V
oktober 2001
2001-II

VERENIGING "DE BINNENVAART

BINNENVAART IN FRIESLAND

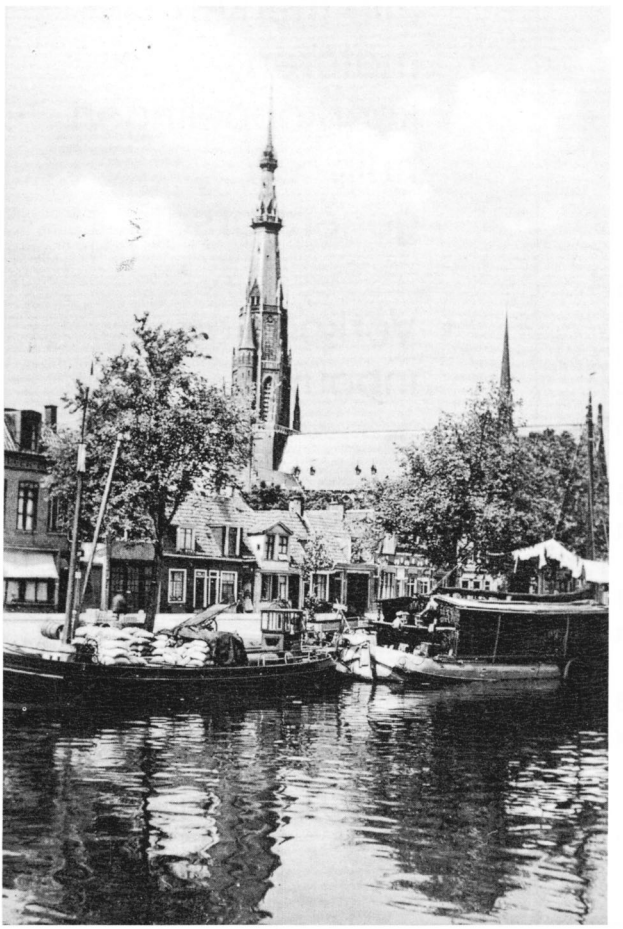
BINNENVAART IN FRIESLAND

door: Theo Zondag / Scheemda, juni 2001

Geachte lezer,

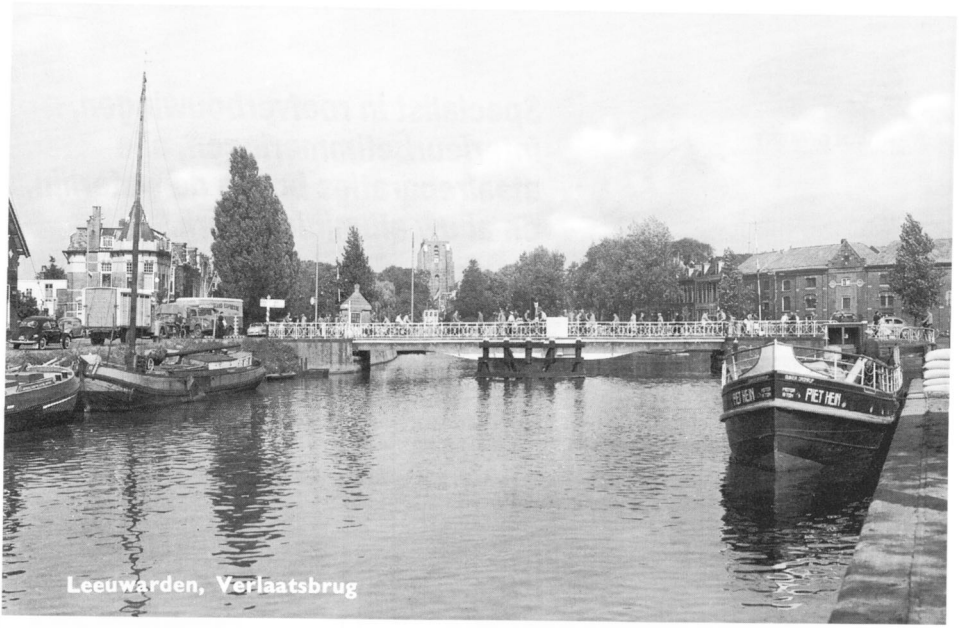
In dit boekje wil ik wat herinneringen in beeld brengen van Friesland, zoals het was in de periode, jaren dertig tot en met zestig. Friesland is een waterrijke provincie. Het was dan ook zo dat tot na de Tweede Wereldoorlog bijna ieder dorp per schip bereikbaar was, en dat bijna ieder dorp zijn eigen turfschipper had, die met zijn skutsje de turf uit de Drentse veengebieden haalde en die in zijn eigen dorp aan de inwoners verkocht als brandstof voor de kachel. De skutsjes waren allemaal als zeilschip gebouwd, maar later waren er velen die een opduwer aanschaften als voortstuwing. Naast de skutsjes (tjalkjes tot een 40 ton) waren er ook enkele turfschippers met een bolschip, een aakje, of een luxemotor of steilsteven. Deze groep leverde een belangrijke bijdrage aan het vervoer over het water, want in het najaar namen er ook een aantal deel aan de bietencampagne.

