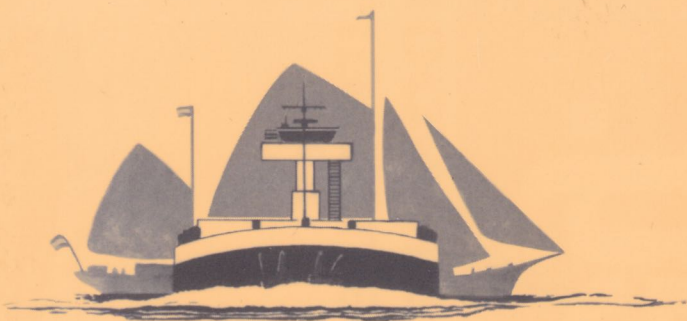




T
oktober 2000

2000-II

VERENIGING "DE BINNENVAART"

1990



2000



AARDAPPELVAREN IN DE NOORDELIJKE PROVINCIES

Aardappelvaren in de noordelijke provincies

In dit boekje wil ik trachten iets in beeld te brengen van het aardappelvaren in de noordelijke provincies. Het was immers jarenlang een bron van inkomsten voor een groot aantal schippers. Alhoewel de geschiedenis van het aardappelvaren veel ouder is, wil ik mij beperken tot de campagnevaart vanaf ongeveer 1945, omdat dit een periode is die ikzelf heb meegemaakt. Ik heb zowel met mijn ouders, danwel zelf als schipper deelgenomen aan de aardappelcampagne.

De aardappelcampagne begon meestal begin september en eindigde vaak midden december, dus een periode van 15 à 16 weken. Door betere bewaarstechnieken van de aardappelen duurt de campagne nu van half augustus tot half april. Het gebeurde een enkele keer dat de campagne iets langer duurde, zoals bijvoorbeeld in 1946, toen met de kerst de winter inviel en nog niet alle aardappelen aan de fabriek waren. Dit betekende dat er na de winter nog weer gevaren moest worden. De kleinere kanalen en wijken waren tot midden maart bezet met ijs en door het geringe motorvermogen van de schepen was men toen genoodzaakt te wachten tot het ijs helemaal weg was. Dat betekende dat begin april de laatste aardappelen naar de fabriek gingen terwijl de nieuwe al gepoot werden.

Bij de bietencampagne was het zo dat men ieder jaar opnieuw moest inschrijven om in aanmerking te komen voor deelname aan de bietencampagne, bij één van de suikerfabrieken. Bij de aardappelcampagne was dat anders, daar had iedere fabriek zijn eigen vaste schippers. Mijn grootvader, mijn vader en ik hebben als drie opvolgende generaties bij dezelfde fabriek gevaren (Musselkanaal en omstreken, te Ter Apelkanaal). Er werd soms gekscherend gesproken van 'ons fabriek'.

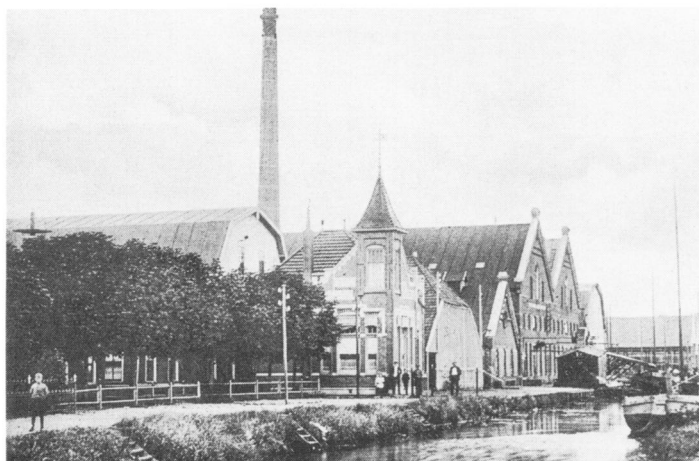
De campagne was een periode van hard werken, maar het was niet zo dat men dag en nacht in de weer was, want de bruggen en sluizen waren 's avonds om zeven uur gesloten. Wel gebeurde het dat men 's nachts moest lossen maar daar was nooit de hele nacht mee gemoeid. Men kon meestal zo'n twee reizen per week doen, en men mag wel stellen dat in de campagnetijd goed werd verdiend.

