

Ronde Zeeuwen

HOUTEN VRACHT- EN VEERSCHEPEN IN ZEELAND

Gerrit Schutten is al tientallen jaren bezig met het verzamelen en bestuderen van gegevens over oude, bijna vergeten, scheepstypen en het gebruik ervan. In dit artikel geeft hij een opsomming van de vele scheepstypen die in Zeeland werden gebruikt. Achtereenvolgens komen de tjalken, steenschuiten, ponen, pleiten en zelfs de boierschuiten aan bod. Dankzij zijn gesprekken met informanten, zo mogelijk opmetingen, reconstructies en oude foto's wordt telkens weer een deel van de historie gedegen vastgelegd.

Mijn voornaamste informant over de houten vrachtschepen in Zeeland was Jan A. Neve, woonachtig te Rotterdam. Hij is in 1881 geboren als zoon van de beurtschipper van Walsoorden op Rotterdam. Zijn vader had een poon. Toen hij 13 jaar was, voer hij elke week met vader en knecht naar Rotterdam. Toen hij 15 jaar was, bleef vader wel eens thuis. Later werd hij sleepbootkapitein op de Rijn. In die hoedanigheid heeft hij meegewerkt aan een loodsboekje over de Rijn. In zo'n boekje waren alle stroomgeulen, zandplaten en andere navigatiemoeilijkheden op de Rijn beschreven.

TJALKEN

Tjalken waren te vinden van Vlaanderen tot Oost-Friesland. Nu kennen we ze alleen in ijzer, maar honderd jaar geleden bestonden er tientallen typen (soorten) houten tjalken. Alle soorten houten tjalken waren op dezelfde manier gebouwd. Het vlak was vlak en recht, maar liep voor en achter aan de einden al smaller wordend op in een punt halverwege de stevens. De middenvlakplank liep echter rechtdoor. Op een tong van die middenvlakplank stonden de stevens. In de hoek tussen de verticale stevens en de middenvlakplank lag een breed driehoekig stuk hout: de *knoop*. De kimgangen lagen opzij tegen het vlak met smalle kant tegen smalle kant, zodat daar een gladboordige ronde kimbocht werd verkregen. Voor en achter liepen de kimgangen gladboordig met de zijkanten tegen de kopse kanten van de vlakdelen naar de stevens. De gangen van de zijden sloten daar rondspantig en gladboordig bij aan. Zo werd een mooi rond voor- en achterschip verkregen. Rondom het schip liep op ongeveer twee derde hoogte een verdikte gang: het berghout. Daarboven stonden de gangen in de zijden verticaal, maar aan de scheepseinden viel het hout boven het berghout naar binnen.

