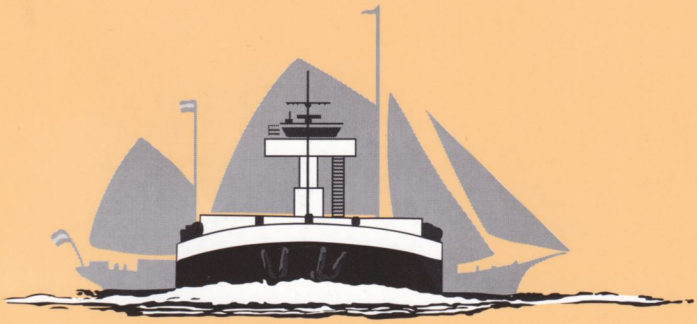


Y

maart 2003

2003-I

VERENIGING "DE BINNENVAART"

BINNENVAART IN DRENTHE

Erratum

Bij het vervaardigen van het omslag voor de Binnenvaart Y-nummer is er een andere versie van de voorpaginafoto gebruikt. De heer Theo Zondag had daar ook bij moeten staan.

Onze excuses hiervoor.

Links nu de juiste foto.

Foto-onderschrift:
Onze contactpersoon in regio Noord, Theo Zondag, samensteller van deze en vele voorgaande specials, op zijn Hagenaar DE TIJD ZAL 'T LEREN (16,50 x 3,60 m). Het schip is gebouwd in 1912 op de werf van Kempers te Alphen a/d Rijn en ligt hier afgemeerd in Coevorden.

Binnenvaart in Drenthe 1945-1970

door: Theo Zondag – Scheemda, januari 2003

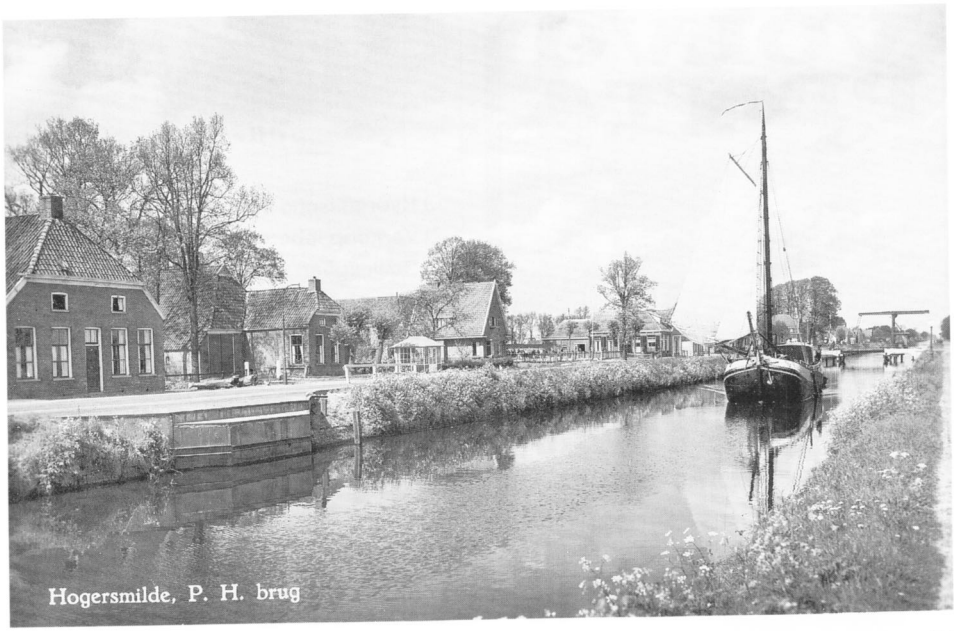
Vergeleken met provincies als Zeeland en Zuid-Holland, heeft Drenthe aan rivieren of meren niets te bieden. De provincie heeft geen enkel door de natuur gevormd vaarwater, wat gebruikt kon worden voor goederenvervoer over water. Wel heeft het een uitgebreid kanalennet dat tot in de zestiger jaren nog gebruikt werd door de scheepvaart. De kanalen hadden bijna allemaal een vaardiepte van 1,50 meter. De belangrijkste kanalen waren de Drentsche Hoofdvaart; Assen - Meppel (42 km), de Hoogeveensche Vaart, Meppel - Klazienaveen (60 km), het Oranjekanaal Smilde - Klazienaveen (50 km). Daarnaast was er zeker nog een achttal kanalen van kortere afstand met een totale lengte van ± 130 km. Dan waren er nog de Drentse monden die vanuit het Stadskanaal (tussen Wildervank en Ter Apel) tot aan het zandgedeelte van de Hondsrug liepen. Deze monden, in totaal negen stuks, waren alleen vanuit het Stadskanaal bereikbaar en ze waren geen van alle doorgaande vaarwegen, met uitzondering van de Buinermond. Deze vormde via het Kanaal Buinen – Schoonoord een verbinding tussen het Oranje- en het Stadskanaal. Overigens is deze vaarweg maar dertig jaar in gebruik geweest voor de scheepvaart (1935-1965). Het is vermeldenswaardig dat al deze kanalen door mensenhanden met de schop zijn gegraven. Mijn grootvader (geb. 1867) heeft nog mee gegraven aan het Oranjekanaal. Door toedoen van een aantal ijverige bestuurders is in de zestiger jaren een groot aantal van deze kanalen aan de scheepvaart onttrokken, wat heel jammer is, want ze zouden voor de recreatievaart van grote waarde zijn geweest. Voor de beroepsvaart zijn nu alleen de Hoogeveensche Vaart, het Stieltjeskanaal en het Noord-Willemskanaal van enige betekenis. Het merendeel van de goederen die werden vervoerd waren landbouwproducten, veenaarde en veenproducten, naar bestemmingen in Nederland en België. Het vervoer naar Drenthe betrof hoofdzakelijk kunstmest, wegenbouwmateriaal en grind. De schepen waren tot in de jaren zestig niet groter dan 80 tot 120 ton, maar de schepen in de provinciale vaart varieerden van 50 tot 80 ton.

