

KETELBINKIE



Een verhaal van een oud-Westergeester uit de na-oorlogse jaren

Joop Schotanus -Rhenen

Toekomstdromen

In de na-oorlogse jaren wisten we nog weinig van vakantie houden. We werden vaak aan het werk gezet in onze vierweekse vakantie. Zo ging ik in de zomer van 1946 als hulpje samen met heit mee op het schip van Johannes Sipma met als eindbestemming Hoogkerk, net aan onze kant van de stad Groningen. De bedoeling van deze tocht hoop ik verderop in het verhaal duidelijk te maken. Naast heel wat andere zaken had ik vooral ook belangstelling voor de kleine opduwer met de Kromhoutmotor. Zou ik later ooit nog in de machinerie terecht komen? Een heel begrijpelijke vraag zo in de fantasie-periode van mijn school – en beroepskeuze.

Van een Arnhemse evacu e bij pake en beppe in Driesum had ik aan het einde van de oorlog een boek gekregen met van alles en nog wat over machines in de scheepsbouw. Ik had daar al heel wat in zitten neuzen.

Manusje van alles

Natuurlijk was zo'n bootreis naar Stad en Ommeland een heerlijk uitje. Wel moest ik als ketelbinkie allerlei kleine huishoudelijke werkzaamheden verrichten, maar dat had ik er graag voor over. De zaak een beetje schoonhouden, aardappel schillen, worst braden voor op de boterham en daarop een beetje mosterd. Een lekkernij die ik thuis bij Lieuwkjes tiental niet gewend was. Het feit dat dit na meer dan zestig jaar nog terugkomt in mijn herinnering zegt al meer dan genoeg. Het is voor mij een lekkernij gebleven.

De opduwer

Toen wij vanaf de wisselplaats bij de Kalkh sbr ge richting Stroobos vertrokken was het mooi weer en dat is het de hele reis gebleven. Het opdrukkertje deed z'n uiterste best en het riet aan de walkant maakte diepe buigingen voor het driemanschap op het schip. Het geluid van het motortje was voor mij heel bekend vanwege de vele bietenschepen die in de herfst, dag en nacht, voorbij voeren aan ons huis aan de Trekwei. De opduwer was zo aangesnoerd aan het schip dat je gewoon aan het roer op het schip kon staan om het met enige stuurmanskunst in de vaargeul te houden.

De ski-plank

De scheepvaart heeft z'n eigen bekoring voor mij gekregen. Wel heeft het water z'n aantrekkingskracht behouden en werd zeilen een hobby.

Het schip van Johannes Sipma werd ook vaak voor recreatieve doeleinden gebruikt. Het jaarlijkse bootreisje van de baptisten zondagschool hoorde daar ook bij. Ook werden er voor liefhebbers vakantie weken met het schip gehouden en dan was men wat blij om tot de uitverkorenen te horen die mee mochten. Er werd van een luik van een schip een grote ski-plank gemaakt, die getrokken kon worden door de opduwer en die met de juiste snelheid en de juiste behendigheid je boven water kon houden. Ik mocht het op de Swemmer uitproberen. Zolang je op de juiste manier het "men-touw" bediende en je lichaamsgewicht op de juiste wijze wist te verdelen, bleef je staande. Maar, o wee, als dat niet zuiver werd aangevoeld, dan bleef er niets anders over dan "het ten onder gaan", zoals je dat bij het gewone waterski n ook wel ziet gebeuren. Toen ik met een beetje teveel aan overmoed mijn kunsten aan de mensen op de "Jan Boers Br ge" wilde vertonen is mij die smadelijke ondergang ook overkomen. In ieder geval had ik laten zien dat het werkte, zolang je het maar goed doet. Het skiluk kon meegenomen worden op de vakantie naar Eernewoude en heeft daar volop zijn diensten bewezen.

Het waterbeheer

Om de omgeving vanaf het water te verkennen heeft natuurlijk een bijzondere bekoring. Het was weer eens iets heel anders om de wereld op deze manier te verkennen. We voeren langs de grasdrogerij van de B nte H n en konden bij het passeren even genieten van de branderige lucht die daar bij hoorde. Dan bij de volgende brug lag de melkfabriek van Huisternoord.

Ook al weer met een bijzondere geur en weer heel anders dan gedroogd gras. Het was een onaangename zure lucht. Wat daar bij de melkfabriek geloosd werd, daar zou de milieubeweging in haar huidige vorm al lang en breed tussenbeide gekomen zijn. De dode vissen waren daarvan zo nu en dan voldoende bewijs. Maar bij eb werd het allemaal weer vlug weggezogen bij de Dokkumer Nieuwe Zijlen. Bij laag tij konden ook de molens weer hun werk doen om de omgeving te verlossen van een te hoge waterstand. Later zijn deze molens vervangen door een elektrische gemaal. De mensen van het waterschapbeheer waren in

aanzien en bij het overlijden werd hun gewaardeerde functie er soms nog wel bij vermeld, zoals bij de oude Geert van der Schaaf bijvoorbeeld.

