

SCHEEPSTYPOLOGIËN

DEEL 4

Na in de Spiegel der Zeilvaart nr. 1 – februari 1986 blz. 9 t/m 15 geschreven te hebben over „De Klipper”, in S.d.Z. nr. 2 – maart 1986 blz. 10 t/m 17 over „Aken” en in Spiegel der Zeilvaart nr. 3 – april 1986 blz. 14 over „De Westlander” gaat de Werkgroep Tuigerij & Documentatie van de Landelijke vereniging tot Behoud van het Zeilend Bedrijfsvaartuig verder met de grote familie tjalken. Eerst neemt Henk Bos u mee naar de Groninger en Noord-Drentse Veenkoloniën om de daar aanwezige schepen te bekijken en te beschrijven. In de volgende nummers zal hij een impressie geven over Groninger zeeschepen en bolschepen.

Voor op- en aanmerkingen en aanvullingen kunt u zich in verbinding stellen met: Floris Hin, Kerkstraat 382, 1017 JB Amsterdam, tel.: 020-220412.

Tjalken

Algemeen

Tjalken zijn het produkt van een eeuwenlange evolutie in de scheepsbouw. Reeds in de zeventiende eeuw voeren er schepen waarin trekken van de huidige tjalken te herkennen zijn. Tot in de vorige eeuw werden de schepen in hout gebouwd; omstreeks 1880 kwam de ijzerbouw in gebruik, die begin deze eeuw geheel door staalbouw werd verdrongen.

Deze tjalkachtige schepen waren aan het eind van de vorige en het begin van deze eeuw de meest voorkomende zeilende vrachtschepen op de Nederlandse binnenwateren. Ze zijn herkenbaar aan de rechthoekige vorm, de gekromde voorsteven, de invallende boeïssels bij voor- en achterschip en het aangehangen roer. De bodem is vlak, zoals bij de meeste grotere binnenvaartschepen. De lengte varieerde meestal tussen de 15 en 25 m; het ton-

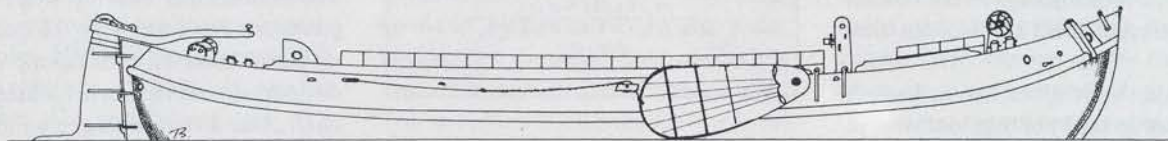
nage tussen de 20 en 150 ton. De breedte was 1/4 tot 1/5 van de lengte.

Zoals reeds gezegd waren tjalken vrachtaarders die alle soorten lading vervoerden. In enkele gevallen werden de schepen ook als winkelschepen gebruikt (bijv. potscheepjes) of voor vervoer van kermisattracties. De meeste tjalken werden door het schippersgezin bewoond.

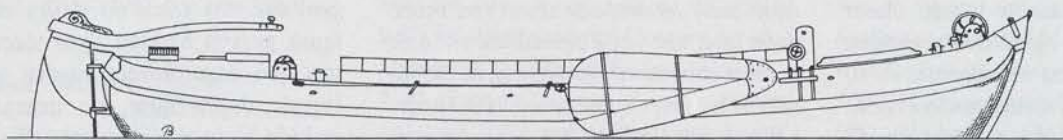
Tekst: Floris Hin

De grotere tjalken van de landelijke vaart hadden naar toenmalige begrippen een betrekkelijk grote roef. De kleinere tjalken hadden een lage roef (vaak vrijwel even hoog als de luikenkap) in verband met de kruiphoogte om onder bruggen door te varen. Bij sommige tjalken was de woning onder het achterdek.

