



DE LANGEDIJKER KOF TJALK

Bijna vijfendertig jaar geleden zag Cor van Schoorl in Zwartsluis een oud scheepje liggen dat hij meteen herkende als een Langedijker kof en het ijknummer bevestigde zijn vermoeden. De kof bleek te zijn gebouwd in opdracht van Tinus Bruin uit Waarland. Inmiddels is het schip in oude luister hersteld. Het ligt bij de museale schuitenhelling van Nico Vader te Broek op Langedijk. (afb. 1)

De oud-Langedijker schipper Cor van Schoorl heeft zijn hele leven al belangstelling voor historische schepen en hij schrijft een boek over de nautische geschiedenis van Langedijk. In 1980 voer hij door Zwartsluis. Zijn aandacht werd getrokken door een oude tjalk die naast een woonboot lag. Daar wilde hij meer van weten. Hij vroeg de eigenaar van de woonboot of hij het schip mocht bekijken. Er volgde een geanimeerd gesprek tussen de twee schippers. Het nummer AR 577 N gaf aan dat de tjalk uit Noord-Holland kwam. Met dit gegeven ging Van Schoorl samen met de eigenaar op zoek naar de geschiedenis van dit bijzondere schip. Hij had al de nodige ervaring bij het zoeken in scheepvaartarchieven en al vrij snel werd een belangrijk document gevonden. Het contract van *'eenen nieuwe ijzeren Langedijker'* uit 1893. Deze overeenkomst betrof de bouw van het schip en was mede ondertekend door Martinus Bruin. Met dit contract als uitgangspunt zocht hij verder naar de eigenaren van het schip en waarvoor het was gebruikt.

In 2000 stond in het Noord-Hollands dagblad een artikel over deze teruggevonden tjalk. Het ging niet alleen over de geschiedenis, maar ook over de restauratie van dit schip. Jan Jaspers uit Tuitjenhorn las het verhaal en was bijzonder verrast over de omzwervingen van deze Langedijker kof. Begin jaren tachtig had hij een boekje over zijn familie geschreven. Zijn grootvader, Tinus (Martinus) Bruin, voer rond 1900 met een ijzeren tjalk naar Rotterdam om daar groenten te verkopen. En inderdaad, de tjalk die in 1980 in Zwartsluis was gezien, bleek gebouwd te zijn in opdracht van zijn grootvader.

Tinus Bruin is op 4 september 1861 in Waarland geboren. Zijn ouders waren Jan Bruin en Aaltje Kant. Toen zijn moeder op 36-jarige leeftijd overleed, bleef zijn vader achter met zes jonge kinderen. Drie meisjes Antje, Geert en Neeltje en drie jongens Jan, Tinus en Piet. Vader Jan Bruin was tuinder en hij wist het gezin bijeen te houden. Bijzonder, want vaak viel bij overlijden van één of beide ouders

het gezin uiteen. Tinus was van de drie jongens het meest ondernemend. Op jonge leeftijd werd hij schippersknecht bij Dirk Arends in Zuid-Scharwoude. Arends had een houten damschuit en wekelijks brachten hij en zijn jonge knecht de groenten die waren verhandeld op de veiling te Broek op Langedijk naar Amsterdam en Rotterdam.

Een eigen bedrijf

Maartje Arends, dochter van de schipper, werd verliefd op de knecht. Hoewel ze bijna acht jaar jonger was dan Tinus was dit leeftijdsverschil geen bezwaar. Veel zwaarder woog het feit, dat Maartje protestant was en Tinus katholiek. Twee geloven op één kussen, daar slaapt de duivel tussen, was in die jaren een veel gebruikte uitdrukking. Maar in dit geval overwon de liefde en Maartje besloot katholiek te worden. Tinus wilde niet afhankelijk blijven van zijn schoonfamilie. Hij werd tuinder én handelaar in groenten. Hiervoor had hij een eigen schip nodig. En zo

