Friese pramen

Dirk Huizinga

Inhoud

Vooraf

1. De boerenpraam in Friesland 9

Houten boerenpramen uit de 19e eeuw 9

Spitse en bolle pramen

De bok en de Knypster praam

De Berlikumer praam

IJzeren boerenpramen vanaf 1900

De Terhornster praam

2. Pramen in gebruik 57

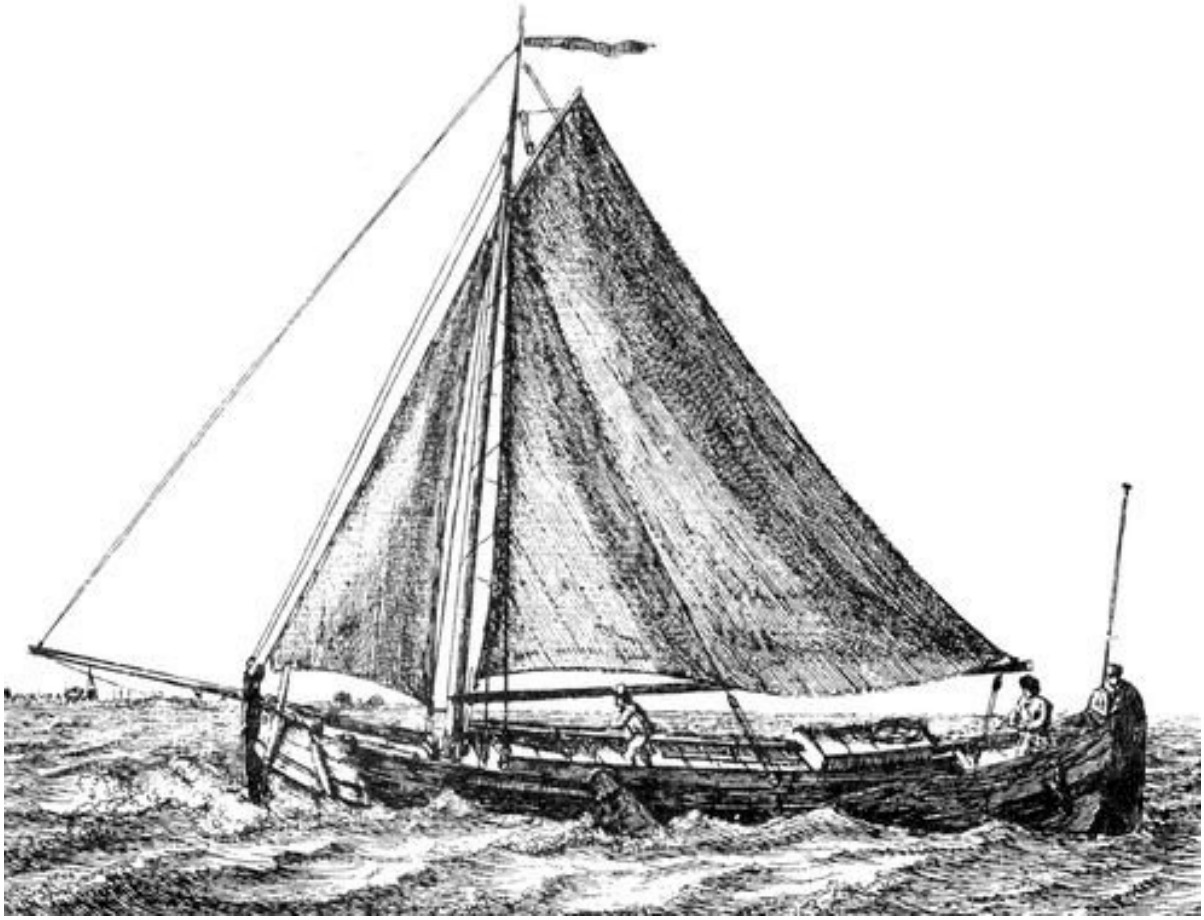
3. Een nieuwe bestemming: pramen voor de recreatie

Bronnen

Vooraf

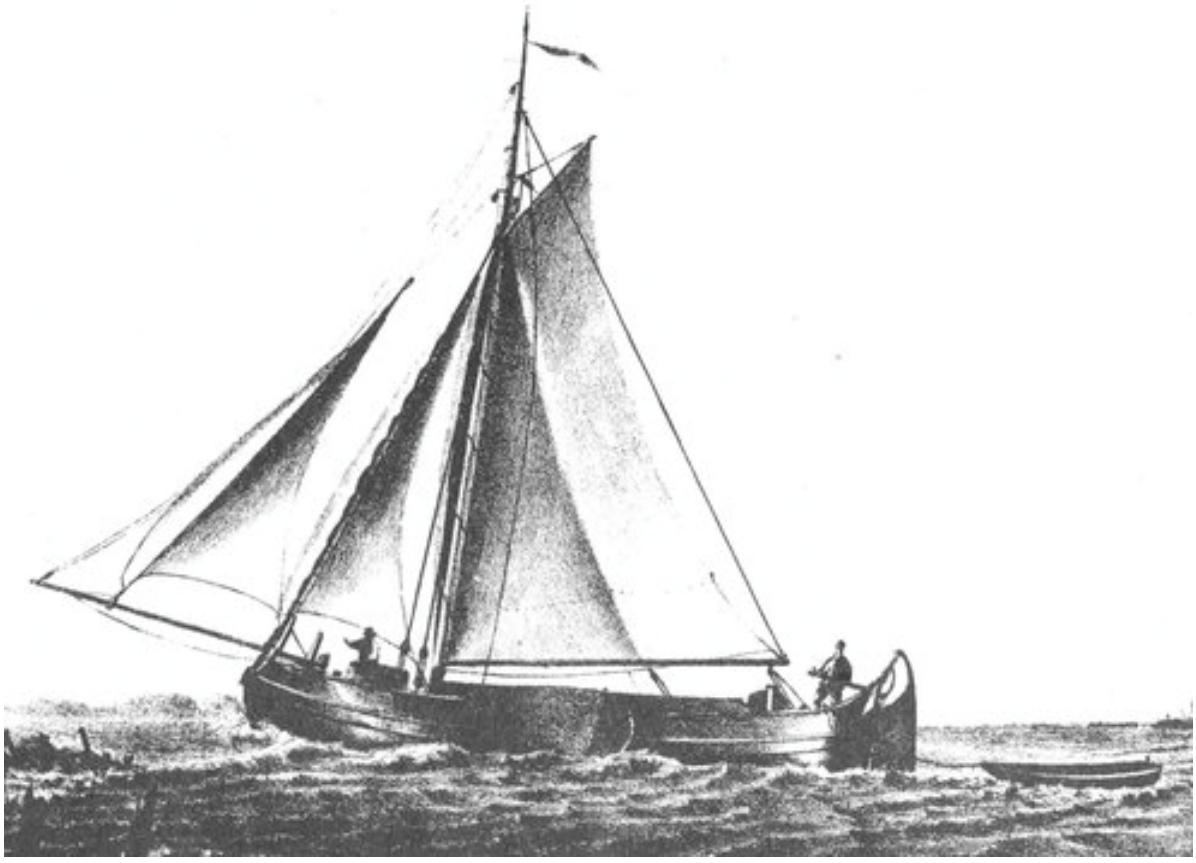
De Friese praam was traditioneel het vervoersmiddel voor de boer in het Lage Midden van Friesland. Het transportmiddel bij uitstek in een gebied met weinig wegen en veel water. Na de Tweede Wereldoorlog veranderde dat. De wegen werden geleidelijk aan beter, de vrachtwagen kon op meer plekken in dit waterland komen en de grootschalige ruilverkaveling van het boerenland leidde ertoe, dat het land van boeren veel compacter als grondgebied rondom boerderijen werd ingericht. Boeren hoefden niet langer hun vee, hun landbouwmachines en landbouwproducten van de diverse kavels over het water te vervoeren van en naar hun 'pleats' en naar de markten. Door deze verkaveling werd er voor het agrarisch bedrijf een grote efficiencywinst behaald. Voor veel boeren was de praam als vanzelfsprekend transportmiddel overbodig geworden. Tegen de tijd dat de laatste Friese pramen dreigden te verdwijnen, aan het einde van de vorige eeuw, staken enige liefhebbers van zeilen met traditionele schepen de koppen bij elkaar en besloten ze de laatste boerenpramen te kopen, te restaureren en als zeilschip in de vaart te houden. Die ontwikkeling heeft tot een nieuwe toekomst voor de Friese zeilpraam geleid. Ook zijn er enkele pramen omgebouwd tot motorschip waarmee rondvaarten worden georganiseerd voor betalende recreanten. Die recente belangstelling voor de Friese praam is de directe aanleiding om dit boekje samen te stellen. Ik wil de lezer vooral een idee geven van de veelvormigheid van 'het praamwezen'. In de 19e eeuw waren er alleen houten pramen en in de 20e eeuw zijn er vooral ijzeren gemaakt. Die houten pramen zijn vrijwel allemaal verloren gegaan, maar de ijzeren hebben de tijd beter doorstaan. Tegelijkertijd moeten we vaststellen, dat de ijzeren pramen die vanaf 1900 zijn gebouwd, van een nieuw model waren. Anders dan bij de skûtsjes en de visaken zijn de ijzeren pramen geen getrouwe kopieën van de houten voorgangers. De ijzeren pramen zijn veel hoger en ronder dan de houten voorgangers. Op dit moment wordt er gevaren met zeilpramen van 10 – 12 meter lengte, maar in dit boekje laat ik zien, dat er helemaal geen standaardmaat bestond voor pramen. IJzeren pramen zijn gebouwd in lengtes tussen de 6 en de 19 meter, al naar de wens van de opdrachtgever. Deze feiten relativeren het huidige streven naar handhaving van 'de oorspronkelijke Friese praam'. Er bestaat helemaal geen historische standaard voor zo'n praam. Pramen waren werkschepen die vooral functioneel moesten zijn. Wat nu 'oorspronkelijk' wordt genoemd, is een moderne uitvinding om de pramen te uniformeren ten behoeve van de 'hurdsilerij' in een traditionele sfeer. Dat is niet erg, als je maar weet dat zo'n normatiek historisch gezien selectieve willekeur is.

Behalve de boerenpraam bestond er in de 19e eeuw ook een Friese praam voor de vrachtvaart. De pramen die in de vrachtvaart werden gebruikt, moeten we duidelijk onderscheiden van de pramen die boeren en tuinders gebruikten voor het vervoer van goederen. De Friese praam als vrachtschip bestaat al lange tijd niet meer. Groenewege heeft zo'n praam getekend in 1798 en Comte maakte er een afbeelding van in 1831. Op die afbeeldingen zien we een Friese praam als zeilend vrachtschip dat zeewaardig genoeg was voor het wat grotere water, voor de Zuiderzee. Deze vrachtpraam heeft kenmerken van een hektjalk en is in die zin mogelijk een voorloper geweest van de Friese tjalk en het Friese skûtsje.



Friesche praam volgens Groenewegen (tekening 1789)

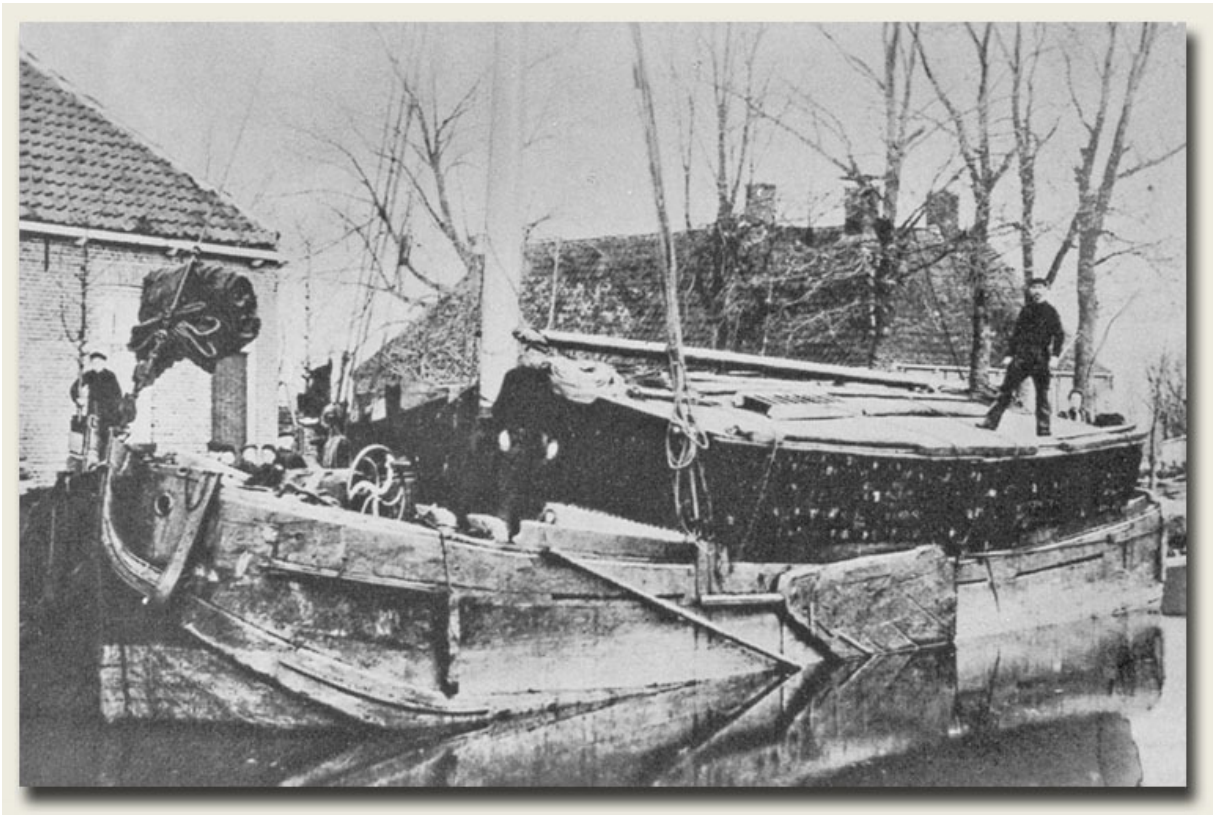
De Friese pramen uit de 19e eeuw die door boeren in het Lage Midden werden gebruikt, leken helemaal niet op een tjalk. Het waren platte schuiten met vrijwel geen zeeg, met weinig ronding in de boorden, een knik in de kim, een plat vlak en vrij rechte stevens. Ook waren er Friese veepramen met wat meer ronding in de boegen en een kromme voorsteven, maar ook dat bleven platte schuiten zonder zeeg die onvergelijkbaar zijn met de vrachtpramen voor het grotere water.



Friese praam volgens Le Comte, 1831. Een flinke hektjalk met een groot tuig voorzien van bakstagen.

Deze Friese praam voor de vrachtvaart kunnen we het beste vergelijken met de vrachtpramen uit Drenthe en Overijssel. Tot in de 20e eeuw waren de van hout gebouwde Hoogeveense praam en Overijsselse praam bekende verschijningen op het Nederlandse binnenwater, tussen de ijzeren tjalken en de klippers. Dat waren vrachtschepen uit de 19e eeuw, duidelijk te onderscheiden van de platte schuiten voor tuinders, boeren en kleine handelaren waar dit boekje aan gewijd is.

Hoogeveense praam met een lading turf in Alkmaar



Een Hoogeveense praam met turf

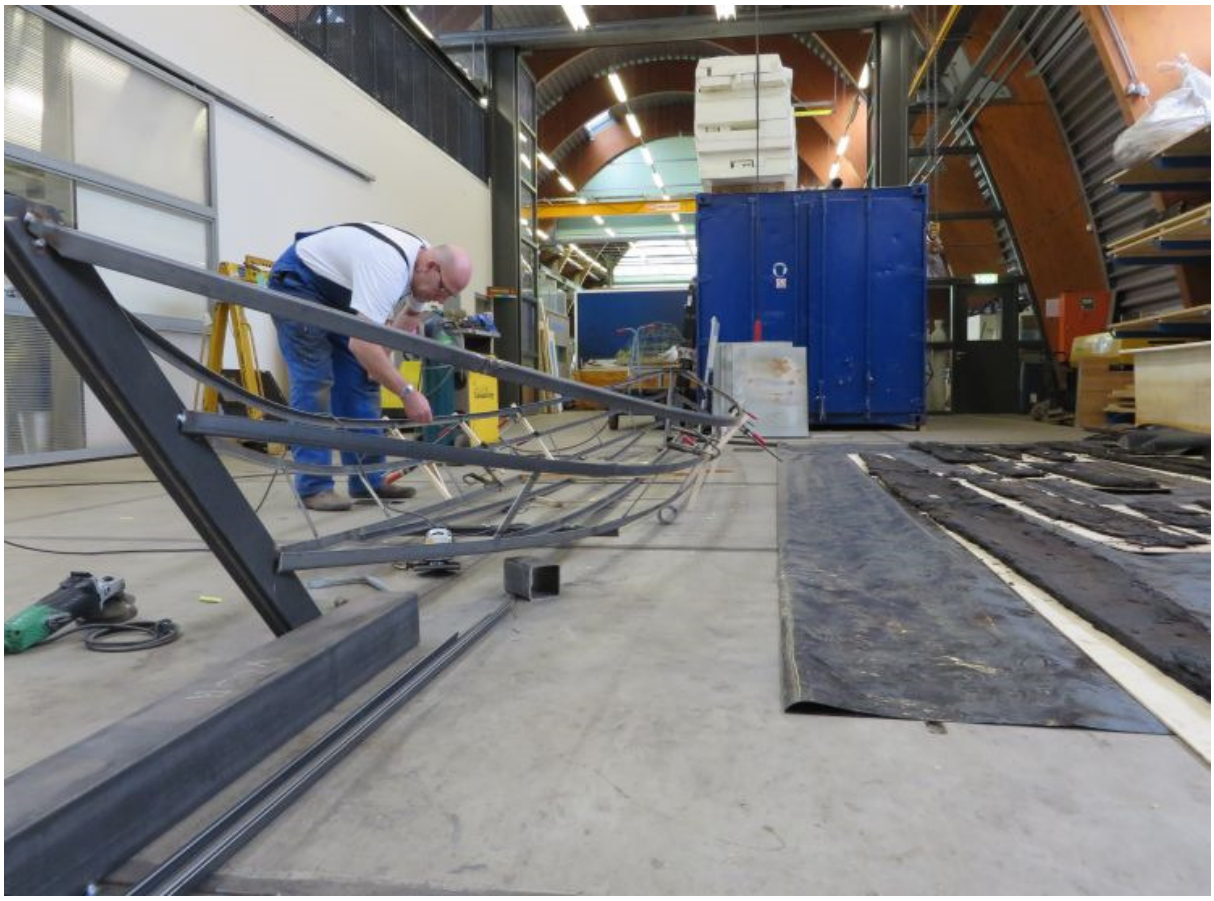
Assen, ca. 1900. Hoogeveense pramen en rechts een Groninger tjalk.

1. De boerenpraam in Friesland

De praam was vooral een schip voor boeren en tuinders. Het werd gebouwd naar de wensen van een klant. De één vroeg om een breed schip, de ander wilde een smal. Sommige pramen hadden een voordek en een achterdek, andere waren helemaal open. Er waren pramen met een roefje en ook grote pramen van bijna 20 meter, naast vele die kleiner waren. Sommige boeren wilden een praam zonder zeil, anderen wilden juist een groot tuig erop. Ondanks al die verschillen, herkennen we die schepen toch direct als 'praam'. De houten boerenpramen uit de 19e eeuw zijn vrijwel allemaal verdwenen. Aanvankelijk waren ze in de 20e eeuw natuurlijk nog gewoon in gebruik, maar als een houten praam aan vervanging toe was, kocht de boer een ijzeren praam die ruimer was en minder onderhoud nodig had. De houten Friese pramen uit de 19e eeuw kennen we daarom alleen nog van foto's en van een enkel exemplaar dat om historische redenen geconserveerd is en museaal tentoon wordt gesteld.

Een bijzonderheid was de opgraving van een punterachtig scheepje bij Tirns, tijdens werkzaamheden van de Gasunie in 2006. Onderzoek wees uit, dat dit spitse praampje gedateerd kon worden in het jaar 1180, waarmee het de oudste praam van Friesland werd.

Tirns, 2006. Opgraving van het oudste schip van Friesland: een spits praampje uit ca. 1180. Het hout is verrassend goed gebleven. De vorm toont een spits knikspantscheepje met een fraaie zeeg. Tijdens het proces van consevering van het hout is er helaas wat mis gegaan, zodat er voor het Fries Scheepvaart Museum minder van overbleef dan gehoopt was.

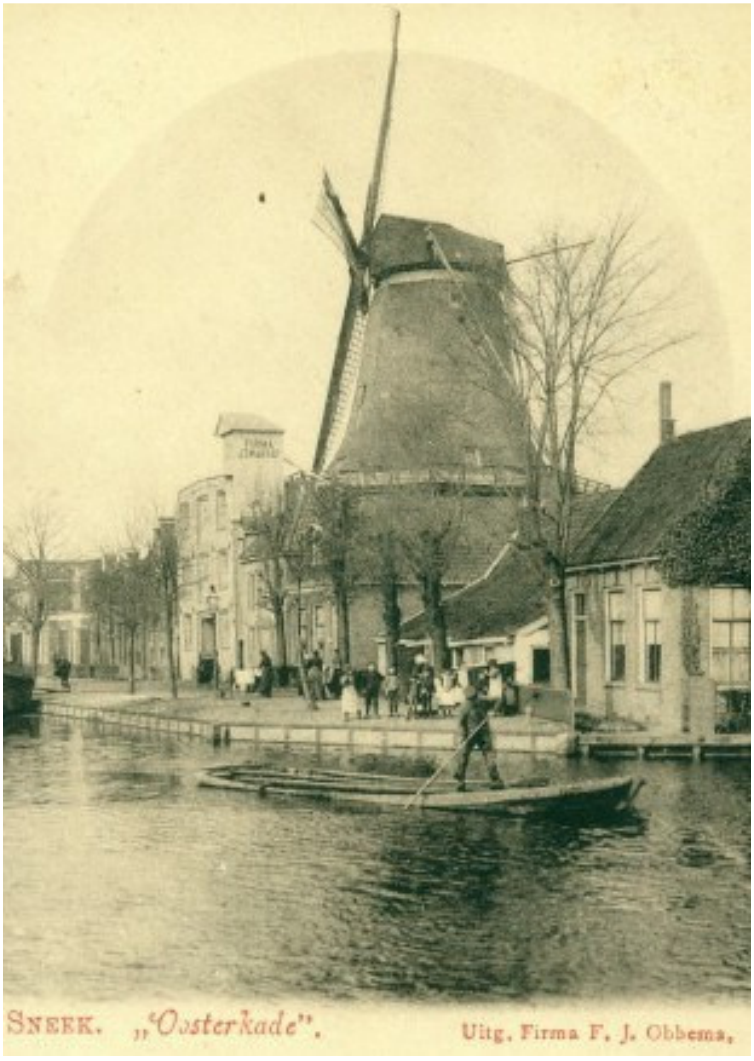


Stalen frame voor de restanten van het Friese praampje uit 1180. (Foto: FSM)

Houten boerenpramen uit de 19e eeuw

Houten boerenpramen kennen we vooral van foto's. Alleen punters en bokken zijn nog van hout. De 19e eeuwse houten pramen waren veel platter gebouwd zijn dan de huidige ijzeren pramen. Wel zijn er in overgebleven werfboeken gegevens en bestekken te vinden, waarin de houten pramen beschreven zijn die werfbazen voor hun opdrachtgevers maakten. Dan blijken de houten pramen uit de 19e eeuw in alle maten gebouwd te zijn, van ongeveer zes tot twintig meter lengte (zie een bestek hiervan in Jansen en Jansma, 2012, p. 129). Twintig meter! Zo lang waren de ijzeren skûtsjes niet eens. In het zuidoosten van Friesland waren heel andere pramen populair: de bokken. Eenvoudige bakken met een spitse kop en kont. Met rechte stevens die onder een hoek van zo'n 45 graden uit het water omhoog komen. Deze bouwwijze was populair in het Saksisch gebied. Deze punterachtigen kwamen uit (de Kop van) Overijssel. Veel Friese pramen waren wat ronder in kop en kont, kenden

ook enige ronding in de zijkanten, de boorden, en hadden een gekromde voorsteven. Maar ook bij die pramen ontbrak het tjalkachtige van de ijzeren praam die vanaf 1900 werd gebouwd. De houten Friese veepramen waren lang en vlak, met slechts heel weinig zeeg. Ook waren er pramen met iets meer ronding en meer zeeg, maar met relatief spitse kop en kont, niet zo rondlopend zoals alle ijzeren pramen werden gebouwd. Het is daarom onwaarschijnlijk dat de platte boerenpraam een voorloper is van het Friese skûtsje, zoals soms wordt verondersteld (Jansen en Jansma, 2012, p. 128). Het tjalkje was in de 19e eeuw reeds lang bekend voordat de pramen wat op een tjalkje gingen lijken. Sterker, het skûtsje lijkt een voorbeeld te zijn geweest voor de Friese praam, wat tot uiting kwam toen de pramen vanaf ca. 1900 in ijzer werden gebouwd.



