

In de Schijnwerper

Ja, daar is ie weer "In de Schijnwerper" en dit keer met Babs van SY Xenia. Hieronder vertelt ze haar verhaal.

Hoi, hoi allemaal,



Mijn naam is Babs van den Wittenboer-Boerema, 59 jaar jong. Eigenaresse van de zeilboot Xenia, een Bavaria 37 afgemeerd aan steiger D.

Als 11-jarig kind ben ik door mijn ouders al besmet met het zeilvirus, die hadden hun bakkersbedrijf in Groningen verhuurd, een zeilboot gekocht en met hun 3 kinders gingen ze vervolgens zeilend op pad, de halve wereld over.



Onze eigen eerste zeilboot was een klein stalen jachtje van 7m in Nederland, daarna een polyester zeiljachtje van 9m met een ligplaats in Griekenland. Helaas na 2 jaar daar afscheid van moeten nemen. Het bleef kriebelen en een droom om toch zelf weer een boot te hebben en te reizen.

Afijn, helaas gescheiden, door de jaren heen weer een huis gekocht, verder met mijn werk als Intensive Care verpleegkundige, de kids groot kunnen brengen. Ik heb 2 prachtige dochters. Uiteindelijk na e.e.a. dan toch maar besloten om mijn huis te verkopen en een boot te kopen. Dit is gelukt en in september 2024 werd ik de eigenaresse van de "SY Xenia".

Met de uren die ik op mijn werk gespaard had, heb ik 5 maanden vrij kunnen krijgen en ben ik in mei 2025 met Xenia op pad gegaan.

Via de Nederlandse-, Belgische- en Franse kust ben ik afgezakt tot aan Ile de Brehat in Bretagne. Hier heb ik besloten dat dit het zuidelijkste punt voor deze tocht zou worden.

De 1^e maand met een goede vriendin die zeilervaring heeft en daarnaast de 1^e tocht ook met mijn broer erbij, die meééga veel zeilervaring heeft. Zeer handig bij o.a. het oversteken van de Maasmond!

Prachtige zonsondergang



Na die eerste maand stond ik er alleen voor, hééél spannend was die 1^e tocht alleen. De koers was ook nog es door "[de race van Alderney](#)". Nou de heenreis door Alderney dacht ik "peanuts", wat toen ook zo was.

Op de terugweg snapte ik dat het daar berucht kan spoken. Ik had nog acceptabele wind, maar met stroom en wind tegen elkaar in Ik kon het kolkende water al van een afstand zien, maar had het getij goed berekend en was gelukkig vrij vlot door die heksenketel heen. Maar het was niet grappig.

Vlak hierna, de eerste keer alleen ankeren, nou te weinig ketting gestoken. Bij de 2^e vloed, die blijkbaar hoger was dan de vorige, werd het anker los getrokken. Ik hoorde de ketting ratelen en zag een rots aan me voorbijschieten. Hup, katten in het vooronder, motor aan en het anker als een gek ophalen, net op tijd voor de volgende rots!! PHEW

Frankrijk is prachtig, maar met de getijden met soms een groot verval, niet altijd makkelijk. Maar, ik zou het wel zo weer doen!

Granville bijvoorbeeld, is heel bijzonder dat je in een soort havenbak ligt waarbij het achter de drempel een flink eind droog valt.

Granville





Een dolfijn

Tochten waarbij
dolfijnen me
vergezelden. Vanaf
St Malo, ook eerg
mooi, heeft een
andere goede
vriendin een week
meegezeild.

Dus met de ene vriendin vanaf het startpunt gezeild
en met de andere het laatste stuk van de reis.

De laatste 2 weken voer nog een vriend van een
vriend mee die graag wou zeezeilen. Achteraf heel
fijn, omdat mijn stuurautomaat het vanaf Le Havre
begeven had. Dat was toen 54 mijl in mijn eentje
zelf sturen, niet echt prettig.

