

Schippersvrouwen



Schippers- vrouwen

VERHALEN BOVEN WATER

NOORDBOEK

Sippy Tigchelaar
& Alice Booij

Deze uitgave kwam mede tot stand met steun van:

Stichting Foar de Neiteam
Fries Scheepvaart Museum
Stichting De Grote Zuidwesthoek
Kingma Stichting



fries
scheepvaart
MUSEUM



© 2023 Sippy Tigchelaar & Alice Booij | uitgeverij Noordboek

Vormgeving omslag & binnenwerk: Barbara Jonkers

Druk: Wilco, Amersfoort

Omslagbeeld: Gemaakt door Arthur George Marshall (1858-1915) voor het boek *3 Vagabonds in Friesland* van H.F. Tomalin. Collectie Fries Scheepvaart Museum.

ISBN 978 94 6471 007 6

NUR 680

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van uitgeverij Noordboek, postbus 234, 8400 AE Gorredijk, Nederland – info@noordboek.nl.

De uitgeverij heeft ernaar gestreefd alle copyrights van de in deze uitgave opgenomen illustraties te achterhalen. Aan hen die desondanks menen alsnog rechten te kunnen doen gelden, wordt verzocht contact op te nemen met uitgeverij Noordboek.

Noordboek is onderdeel van
20 leafdesdichten en in liet fan wanhoop bv

www.noordboek.nl

INHOUD

VOORWOORD 9

INLEIDING 11

- 16 Nanke Hoekstra-Schaafsma komt na een Amsterdams
avontuur toch weer terug op het schip
'Mem smeed de luiermand het ruim in.'
- 30 Janke de Vries-Adema geeft een kijkje in het leven
van haar ouders
'Ik ha grutte bewûndering foar ús mem.'
- 42 Janke de Jong-Koen vertelt over haar leven aan boord
'Je maakt op een schip van alles mee.'
- 58 Stien Visser-Zwering had een veelzijdig leven aan boord
*In de opdrukker, yn 'e beage, brêgewipper, mem,
onderwijzeres en schippersvrouw*
- 70 Janke Schurink-Wijkstra leerde het leven
aan boord van twee kanten kennen
*'Veel zorgen, streng en saai,
maar ook heel veel liefde en vrijheid'*

- 86 Anna van Hijum-Boonstra werd de *feint* aan boord,
maar had heel andere dromen
*'Ik smeerde mijn kapotte handen in met groene zeep.
Dat deed verrekte zeer.'*
- 100 Akke Hoekstra voer als 16-jarige met de WUTA
over het IJsselmeer
*'Wij waren het ons niet bewust,
maar heit had ons alles geleerd.'*
- 112 Henderika Bies-van Dijk vond het zeilen zo mooi
*'Ik had wel een boer kunnen krijgen,
maar ik koos voor Johannes en het schip.'*
- 126 Neeltje en Dirkje over de twee-eenheid
Albert van Akker en Aaltje Brouwer
*'Ze moesten het hebben van de maanden dat ze konden varen.
Dat ging soms dag en nacht door.'*
- 140 Niesje Pebesma-de Vries over een leven van hard werken
en weinig verdienen
'Wy hawwe it altiten wol moai hân.'
- 150 Akke Hobma-Terpstra stond niet achter haar man,
maar ernaast
'Ze kwam van de wal, maar ze mocht graag wat van de wereld zien.'
- 168 Schippersdochter – 'dat houd ik in ere' –
Anne van der Ploeg-Boom
'Heit was de baas, maar mem was de schipper.'

- 184 Sytse van der Werf over zijn beppe
Ytje van der Werf-Dijkstra
*'Een vrouw die haar hand niet wilde ophouden
en initiatieven nam.'*
- 196 Jikke, Geeske en Aaltje over hun mem en het leven aan
boord van de Twee Gebroeders
*'Ze bewaarde niet veel, maar de prijzen van
Ulbe stonden in een mooi kastje.'*
- 212 Arjen Bosgraaf over zijn beppe Berendtje Beijert-Boom
*'Een vakvrouw op wier leven het geloof
een enorm stempel heeft gedrukt.'*

VOORWOORD

Vanuit onze eigen betrokkenheid voelden we ons aangesproken door de levensverhalen van vrouwen die nog onder zeil voeren.

