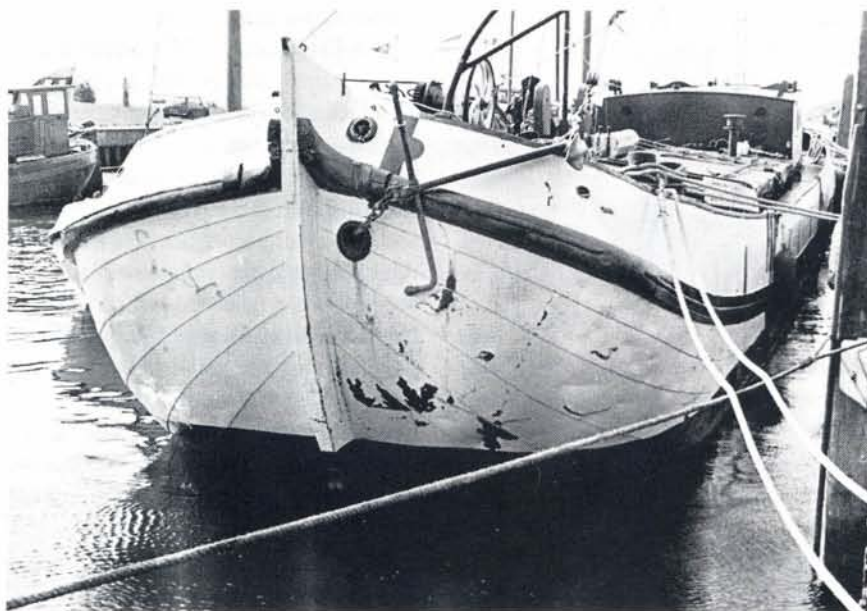


# SCHEEPSTYPOLOGIEËN DEEL 7



Afb. 33. Grote Friese tjalk (foto Henk Bos).

Afb. 34. Skûtsje (foto Henk Bos). ▶

## De Friese tjalk

De grote Friese tjalken werden vooral gebruikt voor de vaart op alle Nederlandse waterwegen hoewel ze ook speciaal voor de kustvaart gebouwd werden. Hun laadvermogen lag meestal tussen de 80 en 120 ton.

In vergelijking met Groninger tjalken zijn de Friese sierlijker. De kop en de kont zijn wat meer weggesneden, waardoor de vaareigenschappen veelal iets beter zijn. Overigens is het niet zo dat Friese tjalken per definitie altijd sneller zijn dan Groninger tjalken. Per werf zijn er best wel verschillen in sierlijkheid en snelheid op te merken. En verder bepaalde de schipper die een schip liet bouwen of de nadruk op snelheid of op laadvermogen moest liggen.

Een opvallend kenmerk van Friese tjalken is dat de huidplaten voor en achter zeer smal zijn (Afb. 33), terwijl de stuiten onder een hoek bij de voor- en achtersteven komen.

De tuigage was meestal zoals gebruikelijk voor schepen in de landelijke



vaart: één mast met grootzeil (met rechte gaffel), fok en kluiver.

## Het skûtsje

Skûtsjes zijn lage, sierlijk gebouwde tjalkjes. De bouwwijze met smalle huidgangen voor en achter komt overeen met die van de grotere Friese tjalken. Kop en kont zijn echter, zoals in Afb. 35 en 36 te zien is, nog sterker geveegd (weggesneden) terwijl de boeïssels, vooral aan de stevens, sterk naar binnen vallen.

Nu de bolschepen en de Groninger tjalken, door Henk Bos zo uitgebreid beschreven zijn, resten nog de Friese en de Hollandse tjalk. Het zoeken naar gegevens van en het schrijven over deze tjalken lijkt na de vorengaande drie afleveringen alsof je je moet vrijzeilen van lagerwal. Voortdurend heb je de neiging vergelijkingen te maken met de Groninger schepen en ook moet uitgekeken worden geen overlappende kennis te vermelden.

