

Houten schepen in Friesland: de de vrachtvaart(2)



Het veerscheepje van Hindeloopen.

Beurtvaart

In alle dorpen was er een veerschipper met een *veerscheepje*. Dit kon een tjalkje zijn van 10 tot 15 ton, met vóór de mast een dek en achter de mast luiken met gangboorden, een roef en een bollestal. Veerschepen hadden een ronde blanco klik. In Sneek ging er een bordje overheen met de plaatsnaam. Het veerscheepje van Hindeloopen is in het museum te bezichtigen.

De veerschepen die over meren moesten, waren veel stabielier met hun meer dan 3 meter breedte, dan die uit de sloten. De brede schepen van de Zuidwesthoek lagen op het Grootzand. De veerschepen uit de sloten, zoals die van Lollum, Rauwerd en Poppingawier lagen op het Kleinzand. Het veerschip van Makkum was een praampje.

Er waren ook beurtscheepjes uit de Kop van Overijssel. Ook dit waren een soort tjalkjes. Beurtschipper Fokkema uit Meppel kwam eenmaal per week met zijn *skûtsje*. In Leeuwarden lagen de beurtschepen van de kleistreken aan de Nieuwstad, die van Zuidwesthoek aan de Voorstreek. Aan de Tuinen (Grachtswal) lagen 17 beurtschepen. Hier werden zolderschuiten ingezet om tussen de beurtschippers over te laden. In kleine dorpen was het beurtschip vaak een grote tjotter. De kruideniers uit de dorpen haalden hun waren vaak in Sneek met een eigen tjotter of een handelaarsschouw.

Deze veerschippers voeren twee maal per week heen en weer: op maandag heen en dinsdag terug en op donderdag heen en op vrijdag weer terug. Als regel waren er drie man aan boord voor het bezorgwerk. Ze voeren altijd, behalve als het te hard waaide. In zeven jaar tijd was het veerscheepje van Hindeloopen twee maal 's avonds niet thuisgekomen. Beide keren was een collega vergaan; een van hen was het veerscheepje van Koudum. Toen is het beurtschip van Hindeloopen naar Heeg gevluht.

Het waren kleine, maar dappere schepen die over wijde meren moesten. Als het ging vriezen, bleven ze liggen. Alleen het beurtscheepje van Koudum niet, want die had ijsborden. In maart 1909 zijn de beurtscheepjes twee maal ingevroren. Die van Hindeloopen zat toen al in het stort; dat was kachelpijpenblik.

Wichert Amsterdam uit Hindeloopen heeft van zijn 12^e tot zijn 17^e in het 14-tons veerschip van zijn vader in de roef geslapen en gewoond. In 1923 ging vader over op een ijzeren tjalkje van 23 ton van Aukebaas. Hierin

Tekst en tekeningen: Gerrit Schutten

Friesland is een waterland en bij uitstek een vaarprovincie. Tot ongeveer 1930 vond vrijwel alle vervoer plaats over water. Ook Friesland kende vele houten zeilvrachtschepen. Dit artikel is vrijwel geheel gebaseerd op materiaal dat rechtstreeks afkomstig is van informanten. Deze informanten waren Hendrik W. de Jong uit Heeg, Wiebe Mulder in Workum, F. Boomsma in Berlikum, Tj. van der Schouw in Terhorne, A. Hoekstra en Roelf A. Toering in Eernewoude en Jan Bakker uit Balk.

heeft Wichert tot zijn trouwen geslapen. Het scheepje had gelukkig een hulpmotor, anders had hij in die sloten moeten trekken. Zij hebben gezeild tot circa 1930. Hun houten scheepje was 10,60 meter lang over de stevens. Hun mast was 33 voet tussen bout en hommert. Het ijzeren scheepje mat 13,6 x 3,60 meter, met 38 voet tussen bout en hommert. Achterin was een houten roef met opzij twee kooien. Geheel achterin was een bollestal. De knecht sliep voorin tegen de steven; opzij waren de zeilkooien. Vader en hij sliepen in de roef. Die roef was heel eenvoudig: aan de ene kant een kooi voor Wichert, en aan de andere kant een bank voor vader; de bovenkant van de bank was maar 30 cm van de vloer. Verder waren er twee kastjes en een adressenkistje met een kaartsysteem. Er was geen kachel, wel een petroleumstel voor de koffie. Het veerscheepje van Hindeloopen had ronde luiken, vijf stuks met merkels. Deze luiken bestonden elk uit dertien plankjes wagenschot, met persenningen aan elkaar. Het dek moest beslist waterdicht zijn, want de stukgoederen moesten goed droog blijven. De luiken liepen door in het dak van de roef. Vóór de mast waren onderdeks de kisten. Tegen de voorsteven was achter een schot het vooronder met de kooi voor de knecht. In de zeilkooien opzij lagen de teerputs en het