Poezen Siggy en Donnie waren ook mee.



Uiteindelijk na 3 maanden, was ik precies op tijd
terug om mijn oudste dochter nog 1 dag
hoogzwanger te zien.



De volgende dag kwam mijn eerste
kleinzoon Alexander op de wereld.

Mijn volgende reis hoop ik over 1,5 jaar te maken
naar Denemarken.

Dit is het voor nu, misschien tot ziens op de steiger.



Groet Babs

Diverse rubrieken

Huishoudelijk nieuws

De Oosterhaven drama shitshow

Vlak na elkaar is er eind november 3x een
verstopping in het toiletgebouw geweest, waardoor
de ruimte afgesloten moest worden. Dat is
natuurlijk shit, letterlijk en figuurlijk!
Elke keer bij een verstopping gaan er
alleen Christa's €€€€€ doorheen om
de boel weer doorgankelijk te maken.



Voor ons als
wintergasten is de afsluiting
alleen lastig. Want nu moeten
we de (mogelijk) verstopping
veroorzakende activiteit(en)
ineens op het eigen bootje
worden uitgevoerd. Maar dat
ga je natuurlijk niet doen, want
.....dan krijg je dezelfde ellende als in het
toiletgebouw! Only shit happens home!!!



Als je bovenstaande leest,
dan is het minder
voorstelbaar en vies
dan dat je een foto
ervan ziet, vandaar
deze visualisatie.
Van de
vergezellende geur
mag je zelf een

voorstelling maken.

Na inspectie door een ontstoppingsdienst die een
"loerosscoop" gebruikte, bleek; poep, WC-papier en
hygiëne doekjes een solide prop in de afvoer te
veroorzaken. Hoe hij het weer doorgankelijk heeft
gekregen, weet de redactie niet en dat willen ze ook
niet.

Maar, laten we afspreken om met zijn allen er voor
te zorgen dat we geen verstopping meer
veroorzaken. Alleen minder en speciaal WC-papier
gebruiken en alleen wat
je
hebt gegeten mag met
veel water worden
doorgespoeld. In elk
geval géén hygiëne
doekjes zoals de
link verteld. Dan kunnen we elke da n naar het toilet
én onder de douche en ook nog onze kleding kunnen
wassen en drogen.



Stadse Evenementen

Sinterklaas

Bij het ter perse gaan van deze krant, heeft de Sint ons verlaten en is weer verdwenen uit ons land. Zijn broer de Kerstman gaan we nu over praten. en de schoen en slof verruilen voor de Kerst sok, is de trant.



O, kom er eens kijken....

Wintergoud

Groningen is gereed voor een winter vol licht en plezier

Zoals velen al gemerkt hebben, gestart op 28 november, is de Grote Markt omgetoverd in een Winterwonderland van kleur, geluid en beweging. In de donkere avonden is dat een pracht gezicht!

In de link van de kop, staat een mooie uitleg over het evenement in [deze link](#), krijg je het menu voorgeschoteld. In het menu staan de afzonderlijke activiteiten vermeld die samen onder "Wintergoud" vallen.

Zoals;

WinterWelVaart Groningen 2025

Vindt plaats van **19 tot en met 21 december 2025**.

Tijdens dit evenement liggen sfeervol verlichte historische schepen in de grachten van Groningen, zijn er optredens in het Museum aan de A en de Der Aa-kerk en is er een kerstmarkt.



WinterWelVaart

Kunstroute

Op 25 locaties in het A-Kwartier doen meer dan 50 kunstenaars, die er wonen en/of werken, mee aan de WinterWelVaart Kunstroute.

Openingstijden:

vrijdag 19 dec: 17.00-20.00 uur

zaterdag 20 en zondag 21 dec: 12.00-18.00 uur

Voor meer info klik op de link van de kop.

