



Tjalke

in de 20e eeuw



Het woord tjalk werd in de 17e eeuw al gebruikt door Nicolaas Witsen. Hij schreef er in zijn boek „Architectura Navalis” (1690) al over. Vanwege de grote vraag naar dit boek verscheen er kortgeleden een fraaie facsimile herdruk van.

Ook Van Loon, alhoewel geen scheepsbouwer van professie, schrijft in zijn boek „Burgerlijken Scheepsbouw” (1838) over de tjalk.

In het begin van deze eeuw legde Sopers in zijn boek „Schepen die verdwijnen” o.a. alle gegevens over een houten tjalk van 19.86 m vast. Hij is een van de mensen die bijtijds inzag dat, als er niet tijdig iets werd vastgelegd, er later vruchteloos gezocht zou worden naar de juiste vormen en maten van bepaalde scheepstypen.

We maken een grote sprong naar 1955. Vanaf het moment dat de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten werd opgericht, kwam er steeds meer belangstelling voor oud-hollandse scheepstypen. Niet alleen naar de schepen zelf, maar ook naar de historische achtergronden.

De literatuur die verscheen bracht veel duidelijkheid. We noemen het boek van mr. dr. T. Huitema, „Ronde en Platbodemjachten”, en het boek van E. W. Petrejus, „Oude zeilschepen en hun modellen”, over binnenschepen, jachten en vissersschepen. Voor de volledigheid vermelden we dat over de momenteel nog gebouwde oud-hollandse scheepstypen het boek „Plezierig Varen, ronde en platbodemjachten” is verschenen.

Tekst: Wim de Bruijn
Foto's: Theo Kampa



1.
Reünie stamboek ronde- en platbodemjachten, Enkhuizen 1971. Alleen al op de voorgrond liggen zo'n 15 tjalken afgemeerd.

2.
Spanning tijdens het skütsjesilen.

3.
Twee als jacht omgebouwde tjalken in een zeilwedstrijd.

Niet alleen watersporters, maar ook vele duizenden anderen zorgen er ieder jaar weer voor om tijdens het Skûtsjesilen in Friesland te zijn. De skûtsjes, tjalken van zo'n zestien tot twintig meter lang, zeilen in de bouwvakvakantie bijna dagelijks tegen elkaar. Twee weken lang trekken niet alleen deze tjalken maar ook een hele vloot volgschepen door Friesland en zeilen op de meren, in vaarten en op het ruime water van het IJsselmeer.

Denk nu niet dat met deze skûtsjes het hele bestand aan puur originele tjalken in Nederland uitgeput is. Er zijn ook vele particulieren die met een geheel originele tjalk zeilen. Er is onder de luiken een geweldige ruimte die aardig in te richten is, maar zonder opbouw met ramen blijft het weinig comfortabel. De roef is meestal geheel intact, maar het is nauwelijks voor te stellen dat daar vroeger ouders met hun vaak vrij grote gezin huisden. Wat hebben wij het dan toch goed!

Waarom worden deze schepen niet opgebouwd? Als je het vraagt, dan komt het antwoord hierop neer. Het doel van deze mensen is varen... zoals de schippers vroeger deden. Zonder motor, louter op de zeilen, trotseren zij de elementen, kruisen zij in smalle kanalen op, varen weg van een lager wal; louter met behulp van zeilen en... vaarboom!

We praten nu wel over tjalken, maar we hebben eigenlijk nog geen omschrijving, nog geen definitie gegeven van dit scheepstype. Je zou een tjalk kunnen definiëren als een lang en relatief smal zeilschip, met bijna rechte lijnen over het grootste deel van de lengte en bijna uitstekende, bolronde konen aan de einden. De mast staat vrij voorlijk — in verband met het laadruim. De giek is zeer lang en reikt tot boven het achterschip: het gevolg hiervan is een laag en zeer breed grootzeil. De fok wordt op een ijzeren

4



botteloef gevoerd en op een vóór de mast langs lopende overloop geschoot. De zwaarden zijn breed en zeer geschikt voor de vaart op ondiepe wateren.

Zeiljachten verdwenen... en kwamen terug

Er zijn in de loop der jaren ontzettend veel tjalken gebouwd. Vooral in Friesland en Groningen, maar ook in Zuid-Holland. Onderling zijn zeer vele verschillen mogelijk. De schepen werden vaak geheel aangepast aan de eisen die aan het vervoer van een bepaald soort lading gesteld werden.

4.
Deze tjalk is door liefhebbers helemaal in originele staat getuigd en vaart nu met enthousiastelingen door de Nederlandse wateren.

