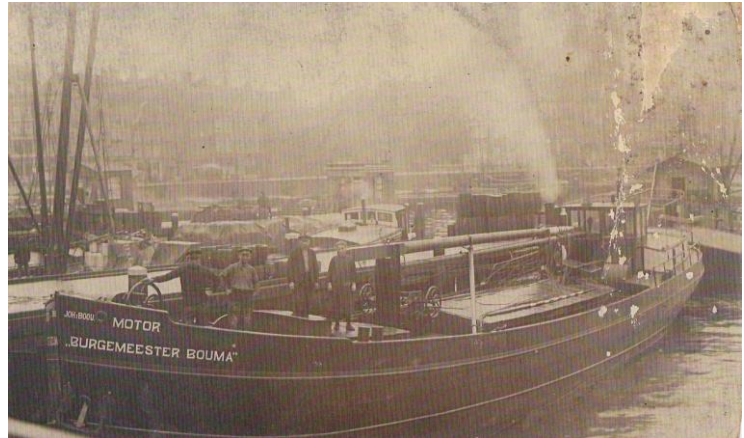


Het verhaal van Frans Nicolaas Booij geb. 01-04-1927

Beurtvaart

Op de scheepswerf van Rijnvis aan de Alteveerstraat werden in begin jaren twintig van de vorige eeuw twee schepen, zogenaamde luxe motors gebouwd. Het ene schip was voor de Hoogeveense beurtschipper Goverts. Hij noemde het schip 'Hoogeveen'. Het andere schip werd 'Burgemeester Bouma' genoemd. Dit beurtschip was eigendom van schipper Veldman. De schepen hadden beide een vaste lijndienst op Amsterdam. Lag de 'Hoogeveen' in Amsterdam dan lag de 'Burgemeester Bouma' in Hoogeveen. In Amsterdam hadden ze een vaste ligplaats op steiger één in het Oosterdok. Daar was



ook het expeditiekantoor gevestigd van Nan Aker. Deze organiseerde de vrachten die geladen en gelost moesten worden. Niet alleen Amsterdam werd aangedaan. Men ging ook naar de Zaanstreek, naar Albert Heijn en Simon de Wit. Men bracht daar groente in blik van de Conservenfabriek Aardenburg. Bij Westzanen moest men vrachten meel ophalen. Ook in Amsterdam was een meelfabriek waar men soms laden moest. In IJmuiden werd blik geladen voor Drenthina. Voer men op de Zaan en hing de vlag met Hoogeveen er, dan moest er geladen worden. Hout werd er geladen voor de Hoogeveense bedrijven Van Aalderen, Zwiers en Robaard en de Jonge. Men vervoerde van alles. In Hoogeveen werd het bezorgd bij de opdrachtgever. Dat waren ook diverse meelhandelaren zoals Kolthof, Rijma, Blanken aan de Hoofdstraat en Lopers aan de van Echtenstraat. Aan de Hoofdstraat kon men met het schip voor het bedrijf komen. Lopers kwam het met een kar ophalen. Naast personeel aan boord had men in Hoogeveen ook walknechten, die voor het verzamelen van vrachten aan de wal zorgden.

Schippers

Frans Nicolaas Booij is geboren in Het Haagje op nummer 51. Zijn moeder was voor de tweede keer getrouwd. Zij was de weduwe van beurtschipper Veldman en had al twee kinderen, Klaas en Jan. Schipper Veldman was jong, in 1923, overleden. Johannes Booij voer toen als knecht op de 'Burgemeester Bouma'. Hij werd na het overlijden van Veldman aangesteld als kapitein. In 1926 trad hij in huwelijk met de weduwe Veldman. Toen zoon Jan oud genoeg was werd hij knecht aan boord. Er waren altijd 2 knechten aan boord. Vader en moeder Booij kregen samen 4 kinderen. In 1927 werd Frans Nicolaas geboren. Toen hij twee jaar oud was verhuisden ze naar Het Haagje 53. In 1934 verdrong zijn vader, Johannes Booij, in het Oosterdok in Amsterdam. De verzekering betaalde voor dit bedrijfsongeval f 32.000,00 uit. Er werd toen een vrachtwagen gekocht om een beurtdienst over de weg te onderhouden met Amsterdam. Broer Jan kreeg hiervoor vrijstelling van militaire dienst om dit transport te doen. Toch beviel hen dat niet. De vrachtwagen werd weer verkocht.



