

SCHEEPSTYPOLOGIËN DEEL 6

Groninger tjalk

Gingen de turfjalcken alleen bij mooi weer „overzee” naar Holland, de Groninger tjalk werd voor de landelijke vaart gebruikt. Door z'n vorm kon, en kan hij nog steeds veel dragen en bijna overal komen.

Tekeningen en foto's:

Henk Bos

Gedeeltelijk m.m.v. Floris Hin

Het zijn forse, stoer aandoende schepen; soms enigszins plomp maar toch meestal met vloeiende lijnen.

Kenmerkend voor de Groningse scheepsbouw is het gebruik van brede huidplaten (soms tot bijna één meter breed) in voor- en achterschip.

Hierdoor kon er goedkoper gebouwd worden dan bij het toepassen van smalle gangen. Ook op andere punten werd er eenvoudig gebouwd. Zo bestond het potdeksel vaak alleen uit een stuk hoekijzer.

Voor de Groninger schippers moest het sterk zijn en onverslijtbaar. Sier, dat ook niet goed bij het karakter van de Gro-

ninger schipper paste, werd weinig toegepast.

De grootte van de tjalken varieerde nogal en lag tussen de 70 à 140 ton. De grotere tjalken werden soms ook wel voor de kleine kustvaart gebruikt. Hiervoor moest men dan een zeebrief hebben. Deze werd, als het schip na aanpassing aan de gestelde eisen voldeed, door de scheepvaartinspectie afgegeven. De inspectie werd erg precies uigevoerd. Door de aanpassingen werden de tjalken natuurlijk geen echte zeeschepen maar werd er een zeebrief afgegeven voor een beperkte duur (1 jaar) en vaak een beperkt vaargebied (bijv. naar Hamburg en de Oostzee).

De Groninger tjalkjes waren getuigd met één mast met een grootzeil met lange rechte gaffel, een fok en veelal een kluiver.

Door de lange gaffel was er ook een lange top nodig en zodoende waren de Groninger scheepjes al van verre te herkennen. De zogenaamde „langtoppers”.

Dit in tegenstelling met de Friese scheepjes. De Friese schipper is wat meer op „sier” gesteld dan z'n Groninger collega. Deze schippers hadden dan



Afb. 25. Groninger tjalk met tuig (foto Willem Polderman)

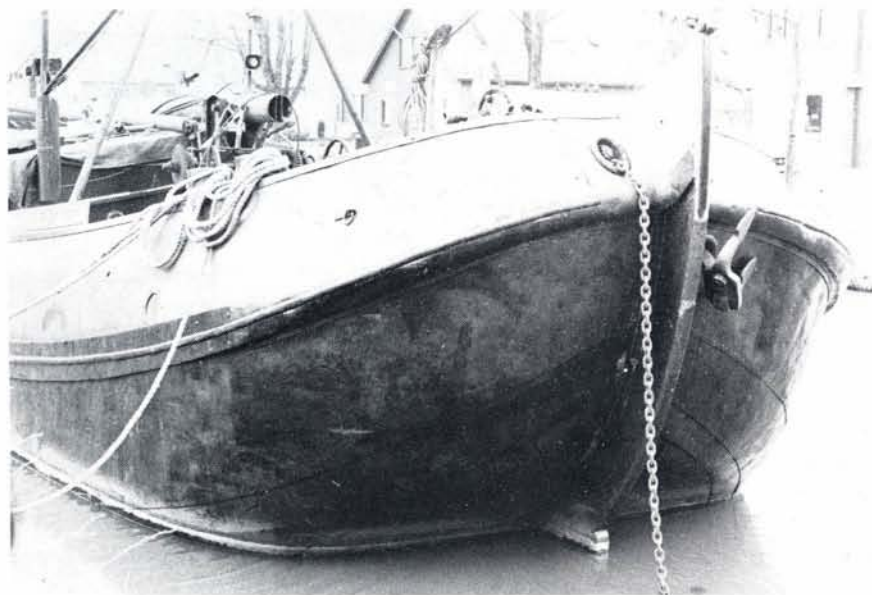
ook een relatief korte kromme gaffel, die een veel kortere top nodig had.