Als het schip scheef ging, dan moest de knippe op de kastjes.

anker met manillatros voor noodgevallen; het scheepje had geen spil. Er was een vaste buikdenning over de gehele lengte van het schip. De kimwegering onder bestond uit drie planken; daarboven waren de luchten. Daarboven was de balkwegering bevestigd met minimaal twee lange planken naast elkaar. De bovenste luchten tussen balkwegering en dek waren meestal open. Deze konden worden gesloten met plankjes die buiten gebruik vóór deze luchten aan touwtjes hingen. Vóór de mast waren twee mastluiken. Het voorste mastluik bleef altijd een beetje open; er zijn mensen in een gesloten vooronder door gebrek aan verse lucht overleden. Het voorluik in hun ijzeren tjalkje was altijd open. Op het veerscheepje van Hindeloopen bestond het grootzeil uit 118 ellen driekwartsdoek. Ze hadden twee tuigen, een zomertuig en een wintertuig. Ook hadden ze drie fokken: een gewone fok bij ongereefd zeil, een middel-fok bij gereefd grootzeil en een stormfok of



Een trekschip uit noordelijk Friesland.

dwarmfok, bij twee reven. Daarvoor werd ook wel een groot pikkertje (kleine kluiver) gebruikt. Wielinga in Sneek was hun zeilmaker. Als het schip scheef ging, dan moest de knippe op de kastjes. De beurtschippers daagden elkaar uit; er waren onderling veel onuitsproken wedstrijden.

In Noord-Friesland had men trekvaarten. Daar ging het paard voor het schip. Men gebruikte hier zogenaamde *trekschepen*. Dit waren lange, smalle schepen met daarop een hoge kast. Voorin deze kast kwamen de stukgoederen en achterin waren ramen voor de passagiers. Deze schepen waren een soort snikken met een sterk vallende, gebogen voorsteven en achter rond gebouwd. Trekschepen hadden veel passagiers. In Dokkum waren De Vries en Schregardus de beurtschippers. De beurtschipper van Dokkumer Ee had de langste trekschuit. Na aankomst gingen ze op donderdagavond de stad in met de bestellingen, tot 10 uur toe. Surhuisterveen had twee beurtschippers, Oostermoer één en Garijp ook één.

