

SCHEEPSTYPOLOGIËN DEEL 5

Bolschip

Voor de karakteristieke kenmerken zie het overzicht.

Door het hoger worden van de stevens en verschijnen van boeïselen krijgt het schip voor en achter de bekende kenmerken van een lid van de tjalkenfamilie; waar de bollen dan ook bij horen.

TEKST: Henk Bos
Tekeningen en foto's:
Henk Bos,
gedeeltelijk m.m.v. Floris Hin

Evenals de platte bol heeft het bolschip een mast met wegerij. De mast is met behulp van op de mastvoet gebout ijzer in balans gebracht. Om voldoende hefboom te krijgen gaat de mastvoet door het dek en steunt op het vlak.

Door het holler worden van het bolschip komt er steeds meer ruimte onder het dek. De mastvoet, hierdoor het luik en dus ook het voordek worden langer.

Bij het neerhalen van de mast worden de kokerluiken verwijderd. Hierdoor komt er een uitsparing in het voordek vrij waar doorheen de mastvoet kan draaien. Dit door het dek draaien van de mastvoet is knap gevaarlijk. Door het bewegen van het schip nl. zwaait de mast wat heen en weer. De kans is dan groot dat de mastvoet tegen de rand van het gat stuit. Dan probeert men even de mast-

voet bij te sturen en arm of kan knijp komen tussen luik en mast. Oppassen dus.

Normaal staat de ruimte onder dek in open verbinding met het ruim. Iemand die deze ruimte wel eens gevuld heeft met lading weet dat dit een heidens karwei is. Vaak werd er dan ook een houten schot bij de mastkoker geplaatst.

De ontstane ruimte is nu bereikbaar via het kokerluik. De schippers noemen het: „de kisten”. Hierin werd de wc geplaatst, brandstof (turf) opgeborgen en de fietsen werden er gestald.

Bolschepen en platte bollen waren ideale schepen voor vervoer van o.a. bieten. Omdat er gangboorden zijn hoefde je tijdens het bomen niet over de lading te lopen. Het leeghalen werd bij de fabriek met een grijper gedaan, dus dat was ook geen punt.

Opgeboeide bol of bolle met boord

Voor de karakteristieke kenmerken zie het overzicht.

De opgeboeide bol is een sierlijk schip om te zien. Goed in de verf is het een lust voor het oog.

Het onderwaterschip was zwart geteerd. Het boeïsel, de kop en de kont was meestal havannabruin, terwijl berghout en potdeksel zwart geveerd waren. Op het boeïsel stond een blank gelakt grenzen zetboord met waterschering. (Afb.

10a.) Op het gedeelte van het zetboord vóór de wanten, terzijde van het voordek stond de naam van het schip, plaats van herkomst, naam van de schipper en nummer van de teboekstelling; en dan was er ook nog ruimte voor het bouwjaar en de tonnage. Bijvoorbeeld als op de tekening (Afb. 10b):



waterschering

Afb. 10a.

Op het voordek kreeg de waterton een plaatsje naast de mastkoker.

De wangen van de geklonken mastkoker werden opgevuld met blank gelakt eiken waarop een paar klampen zijn aangebracht.

Voor op het dek staat de lier. Deze was uitgevoerd met een staaldraadtrommel en werd gebruikt om het schip over stroombulten te trekken; een stroombult ontstaat op ongeveer 50 à 100 meter aan de lage zijde van de sluis. Door het spuien wordt er modder los gewoeld dat verderop weer bezinkt en zo de stroombult vormt. Bij de uitrusting van het schip hoorde dan ook een katanker. Dit anker, met daarop de trekdraad, werd in de wal geduwd en door nu de draad in te hieuen trok men het schip vooruit en over de bult.

Deze methode werd ook gebruikt om geladen en te ondiepe wijk uit te komen. Omdat hierdoor de wallekanten kapotgetrokken werden, waren de boeren hiermee echter niet zo gelukkig zodat meestal de truuk met de wipkar toegepast werd. (zie „trekken en jagen” in S.d.Z. nr. 6 aug. 1983 blz. 12, 13, 14, 15 en S.d.Z. nr. 7 sept. 1983 blz. 17, 18, 19, 20). Het schip was ook voorzien van een stokanker. Dit werd met behulp van ankerdavit op dek gelegd.

De mast werd niet met de lier omhoog gehaald, maar met behulp van het contragewicht (de wegerij).