LEVENSLLOOP VAN EEN LANGEDIJKER SCHEEPJE BIJ ONTWIKKELINGEN IN NOORD-HOLLAND EN ROND DE ZUIDERZEE

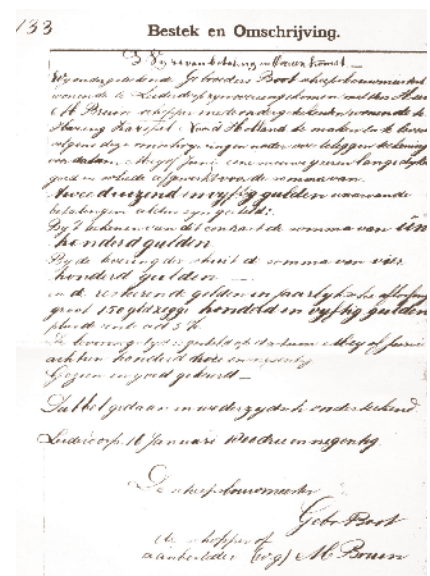
Nico Vader

liet hij in januari 1893 voor 2.050 gulden een ijzeren tjalk bouwen bij de gebroeders Boot in Leiderdorp. De betaling was in het koopcontract nauwkeurig gespecificeerd. *"Bij het teekenen van het contract de somma van één honderd gulden, bij de levering van den schuit de somma van vierhonderd gulden, en de resteerden gelden in jaarlijksche aflossing groot honderdvijftig gulden plus de rente ad 5%".* Opmerkelijk is dat in het contract niet stond wat de consequenties waren als één van de partijen de afspraken niet nakwam. Waarom Tinus Bruin zijn schuit in Leiderdorp en niet dicht bij huis heeft laten bouwen is te verklaren. Ongetwijfeld zal zijn schoonvader hem hebben verteld dat de gebroeders Boot te Leiderdorp zeer vakbekwaam waren en prachtige schepen bouwden. Bovendien had men in de kop van Noord-Holland minder ervaring met het bouwen van ijzeren schepen. De nieuwe Langedijker kof werd in de zomer van 1893 afgeleverd en kreeg de naam *"Niets zonder Gods zegen"*. (afb. 2)

LANGEDIJKER als aanduiding bij het scheepstype

De tjalk was een binnenvaartschip met een ronde boeg en hek, dat in de zeventiende eeuw al bekend was. Het heeft meestal een gaffeltuig en zijzwaarden. Er zijn meerdere types, waaronder de Friese tjalk of het skûtsje. Een skûtsje is voor het Friese water gebouwd: langer en lager dan een Langedijker kof. Langedijkers zijn zogenaamde maatschepen. Gebouwd om sluizen en bruggen die ze op weg naar Langedijk tegenkwamen ongehinderd te passeren. Het vaarwater in Noord-Holland boven Alkmaar bestond hoofdzakelijk uit ringvaarten en kanalen met veel bruggen. Het belangrijkste knelpunt in de vaarroute was de sluis in de Hoornsevaart bij Alkmaar. Deze was 3,15 m. breed. De afmetingen van Langedijkers werden dan ook afgestemd op de maten van deze sluis, en die van Broek op Langedijk. De tjalk werd 13,00 meter lang, 3,12 meter breed (inclusief zwaarden) en had een laadvermogen van 22 ton. De buitenkant werd in de koolteer

gezet. Verder stond in het bestek: *'De betimmering van de roef en het vooronder geschiedt naar genoegen der schipper van 1e soort vuren-hout en geveerd in de kleur naar verkiezing des schippers.'* (afb. 3)



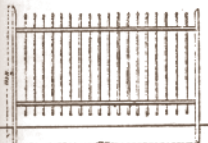
afb. 2

Overeenkomst met omschrijving, bouwcontract tussen de werf en Tinus Bruin in 1893

No. 7.



No. 1.



No. 6.



Tjalkje (Langedijker kof).



No. 5.



