

### *Personenvervoer per trekschuit.*

Op donderdag 13 december 2012, om 20.00 uur, werd een donateurbijeenkomst gehouden in het Dorpshuis te Baflo.

De lezing werd gegeven door Prof.dr. Reinder Reinders.

De voorzitter van de Historische Kring Baflo, dhr. A. Kruizenga, opende deze donateuravond.

Dhr. Reinders vertoonde tijdens zijn lezing kaarten, via een beamer geprojecteerd, waarop de routes en op- en afstap plaatsen werden getoond.

Hoe zag het ‘netwerk’ van dit openbaar vervoer er eigenlijk uit?

Initiatieven – wie namen die?

Elementen van de trekvaart – t.o.v. het landschap.

Het onderhoud van een dergelijk netwerk.

De voorschriften over het hoe – en wat – , dienstregelingen.

In 1594 werd Groningen door Willem Lodewijk en Maurits van Nassau ingenomen en werd het Reitdiep een belangrijke verkeer- en vervoer ader.

Groningen was een ZEEHAVEN.

De schepen waren niet van die grootte die we tegenwoordig kennen, maar via de Lauwerszee zeilden de schepen via het Reitdiep naar Groningen. Het was een moeilijke route, maar de handel nam toe en was zeer belangrijk.

De 1<sup>e</sup> route was de route naar Winschoten en Nieuwe Schans. Hiervoor werd het Winschoterdiep gegraven. Dit graafwerk was allemaal handwerk. Wat uit het kanaal werd gegraven werd gebruikt voor aanleg van de eventuele dijken.

Vervolgens volgde in 1650 het Damsterdiep van Groningen via Appingedam naar Delfzijl. Groningen – Leeuwarden was ook een zeer belangrijke route. Deze werd tussen 1660 en 1664 gegraven / aangelegd.

Ook in 1664 werd de Noordelijke route naar Warffum gerealiseerd. In 1659 werd het Damsterdiep en een verbinding naar Slochteren gegraven.

De Oosterroute.

Van Groningen – Foxhol – Sappemeer –Zuidbroek – Scheemda –Winschoten zijn allemaal met de hand/schop gegraven kanalen.

Over het graven van deze kanalen zijn nog vele “ORDINANCIËN” in de Groninger archieven aanwezig.

Een van de grootste ondernemingen was het graven van het kanaal vanaf het Reitdiep naar Dokkum. Dit project werd aanbesteed voor de prijs van f 245.755,--.

Het betekende ook het failliet van Dokkum.

Hoe werd een dergelijk groot project gefinancierd?

In 1595 werden alle kloosters “genaast”.

Dat bracht veel geld op omdat de meeste kloosters nogal veel bezittingen hadden in de vorm van landerijen en boerderijen. Dus beschikte ‘stad en ommelanden’ over aardig wat geld.

---

**7001 Verkeer en vervoer**

---

Voor het traject Groningen – Hoogkerk – Enumatil – Zuid / of Noordhornstertil – Kolder Herberg – Gaarkeuken – Dokkum – Leeuwarden bestond een reistijd van  $\pm$  7 uur.

Er bestond ook een route die liep van Dokkum – Stroobos – Gaarkeuken – Niezijl – Noordhorn – Enumatil – Hoogkerk – Groningen.

In de periode tussen 1594 – 1656 bestond de Groninger ‘vloot’ uit 20 trekschuiten. Op de kaarten van ‘Beckering’ ( $\pm$  1750) zijn de Vaarroute’s en de ‘herbergen’ nauwkeurig in kaart gebracht. Zondermeer kan worden aangenomen dat Beckering met de schuit is meegereisd, maar ook dat hij de hele route heeft gelopen en op deze manier alles in kaart heeft gebracht.

Veerdienst HUNSINGO; Deze route ging van Groningen (Boterdiep) naar Hogebrugge (Noorderhogebrug) – Zuidwolde – Elderhuizen – Bedum – Onderdendam met een aftakking via het Stitswerdermaar naar Kantens – Uithuizen.

