

Praamzeilen in Friesland



Dirk Huizinga

Foto op de omslag: de pream Lege Geaen van Erik Jansma, Tersoal

In 2002 waren Pieter vd Wal en Erik Jansma op zoek naar een Friese boere pream van om en nabij 11 meter, om die dan klaar te maken voor het wedstrijd zeilen. Ons doel kwam in 2003 in zicht toen er een wedstrijd met boere zeilpramen werd gehouden door de Kritte van de Lege Geaen met start en finish in Poppenwier. Klaas Jan Koopman deelnemer van deze wedstrijd had bij de Tolhuis brug onder Tersoal een mooie praam aan de kant gelegd met te koop erop. Een dag later waren wij de nieuwe eigenaren. De praam was in een nog redelijke staat zo leek het. Maar toen hij was gestraald kwam er toch nog heel wat laswerk aan te pas. Vooral de kimmen waren behoorlijk aangetast door weer en wind. Maar na veel werk en veel enthousiasme werd de Frieseboerepream in 2004 weer te water gelaten. De praam werd gedoopt met de naam: Lege Geaen, genoemd naar de streek waar zijn thuishaven is. Waar de praam van oorsprong gebouwd is blijft gissen maar naar het model kijkende en bekeken met Haiko v.d. Werff (waar de praam is geweest voor reparatie) denken we dat de praam waarschijnlijk is gebouwd bij v.d. Werff buitens valaat. Van af 2005 doen we mee aan de competitie van de Fryske boerepream, in het begin onder aan meedraaiende en van af 2008 in de top 5. In 2007 is Pieter van de Wal plotseling overleden, maar de plannen die we beiden hadden zijn daarna wel uitgevoerd o.a. verlengen van de praam naar 11 meter, plamuren en nog nieuwe tuigen, ook kwamen er nog andere zwaarden. Dat alles resulteerde in goede klasseringen en met al een paar jaar dezelfde bemanning is het een mooi spel wat nog lang niet verveeld.

Erik Jansma, december 2013



Inhoud

1. Boerenscheepvaart in Friesland 5
2. Geen eenheidsklasse 21
3. Pramen in gebruik 25
4. Een nieuwe bestemming: pramen voor de recreatie 35
Wedstrijdzeilers willen eenheidsklassen
Vereniging 'De Nije Sylpream'
5. Nieuwe zeilpramen bestaan dankzij oude 43
Vereniging 'De Fryske Boerepream' 47

Vooraf

Een boekje over praamzeilen uitbrengen kan alleen als er met dat praamzeilen iets aan de hand is. Praamzeilen was door de jaren heen immers iets dat wel bestond, maar absoluut geen aandacht trok. Het was als een boer die zijn trekker pakt en een kar met palen en draad het land in rijdt om het hek te repareren. De aandacht gaat naar dat hek en niet naar het feit dat de boer zijn materiaal meeneemt. Praamzeilen was ook nooit een doel op zich. Er werd met de praam gezeild om snel en gemakkelijk het hooi van het land te halen, om koeien naar de veemarkt te brengen, om bouw materiaal naar de boerderij te brengen, melkbussen naar de fabriek en noem maar op. Altijd was dat zeilen niet meer dan een vanzelfsprekend middel om te vervoeren. Daar ging de aandacht niet naar uit. Daar werden dus ook geen boeken over geschreven. De tijd van de praam is echter al decennia lang voorbij. Het wegverkeer is veel belangrijker geworden dan het vervoer over het water. Alleen grote hoeveelheden worden nog per schip vervoerd. Goederen van beperkte omvang gaan over de weg. De landbouw heeft zich na grootschalige ruilverkavelingen in razend tempo gemoderniseerd. Het boerenland ligt nu compact om de boerderij. Boeren huren enorme machines in van loonbedrijven om het grote werk op het land uit te voeren. Koeien verblijven in grote stallen en worden gemolken met geavanceerde apparatuur, waarna de melk in koeltanks verdwijnt die leeg worden gezogen door koelwagens die bij de boer langs komen. Nee, de praam is niet meer het vanzelfsprekende en noodzakelijke transportmiddel van de boer en dit scheepstype zou geruisloos verdwenen zijn, net als vele andere scheepstypen uit het verleden, als ze.....niet van staalizer waren gebouwd, zodat hun leven gerekt werd tot het moment dat enkele ondernemers uit de watersportsector mogelijkheden zagen om deze schepen te verhuren aan groepen van recreanten. Oude, half verroeste pramen werden weer opgeknapt, de laatste 25 jaren, en verbouwd tot motorpraam voor rondvaarten of tot zeilpraam om meer actief over de Friese meren te zwieren. Het succes van die onderneming heeft het lot van de praam bepaald. Wat een halve eeuw geleden niemand voor mogelijk hield, is wel gebeurd: er worden weer nieuwe pramen gebouwd. Niet voor het boerenbedrijf, maar voor de recreatie en de zeilsport. In dit boekje schets ik hoe in het verleden de pramen in Friesland gebruikt zijn en laat ik zien hoe op dit moment de zeilpraam behouden is gebleven dankzij de stichting 'De Fryske Boerepream' en zelfs een wedergeboorte heeft ondergaan als 'Nije Sylpream', als snelle, lekker zeilende platbodem, die landelijk erkend is als wedstrijdklasse. Naast natuurlijk de tientallen oudere, historische pramen van de Fryske Boerepream..

Drachten, juli 2013

1. Boerenscheepvaart in Friesland

Vooraf in het Lage Midden van Friesland, kon men zich op het platteland tot in het midden van de 20^e 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 dichterbij de natuur. Ze richtten hun leven meer dan wij naar de seizoenen en naar het natuurlijke 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 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 19^e 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 hoger 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: ‘bomend’, waarbij de schipper de praam voortduwde door vanuit de praam met de vaarboom af te zetten vanaf de bodem van het vaarwater. Ook werd een praam wel vanaf de oever voortgeduwd met een vaarboom (‘trilkjen’ of ‘wegen’). 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 19^e 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 ‘staalijszer’ gebouwd. Staalijszer was taaier en sterker dan het oudere puddelijszer. Het had echter een relatief hoog koolstofgehalte en kan daarom niet gelast worden. 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 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 praaam zijn de stevens, die onder een hoek van ca. 45 graden uit het water komen, recht. De spanten zijn eveneens recht met bij de kim dus een knik in het spant (knikspant i.p.v. rondspant). De spits gebouwde praaam 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 minder gemakkelijk in ijzer, omdat de aansluiting van de boorden op het vlak, in de knik, bewerkelijk is bij een geklonken schip. De meeste bokken zijn daarom van hout, terwijl in het begin van de 20^e eeuw de rond gebouwde pramen massaal van ijzer werden gemaakt.



Een ijzeren bok met turf wordt 'getrilkjeld' vanaf de kant.

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 20^e eeuw was daarom ook de rol van de praam als vanzelfsprekend transportmiddel van de boer uitgespeeld.



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





Gaastmeer. Een boer probeert z'n koe te verleiden in de praam te komen.



