

RIVAL UIT HOOGEVEEN

Het zeilschip de Rival uit Hoogeveen was eigendom van schipper Jan Veuger. Een klipper van 175 ton. Toen het schip gebouwd werd was het 138 ton. Later is het schip nog eens verlengd en werd daarmee 225 ton. Het schip werd voortbewogen door een zijschroef, een zogenaamde lamme arm. Op het voordek stond een Deutz motor van 14 / 16 pk. Uiteindelijk werd achterin het schip een motor, een Mercedes, ingebouwd.



Geboorte Harm

Op 25 april 1937 ligt schipper Veuger met de Rival in IJmuiden. Zijn vrouw is op deze dag bevallen van een zoon. Ze noemen hem Harm, vernoemd naar Harm Swarts, de vader van moeder Veuger. Daarmee had Jan een broertje. Vader Veuger ging naar het gemeentehuis in IJmuiden om zijn zoon aan te geven. Maar daar was het zo druk dat hij ijlings naar Velsen vertrok en Harm daar in liet schrijven in de burgerlijke stand.

Schipper Jan Veuger

Jan Veuger kwam uit een schippersgeslacht. Zijn vader en ooms waren ook schipper geweest. Jan voer met de Rival overal naar toe onder de Moerdijk. Zeeland vond men gevaarlijk water. Veel vrachten werden via de schippersbeurs aangenomen. Als het schip leeg was meldde de schipper zich op de schippersbeurs. Dan kreeg hij een nummer. Als er een reis werd aangeboden door de beursmeester kon de schipper daar op nummeren. Het laagste nummer kreeg dan de reis. Dan was het weer wachten op de volgende aanbieding. De schippers vermaakten zich door met elkaar te praten, te roken of een kaartje te leggen. Regelmatig kwam Jan Veuger met zijn schip in Hoogeveen. Moest er onderhoud gepleegd worden, dan gebeurde dat op de werf van Gerrit Scholten aan het Omkanaal. Rond de oorlogsjaren is het schip daar verlengd en is er een nieuwe roef opgebouwd.

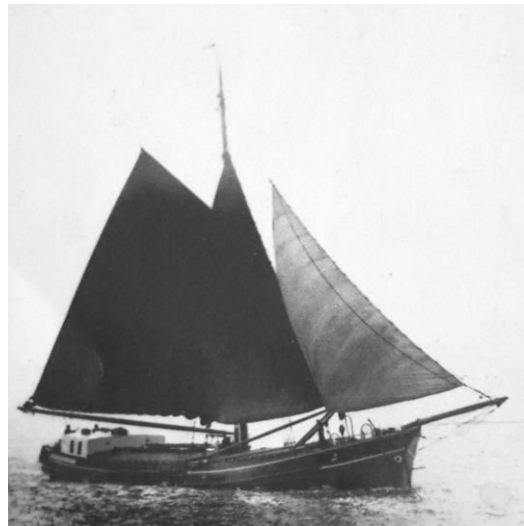
Harm Veuger

Harm woonde bij zijn ouders aan boord samen met broer Jan. Later kreeg hij nog een broertje en twee zusjes. Leerplicht was er toen nog niet voor schipperskinderen. Vader Jan vond het heel belangrijk dat de kinderen onderwijs kregen. Zelf was hij nooit naar school geweest, dat heeft hij zijn hele leven een nadeel gevonden. Wel kon Jan goed lezen. Broer Jan hielp zijn vader met het varen. Harm deed klusjes voor zijn moeder. Helpen met de was en als ze ergens lagen, boodschappen doen. De kinderen deden mee aan het zogenaamde ligplaatsenonderwijs. Dat hield in dat ze hun eigen lesprogramma aan boord hadden. Daaruit maakten ze opdrachten. Lagen ze ergens dan gingen ze naar school. De onderwijzer keek dan het huiswerk na. Toen de oorlog voorbij was ging Harm in een kosthuis wonen in Sneek en daar, vanaf de derde klas, maakte hij de lagere school af. In Sneek woonde een onderwijzer die er voor vocht dat ook voor schipperskinderen het onderwijs gratis moest. Daarom stuurden veel schippers hun kinderen in Sneek naar school. Ook waren er veel kosthuizen beschikbaar.

