

Het Stadskanaal, bevaren door houten en ijzeren schepen

Het laatste stuk onontgonnen gebied in het zuid-oosten van de provincie Groningen was niet in handen van de provincie maar van de stad Groningen. Het stadsbestuur besloot in 1765 dat er een kanaal moest worden gegraven van Bareveld tot Ter Apel zodat het veen kon worden afgegraven en het turf naar Stad verscheept. Het Stadskanaal, voltooid in 1856, werd het drukst bevaren vaarwater van Nederland. Houten turfpramen, getrokken door paarden of scheepsvolk, voeren, soms in colonne, af en aan naar de stad Groningen. Het was verplicht dat de turf daar werd verhandeld.



Het Stadskanaal vanaf de watertoren

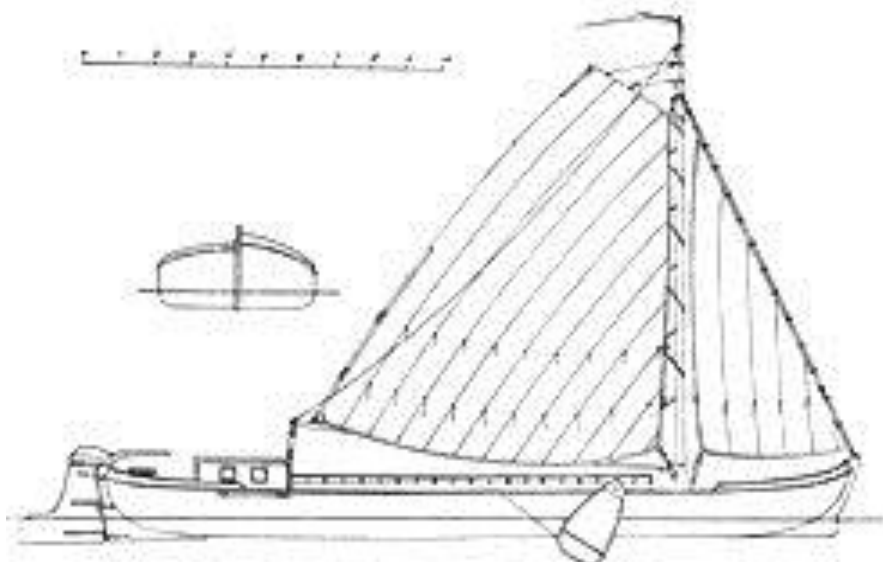
Langs het Stadskanaal kwamen scheepswerven waar de houten turfpramen, aken, tjalken en zelfs kleine zeegaande schepen werden gebouwd.

Halverwege de 19^e eeuw kwam er een omslag in de scheepsbouw. Van houten schepen ging men over tot het bouwen van ijzeren schepen. Dat ging echter niet zonder slag of stoot. Verzekeringsmaatschappijen wilden ijzeren schepen niet verzekeren omdat men dacht dat ijzeren schepen sneller zouden zinken en het daardoor veel geld zou gaan kosten. Omstreeks 1860 werden er in de Veenkoloniën al ijzeren schepen gebouwd. Zowel zeegaande schepen als kleinere schepen voor de binnenvaart. Het bouwen van ijzeren schepen had grote voordelen. Een schip van ijzer was goedkoper dan een schip van hout. IJzer bood ook meer mogelijkheden. De bouwtijd was veel korter, de bouw was eenvoudiger, er was minder personeel voor de bouw nodig. Rond 1880 werden de laatste houten schepen gebouwd. Voor de scheepstypen die in ijzer werden gebouwd, waren er aanvankelijk allerlei modellen van houten schepen nagebouwd. Voor de binnenvaart waren dat vaak verschillende soorten tjalken, daar bestonden tekeningen van. Deze zeilschepen waren echter minder geschikt om er mee in de kanalen van de Veenkoloniën te varen. De schippers vonden dat ze ook te weinig turf konden vervoeren.



Tjalk

Het vaarwater in de Veenkoloniën, zoals het Stadskanaal, was smal en ondiep. De schippers wilden daarom een andere scheepstype dan de tjalk. Zonder eerst tekeningen te maken ontstond er, in overleg tussen schipper en scheepsbouwer, een nieuw scheepstype. Uiteraard een platbodem. Deze platbodems werden bolschepen genoemd. Een eenvoudige uitvoering van een bolschip was een bolpraam. Een bolpraam had maar een kleine roef en was niet erg geschikt om er met een gezin op te varen. Een bolschip was luxer dan een bolpraam. Het had een ruime roef zodat de schipper er met zijn gezin op kon wonen.



Bolschip

Een Groninger bolschip werd uitsluitend in de Groninger Veenkoloniën gebouwd. Het was ontworpen voor de vaart in de Veenkoloniale wateren. De mast kon worden gestreken en geschikt om het door een scheepsjager met paard te laten trekken. Door de ronde vorm van de boeg was het als zeilschip minder geschikt voor de vaart op groot vaarwater zoals de Friese meren, Zuiderzee en Waddenzee.