Dan waren er de beurtschippers, die met hun beurtboten, geregelde diensten onderhielden vanuit de dorpen naar de Friese steden. Het waren niet alleen goederen, maar ook vee werd naar de markten vervoerd. In de zomer werden de beurtscheepjes ook gebruikt voor dagtochtjes over de Friese meren. Het verlengde van deze kleine beurtvaart waren de beurtdiensten vanuit hoofdzakelijk Leeuwarden naar Amsterdam, Rotterdam of Antwerpen, waarin vooral de Stanfries een belangrijk aandeel had.



Een weer ander aandeel in de Friese binnenvaart werd geleverd door de schippers die via de beurzen naar Friese bestemmingen werden bevracht met aardappelvezels, kunstmest, kolen of zand en grind enz. Al deze takken van vervoer zijn in de loop der jaren overgenomen door het wegvervoer. Wat nu nog van betekenis is, is vooral het doorgaand vervoer vanaf de grote havens in Nederland naar de Duitse kanalen. Ook de plaatsen die nog aan grotere wateren zijn gelegen spelen nog wel een belangrijke rol in de binnenvaart, en voor de recreatievaart is Friesland een provincie bij uitstek.

Leeuwarden, Nieuwe kade met St. Bonifatiuskerk. Een beurtbootje met een deklast balen, en een tjalkje met bakkersturf (voor het stoken van de oven) vormen hier het decor, met op de achtergrond de R.K. Kerk. De turfschipper is reeds begonnen met het lossen van de deklast. Het is 1938 en de lading turf wordt nog in manden gelost en met handkarren uitgevent.



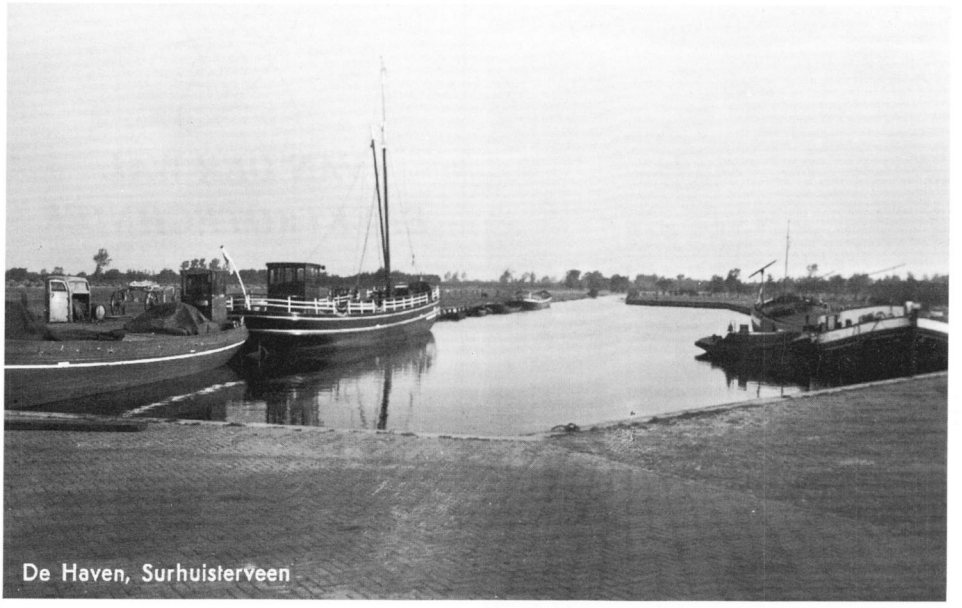
Leeuwarden, Verlaatsbrug. De PIET HEIN, een beurtbootje van 18 ton, behoort toe aan Duiker uit Dronrijp, de concurrentie met de vrachtauto is hier al duidelijk in beeld, gezien de auto van de Friesland Expres voor de brug. De kaart is gestempeld in 1964. De drukte voor en op de brug doet vermoeden dat deze zojuist geopend is geweest.