Zeetjalk

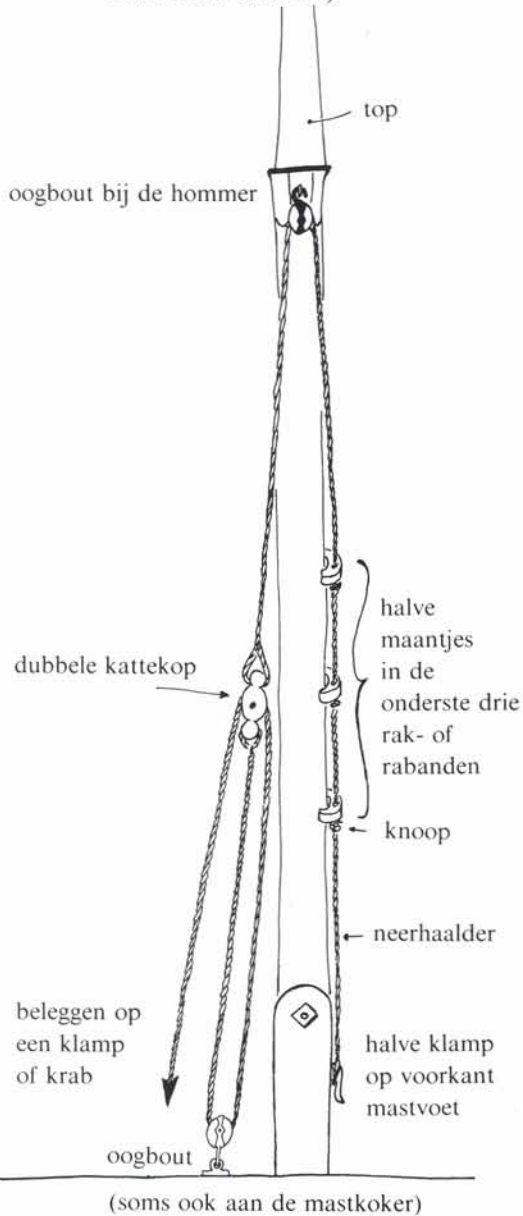
De zeetjalk vertoont veel overeenkomsten met de gewone Groninger tjalk. Het gaat in alle gevallen om een in alle opzichten grotere tjalk met een „Zeebrief” en deze schepen werden dan ook bijna altijd „onder klasse”, volgens eisen van de scheepvaartinspectie, gebouwd. De breedte en de holte waren groter dan bij tjalken voor de binnenvaart. De breedte lag in de buurt van de vijf meter (tussen 4,70 en 5,10 m) en de holte was 1,80 tot ca. 2,20 meter. Vooral de kop valt op. Deze loopt veel hoger op dan bij de gewone Groninger tjalk (zie afb. 16). Door dit hoger oplopen, tot 3,60 m boven het water bij leeg schip, kreeg het een stoer en krachtig uiterlijk.

Inwendig is het schip, vooral in de kop, versterkt met extra stringers. Het ruim is in de lengterichting versterkt met een extra kolsom of zaathout. De luikenkap werd in het midden van de luiken extra ondersteund met een schoorboom, vossboom voor de Groningse schippers, zodat in de breedte gezien drie schoorbomen aanwezig zijn. De luiken werden

Afb. 24. Kop van een Groninger tjalk (let op de brede huidplaten)



