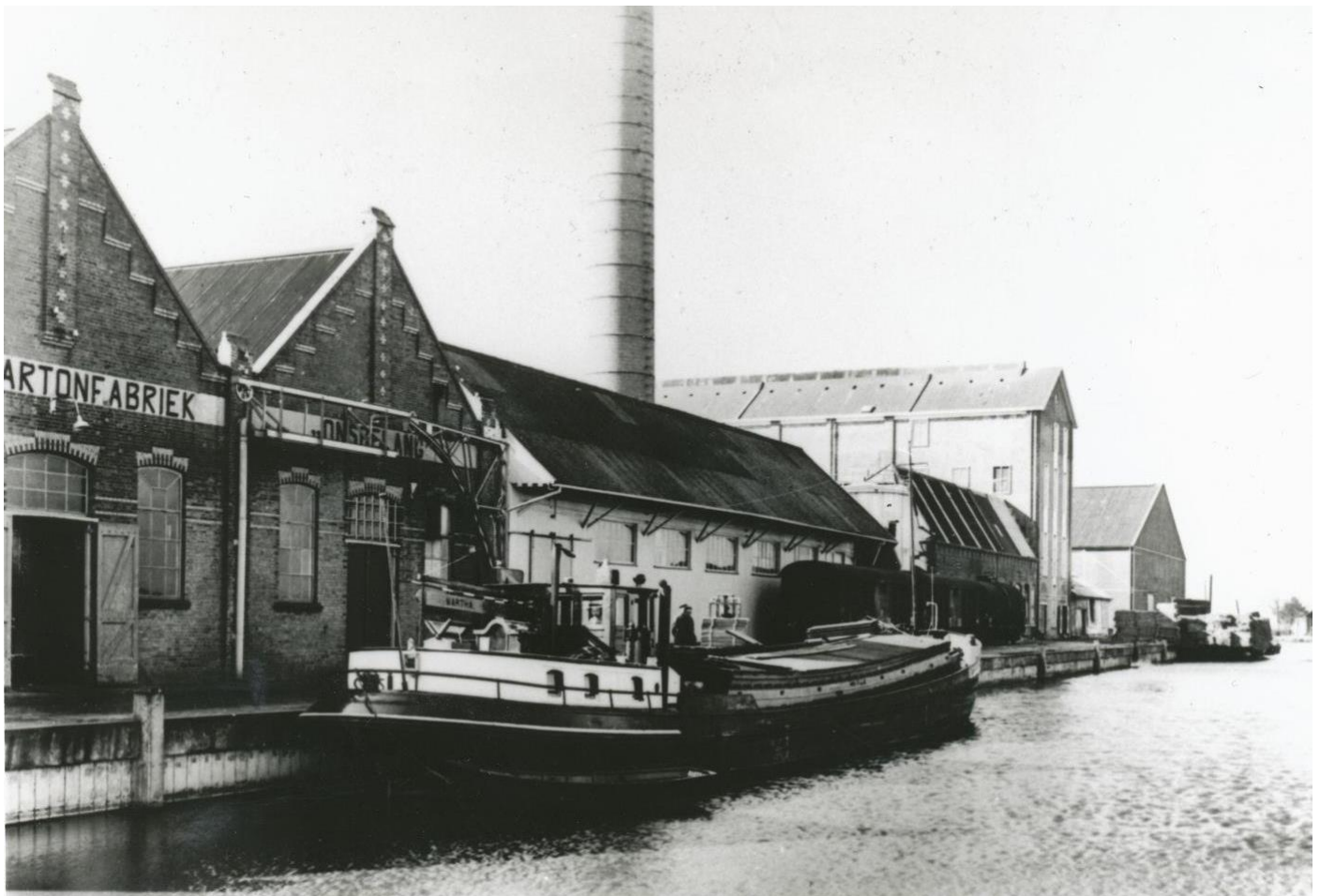


Binnenvaart, graadmeter van de economie

Het graven van het Stadskanaal was een gouden besluit van het Groninger stadsbestuur. Toen het kanaal gereed was en het gebied tussen Bareveld en Ter Apel ontgonnen was, kreeg de industriële revolutie ook zijn beslag in de Groninger Veenkoloniën. De fabrieken hadden de turf, waarmee ze hun ketels stookten en zo hun machines in beweging konden zetten, voor het oprapen. Aan arbeidskrachten was ook geen gebrek. Kanalengravers en turfgravers die geen werk meer hadden zochten werk in de landbouw en in de industrie. De grondstoffen die de fabrieken nodig hadden voor hun producten waren ook voorhanden. De dalgronden die ontstonden nadat het veen was afgegraven, waren met slecht een lichte bemesting geschikt om er (fabrieks)aardappelen op te verbouwen. In het Oldambt werd veel graan verbouwd.



Strokkartonfabriek Ons Belang in Stadskanaal

Er was weinig veeteelt in Groningen dus ook weinig dierlijk mest. De dalgronden werden bemest met stratendrek dat per schip uit de stad Groningen werd gehaald.

De opkomst van de industrie gaf een geweldige impuls aan de economie in de Veenkoloniën. Al het verkeer naar en van de fabrieken ging over het water. Er ontstond een grote vloot aan binnenschepen en zeegaande schepen die op de Groninger werven werden gebouwd. In 1862 waren er in de provincie Groningen 96 scheepswerven waarvan acht aan het pas gegraven Stadskanaal.

Door de komst van de fabrieken moesten de kanalen worden aangepast. Bij het verdwijnen van het veen waren veel wijken en kanalen verwaarloosd. Sommigen waren onbevaarbaar geworden en weer anderen waren slecht bevaarbaar. Het beheer van de kanalen en wijken was in handen van waterschappen. Deze waren niet bereid om geld in het onderhoud van de Veenkoloniale wateren te stoppen. Om de binnenvaart

