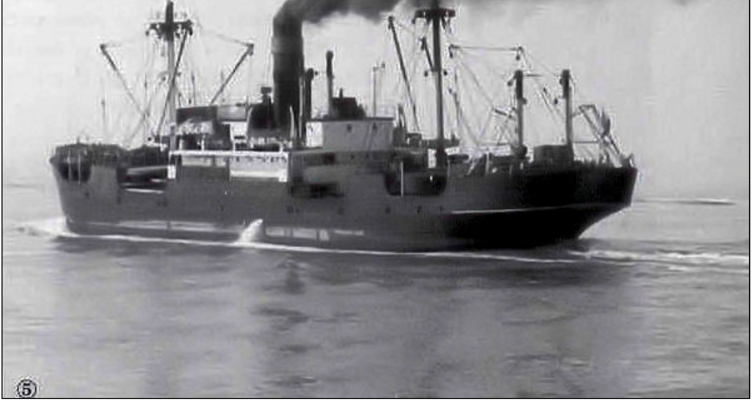
RUSSEN, SIEPELS, HOUT EN LADA'S

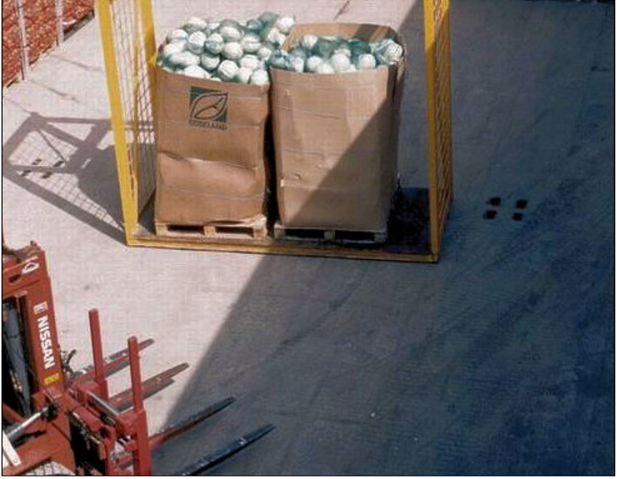
Een Russisch schip ligt te lossen bij de loodsen van Repko in 1995

Het is alweer wat jaren geleden dat er voor het laatst een Russisch schip in de haven van Harlingen een lading hout bracht. Meestal werden deze schepen in de Nieuwe Willemshaven gelost maar de laatste jaren ook wel in de Industriehaven. Rond 1990 toen het politieke regime in de Sovjet-Unie wat liberaler werd mochten de Russische zeelieden in buitenlandse havens weer de wal op. Ze kochten in West-Europese havens vaak tweedehands auto's.



De oude Russische stoomboot PRAVDA verlaat in 1963 de haven van Harlingen na het lossen van een lading hout.

In Nederland groeide na 1990 de economie snel en veel mensen die tot dan toe in een Lada had gereden wilden iets luxers dan deze eenvoudige en goedkope Russische auto's. Russen hoefden over deze in Rusland gefabriceerde auto's geen invoerheffing te betalen in hun eigen land. Zo kwam het dat de houtboten die in Harlingen gelost waren de haven vaak weer verlieten met een tiental oude Ladas vastgesjord op de luiken.

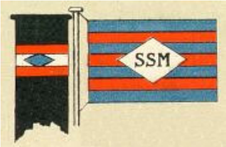


In het ruim van het Russische schip de AMOER-2537 worden groene kolen en siepels geladen.

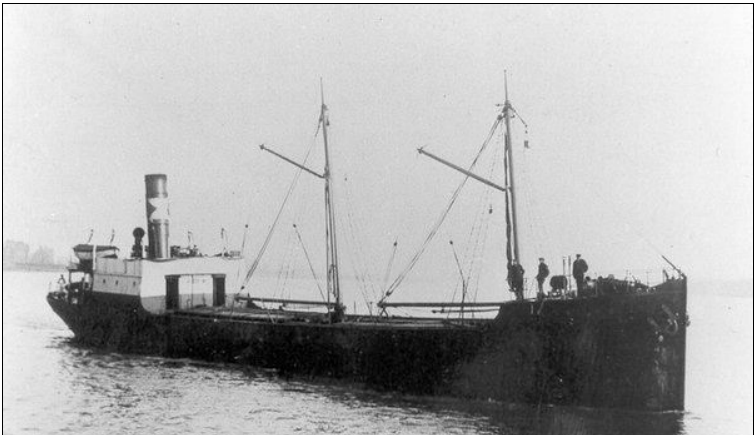
De laatste jaren worden er in het voorjaar in de Industriehaven regelmatig Russische schepen geladen met Nederlandse groenten geladen. Friese siepels en groene kolen uit Noord-Holland gaan samen het schip in. Als de siepeloogst in Oost-Europese landen mislukt komt er soms iedere week een schip in Harlingen een lading halen voor de voormalige Sovjet-Unie. In Rusland maken ze er soep van. Het zijn vaak schepen als de AMOER-2537. Lange schepen met weinig diepgang, geschikt om de Russische rivieren op te varen. Onderin het ruim van deze schepen worden eerst de pallets met siepels geplaatst. Voor de stevigheid wordt er stuwhout bovenop de siepels gelegd en daarop worden pallets met kolen gezet. Dan is het ondiepe ruim ook zo'n beetje vol.(zie foto boven) De luiken worden gesloten en het schip vertrekt met bestemming Rusland.