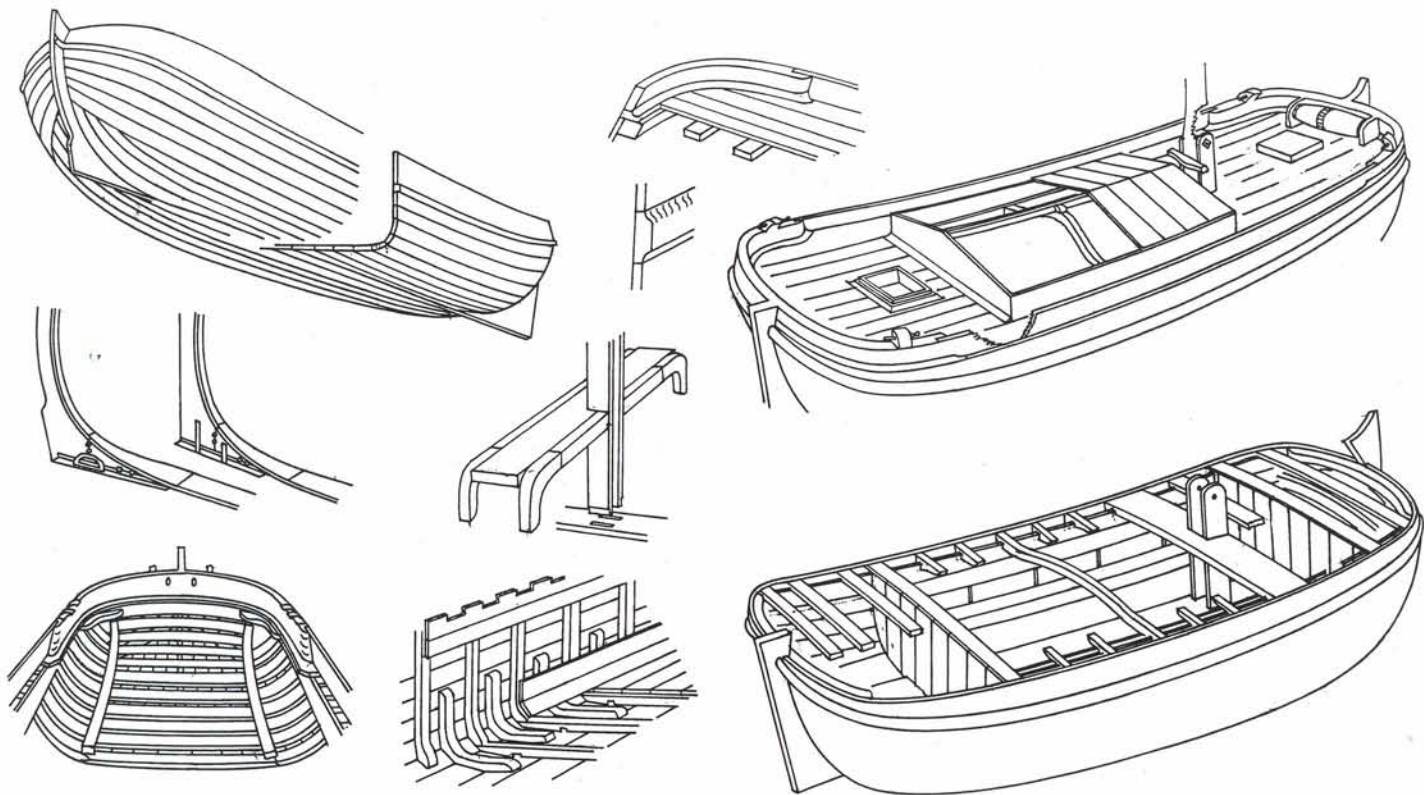
Het vlak en de gangen gaven het langsverband, de inhouten het dwarsverband. Op het vlak waren dwarsscheepse, rechte leggers aangebracht, hart op hart twee voet uit elkaar. Op de einden van die leggers stonden de oplangen die doorliepen tot het dek. Het verband tussen vlak en zijden werd gevormd door de kinkrommers of *kurven*. Deze waren aan weerszijden, midden tussen elk opvolgend paar leggers aangebracht. De inhouten waren aan de binnenzijde van het schip afgedekt met langsscheepse planken: op het vlak de *buikdennning* en in de zijden de *wegeringen*.

Tjalken hadden een klein vooronder, een groot laadruim en een klein achteronder voor bewoning. De ruimten vóór waren gedekt met een voorplecht met mastkoker en achter met een achterplecht. Daartussen was een laadopening. Aan weerszijden van de laadopening lagen in één lengte de gangboorden. Op die gangboorden stond aan de buitenkant een verticale voetreling en aan de binnenkant een verticale denneboom of *den*. Aan voor- en achterzijde werd de laadopening afgesloten met de schilden, zodat rondom die opening een soort open doos was gecreëerd. Deze hield het water buiten, als de golven over het dek sloegen. Deze laadopening werd afgedekt met losliggende luiken.

De verticale voetreling langs het dek werd voortgezet tot de stevens. Helemaal voor en achter was die reling opgebouwd met stukken kromhout: de *boegstukken*. Die boegstukken stonden niet op de einden van de dekschroten, maar op vier duim dikke stukken hout die aan de binnenkant waren verdund en uitgehold tot twee duim: de *drogenaadstukken*. Door de dekschroten te eindigen voor de boegstukken te leggen, hoopte de werfbaas inwattering en rot te voorkomen. Deze zogenaamde *droge naden* waren ook te vinden onder de schilden voor en achter de laadopening en aan de berghouten. Deze droge naden vormden een heel typisch kenmerk van een houten tjalk. De luikhoofden, ook wel *karingen* genaamd, waren uitgevoerd in drogenaadstukken.

ZEEUWSE TJALKEN

De vrachtschepen van Zeeland waren tjalken, meestal hektjalken. Zeeuwse hektjalken werden veel in Roosendaal gebouwd, maar ook in Terneuzen en andere plaatsen. Vrachtschepen moesten in Zeeland goed kunnen droogvallen en bij vloed gemakkelijk loskomen. Dat gebeurde twee maal per etmaal, of de tjalk nu geladen was of niet. Deze tjalken hadden daarvoor een sterk en breed vlak nodig met zware leggers. Onder was een Zeeuwse tjalk breder dan boven. Deze tjalken



Tekening van de kenmerken van een tjalk.

waren meestal wat koplstig, of ze werden zo geladen. Vóór lagen ze dan bijvoorbeeld drie voet diep en achter maar 2,5 voet. In Zeeland stak het roer van tjalken en ponen en tjalken onder het vlak uit. Vooral bij vólgebouwde schepen gaf dit een veel betere roerwerking. Als het schip droog viel, dan kwam zo'n *vissend roer* omhoog. Daarvoor was het voorzien van lange vingerlingen. Deze schepen hadden dan ook een roertalie waarmee het roer kon worden opgeschort.