te bevorderen kwamen er speciale kanaalwaterschappen die de zorg hadden voor onderhoud van sluisen, bruggen en kanalen.

Met de komst van de aardappelmeelfabrieken kwam er ook een nieuw slag binnenschippers. De aardappelmeelfabrieken draaiden maar een beperkt aantal maanden. Die tijd werd de campagne genoemd. De aardappelen en suikerbieten moesten in korte tijd van de boer naar de fabriek worden vervoerd. Dat betekende voor een korte periode een grote vraag naar scheepsruimte. Er werd goed verdiend en als de campagne voorbij was vervoerden ze weer turf, stratendrek en alles wat maar vervoerd moest worden. Omdat de vraag naar scheepsruimte gedurende een korte periode groter was dan het aanbod kreeg je het fenomeen campagneschippers. Dit waren schippers die uitsluitend tijdens de campagne met hun schip aardappels naar de fabrieken brachten. Als de campagne voorbij was legden ze het schip aan de wal en gingen ze weer in het veen bij een boer of in een fabriek werken. Het schip was dan hun woning. Het waren doorgaans kleinere schepen die niet rendabel waren voor de normale binnenvaart omdat ze te weinig vracht mee konden nemen. Deze halve schippers/halve arbeiders werden door de normale binnenschippers niet als collega's beschouwd. Een ander soort "campagneschippers" werd helemaal door de echte binnenschippers met de nek aangekeken. Dit waren de fabrieksschippers. Het waren fabrieksarbeiders die op een strokartonfabriek of aardappelmeelfabriek werkten. De fabrieken hadden eigen schepen, doorgaans pramen, waarmee hun arbeiders stro en aardappelen bij de boer ophaalden voor hun eigen fabriek. Dit verschil in binnenschippers zorgde regelmatig voor ruzies bij bruggen en sluisen. Als door onkunde van de fabrieksschippers averij ontstond door aanvaringen en verkeerde manoeuvres, dan bleef het vaak niet bij een woordenwisseling maar werden er dikwijls messen getrokken.