Zweedse Kerst in Groningen

Verlang je naar warme kersttradities, heb je een passie voor Scandinavische cultuur, of heb je gewoon zin in een leuke dag uit? In het weekend van **13 en 14 december** vormt de Oude Suikerfabriek in Groningen het winterse decor voor de Zweedse Kerstmarkt.

Voor meer info klik op de link van de kop.

Kunst in de stad

Deze keer richten we ons kunst-oog op;

Galgal Hamazalot

Letterlijk 'in' de Folkingestraat zit een 11-delig kunstwerk verstopt.

In het plaveisel van de drukke winkelstraat is een maancyclus te zien, afgebeeld in elf bronzen manen: van volle maan tot nieuwe maan.

Vroeger was de Folkingestraat het centrum van de Joodse buurt. De manen hebben meerdere betekenissen en staan onder andere voor de Joodse jaartelling.

Overigens zijn er nog vier andere kunstwerken, gemaakt ter nagedachtenis van de oorlogsjaren, te vinden in deze karakteristieke straat.

Dus nu allemaal opzoek naar de 3 andere bijzondere



kunstuitingen en even melden (bij de redactie) voor plaatsing in de volgende krant!

___/___

Recepten

Tonijn salade

Makkelijk recept voor heerlijke, gezonde, zelfgemaakte tonijnsalade

Ingrediënten

- 1 blik tonijn op (olijf)olie (120 gram)
 - 1 hard gekookt ei
 - 1 rode ui
 - 1 bosui (lenteuitje)
 - 1 eetl. augurkjes (cornichons)
 - 1 eetl. Griekse yoghurt
- en Chiliflakes, olijfolie, citroensap, peper, zout.

Bereidingswijze

1. Snipper het uitje, snij de augurkjes in kleine blokjes en de bosui in dunne ringen,
2. Het ei pel je en snij je ook in kleine blokjes,

3. Giet het teveel aan olie van de tonijn eventueel af,
4. Meng alle ingrediënten door elkaar en breng op smaak met chiliflakes, peper, zout en een kneepje citroensap,
5. Naar smaak kun je (indien nodig) nog de afgegoten olie toevoegen of wat extra olijfolie toevoegen voor een smeuijge salade,
6. Serveer op brood met sla, plakjes komkommer en tomaat.



Met dit recept maak je een ruime kom tonijnsalade wat ongeveer voldoende is voor 4 broodjes/bordjes tonijnsalade.

Eet smakelijk!

Naderende Kerst

Nu Sinterklaas de achterdeur uit is en de Kerstman bij de voordeur aanklopt, wordt het tijd om de Kerstversiering aan te brengen. In de Oosterhaven komt er dagelijks weer een bootje bij die de lichtjes heeft opgehangen. Zodra het donker is, is dat een pracht gezicht in de haven.



Zie de mooie foto's op de diverse pagina's. Mocht iemand de originele foto's op ware grootte willen hebben horen we dat graag.



Zomerverhalen

De Zomer perikelen van de Zeezwaluw

Na 18 jaar en 39000 mijl komt de Zeezwaluw in november 2020 aan in Groningen. Schip en bemanning hebben het nog steeds naar hun zin, maar zijn even "zeil moe".

En dan afgelopen zomer, begint het toch weer onbedaarlijk te kriebelen. Het stof moet uit de zeilen geklopt worden en we zijn klaar om weer eens lekker uit te



waaien. Maar waar ga je dan heen? Het zuiden en het Kieler kanaal hebben hun aantrekkingskracht wel verloren, maar het noorden geeft ons weer een fijn gevoel.

De scheepsraad laat de bestemming vallen op Noorwegen. Hoe ver noord laten we afhangen van hoe we ons onderweg voelen en het weer. Onze kaarten zijn inmiddels 25 jaar oud en Noorwegen is weliswaar niet echt verplaatst maar het is toch tijd om ze te verversen. Overzeilers tot 67° N en detail kaarten van het zuiden worden nu aangevuld met Navionics voor de tablet.