Er werd een tweede schip bijgekocht, de 'Actief'. Daarmee ging men een beurtdienst op Assen onderhouden. Dit deed broer Klaas. Ook Frans ging varen op de 'Burgemeester Bouma'. Broer Jan was de schipper. In de jaren zestig werd het kanaal om Hoozevee aangelegd. De bedrijven aan de Alteveerstraat verdwenen naar de industriehaven. Het laatste schip dat een lading loste bij de NNK aan de Alteveerstraat was de 'Drenthe'. Jan had 125 ton mais geladen in Amsterdam en bracht dat naar Hoozevee. Hij stopte toen met varen. Hij kreeg een baan bij Rijkswaterstaat als sluiswachter in Rogat. Later verkaste hij naar Harderwijk. Hij werd sluiswachter op de Hardersluis. Een verbindingsluis in de Randmeren. Inmiddels is deze sluis verwijderd. Broer Klaas verwisselde de beurtvaart voor de vrije vaart. Hij kocht een ander schip en voer internationaal, Duitsland, Frankrijk en België. Het schip, ook een luxe motor, noemde hij Linquenda, eens moet ik het verlaten. Hij kocht het van Mannes Hijmans uit Smilde. Daarna kocht hij een groter schip dat noemde hij 'Anarco'. Een afkorting van de namen van zijn twee dochters, Annie en Arina-Cornelia. Uiteindelijk ging Klaas in de sanering. Hij verkocht het schip en ruilde een ouder schip in. Dit werd gesloopt in een saneringsregeling. Men kreeg een bedrag per ton en motor pk's, plus een maandelijkse uitkering. Klaas ging aan de Kanaalweg wonen. Op het huis pronkte een naamplank met 'Anarco' er op. Hij werd pompbediende bij Garage Scholing aan Het Haagje.

Oorlog

Tijdens de oorlog vond Frans het varen een steeds groter risico. Schepen werden regelmatig beschoten. Daarom stopte hij met varen. In het laatste oorlogsjaar werd het schip gevorderd door de Duitsers en verdween. Toen broer Jan na de oorlog met de 'Actief' onderweg was, zag hij de 'Burgemeester Bouma' in een sleep achter een sleepboot varen. De familie kreeg het schip terug. Het was zwaar gehavend. De stuurhut was vernield, de roef een grote ravage. Uit de twee cilinder motor was een zuiger gehaald. Ook de kop van het schip was beschadigd. Het schip werd naar Hoozevee gesleept. Bij Geert Schepers, die toen nog aan Het Haagje 154 zat, werd de motor hersteld. Aan de werf van Gerrit Scholten repareerde men de rest. In die tijd moest er veel oorlogsschade aan schepen hersteld worden. Het duurde dan ook een half jaar voordat het schip weer in de vaart kwam. Het zusterschip de 'Hoozevee' werd ook gevorderd. Dat werd uiteindelijk teruggevonden in Zweden. Er was een grote tank opgebouwd. Ook dat schip is hersteld en heeft de beurtvaart weer opgepakt.

Naamswijziging

Na de oorlog gaf men het schip de 'Burgemeester Bouma' een andere naam. Men noemde het 'Drenthe'. Dat betekende dat er een herinschrijving in het scheepskadaster moest plaatsvinden. De burgemeester had in de oorlog niet gediend als een goede vaderlander. Een reden voor de familie Booij om de naam te wijzigen.



