

Houten schepen in Groningen (deel 1)

Tekst en tekeningen: Gerrit Schutten

In de provincie Groningen kwamen diverse houten schepen voor, die alle dienst deden als beroepsvaartuig of vrachtschip. Naar aanleiding van een aantal gesprekken met Jan Tunteler uit Groningen werd duidelijk welke scheepstypen dit precies waren, alsmede het gebruik en de sociale wereld van de schippers.

VLOTPRAMEN

Vlotpramen werden overal in Groningen gebruikt, vooral in de venen en in het Hoogeland. Elke scheepswerf had er zeker acht in de verhuur. Vlotpramen werden gebruikt voor het lokaal vervoer van kleine vrachttjes, maar ook voor het lichten van grote schepen. Bij de 120-tons tjalken moest in de Groningse venen een gedeelte van de lading vanwege de geringe waterdiepte van de kanalen op vlotpramen worden geladen. Deze voeren met het grote schip mee, totdat het op dieper water geheel kon worden geladen. Turfschepen van 50 tot 70 ton hadden vrijwel altijd een vlotpraam bij zich, die werd gebruikt om de turf uit te vletten. Aardappelen werden tijdens de campagne vanuit de sloten naar

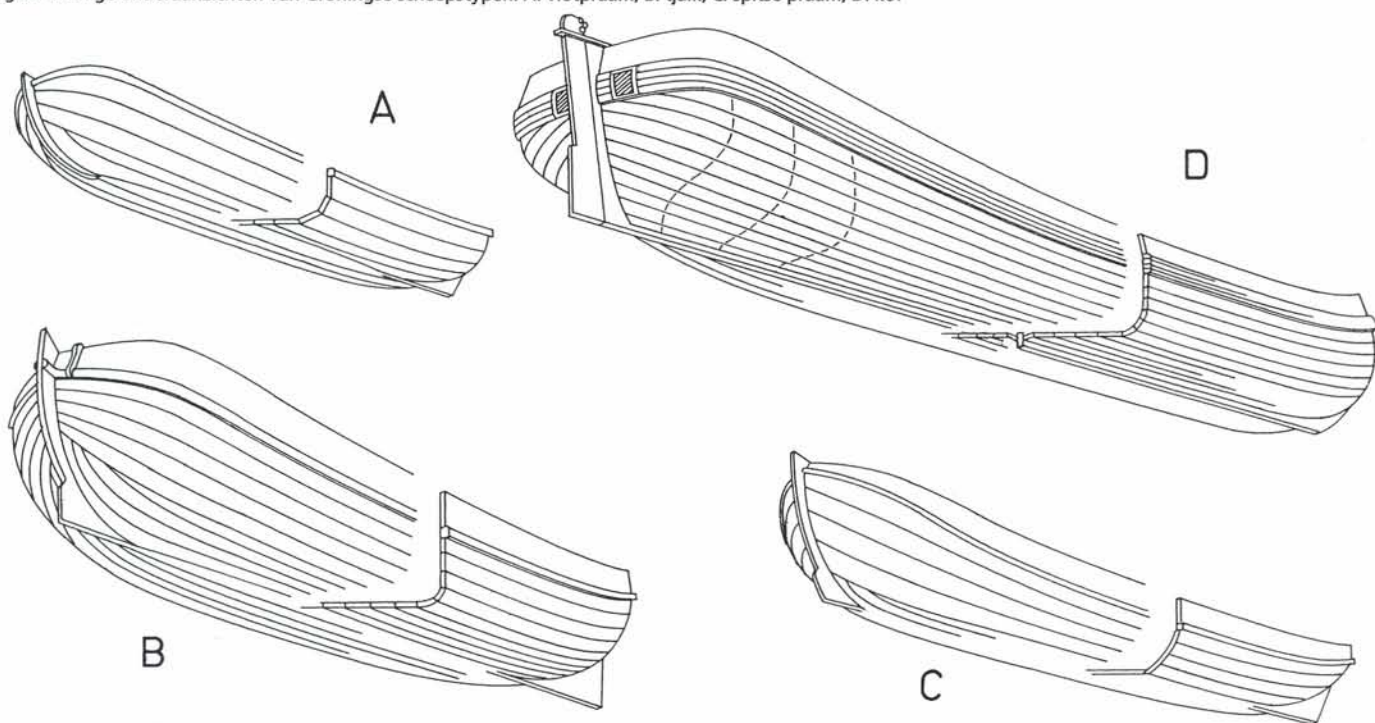
het kanaal veel afgevoerd met vlotpramen. Vele aardappelboeren in Musselkanaal hadden zelf een vlotpraam.

