

Info plus

Groningers en het water



Foto voorpagina:
Een driemaster
manoeuvrert rond de
eeuwwisseling langs
een openstaande hulp-
brug in Groningen,
omdat de Visserbrug
hersteld werd.
Uit: Groningen. Als de
dag van gisteren.

In de jaren 1852-1854 maakte kapitein P.H. Hazewinkel uit Veendam een reis rond de wereld als gezagvoerder op het fregatschip Bernard Hertog van Saksen Weimar. Zijn reisverslag ligt in de bibliotheek van het Noordelijk Scheepvaartmuseum in Groningen. Het schip vertrok in oktober 1852 met bestemming San Francisco. In februari 1853 werd Kaap Hoorn gerond en in april van dat jaar liep het schip de haven van San Francisco binnen, waar direct alle matrozen drosten om goud te gaan zoeken. De meesten werden echter door de politie weer aan boord gebracht, waarna het schip in juni naar Batavia vertrok. Op de Stille Oceaan leed een groot gedeelte van de bemanning aan scheurbuik, waarop kapitein Hazewinkel besloot Hong Kong aan te doen. Opnieuw liep de bemanning weg. Pas in september slaagde de kapitein erin te vertrekken en in januari ankerde hij op de rede van van Batavia. Vervolgens werden op diverse plaatsen langs de Javaanse kust tropische producten geladen. Rond Kaap de Goede Hoop voer het schip terug naar Nederland. In juni 1854 arriveerde kapitein Hazewinkel met kostbare lading in de ruimen van zijn schip in Groningen. Het is het verslag van een telg uit een van de vele Groninger zeemansfamilies die door hun zeereizen en opgedane ervaringen de blik hadden verruimd en op menig gebied de noordelijke samenleving hebben verrijkt.



Een altijd weer spectaculaire dwarsscheepse tewaterlating. © NvhN/Duncan Wijting

Een maritieme geschiedenis van formaat

Scheepvaart en scheepsbouw zijn eeuwenlang onlosmakelijk met de provincie Groningen verbonden. In de vroege Middeleeuwen bijvoorbeeld namen Groningers al deel aan de belangrijke Friese handelsvaart. Tegenwoordig speelt Groningen op beide terreinen nog steeds een vooraanstaande rol. Moderne en goed geoutilleerde scheepswerven, verschillende toeleveringsbedrijven en een groot aantal rederijen en scheepvaartondernemingen getuigen daarvan.

Een overzicht van de eeuwenlange maritieme geschiedenis van Groningen ontbrak tot nu toe. Daarin is nu echter voorzien met het boek *Groninger scheepvaart en scheepsbouw vanaf 1200* van de hand van Freek Post, dat volgende week donderdag wordt gepresenteerd. Het boek is uitgegeven door Profiel Uitgeverij in Bedum.

door Pieter Swanenburg

Hoewel de Friese handelsvaart vanaf de achtste eeuw het monopolie van de noordelijke handelsvaart had, verwierf Groningen hierin al gauw een belangrijke rol. Groningen was zo in 1040 al uitgegroeid tot een plaats met het recht om zelf munten te slaan en tol te heffen. In de jaren daarna groeide uit het boerendorp, de standplaats van kooplieden aan de A en de oude koningshof een stad die omstreeks 1200 al doorging voor

behoorlijk rijk. De rol in de internationale handel was al zeer groot.

Het is bijvoorbeeld veelzeggend dat de Groningers Bernard en Volker in 1229 als getuigen op het Zweedse eiland Gotland aanwezig waren toen de vorst van Smolensk een verdrag sloot met onder anderen kooplieden uit Riga. Van de Engelse koning ontving Groningen in 1258 het geleide-recht, waardoor haar kooplieden in geheel Engeland vrijelijk konden handelen. Als een spin in haar web behartigden Groningen en de Groningers de uiteenlopende belangen. Bij de uitbouw van haar marktfunctie maakte de stad omstreeks 1400 gretig gebruik van het stapelrecht.

Dat hield in hoofdzaak in dat alle producten en goederen uit de Ommelanden pas overal vrij mochten worden verkocht als deze eerst gedurende een bepaalde tijd op de Groninger markt te koop waren aangeboden. Het vormde tevens de bron van een eeuwenlange strijd tussen Stad en Ommelanden. Pas met de Franse revolutie kwam er een eind aan deze situatie, maar toen had Groningen zijn naam als handelsplaats al wel gevestigd.

Een van die stapelrechten had betrekking op turf en aan de turfvaart dankt Groningen de voornaamste maritieme betekenis. Vanaf 1250 werd er turf vervoerd in deze contreien.