Akmarijp. Praam als gemotoriseerde melkboot bij de zuivelfabriek. (Foto: Tresoar)



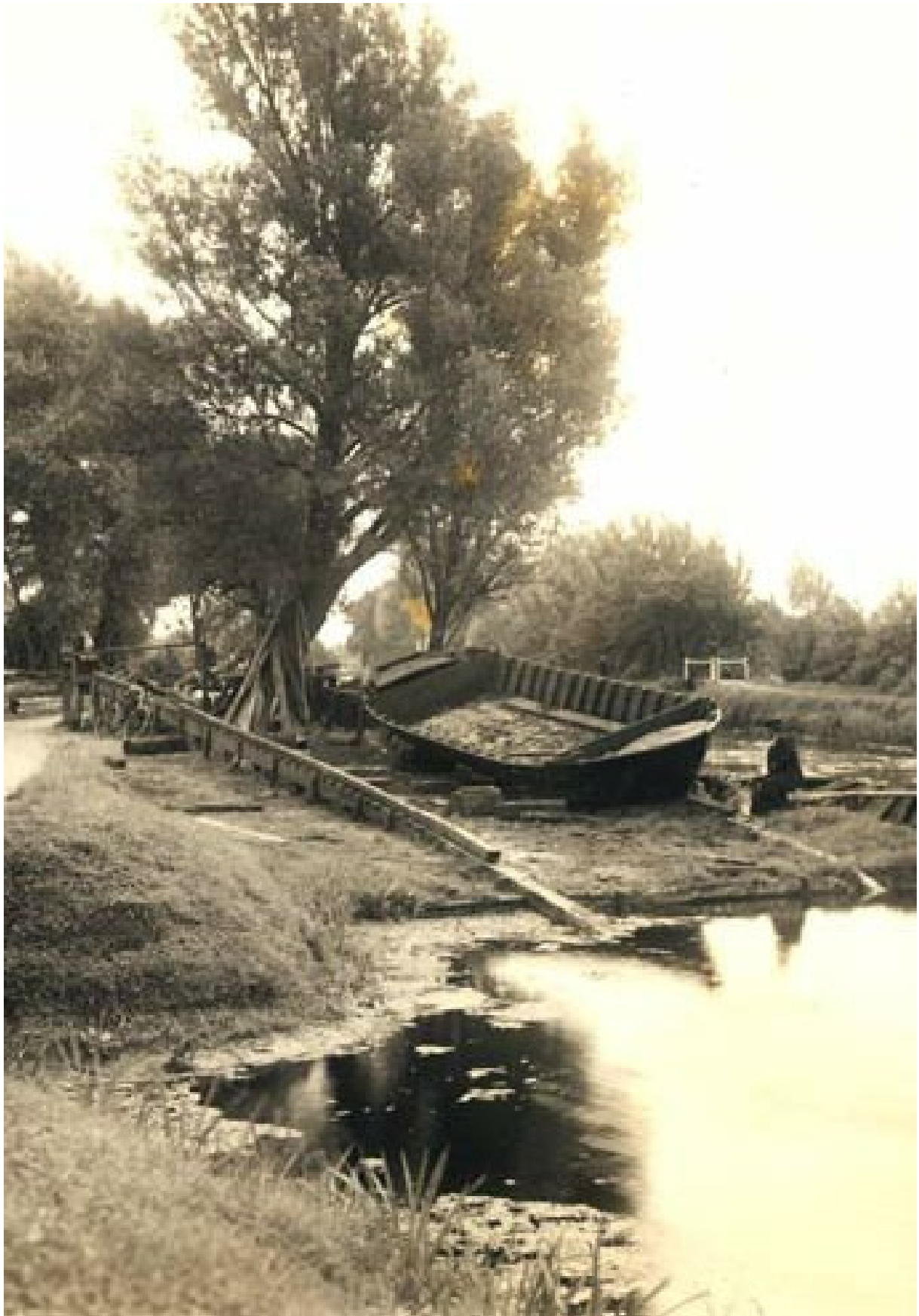
Eernewoude, in de jaren vijftig. Een boer komt met zijn praam terug van het hooiland.

De motorpramen die in het midden van de 20^e 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.



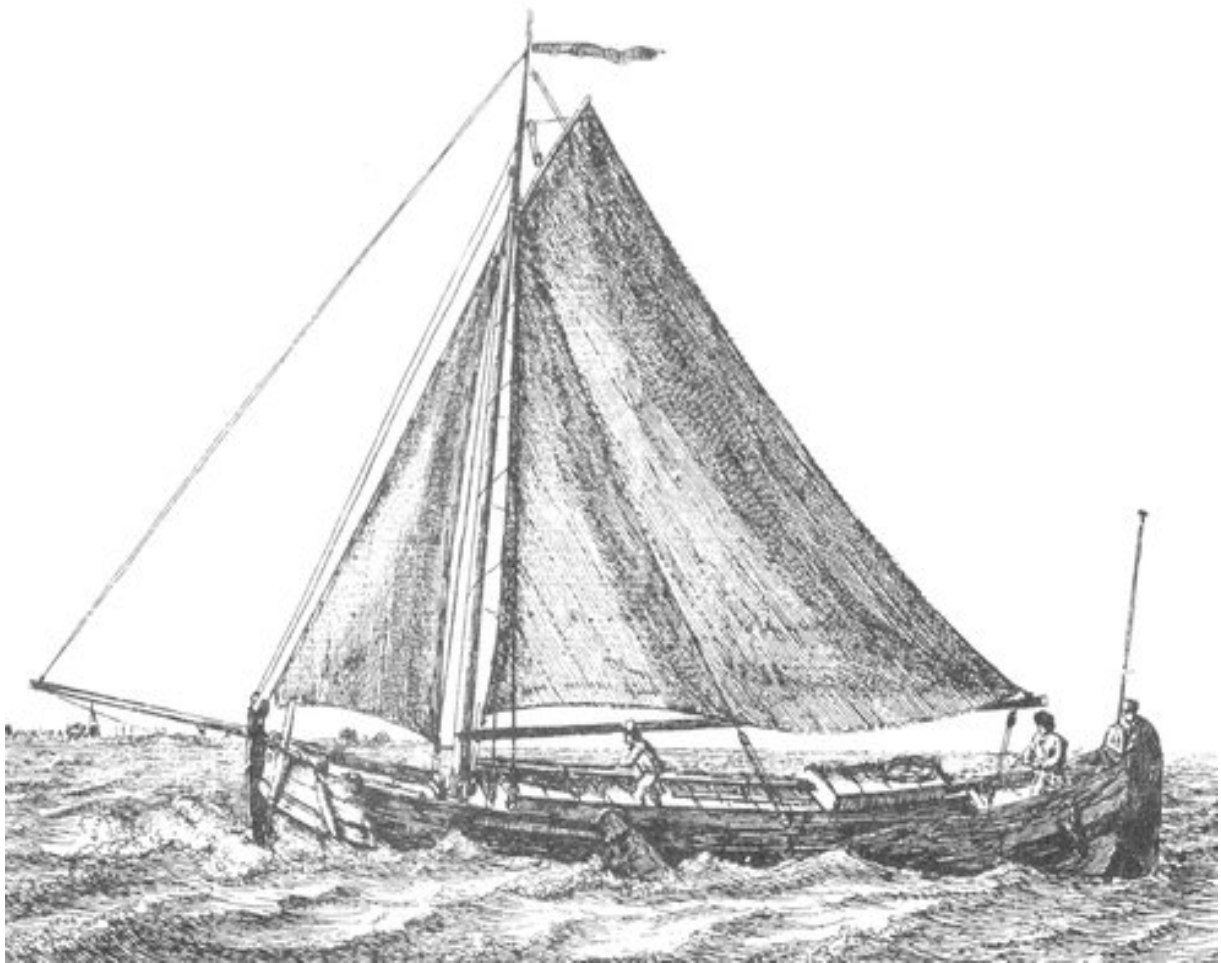


Bolsward, grachtje Kleinzand, 1920. Pramen met een spitse kop en kont (en rechte stevens) werden meestal 'bok' genoemd. Op de foto een iets afwijkend scheepje, meer gelijkend op een snik. Smaller dan de bok, met boorden die meer rechtop staan en verstevigd zijn met een stootrand. Het is een Berlikumer praam, gemaakt voor het transport van aardappelen. Verderop links het motorschip van Hoeven, aardappelbandelaar en daarachter een Friese snik