En half juli is het dan zover, voorraden aan boord, een paar maaltijden voorgekookt en de wind staat



oversteken.

een paar dagen even niet pal tegen.

Vanaf het eerste moment is het weer genieten van het onderweg zijn.

Moeiteloos vallen we weer in het oude systeem van wachtjes lopen en gezamenlijk shipping lanes

Even waren we nog nieuwsgierig of de routine weggezakt zou zijn, maar net als fietsen verloor je het niet.

Hoewel de meeste windparken op de kaarten aangegeven staan, zijn we toch verrast door de hoeveelheid en het volume van de windparken. (zie kaartje aan het eind van het verslag) Ruim boven de noordelijke shipping lanes laten we het gedoe achter ons en hebben we weer open zee voor ons.

Gelijk zien we een verandering in de soorten vogels om ons heen, een Jan van Gent gevolgd door haar grijze jong, speuren de zee af naar een hapje en wij genieten van de wijde cirkels die ze beschrijven. Het dierenleven om ons heen wordt al snel aangevuld met een klein groepje dolfijnen dat even komt kijken, maar met 4Kn gaan we te langzaam voor ze en verdwijnen snel.

De tweede dag neemt de wind toe en schieten we lekker op. Nu krijgen we bezoek van een grote groep dolfijnen en omdat we aandacht aan ze besteden gaan er een paar kunstjes uithalen. 7 keer achter elkaar springt hij (of zij) helemaal uit het water en vlak voor de plons terug, slaat hij nog een keer met zijn staart op het water. Entertainment van hoog niveau.

De derde dag begint zonnig en de wind trekt behoorlijk aan, overal om ons heen pikken de schuimkoppen op. Inmiddels laat de Navtex ons weten dat de wind gaat draaien naar het noordwesten wat voor ons inhoudt, dat we 5 tot 6 Bft op de neus gaan krijgen. We kijken elkaar aan, daar hebben we lang geleden al van gezegd dat we dat niet meer doen als er een alternatief voor handen is. We verleggen de koers naar Egersund (aan de zuidkust van Noorwegen) waar we in een grijs verleden een keer beschutting gevonden hebben.

Vlak onder de kust komen we al in de luwte en worden de zeilen geborgen.



Omgeven door groene heuvels en lokale watersporters vinden we onze weg naar Egersund met een echt vakantiegevoel als je ergens aankomt. Eénmaal binnen kunnen de zeilpakken uit, het is hier 29° C! We worden bij het afmeren geholpen door luchtig geklede mede zeilers. Zo daar zijn we dan, in Noorwegen!

In 2001 zijn we hier ook geweest maar we herkennen niets meer. Morgen eerst maar eens naar de toerist information.

Geholpen door de info van de toerist information en de wind die uit de verkeerde hoek blijft komen, absorberen we Egersund en omgeving. Als eerste gaan we onderweg naar een steencirkel uit de oudheid in de grazige heuvels. Heuvel op en heuvel af valt in het begin niet mee, voor ons als Nederlanders....., maar de bepakking van koffie, koeken en broodjes wordt al snel lichter.

De beloning is een schitterend zonnige wei met een steencirkel waar we moederziel alleen van kunnen genieten.



De weg terug is weliswaar heuvel afwaarts maar een ongewone belasting voor ons toch wel wat vermoeide onderstel.

Voor de eerste 50-uren beurt van onze nieuwe motor hebben we voldoende olie aan boord maar we hebben ook graag extra voorraad. Reden voor een mooie fietstocht langs een meer landinwaarts gelegen fjord, uiteraard onder een heerlijk zonnetje en de altijd aanwezige koffie en broodjes. Blij verrast door de klantvriendelijke benadering in de winkel komen we ook weer aan boord met extra oliefilters.