De pramen hadden een plat vlak dat voor en achter omhoog was gebogen en dat halverwege de stevens eindigde in een punt (figuur 1). De kimmen waren rond. De kimgangen liepen voor en achter over de kopse einden van de vlakplanken naar de stevens. Gangen van de zijden kwamen met een mooie ronde bocht bij de gebogen stevens. Bovenop de zijden stonden brede berghouten. Vlotpramen hadden een dwarsverband van vlakleggers en kimkrommers, maar toch waren dwarschotten aan de einden onmisbaar. Een vlotpraam was van onderen smal vanwege de vele ondiepe en smalle sloten.

Andere pramen, die leken op de vlotpramen, waren baggerpramen, hekpramen en 'ierpramen. De baggerpramen werden gebruikt voor het vervoer van terpaarde. Het waren een soort grote vlotpramen met achter een klein roefje en een bollenstal. Hekpramen waren grote vlotpramen, die werden gebruikt voor het vervoer van turf. Ze hadden voor en achter plechtjes en opzij een steekleren of hekken om de turfplast te steunen.

In de stad Groningen werden zogenaamde 'ierpramen of jidderproamen voor twee doeleinden gebruikt. Allereerst voor het

Figuur 1. Enige onderaanzichten van Groningse scheepstypen: A: vlotpraam; B: tjalk; C: spitse praam; D: kof



Figuur 2. Groningse vlotpraam

afvoeren van de tonnetjes met straatvuil; de gemeente bezat zes à zeven van deze pramen. De pramen hadden voor en achter dichte schotten, geen luiken en geen gangboorden. Voor en achter was een dekje van 2 meter. Bij het bomen liep men in de lengte over de praam over brede planken die op de schotten en op enkele binten lagen. Ze hadden een laag helmhout, omdat de praam onder lage tilletjes door moest. De blubber werd in houten wagens gepompt en ging uiteindelijk over het land. Deze 'ierpramen hadden een nummer en waren gebrandmerkt.

Hun tweede functie was ijsbreken. Daartoe hadden ze een smal vlak en was de voorsteven een voet breed, zwaar en sterk overhangend. Als ze gingen ijsbreken, dan werd aan een korte boegspriet een zwaar gewicht gehangen. Er werden ijzeren platen om de boegen gelegd om deze te beschermen tegen het ijs. Aan weerszijden van de gracht kwamen twee of drie paarden die de praam op het ijs trokken. Het ijs brak vervolgens onder het gewicht.

ANDERE KLEINE SCHEEPJES

Er waren vele vissersboten in de provincie Groningen. Ze werden in Groningen gebouwd, maar wel volgens het Friese model met de bun achterin. Deze visboten werden voornamelijk gebruikt voor de palingvisserij met fuiken. Als in augustus en september de geslachtsrijpe paling naar zee trok, kwamen er bij de vele dichtzeten visaken te liggen. Deze aken maten 8 x 3 meter. Ze waren vóór de mast gedekt met een zogenaamde Friese tent, waaronder het vissersgezin woonde. Achter de mast waren ze open, met in het midden een grote bun. Veel van deze visaken kwamen uit Eernewoude.

Langs de kanalen waren pot-



ten- en pannenscheepjes te vinden. Deze ventten door de dorpen om potten en pannen te verkopen, vooral in het voorjaar. Ze hadden een smalle en hoge den, waaronder de waren te vinden waren. De helmstok was los; ze hadden geen klik. Ook was er een mattenjacht, waarmee schipper Van den Berg in het voorjaar door Groningen zwierf om langs de kanalen biezen en russen matten, karpotten en kastrandjes te verkopen. Later had hij een zaak in de Stoeldraaierstraat en in de Zwanestraat.

Verder waren er scharensliepscheepjes. De slijpkar met afdakje



Figuur 3. Groningse gierpraam

stond op een lichte praam; het was een woonscheepje.