Mijn eigen mooie LADA 1200 ging in 1996 ook weer terug naar Rusland.

.... en nog een mooie Lada

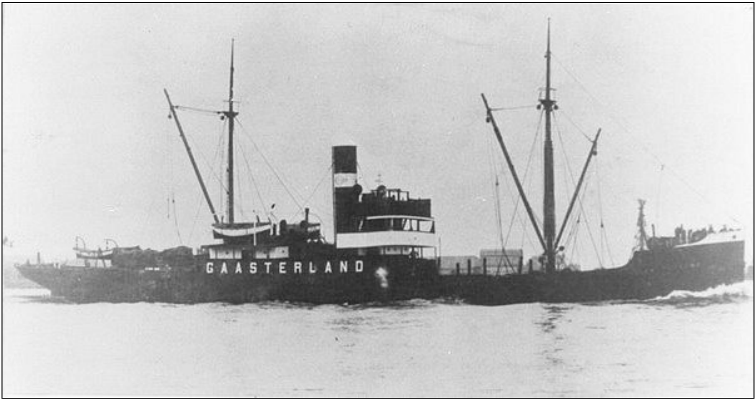


DE S.S.M. in HARLINGEN



Het stoomschip WATERLAND was het eerste schip van de Scheepvaart en Steenkolen Maatschappij dat in 1903 Harlingen aandeed.

Een verhaaltje en wat foto's over de Scheepvaart en Steenkolen Maatschappij(S.S.M) in Harlingen. Dit Nederlandse en Engelse bedrijf, waarvan het hoofdkantoor in Rotterdam was gevestigd, handelde in steenkool en vervoerde dit met eigen schepen. Het onderhield in de twintigste eeuw lijndiensten tussen het vasteland van Europa en de Britse Eilanden. Tussen 1904 en 1980 hadden een paar van deze lijndiensten Harlingen als vertrekpunt.



De GAASTERLAND voer van 1915 tot 1932 op de lijn Harlingen - Goole.

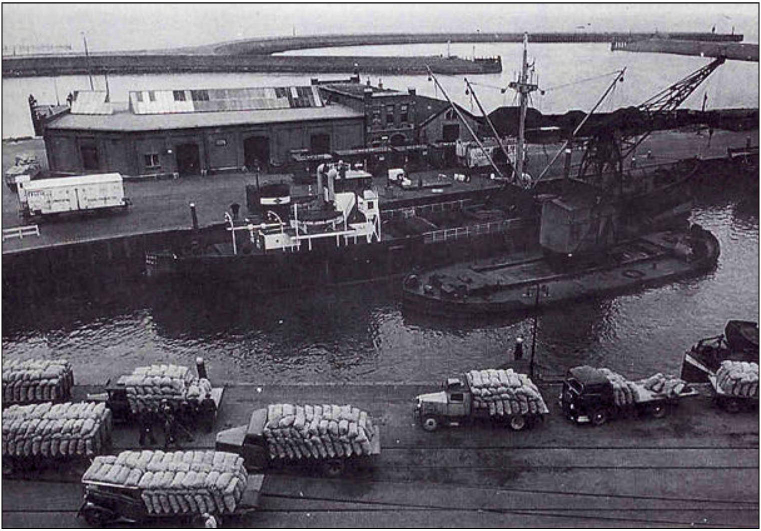
In de tweede helft van de negentiende begon de stoommachine zijn plaats te vinden in de Nederlandse industrie. Tussen 1871 en 1881 verdubbelde het aantal stoommachines in ons land. In Twente gingen de vele katoenspinnerijen langzaam over op stoom. Deze fabrieken hadden steeds meer personeel nodig. De Tukkers, oorspronkelijk kleine boertjes, gingen in de fabrieken werken. Er ontstond in Twente een net van kleine lokaalspoorlijnen waarmee de fabrieksarbeiders naar hun werk reisden. Deze spoorlijntjes vonden aansluiting op het Duitse spoorwegennet. Daar uit Duitsland kwamen de treinen met steenkool die nodig was om de vele stoommachines in de textielfabrieken stonden aan te drijven. Het Duitse Rheinisch Westfälische Kohlen Syndicat(R.W.K.S) begon steeds meer greep te krijgen op de Nederlandse steenkoolmarkt. In 1896 werd de S.S.M. te Rotterdam opgericht. Het doel ervan was ook een deel van de steenkoolmarkt in Nederland te bemachtigen. Vanaf 1896 was het scheepvaartkantoor van Wiarda agent voor de S.S.M in Harlingen. In 1907 vestigde de S.S.M. zijn eigen kantoor in Harlingen op de Noorderhaven. In datzelfde jaar vond de eerste afvaart plaats van het stoomschip FRIESLAND naar Goole. De toen al bestaande lijndienst Harlingen - Goole was overgenomen door de S.S.M.

Het Dok midden jaren twintig. In het midden ligt de GAASTERLAND te laden voor Goole.