Vier beurtboten op een rij tonen ons dat in 1942 de beurtvaart in Gorredijk nog wel aanwezig is, maar veel activiteit is er niet waar te nemen. De derde boot is vermoedelijk de TJERK HIDDES die nog op de zelfde plaats haar ligplaats heeft.

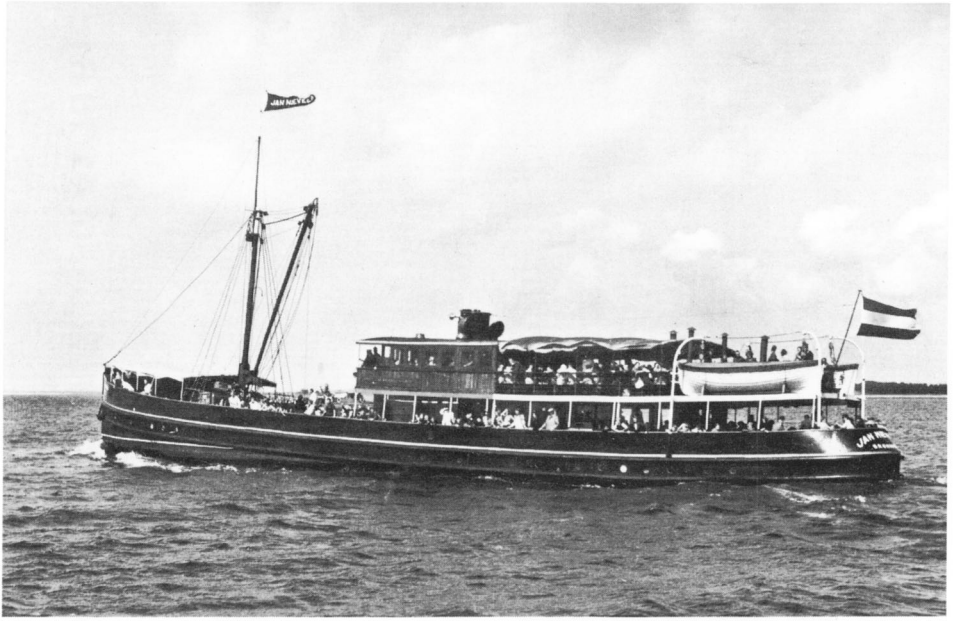
Een prachtig gelijnd tjalkje met opduwer in de vaart te Drachten. De opduwer, genaamd JOHAN, heeft hier in 1951 waarschijnlijk zijn drukste tijd achter de rug.

Ook in Rinsumageest behoort de aanvoer van turf per schip tot het verleden. Hier had de turfschipper geen Fries skutsje, maar een Groninger bol met boord, als middel van vervoer. De opduwer is (wellicht uit protest?) dwars gaan liggen.

Al is het met de vrachtvaart met de skutsjes praktisch gedaan, toch blijven ze actief in de vaart, maar nu als wedstrijdskutsje, en op vele andere manieren in de recreatievaart. De scheepjes op de foto zijn nog origineel. Het is hier 1951.