Door middel van een aantal foto's vooral uit de jaren 1945 – 1970, wil ik trachten een beeld te schetsen van de toenmalige binnenvaart in de provincie Drenthe.

Aan de Schutstraat (schut = sluis) in Hoogeveen liggen tot aan de zeventiger jaren nog schepen in het kanaal. Het eerste schip is een robuuste Hasselteraak. Het voorste schip is ook een aak maar met verhoogde kop en dekken. Hoogeveen was vanaf Meppel op een diepte van 1,70 meter te bereiken.

Assen, de hoofdstad van de provincie Drenthe, is voor de scheepvaart tijdens de periode waarin deze foto is genomen zeker van betekenis geweest, gezien het aantal schepen op deze foto. Bij de voorste tjalk zijn de zeilen afgeslagen. Het heeft ook al een knop op de mast wat doet vermoeden dat het al een motor als voortstuwing heeft.

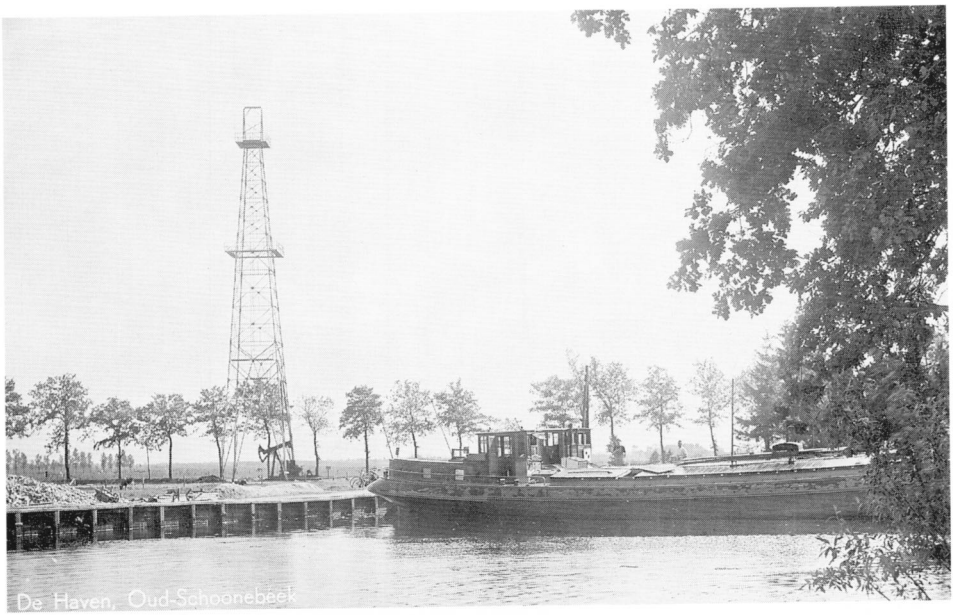
Op deze foto is de luxemotor al duidelijk in beeld. Op de achtergrond zien we een beurtman laden of lossen in de Kolk. Dit gedeelte van de vaart en de Kolk zijn nu gedempt. Er bestaan plannen om dit weer open te maken, maar wie zal dat betalen?