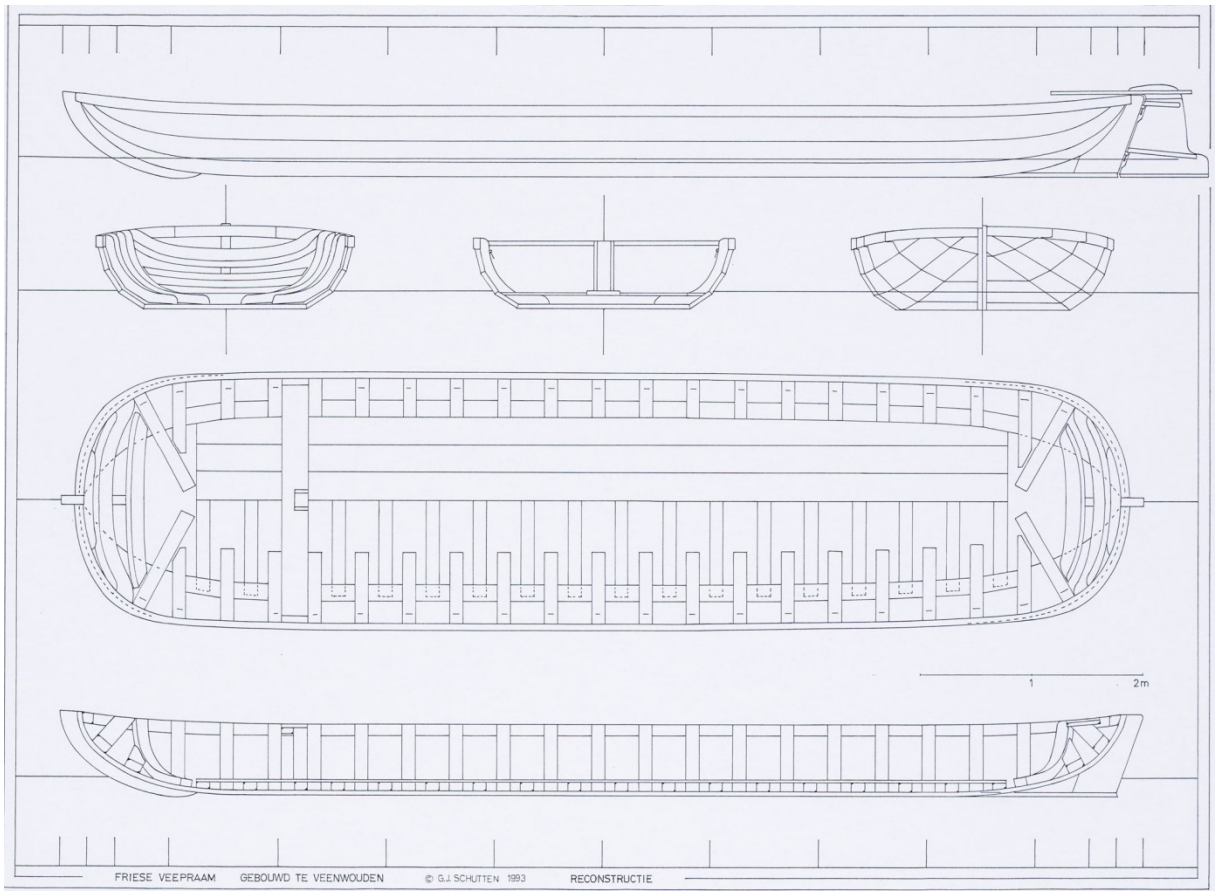
Sneek, ca. 1900. Een geladen houten Friese praam wordt voortgeboomd. De spitse variant.

Houten Friese pramen in Sneek, begin 1900. De bolle variant.

Bakkeveen, begin 1900. Een houten praam in de sluis met een boeisel dat niet naar binnen valt. (Foto: Tresoar)

Birdaard, ca. 1920 met een houten Friese praam (met smal boeisel en rondere boegen dan een bok) in de opvaart met daar achter een tjalk. (Foto: Tresoar)

Oudega HON, aan de Fluessen. Voor de wal een houten Friese veepraam. Begin 1900 (Tresoar)



Reconstructie van een houten Friese veepraam, een bolle-praam, door G.J. Schutten, 1993.

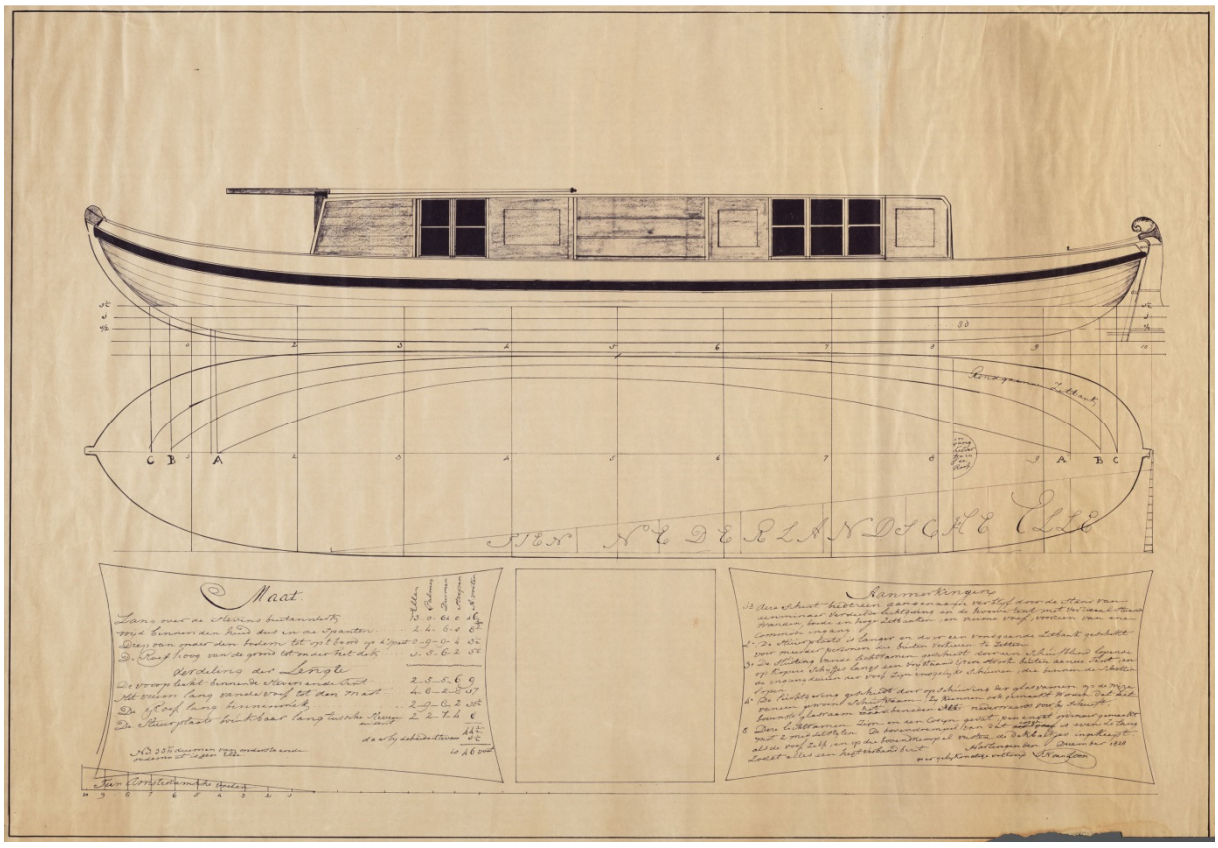
Houten spitse en bolle pramen

Een bok in de vaart bij Nijehaske, daar achter een bok met een smalle, verticale gang als berghout. Een smal boeiseltje. (Foto: H.A. Veltman, Tresoar)

Een bok in de omgeving van Heerenveen. (Foto: H.A. Veltman)

Spitse en bolle pramen

In het Friese waterland ging het vervoer door de eeuwen heen over water. Dat was vanzelfsprekend. Op oude prenten zien we schuitjes en praamachtige scheepjes in allerlei maten en vormen in gebruik bij vissers, bij boeren en voor vervoer van goederen en personen. Dat was uiteraard geen typisch Fries verschijnsel. In Holland en Zeeland was dat niet anders.



Trekschuit. Ontwerp F. van Loon, ca. 1850. Een praamachtig vaartuig met fraaie lijnen, wat van Van Loon verwacht mag worden, met ronde kont en iets spitsere kop, maar anders dan de snik een gebogen voorsteven.

In de *Leeuwarder Courant* zijn vanaf de oprichting in de 18e eeuw advertenties te vinden waarin pramen te koop worden aangeboden. Regelmatig staat een 'bolle-praam' te koop (*LC 04-04-1761 en 01-05-1762),'KLEY-PRAAMEN (1763)* en een *'schuite-schip ofte hout-praam met zeil en treil' (1764).* Met regelmaat komt de benaming bolle-praam voor. Ook worden pramen genoemd naar de plaats waar ze gebouwd en/of gebruikt worden. De *Veenwoudster praam* is in de 18e eeuw een begrip. Ook in de 19e eeuw wordt daarmee geadverteerd: *Verkooping van een Veenwoudster Praam: (…) eene OVERDEKTE PRAAM, voorzien van ruime roef' (LC, 16-09-1831)* In 1821 worden er *'drie Bolle Pramen, waarvan een met Veronder en boeizel is voorzien'* te koop aangeboden.

Al die 19e eeuwse pramen en schuiten waren van hout. Het waren multi-functionele schepen die desgewenst werden aangepast aan de specifieke eisen van de gebruiker. Er waren geheel open pramen en geheel gedekte. Pramen met een roef en zonder roef, pramen met zeil en treil en pramen zonder, pramen met en zonder een boeisel en er waren bolle pramen, ook wel bolpraam genoemd. Dat uiteraard ter onderscheiding van de niet bolle pramen. Gert Jan Schutten (2004) heeft van een aantal van deze schuiten constructietekeningen gemaakt.

De bok en de Knypster praam

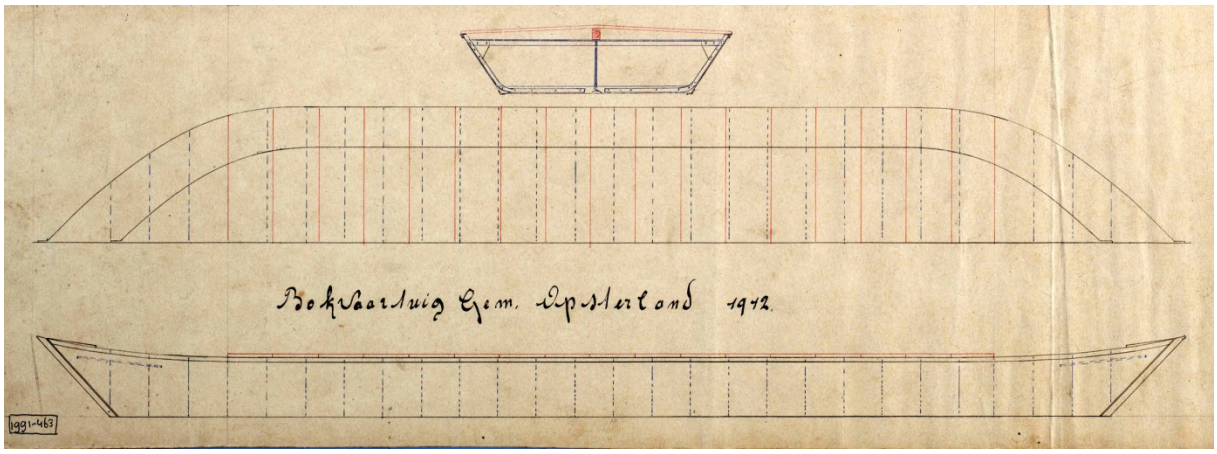
Globaal gezien lijkt het alsof bepaalde scheepstypen gebonden zijn aan bepaalde regio's, landstreken en landen. De boeier beschouwen we als een typisch Nederlands schip. Punterachtige schepen komen de afgelopen honderd jaar in Nederland vooral veel voor in de zuidoosthoek van de Zuiderzee en de Kop van Overijssel. Rechtstevens, waarbij de voorsteven onder een hoek van ca. 45 graden uit het water omhoog komt. In de eenvoudigste vorm knikspantschepen zonder ronding in de spanten. Dat in tegenstelling tot de ronde schepen uit Friesland, met gekromde stevens en verticaal gebogen boorden, met zelfs S-vormige spanten als de schepen gepiekt werden gebouwd.

Op oudere platen zien we echter, dat in het verleden veel vissersschuiten op het Friese binnenwater geleken op schokkertjes, die ook overnaads werden gebouwd. In de loop der jaren zijn er op dat gebied dus ontwikkelingen geweest. De tuinders in het westen van Nederland gebruiken eveneens punterachtige schuiten en snikken. De dominantie van specifieke scheepsvormen in een bepaald verspreidingsgebied, zoals de punterachtigen in Overijssel, veel ronde schepen in Friesland en de heve-aken op de rivieren, heeft onderzoekers natuurlijk verleid om hypotheses op te stellen over dergelijke bouwtradities. G.J. Schutten (2004) gebruikt in zijn omvangrijke dissertatie over verdwenen houten werkschepen in Nederland een indeling van scheepstypen naar bouwwijze, gekoppeld aan verspreidingsgebieden. Tot de 'Friese bouworde' rekent hij houten rondspant platbodems die vooral voorkwamen in het grondgebied van de Friezen in de 7e eeuw, van Vlaanderen tot halverwege Oost-Friesland. Daar werden door de jaren vooral tjalkachtige schepen gebruikt waar volgens Schutten de Friese veepraam ook onder valt. Zijn indeling is echter erg complex. Schepen als de blazer en de botter rekent hij vanwege het platte vlak tot de Kennemer bouworde, evenals de Berlikumer praam met haar lancetvormige vlak. Het verspreidingsgebied van schepen die binnen een specifieke bouworde vallen, blijkt vervolgens heel

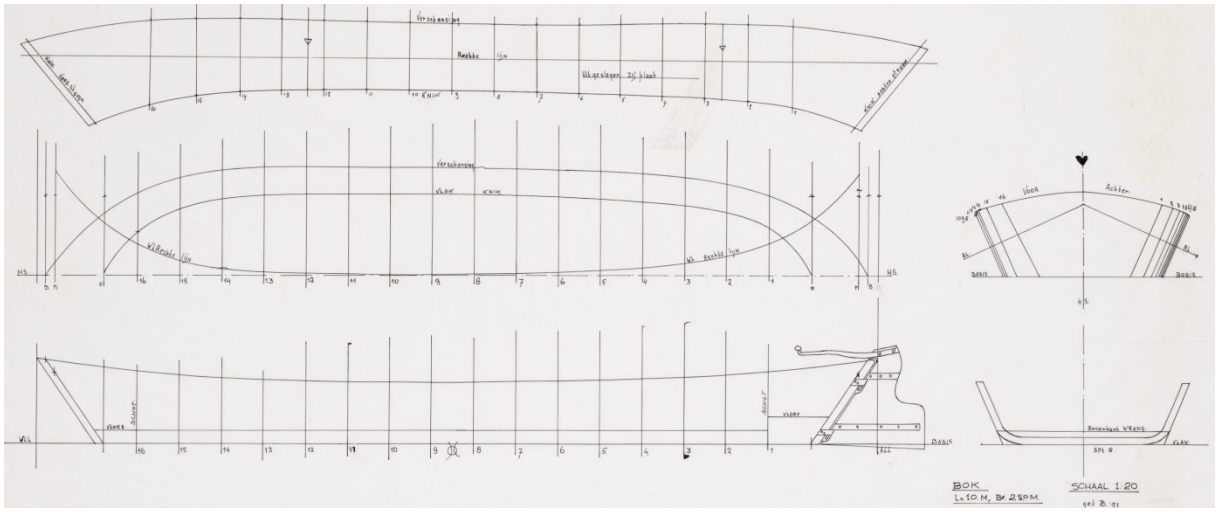
verbrokkeld te kunnen zijn en ver uiteen te kunnen liggen, wat de vraag oproept naar de samenhang. Hoe hangt de bouworde samen met de regionale spreiding van een scheepstype, zeker als dat gebied versnipperd is over het land? Het voorkomen van schepen binnen een regio is objectief vast te stellen, maar de indeling van die scheepstypen binnen een bouworde is al veel minder objectief. Waarom wordt de vooral in Friesland gebouwde blazer ingedeeld bij de Kennemer bouworde, vanwege het lancetvormige vlak, en de Wieringeraak die bij dezelfde werven werd gemaakt bij de Friese bouworde, terwijl die aak een plat vlak heeft als bij de botter, die weer bij de Kennemer orde is ingedeeld? En wat wil het zeggen als een schip tot een specifieke bouworde behoort? Wat wordt daarmee verklaard? Wat zegt dat over de bouwer?

Voor dit boekje houd ik het eenvoudig en beperk ik me tot praamachtigen die tussen 1900 en 1950 in Friesland in gebruik waren. Dat waren houten werkschuiten uit de 19e eeuw en ijzeren bokken en pramen uit de 20e eeuw, waarbij getalsmatig kan worden gezegd, dat de bokken vooral voorkwamen in de zuidoosthoek van de provincie. In Stellingwerf, Opsterland en Smallingerland werden in de eerste helft van de 20e eeuw door boeren naast ijzeren, ronde, Friese pramen ook houten bokken gebruikt, en ook enkele ijzeren exemplaren.

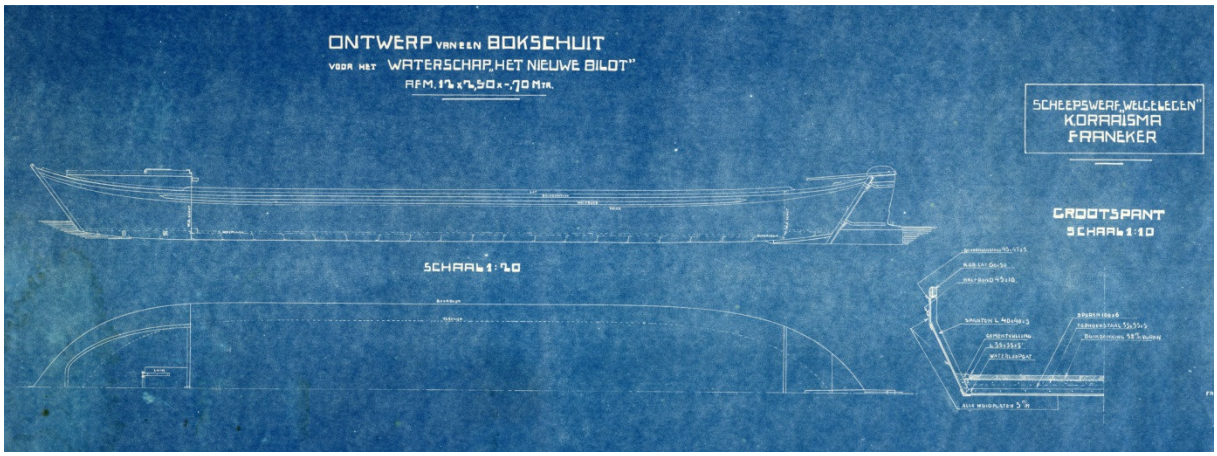
Drachten, begin 1900. De Noorderdwarsvaart bij de scheepswerf van Van der Werff, met voor de kant houten bokken. De voorste met luiken op de boorden, de achterste zonder stootrand en geheel open. (Foto: Tresoar)



Tekening van een (ijzeren) bok, in 1912 gemaakt door Bauke Roorda, werfbaas te Drachten, voor de gemeente Opsterland. Een simpele bak met uitstaande boorden en een spitse kop en kont, zonder zeeg. De laadruimte kan afgedekt worden met luiken. (FSM)



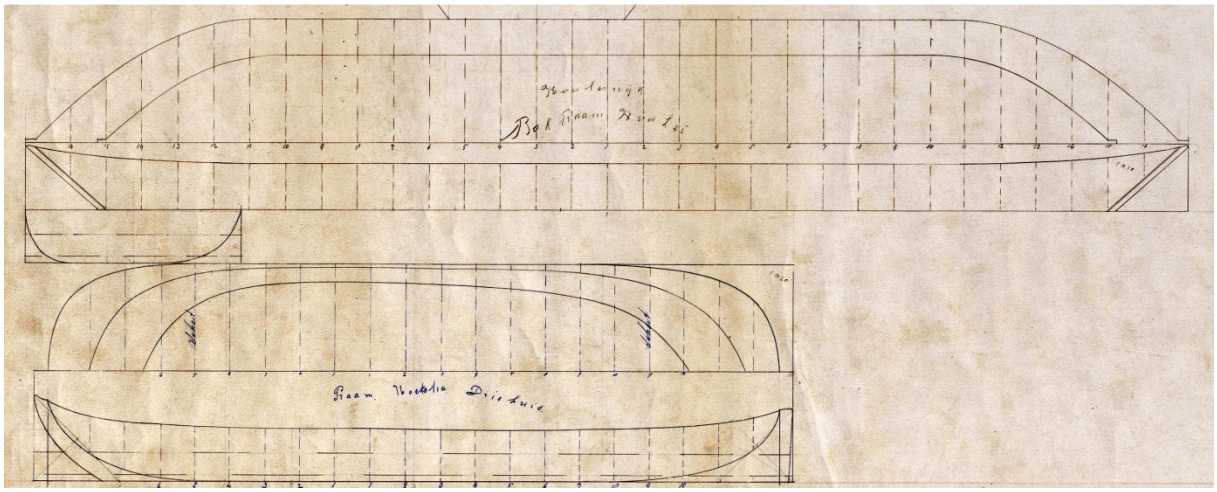
Bok. Tekening: A. Bosma, 1992. (FSM)



Bokschuit, 1934. K. Draaisma, Franeker (FSM)

Een beurtscheepje en een grote spitse praam in de Harlinger trekvaart te Leeuwarden.

De bok is een simpel gebouwde praam met rechte stevens, een geheel vlakke bodem en boorden die onder een hoek van ca. 60 graden naar buiten staan. Die hoek blijft over de lengte van de schuit dezelfde, wat de bouw zeer vereenvoudigt. Door de boorden bij kop en kont naar elkaar toe te buigen, ontstaat vanzelf de vorm van de bok.

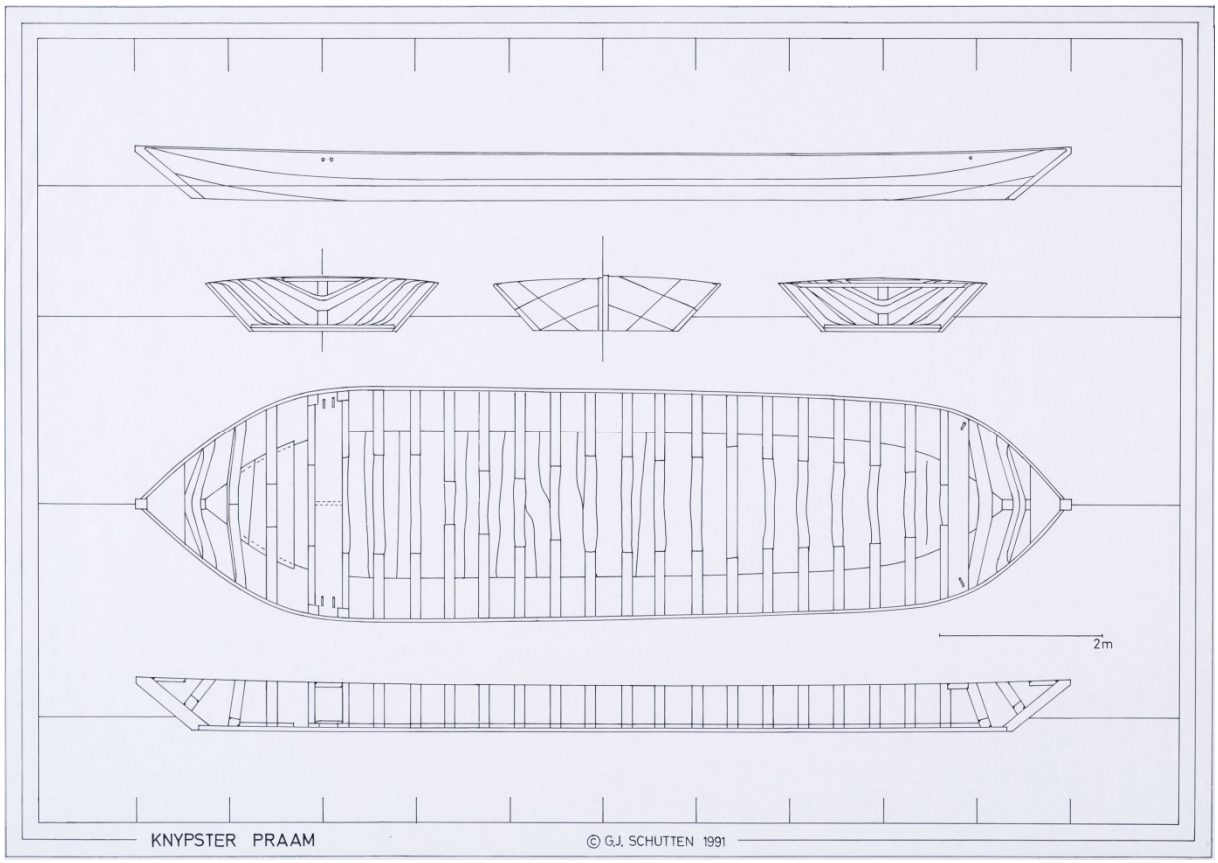


Tekening van een bok(praam) en een praam, gemaakt door Bauke Roorda, werfbaas te Drachten, voor resp.H. van der Lei in Haulerwijk en Hoekstra in Driehuis. (FSM)

De Knipe, 1972. Een Knypster bok (of praam) ter herinnering. (Foto: Stienstra)

Als de boorden naar elkaar toe worden gebogen, moeten ze bij een geheel vlakke bodem wel verbreed worden vanwege de schuine stand van de boorden, tenzij het vlak iets mee omhoog loopt. Bij de tekeningen van ijzeren bokken blijft het vlak geheel plat, terwijl veel houten bokken gebouwd werden met ietsje heve in kop en kont. Daar loop het vlak met de boorden mee omhoog.

Een bok heeft in z'n eenvoudigste vorm geen opstaande rand op de boorden. Er is geen sprake van een boeisel of iets wat er op lijkt. Dat zou de bouw ook ingewikkelder maken, want op de spanten zouden oplangers moeten komen onder een hoek om de opstaande rand te steunen. Die simpele vorm zorgt er wel voor, dat de bok alleen op rustig water gebruikt kan worden. In sloten en smalle vaarten en niet op de merenals er wat wind staat, want de 'zeewaardigheid' van een bok is beperkt.



De Knypster praam volgens G.J. Schutten. De boorden zijn opgebouwd uit twee gangen. Het vlak is geheel plat, ook in de lengte. Er zijn daarom in kop en kont een extra driehoekige delen aangebracht om de ruimte op te vullen. Een andere mogelijkheid was, het vlak mee te buigen met de onderste gang, zodat er in kop en kont een heve in het vlak ontstaat. De praam is dan gemakkelijker te besturen. Nu houden de stevens het scheepje vast in het water, wat het manoeuvreren bemoeilijkt.