Zoals met de gehele provinciale vaart, is het ook met het aardappelvaren gebeurd. Het behoort geheel tot de verleden tijd en is volledig overgenomen door het wegtransport. Maar ik heb het nog mee mogen maken en denk er met zeer veel genoegen aan terug.

Theo Zondag / Scheemda, juli 2000



De Centrale Coöp. Aardappelmeelfabriek te Coevorden (1906-1964)

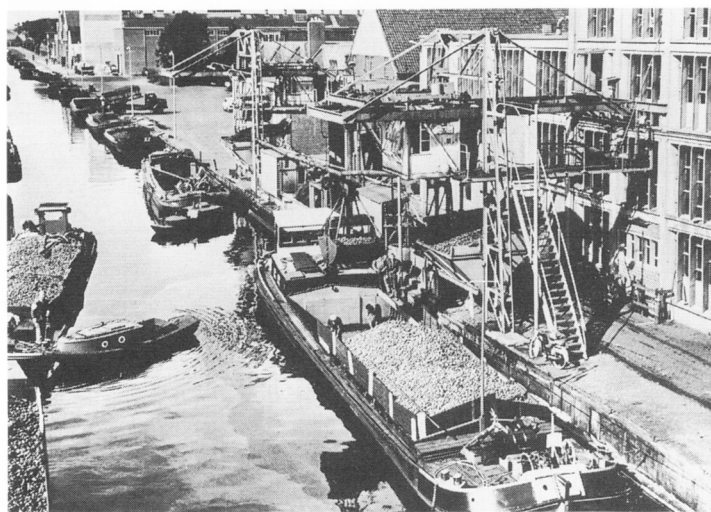


Aardappelmeelfabriek 'Musselkanaal en omstreken I' te Ter Apelkanaal (1904-1952)

Men kan stellen dat de grondlegger van de aardappelmeelindustrie W.A. Scholten is geweest. Hij was een zoon van een dominee uit Loenen (Gld), en was getrouwd met Klaziena Sluis, naar wie hij later het door hem gestichte Klazienaveen noemde. In 1841 stichtte hij de

eerste aardappelmeelfabriek te Foxhol. De voornaamste reden om juist in Foxhol een fabriek te stichten was de aanwezigheid van schoon water in de nabijheid (Foxholster- en Zuidlaardermeer). Dit was erg belangrijk voor de productie van aardappelmeel. Scholten hield niet lang de primeur, want in de jaren daarna verzezen er spoedig meer particuliere aardappelmeelfabrieken. Deze gingen zich na verloop van tijd verenigen in de vereniging 'Eureka'. Door deze bundeling waren de fabrikanten in staat de prijzen van aardappelen geheel te beheersen. Hierdoor ontstond er nogal wat onvrede bij de boeren, omdat de productie van fabrieksaardappelen niet meer lonend was. Dit was de aanleiding tot het vormen van coöperaties, die zelf een fabriek stichtten en beheerden. In 1898 werd de eerste coöperatieve aardappelmeelfabriek gesticht te Borgercompagnie, deze fabriek kreeg de naam 'Eersteling'. Het is niet bij deze eersteling gebleven want verspreid over het noorden zijn vele aardappelmeelfabrieken gebouwd. In het begin van de zestiger jaren waren er nog 22 in bedrijf. Momenteel zijn er nog twee fabrieken in bedrijf die aardappelen verwerken tot zetmeel namelijk 'Oostermoer' te Gasselternijveen en 'Musselkanaal en Omstreken II' te Ter Apelkanaal.

Aardappelmeelfabriek 'Musselkanaal en omstreken II' te Ter Apelkanaal (1913-Heden)



Een bedrijvig beeld bij 'Musselkanaal en omstreken II' te Ter Apelkanaal. Dit is altijd één van de grootste fabrieken geweest. In de vijftiger jaren voeren er zeker zo'n zestig schepen, variërend tussen de 30 en 80 ton. In 1951 is de fabriek midden in de campagne afgebrand. De productie van aardappelmeel is toen overgenomen door de overige fabrieken. De schepen zijn toen ook verdeeld over de overige fabrieken. Wij hebben de rest van de campagne gevaren naar De Krim.