Buiten de aardappel- en bietencampagne was er door de komst van de fabrieken een grotere aanbod van vracht gekomen dat gunstig leek voor de scheepvaart. Maar schijn bedriegt want er waren veel nadelen. Er waren geen regels voor vrachttarieven. De fabrikanten wilden dat hun producten zo goedkoop mogelijk werden vervoerd. Daardoor speelden ze schippers tegen elkaar uit en bedongen lage vrachtprijzen. Schippers kwamen in opstand en in het jaar 1899 was er een staking. Ruim honderd schippers weigerden om hun schip in te zetten voor de campagne. Ze eisten hogere vrachtprijzen en wonnen de strijd.

Veel bevrachtingen vonden plaats in cafés. Vaak waren bevrachters ook eigenaar van de kroeg. Schippers die veel in de kroeg verteerden, kwamen eerder voor een vracht in aanmerking dan schippers die de hand op de knip hielden. Schippers kregen gratis jenever aangeboden door de bevrachter en als ze niet meer helder waren namen ze een vracht aan beneden de kostprijs. Dat bracht ruzie met de schippersvrouw met zich mee. De cafébevrachting was asociaal en gehaat bij menig binnenschipper.

De industriële revolutie bracht ook een arbeidersbeweging met zich mee. Schippers zagen dat fabrieksarbeiders voor betere leef- en werkomstandigheden streden. Er kwamen schippersverenigingen die de belangen van de schippers gingen behartigen. Men streed voor betere vrachttarieven, kortere werkdagen, geen vaart op zondagen en andere zaken die ten goede moesten komen van de binnenvaart. Ook het drankmisbruik en het onderwijs voor schipperskinderen stond op het programma van de schippersverenigingen.

De schippersverenigingen waren echter geen grote spelers. Dat veranderde in 1912 toen in Groningen de Algemene Schippersbond (ASB) werd opgericht. De ASB werd een succes en veel schippers werden lid. Hierdoor was de ASB in staat om schippersbeurzen op te richten. Hier bepaalden de schippers de vrachtprijs en niet de verlader zoals dat bij de cafébevrachtingen het geval was. De verladers kwamen zo in de problemen en waren gedwongen om hun vrachten aan te bieden aan de schippersbeurzen van de schippersbond. De vrachtprijzen gingen omlaag en werden min of meer stabiel.

Turfschippers werden aanvankelijk geen lid van de schippersbond want zij voelden er niet voor om hun vrachten via de beurzen te krijgen. De turfschipper voelde zich zelfstandige en wilde dat ook blijven. Zij deden zelfstandig zaken met de verveners. In het voorjaar kochten ze turf in tegen een lage prijs en ze verhandelden die turf tegen een hoge prijs. Het leveren van fabrieksturf was een apart verhaal. Het werd meestal als zogenaamde 'uurturf' afgeleverd. De schipper werd betaald naar het aantal uren dat de turf gestookt werd om de machines aan te drijven. De schippersbonden waren tegen het systeem van 'uurturf'. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd er een strijd gestreden tussen de ASB-schippers en de schippers die zich niet wilden aansluiten bij de bond. In de Veenkoloniën kwam het af en toe tot harde acties. Voor de