De uitgave van deze kaart dateert van 1955. Het is haast niet te geloven dat er in dat jaar nog gezeild werd op de Smilde, maar de foto laat het ons zien. Overigens is het een prachtig gezicht, deze tjalk met wit zeil.

Het is twaalf jaar later als hier de ANIMO van schipper Bosveld, op bijna dezelfde plaats gefotografeerd wordt. Deze heeft veel meer haast, hij behoorde tot de vaste grindschippers op Assen en dat waren drukke mannen.

Een tjalkje met salonroef ligt hier op een steiger vastgemaakt met draaiende motor, te zien aan het koelwater. Als ik het mij goed herinner had dit scheepje een geregelde dienst naar Veenhuizen of Haulerwijk. Wie weet het zeker?

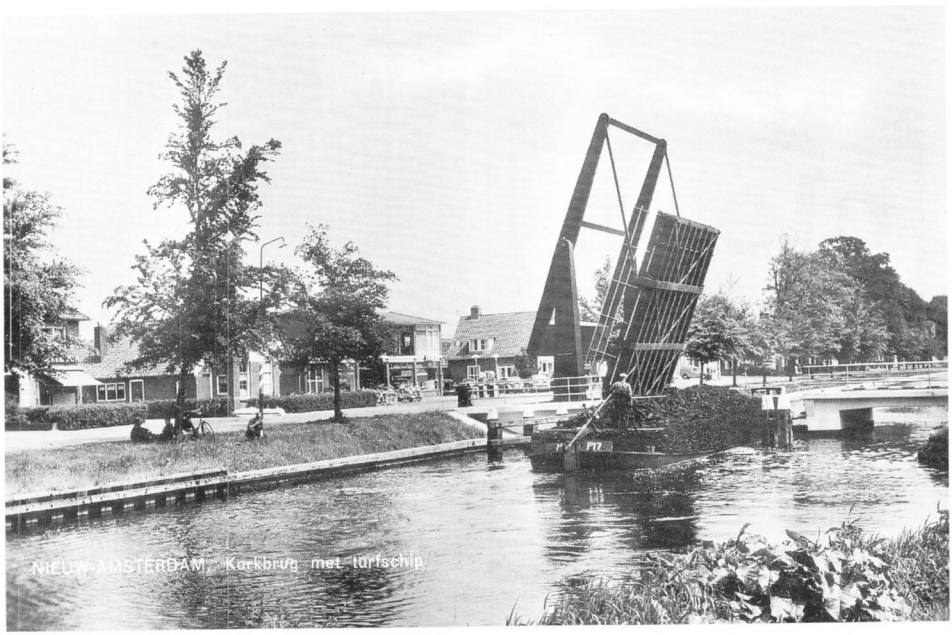


Direct na de oorlog werd er in Schoonebeek begonnen met het winnen van olie door de NAM. Gelijktijdig was men in Havelte bezig met het opruimen van het vliegveld. Hiermee waren de Duitsers begonnen, maar ze hebben het niet kunnen voltooien voor het einde van de oorlog. Veel van dit puin is in Schoonebeek gebruikt voor fundering van de wegverharding. Wellicht hebben de twee luxemotors er ook puin gelost.

Een Hasselteraak en een klipperaak broederlijk naast elkaar in de haven van Meppel. Het buitenste schip heeft een lading grind gelost, maar de klipperaak zal er wel hout hebben gelost. Voor het lossen van hout was in die tijd veel mankracht nodig, zoals de foto laat zien.

Aan het Oosteinde in Meppel is in 1952 nog geen auto te zien. Wel zijn er drie handkarren waarneembaar, met de melkboer als middelpunt. Schipper De Jong van de tjalk met zelflosser ligt op één steekdraad vast en zal bij geopende spoorbrug zeker zijn reis vervolgen.

