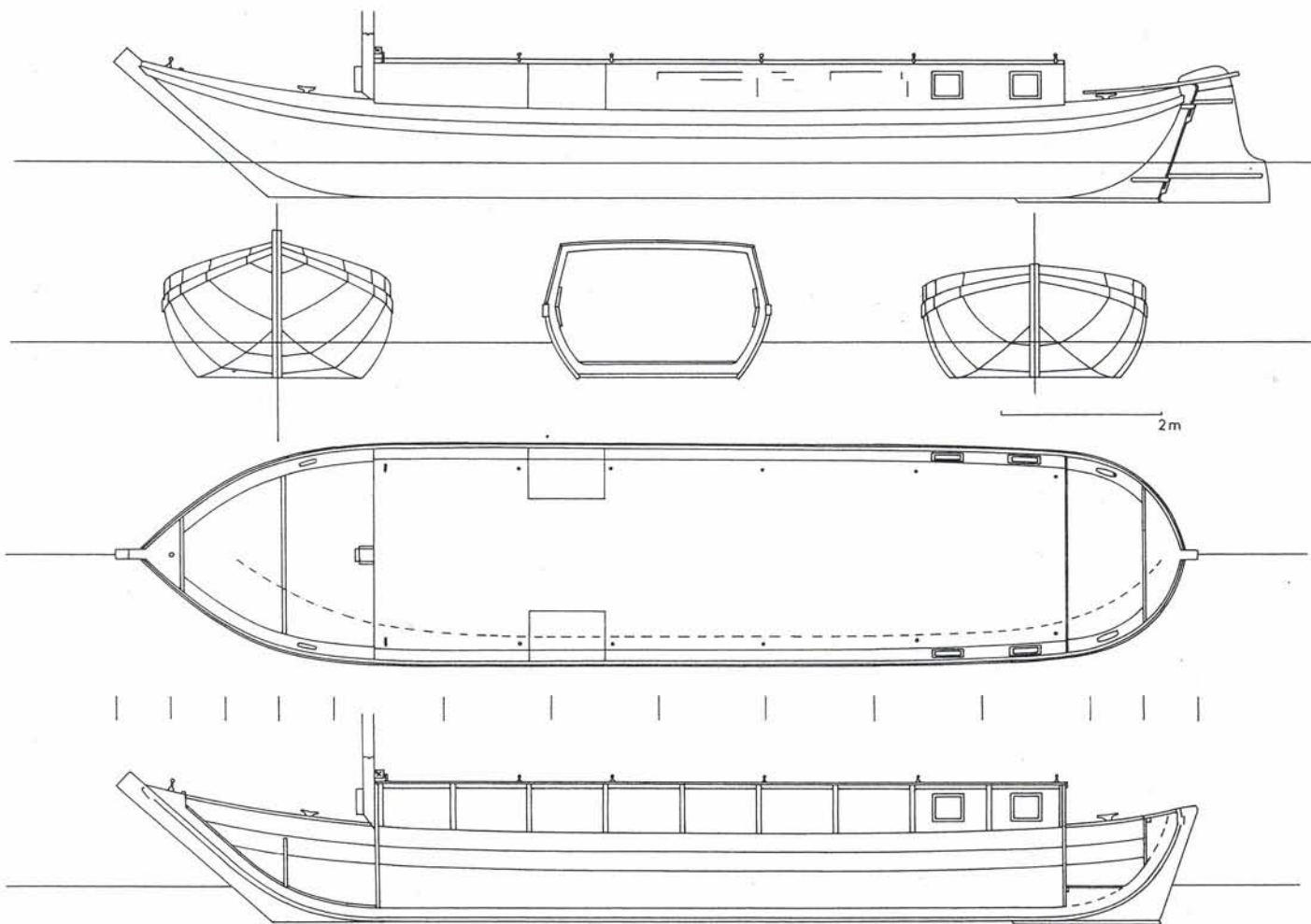


Houten schepen in Groningen (Deel 2)

BINNENSCHIPPERIJ

Tekst en illustraties: Gerrit Schutten



Reconstructietekening van een Groningse snik van 15,5 x 2,85 m.

Er waren veel steenfabrieken in het Hoogeland, bijvoorbeeld in Middelstum. De klei was dichtbij te vinden, maar de turf moest met schepen worden aangevoerd. Bijna al het vervoer ging per schip. Ook de bakstenen werden met een schip bezorgd, omdat ze door het schudden en schokken op boerenwagens vaak braken. Bij bazaltstenen werd het glazuur eraf geschuurd. Er was veel meer scheepvaart dan in 1970; de schepen lagen niet zo lang tegen de wal.