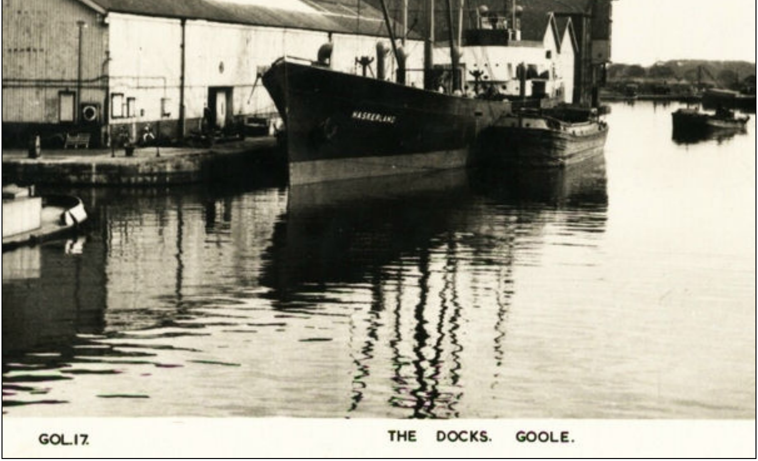
De Scheepvaart en Steenkolen Maatschappij werd een begrip in Harlingen. Stukgoed zoals strokarton uit Groningen, Friese boter en Bacon uit de Noordelijke exportslachterijen ging naar Goole toe. Uit Britse kolenhavens werd steenkool aangevoerd voor de Friese zuivelfabrieken, de Groninger strokartonfabrieken en de gasfabrieken in het Noorden van het land. In 1909 kocht de S.S.M een pakhuis aan de Havenweg en in 1924 kwam er een nieuw kantoorgebouw voor het bedrijf op de hoek van de Grote Brede Plaats en de Prinsenstraat. Veel Harlingers maar ook Terschellingers hebben door de jaren heen in alle rangen op de schepen van de S.S.M. gevaren. Veel Harlingers "hewwe in de boaten werkt". Dat waren niet alleen de boten van de S.S.M. maar ook van de General Steam,die op Londen voer, en de houtboten die hout aanvoerden voor de Harlinger houthandelaren.

De stoomkranen lossen kolen uit de NOTTINGHAM.(foto 1947)

In 1931 kwamen er twee drijvende stoomkranen naar Harlingen. Zij zouden voortaan de kolenschepen lossen en daarmee kwam aan het handmatig lossen van deze schepen een einde. Arbeidsonrust in de stad was het gevolg. Want velen zagen hun werk verloren gaan. In 1935 werden de Harlingen-Goole dienst van de S.S.M. en de Harlingen-Hull dienst van de firma Muller gecombineerd. Het eerste schip dat op deze lijn kwam te varen was het motorschip BIRMINGHAM van de Nieuwe Kustvaart Maatschappij. Dit was een dochteronderneming van de S.S.M. In 1937 opent de S.S.M. een lijndienst vanuit Harlingen op Leith in Schotland. Rond de eeuwwisseling was er ook een lijndienst geweest tussen Harlingen en Leith. Die werd onderhouden door schepen van de Schotse rederij George Gibson. Het motorschip ZWARTEWATER (de latere OPSTERLAND) van de S.S.M. is het eerste schip dat naar Leith vertrekt.

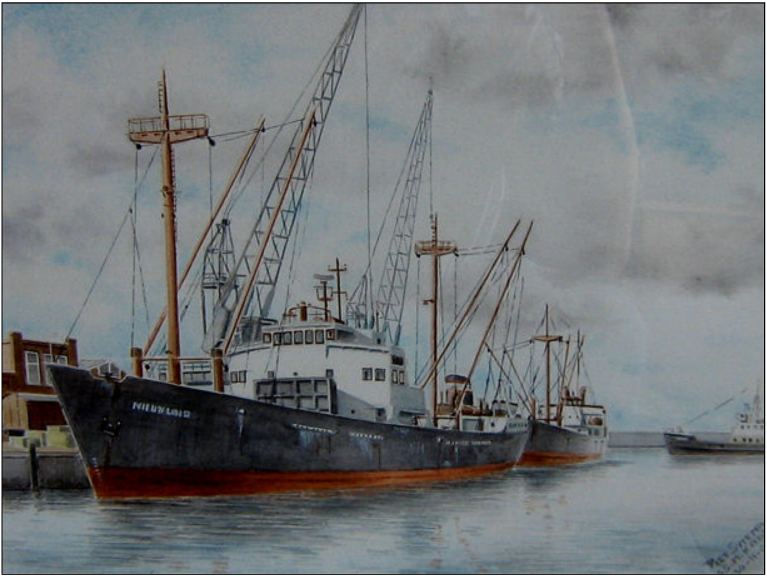


Dit is een foto uit de dertiger jaren van de ZWARTEWATER of de OUDE WATER. Na de oorlog werden ze omgedoopt als de OPSTERLAND en de HASKERLAND. De GAASTERLAND was een identiek schip. Maar de GAASTERLAND kwam pas na de oorlog op de lijn Harlingen - Leith. Hier wordt geladen voor Leith. De vrachtautos met pootaardappels zijn voor een schip in de Nieuwe Willemshaven.



De HASKERLAND liggend in Goole.

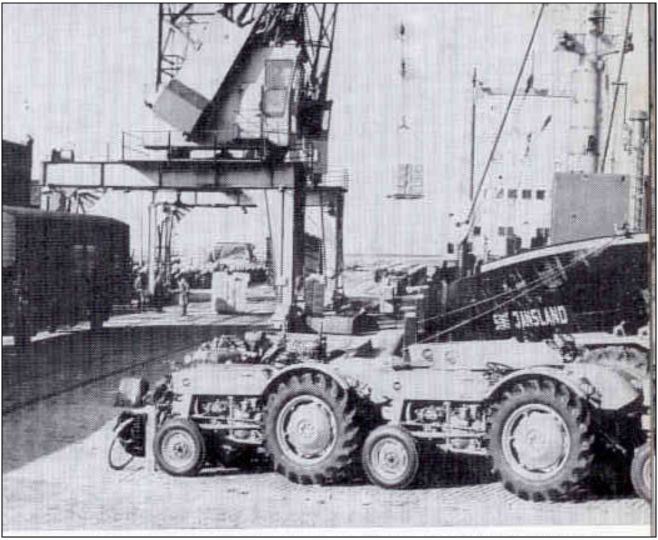
De in 1951 gebouwde NIEUWLAND was van 1959 tot 1965 een regelmatige bezoeker van het Dok. Zij voer op de dienst Harlingen-Goole.



