

Door de eeuwen heen heeft het vervoer van turf voor een belangrijk deel over water plaats gevonden, omdat de moerassige veengebieden aanvankelijk slecht toegankelijk waren.

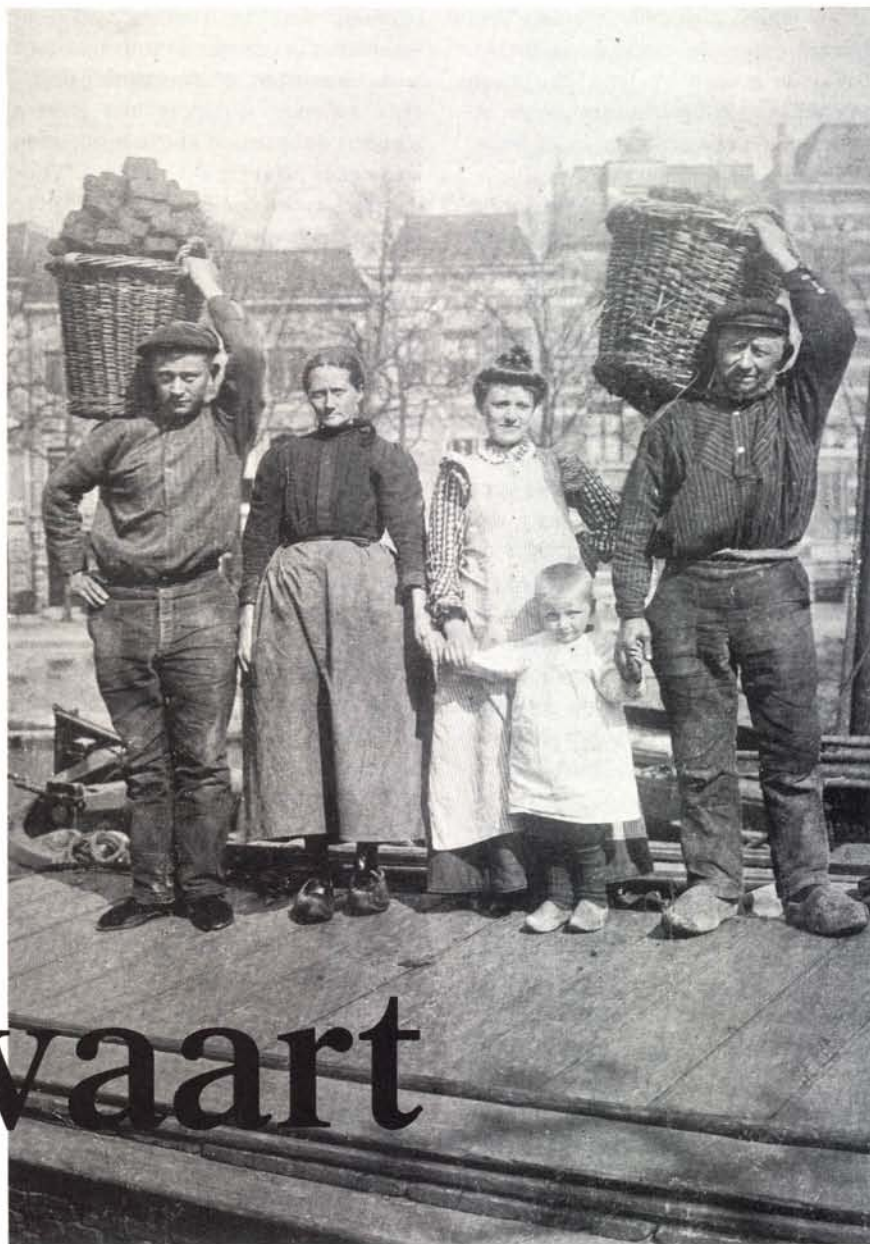
In de hoogveengebieden groef men, hoofdzakelijk voor eigen gebruik, de turf af vanaf de randen.