Het voorstag werd met behulp van een dubbeljol doorgezet. Hiertoe was er,

Afb. 8. Bolschip





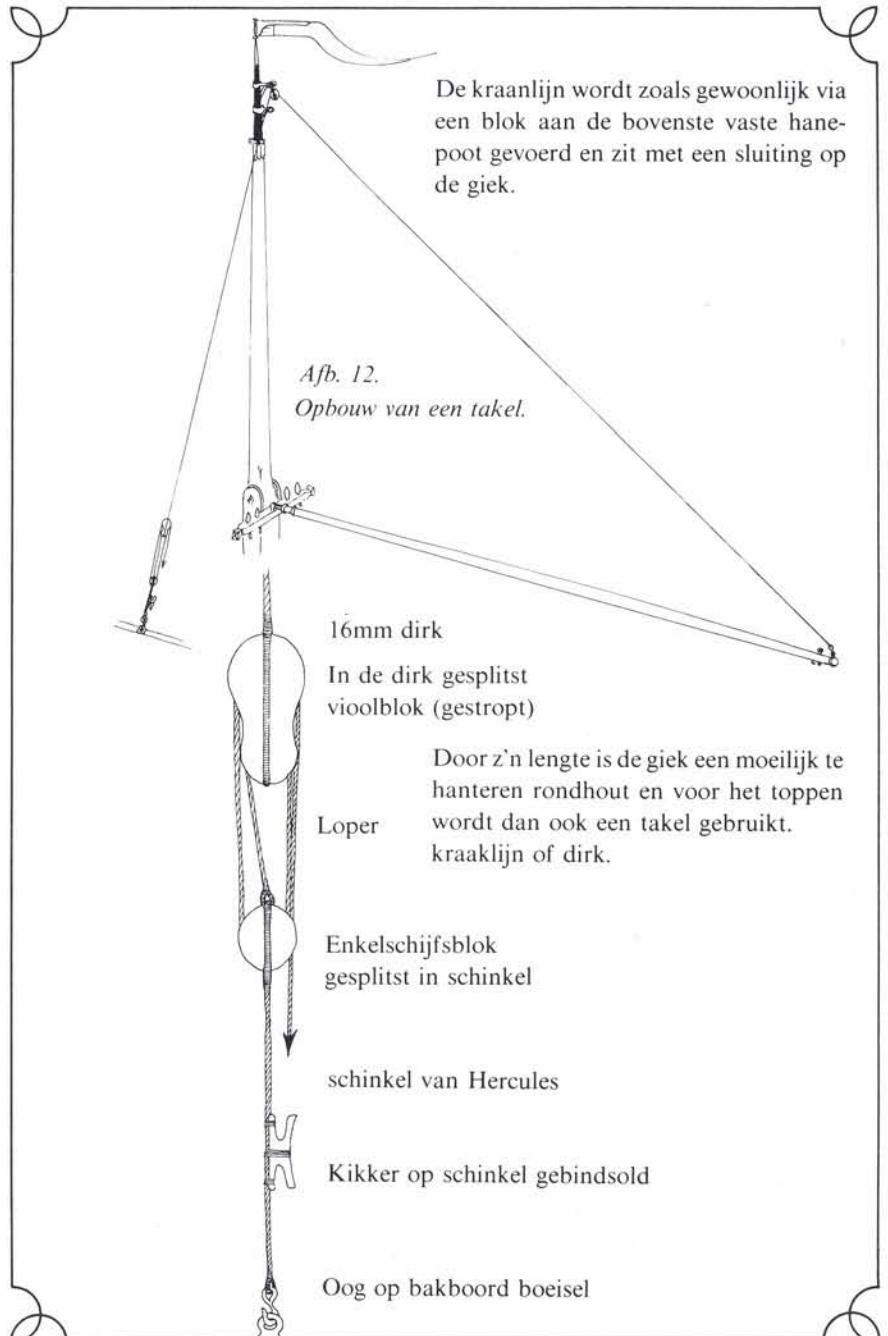
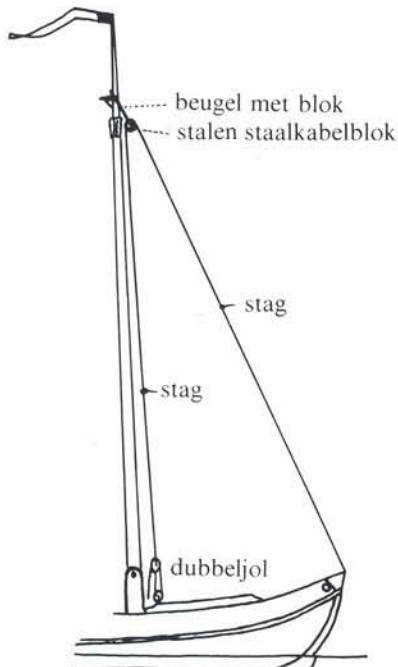
Afb. 9. Opgeboeide bol en het achterschip.



böven de onderste hanepoot, een ijzeren ring om de mast gelegd. Aan deze beugel hing een stalen blok waardoor dan het stag liep. De fok werd via een blok aan de ring op de hommer (achtkantige verdikking onder de masttop) gehesen. (Afb. 11.)

