

# Een ijzeren Groninger tjalk

**Modelbouwer:** Jelle Hazenberg, 1957

**Schaal:** 1:20

**Bouw materiaal:** messing en hout

**Collectie:** Maritiem Museum Rotterdam

**Objectnummer:** M1501

Fotografie: Bertel Kolthof



In december van het vorig jaar opende het Maritiem Museum zijn nieuwe tentoonstelling 'Bestemming Havenstad' (zie ook pagina 37). Een fictieve metrolijn waarmee de bezoeker van het centrum van Rotterdam naar de Maasvlakte en uiteindelijk zelfs tot voorbij de horizon reist. In het kader daarvan besloot het museum een deel van zijn collectie 'naar buiten' te brengen. Het échte metrostation Leuvehaven telt vanaf januari 25 meer dan ?? levensgrote foto's van scheepsmodel-

len uit die rijke collectie. Een aantal daarvan tonen we in een korte serie in de Spiegel.

## *Oud-binnenschipper*

Modelbouwer Jelle Hazenberg (1910 – 1983) startte zijn werkzame leven binnen de familietraditie: als binnenvaartschipper. Van zijn vader Daniël (die we in een latere aflevering nog zullen tegenkomen) erfde hij echter een opmerkelijk talent voor het bouwen van scheepsmodellen. Jelle vaart tot 1944; in dat

jaar wordt zijn schip gevorderd door de Duitse bezetter. Na de oorlog keert Jelle niet terug in de binnenvaart, maar zet hij een opmerkelijke stap: in 1948 wordt hij fulltime modelbouwer in dienst van het (dan nog) Maritiem Museum 'Prins Hendrik'. Hij blijft er tot zijn pensioen in 1975. Voor het museum, dat eerder al modellen kocht van Jelle's vader Daniël, zijn het unieke talent en oog voor detail van Hazenberg een uitgelezen mogelijkheid om de verdwijnende Nederlandse scheepstypen



boven: De tjalk is voorzien van twee stokankers die worden gebruikt als het schip langer voor anker ligt. Het bakboord anker hangt in een 'dove jut' – een wegneembare kraanbalk – zodat het sneller klaar is voor gebruik. Het stuurboord anker kan middels een wegneembare davit worden gepresenteerd.

midden: Zicht op het voordek met braadspil voor de ankerketting en de strijklier waarmee men de mast kan laten zakken. (Zie ook foto boven)

rechts onder: De verstaging wordt op spanning gebracht middels jufferblokken. Links op de foto is een deel van de vaste reling te zien, de zogeheten wandelspiere. Rechts zie je een deel van de luikenkap met de sluitbalken en de kettingen waarmee de luiken worden geborgd.





boven: Op de mastvoet een eenvoudige slinger met overbrenging voor het hijsen van de gaffel en de zeilen. Als er deklading werd meegenomen kon de giek aan een beugel op de mast in z'n geheel worden opgehesen zodat hij hoger boven het dek kwam.

midden: Het achterdek waar het zware helmhout middels een talie kan worden bediend. Bovenop zit een oog waarin een 'verlenger' werd gestoken als er met deklast werd gevaren. Staande op de deklast werd zo dan gestuurd. Rechtsomder (buitenboord) zien we nog net de kettingen waarmee het roer werd gefixeerd als het schip voor anker lag.

onder: Roerklik met daaronder een blok van de roerlichter. Als het roer werd gefixeerd lichtte men het eerst, spande de kettingen aan en het roer werd weer neergelaten, zo kon het geen kant meer op.



vast te leggen voor het nageslacht. Bijzonder is dat Jelle Hazenberg alles zelf maakte. Niet alleen alle onderdelen van zijn modellen, zelfs zijn eigen gereedschap. Informatie haalde hij uit tekeningen, eigen opmetingen van schepen en – indien mogelijk – gesprekken met schippers.

De ijzeren Groninger tjalk die Hazenberg bouwde in 1957 was een gangbaar scheepstype aan het begin van de twintigste eeuw. Het schip – in het echt 25 meter lang en met een laadvermogen van 165 ton – is niet alleen geschikt voor de Hollandse, Friese en Groningse binnenwateren, maar kan ook de ruigere omstandigheden op de Waddenzee en de Zuiderzee het hoofd bieden.

### **Strontvaart**

De tjalken transporteerden goederen van Amsterdam naar Friesland en Groningen. Om niet leeg retour te hoeven, ontwikkelde zich een lucratieve, maar risicovolle tak van het bedrijf: de zogeheten strontvaart. Dat is het transport van dunne mest vanuit Groningen en Friesland naar de bollenstreek in Holland. Het is waarschijnlijk dat de tjalk waarvan je hier het model ziet onder meer daarvoor is gebruikt. De strontvaart was niet zonder gevaar. Het soortelijk gewicht van de natte mest is zo hoog, dat het ruim bij lange na niet vol was als de lading was gestort. Als die lading vervolgens onder helling gaat bewegen wordt de stabiliteit gevaarlijk nadelig beïnvloed. Om dat te voorkomen werd het ruim verkleind met schotten en na het storten van de lading de luikenkap extra zwaar geborgd. Dat gebeurde met langsscheepse sluitbalken waarover daarna drie paar kettingen werden gespannen om de boel goed 'dicht' te houden. Zelfs onder zware helling kon de mest op die manier de luiken niet van hun plek duwen.



Bron: Henk Dessens, *de Hazenberg modellen*, De Boer Maritiem/Hollandia, 1991