In de tijd dat de georganiseerde verveining opgang kwam begon men met het graven van „raai griften” die in eerste instantie voor ontwatering dienden. Het was de eerste stap in de ontginning van de veenmoerassen.

Deze raai-griften (kleine rechte greppels) bepaalden de richting voor de latere vaarten en de haaks daarop liggende wijken, die de veengebieden toegankelijk maakten voor schepen die de turf naar de afnemer konden brengen.

In de laagveengebieden werd de drassige veenmassa, na afgraven van de bovenlaag, weggebaggerd waardoor vaarten en plassen overbleven.

Immers het veen in de laagveengebieden ligt onder het grondwatervniveau. Ook hier betekende het dat vervoer, van de eenmaal gedroogde turf, over water de meest aangewezen weg was.



Schippersfamilie. Fotocoll. Noordelijk Scheepv. Museum, Groningen.

Turfvaart

*derde
deel*

In de 16e eeuw begint men turf als brandstof op grotere schaal te ontdekken. In eerste instantie zijn het de plaatsen in en om de veengebieden waarheen de turf voor huishoudelijk gebruik vervoerd werd. Geleidelijk aan neemt de vraag vanuit de groeiende steden, in het westen van het land, toe. En uiteindelijk is het de industrie die grote aanslagen zal plegen op met name de hoger gelegen veenlagen van de hoogveengebieden.

Dankzij de goede transportmogelijkheden over water maakt de verveining in ons waterrijke land in de Gouden eeuw een enorme ontwikkeling door.

Hierdoor blijft het vervoer niet beperkt tot de regionale vaart, maar brengt men scheepsladingen turf vanuit het noorden van het land over de Zuiderzee naar het westen en zuiden van ons land.

Oude afbeeldingen tonen ons al tjalkachtige schepen met deklasten turf op grote wateroppervlakten.

Ongetwijfeld zal men in de regionale vaart al vroeg gebruik hebben gemaakt van praamachtige vaartuigen. Wie kent niet als voorbeeld van de turfvaart de kopergravures van G. Groenewegen uit 1789; de één een platte overnaadse schuit met emmerzeil voorstellende, de ander een forsere tjalk met deklast op groter water.

Voor beschrijving van turfschepen beperken we ons tot typen die in deze eeuw nog rondvoeren.

De ondiepe wijken met hun schuin oplopende oevers waren slecht of niet toegankelijk voor diepe schepen met hoekige kimmen.

Dientengevolge werd de turf uit de noordelijke provincies veelal door de schepen van beperkte afmetingen gehaald die niet te zwaar waren gebouwd en ronde kimmen hadden ofwel onder de berghouten sterk naar binnen vielen. Een scheepstype dat hiervoor „ontworpen” leek is de Hoogeveense praam. Ze zijn vrijwel uitsluitend in hout gebouwd in uiteenlopende afmetingen. Het was het turfschip bij uitstek voor de Drentse venen.

In en vanuit Friesland werden veel skûtsjes voor de turfvaart gebruikt. Zowel de houten als later de ijzeren skûtsjes waren door hun bouw en afmetingen geschikt om ver in de veengebieden door te dringen.

Veel bolschepen, kleinere steilstevens en Hasselter aken waren, vanwege hun geringe holte en lichte bouw, bijzonder geschikt voor het halen van turf.

Een erg mooi voorbeeld van een turfpraam is de boeierpraam van het Zuiderzee museum.

De turfschipper was veelal eigenhandelschipper. Had hij zijn eigen afzetgebied in het noorden, zodat hij geen groot water hoefde over te steken, dan werd de turf met kleine scheepsjes direct naar de plaats van bestemming gebracht. Hij vervoerde zowel naar de turfmarkten in de grotere plaatsen als naar een brandstofhandelaar die vaste afnemer was. Ook vervoerde de schipper wel fabrieksturf voor bijvoorbeeld de steenbakkerijen en strokartonfabrieken.

