



Turfschip Horizon

Kort voor de oprichting van het Stamboek leefde bij de initiatiefnemers het idee dat men zich moest richten op de Friese schepen. Maar al snel werd dat uitgebreid naar alle Oud-Nederlandse schepen. Dus ook naar de zeeгаande schepen uit Groningen.

De Drentse en Groningse Veenkoloniën, gezien als één gebied, telde in 1929 liefst 8039 kanalen en wijken. Het was het grootste bevaarbare kanalenstelsel ter wereld. Een deel is gedempt, maar er zijn zo'n vierduizend waterwegen open gebleven. Het Waterschap spreekt over 25.300 zogeheten 'kanaalpenden', variërend in lengte van 7 kilometer tot 200 meter.

De ontginning van het veengebied startte begin zeventiende eeuw, nadat het in 1594 in bezit kwam van de Stad Groningen. Om turf te steken waren duizenden mensen nodig. Maar er woonde niemand. Groningen investeerde, maar verdiende er ook goed aan: iedereen kon kavels huren om het veen af te graven. Vanuit het hele land kwamen investeerders naar het noorden en dat honderden jaren lang. De veenlaag bleek op sommige plekken 12 meter dik. Schepen voerden miljarden turfjes af, jaar in jaar uit.

Export

Was het veen afgegraven dan ging het stuk land terug naar de stad en werd het opnieuw verhuurd of in pacht gegeven. Er werd goed over de exploitatie nagedacht. Per jaar mocht bijvoorbeeld maximaal 500 meter kanaal worden gegraven. Anders droogde er teveel moeras in, kwam er meer turf op de markt en daalde de prijs. En die moest hoog blijven. Aan het 35 kilometer lange Stadskanaal, inclusief al die zijtakken, is zo'n honderd jaar gewerkt. Het was een enorme bedrijfstak. In de Buinersluis, tussen Stadskanaal

en Nieuw-Buinen, werden in 1929 bijvoorbeeld 14.000 schepen gescht. Zo'n tienduizend daarvan waren met turf geladen, ongeveer twintigduizend turven per schip. Dat zijn er 2 miljard per jaar! Een kleine rekensom leert dat er in dat jaar in alle Veenkoloniale kanalen 259.000 vaarbewegingen waren. Een deel van de vracht ging ook naar het buitenland. In Veendam, Gasselternijveen en in de Pekela's lagen daarom nog eens duizend zeeschepen. Die voeren de hele wereld over. Gasselternijveen gold na Rotterdam, Groningen en Amsterdam als grootste thuishaven van Nederland. Het is een vervlogen tijd, die bijna letterlijk uit beeld verdwenen is.

Zeejalk Horizon

Het vrachtvervoer vroeg om veel schepen en het nodige onderhoud. Daarom kende Groningen tot in de verste uithoeken scheepswerven. In 1895 liet schipper Scholten voor eigen rekening een ijzeren tjalk bouwen in Veendam, helaas is de werf onbekend. De tjalk *Horizon* werd 22 m lang en 5 m breed met 'aan de wind' 150 m² zeil. Ze was bedoeld voor de vaart op de Oostzee. Dat heeft ze niet lang gedaan. In 1908 nam de zoon, pas getrouwd, het schip over en 39 lange jaren voer dit echtpaar met ladingen turf van Nieuw-Amsterdam naar Enkhuizen en terug, tien reizen per jaar. Tot in 1947 schipper Scholten voorgoed het anker in Hoorn liet vallen, de turfhandel loonde niet meer. Het schip echter was na 52 jaren trouwe dienst nog in uitstekende staat,

De *Horizon* als charterschip in de jaren zeventig

want turf is een lading waar je weinig van te lijden hebt. Uiteindelijk werd de *Horizon* opgekocht door het echtpaar Kraamer-Ferguson, binnehuisarchitecten te Amsterdam. In de zomer van 1949 verbouwden de Kraamers het schip naar eigen ontwerp tot woon- en werkjacht op de werf van Gorter te Hoogezand. Daar kreeg de *Horizon* een aantal patrijspoorten in het boeisel, die zijn tijdens deze verbouwing aangebracht.

Helpen na de Watersnoodramp

Negen maanden van het jaar woont en werkt de familie Kraamer aan boord van de *Horizon*. Daar de slaaphutten uitneembaar zijn en de dekhut met enkele handgrepen te verbouwen is tot een podium, kan de heer Kraamer voor een publiek van 60 à 70 mensen lezingen houden over binnehuiskunst. In de zomer zwerft de *Horizon* drie maanden lang rond met een twintigtal gasten aan boord, om die een vakantie te bezorgen. In 1953, direct na de nacht van de Watersnoodramp gaat Kraamer met de tjalk naar Zeeland om er als hospitaal- en verbindingsschip hulp te bieden. Hij schrijft daarover later een uitgebreid verslag in de *Waterkampioen* (terug te vinden op de Stamboeksite onder de naam *Horizon*). In 1971 krijgt de zeejalk een nieuwe rol, nu als opleidingsschip bij de Nederlandse Zeilschool aan de Kaag. Bijna onvermijdelijk schuift ze daarna de chartervloot in. In 2019 ontving het Stamboek bericht van Séverine en Eric Morren dat zij de tjalk hadden gekocht en lieten restaureren. De *Horizon* ligt nu met dezelfde uitstraling als in 1949 in Wijk bij Duurstede. De uitgebreide historie van het schip is geboekstaafd door het Stamboek.

Jan Eissens, Stamboekbeheer
www.ssrp.nl <https://boekenplank.ssrp.nl>
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.
 Administratie: Rita Eissens - van Goor.
 Stamboekbeheer: Jan Eissens.
 Tel. 050-4094094
 E-mail: administratie@ssrp.nl