

SCHIPPERS

Huib D. Minderhoud

Schippers horen vanouds bij Coevorden en ze waren er in soorten. Vrachtschippers waren er het eerst, al in de zeventiende eeuw. Ze voeren met hun Vechtsompen over de gelijknamige rivier naar Zwolle. Deze sompen waren brede platboomde vaartuigen, die verrassend veel lading konden vervoeren. Coevorden bereikten ze via de Kleine Vecht met bijvoorbeeld de Bentheimer zandsteenblokken voor de fundamente van de Ned. Hervormde kerk. Vaak moesten ze ondiepe plaatsen passeren, maar door hun platte bodem en geringe diepgang, konden ze daar vrij gemakkelijk overheen getrokken worden.

Toen het kanalenet om Coevorden in de tweede helft van de negentiende eeuw voltooid was, werden de schepen veel groter. Ze kregen veel meer diepgang én inhoud en al snel begon de turfvaart een belangrijke plaats in te nemen. Turfschippers voeren vanuit de zuidoostelijke Drentse veengebieden naar de in opbouw zijnde Twentse industriesteden. Anderen werden vaste leveranciers van turf aan fabrieken elders en weer anderen hadden een vaste ligplaats in de Coevorder haven. Vandaar ventten ze met een kruiwagen dagelijks langs de huizen hun schip leeg om vervolgens weer nieuwe lading in te gaan nemen.

Vrachtschippers vervoerden vaak massagoederen als graan uit Rotterdam naar de Centrale Handelsmaatschappij met het pakhuis De Vliet of brachten steenkolen naar de Coevorder gasfabriek. En dan waren er ook nog potschippers, varende winkels, die niet alleen potten en pannen, maar ook alles wat een ordentelijke huishouding kon gebruiken tot meubels toe, te koop aanboden. Ze legden op bepaalde plaatsen en tijden hun schepen aan en de klanten wisten hen

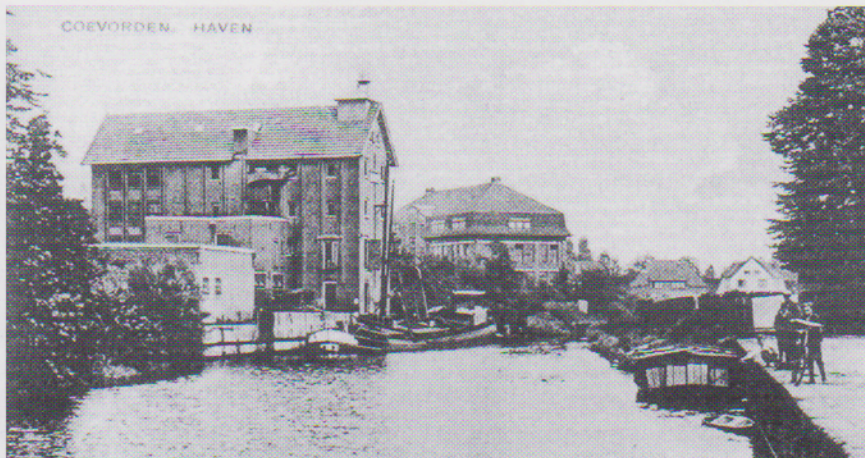


Een hoog opgeladen turfschip in het Stieltjeskanaal in de jaren vijftig.

dan wel te vinden. Tenslotte waren er ook nog de beurtschippers, die week in week uit dezelfde route voeren en tegen betaling allerlei soorten goederen en soms ook passagiers vervoerden. Vaak was het in de jaren twintig van de vorige eeuw bomvol in de Coevorder haven. Niet alleen in het huidige gedeelte, maar ook en vooral in het nu gedempte stuk vaarwater aan de markt. Veel schippers hadden hun gezin aan boord en de kinderen bezochten hier een school, als het schip er wat langer lag. Ze hadden hun boekjes en schriftjes bij zich en een briefje van de voorgaande schoolmeester of -juffrouw met de vermelding

hoever het kind gekomen was. Vaak kregen ze van meevoelende personeelsleden dan nog extra lessen. Later konden schippers hun leerplichtige kinderen ook onderbrengen bij speciale schippersscholen, waaraan een internaat verbonden was. In Coevorden werden schipperskinderen ook nogal eens ondergebracht in gastgezinnen, die daarvoor een financiële tegemoetkoming kregen.

De crisis in de jaren dertig van de vorige eeuw trof vooral de kleine turf-schippers. Ze konden de steeds hogere kosten niet langer opbrengen en zochten werk aan de wal. Tijdens de campagne voeren ze nog regelmatig aardappelen of suikerbieten, maar dat was altijd maar tijdelijk. Dus werden ze vaak los arbeider bij een boer of een bedrijf. De komst van de vrachtauto deed de "schipperij" ook geen goed. Sommige ondernemende beurtschippers zagen de bui al op tijd hangen en schaften zich ook zo'n transportmiddel aan. Gedurende de Tweede Wereldoorlog kwam deze voor de schippers kwalijke ontwikkeling enigszins tot stilstand, maar aan het eind ervan werd er toch haast niet meer gevaren of gereden. De brandstofvoorraden waren uitgeput, het gevaar voor luchtaanval was te groot en tot overmaat van ramp namen de Duitsers nogal eens een schip in beslag. Na de oorlog begon de concurrentie met de vrachtwagens opnieuw en van 1947 tot 1949 nam het aantal schippers snel af. In 1956 namen binnenvaartschepen nog maar dertig procent van het totale transport voor hun rekening. Vooral kleine schippers



Een vrachtschip ligt bij "De Vliet".