De gaffel van de Avontuur was kort en krom (een Friese gaffel). De nokkeval is, evenals de klauwval, uitgevoerd als dubbeljol. Een opvallend detail is nog te vinden bij de schoothoek. De schoothoorn is zeven keer dubbel en afgewerkt met leer. Ze is met een bijzondere sluiting, 12 mm dik en ca. 18 à 20 cm lang, aan de giek bevestigd. Dit werd gedaan om slijtage zoveel mogelijk te beperken.

Afb. 11.



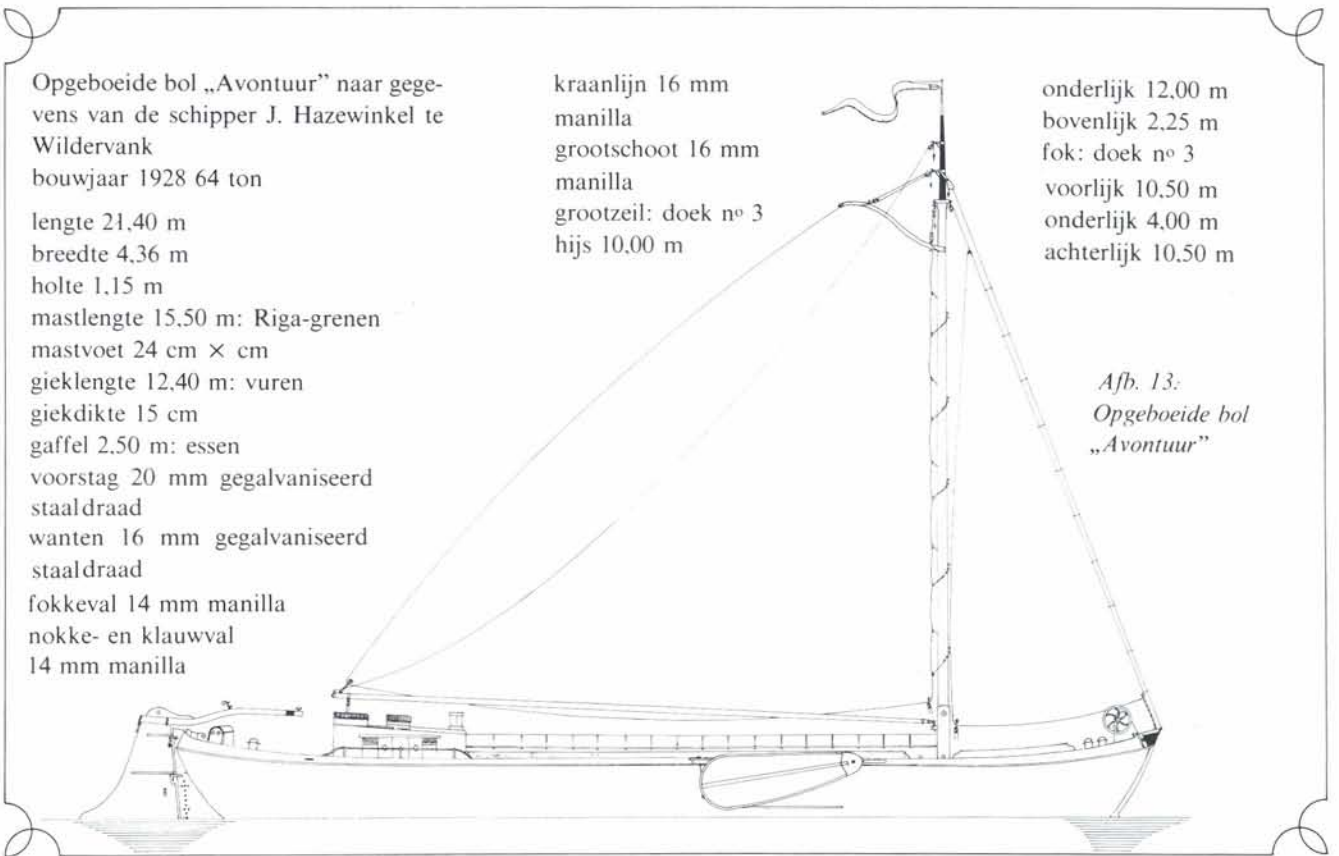
Opgeboeide bol „Avontuur” naar gegevens van de schipper J. Hazewinkel te Wildervank
 bouwjaar 1928 64 ton

