

Turfvaart met de „Nieuwe Zorg”

anno 1985

Deel

Gedurende zijn werkzaamheden in een der laatste, levende hoogveen gebieden van Nederland, rees bij een medewerker van Staatsbosbeheer in het district Zuid Oost Drenthe het plan om nog éénmaal een schip, geladen met turf, vanuit de Drentse venen naar het westen van het land te laten varen via de grotendeels nog bestaande turfroute.

Hij zag dit als het doen herleven van een belangrijk stukje vergeten historie en tevens als een eerbetoon aan de grote groep schippers, die, vaak met hun gezin, vele scheepsladingen turf van het noorden en noordoosten van ons land naar het dichtbevolkte westen hebben vervoerd.

Vanuit zijn werk had hij nauwe contacten met het veenmuseum te Bargercompasuum. Hier was men enthousiast over het plan, omdat het de mogelijkheid bood om, via film en fotografie, het publiek meer te kunnen tonen over het laden en vervoeren van turf, dit naast de uitgebreide informatie, die dit museum en enkele andere musea geven over de vervening zelf.

Door de turftocht als onderdeel van een groots opgezette promotietocht voor de gehele zuid-oosthoek van Drenthe te houden, met Emmen als middelpunt, bleek het mogelijk de benodigde gelden bijeen te krijgen. Gedacht werd aan het huren van een schip waar in ieder geval een deklast turf op gezet kon worden en wat in staat zou zijn deze turf zeilend over het IJsselmeer naar Amsterdam te brengen. De gehele tocht zou, zo mogelijk vanaf een tweede schip op foto en film worden vastgelegd.

De initiatiefnemer had reeds eerder kennis gemaakt met Stichting Zeilvaart Zwartsluis, dit was een reden om hen te vragen of zij voor een schip konden zorgen waarmee een dergelijke tocht gevaren kon worden.

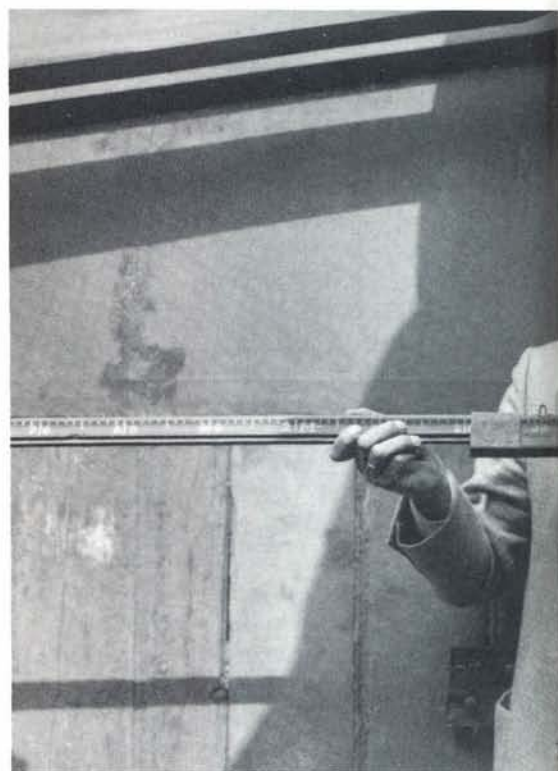
Keuze van een turfschip

Voor Zeilvaart Zwartsluis voeren op dat moment twee Hagenaars en een rietaak als vaste schepen.

Geen van de drie schepen geniet specifieke bekendheid als turfschip. De riet- of biesboschaak „Nieuwe Zorg” is echter wel als deklastenschip gebouwd en zou naar verwachting het beste voldoen bij het vervoer van een deklast turf over het IJsselmeer. Haar afmetingen spreken wat dat betreft voor zichzelf. Bij een lengte van 20,74 m over de stevens bedraagt de rompbreedte 5,11 m, de holte is 1,44 m.

De vraag of wij als eigenaar/gebruiker ervoor voelden om al de rompslomp op onze hals te halen was voor ons nauwelijks aan de orde. De kans om met ons schip een keer geladen te zeilen woog daar ruimschoots tegen op!