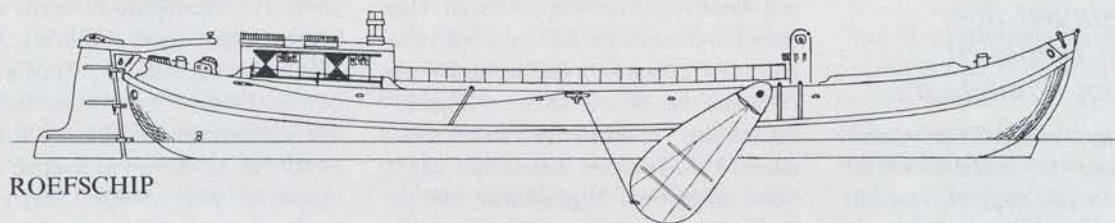
Afb. 1. Enkele tjalktypen



DEKSCHIP



PAVILJOENSCHIP



ROEFSCHIP

Wanneer dit verhoogd was spreken we van „paviljoentjalken”, anders van „dekschepen” (afb. 1).

Hoewel de vorm van het schip per werverschildte is het toch mogelijk de tjalken uit verschillende streken te herkennen. Hierop zal in het volgende hoofdstuk nader worden ingegaan.

Tjalkachtige schepen uit Groningen

Bolschepen

Bolschepen waren in Groningen de meest voorkomende kanaalschepen. Ze vertonen uiterlijk veel overeenkomsten met tjalken en zijn daarom in dit hoofdstuk opgenomen. De bolschepen vormen een familie, waarvan het eenvoudigste type een open praam is. Aan de andere kant vinden we de boltjalk, die al een echte „tjalk” is en het qua zeileigenschappen vaak tegen het Friese „skûtsje” kan opnemen.

Wijken & Bollen

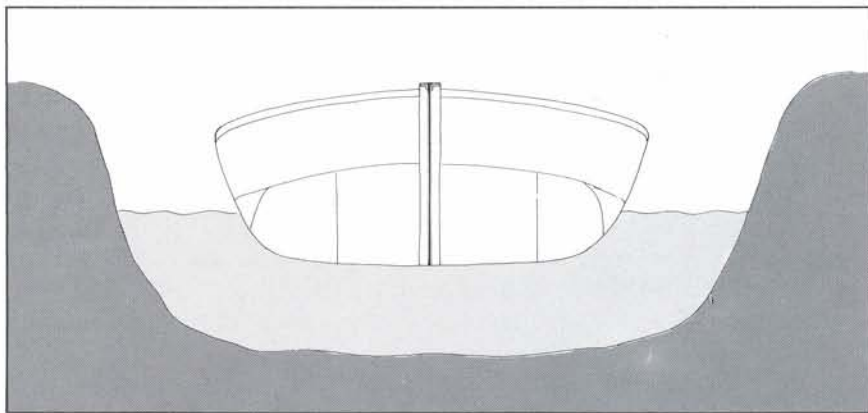
Om veengebieden te kunnen ontginnen moet het gebied ontwaterd worden. De aanwezige riviertjes voerden weinig méér water af dan het bovenwater uit de buurt van het beekje of dit riviertje. Ontwateren van het veen is mensenwerk geweest en heeft geleid tot een groot aantal kanalen en wijken. Vroeger werden deze kanalen met ploegen van zo'n 100 à 200 man gegraven. Later werd hun werk overgenomen door baggermachines. Draglines en andere graafmachines kunnen dit werk tegenwoordig nog sneller en beter doen.

Het zand onderin zo'n wijk kon zeer verschillend zijn. Op bepaalde plaatsen had men met loopzand te maken. Door een in de buurt liggende bron had het een hoog watergehalte, waardoor het zeer moeilijk was om de wal heel te houden. Om nu deze wal overeind te houden werd er een beschoeiing van palen, takken en planken aangebracht. Soms trof men ook oerzand en dan moest er een houweel aan te pas komen. Het meest voorkomend en ook het best te vergra-

ven zand was echter een iets donker gekleurde soort, smeer genoemd.

Het water en het zand in een wijk of kanaal zorgden zelf voor het profiel dat over bleef. Het is te begrijpen dat zand zich niet leent voor een haaks profiel (afb. 2).

Diepe hoekige schepen konden er dan ook niet komen. Voor dit soort water zijn de bolschepen geschapen. Door de zeer ronde kimmen zijn ze uitstekend geschikt om de kanalen en de wijken in het veengebied te bevaren.