lengte 21,40 m
 breedte 4,36 m
 holte 1,15 m
 mastlengte 15,50 m: Riga-grenen
 mastvoet 24 cm × cm
 gieklengte 12,40 m: vuren
 giekdikte 15 cm
 gaffel 2,50 m: essen
 voorstag 20 mm gegalvaniseerd staaldraad
 wanten 16 mm gegalvaniseerd staaldraad
 fokkeval 14 mm manilla
 nokke- en klauwval 14 mm manilla

kraanlijn 16 mm manilla
 grootschoot 16 mm manilla
 grootzeil: doek n° 3
 hijs 10,00 m

onderlijk 12,00 m
 bovenlijk 2,25 m
 fok: doek n° 3
 voorlijk 10,50 m
 onderlijk 4,00 m
 achterlijk 10,50 m

Afb. 13:
 Opgeboeide bol
 „Avontuur”



Boltjalk

Voor de karakteristieke kenmerken zie het overzicht

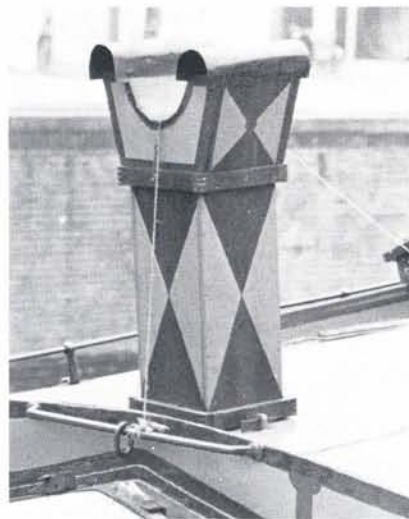
De boltjalk nadert het uiterlijk van de tjalk. Er zijn zeer fraaie exemplaren van gebouwd. Snel waren ze ook. Zo was na de oorlog het wedstrijdskütsje van Sneek en boltjalk. Van de bollen zijn het de beste zeilers, al bleven ze hoofdzakelijk in de noordelijke provincies. Ze vervoerden alle soorten vracht en in de Campagne aardappelen en bieten met als retourvracht vaak korries (residu van de aardappelen bij de fabricage van aardappelmeel).

Graan konden ze meestal niet laden omdat er vaak geen verzegeling aanwezig was.

's Zomers waren ze te vinden in het veen. Bijvoorbeeld met baggelturf naar Baflo, Winsum of Bedum. Ook werden er wel kolen gehaald in Delfzijl.

De roef was altijd gezellig ingericht. Moeders kon het huishouden bijna zittend af. Overal kon ze gemakkelijk bij. In de roef veel kastjes en laadjes. Als kind vonden we het altijd prachtig om

op de bank een kopje thee te drinken en te genieten van de gezellige sfeer. Hele huishoudens werden er in grootgebracht; vaak met zeer veel kinderen. Als bij alle kleine Groninger scheepjes was de ingang aan de rechterkant. Bij de Friese scheepjes echter zit deze in het midden voor het helmhout. Bij de Groninger scheepjes zit hier de krab. Dit is



Afb. 15a. Schoorsteentje en korte overloop.

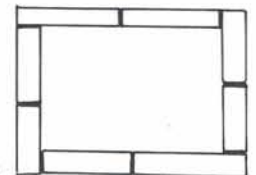
een kikker die gesmeed is van plat-half-rond en waarop de schoot belegd kan worden. Vóór de krab zit het schootoog waaraan het onderste schootoog bevestigd wordt. Soms zit er, bij een korte giek tot aan de roef, een soort korte overloop op het voorschot van de roef (zie afb. 15a.).

Op het roefje vinden we verder nog de koekoek en het Gronings-karakteristieke schoorsteentje met rechte flanken. Het bestaat uit twee delen. Het bovenste deel met de uitholling wordt wel gebruikt om de gestreken mast in te leggen. Voor de giek werd een giekstut gebruikt.