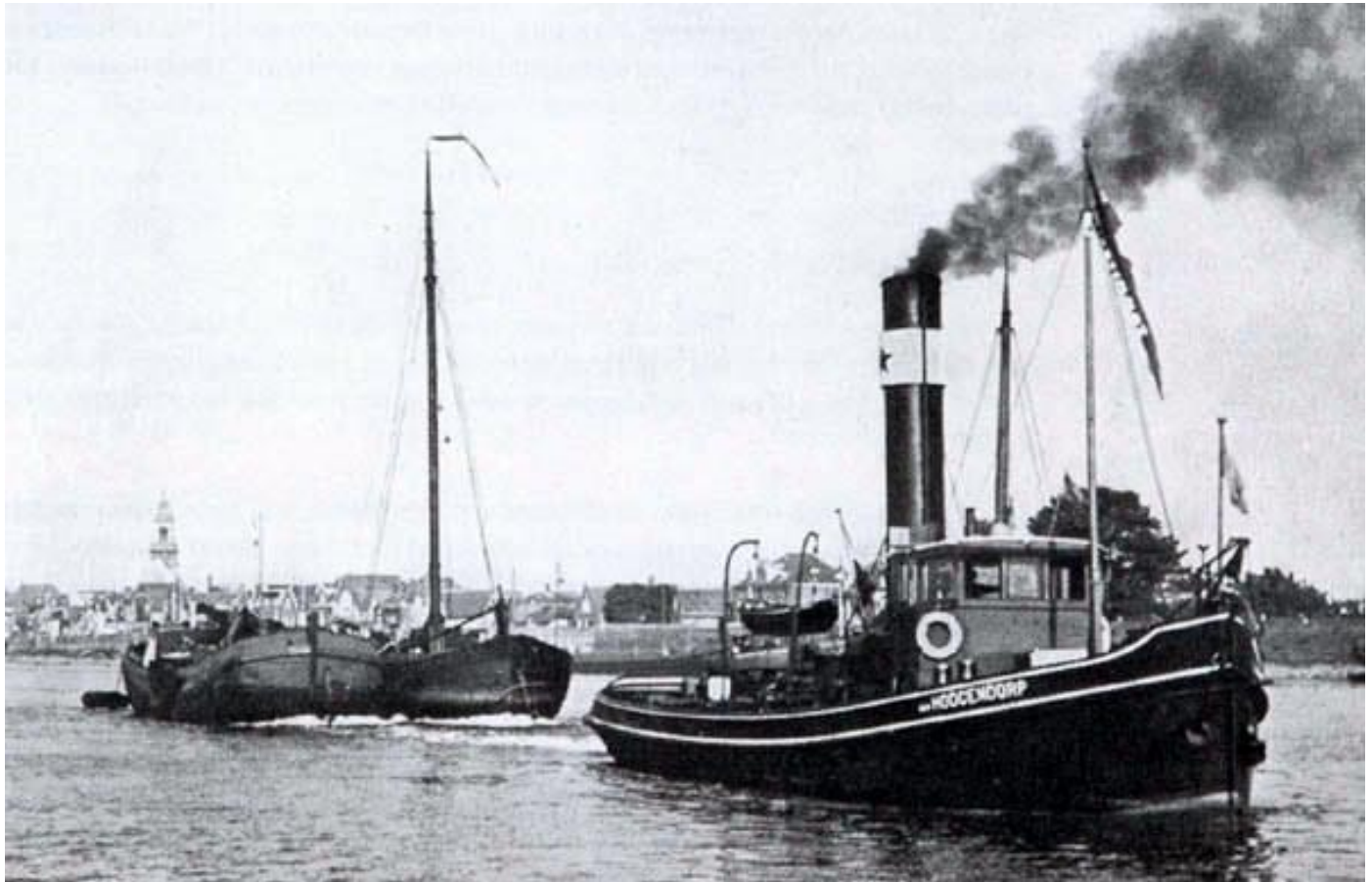
turfschippers was het een kwestie van meedoen of niet want de turf werd via de beurzen vervoerd. De schipper ging er niet op achteruit want de prijs voor vervoer, en dus voor de turf, ging omhoog.



De beursmeester leest de lijst voor waarop de vrachten staan genoteerd.

Het Rijk bemoeide zich met de turfprijs. Ze steunde de schippersbeurzen door ze onder Rijksbeheer te stellen en voerde een beursplicht in. Na de Eerste Wereldoorlog verloren de schippers de steun van het Rijk doordat de beursregeling werd ingetrokken. De schippers waren woedend en er volgden vele acties en stakingen. De ASB verdween, er werden nieuwe schippersverenigingen, waaronder de Nationale Schippersvereniging (NSV) opgericht waardoor eind jaren twintig van de vorige eeuw weer schippersbeurzen in het leven werden geroepen. De geschiedenis herhaalde zich. De schippersverenigingen wilden dat alle bevrachtingen via de beurs liepen. Maar de bevrachters weigerden dit. Weer volgden acties en kwamen de bij de bonden aangesloten schippers tegenover schippers te staan die niet waren aangesloten en bereid waren om te varen voor fabrieken en andere bevrachters. Maar de onderlinge solidariteit verwaterde en de acties van de binnenschippers werden minder.