Om mijn losse gedachten over het waterbeheer af te sluiten mag ik nog vermelden dat bij de totstandkoming van het Lauwersmeer in 1969 en de vervanging van de molens door een elektrisch gemaal het waterpeil beter onder controle gehouden kon worden (zodat we daarna eigenlijk niet meer konden kano-varen op de overgelopen landerijen, zoals we dat eerder wel vaak deden)

Bijzondere plekjes

We vervolgen onze tocht en komen langs de de plaats waar de mensen eertijds bij terugkeer naar huis hun laatste stuiver in de herberg uitgaven voor een laatste verfrissende dronk in de toenmalige herberg. Deze herberg is bij het Kollumeroproer berucht geworden vanwege de plundering uit de wijnkelder om vandaar hun vergeefse dronkenmanstocht naar Dokkum te beginnen om de patriotten te verslaan. Het is algemeen bekend dat dit op een grote fiasco is uitgelopen. We voeren verder en kwamen voorbij Augsbuurt/Lutjewoude, waar een Amerikaanse windmolen het werk deed om het waterpeil in de landerijen op het goede niveau te helpen houden. Er stond ook een kerkje op een kleine terp en we konden bij het passeren even denken aan onze lieve tante Japke die nog maar enige jaren daarvoor op nog jonge leeftijd overleden was en daar begraven ligt.

Spannende momenten

Bij de spoorbrug net voor Buitenpost werd er rekening gehouden met de tijden van het passeren van de trein, want stel je voor dat er een verroeste bout af zou springen terwijl de trein er over heen denderde. Die zou ons kunnen raken met meer dan de kracht van een kogel uit een geweer, maar ook het schip zou er door beschadigd kunnen worden. Bij Stroobos/ Gerkesklooster komen we terecht in een breder water. Het kostte nog enig moeite om onder de brug door te komen. Dit had alles te maken met laag tij. Dat betekende dat de sluizen bij Zoutkamp en de Dokkumer Nieuwer Zijl sluizen open stonden en het water op die plek van twee kanten de zuiging onderging van de stroming, waardoor er een draaikolk was die z'n krachten op het schip uitoefende.

Een ongelukje

Heit moest plaats nemen in de opdrukker die aan stuurboord werd losgemaakt, zodat deze het schip onder de juiste hoek door de bocht kon manoeuvreren.

Mocht hierbij een verkeerde inschatting worden gemaakt dan was de woordenwisseling bij het passeren vaak niet mals. Bij de beroepsvaart ging het er soms hevig toe en kwam het toentertijd ook wel tot een handgemeen. Dat wist ik al van al de jaren dat we aan het water woonden. Bij de huidige pleziervaart gaan de zaken toch wel wat gemoedelijker is mijn indruk. Zo nu en dan een uitzondering daar gelaten. Als dan op een bepaald moment het schip in de juiste positie lag, moest er flink gas gegeven worden. Normaliter werd dit gas geven en gas verminderen gedaan vanaf het schip via de eerder genoemde katrollenconstructie, maar nu werd dit gas geven van mijn vader verwacht, die naar de mening van Johannes Sipma daarmee niet snel genoeg was. Toen trok Sipma zelf nogal ongeduldig aan het koord met een hevige ruk, terwijl heit zich een beetje voorover boog om handmatig "volle kracht vooruit" te bewerkstelligen. Heit kreeg de handel vanwege de ruk aan het koord tegen zijn gezicht, met het voorspelbare gevolg. Er moest aan de wal aangelegd worden om de gapende wond net boven zijn oog te verzorgen. Schippers staan niet bekend vanwege een overmaat aan geduld en bedachtzaamheid. Na enig oponthoud konden we onze reis met hindernissen vervolgen. We tuften voorbij de scheepswerf van Barkmeijer, waar nog niet zo lang daarvoor de Kromhoutmotor de plaats had ingenomen van een andersoortige motor. We kwamen voorbij de brug van Lutjegast

De gaarkeuken

Door het tragische oponthoud kwamen we te laat bij de Gaarkeuken aan, zodat we die avond niet meer door de sluizen konden. Wel konden we in de indrukwekkende schipperswinkel, ook met allerlei scheepsbenodigdheden, nog het een en ander aan voorraad inslaan voor de verdere reis. Ik sliep achter de rug van heit in de kooi onder het achterdek. Ik herinner me dat toen ik de volgende morgen wakker werd ik wel enige last van claustrofobie had. Ik was blij dat heit uit bed ging en ik nog even de ruimte voor mezelf had. Met een putemertje werd er water uit het kanaal omhoog gehaald voor een oppervlakkige wasbeurt, die niet zoveel voorstelde.