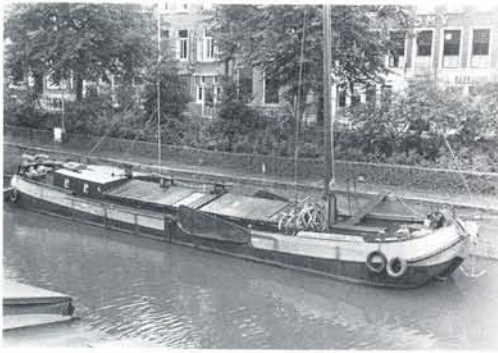
Tijdens het zeilen haalden de schippers de bovenste helft van het schoorsteentje weg om de giek tijdens het gijpen voldoende ruimte te geven.

Het onderste deel is ook wegneembaar en zit op het roefdak met behulp van twee spieën bevestigd.

Bij een goed gemaakt schoorsteentje zitten de zijkanten tegen elkaar als op de tekening is aangegeven (Afb. 15b).



Afb. 15b.



Afb. 14. Boltjalk en achterschip van een boltjalk

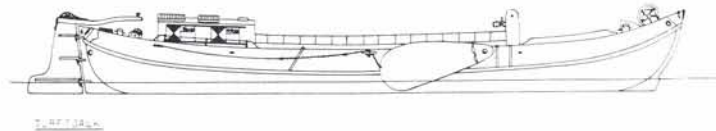


Groninger tjalken

De belangrijkste tjalktypen, welke in Groningen werden gebouwd, zijn weer-gegeven in afb. 16. Ze hebben de volgende kenmerken:

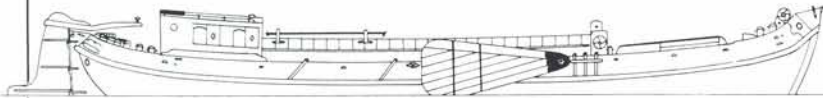
Turftjalk

- * lichte bouw en constructie
- * ca. 50 à 60 ton
- * wellingplaat bijna tot aan het water
- * fors berghout
- * ronde kimmen



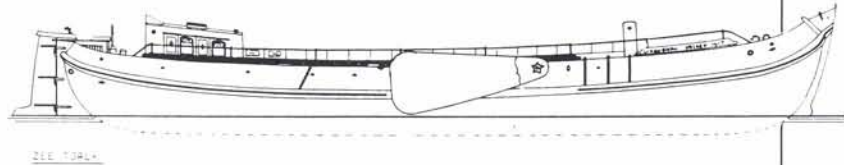
Groninger tjalk

- * fors schip, 60 à 100 ton
- * brede huidplaten in de kop
- * enigszins plomp
- * eenvoudig uiterlijk; weinig versiering
- * ingang roef aan stuurboord
- * hoekig schoorsteentje



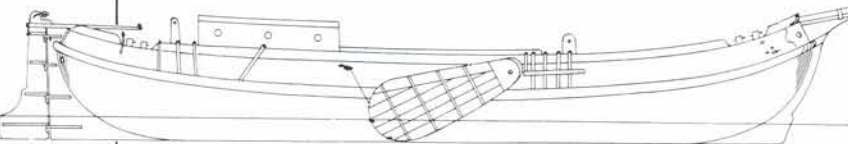
Zee-tjalk

- * robuuste schepen van zo'n 100 à 140 ton
- * forse breedte (ca. 5 m) en holte (1,8 à 2 m)
- * roef met twee ingangen
- * i.v.m. kompas binnen- achterwand roef van hout met kompasraam
- * dak van de roef van hout (meestal zeegroen)
- * schip wit of grijs met zwart berghout
- * boordlichten op steunen bovenop het boeisel
- * luikenkap voorzien van drie schoorbomen
- * soms luiken vergrendeld met sluitbomen
- * vooral in de kop extra stringers
- * staand want aan SB voorzien van weeflijnen
- * soms uitgerust met een ra voor een breekok



