



Om de Oost van Drenthe naar Groningen

Afgelopen zomer voeren Jan en Rita Eissens met hun schip vanuit Meppel, via Klazienaveen en Stadskanaal, naar Groningen, als het ware om de Hondsrug heen die van Emmen naar Groningen loopt. Klazienaveen ligt ten zuidoosten van Emmen en is van oorsprong een veenkolonie, gesticht in de negentiende eeuw door de bekende Groningse industrieel W.A. Scholten.

De ontsluiting van het veengebied vond plaats vanuit drie, later vier richtingen. Eerst via Stadskanaal naar het noorden, later via het Oranjekanaal naar het noordwesten en weer later werd de verbinding met het westen gelegd via de Verlengde Hoogeveensche vaart. Nog later kwamen de verbindingen met Duitsland en de vaarwegen naar het zuiden. Toen in de eerste helft van de vorige eeuw de veenaftgravingen ten einde waren, werden successievelijk ook een groot deel van de waterwegen in die gebieden gedempt. Watervervuiling veroorzaakt door de aardappel- en strokartonindustrie en het toenemende autoverkeer waren een belangrijke reden. Beroepsvaart was er al niet meer, daar waren de vaarten en kanalen te klein voor geworden. Gelukkig is er niet overal gedempt en de laatste jaren doet men verwoede pogingen om bestaande vaarwegen weer in ere te herstellen en ook diverse nieuwe verbindingen te maken.

Varen door de Hondsrug

In 2013 is zelfs een heel nieuw stuk kanaal geopend ten noorden van Klazienaveen, dwars door de Hondsrug met tweetraps sluizen aan de uiteinden. Aan de oostkant vaar je dan door het Veenpark Barger-Compascuum. Een prachtige route met veel natuurschoon en historie. Verder naar het noorden vaar je via Ter Apel (met de mogelijkheid richting Duitsland te gaan) naar "het" Stadskanaal, gegraven in opdracht van de Stad Groningen, om de oostelijke veengebieden te ontsluiten. De afvoer van het turf ging verplicht via de stad. Het veenbezit van de stad was enorm, de hoeveelheid turf die er werd verstoekt gigantisch. Een kwart van de opbrengst vloede ieder jaar in de stadskas. Alle vervoer ging over water. Dat bracht een

hoop bedrijvigheid met zich mee. Een paar honderd scheepswerven zijn er actief geweest. Tot het einde van de negentiende eeuw houtbouw en vanaf ongeveer 1890 ijzerbouw. 'Staalijzer' noemden ze het materiaal waarvan de vrachtschepen werden geklonken. Het in Engeland, Duitsland en Frankrijk op grote schaal geproduceerde metaal werd rond 1885, vlak voor het begin van de Friese ijzerbouw, internationaal genormeerd. Werven in Oost-Groningen waren de eersten die er gebruik van maakten. Maar hoe innovatief ook, van al deze werven is heel weinig meer over.

Van binnen- naar buitenvaart

In het midden van de negentiende eeuw begon ook de glorie tijd van de Veenkoloniale zeevaart onder zeil. Turf was niet alleen voor binnenlands gebruik, maar werd ook geëxporteerd. Toen de turfvaarders op hun tjalken de binnen- en buitenlandse zeehavens van turf voorzagen, namen ze met plezier een retourvrachtje aan. Dat bleek vaak voordeliger dan de lading op de heenreis. Zo werden turfschippers zelfs kapitein op de wilde vaart. Zo'n 150 jaar geleden hadden tientallen zeeschepen hun thuis in kleine dorpen in Oost-Groningen. Van de tweeduizend zeeschepen die Nederland in 1863 telde, was de helft afkomstig uit de provincie Groningen, waarvan een groot deel uit het oostelijk deel. Ze moesten in eerste instantie door de stad, via het Reitdiep naar zee. In 1876 werd dat via het Eemskanaal een stuk makkelijker.

Groningse schepen in het Stamboek

In het Stamboek staan ruim 2550 schepen geregistreerd, waaronder bijna 900 "actief". Zestig daarvan zijn in de provincie Groningen gebouwd. Een klein aantal dus. De bouwdatum van slechts

Een typisch Gronings schip, een oude bultjalk op het droge in het veenpark

27 tjalken, een snik en een klipperaak ligt voor de oprichtingsdatum van het Stamboek in 1955. Deze schepen zijn dus tot jacht verbouwde schepen uit de beroepsvaart. Alleen aan het Paterswoldse meer, ook een oud veengebied ten zuiden van de stad, waar veel werd en wordt gerecreëerd, zat W. Visser en Zn, een werf waarop begin twintigste eeuw al Friese jachten werden gebouwd. Hele mooie, want een aantal van deze schepen werden eerst aan Eeltje Holtrop van der Zee toegeschreven. Dat de banden met Friesland best hecht waren blijkt uit het feit, dat de ijzerbouw in Groningen eerder van de grond kwam dan in Friesland en veel ijzerbouwers in Friesland hun opleiding in Groningen hebben gehad, en dat in 1887 door de scheepswerf van Jacob Mulder in Ververlaten het eerste ijzeren skûtsje *De Rot* van Friesland is gebouwd.

Welkom in het Stamboek

Herinschrijving:

Lemsteraak 'Grootte Beer' - D+1701
 Lemsteraak 'Brut' - D2013
 Visaak 'Wetterkoetse' - D1510
 Lemsteraak 'Warber' - D+2215
 Lemsteraak 'Festina Lente' - D1438
 Zeeschouw 'Sewinson' - D1005
 Zeeschouw 'Muad Lynn' - R0554
 Zeeschouw 'Durfje Daantje' - D0488
 Open schouw 'Leeuwjtje' - C0598
 Lemsteraak 'HI5' - D2109
 Open Schouw 'Vrouwe Maria' - C0516
 Lemsteraak 'Honesta' - D1598
 Boeier 'Pleuntje' - A0045
 Fries jacht 'Circe' - C1215
 Zeeschouw 'Waaksaamheid' - D1348

Nieuwe Inschrijving

Zeeschouw 'Vrouwe Allegonda' - D+2282
 Skûtsje 'Oeral Thûs' - D2283

JAN EISSENS, STAMBOEKBEHEERDER
 STAMBOEK@SSRP.NL

SSRP

De Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten (SSRP) is opgericht in 1955. De SSRP maakt samen met andere behoudsorganisaties deel uit van de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN), gesprekspartner van de overheid. Secretariaat: Rita Eissens - van Goor. Stamboekbeheer: Jan Eissens. Tel. 050-4094094 E-mail: secretariaat@ssrp.nl Website: www.ssrp.nl