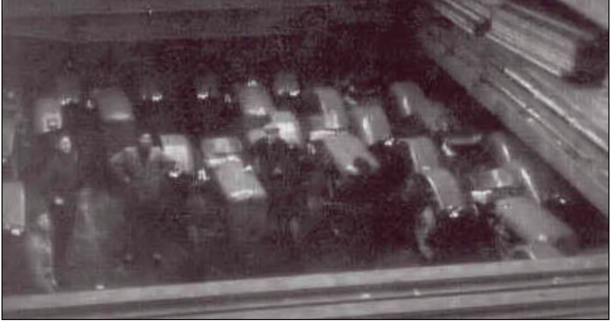
Waterverfschilderij van Piet Sytema. De NIEUWLAND en de HASKERLAND aan de dokkade in 1962.

Na de tweede wereldoorlog hervatte de S.S.M. zijn lijndiensten van Harlingen naar Goole en Leith. De invoer van steenkool uit Engeland werd een paar jaar na de oorlog beeindigd. De veelal in Rotterdam en Amsterdam aangevoerde Amerikaanse steenkool verdrong de Engelse steenkool van de Nederlandse markt. Maar nog altijd was er veel transport van strokarton en zuivel van Harlingen naar Engeland. Vanuit Engeland kwamen in de zestiger jaren veel Massey-Ferguson traktoren naar Harlingen die per trein hun reis vervolgden naar West-Duitsland. In 1960 werden de twee stoomkranen vervangen door twee NKM portaalkranen.

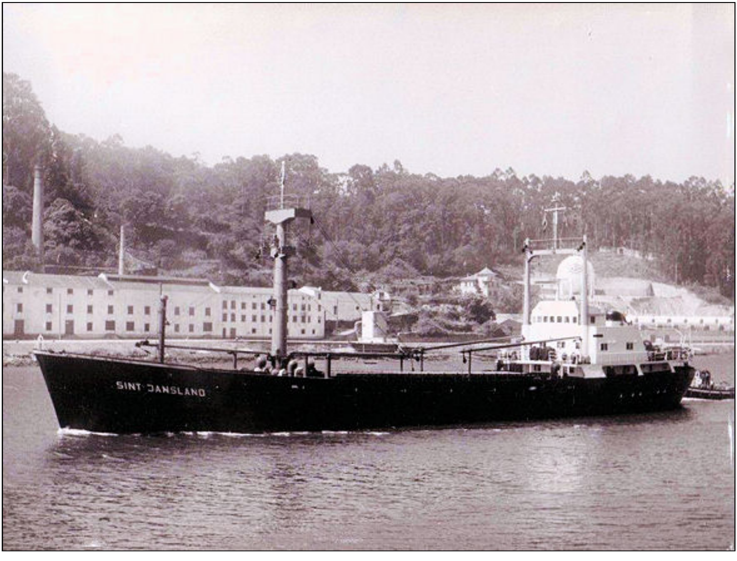
Een foto van de DORIC EXPRESS. Als MIDSLAND in de vaart gekomen voor de S.S.M. en het zusterschip van de bovenstaande NIEUWLAND. Deze foto is in 1977 op Saint Vincent gemaakt. Midsland is een dorp op Terschelling. Bij velen bekend. Nieuwland ligt ook op Terschelling en is practisch onbekend. Het is de polder ten zuiden van Midsland. Door de eeuwen heen is deze polder door de Terschellinger boeren verovert op de Waddenzee.



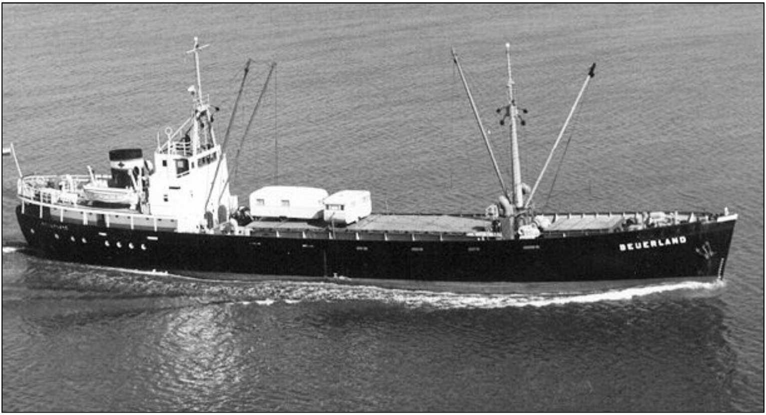
De SINT JANSLAND heeft Massey-Ferguson tractoren gelost bij de S.S.M. Daarna wordt ze geladen met door goederenwagons aangevoerd papier uit Groningen. Een levendige dag in de zestiger jaren op het Dok. (Foto uit: Van Kromme Bomen tot Industriehaven)