Een aantal Groninger schippers, waaronder de Knoalster schippers, hielden zich niet bezig met de strijd om de schippersbeurzen in stand te houden. Er waren belangrijke kanalen in Duitsland gegraven die mogelijkheden boden voor de Nederlands binnenschippers. Deze schippers werden Duitslandvaarders genoemd. Een Knoalster schippers die als een van de eersten met zijn schip op Duitsland voer was Harm van der Vlag. Het was toen nog een hele onderneming om vrachten in Duitsland te laden. Er moest onderhandeld worden om de prijs en je moest retourvrachten kunnen krijgen. Lang niet iedere schipper durfde het aan om helemaal naar het zuiden van Duitsland te varen. In konvooi ging men achter een stoomsleeperboot naar het Ruhrgebied om kolen te laden.



19

De Groninger Duitslandvaarders maakten gebruik van de vrije vaart in Duitsland.

In 1930 liep de JATRIE als zeil- en sleepschip van stapel. Schipper Davids had de scheepsbouwer opdracht gegeven om de afmetingen van het schip zo te maken dat het nog door de sluisen van Erica kon. Hiermee had de schipper een goede zet gedaan. Vooral in het Westland was nog behoefte aan turf. De JATRIE kon aan het Scholtenskanaal in Drenthe turf laden en naar plaatsen in Noord- en Zuidholland varen. Daar waren ook nog retourvrachten naar het noorden. Zo rond 1933 was het afgelopen met de turfvaart vanuit het Scholtenskanaal. Schipper Davids kreeg ook te maken met de economische crises van die tijd. Fabrieken en scheepswerven gingen failliet of sloten gewoon de poorten omdat er geen afname van hun producten meer was. Er waren veel te veel, vooral kleine schepen. Veel schepen kwamen stil te liggen. Doordat er vrachtauto's kwamen ontstond er, vooral voor vervoer op de korte afstand, een concurrentiestrijd. De vrachtprijzen daalden. Schippers konden geen droog brood meer verdienen. Armoede alom. Het ging op een gegeven moment zo slecht met de binnenvaart dat de regering besloot om in te grijpen. Om een en ander onder controle te krijgen kwam er in 1933 de Wet Evenredige Vruchtverdeling. De regering wilde bereiken dat de weinig ladingen eerlijk onder de binnenschippers werden verdeeld. Opnieuw kwamen er schippersbeurzen. Niet opgezet door schippersbonden zoals voorheen, maar onder controle van de door de regering ingestelde bevrachtingscommissies. Zo'n commissie noteerde de vrachten die er binnen kwamen en wees die via de beursmeester op de lokale

schippersbeurzen toe aan de schippers. Wie het langst had liggen wachten kon in aanmerking komen voor de vracht. De vrachtprijzen stegen met 25% en de schipper die zijn schip in de vaart wist te houden had een redelijk bestaan. Eigenlijk was de evenredige vrachtverdeling in die tijd niet meer dan een verdeling van de armoede onder de binnenschippers. De wet, bedoeld als tijdelijke wet om de crisisjaren door te komen, bleef nog lang gehandhaafd.

Onder het eerste kabinet Drees (1948-1951) kwam de evenredige vrachtverdeling weer aan de orde. Minister van Verkeer en Waterstaat was D.W.G. Spitzten, de zoon van G.W. Spitzten, beter bekend als Geert Teis, de beroemde schrijver en dichter uit Stadskanaal. Hij kwam met het wetsontwerp 'Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart' die uiteindelijk ook werd ingevoerd.



**D.W.G. Spitzten minister in het 1^e kabinet Drees (1948-1951).
Zoon van Geert Teis (G.W. Spitzten)**

Schippers zijn in bescherming genomen via het systeem van evenredige vrachtverdeling waardoor er geen onderlinge concurrentiestrijd ontstond. Iedereen kreeg bij toerbeurt een vracht toegewezen. De overheid bleef zich bemoeien met de schippersbeurzen waar de vrachtprijzen werden vastgesteld en de vrachten verdeeld.