



Voor schippers een welkome goedmaker

Een ruime eeuw lang was de bietencampagne voor de schippers in de Zuidwestelijke Delta een belangrijke periode in het vaarjaar. Vier maanden aaneen werden de vers gerooide peeën van de akkers naar de suikerfabrieken gevaren, tot in de jaren '30 van de vorige eeuw onder zeil, daarna gemotoriseerd. Ook de Zeeuwse klipper *Annigje* voer jaarlijks mee. In 1938 laadde zij de suikerbieten per kruiwagen in het gelegenheidshaventje Ouddorpse Kil om over de nog open Zeeuwse zeearmen naar de suikerfabriek in Puttershoek te varen. Een vaartocht die nooit zonder risico was.

CORINE NIJENHUIS

De bietencampagne begon met het leegkiepen van de eerste kar bij het hek van de Kil. Het paard dat de boerenkar trok was dampend opgedoemd uit de ochtendnevel. Daarna arriveerde een tweede kar, en een derde zodat de berg suikerbieten groeide en al spoedig tot halverwege de aangrenzende dijk reikte. Met de vierde vracht peeën arriveerden ook de laders. Ieder duwde zijn eigen kruiwagen. Enkele dagen eerder waren de planken gelegd waarover de laders de bieten vanaf de dijk tot boven het scheepsruim konden kruien. Zelfs bij hoogtij liepen ze hoog boven het water, maar wanneer de eb al het water uit de kom had gezogen, lag de bodem beangstigend diep. De laders van de Kil waren het gewend. Alleen de mannen die zonder vrees hun volle kruiwagen over het hooggelegen plankenparcours konden duwen waren na hun eerste seizoen teruggekomen. Zo was de selectie natuurlijk verlopen. In de loop der jaren had zich een vaste groep gevormd die slechts nu en dan werd aangevuld met een lader die het werk in de reguliere havens te saai vond. Al was het een zeldzaamheid wanneer deze na één dag nog terugkwam.

(uit: Een vrouw van staal. De buitengewone biografie van een binnenvaartschip)

De bietencampagne. Voor de Zeeuwse klipper *Annigje* was het een jaarlijkse routine. Vier maanden aaneen voer het vrachtschip een vast traject van laadplek naar losplaats, het verhoogde en opengelegde ruim barstensvol pas gerooide bieten. Van het gelegenheidshaventje in de Ouddorpse Kil naar de suikerfabriek van Puttershoek en vice versa, op weg naar een nieuwe lading peeën waarvan de aanvoer pas stopte als de akkers leeg waren. Ik had nog nooit van de peeëntijd gehoord. Pas toen ik sprak met de voormalige schipper/eigenaar van het schip dat mijn vriend en ik in 2007 kochten, leerde ik over de bietencampagne en hoe belangrijk die een ruime eeuw geweest is. Maria van Utrecht Beije werd in 1933 aan boord van klipper *Annigje* geboren en voer, tot 1960, ieder jaar vier maanden lang met peeën op de suikerfabriek in Puttershoek. Het was een belangrijke tijd, vooral toen ze nog jong was. Als enig kind was Maria maar weinig onder leeftijdgenoten; de klipper voer geen vaste trajecten en was altijd onderweg. Leven aan boord van een vrachtschip was een zwervend bestaan. Voor Maria was de bietencampagne een lange, aaneengesloten periode waarin de regelmaat ervoor zorgde dat ze vriendinnetjes kon maken en onder leeftijdgenoten zijn, want het was een vaste groep schepen die de suikerbieten vanuit diverse Zeeuwse haventjes naar de suikerfabriek in Puttershoek bracht.

Ellewoutsdijk circa 1910, op de kades de suikerbieten, op de voorgrond een paviljoentjalk met een lading bieten, ZB Beeldbank Zeeland recordnr. 4790. (uitsnede).