Al was de Purit in Klazienaveen geen bedrijf dat veel werk gaf aan de binnenvaart, toch heeft het jarenlang zijn grondstof (persturf) over water aangevoerd. Ik heb er een keer Noritkool geladen naar Rotterdam.



Vanuit de wijde omgeving van Klazienaveen werd de persturf voor de Puritfabriek per schip aangevoerd. Dit waren allemaal schepen die uit de vaart genomen waren. Ze werden dan door de Purit aangekocht, de roef en de dekken werden er afgesloopt en er werd turf mee vervoerd. De fabriek had twee opduwers met een 25 pk blauwe Deutz ter beschikking om deze Puritbakken (zoals ze werden genoemd) te slepen.

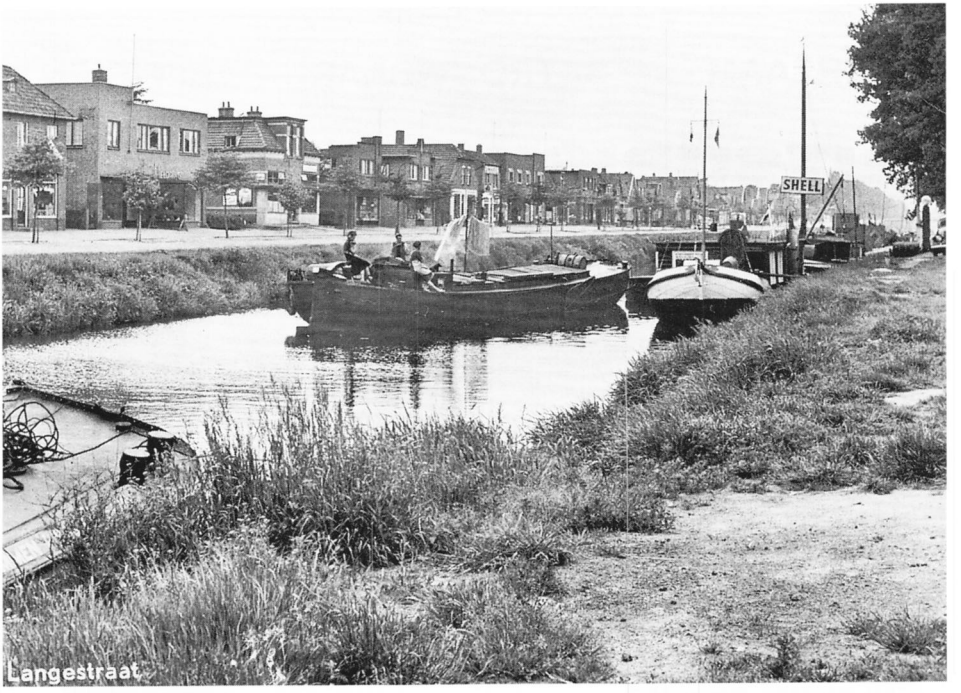
Vanuit de sluis is het nog ongeveer driehonderd meter naar de betonindustrie Erica. Gezien het feit dat het diepgeladen schip zijn mast al omhoog heeft, mogen we concluderen dat het daar moet lossen, want Klazienaveen en Emmen zijn met staande mast niet bereikbaar.

Nieuwe sluis te Erica lezen we op de kaart. Omstreeks 1950 is de nieuwe sluis gebouwd. Voordien waren er twee sluisjes kort achter elkaar. Deze sluisjes waren nog geheel van hout opgezet. Tijdens de bouw van de nieuwe sluis had men een omleiding voor de scheepvaart gegraven. Het schip dat hier de sluis verlaat noemen wij een slof of sloffe.