Vaag herinner ik me dat ik door een weiland heb gelopen om bij een boer melk te halen. Na het ontbijt konden we verder.

Onze bestemming bereikt

De sluizen gingen open en wij gingen via het Hoendiep, totdat we net voor Zuidhorn rechts moesten aanhouden om langs Enumatil naar Hoogkerk te varen. Dit deel van de route heeft de naam Hoendiep aangehouden, maar later kreeg dat eerste deel van het Hoendiep de naam van het verlengde ervan n.l. "het Van Starckenborghkanaal". We voeren voorbij de oude suikerfabriek en ik kon een indruk krijgen van de plek waar heit elke herfst als seizoenarbeider de kost voor ons verdiende. Zelfs in de oorlogstijd bracht heit rond Sint Nicolaas suikergoed en marsepijn mee naar huis. Ik hoef er niet bij te vertellen, hoe heerlijk we het vonden. Het was fijn om de suikerfabriek nu van dichtbij te zien. Er werd me uitgelegd hoe er verbinding was tussen de verschillende afdelingen van de fabriek en ik nu zicht had op de karretjes aan kabels, die de verbinding maakten. Het is een vage herinnering, die misschien enige bijstelling behoeft.

Het doel van de reis

Het moment is nu gekomen om het doel van de reis aan de lezer te onthullen. We gingen met een leeg schip van 70 ton en wat zou nu toch wel de bedoeling zijn? Op zichzelf niet zo opzienbarend, maar toch wel een beetje vreemd. We gingen aanleggen bij een hoogte, die mij deed denken aan de kinderlijke voorstelling die ik had van het tafelgebergte in Zuid Afrika. Een kleiberg met steile zijanten en een vlakke bovenkant met een intensief net van kleine spoorlijntjes voor de kiepkarretjes die verbinding maakten met de suikerfabriek. De kleiberg was het resultaat van het schoonmaken van al die bieten die ik jaar in jaar uit ons huis aan de Trekwei voorbij had zien varen. Vanuit de bieten was suiker geproduceerd en het overbodige vuil aan de bieten kon nu weer teruggevaren worden naar de arme weidegrond Deze keer bestemd voor het land van Lieuwe Davids Kloosterman naast het Lykpaed. Op zichzelf was het werk van volscheppen van de kruiwagen en het kruien van de zware grond naar het schip al een zwaar karwei, maar het eigenlijke zware werk stond te wachten als straks het omgekeerde moest gebeuren. Om vanuit het diepe scheepsruim de grond weer omhoog te brengen in de kruiwagen was een nog veel zwaarder karwei.

Tot slot

Schepen speelden toentertijd voor velen in Westergeest een belangrijke rol. Al voor deze avontuurlijke reis naar Hoogkerk, had ik in het laatste oorlogsjaar met het scheepje van Mark de Jager en Frans Dijkstra een soortgelijke reis gemaakt. Karel Veenstra en ik waren toen de huishoudelijke hulp. Het schip bracht hele bossen wilgentakken naar de kleidorpen aan de zeedijk en we kwamen met aardappelen terug. Het was hetzelfde scheepje waar Harm Turkstra ons gezin vanuit de Zwagermieden had verhuisd naar de Trekwei.

Als er iets was dat ons aantrok, dan was het het zeilen. Het was naast het goed leren schaatsen de droom van een jongenshart om goed te leren zeilen. We takelden onze roeiboortjes zelfs met jutezakken op om er maar een zeilboot van te maken. Met allerlei primitieve hulpmiddelen en tentzeil materiaal trokken Johannes Bosma, Bertus Stinussen, Jan ter Horst en ik voor een week naar Klein Zwitserland. We waren zo overmoedig om in Burgum een zeilboot te huren. Gelukkig lag Tjibbe Kuipers er met een plezierjacht en hij is er bij ons ingestapt en heeft ons nog een spannende zeilmiddag bezorgd op het Burgumermeer. We waren al lang blij dat we de boot weer onbeschadigd terug konden brengen. Later heb ik gelukkig nog vele gelegenheden gehad om de zeilkunst beter onder de knie te krijgen en heb als leider van een jeugdkamp in Oudemirdum met de jeugd heel spannende momenten beleefd op het Slotermeer.

Jasper

P.S.

Het schip heette OP HOOP VAN ZEGEN en is tenslotte in handen gekomen van Ulbe Zwaga, die het omgebouwd heeft tot een passagiers-zeilschip, dat nu de naam draagt HET ZWARTE SCHAAP, omdat het vanwege de nieuwe lengte niet mee mocht doen aan het Skutsjesilen