Erick Takes en Floris Hin hebben het echter toch gewaagd in een summier benadering iets over de Hollandse tjalken en die grote groep Friese tjalken en skûtsjes op papier toe te vertrouwen. Zij hopen hiermee in ieder geval veel pennen aan het werk te zetten. Floris Hin, Kerkstraat 382, 1017 JB Amsterdam, tel: 020-220412 ziet uw op- en aanmerkingen en aanvullingen met graagte tegemoet.

Skûtsjes zijn dan ook meer op snelheid dan op laadvermogen gebouwd. De eigenlijke skûtsjes met een lengte van om en nabij de 12 meter, maten zo'n 10 à 20 ton. De wat grotere skûtsjes, die later onder invloed van het skûtsjesilen de verzamelnaam skûtsje overnamen, varieerden in grootte van ca. 20 tot 50 ton.

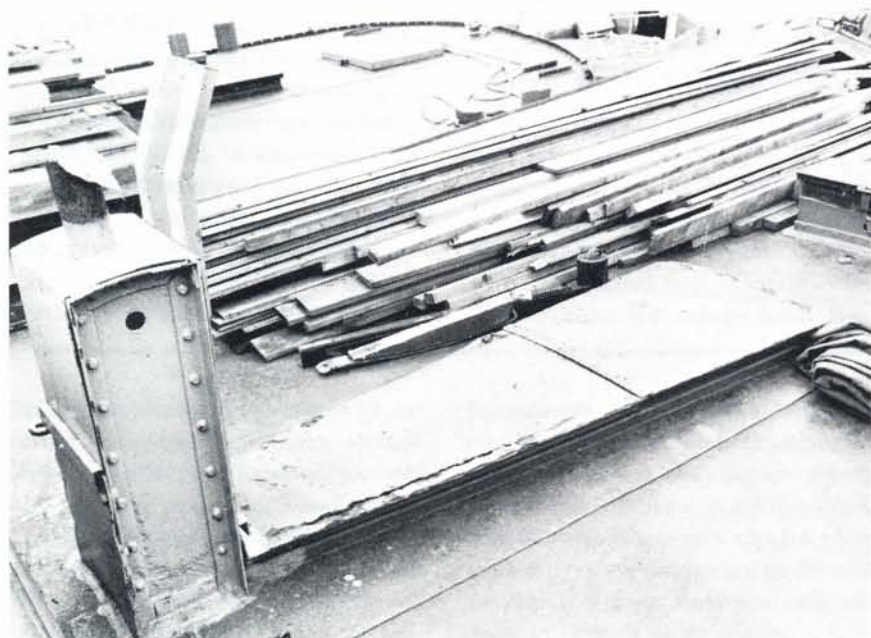
Meestal werd er mest of terpaarde gevaren hoewel af en toe ook andere ladingen, zoals aardappelen, suikerbieten,



Afb. 35. Kop van een skûtsje.



Afb. 36. Kont van een skûtsje (foto Henk Bos).

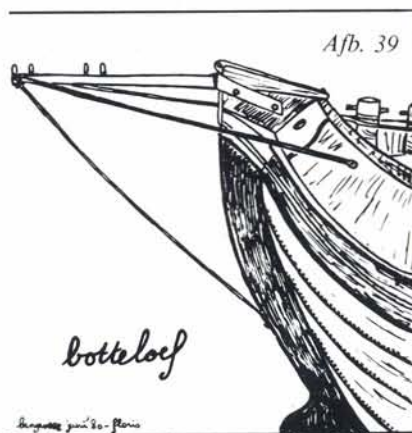


Afb. 37. Voordek met kokerluik bij een onderdeks strijkbare mast. De mastkoker is afgedekt tegen inwateren (foto Henk Bos).

Afb. 38



Afb. 39



turf of stenen vervoerd werden.

