



Als motortjalk Solo Deo Gloria in de houtvaart op de Oostzee.



In 2000 werd de oude koftjalk afgekeurd en mocht niet meer uitvaren. Sindsdien lag ze te verkommeren in een Siciliaanse haven.

Door Corine Nijenhuis

De wonderlijke wederopstanding van de koftjalk Tromp

Een schip van kippengas

Haar geschiedenis klinkt als een ongehoofd verhaal. Een ten dode opgeschreven koftjalk, wegtrend in een Siciliaanse haven, wachtend tot ze zinken zou. Niets meer waard, een onzwaardig wrak, een schip van kippen-gas. En toen kwam de redding. Een Fries kocht haar vrij en zette haar op een zeeschip. Terug naar huis. Nu is de Tromp Maritiem Erfgoed.

De geschiedenis van de koftjalk begon in 1912. Gebouwd door scheepsbouwmeester Verstockt in Martenshoek in opdracht van schipper Hermannus Schling, gedoopt als Lammegiena II. Ze was een van de vele koftjalken in Midden-Groningen. Martenshoek vormde de toegangspoort tot de veenkolonien en was de enige mogelijkheid om de stad Groningen per schip te bereiken. Er passeerden zo'n 100 schepen per dag. Het dorp had dan ook een florierende handel in alles wat met scheepvaart te maken had. In Martenshoek, zo zei men, liggen de ankers op straat.

Dood in Rusland

Lammegiena II voer op de Oostzee, onder zeil, het ruim vol hout uit Scandinavië. Maar lang duurde het niet. Al na 20 maanden viel Hermannus Schling dood neer in Sint Petersburg. Zijn weduwe verkocht de koftjalk direct, voor 15.000 gulden. Schipper Nicolaas Wijnstok had domicilie in Hoogezand, hield dezelfde scheepsnaam en voer eveneens hout over de Oostzee, dus veel veranderde er niet. Toch was de verkoop de opmaat voor een zich herhalende kwestie. In de eerste acht jaar van haar bestaan wisselde de zeetjalk even zo vaak van eigenaar. Achter-

haald, zo kon je haar noemen. Ingehaald door de tijd. Een koftjalk onder zeil, geen hond die er nog op gezien wilde worden, het was armoe troef. Toch duurde het tot 1925 voordat ze werd gemotoriseerd. Voor die tijd was ze al eens gestrand bij Terschelling. De totale lading Zweeds hout moest ter plekke op de zandplaat worden gelost om het schip vlot te krijgen. Inschattingfout van de kapitein. Hij zal stevig hebben gescholden, onmachtig zonder motor.

Oorlogen

Als Lammegiena II overleefde ze de Eerste Wereldoorlog, als Tromp ging ze de Tweede Wereldoorlog in. Ze werd al rap door de bezetters gevorderd. Omdat de geallieerden alles bombardeerden op open water, moest de Tromp de binnenwateren op. Zes Duitse marinemannen met een zeegaande tjalk op smal water. Ze ramde brug na brug omdat de kapitein gas bleef geven, terwijl het schip uit haar roer liep. Dankzij de harde tjalkenkop was de schade aan de kunstwerken groter dan aan het schip zelf. In Friesland was een complete brug ontworpen. Maar de vijand kon dan niet varen, achterlijk was hij niet. Met het geweer losjes in de hand bezochten de Duitsers het huis van schipper Evert de Vries. Hij moest met Tromp gaan varen, weigeren was geen optie. Hij had er geen spat zin in. De koftjalk stond bekend als groot en lomp én voer onder Duits bevel.

Maar gaandeweg moest hij zijn oordeel bijstellen. Waar andere schepen bij bosjes zonken tijdens de bombardementen, bleef de Tromp steeds ongedeerd. Uiteindelijk vertrouwden de opvarenden het schip meer dan de schuilkelders.

Geluksschip

Bij het bombardement van Emden bleven ze aan boord, met hun klompen schopten ze het napalm van dek, onder water brandde het gewoon verder. 'Geluksschip', dat werd haar bijnaam. Ze hield haar bemanning in leven. Ze voeren de boeren langs voor voedsel, in de manshoge hel onder de tjalkenkop slachtten ze een koe, het vlees werd verkocht in Rotterdam. De Duitser die alle scheepszaken

regelde bleek 'een goeie'. Toen de geallieerden oprukten om Groningen te bevrijden, gaf hij de schipper opdracht de Tromp te laten zinken, zodat ze niet mee naar Duitsland hoefde. Hij had de precieze plek al bepaald, roef en stuurhut bleven ruim boven water. Omdat Evert de Vries het niet kon, deed hij het zelf. Om het schip te sparen.

