

Turfvaart met de „Annigje” anno 1987

In het najaar van 1986 werd het Maritiem Museum „Prins Hendrik” te Rotterdam door de Stichting Shipshow Meppel benaderd met de vraag of het mogelijk was, dat een van de schepen van de museumvloot in mei 1987 aanwezig kon zijn tijdens de maritieme manifestatie Ship Show Meppel 1987.

Op dat moment waren we volop bezig met de restauratie van de Hasselteraak „Annigje”. De planning was om deze in het voorjaar van 1987 voltooid te hebben. De „Annigje” zou als eerste van de tien vrachtschepen van het museum weer in haar oorspronkelijke staat worden teruggebracht. In dit geval, een zeilend vrachtschip zonder hulpmotor met authentieke intimmering en authentieke uitrusting.



De Annigje met deklust en opduwer in Zutphen ± 1937.

Vanaf de aanvang van de restauratie heeft het in de bedoeling gelegen om de schepen niet uitsluitend aan de museumsteiger te tonen, maar ook varende en indien mogelijk zelfs geladen. De „Annigje” heeft in de periode, dat zij vracht vervoerde voornamelijk turf gevaren van Friesland naar de Gelderse IJssel. Aangezien Meppel in de turfvaart lange tijd een belangrijke plaats heeft ingenomen, leek dit ons een goede mogelijkheid om als eerste presentatie van de gerestaureerde museumvloot de „Annigje” geladen met turf van Meppel naar Rotterdam te laten varen.

Op deze wijze konden we ook het onderscheid tonen tussen de mogelijkheden van het museaal gerestaureerde

schip en de in ruime mate vertegenwoordigde, particuliere vloot historische binnenvaartschepen.

De „Annigje” is een dekschip van 22,72 m × 4,77 m × 1,58 m. Het tonnage bedroeg oorspronkelijk 108 ton. De benaming **dekschip** sloeg op de woning, die zich achter het achterschot onder het achterdek bevindt. Een volledige beschrijving van het schip kunt u vinden in het boekje „Scheepsrestauratie” uitgegeven bij De Boer Maritiem.

Van de gebroeders Hutten, zoons van de schipper, die de „Annigje” heeft laten bouwen, wisten we, dat het schip nooit tot aan het achterschot geladen werd. De laatste meter van het ruim bleef in gebruik als een soort bijkeuken.

Hier stond het dagelijkse fornuis en een tafel, waaraan gegeten werd. In het geval, dat turf geladen werd, keek men binnen tegen een muur van geloegde turf aan.

In de tijd, dat de „Annigje” nog over de Zuiderzee voer (voor de aanleg, of verbreding van de driewegsluis) werd er een deklust gezet van ongeveer één meter bovendek. De totale lading turf bedroeg dan ongeveer 160 m³. Het verkrijgen van zo’n partij turf is óók in deze tijd geen probleem. Anno 1987 is het echter wel zaak er wat telefoontjes aan te besteden om na te gaan of er wel afnemers voor te vinden zijn. We hebben ondermeer contact gehad met kwekerijen, brandstofhandelaren en handelaren in turfstrooisel, allen in de omgeving van Rotterdam. Van de laatste deed één ons een goed idee aan de hand voor het geval afname van zo’n grote partij turf niet zou slagen. Bij hem werden regelmatig partijen turfstrooisel aangevoerd in de vorm van balen van 40 kilo, verpakt in plastic. Het s.g. ervan kwam overeen met turf. Het werd aangevoerd per vrachtwagen vanuit Duitsland. Wanneer zo’n vrachtwagen niet in Rotterdam, maar in Meppel zou lossen, konden wij het als lading onder de deklust over het laatste traject vervoeren. Dat betekende, dat wij „nog maar” 60 m³ turf zouden moeten slijten.

Het veenmuseum kon ons circa 20 m³ lange turven leveren voor het loegen van de buitenkanten van de deklust. Deze lange turven worden gewonnen uit de bovenste veenlagen onder de bolster, ze zijn lichter en losser dan de

diepere veenlagen (zie S.d.-Z. dec. '88) en werden gebruikt bij het aanmaken van het vuur. De partij was bij de demonstraties turfwinnen met de hand op maat gestoken en daarom goed te stapelen. De rest van de deklust kon aangevuld worden met persturf uit Duitsland, zoals die ook voor een deel was gebruikt bij het laden van de „Nieuwe Zorg”.