Er was verschil tussen vaste turfschippers die meestal een vaste afnemer had en de wilde schipper die zijn turf overal vandaan haalde en ook geen vast afzetgebied had. De eerste categorie had de naam meestal de beste turf te verkopen.

De turf werd niet altijd direct naar de

plaatsen van bestemming gebracht maar soms in een van de stapelplaatsen zoals Groningen, of Zwartsluis gelost.

Hier kwamen schippers met grotere schepen die partijen kochten om ze in zuidelijker plaatsen af te leveren. Voor dat doel kwamen eigenlijk alle grotere schepen in aanmerking die in staat waren een deklast te vervoeren over de Zuiderzee. De deklast werd dan niet hoger dan 1,20 tot 1,50 meter.

Voor deze landelijke vaart kwam men o.a. de grotere Hoogeveense pramen, tjalken, klipperaken, Hasselter aken en steilstevens tegen.

De Hollandse veengebieden waren over het algemeen niet toegankelijk voor schepen van meer dan 60 ton.

Hier waren verversers aan het werk die in het najaar de baggerturf met eigen scheepjes naar de turfmarkten in de steden brachten. Daarnaast waren er eigen handelschippers die de turf opkochten en naar vaste afnemers - veelal brandstofhandelaren - brachten ofwel zelf uitventten.

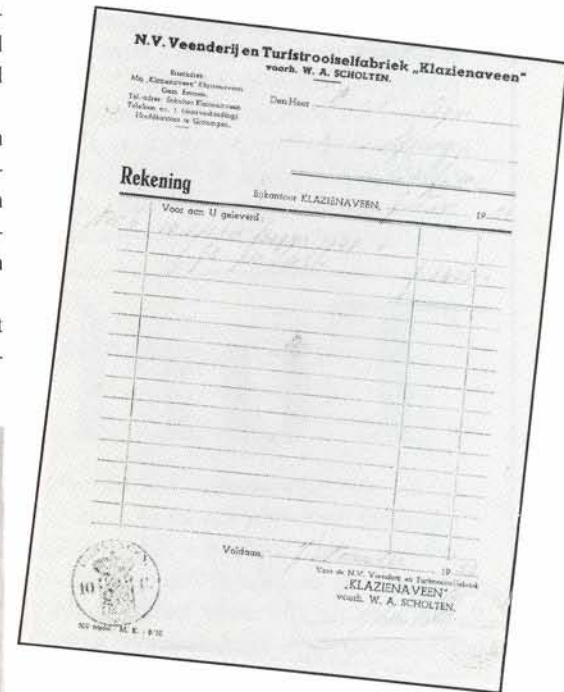
De westlander is in deze contreien veelvuldig als turfschip gebruikt, tezamen met aken, pramen en bokken waarvan er in Zuid-Holland, Noord-Holland en Utrecht vele tientallen soorten zijn gebouwd.

Een verschil met de noordelijke vaart bestond hierin dat het uitsluitend re-

gionale vaart betrof. De Hollandse turf werd niet over zee naar het noorden vervoerd. In de noordelijke provincies waren verordeningen van kracht die zeilen met een volledig tuig op de vaarten verboden. Dit in verband met de snelheidsbeperkingen onder meer om de oevers te beschermen.

Omdat zeilen met alleen de fok of alleen het grootzeil of een grootzeil met een kat erin of in de gei niet voldeed, kwam het Drents- of kanalentuig in gebruik. Het was een grootzeil met korte gaffel, met één val te hijsen en vaak wat korter op de giek. Op een aantal plaatsen was het mogelijk het normale grootzeil op te slaan. Tevens kon men daar de zware attributen zoals ankers, kluyverboom en kluyver en soms ook de grote giek van boord halen. Dit betekende dat men in de ondiepe wij-

Steilsteven met dubbele deklast turf. Fotocoll. M.M.P.H.



Rekening Hasselteraak „Gerrigje“ d.d. 1950. Foto W. Poldermans.

ken meer turf mee kon nemen in plaats van het in de vaarten overbodige gewicht aan niet gebruikte onderdelen. Eenmaal terug op dieper water werd het schip dan weer opgetuigd. Mogelijkheden voor het opslaan van de spullen bestonden bijvoorbeeld in Zwartsluis of Meppel.