Geen stabiel inkomen

Voor de schipperskinderen was de bietencampagne een periode van regelmaat in hun nomadisch bestaan, voor hun ouders was het een tijdsspanne waarin goed verdiend kon worden. Schippers hadden geen stabiel inkomen, hun verdiensten waren afhankelijk van het beschikbare vrachtaanbod. Er waren schepen die onder contract van een rederij voeren, maar het merendeel van de particuliere schippers regelde zelfstandig hun lading, vanaf 1933 meestentijds via de schippersbeurs. Tijdens de goede jaren was de wilde vaart al geen vetpot, tijdens de slechte dreigden tekorten. Dan was de bietencampagne de welkome goedmaker van een slecht jaar. Niet voor niets waren er bij iedere inschrijving voor de komende campagne meer aanmeldingen dan plaatsen. Loting moest bepalen wie wel of niet mee kon doen.

De procedure begon met de inschrijving voor de bietencampagne bij de Rijksverkeerinspectie. Op het formulier vulde de schipper niet alleen in op welke suikerfabriek hij wilde varen, maar ook of hij op zondag voer of niet. Zondagshouders legden op zaterdagavond om zes uur het werk neer om het weer op te pakken op maandagochtend zes uur. Tijdens het bietoverleg van de schippersbonden werden de formulieren geselecteerd per fabriek, waarna loting volgde. Schippers die waren ingeloot, waren dat voor de volledige periode die meestentijds tot de kerst duurde, want het streven was dat het werk gedaan was voor het einde van het jaar. Reserveschippers waren er ook. Die werden opgeroepen wanneer er een schip uitviel of er meer scheepsruimte nodig bleek. Het was niet bepaald een luxepositie die hen te beurt viel. Omdat er geen wachtgeld tegenover stond, moesten de reserveschippers gewoon doorvaren met

andere vracht tot ze, al dan niet, werden opgeroepen. De motivatie was de vaste belofte dat de reserveschippers van de huidige campagne de ingelote schippers van de volgende waren.

De peeënladers werkten in rap tempo. Ze vulden de kruiwagens met de hand, om ze daarna met een vaartje over de planken te rijden en leeg te kiepen in het ruim dat in de diepte lag. Het was zaak in één keer door te lopen; bij aarzeling was de kans groot dat de kruiwagen omsloeg. De mannen waren kort na zonsopgang begonnen. Tegen de tijd dat de zon hoog aan de hemel stond, waren hun hemden doorweekt van zweet. Toen Annigje tegen tien van boord stapte, een witte wasteil met mokken, koffie en suiker in haar armen, werd ze met goedkeurend gemompel begroet.

Omdat Marinus de klipper zo vol mogelijk wilde laden was een goede vrachtverdeling cruciaal. Samen met Annigje stouwde hij de grote suikerbieten stuk voor stuk in de lage ruimtes onder roef en gangboorden. Ze benutten ieder hoekje en gaatje. Marinus had planken tegen de wanden gezet om het vrachtruim te verhogen. Door de deklust zouden de luiken straks niet meer passen en bleef het ruim open. Dan was het zaak zó te zeilen dat de klipper geen overslaand water binnenkreeg, want een schip dat diep lag kon weinig extra gewicht velen. Bij slecht weer en zware zeegang hield Annigje haar hart vast. Hun klipper zou de eerste niet zijn die zonk tijdens de bietencampagne.

(uit: Een vrouw van staal. De buitengewone biografie van een binnenvaartschip)

In tientallen havens in de Zuidwestelijke delta werden de suikerbieten geladen. Grote havens waarvandaan het hele jaar door allerhande vracht werd getransporteerd. Kleine havens die alleen werden gebruikt voor de afvoer van plaatselijk verbouwde landbouwproducten, met een vaste ligplaats voor de beurtvaarder die wekelijks met Zeeuwse vracht naar Rotterdam voer, om terug te keren met een ruim vol stadse goederen die door de eilandbewoners besteld waren. Sommige havens werden uitsluitend voor de bietencampagne gebruikt. De snelheid waarmee suikerbieten na het rooien hun suikergehalte verliezen, maakte het noodzakelijk ze zo rap mogelijk naar de suikerfabriek te transporteren. De afstand tussen akker en haven moest kort zijn. De Ouddorpse