De oorlog

In de oorlog probeerde Jan Veuger door te varen. Tegen het einde van de oorlog werd het schip door de Duitsers gevorderd. Er moest zogenaamd 'oud ijzer' worden geladen. In werkelijkheid was het oorlogsbuit, koperen voorwerpen, horloges van alles werd in het ruim gestort. Met nog een paar schepen zouden ze achter een sleepboot naar Duitsland worden gesleept. Toen ze Arnhem passeerden waren ze getuige van de aanval door de geallieerden. Terwijl Jan Veuger op zijn achterdek stond te sturen zag hij de parachutisten uit de vliegtuigen springen. Een zeer gevaarlijke situatie waar ze goed door heen kwamen. Helaas is deze aanval mislukt, een brug te ver.....

Ze besloten niet het Pannerdenskanaal in te varen maar de IJssel in te gaan naar Doesburg. Van daar gingen ze de Oude IJssel richting Doetinchem. Bij het passeren van de sluis te Keppel, ongeveer halverwege dacht men een mooie ligplaats te hebben gevonden. Beneden de sluis onder de bomen. Maar helaas, door verraad van een collega moesten ze weer gaan varen. Het schip werd toen in Doetinchem gelost. De lading werd overgeslagen in wagons en is vertrokken naar Duitsland. De vracht werd betaald door een Duitser die een koffer vol geld bij zich had. Schipper Van de Boom lag in de buurt van Lobith. Hij moest zijn schip verlaten vanwege de gevaren.. De familie kwam lopend naar Doetinchem en heeft tijdelijk in het ruim van de Rival gewoond. Het schip was een doelwit voor de Engelse gevechtsvliegers. De Rival werd beschoten en raakte lek. De ondergrondse adviseerde het schip te laten zinken. Anders zouden de Engelsen misschien met grof geschut terug komen om het karwei af te maken. De familie Veuger is de nacht van de beschieting lopend naar een boerderij gegaan. Daar kregen ze onderdak in het kippenhok. Toen de oorlog voorbij was keerde men terug naar het schip. De brandweer pompte het leeg en de lekken werden provisorisch gedicht. De kinderen gingen daar toen naar school. Maar de Rival kon niet vertrekken. Er was een brug opgeblazen en men had een baileybrug gelegd waar het schip niet onderdoor kon. Dat heeft ongeveer een jaar geduurd. De brug werd verwijderd. Toen men uiteindelijk vertrok kon er alleen maar gejaagd en gezeild worden. De motor van de zischroef moest eerst



worden gereviseerd. Dat gebeurde in Hasselt bij Ridderinkhof. Dit bedrijf moest talloze motoren repareren. Men gooide alle motoren uit elkaar en begon toen willekeurig uit de hoop onderdelen de machines weer te monteren. De Rival was één van de laatste waar dat gebeurde. Dat heeft voor heel wat storingen gezorgd. Van Hasselt zeilde Veuger toen richting Hoogeveen. Maar voor hij bij Zwartsluis was brak de geep van de fok. Het bleek dat deze door kogels al bijna midden door was, de wind deed de rest. Uiteindelijk kwamen ze aan in Hoogeveen. Op de werf van Gerrit Scholten aan het Omkanaal werd de overige oorlogsschade hersteld. Uiteindelijk kon Jan Veuger weer gaan varen en wat geld verdienen.