Koftjalk

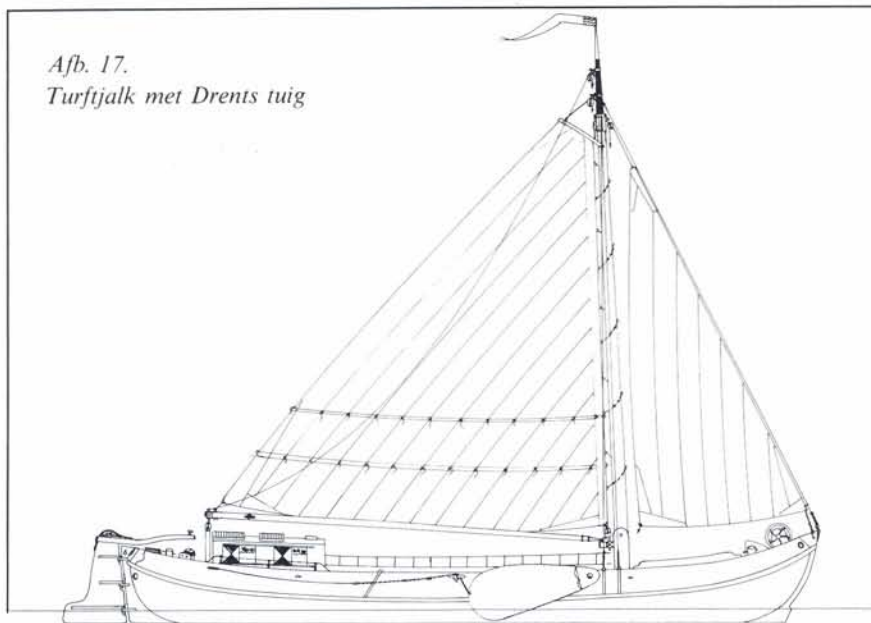
- * alléén Gronings
- * herkenbaar aan de schoenerstevan
- * vast zetboord op het boeisel
- * kluiverboom ligt bovenop de steven
- * brede en zware stuiten en berghout
- * breder en holler dan de zee-tjalk
- * grote luxueuze roef
- * soms paalmast (al of niet voorzien van steng)
- * lange rechte gaffel(s)
- * grote mast met ra voor de breekok
- * lange top voor een topzeil
- * staand want met weeflijnen.



Afb. 16 Groninger tjalken

Behalve deze roefschepen werden er ook veel dekschepen gebouwd; zie afb. 1.

Afb. 17.
Turftjalk met Drents tuig



Turftjalk

(Voor de specifieke kenmerken zie het overzicht)

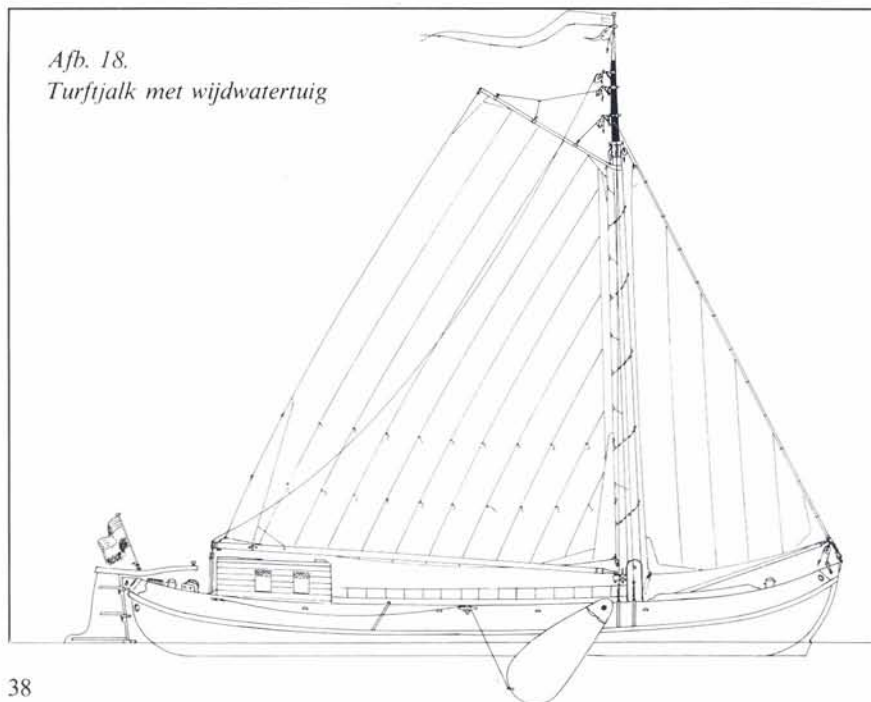
Dit schip is qua model al helemaal een echte tjalk en voldoende weerbaar voor een reis naar Holland. Meestal echter bleef het vaargebied beperkt tot de noordelijke provincies. Een reis „overzee” vonden de meeste schippers toch wel een hele onderneming. Met „overzee” werd een reis over de Zuiderzee, het tegenwoordige IJsselmeer plus het Markermeer plus het Ketelmeer plus de Wieringermeer-, de Noordoost-, de Noor-

delijke Flevo- en de Zuiderlijke Flevo-polder te samen, bedoeld.