Sippy Tigchelaar:

Mijn liefde voor het skûtsjesilen is ontstaan door de familieverhalen die onlosmakelijk verbonden zijn met deze oude vrachtschepen. Meer dan 35 jaar deed ik verslag van de wedstrijden en daarbij bleef de rol van de schippersvrouwen vaak onderbelicht. Onterecht, omdat zij in de vrachtvaart een belangrijke rol vervulden op het skûtsje.

De schippersvrouw stond aan het roer, trok het schip of bediende de fok. In de kleine roef had ze lief, baarde ze kinderen, kookte ze het eten, deed ze de was, spaarde ze centen voor mindere tijden en voedde ze de kinderen op. Wanneer haar kinderen naar school moesten, gingen die van boord. Ze kregen onderdak bij familie, in een kosthuis of een internaat en dan kon het weken, soms maanden, duren voordat zij ze terugzag.

In de gesprekken die wij met hen voerden, deelden ze indrukwekkende herinneringen aan een tijd waarin de vrouwen veerkracht moesten hebben en vooral sterk moesten zijn. Veel keuze hadden ze niet en in dat bestaan hielden de schippersvrouwen met al hun kennis, kunde en liefde hun gezin op koers. In dit boek komen enkele vrouwen van bekende wedstrijdshipers aan het woord, maar ook schippersvrouwen die in de anonimiteit hun werk deden, vertellen over het leven aan boord.

Hun herinneringen maakten diepe indruk op mij. Het beeld van het skûtsje ontroert mij nog steeds en heeft, na alle gesprekken, een diepere lading gekregen. Deze vijftien levensverhalen zijn een ode aan alle schippersvrouwen die hun weg gingen over het water.

Alice Booij:

Toevallig ontdekte ik ooit in het gemeentearchief van Sneek een overlijdensakte van Berber Booij. Ze was nog maar drie maanden oud, toen ze in 1892 overleed op het schip van haar ouders dat bij de gasfabriek van Sneek lag. Ze bleek een dochtertje te zijn van mijn overgrootouders Huite Gerrits Booij

(1855-1928) en Baukje Wagenmakers (1861-1921), die een groot deel van hun huwelijksleven regelmatig met brandstof over de Zuiderzee voeren.

Plotseling herinnerde ik me een wandeling die ik als vierjarige aan de hand van mijn vader maakte over de bevroren Woudvaart in Sneek. Langs de wal, tegenover de scheepswerf van Van der Meulen, lagen schepen. Schippers in Manchester broeken staken met een schep het ijs rond hun schip kapot. ‘Anders vriest het schip stuk,’ wist mijn vader. En die geelbruine plekken op het ijs dan? ‘Daar legen ze de po. Op een schip is geen wc.’ We liepen langs de straat waar mijn vader geboren was. ‘Hier lag het schip van jouw opa Sijtze. Hij woonde niet op het schip, maar in een huis hier vlakbij.’

Het liet me niet los. Ik moest er meer van weten. Er volgde stamboomonderzoek en mijn belangstelling voor het schippersbestaan, lokale en Friese historie groeide en groeide. Op een gegeven moment besloot ik zelfs – naast mijn fulltime baan – een studie Geschiedenis te gaan volgen aan de Rijksuniversiteit te Groningen. Het resultaat, cum laude geslaagd, heb ik mede te danken aan de steun van mijn man Jochum Couperus. Echter, de aanleiding is te danken aan de kleine Berber Booi, die mijn belangstelling voor varend Friesland wakker maakte.

INLEIDING

Waterland

Wie aan Friesland denkt, denkt aan zeilen. Friesland is waterland! En dat is het altijd al geweest. Wie 's zomers voor een brug staat te wachten, ziet een eindeloze stroom zeiljachten en motorboten voorbij trekken. Al snel ontstaat een file en zitten chauffeurs zich in de auto's en vrachtwagens te verbijten. Het vervoer staat even stil. Dat was pakweg honderd jaar geleden wel anders. Voor de brug stonden geen auto's te wachten. In die tijd werden de Friese meren, vaarten en kanalen vooral gebruikt door de beroepsvaart. Vrijwel al het vervoer van goederen en mensen ging toen over het water. Landwegen waren er nauwelijks en die fungeerden vaak als wandelpaden. Van oktober tot april was het land zo drassig, dat er met rijtuigen niet gereden kon worden over de onverharde paden. Voor je het wist stond je tot de assen vast in een diepe plas.