De Knipe, ca. 1920. Een bok naast de sledebelling langs de Compagnonsvaart. (H.A.Veltman)

De houten Friese praam had een smal boeisel op de boorden. Ook kreeg de praam een berghout met stuizen in kop en kont. In de 18^e eeuw voeren er ook reeds Friese pramen, maar die hadden meer weg van een tjalkachtig vrachtschip. Die pramen zouden een voorloper kunnen zijn geweest van de 19^e eeuwse skûtsjes. Rond 1900 werden die eveneens van staalijzer gebouwd. Ze waren populair bij schippers die met hun scheepjes bulkgoederen als terpaarde, mest, turf, hooi, riet en aardappelen vervoerden. De praam zoals wij die kennen, is geen voorloper van het skûtsje, maar komt voort uit de vele platte schuiten die door boeren en tuinders werden gebruikt.



Friese praam volgens Groenewegen (1789)

De Friese praam die Groenewegen in 1789 tekende, is een vrachtscheepje dat zeewaardig genoeg was voor het ruimere water. Het heeft de kenmerken van een hektjalkje en is in die zin mogelijk een voorloper van de 19^e eeuwse Friese skûtsjes die van 1900 tot 1930 van staalijzer werden gebouwd, wat ervoor zorgde dat er diverse exemplaren van bewaard zijn gebleven.

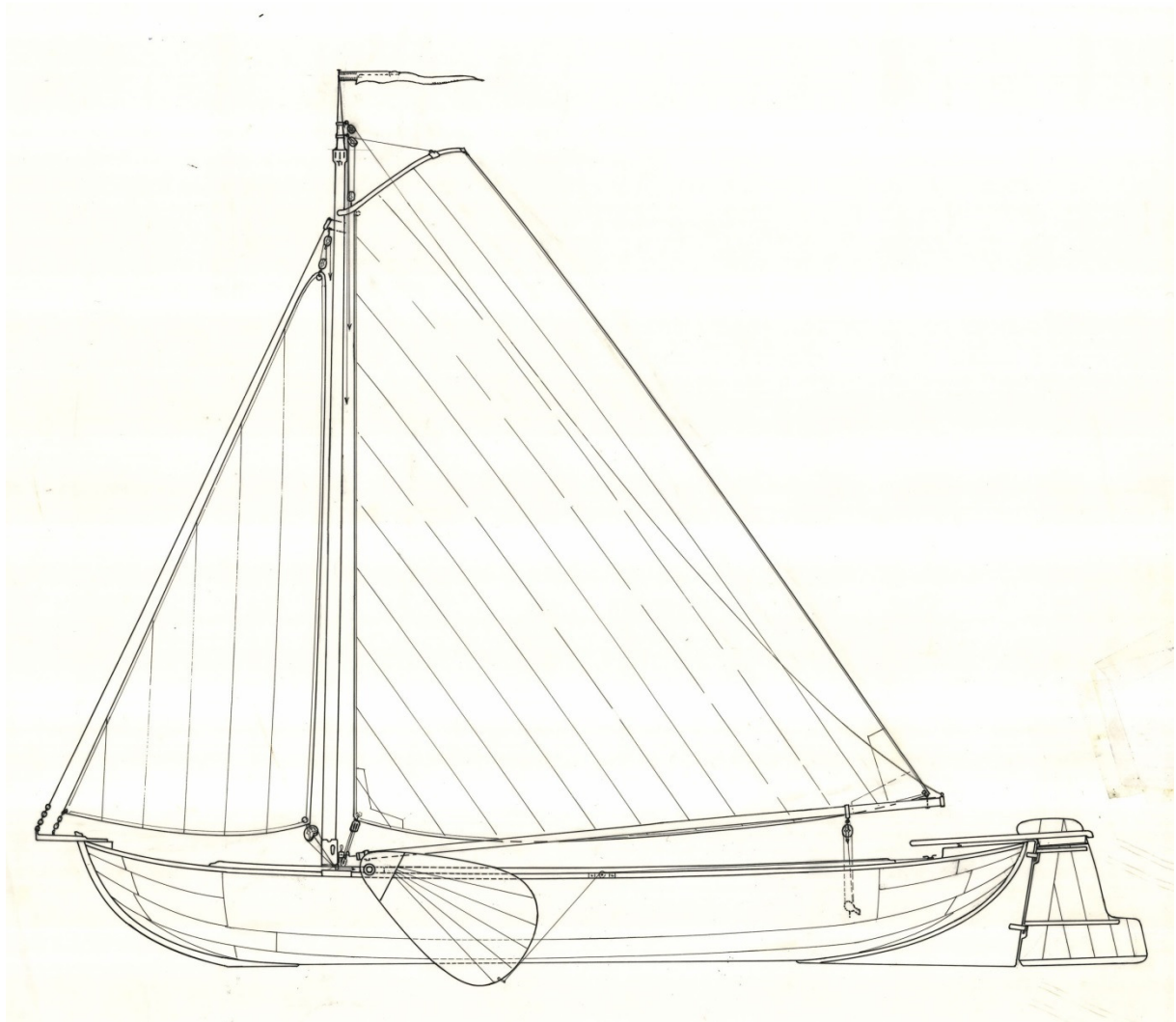
De Friese praam uit de 19^e eeuw die door boeren in het Lage Midden werden gebruikt, leken helemaal niet op een tjalk. Het waren platte schuiten met weinig ronding in de boorden, een knik in de kim, een plat vlak en vrij rechte stevens. Toen de werven overstapten van houtbouw op ijzerbouw, zijn er nog enkele in ijzer gebouwd, ondermeer bij Van der Zee in Joure. Veel populairder werd echter een nieuw model met een kromme voorsteven, ronde boegen en een ronde kim. Rondbouw was voor ijzerwerven relatief eenvoudig te maken. De scheepjes moesten geklonken worden en nu kon de werfbaas de gangen waarmee een praam werd opgebouwd ietsje over elkaar heen leggen, ‘zoomwerk’, waarna de platen met een gloeiende klinknagel aan elkaar werden bevestigd. Dat gaat gemakkelijker als er geen knik gemaakt hoeft te worden.