Het initiatief kwam veelal van de stad Groningen.

Die stad had financiële belangen maar hief ook TOL.

De heerlijkheid Delfzijl had ook een vinger in de pap. Zij hadden een veerdienst op Emden en wilden graag hun vervoer via het Damsterdiep op Groningen verstevigen. Maar ook Loppersum had een eigen veerdienst.

Stitswerd had een eigen MARKTBOOT, die speciaal op de marktdagen naar Groningen voer.

Materieel kwam er toch flink wat kijken.

Het “bezit” bestond niet alleen uit een aantal trekschuiten en paarden, maar ook waren er de veerhuizen met stallen (paarden verversen, in een veerhuis in Groningen was er b.v. op één aanlegplaats ruimte om 120 paarden te stallen), de jaagpaden/trekwegen, de rolpalen, de bruggen, de beschoeiing, de kades, de trappen en de sluizen, de lantaarns, de bellen en de klokken en de woningen.

De trekpaden moesten van het nodige onderhoud worden voorzien, opdat de trekpaarden daar goed konden lopen.

In de veerhuizen was de kaartverkoop geregeld, daar werd de post afgegeven en meegenomen, er was een herbergfunctie en de stal had voer en verzorging voor de trekpaarden.

Veelal werd de schuit daar even stilgelegd om te laden/lossen en “iets” te gebruiken. Voor de schipper en zijn personeel meestal 1 of twee borrels.

Dus als men het einde had bereikt was er veelal ook het nodige ( of onnodige?) genuttigd.

Er zijn nog diverse ‘sporen’ uit dit verleden zichtbaar.

In Delfzijl, aan het Damsterdiep is het LOPSTERVEERHUIS nog steeds aanwezig.

Diverse huizen aan het Damsterdiep zijn nog als zodanig herkenbaar.

Het Foxhollerveer was ook een bekend veer.

De kades waren breed ( voor opslag goederen) en diverse pakhuizen, logementen en winkels waren aan deze kades gevestigd. De opstappunten werden herbergen en veelal ook punten om de paarden te verversen.

**Bieuwketil** ;(brug over het Warffumermaar)

Het veerhuis aan het Warffumermaar is er nog steeds en staat als rijksmonument genoteerd. Het geheel staat al jaren te koop. Het is een wat vreemde plaats voor een opstappunt in onze

---

**7001 Verkeer en vervoer**

---

tijd. Toen echter niet, de bewoners van de WARFFUMERBORG konden daar gemakkelijk in- en uitstappen.

**De trekschuiten;** Jammer genoeg is er niet één trekschuit overgebleven. Deze aanvankelijk houten scheepjes zijn allemaal gesloopt en van de latere stalen schepen is ook niets bewaard gebleven. De naam was snik – farry of barge. Een barge was wat groter en werd veelal door twee paarden getrokken.

In Dokkum ligt nog een replica die aangepast is aan de moderne tijd en die gebruikt wordt voor rond- en pleziervaarten.

**Voor de bemanning bestonden ook voorschriften.**

1. De **schipper of snikvaarder**. Hij was de kapitein – de baas.  
Voor hem en voor het personeel waren reglementen – ORDINANTIEN – van kracht.

Voor onze huidige begrippen soms wat vreemd, maar toch.....

*De schipper van de trekschuit mag niet vloeken.....*

*de schipper van de trekschuit mag geen mes trekken.....*

*de schipper van de trekschuit mag niet drinken.*

2. De **knecht** bij de mast. – Dit was een belangrijke functie.  
Was het jaagpad links van het kanaal dan werd de mast links geplaatst. Het jaagpad rechts- de mast naar rechts. Dit gebeurde om te voorkomen dat het schip de wal in werd getrokken. (voorbeeld; de Nieuwe Til bij Tinallinge)

3. Het **snikjong**.  
Het werd geordonneerd dat het snikjong tenminste 8 (acht) jaar oud moest zijn. (Over kinderarbeid gesproken.)