Afb. 2. Doorsnede wijk of kanaal

Vlotpraam en grote of Groninger Praam

(Voor de karakteristieken zie het overzicht)

De veenstreken in Oost-Groningen zijn doorsneden met doorgaande kanalen en dwarskanalen (wijken). Wijken eindigen in het veen, en zijn juist breed genoeg om de turf te halen als er nog veen „aan snee” is. Later werd via deze wijken de mest naar het gecultiveerde land, de dalgrond, gebracht en werden de aardappelen opgehaald.

Voor dit werk gebruikte men de vlotpraam, het kleinste lid van de bollenfamilie. De turven of aardappelen werden gevlot naar de grotere schepen welke niet in het smalle en ondiepe water van de wijken konden komen.

Zeilen was in deze smalle kanaaltjes niet mogelijk. De vlotpraam werd getrokken met een lijn en ook wel geduwd. Hiertoe werd een haakstok aan de kikker (krab) bij het voorschot bevestigd en liep er een lijn naar de kikker bij het achterschot.

Met de haakstok hield je het vaartuig in het midden van het water en met de lijn trok je het schip dan voort. Het roer had je dan met een lijntje vastgezet.

Op deze manier was het mogelijk het schip alleen te verplaatsen, daar voor bomen de afstanden meestal te groot waren.

Opmerkelijk is dat de schepen zelden werden gejaagd met het paard van de boer. De reden hiervan was dat boerenpaarden wel geschikt zijn om te trekken,

maar niet om een schip in beweging te krijgen. Bij het trekken van een wagen of een ploeg komt de last vrij direct achter het paard aan. Een schip komt een heel eind schuin achter-opzij van het paard en het op gang brengen gaat een stuk langzamer; het paard trekt zich dan „de borst dicht”.

Een scheepsjagerspaard was meestal een „lui” paard dat in het boerenbedrijf niet goed mee kon en in de praktijk van het trekken er tegen aan ging hangen. Dit type was wel geschikt te maken om een schip te jagen. (Zie ook het verhaal „Trekken en jagen” van Henk Bos in S.d.Z. nr. 6 – augustus en nr. 7 september 1983).

Bolpraam

(Voor de karakteristieke kenmerken zie het overzicht.)

De bolpraam werd hoofdzakelijk gebruikt voor het vervoer van aardappelen naar de fabriek.

Veel werven en ook partikulieren had-

Specifieke kenmerken

Praam (vlotpraam en grote of Groninger praam)

- * open vaartuig met ronde voor- en achtersteven
- * géén dekken
- * géén luiken
- * laadruimte begrensd door voor- en achterschot
- * voorsteven uit twee hoekijzers tegen elkaar
- * achtersteven van plaat
- * plaatroer verstevigd met plat-half rond
- * ronde klimmen (straal = holte) (afb. 3a en 2)
- * potdeksel 50 tot 130 mm breed

Bolpraam

- * vaartuig gelijkend op de praam maar forser

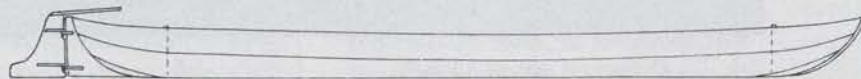
- * plaatsteven met loefbijter
- * smal gangboord van 10 à 15 cm en voorzien van rijswaring
- * heel laag roefje (vrijwel even hoog als de luikenkap)
- * geen berghout of boeisel
- * soms voorzien van voor- of achterdek

Platte bol

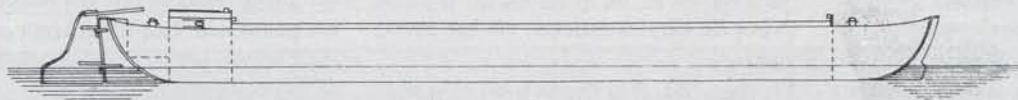
- * doossteven
- * echt gangboord van ca. 25 cm
- * voorzien van houten roer en stalen zwaarden
- * mast met uitwip (wegerij)