Daar de turflast tot boven de knecht

werd opgetast kon de giek niet op de normale hoogte blijven.

Hiertoe werd een beugel om de mast bevestigd. Ofwel een gesloten klemband met lummelpot of een halve beugel die door middel van een haakje aan een plaatje met een gat in de mast hing. Deze plaatjes zaten op verschillende hoogten in de mast ingehakt (zie tekening).

Wanneer de giek hoger werd geplaatst werden in het grootzeil, afhankelijk van de hoogte van de deklast, een of twee reven gestoken.

Waar de turf over kortere afstanden over binnenwater werd vervoerd werden de schepen zover mogelijk afgeladen. Dat betekende bij turf altijd dat er een deklast op het schip stond.

De soort turf en de vochtigheid er van bepaalde de hoogte van de deklast. Zo zijn de kleine vaste baggelaartjes (laagveen turf) aanzienlijk zwaarder dan de grote lossere aanmaakturven. Deze baggelaartjes stonden dan ook bekend als zeer goede stookturf voor huishoudelijk gebruik.

Bij de lichtere turfsoorten stond al gauw $\frac{2}{3}$ van de totale lading als deklast op het schip.

De turf werd via een loopplank of liever krui-plank en een plank van den tot den, met een turf-kruiwagen boven het

ruim gereden, hier werd geroepen „binnenkant” of „buitenkant” zodat ook laders in het ruim wisten, naar welke kant de turfvlading werd gelost. Zij konden dan een stap opzij doen om niet de harde turf op rug of handen te krijgen. Beneden in het ruim werd de turf soms los gestort maar meestal gestapeld. Men kon dan meer meenemen. Het stapelen van de turf was een zeer arbeidsintensief karwei dat natuurlijk drukte op de kosten van de turf. De baksteenvormige turven lieten zich uitstekend stapelen tot één massief blok.

Om uiteindelijk de deklast een weinig dekrondte te geven, zodat zij beter kon afwateren, werd vanaf gangboordhoogte als volgt opgestapeld.

Men legde vanaf de den, zowel vanaf bakboord als van stuurboord een rij van vier turven, dan werd er een halve turf ruimte open gelaten, vandaar af werden de turven weer naast elkaar gelegd. In die opening werd een turf overhoeks geplaatst. De daarop volgende laag werd tussen de overhoekse turven gelegd en weer werd de vijfde turf overhoeks gelegd. Dit werd nog twee maal herhaald maar nu werd de zesde turf vanaf de zijkant overhoeks neergelegd. Hierna werden weer lagen van turven over de volle breedte naast elkaar gelegd. Nu had iedere volgende laag de

aldus verkregen „dekrondte”.

De gangboorden werden ook volgebouwd met turf.

Bij schepen waar de zwaardloper echter niet buitenom kon worden geleid, werden aan de zijkanten tunneltjes vrijgehouden om de zwaardloper voldoende ruimte te geven. Zo bouwde men door tot bovenkant zetboord. De nu volgende laag was de eerste laag van de deklast en had naar de zijkanten geen steun meer. Om de deklast tot een vast geheel op te bouwen werden de turven volgens een vast patroon over elkaar gelegd; het zogenaamde loegen.

In het noorden was dit meestal het werk van vrouwen, in het westen was dit geen vaste regel.

Zo zag men aan de buitenzijde van de turfplast eerst een rij kopturven en dan een laag scheerturven en zo om en om; soms wel tot 20 turven hoog. De last liep meestal zover mogelijk naar achteren toe door. Bij roefschepen werd de roef vaak helemaal ingebouwd. Men stond dan achter op de roef te sturen om over de last te kunnen kijken.