Met een fijnmazig waternetwerk als dat in Friesland, lag vervoer over het water veel meer voor de hand. Vrijwel ieder dorp was over het water bereikbaar. We kunnen het ons nauwelijks voorstellen dat een rustige vaart als de Swette eeuwenlang de hoofdverkeersader was tussen Sneek en Leeuwarden. Omdat de Swette een restant is van een dijkvaart langs de Middelsee, is het geen rechte vaart. Niet alle dorpen tussen Leeuwarden en Sneek liggen aan de Swette. Maar met opvaarten hadden de meeste wel aansluiting op deze hoofdverkeersader. Zelfs de meeste boerderijen stonden via opvaarten in verbinding met de grotere vaarwegen. Belangrijk, want melk en andere agrarische producten konden zo met pramen en kleine schepen vervoerd worden naar de markt. Wat voor de Swette geldt, geldt ook voor natuurlijke waterlopen als de Dokkumer Ee en voor gegraven vaarten en kanalen, zoals de Boalserter Trekfeart en de Harnzer Trekfeart.

Economisch belang

Zonder vervoer staat de economie stil. Dat is niet alleen vandaag de dag zo, dat was ook in vroeger eeuwen het geval. De schipperij was van vitaal belang voor de economie van Friesland. Vracht- en beurtschepen voeren af en aan. Beurtschippers zorgden voor een geregelde vaart tussen de steden en dorpen. Zij voeren op vaste tijden op vaste routes en zorgden ervoor dat stukgoederen en kleinere ladingen op tijd werden afgeleverd. Zekerheid voor leveranciers en

klanten. De economie floreerde dankzij de beurtschippers. Vrije schippers vervoerden massagoederen, zoals zand, turf, mest en terpaarde. Zij waren minder aan regels gebonden. Soms kochten ze zelf de lading en zorgden op de plaats van bestemming ook voor de verkoop ervan. Dit was bijvoorbeeld het geval bij turfschippers. Soms voeren de vrije schippers ook in opdracht van een verlader. De verdienste van de schipper bestond dan vooral uit het vrachtlloon dat door de verlader werd betaald. Er was met de schipperij een goede boterham te verdienen.

Wonen op een schip

Vaak woonde het gezin van de schipper aan boord van het schip. Man en vrouw hielden samen het schip in de vaart. Net als op een boerderij waren ook vrouw en kinderen actief in het bedrijf. Hoe was dat, om te wonen in een kleine roef? Hoe moest je de was doen? Hoe werd er gekookt aan boord van een schommelend schip? Waar deed je boodschappen? Hoe voedde je je kinderen op en waar moesten ze naar school? Allemaal vragen, die opkomen, wanneer je je inleeft in het leven van de vrouw van de schipper.

Huishoudelijk werk

In een traditionele huishouding was de rolverdeling tussen man en vrouw duidelijk: de man was kostwinner en de vrouw droeg zorg voor het huishouden. In schippersgezinnen was dat niet anders. Huishoudelijk werk als schoonmaken, koken en wassen behoorde tot de taak van de vrouwen. In tijden van drukte hielp de schippersvrouw haar man. Bij het aanleggen van het schip of bij het passeren van een sluis kon de schipper het werk niet alleen af. Dan was het ‘alle hens aan dek’ Schippersvrouwen stonden dan aan het roer of waren in de weer met trossen, landvasten en springen. Vrouwen kwamen – net als de oudste kinderen – ook in actie wanneer er niet gezeild kon worden bij ongunstige wind. De schippersvrouw stond aan het helmhout wanneer de schipper besloot het schip *yn 'e beage* voort te trekken. Vaker kwam het voor dat de schipper op het achterdek bleef en dat vrouw en kinderen in de *beage* het schip trokken. Zwaar werk, dat vaak uren achtereen gedaan moest worden.