Bokken zijn vooral varende laadbakken. Met Friese pramen werd op de meren ook gezeild, maar dat was niet gebruikelijk bij de bokken. Door het lage vrijboord zou een bok bij enige helling ook te snel water scheppen. De bok is vooral geschikt om koeien, paarden en riet, hooi en mest te vervoeren door vaarten en sloten, over rustig water. De voorkeur van boeren in de Kop van Overijssel voor punterachtigen is ook heel begrijpelijk als je het water ter plaatse kent. Met een smalle, spitse punter kan je tussen het riet door een smalle sloot invaren en terug zonder te keren. Dat gaat met een praam met een brede kop veel moeizamer.

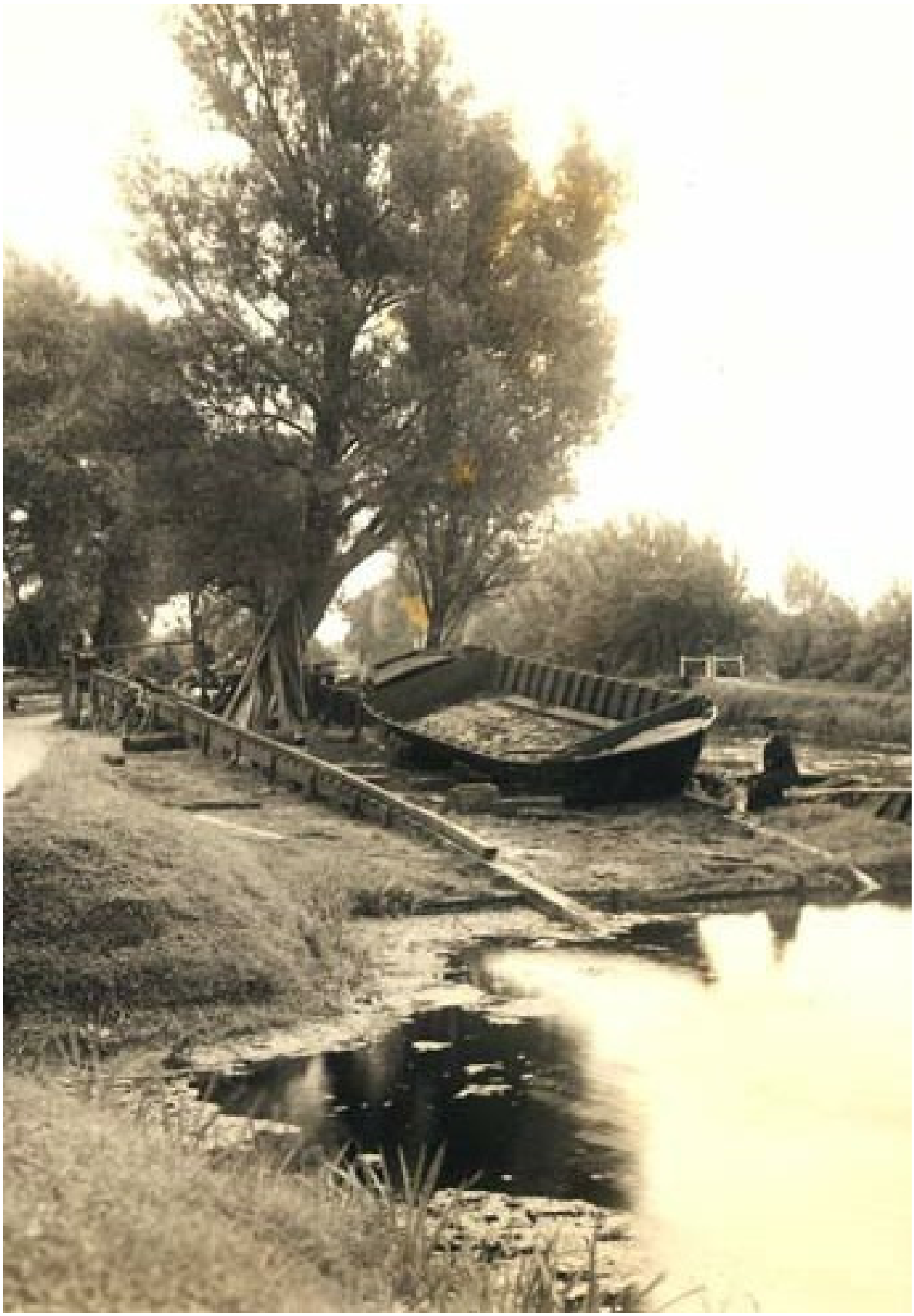
Met bokken werd niet gezeild. Bokken werden geboomd of getrilkjerd. Het bomen van een bok gaat goed op ondiep water, maar de boom zakt bij het voortduwen van het schip in de slappe veenbodem, terwijl het veen de neiging heeft de boom vast te houden als de schipper de boom weer binnen haalt. Die remmende werking is er niet bij het 'wegen', wat in Friesland meestal 'trilkjen' werd genoemd. Daarbij

duwt de schipper zijn bok met een lange vaarboom vanaf de kant door de vaart, waarbij hij voortloopt over het jaagpad. Een bok is zo met de boom bestuurbaar, doordat de boom achter in het schip wordt vastgeklemd, dwars op de lengte-as van de bok. Duwende zal de kop van de bok naar buiten wijken, de vaart in, wat gecorrigeerd wordt door de kont waar de boom is bevestigd iets naar buiten te duwen. Als de schipper inhoudt, trekt de kop naar binnen, naar de oever.

Schoterlandse Compagnonsvaart, ca. 1950. Een melkventer in een Knypster melkboot, een kleine uitvoering van de Knypster bok. (Foto: Dolf Kruger)

Schoterlandse Compagnonsvaart, ca. 1950. Melkventer weegt ('trilkjert') zijn Knijpster melkboot door de vaart. Daartoe moet de lange vaarboom bij de kont dwarsscheeps geklemd kunnen worden, zodat met de boom het schip bestuurbaar is. (Foto: D. Kruger)

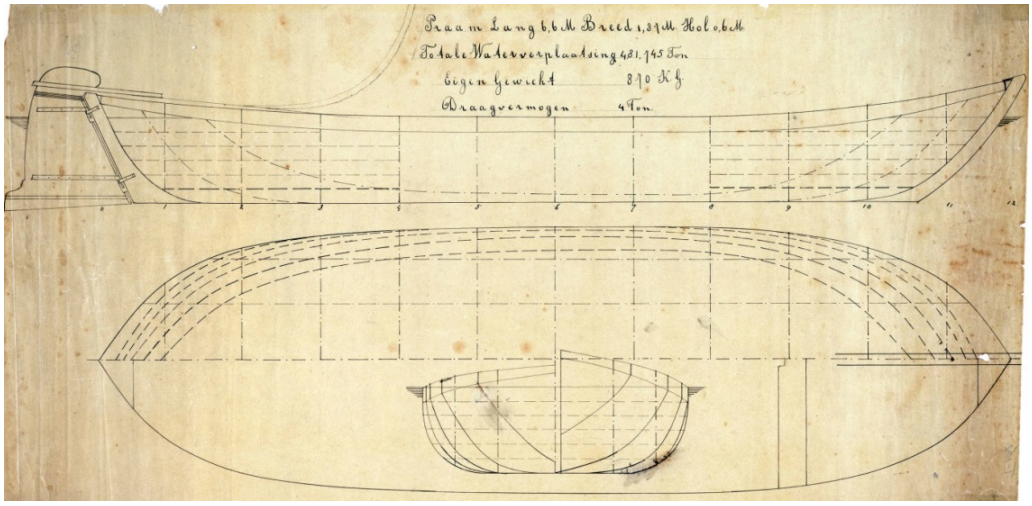
Het trilkjen van een bok is een voorstelbare techniek, maar hoe gaat dat als er een brug gepasseerd moet worden? Dan moet de boom los van de bok en….vaart de bok door met de snelheid die hij heeft meegekregen, om door de schipper aan de andere kant van de brug weer opgepikt te worden. Dat lukt uiteraard het beste als er niet te veel tegenwind is en er geen golven staan. Bomen en trilkjen zijn technieken voor rustig, stilstaand water, voor smalle vaarten en sloten. Op het ruimere water heeft een bok te veel weerstand van golven. Bovendien waren in Friesland de oevers in het Lage Midden ongeschikt om te jagen, dus ook om te trilkjen. Daarvoor had je vaarten met stevige jaagpaden nodig.



De Knipe, ca. 1920. Een Kypster praam naast de sledehelling langs de Compagnonsvaart. (H.A.Veltman)

De Berlikumer praam

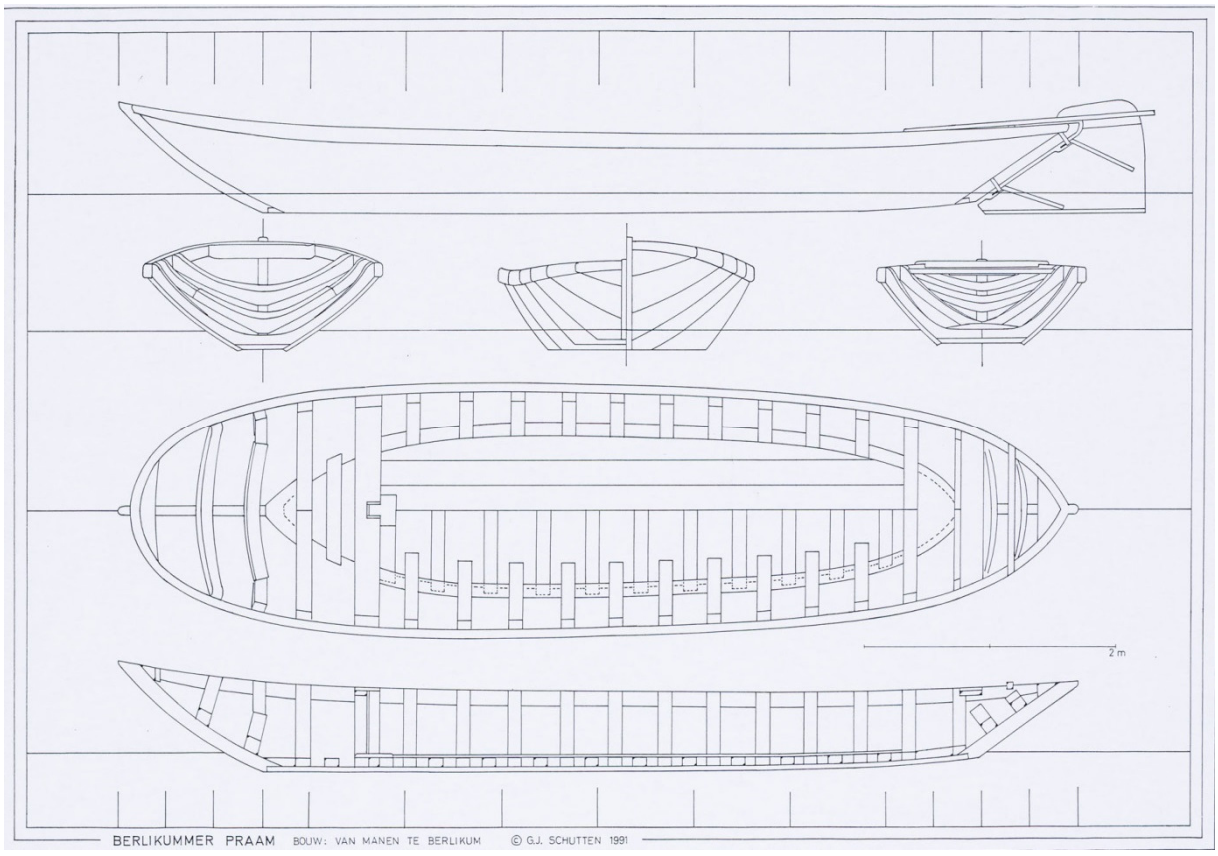
In de bouwhoek van Friesland, in de omgeving van Berlikum, hadden de tuinders en boeren behoefte aan een relatief smalle, slanke praam waarmee zij door de smalle sloten tussen de akkers hun produkten konden ophalen voor verkoop op de veiling. De scheepswerf aan de Bûterhoeke in Berlikum speelde in op die vraag en bouwde naast snikken en haringboten Berlikumer pramen voor de tuinders en boeren. Deze werf van werfbaas Van Manen, die in Het Bildt goed bekend stond, bouwde een praampje dat verwant lijkt aan de snik, het scheepje met rechte steven en spitse kop dat gebruikt werd voor beurtdiensten, als boerenpraam en als trekschuit, voor het vervoer van mensen. De Berlikumer pramen hebben wel wat van de snikken en de haringboten die Van Manen ook bouwde. De haringboten waren smalle, spitse scheepjes met een plat vlak en drie overnaadse gangen boven de kim, die gebruikt werden door vissers op het wad, vanaf de dijk, waar de scheepjes bij op werden getrokken. De werf in Berlikum bestond reeds in de 17e eeuw. In het midden van de 19e eeuw nam Jacob Bernardus van Manen (1817-1867) het bedrijfje over. Van Manen kwam uit Bolsward. Na het overlijden van Jacob Bernardus werd de werf voortgezet door zijn weduwe en beide zoons, Jan en Bernardus. Die werden opgevolgd door een kleinzoon, Jacob Bernardus van Manen (1888-1963), die met zijn tijd mee ging en geleidelijk overschakelde op ijzerbouw. In 1914 liep de eerste ijzeren praam van stapel. In 1937 bouwde hij zijn laatste houten haringboot. Haringboten zijn nooit van ijzer gebouwd. Ondertussen had Van Manen vele snikken, boten en pramen gebouwd. In Berlikum lagen in de drukke tijd zo'n honderd pramen en enkele snikken en slechts twee van die schuiten kwamen van elders. De werfbaas schakelde in de jaren dertig geleidelijk van de scheepsbouw over op de bouw van landbouwwerktuigen.



IJzeren praam, ontwerp J.B. van Manen. Lengte 6.60 meter (FSM)

Berlikum. Drukte bij de aardappelveiling. Aanvoer in houten pramen, die gemaakt zijn op de werf van Van Manen in Berlikum.

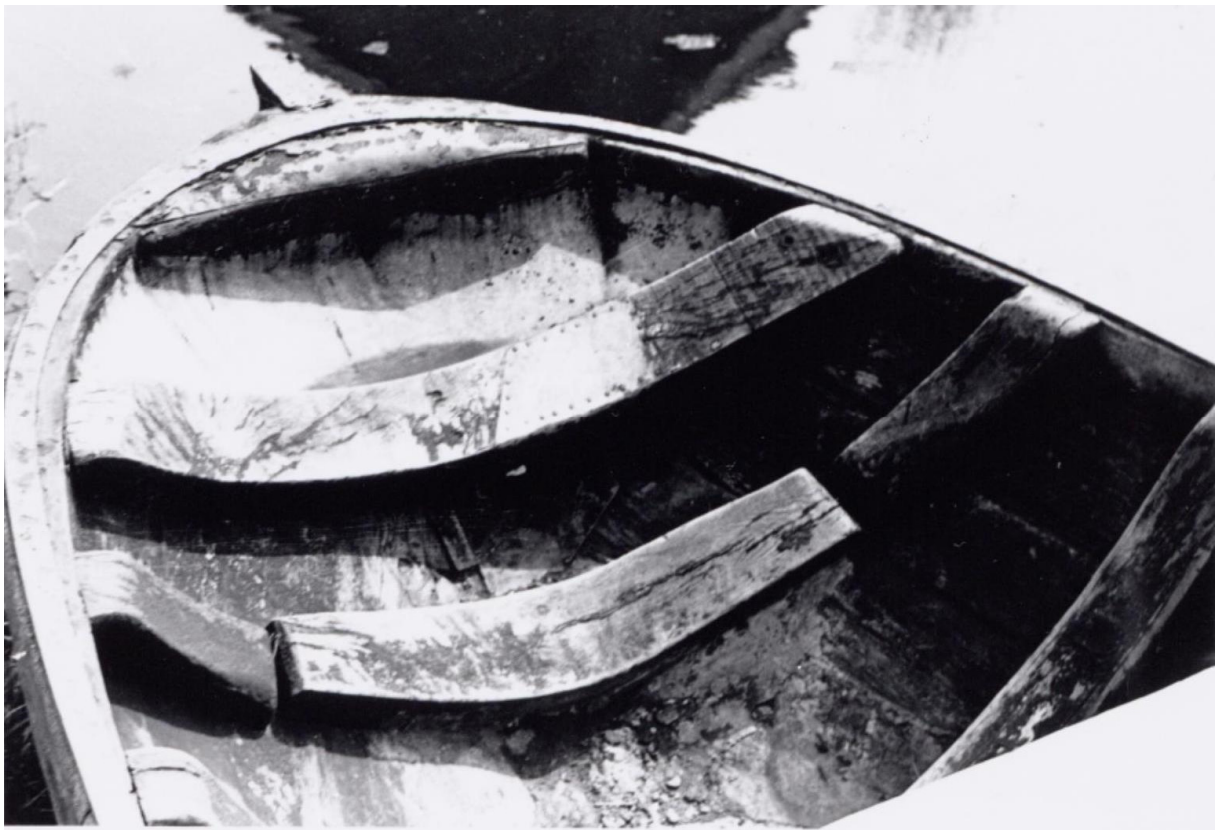
De aardappelen worden verhandeld en gaan op transport. Tussen de pramen ook een schouwtje. (Foto's: Tresoar)



G.J. Schutten: tekening van een Berlikumse praam. Lengte 7.60 meter

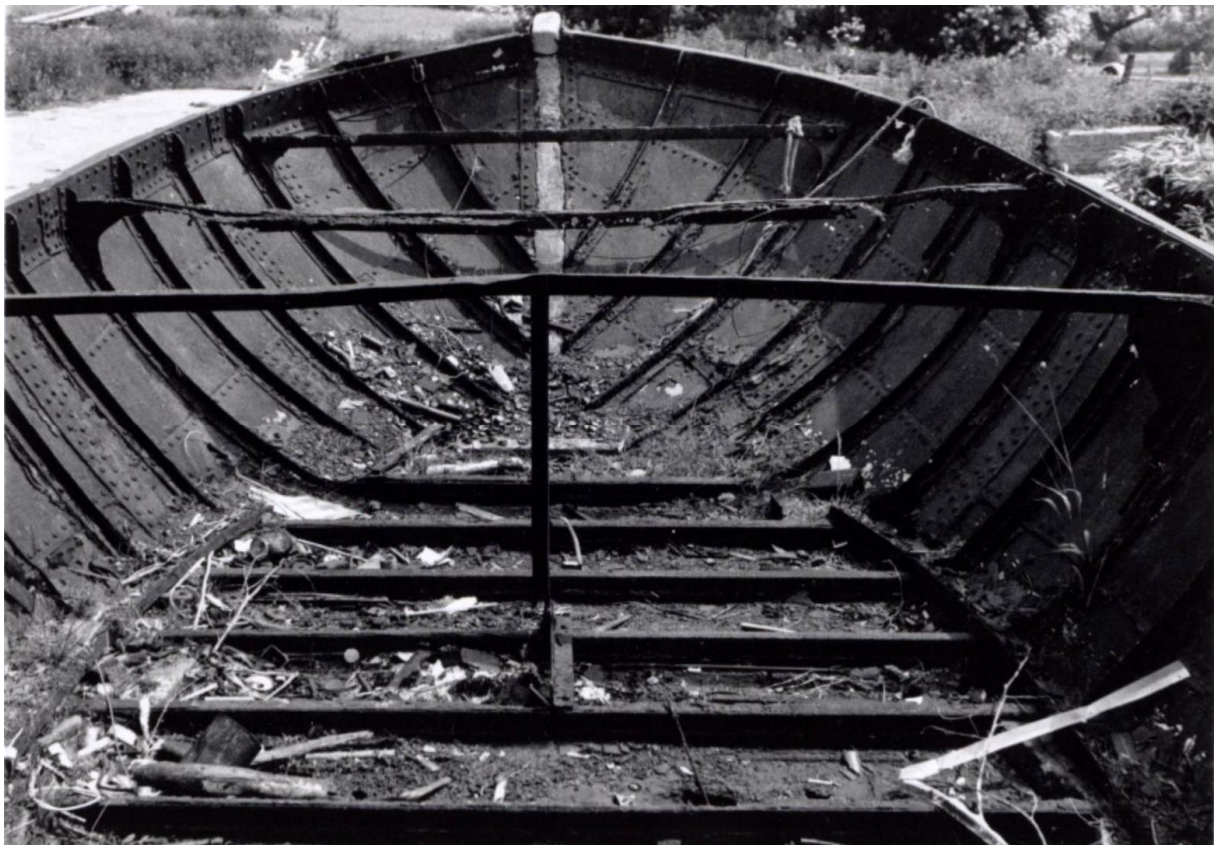
Bolsward, grachtje Kleinzand, 1920. (Foto: C. Steenbergh) Pramen met een spitse kop en kont (en rechte stevens) werden meestal 'bok' genoemd. Op de foto een iets afwijkend scheepje, meer gelijkend op een snik. Smaller dan de bok, met boorden die meer rechtop staan en verstevigd zijn met een stootrand. Het is een Berlikumer praam voor het vervoer van aardappelen.. Links een motorscheepje van Hoebens aardappelhandel en daarachter de Friese snik die nu in bezit is van Hans Terpstra.

Berlikum, 1958: de laatste werfbaas: J.B. van Manen in een door hem in 1920 gebouwde Berlikumer praam.



Een houten Berlikumer praam met binnenboordmotor en mastdoft voor een zeiltje.

Berlikum, 1980. Een ijzeren Berlikumer praam, ook gebouwd bij de scheepswerf Van Manen.



Laatste geklonken 'Berltsumer pream'

De schipperskrant 'Schuttevaer' besteedt ook aandacht aan het verleden van de binnenscheepvaart. In de 568e rubriek 'De Erfenis' schreef Hajo Olij over de Berlikumer praam die Simon van der Meulen uit Warten had gerestaureerd. Zijn bijdrage uit 2012 nemen we integraal over:

'De zeeklei van Het Bildt in Noordwest-Friesland is prima bouwgrond. Ook tuinders uit Langedijk ontdekten dat en trokken hierheen. In Noord-Holland kenden zij al de pinck en de koolvlet. Prima geschikt om de aardappelen, uien, wortelen en bieten af te voeren naar de groenteveiling en mest en zand mee terug te nemen.

De in Friesland gebruikte skûtsjes en snikken waren wat groot voor dit werk. Zo ontstond de Berltsumer pream met een klein lancetvormig vlak, daarop met een knik de kimmen en daar bovenop een recht boeisel. Eerst in hout en na 1914 in ijzer geklonken. De ronde stevenbalk werd nu van plaat nagemaakt. Ze werden gejaagd of gezeild met een mastje gestoken in een dwarsplank. Jacob Bernardus van Manen begon rond 1850 op een werfje in de Bûterhoeke in Berlikum snikken en deze pramen te bouwen. Zijn zonen Jan en Bernardus namen het over en kleinzoon Jacob Bernardus van Manen was de laatste werfbaas. Na 1937 schakelde hij geleidelijk over op landbouwwerktuigen.

Net op tijd

'Ik kreeg de tip dat in de speeltuin van Firdgum delen van een oud schip boven het zand uitstaken', vertelt Simon van der Meulen uit Warten. 'Ik heb naast mijn werk als restauratieschilder al heel wat skûtsjes, schouwen, een stevenaak, een visserman Lemsteraak en een Friese zeilpraam opgeknapt. Ik zag meteen, dat het om een bijzonder schip ging. Ik wilde et graag hebben, maar toen ik terugkwam, bleek het al naar de sloperij Hoeben in Franeker te zijn gebracht. Wij gelijk daarheen. De kraanmachinist wist het niet meer. Hij zei: 'Het is shredder of misschien ligt het nog op die bult, kijk zelf maar.' We vonden het wrak, maar ze was wel al twee keer door een poliepgrijper beetgepakt. De zijden waren ingedrukt. Ik mocht het voor de oud-ijzerprijs meenemen: 500 euro en ik kreeg een stuiver terug. 'Eerst heeft de praam een tijd verder staan roesten. Ik kwam er niet aan toe. Maar ik ging wel op zoek naar de geschiedenis. Het moet haast zeker de laatste bij Van Manen geklonken Berlikumer praam zijn. Ze zijn er niet meer. Ik kreeg drie originele koperen werfplaatjes te pakken en – belangrijk- een gedetailleerde werktekening.'

Proefvaart

'Met Frans de Boer voor het ijzerwerk en Watze Boersma voor de techniek zijn we begonnen. Het vlakje en de kimmen waren slecht. Ook een flink aantal spantjes moest worden opgelapt. We hebben stukken gelast en geklonken. Ik heb veel werk gehad aan een nieuw eiken roerblad, maar het is mooi geworden. Tenslotte hebben we een dieselmotor geplaatst met verstelbare schroef. Daarna heb ik de praam zwart geverfd. De proefvaart was puur genieten. Het is een wendbaar praampje, maar ze kon toch wel vier ton aardappelen meenemen. Die Van Manens stonden ook bekend als vaklieden, alle vissers van de kust en bijna alle gardeniers haalden daar hun boten.'

Scheepsgegevens: Berlikumer praam, gebouwd ca. 1930 door J.B. van Manen te Berlikum. Lengte 6.60 meter, breedte 1.87 meter, holte 0.60 meter.

Warten, 2011. Simon van der Meulen bij zijn ijzeren Berlikumer praam.

Restauratie van de praam. Flinke delen van het scheepje zijn vervangen door nieuw staal.

IJzeren boerenpramen vanaf 1900

De ijzeren boerenpramen die we nu nog zien, zijn meestal pramen die in de eerste helft van de 20e eeuw, voor de oorlog, zijn gebouwd. Voor een eenvoudig werkschip zijn ze eigenlijk heel fraai vorm gegeven, zeker in kop en kont, met de ingebogen boegdelen.