Gelukkig blijft de wind uit de verkeerde hoek waaien en is er gelegenheid voor wandelingen naar het hoogste punt, de Varberg in de omgeving, een merengebied op een "hoogvlakte" en een WWII museum dat alleen nog op Google bestond.

Uitzicht vanaf de Varberg



Koffiestop in merengebied VannBassengene

Als de wind eindelijk naar het zuiden draait is het te laat om verder noordwaarts te gaan en zoeken we eigenlijk een weergaatje om terug te gaan. We delen de terugtocht op in haalbare stappen en de eerste aanloop wordt Thyboron.



Het ligt in de monding naar de Limfjord in Noord Jutland, Denemarken. De kust is daar erg vlak maar volgens de kaart staan er overal geleiden sectorlichten.

Zoekend naar geleidelichten zien we al op afstand 2 hoge palen, 1 laag en 1 hoog. Nou dat is boffen met zulke duidelijke bakens. Alleen klopt het niet helemaal met wat we op Navionics zien, dus scharrelen we wat langs de kust om de palen in 1 lijn

Lage kust bij Thyboron



te krijgen. Als er dan wat rook uit 1 van de palen komt, herkennen ook wij een fabriekspijp. Langzaam terugvarend herkennen we nu, vanuit een andere hoek, de geleidelichten die, qua formaat uit Legoland afkomstig zouden kunnen zijn.

Eénmaal binnen zit de jachthaven in het 4^{de} bekken vanaf de ingang en heeft daarmee een perfecte beschutting tegen elke windrichting.



Jachthaven van Thyboron

Het is hier nog volop zomer met hoopjes toeristen, mooie duinen, strand en een themapark over een zeeslag die in WWI werd uitgevochten.



Herdenkingsmonument van de Zeeslag uit WWI

De jachthaven beschikt over alle faciliteiten die toegankelijk worden met een "card" die je éénmalig uit een automaat haalt. We doen daarmee de was, duiken onder de 2 persoons douche en benutten toiletten. Hoewel het altijd leuk is een havenmeester te ontmoeten, zijn we ook wel weer verrast dat alles gewoon werkt via die card. Ook in Thyboron wordt weer veel gewandeld, cultuur opgedaan en met argusogen naar de weerberichten gekeken.

Begin september vertrekken we, nagestaard door de lokale havenzeehond, in een klein weergaatje richting Delfzijl.

Tot aan de shipping lanes lijkt het redelijk zeilweer maar het laatste stukje naar de Eems verwachten we een Oostenwind rond 6Bft.

Omdat de weergaatjes dun gezaaid zijn nemen we dat maar voor lief. Uiteraard is het donker als we de laatste shipping lane zijn overgestoken en volgens de kaart zouden de tonnen in de geplande afsteek door het Rifgat niet verlicht zijn.

Met het oog op de opstekende tegenwind kiezen we voor een omweg via de normale aanloop naar de Eems. Het is koud, koud, koud dus in volle bepakking (thermo ondergoed daarover een fleecbroek en -trui dan pas het 2-delig zeilpak) en zitten we om beurten in de luwte van de buiskap of staan we de stuurautomaat in de gaten te houden.



Selfie vlak voor aankomst Delfzijl

Uiteraard hebben we het eerste uur op de Eems stroom tegen maar daarna spurten we naar Delfzijl. Eénmaal binnen de havenhoofden valt de toch wel pittige wind weg en warmen we de laatste 3 mijl weer een beetje op in een vroeg zonnetje. Geholpen door mede-zeilers en Samantha meren we af in onze eigen box en ploffen na 1 wijntje eerst maar een paar uur te kooi. De vakantie zit er weer op!

Groet Riens en Ineke



Scheepvaartberichten en weersvoorspelling



Deze 2 items laten we even voor wat het is, want we gaan ervanuit dat niemand nog op pad gaat in deze periode tot aan het nieuwe jaar.