De Zeeuwse tjalken waren vrijwel allemaal voorzien van een hek of statie, een soort overkapping van het achterschip. Hierbij was in de achtersteven dwarsscheeps een hekbalk van bijna een meter lengte ingelaten. In de boegstukken achter was aan weerskanten een vrijwel recht boord ingelaten, dat achter onder op de hekbalk eindigde. Aan de bovenzijde waren ze aan elkaar verbonden. Van achteren was dan een open driehoek te zien, waar het helmhout doorheen stak. Vanaf de boegstukken was met korte, langsscheepse plankjes de opening tussen schip en overkapping dichtgemaakt. Het helmhout stak met een borst en een verdund gedeelte in het roer en was daar bevestigd met ijzerbeslag. Dit waren zware roeren. Op genoemde boorden en het roer waren vaak ter versiering met verf eenvoudige figuren geschilderd.

Tjalken waren bij harde wind op voor-de-windse koersen kwetsbaar. Op een van zijn eerste reizen heeft Neve dit zelf meegemaakt. Hij voer mee met de hektjalk van zijn oom. Deze tjalk was 105 ton en gebouwd in Roosendaal. De tjalk was geladen met suikerbieten, afgedekt met luiken en dekkleden. Ze

voeren recht voor een westenwind, west tot zuidwest. Het ging goed, totdat ze werden overvallen door een bui. Een geladen tjalk is stomp en schiet niet door. Met harde wind achter graaft de kop zich in. Overkomend water dringt dan door de deknaden en loopt in het schip naar voren. Dan zakt de kop dieper. Er komt meer water aan boord en het voorschip komt nog dieper te liggen. In die situatie gaat de tjalk met de kop naar voren ten onder.¹ Dit gebeurde ook met deze tjalk. De opvarenden sprongen vanaf de staats in de roeiboet. In de roeiboet hielden ze met de riemen de kop van de boot op de wind. Zo werden ze naar de dijk toegeslagen. Tenslotte werden ze door een grote golf over de dijk gezet.

Neve heeft mij ook wat verteld over de tjalken in het aangrenzende Vlaanderen. Daar werden Brabantse schuiten gebruikt; dit waren vierkante tjalken met veel zeeg en een statie. Ze maten tot 150 à 160 ton. Een ander type tjalk was de otter; ze werden ook wel tjalk genoemd. Vlaamse otters waren dieper en krommer dan de pleiten; ze hadden meer zeeg. Er waren ook grote bij, soms met twee masten. Pleiten hadden ongeveer hetzelfde model, maar dan gestrekter met minder zeeg. Het waren meer kanaalschepen.

STEENBONKEN

Voor het vervoer van basaltstenen voor de dijkbouw in Zeeland werden speciale tjalken gebruikt, de steentjalken of *steenbonken*. Deze tjalken maten 100 à 125 ton en waren erg zwaar en sterk gebouwd, bijvoorbeeld met een zaathout van 10" bij 25" (25 x

60 cm). Zo'n tjalk was één klomp hout, zwaar gebouwd met breed vlak met zware liggers van 25 x 25 cm. Hij kon erlegen, als hij droog viel. Het waren luie tjalken van zwaar hout met een diepgang, leeg, van 4 voet. De zwaarste tjalk stak leeg vijf voet. Een tjalk in Friesland stak twee voet, hooguit 2,5 voet. Steenbonken werden ook in Roosendaal gebouwd, maar ook wel in andere plaatsen, bijvoorbeeld door Florusse in Hansweert, later Scheepswerf Hansweert.

Steenbonken voerden basaltstenen aan uit Terneuzen voor de Westkappelse Zeedijk en andere dijken; dat was Duitse basalt. Ze gingen er met vier à vijf tjalken heen. Als de vloed opkwam, vertrokken ze uit Terneuzen. Ze gingen met een basaltlading de zaat op. Er stonden daar 20 à 30 man klaar om de stenen uit te laden. Voordat ze vast zaten en droog vielen, waren ze behoorlijk geschud en hadden ze enorme klappen gekregen. Men dacht, dat ijzeren schepen dat niet konden verdragen.

