



De paviljoentjalk De Vrouw Tjitsche Deel 1: Een heroïsch leven

Het kan raar lopen in het leven van een beurtschip dat in 1901 is gebouwd. Na 122 jaar ziet het er (bijna) weer uit als toen het van de werf van Croles in IJlst liep. En in de tussentijd? In de tussentijd vervulde het onder meer een heldenrol in de Tweede Wereldoorlog. We volgen de levensloop van De Vrouw Tjitsche in twee afleveringen. Door: Wim de Bruijn en Hajo Olij

Dat doen we aan de hand van gesprekken met de in 2016 overleden Koos de Jong die door Hajo Olij werd geïnterviewd terwijl Wim de Bruijn de huidige eigenaar, Riemer Halbertsma, sprak die al vier jaar elke vrije minuut aan zijn schip besteedt. Hajo weet nog goed hoe hij in het Reitdiep, op weg van Groningen naar Zoutkamp, in het riet bij Schaphalsterzijl een oude verwaarloosde tjalk zag liggen. Die had een prachtige volle kop en achterop een paviljoen. In de kont leken wel S-spanten te zitten, dit moest een geweldig zeilschip zijn geweest! De dekken, de den, alles zat onder de roest, maar het ijzer leek wel nieuw, nog niet veel jaren geleden gelegd. Op het voordek lag een pas geklonken luikje naar het vooronder, hier werd dus nog gewerkt!

Hajo vertelt: 'Uit de richting van Winsum kwam een Reliant, zo'n oldtimer met slechts drie wielen, aantuffen. Een forse, baardige man stapte aan boord en de gebruikelijke begroeting volgde: 'Hé, wat moet dat hier! Je kan toch niet zomaar...!' Ik schoot in de lach, want dit was Koos de Jong en dan moest deze

tjalk *De Vrouw Tjitsche* zijn!' Koos bleek een makkelijke verteller én een wandelende encyclopedie. Hij vertelde: 'In 1901 liet schipper Huite Tuininga uit Bolsward deze paviljoentjalk bij scheepswerf Croles bouwen. Gelijk als motor-zeilschip, met schroefraam en met gepiekte kont voor goede watertoevoer naar de schroef én als beurtschip met brede gangboorden en een stalen luikenkap, die geschikt was voor de deklading.'

Scheepswerf Croles in IJlst

Croles was een bekende scheepstimmerwerf. Al in 1753 begon Jelle Pieters Croles aan de Geeuwkade in IJlst houten kof- en tjalkschipen en schuiten (skûtsjes) te bouwen en in 1790 ook een palingaak. De nakomelingen, veelal Jelle Jelles Croles geheten, zetten het bedrijf voort. Ze stonden ook landelijk bekend als "doorkundig en zeer bekwaam". De werf verhuisde naar de Zevenpelsen en al in 1895, vroeg voor Friesland, begonnen ze in ijzer te bouwen. Voor de Lemster visser Siemen Spaan werd hier al in 1898 voor het eerst een

De Vrouw Tjitsche ligt hier op haar vaste ligplaats aan het Kruiswater te Bolsward. V.l.n.r. Willem Visser, Jan Eekma, Van der Zande en Jurjen Koch

ijzeren botaak geklonken. Er gingen jaarlijks ongeveer zes skûtsjes te water, butsekoppen, wat stomp en vol in de kop. Maar ook snelle tjalken met zuivere S-spanten in de kont, zoals deze *De Vrouw Tjitsche*.

Beurtdienst Bolsward-Amsterdam

Al in 1903 neemt Jurjen Koch de tjalk over inclusief de bijbehorende beurtdienst Bolsward-Amsterdam. Er stond net een petroleum hulpmotor van 25 pk in, maar het zeiltuig was er ook nog, want op de Zuiderzee werd gezeild. De luikenkap begon voor het paviljoen en kon tot aan de mast worden opgelegd voor het laden van stukgoed. Bij de bouw waren de knieën tussen gangboord en romp zo klein mogelijk te houden, zodat kisten en dozen zo hoog mogelijk tegen de huid gestapeld konden worden.