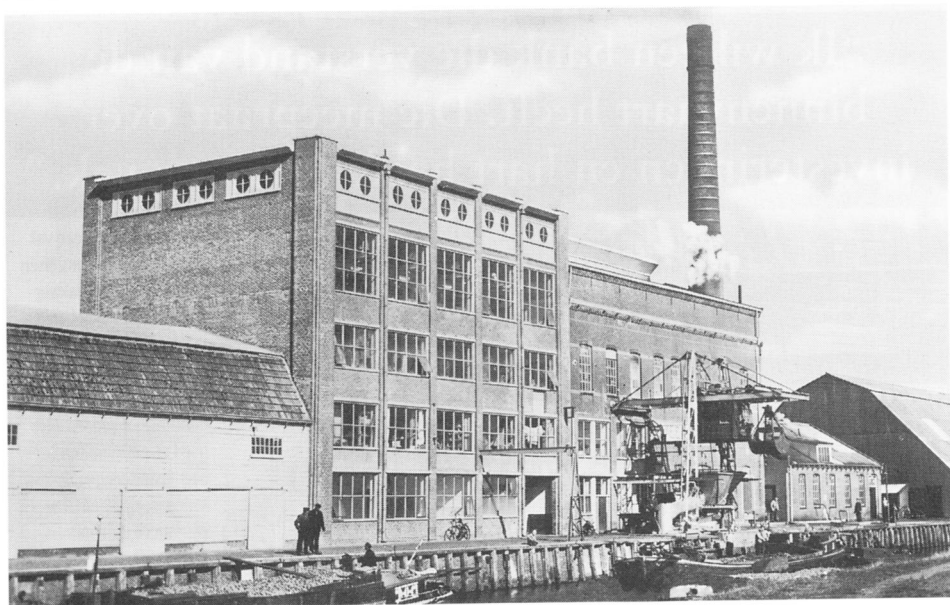
We kunnen bij de aardappelschippers drie categorieën onderscheiden. Eén groep schippers woonde het gehele jaar aan boord en nam ook buiten de campagne om deel aan de meestal regionale vaart. Tot deze groep behoorde ook schipper Kuiper uit Winschoten, die hier met de AVONTUUR van 64 ton onderweg is met 1000 hl. fabrieksaardappelen naar Scholten te Foxhol.



Dit bolscheepje (= bolpraam) heeft alleen achter een stukje boeisel. Dit schip is ongeveer 50 ton (800 hl). Deze schepen nemen wel deel aan de campagne maar liggen de overige tijd van het jaar voor de wal. Dan werken deze mensen aan de wal in de bouw, wegenbouw of in de industrie. Deze mensen woonden tijdens de campagne vaak nog wel aan boord, want als de vrouw meevaart spaart ze een knecht uit.



Hier een open praaam met opduwer. Deze pramen waren geschikt om in de kleinste wijken en kanaaltjes hun lading te ontvangen. Het laadvermogen was zo'n 25 á 30 ton. Deze pramen laadden vaak op korte afstand van de fabriek, zodat de bemanning 's avonds weer naar huis kon gaan, want meestal was er op deze pramen geen slaapgelegenheid. Met deze pramen gebeurde het wel eens dat als ze geladen waren, ze door zware regenval vol water liepen en aan de grond raakten of zonken.



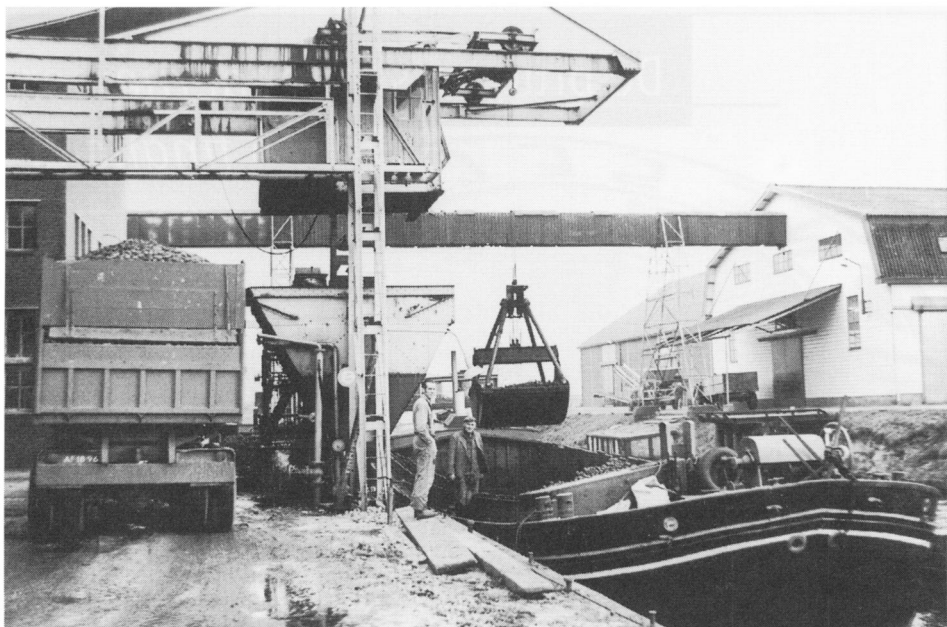
Aardappelmeelfabriek 'Alteveer' te Alteveer (Gr.) / (1909-1981)