Varen

Na de lagere school kwam Harm aan boord bij zijn ouders. Broer Jan was al aan boord. Hij hielp met het varen. Moeder Veuger had een ongeluk gehad. De slinger van de zwaardlier had zij met een grote klap in haar gezicht gehad. Harm hielp haar met het werk in de huishouding. Na enige tijd ging Harm als knecht bij oom Henk Veuger varen. Deze had een klipper van 175 ton met zijschroef. Maar oom Henk en Harm vormden geen team voor een duurzaam arbeidsverband. Harm ging terug naar de Rival. Hij werd nu de schippersknecht van zijn vader. Broer Jan was bij Jo Veldman uit Hasselt op de Onderneming gaan varen. Dat wisselde weer toen Harm bij Albert Strijker ging varen. Albert was zetschipper op de Verwisseling van mevrouw Koster. In het schip stond een 60 pk Brons motor. Zo'n kuh-puf kuh-puf motor. Na deze periode heeft Harm nog één jaar bij zijn vader gevaren. Toen ging hij aan boord van de Gerne, de kempenaar van Bruins. Deze schipper voer naar 'boven', de Rijn op in Duitsland. Hiermee leerde Harm een nieuw vaargebied kennen. Wilde je daar als schipper varen was je een Rijnpatent nodig. Wanneer je kon aantonen dat je vier keer een traject op de Rijn bevaren had kon je een Rijnpatent aanvragen. Je moest iemand meenemen die getuigen kon dat daadwerkelijk zo vaak op de Rijn was geweest. Daar werd nog weleens wat mee gerommeld. Dan kreeg je het patent met 'de grote leugen' zoals dat in de schipperswereld werd genoemd. Tegenwoordig moet je hier examen voor doen. Iedere brug en elke haven moet je kunnen noemen. Harm haalde zijn patenten. Hij heeft zelfs op latere leeftijd in Hamburg 4 dagen onderwijs gehad voor zijn laatste patent. Zijn binnenvaartdiploma haalde hij op een avondschool tijdens de militaire dienst.

Militaire dienst

Harm viel onder de dienstplicht. Defensie had ook schepen. Dat was de vaartuigendienst. Voor dit onderdeel van defensie had men graag jongens uit de vaart. Mensen die verstand hadden van schepen en varen. Harm werd ook ingedeeld bij de vaartuigendienst. Hiervoor kreeg hij een opleiding in Geertruidenberg. Hij werd gestationeerd op een logiesschip in Keizersveer. Dat was een rustig leventje. Er werd niet gevaren, je moest het schip onderhouden.

Schippersleven

Toen Harm uit dienst kwam ging hij varen bij Roelof Kikkert. Een vrijgezel. Dit heeft maar kort geduurd. Daarna kwam hij aan boord bij Gijs de Koninggans. Deze had een spits. Een spits is een Belgisch kanalenschip van 38.00 m lang en 5.10 m breed. Iedere schipperszoon wil uiteindelijk graag zelf het roer in handen nemen: zelf schipper worden. Dat begint meestal als zetschipper. Varen op het schip van een ander. Over de opbrengsten worden afspraken gemaakt. Een zetschipper is dus niet in loondienst van de eigenaar. Harm ging als zetschipper op een spits varen. Zijn jongere broer kwam als knecht bij hem aan boord. Na een poosje vertrok Henk en ging Harm met een knecht varen. De spits waar Harm op voer was een traag schip. Daar is geen enkele schipper blij mee. Toen kon hij zetschipper worden op de Ultimalated. Het was een zogenaamde Brusselaar, 42 x 7 meter, gebouwd om naar Brussel te kunnen varen. Het schip was van de scheepvaartmaatschappij N.P.R.C. Een snel schip met een 225 pk Mercedes er in. Ze voeren met stukgoed van Rotterdam naar Mannheim. Vaak was het zogenaamd datumwerk. De goederen moesten voor verdere verscheping op een bepaald tijdstip aanwezig zijn. Dat liep een keer helemaal mis. In die tijd moest er aan de grens bij Lobith nog in- en uitgeklaard worden. Op zaterdagmiddag arriveerde de Ultimalated daar. Harm drong er op aan snel te klaren. Dat lukte niet. Toen het wel voor elkaar was, was het te laat om te vertrekken. En .. op zondag voer Harm niet. Toen hij op maandag op zijn bestemming arriveerde was hij te laat. De maatschappij vond dat hij op zondag door had moeten varen. Daarmee kwam een eind aan het varen op de Ultimalated.