De 'Drenthe' komt Zwartsluis uit

Varen

Vanaf Hoogeveen over de Hoogeveensche Vaart voer men naar Meppel. Vijf sluisen moest men door. De Venesluis, Kattouw, de Echtenersluis, de Ossesluis en de Rogatsluit. In Rogat had Geert Schonewille een oliehandel. Daar werd regelmatig gasolie, brandstof voor de motor gebunkerd. Maar je kon ook bij Schonewille in de keuken 'tanken'. Daar werd bij het afrekenen een borrel geschonken. Er werd dwars door de stad Meppel gevaren. Ook daar was weer een sluis. Als ze daarna via het Meppelerdiep in Zwartsluis de sluis gepasseerd waren, kwam na Genemuiden de Zuiderzee in zicht. Over de luiken waren dekkleden gelegd. Aan de zijkant op de bulp, een hoeklijn aan de den, werden de kleden met houten keggen vastgeslagen. Hiermee was het schip 'zeeklaar' en helemaal waterdicht. Als het hard waaide en de golven sloegen over het schip, dan moest het goed zijn afgedekt. De Zuiderzee was getijdewater, eb en vloed dus. Uitgerekend werd hoe je het voordeligst kon varen met de stroom mee. Dat kon bij dag of nacht zijn. Er werd op kompas gevaren. Men kende de snelheid van het schip en je kon dan uitrekenen wanneer een bepaalde boei zichtbaar moest zijn en passeren moest. Kraggenburg was zo'n boei die voor Schokland gepasseerd werd. Via de Oranjesluizen kwamen ze op het IJ. Dan moesten ze onder de spoorbrug door. Daarvoor moest de mast worden gestreken. Dan voeren ze het Oosterdok binnen en zochten steiger één op, hun vaste ligplaats. Het wemelde in de haven van beurtvaartschepen. In de 'Burgemeester Bouma' stond een HA-ES motor. Deze motor was in Meppel gebouwd bij Huisman motorenfabriek. Het was een gloeikopmotor. Als de motor gestart moest worden, verhitten lampen de kop van de motor. Als deze dan warm genoeg was kon men de motor starten. Op het schip stond een mast met een giek. Deze had twee functies. Met kon er een zeil aan optrekken om mee te zeilen. Dat leverde extra snelheid op. Ook zat er aan de mast een losinstallatie aan. De zware lading werd er mee uit het schip gehesen. Soms had men bijzondere stukken te vervoeren. Aan het Griendtsveen werd een metaalfabriek gesloopt. De grote brokken metaalschroot moesten naar Amsterdam worden vervoerd. Om ze aan boord te kunnen hijsen werd de mast versterkt!

Het Haagje

Frans kan zich nog goed herinneren wie er zoal in Het Haagje woonden. Toen hij geboren werd woonden zijn ouders op Het Haagje 51. Op tweejarige leeftijd verhuisden ze naar Het Haagje 53. De familie Melissen woonde naast hun. Verder woonden daar Bakker, die werkte bij de NNK



aan de Alteveerstraat. Jonker had een petroleumhandel en weduwe Hartgers een snoepwinkel. Stuifzand was smid en had daar een smederij. Hoogland handelde in aardappelen. Harm Ter Stege had een bouwmaterialenhandel. Aan de overkant stond, een beetje achteruit, de Gereformeerde school. Daarnaast in westelijke richting had Scholten een textielhandel. Willem Jonker verkocht groente en vis. Piet Strijker had een tagrijnhandel. Hij verkocht scheepsbenodigdheden. Dan kwam slager Simon. Vervolgens Veldman de kruidenier. Slager Drent zat een eindje verderop. Lindekamp was bakker, Nijwening had dat van hem overgenomen. Toen Nijwening emigreerde nam Van Heukelum de bakkerij over. Op nummer 30 zat kapper Uiterwijk. Daarnaast woonde Van de Bent de melkboer. Dat was een dubbele woning. In de andere helft woonde de familie Harm Wimmenhove. Harm was boekhouder bij Bakker Beton. Ook was hij dirigent van een koor in Hoogeveen.

Thalen had even verderop een snoepwinkeltje. Schoenhandel Brunsting zat bijna recht voor de brug. Hier vestigde Woldman later met een wasserette. Even verder woonde Te Velde. Hij had een kunstmesthandel. Ook had deze man het veembedrijf, een grote loods verder naar achteren in Het Haagje. Jaap Fieten had bijna vooraan een drankenhandel. Op de hoek van Het Haagje en de Alteveerstraat woonde Schelhaas. Gaan we de brug over dan staan we bij bakker de Vries voor de deur. Daarnaast zat brandstofhandel Fieten. Methorst was kleermaker. Kale leraar aan de ambachtschool. Nijmeier had een wagenmakerij. Hij was gespecialiseerd in kruiwagens. Later verhuisde hij naar de Schutstraat. Johannes Padding woonde op Het Haagje 33. Hij was heel actief in de politiek voor de ARP. Hij stond op de nominatie voor gemeenteraadslid. Door het plotseling overlijden van deze man is daar niet van gekomen. Ook Kats woonde in dit rijtje, de ziekenfondsbode. De heer Knecht werkte bij Botter in de staalconstructies en Onvlee was timmerman. Bij de bruggen stonden brugwachtershuisjes. Een hokje van één bij één meter. Dat was de wachtplaats van de brugwachter bij slecht weer. Sommigen zaten daar manden te vlechten. Otte Spalink was brugwachter op het kleine brugje in Het Haagje. Nu had de 'Burgemeester Bouma' een bruggeldregeling met de gemeente. Men betaalde één keer per jaar een bedrag. Brugwachter Otte kon dat maar niet begrijpen. Voer het schip door de brug dan hengelde hij met de klomp om bruggeld. Er werd niet betaald. Otte gooide dan de brug dicht een rende achter het schip aan met zijn hengel uitgestrekt over het water: 'ie mut nog betaaln'.