Surhuisterveen, ook naar deze plaats voeren enige turfschippers, maar zoals deze foto toont waren er ook twee beurtboten. De foto is van 1948. Het lijkt dat er niet veel vaart meer in zit, maar sfeervol is het geheel wel.



Een bekende verschijning in Lemmer was de JAN NIEVEEN, die een geregelde dienst onderhield tussen Lemmer en Amsterdam. Winterdienstregeling:
** Maandag, woensdag, vrijdag vanaf Amsterdam om 23.00 uur.*
** Zondag, dinsdag, donderdag vanaf Lemmer om 23.00 uur.*
De Lemmerboot is gebouwd in 1928 te Arnhem, en is tot 1958 als zodanig in de vaart gebleven.

De haven van Lemmer, ligt hier nog op eb en vloed, als de vlot geladen tjalk met een gunstige wind op de geopende sluis aanloopt. Er is sindsdien hier nog wel een en ander veranderd.

In het begin van de jaren vijftig was er nog regelmatig in en uitvarende vaart bij de sluis in Lemmer. Het tanken van drinkwater was hier een altijd terugkerende bezigheid. Ook de bakker met zijn broodkar probeerde wel zijn waren bij de schepen te slijten. Op de onderste foto is de beurtboot nog redelijk goed geladen. Op de foto is de luxe motor aan de overkant (voor de witte woning) waarschijnlijk de AMBULANT van H. Snitjer, die toen gedurende de zomermaanden met passagiersvaarten was begonnen.

Lemmer, Prinses Margrietsluis. Op de beide foto's zijn de schepen varende richting Friesland, maar ze zijn wel vanuit twee richtingen genomen. De bovenste met het gemaal Tacozijl op de achtergrond, de onderste met Friesland. Het is duidelijk zichtbaar op de foto's dat het gemiddelde schip veertig jaar geleden toch beduidend kleiner was. Ook is te zien dat de schepen toen nog goed onder de kleden zaten.

Het is voor de GAZELLE maar een nauwe bedoening, langs de Vissersburen in Lemmer. Zij zal zeker ruimer water gewend zijn, maar het voordeel is dat ze hier gemakkelijk walcontact hebben en de was aan de lijn heeft geen last van buiswater.

Er zijn verschillende scheepstypes op deze foto te zien, waarvan de meeste op non actief zijn gesteld. De motor ONDERNEMING en de AMSTEL X zijn in 1958 nog vol in bedrijf. Ze varen hier door Lemmer in de richting van het Prinses Margrietkanaal.

Wanneer deze diepgeladen klipper door het IJsselmeer is gekomen, moet het toch redelijk weer zijn geweest, want ook al zit hij goed onder de kleden het is toch wel een waterbak met zijn hoge boeiing. Achter de stuurhut is nog de houten wasmachine te zien die gedraaid werd met ellebogenstoom. De foto is genomen in Lemmer.

Twee tjalken, twee aken en een steilsteven liggen hier gebroederlijk (of is het gezusterlijk) naast elkaar in de haven van Staveren. Twee dingen hebben ze gemeen, de voorstevens wijzen allemaal de zelfde kant op en als ze over het IJsselmeer gaan hopen ze allemaal op goed weer.

Nederlandse stoom-, sleep- en vrachtvaart

Sleepdienst
De Rode Steer NV
Joseph Roelofs
Rotterdam

Sleepdienst
Groenbander NV
Gebr. J.& J. Roelofs
Rotterdam

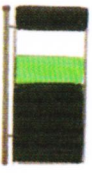
H. Schiess Rederij &
Transportbetrijf NV
Dordrecht

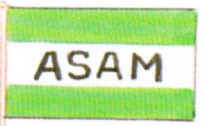
Sleepdienst Broedertrouw
v/h C.den Boer & Zn. NV
Zwijndrecht