Talhoutschippers uit Drenthe voeren en ventten het gehele jaar door met bossen talhout en takkenbossen. De bossen talhout (dikke eiken knuppels zonder bast) werden in de meer bemiddelde huizen gebruikt als aanmaak voor de kachel. Ook verkochten ze veel takkenbossen (dikke bundels twijgen) aan de bakkers. De schippers-handelaren woonden erop. Ze waren voor en achter puntig, met achter een roefje en een bollenstal. Ze hadden geen gangboorden. Er werd gekookt op een stookhut op dek. Ik vermoed dat ze uit Zuidwest-Drenthe kwamen. Het waren bokken, Noordwoldiger bokken, of pramen. De handwagen ging 's avonds weer op de schuit.

SPITSE PRAMEN

Groningse spitse pramen en snikken waren knikspant gebouwd. Het grenen vlak was recht, maar voor en achter omhooggebogen tot circa een derde van de Stevens. De kleine spitse pramen waren maximaal 35 ton groot. Ze hadden een glad achterdek voor het vervoer van turf, of een achterdek met roef voor ander vervoer, zoals terpaarde. In de bijgevoegde scheepstekening van een spitse praam zijn afmetingen gegeven van ca. 15,5 x 3,4 meter; maten die afkomstig zijn van de Groninger aardappelpraam van Van Konijnenburg (1913, deel III, p. 55). Spitse pramen waren veel te vinden in het Hoogeland, waar ze met hun smalle vlakken goed door konden dringen in de smalle vaarten. Ook werden ze veel in de veenderij gebruikt.

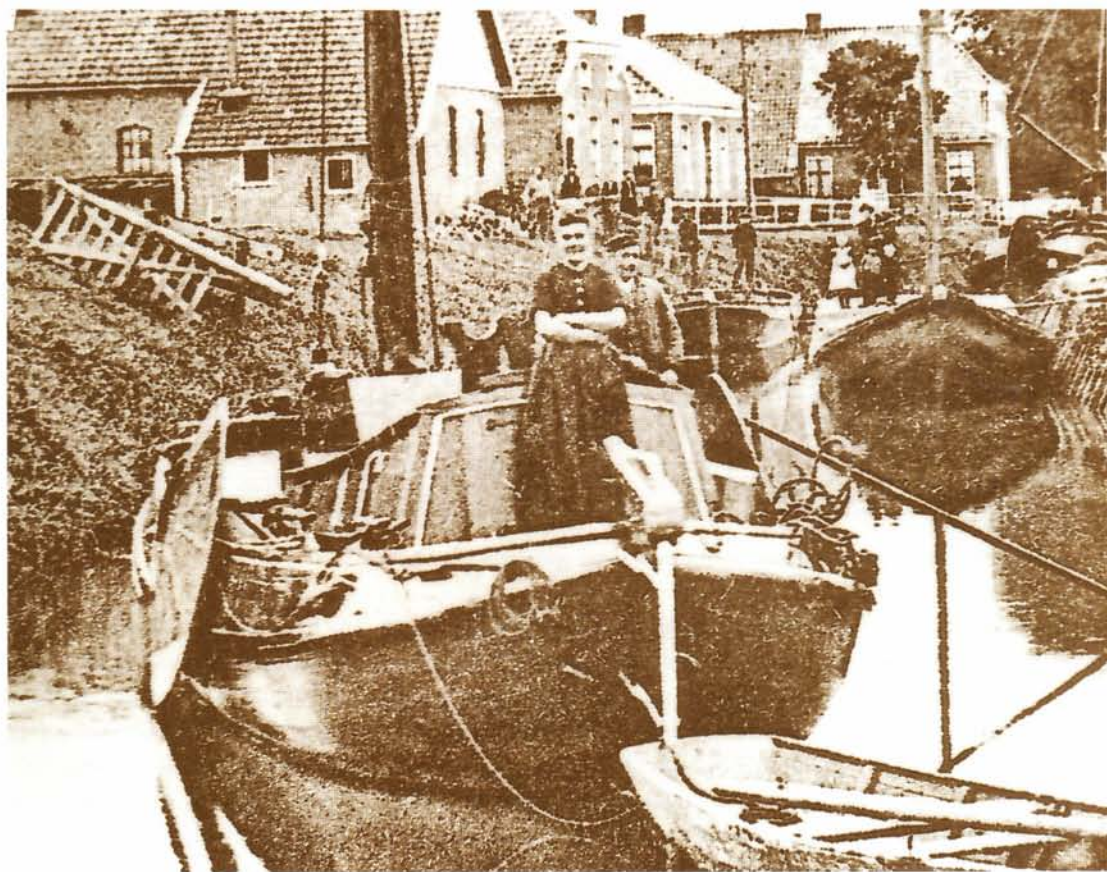
De glasfabriek in Nieuw-Buinen had een aantal spitse pramen voor het vervoer van de flessen in stro naar Mastenhoek. Dit verpakken werd gedaan door vrouwen. In de omgeving van Winschoten, Scheemda en Nieuw-Beerta werden veel spitse pramen gebruikt, evenals voor het vervoer van suikerbieten in de kleistreek.

