

Onderaanzichten van enige scheepstypen.

- A: Friese eengangsboot;
- B: Friese tweegangsbboot;
- C: Friese boerenpraam;
- D: tjalk;
- E: kof;/Fries kofscheepje;
- F: Friese snik;
- G: Noordwoldinger praam;
- H: Friese visaak.

# Houten schepen in Friesland: de vrachtvaart (I)

**Tekst en tekeningen: Gerrit Schutten**

Friesland is een waterland en bij uitstek een vaarprovincie. Tot ongeveer 1930 vond vrijwel alle vervoer plaats over water. Ook Friesland kende zijn vele houten zeilvrachtschepen. Dit artikel is vrijwel geheel gebaseerd op materiaal dat rechtstreeks afkomstig is van informanten. Deze informanten waren Hendrik W. de Jong uit Heeg, Wiebe Mulder in Workum, F. Boomsma in Berlikum, Tj. van der Schouw in Terhorne, A. Hoekstra en Roelf A. Toering in Eernewoude en Jan Bakker uit Balk.

## Pramen

In Friesland gebruikten de veeboeren een *gêrspream*; *gêrs* betekent gras. Met deze pramen vervoerden zij hun koeien, hooi en mest. Deze honderden pramen zijn nu verdwenen, al ligt er ergens onder de grond nog wel een exemplaar. Deze pramen waren circa 12 meter lang, circa 2,5 meter breed, met een holte van circa 60 cm en een laadvermogen van circa 6 ton. Ze waren platboomd met een ronde kim. Vóór en achter waren ze rondgebouwd. In figuur 2 is een reconstructietekening te vinden aan de hand van foto's uit Veenwoudsterwal. Jan Bakker uit Sneek heeft indertijd enkele maten opgenomen van een praam op deze foto's. De bouwer van deze praam was Van Wageningen in Veenwouden, die veel mooie wedstrijdjotters heeft gebouwd.

In Terhorne hadden de boeren grotere pramen nodig, tot 16 ton toe. Hun weilanden lagen aan de andere kant van een breed water, de Ouwegeew en de Nieuwe Schouw. Daar brachten ze hun koeien en paarden heen. In het voorjaar waren ze erg druk met het varen van mest. Deze pramen waren geheel open en recht van strook. Er was weinig of niks boven het berghout. Ze hadden een doft met mastkoker en een fors bezaantuig. Het zeil moest

hoog, want de koeien moesten eronder kunnen staan. Had men koeien aan boord, dan gebruikte men vaste zwaarden. Had men geen koeien aan boord, dan werd een omhangzwaard gebruikt.

Koeien kunnen goed zwemmen. Als een boer niet alle koeien kon vervoeren, dan sprongen de achtergebleven koeien in de plomp en zwommen naar de overkant, onder andere bij de Nieuwe Schouw. In de Friese dorpen werden ook pramen gebruikt voor vervoer over korte afstand; in de provincie Groningen sprak men dan van vlotpramen.