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)

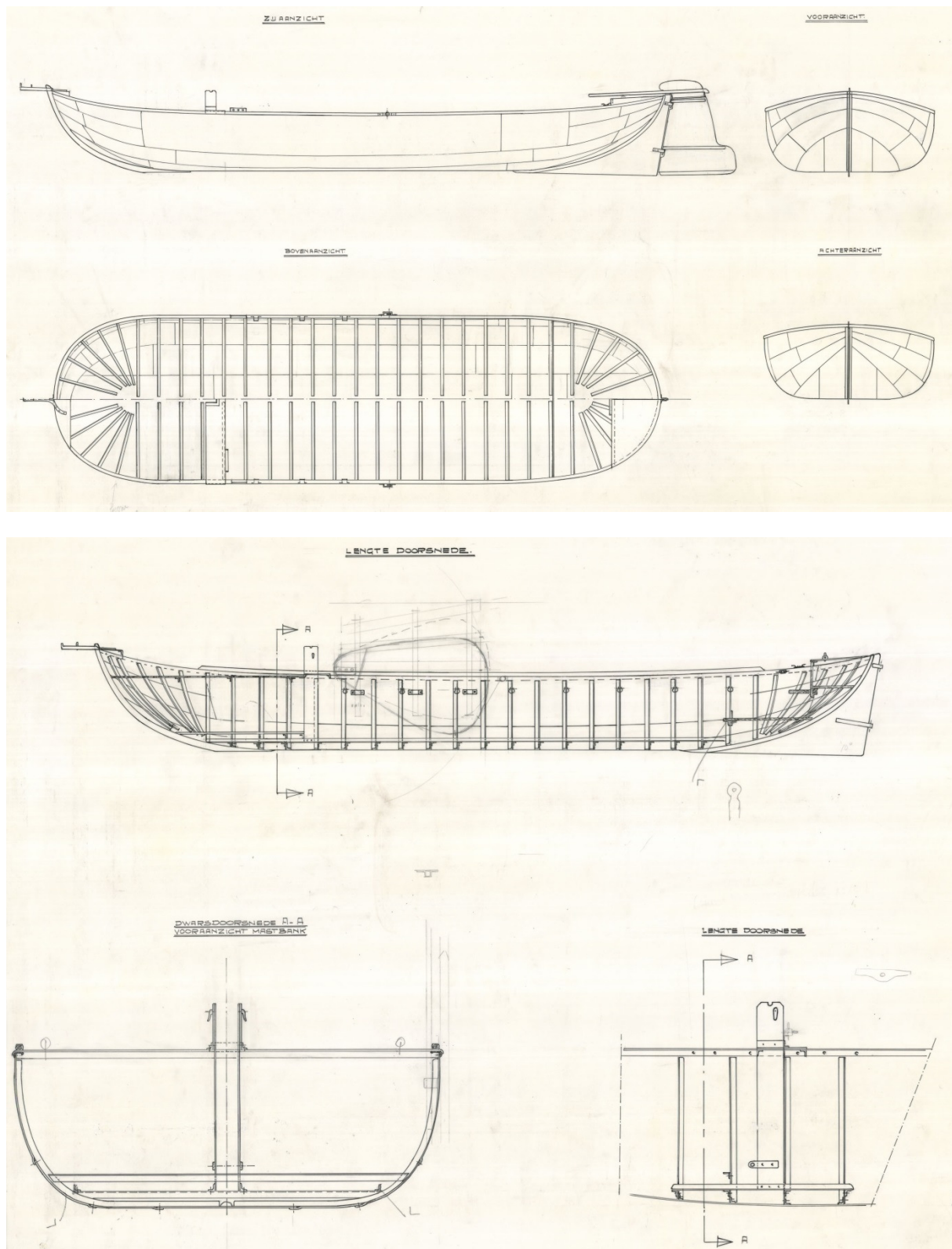
Pramen werden voor tal van doeleinden gebruikt en kregen vaak een naam die samenhang met dat gebruik. Zo waren er turfpramen, melkpramen, veepramen, mestpramen en hooipramen. Daarbij kregen de pramen ook vaak een naam van de plaats waar ze populair waren. De Berlikumer pramen waren speciaal gemaakt voor de lokale omstandigheden waarbij aardappelen 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 een veel voorkomende maat, maar pramen werden in vele formaten gebouwd. Van kleine werkschuitjes van ruim 6 meter tot flinke werkbakken die meer dan 17 meter lang waren. Pramen werden niet alleen door boeren gebruikt. Zo'n handige laadbak op het water kon overal voor 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 zijanten en de bodem is de ronding beperkt en kunnen bredere huidplaten gebruikt worden.



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

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

zijanten 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.

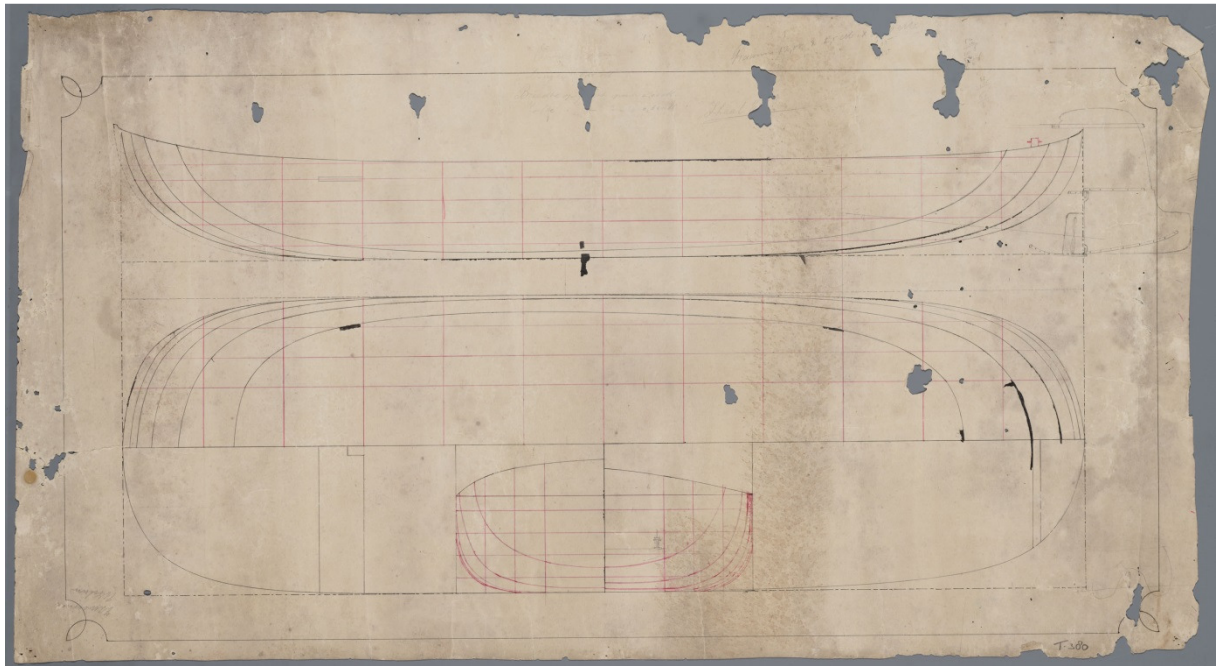
Het verloop van de spanten is kenmerkend voor dit soort schepen, maar wel noemenswaard. In kop en kont draaien de spanten mee met de ronding van het schip. Dat is dus anders dan bij scherpe jachten. Bij geklonken pramen staan de spanten (gebogen hoekijzers) met de platte kant tegen de huid, terwijl bij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