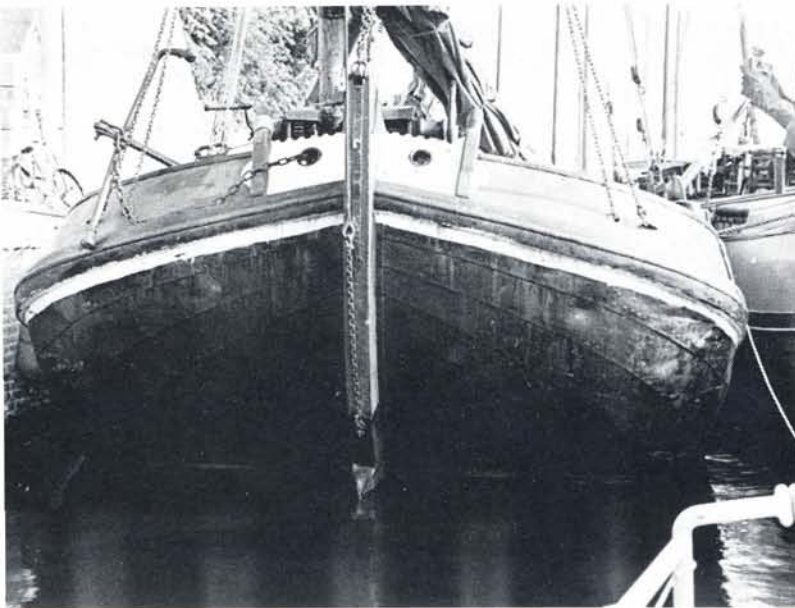
Het vaargebied beperkte zich voornamelijk tot de Friese en Groninger binnenwateren. Incidenteel voeren de grotere skûtsjes ook wel over de Zuiderzee, maar ze waren hier eigenlijk niet voor geschikt.

Schepen die speciaal voor het varen in het zuidwesten van Friesland – de Zuidwesthoek – gebouwd werden, hadden doorgaans een hogere kop dan de schepen die voor de kanalen en de klei-

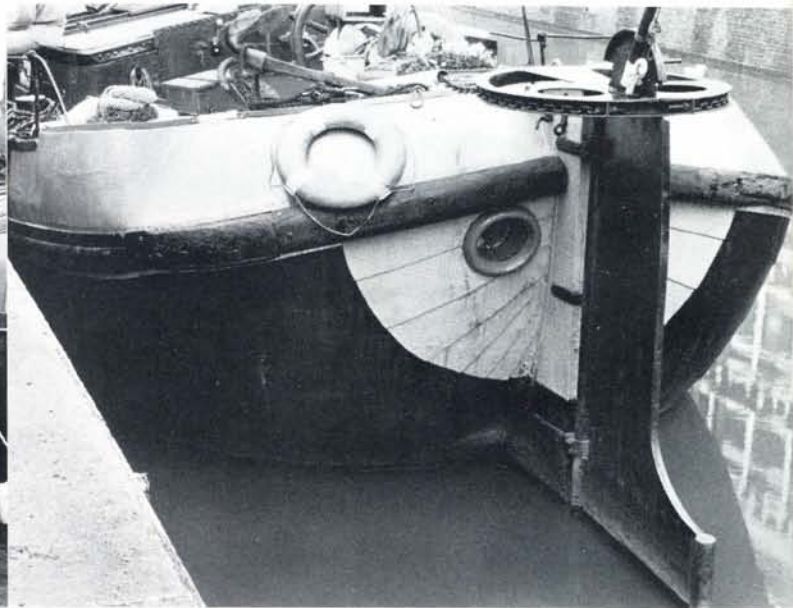
neren meren bestemd waren.

