

Scheepvaart in Noord-Groningen



33

DOOR
JAN
RITTERSMA



Dat de tijden snel veranderen staat vast. We staan heden nog 25 jaar van het — tot veler verbeelding sprekende — jaar 2000. Hoe zal de wereld er dan uitzien? Gaan we drie maal 25 jaar in verleden terug, naar het begin der twintigste eeuw, dan blijkt sindsdien enorm veel veranderd. Rond negentienhonderd kende men levensomstandigheden etc. die we nu voor onmogelijk houden. Eén aspekt van het leven toen, willen we vandaag speciaal onder uw aandacht brengen: het vervoer en wel in het bijzonder de scheepvaart in het Noord-Groninger gewest. Op het eerste gezicht doet het sommigen wat vreemd aan te moeten lezen van "scheepvaart in Noord-Groningen". Het is algemeen bekend dat ook vroeger, andere gedeelten van onze provincie, meer bekendheid op dit gebied genoten, dan het Hogeland. We spreken van de Veenkoloniën, etc, met name plaatsen als Veendam, Wildervank en de Pekela's. Toch was er op het Hogeland zo rond de eeuwwisseling meer scheepvaart, dan menigeen zou vermoeden.



De turfvaart was vroeger belangrijk



De konkurrent

U moet niet vergeten dat het grote vervoer voornamelijk op het schip was aangewezen. Vrachtauto's kende men toen nog niet. Trouwens de wegen waren toen zeer slecht en dikwijls nog onverhard ook. Het vervoer geschiedde behalve door het schip ook door paard en wagen en per spoor.

De belangrijkste waterwegen voor het Hogeland waren het Reitdiep, het Boterdiep en het Damsterdiep. Via maren en schipsloten bevoeren men één van deze hoofdwatergangen naar de stad Groningen. Ook toen was de stad het centrum van alle handel in de provincie. Deze centrumfunctie wordt het duidelijkst gedemonstreerd door de toeloopt van wegen en kanalen naar de stad. Want behalve de drie reeds genoemde waterwegen kennen we heden nog het Eemskanaal, het Winschoterdiep, het Noord-Willemskanaal, het Hoendiep, het Aduarderdiep en het Van Starckenborghkanaal. Het Eemskanaal en het Van Starckenborghkanaal zijn trouwens van een meer recente datum.

Eigenlijk tot de Tweede Wereldoorlog was het schip heer en meester op de Groninger binnenwateren. Vooral in de eerste decennia van deze eeuw, werd praktisch alles per schuit vervoerd.

Om u een indruk te geven van de grote verscheidenheid van de "binnenlandse vloot" te geven noemen we een aantal schepen naar de aard van hun lading: De koren- en of beurtschepen, de turfschepen, schepen voor het vervoer van terpaarde, zand- en grindboten, bieten- en aardappelschepen, passagiersschepen, melkboten, stroschepen, veeboten en pramen en de mestschepen (de zg. "stront-armada").

We leven vandaag nog in de gelukkige omstandigheid dat er nog enkele van de toenmalige schippers in ons midden verkeren. De laatste generatie van de echte schippers. Mannen die nog weten van de lange tochten "met het zeil" of met het paard over de jaagpaden. Met drie van deze oud-schippers hebben we een gesprek gehad over de scheepvaart in Noord-Groningen, te weten de beurtschippers R. Elema en v. d. Leest en met de turfschipper K. van Zanten.

De turfvaart was vroeger een belangrijke onderneming. De vraag naar turf was groot. Er werd veel turf als brandstof gebruikt. Deze turf werd per schip uit de Drents-Groningse venen aangevoerd. „De beste turf kwam uit Valthermond”, zegt oud-schipper Van Zanten. Afkomstig uit een bekend schippersgeslacht heeft hij zijn hele leven voornamelijk turf gevaren. Hij begon zijn schippersbestaan op een tjalkje van 50 ton, daarna kocht hij het bolschip „Hoop en Zegen” van 56 ton en tenslotte voer hij op de „In Spé”, 'n motorboot van klippermodel met 'n 20 p.k. Industriemotor. Met deze boten maakte hij en zijn gezin elf à twaalf tochten per jaar naar de veengebieden. Daar aangekomen moesten ze zelf het schip vol turf laden. Allerlei soorten turf werden ingenomen. Allereerst kende men de grote „vloekige” bakkersturf. Dit was een groot-formaat turf dat — de naam zegt het al — door de bakkers werd gebruikt voor het opstoken der oven (zie in dit verband de artikelen over het bakkersvak, die we reeds schreven in deze serie).

Vervolgens kende men als turfsoorten: bolster, dostert, graimmaank, baggel- en persturf. We willen terloops

nog even opmerken dat de baggelturf de beste was. Men kende het kleine vierkante formaat (10x10) en het lange formaat. Deze turf brandde het langst. Persturf is een mengsel van alle genoemde turfsoorten. Dit mengsel gebeurde machinaal en dateert uit de latere periode van het turfsteken.

