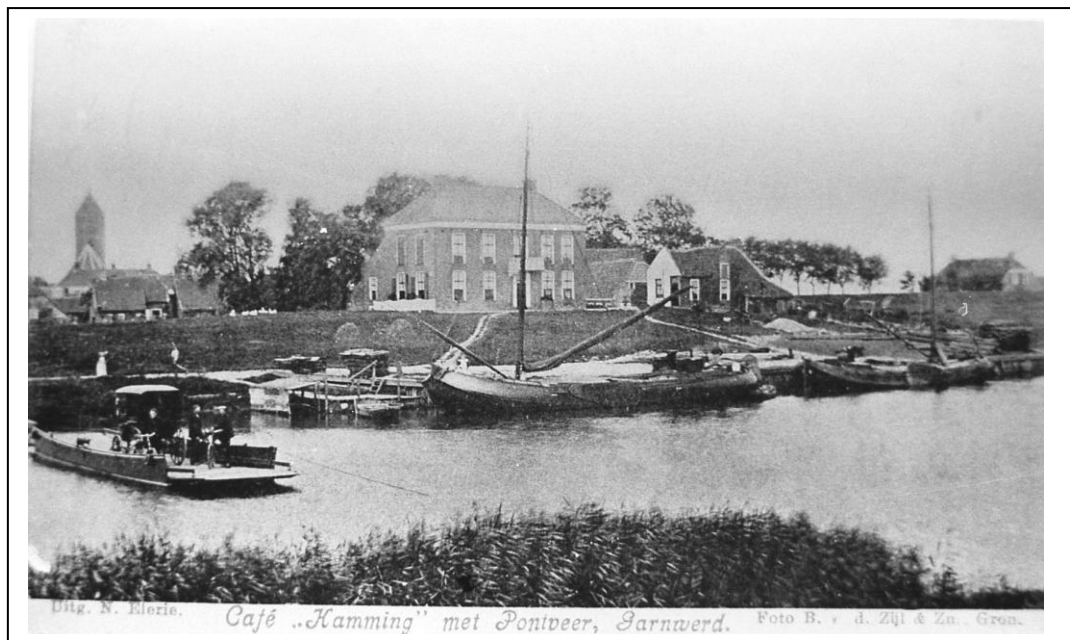
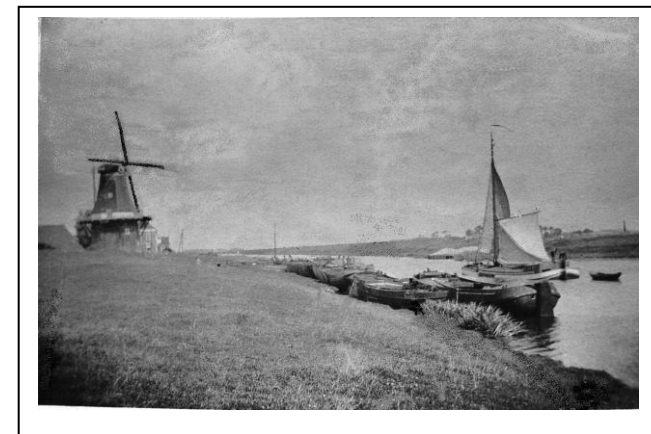


Beurtvaart in de dorpen van de 3D-maquette¹

Beurtvaart

De vaar- en rijwegen in een groot deel van de provincie Groningen zijn gericht op de stad Groningen. In het landschap Middag is dat heel sterk het geval. Al eeuwen geleden zorgde het economisch overwicht² van de stad Groningen ervoor, dat landbouwproducten daarheen moesten worden vervoerd om te worden verhandeld. Lange tijd benutte men daarvoor de waterwegen die vanuit diverse richtingen naar de stad voerden. De landwegen ontwikkelden hetzelfde patroon; niet alleen vanwege het belang van de Stad, maar ook omdat op deze manier geen waterwegen hoefden te worden gekruist. Dwarsverbindingen brachten de noodzaak mee om een pontveer of brug aan te leggen.

