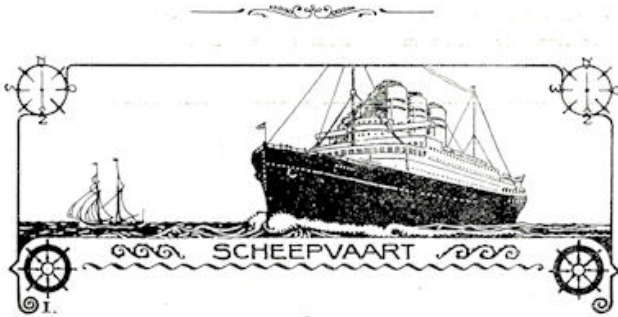


's avonds bij de kachel kropen, dat we op den Brocken zelfs achter de kachel gingen zitten om toch maar warm te worden. Dat men in Schiers in pelsjassen en pelsmantels liep.

De gemiddelde temperatuur van den Harz is niet meer dan 5° Celsius. Wernigerode brengt het tot 8.2° C. maar de Brocken niet hooger dan 2.2° C. We hadden het dus in dezen warmen zomer vrij goed, maar op sommige dagen was het toch ook heel warm. Vooral in de eerste dagen van Augustus. Later werd het beter.

D.



I.

Het dorp van mijn jeugd was een oude veenkolonie, en wel een dubbele: het had twee evenwijdige vaarten, en op die vaarten stonden aan den buitenkant rechthoekig dwarsvaarten, wijken, op een onderlingen afstand van een kleine tweehonderd meter. Van die wijken hadden we er aan weerskanten een vijf en twintig à dertig.

Die twee vaarten en die wijken vertolken de geschiedenis van het ontstaan van de veenkolonie. Eerst werden de twee hoofdvaarten gegraven, en toen het veen daartusschen en daarnaast tot turf was gemaakt, groef men de dwarsvaarten, om het verder gelegen veen te bereiken.

Zooals ik zei, het was een oude veenkolonie. Uit de zeventiende eeuw reeds, en van veen was er dan ook geen sprake meer. Het was de zandgrond, waarop in den oertijd het veen was gegroeid, en die nu weer blootgekomen was, verbeterd door het veen. Het was dan ook alles bouw- en weiland.

In mijn tijd stonden al die wijken nog in vrije gemeenschap met de hoofdvaart, en onze boeren maakten daar gebruik van. Bijna overal stond op den hoek van vaart en wijk een boerderij, en de boer had zijn land achter zijn huis, ongeveer een half uur gaans ver, geheel langs de wijk.

Een mooie gelegenheid dus, om den mest naar het land en de producten naar de schuur te brengen. Daartoe gebruikten ze kleine open schuitjes, die wij pramen noemden. Klein waren ze, want de wijken waren niet breed en niet diep, maar ze laadden toch altijd meer dan een boerenwagen, en hadden minder trekkracht nodig.

Maar de praam deed nog wel anderen dienst ook. Alle menschen woonden aan het water, aan weerskanten van de beide vaarten, waar je telkens met een brug over kon naar de „eilanden,” zooals wij het stuk tusschen twee dwarsvaarten noemden. Wie dus verhuizen wilde, laadde zijn boeltje in een praam, in plaats van in een verhuishagen, en had minder kans op beschadiging. En in het najaar kwam er wel een venter, die aan de burgers rapen en koolen verkocht voor winterprovisie, en die als vervoermiddel ook al de praam gebruikte.

Je kon zulk een praam huren. Natuurlijk werden ze getrokken, door een paard of door een mensch. Geboomd werden ze ook wel. En vele hadden de eigenaardigheid, dat je het roer voor en achter kon hangen; dat was praktisch met het oog op de smalle wijken, waarin je niet kon wenden.

Sturen met een roer konden we allemaal. Ik zou het nu niet meer durven wagen, maar ik zie me nog zitten

aan het roer van een praam, terwijl mijn vader boemde, en mij telkens toeriep, of ik het roer links of rechts moest houden. En werkelijk stuurde ik het schip door al de bruggen heen.

Van een praam, die misschien vijf ton groot was, tot de „Majestic,” de vroegere Duitse „Bismarck,” waarvan ik onlangs las, dat ze klaar gekomen was, en die 56000 ton groot is, bijna even groot als de geheele Onoverwinnelijke Vloot — ik zeg: van een praam tot een Atlantische stoomboot, is inderdaad een groote stap. Maar de menschen in mijn veenkolonie hebben het grootste gedeelte van dien stap gedaan. In mijn jeugd waren ze gekomen tot den driemaster, den Oostinjevaarder. Stoomboeten begonnen toen eigenlijk pas ernstige mededingers te worden.

Natuurlijk is die stap niet ineens gedaan. Het eerste begin was, dat de open praam een dek kreeg van losse luiken; dat ze wat grooter werd, en dat het achtereind werd afgeschoten tot woning en het vooreind tot bergplaats. Wij noemden dat achtereind altijd het vooronder, bij verkorting vronder, en ter verduidelijking spraken we dan van achtervronder en voorvronder.

