

De binnenvaart in de Veenkoloniën: voor, in en na de Tweede Wereldoorlog

Vakbekwame schippers met een schip van circa honderd ton konden tijdens de Eerste Wereldoorlog een aardige boterham verdienen omdat de vrachtprijzen behoorlijk waren. Daarna verdienden de schippers uit Groningen, die met hun schepen veel in Duitsland voeren, goed geld. Zo'n schipper was de Knoalster schipper Jan Johannes Davids. Met het schip TRIENTJE voer hij vaak in het noorden van Duitsland en kwam soms in maanden niet in Holland. Vanuit Duitsland bracht de TRIENTJE kunstmest, graan en koolzaad naar Nederland. Ook werden er vrachten kolen uit het zuiden van Duitsland naar Oost-Groningen gebracht.

Dat er een economische crisis zat aan te komen bleef ook aan boord van de TRIENTJE niet onopgemerkt. Desondanks gaf Jan Johannes Davids in 1929, het jaar waarin de crisis van Amerika naar Europa overwaarde, aan scheepsbouwer Jan A. de Boer in Oude Pekela opdracht om voor negenduizend gulden het schip JATRIE voor hem te bouwen. Davids had zijn beslissing beter even uit kunnen stellen, want nog voor zijn nieuw schip te water werd gelaten werd het ook in de scheepsbouw dik crisis. De prijzen van schepen kelderden enorm. In 1930 had hij hetzelfde schip voor zesduizend gulden kunnen laten bouwen. De te waterlating van zeil- sleepschip JATRIE was op 8 oktober 1930. Een pracht schip, maar niet het aller modernste binnenschip. Sinds een aantal jaren waren er binnenschepen gekomen met een motor, stuurhut en ruime woongelegenheden. Ze werden luxe motor genoemd.



Deze luxe motor kwam in 1931 in de vaart

Toen Jan Johannes Davids, aan boord van de TRIENTJE, over het laten bouwen van een nieuw schip was begonnen, hadden zijn zoons gezegd dat het dan een luxe motor moest worden. Het leek hen geweldig om met een motorschip te varen. Vader Davids wilde er niet aan omdat een motor brandstof kostte en veel duurder was dan een scheepsjager met paard. 'Ja', hadden de jongens van de schipper gezegd, 'en zo'n motor is ook duurder dan als wij voor het schip in de zeel lopen.' Davids had een zeil- sleepschip waarvoor hij, zo dacht hij, ondanks de crisis, nog voldoende vrachten kon krijgen. Turf uit Drenthe naar Holland, België en Duitsland en terug met 140 ton lading die, crisis of niet, toch naar het Noorden vervoerd moest worden. Er werd veel gevaren met de JATRIE, maar het was geen vetpot want de vrachtprijzen waren aan de lage kant. Er was concurrentie gekomen van de spoorwegen en de vrachtauto.

Tussen 1920 en 1930 werden er al een paar honderd motorschepen en zeker ook nog een paar duizend sleepschepen in Nederland gebouwd. De overheid bevorderde de binnenvaart door het verbeteren van

vaarwegen. Sommige schippers verdienden een goed belegde boterham, maar met de bouw van zoveel schepen werd de kiem gelegd voor overcapaciteit. De vraag naar scheepsruimte liep terug en in 1930, het jaar dat de JATRIE van stapel liep, bereikte het een absolute dieptepunt.