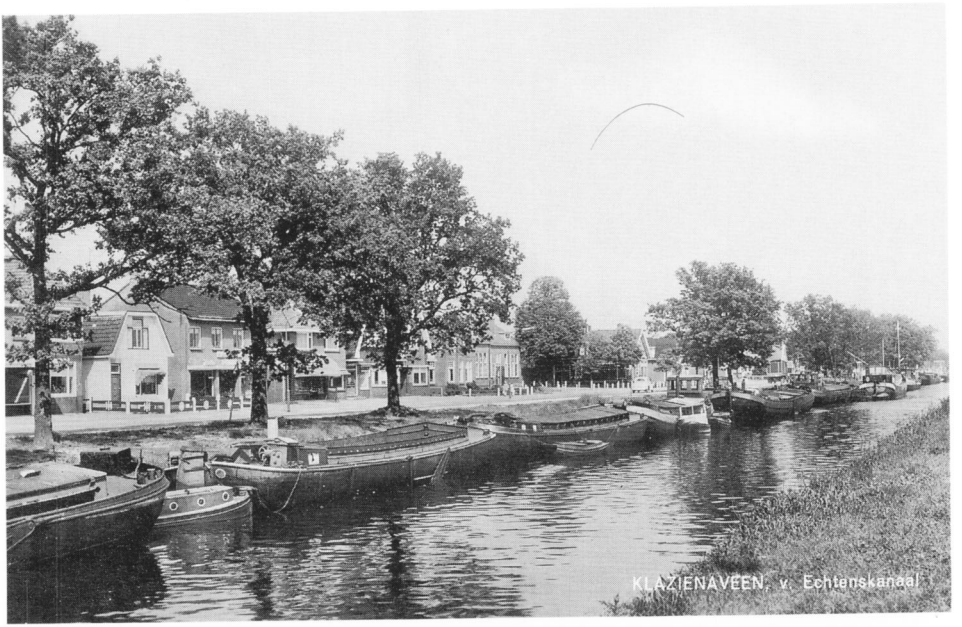
Tot de verruiming van de Hoogeveensche Vaart (tot Hoogeveen) in de zeventiger jaren is de sluis te Echten in gebruik geweest. Daarna is de sluis opgeruimd en schipper Kwint kon ongehinderd doorvaren naar zijn losplaats.

Een vlot geladen tjalk met motor is waarschijnlijk op kanaaldiepte van de Smilde afgeladen. De lege bolschepen hebben daar geen last van, die hebben maar een diepgang van ongeveer 1,10 meter. Een mooi plaatje bij de Witte Wijk, toegang tot de Turfroute.

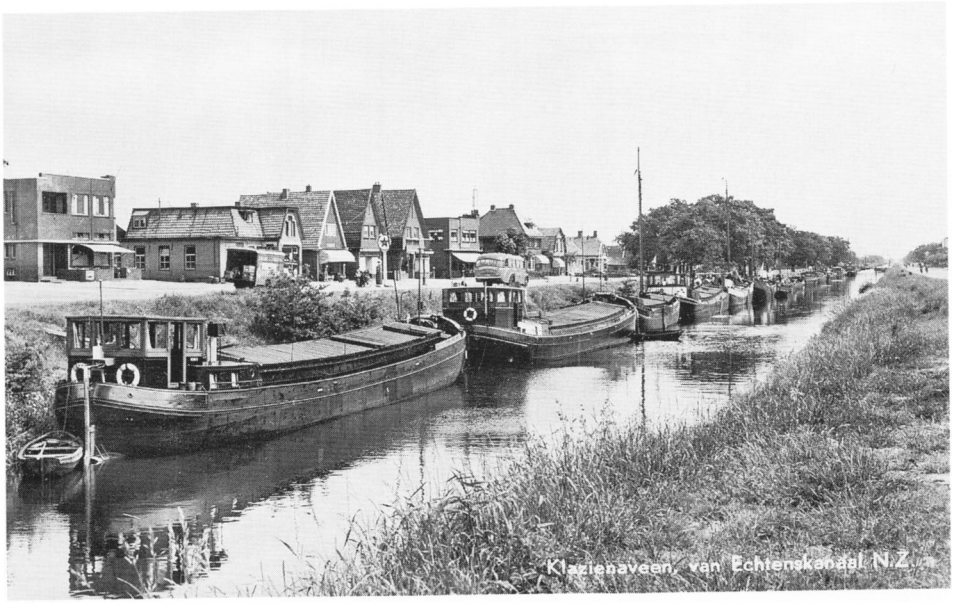
Een kaart, gestempeld in 1941. De schippersvrouw is in het gangboord te zien. Verder is er op dit plaatje geen levend wezen te vinden. Als deze tjalken in de venen, turf gingen laden hadden ze deklast vaak niet hoger dan de roef, want dan waren ze op kanaaldiepte van ongeveer 1,5 meter.



Waar tagrijn en oliehandel Drost zijn bedrijf hield, is op dezelfde plaats als waar de tjalk van de vorige foto zijn ligplaats had. Drost heeft kort na de oorlog zijn bestaan als schipper opgegeven en is leverancier van scheepsbenodigdheden geworden.