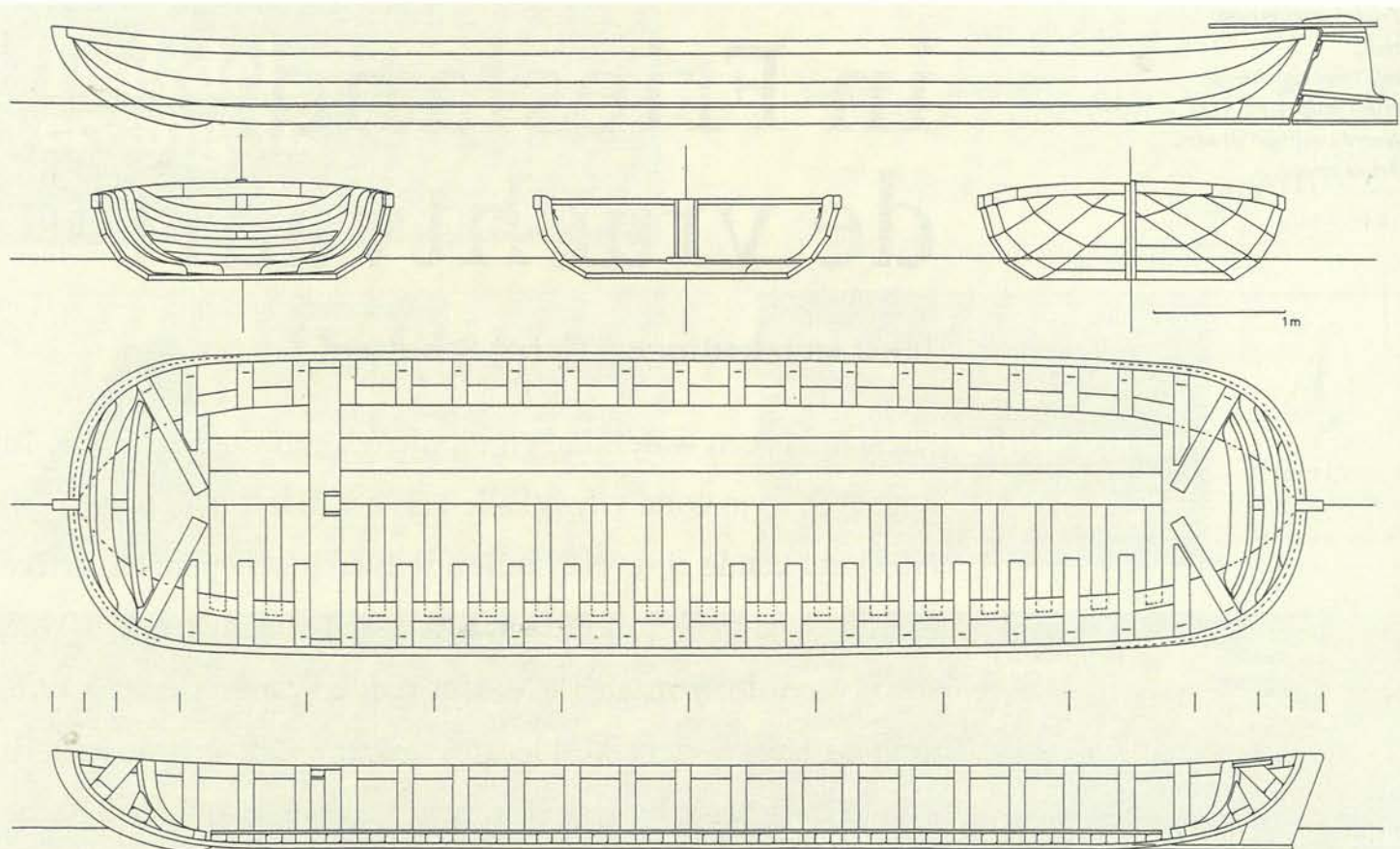
In Friesland had elke gemeente een *aspraam*, of *jiskepream*. Hiermee werden elke twee weken de menselijke fecaliën opgehaald. Deze fecaliën gingen samen met de turf in het compostgat. Deze pramen waren wat groter dan een *gêrspream* en waren vóór voorzien van een klein voorondertje. Heeg had er één met luiken erop; deze moest om de twee jaar op de helling voor onderhoud. De vloeren gingen eruit en onder de buikdenning werd met water van voren naar achteren gespoeld; een werkje dat vreselijk stonk. Het water liep weg door een gat achter in het vlak (met een doorsnee van circa 10 cm), dat normaal was afgesloten met een ronde zachthou-

ten prop: de bosse of het douwke.

Bij de dorpen was een kuil waarin de geschifte turf en de inhoud van de tonnetjes werd gegooid. Twee keer per jaar werd de kuil geleegd. Deze compost verkocht de gemeente aan schippers die hierin handel dreven. Als een schipper dit opkocht, vervoerde hij het naar de pas ontgonnen zandgronden in Oost-Friesland; het was een goede mest. Dit transport stonk vreselijk. Als de schipper daarna aardappelen vervoerde, werden deze blauw. Na zo'n transport werd het ruim goed uitgespoeld en schoon geboend met groene zeep. Deze ronde pramen waren overal in Friesland in gebruik, behalve in het Bildt, in Zuidoost-Friesland en in de Wouden. In Berlikum gebruikte men *Berlikumer boten* en *pramen* en in Zuidoost-Friesland en de Wouden *bokken*. Bokken hadden een plat vlak van vurenhout, dat voor en achter uitliep in een punt. Op die punten stonden rechte en schuin vallende stevens.