Raampjes en ingang werden wel vrijgehouden, waarna er een plankje boven werd gelegd, zodat daarboven weer turf kon worden gestapeld. Bij dek- en paviljoenschepen werden achter in de last twee merkels ingebouwd waarop de stuurplank kwam te liggen. Zo verkreeg men ook een verhoging om over de last heen te kunnen zien.

Op de helmstok plaatste men een beugel met boven aan een oog. Achteraan het roer werd ook een oog bevestigd. Door de twee ogen werd een stok schuin omhoog gestoken. Dit was gedurende de turfreis de helmstok (zie tekening).

Op trajecten waar nauwelijks gezeild kon worden, werden de schepen wel tot aan het vooronderluik volgestapeld.

Werd er echter nog wel gezeild, en dit gold zeker voor schepen die de Zuyderzee nog overstaken, dan lag de turfplast vrijwel uitsluitend achter de mast. In de deklast was een goot vrijgelaten, waarin de mast gestreken kon worden, indien dat noodzakelijk was. Deze goot werd het spoor genoemd.

In sommige gevallen liet men de merkels op hun plaats liggen om verband in de onderste laag van de turfplast te

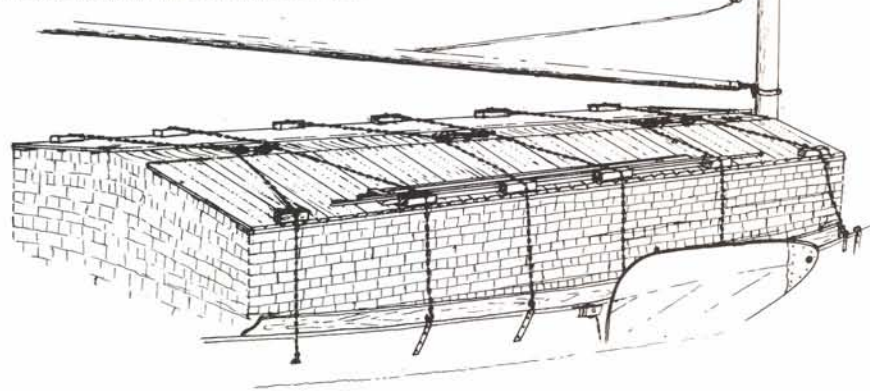
Houten tjalk met gesjorde deklast turf. Fotocoll. M.M.P.H.



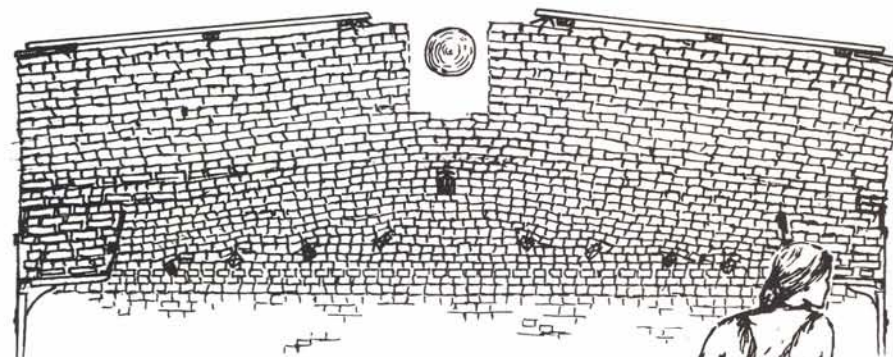
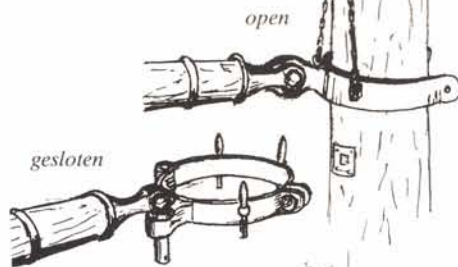
brengen. Gebinten en scheerbalken bleven in ieder geval liggen.

De merkels werden ook wel op de deklast langs de rand van het spoor gelegd. Langs de buitenrand van de deklast werden lange planken gelegd, de zgn. loeggangen. Op deze loeggangen en op de merkels werden de luiken achterstevoren op de last gelegd. De klamp, die gewoonlijk naast de scheerbalk zat, rustte nu tegen de loeggang, zodat het luik niet weg kon glijden.