Aan arbeidskrachten hadden de scheepsbouwers, of hellingbazen zoals ze in de Veenkoloniën werden genoemd, geen gebrek. De industriële revolutie, die rond 1890 in Nederland op gang was gekomen, kreeg ook zijn beslag in de Groninger Veenkoloniën. Vanuit Duitsland waren ambachtslieden naar deze streek gekomen. Turfgravers en kanalengravers die geen werk meer hadden waren graag bereid om ander werk te doen.



Hellingvolk op de foto bij de scheepswerf van G.B. Meijer die destijds gelegen was aan de Marktkade in Musselkanaal. De tweede man van rechts, met de grote schaaaf, is Geert Harm Töben de grootvader van schrijver Harry Töben.

Schippers hadden in de Veenkoloniën de scheepswerven maar voor het kiezen. Zo rond 1900 waren er negen scheepswerven in Stadskanaal en vier in Musselkanaal. Er werden niet alleen schepen voor de binnenvaart gebouwd maar ook voor de zeevaart. De zeeschepen die er werden gebouwd waren van beperkte afmetingen omdat ze bruggen en sluizen moesten passeren voor ze in ruimer water waren. Doordat men verdere reizen ging maken dan alleen maar naar de Oostzee moesten de zeeschepen groter worden en konden niet meer aan het Stadskanaal worden gebouwd. Scheepswerven die zich hier in gingen specialiseren kwamen er aan het Winschoterdiep bij Hoogezand en Martenshoek.

Aan het Stadskanaal kwamen strokarton-, aardappelmeel- en steenfabrieken. Er kwamen zelfs twee glasfabrieken in Buinermond (Nieuw Buinen). Het witte zand, voor de fabricage van glas, was ruimschoots in Drenthe aanwezig.

Nadat het veen was afgegraven bleef er dalgrond over. Het was zandgrond dat, vermengd met restanten veen, bijna alleen maar geschikt was voor het verbouwen van aardappelen. Dat er aardappelmeelfabrieken kwamen was dan ook logisch. De teelt van (fabrieks)aardappelen lukte al bij een lichte bemesting. Als meststof voor het land werd per schip stratendrek uit de stad Groningen aangevoerd.

Toen er geen turf meer in de buurt was gingen de fabrieken over tot het stoken van hun ketels met kolen. Kolen moesten uit Limburg of uit Zuid-Duitsland komen. Grondstoffen voor de fabrieken moesten worden

aangevoerd en de producten afgevoerd. Al het vervoer van goederen ging in die tijd over water. Zo rond 1900 brak er voor de scheepsbouw en binnenvaart een gouden tijd aan. In 1885 was aan de Cereskade in Stadskanaal een scheepswerf gekomen. Aan de kant van het kanaal had het een dwarshelling. Hier werden nieuwe schepen gebouwd. In een inham van het kanaal was een wagenhelling waar schepen die gerepareerd moesten worden op het droge werden getrokken. Js. Meinds kocht de werf in 1951. In 1965 kwam er een einde aan deze werf.



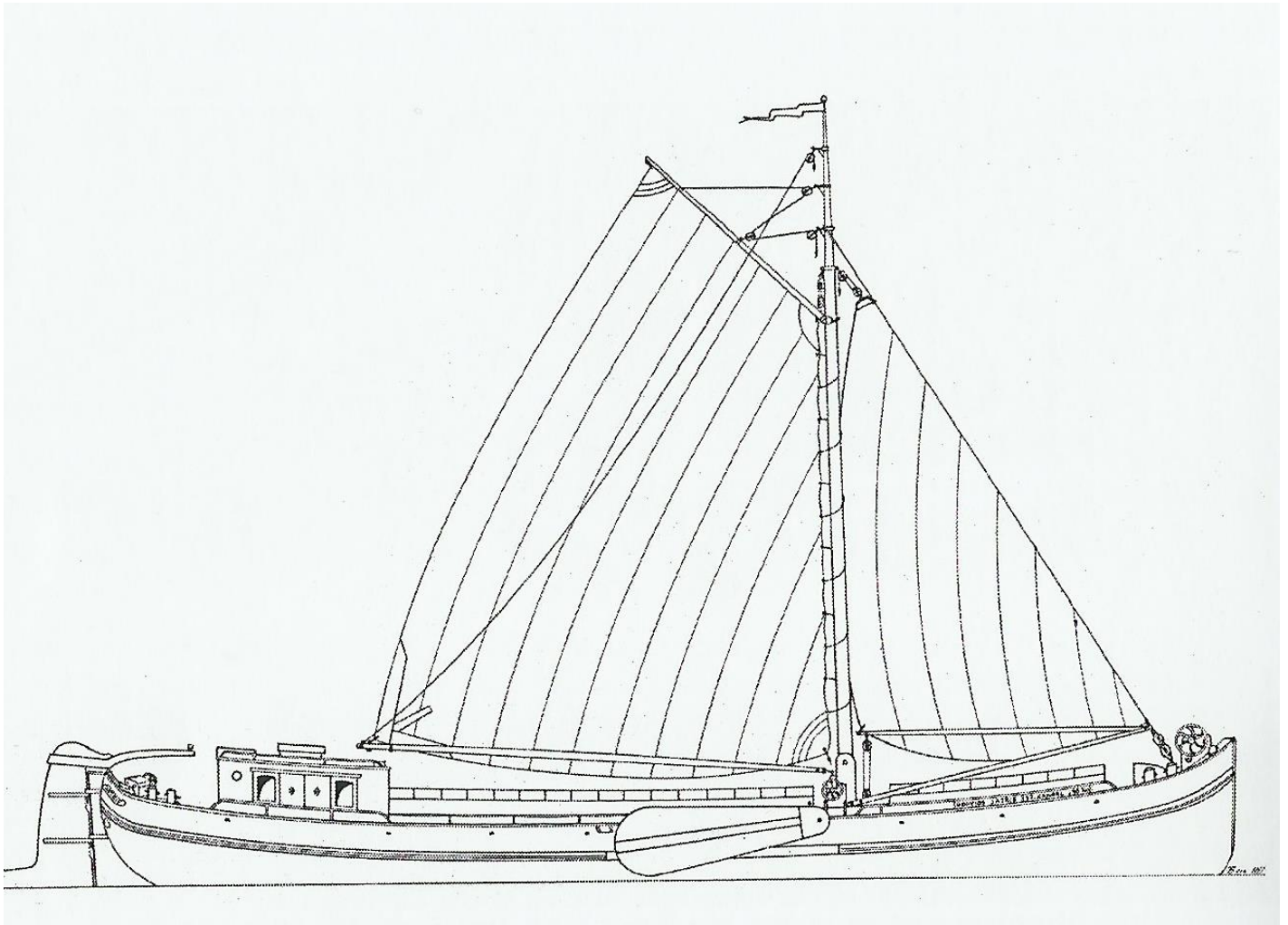
Scheepswerf Js. Meinds aan de Cereskade in Stadskanaal. De eerste schepen die hier gebouwd werden waren houten schoeners die naar landen rond de Oostzee en Engeland voeren.