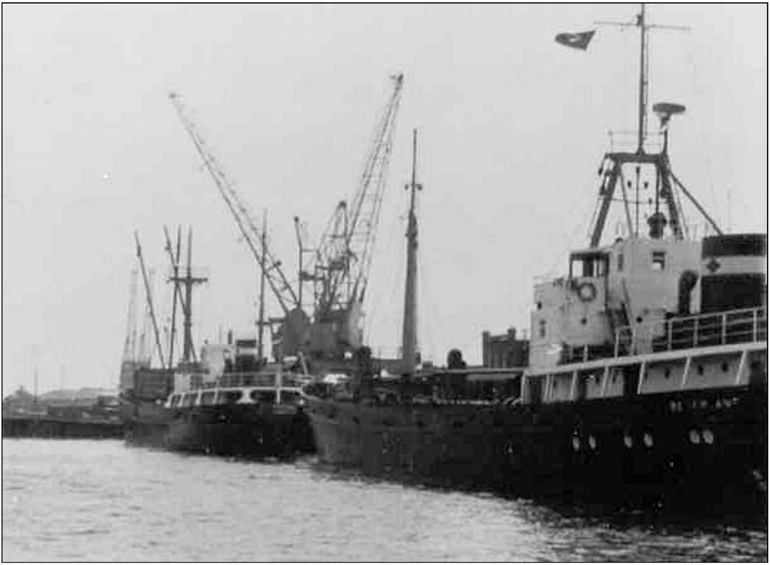


Massey Fergusson trekkers worden in Harlingen uit het ruim van de BEIJERLAND gehesen.

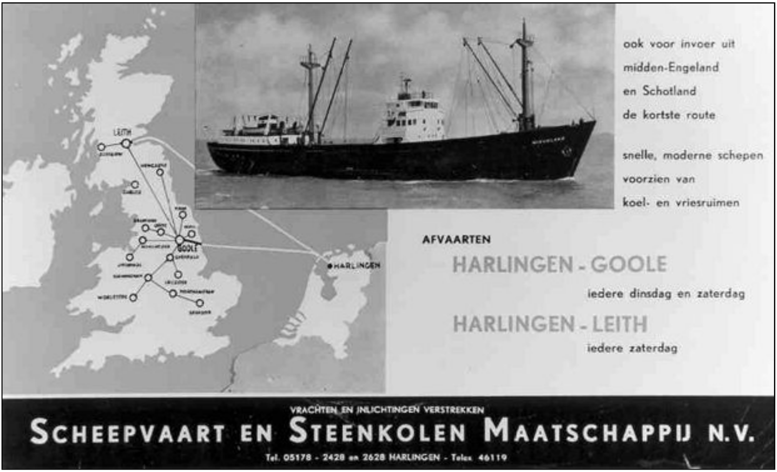


In 1968 ging de SINT-JANSLAND naar Zuid-Afrika. Het schip voer daar voor een Zuid-Afrikaanse dochtermaatschappij van de S.S.M.





Links op de foto de FLEVOLAND en rechts de BEIJERLAND. Zij voeren resp. op Leith en Goole. De FLEVOLAND werd in 1955 gebouwd en in 1969 verkocht door de S.S.M. De BEIJERLAND werd in 1957 gebouwd en in 1971 verkocht aan Vroon uit Breskens.