Box 42, 196

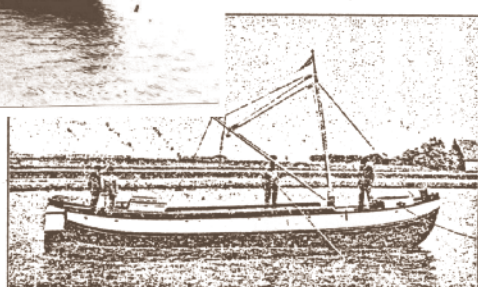
[illegible]

AATS VAN STOOM.
E WERKTUIGEN.

**FABRIEK VAN
Hekken, Kalkmolens enz.**



Stoom-Pakschuit.



Motor-Aak.

Scheepswerf en Constructiewerkplaats
"Nicolaas Wijsen"
W. F. STOEIJ & ZON, Alkmaar.
 R- en Zeil-Vaartuigen.

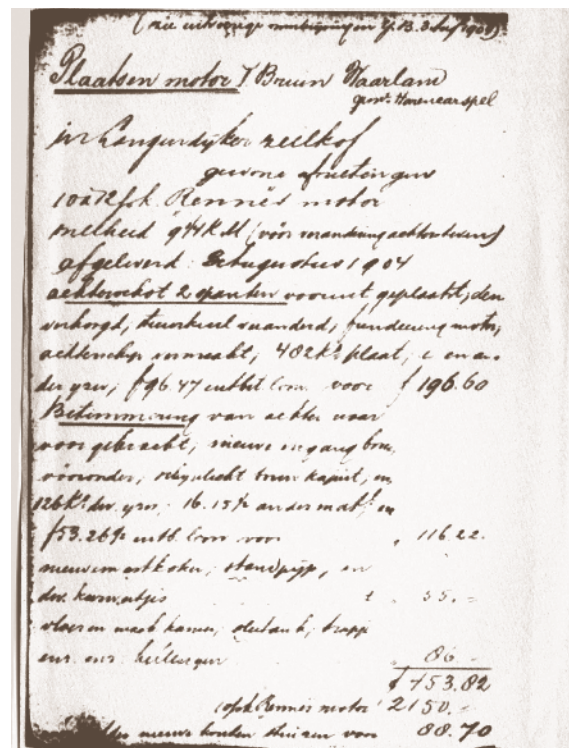
Reilen en zeilen

Het ging schipper Tinus - zoals hij in de streek werd genoemd - voor de wind. Het geldt dat hij het eerste halfjaar verdiende bood voldoende zekerheid om een gezin te stichten. Het huwelijk tussen Tinus Bruin en Maartje Arends vond plaats op 4 mei 1894 te Zuid-Scharwoude. Door de week nam schipper Tinus nam niet alleen zijn eigen aardappelen en groenten mee, maar ook die van andere tuinders. Die brachten hun producten met paard-en-wagen naar de loswal in het kanaal Alkmaar-Kolhorn. De aardappelen gingen voor en de kool achterin het ruim, van elkaar gescheiden door rietmatten. Onderweg had Tinus nog meer klanten en door de lading handig te verdelen, kon hij de vracht gemakkelijk in delen lossen. Op de kool lagen matten met daarop uien. De bewaaruien waren erg gevoelig voor vocht en over de luiken kwam een extra kleed om te zorgen voor een droge overtocht. Vanuit Langedijk werd er ook deklust meegenomen zoals vaatjes met zuurkool. Door de toename van de tuinbouw kreeg schipper Tinus steeds meer werk en de tuinders kregen goede prijzen voor hun producten. Ze bleven hun aardappelen en groenten aan hem leveren en brachten ze niet naar de veiling te Broek op Langedijk. De afstand naar deze veiling was voor de Waarlanders te groot. Heen en terug

varen nam teveel tijd in beslag. Als er geen groentetransport was omdat de groenten nog op het land stonden, werd er gevist op het Wieringermeer. Ansjovisvangst was zeer lucratief. In 1898 kwam er een nieuwe groenteveiling bij het station Noord-Scharwoude. Vanaf 5 juni van dat jaar werd iedere dinsdag, donderdag en vrijdag een aardappel- en groente-markt gehouden. Bij dit systeem wisten de tuinders direct wat hun producten opbrachten. Door de komst van deze veiling breidde de klantenkring van Schipper Tinus zich nogmaals uit. Vanaf die tijd vervoerde hij ook de producten van de veilinghandelaars.