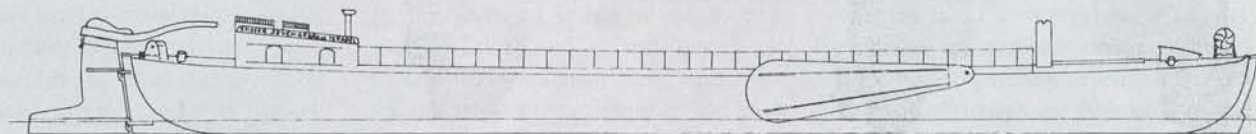
VLOTPRAAM



GR. PRAAM



BOLPRAAM



PLATTE BOL

Afb. 3 Bolschepen

den hiervoor één of meer pramen – tot een vloot van wel zo'n 50 à 60 stuks toe – welke tijdens de Campagne werden verhuurd aan de liefhebbers. De bolpraam heeft geen gangboord zodat er, in geladen toestand, moeilijk geboemd kon worden. Om dit toch te kunnen werden de „posten” (planken waar de kruiwagens over heen reden tijdens het laden) in de lengterichting over de lading ge-

legd waar men dan tijdens het bomen overheen liep.

Ook werd er veel getrokken. De bolpraam was niet uitgevoerd met een mast waaraan de treklijn kon worden vastgemaakt. Het voorschot was daarom voorzien van twee beugels waartussen een richelpaal gezet werd. Een „richelpaal” werd gebruikt voor het omheinen van weilanden. Was er bij deze omheining

een sloot of een wijk, dan kon de boer volstaan met vrij korte „richel”-palen; was er geen water dan moesten de palen langer zijn, anders kwam het vee er overheen.

Je kon aan de omheining van de weilanden zien bij welke boer je een richelpaal moest „lenen”. Sommige boeren namen het niet zo nauw, andere daarentegen moesten alles piekfijn voor elkaar heb-

eden der Bollenfamilie

- * uitgevoerd met voor- en achterdek
- * berghout van half rond op dekhoogte
- * strijklier tussen klapluik en voorsteven

Bolschip

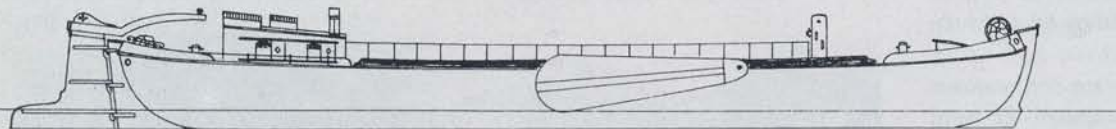
- * hogere voor- en achtersteven dan de platte bol
- * voor- en achtersteven voorzien van een laag boeisel tot aan de holders
- * in de zij voorzien van een houten zetboord
- * voor de roef een hekje in verband met licht in de roef via de raampjes
- * op het boeisel bij de achtersteven een stalen sierhekje

Opgeboeide bol of bolle met boord

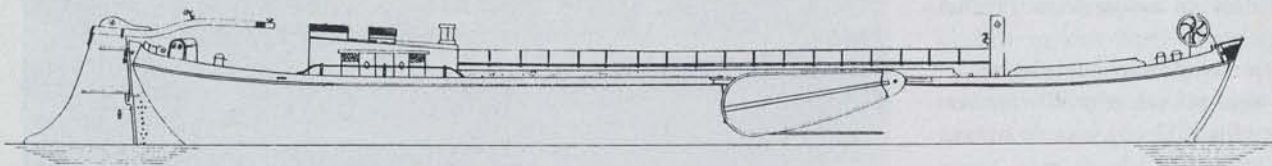
- * voorzien van een zeer laag boeisel over de hele lengte van het schip
- * boeisels verbreden zich bij kop en kont
- * op het boeisel veelal een houten zetboord (settelbord)
- * ter hoogte van de roef een hekje op het boeisel
- * berghout van plat-half rond profiel op dekhoogte