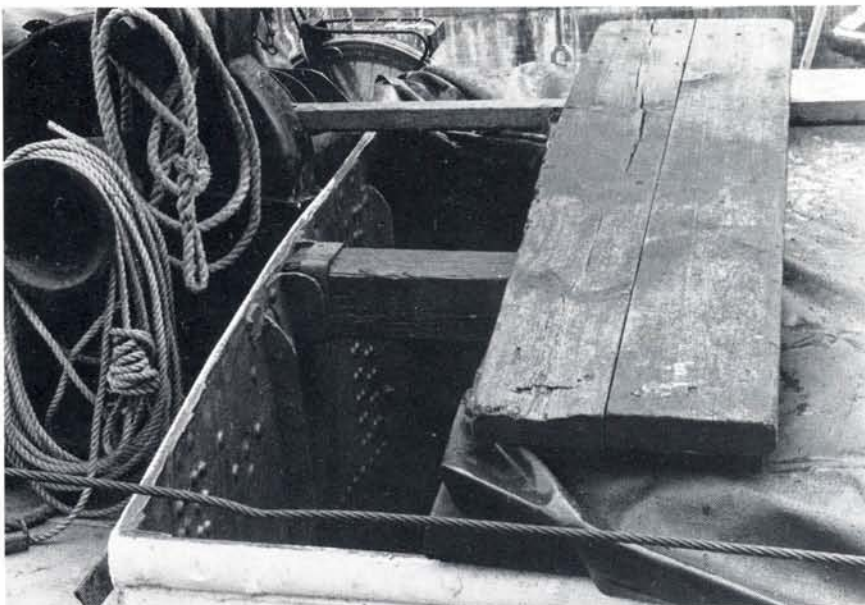
Afb. 26. Kattalie Groninger tjalk (tek. Henk Bos/Floris Hin).



bovenop extra vergrendeld met sluitboemen over het kleed.

Door de vaart op zee moest er met een kompas gevaren kunnen worden. Deze werd in de roef geplaatst tegen het achterschot. Dit schot en het roefdak werden, i.v.m. het kompas, dan ook in hout uitgevoerd. Vanaf het helmhout kon er op het kompas gekeken worden door het zogenaamde kompasraam (zie Afb. 28a en b).

Om bij harde wind en veel zeevang het roer in bedwang te kunnen houden zette de schipper een stuurtalie op het helmhout. Hiertoe werd een talie (dubbeljol)



Afb. 27. Luikenkap van een zeetjalk met extra schoorboom (vosseboom)



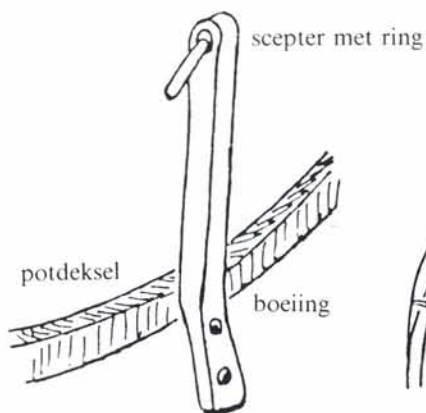
Afb. 28a en b. Roef van een zeetjalk met Kompasraam

ingepikt in de scepter op het boeisel aan loefzijde en in een oogbout in de greep van het helmhout (zie Afb. 28a en b). Het tonnetje werd hiervoor niet gebruikt in verband met gevaar voor splijten van het helmhout.

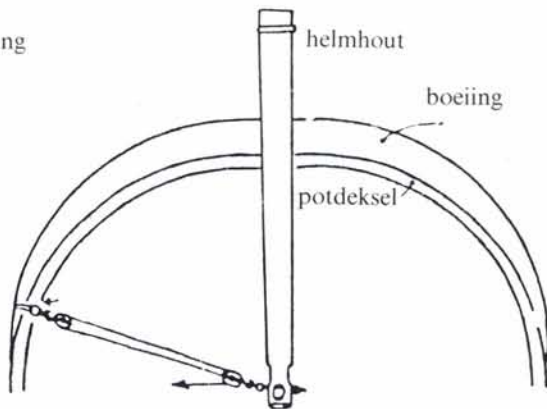
Ook kwam het voor dat de greep van het helmhout voorzien was van schijven. Het nadeel hiervan was dat de talie telkens opnieuw moest worden ingeschoeren.