Deze fabriek was aan een nevenvaarwater gelegen tussen Stadskanaal en Nieuwe Pekela en alleen bereikbaar voor scheepjes met een geringe diepgang van maximaal 1,20 meter. Sommige schippers laadden hun aardappels in Hoogeveen. Dat was voor hen een hele lange reis van ongeveer twee dagen heen en twee dagen terug.



Aardappelmeelfabriek 'De Toekomst' te Nieuwe Compagnie (1900-1969)

In 1900 kreeg deze aardappelmeelfabriek de veelbelovende naam 'De Toekomst' mee. Deze toekomst duurde tot 1969, toen was het gedaan met de aardappelmeelproductie te Nieuwe Compagnie. We zijn dan ook blij om nog zo'n mooie sfeervolle foto te kunnen tonen.



Aardappelmeelfabriek 'Oranje' te Oranje (Dr.) / (1913-1981)

Het aakschip van schipper Visser uit Wildervank is bijna leeg en kan dan weer naar zijn volgende laadplek om de fabriek Oranje te bevoorraden. Hij heeft zo te zien wel al concurrentie van de auto. In dit fabriekscomplex is nu Speelstad Oranje gevestigd.



Aardappelmeelfabriek O.J. Meijer te Zuidwending (1894-1978)

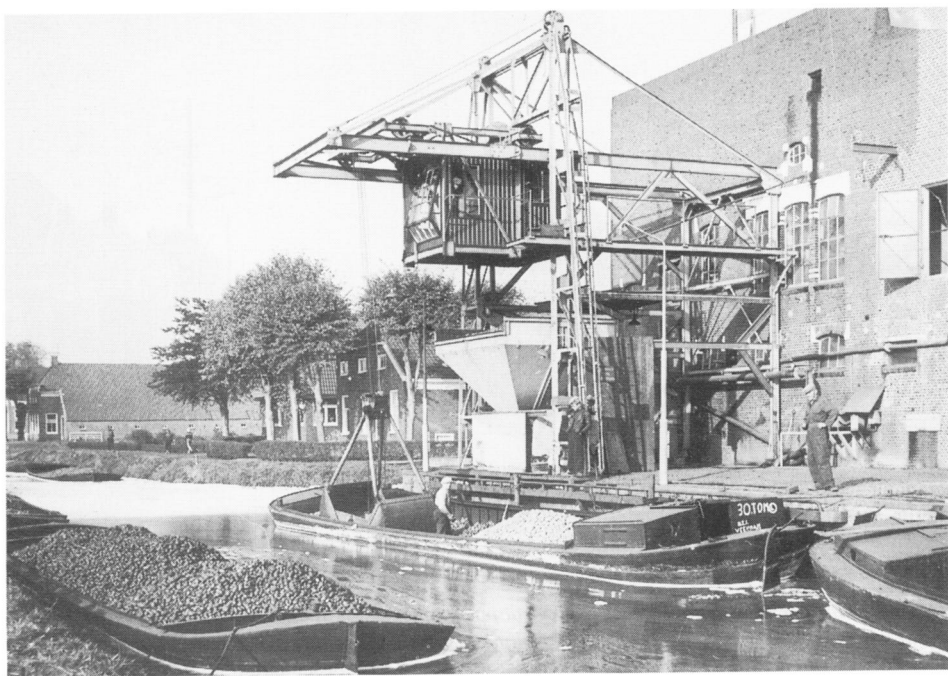
Op deze foto's (boven en onder) is duidelijk de vorm van de veenkoloniale lintbebouwing te zien. Een streek als deze is zes kilometer lang. De bruggetjes waren eigendom van diverse boeren en moesten door de schippers zelf worden bediend.