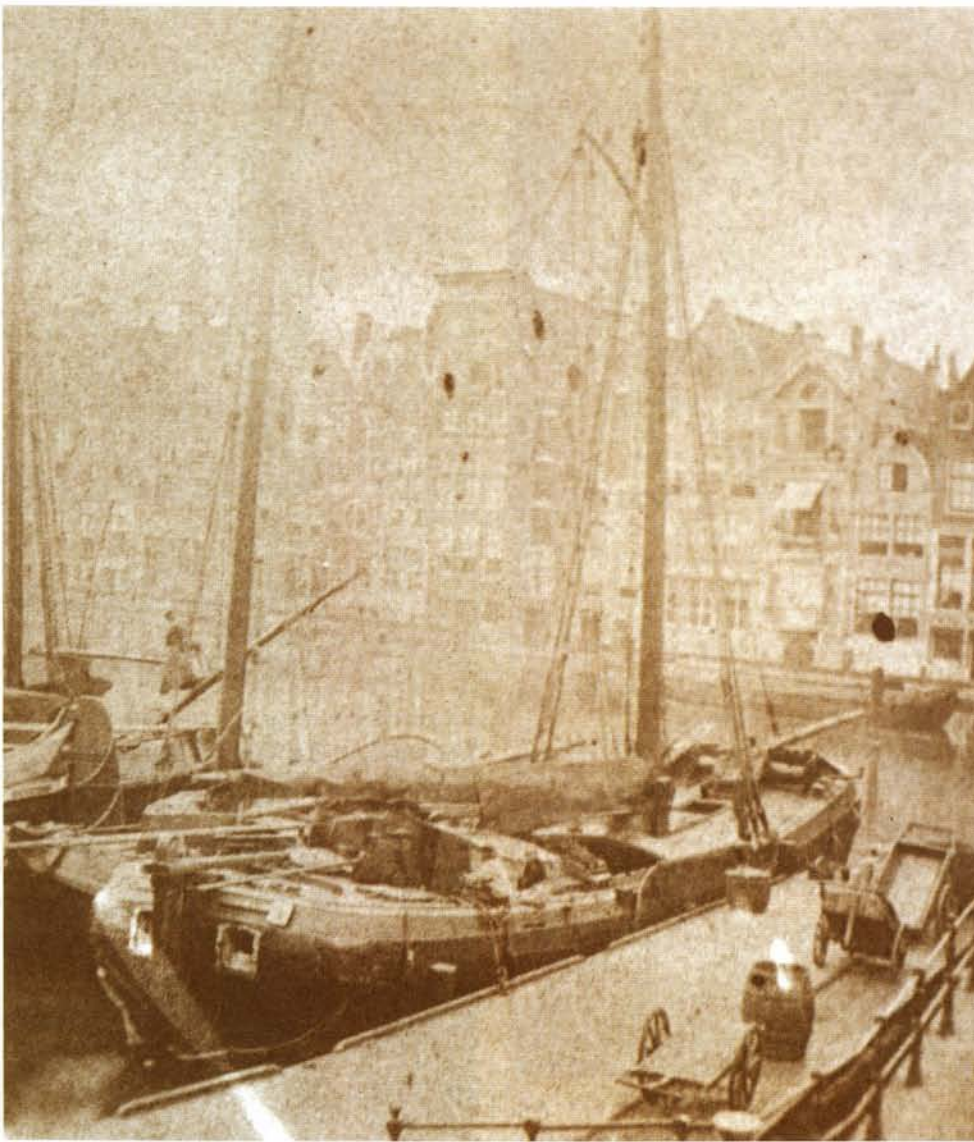
Ex-beurtschipper Van der Wielen uit Bergum vertelde dat de beurtschipper erg gezien was in het dorp. Het dorp werd beoordeeld naar de beurtschipper. Hij was de vertegenwoordiger/ambassadeur van het dorp. Hem werd om inlichtingen gevraagd over dorpelingen. Ook het geldverkeer ging via hem. Hij kwam met twaalf jaar bij zijn vader aan boord. Ze voeren via de Vliet en de Potmarge; het kanaal kwam later. Behalve met het beurtschip werd er ook vervoerd met vrachtkarren en harde (snelle) karren.

In Bergum waren er vier beurtkarren; dit was

concurrentie in kleingoed. In het beurtschip werd het grootgoed geladen. Zij vervoerden massagoed en zwaar goed van fabrieken, zoals Koopman en Pel. Vóór de jaren dertig ging alles met de beurtschipper. Begin jaren dertig hadden ze een motorscheepje, wat veel sneller ging. Daarmee voeren ze naar Groningen: op maandag-dinsdag Groningen en op donderdag-vrijdag naar Leeuwarden. Na 1930 schaften de fabrieken en grossiers zelf vrachtauto's aan. Ook de beurtschippers gingen toen over op vrachtauto's. De armere mensen liepen meestal naar een andere plaats, anderen konden met zeilscheepjes mee of met de stoomboot.

Van der Wielen vertelde dat de beurtschipper ook koopman was. Hij kocht spullen van het dorp in en verkocht deze weer in de stad, of andersom. Zo was hij boterhandelaar, of kocht hij steenkoolbriketten in de stad die hij weer in het dorp verkocht. De beurtschippers op de klei vervoerden ook de aardappeloogst. De beurtschipper van Bergum vervoerde nauwelijks vee, wel veel nuchtere kalveren. Uit Gorredijk kwamen veel varkens, die uit het schip getakeld moesten worden. Uit Beetsterzwaag kwam veel kafmeel. De stoomtram was hier een grote concurrent.

