke aantal **niet** in Hoogeveen aanwezige Hoogeveense schippers zelfs nog wat hoger, net als de aantallen mannen en vrouwen. Van de ambulante vloot, ingeschreven in Hoogeveen, was rond de jaarwisseling van 1879-1880 hooguit 9% aanwezig in Hoogeveen. Meer dan 90% verbleef elders. Hiermee is een zoveelste mythe door feiten tegengesproken. De schippers hadden echt niet de gewoonte om met de kerst 'thuis' te willen zijn. Wat 'thuis' dan ook maar was, het schip was hun 'thuis', Hoogeveen was echter voor velen nog de plaats waar familie woonde. Hoe zat het met andere jaren?

In herinneringen en volgens de kranten lag Hoogeveen in die stille periode vol met schepen. Dat klopt maar gedeeltelijk. Het ging in ieder geval niet over de ambulante schipperij van rond 1 januari 1890. Hoe zat het met andere jaren? We kennen een opgave van tien jaar later

AANWEZIGE SCHEPEN 31-12-1889

Streek	Schepen	M	V
De Huizen	17	40	40
Haagje	17	34	30
Westzijde Sloot	1	1	0
Oostzijde Sloot	8	30	18
Schut	34	73	61
Noord en Achterom	11	25	27
Krakeel	22	38	36
Hollandscheveld	8	17	15
Tijdelijk, div. plaatsen	18	?	?
Totaal aanwezig	136	>258	>227

(Bron: www.volkstellingen.nl)

Van de op schepen wonende bevolking waren 631 mannen en 570 vrouwen tijdelijk afwezig. Ze woonden op 268 schepen. Er waren rond 1 januari 1890 136 schepen c.q. huishoudens aanwezig. Dat is flink wat meer dan 10 jaar daarvoor. Het is echter nog steeds een minderheid van de hele ambulante vloot, 33% van het totaal van 404 huishoudens c.q. schepen van de hele ambulante vloot. In 1909 is de ambulante vloot langzaam aan het afnemen. Ze bestaat dan nog uit 298 schepen/huishoudens, volgens de volkstelling van 31 december 1908. Hoeveel er dat jaar in Hoogeveen zelf overwinterden, is niet na te gaan. Helaas is in de registraties voor de jaren heen andersoortige systematiek gebruikt. In die 298 schepen woonden 807 mannen en 685 vrouwen. Wel waren er bij de telling 6 schepen tijdelijk aanwezig. Schepen met een andere domicilie dan Hoogeveen, die in Hoogeveen overwinterden. Dit beeld ontkracht opnieuw de mythe, de schippers bleven nog steeds grotendeels elders overwinteren, en bekrachtigd een deel van de mythe ook: er waren jaren dat er flink wat schepen aanwezig waren. We telden er op 31 december 1889 zelfs 130.

En was men daar blij mee? Nee. De Hoogeveense gemeenschap wilde de schepen niet langer in de kom. Dit leidde tot een schippersprotest in dichtvorm, gepubliceerd in de Hoogeveensche Courant van 6 januari 1900. We geven het gedicht in zijn geheel weer, waarbij we hier en daar voor de leesbaarheid een witregel invoegen. De krant had de tekst eerst laten liggen, omdat deze anoniem was, maar kwam er op terug en publiceerde alsnog. Blijkbaar waren er schippers geweest die hun beklag al hadden gedaan, en had de redactie daardoor ook een naam bij de tekst. We lezen:

Aan de burgerij van Hoogeveen!

*Een kwaad, op heel de aard verspreid,
Is zeker ontevredenheid.
Dit geldt zeer zeker, naar ik meen,*

Ook vele Burgers t'Hoogeveen.
Dit schrijven is geen leugentaal.
Wij noemen U nu allemaal
Geen luttel iets, door ons geweerd,
Maar 'n feit, dat d'ondervinding leert.
De waarheid prijkt toch bovenal.
's In 't geen hier verder volgen zal.
En daarom gaan wij met fatsoen,
Van ons gezegde uiting doen.

Als 't najaars open water blijft,
De vorst het water niet verstijft,
Dan komen vele schippers saam.
In 't Hoogeveen met tjalk of praam.
En tegen Kerstmis dan vooral,
Brengt ieder dan zijn schip op stal.
Zo wordt dit nog van ouds genoemd.
En op veel plaatsen hoog geroemd.
Dat geeft van zelf getuigenis,
Dat dit volstrekt geen wonder is.

Want 't heet voordelig en met recht,
Als 't Hoogeveen vol schippers legt.
Een groot getal der burgers dan,
Die hebben daar ook voordeel van.
Want, is de voorraad wer gedaald,
Dan wordt er weer wat nieuws gehaald.
De bakkers en de kruidenier,
Die zien dat zeker met plezier.
Ook voor de Boer in zijn bedrijf,
Of hij die kleed'ren maakt aan 't lijf.
Die schoenen maakt naar maat en stand,
Hij wrijft zich blijde in de hand,
Als hij de ouden repareert;
Of die het koperwerk soldeert;
Voorts, die in ellewaren doet,
Of die de zeilen maken moet.
Die 't ijzer op 't aambeeld slaat,
Of die het schilderwerk verstaat.