In de jaren twintig van de vorige eeuw wilden binnenschippers een scheepstype dat goedkoop was en veel vracht mee kon nemen. Het eerder ontwikkelde bolschip was het toch niet helemaal. Schippers waren er niet tevreden over hoe een bolschip door het water ging. Er moest ook zuiniger worden gebouwd. Ze wilden een schip waarmee goed kon worden gevaren in de nauwe kanalen van de Veenkoloniën.

Er werden zeil- sleepschepen gebouwd die steilstevens werden genoemd. Het waren schepen naar voorbeeld van aken en werden daardoor ook wel zeilaken genoemd. De Groninger binnenschippers lieten steilstevens naar eigen inzicht bouwen waardoor de naam "Groninger steilstevan" ontstond. Het schip werd economischer gebouwd. De bouw was veel schraler als dat van een aak. Ondanks deze lichte (zuiniger) bouw kon een Groninger steilstevan flink wat lading meenemen. Het laadvermogen van een Groninger steilstevan ging aanvankelijk tot 150 ton. Later werden er steilstevens gebouwd die nog meer lading mee konden nemen.

Het schip heeft een rechte voorstevan. Het achterschip is dat van een aak. Het is een vrij langgerekt schip. Het schip moest soepel door het water gaan. Het moest het water achter het schip weer los laten als het voer. Het moest dus niet door zijn eigen hekgolf weer worden afgeremd. Het vroeg om een speciale trim zoals dat in scheepskringen heet. Omdat het achterschip de ronde vorm van een aak had, moest het voorschip, als het ware, iets worden opgetild om een goede trim te krijgen. Het schip mocht geen grote diepgang hebben zodat er mee in ondiepe wateren kon worden gevaren.

De den (de opstaande rand van het laadruim) bij de grotere schepen liep door tot op het voordek. De tuigage bestond uit een fok en grootzeil. De gaffel, de houten balk waaraan het grootzeil omhoog gehesen wordt, was recht. Met de giek en de mast kon ook vracht worden geladen en gelost. Met de lier op het mastdek, waarmee het grootzeil omhoog werd gehesen, kon de lading in en uit het ruim worden gehesen.



Groninger steilsteeven JATRIE gebouwd in 1930

(Tekening Henk bos)

Het achterschip had een behoorlijk ruime slaappleats. De roef had aan beide kanten twee ramen. Naar Groninger gebruik zat de ingaan van de roef niet in het midden, maar rechts van het midden. Het vooronder had ook nog een aantal slaappleatsen. De schipper en zijn vrouw sliepen onder het achterdek. De schipperskinderen sliepen in het vooronder.

De mast kon worden gestreken. Aanvankelijk hadden steilsteevens zware houten zwaarden. Die waren nodig als er op groot water moest worden gezeild. Toen de zeilen niet meer werden gebruikt omdat men het schip liet trekken, werden de houten zwaarden vervangen door kleinere ijzeren exemplaren. Die werden gebruikt bij het varen in ondiep water. Men liet de zwaarden naar de bodem zakken om de vaart uit het schip te halen, of om in een bocht bij te sturen als het schip werd getrokken door een paard of een sleepboot. De zwaarden werden pas overbodig toen er motoren in steilsteevens werden gebouwd.