De steentjalk van Leen Kanter uit Terneuzen werd eens door de zee op de Westkappelse Zeedijk gezet. Bij westenwind kon je daar moeilijk weggkomen. Deze tjalk was zo sterk, dat hij zonder kapot te gaan bij vloed van de dijk kon glijden. Hij was wel wat beschadigd, maar lekte niet. Zo is het schip ook eens gebruikt in de kustvaart. Het voer naar Noorwegen voor een lading hout. Maar het schip was zo zwaar, dat het voorschip in de golven slecht omhoog kwam.

PONEN

Ponen waren ook tjalken. Ponen werden alleen gebruikt voor de beurtvaart. Beurtvaart houdt in, dat elke week, op de marktdag van een grote stad, de beurtschippers van alle dorpen in de omgeving met hun schepen daar in de morgen aan kwamen varen en afmeerden. Ze vervoerden waren van handelaren uit het dorp die bestemd waren voor handelaren in die stad. De dag daarvoor hadden ze die waren opgehaald en geladen. In de marktstad aangekomen, werden deze waren bezorgd. Ook werden bestellingen opgehaald voor handelaren in het dorp en ingeladen. De schipper bracht brieven over en verzorgde betalingen voor mensen uit het eigen dorp. Zo had hij een soort vertrouwensfunctie en genoot als zodanig in het dorp aanzien. Beurtschippers waren als regel niet onbemiddeld. Beurtcentra voor Zeeland waren Rotterdam, Middelburg, Bergen op Zoom en Vlissingen.

Er waren meerdere typen ponen. Kleine ponen tot zo'n 16 ton hadden een bollestal. Rondom die bollestal ontbrak het hout boven het berghout. De vader van J.A. Neve had een statiepoon van 32 ton. De grootste ponen waren de paviljoenponen van 35 à 40 ton. Ponen waren zelden groter dan 40 ton. Ponen hadden ronde luiken; de zware schaarstokken ontbraken. Er waren geen vrouwen aan boord van een poon. Het gezin van de beurtschipper woonde aan wal.

Een typisch kenmerk van een poon was de rechthoekige doorsnee van het berghout voor en achter. Bij een tjalk was het berghout voor en achter afgerond. Het berghout liep tegen de voorstevan op met een fraaie bocht: de *slemphouten*. Bij een poon waren achter ook slemphouten te vinden, bij een tjalk niet.

Bij de statieponen woonde men voorin. Deze statieponen had-

den een groot vooronder met de kooien opzij en de kachel tegen het schot. In de piek was een bergplaats met een extra luik in het dek. De beschieting was van solide eiken. In het achteronder was een bergplaats met twee kooien in de zij voor de knecht. Op het hekkbord op de statie stond de naam van de schipper. Bij de paviljoenponen waren de kooien achterin. Voor 1880 waren er paviljoenponen met grote ramen in het paviljoen voor passagiersvervoer. Nadien gingen de passagiers met het trammetje. Er waren weinig gladdeks ponen, dus zonder paviljoen of statie.

Evenals de Zeeuwse tjalken moest ook een poon rustig op het slik kunnen liggen. Ook ponen hadden een breed en vierkant vlak. Van Loon wilde de vierkante einden van dit vlak verbeteren, zodat ponen sneller zouden zeilen.² Neve vergeleek het model van een poon met dat van een Scheveningse bom, zo vierkant. Bij moeilijk weer (harde wind) lukte het niet om met een poon overstag te gaan. Dan moest men halzen; dat wil zeggen een stormrondje maken. Een poon was voor en achter vrij hoog; hij had behoorlijk veel zeeg. Met een goed geveegde kont kreeg het schip meer snelheid, maar kon minder laden. Het veel kunnen laden was echter belangrijk.

Het beurtcentrum waar ponen in groten getale te vinden waren, was Rotterdam. Daarvoor moesten ze de Noord opkruisen. Dat was een imposant gezicht. Dan was het oppassen geblazen. Hier was de kwieke schipper in het voordeel. De haven voor de beurtschepen in Rotterdam was de Laakhaven. Vanaf de brug van de Maasboulevard tot het ziekenhuis (nu Maritiem Museum Prins Hendrik) lagen aan de westkant de beurtschepen uit Zeeland en uit de buurt van Waspik, meest ponen. Aan de andere kant lagen de beurtschepen uit Zuid-Holland, meest boeierschuiten. De ponen lagen met de kop tegen de wal met een zware, witgerande loopplank. Daarover werden de tonnen en zware zakken weggedragen.