Bokken waren heel goedkoop gebouwde vaartuigen, knikspant met naar buiten vallende zijden. Ze werden ook in de Zuidwesthoek van Friesland gebruikt. Ze werden verhuurd door enkele bokkenbouwers, zoals Busstra in Tjalleberd en K.K. de Boer in de Meer (ten oosten van Heerenveen). Eenmaal

*Gêrspream* (12 x 2,5 m.)



per jaar werden ze door de beurtschipper naar de werf teruggebracht voor onderhoud, waarna ze weer door dezelfde schipper bij de huurder werden terugbezorgd.

Er was ook een grotere versie van de bok in gebruik, namelijk van 15 meter lang en 3 meter breed, met een laadvermogen van 15 ton; men noemde dit een kopbok of bok met tinte. Hier was vóór een klein voorondertje, waaronder een of twee man kon slapen. Deze grote bokken werden steevast in de herfst in de bietencampagne in het Bildt gebruikt; de schepen konden met hun smalle vlak goed varen in nauwe sloten. Langs de Compagnonsvaart werden door de boeren *Knypster pramen* gebruikt. Deze leken veel op bokken, maar hadden geen buikdenning. In plaats van leggers waren kespens gebruikt. De boeren hadden op de dalgronden een klein gemengd bedrijfje en de pramen werden gebruikt voor het vervoer van mest over de wijken.

### *Kleipramen en preamkes*

Als mijn informanten spraken over een praam, dan hadden ze het over een praam om klei te vervoeren: een *kleipraam* of *klaipraam*. Deze werden gebruikt als modderscheepje voor het vervoer van terpaarde naar Zuidoost-Friesland, maar ook voor het varen van turf, mest of aardappelen. Ten oosten van Heerenveen werden de bossen met behulp van terpaarde en koemest omgezet in boerenland. In de winter en in het voorjaar was er een omvangrijke moddercampagne.

Kleipramen waren maar een beetje groter dan een *gêrspream*. Hun laadvermogen van 8 à 9 tot 14 à 15 ton werd vooral verkregen met een grotere holte. Boven het berghout was nog een smalle lijst of boeisel. De kleinere pramen, tot circa 11 ton, hadden een roefje voorop, de grotere een roefje achterop. Het kleine voorondertje was een en al slaapplaats, zodat een gezin met vier kinderen erin kon wonen. Deze pramen hadden een balkwegering, met daarop een smal gangboord of legwaring van maar 15 cm breedte. De den, of rieswaring, was hoger dan het boord. Op dat boord stonden losse zelleboorden.

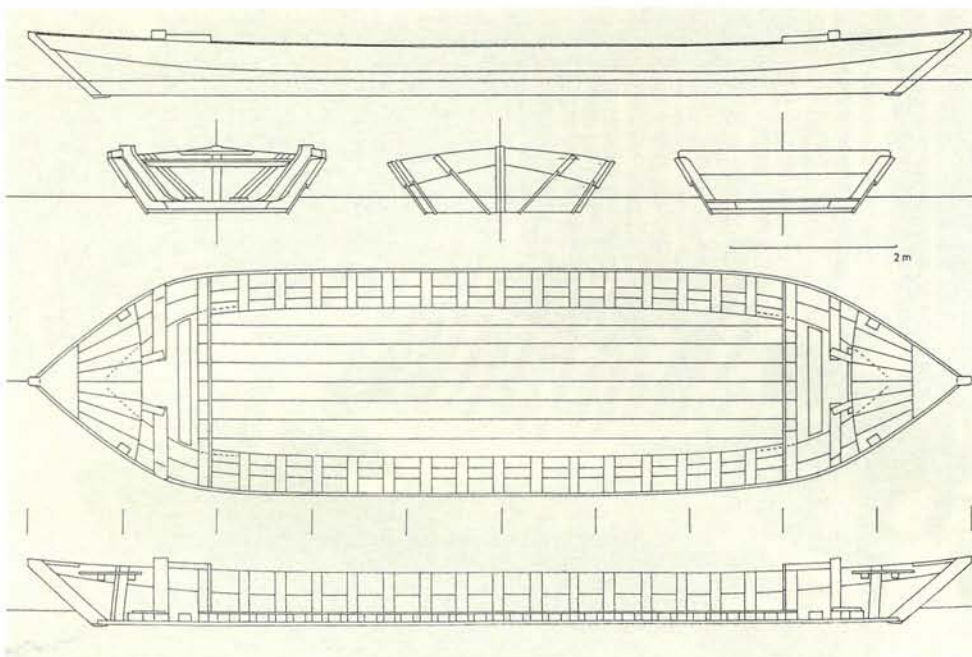
Daarnaast werden er *Eernewoudse vlotpramen* gebruikt met dezelfde gedaante en van dezelfde grootte met een roef voor de mast; deze mast stond voorlijk. Deze vlotpramen deden dienst als lichter voor de grotere schepen. Op diep water werd een deel van de lading van het grotere schip overgenomen, waarna deze met minder diepgang zijn reis kon vervolgen. Het Friese *preamke* was enkele meters langer en wat breder dan een *gêrspream*. Boven het berghout was een vrij breed boeisel. Hun laad-