Schippers voeren meestal voor vaste klanten en vaste verladers. Er werd ook wel wild gevaren, totdat men uiteindelijk toch bij een goede verlader kwam. Veel verladers hadden een scheepsbevrachter - meestal een oud-schipper - die voor hen de schippers uitkoos. Zij hadden vaak een café of een kruidenierszaak en vormden een gesloten congsi. Als je hierover klaagde, kreeg je noch bij hem noch bij anderen nog een vracht. Je moest dus bij hen in de gunst komen. Dit kon door veel bij hen te besteden of met steekpenningen.

Bij het bevrachten probeerde een scheepsbevrachter zelf het meeste te verdienen. Vrachten waren vaak niet zo voordelig. De



stenenvaart van Rupelmonde op Londen was bijvoorbeeld alleen voordelig als je snel en goed voer. Als je te laat in Londen op de markt kwam, dan moest je terug op ballast in plaats van met retourvracht. Hetzelfde gold voor groenten uit Hoek van Holland. Een schipper kon zijn schip kwijtraken door te tekenen voor verkeerde lading en de kwaliteit daarvan, bijvoorbeeld chilisalpeter en zand.

VOORUITGANG

Tunteler's vader en hij voeren veel met vlas, stro en bieten en niet zoveel met turf. Ze voeren ook veel hout voor Van Kalkar

van de houtstek op de Noordermarkt. Later voer Jan klei vanaf het Reitdiep naar een steenfabriek en met vrachten dekriet uit Eernewoude. De handelsrelaties gingen vaak over van vader op zoon.

Koftjalken werden de laatste jaren veel gebruikt voor het vervoer van stro. Er werd hooi aangevoerd voor de stalhouderijen aan de Steenhouwersgracht, evenals gerstestro, stropakken en haverstro. Als het kon werd er gezeild, anders werd er getrokken. Dan boemde vader, terwijl hij ook rukken aan het roer gaf en moeder en kinderen boven de twaalf hingen in de lijn. Kinderen onder de twaalf jaar mochten dat niet; dat werd door de marechaussee gecontroleerd. Toch hadden kinderen vaak een los kinderzeeltje met touw bij moeder aangeknoopt. Als de marechaussee kwam, speelde het kind; het touwtje was dan los.

Bij het bomen werd de vaarboom naast het voordek in het water gestoken. De druif werd tegen de borst geplaatst en de schipper hing zwaar tegen de boom. Zo liep hij langzaam het gangboord af naar achteren. Een korte vaarboom was circa 20 voet. Op vaarten met een slappe bodem werden langere bomen gebruikt, tot 32 voet. Van bomen kreeg men blaren op de borst; de huid werd daarna rood. Bij de meeste schippers was de borsthuid dus vereelt.

Jagen was een andere, minder goedkope optie. Hiervoor had je een paard nodig. In eerste instantie trok het paard het schip aan een touw. Later gebruikte men een dunne staalkabel. Achter het paard had men dan nog wel een meter touw. Dat was voor als het paard door de kabel achterwaarts in het water werd getrokken. De jager kon het touw dan nog doorsnijden om het paard te redden.

Schuitenjagers droegen een koperen plaat met een nummer op de borst om te voorkomen dat schippers werden geconfronteerd met een zwerver. Als er teveel klachten over de jager kwamen, nam de politie de koperen plaat in beslag. Soms werd de plaat

ingewisseld als pand bij de kroegbaas. Scheepsjagers raadden met het paard wie de haver zou krijgen; het paard verloor altijd. Ook keuterboertjes met een paard verdienden bij in de suikercampagne. Ze moesten daarvoor een speciale vergunning voor twee maanden hebben. Ten eerste om op de provinciale trekweg te mogen zijn, ten tweede om te mogen jagen.

ONDERHOUD

Turfschepen voeren 's zomers met turf voor de steenfabrieken, zodat deze 's winters vol stonden. Strovervoer ging vanaf oktober het gehele jaar door. Soms had de schipper er een spits praampje bij met kluiten; daar kon je het jaaggeld mee verdienen. In de nazomer werd turf gevaren. Daarna volgde in de herfst de suikerbieten- en aardappelcampagne.