Opvoeden

Bij de opvoeding van kinderen aan boord van een schip lag altijd een groot gevaar op de loer: verdrinking. Wanneer er werd gevaren, mochten de kleinsten de roef niet verlaten. Wanneer kinderen konden lopen, dan werden ze vaak aangeliend aan de giek. Zo konden ze op de luikenkap van het ruim toch buiten spelen. Op motorschepen was wat meer ruimte. Daar kon op het dak

van de roef een box geplaatst worden. Kinderen konden daarin veilig buiten spelen. Een belangrijke rol vervulde de moeder ook bij het onderwijs aan de kinderen. Soms kregen kinderen taken mee van school. Vaak was het de moeder, die ervoor zorgde dat deze taken ook gedaan werden. Moeders hielpen bij het huiswerk. De leerplicht gold ook voor schipperskinderen. Vanaf 8 jaar waren ze verplicht om naar school te gaan. De kinderen gingen van boord en werden in een kostgezin of in een internaat geplaatst. Ingrijpend voor de kinderen én voor hun ouders.

Verleden tijd

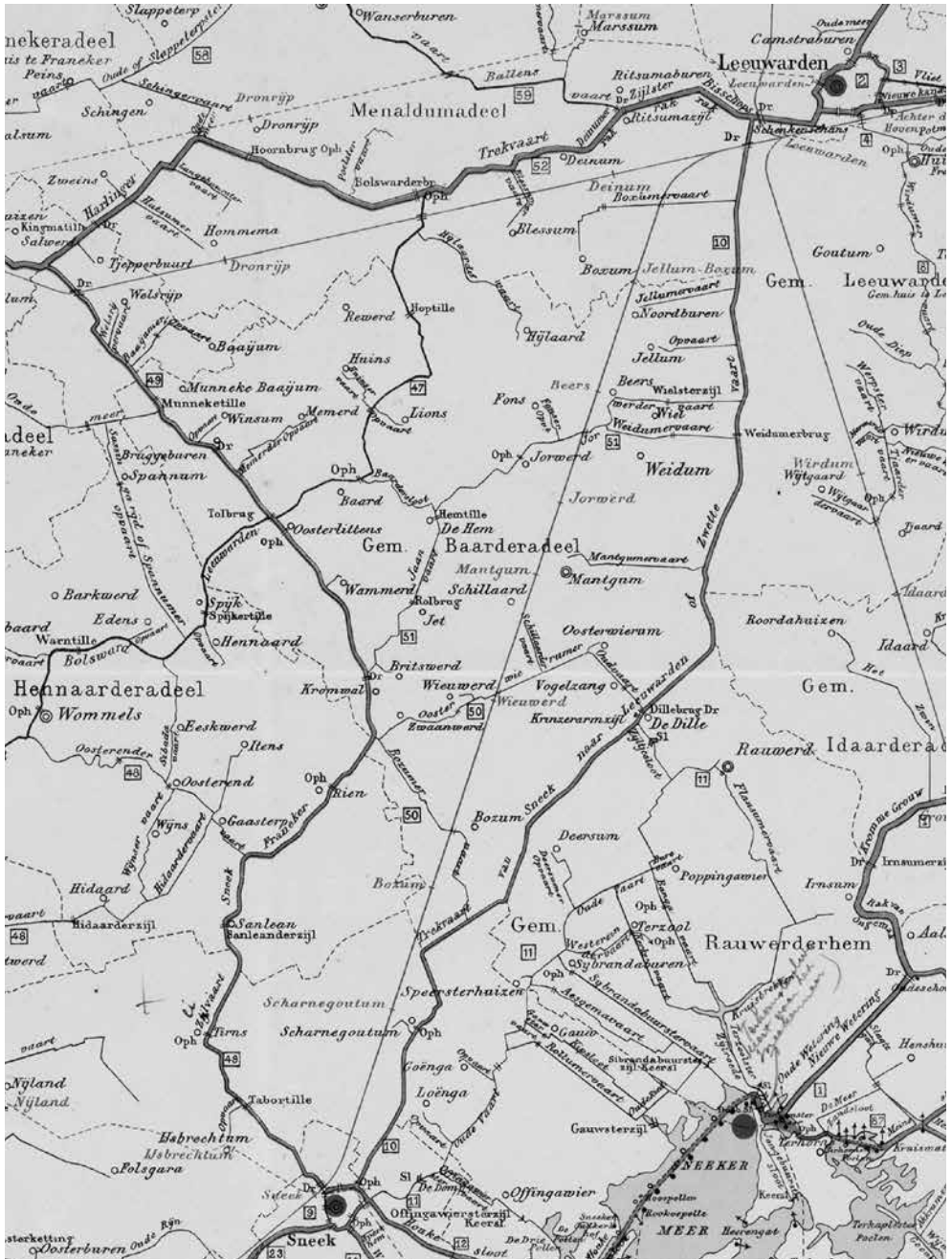
In de twintigste eeuw maakten veel schippers de overstap naar motorschepen. De actieradius werd groter, al bleven er ook schippers lokaal actief, bijvoorbeeld in de beurtvaart. Zij hadden vaak wel een huis aan de wal. Tegenwoordig wonen de meeste schippers in een huis aan de wal, waar hun gezinnen wonen. Ze werken met een schema van veertien dagen varen en vervolgens veertien dagen thuis. Vrouw en kinderen wonen niet meer aan boord en leiden een ‘normaal’ leven, net als ieder ander. De kinderen hoeven niet meer naar een internaat, maar wonen gewoon thuis. Het leven van de schippersvrouw aan boord van een schip is bijna verleden tijd.