De turf werd dus aan boord genomen. De turf mocht niet te hoog opgerast worden, want de schipper moest onder alle omstandigheden "oog op het schip hebben". Als het schip vol was "stak men van wal". Na een lange reis door sluisen (verlaten) etc. kwam men in de thuishaven.

Omdat scheepvaart vroeger zo intensief was waren de wachttijden bij de sluisen dikwijls vervelend lang. Meestal konden twee schepen tegelijk geschut worden. Soms kon er nog net een "frals-schipke" bij in, aldus Van Zanten. Met zo'n frals-schipke bedoelde hij een klein fries tjalkje "een skútsje" van plm. 20 à 30 ton. Met dit type boot worden jaarlijks in Friesland nog zellwedstrijden gehouden.

De thuishaven van de familie Van Zanten was Uithuizermeeden. Wanneer men eindelijk de lastige sluisen in Oost-Groningen gepasseerd was wendde de schipper de steven van zijn boot naar het Boterdiep. Wanneer moeder de vrouw in Groningen moest winkelen werd eerst nog even aangelegd. Maar daarna ging de reis met het volle schip door het Boterdiep naar het Meestermaar. Het Maar was 'n smal en bochtig vaarwater (103 bochten volgens Van Zanten). Na een reis van ongeveer 14 dagen werd in Mij afgemeerd. Dan kwamen de paard-en-wagens om de turf over te nemen. Ongeveer 62 wagens van 1000 kg kon de "In Spé" van schipper Van Zanten meenemen.

Als de turfvaart wat minderde, maakte Van Zanten nog wel eens reizen naar Lobith om daar riviergrind uit de Oude-Rijn op te halen. Ook ging men naar de Friese Woudstreek (Akkerwoude, Murmerwoude, Oudwoude, etc) om riet voor de boerderijen te halen.

Zo vertelde oud-schipper Van Zanten — een krasse lachtiger — "van zien affeer met 't schip". Een geheel andere "affeer" hadden de korenschippers Elema en v. d. Leest, resp. schipper voor Uithuizermeeden en Oosternieland/Oldenzijl. Korenschippers waren meestal ook tegelijkertijd beurtschippers. Nagenoeg alle plaatsen op het Hogeland kenden hun korenschippers. Vooral de ambachtslui in de dorpen waren nogal afhankelijk van de beurtvaart. De bakker moest zijn meel, de smid zijn ijzer, de timmerman zijn hout en de schoenmaker moest zijn leer hebben. De meeste grondstoffen moesten vanuit Groningen aangevoerd worden.

ONGUNSTIG

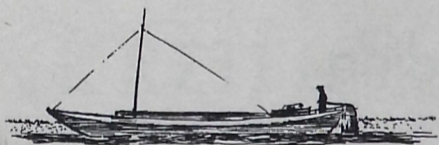
Met hun schepen — korenfarries geheten — voeren de schippers met een lading graan naar de stad. De landbouwers in en rond de dorpen voerden het graan per wagen aan. De zakken tarwe, rogge, haver, gerst, erwten en bonen werden meestal eerst op de los- en laad-

wal (dikwijls een gemeentelijke opslag) opgetast. De schippers dienden er voor te zorgen dat hun lading vóór de marktdagen in de stad aanwezig was. Het ongunstig zaten de schippers die de langste reis naar Groningen moesten maken, bijvoorbeeld Eenrum, Uithuizermeeden, Spijk en 't Zandt, om maar eens een paar plaatsen te noemen.

De schippers van Uithuizermeeden, Oosternieland en Oldenzijl moesten eerst door het smalle en bochtige Meestermaar. Een vaarwater waar twee schepen elkaar niet eens konden passeren. Daarom waren er hier en daar wisselplaatsen waar men elkaar wel kon passeren. Vooral in tijden van drukke vaart was dit een lastige en tijdrovende zaak.

Voor de opkomst der scheepsmotoren, zo in de twintiger jaren, moesten de schepen — dus ook de farries — gezeild of getrokken worden. Het trekken deed men zelf of met een paard. De meeste korenschippers hadden zelf een paard.

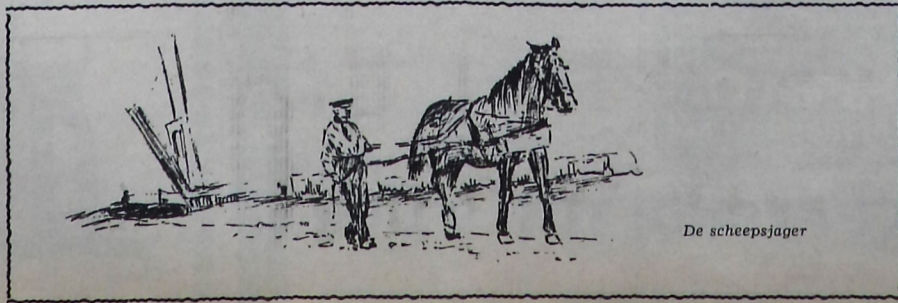
De marktdagen waren op dinsdag en vrijdag. Dus moesten de schippers Elema en Sterenberg 's maandagsmorgens vroeg vertrekken. Hun "snikjong" diende er voor te zorgen dat hij de boten opwachtte, daár waar het Maar in het Boterdiep uitkwam. Zo'n snikjong was meestal een jongen van een jaar of 16. Hij bediende het paard, dat het schip moest trekken.