Behalve de kleine spitse praam, die alleen binnen de provincie Groningen werd gebruikt, was er ook een grote spitse praam van ca. 70 ton. Oud-schipper Derk van Haerst uit De Lichtmis heeft ooit op zo'n praam gevaren; op de foto staat hij met zijn gezin. De grote spitse praam had niet alleen dezelfde afmetingen als de tjalken van 40 - 70 ton, ook dezelfde functie, namelijk het vervoeren van turf binnen de provincie. Het Maritiem Museum Prins Hendrik in Rotterdam bezit een fraai scheepsmodel van dit type.

TJALKEN

Kleine tjalken waren er maar weinig in Groningen. Voor het vervoeren van wiergrond van de terpen moest men door smalle sloten. De kleine tjalken met hun smalle vlak waren hier dus zeer geschikt voor. Hun berghout lag laag wat voor veel stabiliteit zorgde. De tjalkjes werden ook gebruikt door turfschippers om in de nazomer eenzame boerderijen vol turf te zetten. Vaak moest nog een vlotpraam ingezet worden om de turf door een nauwe sloot naar de boerderij te vletten. Hiervoor werden ook wel spitse pramen gebruikt, maar deze konden niet zoveel vervoeren; ze werden dan te rank.

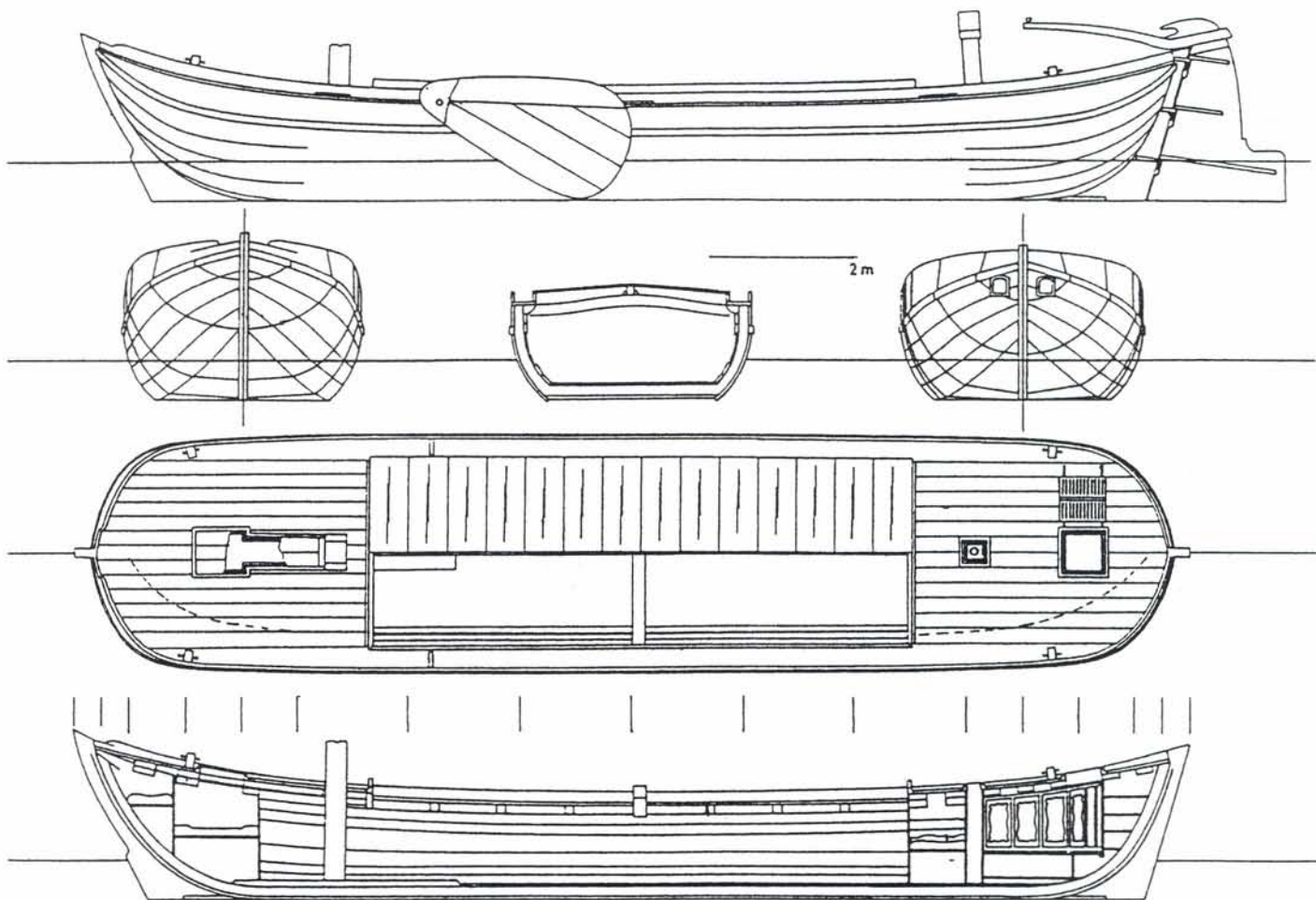
Ook de tjalken van 40 tot 70 ton bleven in de provincie. In de