Boltjalk

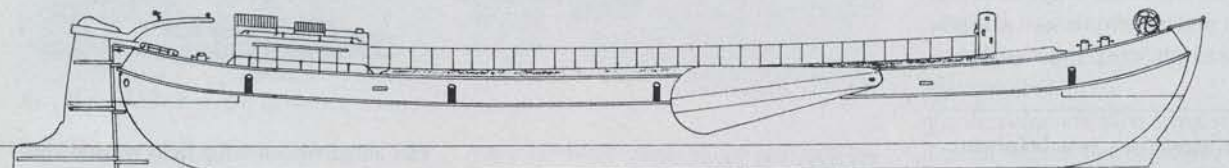
- * boeisel overal bijna even breed
- * berghout niet meer op dekhoogte
- * smal berghout
- * smalle stuiten (niet meer dan 5 cm)



BOLSCHIP



OPGEBOEIDE BOL - BOLLE MET BOORD



BOLTJALK

ben. De palen keurig op een rijtje en geen kromme er tussen; nee, maar allemaal keurig rechte palen. Deze mooie rechte palen waren dus uitstekend geschikt om de treklijn aan te bevestigen.

Had de bolpraam géén voordek, dan zaten, zowel aan stuur- als aan bakboord, de beugels aan de voorkant tegen het voorschot op ongeveer 50 à 100 cm

vanaf het boord. Was de bolpraam wel voorzien van een voordek dat zaten ze aan de ruimkant van het voorschot.

De bolpraam is een open vaartuig, zodat ze gemakkelijk volregenen. Ze moeten dan ook regelmatig worden leeggeschept. Hiervoor werd een „schemer” gebruikt, die gemaakt was door een emmer aan een lange stok te bevestigen. Natuurlijk werd dit tijdig leegha-

len vaak vergeten met als gevolg dat de buikdenning snel wegrotte en een kort leven was beschoren. Veel boeren losten dit op door in de schepen beton te storten. Dit was niet erg bevorderlijk voor de levensduur van de praam. Beton en ijzer hebben een verschillende uitzettingscoëfficiënt, zodat op den duur het beton los in het casco kwam te liggen. Water had zodoende nog steeds vrij spel

tussen het beton en het staal, en de corrosie nam een aanvang.

Ook was het natuurlijk niet bevorderlijk voor het laadvermogen. Beton is beton niet waar, en waar beton zit kun je géén lading kwijt.

De bolpraam is uitgerust met een klein roefje. Hierin leefde, tijdens de campagne, meestal de huurder. De afmetingen van de roef op de tekening (afb. 3) zijn hoog 1,25 m, breed 3,22 m en lang 1,2 m!!! Binnen stond een kacheltje en lag een met kaf gevulde baalzak als slaappleaats.

Veel comfort gaf het niet, maar tijdens de campagne was er ook geen tijd voor comfort. 's Avonds ging je met lange armen van het aardappelen kruien naar bed en 's morgens stond de boer je alweer voor dag en dauw op te wachten.

Verder was de bolpraam een manasje van alles in de veenkoloniën. Ze werd onder andere gebruikt voor vervoer van:

- turf,
- mest naar en aardappelen van het veld
- of stro naar de kartonfabrieken
- Ook werd ze vaak gebruikt voor verhuizingen (in 1952 nog voor de somma van f 37,50)
- en voor schoolfeesten. Dit was dan een hele gebeurtenis voor de schooljeugd.
- Tegenwoordig is ze nog steeds in gebruik bij reparatiewerk aan sluizen, bruggen en beschoeiing van kanalen.



Afb. 4. Grote of Groninger praam



Afb. 5. Bolpraam

De afmetingen van een bolpraam kunnen zijn:

lengte over de stevens	. 15,10 m
breedte 3,22 m
holte 0,95 m
straal van de kim 0,95 m
voorschot tot voorstevens	. 1,95 m
achterschot tot steven	. 1,10 m
roefhoogte 1,25 m
roeflengte 1,20 m
roefbreedte 3,22 m
roerlengte/roerhoogte	. 1,22 m
hoogte van de stevens	. 1,10 m
spantafstand 0,45 m

Platte Bol

(voor de karakteristieke kenmerken zie het overzicht.)

De platte bol leende zich uitstekend voor de vaart op de kanalen van Groningen en Drente.

