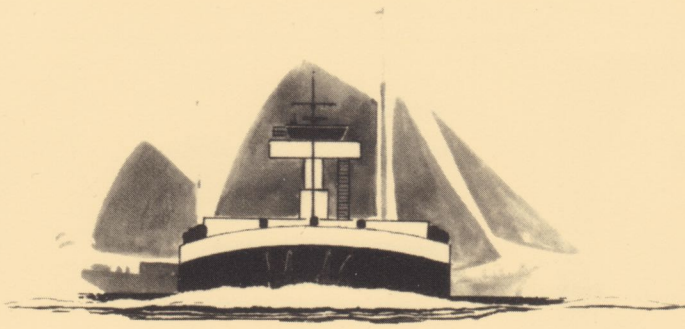




F
november 1993

vereniging de binnenvaart



**HERINNERINGEN AAN DE GRONINGER
BINNENSCHIEPVAART (1945-1970)**

HERINNERINGEN AAN DE GRONINGER BINNENSCHIEPVAART (1945-1970)

Geachte lezer,

In dit boekje wil ik trachten een beeld in herinnering te roepen van iets wat nog maar kort achter ons ligt. Op het oog heb ik de geschiedenis van de Groninger binnenvloot. De bolpramen, de bolschepen en de steilstevens vormden het voornaamste beeld van die noordelijke vloot.

Ik beperk mij tot de periode van 1945 tot 1970. Van die periode heb ik de meeste persoonlijke herinneringen. Een tijd waarin de motorisering op gang kwam. Er waren al veel opduwers vooral voor die schepen die zich beperkten tot de regionale vaart. Veel lading zoals turf, aardappelen en bieten werden geladen in de zogenaamde "wijken". Men moest dan altijd leeg achteruit zo'n wijk invaren en dan kon de opduwer gebruikt worden om het schip achteruit te trekken. Als het schip geladen was, had men het voordeel dat de schroef van de opduwer niet de grond raakte. De meeste wijken hadden een diepte van ca. 1,25 m.

Veel schepen van ± 40 tot 60 ton werden gebruikt voor de aardappel- en bietencampagne in het najaar. De overige tijd werkte men aan de wal of men nam deel aan het regionale vervoer van aardappelvezels, aardappelmeel, kunstmest, ijzeroer en turf. Dat waren de belangrijkste bronnen van vervoer.

Ook in deze periode kwam geleidelijk het vervoer per auto in opmars. Deze nam een belangrijk deel van het regionale vervoer over. Het ladingsaanbod in het noorden liep achteruit. Dit had tot gevolg dat veel schippers overgingen tot het inbouwen van een motor in het schip, omdat het vaargebied werd verlegd.

De opduwer had afgedaan. De noordelijke schippers gingen hun werk dan ook steeds meer elders zoeken. Met name de kunstmest vanaf Stein en Vlaardingen gaf veel werk. Ook grind van de Beneden-Rijn of Maas bood aan veel schippers werk.

Helaas moeten we konstaten dat het hele noordelijke scheepvaartgebeuren van de kleine Groninger kanalen tot het verleden behoort. Nu worden de kanalen ontdekt door de recreatievaart. Ik ben blij dat ik deze mooie tijd nog heb mogen meemaken. Natuurlijk is de geschiedenis van de Groninger binnenvaart veel omvangrijker, maar dat ligt buiten mijn herinneringen.

Scheemda, voorjaar 1993

T. Zondag



Twoe zogenaamde bollen met boord. Let op de helmstok met de fraai besneden roerklik en de vierkante schoorstenen.



Het Schuitendiep in Groningen was vaak de lig- en losplaats van de Groninger turfschippers. Zij waren zogenaamd eigenhandelschipper en brachten de turf bij de klanten thuis, vaak met de handkar.



Een rustiek plaatje van twee Groninger bolschepen bij de Bontebrug te Groningen. Aan de motorpijp is het zichtbaar dat ook hier een motor is ingebouwd, en nu maar hopen dat er gauw een reisje op de beurs komt, zodat er gevaren kan worden.