De grote beurtschepen op Holland waren van 'Stânfries'. Deze maatschappij had meer dan tien stoomboten, die in geregelde vaart heen en weer voeren. Deze stoomboten waren gebouwd door Barkmeijer. (De laatste 'Stânfries' is onlangs bij Scheepswerf Kroes in Leeuwarden weer helemaal gerestaureerd, red.) Vóór de komst van de stoomboten, omstreeks 1850, werd de beurtvaart op Hol-



Het kofschepje van Joure (collectie Fries Scheepvaartmuseum en Oudheidkamer te Sneek).

land verzorgd door houten kofschepjes van 16 tot 22 meter. Dit waren afgeleiden van de zeegaande koffen. Deze boeierachtige kiel-schepen hadden een plat vlak en hadden boven water de vorm van een tjalk. Bij een kof bestond het brede berghout uit vier smalle dikke gangen boven elkaar, ook wel dubbele berghouten genoemd. Ze waren geschikt op ondiepe binnenwateren en bestand tegen rumoerige buitenwateren. Van Loon roemde hun snelheid.

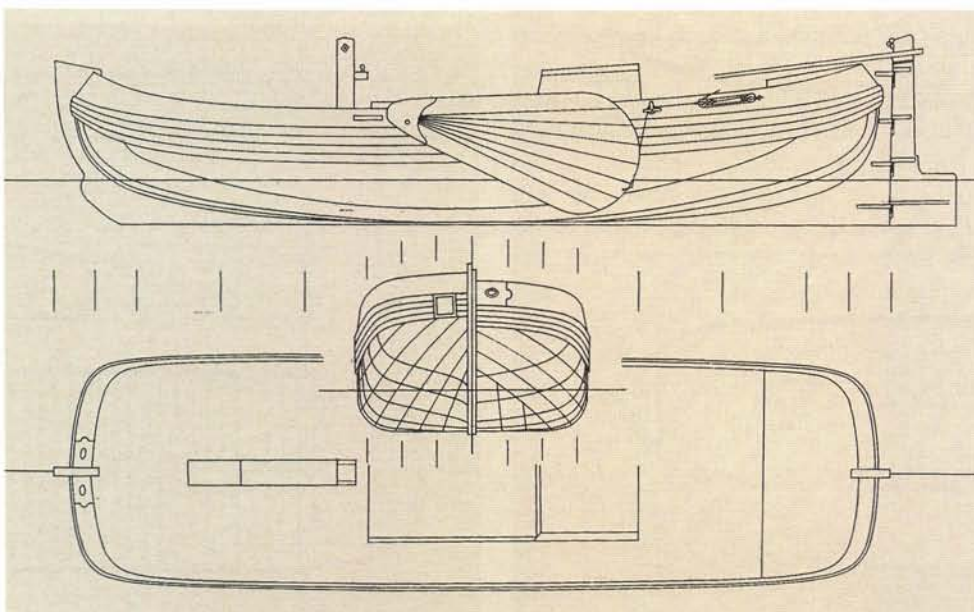
Snikken

Snikken waren in Friesland in een viertal typen te vinden. Het kleinste type was de lytse snik van 8 à 9 ton. Lytse snikken waren voor en achter scherp met rechte, vallende stevens. De vlakpunten liepen voor en achter een eindweegs met de steven mee naar boven. Vóór de mast waren ze gedekt. Achter de mast waren luiken met smalle gangboorden en een smalle den. Daarachter was een laag roefje en een bollestal. Het waren ranke en snelle schepjes. In elk dorp van betekenis was een handelaar met een lytse snik, die in nazomer en herfst in Menaldum aardappelen inkochte en weer verkocht in zijn dorp; dit was seizoenswerk. In Eernewoude waren er zelfs twee. Ook handelde hij in allerlei groenten en in fruit van de IJssel. Ook in Blokzijl waren enige handelaren met een lytse snik.