Bij de verbouwing van vrachtschip tot woon/charterschip zijn bij de „Nieuwe Zorg” geen dusdanige veranderingen uitgevoerd, dat laden van het schip niet meer mogelijk zou zijn. De buitenboord openingen zijn allemaal van afsluiters voorzien. De uitlaat van de motor, die pas na de periode als vrachtschip is geplaatst zit zo hoog, dat er geen water in



Alvorens te laden werd de inhoud van het schip gemeten

kan komen. Het schip is niet voorzien van een stalen dek onder de luikenkap. Bij het laden van een schip met lichte lading, zoals hooi, riet, rijshout, vlas of turf werd het ruim geheel gevuld, hetzij gestort, hetzij gestuwd. Direct op deze lading kwam de deklast, die vakkundig gezet werd, zodat ook bij zware zee-gang de zaak niet overboord kon slaan. Bovenop de lading kwamen de luiken. Aangezien het ruim van de „Nieuwe Zorg” vrijwel geheel was ingetimmerd, zou afladen van het gehele schip met turf niet meer tot de mogelijkheden behoren.

De eenvoudigste methode leek dan ook, de luikenkap te laten liggen en de

turflast daar op te stapelen. Volgens zeggen beschikte men in het veenmuseum nog wel over een partij oude luiken om de last naar behoren mee af te dekken.

Zeilschepen, die met turf geladen waren, hadden voor een oversteek over de Zuiderzee een deklast van 1.20 m tot 1.50 m boven dek. Meestal alleen achter de mast, maar wel over de volle breedte van het schip net over de zetboorden.

Onze verzekering ging akkoord met een

natuurlijk ook z'n lading. Voor de „Nieuwe Zorg” betekent dat nog eens ca. 100 m³. Uitgaande van 0,5 kg/dm³ en rekening houdend met ruimte tussen de turf is dat toch ook al gauw zo'n 40 ton. Deze totale lading van 65 tot 70 ton geeft het schip volgens de meetbrief een inzinking van 75 tot 80 cm. Dat beeld moesten we toch ook wel enigszins tonen.

Tekst: Bart en Kee Vermeer

Foto's: Ruud Nijman

kilo te liggen, het merendeel was 1200 kilo zwaar en aanzienlijk groter. Deze platen waren ook veel minder makkelijk in ons huishouden in te passen. Dit had tot gevolg, dat het schip uiteindelijk behoorlijk scheef lag. Om in de film en op de foto ook te kunnen tonen hoe de turf in het ruim gestort en gestuwd werd, hadden we de kooien en betimmering uit het drie meter ruim achter de mast verwijderd.

In de vorige afleveringen van ons turfverhaal hadden wij al melding gemaakt



net behulp van een grote houten schuifmaat.

deklasthoogte van 1.20 m boven dek. Deze hoogte was veilig om overheen te lopen en sturen kon nog vanaf het dek gebeuren. Een deklast van gemiddeld 1 m hoog (de luiken lopen immers schuin omhoog) 5 m breed en een lengte van ca. 11 m levert ca. 55 m³ turf. Wij namen als uitgangspunt een soortelijk gewicht van ca. 0,5 kg/dm³, dat betekent 25 tot 30 ton gewicht op een vrijwel leeg schip. Ten behoeve van de stabiliteit van het schip moest daar wel wat ballast tegenover staan. En om de luikenkap dit gewicht te laten dragen dienden er wel op een aantal plaatsen stutten te worden gezet.

Een schip met deklast, had onderdeks



Laden voor de turfstrooifabriek aan het Dommerskanaal.

Ladingproblemen

Op weg naar het noorden konden we in Steenwijk bij een sloper stelcomplaten laden met een gewicht van 800 kilo per plaat. Dit was redelijk schone ballast en met behulp van een kraan gemakkelijk te laden. Na afloop zouden we de platen dan weer terugbrengen.

Tevoren hadden we uitgerekend hoeveel platen we zouden moeten laden, en hoe we ze tussen onze betimmering konden passen. Onze meubels konden we na het laden op de stelcomplaten plaatsen. Toen we eenmaal bij de sloperij in Steenwijk voor de wal lagen, bleken daar maar enkele platen van 800

van de verordeningen, die zeilen met een volledig tuig in enkele vaarten van Drenthe verbood, zodat hier een kleiner tuig werd aangeslagen. Het grote grootzeil met lange gaffel werd tezamen met andere zware onderdelen in Zwartsluis of Meppel aan de wal gebracht.

Augustinus van Benthem van de Hasselteraak „Jantje” bleek bereid om ons het oude katoenen vaartzeil, wat hij gebruikte, gedurende onze tocht door Drenthe, te lenen. Hij had ook een adres in Meppel, waar we ons grote grootzeil en onze boegspriet tijdelijk konden opslaan, zodat we geheel in stijl onze tocht konden vervolgen.



