

Turfvaart met de „Nieuwe Zorg”



anno 1985 *Deel 2*

De turfvaart zelf

Nu zou moeten blijken of we het rustieke Dommerskanaal weer langs dezelfde weg konden verlaten, onze diepgang was van ca. 50 cm gemiddeld toegenomen tot ca. 1.20 m. Langs het eerste deel kregen we hulp van een deel van de laadploeg, zoals ook vroeger gebruikelijk was om de ondiepe wijken uit te komen. Dit was slechts enkele honderden meters, daarna nam het jaagpaard van het veenmuseum het over. Het was verbazingwekkend hoe groot de snelheid was die dit paard, ogenschijnlijk met gemak, ontwikkelde, zijn ruim 100 ton metende last door de modder zeulend.

De manilla jaaglijn, waar even tevoren zes volwassenen in hadden gehangen, werd vrijwel direct stuk getrokken, zodat we toch gebruik moesten maken van de witte nylon jaaglijn, die de jager bij zich had.

Op het Dommerskanaal hadden we de wind bijna pal tegen, hier is dus terecht gejaagd. Het Stieltjeskanaal was ruim bezeild en hoog aan de wind konden we door de Verlengde Hoogeveense Vaart Nieuw Amsterdam bereiken. Ter ere van het 125-jarige bestaan van dit veendorp, zou van hieuit de promotietocht beginnen.

De tweede vaardag was de wind weer tegen, waar we dankbaar gebruik van hebben gemaakt voor het nemen van foto's en filmopnamen van de schippersvrouw in het zeel en de schipper bomend vanaf de deklast tegen een prachtige bosrijke achtergrond. Het resterende deel van die dag zijn we op

Tegenwind op de Hoogeveense vaart.

de motor met gestreken mast, vanwege de vele vaste bruggen en hoogspanningskabels naar Noordseschut gevaren. Hier was een overweldigende belangstelling.

De volgende morgen bood een rustige oostelijke wind ons de mogelijkheid de motor ongebruikt te laten en vrijwel de gehele Hoogeveense vaart te zeilen tot aan de voor ons gereserveerde stoombootkade te Meppel.

De in 1985 nog grotendeels oorspronkelijke vaart is inmiddels vervangen door een nieuw kanaal, zodat ook de laatste karakteristieke sluisjes zijn komen te vervallen. Voor ons boden ze

nog de mogelijkheid tot het maken van prachtige filmopnamen.

In Meppel werd het grote tuig met lange gaffel en de kluiverboom weer aan boord genomen, waarna de tocht werd voortgezet over het Meppelerdiep naar Zwartsluis. Gedurende het Drentse deel van de tocht werd ons door veel oud-schippers het „verwijt” gemaakt, dat we de tocht niet met een „turf-schip” voeren. Wij brachten hiertegen in, dat het er bij een schipper om ging, dat hij vracht had en zodoende ook wel turf had kunnen varen met een rietaak. In Zwartsluis werden we aangesproken door een man van middelbare leeftijd,



Afvaart Dommerskanaal.



Getrokken door het jaagpaard van het veenmuseum.

Tekst: Bart en Kee Vermeer
Foto's: Ruud Nijman

Turflossen met mandjes.



die ons vroeg of het de „Nieuwe Zorg” van Piet Zoeteman was geweest. Wij konden dit bevestigen, waarop hij ons wist te melden, dat Zoeteman voor de brandstoffenhandel van z'n vader in Dirksland regelmatig werd ingehuurd voor het halen van turf uit Klazinaveen. Het schip was daar bij uitstek geschikt voor, omdat het qua breedte nog net door de sluizen kon en door haar geringe geladen diepgang een maximum aan turf mee kon nemen.



Met het vaartzeil bij in windstille.



Overigens werden we gedurende de gehele tocht, maar met name in Drenthe, veelvuldig benaderd door mensen, die of zelf in het veen hadden gewerkt of een nabij familielid hadden gehad, die daarin actief was geweest.

Het IJsselmeer over

Na Zwartsluis noodzaakte de zuidwestelijke wind en het strakke programma ons, om op de motor naar de Ketelbrug

te varen. Eénmaal op het IJsselmeer werd het opboksen tegen een hoge deining als overblijfsel van de harde wind, die er gestaan had - de dag ervoor zelfs windkracht 9, daar was nu nog zo'n windkracht 4 van over. Lelystad zou de eerstvolgende aanloophaven zijn, met zuidwestelijke wind betekende dit kruisen. Onder de heersende omstandigheden zouden we graag onder vol tuig varen, maar de deklust noodzaakte ons het eerste rif erin te houden.