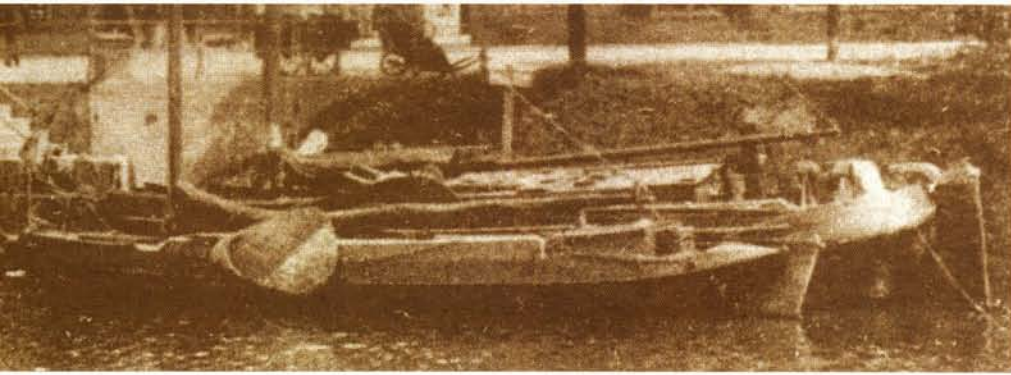
De veersnikjes waren 10 à 15 ton groot zonder gangboorden. Opzij hadden ze steekleren met raampjes voor passagiers. Achter de mast lagen de luiken in één stuk over het schip. Ze waren vóór de mast open en hadden een flink zeiltuig.

De bekende Friese snikken met hun ronde kont, ook wel aardappelsnikken, maten 20 tot 25 ton. Zo'n snik was meestal eigendom van twee compagnons. In nazomer en herfst handelden ze in aardappelen. De rest van het jaar werkten ze op het land als knecht. Deze snikken hadden een voordek, luiken met hele smalle gangboorden en achter een roefje met bollestal. De vaarboom lag in het gangboord. Men liep over de luiken. De beide mannen sliepen in de roef op de banken in de zijden. Deze snikken waren uitgerust met een flink zeiltuig.

Het vierde type snik was eveneens zo'n 20 ton. Het was voller gebouwd en van binnen bewegerd. Het achterdekje was hier niet rond, maar wat puntig. De schipper had zijn gezin aan boord. Deze snikken voeren met terpaarde uit Ritsumazijl en Kloosteranjum en klei voor de steen- en pannenfabrieken in Makkum en

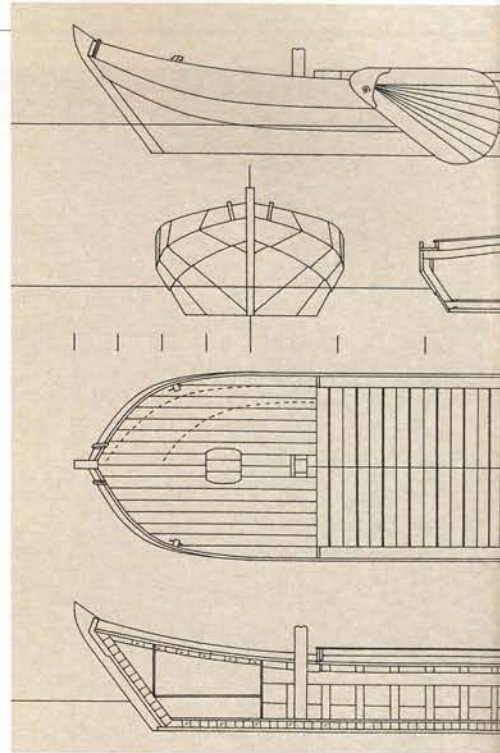
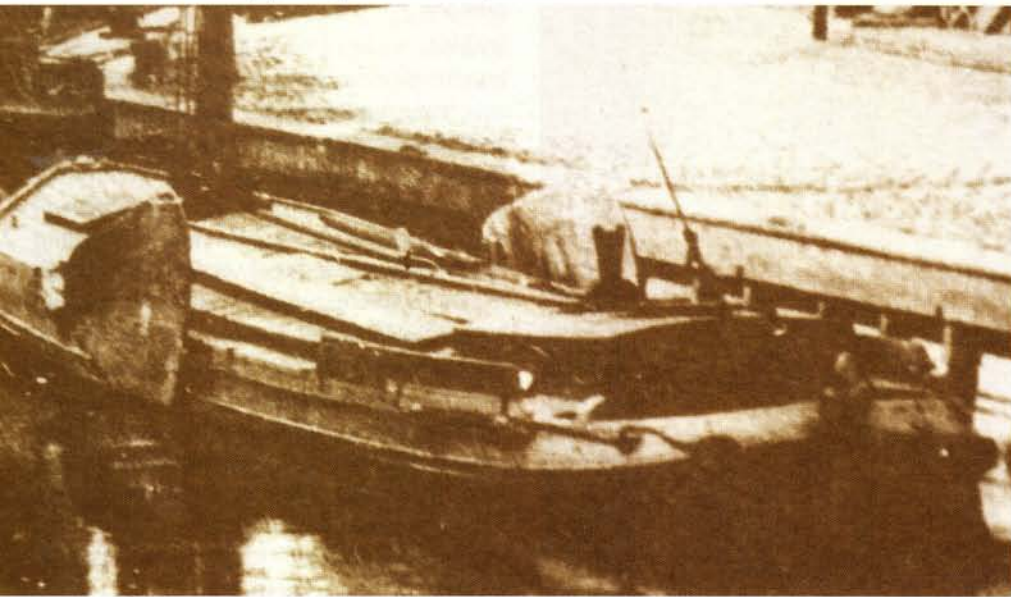