Men trachtte de winter door te komen door in een dorp of stad te gaan liggen met een volle lading turf en deze te verkopen of te verruilen tegen levensmiddelen en brood. Het alternatief was de bedéling van de gemeente: fl. 1,50 à fl. 2,50 per week. De zorg was dat je hellinggeld moest zien over te houden.

Houten schepen moeten goed worden onderhouden en om de twee à drie jaar moest het schip dan ook op de helling om te worden gebreeuwd. Het goedkoopst was een kanthelling, waarop het schip scheef werd getrokken. Dit kostte fl. 25,- plus het loon van het mannetje dat voor je breeuwde. De schipper moest dan zelf krabben, schoonmaken en teren.

Ook moest de waterlijn onderhouden worden. Daar was vaak een strook zink of koperblik gespijkerd. IJzer roestte en was slecht voor het eikenhout.

In het voorjaar werden de blokken en de rondhouten afgekrabd, het schiemen. Vóór Pinksteren en in de herfst moesten de wanten, stagen en het lopende touwwerk zijn gelapzeld (lapzalven). De bruine teer werd warm gemaakt en met de blote han-



sagiers moesten overstappen in de Lemmer. De nachtboot voer 's nachts van 6 tot 6 uur. Qua tijdsbeslag kon men concurreren met de trein.

Voor de beurtvaart binnen de provincie werden snikken en farries gebruikt. Dit waren knikspantschepen. Evenals bij de spitse pramen liep het vlak van een snik voor en achter omhoog tot eenderde van de stevens. De voorstevens was echter recht en viel sterk. De gebogen voorstevens van de spitse pramen zijn waarschijnlijk veroorzaakt door stadsresoluties van 20 januari 1620 en 1 september 1624. Hierin

den in het touw geweven. De teer moest goed dun zijn, anders drong deze niet door tot het hart van het touw. Met Pinksteren droeg de schippersknecht zijn glacés. Het duurde namelijk maanden voordat de bruine vlekken door vervelling eraf waren gegaan. De mast werd in de voorzomer afgekrabd, waarna er teerolie op werd gestreken en daarna harpuis: een mengsel van hars in lijnolie met secatief. Teerolie was de dunne vloeistof boven in het vat bruine teer. De masten waren gemaakt uit een lange grenenstam, meestal Amerikaans grenen, maar ook wel van het lichtere Riga grenen. Bij kleine scheurtjes kwam de hars eruit. Vaak werd onder de trommelstok, bovenin de mast een gat geboord ter dikte van een flesje terpentijn van 200 cc. Doordat er bij de kurk een draadje wol was ingesloten, druppelde dit flesje heel langzaam leeg door de mast. Hiermee werd rot voorkomen. De kluiverboom was vóór afgedekt met een dwars houten plaatje, met net zo'n flesje; de petroolie liep wel.

BEURTVAAART

Er waren twee soorten beurtvaart, namelijk die vanuit de provincie naar de stad op dinsdag en vrijdag en die vanuit de stad naar Holland. Voor de laatste werden vanaf circa 1860 stoomboten gebruikt. De Hunzemaatschappij voer met stoomboten naar Holland, maar ook naar Utrecht, Gouda en Antwerpen. Daarna kwamen 'De Telegraaf' van de firma Van Swieten en 'De Batavier' van Van Essen.

Ook was er een beurtveer Veendam-Amsterdam voor het vervoer van aardappelen. Dit beurtveer had zeven eigen schepen. Hiervoor werden ook particuliere schepen ingehuurd. Het was datumwerk. Dat wil zeggen dat de lading op een bepaalde datum op een bepaalde tijd ter plaatse moest zijn, bijvoorbeeld voor vervoer naar Engeland. Ook de Lemmer nachtboot verzorgde een beurtveer op Amsterdam. Er was een binnen- en een buitenboot. De pas-