Door de dunne huid (ca. 4 mm) en de lichte constructie (grote spantafstand) lag het schip boven op het water en omdat het ronde kimmen heeft kon het ver in het veengebied doordringen en toch een hele vracht turf mee terug brengen.

Door deze ronde kimmen zeilde het echter minder goed. Het hoofddoel voor deze schepen was het halen van turf. Dit werd ook veel gedaan met Friese skûtsjes vanaf 40 ton, die door hun bouw hier ook heel geschikt voor waren.

Afb. 18.
Turftjalk met wijdwatertuig

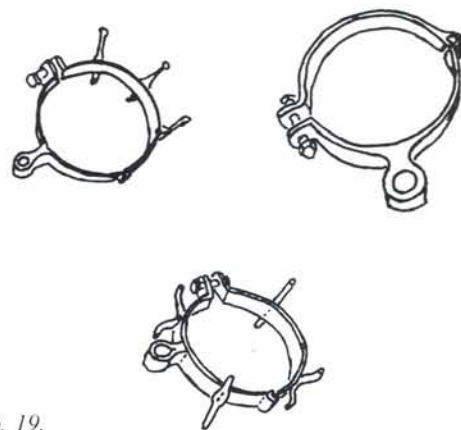


Het halen van de turf was het werk van vaste turfschippers en van „wilde” schippers.

De vaste schippers hadden meestal vaste afnemers, ook wel een vast afzetgebied zoals bijv. een streek of dorp. Ze hadden soms hun lading op voorschot. Dit kon, omdat ze regelmatig terugkeerden naar dezelfde vervener. De vaste schipper en de vervener wisten precies welke turf ze moesten hebben en dachten er niet aan iets anders te nemen.

De wilde schippers verkochten overal waar ze konden, en hadden niet zo'n beste naam. Ze kochten vaak het goedkoopste spul, en daardoor veelal afwijkende soorten. Door hun veranderlijk afzetgebied hoorden ze eventuele klachten later toch meestal niet meer.

Het laden van het schip was ook een hele toestand en er waren heel wat mensen voor nodig. Door de deklast moest de giek omhoog. De normale knecht met lummelpot was dan niet te gebruiken omdat ze rondom in de turf kwam te



Afb. 19.

zitten (zie Afb. 20 en 22). Een deklast werd vaak tot een hoogte van $1\frac{1}{2}$ à 2 m opgestapeld. Om toch nog te kunnen zeilen werd er boven de deklast een ring, met daaraan een lummelpot, om de mast aangebracht.

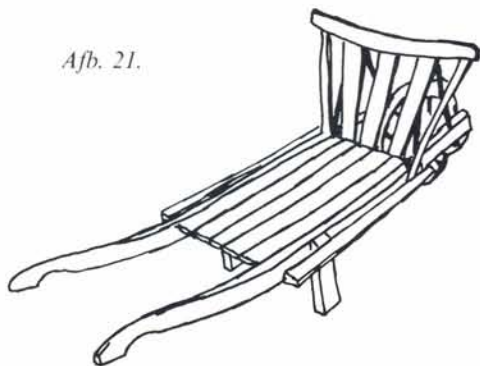
Beschadigingen van de mast werd voorkomen door de ring met touw of leer te bekleden. Op de eventuele kikkers konden de vallen belegd worden.

Men zeilde, nu met een gereefd (tot het eerste reef verkleind) zeil.

De turven werden met een speciale kruiwagen aan boord gebracht. Deze wagens noemde men „scheepskoare”.

Er waren nog vele andere soorten kruiwagens zoals bijv. „slagkoare” – om versgestoken turven op slag (dit zijn lange rijen turf) te zetten, de „eerdkoare” – algemeen gebruik in twee maten nl. 1 en 1½ mud (hectoliter) en de „jiddekoare” om de min of meer vloeibare mest uit de groep naar de mesthoop te rijden.

Afb. 21.



Om het schip te beladen had men vulsters en vullers nodig. Dit waren meestal vrouwen en jongens. De mannen hadden als taak om de turf met de „scheepskoare” lopend over lange planken naar het schip te kruien.