Bietentocht

Sinds 1999 wordt in Zeeland jaarlijks tijdens de bietencampagne de vierdaagse Bietentocht gevaren. Tussen de twintig en dertig historische bedrijfsvaartuigen – platbodems – nemen een kleine (symbolische) hoeveelheid bieten aan boord en varen een route tussen aan de Oosterschelde gelegen havens. De Stichting Zeeuwse Beurtvaart organiseerde de eerste tocht in 1999. Dit jaar wordt de 25ste editie van de Bietentocht gezeild van maandag 28 tot en met donderdag 31 oktober. De route wordt nog bekendgemaakt. Eindbestemming is Willemstad.



Bruinisse circa 1905, foto J. van der Wal, ZB Beeldbank Zeeland recordnr. 2157.

Kil waar klipper Annigje en twee andere schepen hun peëen laadden, diende de rest van het jaar als uitwatering. Een tijdelijk, primitief haventje met rijshoutdammen en een paar palen naast een bij hoogtij onderlopend kaaitje. De ingang werd gemarkeerd door twee staken waarin lantaarns werden gehangen om na zonsondergang nog te kunnen binnenvaren.

Het befaamde bietennet

Maar niet alleen het transport van akker naar haven kostte tijd, ook het laden met de hand duurde lang. De uitvinding die de smid van Dreischor deed, had dan ook een draagwijdte die het kleine dorp op Schouwen-Duiveland breed bekend maakte. In de Beldert, de haven van Dreischor, werd het befaamde bietennet voor het eerst gebruikt. De peëen waren bij de akker op de boerenkarren geladen, boven op de opgelegde netten. In de haven pakte de kraan de haken bij elkaar en zwierde de lading naar het openliggende scheepsruim. Door de uitvinding kon er voortaan zo'n 100 ton per uur geladen worden.

De meeste havens hadden een kraantje beschikbaar gedurende de hele bietencampagne, het was de huurprijs meer dan waard. Maar het bietennet mocht het laden vanaf de kade vergemakkelijken, in het scheepsruim veranderde er weinig. De verdeling van de peëen bleef van groot belang, net als het

bepalen van de zwaarte ervan. Dat laatste was niet eenvoudig, want gewogen werd er nog niet overal. Het totale aantal gaf te weinig informatie omdat het gewicht niet alleen afhankelijk was van formaat, maar ook van het soort grond dat er na het rooien aan de suikerbieten was blijven plakken. Laden ging meest op gevoel en ervaring. Zolang een schip dreef was het overzichtelijk, maar in de Zeeuwse wateren vóór het Deltaplan speelde het tij een allesbepalende rol. De schippers van klipper Annigje hadden er vaak mee te maken. Laden bij laagtij. Zodra de scheepsbuik de zeebodem raakte werd het laden een gok. Pas wanneer het waterpeil weer steeg zag Marinus hoe diep zijn klipper lag. Er waren dagen waarop het zeilschip zo zwaarbeladen bleek dat de gangboorden onderliepen. Maar lading lossen, terug de kaai op, was ondenkbaar. Toen Annigje het haar man voorstelde, had hij haar aangekeken alsof ze gek geworden was en zwijgend het grootzeil opgedraaid ten teken van vertrek. Niet alleen voor Annigje zal de opkomst van de weegbruggen én de kiepauto's waarmee de bieten uiteindelijk werden gelost, een opluchting geweest zijn. Al verdween daarmee ook de charme van saamhorigheid tussen de vaste groep laders en schippers.