Deklast gesjord met kettingen en takels.



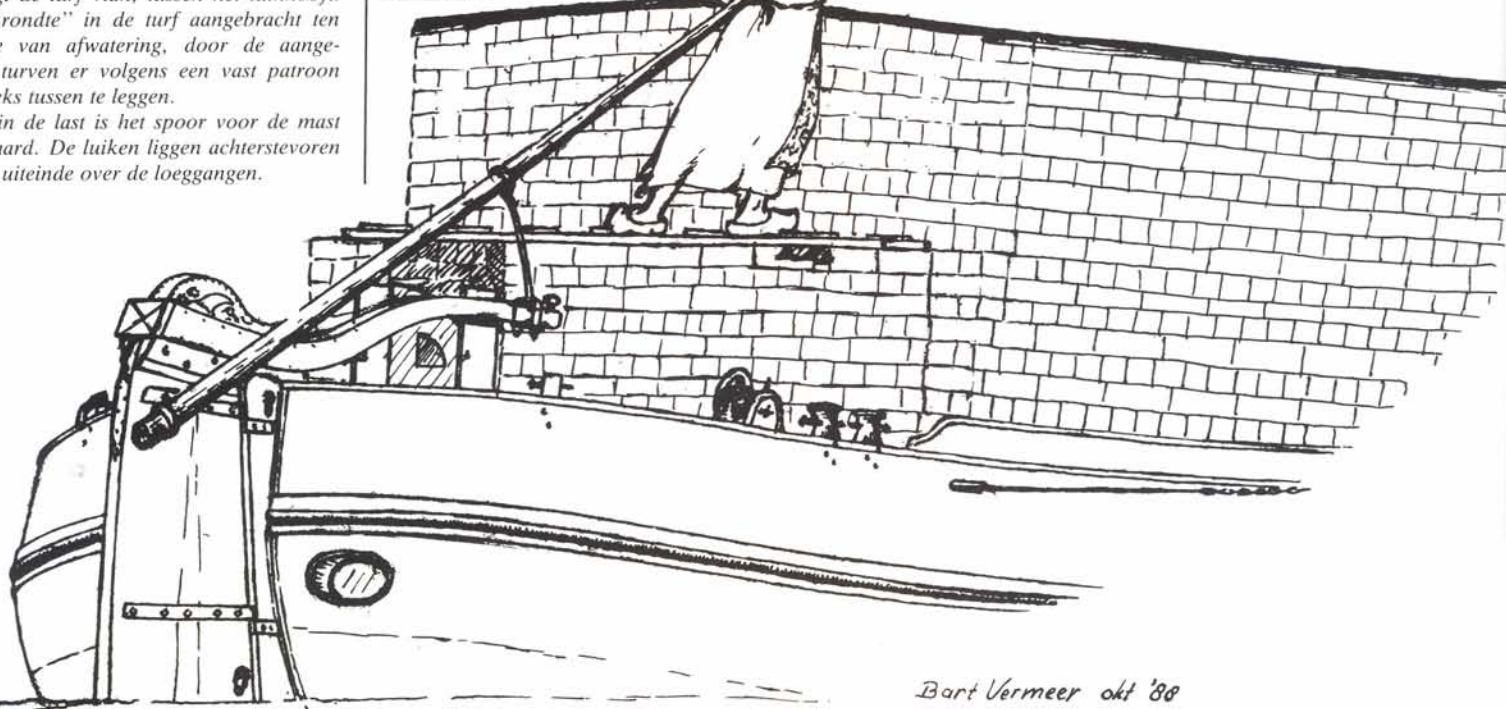
Giekophanging bij deklast.



Sturen op de turf last met verlengde helmstok.