Centrale Suiker Mij. NV
Amsterdam

Hoogezand Sleepboot
Mij. NV
Hoogezand

G. Gommers
Dordrecht

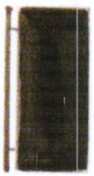




Asam NV
Rotterdam

Holland Transport Mij. NV
Rotterdam

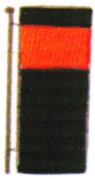
Furness & Nephews
Sleepdienst Mij.
Rotterdam



Boele's Scheepswerf &
Maschinenfabriken NV
Bolnes

B.van Woerden
Rotterdam

We tonen hier een collectie vlaggen en schoorstenen uit het archief van ons Duitse lid Heinrich Fischbach. Deze unieke afbeeldingen spreken voor zichzelf. Het heeft niet direct met het thema te maken maar wel met de internationale binnenvaart.



Adriaan Volker
Rotterdam

Bagger Mij. Holland NV
Rotedam

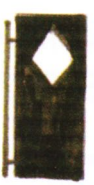
Hasselt's Nijmegse Grint
Mij. NV
Nijmegen

Niba het Nijmegse Bagger
& Aannemings Betrijf NV
Nijmegen

W.van Hattum & Zn. NV
Zaltbommel

Ballast Mij De Merwede
NV
Rotterdam

A.J. van Haaften
S'Gravenhage



Aannemersbetrijf v/h
T.den Breejen & v.d.Bout
NV
Aardenhout

Zanen & Verstoop NV
Rotterdam

H.W.Paes NV
Wessem

Aannemings Mij. NV
J.Prins van Wijngaarden
Hasselt

J.van der Hoeven NV
S'Gravenhage

Een mooi plaatje, met de bijna afgeladen Hasselteraak varende door Staveren. Ik heb het vermoeden dat hij op de beurs in Amsterdam is bevracht met een lading kolen van de Rietlanden naar Bolsward, of zou het Drachten zijn?

Kustvaarders proviandeeren graag in Staveren, een mooie reclame door middel van een ansichtkaart. In 1948 ging deze leus zeker nog op. Ook nu zal er nog geregeld geproviandeerd worden in Staveren, maar dan door de recreatievaart.

Harlingen was altijd een haven met veel uitvoer over zee. Vooral papier en aardappelmeel waren belangrijke exportprodukten, vooral naar Engeland. Aan de overzijde langszij van het zeebootje, is duidelijk de lading aardappelmeel te zien van het bolschip dat ligt te lossen.

Niet alleen uitvoer, maar in de haven van Harlingen werd ook regelmatig hout ingevoerd en overgeslagen in binnenschepen, zoals deze foto van de Zuiderhaven toont. Daarnaast werd er nog wel een bootje met kolen overgeslagen in binnenschepen.

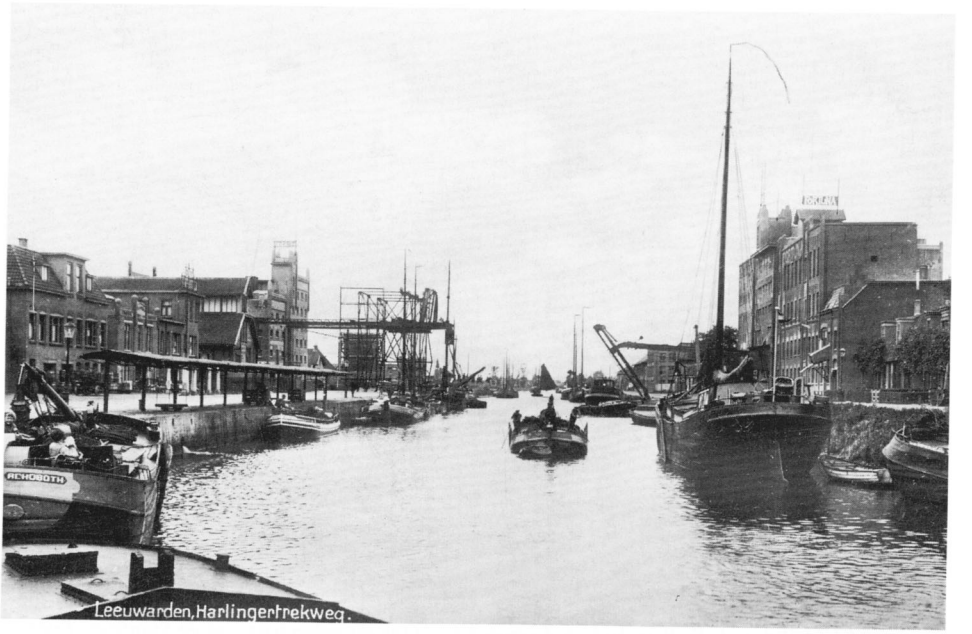
De schipper van het klippertje stopt even met het teren van de luiken om een draadje van de ONDERNEMING uit Sneek aan te pakken. Er zal zeker ook nog wel even over het varen worden gepraat.