LEITH
GOOLE
HARLINGEN

ook voor invoer uit
midden-Engeland
en Schotland
de kortste route

snelle, moderne schepen
voorzien van
koel- en vriesruimen

AFVAARTEN

HARLINGEN - GOOLE

iedere dinsdag en zaterdag

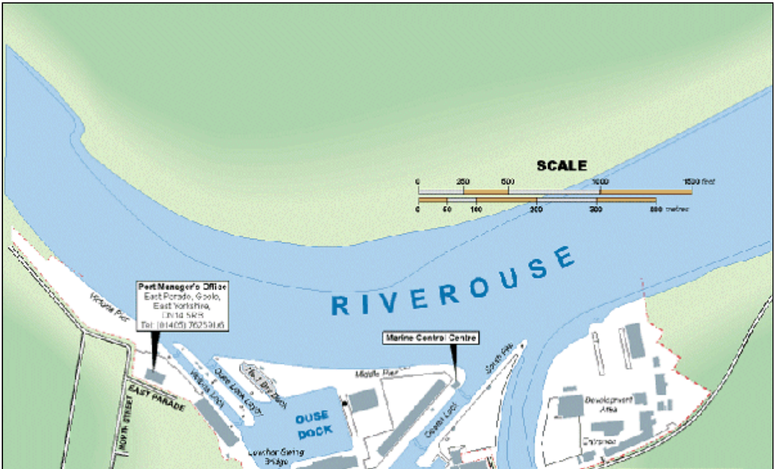
HARLINGEN - LEITH

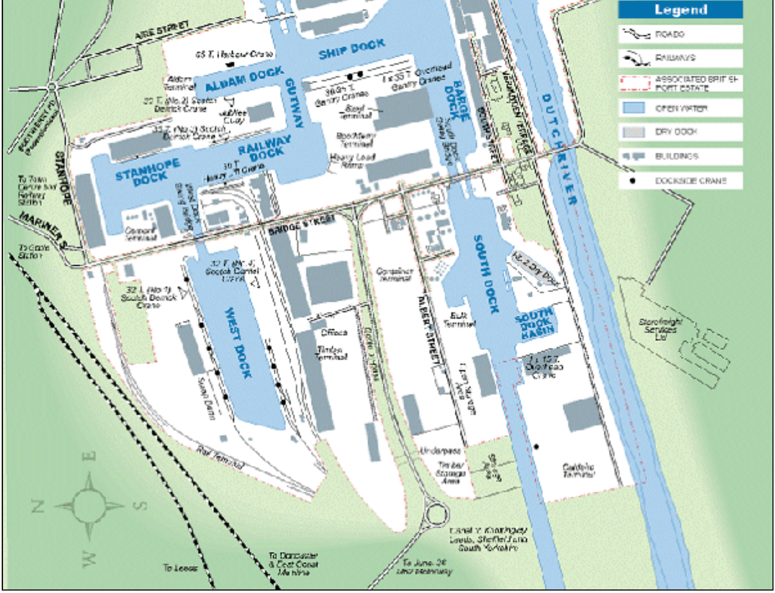
iedere zaterdag

VRACHTEN EN INLICHTINGEN VERSTREKKEN

SCHEEPVAART EN STEENKOLEN MAATSCHAPPIJ N.V.

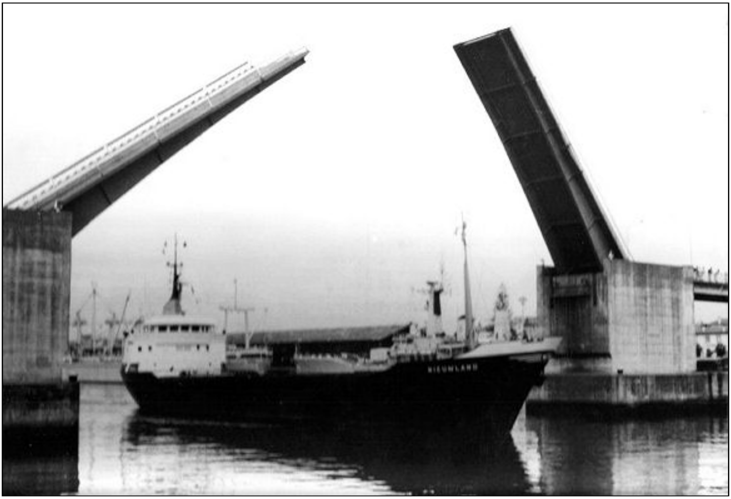
Tel. 05178 - 2428 en 2628 HARLINGEN - Telex 46119





Plattegrond van de haven van Goole

Tot *het einde in 1980 kwam er altijd vracht per trein naar het S.S.M. emplacement. Deze foto is uit 1980. Als de wagons leeg waren werden ze met een heftruck weer op het rangeeremplacement geduwd en dienden daar als speelplaats voor de jeugd uit de havenbuurt.*



Het containerschip de "nieuwe" NIEUWLAND.

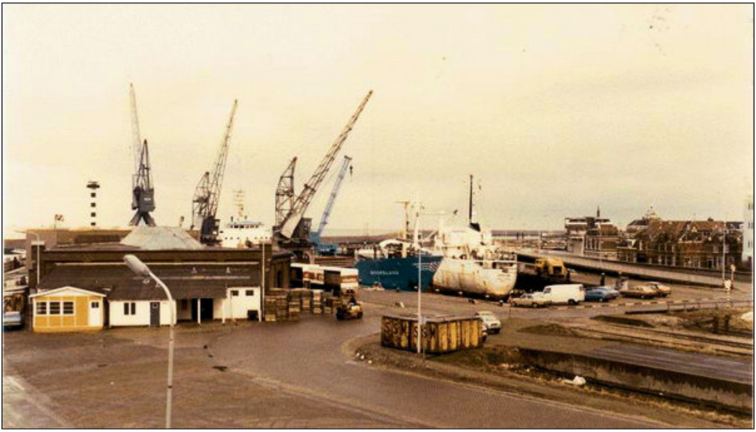
Toen in 1971 de BEIJERLAND verkocht was beschikte de S.S.M. nog over één eigen schip. Dit was de in 1968 in Makkum gebouwde NIEUWLAND, opvolger van de in 1966 verkochte NIEUWLAND. Deze "nieuwe" NIEUWLAND was een containerschip dat tweemaal per week met containers van Rotterdam naar Leith voer. Sporadisch kwam deze NIEUWLAND in Harlingen om landbouwwerktuigen te laden voor Engeland. De lijnen Harlingen-Goole en Harlingen-Leith werden van 1971 met chartercoasters gevaren zoals bijvoorbeeld waren de BEVESIER, de RIEN TEEKMAN en de HAICO HOLWERDA.

De HAICO HOLWERDA voer van 1974 tot 1980 als chartercoaster op de lijn Harlingen - Leith.

Een uit Engeland aangevoerde CATERPILLARtype D8 en uit Duitsland afkomstige GRIMME aardappelrooiers staan op platte spoorwagons op verder vervoer te wachten.