Frans Nicolaas Booi

Frans Nicolaas werd geboren op 1 april 1927. Toen hij zeven jaar was, overleed zijn vader. Zijn moeder stond er toen alleen voor met de oudste kinderen om het bedrijf te runnen. Na een experiment met een vrachtwagen concentreerden ze zich op de beurtvaart. Frans ging naar de lagere school in Het Haagje. Hij wilde automonteur worden en ging naar de Ambachtschool aan de Kerkstraat. De school werd gevorderd door de Duitsers. Toen was het voor Frans, na één jaar' al afgelopen met zijn opleiding. Thuis besloot men dat hij op het beurtschip moest gaan werken. Zo kwam hij als 14-jarige jongen aan boord van de 'Burgemeester Bouma'. Dat was in 1941, in de oorlog. Een risicovolle onderneming toen, later in de oorlog, de Engelsen vaak overkwamen en schepen beschoten. Zoals al geschreven, om deze reden stopte hij met varen. Hij ging bij Jelle Kip in de garage werken. Daar leerde hij het één en ander over motoren. Toch beviel hem dat niet. Hij wilde buschauffeur worden. Daarom ging hij in 1946 bij de DABO, de Drentse Auto Bus Onderneming, werken. Eerst werkte hij daar in de garage. Je mocht pas met personen rijden als je 23 jaar was. Toen Frans die leeftijd bereikt had klom hij achter het stuur van de bus. Dat vond hij de mooiste tijd van zijn leven. Hij was trots op zijn uniform. Diverse trajecten legde hij af met de bus naar Ommen, Hardenberg, Emmen en Groningen. Onder andere de lijndienst Hogeveen-Groningen. Vanaf Vries had de DABO naar Groningen geen haltes meer. Dus kon er doorgereden worden. Frans hield van snelheid. Dus dat laatste stuk naar Groningen, eindpunt Zuiderdiep ging het hard. Het lukte hem 10 minuten voor de officiële aankomsttijd op het eindstation aan te komen. Dat leverde



hem de bijnaam "straaljager" op. Na 25 jaar kwam er een eind aan zijn 'rijbaan' als buschauffeur. Na een ziekteperiode van twee jaar, werd hij afgekeurd.

Frans ging voor 20 % werken bij Garage Zandman in Zuidwolde. Showroom en pomp waren zijn verantwoordelijkheid. Ook hier heeft hij van genoten. Toen Zandman het bedrijf verkocht aan de Wilt, werd Booi er bij 'verkocht'. Daar heeft hij heel wat auto's in 'nieuwstaat' gepoetst.

Huwelijk

Op zaterdag- en zondagavond was het aan de Hoofdstraat in Hoogeveen een drukte van belang. De jeugd liep daar langs de straat te flaneren. Het kanaal lag er nog. Het speelde zich af aan de 'brede kant', de westkant, van de straat. De oostkant werd de smalle kant genoemd. De jongens en meisjes draaiden en flirten wat om elkaar heen. Het had de bijnaam 'Jennegiesmarkt', een soort huwelijksmarkt. Aan het eind van de avond probeerde een jongen, het meisje waar hij een oogje op had, te versieren en naar huis te brengen. Daar was Frans ook te vinden. In 1946 had hij een oogje op Dienie ter Stege, de dochter van de aannemer. Het duurde niet lang en ze kregen verkering. Als je verkering had liep je niet meer aan de brede kant, dan ging je naar de smalle kant. Daar was het donkerder en kon je wat intiemer met elkaar zijn. Op 15 november 1950 trouwden Frans en Dienie. Er was toen ook in Hoogeveen woningnood. Drie jaar woonden ze in bij de ouders van Dienie. Toen waren de huizen aan de Adriaan Baasstraat klaar. Daar gingen ze wonen. Vader ter Stege had een aantal huizen. Hij stelde Frans en Dienie voor er hier één van te kopen. Zij gaven de voorkeur aan het huis aan de Zuiderweg. Dat werd overeengekomen. De mensen vroegen zich af hoe een buschauffeur zo'n duur huis kon kopen. Frans zei dat betaal ik van de fooien die ik krijg op de bus. In werkelijkheid had zijn schoonvader een hele soepele regeling met hen getroffen. Het echtpaar kreeg vier kinderen: twee dochters en twee zonen. Als ze het mogen beleven hopen ze in november 2015, 65 jaar getrouwd te zijn!

Hoogeveen, mei 2015 Albert Wolting