Al snel had de stad Groningen een koopmansoog voor dit 'bruine goud'. Er ontstonden omstreeks het jaar 1400 schippersgilden, zoals het Schuitenvaardersgilde en het Groot-schippersgilde. Aanvankelijk werd de turf vervoerd met eenvoudige scheepjes als bokken, pramen, tasken en snabben. Toen in de eerste helft van de zeventiende eeuw het afzetgebied zich sterk uitbreidde, ontstond er bij de turfvaarders behoefte aan een ruim en ook zeewaardig schip. De tjalk werd ontwikkeld en met dit type schip veroverden de Groningers een enorm machtige positie die later zou leiden tot de kustvaart en nog weer later tot de kleine handelsvaart.

Uit de veenkoloniale turfvaart ontwikkelde zich in de tweede helft van de achttiende eeuw geleidelijk een andere vrachtvaart. Deze beperkte zich aanvankelijk tot de Noordzee en de Oostzee. Naast allerhande stukgoed vervoerden de Groninger schippers vooral veel graan en hout. Het hout was onder meer bestemd voor de scheepsbouw. In het bijzonder de kof, die naast de galjoot en de schoener uitgroeide tot het belangrijkste schip van de veenkoloniale vloot, was door haar bouw uitermate geschikt voor zowel de houtvaart als het graanvervoer. De goederen en producten werden voor een groot deel in de Noorder- en Zuiderhaven in Groningen gelost. Door de uitbreiding

van de handel had de stad Groningen al in 1792 besloten deze beide havens in hun geheel tot losplaats te maken.

Toch kon de stad door een aantal factoren niet ten volle profiteren van de opgang van de veenkoloniale vrachtvaart. Dat kwam vooral door het feit dat Groningen naast zuivelproducten en granen weinig anders had uit te voeren. De schepen, zeker de grotere, werden al snel in Holland bevracht. Voor veel schepen was Groningen alleen de thuishaven, waar de schippers zoveel mogelijk overwinterden. Tot op de dag van vandaag keren overigens schepen voor dit doel terug naar Groningen. Zij geven hun thuisvaart aan door een kerstboom in de top van de mast te voeren.

Uitvlaggen (onder een vreemde vlag varen) kwam ook in die tijd voor. Om aan kapers en aanvallen van vijandig gezinde Engelsen en Fransen te ontkomen, voeren rond 1806 veel schepen onder Duitse vlag. Op deze wijze viel er nog iets te verdienen. De handelsbeperkingen na 1810, het jaar dat Frankrijk het Koninkrijk Holland inlijfde, hadden een desastreuze uitwerking op de Groninger scheepvaart, de scheepsbouw en de nevenbedrijven. Schepen lagen letterlijk in de havens weg te rotten. Eerst aan het eind van de jaren dertig kwam er een herstel. De scheepvaart trok toen door een conjuncturomslag

aan en er was vooral sprake van een bloeiende graanhandel op Engeland.

De Krimoorlog (1845-1865) (waarvoor veel materieel moest worden vervoerd) viel midden in deze nieuwe bloeiperiode. Naast de traditionele bestemmingen breidde de veenkoloniale zeevaart haar actieradius uit naar de Middellandse Zee, de Zwarte Zee en zelfs naar andere continenten, zoals de elders op deze pagina aangehaalde kapitein P.H. Hazewinkel uit Veendam. In de jaren zeventig - toen de bloei sterk afnam - nam Groningen de zeevaartfunctie van de Veenkoloniën over. De stad werd de administratieve standplaats van een omvangrijke vloot van moderne stalen motorkustvaartuigen die de plaats innamen van de houten veenkoloniale zeilschepen.

Groningen had eeuwenlang via het smalle meanderende Reitdiep een open verbinding met de zee. De wisseling van de getijden was in de stad dan ook goed merkbaar. Zo moesten bewoners regelmatig vloedlatjes aanbrengen om de voeten bij hoge waterstanden droog te houden. De Spilsluizen - de grote lagen in de stadgracht tussen de Ebbing- en de Boteringbrug, de kleine in de A bij de Kranebrug - zorgden ervoor dat het zee-water niet verder landinwaarts kon stromen. De twee keer daags werkende vloed

bracht veel slib mee dat zich gaandeweg op de bodem van het Reitdiep afzette. Lange tijd echter kon deze verzanding onder controle worden gehouden door middel van een krabbelaar, een schip dat fungeerde als kanaalploeger.

