



De Janny (1928, 75 ton) van de familie Ten Haaf geladen met vlas. Op het stuurhutdak een stuurwiel met comfortabele stuurstoel om over de deklast heen te kunnen kijken.



Riet groeide in het getijdengebied wel vijf meter hoog en werd in de winter gesneden. Het was zwaar en armoedig werk. Hier lossen Willem ten Haaf en zijn zoon Maarten een lading in Waasmunster in België.



Het gezin en een oomzegtje van Willem Ten Haaf op het stuurhutdak van de Janny tijdens een mooie zomers reisje in de vakantietijd. (Foto's collectie Leen te Haaf)

Vlas, riet en bieten uit gebied waar onbekenden liever wegbleven

De laatste Biesboschvaarders

Door Corine Nijenhuis

Het schippersgeslacht Ten Haaf is al generaties lang verbonden met de Biesbosch. Leen ten Haaf is er trots op: 'Wij hadden daar ons bestaan aan, wij waren vervoerder.' Zijn voorvaderen deden uitsluitend Biesboschwerk. Leens overgrootvader voer tot 1896 met een houten zeilscheepje van 18 ton, zijn grootvader liet een ijzeren zeilaakje van 26 ton bouwen, waarmee hij doorvoer tot 1940. 'Toen ging de tijd nog niet zo hard.'

Lading bestond hoofdzakelijk uit Biesboschproducten: riet, hout, griendproducten. Het werd voornamelijk lokaal getransporteerd, van de rietgorzen naar de vaste wal. Leens vader begon op een scheepje van 46 ton, vervuilde het voor een 75-tonner die hij spoedig verlengde naar 100 ton. Met het oog op de toekomst, die steeds meer buiten de Biesbosch kwam te liggen. Want het bestaan van het geslacht Ten Haaf mag dan eeuwenlang in het getijdengebied hebben gelegen, alles veranderde met de uitvoering van het Deltaplan.

De vloed

De geschiedenis van de Biesbosch begint met een heilige: Sint Elisabeth. Naar haar werd de vloedgolf genoemd die in november 1421 een groot deel van polder de Grootte Waard verzwoeg. Het gebied omvatte 64 dorpen, enkele kloosters en een handvol kastelen. Er stroomden rivieren, waaronder Oude Maas, Alm en Donge. Door inpolderingen kon het water slecht weg. En met dijkonderhoud namen de bestuurders het niet zo nauw; liever besteden ze hun tijd aan onenigheid over wie daar verantwoordelijk voor was. Toen de Hoekse en Kabeljauwse twisten losbarstten, was het helemaal gedaan met onderhoud en werden turfgraten achter de dijken niet meer gedicht. Ook de 'moeren', het gevolg van zoutwinning, verzwakten de dijken, waardoor de Sint Elisabethsvloed weinig weerstand vond. Binnen enkele uren verdwenen 17 dorpen, verdronken 4000 mensen en werd de Grootte Waard opnieuw een binnensee. Maar aan de mentaliteit was niets veranderd: niemand wilde betalen voor het dijkherstel. Zo kreeg de natuur vrij spel in het getijdengebied en werd de Biesbosch geboren.

Slib en slikken

De binnensee werd langzaam ondieper. Noordzee, Maas en Waal voerden slib aan, slikken vielen op den duur droog bij eb. Daarop groeiden biezen die de stroomsnelheid verder afremden. Het land verhoogde, de biezen werden verdronken door riet dat wel vijf meter de lucht instak. Het aans-

libbingsproces ging door, wilgen begroeiden de gorzen. Die hielden niet van natte voeten; men legde dijken aan om de boel ook bij vloed droog te houden, zo ontstonden grienden. Als de wilgen te oud werden, verhoogde men de dijken en werd de griend gebruikt voor akkerbouw. Rond 1630 was twee derde van de binnensee weer ingepolderd.

Tussen de grienden bevond zich een doolhof van water. De Biesbosch doorkruisen kon enkel per boot. Het verschil tussen eb en vloed bedroeg twee meter, er waren verraderlijke getijdstromen en platen die onverwacht droogvielen. Het zoetwatergetijdengebied was lastig te betreden, wie het niet kende, waagde zich er niet. En wie er wel kwam, werkte er. Als griendwerker bijvoorbeeld. Arbeiders uit de dorpen, griendui- genoemd. Tot 1900, toen de Biesbosch hoger kwam te liggen, werden er volop biezen gesneden. De griendwerkers kwamen per roeiaak naar de gorzen, ze konden alleen bij laagwater werken. De muggen hadden er een goede prooi aan.