Wij zouden zelf de pakken turfstrooisel laden, voordat het evenement zou beginnen, waarna gedurende twee van de vier feestdagen de deklust gezet zou worden. Ook nu weer door de vrijwilligers, die in het veenmuseum te Borger Compasuum demonstraties turfsteken geven en die in 1985 de „Nieuwe Zorg” hadden geladen.

Gedurende de voltooiing van de restauratie van het schip heeft de heer H. Hutten ons nog geïnformeerd over de wijze van laden en sjoeren, maar ook over de aankleding van het schip, zodat we een zo authentiek mogelijk beeld konden tonen.

De heenreis

Ten behoeve van de eigen voortstuwing beschikten we naast het nieuwe katodenen tuig ook over een opduwer met een 13 pk motor. Voor de heenreis hadden we vanwege de beperkte tijd, een sleep georganiseerd achter de stoomsleper „Volharding” van het Maritiem Museum.

De bijzonder harde wind, vooral op het IJsselmeer-traject, zorgde er voor, dat deze hulp onontbeerlijk was. De „Volharding” bracht ons tot Zwartsluis. Van daaraf zou de tocht, inclusief het laden, door een vaardig amateur-filmer worden vastgelegd. De financiële situatie van het museum op dat moment stond niet toe, dat er een professionele film van gemaakt zou worden.

De noord-westelijke wind zorgde voor een prachtig bezeilde koers van Zwartsluis tot aan de sluis in Meppel, zodat voor het eerst in precies vijftig jaar de „Annigje” weer onder vol zeil de Overijsselse en Drentse wateren bevoer. Hoewel het laden van de „Annigje” door de organisatoren buiten het centrum van Meppel was gepland (om het publiek te spreiden) trok het een ruime belangstelling.

Vooraf het leven in een achterondertje met ca. 4 m² vloeroppervlak en 1.60 m „stahoogte”, het drink- en waswater uit twee vaten aan dek, het turfgestookte fornuisje als enige kookgelegenheid en het putsenbakje als wasgelegenheid spraken bijzonder tot de verbeelding. Zowel bij jongeren als ook bij ouderen.

Het laden

Ook nu bleek weer tijdens het laden, dat je een schip eerder geladen moet hebben en de lading moet kennen om niet voor verrassingen komen te staan.



In de haven van Zutphen, kort voor de oorlog. Op de reeds gedeeltelijk afgebroken deklust twee turfmanden. Op het kistenluik M. en H. Hutten.

Vooraf konden we de ruim-inhoud berekenen, ook wisten we hoe groot de pakken turfstrooisel waren, wat van te voren moeilijk exact te bepalen is, is hoe precies de pakken in de beschikbare ruimte passen.

Door de kimstraal en de dikte van de spanten blijken er b.v. net niet zoveel pakken naast elkaar te kunnen liggen als verwacht was. De aanwezigheid van de knieën, stijlen of gebinten kunnen b.v. ook net een belemmering zijn. Toen het grote ruim tot aan het dek gevuld was, begon het erop te lijken, dat we de 100 m³ aan pakken turfstrooisel nooit in de ca. 105 m³ ruim kwijt zouden kunnen. Uiteindelijk viel het mee. De luiken van het kistenluik konden dicht, maar er kon dan ook geen pak meer bij. Het schip lag echter wel bijzonder ver voorover. De deklust turf moest er natuurlijk nog wel op maar toch...!

Tijdens de restauratie was ons al ge-



De Annigje, gereed gemaakt om turf te laden in de „Schene” (omgeving Wolvega), 1927.

bleken, dat het geheugen van de informant het best wordt opgefrist tijdens het werk zelf. Ook nu weer bleek dat het geval. De deklust was bijna volledig geplaatst, toen de heer Hutten een kijkje kwam nemen. „Het schip ligt wel wat voorover,” was het eerste wat hij opmerkte. Nu wist hij echter ook te melden, dat zij onder het kistenluik altijd ruimte vrijhielden voor de fietsen en onderdelen van het schip, die anders in het ruim of aan dek lagen. Dat leverde natuurlijk evenwicht met de lege meter ruim achterin, waar wij wel netjes aan hadden voldaan. Het schip lag nu ongeveer 12 cm voorover.

Toen het schip geladen was, zijn we met behulp van de opduwer de Meppeler grachten doorgevaren naar een plaatsje in het centrum. Aan dek waren ook de heer Hutten en z'n vrouw (die ook op een Hasselteraak is geboren). Om na veertig jaar weer met „hun” „Annigje”, geladen, te varen, was voor hen



De Annigje, geheel geladen in 1987. Duidelijk zichtbaar is de opbouw van de deklast. Eerst een laag kopturven, daarna scheerturven, kopturven, enz.

misschien nog wel een grotere belevenis dan het voor ons deze éérste keer was. De laatste dagen van de Ship Show Meppel hebben we onder nog grotere publieke belangstelling dan bij het laden, de deklast „ingepakt” en gesjord (zie S.d.-Z. jan. '89). Hiervan zijn zeer duidelijke en uiterst informatieve filmopnamen gemaakt.