*De slager zou ik haast vergeten,
Ja, hij vooral, die wil 't wel weten.
Men kan 't wel zien op zijn gezicht,
Als 't Hoogeveen vol schepen ligt.*

*Deez allen in hun werk niet traag,
Zij zien de schepen O! zo graag!
Want, al wat zo geleverd is,
't is meestal boter bij de vis.
Maar, nu dit blad eens omgekeerd,
En dan genoemd, wat ons toch deert,
Dan is in menig huisgezin,
Zo iets nog lang niet naar de zin.
Want dan is dit niet naar hun kleur.
Een schip ligt bij ons voor de deur.
Veel burgers hebben dan nog spijt,
En tonen ontevredenheid.*

*En zo de schippers komen kunt,
Wordt kwalijk hun een plek gegund.
Ja! Som'gen gaan dit zo te keer.
Dan leggen zij een bok er neer.
Zij willen wel het schippersgeld,
Maar gunnen ons een plaats in 't veld.
De burgers, hebben wij gehoord,
Die zijn nu daardoor niet gestoord.
Nu kunnen zij in huis voor 't raam,
De schaatsenrijders wel zien gaan.
De winter trad vroegtijdig in,
Nu hebben burgers dan hun zin.
Geen schepen liggen voor 't gezicht,
Hiervan zijn wij al onderricht;*

*Of is het thans in deze tijd,
Nu ook weer ontevredenheid?
Ons dunkt wij hebben dit niet mis
Want, dit is zeker en gewis:
Is het vol schippers t'Hoogeveen,
Dat is toch goed voor iedereen.*

*'t Mag dan wat lastig wezen! Maar
Het is toch ongetwijfeld waar,
't Is toch voor 't algemeen niet slecht,
Als 't Hoogeveen vol schippers legt.
Neem dit ter harte, Burgerij!
En leg 't niet ongezien op zij,
Wij vragen dit voor groot en klein,
Gun ons een plaats, als wij er zijn.*

Enige Schippers.

Overigens is het begrijpelijk dat de redactie van de Hoogeveensche Courant enige aarzeling had. Want wat blijkt? Ook bij boekhandel Pet c.q. de krant lag een 'bok' voor de deur, zodat er geen praam of tjalk kon afmeren! De foto is uit dezelfde periode als het gedicht en laat niets te raden over! Wat we zien is een brandschuit, een houten platbodem, vergelijkbaar met de oorspronkelijke pramen. Zoals de dichter opmerkte: je hield zicht op de schaatssers.



SCHAATSEN

Viel er goed te schaatsen, op dat ijs? Jazeker, zolang de schepen maar bleven liggen. Kortom, in de stille tijd van net voor kerst tot 2 februari. Daarna werd het ijs zo snel mogelijk weer kapot gemaakt, als dat kon, want de scheepvaart moest door de hoofdkanalen. Wel opletten bij al die brugjes en bruggen. Hoogeveensche Courant van 23 december 1899:

“Gistermiddag is de dochter van de weduwe Wemmenhove, wonende boven het Noordsche Schut, tegen het vonder voor het huis van de heer Hemmes gereden, met zulk een vaart, dat de wond aan haar hoofd door Dr.Smeman moest worden dichtgenaaid en zij op een slede naar huis moest worden gebracht.”

Een mooie neutrale berichtgeving. De Provinciale Drentsche en Asser Courant van dezelfde datum ging er wat belerender op in: *“Hoogeveen, 22 december. Hoe gevaarlijk het is om met volle snelheid schaatsen te rijden over de kanalen, die, zoals in deze gemeente hier en daar overbrugd zijn, bleek wederom hedenmorgen, toen ene persoon niet voldoende bukkende met zijn hoofd pardoos tegen het brugje bij de huizen van de heeren Hemmes en Kolthoff aanreed. Hevig bloedende werd hij binnengedragen bij de in deze buurt wonende geneesheer H.Smeman – alwaar een verband werd aangelegd. Hoe herhaaldelijk ook gewaarschuwd, komen toch telken winter deze ongelukken weer voor.”*

De hij was dus een zij. Waar men aan voorbij ging: als je vanuit Hoogeveen gezien ‘boven’ het Noordsche Schut woont, dan heb je al een hele tocht achter de rug. Deze jonge vrouw zette een prestatie neer. Ja, één keer te weinig gebukt, maar.. deze doorzetster verdiende een medaille, geen reprimande. Helemaal buiten de vaarrou-te kon ook goed geschaatst worden. Toen het spoor was aangelegd werd er geschaatst langs de spoordijk. Daar had de Hoogeveense Vereniging voor Volksver-maken een baan aangelegd. Dan kon je onafhankelijk van de scheepvaart ook na 2 februari nog lekker doorschaatsen, als het vroer. Maandag 26 januari 1885, dat was zo’n geweldige feestdag. Vroeg in de morgen wapperden de vlaggen al van enkele gevels. Als het niet zo koud was geweest, hadden er vast meer mensen de ramen open gedaan of pannen gelicht, om vlaggen uit te steken. De sympathie voor het gebeuren was namelijk groot.

Schoonhardrijderij voor mannen, dat stond op het programma. Een commissie van bekende Hoogeveners en bestuurders van de Vereniging voor Volksvermaken had voor een goede baan gezorgd. Dat was het werk van J. Wessels Boer, M.Robaard Mzn., J.Rahder Jr., A.Bolk, W.R.ter Stege, G.Withaar, D.Woudstra en K.Visser Nzn. De versierde baan leverde een schone aanblik. Honderden zwierden en zwaaiden – rondjes draaien was de grootste kunst in die dagen – zodat zowel het publiek als de schaatsters zich goed vermaakten. Het publiek – wel 2000 mensen - kwam van heinde en verre. De 41 deelnemers kwamen zowel uit de gemeente Hoogeveen als uit Appelscha, Assen, Zuidwolde, Smilde en Sleen. De eerste prijs van f 40,- ging naar de 27-jarige Geert Boertien uit Hollandscheveld. De tweede van f 20,- was voor Jan Govers uit Hoogeveen en de derde van f 5 voor Harm Wiggers uit Smilde. Ferdinand Agterberg uit Meppel had dan wel niet gewonnen, maar kreeg toch een cadeau van de jury, omdat hij zo mooi kon schaatsen.