Schipper en knecht moesten zelf de kisten, vaten en pakketten aan boord sjouwen, maar ook het vee. Een paard bracht Fl. 2,50 op, een gans slechts een dubbeltje. Ook passagiers gingen mee, in het ruim voor Fl. 0,60, of op een bank in het paviljoen bij de kachel voor Fl. 0,90. Militairen, arme reizigers en kinderen betaalden half geld. Was het ruim vol, dan werd wel eens een schaap in het paviljoen gestald.



boven: Het beurtschip (linksonder), toen nog met houten roef, op de ligplaats aan het Singel

midden: Zo kocht huidig eigenaar Riemer Halbertsma het schip; groen uitgeslagen en roestig

onder: En zo ligt *De Vrouw Tjitsche* nu in de Zweedse Haven in Groningen

Uit Bolsward gingen veel aardappelen en zuivel mee, wekelijks ook 2000 doosjes slagroom voor export naar China. Stinkende koeienhuiden werden aan dek gestouwd. In Workum werd aardewerk geladen en wekelijks 60 ton aan mandflessen bleekwater, afwasmiddel en limonade, maar ook zwavelzuur en ammoniak.

Meteen afrekenen

In 1919 overleed vader Jan Koch en zoon Jurjen nam diens snelle tjalk *De Vijf Gebroeders* en de beurdienst vanuit Workum over. Nu was er voortaan twee keer per week een afvaart naar Amsterdam. Aan het Singel, tegenover de Lutherse kerk, was de vaste laad- en losplaats en bij de scheepsagent lag een vrachlijst klaar. Bij zeeschepen werd ongebrande koffie, thee, meel en hout geladen. Eén keer in de week werd naar de Zaan doorgevaren om lijnkoeken en ander veevoer, maar ook rijst, gort, pudding en stijfsel, vaten olie en koloniale waar in te nemen. Ook zware platen marmor voor de grafdelver moesten wel eens mee en ijzer voor scheepswerf Amels in Makkum. Op alle aanlegplaatsen kwamen kleingoed en pakjes aan boord of werden bezorgd. De schipper moest het allemaal bijhouden en vaak ook meteen afrekenen.

Bij beide tjalken werd in 1920 een 'moderne' Kromhout M 2 middeldruk dieselmotor van 30 pk bij 390 toeren ingebouwd. Deze stak boven het dek uit, het houten roefje werd ver-





ker, zeilden ze over de Zuiderzee terwijl de motor bij stond. Het schietlood, kompas of slaggaard vertelde, waar je zat. Stond er veel wind, dan ging de halshoek van het grootzeil omhoog; katten, of ze konden ook de gaffel laten zakken: geien. Ook al werd in Stavoren de zwarte stormbal gehesen en lag de haven vol verwaaide tjalken en klippers, de beurtvaarders voeren vaak door, de dienstregeling moest blijven kloppen.

Alleen bij zware storm doken ze het Krabbersgat in, of gingen onder het eiland Marken voor anker. Ook nu nog is bij Noordwestenwind de golfslag boven Enkhuizen berucht, bij aflopend tij moet het in die jaren nog heftiger geweest zijn. Je stond twee uur aan het helmhout, waarbij een stuurtalie vaak nodig was, bij ruiger weer kon je alleen met



boven: Zo werden de kinderen door hun ouders aan boord gebracht voor de tocht naar Friesland

rechts: Initiatiefnemer Anton van der Weide bij het monument. (Foto Johan Vogelzang)

links: Het monument op de Stoombootkade in Bolsward ter herinnering aan de 500 kinderen die in de hongervinter een veilige plek bij pleegezinnen in Friesland kregen

vangen door een stalen machinekamerkap. De Beurtdiensten Koch en Eekhof gingen in 1920 een fusie aan en tot de Tweede Wereldoorlog liep het lekker, er kwam zelfs een motorschip bij. Zoon Nolle van de laatste beurtschipper van *De Vrouw Tjitsche*, Catrinus Eekhof, schreef een uitgebreid boek over deze Beurtdienst met veel familie-informatie, en, voor ons interessanter, gedetailleerde informatie over hoe zo'n bedrijf in elkaar zat.