Van zeil naar motor

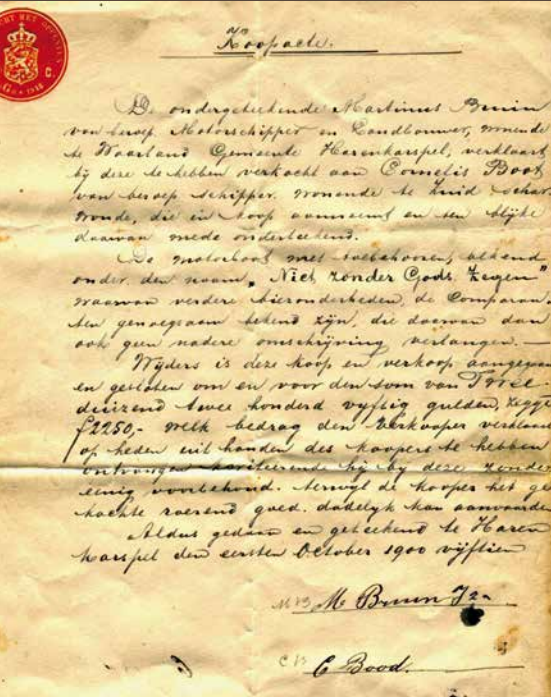
Met de komst van betrouwbare motoren was men niet meer afhankelijk van de wind. In 1904 besloot Tinus om in zijn kof een motor te plaatsen. Zeilen op de smalle kanalen in Noord-Holland was erg lastig. Opkruisen was niet mogelijk en als men al kon zeilen, moest er op de terugweg vaak gejaagd of geboomd worden. De gloeikop dieselmotor van slechts 10 pk - een liggende Rennes - woog ruim 1500 kilo. Het schip kreeg daardoor minder laadvermogen en kwam zelfs achterover te liggen. Ter compensatie van het verlies aan laadruimte, verhoogde de firma Stoel uit Alkmaar de den. Het achterschot werd naar voren gebracht en het



afb. 4

Omschrijving van ombouw tot motor-koftjalk in 1904

houtwerk van de vroegere roef werd ook naar voren verplaatst. Verder werd een laadtuig aangebracht, waarin een hulpzeiltje kon worden gehangen. Bij gunstige wind kon de motor stationair draaien en kwam dit zeil goed van pas. Ook toen was de brandstof al duur. De totale kosten van de verbouwing bedroegen 2600 gulden. Het was voor schipper Tinus een hele investering, maar gelukkig bleef



afb. 5

Contract omtrent de verkoop aan schipper Bood in 1915



afb. 6

De Langedijker kool ging per spoor naar Enkhuizen en werd in Friesland op markten verkocht

het hem voor de wind gaan. In 1905 koopt hij voor 25.800 gulden ruim 12 hectare land en een stolp. Vrij snel na de aankoop verhuisden Tinus en Maartje met hun zes kinderen naar deze in 1850 gebouwde boerderij. Hier werden nog zes kinderen geboren, waarvan er twee op jonge leeftijd overleden.