Wij waren met z'n tweetjes, dus vanwege het onstandvastige weer hebben we geen kluiver bijgezet. Zeilend op de binnenwateren waren de zwaarden niet of nauwelijks van belang geweest. Er was of te weinig water geweest om ze te steken of het was zo ruim bezeild, dat het nauwelijks nodig was er gebruik van te maken.

Nu ontdekten we, dat de zwaardloper, die bij ons door het gangboord loopt, door de turf zodanig werd geremd, dat de zwaarden niet wilden vallen; de tunneltjes in de turf waren kennelijk toch te klein voor de slaande ketting. Het zwaard erin trappen of duwen met een boom lukte niet vanaf de deklust. De zwaarden hingen nu maar weinig onder het schip uit.

Het was wel merkbaar, dat we verlijerden, maar het geladen schip bleek toch minder afhankelijk van de zwaarden. Ongeladen in hoge deining met weinig wind heeft de „Nieuwe Zorg” zelfs met volledig grootzeil al moeite om recht op haar doel af te zeilen, wanneer het zwaard niet goed onder het schip staat. Het door de wind gaan verliep ook aanmerkelijk trager dan met het lege schip, maar de grote massa laat zich minder door de golven terugzetten zolang er maar wát vaart in zit. Ons volgschip, wat onder normale omstandigheden langzamer is dan de „Nieuwe Zorg”, was de Houtribsluis reeds een uur eerder gepasseerd toen wij daar arriveerden. Een passerend vrachtschip met een deklust turfstrooisel had onze komst daar al aangekondigd.

De sluiswachter sprak zijn waardering uit en had er in het geheel geen moeite mee, dat wij zonder gebruikmaking van de motor de sluis aanliepen, maar kwam zelfs naar beneden om een lijntje aan te pakken om af te stoppen.

De rustdag in Lelystadhaven was er een met veel wind, maar ook met een groot aantal geïnteresseerde kijkers.

De dag erna zouden we oversteken naar Marken; ook nu waren de weergoden ons goed gezind. Een stabiele westelijke wind, kracht 4, bood ons de mogelijkheid om na het verlaten van Lelystadhaven, zonder gebruikmaking van de motor, Marken aan te zeilen en binnen te lopen. Vanaf een ingehuurde sleepvlet zijn onderweg prachtige foto- en filmopnamen gemaakt.

Het laatste deel van de tocht, vlak voor Amsterdam, liet de wind volledig verstek gaan, zodat we uiteindelijk op de motor naar Amsterdam zijn gevaren.

Ook hier passeerde ons weer een groot vrachtschip, geladen met turfstrooisel, waarvoor in het westen van ons land nog gretig aftrek gevonden wordt in onder andere de bloementeelt.

Voor ons restte na de formele plechtigheden in de hoofdstad - waaronder festiviteiten op De Dam - nog het lossen van bijna 100 m³ vaste turf. De aanne-mer, die de gehele partij zou afnemen voor het dempen van een watertje zag daar vanaf, nu de turf voor de wal lag. Gelukkig diende zich op het laatste moment een brandstoffenhandelaar aan, die alles voor een zacht prijsje wilde overnemen. De man had met zijn personeel echter zoveel werk aan het zorgvuldig stapelen van de turf bij zijn bedrijf om het kwijt te kunnen, dat wij ten lange leste ook nog de ervaring hebben opgedaan om met z'n tweeën met behulp van een paar turfmandjes, in een circa zeventien uur durende werkdag, zo'n vijftig ton turf te lossen. Wat blijft, naast de herinnering voor onszelf, is de unieke fotoreportage van Ruud Nijman, de zeldzaam verfijnde tekeningetjes van Jouke Nijman en de nog regelmatig in het veenmuseum te Bargercompascuum getoonde video-film van de tocht.

Deze film is tot 21 mei ook nog te zien als onderdeel van de tentoonstelling „Klaar om te wenden” in het Maritiem Museum Prins Hendrik te Rotterdam.

Geraadpleegde literatuur:

Het bruine goud, - Sietse v.d. Hoek

Op de heide en in het veen, Harry Wonink
Van turfvaart tot volksvermaak, Johan Sal-verda

Catalogus veenmuseum te Bargercompas-cuum.