

## Schippers van weleer

Door Corine Nijenhuis

**Johannes Ooms (74)**  
**Schipper 1966-1976**

**Twee Gebroeders, zandzuiger, 1938, 155 ton**  
**Michel, Kempenaar, 1935, 500 ton**  
**Michel, Dortmunder, 1940, 900 ton**

**D**at een schip de vaart bepaalt, weet iedere schipper. Dat een schip zijn schipper uit de vaart kan verbannen, is minder bekend. Voor Johannes werd het werkelijkheid: een onverwachte wending in het leven van een geboren schipper.

Als kind woonde hij op een beurtschip. Zijn ouders voeren een vast traject, van Amsterdam naar Deventer. Ze vervoerden van alles: koeienhuiden, dozen chocola, kisten vol koekjes en meel. Overdag werd er geladen of gelost, 's nachts gevaren. Het beurtschip had twee man personeel aan boord. Maar het IJsselmeer joeg moeder Ooms schrik aan en toen een collega zonk, sloeg dat om in angst. Toen Johannes op zijn 13e van school kwam, was het beurtschip vervuuld voor een zandschip waarmee zijn ouders op Duitsland voeren. Dat Johannes bij hen aan boord kwam, sprak vanzelf. Hij leerde het varen spelenderwijs. Toen hij 23 werd voltrok zich in een halve week een fikse verandering: 'Op dinsdag was ik jarig, op donderdag haalde ik het

Rijnpatent, op vrijdag werd ik schipper.'

### Leuk meisje

Dat patent was noodzakelijk om als zelfstandig schipper op zandschip Soli Deo Gloria te varen. De eigenaar ervan bezat vijf schepen met die naam, Johannes kreeg nummer 1. Hij voer hetzelfde traject als zijn vader, en dezelfde lading. Duits betonzand naar Raalte.

Na twee jaar werd het tijd voor een eigen schip. Hij kocht de zandzuiger Twee Gebroeders via zijn oom, die bedrijfsleider was bij een bouwmaterialenhandel. Hij moest het schip 'vrijvaren', de eigenaar had er geld in laten zitten. Dankzij zijn oom was er werk genoeg. Hij dankte er ook zijn huwelijk aan. Toen Johannes voor de

firma dagelijkse reises voer van Olst naar Deventer, zag hij steeds een leuk meisje: ze woonde naast de sluis. De verkering duurde een half jaar, toen stapte ze als echtgenote op de Twee Gebroeders.

### Groter

Er kwam een zoon en daarna een groter schip. Met Kempenaar Michel voeren ze internationaal. 'Vanwege de uitdaging.' Toen Johannes twee jaar later opnieuw een groter schip kocht, had dat niets te maken met uitdaging maar met laadcapaciteit. 'Of met hebzucht. Want daar kwam het eigenlijk wel op neer.' Waar of niet: hij werd er stevig voor gestraft. De Dortmunder was vóór de koop gekeurd. Maar toen hij na twee jaar de helling op ging, bleek het staal onder kop

en kielgang zo dun dat er over de hele lengte nieuw plaatwerk op moest. 80.000 gulden kostte de reparatie. De bank weigerde een lening. Johannes legde het schip tegen de kant. Daar begon het gevecht om de schade te verhalen. Hij kreeg overal nul op rekest. Uiteindelijk nam de bank het over. De schipper zag zijn bedrijf gesaneerd, het schip gesloopt. Johannes werd kraanmachinist, tot hij werd afgekeurd met een hernia. Hij solliciteerde als schipper op een passagiersschip en ging weer varen. Terugkijkend op zijn leven is Johannes niet bitter. Het lot van de Dortmunder maakte dat hij zijn kinderen kon zien opgroeien. Maar het is wel bepalend geweest voor zijn schippersbestaan: 'Mijn verhaal is de keerzijde van de binnenvaart.'



Schrijfster en beeldend kunstenaar Corine Nijenhuis schreef onder meer de non-fictie roman 'Een vrouw van staal', waarin zij niet alleen de geschiedenis van haar eigen varende woonschip, maar ook die van de Nederlandse binnenvaart van 1901 tot nu vastlegde. Ontmoetingen met oud-schippers tijdens lezingen naar aanleiding van dit boek, leverden een serie nieuwe verhalen op, die tweewekelijks in Schuttevaer verschijnen.

[www.corinenijenhuis.com](http://www.corinenijenhuis.com)



De lege Kempenaar in het midden is de Michel van Johannes Ooms.

(Foto collectie familie Ooms)