De PRINSES JULIANA en FREDANIA uit Haren, in de buurt van de scheepswerf aan de Zuiderhaven in Harlingen. Aan de andere kant een kast met wegenmaterieel, met twee skutsjes langszij die wachten op belading. Het gebeurde wel dat zestig ton lading werd aangeboden, dat twee dertig tonners vroegen om te splitsen (dus zestig ton in twee schepen).

Harlingen, Groote sluis. De uitlaat van deze opduwer is nog afgedekt met het conservenblikje, dus de motor staat nog stil. De schipper boomt het schip voort naar de sluis. Was dit de goeie oude tijd?

Een mooi nostalgisch plaatje van de Noorderhaven in Harlingen uit 1941, een tjalk, ook die wordt geboomd, een bolschip en een luxemotor in een oogopslag in beeld. Het schip over bakboord lijkt een kraak te zijn.

Poststempel 1935. Veel liggende schepen, van groot tot klein. Wat er vaart word geboomd. Er werd wat afgeboomd in die jaren in Harlingen.



Op de bovenste foto was het een geladen klipper die in het oog viel, een leeg schip dat werd geboomd. Hier is het een lege klipper met een mooie zeeg en een geweldige wimpel die opvalt en een geladen schip dat wordt geboomd. Vroeger waren er veel schepen die een bijbelspreuk op het naambord hadden staan, zoals ook dit bolschip REHOBOTH. Dit betekent ruimte, zie Genesis 26: 22.

Leeuwarden, Willemskade. Op de voorgrond een open praam, en verder vijf beurtboten in beeld, die alle toen nog in de vaart waren. Waren ze maar in de vaart gebleven, dan was het fileprobleem misschien wat kleiner geweest.

De DOKKUM II aan de Willemskade te Leeuwarden. Ook dit schip was van de Stanfries. Evenals de STANFRIES IX aan de overzijde voeren deze schepen in de grote beurtvaart. Ik vind trouwens dat ze het met de DOKKUM II wel wat bont hebben gemaakt.

Vijf lege schepen op rij aan de Heerenwal in Heerenveen, de tjalk is gedeeltelijk gelost en de lading kolen word per praam naar zijn bestemming gevlet. Het overladen in de praam was zeer zwaar werk.

Hier nog een foto van de Heerenwal in Heerenveen, op de zelfde plaats genomen, maar nu twintig jaar later (1969) en dit keer met een geladen steilsteven, vermoedelijk met zand of grind, gezien de zelflosinstallatie.