Als ze hadden afgemeerd, werd op de staats een hakkenbord gezet. Dit was een wit bord dat vanboven rond was met een donkere rand. Daarop stond de naam van de schipper en de plaats waar hij thuis hoorde. Zo kon iedereen zien, bij wie ze moesten zijn, als ze waren naar dat dorp wilden laten vervoeren. Die losse hakkenborden waren vaak vastgemaakt achter een los balkje over het hek. Dit hekje lag aan weerskanten in twee uitsparingen. Doordat dat bord van onderen breder was, was het door deze vorm volledig vastgeklemd.

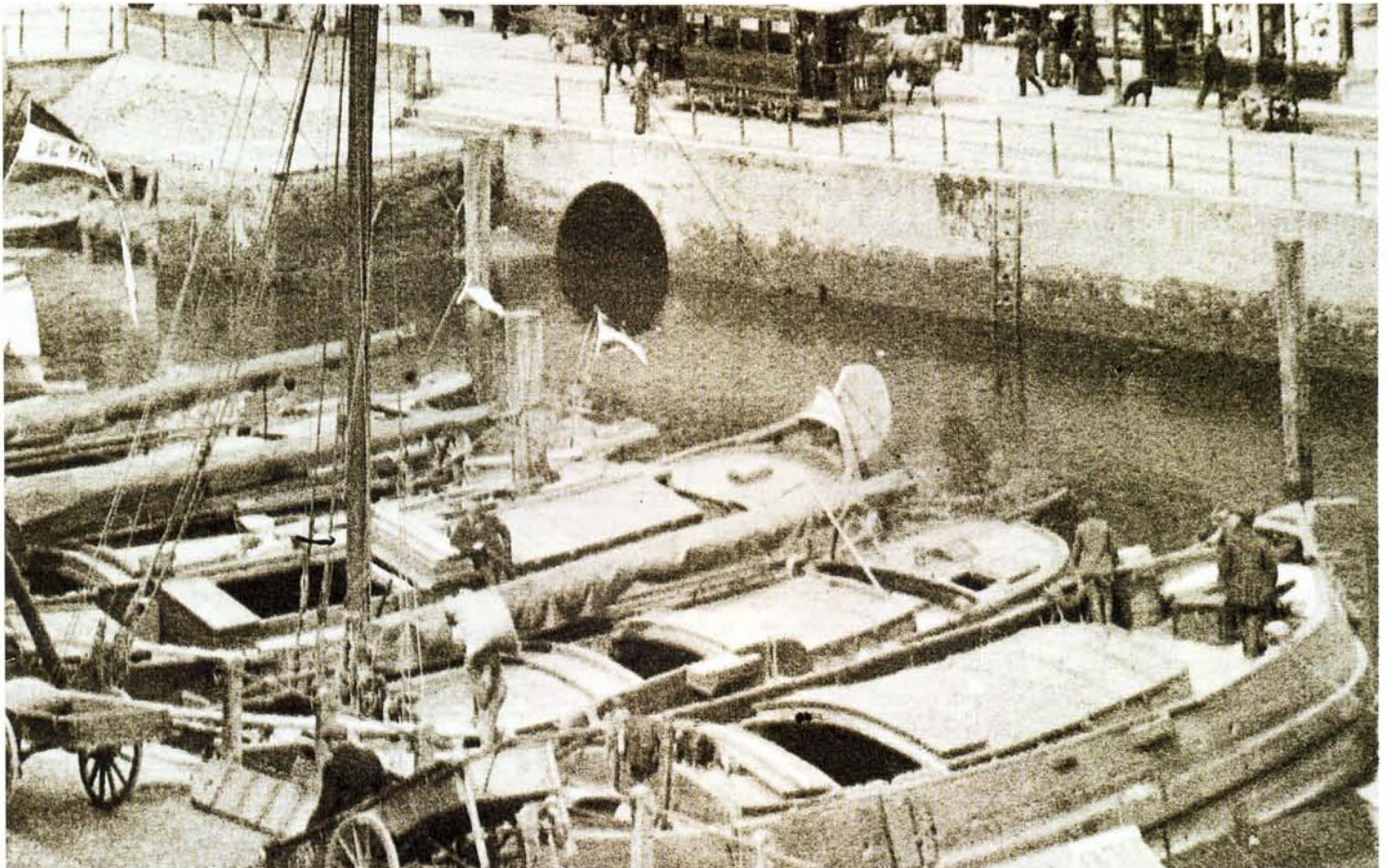
Als het aanbod van vracht groter was dan het beurtschip kon laden, dan werd een *boeglegger* gebruikt als lichter. Deze voer tegelijk mee met het beurtschip. De beurtman van Middelburg op Rotterdam gebruikte als beurtschip een zware tjalk van 80 last met een kleinere boeglegger. Middelburg was niet alleen een grote plaats maar ook zelf een beurtcentrum. Daar waren altijd veel beurtgoederen. Vandaar dat hij zo'n groot schip nodig had.