Nu kunnen we het nog aan hen vragen...

Over de binnenvaart zijn al veel boeken geschreven. Over hoe vrouwen aan boord van skûtsjes en andere binnenvaartschepen de schipperij beleefden, is veel minder bekend. Toch is hun rol van onschatbare waarde geweest. Hoog tijd om de schippersvrouw in de spotlights te zetten. Maar dan moeten we wel snel zijn. Want de generatie die het varende gezinsleven nog heeft meegemaakt, wordt steeds ouder. Voordat ze niet meer leven, moeten we de schippersvrouwen vragen naar hun verhalen, hun belevenissen en hun gevoelens. Sippy Tigchelaar en Alice Booij hebben deze gesprekken nog net op tijd gevoerd en vastgelegd in dit boek. Gelukkig maar, want voor je het weet is het te laat.

Als directeuren van het Fries Scheepvaart Museum waren we beiden betrokken bij de totstandkoming van dit boek. De een bij de ideevorming en de ander bij de voltooiing ervan. Beide zijn we blij met het feit dat nu dit onderbelichte aspect van de Friese scheepvaarthistorie op een aantrekkelijke en levendige wijze is vastgelegd.

Meindert Seffinga en Hester Postma



Waterkaart uit 1922 met de binnenvaartwegen in Friesland en Noord-Overijssel.

Uitsnede van de waterkaart van 1922. Goed is te zien hoe alle dorpen zijn aangesloten op de Swette. Geen dorp zonder verbinding over het water.

De familie Schaafsma op de Soli Deo Gloria
in 1927. Nanke en de jongste drie moeten
nog geboren worden.

Nanke Hoekstra-Schaafsma komt na een Amsterdams avontuur toch weer terug op het schip



Nanke Schaafsma als jong meisje.



‘Mem smeeft de luiersmand het ruim in.’

Ze komt uit een grote huishouding. Nanke Hoekstra-Schaafsma (1928) was de achtste in een rijtje van elf kinderen. Heit Taede Rienks Schaafsma (1879-1982) kwam uit een familie die bij houtzaagmolens werkte, maar hij besloot dat hij toch liever wilde varen en kocht een schip. Met mem Jantje Ernstes Siesling (1891-1957) sloeg hij een flinke partij aan de haak. Zij kwam uit een echte schippersfamilie en deed wat varen betreft zeker niet voor hem onder. Nanke: ‘Mem kon zeilen als de beste. Zij stond altijd bij de fok en als heit tegen de avond wilde aanleggen, zei mem: ‘Nee hoor, wij houden niet op, we kunnen nog wel een slagje doen. We hebben nu mooie wind, morgen moeten we misschien wel laveren. We varen nog maar even door,’ en dan deed heit wat mem zei.’