Was er géén oogbout, dan werd er een touwen grommer rondom de greep van het helmhout gebruikt om de talie in te pikken.



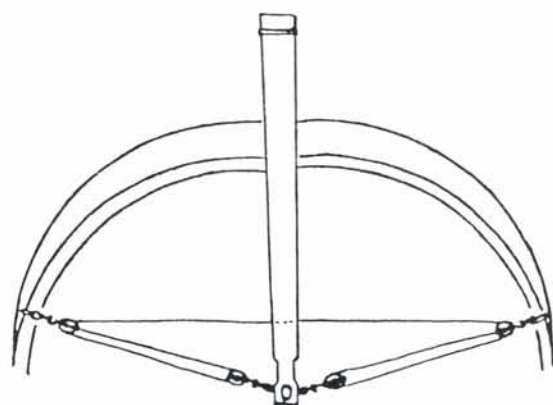


Afb. 29a.



Afb. 29b.

STUURTALIE



Afb. 29c.

STOOTTALIE

Stuurtalies werden gebruikt bij harde wind. Bij het wegvallen of afnemen van de wind blijft de deining nog een tijdje doorstaan. Door deze golven is het grote roer moeilijk in bedwang te houden. Om nu deze slingeringen te dempen werd een stoottalie opgetuigd (zie Afb. 29c). Het helmhout, en dus het roer, kan met deze talie normaal bewegen en de wrijving van de looper over de schijven zorgt voor de demping. Bij de getekende uitvoering is het lopend end belegd op het hondsvot aan het blok bij de scepter. Hoe meer kracht er op de looper van de stoottalie staat hoe beter de dempende werking zal zijn. Het lopend end werd vaak nog met een extra talie en een leiblok vast gezet op de bolder. Ook kan verbetering van de demping bereikt worden door in plaats van twee keer een dubbeljool, twee keer een vierloper in te scheren.

Veel schippers hebben letsel opgelopen omdat ze knijp kwamen tussen het helmhout en de bolderkast of de lier. Bij het op de markt komen van het zogenaamde „Engels Stuurwerk” werd het gevaarlijke helmhout door velen voor zo'n stuurwerk vervangen (zie Afb. 30).

Het dak van de roef werd meestal zee-groen geverfd. Het schip zelf veelal wit of grijs. Dit tot wanhoop van de knecht. Hij bleef zo in ieder geval wel bezig. Het boord is hoger dan bij de normale tjalken; zo ongeveer 35 cm of hoger boven het gangboord. Door deze hoogte moest het boord dan ook gesteund worden door boordsteunders.

Het want van de langgetopte mast was aan SB-zijde vaak voorzien van weeflijnen om te kunnen openteren. Tussen de

lange gaffel en de lange top kon een topzeil (topsel) gezet worden. Aan de lange kluiverboom werd een binnen- en een buitenkluiver gevoerd. (Zie Afb. 32).

Ondanks alle voorzieningen waren de zeetjalken géén goede zeeschepen. Ze waren te langzaam en „te bot voor de kop” om zich in stormweer goed vrij te kunnen zeilen van lager wal. Er zijn er dan ook veel op zee gebleven.

Evengoed werden ze overal, van Riga tot Portugal en de landen rond de Middellandse zee, aangetroffen.

Koftjalk

Koftjalk was oorspronkelijk de aanduiding voor een tjalk met een koftuigage; dat wil zeggen een grote en een bezaanmast. Bij de opvang van hout naar ijzerbouw is, zoals bij de meeste tjalken,

de vorm zorgvuldig bewaard gebleven. De steven, zowel als de stuiten, zijn bijvoorbeeld keurig doosvormig opgebouwd uit platen.