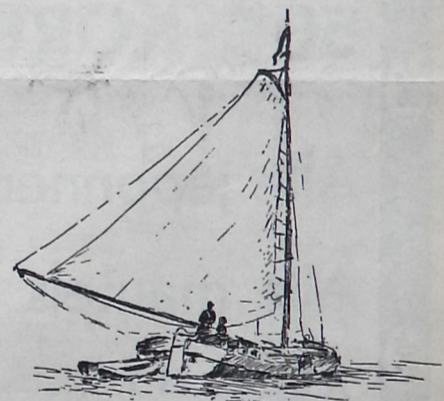
Een korenfarrie

Overigens moesten de schippers zelf "ien 't zeel" om hun farrie door het Maar te trekken. Vijf uur deed Elema en zijn maats er over om van Uithuizermeeden naar het Boterdiep onder Uithuizen te varen. Door het Boterdiep verliet de reis voorspoediger. Het paard trok het schip in ongeveer 7 uur naar Groningen. Onderweg werd tweemaal gepleisterd: in Kantens en in Bedum. Het paard werd dan gevoerd en een ogenblik rust gegund, terwijl de schippers zich hun "berenburgie" goed lieten smaken.

Via Zuidwolve en Noorderhogebrug — waar men nog om een molen heen moest — kwam men in Groningen aan. Langs de Bedumerweg en via de Korrebrug legde men aan. De los- en laadplaatsen voor de korenschippers die door het Boterdiep in de stad kwamen, lagen aan de Bloemingsel. De schippers van het Reitdiep losten en laadden in de Noorderhaven en die van het Damsterdiep aan het Damsterdiep. Bloemingsel en Damsterdiep zijn nu gedempt. Elke korenschipper had in Groningen een voerman aan wal. Dit was een bedrijf met een groot aantal paarden — soms wel 40 à 50



De scheepsjager



Een tjalkje zeilend voor de wind

stuks — en karren, die het graan naar de pakhuizen vervoerden. Later brachten de schippers ook zelf hun graan naar de pakhuizen. De meeste graanpakhuizen stonden aan de Noorder- en Westerhaven en aan het Hoendiep. Het was een hele bedrijvigheid aan wal. Zodra de beurtschepen uit alle delen van de provincie gelost waren, kwamen de talrijke handelslui uit de stad om hun waar, dat naar het platteland moest te lossen. Zoals gebruikelijk zorgden de schippers zelf voor het laden en lossen van hun farries.

In de nachten van maandag op dinsdag en donderdag op vrijdag sliepen de schippers en de snikjongens aan boord van de farries. Men mocht de volgende dag niet voor 3 uur in de middag huiswaarts vertrekken.

Zo vertrokken de beurtschippers vanuit Groningen naar alle delen van de provincie. Het stukgoed bevatte meestal wel enige zakken meel voor de bakkers, vaten stroop, kratten met krenten en rozijnen, gembervaten, hout voor de handelaren, ijzer voor de smid, enz. enz. Men mocht tot 8 uur 's avonds varen. Nadien waren de bruggen gesloten. Onderweg kwamen de schippers allerlei kollega's tegen. In de biietijd één van de zes boten van de suikerfabriek. Of de stoomsleepboot van dezelfde fabriek. Verschillende pramen met allerhande ladingen. Dit waren platboomde vaartuigen, die de ondiepe wateren konden bevaren. Zo voeren ook de zg. "halmboten" genoemd naar de strokartonfabriek „De Halm". Het waren strobotten dus.

We schreven reeds dat de meeste schippers in de twintiger jaren overgingen op scheepsmotoren. Vooral de zg. Brons-motoren vonden in die beginperiode veel opgang. Verder kende men de Industrie, Kromhout, Deutz, Bolnes, Benz en M.A.N.-motoren. Het plaatsen van een motor bespaarde een snikjongen — die toen f 2,50 per reis kreeg — en het paard. Bovendien was men veel sneller over.

Toen in de jaren dertig vooral de vrachtauto in gebruik begon te komen, was het met de beurtvaart gauw gedaan. Vele beurtschippers stapten dan ook van boord en werden transporteurs per as. De komst en ingebruikneming van de vrachtauto sloot een boeiend stukje vaderlandse en gewestelijke historie af.

De jaagpaden langs de kanalen, vaarten en maren groeiden steeds meer dicht. Paarden met snikjongens werden 'n steeds minder voorkomend verschijnsel. Het werd stiller langs de waterkant. Vele kaden en havens in de stad werden gedempt. Met weemoed denken de laatste schippers terug aan die andere tijd. De gemeedelijke en gezellige tijd aan boord van hun vertrouwde schip. Het was gedaan met de binnenscheepvaart in ons gewest.