Een aantal bollen op een rij, met bijbehorende opduwers. Deze waren tot het eind van de zestiger jaren nog werkzaam tijdens de aardappelcampagne, maar de meeste zijn daarna gesloopt. Ook het kanaal is nu gedempt, tot spijt van velen.



Twee keurig nette steilstevens zijn vanaf de Dordtse brug gefotografeerd. Dit waren echte kanaalschepen, ruim honderd ton op een diepgang van 1,50 meter. Het eerste huis op de foto was café van Dijk, daarachter was ook de schippersbeurs met beursmeester Krol.

Op 5 en 6 augustus 2000 herleefden oude tijden in Coevorden. De Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig hield haar jaarlijkse bijeenkomst in deze havenplaats. Eén van de opvallendste schepen was de Wilnisse aak VRIENDSCHAP van G.H.W. Meijer. De aak werd in de Museumhaven te Coevorden op ambachtelijke wijze geladen met turf. Een groot deel van de reis naar Amsterdam werd afgelegd met een echte scheepsjager en zijn paard. De tv deed verslag van de reis naar Sail Amsterdam 2000.

De bovenste foto toont ons de steilsteven DANKBAARHEID (76 ton – 23,18 x 4,40 x 1,15 m) van H. Visser uit Zwolle. Het schip werd in 1929 gebouwd op de werf van Remkes en Bodewes in Veendam. De onderste foto geeft een sfeerbeeld van Coevorden anno 2000. Tussen de vele fraaie schepen bevindt zich ook de Zeeuwse poon PIETERNEL (60 ton – 14,72 x 4,10 x 0,92 m) van P.W. v/d Hurk (ook lid van onze vereniging). De poon is in 1890 gebouwd en heeft in Zeeland met aardappelen en stukgoed gevaren.

Een steilsteven van ruim honderd ton, met opduwer. Op een schip als deze kon men rustig vijf en twintig lagen fabriekturf bouwen, de last werd meestal tien centimeter over boord gebouwd. De last was boven breder dan onder, dit om het inwateren tegen te gaan. Vierhonderd kubieke meter nam zo'n steilsteven wel mee.

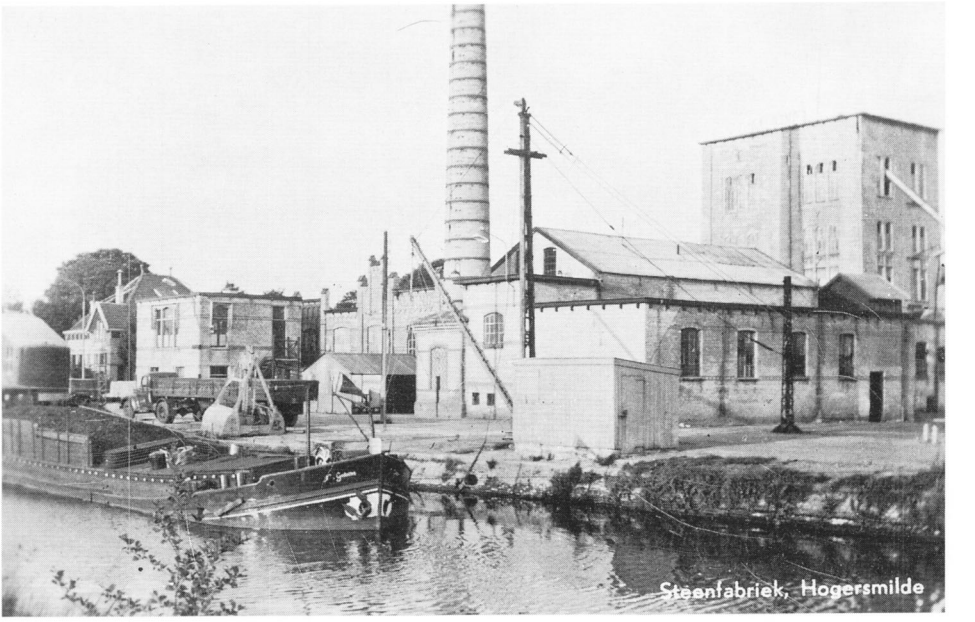
Een mooi gelijnd tjalkje, met een kleine deklast turf. Hier is te zien dat de last niet overboord is gebouwd. Ook is goed te zien dat de deklast met luiken is afgedekt. Het middengedeelte, het spoor genoemd, werd afgedekt met dekkleden. Regenwater is een kwaad ding voor een deklast turf.