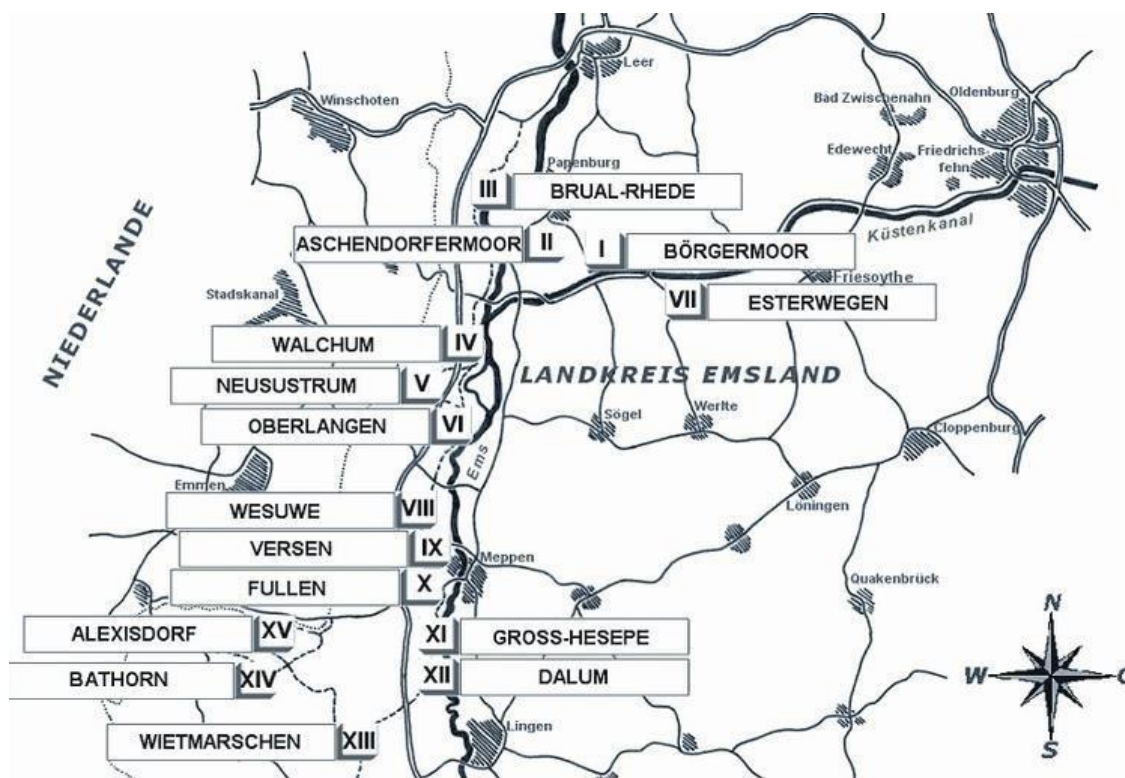
Rond 1933 was het gebeurd met de turfvaart vanuit het Scholtenskanaal. Schipper Davids kreeg ook te maken met de economische crisis. De situatie verslechterde voor de binnenvaart bij de dag. Veel schippers konden geen droog brood meer verdienen. Het geld dat Davids tegoed had door de verkoop van de TRIENTJE werd niet betaald. Schipper Eisinga uit Musselkanaal had het schip overgenomen en het de naam AGIENA gegeven. Deze schipper kon amper het hoofd boven water houden. Hij kon niet aan zijn betalingsverplichting voldoen. Davids eiste zijn geld niet op, maar liet de schipper met het schip varen. De man was in de verte nog familie en had een gezin te onderhouden.

Jan Johannes Davids kwam de crisis in de jaren dertig goed door. De vraag naar kolen in Oost-Groningen was groot door de komst van elektriciteitscentrales en omdat fabrieken over gingen op het stoken van de ketels met kolen. Davids maakte met de JATRIE veel reizen naar Duitsland. In konvooi achter een stoomsleepboot haalde men kolen uit het zuiden van Duitsland. Een paar jaar voordat de Tweede Wereldoorlog uitbrak nam Davids zijn schip dat nog niet was afbetaald weer terug. Zijn oudste zoon Harm werd er schipper op en broer 'kleine' Harm ging mee als knecht.

De Nederlandse regering besloot eind 1939 om tot mobilisatie van het leger over te gaan. De oudste van de jongens van Davids, Harm de schipper van de AGIENA, werd opgeroepen voor militaire dienst. De schippersknecht van de AGIENA, 'kleine' Harm Davids (20) werd schipper op de AGIENA. Zijn broer Jan stapte over van de JATRIE en werd knecht op de AGIENA.

De eerste reis van Harm als schipper was een reis met sintels (fijn grind voor de wegenbouw) naar het Duitse Oldenburg. Als een van de eerste gingen ze door het Küstenkanal. De jongens van Davids hadden vanaf hun schip hele langer rijen mensen over de weg naast het kanaal zien lopen. Het waren arbeiders die onderweg waren om concentratiekampen te bouwen. Hitler had al concentratiekampen bij Esterwegen laten bouwen waar zijn politieke tegenstanders werden opgesloten. Aan boord van de AGIENA was een radio. Uit de berichten hoorde de schipper dat Nederland spoedig in oorlog zou zijn. Daarom nam hij begin 1940 geen vrachten meer naar Duitsland aan ook al werden die goed betaald.