Alles per schip

Het riet werd gesneden als het blad was uitgebloeid, in de wintermaanden. Dan begonnen de griendwerkers in het donker, om door te werken tot de duisternis weer inviel. Ze werden betaald per bos. Lange dagen maakten het werk lonend, naar huis varen betekende tijdverlies. Ze sliepen in keten van riet, waar het stierf van de ratten. Bij hoog water liepen de keten onder, dan vluchtten de griendwerkers de nok in. De misère duurde tot 1924. Toen werd de Ketenwet van kracht en moesten onderkomens van hout of steen zijn.

De arbeiders bewaarden hun eten in 'kooikissies': een homp kaas, wat makkelijk te stampen groente, spek en stroop. Hun brood was bij vertrek nog vers. De bakkers in de Biesboschdorpen bakten vanaf zondagavond om aan de vraag te kunnen voldoen.

Alle vervoer ging per schip. Het vee, de post, de mens. In Drimmenen lag een veerboot. Passagiers die de Biesbosch uit wilden, moes-

ten een bal aan een mast omhoogtrekken om de aandacht van de veerman aan overzijde te trekken.

Ook de oogst van de ingepolderde akkers vertrok per schip. Er waren geen havens, bij het laden vielen de schepen droog. Het vergde ervaring om scheefvallen te voorkomen. Of om vlot te raken wanneer harde wind het water wegblies.

Voorrang bij fabriek

Grootvader Ten Haaf voer tot 1930 onder zeil over de kreken. Onbevreesd, hij kende het gebied als zijn broekzak. Zoals alle Biesboschschippers oriënteerde hij zich op herkenningspunten in het landschap. Hij voer vlas en riet, net als alle generaties Ten Haaf deden. Laden was riskant, de vrachtlag op grote hopen naast kreken waarvan de ondergrond ongelijk was. Het werk duurde een dag, schipper en hulpjes droegen de bossen riet op de schouder het

schip op. De deklast was zo groot dat er een los stuurhuis bovenop de originele geplaatst werd. Zo niet, dan stond de schipper de hele reis in de buitenlucht.

Wildernis

Varen met een deklast vlas of riet mocht dan lastig zijn, een lading bieten was gevaarlijker. Generaties schippers Ten Haaf vervoerden ze vanuit de Biesbosch, naar Zevenbergen, Puttershoek en Breda. Ze laadden bij de boeren, meestal aan eigen kade. Met de riek werden de peen uit de boerenkar in het ruim geschept, in latere jaren met transportband en vorkheftruck. De deklast bieten maakte de kleine, open schepen kwetsbaar voor golfslag wanneer ze in slecht weer vanuit de Biesbosch het Hollands Diep op voeren. Een gezonken schip was geen uitzondering. Bij de suikerfabriek kregen schippers uit de Biesbosch voorrang bij het lossen, zij waren

afhankelijk van het tij.

Maar alles veranderde na de watersnoodramp in 1953. Leen ten Haaf is er duidelijk over: 'Toen tot het Deltaplan besloten werd, wist iedereen die het wilde zien, dat het hier afgelopen was.'

In 1970 sloten de sluisen in de Haringvlietdam. Langzaam veranderde de cultuur van de Biesbosch. Het tijverschil werd zo klein dat het riet nog maar twee meter hoog groeide, nutteloos voor de oogst. De Biesbosch werd tot natuurgebied verklaard. De grienden werden verwaarloosd, het wilgenbos vervulde. Leens vader verlegde zijn vaargebied. Al deed het zeer: 'Het wordt hier een grote wildernis', zei hij. Leen geeft hem gelijk: 'Het stikt van onkruid en brandnetels. Maar ja: het is natuur, dus is het mooi verklaard.' Wat Leen betreft bestaat de Biesbosch niet meer. En daarmee is aan een oud geslacht Biesboschvaarders een einde gekomen.

Die goede oude tijd



Groningen rond 1960. De brandweer is uitgezakt op een brandmelding van het beurtschip Antje Tomina van K. Boersma, van de dienst op Schiermonnikoog. Het lijkt mee te vallen. Enkele meters verderop zien we de kop van de Koopmanswelaar van Horjus uit Bolsward. De houten mijnenveger HMS Rozenburg is in gebruik bij de zeeverkeners. 'Wij zagen hoe zij leerden wrikken in de sloep die u ziet liggen', vermeldt Frans, de zoon van fotograaf S.J.J. Gort.