Sluis De Punt was vanaf Groningen de eerste van de vier sluizen van het Noord-Willemskanaal. De steilsteven met opduwer is van P. Boonstra. Dit beeld behoortd tot het verleden, op vrijwel dezelfde plaats is een nieuwe sluis gebouwd van 65 x 7,30 x 2,50 meter. Het schip staat nu ingericht als museum te Dedemsvaart.

Dit soort scheepjes is veel rond 1920 gebouwd en deze namen toen nog wel deel aan de provinciale vaart. Na de oorlog is dat vrijwel verdwenen en bleef er alleen tijdens de aardappelcampagne werk voor hen over. Maar ook dat is voorbij, dus kan ook de liggende Deutz in het museum.

Een bolpraam van zo'n 35 ton. Tijdens de vervening werden ze nog wel gebruikt voor het vervoer van turf. Later bleef ook voor hen de aardappelcampagne als enig werk over. Een kavel werd hier een plaats genoemd. Valthermond had 96 plaatsen, tussen iedere twee plaatsen lag een wijk en een badde (brug). Deze pramen hadden een diepgang van ongeveer 1,10 meter en konden afgeladen uit de wijk. De baddes moesten de schippers zelf bedienen.

Een foto uit 1961, een bolpraam met aardappelen ligt te wachten op lossing bij de aardappelmeelfabriek 'Centrale' te Coevorden. De schipper is in de opduwer met de motor bezig. Het valt mij op dat er ook wel minder nette schippers zijn, of waren.



Steenfabriek 'Albino' in oude stijl. De foto dateert uit 1955. De fabriek gaf eerder veel werk aan de binnenvaart. Niet alleen kalkzandsteen ging in het schip, ook de kalk werd vanuit België over water aangevoerd, en zoals de foto laat zien werd ook de steenkool per schip vanuit Duitsland aangevoerd.

Aan het begin van de Verlengde Hoogeveensche Vaart zien we een luxemotor en zeker drie tjalken. De vraag is: wachten de eerste twee op schutting, of staan ze ingeschreven op de beurs in Hoogeveen? Het gebeurde nog wel eens dat je vanuit deze contreien leeg weg voer, wegens gebrek aan werk.

Een sfeervol plaatje van de haven van Coevorden. Er wordt nog graan geladen vanuit de silo 'Arsenaal'. Het beurtscheepje was van v/d Graaf. Deze voer een geregelde dienst Coevorden - Dedemsvaart - Hasselt - Zwartsluis - Meppel. De dienst heeft gevaren tot 1949, toen is men overgegaan op autovervoer.

Op deze foto zien we hetzelfde scheepje vanuit een andere positie. Het is een aantal jaren later en het scheepje heeft een behoorlijke verbouwing ondergaan, en is ondertussen verkocht naar Zeeland. De graansilo 'Arsenaal' is hier breeduit in beeld.

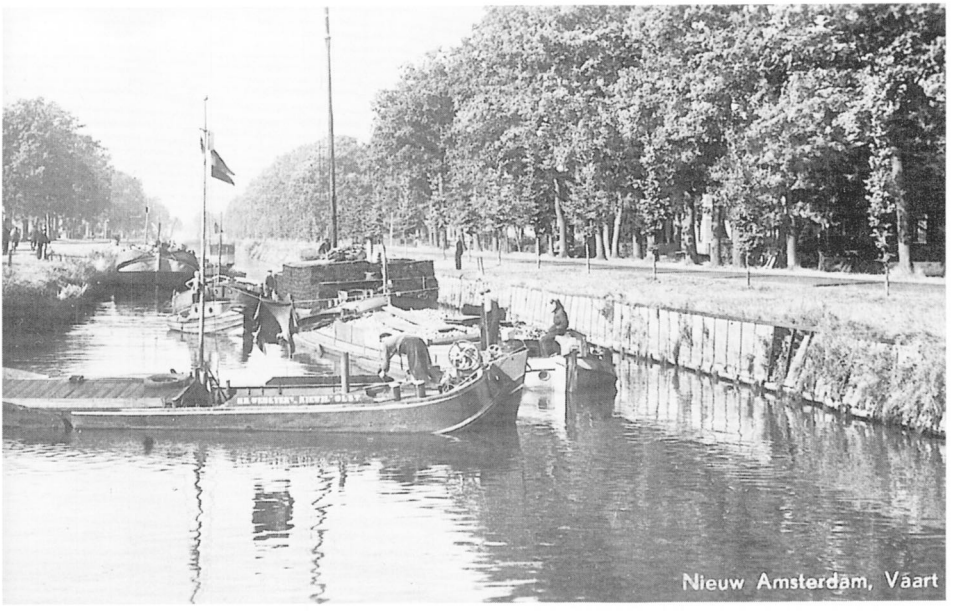
De beurtmotor MEPPEL onderhield een dienst Meppel - Amsterdam. Het gebeurde wel dat deze in Meppel goederen overnam van v/d Graaf uit Coevorden welke bestemd waren voor Amsterdam. Deze foto is van 1939.