—/—

Nog meer mooie Kerstverlichting foto's



—/—

Kustvaart in- en rondom Noord Nederland

Een mooi artikel over de scheepvaart van vroeger en de overstap van hout naar staal en zeilen naar stoom. Dit artikel is gevonden op de internet site "[Verhalen van Groningen](#)". De link met de namen van de auteurs zijn vermeld aan het einde van het artikel.

Kustvaart, rederijen en sleepboten

Aan het einde van de 19^e eeuw kwam er een eind aan de veenkoloniale zeevaart. De overgang van zeil naar stoom en van houten naar grotere, ijzeren schepen speelde hierbij een belangrijke rol. Veel kapiteins en eigenaren durfden niet op ijzeren schepen over te stappen. Toch was dit nodig om de concurrentie het hoofd te kunnen bieden. Kapiteins die hierin niet meegingen, werden gedwongen als stuurman of kapitein in dienst te treden bij rederijen met grote zeeschepen. Het aantal rederijen in Noord-Nederland liep hierdoor sterk terug.



© Delfzijl: sleepboot trekt stoomschip voort op zee, 1923. www.beeldbankgroningen.nl (818-20104)

Eind 19^e eeuw kwam het stoomschip op. Dit waren grotere schepen die niet afhankelijk waren van de wind. De stoommachine garandeerde bovendien een kortere en regelmatiger reisduur.

Toch is in de Groninger kustvaart de stoomperiode als het ware overgeslagen; er zijn slechts enkele stoom kustvaarders gebouwd. Kleine stoomschepen waren niet economisch, omdat stoommachine, stoomketel en kolenbunkers bijna de helft van de scheepsruimte in beslag namen. Grote stoomschepen waren vanwege hun diepgang niet geschikt voor de kustvaart.

Daarom bleven de Groninger reders gebruik maken van zeilschepen. Het verdwijnen van de zeilschepen was echter onvermijdelijk. Desondanks zijn er tijdens en na de Eerste Wereldoorlog in Groningen nog diverse schoeners gebouwd, vooral omdat er gebrek aan brandstof en machines was.

Motorschip

Na een inzinking kwam de kustvaart rond 1920 weer op gang, toen het motorschip zijn intrede deed. Deze ontwikkeling was mogelijk dankzij de uitvinding van de dieselmotor. Hieraan is in belangrijke mate bijgedragen door de Brons Motorenfabriek in Appingedam. Na de zeilschepen met hulpmotor en daarna de motorschepen met hulpzeilen, kwamen tenslotte de motorschepen steeds meer in gebruik.



De haven van Delfzijl in 1937
© www.beeldbankgroningen.nl (818-2223)

Internationale faam

Het bekendste type van de eerste generatie Groninger motorschepen was de Wad- en Sontvaarder. Het laadvermogen van deze schepen was 125 à 150 ton. Tussen 1924 en 1932 zijn ze in grote aantallen gebouwd. E.J. Smit & Zonen, J. Koster Hzn en Gebroeders van Diepen bouwden dit schip zelfs in serie. In 1930 kwam het kostertype van ongeveer 240 ton in de vaart. Tot 1940 liep het laadvermogen van de nieuwe schepen op tot circa 450 ton. Deze schepen bezorgden de Groninger scheepsbouwers en reders internationale faam.

Omstreeks 1940 waren er 506 motorkustvaarders in Nederland. Daarvan hadden 357vaarders de Provincie Groningen als thuishaven. Deze schepen, gebouwd op Groninger werven, werden bekend als de typisch Groninger kustvaarders. Door hun grijze kleur en hun concurrentiekracht in de handelsvaart, werden ze "grey devils" genoemd.

Groei van de vloot

Tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn er vele kustvaarders vergaan of zwaar beschadigd. Daarna ontstond er een zeer snelle groei van de vloot. Zo telde de Delfzijlster vloot op 1 januari 1951 in totaal 70 schepen, 7 jaar later waren er 165 schepen. Na 1962 daalde de vloot sterk in omvang door de jarenlange slechte vrachtenmarkt en achterblijvende wetgeving. Vele reders stopten, al dan niet gedwongen.