22

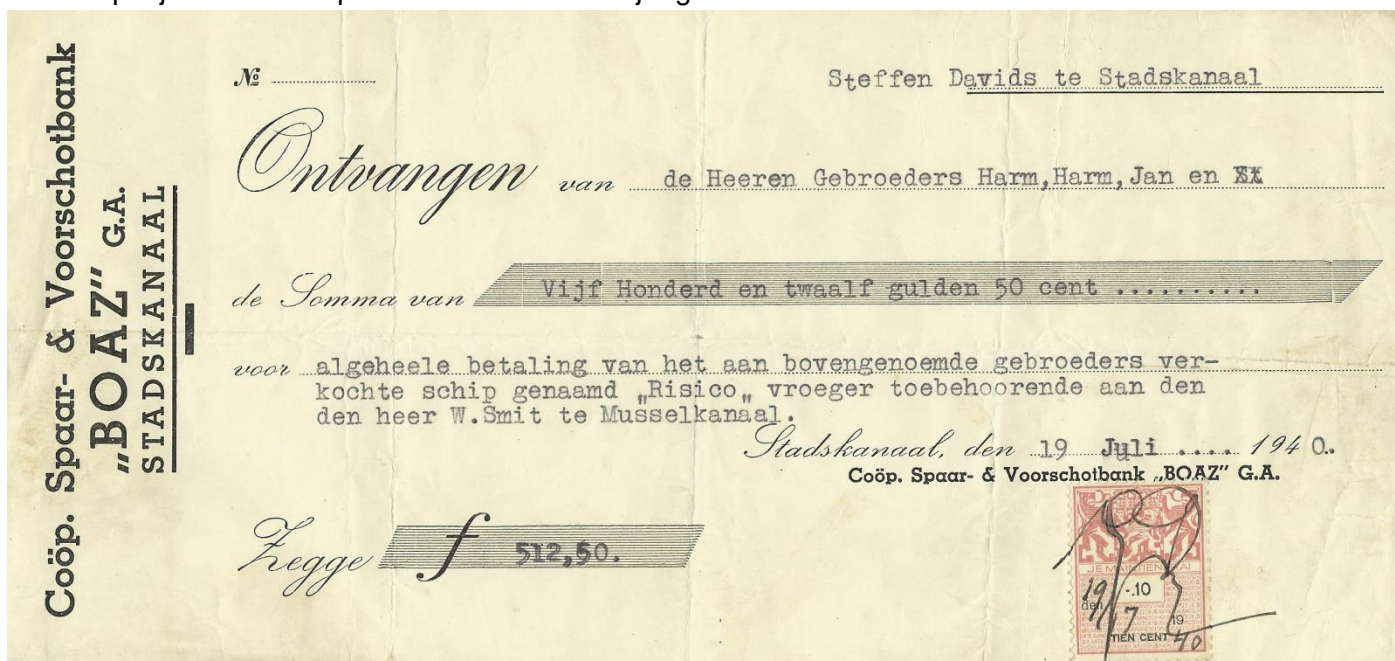


Vaargebied van de 'Duitslandvaarders' van Davids de JATRIE en de AGIENA. Rechtsboven het Küstenkanal, midden/links de Ems.

Het begin van de bezettingstijd was een moeilijke tijd voor de binnenvaart. De bevrachtingscommissies werden opgeheven en de schippersbeurzen moesten op eigen kracht verder. Schippers werden verplicht om, zodra het schip leeg was zich bij een beursmeester te melden. De Duitsers hielden de schippersbeurzen onder controle. De Wet Evenredige Vrachtverdeling werd ingetrokken. De Inspecteur-Generaal van het Verkeer, die onder Duits toezicht viel, kreeg de bevoegdheid om schepen voor speciaal vervoer voor de Duitsers aan te wijzen. Dit betekende dat de bezetter zonder meer schepen, met of zonder bemanning, kon vorderen. Een schipper die weigerde, verloor de zeggenschap over zijn schip. Hij werd dan verplicht om te varen zonder daarvoor een vergoeding te ontvangen. Wie niet wou varen, zou worden berecht door het Duitse Landesgericht. Het schip werd dan door de Duitsers ingepikt. Er kwam een identificatieplicht. Iedereen moest een persoonsbewijs bij zich hebben. Het was voor schippers niet eenvoudig om uit principe niet te willen varen. Schippers die een huis aan de wal hadden en niet wilden varen met hun schip, lieten het schip vaak gedeeltelijk zinken om te voorkomen dat het door de Duitsers zou worden gevorderd. De binnenvaart was zo belangrijk voor de Duitsers dat iedereen die voer, zonder meer een "Ausweis" kreeg die vrijstelling gaf voor de Duitse Arbeitseinsatz. Blijven varen was voor schippers en schippersknechten een mogelijkheid om niet opgepakt te worden voor de verplichte tewerkstelling in Duitsland.