“MORGENSTOND” staat er voor op de kop van deze motorsteilsteven van 66 ton. Het is wel overdag als het hier de Gaarkeuken verlaat richting Friesland, maar aan de lantaarnstandaard te zien heeft het nog petroleumlampen aan boord.



Het jaagpad, de scheepsjager en het paard zijn hier nog volop in beeld. Stapvoets wordt het lege bolschip in de richting van het veen getrokken.



Een foto genomen in 1949 te Hoogkerk. De steilsteven wordt hier nog gejaagd. Waarschijnlijk is zij ook op weg naar het veen voor een lading turf. Het fraaie bolscheepje vaart nog onder zeil. Beide methoden van voortbewegen behoren allang tot het verleden en hoogstwaarschijnlijk zijn beide schepen gesloopt.



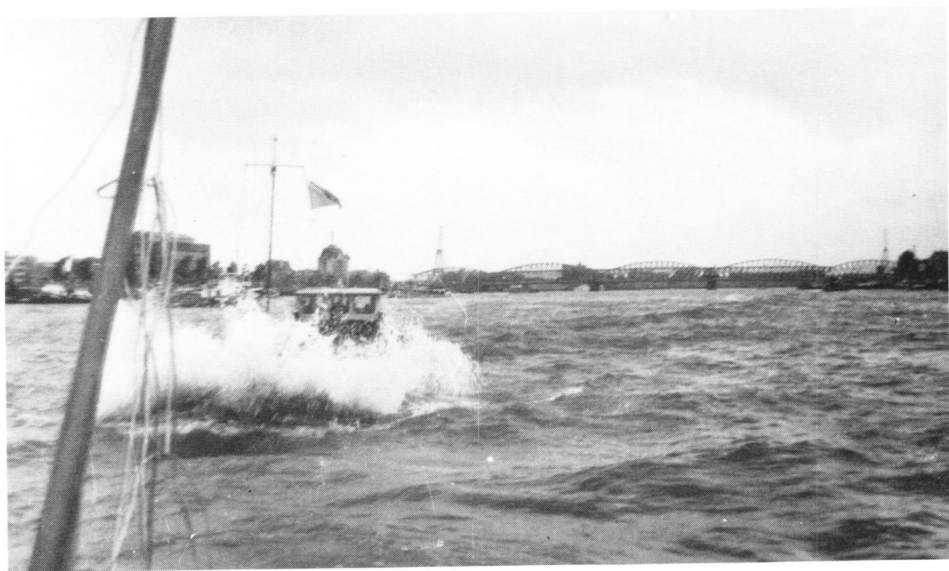
Dat omstreeks 1950 nog niet alles is gemotoriseerd, daarvan is deze foto wel een getuige. Als je zo, in het "zeel" je schip moest voorttrekken, dan zul je nu niet gauw zeggen: "Die goeie ouwe tijd".



En de schipper boemde zijn schip voort, dat is ook hier van toepassing. Een mooi model boltjalkje verlaat het Springerverlaat te Stadskanaal. Met uitzondering van de helmstok is het schip wel erg donker gehouden.



“(T. Zondag/Janke/Odoorn/80 ton)”, dat stond geschreven op het naambord van dit bolschip. Het werd in 1917 in Oude Pekela gebouwd. Als het hier de sluis uitvaart is het onderweg met een lading aardappelvezels van Terapelkanaal naar Birdaard (Fr.). De opduwer met een 15 pk Brons is in 1947 gebouwd bij Holtman in Stadskanaal. De motor had daarvoor al enige jaren dienst gedaan in een botter uit Medemblik.



Het is tien jaar later (1959) als we de “JANKE” weer op de foto zien. Nu op wat ruimer water, beneden de Maasbruggen in Rotterdam, blijven de dekken niet droog. De stuurhut biedt genoeg bescherming tegen het buiswater. De motor, een 21 pk Lister, is goed voor een snelheid van 8 km/uur, geladen op stil water. In 1965 is het schip gesloopt.



De “**VERWISSELING**” van schipper Grasmeyer uit Garsthuizen wordt hier opgeschut in het 2e Verlaat te Stadskanaal. Schipper Grasmeyer was eigen-handelaar en haalde met zijn steilsteven (56 ton) zelf de turf uit het veen. Het schip was uitgerust met een 9 pk Brons.