Sint Annaparochi. Ca. 1920. Een praam met akkerbouwproducten naast een skûtsje waarvan de giek omhoog is gebracht om deklading te kunnen vervoeren. (Tresoar)

De werfbazen hadden zich rond 1900 snel omgeschoold voor de ijzerbouw. Vaak werden knechten naar Groningen, naar Vierverlaten bij Hoogkerk, gestuurd, om daar het ijzerwerken in de vingers te krijgen. In Groningen waren de werven eerder overgegaan op ijzerbouw dan in Friesland. Daar dachten velen nog dat een ijzeren schip niet kon drijven, want ijzer zinkt in water en hout drijft. Pas toen de Groningers met grote tjalken het tegendeel bewezen en toen ook nog eens bleek dat ijzeren schepen ruimer waren en minder onderhoud nodig hadden, schakelden ook de Friese werven snel over van houtbouw op ijzerbouw. Met ijzer werken kon geleerd worden op de ambachtsscholen die in die tijd gesticht werden, maar vooral ook bij andere ijzerwerven. Niet alleen bij de werf op het Groningse Vierverlaten, maar ook bij werven in Zuid-Holland. De kleine werfjes in de Friese dorpen waren lang niet alle in staat om deze overgang mee te maken. Die bleven houten schepen onderhouden en repareren en werden uiteindelijk, na jaren, stilletjes opgeheven.

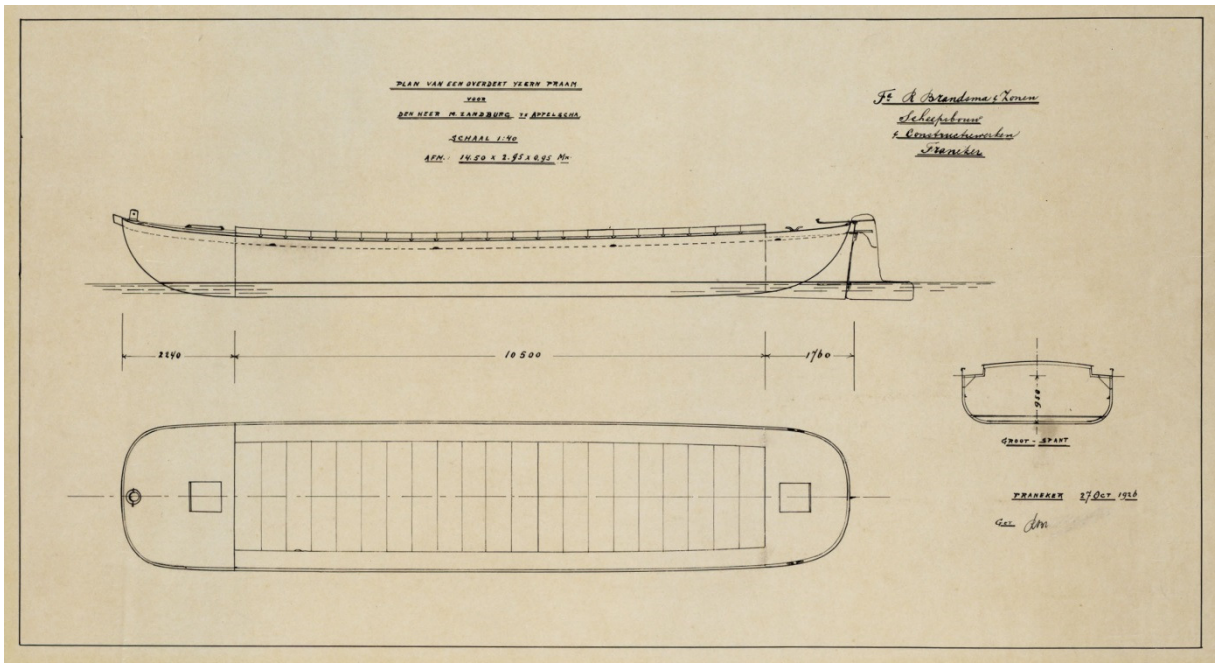
Een houten bok op een sledehelling, aan weerszijden ondersteund met een schraag om te voorkomen dat hij van de slee glijdt. Dergelijke scheepswerfjes zijn na de oorlog verdwenen.

De ijzeren pramen werden zeer populair bij boeren die in het waterland hun bedrijf hadden. Na de oorlog zorgden ontwikkelingen op het platteland ervoor, dat de praam minder nodig was. Maar dat gold niet voor iedereen. Er bleven boeren in het Lage Midden die hun land over verschillende kavels verspreid hadden. Om bij hun land te komen, moesten zij een praam gebruiken, ook in de moderne tijd.

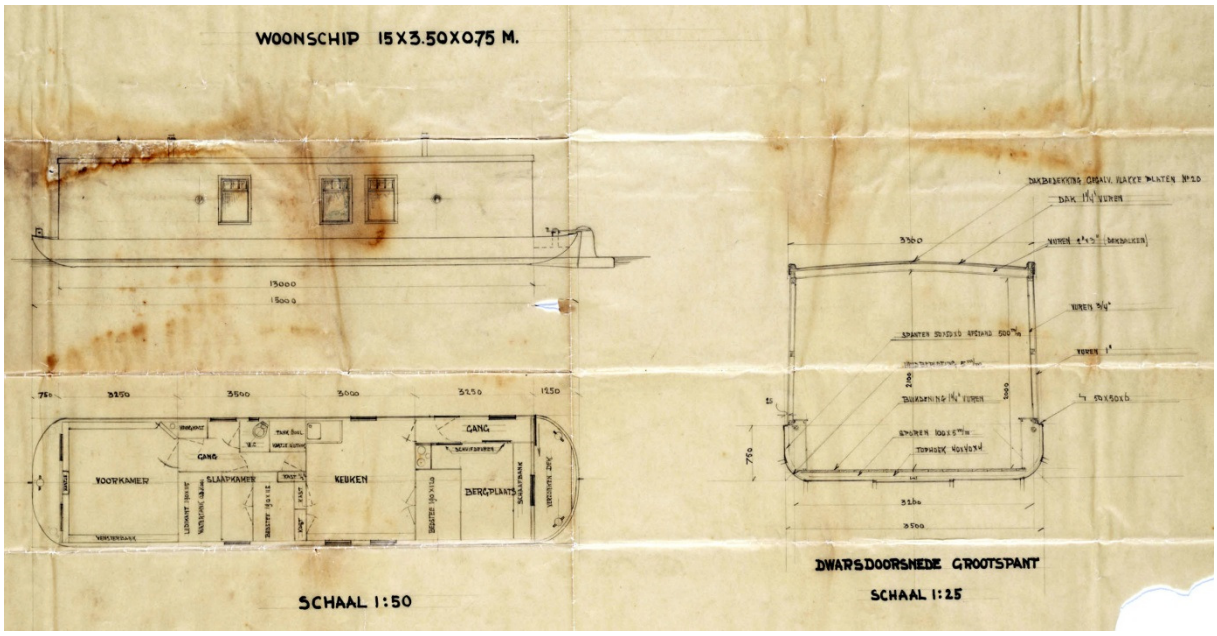
Eenvoudige werkschepen, maar 'custombuilt', naar wens van de klant

Bij de jachtbouw is het normaal geworden om standaardjachten te maken. Alleen heel dure jachten worden speciaal ontworpen naar de wensen van de klant en overeenkomstig gebouwd. Dat is duur. Het is veel goedkoper om een standaardjacht te kopen. Ruim een eeuw geleden lag dat anders. Het uurloon van de mensen was relatief laag, arbeid was goedkoop. Het was mede daarom heel vanzelfsprekend dat een klant bepaalde wat voor praam hij bij een werf wilde laten bouwen. Meestal ging het natuurlijk niet om het model, maar om de afmetingen ervan. Ook kon de opdrachtgever wensen hebben op het gebied van uitrusting en voorzieningen. Wel of niet met zeiltuig, voordek, roef etc. Toen deze schepen van staalijzer werden gebouwd, zo vanaf 1900, moest de werfbaas van het schip een ontwerp, een bouwtekening, maken om het te kunnen bouwen. Dankzij die tekeningen weten we hoe verschillend de pramen waren die honderd jaar geleden werden gebouwd.

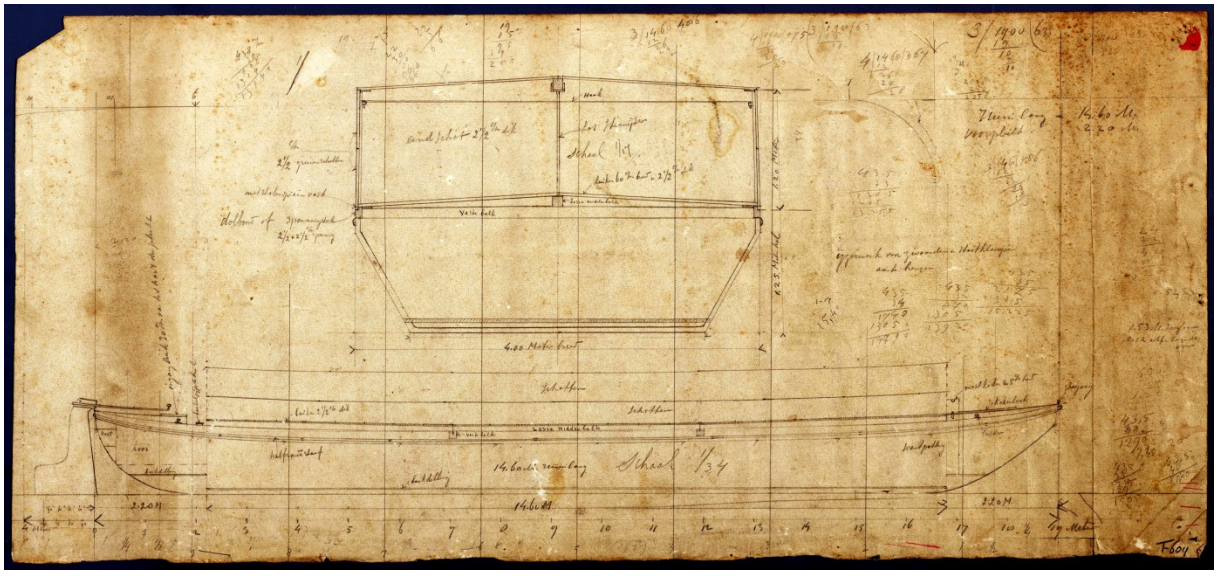
De volgende ontwerpen laten ijzeren pramen zien van 6 tot 19 meter lengte. Soms overdekt, soms met gangboorden en verhoogde den, soms met een roefje, soms met een plaats voor de mast om te zeilen en zelfs als ark, om in te wonen.



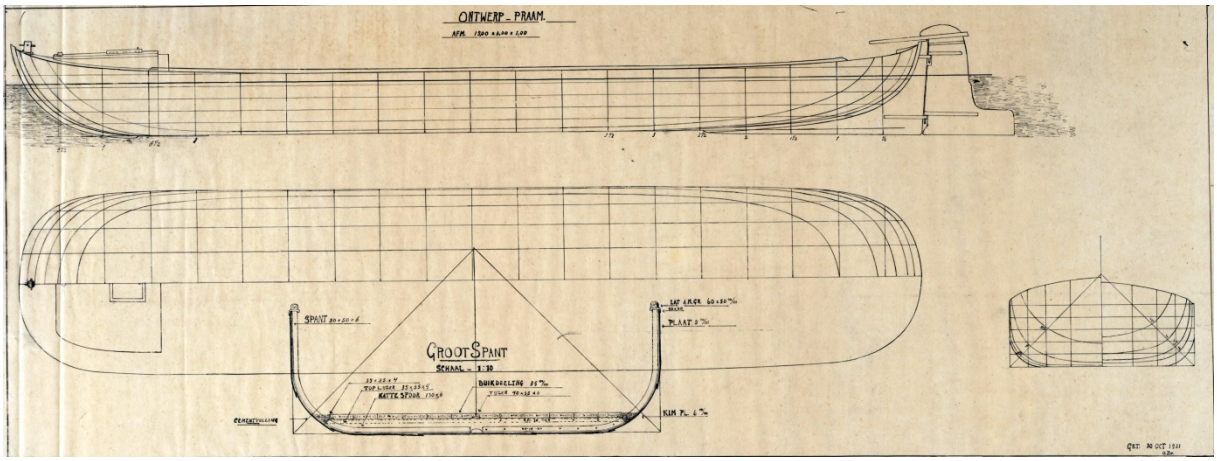
Overdekte praam, ontwerp Rients Brandsma, voor M. Zandburg, Appelscha. L. 14.50 meter (FSM) Deze praam heeft een overdekte laadruimte met gangboorden. Het ruim wordt afgedekt met iets gebogen stalen platen en niet met houten luiken (zoals gebruikelijk was bij de skûtjes)



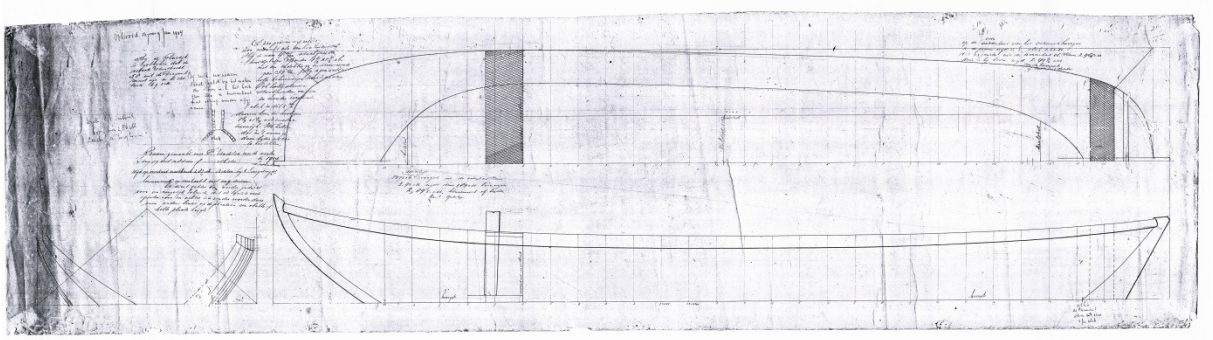
Praam als woonschip, ontwerp Rients Brandsma, Franeker, 1933. Lengte: 15 meter. (FSM)
Het zijn niet alleen afgedankte, oude pramen die uiteindelijk verbouwd werden tot een arkje om er in te wonen. Rients Brandsma ontwierp voor een klant een woonschip met als basis een praammodel met voor dat doel noodzakelijk geheel rechte lijnen. Een rechthoekige bak met een iets afgeronde voor- en achterkant die de benaming praam rechtvaardigen.



Praam met knikspant, ontwerp Klaas Draaisma. Lengte: 19.00 meter. Een grote praam, knikspant gebouwd, zonder voorsteven, maar met een heve. De bodem is opgebogen en vormt samen met de de naar binnen gebogen huidplaten de kop van de praam, zoals ook stalen vissersvletten op het IJsselmeer hebben. De holte van de vlakke laadruimte is met schotten op de boorden te vergroten, waarna de laadruimte met de luiken op hoger niveau is af te dekken.



Praam, ontwerp O. Brandsma, Franeker, 1931. Lengte 15 meter (FSM)



Praam, ontworpen door E. Romkema, bouw A. van der Zee, Joure 1903, voor Zandstra over de Wielen. Bijschrift: 'Deze praam is precies zo gemaakt als een houten model'. (FSM)

Deze tekening van Eeltje Romkema is historisch relevant, omdat er van de houten pramen nooit lijnenplannen zijn gemaakt. Die werden met mallen 'op het oog' gebouwd, terwijl de ijzeren pramen van tekening werden gebouwd, waarbij de huidgangen werden gebogen om de spanten. Bij houtbouw werden de gangen eerst aangebracht rond enkele mallen. De spanten (de leggers en krommers) werden pas daarna ingepast in de romp. Doordat Zandstra een praam wilde die eruit zag als de 19e eeuwse houten pramen, weten we met deze tekening hoe die er uit heeft gezien. Bovendien is er een foto van een ijzeren praam bij de werf van Auke van der Zee in Joure, die sterk gelijkt op het door Romkema getekende schip. Ook bij die afbeelding zien we een praam met veel minder ronding in de spanten van kop en kont dan gebruikelijk is bij de ijzeren pramen. Dat wil overigens niet zeggen dat alle houten pramen gebouwd werden volgens dit model. De lange veepramen zoals die gereconstrueerd zijn door G.J. Schutten zien er duidelijk anders uit.

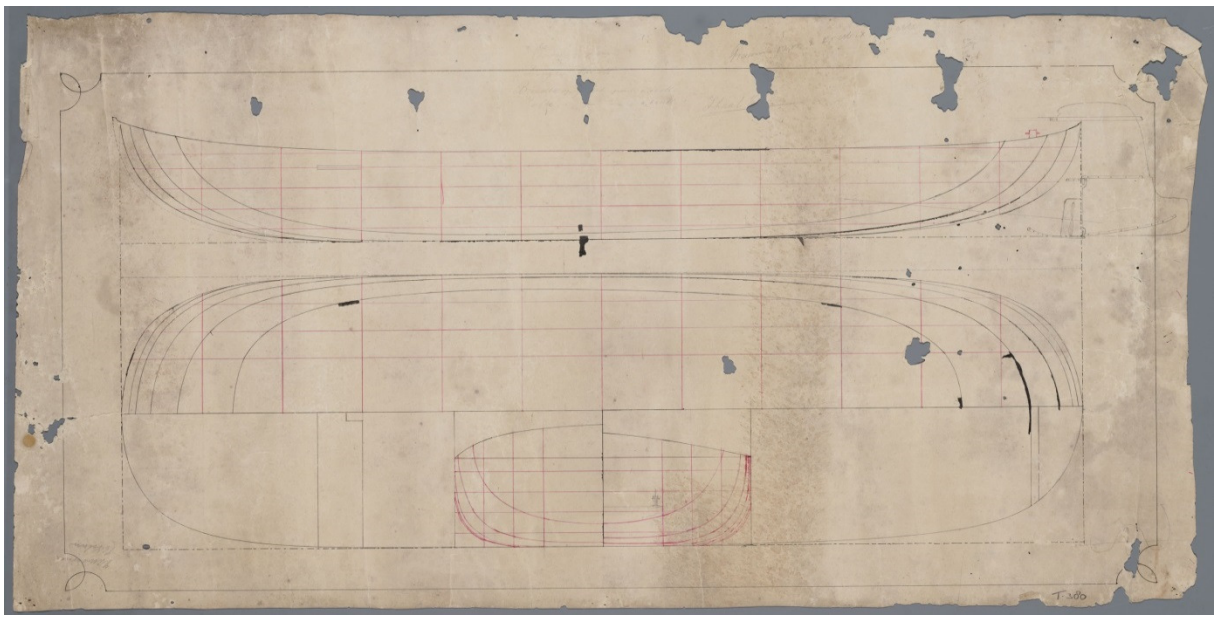
Joure, scheepswerf Auke van der Zee. Een ijzeren Friese praam als kopie van een houten Friese praam. Met veel minder ronding dan de ijzeren pramen die na 1900 populair werden, maar meer dan de Berlikumer pramen hadden.

De scheepsbouwfamilie Holtrop/Van der Zee werd bekend in drie generaties:

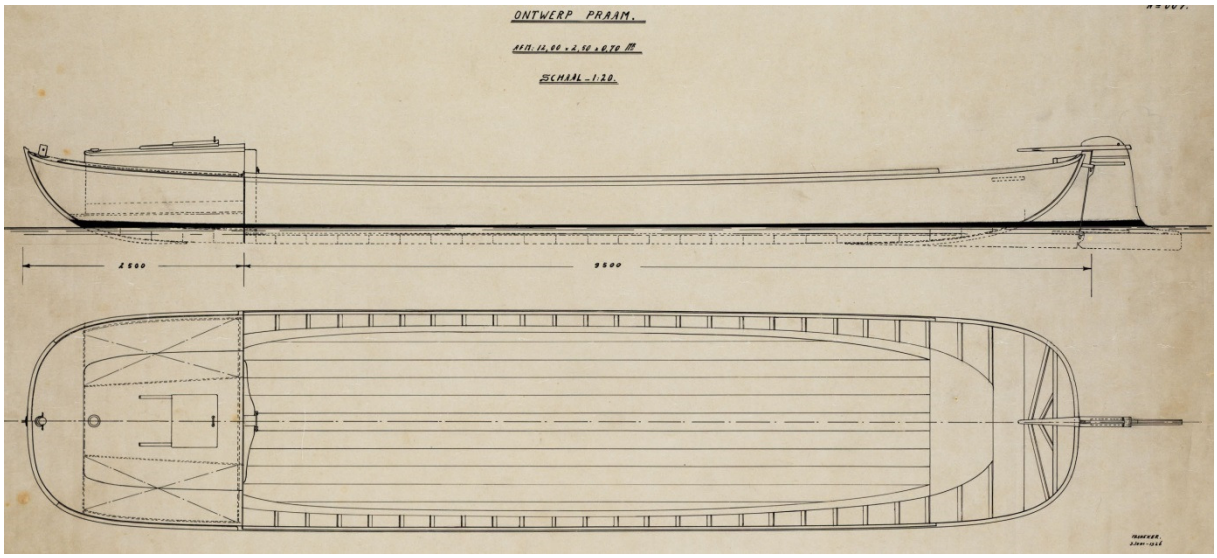
- Eeltje Teadzes Holtrop (1768-1848), scheepsbouwer te IJlst.
- Eeltje Holtrop van der Zee (1823-1901), die aanvankelijk bij zijn grootvader Eeltje Teadzes in IJlst werkte, maar enige jaren na diens overlijden in 1857 een reeds bestaande werf overnam in Joure.
- Auke van der Zee (1854-1939), zoon van Eeltsjebaes. Hij zette het bedrijf in Joure in 1901 voort en ging naast houten schepen ook ijzeren bouwen.

Eeltje Holtrop bouwde in de eerste helft van de 19e eeuw in IJlst al (houten) pramen en zijn opvolgers kregen eveneens opdrachtgevers die pramen wilden laten bouwen. Het eerste ijzeren schip dat Auke van der Zee in 1901 bouwde, was een praam. De scheepswerf van Van der Zee in Joure heeft een belangrijke rol gespeeld voor vele scheepsbouwers in Friesland. Velen hebben hier het vak geleerd of spiegelden zich aan de fraaie vormen bij Van der Zee. De boeiers van Eeltsjebaes werden beroemd en zijn gevoel voor mooie scheepsvormen was ook herkenbaar bij de vele werkschepen die in Joure van de helling liepen. Eeltje Romkema was een

jongere neef van werfbaas Auke van der Zee. Hij was de zoon van de zus van Auke en ging bij zijn oom werken op de werf toen die in 1901 werfbaas werd na het overlijden van diens vader, de vermaarde boeierbouwer Eeltje Holtrop van der Zee. Auke schakelde direct in 1901 over op ijzerbouw. Eeltje Romkema maakte de voor de ijzeren scheepsbouw noodzakelijke tekeningen. Houten pramen werden niet van tekening gebouwd, maar met behulp van mallen 'op het oog'. De houten pramen hadden anders dan de ijzeren een vlakke bodem met een knik in de kim, terwijl de ijzeren pramen het liefst ontworpen werden met een ronde kim, omdat die vorm gemakkelijker te klinken was.

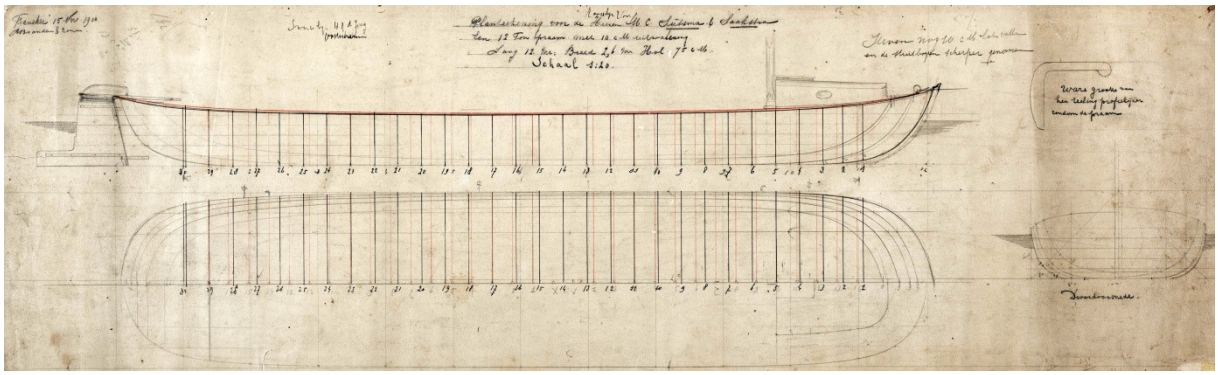


Lijnenplan van een praam, getekend door Evert Zwolsman, lengte 6.50 meter. (FSM) Opmerkelijk is het schroefraam in de scheg met de lijn van de schroefaskoker. Deze schuit is ontworpen als motorpraam. Wellicht zo rond 1930. Onder: Een praampje van ca. 6 meter.