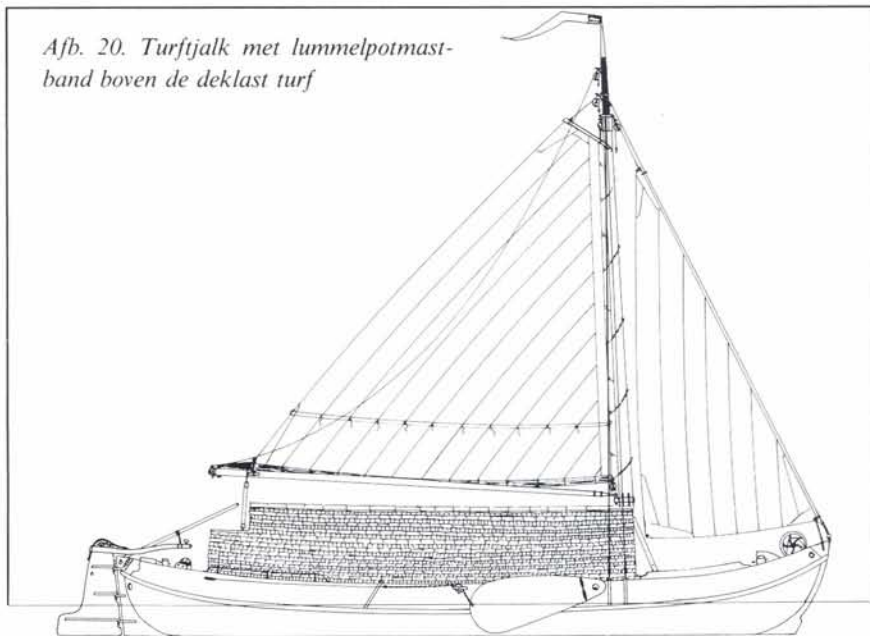
De vulsters stapelden de turf zo hoog op de kruiwagen dat de kruiwagen nog net de rijplank kon zien. Bij zware turf (bagsels) kon dit niet want dan was de kruiwagen niet meer van de grond te krijgen.

Op het schip lieten ze de vracht turven heel voorzichtig van de wagen glijden om de turf heel te houden en zo weinig mogelijk mot (gebroken turf) te krijgen. Het ruim werd op deze manier losjes volgestort. Daarna werd door twee loegers de deklast gestapeld. Er werd erg veel prijs gesteld op het vakkundig stapelen (loegen) van de turf. De koekkoek werd meestal afgenomen en het gat met planken afgedekt. Over het schuifluik zette men een houten kap. In de deklast werd een geul achter de mast uitgespaard zodat het mogelijk bleef de mast altijd te strijken.

Door de deklast was er vanaf het achterdek voor de schipper geen uitzicht meer naar voren. Dit werd opgelost door een „loopgang” of „stuurpad” boven op de roef te maken.

Met behulp van twee speciale stukken

Afb. 20. Turftjalk met lummelpotmastband boven de deklast turf



beslag werd dan een paal bevestigd, om de helmstok schuin omhoog te verlenen (zie afb. 20, 22). Op het helmhout kwam een beugel en in het roer een oog. De situering van de stuurman boven op de deklast turf was bepalend voor de

plaats van dit oog. Met deze hulpmidde-len kon er dan gestuurd worden.

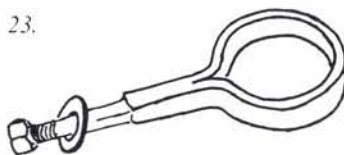
Doordat de gangboorden ook volgestapeld waren moest men, voor werkzaamheden bij de mast, of op het voordek over de deklast naar voren lopen. De luiken op de deklast deden dus dubbel dienst:

voor afdekking tegen regen; om het mogelijk te maken gemakkelijk over de deklast te lopen.

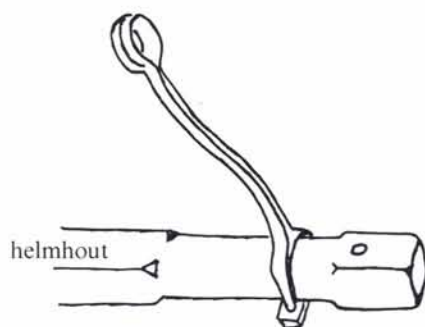
Het voorondertrapje werd dan op het voordek tegen de deklast gezet om zonder halsbrekende toeren het voordek te kunnen bereiken.

Op deze manier kon een 60 tons tjalk twaalf stobbe turf à 10.000 stuks, dus in totaal zo'n 120.000 turven, meenemen.

Afb. 23.



„oog”



„beugel”

N.B. Ook aflevering 4 werd geschreven door Henk Bos

Aflevering 6 volgt in een volgend nummer van S.d.Z.

Afb. 22. Turftjalk geladen met een deklast turf en neergelaten mast