*Gêrspream op de helling in Veenwoudsterwal. Let op, aan het achterschip is een grote, ronde, ijzeren beugel vastgemaakt ter bescherming van de buitenboordmotor.*

*Onder: Berlikumer praam (7,6 x 2,1 m.)*





Veebok uit Zuidoost-Friesland, gebouwd door K.K. de Boer (12 x 2,7 m.).

vermogen was circa 16 ton. Ze hadden een voordek met een mastluik en achter de mast gangboorden met denneboom en luiken. Geheel achter was een bollestal en een roef. Het roer was een praamroer zonder uitgesproken hak. Ze leken een beetje op de Friese schuitjes, maar preamkes waren hoekiger en rechter van strook. Het beslissende punt dat zo'n scheepje tot preamke maakte, was de aanwezigheid van een bollestal.

#### Vaste handelsrelaties

Handel en vervoer werden vroeger gekenmerkt door vaste patronen. Vrijwel elke schipper had zijn vaste klanten en zijn vaste

vaart. Schippers van terpaarde brachten deze steeds bij dezelfde boeren. Op de terugweg werd stratenzand meegenomen uit de Wouden naar Leeuwarden en Sneek. In herfst en winter werd op deze routes mest gevaren. Voor deze vaart werden vrijwel uitsluitend kleipramen en preamkes gebruikt. In de nazomer en herfst werden door dezelfde schippers aardappelen gevaren voor de aardappelfabrieken en bieten voor de suikerfabrieken. Turfschippers hadden als regel vaste klanten. Andere handelswaar vervoerden ze niet, behalve 's zomers een vrachtje dekriet.

Op de Friese klei waren de sloten smal, zodat

Friese kleipraam (collectie Fries Scheepvaartmuseum en Oudheidkamer te Sneek)



die met kleine scheepjes werden uitgevlot. In het voorjaar vervoerden deze kleine scheepjes mest. In dieper water lagen een tiental tjalcken te wachten die groter waren dan 100 ton. Deze grote schepen voeren met vloeibare mest naar de bloembollenvelden in Holland. In juli waagden ze wel een vrachtje hooi voor de stoeterijen in de grote steden in Holland. De genoemde kleine scheepjes vervoerden ook klei naar de steenfabrieken bij Makkum, naar twee tichelwerken en een pannenwerk in Berlikum en een pannenfabriek in Harlingen. Deze klei werd uitgegraven uit een gat tussen St Annaparochie en Berlikum, bij Aglum en in een plaats tussen Berlikum en Wierum. Dit vervoer werd gedaan door pramen en kleine schuitjes.

Deze sloten waren te smal voor de grotere Friese schuitjes of *skûtsjes*. Schuitjes werden ook veel gebruikt voor het vervoer van aard-

**'Je bent een eerlijke kerel;  
ik krijg je centen wel'.**

appelen naar het Spoordok in Leeuwarden. In die stad was een vaste categorie schippers die alleen woudzand vervoerde en in de herfst suikerbieten.