werd het de leden van schuitenschuivers verboden om nog langer lange rechte vallende stevens te hebben, zoals bij een snik. Een snik werd gejaagd door een paard in draf. Op de rug van het paard zat het 'snikkejong'. Een jongen van circa 14 jaar die het paard in draf moest houden. Bij de snik ging de lijn via een ijzeren ring in de mast, hoog over de aan de wal liggende schepen. Snikken waren vaak heel smal vanwege de vele smalle bruggen. De snikken uit Zoutkamp en omgeving sleepten sloepjes met schol, schelvis en garnalen voor de Visbanken in Groningen. Vóór had een snik geen dek; dat deel van het schip was bedoeld voor het vervoer van vee. Achter de mast was een hoge overkapping. Vooraan deze kap was een klep of luik dat toegang gaf tot het ruim. Die klep bestond uit een deel van de zijkant van de kap en een deel dat uitmaakte van het dak. Achter was een roef voor passagiers en een bollestal. Zelfs in dit kleine roefje had men rangen en standen; de zitplaatsen achterin waren wat ruimer en duurder. Een snik vervoerde stukgoederen die in Groningen door de beurtschipper bij de ontvangers werden bezorgd. Voor dit bezorgwerk werd een handkar gebruikt of werd het paard voor een wagen gespannen. Eventuele groente ging voor in de snik. De boeren lieten hun koren met de snik naar de stad varen. Een Groninger woordenboek spreekt van een 'koornfarrie'. Op de kaden lagen vaak goederen afgedekt met een dekzeil; dat was de opslag van een beurtschipper. Een pakhuis had een ronde dekshuit om waren aan boord van snikken te bezorgen. Om 14 uur werd een grote bel geluid en gingen alle snikken op weg naar huis.

Farries waren jaagschuiten voor de boeren die naar de markt gingen. Farries hadden een vaste overkapping en moesten een vrijboord hebben van 85 cm. Dat was opzij aangegeven met een waterlijn van 5 cm breedte. Aan de zijkant zat een deur om aan boord te komen.



Twee Groningse farries. Collectie Noordelijk Scheepvaartmuseum

Voorop de kap was aan bakboord en aan stuurboord een houder voor een jaagstok, een kort mastje. De jaaglijn liep via deze jaagstok naar het paard.

Enige Groningse tasken



Zuidbroek had één snik en vijf farries op Groningen en Winschoten. Deze farries zeilden, omdat er over de zijsloten geen bruggetjes lagen. Hun mast was strijkbaar, de zwaarden werden met het bakstag gehesen.

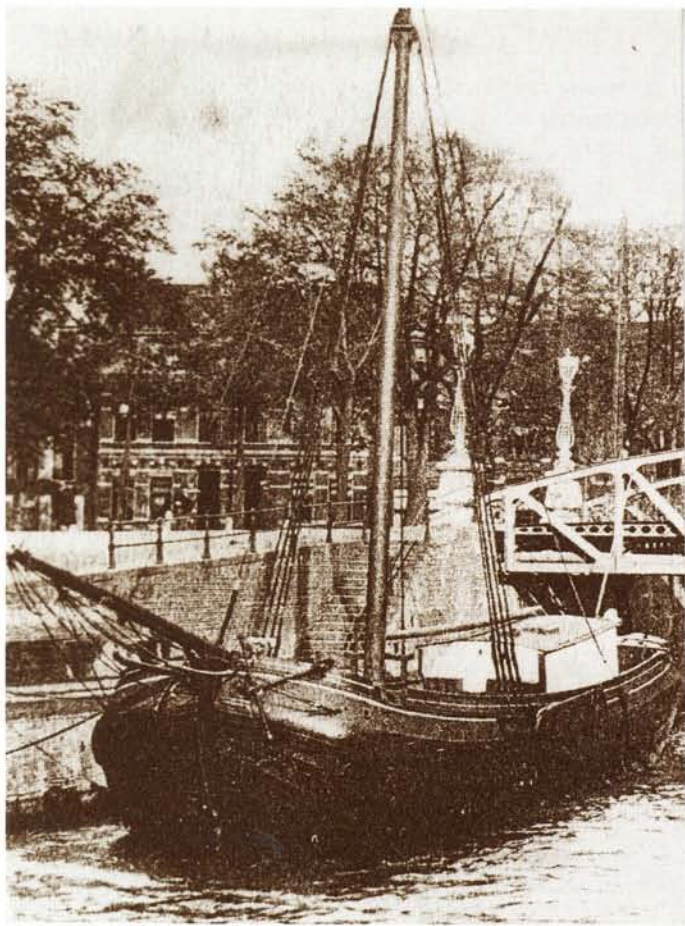
In het Hoogeland werden vanwege de smalle vaarten snikken gebruikt van 7 à 8 ton, de hoogelandsnikken. De luiken lagen in één stuk dwars over de snik. In de voorpunt kwamen de schapen en de lammeren. Personen konden in een klein roefje. De schipper kon daar bijvoorbeeld met zijn kleine knechtje slapen. Rondom Appingedam waren vele nauwe gaatjes met kleine snikken met paard. In alle plaatsjes was zo'n ding. Deze 'damskipkes' gingen twee maal per week naar de markt in Dam; ze voeren ook wel op Groningen. Evenals de snik waren ze voor puntig en achter rond.