In een situatie als op deze foto worden de aardappelen met een kruitwagen in het schip geladen. Normaal waren vier mannen werkzaam bij het laden: twee om te scheppen en twee om te kruien. Zo laadde men 100 hectoliter per uur. De schipper moest één man beschikbaar stellen voor het kruien.



Op deze foto's is al geen sprake meer van vervoer over water. De aardappelen komen per auto bij de fabriek aan en worden dan in de pramen gestort. Daarna worden ze met de gripper gelost. Bij die fabrieken die later nog in bedrijf waren, werden grote bunkers gebouwd om de aardappelen in te storten.





Aardappelmeelfabriek 'Hollandia' te Nieuw Buinen (1900-1981)

Deze fabriek stond in de Buinermond, een veenkoloniaal lintdorp op Drents gebied. Het dorp heeft een Noorder- en een Zuiderdiep, die op een afstand van ongeveer 200 meter evenwijdig aan elkaar lopen. Aan de oostkant hebben ze een verbinding met elkaar, aan de westkant loopt het Noorderdiep dood terwijl het Zuiderdiep een verbinding heeft met het Buinen-Schoonoordkanaal. Welke kant je hier ook opging, je moest altijd vele bruggen draaien.



Aardappelmeelfabriek 'De Toekomst' te Nieuwe Compagnie (1900-1969)

De bolpraam in lossing zal zeker in de buurt van de grijper blijven, want zonder roer kom je niet ver. Op de kruiwagens zijn loof en stenen verzameld, die na het wassen nog uit de aardappelen komen. De Toekomst is hier al bijna verleden tijd.



Aardappelmeelfabriek 'Westerwolde' te Veelerveen (1914-1961)

Dit is een foto van voor mijn tijd, dus hieraan heb ik persoonlijk geen herinneringen, maar toch wil ik u dit nostalgisch beeld niet onthouden. Het is opvallend dat op alle schepen nog een mast staat. Er is ook nog geen grijperinstallatie, dus moesten de aardappelen nog in de goot geschept worden. Dat was bij het lege schip, onder het afdak.



Aardappelmeelfabriek 'D.W.M.' te Veendam (1869-1962)

De 'TROUWE HULP' van schipper Venema, ligt hier bij de 'D.W.M.' te Veendam te wachten om gelost te kunnen worden. Hoewel voor de productie van aardappelmeel schoon water van groot belang was, loosden de fabrieken zelf veel vuil water in de kanalen. Een dikke schuimlaag en stinkend water getuigden daarvan. Dat is nu voorbij.



Aardappelmeelfabriek 'Oostermoer' te Gasselternijveen (1903- heden)

De verhoogde stuurpaal op het helmhout geeft voldoende bewijs dat het fraai gelijnde bolschip hier turf heeft gelost. Vooraan zien we de turfloods met direct daarnaast het ketelhuis. Er is nog geen grijper bij de fabriek, maar het lossen van de aardappelen gebeurt hier nog door middel van een jacobsladder.



Het bolschip van schipper Witteveen gaat hier in Ter Apel 'full speed' door de bocht. Hij is onderweg naar 'Oostermoer' in Gasselternijveen. Voordat hij daar is, moet er nog vier keer worden geschut en is er nog een vaartijd van ongeveer zeven uur. Het schip heeft een diepgang van ongeveer 1,20 meter. Het kanaal laat een diepgang toe van 1,60 meter.



Een foto van de ONDERNEMING van schipper H. Meijer. Het schip ligt hier te laden in Sellingerbeetse. De aardappelen worden per wipkar van 10 hl. aangevoerd en zo aan boord gereden over drie posten. Het schip ligt hier dicht aan de wal, maar het gebeurde ook wel dat je vier meter moest overbruggen om met de wipkar aan boord te komen.



Een verlengstuk van de aardappelencampagne was het vervoer van aardappelvezels, zoals het schip met de opduwer dat hier onderweg is naar Birdaard in Friesland. Ook gingen er veel vezels naar Zuid-Holland. Vooral langs de Oude-Rijnstreek waren veel ontvangers van vezels.