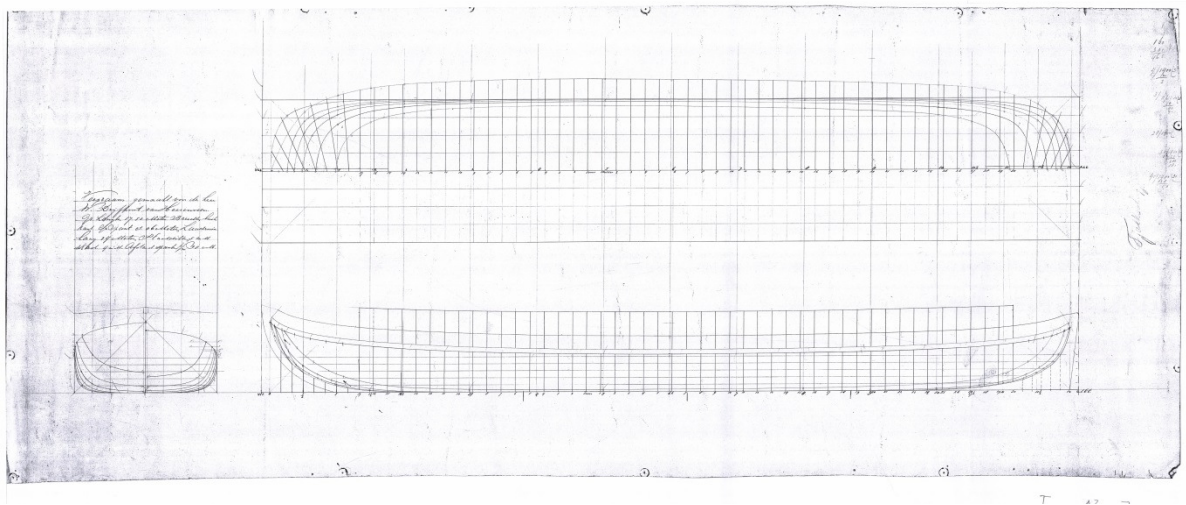
Klinkwerk van binnenuit gezien. De koppen van de klinknagels zitten meestal aan de binnenkant. De spanten zijn hoekijzers met een platte kant tegen de huid, zodat de spant aan de huid kan worden geklonken. Twee huidplaten worden aan elkaar verbonden met een dubbeling aan de binnenkant. Een ijzeren plaatje dat aan beide huidgangen wordt vastgeklonken.

2. Geen eenheidsklasse

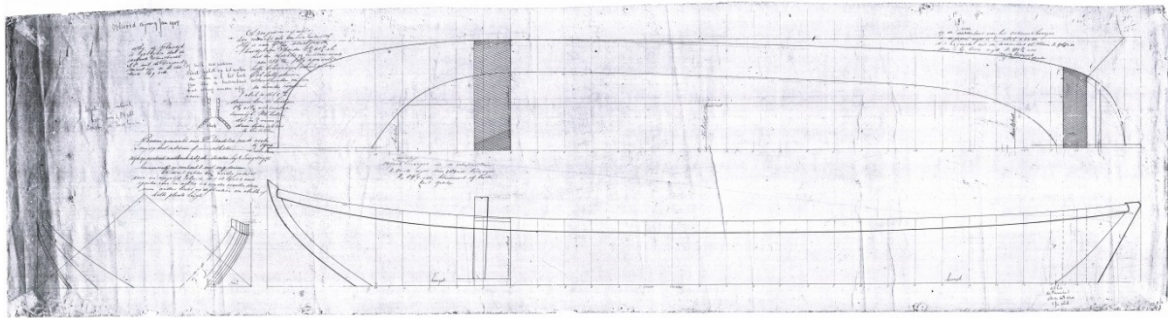
De praam was een werkschip dat gebouwd werd naar de wensen van een klant. De één vroeg om een breed schip, de ander wilde een smal. Sommige pramen hadden een voordek en een achterdek, andere waren helemaal open. Er waren pramen met een roefje en grote pramen van meer dan 17 meter, maar ook vele die kleiner waren. Sommige boeren wilden een praam zonder zeil, anderen wilden juist een groot tuig erop. Ondanks alle verschillen, zijn alle pramen toch direct herkenbaar als praam.



Lijnenplan van een praam, getekend door Evert Zwolsman, lengte 6.50 meter. (FSM)

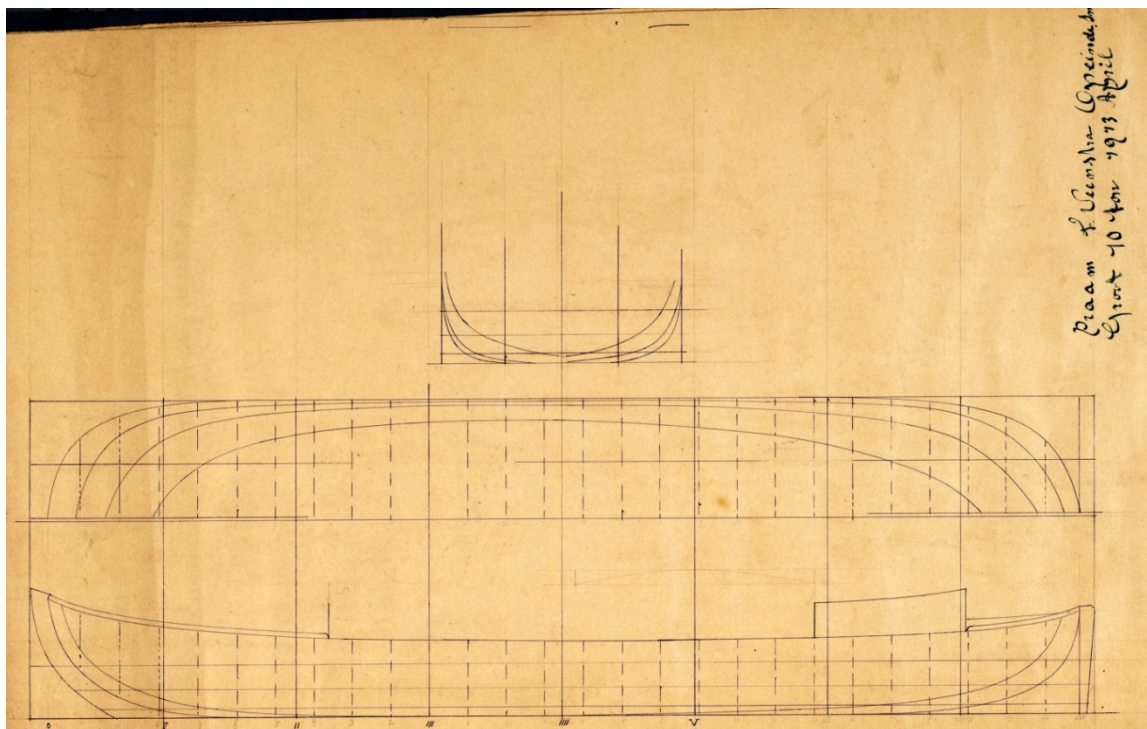


Lijnenplan van een praam van 17.50 meter, getekend door Eeltje Romkema, bouw Auke van der Zee in Joure, opdrachtgever W. Drijfhout te Heerenveen. (FSM)



*Lijnenplan van een praam voor Zandstra, Langweer. Getekend door E. Romkema. Bouw: Auke van der Zee in Joure, 1903. De wens van de opdrachtgever was **een kopie te maken van een traditionele houten praam.** (FSM)*

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 (zie boven), terwijl de ijzeren pramen het liefst ontworpen werden met een ronde kim, omdat die vorm gemakkelijker te klinken was.