Zwaar werk voor beurtvaarders

Nu romantiseren we deze tijd en koesteren de prachtige zeilschepen, maar we beseffen niet hoe zwaar het leven aan boord moet zijn geweest. Werkdagen van 12 uur waren normaal, een vrije zondag kwam pas later. Een beurtschipper moest kunnen lezen, schrijven en rekenen, niet vanzelfsprekend in die jaren,



maar ook goed organiseren. Een goed stuwplan was belangrijk: het schip moest stabiel in het water liggen en goed sturen. Hij moest bepalen wat in het hoofdruim, in het kistruim (voor de mast) of als deklading op de luiken ging. Ook de volgorde was belangrijk: welke lading moest er het eerst uit en wat later. Zo liepen ze de hele dag te sjouwen, te schuiven en te tillen. Alleen in Amsterdam losten de havenarbeiders. 's Nachts, in het pikkedon-

twee man het roer houden. Op zo'n paviljoentjalk kreeg je achterop veel water over, je stond vaak met je benen in het water. Een lange onderbroek, een baaien hemd en vele lagen kleren hielpen, maar was je eenmaal nat, dan stond je wel 14 uur te verrekken. In het paviljoen bleef de kolenkachel aan, soms werd ook wel turf gestookt, maar dan zat het schip vaak vol vlooien. Bij rustig weer duurde de overtocht slechts 10 uur en had je alleen

last van wolven steekmuggen. Een paar uur-tjes slapen tussendoor, meer zat er niet in, je waste je met buitenwater en je behoefte deed je op een emmertje in de machinekamer. Het leven moet loodzwaar geweest zijn, de mees-te schippers vonden het dan ook niet erg dat de zeiltijd voorbij was. Een luxe motor met salonroef en een zware, direct startende die-selmotor werd als een enorme verbetering ervaren. Vanaf 1930 neemt de vrachtauto het werk van de beurtdiensten over. Ook in Fries-land werden de wegen nu berijdbaar.

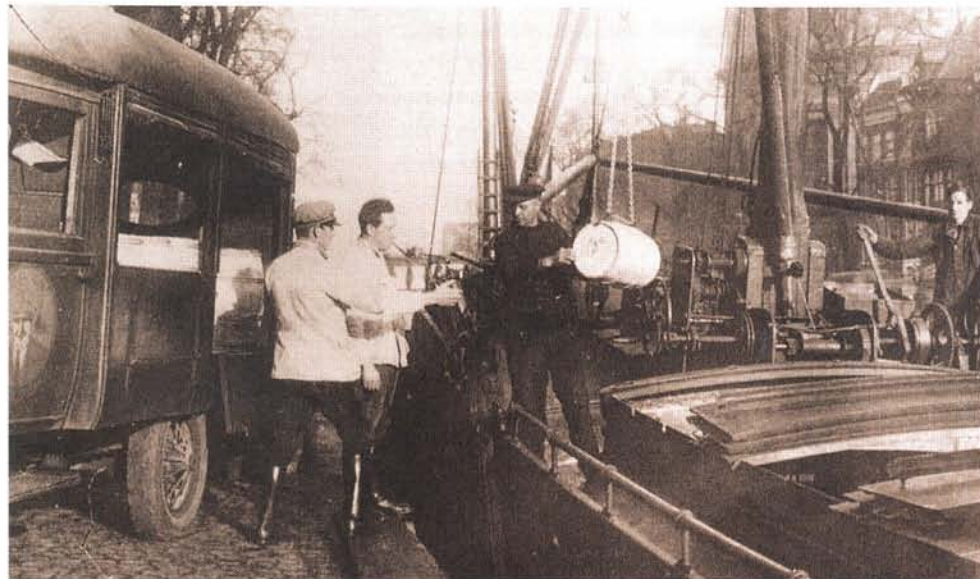
kinderen die tijdens de hongerwinter na een veilige plek in Friesland werden gebracht om daar aan te sterken bij pleeggezinnen. Anton's vader was een van de bemanningsleden die bij rederij Koch & Eekhof in dienst was.