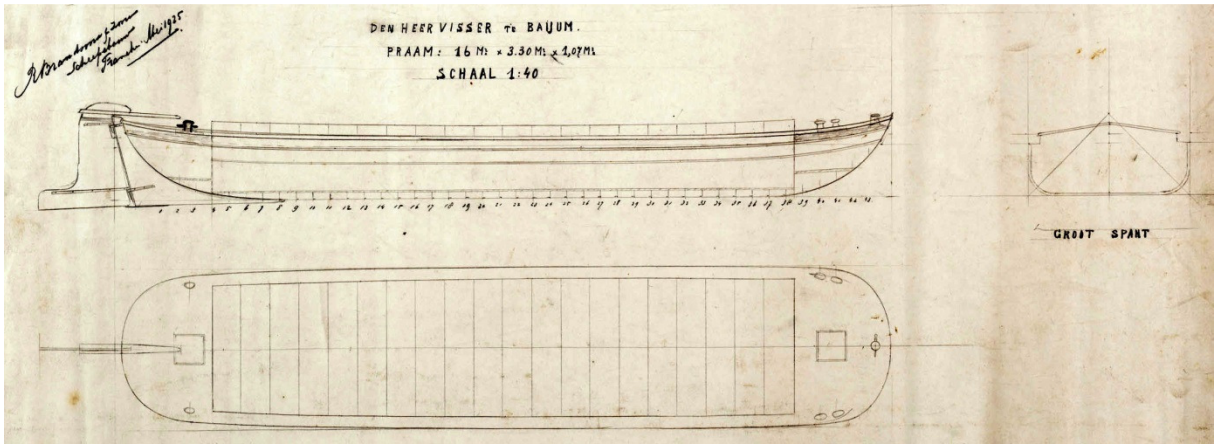


Praam, ontwerp Rients Brandsma, 1926. Lengte 12.00 meter (FSM)

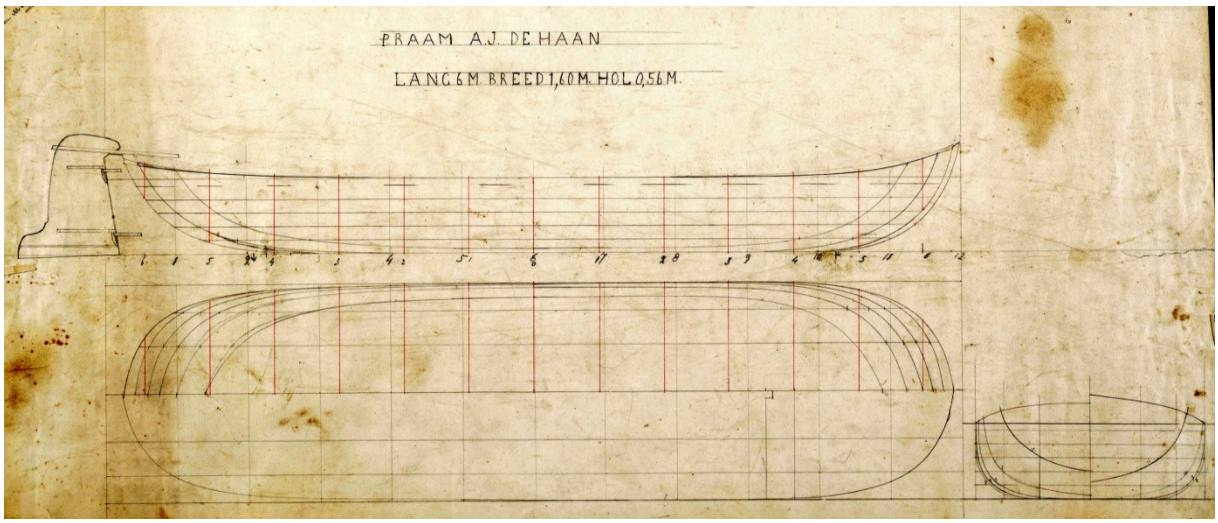
Vergelijkbaar met de praam van Rients Brandsma: een zeilpraam met een verhoogd voordek, het zeilwerk (de mastkoker) vindt steun tegen het kajuitschot, zoals ook het geval is bij de praam van Murk Brandsma (zie onder).



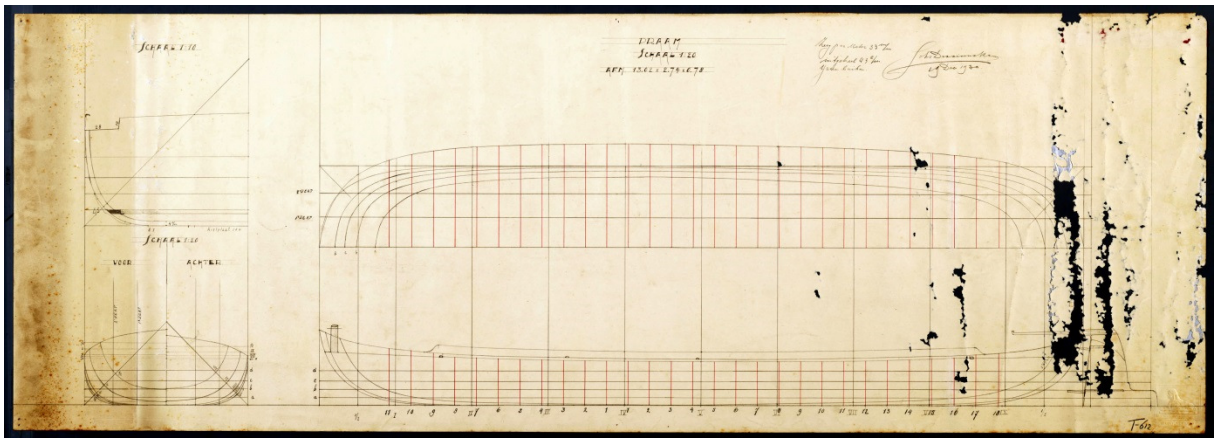
Zeilpraam met roefje voor de mast, ontwerp Murk Brandsma, 1910. Lengte 12.00 meter. (FSM)



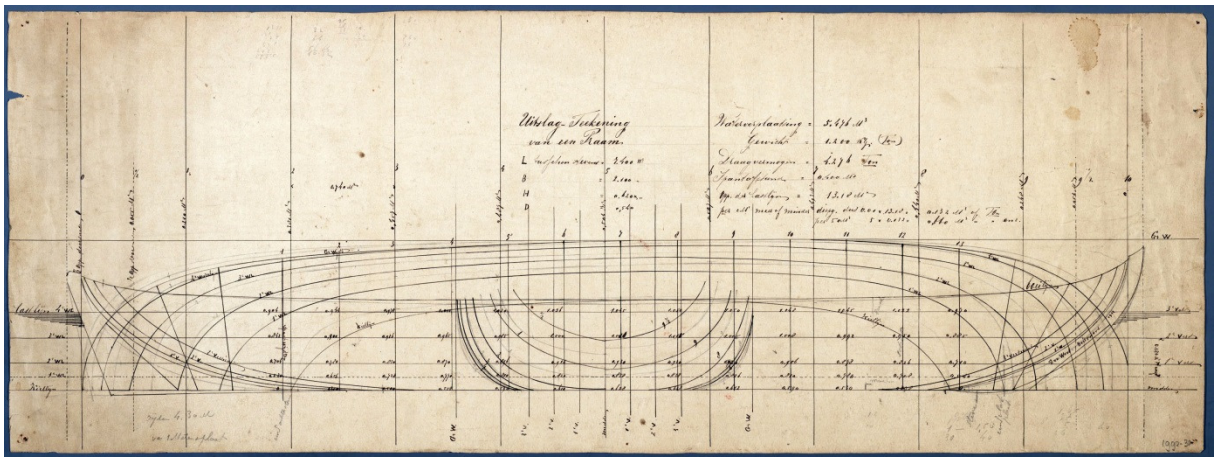
Praam, ontwerp Murk Brandsma, 1925. Praam met een luikenkap. Lengte 16.00 meter (FSM)



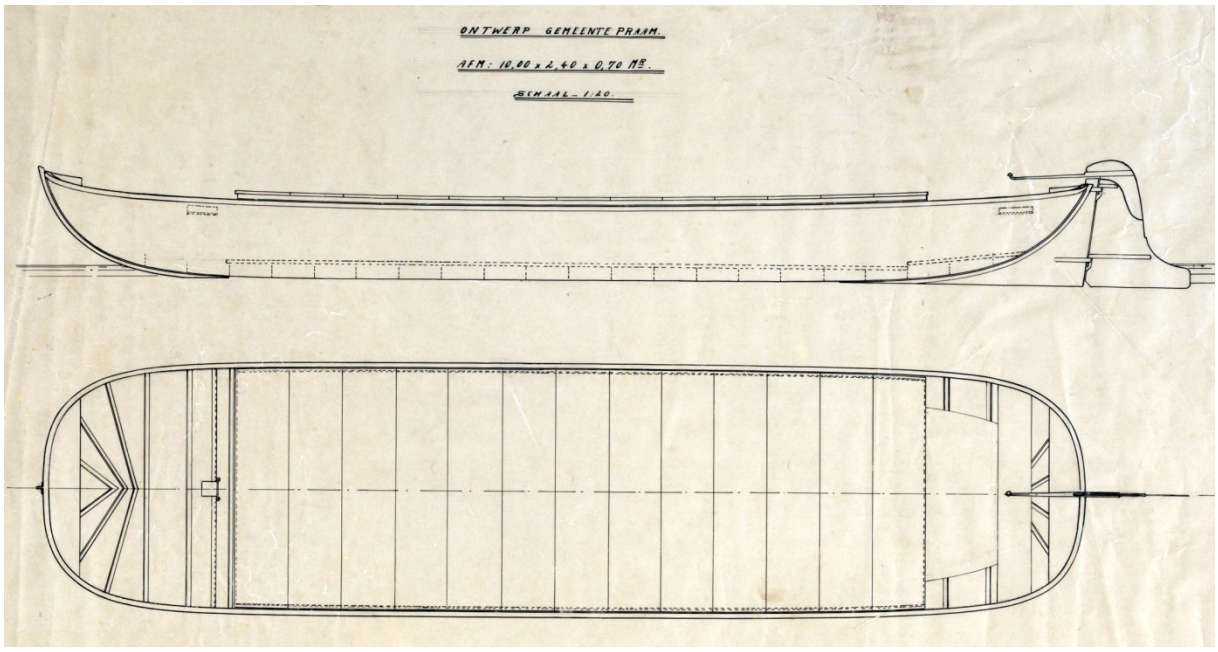
Praam, ontwerp J.B. van Manen. 1930 Lengte 6.00 meter (FSM)



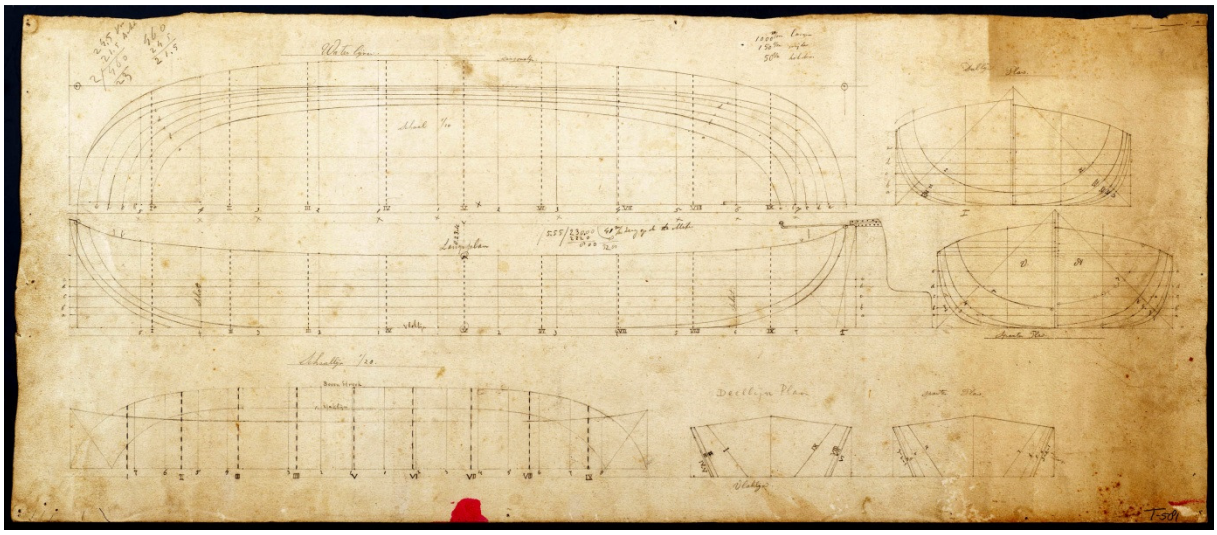
Praam, ontwerp Joh. Draaisma, Franeker 1930. Lente 13.00 meter (FSM)



Praam. Ontwerp S. van der Werff, Britswert 1911. Lengte 7.40 meter. (FSM) Kop en kont zijn opvallend vormgegeven. De boegdelen lopen meer naar buiten dan gebruikelijk en de kop komt hoger op.

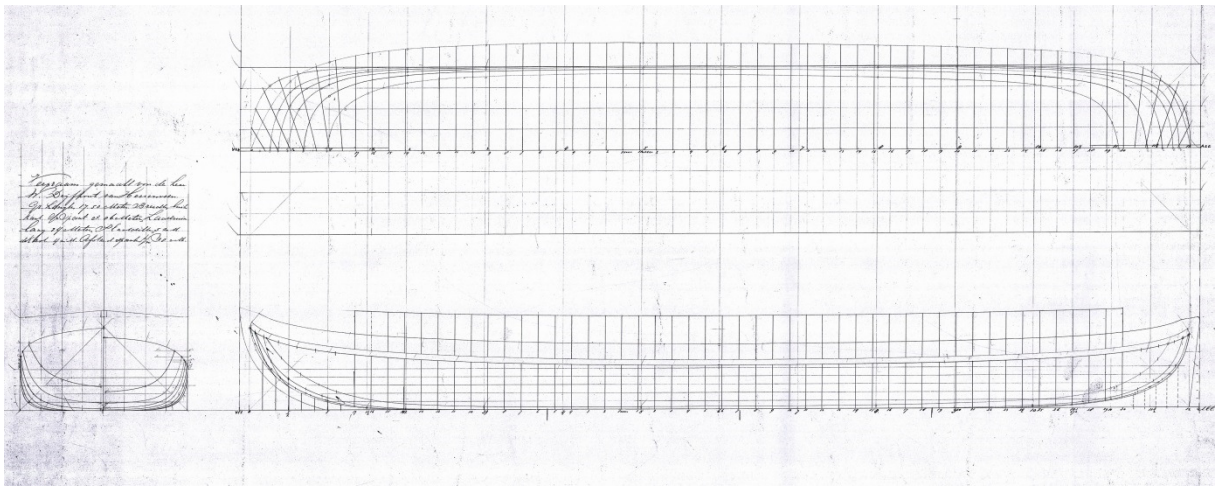


Praam, ontwerp Rients Brandsma, Franeker, 1930. Lengte 14.00 meter (FSM)



Twee pramen,rondspant en knikspant, ontwerp Klaas Draaisma, ca. 1900. (FSM)
De rondspantpraam is 10.00 meter lang en het knikspantschuitje 7 meter.

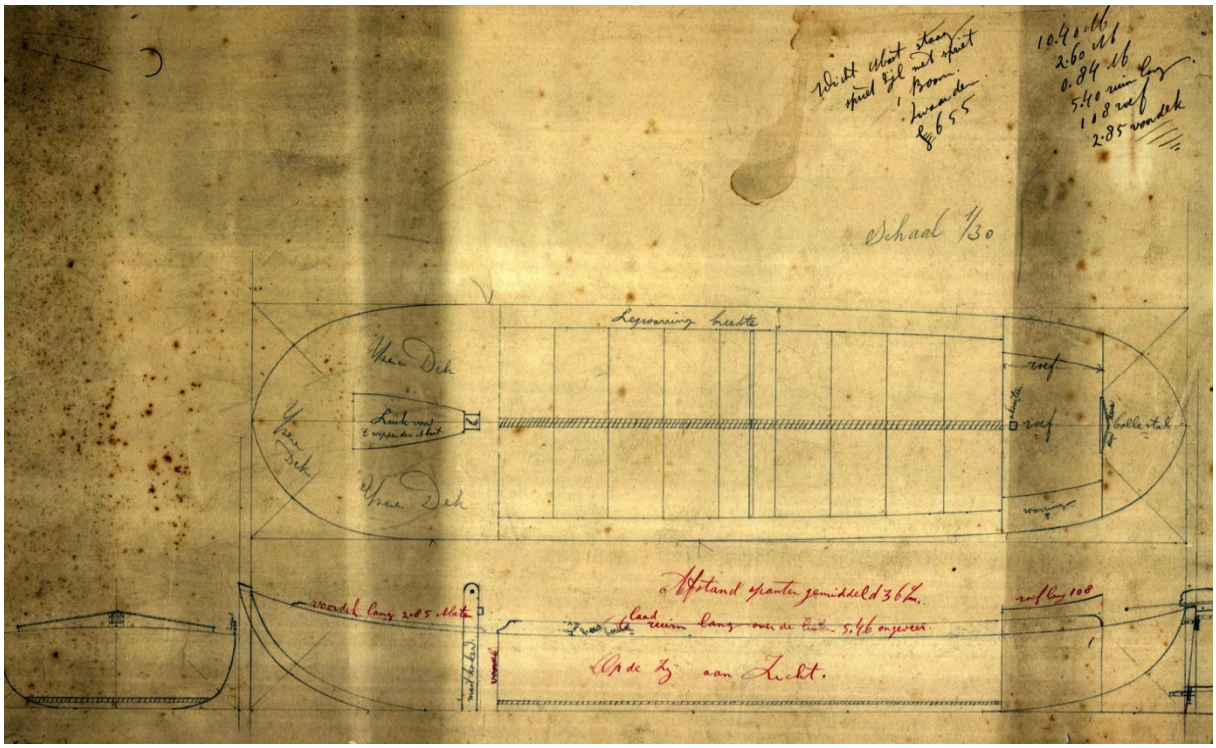
Veepramen waren altijd ca. 2.70 meter breed om de koeien dwars in het schip te laten staan. Om en om, de een met de kop aan BB, de andere naar SB enzovoort. Dat was om de dieren zo rustig mogelijk te houden. Bij pramen met weinig holte plaatste de boer vaak houten schotten langs de boorden, waardoor het vee in de praam geen neiging had over boord te stappen. De dieren lieten zich weliswaar vervoeren per schip, maar waren dan ook vaak wat gespannen, onrustig.



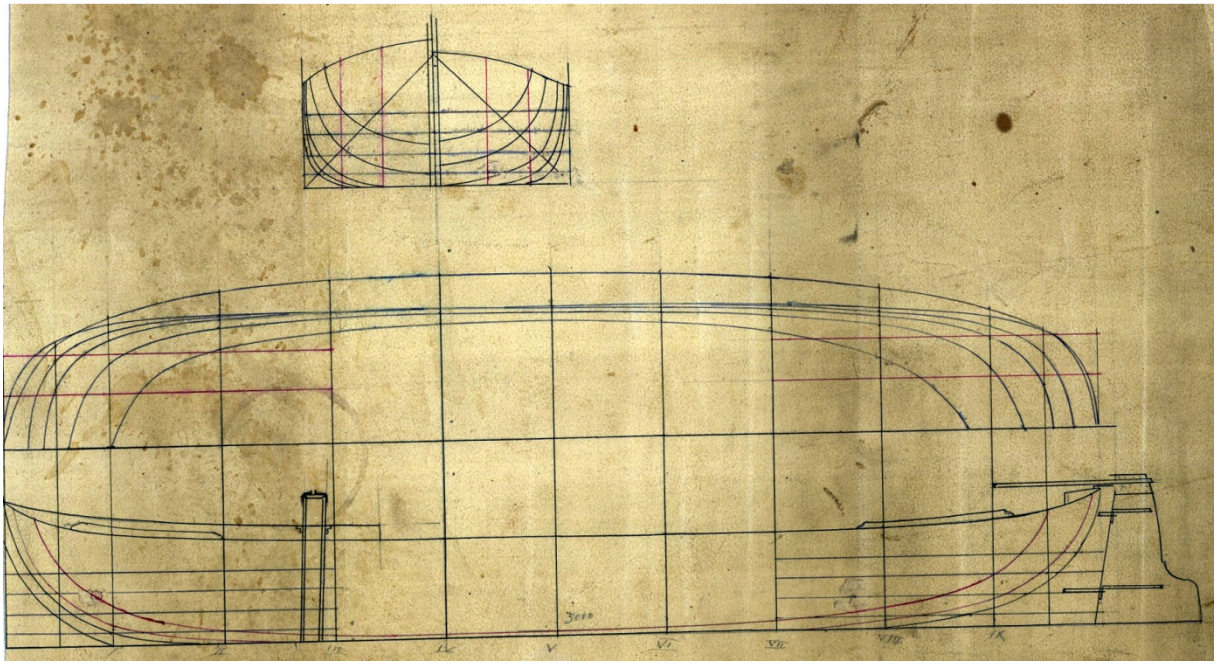
Lijnenplan van een veepraam van 17.50 meter, getekend door Eeltje Romkema, bouw Auke van der Zee in Joure, opdrachtgever W. Drijfhout te Heerenveen. (FSM)

Deze zeer grote praam is voorzien van verhoogde boorden, geïntegreerd in een boeisel (om die hoge boorden visueel aanvaardbaar te maken?). Het diepe ruim vond de opdrachtgever nodig om koeien en paarden veilig te kunnen vervoeren over langere afstanden. Vanwege het boeisel en het berghout in kop en kont zullen er mensen zijn die dit schip geen praam willen noemen, maar een bolpraam, of een bolschip of iets dergelijks. Eeltje Romkema spreekt echter zelf over een veepraam die hij ontwierp voor W. Drijfhout, dus houden we het daar maar op.

Nieuwebrug, 1925. De veepraam met verhoogde boorden voor de brug bij Haskerdijken.



Praam met roef en mastkoker en met houten luiken over het ruim met gangboorden er langs. Ontwerp Klaas Draaisma. Lengte: 10.40 meter. (FSM) Het was de bedoeling dat er een sprietzeil op kwam. Het roefje is ruim een meter lang. De stuurman zit in een bollestal en staat niet op een achterdekje. De mast staat zoveel mogelijk naar achteren, voor zover de gewenste laadruimte dat toeliet. Het voordek is voorzien van een luik (om bij strijken van de mast de verzwaarde mastvoet door te laten) en is 2.85 lang.



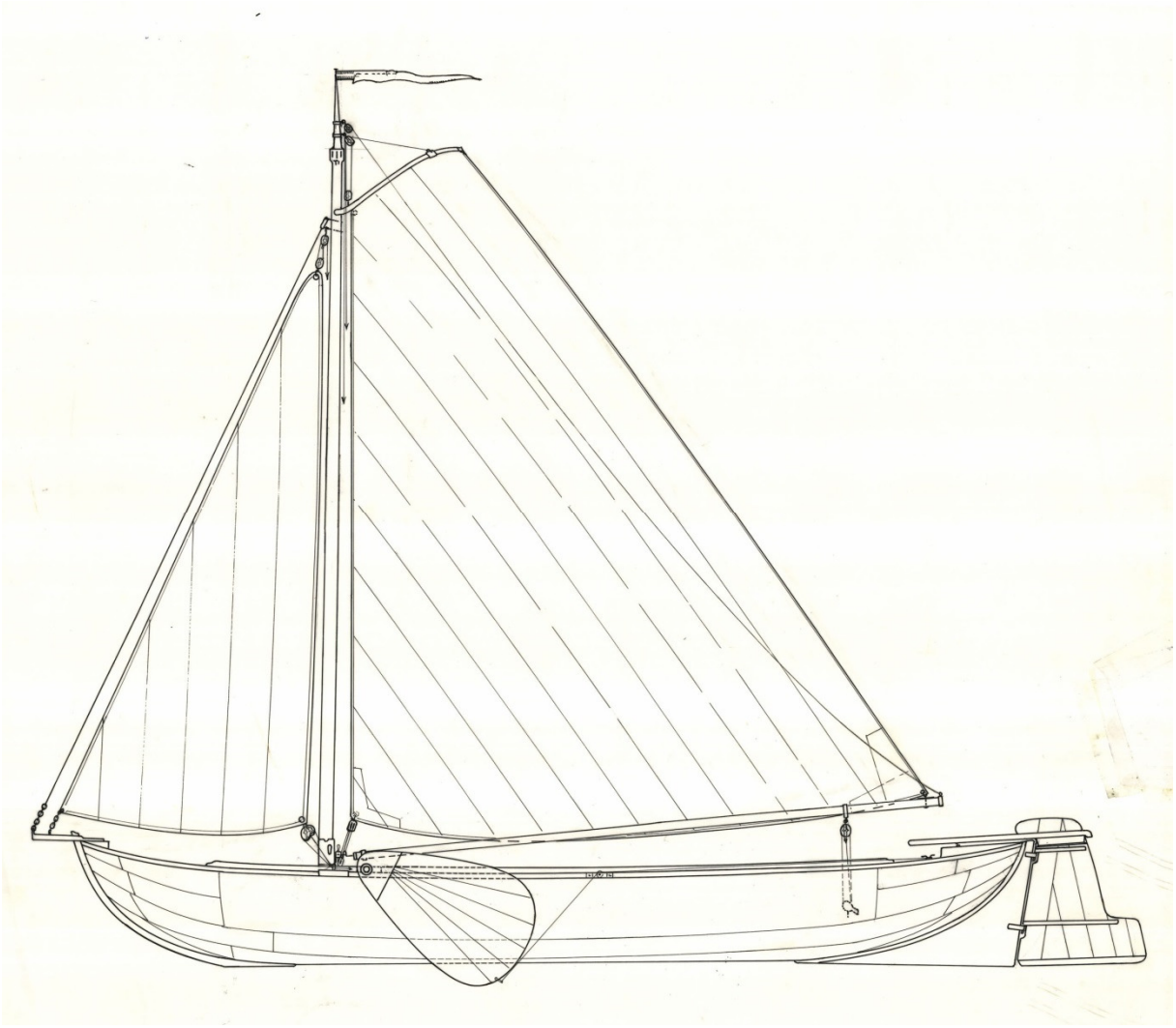
Praam, ontwerp Jan Oebeles van der Werff, Drachten, ca. 1920. Lengte 8.20 meter. (FSM)

Pramen werden voor tal van doeleinden gebruikt en kregen vaak een naam die samenhing met dat gebruik. Zo waren er turfpramen, melkpramen, veepramen, mestpramen en hooipramen. Daarbij kregen de pramen ook vaak een naam van de plaats waar ze populair waren. De Berlikumer pramen waren speciaal gemaakt voor de lokale omstandigheden waarbij aardappelen en andere akkerbouwproducten vervoerd moesten worden door smalle doorgangen. De gewone rondspant pramen uit Terhorne kregen echter ook een eigen naam: Terhornster praam, met als enige bijzonderheid, dat deze praam in Terhorne en omgeving populair was bij de boeren. Terhornster pramen waren 10.40 meter lang. Dat was weliswaar een veel voorkomende maat, maar pramen ook in heel andere lengtes gebouwd. Van kleine werkschuitjes van ruim 6 meter tot flinke werkbakken die meer dan 17 meter lang waren. Pramen werden ook niet alleen door boeren gebruikt. Zo'n handige laadbak op het water kon overal voor worden gebruikt. Bij de veenderij en bij het baggerwerk, bij verhuizingen en het vervoer van bouwmateriaal voor de bouw van een boerderij. Het waren eenvoudig drijvende laadbakken die multifunctioneel inzetbaar waren.