Ontwerp uit 1913 van een ijzeren praam voor F. Veenstra in Opeinde. Ontwerper: Bauke Roorda, werfbaas van scheepswerf De Pijp te Drachten. (FSM)



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.

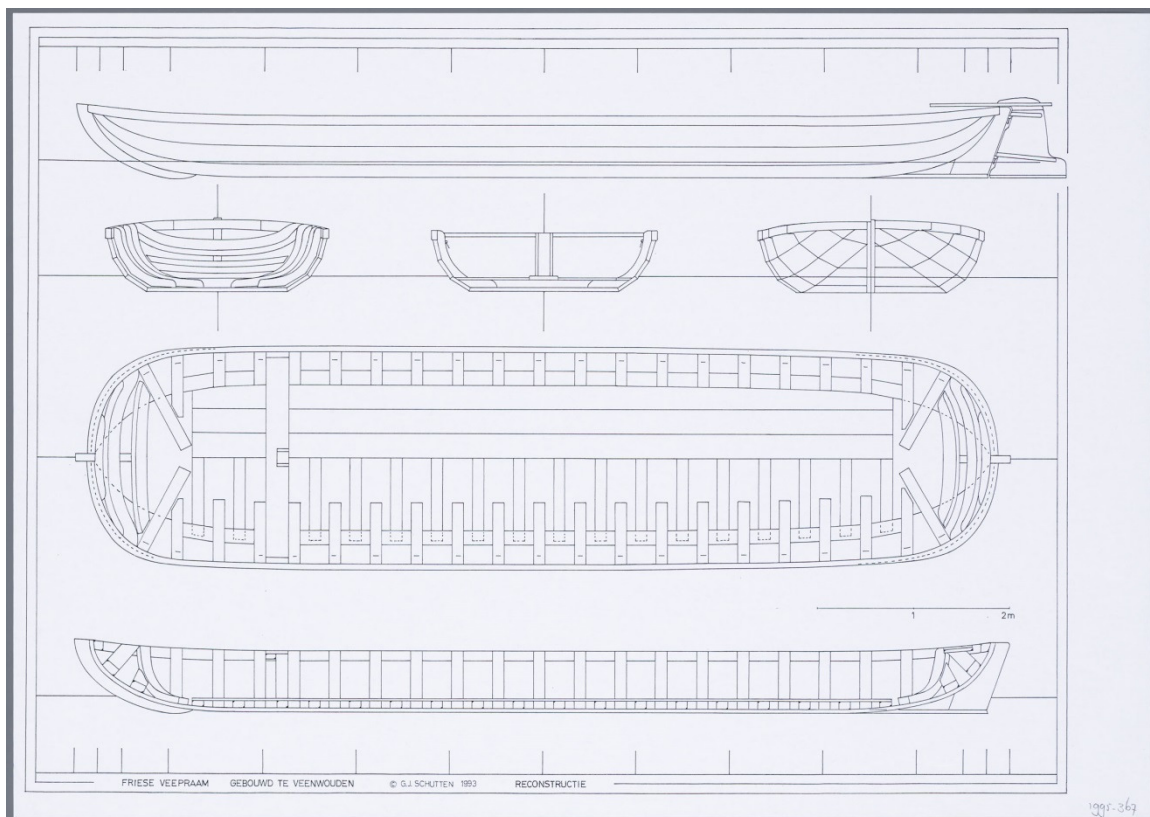
De scheepsbouwfamilie Holtrop/Van der Zee werd bekend in drie generaties:

- 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 19^e 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 spiegelde 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.



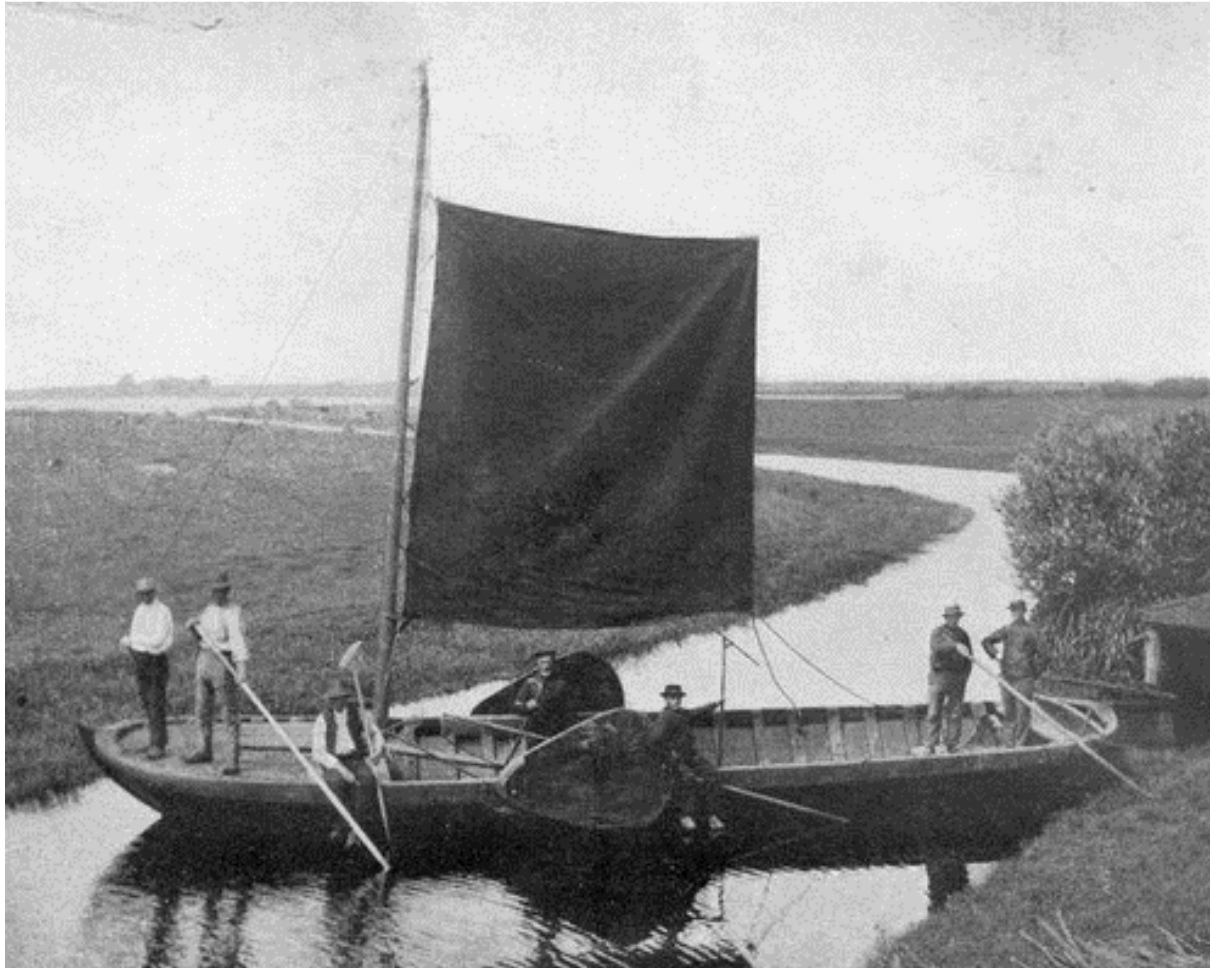
Drachten, scheepswerf bij het Buitenstvallaat. De scheepsbouwer Jan Oebeles van der Werff bouwt een skûtsje. Voor de kant zijn ijzeren praam waarmee hij zijn materiaal ophaalde.