De meest voorkomende maat was 50 à 60 ton. Het schip is voorzien van een complete roef. Weliswaar klein, maar toch compleet met ingang, voorzien van een schuifluik met traliehekje, aan sbzijde. Een koekoek zorgt voor licht op tafel en aan elke kant van de roef twee raampjes met meestal een schuif er voor.

Het achteronder krijgt licht via een koekoek op het achterdek en twee poortjes in de kont, één aan elke kant van de achterstevens. Complete families met soms wel negen kinderen leefden hier en werden groot.

Het schip is voorzien van zeilwerk, een korte mast met een z.g. Drents tuig. Een Drents tuig heeft een korte gaffel. Dit is het meest geschikte tuig voor de vaart op de kanalen. Het schip is niet gebouwd voor groter water o.a. door het ontbreken van elke vorm van verschansing. Stalen zwaarden duiden hier ook al op. Werden deze op hol water gebruikt dan



Afb. 6. Platte bol



Afb. 6a Plattebol van achteren

vouwen ze zich onder het schip en dan waren de rapen gaar.

De stalen zwaarden werden veel meer gebruikt als rem en om het schip vast te leggen. Hiertoe werden ze eenvoudigweg in de modder gedrukt.

Gezeild werd er alléén als de wind gunstig was. Was de wind voorlijker dan dwars, dan kwam de schippersvrouw in het zeel. Want een schipperszegede luidt: „Wie de vrouw lieft houdt haar voor d'ogen”.

Soms werd er ook wel gejaagd met een paard, maar meestal ging dit ver uit boven het bereik van de portemonnee.

Meestal bleef men liggen om een geschikte wind af te wachten. Want: „een oud zeil is beter dan een nieuwe lijn”. Was er een harde wind op kop en voer de schipper op tijd, dan moest hij wel jagen.

Platte bollen werden o.a. gebruikt voor vervoer van schuimaarde van de suikerfabrieken naar de landbouwgronden. Schuimaarde is het residu dat, na het onttrekken van de suiker, overblijft van de suikerbiet. Het werd door de kleiboeren gebruikt om de zware kleigrond ruller te maken.

Deze schuimaarde werd ook met

Zeeuwse klippers uit Antwerpen en Lille aangevoerd. Bij Winschoterzijl, De Groeve en de sluisen van Appingedam werd ze met de hand overgeslagen in platte bollen en verder vervoerd naar de kleigronden.

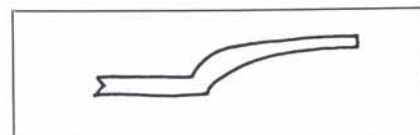
De platte bollen waren uitstekend geschikt voor vervoer van suikerbieten. Dankzij het gangboord hoefde je tijdens het bomen niet over de lading te lopen.

De Fries-Groningse suikerfabriek had platte bollen in eigendom. Schippers moesten dan ook, met hun gezinnen, in de herfst verplicht voor de fabriek varen. 's Zomers mochten ze vaak voor eigen rekening varen.

Evenals de bolpraam werden platte bollen ook wel verhuurd; o.a. door de fa. A. Apol uit Wirdum. Deze Apol-bollen waren vrij lompe en gebouwd op „dragen”. Ze hadden een karakteristiek uiterlijk en de beroepsschippers herkennen ze dan ook van verre. Was er een Apol-bolle in zicht dan werd er alle ruimte gegeven, want de hoekige Apol-bollen konden, bij een aanvaring, lelijke deuken maken. Steilstevens en luxemotorschepen werden door de scherpe hoek van de bol met het dek op hun meest kwetsbare plek geraakt. En dan was Leiden in last. Te halen was er meestal niets bij de huurschippers, dus men koos voor ruimte geven en uitkijken.

Karakteristiek voor de Apolbollen waren o.a. een platte kop, de ovale raampjes in de roef en een oplopend helmhout (afb. 7).

In de volgende aflevering worden achtereenvolgens het bolschip, de boltjalk en de turftjalk behandeld. De laatste aflevering over Groninger tjalken wordt geplaatst in het augustusnummer.



Afb. 7. Oplopend helmhout