Langzaam naderde de klipper de suikerfabriek van Puttershoek. Na de laatste flauwe bocht joelde Maria's



Yerseke november 1913, bietencampagne, foto Van der Peijl, collectie Van Oosten.
ZB Beeldbank Zeeland recordnr. 36097.

stem boven het gebonk van de motor uit; ze had de vloot wachtende schepen ontdekt. Rijen dik lagen ze, naast en achter elkaar: klippers, Friese maatkasten, tjalken en luxe motors. Als drijvende bergen bieten, de vlaggen fier wapperend boven het mastenwoud. Ze vormden een eiland in de stromende rivier, trekkend aan hun ankers en aan elkaar. Het leek één groot organisme waar zich nu en dan een stukje van losmaakte om naar de fabriekskade te varen. Daar stonden de kranen. Als gulzige beesten die niet konden wachten de happende bekken in een overvolle voederbak te duwen.

(uit: Een vrouw van staal. De buitengewone biografie van een binnenvaartschip)

Voortdurende alertheid

De vaartochten naar de suikerfabrieken over de open zeearmen waren nooit zonder risico's. Gedurende de decennia dat de schepen onder zeil voeren bepaalden de natuurkrachten koers en vaart. Evenals de hoeveelheid lading. Want hoewel ieder schip met een deklast voer waardoor het ruim niet kon worden afgedicht met dekluisen, konden de zeilschippers niet te hoog laden omdat de giek er overheen moest kunnen zwaaien. Laveren met zwaarbeladen windschepen vereiste stuurmanskunst. De vele ondieptes dwongen tot voortdurende alertheid; een schip dat vast kwam te zitten bij hoogtij liep groot gevaar. En altijd was er de tijdsdruk. Een schipper die

zijn giek verspeelde tijdens de bietencampagne, zoals Marinus overkwam, had geen tijd voor herstel op de werf maar voer door met een eigenhandig geïmproviseerd rondhout.

Toen de schepen gemotoriseerd werden – eerst met een zijschroef, later met een inwendige motor – verdween het gevaar niet. Overmoedige schippers, ongehinderd door een giek, laadden hun deklast zo hoog mogelijk met menig ongeluk tot gevolg. De fabrieken bepaalden daarop dat een schip tot maximaal 4 centimeter boven de ijk (markering op de romp die toont hoe diep het schip in het water ligt) geladen mocht worden. Alle extra vracht werd niet uitbetaald aan de schipper. Dat geld werd in een pot gestort om schippers in nood na een scheepsongeval tijdens de campagne te helpen. Maar ook het varen met de maximale lading kon gevaarlijk zijn. Om het ruim te verhogen werden schotten tegen de den geplaatst waardoor de dekluisen niet meer pasten. De lading werd afgedekt met kleden om het buiswater buiten te houden. Wanneer de suikerbieten niet strak geladen waren ontstonden er putten onder de dekkleden die niet goed konden worden opgespannen waardoor ze risico liepen te scheuren. Inslaan buiswater was niet makkelijk weg te pompen. Diverse schepen kwam zo aan hun einde, al zonken er ook enkele door een ander gevaar: zij werden overvaren in de mist. Elke schipper was blij wanneer hij zijn geladen schip ongedeerd bij de suikerfabriek kon

vastleggen aan het eiland van schepen die wachtten op hun beurt om gelost te worden.

De campagne was vol op stoom. De suikerbieten rond de fabriek vormden een grillig berglandschap dat voortdurend aangroeide, hoeveel er ook van afgeschept werd. Op de Oude Maas lagen de schepen in lange slierten te wachten voor de kades. Bedrijvigheid deed de lucht gonzen, grijze wolken die door de torenhoge fabriekspijp werden geblazen bleven er als een donzen deken boven hangen. De lucht was zwaar van de zoete stank die de fabriek uitstootte. Kreten van arbeiders vermengden met het gehijg van de machines die even verderop de peeën onophoudelijk tot pulp vermaalden.