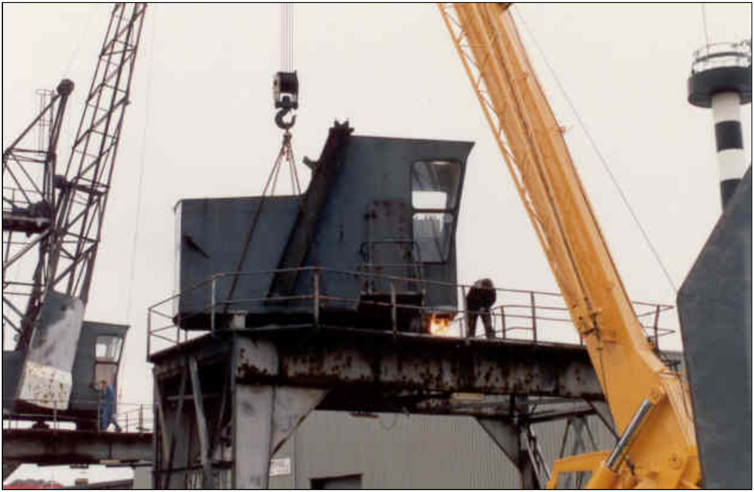
De FLEVOLAND in de haven van Harlingen

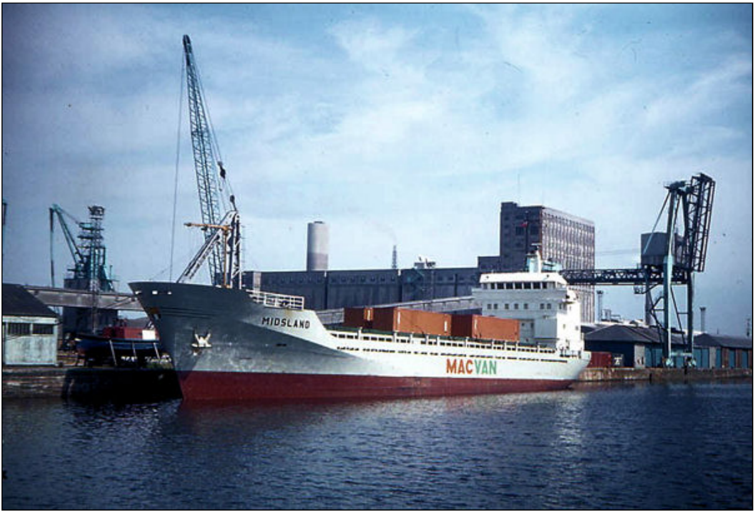
In 1980 beeindigde de S.S.M. zijn beide lijndiensten vanuit Harlingen naarEngeland. Alleen de landbouwwerktuigen werden tot 1997 nog vanuit het Dok vervoerd naar de Engelse haven Boston. Niet veel werk meer voor de S.S.M. dus. Maar de redding kwam uit Rotterdam. Daar vertrok iedere week een schip met 2000 ton gecondenseerde melk van de Cooperatieve Condensfabriek uit Leeuwarden naar Griekenland. Deze vracht werd per trein en binnenvaartschip naar Rotterdam vervoerd vanuit Noord-Nederland. Als gevolg van een weken durende havenstaking in Rotterdam in 1980 koos men in Leeuwarden ervoor om de vracht voortaan over Harlingen te vervoeren. Vanaf 1980 tot 1985 kwamen iedere week de vrachtauto's van JONKER EN SCHEUER aan geladen met op pallets gestapelde dozen met daarin blikjes met gecondenseerde melk. De oude en de nieuwe loods van de S.S.M. werden ermee volgestouwd tot het schip arriveerde.



Het Dok " still going strong"in de eerste helft van de jaren tachtig. De NOORDLAND ligt melk te laden voor Griekenland. De kleine NKM kranen nog volop aan het werk. De grote Figee kraan werd in 1977 aangeschaft voor het laden van de GRIMME-aardappelrooiers. .

Het Finse vrachtship HAMNO(foto boven) wordt geladen bij de S.S.M. Pallets met dozen , gevuld met blikjes gecondenseerde melk NOY NOY geheten, gingen het ruim in. Dozen van 17 kilo. Eén voor één werden ze van de pallet in het ruim geladen. Twee dagen stonden een man of dertig in het ruim te zwoegen dan was het ruim vol en vertrok het schip naar Piraeus(Griekenland). De mannen verdienden goed. De "gouden ploeg" werden ze genoemd. In 1983 werd het laadproces enigszins gemechaniseerd. Bij KOOI-heftrucks in Vrouwbuurt werd een palletvork ontworpen met een pneumatisch systeem waarmee de dozen in een keer van de pallet in het ruim werden geschoven. In 1985 ging de overslag van NOY NOY helaas naar de Eemshaven en zat de S.S.M. zonder werk. Ter wijl er iedere dag een trein geladen met dertig containers Friese producten uit Leeuwarden naar Rotterdam rijdt om daar ingescheept te worden, kannibaliseren de drie Noordlijke havens elkaar. Het was "the end of the line" voor de S.S.M. in Harlingen. De loodsen werden verkocht aan Hubert Jans Houtimport en in 1992 werden de twee NKM portaalkranen na jaren trouwe dienst gesloopt. De lijnvaart vanuit Harlingen op Engeland was definietief verleden tijd.