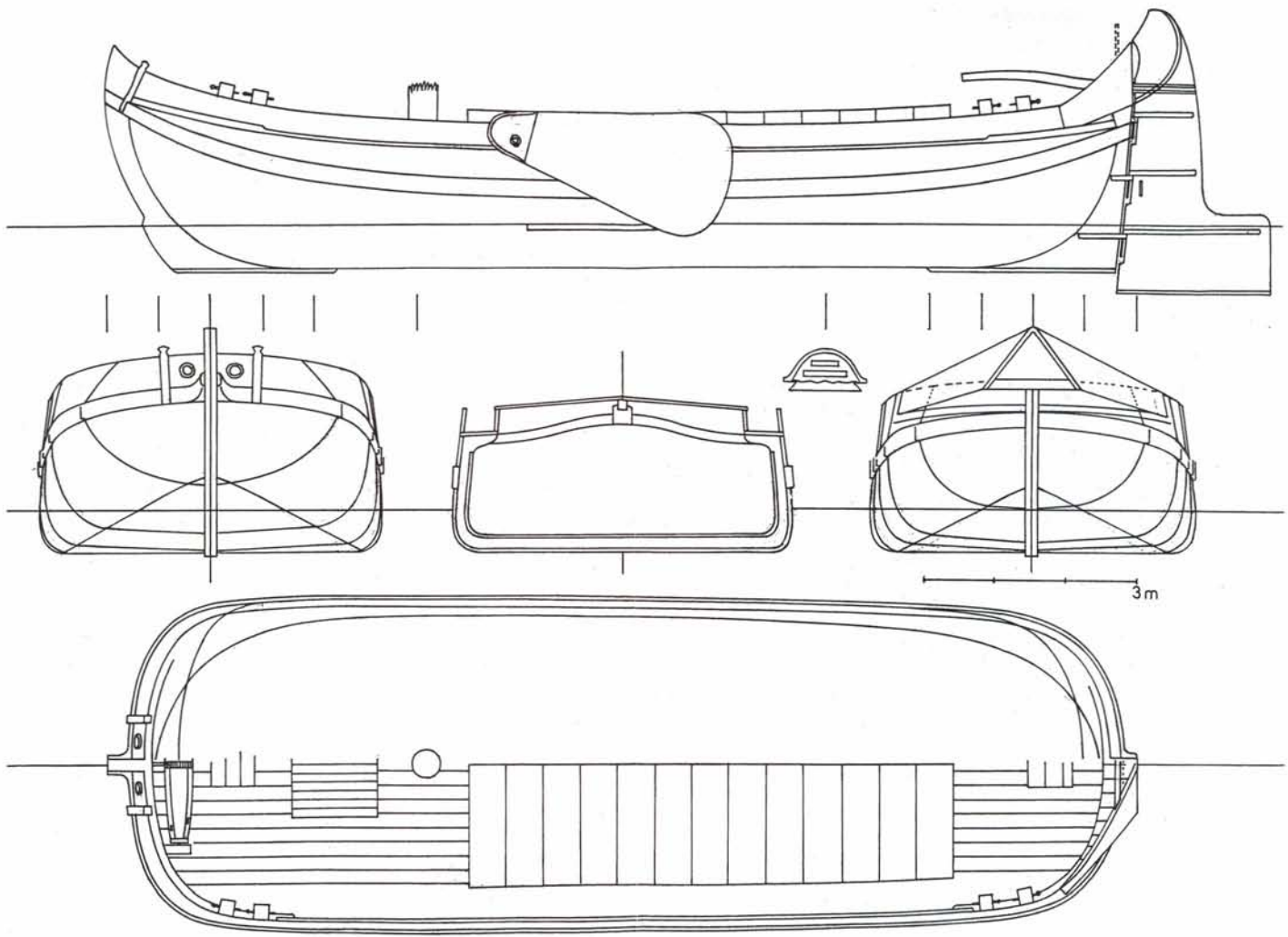
Het bestaan van beurtschipper lijkt misschien enerverend en romantisch. Enerverend was het wel, maar zeker niet romantisch. In de havens was het keihard werken. De zakken en vaten waren zwaar. Het hanteren van deze zware voorwerpen was slagwerk. Toen Jan Neve 16 jaar was, moest hij eens 200 zakken



Boven: Enkele Zeeuwse tjalken bij de scheepswerf in Roosendaal.