Drachten, scheepswerf bij het Buitenstvallaat. De scheepsbouwer Jan Oebeles van der Werff bouwt een skûtsje (het huidige SKS-skûtsje van Joure, met die opvallend hoge roef). Voor de wal ligt zijn ijzeren praam waarmee hij zijn materiaal ophaalde dat in Drachten, vier kilometer naar het oosten, op de kade van de Drachtster vaart werd afgeleverd. Vrachtwagens konden zijn werf niet bereiken, die kwamen niet verder dan de verharde wegen bij Drachten.

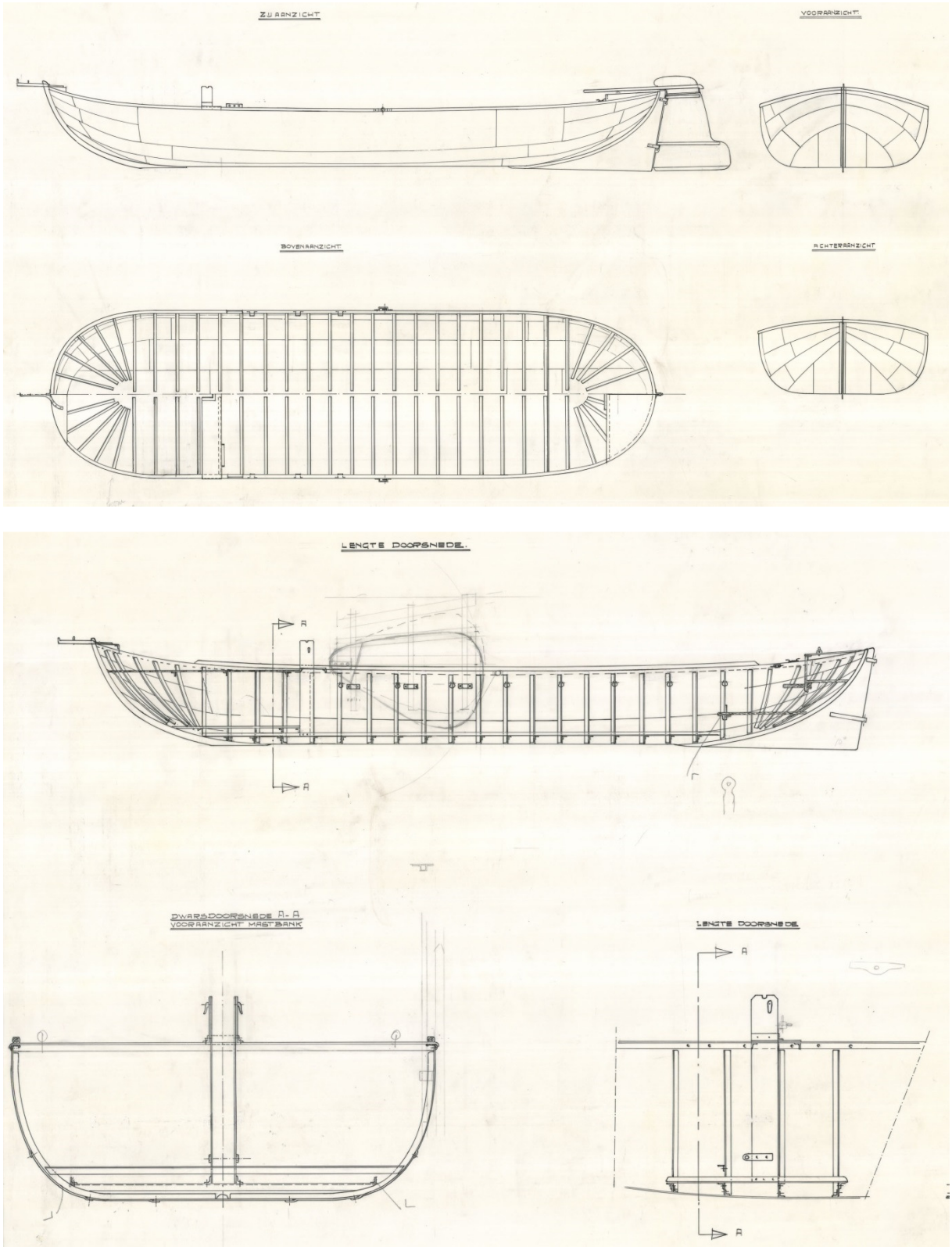
De Terhornster praam

Centraal in het Friese waterland ligt Terhorne, dat een eeuw geleden een van de armste dorpen van Friesland was. De boerenbevolking woonde er geïsoleerd. Het dorpje had over land geen verbinding met het zoveel drukkere Sneek. De boeren verplaatsten zich over het water, met schouwen, tjotters en pramen. De praam die bij deze boeren veel gebruikt werd, de 'Terhornster praam', staat tegenwoordig model voor de pramen die in de afgelopen decennia in de recreatie worden gebruikt.



Terhornster praam. 10.40 x 2.80 m. (Tekening Jelmer Kuipers, Sneek.)

Op deze tekening is goed de constructie van de praam te zien. Waar het schip rond loopt, gebruikt de werfbaas smallere gangen (stroken ijzer). In de zijkanten en de bodem is de ronding beperkt en kunnen bredere huidplaten gebruikt worden.



Terhornster praam, getekend door Jelmer Kuipers, Sneek, 1991.

Op deze constructietekeningen van Jelmer Kuipers is goed te zien hoe een ijzeren praam in elkaar steekt. De ronde kop en kont van een praam is opgebouwd uit drie smalle, gebogen gangen, terwijl voor de bijna rechte en slechts weinig gebogen

zijkanten en bodem grote, brede platen worden gebruikt. Bij het zeilplan zie je de mast relatief ver voorop staan. Begrijpelijk, want de boer wilde laadruimte, vooral achter de mast, dus die mast kwam voorop. Zeiltechnisch is dat niet ideaal en mede de reden dat het voorstag met de fok iets buiten het schip staat, op een stalen boegsprietje: de botteloef. Als de fok te dicht bij de mast begint, vangt die geen wind meer als die ietsje achterlijk waait.

Het verloop van de spanten is kenmerkend voor dit soort schepen, maar wel noemenswaard. In kop en kont draaien de spanten mee met de ronding van het schip. Dat is dus anders dan bij scherpe jachten. Bij geklonken pramen staan de spanten (gebogen hoekijzers) met de platte kant tegen de huid, terwijl bij gelaste schepen de platte kant aan de binnenkant zit. Dat voorkomt roestvorming tussen huid en spant, wat wel plaatsvond bij geklonken schepen. Ook worden bij gelaste schepen de spanten wel van zware strip gemaakt in plaats van hoekijzer. Dat maakt het onderhoud eenvoudiger.

Een zeilpraam op de helling in Terhorne

2. Pramen in gebruik

Pramen waren multifunctionele werkschepen. Grote, drijvende laadbakken waarmee gevaren kon worden. Vooral bij de boeren die in het Friese waterland woonden en werkten, werd de praam een vanzelfsprekend bedrijfsmiddel, dat geschikt was voor vele doelen. Vooral in het Lage Midden van Friesland, kon men zich op het platteland tot in het midden van de 20e eeuw (!) het beste verplaatsen met een boot, over het water. Dat gold zeker voor de boeren. Velen hadden hun 'pleatsen', hun boerderijen, gewoon op hun land laten bouwen, bij de weilanden waar de koeien moesten grazen, zonder op die locatie over land goed bereikbaar te zijn. Verscheidene boerenplaatsen waren gebouwd op een eiland, omgeven door waterwegen, maar onbereikbaar over de weg. In de moderne tijd, dus voor ons, zijn dergelijke leefomstandigheden bijna onvoorstelbaar geworden. Geen gemakkelijke verbinding over land met 'de bewoonde wereld'. Geen auto voor de deur, geen moderne communicatiemiddelen, geen elektriciteit, geen gas. Deze boeren leefden wat dichter dan wij bij de natuur. Ze richtten hun leven meer dan wij naar de seizoenen en naar het natuurlijk ritme van dag en nacht. Ze bleven in leven door het boerenbedrijf dat ze hadden. Ze leefden van en voor hun bedrijf. Van de productie en verkoop van agrarische producten (melk, boter, kaas voor de greidboeren), die ze maakten tegen zo laag mogelijke kosten. Een deel van de boeren had een eigen bedrijf, maar er waren ook velen die de grond pachtten van de Nederlands Hervormde kerk of van een grootgrondbezitter (de Friese landadel: de Eysinga's, Galama's, Harinxma's, Van Swinderens etc.), die in die gevallen ook de boerderijen in eigendom hadden.

Het Lage Midden is een gebied met een lange ontstaansgeschiedenis. Na de laatste IJstijd, zo'n tienduizend jaar geleden, ontstond in het midden van Friesland een uitgestrekt hoogveen gebied dat aanvankelijk onbewoonbaar was. Pas in de vroege middeleeuwen, even voor het jaar duizend (na Christus) bouwden bewoners permanente vestigingen op terpen in het veen. Zo ontstonden terpdorpen als Grouw en Sneek. Door afgraving van het hoogveen vanuit de nederzettingen ontstonden grote veenplassen en een natte wildernis waar het voor mensen niet gemakkelijk leven was. De dorpen in het Lage Midden waren over land meestal onbereikbaar. Ook een regionaal centrum als Sneek was alleen met waterwegen verbonden met de hoger gelegen gebieden rondom het Lage Midden. Pas in de loop van de 19e eeuw werd in Friesland gewerkt aan een infrastructuur van wegverbinden over land. In 1843 kreeg Sneek een verbinding met Leeuwarden en in 1845 met Lemmer. In 1885 werd de spoorwegverbinding Leeuwarden-Sneek-Stavoren aangelegd.

Vanaf de 17e eeuw werd de vervening grootschalig aangepakt door kooplieden uit Holland, die de zo gewonnen turf naar de Hollandse steden lieten vervoeren om te verkopen als brandstof. Die grootschalige vervening leidde tot het ontstaan van grote veenplassen, die zichzelf bij storm wisten uit te breiden, omdat de golven aan lager wal stukken grond wegsloegen. Turfafgraving leidde ertoe, dat het gebied onleefbaar werd door overstromingen en permanente wateroverlast. In 1822 verordonneerde koning Willem I daarom, dat in de veenderijen het land na de turfafgraving ingepolderd moest worden, om te voorkomen dat er een watervlakte achter bleef. De turfgraverij werd daardoor natuurlijk minder lucratief. De prijs van turf moest omhoog, want de verveender moest ook de drooglegging van het plassengebied dat hij had veroorzaakt, betalen. Zo ontstonden er in de 19e eeuw tientallen veenpolders in het Lage Midden. Plassengebieden waar een dijk omheen werd gelegd met een poldervaart en molens op de dijk die de polder leegmaalden op de poldervaart. De vaart stond in verbinding met de boezem, het open water dat in verbinding stond met de Zuiderzee. In de tweede helft van de 19e eeuw werden hiervoor stoomgemalen ingezet. Met deze veenpolders ontstond er weer bruikbaar boerenland, dat echter onder NAP lag en dus aanhoudende bemaling nodig had. De weilanden liggen ook vaak onder het niveau van de boezem, zodat er een dijkje om het weiland nodig is om te voorkomen dat het onder water komt te staan. Het boerenbedrijf kende in grote lijnen perioden van voorspoed en van tegenspoed, waar iedere boer mee te maken had, maar waar de een beter op in speelde dan de ander. In het midden van de 19e eeuw was er de rampspoed van de aardappelziekte en de droogte. Het eerste was vooral een ramp voor de bouwboeren, het tweede trof de gehele provincie. Er was geen waterleiding. Er kon geen water aan de kust ingelaten worden, want de Zuiderzee was zout. De spuisluizen konden alleen water laten gaan. Friesland leek in zulke periodes wel een woestijn. Het water in de vaarten en de meren kwam steeds lager te staan, het drinkwater geraakte op, vooral langs de kust, en het vervoer van goederen over water werd steeds moeilijker. Rond 1860 was het boerenleven echter geheel hersteld en volgden voorspoedige jaren tot de grote landbouwcrisis van 1877 tot ca. 1900, toen bleek dat in Noord Amerika het graan veel goedkoper geproduceerd werd dan in Europa en de greidboeren de concurrentie met Deense producenten van kaas en boter verloren hadden door eigen gemakzucht.. Om de landbouw weer internationaal concurrerend te maken, ging de overheid eisen stellen aan het agrarisch productieproces. De bouwboeren moesten hun bedrijf rationeler opzetten en mechanisatie van het akkerbouwproces invoeren. Minder arbeiders, meer machines. De greidboeren met hun weilanden en koeien mochten niet langer op eigen houtje melk, boter en kaas produceren en verhandelen. Zij moesten dat doen via melkfabrieken. Dat beleid stuitte bij de

boeren op grote weerstand. Desondanks werd in 1879 in Veenwouden de eerste zuivelfabriek opgericht door de Nederlandse Maatschappij van Kaas- en Boterfabrieken. De Friese boeren begrepen dat ze het tij niet konden keren en kozen voor hun eigen belang. In Warga stichtten zij in 1887 een eigen zuivelfabriek met als rechtsvorm de coöperatie. Samen bleven zij op die manier eigen baas. Dat voorbeeld vond navolging. In vrijwel alle dorpen in Friesland verschenen coöperatieve melkfabrieken. De door de boeren opgerichte Bond van Coöperatieve Zuivelfabrieken ging vervolgens een tweede samenwerkingsverband aan voor de export van zuivelproducten. In Leeuwarden werd een grote fabriek gesticht van de Friesche Coöperatieve Zuivelexportvereniging (Frico). Deze opkomst van de zuivelindustrie betekende rond 1900 een impuls voor de ontwikkeling van de boerenscheepvaart in Friesland, voor en gedeeltelijk door boeren. Melkboten werden een vertrouwde verschijning op het water. Niet langer voer de boer enkele keren per week van de boerderij naar regionale markten. De melk werd nu dagelijks met de melkboot opgehaald en naar de melkfabriek in het dorp gebracht.

Akkrum, een boer haalt met zijn zeilpraam de bussen melk op voor vervoer naar de melkfabriek.

Het favoriete scheepstype voor de boer was bij al deze bedrijvigheid de praam. Een eenvoudig rond gebouwd schip, dat gemaakt werd naar wens van de boer. Groot of klein. Zo'n schip had slechts enkele decimeters water nodig om ergens te kunnen varen. Met een praam kon een boer overal komen, ook in zeer ondiep water, en had hij toch voldoende ruimte en draagvermogen om z'n goederen mee te nemen. De voortstuwing ging zoals in die tijden gebruikelijk was: met de vaarboom 'bomend', waarbij de schipper de praam voortduwde over de bodem van het

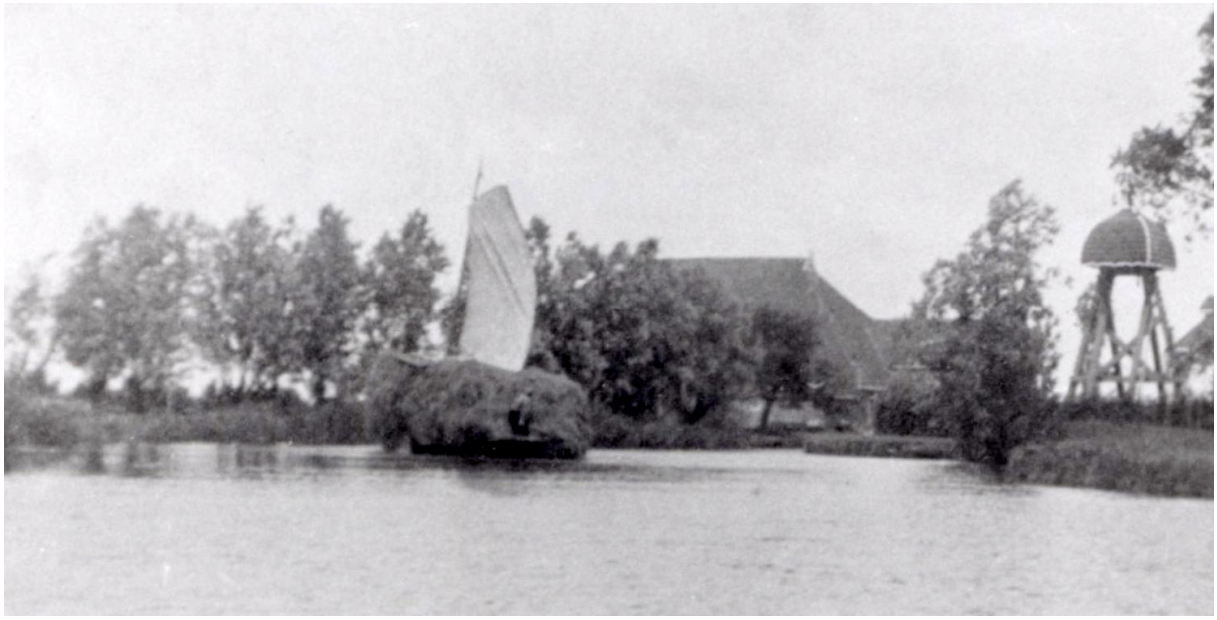
vaarwater, en ook wel eens 'trilkjend', d.w.z. door de praam vanaf de oever voort te duwen, te 'wegen' met een vaarboom. Op het ruimere water kon er natuurlijk beter gezeild worden. In het merengebied waren de pramen daarom voorzien van een tuig, van een roer en zijzwaarden en konden de boeren zeilende naar hun landerijen en zeilende naar de dorpen waar ze wezen moesten.

Easterlittens, ca. 1930. Bomend wordt de praam met hooi teruggevaren naar de boerderij.

In de 19e eeuw waren de pramen gemaakt van hout, maar rond 1900 veranderde dat. De scheepswerfjes in Friesland stapten in die tijd massaal over van houtbouw op ijzerbouw. Ook de pramen werden vanaf dat moment van het toen moderne 'staalijzer' gebouwd. Staalijzer was taaier en sterker dan het oudere puddelijzer. De ijzeren schepen uit die tijd werden geklonken. Stroken ijzer werden ietsje over elkaar gelegd, door de ingeponste gaten werd een gloeiende klinknagel geduwd die van binnen bij de dikke kop werd tegengehouden, terwijl aan de buitenkant de gloeiende, zacht geworden nagel werd platgeslagen tegen de romp. Rond 1900 ontstonden er door de ijzerbouw twee soorten pramen: een ronde en een spitse. De ronde praam leek op een slank tjalkje zonder boeisel. De kop en de kont liepen mooi rond en ook de kim, de overgang van de boorden op het vlak, liep rond. De houten schepen hadden een knik in de kim, de ijzeren werden meestal gebouwd met een ronde kim. Bij de spits gebouwde praam zijn de stevens, die onder een hoek van ca. 45 graden uit het water komen, min of meer recht. De spanten zijn

eveneens recht, met in de kim (de overgang van de zijde naar de bodem, het vlak) een knik in het spant (knikspant i.p.v. rondspant). De spits gebouwde praam werd ook wel 'bok' genoemd. Je zag ze vooral in zuidoost Friesland, maar ze werden veel meer gebruikt in de Kop van Overijssel. In Friesland waren juist de ronde schepen populairder. Door de knikspantconstructie is de bok gemakkelijk te bouwen in hout, maar in ijzer zorgde de knik voor een lastige constructie om te klinken. De hoek van het hoekijzer dat om de aansluiting van boorden en vlak wordt gelegd, verandert in de lengte, terwijl een nauwkeurige aansluiting belangrijk is om een waterdichte klinkverbinding te krijgen. De meeste bokken zijn daarom van hout, terwijl in het begin van de 20e eeuw de rond gebouwde pramen massaal van ijzer werden gemaakt. Bij rondspant worden de ijzeren gangen dakpansgewijs over elkaar heen gelegd en vastgeklonken. Dat is eenvoudiger dan bij een knikspant.

Houten schepen gingen 15 tot 30 jaar mee. Daarna waren ze op en/of verrot. De houten pramen en bokken werden op vele werfjes in Friese dorpen gebouwd. Dat veranderde na 1900, toen de belangrijke werven overschakelden op de ijzeren scheepsbouw. Het aantal werven verminderde nog sterker toen in de jaren dertig van de vorige eeuw het vervoer over land een serieuze concurrent begon te worden van het vervoer over water. Transporteurs kochten een vrachtwagen in plaats van een schip. De boerenpramen bleven nog lange tijd functioneel, doordat de boerderijen nog onbereikbaar waren voor vrachtwagens, maar ook dat zou veranderen. De mechanisatie zette door en de melkbedrijven moesten de melkbus laten staan. De melk moest bewaard worden in koeltanks bij de boerderij die geleegd werden door koelwagens van de zuivelfabriek. In de laatste decennia van de 20e eeuw was daarom ook de rol van de praam als vanzelfsprekend transportmiddel van de boer uitgespeeld. Het waren de boeren in het Lage Midden die de pramen in gebruik hadden. Dat waren vooral veeboeren. In de bouwhoek werden aardappels, bieten, tarwe en uien geteeld en in de Friese Wouden waren gemengde boerenbedrijfjes, evenals in Gaasterland. Die verdeling lag niet alleen aan de bodemgesteldheid. De melkveehouderij moest ook kunnen beschikken over voldoende drinkwater voor de koeien. Die drinken tientallen liters water per dag. Een boer met bijvoorbeeld twintig koeien moet om die reden in de buurt van open water zijn bedrijf hebben. In de Friese Wouden en in Gaasterland was voor boeren eenvoudig te weinig water beschikbaar om zoveel koeien te kunnen houden, dat ze van de melkproductie konden leven. Het gebruik van de boerenpraam is in Friesland daarom vooral een zaak van veeboeren geweest.



Goëngaryp, hooipraam onder zeil. De stuurman volgt aanwijzingen van de man op het hooi.

Goëngaryp. De hooipraam wordt gelost.

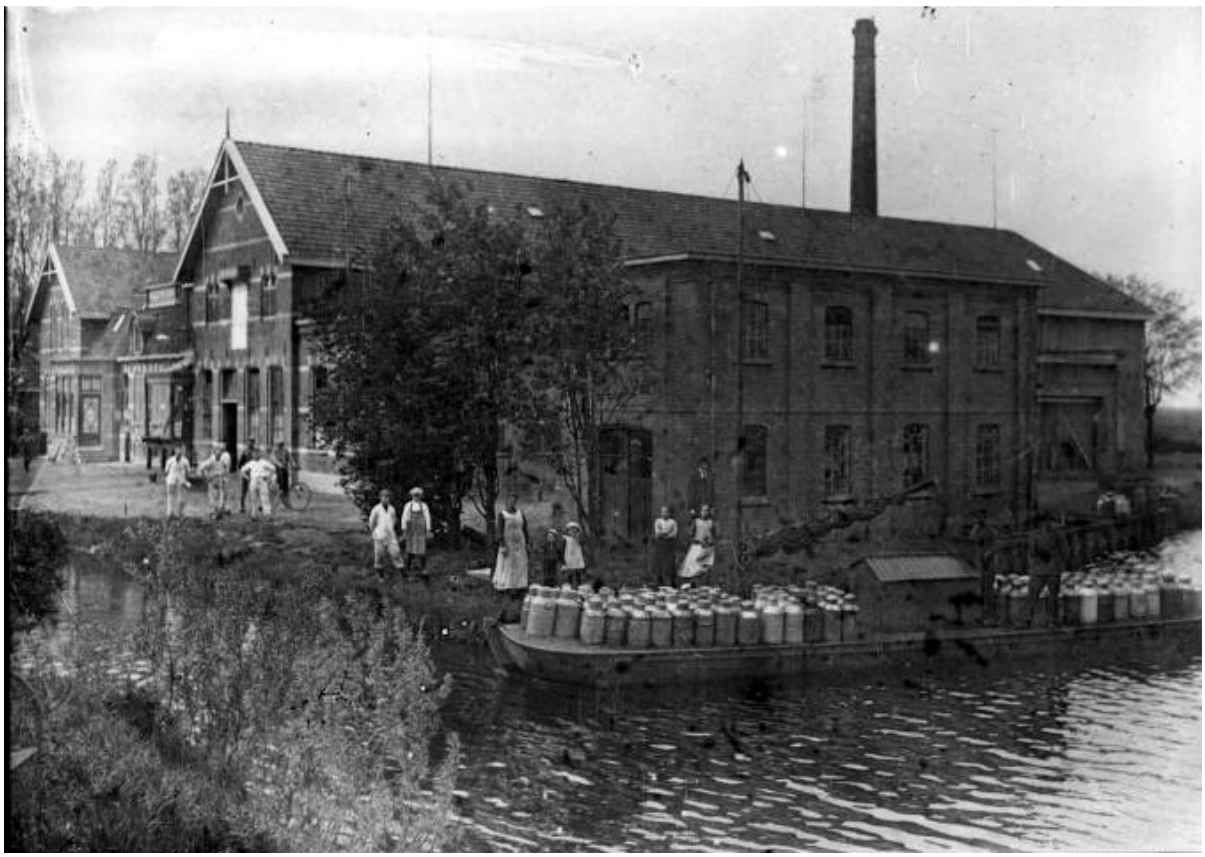
Friesland, jaren vijftig. Vee wordt met de praam naar het weiland gebracht.

Melkbussen staan op de vlonder om opgehaald te worden. De paarden worden met de hooischudder bij het land uitgeladen.

Gaastmeer. Het paard wordt uit de praam geholpen.

Gaastmeer, een boer probeert z'n koe in zijn ondiepe knikspant praam te krijgen. Opvallend is het ontbreken van zijschotten en dat de boer de koeien niet om en om plaatst.