Een bewaarde brief

Het was een druk bestaan: tuinder, schipper, visser, handelaar én vader. Naast de tjalk had Tinus Bruin ook een 11-tons open motorvlet aangeschaft. Er is een brief bewaard waarin hij aan zijn vrouw schrijft over de gele kool, die niet hij, maar Tienes wél aan een handelaar kon verkopen. Helaas ontbreekt op deze brief de datering. De schrijver deelt mee dat Tienes' lading is gelost. Dit duidt erop dat de schipper met twee schepen naar de Maasstad was afgevaren. Op de ene schuit voer hijzelf en op de andere dus ene Tienus. Verder valt uit de brief op te maken dat ze in Delft hebben overnacht en dat de schepen op donderdag 18 maart, in Rotterdam waren aangekomen. De 'groete van ons uw liefhebbende man en zoon' wil zeggen dat er een zoon mee was naar Rotterdam. Het jaartal zou kunnen zijn 1915 of 1920, want in die twee jaren viel 18 maart op een donderdag. Als de genoemde zoon Tienes heette én ook de schipper van die andere boot was, dan zou het

niet in 1915 kunnen zijn, want zoon Tienes was toen nog geen twaalf jaar oud. Als het wel in 1915 was, voer er hoogstwaarschijnlijk een knecht mee, die ook Tienes heette.

Op 6 september 1915 overleed Maartje Arends plotseling aan een hartaanval. Ze was slechts 42 jaar oud. De oudste dochter Neeltje was 15 jaar en nog te jong om alleen voor het gezin te zorgen. Tinus wilde die verantwoording niet op de schouders van Neeltje laten rusten en besloot Elisabeth Blank als huishoudster aan te nemen. Kort daarna trouwde hij met haar. Ook verkocht hij de 'Niets zonder Gods zegen'. Op 1 oktober 1915 kocht Cornelis Bood uit Zuid-Scharwoude de kof voor f 2.250.-.

(afb. 5)

De nieuwe eigenaar

Cornelis was de zoon van schipper Jan Bood uit Zuid-Scharwoude en de zoon wilde net als zijn vader een eigen schip. Jan Bood voer met een in 1865 gebouwde, houten tjalk. In 1915 werd met de aankoop van de 'Niets zonder Gods zegen', Cornelis's droom werkelijkheid. Hij bedacht een nieuwe naam: 'Drie Gezusters.' Hij had namelijk drie dochters. Net als zijn voorganger en zijn vader vervoerde Cornelis aardappelen en groenten naar de steden en in het voorjaar viste hij. In 1922 werd het schip vijf meter verlengd en kwam

afb. 7

Tijdens de ansjovisvangst, woonde het gezin aan boord



het laadvermogen op 33 ton. Dat kon omdat de sluis in Alkmaar was verlengd. Cornelis verlengde het schip niet voor hemzelf, maar voor zijn zoon Klaas, die in 1925 met zijn vrouw op het schip ging wonen. Er was zelfs een roefje op het voordek gebouwd. De naam veranderde Klaas in 'Cornelis', naar zijn vader. Weer een jaar later verhuisde Klaas met schip en gezin naar Friesland. Klaas verhandelde daar groenten. De groenten en piepers werden met het spoor en via de veerdienst Enkhuizen-Stavoren aangevoerd. Daar in de tjalk geladen en op markten in Friesland verhandeld. (afb. 6)

De Ansjovisperiode

In de stille tijd, mei, juni en juli, als de handel in bewaargroenten was afgelopen en de nieuwe oogst nog op het land stond, werd de tjalk gebruikt voor de visvangst vanuit Kolhorn. Tijdens de vangstperiode werd het ruim van de tjalk omgebouwd tot woonruimte voor het gezin van de schipper. Visvangst was een zeer welkome aanvulling op het inkomen. (afb. 7)

Dat er met Langedijker schepen gevestigd werd, was niet nieuw. Ooit lag Langedijk aan de oever van de 'Waerdt' nu polder Heerhugowaard en had Broek op Langedijk zijn eigen vissershaventje. De Sluiskade aan de haven van Broek op Langedijk wordt

nog steeds Spieringbuurt genoemd. Rond 1900 hadden de schepen lettertekens en visserijnummers als BOL 1. In 1911 werd voor de visserij op de Zuiderzee een nieuwe nummering doorgevoerd waarna ook Langedijkers de letters KH voerden. Eigenlijk vanzelfsprekend omdat de Langedijkers al jaren vanuit Kolhorn visten. Met de komst van de Afsluitdijk in 1932 kwam er een einde aan de visserij op ansjovis.