ZEEGAANDE SCHEPEN

De provincie Groningen heeft een uitgebreide scheepvaart gekend met kleine zeegaande vrachtschepen. Elke veenkolonie had zijn eigen zeekapteins met een voorname woning langs het kanaal en een eigen schip. In goede tijden hebben zij veel verdiend met eigen handel. Deze voeren met hout of koren vanuit plaatsen in Noordwest-Duitsland of de Oostzee. Hierover is veel gepubliceerd.

Er waren twee soorten zeeschepen die ook in de provincie werden gebouwd. Namelijk de kielschepen van Engelse en Amerikaanse snit als schoeners en brikken en de volgebouwde Oudhollandse kielschepen, zoals koftjalken, koffen en galjoten.

In de loop van de 19^e eeuw voorzag men de koffen en galjoten van een schoenertuig met de grootste mast achter. Ook werden ze wat minder vol gebouwd: schoenerkoffen en schoenergaljoten. Vóór had een kof een stagfok, een kluiver en op het jaaghout een



Groningse koftjalk

jager. De kluiverboom zat op de snavel van de steven. Koffen en galjoten hadden hoge boeistukken rondom het dek. Koftjalken hadden een lage boeiing met lenspoortjes; voor en achter hadden ze een extra boeiing. In 1921 werd het Plimsoll-merk ingevoerd. Daardoor werd bij veel schepen het laadvermogen minder en dat scheelde weer in de havengelden.

Tunteler's vader was als matroos begonnen op een viermastbark; later was hij zelf eigenaar van een koftjalk. Schepen werden gekocht door onder elkaar te lenen; er zat in schipperfamilies vaak veel verborgen kapitaal.

Een koftjalk had de dekindeling en laadopeningen van een tjalk, maar de berghouten, het paviljoen en naast de achtersteven de grote vierkante poortjes van een kof. Op zee werden deze poortjes bij ruw weer afgedekt met zogenaamde blinde poortjes. Koffen maten 180 ton en koftjalken 160 à 180 ton. Koftjalken hadden een grote mast op circa een kwart van het schip en achter vaak een druil met stengenmast. Een koftjalk had vóór een ra met razeil; schoeners hadden een breefok. Koftjalken hadden achter een hoge roef. Daarin was aan stuurboord een kombuis en aan bakboord het slaapvertrek van de stuurman. Er waren zelden vrouwen aan boord. Aan boord waren een kapitein, een stuurman en twee volmatrozen.

Toen Tunteler 16 jaar was, werd hij betaald als volmatroos; hij verdiende fl. 300,- per jaar. Daarna ging hij gedurende drie winters naar de zeemansschool.

Men was bang om in zeegang het roer te verliezen. Daartoe werd onder de bovenste roerpen een slothout aangebracht. Ook waren er grondtakels; aan weerszijden van het roer liepen van de hak twee takels naar de achterbolders. Deze werden aangespannen door het roer met de roertalie iets op te schorten, de grondtakels aan te halen en het roer dan weer te laten zakken. Hiermee werd het gefixeerd. Het helmhout was op binnenschepen vaak moeilijk in bedwang te houden. Vaak werd aan weerszijden een takeltje aangebracht tussen het einde van het helmhout en de achterbolder. Bij de koftjalk waren hiervoor schijven aangebracht in het helmhout.

Bij de navigatie hoorde het peilen van de diepte met de plechtgarde of slaggaard. Deze was voorzien van een maatverdeling in voeten. Zo'n slaggaard was gemaakt van vet grenenhout, zodat na het peilen aan het ondereinde wat bodemmateriaal bleef kleven. Dat werd ook gebruikt om zich te oriënteren. Op diep water werd gelood. Aan een lang touw met om de voet een lapje zat een 12-ponds, 8-ponds, 4-ponds, of 2-ponds lood. Dit lood liep conisch toe met in het centrale gat wat rundvet of schapenvet. Bij het loden of peilen met de slaggaard stond men bij een koftjalk bij de voorbolders buitenboord op een plankje. Hierbij werd de man vastgehouden met een zeel. Het lood werd twee maal rondgezwaid en dan zo ver mogelijk naar voren gegooid. Als het touw was uitgevierd, werd het zo snel mogelijk weer ingehaald, totdat het rechtop stond. Dan werd met behulp van de lapjes de diepte afgelezen. Aan de grond die in het vet was gedrongen, kon men zien waar men was.

Schoenergaljoot