Een bekend beeld in Stadskanaal, één van de meelvaarders, die een vaste vaart tussen de aardappelmeeelfabrieken aan het Stadskanaal en Scholtens-Foxhol onderhielden. Ze werden nog wel eens met een scheef oog nagekeken, want terwijl de beursschipper op een reis lag te wachten deden zij soms meerdere reizen.



Weer een foto van de 2e sluis in Stadskanaal. In schipperskring had deze sluis de bijnaam “Zwie-nepoot’n sluus”, dit vanwege de bij de sluis wonende slager. In de sluis opvarend de steilsteven “**VARIATIE**”, 122 ton van H. Kuipers uit Zwolle, een open praam, en een bolschip met opduwer van F. Berends uit Stadskanaal.



Het meest opvallend is hier de “**JATRIE**” van H. Davids uit Stadskanaal, een steilsteven van 130 ton. Deze behoorde tot de zgn. “Duitslandvaarders” omdat ze vaak kolen, cement of kunstmest vervoerden uit de Duitse industriegebieden, naar noord Nederlandse bestemmingen.



Een halfgeopende brug is voor deze plattebol wel genoeg. Het scheepvaartsein zal nog wel "rood/groen" zijn. Zou dat ook de reden zijn dat de schipper in de opduwer en de vrouw aan het helmhout zich bukken? In ieder geval, aan het schroefwater te zien gaat het weer "volaan vooruit".



Een diepgeladen bolpraam met klei, voor de steenfabriek, wordt hier in het Termunterzeildiep, door een opduwer voortgeduwd, en toch was het geen duwvaart.



De aardappelcampagne gaat beginnen. Het gereedschap, de hoop aardappelen en de lege bolpraam met open ruim staan er borg voor. De boer en de schipper hebben samen de zorg de lading in het schip te kruien.



Het schip ligt hier nog rustig voor de wal, maar als de aardappelcampagne begint, dan is het met de rust gedaan. Deze bolle van 50 ton (=800 mud fabrieksaardappelen), zal dan weer zo'n zestien week in de weer zijn om de "Hollandia" in Nieuw Buinen te bevoorraden.



*Bolpraam met opduwer van de Gebr. Visser uit Munnekemoer, bij Ter Apel. Het schip was 67 ton en was genaamd **"DE ZEVEN GEBROEDERS"**. Zelfs met een lichte turf was het mogelijk dit schip tot aan de ijk af te laden. Een deklast van drie meter boven dek was geen uitzondering.*



Hoe belangrijk het vervoer van turf per schip was, daarvan getuigt deze foto van de haven in Winthorpe. Er liggen maar liefst drie turfschepen voor de wal. De transportband wijst erop dat de turf verder per auto werd uitgevent.



Diepstreek, Noordbroek

Zoals veel Groninger dorpen, had ook Noordbroek zijn eigen turfschippers, maar ten tijde van deze foto liggen de schepen hier al werkloos voor de wal. Het gasveld van Slochteren zal daarbij wel een rol hebben gespeeld.



Wat met het veen verdween, is ook dit beeld van een bolle met turf, die hier de 2e afdraai in Stads-kanaal passeert. Het kostte wel mooi 2 centen om door de brug te mogen, en dat terwijl de motor in het schip ook niet voor niets draaide. Een vat met 200 liter gasolie kostte in die tijd al gauw 16 gulden.



Zo ging je met je tijd mee. Een bolschip met opgeboeide kop, een verhoogde den, een stuurhut en een ingebouwde autodiesel en dan kon er weer gevaren worden zoals hier bij de brug in Veelerveen, met een ruim vol aardappelen.



Deze steilsteven neemt al niet meer deel aan het vervoer, maar maakt zich nuttig om een lading grind of zand aan de wal te brengen. Het schip is hier onderweg naar een op lossing wachtend schip en dan is het weer zweten, want achter de bak lopen was zeer zwaar werk.