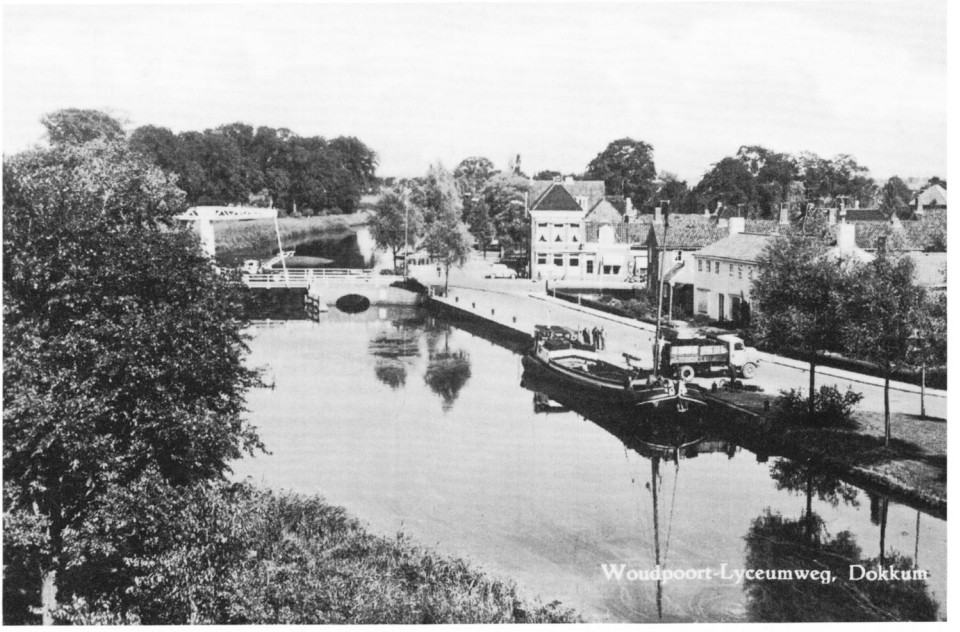
Een Groninger tjalk met een bultje grind in het ruim is hier bezig de boel op te stellen, en dan moeten de mouwen opgestroopt worden om achter de bak te gaan en het bultje grind aan de wal te storten.

In 1956 werd bij de sluis van Terhorne ook al duwvaart toegepast, je had in het Prinses Margrietkanaal ruimte genoeg om op deze wijze met een kempenaar te varen.

Gezien vanaf de brug te Kootstertille is er veel scheepvaartbeweging te zien. Het tjalkje op de voorgrond heeft zijn deklast goed onder de kleden en het vaart gezien zijn boeggolf met volle kracht naar zijn bestemming.

Volaan vooruit kan als motto voor deze foto gelden. De tjalk of het bolschip laat zijn boeggolf uitlopen tot de beide oevers. Wat voor autodiesel zal er zijn ingebouwd? Klockner-Deutz, Gardner-Kromhout of een Mercedes ?

De ANTONIE lost hier in Dokkum zijn lading hout. Hiervoor heeft hij een reis overzee moeten maken vanuit Scandinavië. De lading wordt met eigen hijstuig aan de wal gezet. Het is nu niet meer mogelijk dat de grotere coasters zover het binnenland inkomen.



Een gemotoriseerde tjalk ligt hier in Dokkum, mest te laden voor de bollenstreek in Holland. Om scheefgaan op het IJsselmeer te voorkomen werd de mest tot boven aan de luiken toe geladen.

Het is een foto uit de tijd van de nog autovrije kade in Sneek, maar de zeer fraaie klipper met nog volledig zeiltuig steelt met zijn mooi loofwerk de show. Wat een mooi plaatje heeft dit opgeleverd.

Met de markante toren van Deinum op de achtergrond vaart het met zand geladen scheepje naar zijn losplaats. De lange plank en de kruiwagen duiden erop dat de lading met handkracht gelost gaat worden. *Foto: archief Martens*

Op de achterzijde van deze foto staat vermeld, "Zwaluw", Buitenkamp, Siddeburen. De dekkleden zijn al losgemaakt. De ZWALUW heeft waarschijnlijk de reis langs de binnenzijde van de Afsluitdijk gemaakt.

Een mooi gelijnd en geschilderd bolschip passeert hier de draaibrug van Echtenerbrug, de voortstuwing gebeurt nog door middel van een opduwer. Er gaat wel rust uit van zo'n plaatje.

Voor de sluis in Harlingen zien we verschillende scheepstypes bij elkaar. De mensen op de tjalk en de schelpenzuiger houden ondertussen een buurpraatje. Let ook eens op de verschillende modellen van de roeiboten achter de schepen.