In de meeste dorpen in het Middag-Humsterland waren er in de afgelopen eeuwen ondernemers, die inspeelden op de behoefte aan reisgelegenheid en transportvoorzieningen naar Groningen. Daar waren de markten en daar kon voortgezet onderwijs worden gevolgd.



Omgekeerd was er in de dorpen vraag naar goederen, die uit de stad moesten komen. Deze ondernemers trachtten door middel van beurtschepen, die voornamelijk op marktdagen een verbinding verzorgden, in de behoefte aan goederen- en personenvervoer te voorzien.

Na het graven van het Oldehoofschkanaal in 1825 was ook een goede beurtschipverbinding met Groningen vanuit Oldehove, Ezinge en Feerwerd mogelijk.

De nog aanwezige rolpalen aan het Oldehoofschkanaal waren destijds voor de beurtschepen, zonder mechanische voortbeweging (de zogenaamde trekschuiten) een hulpmiddel om een bocht in een vaarwater goed te passeren.

Dit omdat de trekschuit, getrokken aan een jaaglijn door een paard (of mens) over het jaagpad langs de vaarweg anders in de wal zou worden getrokken.

Rond de eeuwwisseling, werden vele beurtschepen voorzien van een mechanische aandrijving en waren de rolpalen overbodig.

¹ Uitgave : Werkgroep Gastvrij Middag-Humsterland / Samensteller F.F. Leutscher / Geraadpleegde literatuur/ Beeldmateriaal:..... , Kaartmateriaal internet: nvt.

² Het in 1473 door de stad Groningen ingesteld Stapelrecht hield in, dat bepaalde goederen, zoals o.a. landbouwproducten in de stad te koop moesten worden aangeboden. Dit stuitte uiteraard op veel weerstand in de dorpen van het Ommeland; het Stapelrecht werd omstreeks 1815 afgeschaft.

Dorp	Bijzonderheden	type voortdrijving / naam vd boot	
1 Garnwerd	Vóór 1629 / vaste locatie: haven Garnwerd, aansluiting op het Aduarderdiep	Trekschuit	
2 Garnwerd	Aanvankelijk Pieter ter Wiel (1833-1928) Later zijn zoon Adrianus ter Wiel 1866-1953 Foto ca. 1930 Schipper Adrianus ter Wiel had een vaste ligplaats op het “Hoekje van Ameland” in de stad Groningen. Omdat hij op zeil zijn beurtvaart verrichtte moest hij dikwijls middels een stoomboot naar het Reitdiep worden getrokken. Johan Dijkstra ging als kunstschilder dikwijls mee op het beurtschip van zijn oud-oom Pieter ter Wiel	Zeilboot / De Garnwerd	 VAN DE 26 BEURTSCHEPEN EN 3 STOOMBOOTEN, die vroeger geregeld Dinsdags in de Noorderhaven lagen, is thans nog alleen het beurtschip van Garnwerd overgebleven. Beurtschipper Ter Wiel is de traditie trouw gebleven, terwijl de andere beurtschepen door vrachtauto's zijn vervangen.
3 Feerwerd	1880 Geert en Jacob Werkema 1900 – Klaas Zwartsenburg 10-04-1906 / Lammert Zwartsenburg. In 1950 verkocht aan A. van Dijken & zoon.	Trekschuit-Snik Zuiggasmotor / De Volharding (antraciet)	
4 Ezinge	Jacob Huizinga; vanaf 1898 Brouwer v. Zellingen en Abel Doornbos Vanaf 1910 vervangen door stoomboot Tuksham (Mattheus Hoving), later vrachtbootje met dieselmotor (Jan Westra en Allert van Dijken) Vanaf 1926 Albert Kooi	Trekschuit tot 1910 1910 Stoombootje / Tuksham Kleine vrachtboot met dieselmotor / De Nijverheid	

9 Houwerzijl	1926 / Jac. Werkema / A. van Huis	Stoomboot / Slik 4 / tjalk Wierhuizen	
10 Warfhuizen	1915 / Jan Huizinga		
11 Winsum	1937 /P. Wolters en L. Medendorp		
12 Aduard	Oosta	Trekschuit	 De nu 88-jarige mevrouw is het huidige oudste Aduard. Links de kerk van Aduard, rechts de Oostervaart.