Er was ook **toezicht** en daarvoor werd een commissaris benoemd.

Het doel was personenvervoer en het vervoer van pakjes en briefpost.  
In de winterperiode had de schipper te zorgen dat het vervoer bleef bestaan, dus ijsvrij houden van de vaart. Bij zware vorst was dit niet mogelijk en lag het vervoer stil.  
Passagiers werden vervoerd in de 1<sup>e</sup> klasse, de 2<sup>e</sup> klasse en armlastigen mochten aan dek, maar niet in de kajuit.

Er was ook een dienstregeling met vastgestelde vertrek- en aankomst tijden.

Ook de veergelden waren vastgesteld van het begin tot aan de eindbestemming.  
Groningen – Winschoten kostte 6 stuivers.

De TOLHEFFING werd o.a. gebruikt voor het onderhoud van de vaarten en paden. Vooral vee – en vrachtvaart betaalde hier het meest.

De trekschuiten voor het vervoer van personen waren vrij van tol.

Ook bij Onderdendam was een TOLHEK. Dat was een ‘beste’ plek omdat alle vervoer van het Hogeland daar langs kwam.

Tol voor man/ vrouw een ½ stuiver, een kind tot 8 jaar was vrij.

Een schaap of varken kostte 2 plak. (1 Grunneger stuiver was 6 plakken en 1 Brabander stuiver was 8 plakken.) 2 plakken was 1.66 ct.

---

---

**7001 Verkeer en vervoer**

---

Het STADSTOLHEK bij Foxhol was een zeer goede inkomstenbron!

De **trekschuit** van **Rasquert – Baflo** werd in **1701** opgericht.  
Er werd op de maandag – woensdag – donderdag en zaterdag gevaren.

De route ging van Baflo via het ‘Raskwerdermaar’ naar de “HAENETIL” , waar ook de afslag naar Warffum was, naar Onderdendam.

Het jaagpad vanaf Baflo lag aan de rechter/zuidzijde van het kanaal en bij de watermolen ( de Leeuw, afgebrand in 1967) moest het paard via deze “**PAARDENTIL**” de Nieuwe Til genoemd, naar de linker/noordzijde van het kanaal. Dit jaagpad ligt er anno 2013 eigenlijk nog in oorspronkelijk staat.

Even voor Onderdendam staat nog een oorspronkelijke **ROLPAAL**.  
Het zijn nog van die kleine erfenissen die getuigen van vervlogen tijden.

In Groningen was het begin en eindpunt bij het Boterdiep, veerhuis de Groene Weide. Later was dit jaren lang het begin / eindpunt van de autobussen van de Marnedienst.

In de vorige eeuw, rond 1907 – 1940 werd de wierde van Rasquert afgegraven.  
Deze grond werd per schip vervoerd. De wiergrond ging in kipkarren, via een smalspoorrail vanaf de wier naar het kanaal. De te laden schepen lagen aan de landzijde nog voor de spoorbrug (gezien vanaf het dorp) tegen de ‘laadwal’  
Deze goede grond werd gebruikt om de arme gronden in Drenthe van een goede teellaag te voorzien.  
Maar ook veel producten, zoals bieten – aardappels en turf werd per schip aan- en afgevoerd.

De tijd dat er een flink aantal schepen langs de kade in Baflo lagen is nog wel bekend.  
Bij Nienoord, veevoeder lagen zelfs vrij grote schepen voor het graanvervoer.

Dit belangrijke vervoer via de waterwegen is vrijwel voorbij op onze kanalen en maren. Het spoor nam vrij veel over en later werd de opkomst van het gemotoriseerde wegverkeer de vervoerder van de producten die de mensen behoefden.

Door het aanwezig publiek werd deze lezing bijzonder op prijs gesteld.  
Het werd op een voortreffelijke manier door dhr. Reinders gebracht.

Het was jammer dat het weerbericht kans op gladde wegen had voorspeld.