De vrachtaart in Friesland was vaste vaart. Deze werd uitgeoefend door en voor mensen die men vertrouwde en kon vertrouwen. Hier stuit men op wat in de culturele antropologie de peasant society werd genoemd. Deze peasants kenden alle mensen in het dorp en groetten hen ook, maar ze deden alleen zaken met iemand die ze vertrouwden. Antropologen spreken dan over network market. Ze moesten ook wel, want er werd niets op schrift gesteld. Het krediet werd vaak verstrekt onder de leus: 'Je bent een eerlijke kerel; ik krijg je centen wel'.

#### Tjalcken

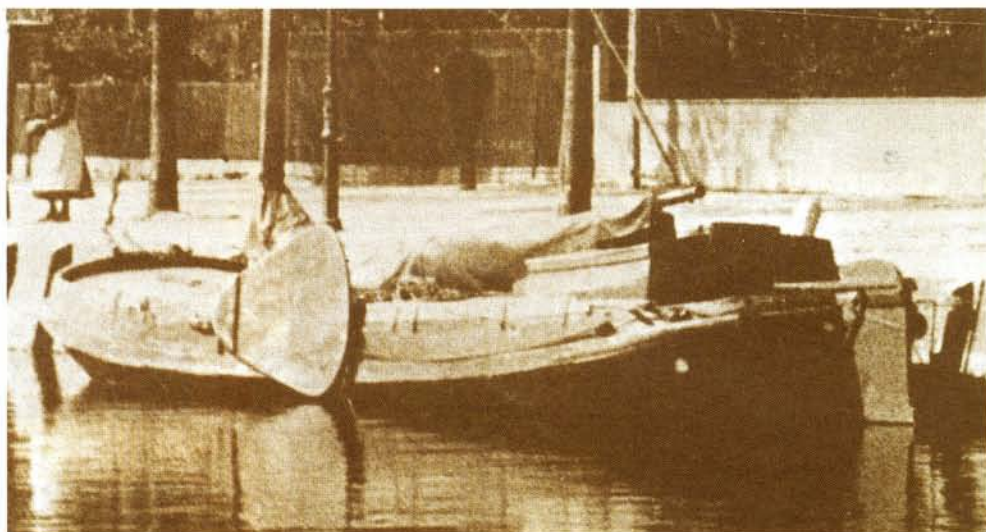
In Friesland was een vijftal typen tjalcken in gebruik: het schuitje of *skûtsje* van circa 18 ton, het *kleine schuitje* op de klei van circa 8 ton, het veerscheepje of *fearskipje* van circa 14 ton, de schuit of *skute* van 40 à 50 ton en de *turfjalk* van circa 80 ton. Het veerschuitje wordt verderop beschreven. Het schuitje of *skûtsje* is vooral bekend van de zeilwedstrijden als ijzeren schip van circa 30 ton. Dit houten schuitje mat 16 à 18 ton, soms 20 ton. Er waren twee versies, namelijk het roefschuitje en het dekschuitje. Bij een dekschuitje woonde men onder het dek. In de zomer haalde men vanwege de warmte de kachel op het dek; deze

werd geplaatst in een blikken kachelbak met deurtjes. Gladdeks schuitjes vervoerden veel turf. En met een goede deklast kon men dan veel meer laden. Het roefschuitje had meer ruimte in het achteronder; deze werden vooral gebruikt voor de vaart van terpaarde. Op deze scheepjes woonden gezinnen met kinderen, soms wel tien. In het voorjaar vonden als regel de verhuizingen plaats (ferfarre). Schuitjes voor veevervoer waren vaak zonder waring; anders konden de koeien er niet dwars in staan.