Omdat het normale vaargebied van de skûtsjes uit smalle vaarwaters met vele vaste bruggen bestond, hebben de schepen een lage roef (Afb. 34); met de roefingang in de midscheeps (Afb. 36). Ook is de mast onderdeks strijkbaar (Afb. 37 en 38). Dit betekent dat de mast doorloopt tot onder in het schip, tot op het mastspoor. Aan de voorkant van de mastvoet is een contragewicht (wegerij of wigten) bevestigd. Wanneer nu de

mast gestreken moet worden, wordt een luik in het voordek weggehaald, waarna de mast aan de kraanlijn achterover wordt getrokken. Dat wil zeggen dat het gewicht van de mastvoet plus de wegerij onder de mastbout iets zwaarder is dan het gewicht van de mast met beslag en tuig boven deze bout (Afb. 38 en Spiegel n° 5 juni '86 blz. 39, Afb. 22). Hierdoor zal bij het loslaten van de kraanlijn de mast weer vanzelf overeind komen. Iets dat gemakkelijker gaat dan overeind-



Afb. 40. Kop van een Hollandse tjalk (foto Henk Bos).



Afb. 41. Kont van een Hollandse tjalk (foto Henk Bos).

trekken met een strijktalie.

De tuigage bestaat uit grootzeil en fok. Het grootzeil heeft een korte gebogen gaffel. De fok staat niet op de voorsteven, maar op een ijzeren uthouder, de botteloeff (Afb. 39). Hiermee wordt er een goede verhouding tussen grootzeil en fok verkregen ondanks de, ten behoeve van een groot laadruim, sterk voorlijk geplaatste mast.

### *De Hollandse tjalk = Zuidhollandse tjalk*

Evenals in Friesland en Groningen werden ook in Zuid-Holland tjalken gebouwd. De grote tjalken werden voor de vaart op alle Nederlandse waterwegen gebruikt, terwijl de kleinere voor de meer regionale vaart bestemd waren. In Holland werden, net zoals in Fries-

land, smalle gangen in voor- en achterschip gebruikt. Toch zijn er duidelijke verschillen in de rompvorm. Het meest in het oog springende kenmerk van de Hollandse tjalk is dat de berghouten voor en achter vrijwel horizontaal naar de stevens toe lopen (zie Afb. 40 en 41). Dit betekent dat het grootste deel van de zee in de zijanten zit waardoor het schip een hoekig uiterlijk krijgt. Ook is

... Beter dan Willem Jans Dijk het vertelde is hetgeen hier volgt niet weer te geven:

„Als ik ergens zo'n schip zie liggen met de giek opgehaald tegen de mast, het zeil in een last op de giek, de schoot uitgeschoren, dan moet ik toch eens even een praatje maken. Zo maak ik een visite bij de „Ora et Labora“, Hemelum, schipper Haringsma. Het schip is een eind verder in de vaargeul blijven liggen, het is te diep geladen om aan de kant te kunnen komen en nu brengt men eerst enige vrachten per praam naar de wal. Langzaam rijst het schip, tot men eindelijk zelf de kant van het meer kan bereiken. Ik maak mijn roeiboort vast en ga aan boord kijken. Een welonderhouden schip. Er is geen overdaad aan blinkend koper, maar het is netjes in de verf, hoewel men kan zien, dat het een werkschip is. Het tuig is uiterst eenvoudig, zoveel mogelijk staal draad,

dat over lieren loopt, ook voor de zwaarden. De mast is van Amerikaans grenen, niet gesteund door want, wat hinderlijk zou zijn bij het bomen en het is niet nodig ook. Zo'n mast is ongelooflijk taai en sterk en iedere schipper weet, dat een niet gesteunde mast, die zelfs een beetje ruim in de koker staat, door zijn zwiepende beweging invloed heeft op het zeilen en de gang versnelt. Een visserman heeft ook geen want – hij heeft meestal een vaste mast of een mast met een klink en dus geen koker – tenzij na jaren het moment komt, dat de mast niet meer betrouwbaar is. Een mast van oregon is ook goed, maar toch minder solide dan een grenen en heeft het nadeel dat er windscheuren in komen. De mast is aan het ondereinde bezwaard met een last van ijzeren platen; soms gebruikt men ook wel een zwaar stuk steen. Hij reikt niet tot beneden zoals een vaste mast, maar een eindje onder het dek.