Zelf woonde ze afwisselend op een schip en aan de wal. De langste periode van varen was met Wiemer Hoekstra (1929), met wie ze in 1953 trouwde. ‘Ik dacht: ‘Wat een leuke knul is dat.’ Samen voeren ze met zand en grind in

steeds groter en luxer wordende schepen, een paar jaar voeren ze zelfs nog met radar aan boord. In 1989 kochten ze een woning in Drachten, verlieten ze het schip en gingen ze aan de wal wonen. Het varen konden ze echter niet meteen helemaal vaarwel zeggen. Dus kwam er nog een kruiser, waarmee ze tot 2017 over de Friese wateren voeren.

Voordat ze met Wiemer trouwde, woonde Nanke afwisselend aan boord en aan de wal. Met haar mem woonde ze in Zwartsluis, waar ze ook naar school ging. Samen met haar zuster Frijtzen (1918) werkte ze in Groningen en Amsterdam en na een periode van weer aan boord bij haar ouders en bij broer Rienk had ze een baan in Leeuwarden. Nanke en Wiemer kregen twee kinderen, Jantsje en Aldert. Ze hebben vijf kleinkinderen en tot hun grote vreugde ook drie achterkleinkinderen. Beiden zijn ze nog redelijk gezond. Jaren geleden kreeg Nanke al eens een nieuwe heup en onlangs was de andere aan de beurt. Daarnaast ziet ze met een van haar ogen niet veel meer. Wiemer heeft een nieuwe knie en is tegenwoordig aangewezen op een rollator. ‘Maar gelukkig zijn we nog helder, dat vinden we allebeide heel belangrijk.’

Heit ving zelf de kleine Hieke op

In 1913 kochten Taede en Jantje de Soli Deo Gloria, een 43 tons bolle, die ze zelf hadden laten bouwen en die ze hun leven lang in bezit zouden houden. Op dit schip werden hun eerste kinderen geboren, maar uiteindelijk zou hun kinderschaar uitgroeien tot elf. Zes jongens en vijf meisjes. Uit de verhalen van haar zusters weet Nanke dat heit er zelf wel eens eentje ‘opgevangen’ heeft. Dat was de kleine Hieke, die in 1915 geboren werd. Heit en mem waren aan het baggeren bij Hasselt, bij de Overijsselse Vecht. Ze waren beiden druk aan het werk, toen Hieke zich aankondigde. ‘Mem raakte in de kooi en heit boomde om het leven om in Hasselt te komen. Op een gegeven moment klopte mem tegen het plafond en toen was het zover. Later, toen ze in De Beer lagen, de haven van Hasselt, heeft hij nog wel een vroedvrouw gehaald, maar Hieke was er al.’ Na drie jongens was het hun eerste meisje.

In zo’n groot gezin met veel kleine kinderen is er altijd wel wat te doen. Wanneer aan het eind van de dag het varen gedaan was en het gezin in de roef zat, kookte heit het eten, terwijl mem de was deed. Het trapje naar de roef werd opgeklapt en op de lege plek kwam de tobbe te staan waarin mem de luiers en de andere was deed. De volgende dag, wanneer het zeil stond, werd er een lijn gespannen waar de was aan kwam te hangen. ‘In een uurtje waren de luiers meestal wel weer droog.’

Het was ook extra opletten dat er niet eentje in het water viel of zich bezeerde. Daarvoor hadden heit en mem een slimme oplossing bedacht. Ze

zetten het bankje uit de roef op de kop en pootten de kleintjes in een rijtje tussen de planken die de zijsteunen met elkaar verbonden. Daar zaten ze min of meer klem. Nanke lacht bij de herinnering: “Moai zitten bliuwe, hear,’ sei mem dan.’ Toch is het wel eens bijna misgegaan. Uit verhalen van haar oudere broers en zusters weet ze dat de oudste, Rienk (1911), een keer overboord gevallen is. Hij viel aan de voorkant van het schip in het water. ‘Heit draafde naar de achterkant en daar heeft hij hem er weer uit kunnen halen. Rienk was toen al bewusteloos. Heit pakte hem tussen zijn beide handen, en toen... een gulp water... en Rienk was er gelukkig weer.’