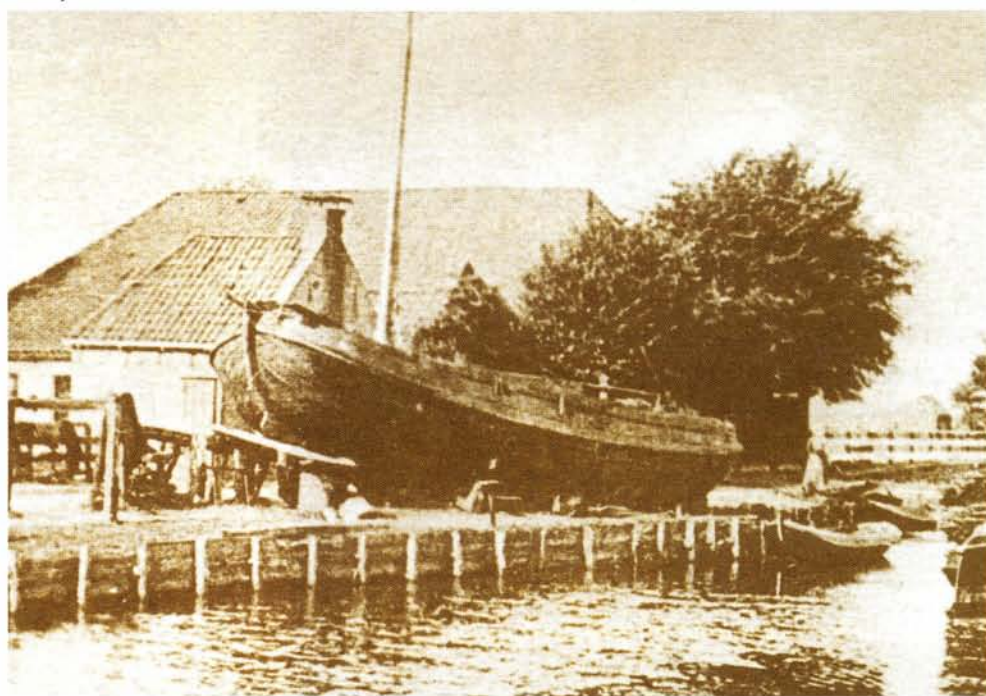
Het kleine schuitje van circa 8 ton had een roef voor de mast. Het werd voornamelijk gebruikt voor de vaart in de smalle sloten van de Kleistreek, onder andere voor het vervoer van tichelklei naar de steen- en pannenfabrieken in Makkum en Berlikum, van mest van de veeteeltgebieden naar het Bildt en in de herfst suikerbieten.

De skuten van 40 à 50 ton werden gebruikt door turfschippers die voor hun handel een zo groot mogelijk schip nodig hadden. Ze verkochten hun turf in dorpen die met grotere schepen niet bereikbaar waren. Turfschepen waren gladdeks, 's zomers met een kachelbak op het dek. Ook vervoerden zij in de zomer wel een vrachtje hooi. Er waren ook giertjalken: speciale tjalken van 50 à 60 ton waarin het dunne van de tonnetjes werd vervoerd, of schone koemest (dun vloeibaar). Daartoe was het ruim verdeeld met een langsschot en enkele dwarsschotten. Deze schotten, buikdenning en de wegeringen waren gebreeuwd om er beter mee te kunnen zeilen. En men deed alles in de roef, anders was het aan boord niet harden.

De turftjalken van circa 80 ton waren de tegenhangers van de Groningse tasken en de Overijsselse pramen die hun turf naar Holland vervoerden. Zij maten circa 21 bij 4,5 meter. In Overijssel werd dit type een Friese tas genoemd. Dit waren gladdeksschepen met een losse roef. In Eernewoude werd hiervoor een bijzondere variant gebruikt, de *Hagsevarder*. Dit waren smalle schepen van circa 70 ton, die nog net door de Wagenbrug in Den Haag konden. Den Haag was voor hen interessant, omdat de Friese baggelaars lang nagloeiden en dus goed bruikbaar waren als kooltjes in de test in de stoof. Ook viel in Den Haag goed te verdienen, omdat men op de Turfmarkt de klanten dwong alleen te kopen bij het schip dat er het langste had gelegen; deze kon dus een goede prijs afdwingen. Het belang van deze turfvaart is af te meten aan het bestaan in Eernewoude indertijd van een herberg Het Haagse wapen van Eernewoude.



*Fries preamke*



*Fries schuitje op de helling.*

*Onder: Friese turftjalk, of tas*