werden nu woonschippers en voeren bijna of helemaal niet meer. Ze gebruikten hun schepen als woningen en probeerden op alle mogelijke manieren met bijvoorbeeld scharen slijpen of stoelen matten de kost te verdienen. De vrouwen gingen vaak met garen en band, naalden en andere kleine huishoudbenodigdheden langs de deur. Vaak met weinig succes en de armoede



Ingevroren woonschepen aan de Melkkade.

onder hen was dan ook soms schrijnend. Oudere Coevordenaren weten nog dat hun woonschepen verspreid in de stad lagen, aan de Melkkade, de Beukenlaan of in het Zwindersekanaal. De grotere vrachtschepen bleven wel varen; die verzorgden het massavervoer, dat over het water goedkoper bleef dan over de weg. De grotere turfschepen verloren ook de strijd tegen de vrachtauto evenals op de duur de pot- en beurtschippers. Slechts enkelen wisten door op tijd over te gaan op wegvervoer bedrijfssuccessen te boeken. Een van die weinigen was Willem van der Graaf met zijn familieleden.

Hij werd in 1895 geboren in Dedemsvaart in een molenaars- en beurtschippersgezin en hij kwam in 1910 als pleegzoon en opvolger op het beurtschip van zijn oom in Coevorden. Deze oom, die ook Willem van der Graaf heette en zijn vrouw hadden geen kinderen. Vandaar! Op het beurtschip "Koopmans Welvaren", dat wekelijks over de Lutter Hoofdwijk, de Dedemsvaart, het Zwarte Water en het Meppelerdiep van Coevorden naar Meppel heen en terug voer, leerde de jonge Willem alle kneepjes van het schippersvak. Een vaste en niet onbelangrijke klant was het Aleida Kramerziekenhuis, waarvan de vuile was op dinsdag bij de Stoomwasscherij Hasselt gelost werd om op donderdag weer schoon mee teruggenomen te worden. Oom Willem en zijn vrouw woonden op het schip. Zij sliepen in het vooronder en Willem en



Beurtschepen voor de wal. Vooraan de "Stad Coevorden" van Piet Westra. Op de achtergrond "Le-Bonheur du Marchant" van Willem van der Graaf.

de beide knechts in de nauwe ruimte onder de stuurhut.

In 1919 besloten oom Willem en zijn vrouw aan de wal te gaan wonen en ze kochten daarom het prachtige herenhuis op de hoek van de Oostersingel en de Markt, dat helaas is afgebroken. Willem werd nu eigenaar, liet de Koopmans Welvaren grootscheeps verbouwen en noemde het



De woonschepen aan de Bellweg. Foto Berend Hoegen.

schip daarna "Le Bonheur du Marchant". Dit betekende ongeveer hetzelfde, maar klonk aanzienlijk deftiger. Toen hij in 1921 trouwde bleef zijn vrouw aan de wal en Willem voer voortaan alleen met zijn knecht op het vernieuwde schip, waar nu gelukkig meer levensruimte was. Eind jaren dertig kocht hij zijn eerste vrachtauto, waarin hij afwisselend met een knecht ging rijden. In 1950 werd de Le Bonheur du Marchant uit de vaart genomen en begon Willem met een eigen vrachtwagenbedrijf samen met zijn beide zoons. Intussen deed ook neef Meine van der Graaf in Dedemsvaart zijn beide schepen De Strijd en De Volharding van de hand en schakelde eveneens over op vrachtauto's.

Dezelfde belangen brachten de bedrijven bij elkaar en zo ontstond het Expeditiebedrijf Van der Graaf. Mede dankzij de intensieve bemoeiingen van burgemeester Spahr van der Hoek ontstond het grote terminalbedrijf, dat eerst nog jarenlang Van der Graaf heette en nu Penske. Een voorbeeld van een opzienbarende ontwikkeling van beurtschip naar internationaal vervoersbedrijf. Maar 't was natuurlijk wel een uitzondering. Hoewel... potschipper Berend Sipkema groeide uit tot zelfs drie meubelzaken: in De Krim, Dedemsvaart en Balkbrug.

De vrachtschepen bleven varen en leggen nog regelmatig via de Spoorhaven aan bij de bedrijven op het Leeuwerikenveld. Een nieuwe haven bij de terminal is inmiddels gegraven en nu is het wachten op de verbreding en verdieping van het Coevorden - Almelokanaal voor schepen tot duizend ton. De turf-schippers hebben plaats gemaakt voor pleziervaarders, die met hun jachten vooral in de zomer de Coevorder passantenhaven bevolken. De potschippers zijn ook verdwenen. En de woonschepen? Ze zijn er nog en liggen voornamelijk in het Afwateringskanaal aan de Bellweg. Evenals de woonwagenkampen zijn er schepen bij, die uitgegroeid zijn tot luxe woningen, maar dan op het water. De armoede is praktisch verdwenen. Gelukkig maar!

NIEUW: INDEX OP DE JAARBOEKEN VAN DE GRAFSCHAFT BENTHEIM

Ysbrand van der Weide

De Heimatverein van de Grafschaft Bentheim geeft jaarlijks een jaarboek uit. De edities van 1935 tot en met heden zijn in te zien in de bibliotheek van onze vereniging. De jaarboeken bevatten waardevolle informatie voor iedereen met voorouders over de grens.

Om het zoeken eenvoudiger te maken is een index gemaakt van alle artikelen die betrekking hebben op de relatie tussen Bentheim en Coevorden, Drenthe en Overijssel. In veel artikelen worden namen genoemd van families met vertakkingen aan weerszijden van de grens. Zoekt u achtergrondinformatie over uw Bentheimer voorouders, dan is het de moeite waard om de jaarboeken in te zien.

De index is als Excel-bestand in te zien tijdens de bekende inloopuren op dinsdagmiddag en donderdagavond in de "Hulsforde".