De terugtocht

De terugtocht naar Rotterdam zou, indien mogelijk, via Enkhuizen voeren.

We waren uitgenodigd door het Zuiderzee Museum om ons restauratieresultaat in de haven van het Buitenzee Museum te komen tonen en daar eventueel nog wat turf te verkopen. Helaas, na de vier prachtige dagen in Meppel, daalde de barometer weer naar het niveau van de dagen ervoor, en daar werd het weer dan ook naar. Wij achtten het derhalve onverantwoord onder die omstandigheden het IJsselmeer over te steken, ook niet achter een sleepboot.

Op eigen kracht was dit ten enen male uitgesloten, dit was ons op het Meppelerdiep reeds gebleken, waar we een hachelijk avontuur beleefden achter een te hulp geschoten Rijkswaterstaatsrace-landingsvaartuig met botsbum-

pers. Zowel de „Annigje” als de deklast overleefden deze onderneming, waarna we besloten over de randmeren naar Muiden terug te varen onder begeleiding van een bevriende sleepbootkapitein met zijn schip.

De trajecten die bezeild waren, hebben we - ook ten behoeve van de filmopnamen - gezeild. Daar waar de vaargeul recht in de wind lag, kwam de sleepboot ervoor. Op deze wijze hebben we alle kansen gekregen om de zeileigenschappen van het schip onder deze omstandigheden te beproeven. Het bleek niet nodig het nog nieuwe grootzeil te reven boven de deklast. Wel was de lummel hoger aan de mast bevestigd. De deklast was echter zodanig laag, dat het zeil er achter ruimschoots overheenging. De giek hing nu iets horizontaler dan gebruikelijk was. Het schip bleek nu wel erg loefgierig. Het zou interessant zijn te weten of het schip in minder koplustig geladen toestand lichter te



*Bestelbaar bij SdZ. Zie bestelbon.
Prijs f 29,90 of via de boekhandel.*

sturen zou zijn. Zal een volgende turfvaart dit uitwijzen?

Nu waren we genoodzaakt met een talie te sturen. Vanaf Muiden naar Rotterdam was het weer, hoewel regenachtig, wel veel rustiger. Dat deel van de tocht hebben we dan ook op „eigen kracht” gevaren, waarbij grote delen van de Hollandse IJssel zelfs weer bezeild bleken. Met het afgaande tij kostte het ons „slechts” een halve dag om van Gouda zonder noemenswaardige bijzonderheden de Leuvehaven te bereiken, waar de „Annigje” een vaste ligplaats heeft naast het museumschip de „Buffel”. De verkoop van de turf heeft zich zeer langzaam voltrokken, daar het in Rotterdam niet mogelijk bleek een brandstofhandelaar voor de partij te interesseren. Een aantal potentiële stokers kregen klachten van omwonenden, die met de lucht van verbrande turf beduidend meer moeite hadden dan met benzine en dieseldampen.

Conclusie

Terugblikkend kunnen we zeggen, dat de tocht leerzaam was voor diegene, die het schip gevaren hebben en het heeft een waardevol stuk documentatie-materiaal opgeleverd. Het was jammer, dat we tot de dag van vertrek nog zóveel tijd aan het schip moesten besteden, dat er weinig tijd was om de aandacht wat meer op de tocht te richten en er wat meer ruchtbaarheid aan te geven.

Opmerkelijk tijdens de terugtocht was het, dat slechts weinigen om ons heen oog bleken te hebben voor deze wijze van vervoer, die al enkele decennia niet meer tot het beeld van de binnenscheepvaart behoort.

Zo goed als men tijdens de restauratie de problemen tegenkomt van materialen, die niet meer voor handen zijn en het uitsterven van kennis en vaardigheden, zo zal binnenkort ook het vervoer van turf op authentieke wijze niet meer tot de mogelijkheden behoren door het gebrek aan handgestoken turf en het wegvallen van hen, die het snel en vaardig kunnen laden. Misschien dat met de laatste echte turven de Westlanders tijdens de turfrage nog eens het beeld kunnen doen herleven wat onze ouders uiteindelijk nog hebben meegemaakt.