Het werd op den duur, ook omdat de schepen groter werden en meer diepgang kregen, steeds moeilijker om in de stad te komen. Bezorgden de Noorderhaven en het Reitdiep de scheepvaart al de nodige problemen, de Lauwerszee en het Friese Gat, de plaats waar het Reitdiep de Lauwerszee instroomde, waren vooral gevaarlijk. Niet voor niets werd het Friese Gat door de zeelui wel 'Het Kwade Wijf' genoemd... Het is duidelijk dat er behoefte kwam aan een goede nieuwe verbinding met de zee. In 1877 werd het Reitdiep bij Zoutkamp met een sluis afgesloten. In 1876 voer het eerste schip door het Eemskanaal. Toch is dit kanaal van veel meer belang geweest voor de ontwikkeling als zeehaven van Delfzijl dan voor Groningen. Na de Tweede Wereldoorlog werd het dan ook steeds stiller in de havens van Groningestad. De verbreding van het Eemskanaal en de aanleg van drie nieuwe havenbekkens in de jaren zestig veranderde daaraan niets.

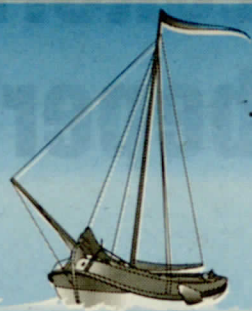
Met de omvangrijke vloot coasters, kustvaarders of 'kusters', is Groningen echt beroemd geworden. Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog waren er in ons land 506 coasters. Hiervan behoorden er niet minder dan 357 in de provincie Groningen thuis. Na de oorlog werd de vloot weer opgebouwd en vernieuwd en brak er een tijd van grote bloei voor de Groninger kustvaart aan. Toen ook bereikte de specifieke Groninger coaster haar grootste populariteit. In de jaren zestig kwam hieraan een eind vanwege de schaalvergroting in de internationale scheepvaart. Groningen en de Groningers zagen als goede schippers en kooplui het tij aankomen en schakelden snel over op grotere en modernere schepen. Vanaf die tijd wordt gesproken over de kleine handelsvaart. Deze schepen bevaren overigens alle wereldzeeën.

Wat samen met de kleine coasters ook verdween was de zo beroemde grote vloot van particuliere (kapitein/eigenaar) Groninger kustvaartschepen. Daarvoor in de plaats kwam een relatief kleine, maar uiterst moderne vloot van koel- en vriesschepen, bulk-carriers voor het vervoer van granen, kolen en ertsen, zware-lading-schepen, chemicaliëntankers, containerschepen en schepen die speciaal zijn ingericht voor

Groninger schepen

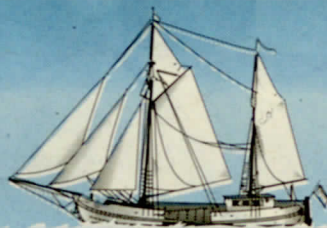
Tjalk

Zeilschip, eerst van hout, later ijzer en daarna staal
Bouw: ± 1700 - ± 1925 (vanaf ± 1930 met hulpmotor)
Lengte: ± 20 meter
Vervoer van: voornamelijk turf, maar ook stukgoed
Bemanning: de schipper en zijn vrouw en eventueel kind(eren)
Gebied: binnenvaart
Bijzonderheden: tjalken worden tegenwoordig voor recreatieve doeleinden gebruikt



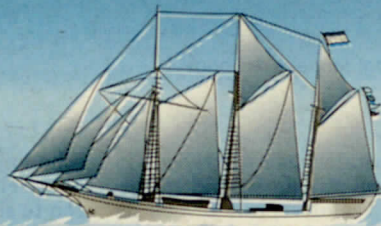
Koftjalk

Zeilschip, eerst van hout, later ijzer en daarna staal
Bouw: ± 1600 - ± 1930
Lengte: ± 25 meter
Vervoer van: stukgoed, hout en graan
Bemanning: de kapitein, zijn vrouw en een knecht
Gebied: de Noordzee en de Oostzee
Bijzonderheden: het afgebeelde schip is de 'Voorwaarts Voorwaarts'



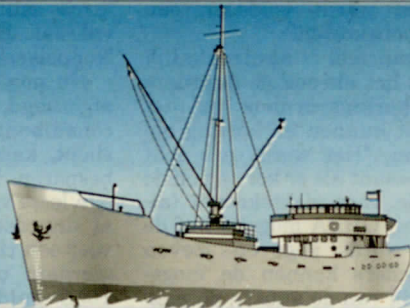
Schoener

Zeilschip
Bouw: ± 1800 - ± 1930 (vanaf ± 1900 met hulpmotor)
Lengte: ± 30 meter
Vervoer van: specerijen, granen, kunstmest en delfstoffen
Bemanning: 10 tot 20 man
Gebied: alle wereldzeeën