Figuur 4. Gronings potten- en pannenscheepje

zomermaanden werden deze vooral gebruikt voor het bezorgen van turf in het Hoogeland. Dit betrof blauwe turf en baggelties, bijvoorbeeld in Noordbroek. De broers van Jan Tunteler deden dat bijvoorbeeld; zij hadden tjalken van 74 en 77 ton. Het was wel seizoenswerk; als de 'r' in de maand kwam, dan gingen zij bieten en aardappelen vervoeren.

De Groningse tjalken hadden een groot laadruim, met vóór en klein vooronder en achter een klein achteronder voor het schippersgezin. Vóórin sliepen de jongens. Aan bakboord was een slaapkooi en aan stuurboord een zeilkooi; dat was een aflegblad voor onderdelen van het zeiltuig. Tegen de voorstevens lag in een dwarsbak de ankerketting van 40 vaam. Onder de kooien lagen putsen. Het ruim was bekleed met langsscheepse wegeringen. (Voor de beschrijving van een tjalk, zie SdZ 2000, 24 (3), pp. 12-13.)



Figuur 5. Reconstructietekening van een Groningse spitse praam van 15,3 x 3,35 m.

Tegen de achtersteven was de kooi van de ouders, met daarvoor een vaste bank, de zaat. Naast de achtersteven waren kleine poortjes voor het toelaten van verse lucht. Licht kwam binnen door patentglazen in het dek en het scheilicht, een schuifluik op dek met twee getraliede, glazen ruiten. Tegen het schot naar het laadruim stond de smidskachel of het schippersfornuis. Daarnaast was in het schot de holdeur, de toegang naar het ruim, met twee zware grendels erop. Aan weerszijden waren boven elkaar twee kooien en verder rondom een kastenwand met vele deurtjes. Vaak was het achteronder Staphorster blauw geschilderd; dat hield de vliegen weg. In het achteronder gebruikte men zeilkrukjes en een opklaptafeltje.

Voor de mast was het voordek en achter de mast, aan weerszijden van de grote laadopening en langs de buitenkant, gangboorden of legwaringen. Rondom de laadopening was een opstaande rand. Deze rand noemde men opzij de den, denneboom of rieswaring en aan de einden de schilden. Bij de mast waren de lenspompjes te vinden. Vaak werd aan dek gekookt. De smidskachel werd dan gezet in een blikken stookhut met aan de voorkant twee deurtjes. Dat was nodig voor de veiligheid.

TASKEN

In de provincie Groningen waren ooit zo'n 200 tasken. Deze grote turftjalken van 80 à 90 ton voeren met turf overzee, over het Wad en over de Zuiderzee, naar Holland of naar de grote rivie-

ren. Zij hadden dezelfde functie als de Friese tassen en de Overijsselse en Drentse grote turfpramen. De schepen maten 21,5 x 4,5 meter. De inrichting van een taske was vrijwel hetzelfde als hierboven is beschreven. Alleen geeft Tunteler aan dat er tussen het gedeelte met de ouderskooi een schot was met een deur met matglazen ruit, waarop de naam van de scheepswerf stond.