Steeds groter

Rond 1980 kwamen er nieuwe kapitein- eigenaren uit de binnenvaart naar voren met een nieuw type schip, de "Hamburg- Denemarkenvaarder". Dit zijn lage kruiplijnkustvaarders van ongeveer 1.000 ton die ver het binnenland in kunnen.

In het begin van de negentiger jaren kwam de zeevrachten markt weer uit de malaise. Onder andere door de veranderde wetgeving kwam er een ontwikkeling op gang naar grotere schepen tot circa 6.000 ton. Door hun grootte en wereldwijde vaargebied kunnen deze schepen geen kustvaarders meer genoemd worden.

Na 1995 zet de schaalvergroting in het noorden en zeker in Delfzijl echt door. Er worden nu binnendijks in Groningen en Friesland schepen van ongeveer 10.000 ton gebouwd. Buitendijks en elders worden nog grotere schepen gebouwd voor Delfzijlster reders.

Werven

Sinds ongeveer 1800 en misschien zelfs eerder, zijn er werven in Delfzijl. De eerste lagen aan het Damsterdiep, toen het belangrijkste kanaal van Delfzijl. Sinds circa 1900 kwamen de eerste werven voor ijzeren scheepsbouw aan het Afwateringskanaal. Er kwam ook een locatie voor ijzeren scheepsbouw aan de gracht. Later kwamen er werven aan het Eemskanaal. Hoewel dit kanaal al in 1876 gereed kwam, is de eerste werf er pas in 1911 begonnen. De oorzaak hiervan is een verbod van hogerhand om daar werven te vestigen, dat pas in 1911 werd opgeheven.



Scheepswerf N.V. Sander, ±c 1957
© www.beeldbankgroningen.nl (1986-22148)

In de loop der tijd schoven de werven vaak door naar steeds betere locaties, waar ze grotere schepen konden bouwen. Bijvoorbeeld de scheepswerven Niestern en Sander deden dit. Tegenwoordig is Niestern Sander de enige grote nieuwbouw-en reparatiewerf in Delfzijl. Daarnaast bestaat nog de reparatiewerf van Hunfeld.

Naast de werven waren er ook met de scheepvaart verbonden bedrijven als; zeilmakerijen, tuigerijen, blokkenmakerijen, smederijen en touwslagerijen in

Delfzijl gevestigd. Later kwamen er machinefabrieken naar Delfzijl, zoals de fabriek van T.J. Brons in 1893.

Rederijen

Een reder is een ondernemer die schepen laat varen om er lading mee te vervoeren. Ook zijn er reders die slaapboten, passagiersschepen of heel speciale schepen - zoals kabelleggers en offshore schepen - in dienst hebben. Globaal gezien zijn er in de kustvaart vier typen rederijen die vaak voorkomen (bulk, vracht, gespecialiseerd en niet-vracht).

De kapitein- eigenaar vaart op zijn eigen schip, gekocht van het in zijn zeemansloopbaan verdiende geld, meestal aangevuld met financiële steun van anderen. Daarmee biedt hij zijn diensten aan op de vervoersmarkt. De oud kapitein-eigenaar is een kapitein die zelf gestopt is en een ander op zijn schip laat varen. Als de zaken goed gaan, koopt hij er soms een tweede of een derde schip bij.

De structuur van de meeste rederijen is die van de (oud) kapitein-eigenaar. In de afgelopen twee eeuwen zijn er vele honderden van dit soort reders geweest met schepen die Delfzijl als thuishaven hadden. Ze kwamen ook van bij Delfzijl gelegen plaatsen als Farmsum, Heveskes of Steendam. Door sterfte, stoppen met werken en "slechte tijden" zijn weinig van oudsher bekende namen zoals Van der Heij, Davids of Coen Bos bij nu bestaande reders terug te vinden. Uitzondering zijn namen als Damhof, Pot en Waker.