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

3. 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.



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 'tjottertuij'.



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.



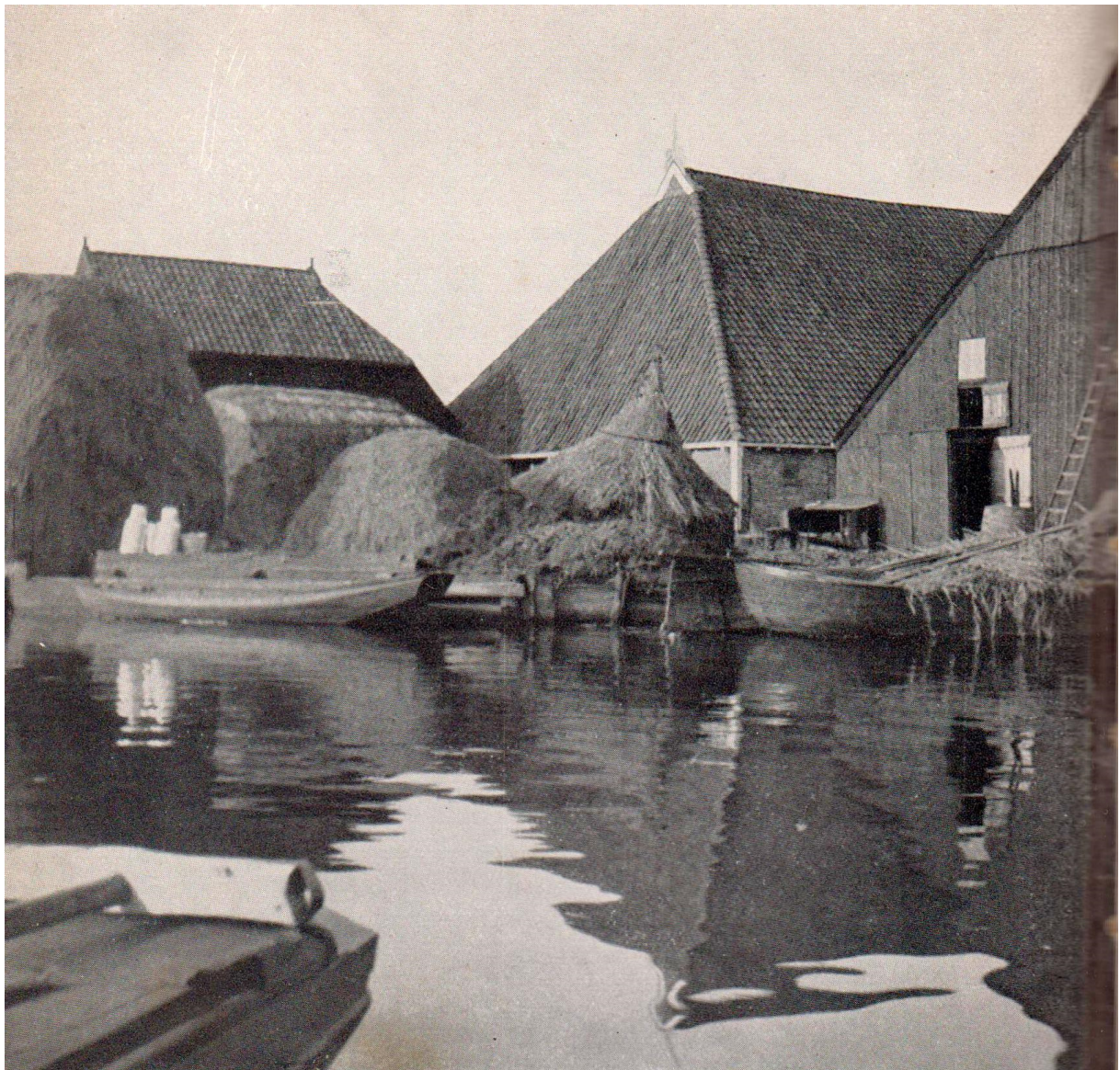
Een berg hooi wordt op een batting, een glijvlonder, door een paard naar de plek getrokken waar de praam voor de kant ligt. Vervolgens wordt de praam geladen met hooi. Het grootzeil van de praam (op de foto boven) is omhoog gebracht om zoveel mogelijk hooi te kunnen laden.





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 20^e 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 zelfflosser 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 langsij 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)



Gaastmeer. Een boer helpt z'n paard uit de praam.



Drachten, ca. 1900. Melktransport met de praam bij de sluis in de Drachtster vaart.



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 19^e eeuw een sterke groei doormaakten. Op het platteland was dit probleem qua omvang veel geringer, maar dat zou in het midden van de 20^e 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)

4. Een nieuwe bestemming: pramen voor de recreatie

In de laatste decennia van de 20^e 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 initiatief uit 2002 van Simon van der Meulen en Hans Terpstra in overleg met Jelle Talsma uit Wartena. Directeur van Scheepswerf Talsma met werven in Osingahuizen, Franeker en Groningen. Samen met enige praamzeilers werkte hij 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 praaam 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 zeilpraaam 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 praaam 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 zijwegaan 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.

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.



Een Nije Sylpream van Victor van IJzendoorn. In de kuip de kast om de scheepsmotor. (Foto: IJzendoorn jachtbouw).

Hoe goed de praam ook zeilt, een hulpmotor blijft wenselijk. Tegenwoordig is het eigenlijk noodzakelijk dat zeilboten een hulpmotor hebben, vanwege de drukte bij bruggen en sluisen en het manoeuvreren in havens. Zo'n veertig jaar geleden kon er nog gezeild worden zonder hulpmotor. Bij windstille kregen zeilers probleemloos een sleepje van een motorboot. Begin jaren zestig waren er nog veel vrachtscheepjes met schippers die uit de zeilende vrachtaart kwamen. Ook die gaven (vaak tegen betaling) sleepjes aan pleziervaarders. In havens werd het schip geboomd. Tegenwoordig moet de schipper van een zeilschip voor zichzelf kunnen zorgen, ook in omstandigheden dat het niet mogelijk is te zeilen en bomen ook minder handig lijkt. Daarom hebben zeilschepen bijna allemaal een hulpmotor. Er kan bij de pramen gekozen worden voor een buitenboordmotor, een elektrische aandrijving (binnenboord) of een scheepsdiesel (binnenboord). De elektrische aandrijving is fluisterstil, maar de actieradius is beperkt. Zeker bij koud weer en bij harde tegenwind op de meren. Wie op de motor lange afstanden moet afleggen, is daarom beter uit met een diesel. De buitenboordmotor is in aanschaf relatief goedkoop, maar is niet fraai om te zien, de motor is kwetsbaar en ermee manoeuvreren is minder makkelijk dan met een binnenboord. Het voordeel van de buitenboordmotor is de prijs en het feit dat er zeilende geen schroef in het water zit. Dat laatste maakt echter bij een praam niet zoveel uit in snelheid.