Het achterdek van een tas was meestal glad, met een scheilicht onder het helmhout. Dit was voordelig voor dekladingen van turf, stro en hooi. Onder het luik was een dievenrek of diefhekken. Er was altijd contant geld aan boord, want in de turfhandel was het altijd boter bij de vis. Een dievenrek bestond vaak uit een plank die in lijsten schoof. Na het dichtschuiven werd hij geborgd door er een lat achter te steken. Voor de nodige lucht zat er een gat in, in de vorm van een hartje.

Turftjalken hadden losse roeven, anders konden ze ongeladen niet onder de vaste tillen door. Deze roeven bestonden uit schotten die met haken aan elkaar waren bevestigd. Ze werden gedekt met losse luiken, zoals over het laadopening van het ruim.

De turflevering was voor de winteropslag en gebeurde in de nazomer. Voor het laden ging de schipper naar de vervener met de vraag of hij nog goeie turf had zitten. Dat ging per dagwerk. De schipper wist hoeveel dagwerken er in het schip gingen. Deze turf werd door vier vrouwen in het schip gestouwd. De bovenlast moest het hoofdzakelijk doen, die moest de winst geven. Daarom moesten de vrouwen goed dicht stuwen. Dat werd bereikt met



Figuur 6. Groningse grote spitse praam

borrels en door op hun gevoel van eigenwaarde te spelen. Men begon hiermee al 's nachts. Deze vrouwen werden gelijkmatig beloond, anders kwam er een scheefliggend schip. Bij een deklast kwam op het helmhout het stuurijzer; daardoor kwam een lange paal, de stuurstok. Bij boeren en burgers ging men de schuur of de zolder *volzetten* met de volledige wintervoorraad. In de stad waren vele weekklanten die vanwege hun weekloon niet meer konden afnemen. De schippers lagen dan aan de plaatselijke turfmarkt. In Groningen was dat de Turfsingel.

OVERZEESSE TJALKEN

Er bestond ook een groep tjalken van 100 tot 140 ton. Deze vervoerden vaak een natte lading, zoals slappe mest voor Holland of aardappelmoes, bies. Dit werd vooral in Zuid-Holland door de boeren als veevoer gebruikt. Het gerucht ging dat het droog door het brood ging. Bies bevatte meer aardappelmeel dan slappe bies; er zat dan veel water in de bies.

Dit was een riskante vaart, vooral als er op de Zuiderzee een noord-oostenwind blies. Het voorschot kon breken, waardoor het schip op zijn kop ging staan tot de kluisgaten onder water gingen. Zo zijn meerdere schepen vergaan. Daarom ging men liever over de Zuidwal. Aardappelmeel werd ook verzonden in balen van 100 kg. Bij deze schepen was het ruim voor en achter van sterke, waterdichte schotten van vijf duim dikte voorzien. Verder was het ruim ingedeeld in zes compartimenten door een langsscheeps schot in

het symmetrievlak en twee dwarsscheepse schotten. Er zaten gewone luiken over de laadopening en geen merkels. Over de luiken lagen langsscheeps halfronde palen. Hier gingen kettingen over en met een klaploper (dubbel werk) werden deze strakgetrokken. Door het slingeren kon de koemest gaan gisten. Dan kwam de brei tegen de luiken en deze luiken moesten alles erin houden. Deze schepen voeren met deze mest regelrecht op Broekerhaven, of op Hillegom.

Was de mest weggebracht, dan werd metselzand geladen bij Kampen, 5 km ten noorden van Hattem. Daar werd met bokken en baggerbeugels zand uit de rivier gehaald en in Groningen verkocht als bouw materiaal. Had men meer tijd, dan werd onder Terschelling een vracht schelpen opgehaald bij Doekes.

Bij overzeese tjalken hoorde een 'kaneboot', vooral bij die uit Hoogezand/Sappemeer, waar ze veel werden gebouwd (SdZ 17 1993, (7) pp. 32-35; (9) pp. 32-34 en (10) pp. 20-21). Een Hollandse boot werd 'boschopper' genoemd. Hiermee ging men niet buitengaats (SdZ 17 1992, pp. 32-35; (2) pp. 36-37 en (3) pp. 36-38).

Dhr. Tunteler was mij als informant aanbevolen door dhr. Teensma, de toenmalige directeur van het Noordelijk Scheepvaartmuseum. De gesprekken vonden plaats in de herfst van 1970, op 18 juni 1971 en op 4 september 1972.