Onder: Enkele ponen, collectie Gemeentearchief Rotterdam.





Lijntekening van een reconstructie van een statiepoon, afmetingen 14,5 x 4,8 meter.

chilispeter van 100 kg lossen. Een keer probeerde hij vier 100 kg zakken op de kruiwagen te laden; deze is toen door zijn as gezakt. Hij zei tegen zijn vader: *Geef mij maar een steekwagen; die zijn handiger.* Maar grootvader liet de kruiwagen repareren. De mensen hadden geen oog voor het gemak van een ander. Vroeger was men er trots op, dat men gezond en sterk was en dat men zwaar fysiek werk kon verzetten.

BOEIERSCHUITEN

Boeierschuiten waren op de Merwede en de Lek te vinden. Onder zeil waren het vlugge schepen. Boeierschuiten maten 17 à 20 last, dus 35 à 40 ton. Er waren ook kleinere schepen onder. Boeierschuiten waren minder vierkant dan ponen en met minder zeeg. Ze waren ronder en sierlijker, haast een luxe tjalk. De achterstevan stond schuin. Ook waren ze minder stomp in het vlak dan ponen. Boven het berghout viel het boeisel wat naar binnen. Ook boeierschuiten hadden voor en achter de rechthoekige doorsnee van de berghouten, net als bij een poon. Boeierschuiten werden overal gebouwd: Breskens, Geertruidenberg, Waspik, Kruispolder. Boeierschuiten werden ook wel in Zeeland gebruikt. Het antwoord op de vraag, waarom een beurtschipper een boeierschuit gebruikte of een poon, heb ik

niet kunnen achterhalen. Ik vermoed echter, dat het iets te maken heeft met het droogvallen twee keer per etmaal. Boeierschuiten waren daar waarschijnlijk niet zo goed op gebouwd als ponen.

VAREN IN ZEELAND

De havens in Zeeland waren tijhavens. Tijhavens waren erg lastig. Met vloed kon men door de vaargeul naar binnen. Als deze niet bezeild was, dan moest er worden geboomd. Een andere methode was het gebruiken van de schippersboot om een vaaranker of werpanker uit te brengen met daaraan de paardelij van 250 vaam. Deze lijn was zo opgeschoten, dat hij bij het roeien vanzelf afliep. Als het vaaranker op de bodem lag, werd deze lijn met het ankerspil ingehaald en zo nodig daarna weer opnieuw uitgebracht: de ene slag na de andere. Met laag tij lagen deze havens droog en de schepen op het slik. Om te kunnen varen had een tjalk minimaal vier voet water nodig. De schipper kon aan de stand van het water ten opzichte van de merken buiten de haven al zien, of er genoeg water in de haven was om naar binnen te kunnen varen.

Op de Zeeuwse stromen maakten de schippers altijd gebruik van het tij. Dit tij was te sterk om daar met een geladen schip

tegen in te kunnen varen. De schippers oriënteerden zich op de lichten aan de wal; er waren geen gasboeien. Ze volgden vaak een gegokte koers. Als ze het water goed kenden, voelden ze zich wel veilig. Echter de platen liepen onder water, dan moest men zich op de zandbanken oriënteren met de *slagverd*. Dit was een afwisselend rood en wit geschilderde grenen stok van 15 voet. Tegenwoordig zijn de vaargeulen veel dieper en zijn er lichtboeien geplaatst.

ANDERE BEURTSCHEPEN IN ZEELAND

De Zeeuwse vissersschepen werden in enigszins gewijzigde vorm ook gebruikt voor de vrachtvaart. Van Beylen beschrijft een kleine, hoogaars van ca. 9,2 x 3,2 meter die werden gebruikt als beurtschip.³ Ook handelaren gebruikten wel zo'n kleine hoogaars. Neve had het over *kleine beurtmannekes met kleine handel*. Tussen Herkingen en Bruinisse werd zo'n kleine hoogaars gebruikt voor passagiers. Ook werden deze hoogaarsjes wel gebruikt door beroepsjagers voor de eendenjacht. Het scheepje werd dan gecamoufleerd met riet en takkenbossen. Bij deze jacht werden vaak kanonnetjes met hagel gebruikt.