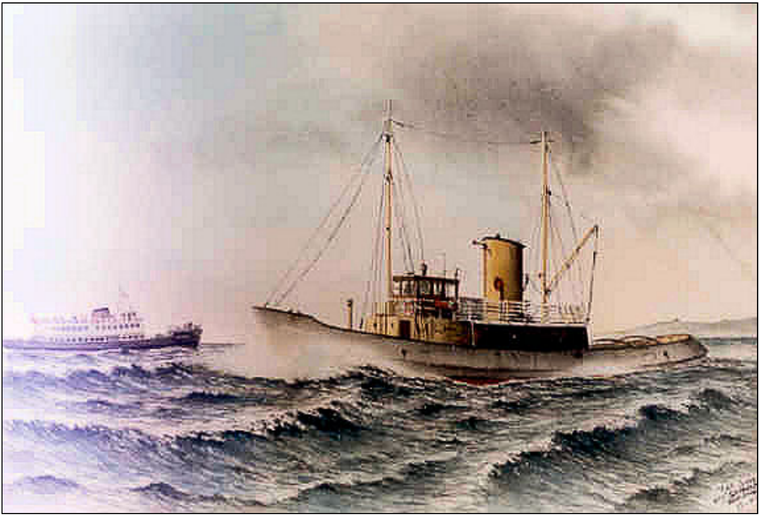




Deze foto kwam ik tegen op RIVERSEA INTERNATIONAL. Het is de in 1979 in Makkum gebouwde MIDSLAND. Het was het laatste schip dat voor de S.S.M. voer. Het voer samen met andere lijnschepen op de MACVAN-dienst met containers van Rotterdam naar Leith. Hier ligt de MIDSLAND in de haven van Leith (Vlakbij Edinburgh in Schotland) op een prachtige zonnige dag.

Zelf had ik er ook een onduidelijk fototje van. Het is de MIDSLAND voor zijn proefvaart aan de kompaspaal in de Nieuwe Willemshaven in Harlingen. Als ik toen, in 1979 had geweten dat ik later een website zou hebben had ik er wel wat meer van gemaakt.

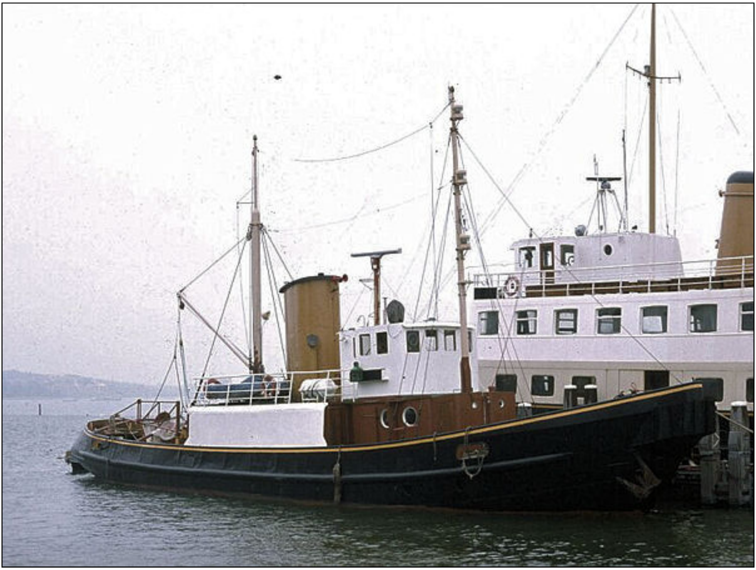
DE STORTEMELK



Er is veel geschreven over de schepen van Rederij Doeksen. Niet in het minst over hun zeeslepers die bij vele bergingsoperaties werden ingezet. Slepers zoals de HOLLAND en de STORTEMELK. Maar één verhaal over de STORTEMELK is nog nooit in gedrukte of geschreven vorm verschenen. In de tijd dat het gebeurde zal men het wel liever stil hebben gehouden op Terschelling. Maar om het verhaal toch voor het nageslacht te bewaren wil ik het na al die jaren toch eens vertellen. Het is een verhaal verteld door een ooggetuige.

Het was een paar jaar geleden op een gure avond toen ik mij weer eens naar het BP-tankstation DE TRAMBRUG hier in Harlingen begaf. Daar waar Johan Roersma bijna dertig jaar de scepter heeft gezwaaid Een sigaret(mocht toen nog), een kopje koffie en altijd wel wat praters. Nu kan de één wel verhalen en de ander niet omdat ie nooit wat beleefd. Dik Wever was ook een regelmatige bezoeker van deze "mannenpraatgroep". Dik kon wel verhalen. Hij had jaren gevaren op de kustvaart en andere schepen over de zeven zeeën. Zijn verhaal:

Het was aan het eind van de zestiger jaren. We lagen met een klein bevoorradingsschip als stand by schip bij een booreiland ten Noorden van Terschelling. We waren met vijf man aan boord en we verveelden ons dood. Eén van ons had een luchtbuks meegenomen en daarmee schoten we wat. Op de deur van de kombuis bijvoorbeeld. Tot de kok kwaad naar buiten kwam omdat we dwars door de houten deur heenschoten. Toen maar weer over de railing hangen. Het booreiland was net op zijn plaats gezet en het hele gevaarte was nu aan het zakken. (Dat doen booreilanden soms) De STORTEMELK lag erg dicht in de buurt van het booreiland. Hoe het kwam weten we nog niet. Door een stroming misschien? Maar opeens zagen we de STORTEMELK ònder het booreiland doorvaren. En het booreiland zakte verder. Het kon niet. De voorste mast van de sleepboot brak af. Mannen ontsnapten nog net uit het houten stuurhuis van de sleper. Dat werd ook vernield en daarna de schoorsteen en als laatste de achtermast. Helemaal gescalpeerd kwam het sleepbootje toch nog onder het booreiland weg. In de jaren daarna had de STORTEMELK een ander uiterlijk. Maar het was niet zomaar een verbouwing geweest.



The STORTEMELK na de verbouwing (foto: C.W.Vink)