Groninger coaster, kuster of kustvaarder

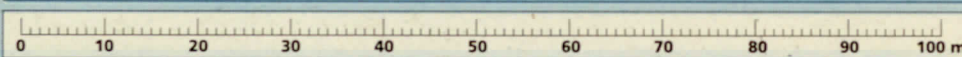
Motorschip
Bouw: ± 1930 - ± 1970
Lengte: ± 40 meter
Vervoer van: alles; stukgoed, droge lading, hout en graan
Bemanning: 5 à 6 man
Gebied: de Noordzee, de Oostzee, Middellandse Zee, Afrika etc.
Bijzonderheden: in de jaren 50 en 60 beleefde de bouw van deze schepen zijn grootste bloei



Klein handelsvaartschip

Motorschip
Bouw: ± 1980 - nu
Lengte: ± 100 meter

Vervoer van: alles; containers, hout en gas
Ook: koel- en vriesschepen
Bemanning: 6 à 7 man
Gebied: alle wereldzeeën



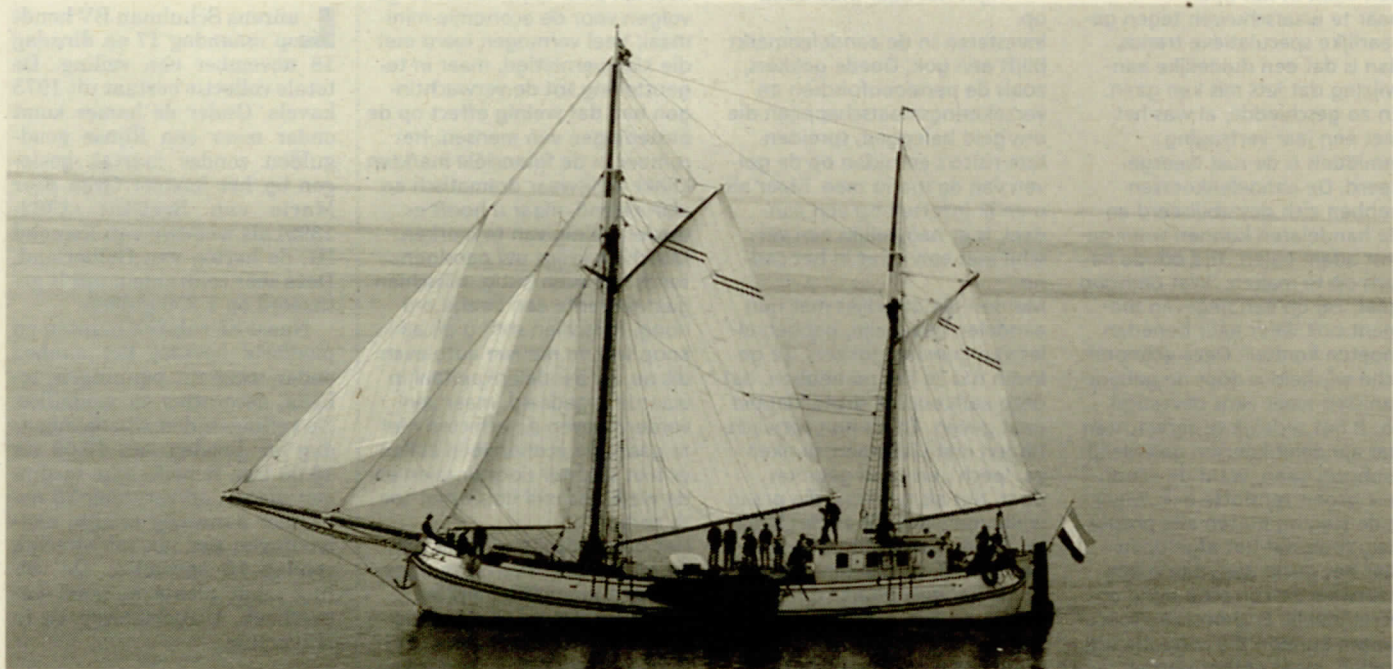
© NvhN/Janneke de Jonge

het vervoer van bosproducten. Veel van deze schepen worden op Groninger werven gebouwd in opdracht van Groninger rederijen die vaak ook voor de be-

vrachting zorg dragen.

Ruim 600 jaar Groninger scheepvaart en scheepsbouw betekent naast een rijk verleden ook een perspectiefvolle

toekomst. Al zullen economische hoogte- en dieptepunten elkaar in de hectische wereld van de scheepvaart altijd wel blijven afwisselen.



Het Groninger statenschip de Voorwaarts Voorwaarts onder vol zeil, maar kampend met een windstilte op de Waddenzee. Na een lang arbeidszaam bestaan werd deze koftjalk, zo kenmerkend voor de beginjaren van de Groninger vaart naar de Oostzee, gerestaureerd. Het schip wordt nu alleen nog ingezet voor de pleziervaart. © Aerophoto Eelde