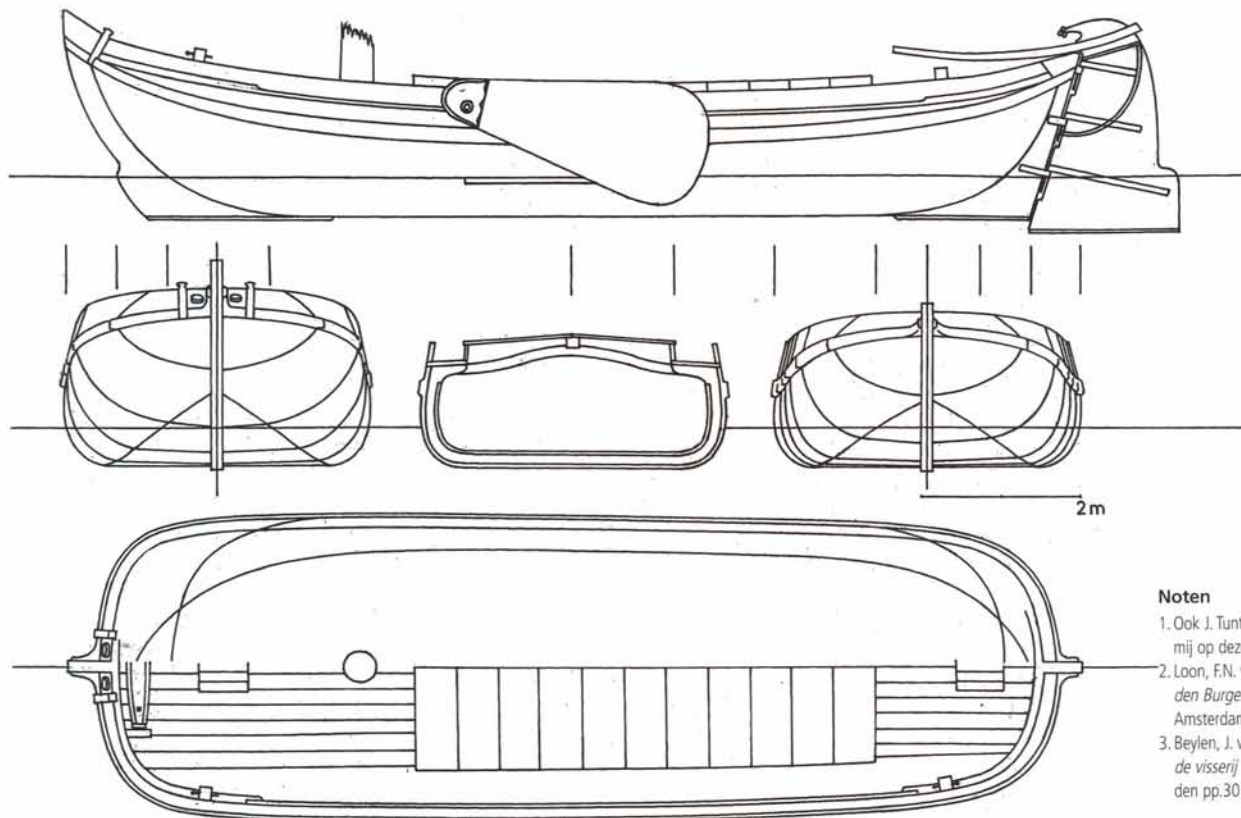
Grote hoogaarsschuiten met luiken werden gebruikt voor de vrachtvaart van vis. Het berghout bleef bij het laden boven water. Anders was het niet vertrouwd. Zakenlui voeren er zelf mee naar Antwerpen of Rotterdam. Ze haalden eigen negotie en brachten deze mee voor de kleine winkeltjes. Hoogaarzen met luiken werden ook wel gebruikt voor veerdiensten met droog goed. Dit beurtgoed betrof kruidenierswaren als suiker en koffie. De eigenhandel was meestal in granen. Ook ging er wel eens een passagier mee. Grote open beurtschouwen met sprietzeil en vlieger werden op bepaalde routes gebruikt als veerboten



Foto van een boeierschuit, collectie Gemeentearchief Rotterdam.

voor personenvervoer, bijvoorbeeld Cats - Colijnsplaat of Dintel - Ooltgensplaat. De beurtman van Bruinisse gebruikte een groot lemmerjacht.

Tekst en tekeningen: Gerrit Schutten



Noten

1. Ook J. Tunteler uit Groningen wees mij op deze zwakke plek van tjalken.
2. Loon, F.N. van, 1843: *Handleiding tot den Burgerlijken Scheepsbouw*, Amsterdam pp.76-83.
3. Beylen, J. van, 1993: *De hoogaars en de visserij van Arnemuiden*, Leeuwarden pp.301-306.