Nadat de bruggen en sluizen die van het oorlogsgeweld te lijden hadden gehad, op bevel van de Duitsers waren hersteld, kwam de binnenvaart weer op gang. Elk schip dat kon varen moest varen, want de Duitsers wilden dat de economie zo goed mogelijk in stand werd gehouden. De schippersbeurzen gingen weer open. Voor vrachten vanuit de Kanaalstreek moesten schippers zich melden bij de schippersbeurs in Musselkanaal. In het begin van de oorlog veranderde er niet zoveel. Behalve dan dat de vrachtprijzen veel hoger waren dan voor de oorlog. De Groninger binnenschepen maakten ook weer reizen naar Duitsland om daar vrachten op te halen. Jan Johannes Davids kocht er, voor vijfhonderd twaalf gulden en vijftig cent een schip bij. Het kwam op de naam van de vier jongens Davids te staan.

23



Het schip, de RISICO dat ze gekocht hadden, had al een tijdje stil gelegen. Het was niet meer onderhouden en lag half onder water. Davids liet het schip liggen zoals het er uit zag met de bedoeling dat het later, als een van de andere schepen door de oorlog verloren zou gaan, kon worden opgeknapt. Het bleek een goede zet te zijn. Doordat de vrachtprijzen goed waren, stegen de prijzen van binnenschepen. Om te voorkomen dat de prijzen te hoog werden, legden de Duitsers in april 1941 de verkoop van Nederlandse binnenschepen door een speciale prijzenbeschikking aan banden. Binnenschepen mochten alleen maar worden verkocht voor de getaxeerde waarde. De taxatie stond onder controle van de Duitsers.

In de eerste oorlogsjaren bleven de vrachtprijzen stijgen. Er werd meer als een kwart meer voor een vracht betaald als voor de oorlog. Groninger binnenschippers waren eigen baas en veelal nuchtere mensen. Van

nature hebben ze niet zo veel op met zogenaamde autoriteiten. Sommige schippers waren onder de indruk van de hoge vrachtprijzen. Ze waren van mening dat ze dit aan de Duitsers hadden te danken en werden lid van de NSB. Gelukkig was het slechts een enkeling die sympathiseerde met de bezetter. De meeste schippers begrepen wel dat de vrachtprijzen kunstmatig door de Duitsers hoog werden gehouden. Goed, er kon geld worden verdiend, maar het varen was gevaarlijk. De bevriende vliegtuigen schoten op alles wat in beweging was. Het scheepsvolk moest vaak zelf in de zeel om het schip voorruit te trekken want een scheepsjager met paard was niet te krijgen. Als er al een scheepsjager bereid was om te jagen dan vroeg die veel geld vanwege de risico's. Als er in de verte een vliegtuig aan kwam dan zette de scheepsjager zijn paard onder een boom vast en zocht zelf dekking tussen de huizen. Het schip werd aan de kant gelegd. Voordat het weer verder ging was je soms al gauw twee uur verder.

Dat veel voedsel op de bon ging raakte de schippers echter nauwelijks. Ze voeren met aardappelen, turf, kolen en allerlei graansoorten. Van deze ladingen kon voor eigen gebruik worden genomen. Dat was de afspraak met de verladers. Van deze regeling werd ruim gebruik gemaakt. Kwam je onderweg een schipper tegen die iets vervoerde waar jij gebrek aan had dan werd er geruild. Bij de sluisen, bij de winkeliers die daar hun nering hadden werd ook van alles geruild.



Winkels en winkelpanden bij de Buinersluis in het Stadskanaal

In het derde oorlogsjaar waren er drie schepen van de familie Davids in de vaart. Jan Johannes met de JATRIE, 'kleine' Harm en Jan met de AGIENA en 'grote' Harm, die in 1942 getrouwd was, voer met zijn vrouw Margje Norder op de RISICO. Ze communiceerden met elkaar door brieven te schrijven. Ze lieten deze brieven achter bij de sluismeesters van sluisen waarvan ze dachten dat de familie wel binnenkort door deze sluisen zou komen. Alle drie schepen hadden een radio aan boord.

In 1943 werd de oorlog grimmiger. Daden van sabotage en daden die volgens de Duitsers de openbare orde en veiligheid verstoorden werden vanaf die tijd zonder pardon gestraft met de doodstraf. Alle radio's moesten worden ingeleverd. De willekeurige terreur van de Duitse bezetter was buitenproportioneel. Nadat in 1944 de geallieerden in Normandië waren geland verloren de Duitsers terrein in Frankrijk en België. De

Duitsers kregen door dat ze de oorlog gingen verliezen. Dinsdag 5 september 1944 was 'Dolle dinsdag'. NSB'ers en ander foute Nederlanders vluchtten naar Duitsland. De Duitsers vernietigden pakhuizen, bruggen en kranen in de havens van Rotterdam en Amsterdam. Niets mocht in handen van de oprukkende legers komen.