Steenwijkerwold 1960

Hier worden de aardappelen met boerenwagens van het land naar de waterkant gereden en daar gestort. Vervolgens worden ze via een zeefstroommel en transporteur in het schip geladen. Het gaat hier om aardappelen van één landeigenaar, die bijna al zijn aardappelen leverde aan 'De Woudbloem' te Scharmer. Hiervoor voeren drie vaste schippers de gehele campagne van omgeving Steenwijkerwold naar Scharmer v.v. Het schip op de foto is via de beurs bevracht en gaat (dat is heel aannemelijk) naar Foxhol, want hij kan de Woudbloem niet bereiken. De beursschipper hoefde niet te helpen bij het laden.





Aardappelmeelfabriek 'Onder Ons' te De Krim (Ov.) / (1906-1993)

Deze fabriek was gelegen aan de Dedemsvaart en was dan ook bereikbaar voor schepen ruim boven de 100 ton. Deze schepen kwamen er vooral aardappelvezels laden voor bestemmingen over het IJsselmeer. Voor de aanvoer van de aardappelen werd ook hier gebruik gemaakt van kleinere schepen, want de lading moest vaak gehaald worden in kleinere kanalen of wijken. De foto is gemaakt in 1955 buiten de campagne. Het laden van de vezels ging het hele jaar door, deze werden bewaard in grote vezelgaten.



Aardappelmeelfabriek 'Excelsior' te Nieuw Amsterdam (1908-1981)

Volgens het poststempel mogen we aannemen dat het hier gaat om de campagne van 1953. We tellen negen schepen die liggen te wachten op lossing. Voor de schippers betekende dat een dag rust. In die tijd werd dat vaak wel als prettig ervaren. Men wist dat er voor de nacht een buffer moest zijn. De beroerdste tijd om te lossen was vlak na middernacht.

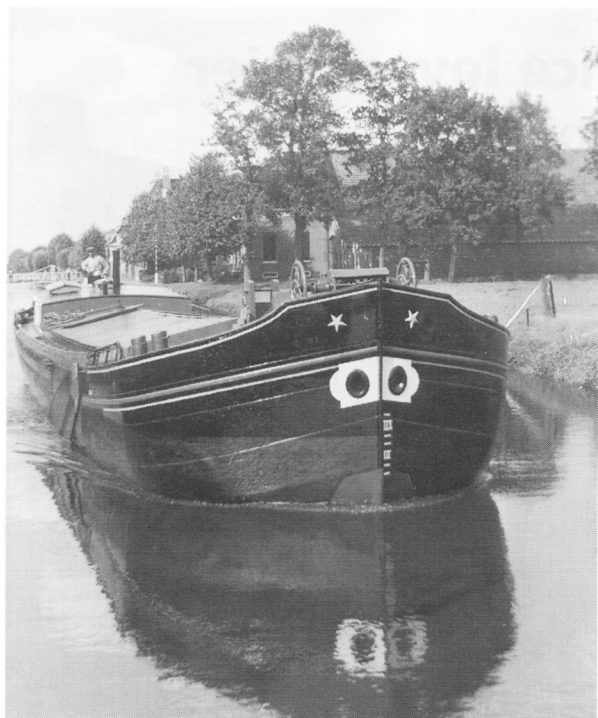


Aardappelmeelfabriek 'Smilde' te Smilde (1894-1975)

Naar deze fabriek van Scholten te Smilde voeren eind zestiger jaren nog 27 schepen. Het tjalkje met stuurhut en opduwer lost zijn lading, terwijl de steilsteven gelijktijdig weer aardappelmeel ligt te laden.



Twee bolscheepjes, bestemd voor de fabriek te Smilde. Ze zijn alletwee dichtbij hun bestemming, maar het scheepje aan de wal heeft nog een wagen vol nodig, voordat het kan afvaren naar de fabriek.



De steilsteven DEO JUVANTE van J. Bellinga te Veendam

Dit schip is in 1933 gebouwd bij scheepswerf Remkers te Veendam. Toen deze foto werd genomen, was het schip onderweg om te worden gesloopt. Het is zonde dat dit zeer goed onderhouden schip in 1965 moest worden gesloopt. Schipper Bellinga heeft bijna nooit anders dan aardappelmeel gevaren van diverse aardappelmeelfabrieken naar een aardappelmeelverwerkend bedrijf in Veendam.



Emlichheim, 12 km over de grens bij Coevorden

Hoewel deze fabriek niet meedeed in de reguliere campagne is hij toch van grote betekenis geweest voor de binnenvaart. Uit alle delen van Nederland heeft hij aardappelen verwerkt. Ook via de haven van Delfzijl zijn er veel ladingen verscheept naar Emlichheim. Bovendien werden er veel vezels verladen. In 1959 hebben wij er aardappelen gelost uit Stad aan het Haringvliet, en daarna er weer vezels geladen naar Rietveld. Met ons scheepje van 80 ton hadden we aan deze twee reises een vracht van 850 gulden.