Toevalligerwijs maakte Wim de Bruijn in dezelfde periode kennis met de 89-jarige Harry Visser. Op een gegeven moment ver-telde die Wim het verhaal dat hij als tien-jarige, samen met zijn ouders en broertjes uit Zandvoort weg moest, omdat hun huis moest wijken voor de Atlantic Wall die van

het kantoor in Bolsward en op 1 maart 1945 werd Harry door zijn ouders lopend naar Mui-den gebracht waar *De Vrouw Tjitsche* klaarlag om dertig kinderen aan boord te nemen. Het werd een woelige tocht omdat het hard woei. Voor Volendam werd beter weer afgewacht en later liep de schipper Broeckerhaven bin-nen, omdat de kinderen dringend een maal-tijd nodig hadden. Ook dat werd geregeld bij gastvrije mensen en de tocht kon via Workum naar Bolsward worden vervolgd.

Humanitaire hulp

Harry moest enorm wennen aan het Fries dat bij zijn pleegouders en op school werd gespro-ken. Omdat hij heel regelmatig brieven naar huis schreef en zijn ouders zeer frequent brie-ven terugstuurden, kreeg Wim die, nadat de brieven 77 jaar in hun envelop hadden geze-ten, te lezen met de vraag of hij er iets mee kon. Wim vertelt: 'Na het uittypen, inkorten, bewerken en informatie toevoegen aan de hand van het geheugen van Harry Visser, ontstond er een fraai document, dat ik lar-deerde met een zestigtal historische foto's. Niet alleen familie en kennissen, maar ook de Bolswarders waren content met dit unieke document in boekvorm, waarbij ook de naza-ten van de Bolswarder schippers allemaal een exemplaar kregen. Met dit boekje, getiteld *Hongerevacuë, herinneringen aan mijn tijd, door-gebracht in Bolsward van 1 maart 1945 tot 19 juni 1945*, is er een uniek stukje humanitaire hulp ten tijde van de oorlogsjaren vastgelegd.' *De Vrouw Tjitsche* vervolgde haar heroïsche levenswandel en maakte in 1945 tochten naar de ondergelopen Wieringermeer om gevluch-te mensen en paarden van de dijk te plukken. (wordt vervolgd)



boven: Beurtschipper Jurjen Koch lost vaatjes boter van het merk 'Kapitein' uit *De Vrouw Tjitsche* aan het Singel in Amsterdam met behulp van de toen onlangs gemechaniseerde hijslier

rechts: Boekomslag van het boekje van Harry Visser en van het boek *Beurtvaartdienstbedrijf Koch & Eekhof, 1822 - 1971*

Noorwegen tot Portugal werd gebouwd. Ze kwamen terecht in Amsterdam en er was, ondanks de strooptochten van zijn moeder naar de boeren in Noord-Holland, steeds minder eten. Zijn vader die bij de Amsterdamsche Bank werkte had connecties met

Hongerwinter

In de Tweede Wereldoorlog werd dieselolie schaars, er kwam een gasgenerator aan boord en er werd weer gezeild. *De Vrouw Tjitsche* voer met gedoofde lichten over het IJssel-meer, bang om door vliegtuigen beschoten te worden. *De Vrouw Tjitsche* en *De Vijf Gebroe-ders* van rederij Koch & Eekhof bleven in de oorlogsjaren met vooral aardappels van Bols-ward naar Weesp, Muiden en Amsterdam varen. Tijdens de hongerwinter van 1944/45 was er in Amsterdam steeds minder te eten en dankzij de steun van reder Eekhof, kerken, boeren en veel Friezen namen de schippers op hun terugreis telkens 30 kinderen in het ruim mee. Over die tijd is maar weinig vastgelegd. Tot de Bolswarder Anton van der Weide in 2021 het initiatief nam om een monument te laten ontwerpen ter herdenking aan de 500