Zuiderzeewerken

Door het wegvallen van de lucratieve ansjovisvangst verviel een belangrijke inkomstenbron. Tegelijkertijd nam het vervoer over de weg en per spoor toe en terwijl de gevolgen van de economische crisis (1929) voelbaar werden voor iedereen. Klaas solliciteerde in 1930 bij de Zuiderzeewerken en hij had geluk. Zowel hij en het schip werden aangenomen. Klaas ging aan de slag bij de drooglegging van de Wieringermeer. In het ruim van de tjalk kwamen voor en achter waterdichte schotten en het ruim werd gecementeerd (met een laag cement ingesmeerd) waarna het geschikt was als waterbunkerschip. Het drinkwater was bestemd voor de arbeiders die werkten aan de cultivering van het nieuwe land.

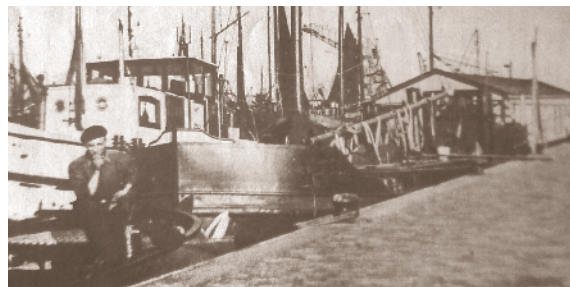
In de Tweede Wereldoorlog kregen de polderwerkers van de Duitsers eerst vrijstelling om in Duitsland te

werken, maar toen ze daar steeds meer arbeiders nodig hadden, was het afgelopen met de vrijstellingen. Zoon Cees ging onderduiken maar werd in 1944 tijdens een razzia opgepakt en alsnog tewerk gesteld. Gelukkig kwam hij ongeschonden weer thuis. Onder de luis, dat wel.

Na de oorlog bleef de tjalk dienst doen als waterschip. Cees kon met het werk meeverhuizen om de Noordoostpolder aan te leggen. Hij verhuisde met het schip naar Zwartsluis en kocht daar een woonboot.

Water voor Urk

Door de komst van de Afsluitdijk en de inpoldering raakte de waterhuishouding op Urk compleet van slag. Het eiland Urk had vroeger zijn eigen zoetwatervoorziening. Alle goten waren aangesloten op waterputten.



afb. 8

De waterboot in de haven van Urk, links op de voorgrond de kuip van de Langedijker kof



afb. 9

Als werkschip op de randmeren

Zo had de kerk een flinke waterput. Mede door verandering in de grondwaterstand, als gevolg van de naastgelegen inpoldering werkte dat systeem niet meer. Om aan zoetwater te komen, werden 'waterboten' ingezet. (afb. 8) Die voeren de IJssel op, tot Kampen. Vervolgens lieten ze het schip vollopen door een klep in de bodem van het schip open te draaien. Als het ruim vol was, brachten ze het zoete water op Urk aan wal waarna de huisvrouwen het per emmer en tegen inlevering van bonnen op mochten ophalen. (afb. 10) De tjalk werd hiervoor in 1946 en 1947 gebruikt. Tot op Urk de waterleiding kwam.



afb. 10

Urkse vrouwen haalden drinkwater op de bon

Techniek

Door het werken bij de inpoldering werd het technisch talent van Cees ontdekt. Cees had feeling voor motoren en kon vrijwel alles maken. Lassen en improviseren op en rond het water was hem op het lijf geschreven. De tjalk werd nu steeds meer een werkschip. Bij het inmiddels in Elburg gestarte bedrijfje met zandzuigers deed de tjalk alle voorkomende werkzaamheden. Met een lasdiesel aan boord en zelfs een hijsbok op de boeg werd het een multifunctioneel vaartuig dat bij talrijke klussen kon worden ingezet. (afb. 9)