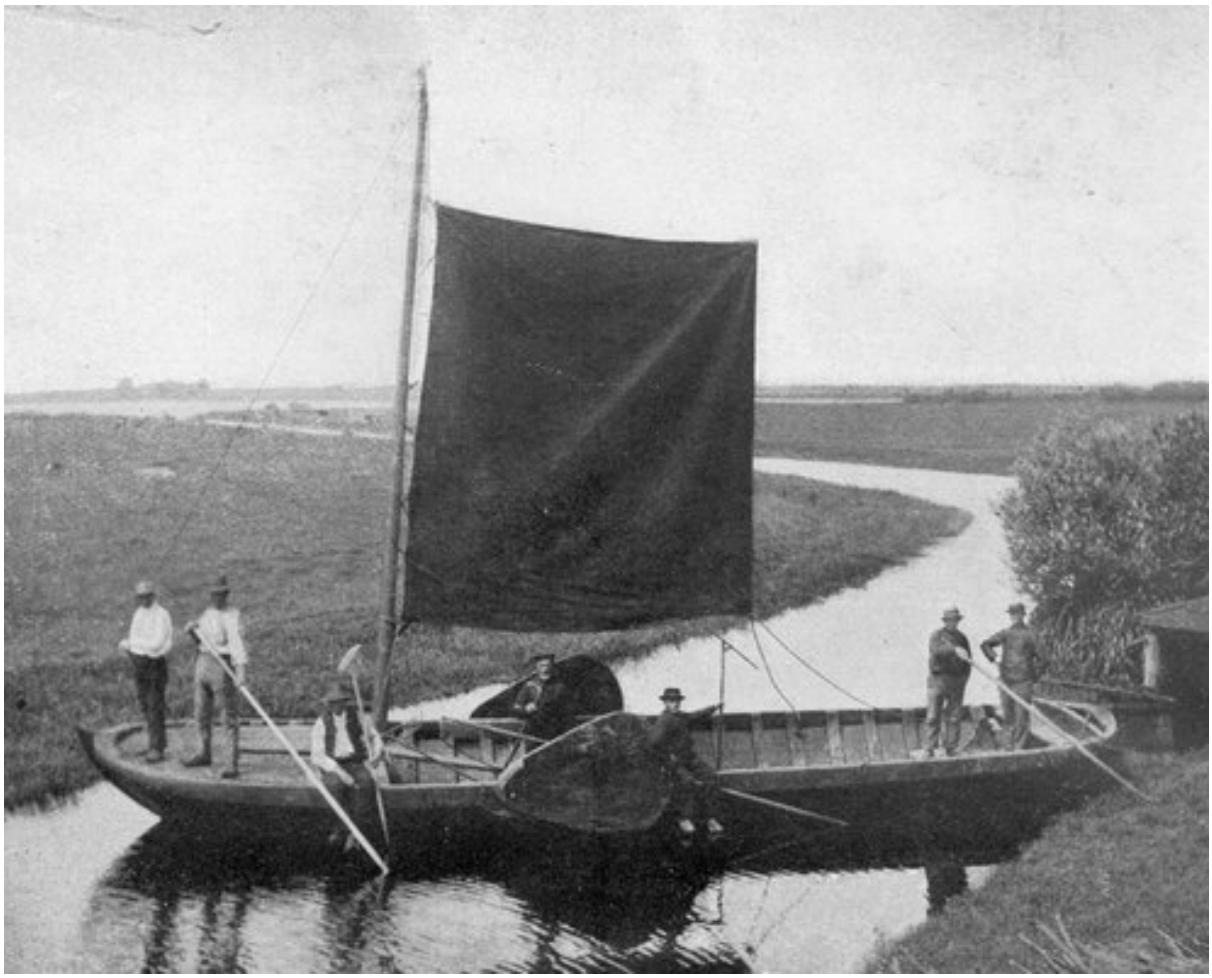
Eernewoude, in de jaren vijftig. Een boer komt met zijn praam terug van het hooiland.



Met een motorpraam werden de volle bussen met melk bij het land opgehaald en naar de melkfabriek gebracht. Hier in Akmarijp. Voor dit werk werd meestal een dekpraam gebruikt.

Sneek, een gedekte praam wordt voortgeboomd in de Koopmansgracht. Onder: een zeilpraam

De motorpramen die in het midden van de 20e eeuw als melkboot werden gebruikt voor transport van bussen melk naar de fabriek, kregen veelal een dek waar de bussen bovenop stonden. Dat scheelde tilwerk en leverde meer draagvermogen op met minder risico van binnenkomend water op de meren.



Houten Friese praam met spriettuig.

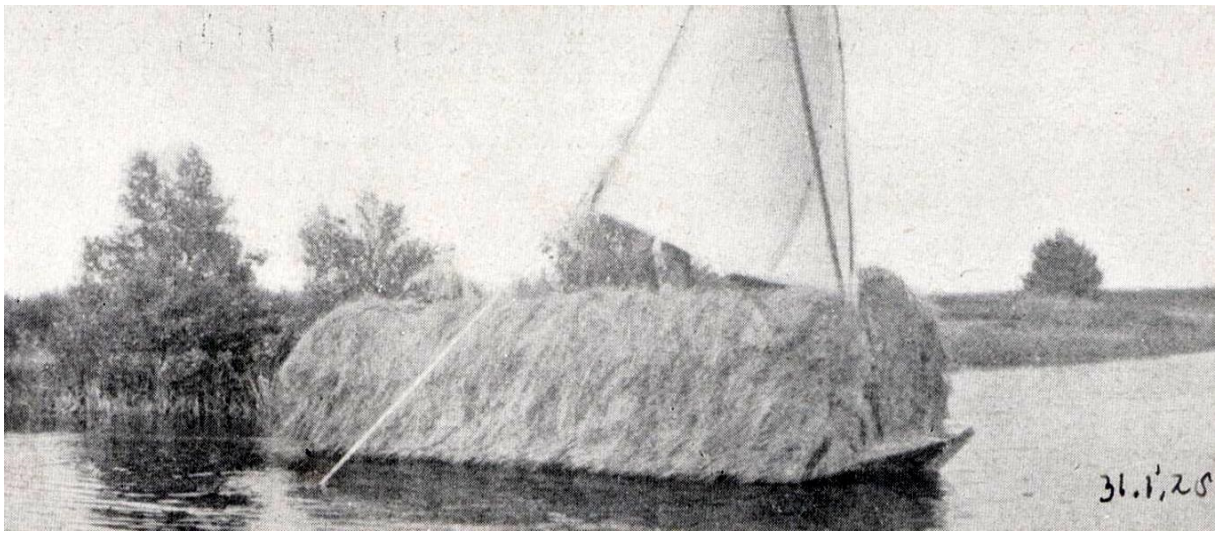
Als er gezeild moest worden met de praam, kwam er een tuig op. De simpelste vorm was een steekmast (een paal die in de mastdoft wordt gestoken) voorzien van een sprietzeil. Dat was een vierhoekige lap, waarvan de nok uitgehouden werd met een dun rondhout, de spriet, die onder met een lijn vastgebonden werd aan de mast. Om het verlijeren te voorkomen, moest zo'n praam voorzien worden van zijzwaarden en natuurlijk moest er een roer aan. Als zeilboot was zo'n uitvoering uiterst primitief, maar bij wat gunstige wind vervoerde een boer er probleemloos zijn spullen mee. Als er ook gezeild moest worden onder minder gunstige omstandigheden, dan werden er hogere eisen gesteld aan de tuigage en werd een praam voorzien van een 'tjottertuig'.

Friesland, jaren dertig. Vervoer van een paard met een hooischudder in een ijzeren zeilpraam, op weg naar het hooiland. (Foto: P. Bakker, 1936)

Een 'tjottertuig' is niet het tuig van een tjotter, maar een tuigvorm zoals op tjotters standaard is: een (strijkbare) mast voorzien van een grootzeil met gebogen gaffel en een fok. De mast stond bij deze werkschepen ver naar voren om zoveel mogelijk laadruimte te verkrijgen achter de mast. Dat is zeiltechnisch zeker niet ideaal, maar bij werkschepen moet er een compromis gevonden worden tussen de eisen die het zeilen aan een schip stelt en de primaire functie van het schip om vracht te vervoeren. Bij de zeilpramen die (tegenwoordig) gebruikt worden voor de recreatie, staat de mast iets meer naar achteren. Meer zoals bij de boeier op bijna een derde van de lengte. Zeiltechnisch is een nog achterlijker stand van de mast optimaler, maar dat zou afbreuk doen aan het oorspronkelijke zeilplan van de praam.

Een berg hooi wordt op een batting, een glijvlonder, door een paard naar de plek getrokken waar de praam voor de kant ligt. Vervolgens wordt de praam geladen met hooi. Het grootzeil van de praam (op de foto boven) is omhoog gebracht om zoveel mogelijk hooi te kunnen laden.

Hooipraam onder zeil, aan de wind en geholpen met de vaarboom.

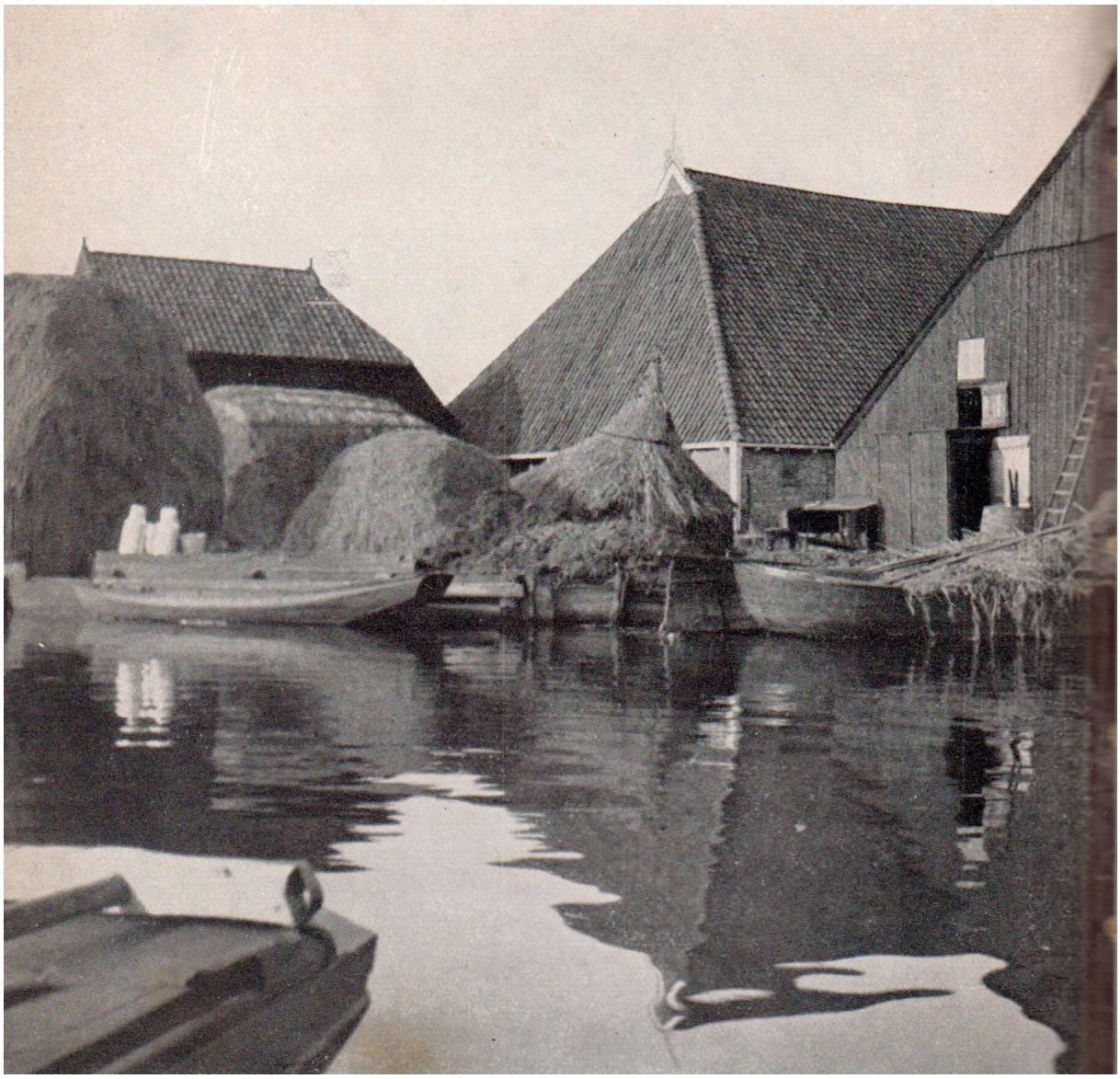


Een bok met hooi en een provisorisch sprietzeil. Een man achterop, bij het roer en een man op het hooi met de vaarboom.

Het was in de dertiger jaren natuurlijk nog niet druk op het water. Door de week was er vrijwel geen watersport en de zeilende vrachtvaart was onvergelijkbaar met de huidige binnenvaart. Zo konden pramen met hoog opgetaste ladingen hooi van het land terugvaren naar de boerderij, waar het hooi gelost werd en met behulp van paardenkracht opgetast werd op de hooiberg. Met paardenkracht, waarbij hooi omhoog getakeld werd, door het paard de lijn aan te laten trekken die boven in een paal van de hooiberg langs een katrol liep en waarmee pakketten hooi opgetakeld werden.

In het boek 'De Waterkant' (Fred Thomas (red.), 1945) beschrijven verschillende auteurs ondermeer hun zeilervaringen in het Friese merengebied van voor de oorlog. Evert Zandstra beleefde Friesland als een heerlijk stiltegebied en hij ontdekte, dat in dit waterland de mensen nooit zonder vaartuigen hebben kunnen leven. Dat gold niet alleen voor de jagers, de vissers en de boeren, maar ook voor

de kooplui, de dokter, de veldwachter en de postbode. Vervoer per boot was tot ver in de 20e eeuw, ook in de jaren dertig van Zandstra, noodzaak in het Friese waterland, omdat vaarwegen vaak de beste en in veel gevallen ook de enige wegen waren om ergens te komen. Zandstra zag in die tijd hoe de Terhornster boeren die hun weiden aan de overkant van de Poelen hadden, met grote, platte pramen naar hun land zeilden. Met weer en wind. "Menigmaal heb ik zo'n hoge, stoere figuur boven op de geweldige last gras zien staan – in de storm – terwijl hij alleen op het betrekkelijk grote vaartuig met een enorme snelheid over de Poel kwam aanstuiven." (Thomas, p. 100) De meeste indruk op hem maakte natuurlijk de vaart bij harde wind. De boeren zullen in de praktijk ook vaak genoeg tergend langzaam bij blakte of een labberkoelte zijn komen aandrijven. Zij zeilden ook niet voor hun plezier, maar om hun werk te doen.



Schouwen en een praam bij de boerderij. (Foto: P. Bakker, 1936)

Workum. Overslag van mest uit de boerenpramen met de zelflosser in de luxemotor van Roelof de Boer uit Stavoren voor vervoer naar Holland. Bij de luiken: Berend Mink. (Foto: Tresoar)

Pramen werden tijdens droge zomers ook met regelmaat gebruikt om op de meren vracht over te nemen van vastgelopen tjalken. De vaargeulen door de meren zoals we die nu kennen, bestonden rond 1900 nog niet. Zandbanken en ondieptes waren vaak wel gemarkeerd en daar moesten de schippers dus tussendoor slalommen. Het waterpeil van de Friese boezem was echter niet constant. De Zuiderzee had vroeger het Amsterdams Peil. Het huidige IJsselmeer wordt 's zomers 20 centimeter onder het Normaal Amsterdams Peil gehouden, 's winters zelfs 40 centimeter. Het Fries Zomerpeil zit tegenwoordig formeel 66 centimeter onder het NAP, en in de praktijk zo'n 50 centimeter. Het vaarwater door Friesland was ingedeeld in drie klassen, waarbij iedere klasse een maximaal toelaatbare diepgang kende. De overheid kon die diepgang van de vaarwegen in droge zomers echter niet garanderen. Bij langdurige droogte kon een schip met meer dan 1 meter diepgang daarom ook in het grootscheepse vaarwater dat ruim twee meter diep hoorde te zijn, zomaar ergens vastlopen. Als de schipper er met zijn zeiltjalk vervolgens niet in slaagde weer los te komen (hij had geen motor), dan zat er niets anders op dan de lading over te zetten op pramen die langszij werden gebracht. Half gelost dreef de tjalk dan weer vrij van de ondiepte en kon er bedacht worden hoe verder te varen.

Friesland in de jaren dertig. (Foto: Bakker en Kleijn, Ruimte, Sneek, 1938)

Ureterpervaart, ca. 1952. Een varken wordt naar de slachter gebracht. (Foto: Tresoar)

Leeuwarden, bij de Fricofabriek aan de Harlinger trekvaart, naast de veemarkt aan de Sneeker kade. Een praam met zakken aardappelen? Of uien? (Foto: HCL)

Donkerbroek, 1958. Verhuizen met de praam. (Foto: Tresoar)

Pramen werden ook buiten het boerenbedrijf gebruikt, bijvoorbeeld voor het transport van straatvuil en stratendrek (met paardenvijgen van de vele trekpaarden!) uit de steden en van de tonnen met menselijke uitwerpselen naar de daartoe

bestemde stortplaatsen. Tot in de zeventiger jaren van de vorige eeuw bestonden er in veel oudere delen van dorpen en steden in Friesland geen WC's met een aansluiting op de riolering. Mensen deden hun behoeften op een ton die op geregelde tijden door de gemeente vervangen werd door een lege ton. De volle tonnen werden op een kar geladen en naar de stortplaats gebracht. Dat laatste ging in waterrijke gebieden meestal met een boot. De tonnen werden verzameld, in een praam geladen en naar de stort gevaren.

De afvoer van menselijke fecaliën was in de steden vanaf eind 1800 een groot probleem geworden, vooral omdat de steden in de 19e eeuw een sterke groei doormaakten. Op het platteland was dit probleem qua omvang veel geringer, maar dat zou in het midden van de 20e eeuw ook veranderen. De bergen fecaliën werden in veel gevallen vermengd met het gewoon straatvuil uit de steden en vervolgens als mest verhandeld voor boeren met onvruchtbare grond. Deze (vooral menselijke) mest werd vervoerd door skûtsjeschippers die na een dergelijk transport hun schip grondig reinigden om niet eeuwig in de stank te blijven zitten. Tegenwoordig beschouwen we deze praktijk als uitgesproken onhygiënisch, maar het is jarenlang in Friesland een normale gang van zaken geweest.

Lemmer, Kortestreek. Een praam met geleegde tonnetjes langs de botter LE 110. In De Lemmer was net als overal in Friesland tot in het midden van de vorige eeuw geen riolering voor menselijke uitwerpselen, maar het tonnetjesstelsel. De tonnen met menselijke fecaliën werden met paard en wagen opgehaald, in pramen geladen en naar de stortplaats aan de westkant (!) van De Lemmer gebracht. Op de foto de praam die met lege tonnen is teruggekeerd. (Foto: Spanvis)

De boerenpraam verdwijnt uit beeld

Na de Tweede Wereldoorlog was het in Friesland spoedig gedaan met de zeilpramen. De binnenschippers hadden hun zeilen ook niet meer nodig. De vrachtschepen waren voorzien van een motor. Er werd vanaf 1950 niet meer gezeild door de beroepsvaart. De kleine binnenschippers gebruikten nog jaren hun opdrukkers om hun tjalk of steilsteven op motorkracht vooruit te krijgen, maar na de jaren vijftig was ook dat vrijwel voorbij. Opdrukkers zijn kleine scheepjes met een relatief zware motor, waarmee een binnenschip opgeduwd of gesleept kon worden. Toen die opdrukkers niet meer nodig waren voor de vrachtschepen, werden ze nog vaak gebruikt om pramen voort te slepen. Ook werden pramen wel eens van een motor voorzien. Zeker de pramen die als melkboot werden gebruikt.

Pekela, 1973. Pramen worden door een opdrukkertje voortgesleept door de Groninger kanalen.

De boerenpraam werd niet alleen overbodig omdat door het gebruik van vrachtwagens, landbouwmachines en moderne vormen van melkproductie de praam niet meer gebruikt hoefde te worden als vervoermiddel. De boer hoefde ook minder te vervoeren, omdat zijn land door de ruilverkaveling rond de jaren zestig niet langer verspreid lag over diverse kavels in het merengebied. Door de verkaveling beschikten de boeren vanaf de zeventiger jaren over een aaneengesloten stuk land om de eigen boerderij. Zo konden ze veel doelmatiger

werken. Boeren hoefden hun vee niet meer met de praam naar de verschillende weilanden te vervoeren, want de weilanden grensden nu aan zijn stallen. Het paard en de grasmaaier of hooischudder hoefden dus evenmin per praam naar de lapjes grond gebracht te worden. De melk werd opgeslagen in tanks bij de boerderij en niet langer in bussen vervoerd. De mest werd opgeslagen in kelders en silo's, direct onder of bij de stallen. Transport per boot was dus niet langer nodig. De praam was voor de boer gewoon overbodig geworden. Het schip lag weg te roesten in de opvaart bij de boerderij. Het werd gesloopt voor het oud ijzer dat verkocht kon worden of het scheepje werd gewoon vergeten.

Niet meer zeilend, maar met een sleepbootje naar het land.

Dat er decennia na de oorlog nog pramen behouden zijn, is misschien wel wat te danken aan die oorlog. Door de bombardementen in het laatste jaar van de oorlog waren er veel woningen vernield, waardoor er na de oorlog sprake was van ernstige woningnood. Schippers die gestopt waren en hun schip eigenlijk van de hand wilden doen, meerden het voor goed af in een gracht in de stad en bleven erop wonen. Andere woningzoekenden zagen kans om een flinke praam op te bouwen tot een woonschip, een ark, zodat zij toch een onderkomen hadden. Jaren later, toen die woonscheepjes rijp waren voor de sloop, zagen de rompen van die pramen na verwijdering van de houten potkasten weer het daglicht en……waren er mensen die het zonde vonden zo'n schip te vernietigen. De laatste decennia van de 20e eeuw zijn heel wat oude werkscheepjes gered door idealisten die deze schepen weer opknapten en er iets vaarbaars van maakten. Zo zijn heel wat oude boerenpramen van de ondergang gered.

Sommige boeren verplaatsten hun vee nog in de jaren zeventig per praam

Voorbij boerderij De Vrijheid in Grouw. De den tijdelijk met houten schotten verhoogd, waar Romkema een veeplraam tekende met een vast ijzeren verhoging van de boorden. (Foto's Pieter Jilles Tjoelker, Drachten)

3. Een nieuwe bestemming: pramen voor de recreatie

In de laatste decennia van de 20e eeuw werd het voor boeren en andere ondernemers duidelijk, dat de tijd van de praam als nuttig werkschip voorbij was. Die varende laadbak kon nog wel her en der gebuikt worden, bijvoorbeeld als drijvende opslagplaats, maar voor het dagelijkse werk was de praam niet meer nodig. De vrachtwagen had dit schip volledig verdrongen en in de marge geduwd. Er werden dus ook geen nieuwe pramen meer gebouwd. De oude, zwart geteerde exemplaren lagen in feite weg te rotten in de sloten en vaartjes bij de boerderijen. Eigenlijk zat daar ook niemand mee, want je kon ook niet zeggen dat de praam een prachtschip was dat een betere zorg verdiende. Pramen waren gewoon pramen. Werkschuiten die erg nuttig waren, maar nu eventjes niet meer. Ze waren te simpel van bouw en te veel een werkschip om de liefhebbers van traditionele ronde en platbodemschepen enthousiast te maken voor het behoud van de praam. Daarbij speelde ook een praktisch aspect. Want wat moest je als particulier met zo'n lange, open, zwartgeteerde bak, die voortdurend leeg gehoosd moest worden, want zo'n open schip verzamelt veel regenwater, terwijl het niet zo vanzelfsprekend was om met een gezin in een kale praam voor het plezier uit varen te gaan. En toch is de praam van de ondergang gered. Dankzij ondernemers die mogelijkheden zagen om mensen op het water te vermaken met wat ze praamzeilen gingen noemen. Ook waren er ondernemers die pramen ombouwden tot een soort rondvaartboot, met een sterke motor en een moderne zeildoeken kap over de schuit om de passagiers met slecht weer wat beschutting te bieden. In dit boek richten we ons echter op het praamzeilen. Van die eenvoudige zwarte schuit kon een heel aardige zeilboot gemaakt worden, waar veel mensen in konden die met veel plezier onder zeil over de Friese meren konden zwieren. Daar zat ook voor ondernemers wel muziek in. En van het een kwam het ander. Toen de oude pramen die nog bruikbaar waren zo ongeveer allemaal wel bekend waren, werd er gedacht aan nieuwbouw. Iets wat alleen maar mogelijk was, omdat men een nieuwe toekomst zag voor dit scheepstype. Dan komt de vraag wat te doen. Als iedereen op eigen houtje ergens een praam laat bouwen of een oude praam laat restaureren, dan komen er wel bruikbare schepen op het water, maar al die verschillende schepen hebben door die verscheidenheid ook een beperking. Als je bijvoorbeeld met de zeilpramen die zulke geweldig snelle zeilers zijn, eens een wedstrijd wilt houden, dan is het niet goed als alle deelnemende schepen van elkaar verschillen. Dan wil je allemaal gelijke schepen. Dan wil je een eenheidsklasse van zeilpramen. Al die verschillende pramen uit het verleden zijn per schip interessant, maar het maakt het moeilijker om er een gezamenlijke zeilwedstrijd mee te houden.