Voor de binnenvaart in het Noorden brak een gevaarlijke tijd aan. Men had niet alleen te maken met paniekerige Duitsers die zich onmenselijk gedroegen maar ook van Amerikaanse en Engelse vliegtuigen. Er vlogen Engelse jachtvliegtuigen boven Noord-Nederland. Deze kwamen soms laag aan gevlogen en schoten dan op rijdende treinen en varende schepen. Vooral in de grote steden kreeg men te maken met een enorme voedselschaarste. In december 1944 gaf de Duitse bevelhebber Seyss-Inquart toestemming om aardappelen per binnenschip vanuit het noorden naar het westen te transporteren. Doordat in december al een strenge winter begon, waardoor de binnenvaart stil kwam te liggen, waren de vaarten met aardappelen pas eind februari/begin maart een succes. Het zuiden van Nederland was bevrijd. Voor het westen werd de winter van 44-45 een honger winter.

De eerste vijf jaren na de oorlog waren er vrachten voor elk binnenschip dat kon varen. Vrachten cement, hout en stenen werden naar de Kanaalstreek gebracht. Er moesten huizen worden gebouwd. De economie bloeide weer helemaal op. Er werden weer nieuwe binnenschepen gebouwd. Geen sleep- zeilschepen, maar motorschepen. De sleepschepen kregen een motor. Zo rond 1950 kregen de kleine binnenschepen, met een tonnage tot ongeveer 50 ton, het moeilijk in Nederland. Men kon niet meer concurreren met de vrachtauto. Alleen in de Kanaalstreek duurde het wat langer voordat de kleine binnenvaartschepen uit de kanalen verdwenen. In de campagnetijd zag je nog wel pramen en kleine binnenschepen met aardappelen en bieten. Omstreeks 1955 was het gebeurd. Scheepsjagers verdwenen uit beeld. De grote eikenbomen langs het Stadskanaal werden gekapt, het jaagpad verdween en de weg werd breder. Schippers van kleine binnenschepen hadden geen werk meer en waren aangewezen op de sociale dienst van de gemeente. Door de gemeente werden ze behandeld als kleine zelfstandigen. De schippers moesten verklaren dat ze geen ander werk meer deden dan varen tijdens de campagne en mochten niet meer naar de schippersbeurs.

De grotere binnenschepen bleven varen. De 'Duitslandvaarders' gingen weer regelmatig op Duitsland varen. Duitsland was weer zover hersteld van de oorlog dat er weer werd geproduceerd, eerst voor het binnenland later werd er ook weer geëxporteerd. Eigenaren van grotere schepen hadden goede hoop dat de kanalen in de Veenkoloniën zouden worden verbreed en uitgediept. Maar het ging anders. Door een veranderde economische structuur van de Kanaalstreek was er nog weinig werk voor binnenschepen. De kanalen hadden hun functie, als weg voor transport over het water, voor een groot deel verloren. Schippers zochten een baan aan de wal of vertrokken. Ze verkochten hun kleine schepen, kochten een groter schip en probeerden opnieuw een boterham op het water te verdienen. Veel schippers uit de Kanaalstreek kozen de stad Groningen als thuishaven.

Terwijl andere schippers in de jaren zestig van de vorige eeuw stopten met varen of naar elders vertrokken, bleef Harm Davids doorgaan met de JATRIE. Hij kan worden aangemerkt als de laatste beroepsschipper van Stadskanaal. Hij zocht de vrachten op en hield nauwkeurig bij wat de inkomsten en uitgaven waren. Zo becijferde de schipper dat hij in 1962 f 8.451,06 had verdiend. Loonkosten, kosten van levensonderhoud werden niet vermeld. De uren die er werden gewerkt en gevaren werden niet mee geteld. Varen was geen werk, maar een manier van leven.

Eind jaren zestig/begin jaren zeventig werd er een begin gemaakt met het dempen van de Drentse Monden en wijken. Het was gedaan met de binnenvaart in de Kanaalstreek. Schepen, die nog een laatste reisje waagden, liepen regelmatig aan de grond. Zo verging het ook de JATRIE. Er gingen stemmen op om alle kanalen maar dicht te gooien. Het is er niet van gekomen omdat het erg kostbaar was.

Alhoewel hij best nog wel eens een reisje had willen maken, legde Harm Davids de JATRIE op 22 april 1977 voor het huis van zijn ouders aan de Cereskade in Stadskanaal aan de wal. Zijn moeder was verongelukt en hij ging bij zijn vader inwonen.

Aan boord van de JATRIE bleef alles zoals het was. Het schip heeft er bijna 33 jaar gelegen.