*Tegenwind
op de
Hoogeveense
vaart.*

Laden

Het laden van de „Nieuwe Zorg” zou plaats vinden in het Dommerskanaal, een zijtak van het Stieltjeskanaal tussen Erica en Schoonebeek, in het Amsterdamseveld.

Een schip laden in een gebied, waar veenaufgraving plaats vindt op klassieke wijze is anno 1985 niet meer mogelijk. Om die reden was gekozen voor het laden met één van de twee turfstrooifabrieken langs het Dommerskanaal als achtergrond. Sedert 1978 waren de fabrieken buiten bedrijf en had er geen scheepvaart meer plaatsgevonden.

De twee bruggen en de sluis waren sinds die tijd niet meer bediend. Het draaien van de eerste brug had dan ook veel voeten in de aarde. Aangezien de ballast om de brug in evenwicht te houden was verwijderd, stortte de brug voor ons te water. Met behulp van dommekracht en wachtend publiek was hij weer in evenwicht te brengen.

Door het uitbaggeren van de sluis en het gedeelte er achter waren de deuren weer gangbaar gemaakt, waarna met turfstrooisel de ergste lekkage van de deuren werd verholpen. De laatste brug kon, na het doorzagen van de sloten van bomen en slinger en voorzien te zijn van wat olie, eenvoudig worden geopend.

Voor het laden van de „Nieuwe Zorg” zouden elf leden van de „Vereniging

veen- en museumdorp 't Aole Compas” te Bargercompasuum verantwoordelijk zijn. De meeste van deze reeds wat oudere mensen hebben de zware arbeid in het veen nog aan de lijve ondervonden.

Een aantal van hen stonden de primitieve leefomstandigheden in de plaggenhutten nog helder voor de geest. In hun jongere jaren hebben ze in het veen gewerkt en vaak ook nog meegewerkt met het laden van turfschepen. Vandaag de dag geven ze demonstraties turfsteken in het veenmuseum. Hun vakmanschap was vooral van belang voor het plaatsen van de deklust, om te voorkomen dat deze bij zeegang over boord zou slaan.

De lading turf voor de „Nieuwe Zorg” bestond uit twee verschillende partijen. Een vrachtwagen bracht ca. 100 m³ turf van de „Purit”. Een bedrijf, dat heden ten dage turf verwerkt o.a. tot Norit tabletten.

Deze turf wordt volledig machinaal gewonnen en is nogal ongelijkmatig van vorm, waardoor het zich niet netjes laat stapelen. Het veenmuseum leverde ca. 30 m³ turf voor het loegen van de deklust. Deze turven hadden ongeveer het formaat van een baksteen en wogen bijna een kilo per stuk. Deze partij was het resultaat van de demonstraties turfsteken met de hand of met behulp van de baggermachine, aangedreven door het locomobiel. Voor het laden

waren drie dagen uitgetrokken mede in verband met het filmen en fotograferen. Voor het laden van een turfschip van rond de honderd ton had men in het verleden ongeveer twee dagen nodig.

Die dagen hadden wij er wel weer een nieuwe zorg bij. De „Nieuwe Zorg” was in 25 jaar niet meer geladen geweest en had in die tijd een zeer slechte periode doorgemaakt. Je gaat er van uit, dat je je schip goed kent, maar toch, één lekkende nagel o.i.d. en...

Maar alles ging goed. Hoewel het schip uiteindelijk wel wat ver voorover lag en nog steeds te veel over stuurboord. De turf bleek nl. aanmerkelijk zwaarder dan was aangenomen, het was dan ook een bijzonder nat voorjaar geweest. Ter compensatie is de deklust vóór iets lager gehouden dan achter en zo'n 1½ ton Drentse keien aan b.b. achter tussen onze huisraad deden de rest.

Helaas bleken de oude scheepsluiken, die bij het veenmuseum lagen bij lange na niet toereikend om de last af te dekken, zodat we moesten volstaan met afdekken door kleden. Door de loegangen - lange planken in langsrichting over de deklust, waarop en waartegen de luiken rusten - in dit geval aan de buitenkant tegen de last te bevestigen, konden we de last toch naar behoren met kettingen sjoeren zonder dat we de last zouden insnoeren.

(Wordt vervolgd)