Een beeld uit 1952 laat zien hoe schipper E. Hazewinkel het "Olthofsverlaat" uitvaart. Voor de sluis wacht schipper Kars met een dikke deklast turf om af te schutten. Een kleine stuurhut biedt de schipper toch al enig comfort. De meeste sluisen in het Stadskanaal werden genoemd naar de sluismeester die er bij woonde.



Schipper Jan de Jonge (Lange Jan) uit Pekela heeft zijn bolle verwisseld voor dit motorscheepje. Door de dekken te verhogen kon de "JAFO" (Jan en Fokje) 80 ton doen en uitgerust met een 20 pk Brons, was er nog goed de kost mee te verdienen in de vijftiger jaren.

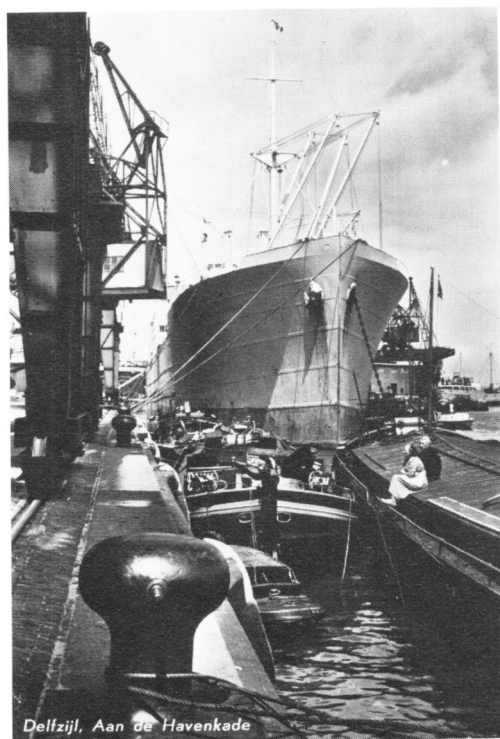


HANSWEERT, Grote Sluis

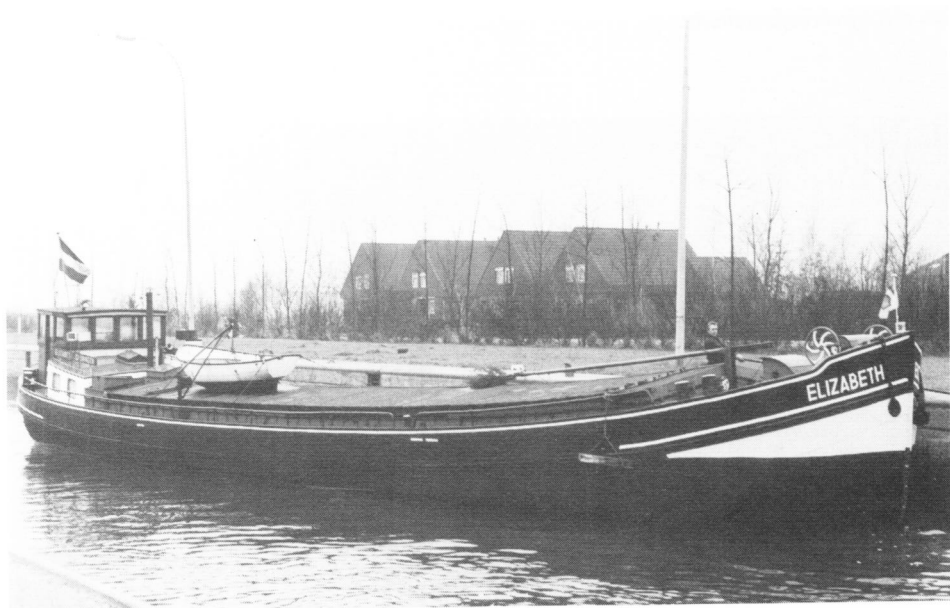
Dat de steilsteven niet alleen de Groninger kanalen bevoer, bewijzen deze foto's. Hier zien we de "HENCOR" van H. Hazewinkel in en buiten de Grote sluis in Hansweert. De "HENCOR" werd in de dertiger jaren gebouwd bij Holtman te Stadskanaal onder de naam "GEERTJE". De eigenaar was toen G. Klunder uit Stadskanaal. Hèt schip was gebouwd als sleepschip, maar is later voorzien van een zijschroefinstallatie.