De volle en ronde vorm beïnvloedt sterk de snelheid, terwijl het schip wel uitstekend manoeuvreerbaar is. Tevens paart de koftjalk betrekkelijk kleine afmetingen aan een groot draagvermogen. De platte bodem maakt hem zeer geschikt voor de kustvaart, terwijl de geringe diepgang het mogelijk maakte ver in het binnenland door te dringen.

Door de grote zeeg en het hoog oplopen van de steven kan met een relatief gering vrijboord volstaan worden zonder aan zeewardigheid in te boeten.

Al deze voordelen hebben er toe geleid dat de koftjalk zeer lang in de kustvaart heeft dienst gedaan.

De koftjalk werd alléén in Groningen gebouwd en wel tot ca. 1925. Herken-

Afb. 30. Kleine Groninger tjalk met Engels stuurwerk



baar aan de zware, holle schoenerstev en de boegspriet die op deze steven ligt. Zeetjalken, daarentegen, varen met een kluiwerboom naast de steven.

Koftjalken hebben geen zetboord maar een vast verhoogd boord dat alleen bij de bolders en de steven onderbroken was.

De schepen hadden veelal forse masten. De grote mast soms uitgevoerd met een steng. Tussen de top en de gaffel kon het topzeil, vaak uitgevoerd met een topbare ra voor de voor-de-windse-koersen, gehesen worden. Het staande want werd geweven uitgevoerd en soms voorzien van schurftplating om het slijten van de zeilen te voorkomen.

Door de bouw voor zeevaart werden vele schepen onder klasse gebouwd en wel bijvoorbeeld Klasse A₄K-Grote Kustvaart van de Germanischer Lloyd.

Bij tamelijk goed weer waren het uitstekende schepen waar redelijk mee te varen en te verdienen was. Niet snel maar wel solide. Voor de wind ging het altijd goed want door het volle voorschip werd de kop goed gedragen. Maar kruisen met harde wind was altijd een harde dobber. Bij zeer harde wind moest de schipper reven. Niet alléén de zeilen, maar ook de zwaarden moesten dan „gereefd” worden wilden de krachten voor het zwaard niet te groot worden. Bij een leeg schip was het altijd slecht. Het zijdelings oppervlak is dan namelijk aanzienlijk en zorgde voor sterk verlijeren van het schip. De schipper kon de drift min of meer verkleinen door het zwaard dieper te zetten, maar dan werd wel het breukrisico voor het zwaard te groot. Zo bleef de schipper zweten. Veel zwaarden zijn dan ook gebroken in de strijd en jammer genoeg zijn daardoor vaak veel schepen gebleven, veelal met alle opvarenden.

Door de platte bodem raakte het schip bij het stranden vlak bij het strand vast. Dit was vaak een voordeel. Indien nodig kon dan het schip, bij afnemend tij, gemakkelijk verlaten worden. Soms ook kwam het schip weer vlot bij afnemende wind en een lekker hoog tij.

De kleine kustvaart vormde op deze manier een zwaar bestaan, vol risico's. De motor bracht hier wel wat verbete-



Afb. 31. Eénmastkoftjalk met deklasthout.



Afb. 32. Eenmast koftjalk (foto Henk Bos naar schilderij van Rieks Hamminga).

ring in, maar is er tevens de oorzaak van dat deze koftjalken niet meer gebouwd werden; tjalken lopen niet zo snel op de motor. Ze zijn dan ook in deze bedrijfstak vervangen door de schoeners en de klippers.

Al met al moeten we zuinig zijn op onze laatste zee- en koftjalken met hun sierlijke en van kracht getuigende lijnen. Het is nog steeds een lust voor het oog deze fraaie schepen onder vol tuig over het water te zien gaan.

Tweemast koftjalk (foto Henk Bos naar schilderij van Rieks Hamminga).