Een zeiljacht naar het model van een Fries kofschepje, afmetingen 16 x 4,5 meter, bij een diepgang van 85 cm. Doordat kofschepjes achter een paviljoen hadden, is in dit jacht een achterkajuit mogelijk met daarvóór een grote bollestal. Ook hadden kofschepjes als regel achter op de den een hoge laadroef, die kan worden vervangen door een dekhuis.

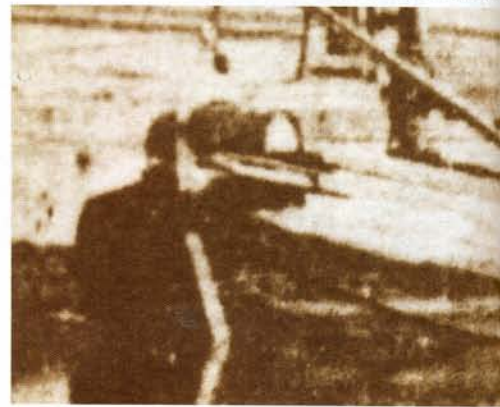


Een 'lytse snik', vermoedelijk van een Blokzijlse mattenschipper, want hij ligt in Zwolle bij de Vispoortenbrug naast het mattenjacht van Van Dijk.

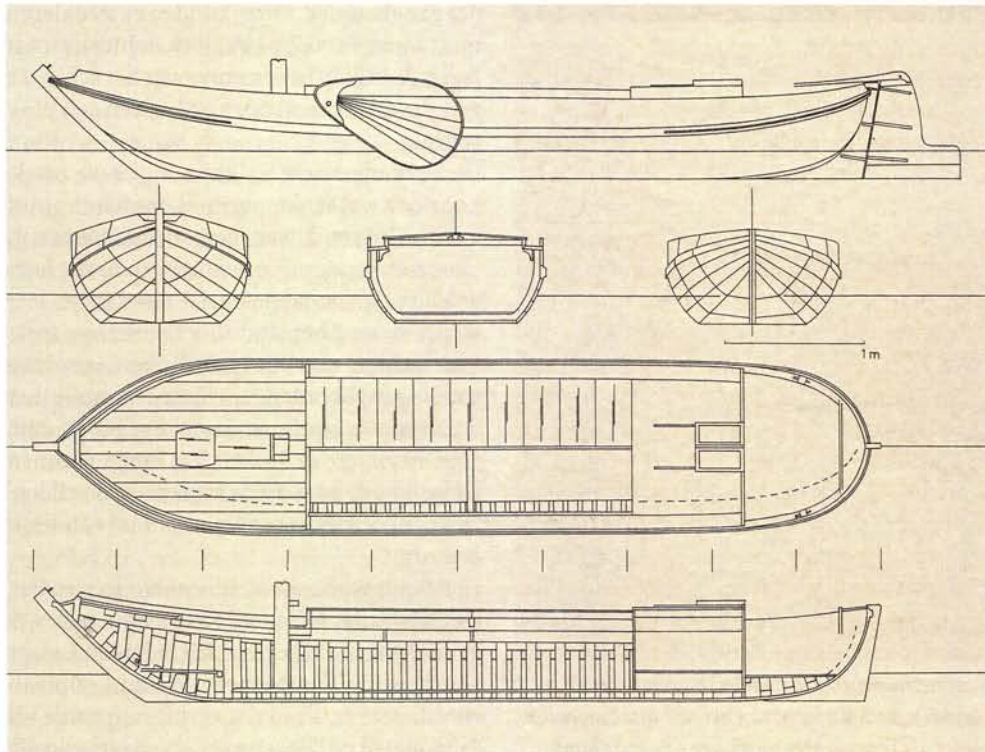
Onder: Een Friese snik, afmetingen circa 12 x 2,8 meter.