Wedstrijdzeilers willen eenheidsklassen

Met het zeilen van een wedstrijd wil je testen wie de beste zeiler is. Je wilt niet onderzoeken wie het snelste schip heeft, want dan wint de zeiler met de ruimste beurs die het snelste schip kan bekostigen. Het is bij wedstrijdzeilen daarom essentieel dat de zeilschepen waarmee gevaren wordt, zo veel mogelijk gelijk zijn. Vanuit het verleden waren pramen heel verschillend. Groot en klein, breed en smal, zwaar en licht. Een zeilwedstrijd met heel verschillende schepen is alleen bevredigend, als er gewerkt wordt met een handicap, met een tijdverrekeningsfactor (TVF),die zo berekend wordt, dat volgens het rekenmodel alle schepen eenzelfde kans hebben om te winnen. De snelste schepen krijgen de grootste handicap. Het langzaamste schip kan dan bijvoorbeeld een kwartier na het snelste over de finishlijn komen en toch als winnaar uitgeroepen worden, als het snelste schip een handicap van meer dan 15 minuten had op het langzaamste schip. Wedstrijdzeilen met een TVF is een noodoplossing. Het is veel bevredigender als de schipper die als eerste zijn schip over de finish zeilt, ook de wedstrijd heeft gewonnen. Dat kan alleen bij zogenaamde 'eenheidsklassen'. Alle schepen die toegelaten zijn tot een eenheidsklasse, zijn tot op onderdelen gelijk. Bij traditionele platbodems in Nederland komt dat vrijwel niet voor. Die schepen zijn onderling vrijwel altijd verschillend. De skûtsjes die meedoen aan de wedstrijden die de SKS iedere zomer organiseert, zijn langzamerhand bijna een eenheidsklasse. Ze zijn in de loop der jaren naar elkaar toegegroeid. Maar ideaal is het nog niet. Met pramen worden ook wedstrijden gezeild en in de pramenwereld is iets nieuws bedacht: een eenheidsklasse van nieuwe schepen die dus allemaal voldoen aan uniforme eisen. Nieuwe schepen die op een moderne manier gemaakt worden. Als daar een vloot van enige omvang voor ontstaat, is het mogelijk in Friesland wedstrijden voor pramen te houden, waarbij de beste zeiler wint en niet het snelste schip. Die standaardpraam ging 'de nieuwe zeilpraam' heten. De Nije Sylpream. Het was een idee uit 2002 van Simon van der Meulen en Hans Terpstra in overleg met ondermeer Jelle Talsma uit Wartena, directeur van Scheepswerf Talsma met werven in Osingahuizen, Franeker en Groningen. Samen met enkele praamzeilers werkte deze een plan uit dat in Hindeloopen bij de bekende Skipshelling van Iege Blom werd omgezet in een ontwerp van een standaardpraam van 11 x 2.80 meter. Het ontwerp van Skipshelling Blom wordt geleverd als een soort bouwpakket. Met een plasmasnijder wordt het computerontwerp geautomatiseerd in stalen onderdelen en geheel voorbewerkt pasklaar geleverd. Via Talsma kan het snijpakket geleverd worden. De onderdelen hoeven alleen nog maar in elkaar gelast te worden en klaar is de nieuwe praam. Van de 20 nieuwe zeilpramen heeft Talsma er echter zo'n 15 kant en klaar geleverd. Meestal zorgt de koper zelf voor de afwerking.

Vloot van 'Nije Sylpreamen' bij Terherne met de wimpel als zeilteken in het grootzeil.

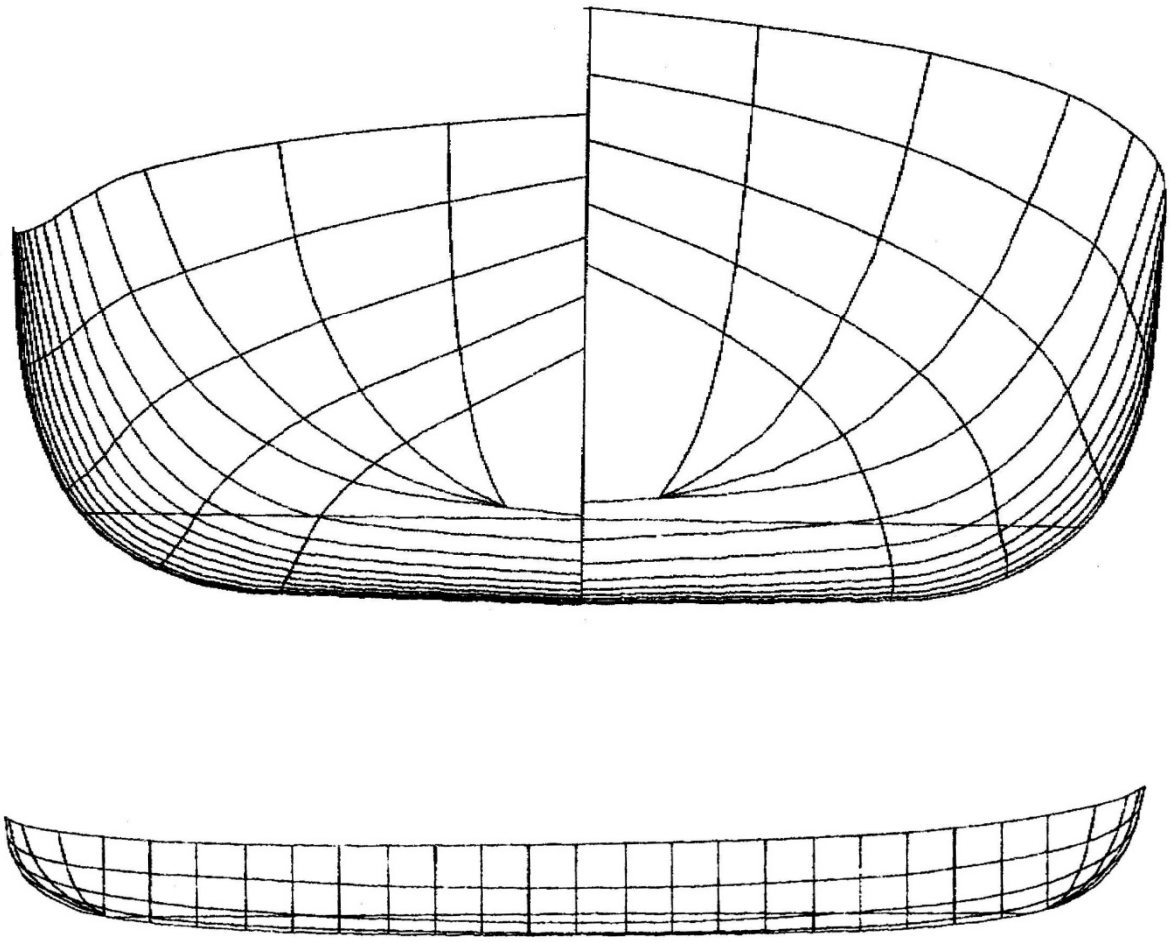
In de praktijk blijkt deze nieuwe praam een buitengewoon goed en snel zeilende platbodem te zijn. Dat is wel bijzonder, want veel traditionele platbodems zeilen vrij matig en zijn ook nog eens zwaar te bedienen. Dat ligt bij deze moderne zeilpraam wel even anders. Die zeilt als een tierelier en wordt niet zomaar ingehaald door een willekeurig scherp jachtje. In tegendeel. Het is ook wel duidelijk waarom. Een schip dat zo licht is als deze praam en zo mooi hoog op het water ligt, wil met die 10 meter lengte en die ruim 60 m2 zeil wel lopen. Wedstrijdzeilen met een schip dat zo lekker vaart is daarom de moeite waard.

Vereniging 'De Nije Sylpream'

Om deze ontwikkeling gaande te houden en niet te laten doodbloeden of te laten ontsporen, is er op 28 januari 2004 een vereniging opgericht, met, inderdaad, de toepasselijke naam "De Nije Sylpream". De vereniging zorgt dat de technische voorschriften van de schepen gehandhaafd blijven en dat er met die pramen ook wat te doen is. Ze organiseert wedstrijden en brengt pramenzeilers met elkaar in contact. Er worden overigens niet alleen met deze pramen wedstrijden gezeild, ze worden ook ingezet voor de chartervaart, waarbij betalende gasten een of meer

pramen huren (vaak met zetschipper en wat voorzieningen die geregeld zijn) om lekker een dag op het water te zijn, voor een bedrijfsuitje of een familiefeest. In het Lage Midden van Friesland, in dorpen als Koudum, Gaastmeer, Heeg, Terhorne, Grouw en verder tot aan Eernewoude, zijn deze schepen te huur voor langere of kortere tijd en bij verschillende watersportbedrijven. De meeste verhuurbedrijven bieden daarbij deze schepen-met-schipper aan met de mogelijkheid van een arrangement met andere activiteiten, maar natuurlijk kan je ook een praam huren om alleen maar lekker te zeilen. De vereniging 'De Nije Sylpream' gaat daarbij niet over deze commerciële activiteiten. Die zijn een zaak voor de verhuurbedrijven. Het gaat de vereniging om het behoud van de zeilpraam en dan in het bijzonder om de zorg dat met deze nieuwe praam niet in de loop der jaren zijwegen wordt ingeslagen waardoor na enige tijd de eenheidsklasse geen eenheidsklasse meer is. Daarmee is meteen de zwakte van een eenheidsklasse benoemd. Verplichte uniformiteit remt de vernieuwing. Remt de verbeteringen die in de praktijk van het varen door de zeilers in de loop der jaren bedacht worden. Juist als je een snel schip wilt, denk je ook na over de vraag hoe een bestaand schip sneller kan. Hoe kleine veranderingen verbeteringen worden en juist dat innovatieve proces wordt bij een eenheidsklasse niet op prijs gesteld. Daar moet alles gelijk blijven, dat is het uitgangspunt en dat is tegelijkertijd de zwakte van deze aanpak.

Zeilen met de Nije Sylpream is ook spannend voor kinderen.



Lijnenplan van de Nije Sylpream, Hindeloopen, Skipshelling Blom, 2002.

Door het relatief geringe gewicht van een lege praam ligt zo'n schip hoog op het water, waardoor er op vanzelfsprekende wijze sprake is van een 'geveegd' onderwaterschip. Dit wil zeggen dat de lijnen horizontaal lopen, meegaan met het water en niet verticaal tegen het water aan duwen. Met een geveegd onderwaterschip glijdt een praam gemakkelijk over het water en veroorzaakt weinig boeg- en hekgolven. Er zijn mensen die het stoer vinden als een platbodem met 'it brûs foar de kop' door het water ploegt, maar al dat door de praam met veel gebruis opgestuwde water betekent gewoon weerstand en zorgt voor een lagere snelheid. Een snelle praam glijdt met zo weinig mogelijk beroering van het water vooruit. Niet zo spectaculair, maar hij is zo wel de sneller.

Natuurlijk is voor het winnen van een wedstrijd nog meer nodig. Bijvoorbeeld een goed gesneden zeil, afgestemd op de windkracht en zo getrimd, dat er geen hinderlijke plooien te zien zijn. De spanning op de lijken moet optimaal zijn voor de windkracht en windrichting. Etcetera. En tenslotte moet de stuurman de goede slagen kiezen. Vooral op het kruisrak, want voor de wind is iedereen een hardzeiler.

Voorschriften waar alle 'Nije Sylpreamen' aan moeten voldoen

De Nije Sylpream is een eenheidsklasse. Om aan wedstrijden te mogen meedoen, moeten deze schepen voldoen aan de regels die daarvoor zijn opgesteld. Ondanks het feit dat de pramen allemaal gelijk zijn geweest bij de bouw, kan er in een later stadium natuurlijk ook weer van alles aan veranderd worden. Daarom zijn de klassenvoorschriften voor Nije Sylpreamen nog opvallend gedetailleerd uitgewerkt.

Bijvoorbeeld:

De afmetingen van de romp (lengte 11 meter, breedte 2.80 en diepgang 0.30 m.) zullen in de regel wel onveranderd blijven, hoewel op onderdelen (scheg, loefbieter etc.) gemakkelijker onreglementaire aanpassingen kunnen worden aangebracht . Voor het zeiloppervlak geldt dat in verhoogde mate (fok 21.80 m2, grootzeil 39.86 m2). Bovendien is voorgeschreven, dat de zeilen niet van modern kevlar doek (etc.) gemaakt mogen worden en dat er geen doorzichtige 'ruiten' in mogen zijn aangebracht. De zeilen moeten traditioneel gestikt zijn in verticale banen en mogen bruin, wit of creme van kleur zijn. Dat soort zaken moeten dus gecontroleerd worden.

De technische voorzieningen rond de tuigage zijn ook nauwkeurig voorgeschreven, want juist op dat gebied is er in de handel veel moderne apparatuur (lieren, klemmen, blokken etc.) die niet toegepast mag worden. Blokken moeten van hout zijn en niet van tufnol, nylon of rvs, hoewel die moderne blokken functioneel gezien zeker niet minder zijn. Ook de rondhouten moeten traditioneel uitgevoerd zijn van massief hout. Mast en giek mogen wel gelijmd zijn, maar niet hol worden uitgevoerd. Voor de gaffel is een vastgelegd model voorgeschreven en die gaffel mag zowel van hout als van aluminium zijn.

Zelfs de omvang en de dikte van de buikdelling in de praam is voorgeschreven, om te voorkomen dat er wedstrijdpramen gaan varen met minimale vlonders of zelfs geheel zonder, om gewicht te besparen.

Dergelijke voorschriften voor de wedstrijdpramen moeten ervoor zorgen dat er sprake blijft van een oorspronkelijk, traditioneel schip als de Friese zeilpraam als eenheidsklasse. Wie geen zin heeft om zich aan dergelijke beperkingen te houden, die is natuurlijk vrij om zijn praam anders uit te rusten. Maar met dat schip mag de eigenaar vervolgens niet meer deelnemen aan wedstrijden. Voor wie dat wel wil, is dat vervelend. Maar lang niet iedere zeiler en liefhebber van een zeilpraam is een wedstrijdzeiler. De meeste zeilers willen gewoon lekker varen met hun schip.

Nieuwe zeilpramen bestaan dankzij oude

Vereniging 'De Fryske Boerepream'

Er is in 1996 zelfs een vereniging opgericht om die overgebleven pramen zo goed mogelijk en in zo origineel mogelijke staat in de vaart te houden: de vereniging 'De Fryske Boerepream'. Het gaat deze vereniging vooral om het behoud van de zeilpraam. Eigenaren van Friese boerenpramen kunnen er lid van worden. Bij de vereniging ontmoeten zij andere eigenaren van boerenpramen, kunnen ze ervaringen uitwisselen en ideeën opdoen. Eerder dan de vereniging 'De Nije Sylpream' uit 2004, organiseerde de vereniging 'De Fryske Boerenpream' uit 1996 al wedstrijden voor pramen. Er vindt zelfs ieder jaar een zeilcompetitie voor boerenpramen plaats die wordt afgesloten met een 'Fries kampioenschap'. Om deel te kunnen nemen aan deze wedstrijden, moet een praam gekeurd worden. De vereniging 'De Nije Sylpream' vaart met nieuwe pramen die ontworpen zijn als eenheidsklasse, maar dat kan natuurlijk niet met de oude boerenpramen van de vereniging 'De Fryske Boerepream'. Die schepen zijn van oorsprong allemaal verschillend. Om dan toch wedstrijden te kunnen zeilen, heeft de vereniging een wedstrijdklasse ingesteld voor oude boerenpramen zo veel mogelijk gelijk zijn. Die en eruit zien als originele Friese praam en onderling redelijk uniform zijn. De voor de wedstrijden toegelaten pramen mogen het zeilteken van de Friese Boerenpraam voeren aangevuld met het toegekende nummer. Wie een oude boerenpraam heeft die niet voldoet aan de eisen die het wedstrijdreglement stelt, bijvoorbeeld omdat de praam te groot of te klein is, mag dus niet meedoen met de wedstrijden, maar kan wel opgenomen worden in de 'recreatieklasse' van de vereniging. Die pramen mogen ook het zeilteken van de vereniging voeren, een gestileerde doorsnede van een praam, maar dan zonder wedstrijdnummer.

Net als de nieuwe zeilpramen worden ook veel oude pramen ingezet voor de chartervaart. De organisatie daarvan loopt via de vereniging, maar is uiteindelijk een zaak van en voor de particuliere eigenaar van de praam.

Klassevoorschriften voor boerenpramen

Meer nog dan bij de nieuwe zeilpramen, die immers in opzet al gelijk zijn, is het voor wedstrijden met boerenpramen nodig om eisen te stellen aan de grootte en de uitrusting van de schepen. Anders is het niet aantrekkelijk om een wedstrijd te zeilen. De boerenpramen zijn er in twee klassen: normaal tot 11 meter en een grote klasse van 11 tot 12 meter lengte. Er zijn vroeger veel grotere boerenpramen gebouwd, maar daar kan dus niet mee worden deelgenomen aan wedstrijden van de

vereniging 'De Fryske Boerepream'. Aan de schepen tot elf, resp. twaalf meter worden vervolgens gedetailleerde eisen gesteld over de technische voorzieningen, de kwaliteit en afmetingen van het zeil, de lengte van de opsteker, de vorm van de scheg en het roer etc. Als een praam is goedgekeurd, maar de eigenaar wil in de loop der jaren iets veranderen aan zijn schip, dan moet die verandering doorgegeven worden aan het bestuur, waarna beoordeeld wordt of de voorgenomen wijziging past binnen de normen van het klassevoorschrift.

Voorbeeld van een registratiebewijs van een originele, oude boerenpraam. In het midden het zeilteken met daar boven het wedstrijdnummer: 9 De Stichting 'De Fryske Boerepream" is opgericht in 1996 met als doel originele boerenzeilpramen te behouden. In 2002 is de stichtingsvorm omgezet in een vereniging, vanwege de toeloop van vele enthousiaste praambezitters.

Boerenzeilpraam 'Dwerskop', nr. 53 van A. de Jong uit Poppenwier. (Foto: Sanna Hoogterp)

Het **klassevoorschrift** voor de boerenpraam is gedetailleerd en streng om zo goed mogelijk te komen tot een vloot van originele boerenpramen die gelijkwaardig genoeg zijn om onderlinge wedstrijden te kunnen varen.

Zo mogen de wedstrijdpramen niet langer zijn dan 11 meter, niet breder dan 2.80 meter en een maximale holte hebben van 90 centimeter. Bij een restauratie moeten de oorspronkelijke spanten, geklonken aan de huid, zoveel mogelijk gehandhaafd blijven. De dikte van de buikdelling is tenminste 1.9 cm. en moet gemaakt zijn van massief vurenhout. De mast moet op 28% van de lengte van de praam staan, gemeten zonder steven en botteloef, en mag niet langer zijn dan 105% van de lengte van de praam.

Het is traditioneel gebruikelijk dat de mast op een platbodem vaartuig ongeveer zo lang is als het schip zelf. Bij de huidige skûtsjes en bij de Lemsteraken zien we ontwikkelingen waarbij de masten ver naar achteren worden geplaatst en fors worden verlengd. Een hoog en smal tuig is sneller dan een laag en breed tuig. Als het schip echter zo origineel mogelijk moet blijven, dan kan je niet meegaan in die ontwikkeling van hoge, snelle tuigvormen. Wel mogen de massieve mast en giek gelijmd zijn. Het is tegenwoordig moeilijk om aan lange massieve grenen delen te komen, die geschikt zijn om een mast van te maken. Mastenmakers lijmen daarom houten delen tot de massieve balk die zij nodig hebben. De houten gaffel van de praam moet gebogen zijn, de giek mag niet langer zijn dan 65% van de lengte van de praam. Het zeiloppervlak van de A-klasse (tot 11 meter) is maximaal 49 m2 en voor de B-klasse (tot 12 meter) maximaal 55 m2. Dat is dus minder dan de Nije Sylpream mag voeren. Allerlei technische hulpmiddelen zoals moderne schootlieren en -klemmen die in de huidige zeilerij gemeengoed zijn, mogen op een traditionele wedstrijdpraam niet aangebracht worden. Roestvaststaal (bijvoorbeeld van de wantspanners) mag er niet uitzien als rvs, maar moet geschilderd worden. Ten aanzien van de uitvoering van de zeilen gelden nog vele gedetailleerde voorschriften, die nauwlettend gehandhaafd worden.

Of dergelijke gedetailleerde voorschriften noodzakelijk en/of wenselijk zijn, daar kan men over twisten, maar op dit moment zijn ze er. Mijns inziens zou men kunnen overwegen om het klassevoorschrift te vereenvoudigen en zo ruimte te laten voor variaties. Minder regels, meer vrijheid. De wedstrijdklasse van boeren zeilpramen lijkt dan minder op een eenheidsklasse. Het wordt een beperkte klasse, waarbij alle pramen aan een aantal minimale normen moeten voldoen, maar waarbij tevens ruimte wordt gelaten aan de eigenaren om te experimenteren. Binnen de niet al te enge kaders van een originaliteitsvoorschrift.

Oude boerenpramen moeten gerestaureerd en zeilklaar worden gemaakt

Het is natuurlijk niet zo, dat een oude praam die vaak jaren ergens heeft liggen wegrotten, direct geschikt is om mee te zeilen. Voordat het zo ver is, moet de eigenaar van zo'n oud schip in de regel eerst flink investeren in het opknappen en zeilklaar maken van zijn voormalige werkschuit. Alle leden van de vereniging 'De Fryske Boerenpream' hebben in grote lijnen een vergelijkbaar proces doorlopen van de aanschaf van een oude praam tot aan de eerste dag dat er met de praam gezeild kon worden. Als voorbeeld nemen we de zeilpraam 'De Onderneming' van Simon van der Meulen uit Wartena, een praamzeiler van het eerste uur. In 1994 kocht hij een oude praam van Pieter van Dijk uit Edens . Hij sleepte zijn nieuwe aanwinst naar zijn toenmalige woonplaats Leeuwarden, waar de restauratie van de praam plaats vond op de werf van Van der Werff. Toen de praam tenslotte zeilklaar was, ging de tocht ondermeer naar Warga, langs de werf 'De Onderneming' van de familie Van der Werff, waar het scheepje in der tijd is gebouwd.

Warga, ca. 1906. De Nieuwe Hoek met scheepswerf 'De Onderneming' van Tjibbele van der Werff. Op deze werf is begin 1900 de boerenpraam (nr. 9) van Simon van der Meulen gebouwd.

Een oude praam die Simon van der Meulen uit Wartena in 1994 overnam van Pieter van Dijk uit Finkum. Tijdens de sleep naar Leeuwarden moest ook wat gehoosd worden.

Roestvorming heeft z'n werk gedaan. Delen van de romp moeten worden vervangen door nieuwe staalplaat. De restauratie van de praam vond plaats bij Van der Werff in Leeuwarden.

Tenslotte de afwerking van de romp en het zeilklaar maken van de opgeknapte zeilpraam.

De boerenpraam 'De Onderneming' van Simon van der Meulen in de wedstrijd

***Terug naar de oorsprong**: De praam 'De Onderneming' in Warga bij scheepswerf 'De Onderneming'. Vrachtschepen worden er al jaren niet meer gemaakt. Toen de bouw van kleine vrachtscheepjes voorbij was, werd deze scheepswerf een jachtwerf. Al meer dan een eeuw is dit bedrijf in handen van 'een Van der Werff', van een lid van die 'dynastie van scheepsbouwers' die in Friesland tientallen werven heeft gehad. Scheepswerf 'De Onderneming' aan de Nieuwe Hoek in Warga werd in 1881 overgenomen door Tjibbele Ates van der Werff (1856 – 1926) die voor die tijd op de scheepswerf van zijn vader werkte in Drachten, aan de Langewijk. Aanvankelijk huurde hij het bedrijf in Warga, maar in 1889 werd hij eigenaar van de scheepshelling met huizen en een schiphuis. In 1903 liet Tjibbele een nieuw woonhuis bij zijn bedrijf zetten, dat nu nog steeds als woning bij de werf in gebruik is. Twee van zijn zonen werden ook werfbaas. Ate van der Werff kocht in 1909 de werf 'Welgelegen' op Schilkampen, aan de oostkant van Leeuwarden en Auke van der Werff nam in 1918 de jollenwerf van Strikwerda over in Stavoren. Die werf werd vervolgens omgebouwd tot een scheepswerf voor ijzeren binnenscheepjes. Het is natuurlijk lang niet altijd te achterhalen wie de bouwer is geweest van een oude praam. Soms zit het werfplaatje nog in het schip, dan is het gemakkelijk. Met wat geluk bestaat ook de werf nog waar de praam is gebouwd, zoals het geval is bij de praam van Van der Meulen. Veel eigenaren van oude schepen zijn geïnteresseerd in de geschiedenis van hun schip en vinden het belangrijk als ze weten van welke werf hun praam komt. Als die werf dan ook nog blijkt te bestaan, wordt het nog interessanter. Dit soort kennis zorgt voor een verhaal bij de oude praam.*

Een oude praam als 'De Onderneming' is geklonken en dat blijf je zien. Op een 'goedgekeurde' praam mogen geen moderne lieren en klemmen gebruikt worden. De fokkeschoot loopt daarom dubbel, via een blok in de schoothoek van de fok. Ook het lopend want, het touwwerk, is bij voorkeur van hennep en niet van moderne kleurige kunststof.

Bronnen

Bij het samenstellen van dit pramenboekje heb ik gebruik gemaakt van de informatie die Simon van der Meulen uit Warten mij aanreikte vanuit zijn persoonlijk archief, van scheepstekeningen van het Fries Scheepvaart Museum (FSM) en van enkele boeken die tot de klassieken behoren:

- Groenewegen, G.: *Verzameling van 84 stuks Hollandsche schepen.* Rotterdam, 1789
- Jansen, F. en Jansma, K.(red.): *Troch de Wyn, 1862 – 2012.* Derde (herziene)druk, Leeuwarden, 2012.
- Schutten, G.J.: *Verdwenen schepen. De houten kleine beroepsvaartuigen, vrachtvaarders en vissersschepen van de Lage Landen.* Zutfen, 2004
- Sopers, P.J.V.M.: *Schepen die verdwijnen.* Bloemendaal, 2000.

Verkrijgbaarheid van dit boek:

Dit boek wordt door mij in eigen beheer uitgegeven zonder winstoogmerk. Het is voor een ieder verkrijgbaar tegen kostprijs door het te bestellen bij www.lulu.com. Dit is een organisatie voor 'free publishing', waar het boekje in ongeveer twee weken tijd geheel elektronisch gemaakt wordt ("printing on demand"). **U kunt de site van www.lulu.com het eenvoudigste bereiken via de website www.dirkhuizinga.com Van daar kunt u doorklikken op www.lulu.com en mijn boeken bestellen of gratis downloaden.**

Van de vele foto's in dit boek heb ik geprobeerd tenminste de naam van de maker van de foto te achterhalen en uit te zoeken of er rechten op de publicatie van een foto rusten. Dat is mij niet in alle gevallen gelukt. Op internet zijn ook tal van relevante foto's te vinden zonder nadere aanduiding over de maker of de rechthebbende. Het is dus mogelijk dat ik een fotograaf of een instantie niet heb kunnen traceren en met publicatie van de foto onrecht heb aangedaan. Mocht dat het geval zijn, dan verzoek ik de benadeelden om contact met mij op te nemen. Behalve dit boek geef ik een aantal andere boeken uit over maritieme onderwerpen. Zie hiervoor mijn website.

Drachten, 22 oktober 2013