Eigen schip

Toen besloot Harm zelf een schip te kopen. Het was een tjalk van 206 ton. Er stond een Blauwe Deutz in van 144 pk. Er stond alleen een stuurhut op, dus geen roef. Het achteronder was de slaapgelegenheid. Gerard Hartman was als knecht aan boord.

Anna

In die tijd kreeg Harm verkering met Anna Hartman. Zij was een schippersdochter. Samen met haar twee broers voeren ze op de Breezand, het voormalige beurtschip van Goverts uit Hoogeveen. In die tijd verruilde Harm de tjalk voor een luxe motor met een mooie roef er op. Het was de Stad Sneek, ook een voormalig beurtschip. Harm noemde het schip Luctor. Hij wilde een korte duidelijke naam. Luctor betekent worsteling. Harm vond dat een kenmerk van het leven. Gerard de knecht vertrok. Toen bedacht Harm als ik nu met Anna trouw ben ik ook geen knecht meer nodig. Dat kostte wel heel wat overtuigingskracht toe naar de vader Hartman. Maar, uiteindelijk het jawoord kwam er. In 1965 trouwden ze.



De spits

Na een aantal jaren met de luxe motor te hebben gevaren kochten Harm en Anna een spits, een Belgisch kanalenschip. Het was een verlengde spits. Dit schip was 47,00 meter lang en 406 ton groot. Er stond een 168 pk Carterpillar motor in. Het schip was naar hun zin. Allerlei verbeteringen vonden plaats. De houten luikenkap moest plaatsmaken voor aluminium schuifluiken. Er werd een kopschroef in geplaatst. De stuurhut kreeg een aluminium bovendeel. Ook de motor werd vervangen door Carterpillar van 280 pk. Er werd veel naar boven gevaren. Met de sterke motor kon men overal komen, ook door het Binger Loch. Daar kon de stroom zo sterk zijn dat schepen met te weinig motorvermogen een zogenaamd voorspan, een sleepboot nodig waren. Het schip werd een beetje verlengd. Hierdoor kon Harm met een diepgang van 1,90 meter 300 ton laden. Er werd in hoofdzaak internationaal gevaren, veel op de Rijn. Toch hebben Harm en Anna ook wel eens een lading naar Hoogeveen gebracht. De mooie stuurhut is een keer gesneuveld. Door een hoge waterstand en een inschattingsfout raakte de stuurhut de brug. Het gevolg: totaal vernield. Anna zat onder het glas, verder kwamen ze met de schrik vrij!



Schippersouderling

Harm en Anna waren lid van de Christelijke Gereformeerde Kerk in Hasselt. Vanuit de landelijke organisatie van deze kerk was er aandacht voor varenden. Hiervoor was een speciaal deputaatschap. Harm werd benoemd tot schippersouderling. De opdracht was: meehelpen het pastoraat onder schippers in te vullen en hun belangen binnen de kerk behartigen. Ook werd er een schippersdominee aangesteld, ds. Wubs. Harm heeft deze predikant wegwijs gemaakt in de schipperswereld. Want waar kun je de schippers vinden, als ze niet aan de reis zijn bijvoorbeeld op de schippersbeurs. Maar ook scholen en internaten waren contactplaatsen. Samen hebben ze ook 'huisbezoeken' of beter gezegd 'scheepsbezoeken' afgelegd. Ook de vergaderingen van schippersdeputaten werden bezocht. Daar kon Harm de belangen van zijn varende broeders en zusters vertegenwoordigen. Dit werk heeft Harm 8 jaar gedaan naast zijn varend bestaan.

Aan de wal

Toen Harm 65 werd zijn ze gestopt met varen. Het schip werd verkocht aan een Fransoos. Ze gingen in Genemuiden wonen, daar woonde ook de moeder van Anna en ander familie dichtbij. Harm heeft geen rijbewijs. Hij schafte zich een brommobiel aan. Samen met Anna rijden ze heel wat af. Zo blijven deze internationale schippers mobiel!

Albert Wolting, mei 2015