Wandluizen in De Goede Verwachting

De Soli Deo Gloria is altijd in de familie gebleven. De beide oudste jongens waren namelijk op een gegeven moment oud genoeg om zelf te gaan varen. De ene kreeg toen de Soli Deo Gloria, voor de andere kocht heit er een schip bij. Zelf kochten Taede en Jantje in 1928 De Goede Verwachting, een 92 tons dekschip. Het schip had geen roef, maar een zogeheten achteronder, een woonruimte onder het achterdek. De nieuwkoop had een vervelende verrassing voor hen in petto. Ze zaten nog maar net in het achteronder, of ze dachten: ‘Wat horen we toch?’ Er klonk een zacht en vreemd geluid. Ze gingen op onderzoek uit en ontdekten dat de hele achteronder vol met wandluizen zat. Meteen de volgende dag haalde heit al het houtwerk weg en bouwde vervolgens een mooie nieuwe roef op het schip. ‘Ik mocht hem inwijden,’ glimlacht Nanke, want niet lang nadat het karwei geklaard was werd zij als eerste Schaafsma geboren op De Goede Verwachting.

Aan de wal in Zwartsluis

Zwartsluis was de vaste stek van de familie Schaafsma. ‘Heit zei tegen mem: ‘Ik koop een huisje voor jou en dan ga jij mooi aan de wal wonen.’ Met zijn drie oudste zoons, Rienk, Ernst (1912) en Gerben (1914), richtte hij de firma Schaafsma en Zonen op, die zowel per schip als met de vrachtauto zand, grind en puin vervoerde. Het was een gezellige tijd. ‘In de weekenden kwam het hele spul thuis. De oudsten hadden ook al vrienden en vriendinnen en als ze dan allemaal bleven eten, hadden we geen borden en stoelen genoeg. Dan aten ze uit de deksels van de pannen en zaten ze met hun achterste op het aanrechtje.’

Aan het begin van de oorlog werd het huis weer van de hand gedaan. De jongsten waren nog leerplichtig. Zij werden ondergebracht bij kostgezinnen en gingen naar de L.F. Duymaer van Twist schippersschool. Nanke kwam weer aan boord bij haar ouders. In Zwartsluis was ze dagelijks gewoon naar school gegaan, maar omdat ze inmiddels twaalf jaar was geworden hoefde dat niet meer. ‘Doorleren was niet aan de orde.’



Varen voor de Duitse bezetter

‘Als die oorlog niet was uitgebroken, hadden ze een nieuw huis laten bouwen, maar dat ging toen niet door.’ Broer Ernst werd door de Duitse bezetter gedwongen met een vrachtwagen puin te vervoeren naar de vliegbasis bij Leeuwarden. Toen het vliegveld werd gebombardeerd door geallieerde vliegtuigen, ging hij er met zijn vrachtwagen vandoor, naar Zwartsluis. Daarna was het afgelopen met die gevaarlijke ritten.

De Goede Verwachting vond een nieuwe plek in Appelscha. ‘Daar lagen we mooi in een wijk, onder de bomen, aan een smal weggetje. In een van de boerderijen aan die weg woonde iemand die ons heeft verraden.’ Het gevolg was dat de Schaafsma’s oorlogsmateriaal voor de Duitsers moesten vervoeren. Nanke herinnert zich dat ze onder andere geweren en helmen aan boord hadden, die bestemd waren voor Duitsland. Die spullen hebben Duitsland echter nooit bereikt. Het liep namelijk al tegen het einde van de oorlog en onderweg in Loppersum aangekomen maakte het gezin daar de bevrijding mee.

Naar Groningen en naar Amsterdam

In Loppersum maakten Nanke en haar oudere zus Frijtzen (1918) kennis met een andere schippersdochter die in het Academisch Ziekenhuis in Groningen werkte. Zij wist te vertellen dat ze daar graag schippersdochters als personeel wilden hebben. ‘Mijn zuster en ik zeiden tegen elkaar: ‘Dat doen we!’ En zo

De Keizersgracht in Amsterdam. In de twee panden met de klokgevel had Nanke een betrekking in de Lyceumclub.