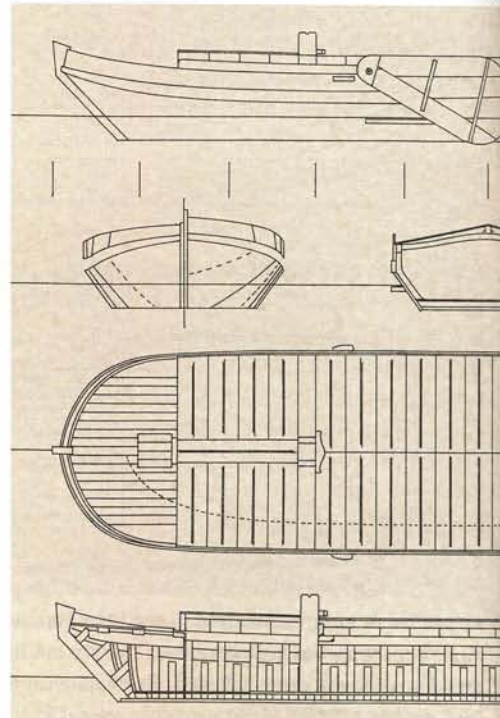
Reconstructietekening van een Friese vrachtbok, afmetingen 15,2 x 3,3 m.

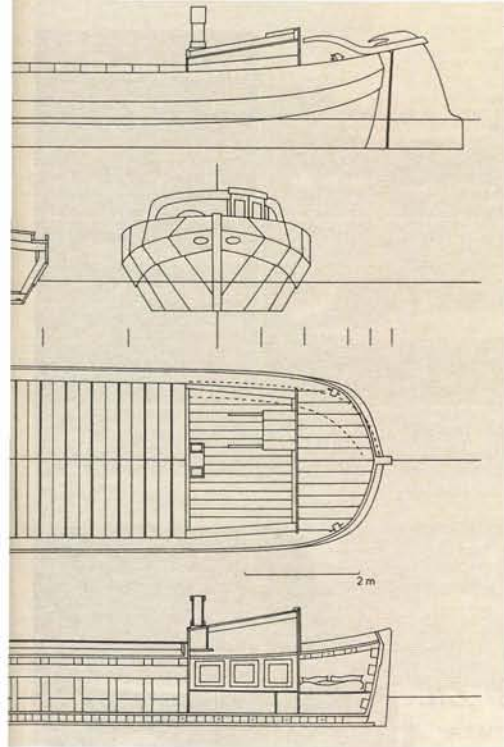


Een Friese vrachtbok. Onder: Reconstructietekening

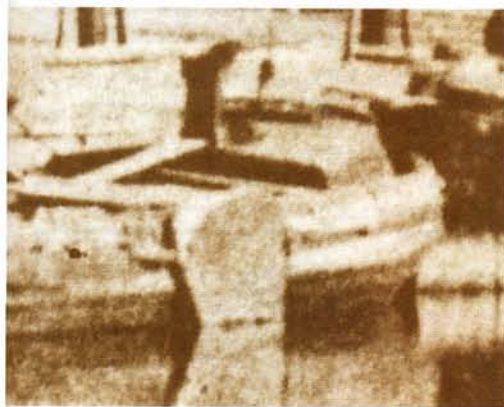


Reconstructietekening van een Friese vrachtbok, afmetingen 15,2 x 3,3 m.