Als hij gestreken wordt moet dus een luik voor de mast in het dek weggenomen worden. En nu dat strijken, dat is voor mij altijd het wonder van deze schepen. Dikwijls heb ik gezien hoe het skûtsje aan komt zeilen in een nauwe vaart. Maar er is een vaste brug in, zou de schipper hem niet zien? Nee, de schipper zit doodrustig op het helmhout zijn pijp te roken, hij ziet niets, hij praat zelfs tegen zijn vrouw onderin. Het knechtje ziet ook niets, die zit met zijn rug naar de brug, waarop ik in spanning sta te wachten. Hier gebeurt een ongeluk, ik zie al... nee ik zie het niet, want op een heel korte afstand voor de brug valt het zeil naar beneden, de jongen heeft even de pal van de lier opgetild. Maar die mast is er nog en het voorstag, dat bijna aan de brug toe is, dat loopt niet goed af. En ineens daalt de mast, het voorschip is al onder de brug, het stag gaat naar achteren met de mast. De jongen

een opmerkelijk detail dat het potdeksel in het voorschip verbreed was tot ongeveer twee meter achter de bolders. Onder water zijn Hollandse tjalken vol in de kop en geveegd in de kont. Friese en Groninger tjalken hebben echter meestal een voor- en achterschip dat even sterk geveegd is.

De grotere tjalken in de landelijke vaart varieerden tussen 80 en 120 ton.

Hun tuigage was van het gebruikelijke type en bestond uit grootzeil met rechte gaffel, fok en kluiver.

## De paviljoentjalk of paviljoenschuit

Paviljoentjalken (ook wel schuiten genoemd) werden gebruikt voor de vaart in Holland en Zeeland.

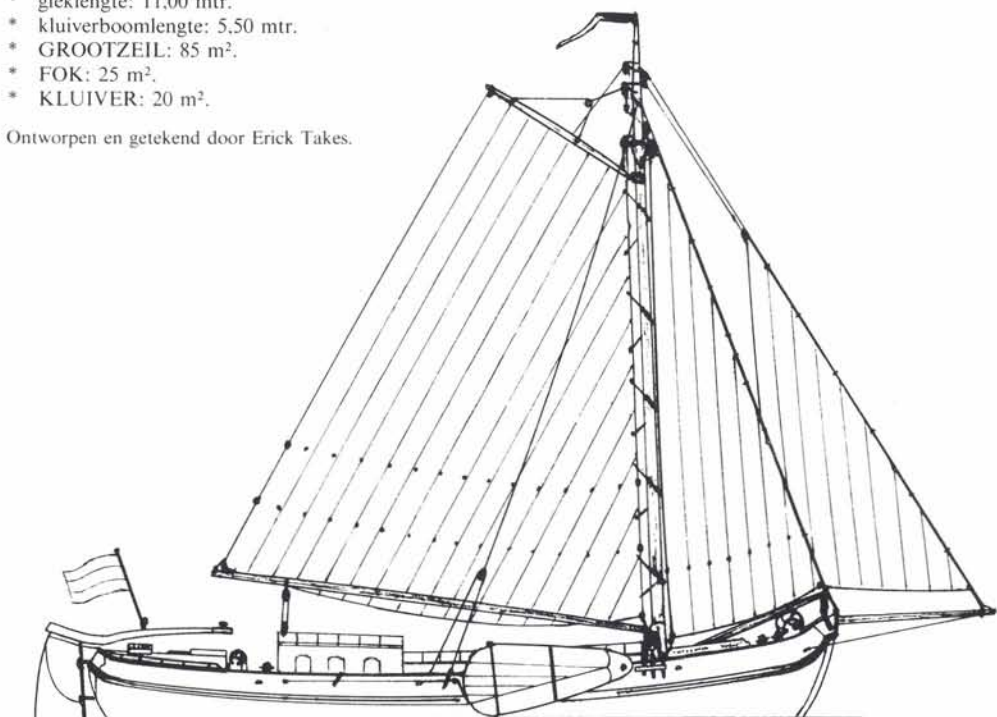
Over de termen tjalk en schuit bestaan verschillende meningen. Meestal worden de benamingen als synoniemen gebruikt. Volgens anderen echter wordt met de term schuit een bepaald tjalkachtig type aangeduid, dat enige overeenkomst met de poon zou hebben. Deze laatste is te herkennen aan de zèér hoekige vorm en de platte vierkante kop (zie Afb. 44 en 47). Bij de werf van Van de Adel in Papendrecht is een aantal van