(uit: Een vrouw van staal. De buitengewone biografie van een binnenvaartschip)

De bietencampagne was als een bal die een berg afgeduwd werd. Eenmaal op gang was het onmogelijk de operatie nog te stoppen tot het eindpunt bereikt was. Het productieproces dat behalve suiker ook nevenproducten zoals pulp voor veevoer en melasse voor de productie van alcohol opleverde, ging non-stop door. Het snel dalende suikergehalte van de suikerbieten en de naderende wintermaanden elke dag opnieuw tot spoed. Op het fabrieksterrein krioelde het van de fabrieksarbeiders die werden geholpen door een leger van seizoenkrachten.

In tegenstelling tot het fabrieksterrein was het eiland van aan elkaar geknoopte schepen een plek van rust. De schippers konden niets anders doen dan wachten op hun beurt om de peeën te laten lossen. De wachttijd was een welkome pauze die benut werd voor scheepsonderhoud, maar het liefst werd ingevuld met wat de rest van het jaar nauwelijks mogelijk was: buurten. Met de roeiboort of overdeks bezochten de volwassenen elkaar om te praten over van alles en nog wat; van scheepszaken tot wereldzaken. Voor veel schipperskinderen was het de mooiste tijd van het jaar. Tijdens iedere wachttijd zaten ze bij elkaar aan boord. In de roef of het vooronder speelden ze kaart, taptten ze moppen, zongen of speelden gitaar en accordeon. Voor Maria voelde het alsof ze vier maanden lang in een grote familie leefde.

Elke wachttijd eindigde met het lossen van de peeën. Op de kade wachtten de kranen om met hun

tandenknijpers de ruimen te legen. Geen schipper die er niet bij bleef, want de grippers konden schade maken, vooral wanneer de meeste suikerbieten al gelost waren. Dan moest de blinde knijper op zoek naar de overgebleven peeën, samen met vier mannen die de gripper door het scheepsruim begeleidden. Pas toen de bobcat het bij elkaar vegen van de resterende suikerbieten overnam, kon het met minder mankracht in het ruim toe.

Zodra het schip leeg was, moest het weg van de loswal om plaats te maken voor een volgend geladen schip. Maar voordat de schipper losgooide om af te varen, ging hij langs het fabriekskantoor voor zijn centen, want alle bietenreizen werden per keer afgerekend. Daarna voer hij langs het eiland van wachtende schepen om kort zijn hand op te steken; het afscheid was immers maar voor enkele dagen.

Zo verliepen vier lange maanden. Tot de laatste bieten waren gerooid en de kaaïen in de kleine bietenhavens leeg bleven. Dan schrobden de schippers hun ruim tot alle resten van de peeën verdwenen waren en gooiden voor de laatste maal de touwen los bij de suikerfabriek. Ditmaal staken ze de hand niet kort op maar zwaaiden langdurig naar de overgebleven schepen, roepend naar hun collega's: 'Dag allemaal, tot de volgende rit.'

Zo ging het, een ruime eeuw lang. Totdat de watersnoodramp het Deltaplan in werking zette waarna de eilanden door bruggen en dammen met elkaar én het vasteland verbonden werden. Ergens halverwege de jaren 80 was het gedaan met de jaarlijkse bietencampagne per schip. Vanaf toen ging het per as.

Corine Nijenhuis (Amsterdam 1965) is auteur van literaire non-fictie en historische romans. Zij studeerde theatervormgeving aan de Gerrit Rietveld Academie en rondde haar opleiding aan de Schrijversvakschool Amsterdam cum-laude af. Zij publiceerde vijf boeken waaronder *Een vrouw van staal, de buitengewone biografie van een binnenvaartschip* (Uitgeverij Brandt, 2015). Het laatste, *Een nieuwe tijd, Zeeland na de ramp* (Alfabet Uitgevers, 2023) won de Zeeuwse Boekenprijs 2023. Nijenhuis schrijft met regelmaat essays voor NRC waarin de strijd tussen mens en natuurkracht een terugkerend thema is. Sinds 2007 vaart en woont ze met haar vriend Jaap Hoek op de in 1901 gebouwde Zeeuwse klipper Alfons Marie, die in de vorige eeuw onder de naam Annigje deelnam aan de bietencampagne.