Aan de Melkkade in Coevorden woonde de familie Stoker; zij leverden kolen, gas en olie aan de schippers. Voor de wal ligt schipper Dekens, met buitenop T. Grupstra, (Zwarte Tinus). De lege aak laadde regelmatig turfpakken aan het Sud-Nordkanal, zo'n twintig kilometer over de grens bij Coevorden.

Op deze plaats lagen regelmatig lege schepen, die op de beurs in Klazienaveen stonden ingeschreven, want er was een grote kans dat je direct in deze omgeving moest laden. Het betekende wel dat je een uur heen en weer moest fietsen voor bezoek aan de beurs. Het eerste schip is van gebr. Buisman, de tweede is B. Kapper en de derde is B. Knoop.

Het Verlengde Oosterdiep liep op enige afstand parallel met de Duitse grens vanaf Zwartemeer naar Emmercompascuum. Het kanaal had over twaalf kilometer drie sluizen en is zeer intensief door de binnenvaart gebruikt. Deze foto is gemaakt kort voordat het kanaal gesloten is. In de sluizen zijn stuwtjes gemaakt.

Een mooie luchtfoto van scheepswerf 'de Klop' te Coevorden. Het is een mooi plaatje, maar er is weinig leven in de brouwerij. Is het zondag, of schafttijd, of zit men onder de schepen te teren? Vul het zelf maar in, geachte lezer.



Zes schepen zijn er in beeld op deze foto. De RIEWIL van schipper Wemeijer komt vanuit de Zijtak en gaat richting Erica om daar zijn lading grind te lossen. Het turfschip en de lege tjalk liggen afgemeerd. Het zou een mooie vraag zijn bij een verkeersexamen: wat is de volgorde van voorrang?

Deze schepen liggen op dezelfde plaats als op de vorige foto, maar het is er wel een stuk rustiger. Het schip met turf is bijna tot de ijk afgeladen. Dat zou de klipper niet kunnen, met het oog op de kanaaldiepte van 1,50 meter.

Een afgeladen Groninger steilsteven ligt te wachten op lossing voor de loswal in Schoonoord aan het Oranjekanaal. Dit beeld is ook voltooid verleden tijd, want het kanaal is van beide zijden afgesloten. Op veel plaatsen langs het kanaal hebben we slakkenmeel gelost vanaf Luik.

De Schutstraat in Hoogeveen. Er is een gezegde: „En de boer, hij ploegde voort". Hier kunnen we zeggen: „En de schipper, hij ploeterde voort". De bebouwing heeft de schipper de wind volledig uit de zeilen genomen. Men mag de tijd van de zeilvaart wel mooi noemen, en het had ook zeker zijn bekoring, maar de schipper die met zijn tijd is meegegaan zal er zeker niet naar terug verlangen.

Een afgeladen tjalkje met turf en enige lege schepen, bepalen hier het beeld aan de Schutstraat in Hoogeveen. De kans is groot dat de turf hier uitgevent wordt voor huisbrand of het stoken van bakkersovens. Het heet hier nog steeds Schutstraat, maar een schut (=sluis) zult u hier niet meer aantreffen. Wel geparkeerde auto's. Deze foto is uit de jaren veertig.

Een klipperaak, geladen met turfstrooiselpakken in de Oranjesluizen. Deze pakken werden in Drenthe op verschillende plaatsen gefabriceerd. Ze werden per schip vervoerd naar België, en de tuinderijen in het westen van het land.