Deze motorsteilsteven torst een enorme deklast, wat aangeeft dat het een slechte berger is. Het was voor het beladen met de kruiwagen altijd erg lastig.



Het bolschip op deze foto heeft bijna geen deklast, dus een goede berger en gemakkelijk te beladen. Het gewicht van de aardappelen was haast overal gelijk, omdat fabrieksaardappelen altijd op zandgrond werden verbouwd.

Aardappelmeelfabriek 'De Woudbloem' te Scharmer (Gem. Slochteren) / (1904-1968)

Dit was de meest noordelijk gelegen aardappelmeelfabriek van ons land. De fabriek was bereikbaar vanuit het Eemskanaal bij Ruischerbrug, voor schepen niet breder dan 4,85 meter. Het lijkt alles rust op de foto's, dat doet vermoeden dat het zondag is. Schipper C. Beuker ligt met zijn keurig geëgaliseerde deklast, te wachten op lossing. De dame aan de wal is de schoondochter van schipper Beuker.



De foto op de volgende pagina is beschikbaar gesteld door de familie v/d Molen uit Vreeswijk. Het typeert een echt beeld van de aardappelenschipper. De brugdraaier heeft de fiets gereed staan om zich weer naar de volgende brug te spoeden (200 meter). Er volgen er nog circa veertig (zelfdraaien). Let op het verschil tussen de arbeiderswoning en de boerderij. De foto is omstreeks 1952 genomen in Exloermond. Het schip is de ONDERNEMING van H. Meijer.



AARDAPPELMEELFABRIEKEN IN 1950

PLAATS	NAAM	PERIODE
ALTEVEER	ALTEVEER	1909-1981
COEVORDEN	DE CENTRALE	1906-1964
EEXTERVEENSCHekANAAL	WILDERVANK EN OMSTREKEN	1903-1954
FOXHOL	EUREKA, later TONDEN en W.A. SCHOLTEN	1841- HEDEN
GASSELTERNIJVEEN	OOSTERMOER	1903 -HEDEN
DE KRIM	ONDER ONS	1906-1993
LUTTEN	DE BAANBREKER	1900-1958
NIEUW AMSTERDAM	EXCELSIOR	1909-1981
NIEUW BUINEN	HOLLANDIA	1900-1981
NIEUWE COMPAGNIE	DE TOEKOMST	1900-1969
NIEUWE PEKELA	PEKELA EN OMSTREKEN	1900-1981
ORANJE	ORANJE	1913-1981
SCHARMER	WOUDBLOEM	1904-1968
SMILDE	HOOGERBRUGGE later SMILDE	1894-1975
STADSKANAAL	DE TWEE PROVINCIEËN	1914-1981
TER APEL	TER APEL EN OMSTREKEN	1913-1982
TER APELKANAAL	MUSSELKANAAL EN OMSTREKEN I	1904-1952
TER APELKANAAL	MUSSELKANAAL EN OMSTREKEN II	1913-HEDEN
VEELERVEEN	WESTERWOLDE	1914-1962
VEENDAM	D.W.M. later AVEBE	1919-HEDEN
VEENDAM	KRAM & CO later V. LINGE & CO	1869-1962
ZUIDWENDING	O. J. MEIJER later N.Z.I.	1894-1978



Aardappelmeelfabriek 'D.W.M.' te Veendam (1869-1962)

Naast de aanvoer van aardappelen, werd er ook veel turf per schip aangevoerd. Hoe arbeidsintensief het lossen van de schepen toen was, laten deze twee foto's zien.





Luchtfoto van de aardappelmeelfabriek 'Westerwolde' te Veelerveen omstreeks 1950. Op de achtergrond een rijtje fabriekshuizen die na de sluiting van de fabriek de één na de ander zijn afgebroken, de laatsten omstreeks 1970. Links op de voorgrond de nu nog bestaande fabriekshuisjes, deze zijn door de bewoners gekocht. De achterste schoorsteenpijp is van de aardappeldrogerij. Deze is maar een paar jaar in bedrijf geweest; omstreeks 1920 is de drogerij afgebrand.