HOLLANDSE PAVILJOENTJALK of -SCHUIT „NOOITGEDACHT”

- \* werf: ?, te Papendrecht.
- \* jaar van aanbouw: 1896.
- \* eigenaar/schipper: Erick Takes, Purmerend.
- \* Lengte × breedte × holte = 18,72 × 4,10 × 1,65 mtr.
- \* mastlengte boven dek: 16,00 mtr.
- \* gaffellengte: 4,00 mtr.
- \* gieklengte: 11,00 mtr.
- \* kluiverboomlengte: 5,50 mtr.
- \* GROOTZEIL: 85 m<sup>2</sup>.
- \* FOK: 25 m<sup>2</sup>.
- \* KLUIVER: 20 m<sup>2</sup>.

Ontworpen en getekend door Erick Takes.

Afb. 42. Hollandse paviljoentjalk of -schuit „Nooitgedacht” (tek. Erick Takes).



heeft even een touw losgemaakt en nu staat de mast vrij, de schipper trekt aan de kraanlijn en de mast komt gehoorzaam naar hem toe en nauwelijks aan de andere kant van de brug, daar rijst de mast weer, het zeil gaat naar boven, het schip heeft maar weinig vaart verloren. Ja, bij een brug leer je handigheid. Heeft u wel eens gezien, hoe een scheepsjager zijn lijn, waarvan hij een deel opgeschoten heeft in een zwiepende beweging onder de brug doorgooit en hem aan de andere kant weer opvangt?

Maar mijn schipper is alweer onder zeil, hij knikt tegen me en lacht haast onmerkbaar. Wat is nu het geheim? De staaldraad, die voor op de loefbijter vastzit – het fokkestag – gaat naar boven, maar zit daar niet vast zoals op andere schepen, maar gaat door een ijzeren blok weer naar beneden; een eind boven dek eindigt het in een houten blok, waardoor een klaploper

is geschoren, waarvan het onderste blok op het dek of beneden aan de mast vastzit. Een touw kan op den duur niet in een ijzeren blok met ijzeren schijf gebruikt worden, het zou teveel schavielen. Vandaar de houten blokken met pokhouten schijven. Wat zijn ze toch mooi, die houten blokken, en hoe glad is dat schijfje. Vroeger hadden ze de klaploper voor op de loefbijter, zoals nu nog bij de jachten, en zat het stag boven om de mast met een strop vast. Maar dan duurt het strijken veel langer, en een ander voordeel is, dat zonder „stagtalie” de fok lager komt te zitten en veel groter kan zijn. Het tuig is de oogappel van de schipper. In al zijn armoede verzorgt hij het tuig als een kostbare motor, het is ook de motor van het binnenschip. Het zeil valt gemakkelijk omdat het slechts met één draad op de tamelijk korte gaffel wordt opgehaald. Om de mast zitten met halve slingers de

rakbanden, waarin een aantal klooitjes geregen zijn, die ook meewerken om het zeil gemakkelijk te doen vallen. Een van die klooitjes is groter dan de ander en zit met een platte kant tegen de mast en is doorboord; hierdoor loopt het touw dat met de hals van het zeil verbonden is en dat opgehaald wordt om zeil te minderen. Deze manoeuvre wordt geregeld toegepast en geeft aan het zeil een schilderachtige vorm. Het is geen wonder dat de binnenschippers, op het water geboren en getogen, met hun goed onderhouden schip en tuig wonderen kunnen doen.”