Het scheepvaart- of bevrachtingskantoor

De investeerder belegt geld in een schip, maar laat de zaken over aan een scheepvaartkantoor. Het scheepvaart- of bevrachtingskantoor is een bedrijf met eigen schepen en schepen van de hiervoor genoemde reders 'aan het kantoor'. Het verzorgt de bevrachting en vaak ook zaken als de administratie, de bemanning en de verzekering. Bevrachting betekent het zorgen voor op elkaar aansluitende reizen met lading die zoveel mogelijk opbrengt. Wat de kantoren betreft zijn A. van Dijk, Carebeka, Kampman, Maritiema en andere verdwenen. Nieuw zijn Poseidon (sinds 1954) en Amasis (sinds 1980). Deze en de van ouds bekende kantoren Wagenborg (meer dan 100 jaar) en Wijne en Barends (meer dan 130 jaar) zijn de huidige bevrachtingskantoren van Delfzijl.

Sleepbootreders

In deze regio ontstond een grote behoefte aan sleepboten door de opening van het Eemskanaal in 1876 en het Dortmund-Eemskanaal in 1899. De grote windjammers, de kistvaarders als tjalken, koffen en schoeners en de binnenschepen waren zeilschepen en dus geheel afhankelijk van de wind. Daarom hadden ze vaak hulp nodig van de sleepboten op de Eems, voor het binnenkomen van de haven en op de kanalen.

Omstreeks 1910, op het hoogtepunt van het stoomtijdperk, hadden circa 20 stoomsleepboten hun domicilie in Delfzijl. Zij waren eigendom van plaatselijke kapitein-eigenaren, zoals bijvoorbeeld Toxopeus, van Zuijlen en van der Luit.

In 1902 vestigde Everhardus Frater Smid zich in Delfzijl. Hij was in de eerste plaats handelaar in schepen. Van de 36 stoomsleepboten die hij in de jaren 1902-1920 liet bouwen of kocht, verkocht hij er 31 binnen de kortste keren. In 1910 stationeerde hij 5 schepen in Delfzijl en onderbood de sleepbarterijen met ongeveer 50 procent. Hierdoor zakte de 'sleepmarkt' in. In 1920 verliet de firma Frater Smid dan ook Delfzijl.

Vanaf ongeveer 1920 begon de compacte dieselmotor de zeilen langzaam te verdringen. Dit had twee belangrijke gevolgen. Ten eerste waren er veel minder sleepboten nodig. Ten tweede werd de stoomsleepboot vervangen door de efficiëntere motorsleepboot.

Vanaf 1904 is ook Wagenborg actief als sleepbootreder in en om Delfzijl en is dat tot op heden als enige gebleven.

Dit artikel is gevonden op de internetsite van "[Verhalen van Groningen](#)".

De Auteurs zijn; Marieke Feller & Muzeeaquarium

—/—

Hier zijn de laatste mooie foto's van de Versierde
Oosterhaven 2025



—/—

Als aller, allerlaatste item willen we als redactie jullie het beste wensen met Kerst en in het Nieuwe Jaar via deze kaart.



Colofon

Gedurende de wintermaanden verschijnt Het Nieuwsblad van de Oosterhaven elke 3 weken op maandag. Christa verstuurt namens de redactie de krant per e-mail maar is niet verantwoordelijk voor de inhoud.

De **volgende editie** deze winterperiode verschijnt op: **29 december 2025**

Aanleveren van copy voor de laatste editie graag voor: **27 december 2025**

Inzendingen van copy worden hooglijk gewaardeerd en kunnen aangeleverd worden via syzeezwaluw@gmail.com of via de OosterhavenApp; "Zeezwaluw Ineke" of wandel even langs op steiger A.