Dwarsdoorsnede van een deklast turf. In het ruim ligt de turf vlak, tussen het luikhoofd is „dekrondte” in de turf aangebracht ten behoeve van afwatering, door de aangekruiste turven er volgens een vast patroon overhoeks tussen te leggen.

Boven in de last is het spoor voor de mast uitgespaard. De luiken liggen achterstevoren met het uiteinde over de loeggangen.



Het einde van het luik met de luikenklep (sluiting van het luik, indien aanwezig) lag op de merkels. Zou de luikenklep op de loeggang liggen dan zou het wiebelen. Omdat de luiken tot aan de zijkant van de deklast lagen, bleef er in het midden een dubbele gangboordbreedte vrij, zodat het mastspeer niet werd afgedekt (zie tekening).

Voor de vaart over de binnenwateren werd de deklast niet gesjord, hij bleef staan dankzij de vakkundige wijze van loegen. Om de zijkanten uit te zichten, wilden de loegers het schip evenwijdig aan de wal hebben. De last werd, als de breedte van het schip en de te passeren bruggen het toelieten, een weinig naar buiten uitgebouwd. Er was dan minder kans op inwatering.

Door de ingebouwde dekrondte liep het regenwater, dat tussen de luiken doorsijpelde, geleidelijk aan naar buiten en goede turf neemt zelf geen water op. In het spoor werd een kleed gelegd om inwateren te voorkomen. Dit was een strook zo breed als het spoor en werd dan ook het spoorkleed genoemd.

Was het schip eenmaal volgeladen, dan werd de bijboot vaak met kloet'n geladen. Dit zijn gratis brokken turf, die de schipper voor eigen gebruik meenam of die de knecht voor eigen rekening mocht verkopen.

Moest de lading turf over zee vervoerd worden dan werd de last niet hoger dan 1,20 m tot 1,50 m boven dek opgebouwd. Men kon er dan nog overheen kijken zonder al te veel halsbrekende toeren uit te moeten halen.

Over de luiken werden, aansluitend op het spoorkleed, stroken dekkleed gelegd, die een luiklengte breed waren; dit waren de kantkleden. Het spoorkleed viel iets over het kantkleed heen, anders liep het water ertussen.

Dwars over de deklast werden vier tot zes kettingen gelegd. Deze werden met haken vastgezet in de ogen van de bakstagputtings of in de spuigaten.

Waar de kettingen over de loeggangen of luikenranden liepen, werden merkels op de hoeken gelegd tegen het insnoeren.

Er werden dikke blokken onder de kettingen gelegd, die naar de zij werden geduwd. Hierna werden de kettingen twee aan twee door takels, over het midden van het schip, met elkaar verbonden. Door de kettingen naar elkaar toe te trekken werd de last stevig gesjord.

Van te voren was het mastspoor opgevuld met turf anders zou de deklast bij het sjourren naar binnen gedrukt worden en op zee had men toch geen spoor nodig om de mast te strijken.

De ruimte, die tussen kettingen en luiken vrij bleef, omdat de blokken ertussen zaten, was voldoende om vaarbomen, haakstokken en loopplank tussen te steken.

De bakstagen werden in sommige gevallen op de achterbolders vastgezet, maar ze werden ook wel in de sjorkettingen ingepikt. Om vanaf de last weer op het voordek te komen, werd het vooronder trapje gebruikt.

Was men eenmaal op de plaats van bestemming gekomen, dan werd de turf met behulp van rieten manden gelost. In een mand gingen een vast aantal turven. Werden een groot aantal manden gelijktijdig gelost, dan werd per mand één turf apart gelegd. Na afloop kon de schipper/turfhandelaar dan „turven” hoeveel turf hij had verkocht. Het verhandelen van turf gebeurde per aantal. Schippers, die hun turf uitventen, gingen wel de boer op om mensen de turf aan te bieden als monster, men kon dan zelf beoordelen of het goede kwaliteit turf was.

Gaf de verbrande turf gelige as dan was het goede kwaliteit; rode as daarentegen niet en stonk de turf dan was er grote kans, dat het zoute turf was.

(wordt vervolgd)