(Met toestemming van de uitgever overgenomen uit het boek: *De Schoonheid Onzer Binnenschepen* door W. J. Dijk. Heruitgave van A. J. Hilgersom/Navigare, Scheepvaartmuseum, Amsterdam 1977. ISBN 9070135027.)

dit soort schepen gebouwd.

De grootte van deze paviljoentjalken varieerde tussen de 40 en 100 ton. De bouw en de vorm komen weliswaar overeen met die van de grotere Hollandse tjalken, maar de afmetingen waren veelal kleiner en maakten de schepen geschikt voor het bevaren van wat kleinere binnenwateren.

Omdat de woning onder het verhoogde achterdek (paviljoen) was (Afb. 45), hadden de schepen een lage kruiphoogte.

Veel paviljoentjalken hebben een breedte van 4,10 meter en een kruiphoogte van 2,40 m. Deze schepen worden wel Wagenbruggers genoemd omdat zij nog net de Wagenbrug in Den Haag konden passeren (zie ook bij Hagenaars; Spiegel der Zeilvaart n° 2 - maart '86 blz. 14 - 3e kolom).

### De IJsseltjalk

IJsseltjalken zijn de paviljoentjalken die in het gebied van de Hollandse IJssel werden gebruikt. Ze hebben grotendeels dezelfde kenmerken als de hierboven beschreven paviljoentjalken. Ze zijn over het algemeen iets kleiner en relatief breder van bouw, hebben een lagere kruiplijn maar de vorm is minder hoekig. Ook vallen de boeisels sterker naar binnen. De tonnenmaat varieerde van 40 tot 80 ton. Ze werden meestal

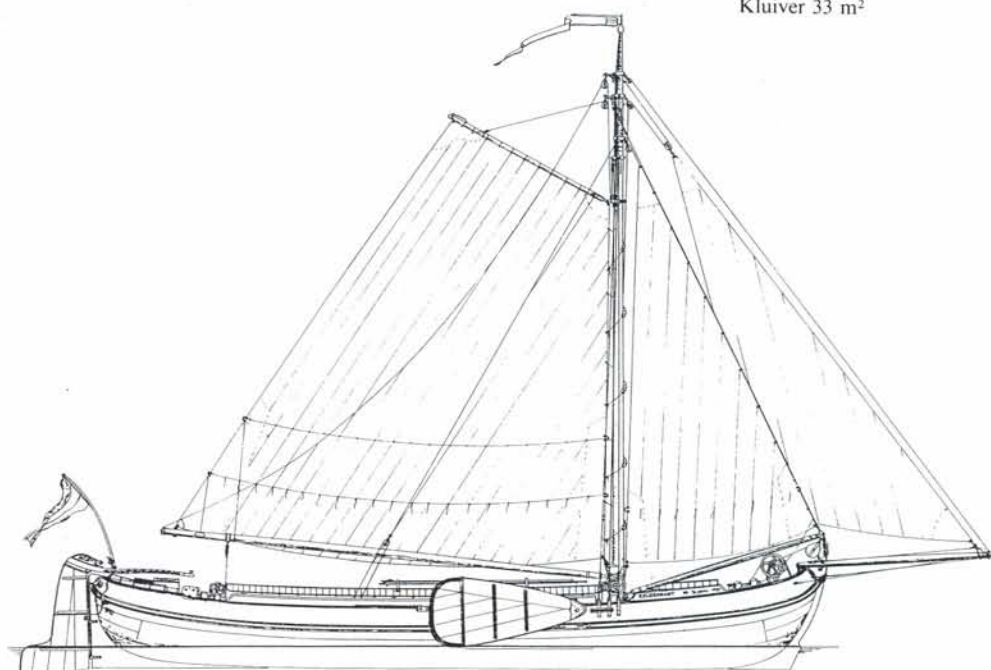


Afb. 44. Hollandse paviljoenschuit of -tjalk gebouwd bij Van de Adel te Papendrecht. (Fotocoll. Erick Takes)

Afb. 45. Paviljoen van een Hollandse tjalk of schuit (foto Henk Bos). ▶

Afb. 43. Paviljoenschuit of -tjalk.