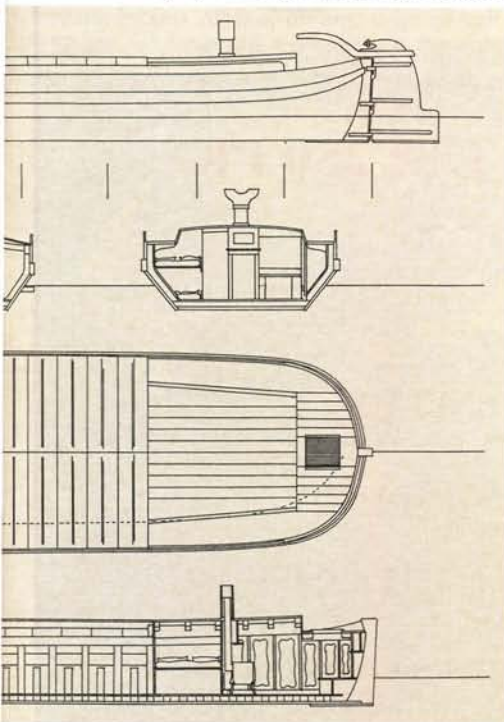




afmetingen 15,2 x 3,3 m.



Een Noordwoldinger praam, afmetingen 15,2 x 3,5 m.



Een Noordwoldinger bok, afmetingen circa 13,5 x 3,0 m.

noordelijker. Deze smalle scheepjes voeren door smalle vaarten. Ze hadden dezelfde functie als de modderschuitjes. Van dit type waren maar weinig exemplaren.

Zuidoost-Friesland

Van Konijnenburg toont op pagina 54 van het derde deel van zijn boek een tekening van een Fries bokje, met afmetingen van 15,2 x 3,5 meter. Deze tekening komt echter niet overeen met meerdere foto's uit Zuidoost-Friesland van een groot bokachtig type. Op die foto's staat dit type van voren en van achteren gefotografeerd. Hierdoor wordt een reconstructie mogelijk op de maten van Van Konijnenburg. Omdat dit een bokachtig vaartuig is, zal het ook wel het vurenhouten vlak van de bokken hebben gehad. Vermoedelijk werd dit type in De Knype of in de directe omgeving daarvan gebouwd.

Wiebe Mulder vertelde mij ook over de schipperij van Noordwolde in Zuidoost-Friesland. Daar waren ooit zo'n twintig praamschippers gedomicileerd, waaronder ene De Jong, Couperus, De Vries en Westerbeek. In Noordwolde kan de haven nog worden aangewezen.

Ook in de gemeenteverslagen zijn hierover aanwijzingen te vinden. Deze Noordwoldinger pramen werden gebouwd op de werf van Jongedijk. Ook anderen hebben mij over deze pramen verteld, zoals Klaas Oldekamp uit Amsterdam, Jan Smit uit Hasselt en Jan Bakker van het Rodetorenplein in Zwolle. Toen ik een foto vond van dit type kon dit direct worden herkend en gebruikt voor een reconstructietekening. Typisch aan deze pramen was dat de voorsteven recht en vallend was, met daarbovenop een verticaal deel.

Behalve deze pramen werden daar ook Noordwoldinger bokken gebruikt. Deze waren kleiner en achter de mast open. Vóór de mast was met brede, verticale boeïsel een relatief hoog vooronder getimmerd.

Literatuur

De schoonheid van onze binnenschepen, door W.J. van Dijk, 1963, Amsterdam.

Profiel van een waterland: de oude Friese watersteden, door S.J. van der Molen, 1974, Bussum, hoofdstuk 5.

Kofschepjes: hazewinden van de Zuiderzee in Spiegel der Zeilvaart, door G.J. Schutten, nr. 6 2004, pag. 17-23.



Een Noordwoldinger praam