Die woonpraam deed dienst voor het vervoer tusschen stad en dorp. Onze landbouw op zand had veel meer nodig, meer dan onze koeiestallen opleverden, — aan kunstmest deed men nog bijna niet — en de stad Groningen had overvloed van straatvuil en anderen mest; onze pramen voeren dus naar Groningen om compost en ier. En diezelfde woonpramen brachten aardappelen naar de aardappelmeelfabrieken, van welke ik de eerste zag bouwen ongeveer vijftig jaar geleden, en ze brachten onze rogge en onze haver naar de „stad,” vanwaar ze verder ging het land door.

En zulk een woonpraam had een mast, waaraan een zeil kon worden opgeheschen. Er viel in onze buurt niet veel te zeilen; 't was overal tusschen de huizen, en je had om de vijf minuten een brug. Maar op weg naar Groningen had je toch ook wel open streken, en daar kon gezeild worden.

Toen is de tweede en de derde stap gekomen, de task en de tjalk. Eén formaat, maar de laatste grooter dan de eerste. De task strekte haar tochten uit door de Noordelijke provinciën, de tjalk ging door het heele land en zelfs wel daarbuiten. Het ging den Rijn op naar Wesel en Dusseldorf, de kanalen langs naar België en Noord-Frankrijk, en langs het Wad binnen de Wadden-eilanden door naar Bremen en naar Hamburg.

Die schepen waren zeewaardig; ze gingen — en gaan nog — de Zuiderzee over. De weg van Groningen naar het Westen van het land gaat over het Wad of door Friesland over Lemmer of Stavoren en dan over de Zuiderzee naar Amsterdam of naar Muiden.

In de eerste plaats vervoerden die tjalken turf. Lange lichte en ook wel tamelijk zware turf wordt nog steeds gemaakt in het Oosten van Drente, en in mijn jeugd, toen de Verlengde Hoogeveensche Vaart nog niet bestond, ging al die turf langs Stadskanaal, Wildervank, Veendam, Sappemeer, Hoogezand naar Groningen, en dan naar „Holland,” zooals het bij ons heette en waarbij Utrecht evenzeer bedoeld werd. 't Waren vooral de steenbakkerijen langs de groote rivieren, die afnemers waren van die turf.

En hadden onze schippers die turf afgeleverd, waarbij ze vaak geen vrachtaarders, maar handelaars waren voor eigen rekening, dan gingen ze naar Amsterdam of Rotterdam, om uit te zien naar een vrachtje, dat naar een der Noordelijke provinciën moest. Lukte dat niet, dan gingen ze met het leege schip maar weer over de Zuiderzee, om opnieuw turf te halen. Want stilliggen deed een flinke schipper niet graag. Die had geen „lighout” in zijn schip.

Het gebeurde dan ook wel, dat een schipper niets anders vervoerde dan turf, en dan bracht hij het wel tot acht en tien reizen in een jaar.

Maar zoo tegen St. Nicolaas, dan had de schipper er

genoeg van; dan „legde hij op.” En dan zag je bij ons in de vaart aan de landzijde een reeks van tjalken liggen, zoo mogelijk vóór de woning van den schipper. En ik heb een gevoel, alsof het dan 's Zondags in de kerk veel warmer was dan anders; ik denk, dat het kwam door de duffelsche pijekkers van al die schippers.

Dat was de feesttijd voor ons dorp. Manufacturier en kleermaker en schoenmaker hadden het druk, want de kleedij van den schipper en zijn volk moest onderhanden worden genomen.

En was er ijs in de vaart, dan zag je de jonge schippers den halven dag op de „scheuvels.” En de boeren, die ook niets te doen hadden, deden dapper mee. De overige burgers natuurlijk ook, voor zoover ze den tijd machtig konden worden, en ik behoef niet te vertellen, dat de vrouwelijke bevolking flink meedeed.

Menige band voor het leven werd daar op het ijs gebonden. Toch gebeurde het maar zelden, dat een schipper met een boerendochter trouwde of omgekeerd; meestal bleef men in zijn eigen gilde.

En uitgaan deden onze schippers in den winter. Natuurlijk, in den zomer kwamen ze af en toe eens even thuis, wanneer ze doortrokken naar het veen, maar dan

was het in het drukst van den arbeid. De wintervakantie bracht de menschen tot elkaar.

Op Nieuwjaarsvisites. 't Was bij ons Nieuwjaar tot eind Januari. Juist den echten winter met sneeuw en ijs bracht men feestelijk door.

Maar begin Februari was dat uit. Dan kwam „Lichtmis, als 't geld op is,” dan preekte onze dominé den laatsten Zondag in Januari „zeemans-afscheid,” dan had onze school des Vrijdags van te voren examen, d. w. z. openbare les, 's morgens met de kleintjes in de school, en 's middags met de grooteren in de kerk.

En dan was het gedaan met de pret. Begin Februari begon het varen weer, als het weer het toeliet, en dan zagen we onze schippers maar zoo nu en dan eens verschijnen.

A. L.

De schooltijd heeft een einde,  
de leertijd niet



Naar een schilderij van Christiaan Krohg

NOORWEEGSCHE VISSCHERS

1698