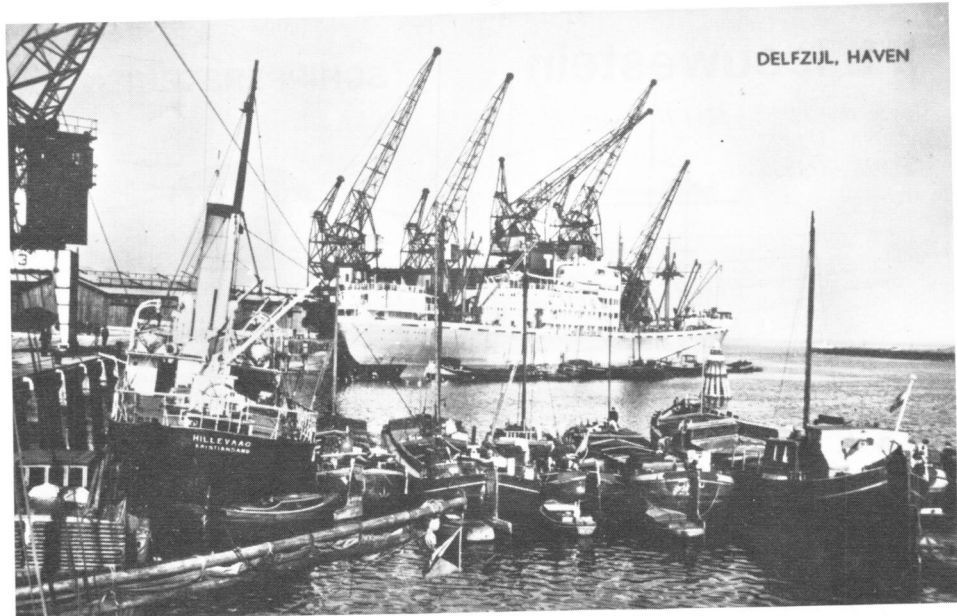
HANSWEERT, Buitenhaven



*De schippers S. van Klinken en O. Hoogerman hebben hier nog rustig de tijd om een buurpraatje te maken voordat ze aardappelen moeten laden naar Emlichheim (Duitsland). De steilsteven “**VERWISSELING**” van Van Klinken wordt nog door een opduwer voortbewogen.*



Hier een foto van de fraaie steilsteven “ELIZABETH” van schipper E. Brands uit Groningen. Het schip werd in 1926 bij Gebr. Sissing te Winsum gebouwd. Ze is vijftig jaar in de vaart geweest en heeft in het vervoer over water zeker haar steentje bijgedragen.



DELFIJL, HAVEN

Hier een levendig beeld van de haven van Delfzijl uit de beginjaren vijftig. Het gaat hier om overlading van kolen en kuntmest. De kolen waren veelal bestemd voor de electriciteits-centrale in Groningen. De kunstmest had allerlei bestemmingen in het noorden. Om bij het schutten lange wachttijden te voorkomen werden een aantal schepen gelijktijdig door een sleepboot met gelijk tij, van buiten naar binnen getrokken.



Ook hier liggen de schepen te wachten op belading. Van binnen naar buiten zijn dat de schippers: M. Kuiper, E. Broekens en de Gebroeders Van der Molen. Van het binnenste schip valt nog te vermelden dat het de laatste steilsteven is die ($\pm$ 1935) door Wolthuis in Sappemeer gebouwd is.



LINQUENDA (eens moet ik het verlaten). Waarschijnlijk is dit hier al werkelijkheid geworden, voor wat betreft dit goed onderhouden bolschip.



“Rust roest”. Zo te zien lijkt dit ook te gelden voor de steilsteven die hier in Vriescheloo schijnbaar nutteloos voor de wal ligt. De schipper is overigens wel met de tijd meegegaan, omdat er wel een motor is ingebouwd.

Maar toen, zoals in Westerwolde, de kanalen werden gesloten voor de scheepvaart (± 1965) dan werd het gedwongen rusten.

Terwijl ik dit schrijf (voorjaar 1993) wordt het kanaal weer geopend voor de recreatievaart.