5.
Er valt heel wat van een inrichting te maken.

Tjalken met luiken en zeiltuig, zoals hierboven beschreven, kwam je een jaar of tien geleden nog wel eens tegen. Vooral als ze van Amsterdam naar b.v. Lemmer voeren met een achterlijke wind, dan gingen de zeilen heel vaak omhoog. Efficiency en snelheid maakten het zeilen voor de binnenschippers onmogelijk. Er verdwenen hoe langer hoe meer tjalken uit de vrachtovervoerende sector. Veel van deze schepen kwamen na kortere of langere tijd weer terug. Maar dan helemaal omgebouwd tot jacht. Regelmatig zag je en zie je nog steeds aan de horizon de bekende silhouetten verschijnen. Met de



donkere lange romp, met het zwart aftekenende lage brede grootzeil en de relatief kleine fok, waarvóór vaak nog een kluiver gevoerd wordt. Als de schepen wat dichterbij komen, sta je vaak verbaasd te kijken wat er van het fraaie lijnenspel is overgebleven. Laten we voorop stellen: er zijn fraaie creaties bij, waaraan men kan zien dat er op papier lang is gedokterd om de lijnen van het schip gaaf te houden. Maar soms is alles grondig bedorven door een te hoge opbouw, die rechthoek-rechtaan op een romp gezet is waarin nauwelijks een rechte lijn voorkomt.

Eerder is in dit blad al geschreven over het verdienstelijke werk van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten.

Van de ongeveer 800 ingeschreven jachten bestaat circa eentiende gedeelte uit tjalken. Je vraagt je soms wel eens af: zijn er nog zoveel tjalken? Nog steeds vinden volhouders na lang zoeken een tjalk in een klein vaartje waar ze liggen weg te roesten, of ook wel bij een scheepssloperij, waar ze onder de bepalingen van de sloopregeling aan hun eind komen. Op de werf van Kooijman en de Vries Jachtbouw N.V. in Deil aan de

Linge worden nog nieuwe tjalken gebouwd!

Veel tjalken zijn voor jachtgebruik te lang. Men voert dan een ingrijpende operatie uit, brandt het meest gestrekte deel van het middenschip los en de twee helften worden weer aan elkaar vastgelast. Mits de rondingen van voor- en achterschip vloeiend op elkaar aansluiten, kan een elegant scheepje ontstaan. Een voordeel is ook dat het zeiloppervlak een stuk kleiner wordt en daardoor voor jachtgebruik goed handelbaar.

Veel tjalken hebben een weg naar een vaste ligplaats aan de wal gevonden. De nieuwe eigenaars maakten — door gebrek aan woonruimte aan de wal — een drijvende woning op de romp van zo'n bolleboos. Anderen maakten er een drijvend of varend vakantie- of weekendhuisje van, lang voordat de zogenaamde „houseboats” hun intrede deden. Zo liggen overal in Nederland oude zeilschepen, of goed verzorgd door hun enthousiaste eigenaars of overgelaten aan weer en wind, roestend en rottend tot ze onder water verdwijnen.

Nieuwe hoop: De stichting Zeilvaart

We maakten in het vorige nummer al melding van de Stichting Zeilvaart. Deze stichting wil vooral belangstelling kweken voor de zeilvaart in het algemeen en de oude zeilschepen in het bijzonder. Niet alleen wil zij komen tot een soort inventarisatie van wat er nog is overgebleven aan authentieke zeilschepen, maar bovendien wil zij zorgen dat er weer mensen met deze schepen gaan varen: ze weer tuigen, ze weer in hun element brengen.

Er vaart de laatste jaren al weer een aantal opnieuw getuigde grote tjalken en klippers rond. De enige manier om schepen intact te houden is ze te onderhouden en te laten varen! Er moet echter wel mee gevaren *kunnen* worden. Weliswaar maar dat is niet alles. Er moeten ook

6.

Ook onder gereefd grootzeil vaart deze tjalk met een flinke snelheid door de Wadden.

moet er veel aan opgeknapt worden, schippers opgeleid worden om met deze grote schepen te kunnen omgaan. Er moeten mensen zijn die met deze schepen mee willen varen. Dit laatste zal wel geen probleem zijn. Want wie wil er niet een week of langer zwalken over het IJsselmeer of de Wadden; wie wil er niet graag een tocht naar de Duitse of Deense eilanden maken, of naar de Oostzee?

In het korte tijdsverloop sinds de oprichting van de Stichting Zeilvaart zijn al van de meest uiteenlopende kanten allerlei reacties losgekomen. Van oude tjalkschippers die nog op hun schip wonen en het liever naar de Stichting zien verdwijnen dan naar de sloper. Van mensen die een bruikbare tjalk kochten en er een jaar of nog langer al hun tijd en geld in stopten om hem te tuigen, in te richten en als zeilschip in de vaart te brengen. Van iemand die als hobby in de loop der jaren al verschillende van deze oude zeilschepen opnieuw in de vaart heeft gebracht en die zelf weer schippers opleidt, maar die het langzamerhand boven het hoofd groeit. Van een instelling die mogelijkheden ziet in het hellingen en opknappen van deze schepen. En van vele anderen, die vroegen hoe zij de Stichting financieel konden steunen. Dat laatste is niet zo moeilijk: al door een jaarlijkse bijdrage van f 12,50 wordt men Vriend van de Stichting Zeilvaart.

Zo kunnen de krachten worden gebundeld om van deze varende monumenten, de oude zeilschepen, te redden wat er nog te redden valt; en om deze sierlijke schepen in de vaart te brengen op een wijze, die een waardig eerbetoon is aan de scheepsbouwers en schippers van weleer. ■