Dit schip heeft duidelijk minder hoekige vormen dan het schip in Afb. 44 (tekening Bart Vermeer).



Afb. 43. Zeldenrust paviljoenschuit

L 22.70 m  
B 4.86 m  
H 1.82 m  
T 109 t  
Gr.zeil 118 m<sup>2</sup>  
Fok 37 m<sup>2</sup>  
Kluiver 33 m<sup>2</sup>

gebruikt voor het baggeren en vervoeren van zand. De tuigage is verder als gebruikelijk: Grootzeil, fok, kluiver.

En omdat ze er vaak zo „gelikt” uitzagen werden ze ook wel aangeduid met de benaming IJsseljacht of Boeiertjalk.

### De poon (Afb. 46, 47 en 48)

De poon kwam in de vorige eeuw in Zeeland, maar ook in Zuid-Holland veel voor. De tonnenmaat lag meestal tussen



de 30 en 70 ton. De meeste ponen werden op Zuidhollandse en Westbrabantse werven gebouwd. Het waren voornamelijk houten schepen en er zijn slechts (tot 1900) weinig ijzeren ponen gebouwd. Wel zijn in sommige paviljoentjalken en -schuiten de trekken van de ponen te herkennen. Dit maakt het soms zo moeilijk om te bepalen of je met een poon of met een Zuidhollandse tjalk te maken hebt. Ook zal de ene of de andere benaming op pure overlevering berusten en op de namen in de eventuele werfboeken; veelal zal er vrijwel geen verschil tussen de twee typen aanwezig zijn. Hoewel er gesuggereerd wordt dat een poon, qua bouw gelijkend op de schuit, géén stilstaande lijnen heeft en de Zuidhollandse tjalk of -schuit in de zijde gestrekte lijnen bezit (géén stilstaande lijnen wil zeggen dat alle lijnen een ronding bezitten; en langs gestrekte lijnen kun je een lineaal leggen). Al met al zouden sommige schuiten wel een poon genaamd kunnen worden en zou de betiteling schuit of tjalk voor een poon ook wel de juiste benaming kunnen zijn.

Kenmerkend voor de poon heet de hoge steile voorsteven te zijn die bovenaan iets achterover valt en naar de hommer wijst, de hoge vierkante kop (de poon „Verwisseling” heeft z'n steven tot 320 cm boven de waterlijn en je kunt ruim onder het voordek staan) en het oplopende achterschip met het verhoogde

- \* POON „VERWISSELING”
  - \* werf: IJzeren Duiwendijk, Ouderkerk.
  - \* jaar van aanbouw: 1880?
  - \* eigenaar/schipper: Henk & Jacqueline Hijdra.
  - \* Lengte x Breedte x Holte = 16,50 x 4,40 x 1,60 mtr.
  - \* mastlengte boven dek: 15,70 mtr.
  - \* gaffel tot mast: 3,50 mtr.
  - \* giek tot mast: 9,60 mtr.
  - \* kluiverboom: 5,00 mtr.
  - \* GROOTZEIL: 71,2 m<sup>2</sup>.
  - \* FOK: 30,8 m<sup>2</sup>.
  - \* KLUIVER: m<sup>2</sup>.
- Getekend door Henk Hijdra (okt 83) & Floris (1986).  
Ontwerp: Henk Hijdra (83).

Afb. 48. Poon „Verwisseling” met hoog oplopende steven (foto fam. Hydra, Leiden).



paviljoendek. Vaak ook had het paviljoen vierkante ramen in het boeisel. Ook de grotere breedte dan een Hollandse tjalk heet typerend voor de ijzeren poon te zijn. Wel waren ponen over het algemeen uitgerust met een Belgische, ronde

luikenkap.

De ponen waren bestemd voor de vaart op de Zeeuwse en Zuidhollandse zee-armen en minder geschikt voor de kanalenvaart.