Het grootzeil van de Nije Sylpream 6 met het kenmerkende zeilteken van een wimpel. De zeilen van platbodems worden traditioneel gemaakt in verticale banen. De reden daarvan is niet helemaal duidelijk. Het is traditie en om te zien is het karakteristiek, maar functioneel gaat het om andere zaken. Bijvoorbeeld dat in de oude, katoenen zeilen het vocht (door regenwater en buiswater) in verticale naden sneller zakt en het tuig eerder droog is. Zeilmakers zullen vooral wijzen op de vormvastheid van het doek. Een zeil wordt in een bepaalde vorm gemaakt en die vorm moet er zo goed mogelijk in blijven. Het zeildoek mag tijdens het zeilen dus niet zo rekken, dat de vorm verloren gaat. Het verloop van de zeilbanen is in combinatie met de wijze waarop bepaalde garens geweven zijn tot zeildoek van invloed op die rek. Overigens geldt daarbij, dat een zeil met verticale banen niet direct een voordeel is. Ook is het aanbrengen van de optimale vorm bij een zeil met verticale banen lastiger dan bij een zeil met horizontale banen. In de 19^e eeuw waren zeilen van hennep. Rond 1900 werden ze van katoen gemaakt en vanaf 1960 bij 'gewone' jachten meestal van dacron.



Een Nije Sylpream onder zeil.

Uiteindelijk wordt de snelheid van een zeilpraam niet bepaald door het materiaal als zodanig. De onderwaterschip van de praam mag dan mooi glad zijn en de zeilmaker mag dan een goed gesneden tuig hebben gemaakt, het is de schipper zelf die moet zorgen dat het zeil in de praktijk goed op het schip staat. Het optimaal trimmen van de zeilen is een kunst op zich en de trim moet aangepast worden aan de omstandigheden. In een wedstrijd komt het bovendien aan op inzicht in het parcours om de beste slagen te kunnen kiezen in het kruisrak.

5. Nieuwe zeilpramen bestaan dankzij oude

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 opdruckers om hun tjalk of steilsteven op motorkracht vooruit te krijgen, maar na de jaren vijftig was ook dat vrijwel voorbij. Opdruckers zijn kleine scheepjes met een relatief zware motor, waarmee een binnenschip opgeduwd of gesleept kon worden. Toen die opdruckers 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 opdruckkertje 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 20^e eeuw zijn heel wat oude werkscheepjes gered door idealisten die deze schepen weer opknapt 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 Groum. (Foto's Pieter Jilles Tjoelker, Drachten)



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.



Stichting "De Fryske Boerepream"

oprjochte 4 april 1996 yn Ferherne

Registraasje bewiis 2002

Namme pream :

Onderneming

A

9

Sekr.: S. de Vries
Fjildwei 38
8542 AD TERKAPLE
till. 0566 – 68 94 35

Eigner pream :
Simon v/d Meulen
Oosterburen 6
9003 LN Warten

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 gelijkijd 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 weggroten, 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 Leenwarden 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 Leenwarden.





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. Al jaren heet de voormalige scheepswerf een 'watersportbedrijf'. 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 blijft 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.



Boerenpraam 'De Onderneming' op een sombere dag, met gasten aan boord. (Foto: Vronie Zeinstra)



Sandfirden (Sânfurd). Het zeilklaar maken van de boerenpraam 'Dwerskop'.



Boerenpraam van 'De Zeilcompagnie'. Er komt minder gemakkelijk water binnen dan het lijkt.



Boerenpramen van De Twirre, Eernewoude.

Ook toerzeilers kunnen varen met een praam

Bij wedstrijden wordt een boerenpraam gezeild door een team van zeilers, meestal een man of zes, waarbij ieder teamlid zijn (of haar) eigen taak heeft. De stuurman aan het helmhout en vervolgens een man voor de grootschoot, voor ieder zwaard een bemanningslid en voor iedere fokkeschoot een. Samen zes. Bij harde wind moet er door zo'n bemanning flink gewerkt worden. In theorie is zeilen met een lage open boot van staal zonder drijfkasten niet ongevaarlijk. Als het schip zo scheef gaat dat het water schept, zal het kunnen kenteren en zinken. In de praktijk is dat echter nog nooit voorgekomen. Door het lage zwaartepunt is de open praam veel stabielere dan het lijkt. Je moet de elementen natuurlijk niet onnodig tartten, maar voor een goede zeiler is de boerenpraam een veilig schip. Een boerenpraam is onder wat normale omstandigheden ook met kleine bemanning te zeilen. Dan win je natuurlijk geen wedstrijden, maar je kunt wel lekker zeilen. Veel toerzeilers vinden het juist plezierig ook te kunnen varen zonder eerst een team van zeilers bij elkaar te organiseren. Gelukkig is het ook mogelijk een praam te zeilen met een kleine bemanning, zelfs met z'n tweeën is goed te doen.

Toch is de praam als zodanig niet direct het ideale zeilschip voor de particulier. Een open schuit van 10 meter vraagt veel ruimte in jachthavens, is daarmee duur aan liggeld en vangt opvallend veel regenwater als het schip langere tijd buiten blijft liggen. Voor twee personen is de ruimte aan boord plezierig, maar ook ietsje overdreven. Toerzeilers willen hun schip ook niet alleen kunnen gebruiken voor dagtochten. Vaak wil een toerzeiler met zo'n royaal schip ook een tocht kunnen maken van meerdere dagen, zo niet weken. En dan wrekt zich, dat het schip bijna geheel open is. Bij slecht weer biedt de praam weinig beschutting en om te kunnen overnachten in een praam, moet de eigenaar eerst even creatief zijn met het aanbrengen van een tent over (een deel van) de open kuip. Als je afziet van de originaliteitseisen die aan wedstrijdshipen worden gesteld, zijn er voldoende mogelijkheden om een praam bruikbaar te maken als toerschip voor de recreatieve zeiler. Het gaat om comfort verhogen, veiligheid verbeteren en de beschikbare ruimte optimaliseren voor de individuele toerzeiler. Gedacht kan worden aan het aanbrengen van gangboorden met een kuiprand, waaronder waterdichte bergruimte en kasten. Een praam kan onzinkbaar worden gemaakt met luchtkasten. De leefbaarheid kan verhoogd worden met een moderne tent die eenvoudig over de open kuip is aan te brengen, bijvoorbeeld met een sprayhood (buiscape voor) en een achterdeel. De bediening van het tuig kan aanzienlijk lichter door gebruik te maken van moderne lieren en klemmen. Kortom, de particuliere zeiler is vrij om het schip uit te rusten zoals hij plezierig vindt.

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.dirk-advies.com . Onder de kop **Product 2** kunt u de link aanklikken naar 'Dirks boekwinkeltje', waar u de boeken bij Lulu.com kunt kopen of gratis kunt 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. Vooral bij foto's uit verzamelingen van particulieren bleek dit niet eenvoudig te zijn. 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 juli 2013