Met pensioen

In 1952 ging het vermoeide tjalkje met pensioen. De motor werd verwijderd en het schip kwam te liggen naast de woonark van Cees Bood. Soms werd er nog een klusje gedaan, maar het diende vooral als schuur naast de woonboot. (afb. 11)

De restauratie

Bijna dertig jaar later, in 1980, zag Cor van Schoorl de Langedijkse tjalk daar liggen. Zo begon de zoektocht naar de herkomst en de verschillende eigenaren van de tjalk. Cor van Schoorl had na enig onderzoek een goed beeld van het schip en de geschiedenis. Samen met Cees Bood en later zijn zoon Evert maakten

ze een restauratieplan. Het bestek, de rekening van de eerste grote verbouwing in 1904 en de meetbrieven dienden als leidraad. Het eerste werk was het verwijderen van het ingelaste deel uit 1922. Evert Bood, korte het schip vrijwel onzichtbaar in. Maar toen Cees Bood in 1995 overleed, stakte de restauratie. In 1999 belde Evert Bood met van Schoorl, hoe nu verder? Scheepbouwer Nico Vader werd op de hoogte gesteld van de ontwikkeling en hij constateerde dat het schip niet verloren mocht gaan, vanwege de mooie vorm en de boven water gehaalde geschiedenis. Hij reisde af naar Zwartsluis, maar kwam daar wel tot de conclusie dat er nog heel veel moest gebeuren aan de enige, nog bestaande Langedijkse kof. Het schip werd voor een schappelijk bedrag overgenomen en in het najaar van 1999 via de randmeren en de Zaan naar Langedijk gebracht. Eenmaal in Langedijk bleven enthousiaste reacties niet uit en de verdere restauratie werd snel ter hand genomen. Allerlei aanpassingen die ooit waren aangebracht, maar allang geen dienst meer deden, werden gesloopt. Het werk verliep voorspoedig en de romp met motor waren begin 2000 zover dat het schip herdoopt kon worden, vlak voor het nautisch evenement Koolsail dat om de vijf jaar in Langedijk wordt gehouden. De nieuwe naam werd 't Kofschip. Tijdens de doop kreeg het schip van de Federatie

Oude Nederlandse Vaartuigen de status van Varend Monument®. Een certificaat met wimpel werd overhandigd. Die aandacht en stukjes in de krant zorgde ervoor dat nazaten van de eerste eigenaar, Tinus Bruin, naar het schip kwamen kijken en nieuwe informatie uit die eerste periode meebrachten. Vandaag de dag wordt het schip veelvuldig gebruikt voor promotie van de Langedijker cultuurhistorie. Het ruim is opnieuw ingericht maar nu voor vakanties. Het scheepsbeeld is gerestaureerd naar de situatie zoals het in 1910 was. Als gemotoriseerde Langedijker kof met laad-tuig en steunzeil. (afb. 12)

Het schip is op afspraak te bezichtigen aan de Sluiskade 16, Broek op Langedijk, op de museale schuitenhelling van Nico Vader. Naast het sluisje grenzend aan het Rijk der Duizend eilanden.

Geraadpleegde bronnen

- Regionaal Archief te Alkmaar.
- Archief Nicolaas Witsen
- C. van Schoorl
- Familieboek Bruin door Jan Jaspers 1982.
- Familieboek Bood door Thea Bood 2013.
- Adieu Schipper
- Spiegel der zeilvaart.
- Bram en Willem Leegwater
- Plukken en Zouten
- Het Urker volksleven



afb. 11

In ruste, jarenlang als schuur langsij de woonboot van de familie Bood



afb. 12

Na de restauratie opnieuw in haar element. Op het wat nu heet 'Ijsselmeer'