Vliegende storm

De koftjalk mocht dan in 1945 gereed zijn, vier jaar later verging ze als Maraat haast alsnog in een vliegende storm. Dagblad Het vrije Volk besteedde er een flink artikel aan. Want een schip dat eerst de vaarboom verspeelt, dan de roei-boot en vervolgens motorpech krijgt terwijl het ronddrijft op zee, omdat het niet kan binnenlopen, was bepaald bijzonder.

Maar erger nog was haar stranding in dikke mist voor de kust van Engeland, in 1953. Niet zozeer omdat ze moest worden gesleept, maar omdat de kapitein zijn stuurman de schuld gaf van slecht zee-manschap en vervolgens het schip zelf als veroorzaker noemde. Maar daar had de Raad voor de Scheepvaart geen boodschap aan: de kapitein werd beticht van 'varen op gegist bestek en het nalaten van controle op loden'. De raad ontnam hem de vaarbevoegdheid voor een week.

Opgesloten

Als Soli deo Gloria lag de zeetjalk

in 1957 opgesloten in het Zweedse Vänermeer, samen met 94 kustvaarders van zes nationaliteiten. Na een aardverschuiving die een sulfaatfabriek doormidden kliefde, was de vaarweg volledig afgesloten. Het kostte een maand om de logge leemmassa uit de vaargeul te krijgen, waarna een ware heksentoer begon om alle schepen door de sluisen te krijgen.

Daarna voer de koftjalk onvervaard verder, verlengd van 26 naar 31 meter en gehemotoriseerd, als een van de laatsten van haar soort. Toen in 1967 kustvaarder Antje verging, werd ze het oudste schip van de vaderlandse koopvaardijvloot.

Desondanks werd ze verkocht. Naar het buitenland. Nederlands laatste Noordvaarder ging naar de Filipijnen, als opleidingschip voor scheepsofficieren. Ze werd er speciaal voor aangepast en kreeg haar oorspronkelijk zeil terug. De bemanning stapte aan boord met 10 zakken rijst als proviand, de vis zouden ze onderweg wel vangen. Ze zou nooit in Manilla aankomen.

Het einde

Haar tocht naar het oosten was het begin van het einde. Al op de Middellandse Zee werd de voorgekomen reis van 10.000 mijl afgebroken. Door de zesdaagse oorlog tussen Israël en Egypte was het Suezkanaal geblokkeerd. De koftjalk keerde terug naar Gibraltar. Verhalen over wapensmokkel

doen de ronde als gerucht, bewezen feit is dat ze als vissersschip werd verkocht. Eerst werd er gevestigd op vissen, later op stenen, met een knipper in het hijsttuig. Uiteindelijk, in 1996, ging ze naar Palermo, omgebouwd als zandzuiger. De Italiaanse eigenaar noemde haar Grazia. Dat maakte haar verwaarloosde uiterlijk nog dramatischer. Vier jaar duurde het nog voordat de Italiaanse Scheepvaartinspectie haar afkeurde. De koftalk mocht niet meer uitvaren. Het was duidelijk dat ze niet lang meer drijven zou; haast 90 jaar op zout, de laatste decennia zonder noemenswaardig onderhoud.

Redding

Vergeten in een Italiaanse haven, drijvend onder de verzengende zon, een schip van kippengas. Wachtend tot ze zinken zou. De redding kwam onverwacht, na twee jaar lijden. Buiten de haven lag een dokschip klaar om haar naar huis te brengen. Chris Woestenburg, die de zeetjalk had gekocht, nam geen risico. Wel voor hij haar zelf de haven uit. Hij moest twee keer terugkomen en betalen, omdat ie zonder loods voer en omdat hij de Nederlandse vlag hees. Daarna liet de maffia het schip gaan.

De schade bleek nog groter dan gedacht. Het vlak was rot, de huid dun als papier. Woestenburg vernieuwde de tjalkenkop, maar al spoedig was het geld op en lag het werk stil. Tot in 2006. Toen kochten Jelle Talsma en André Hamstra het schip en richtten Stichting Tromp op. De koftjalk werd in originele staat teruggebracht, als leer-werkproject voor mensen met afstand tot de arbeidsmarkt.

Theaterstuk

Nu is de Tromp Maritiem erfgoed. En ze speelt een hoofdrol in een muziektheaterstuk. In haar geboorteplaats Hoogezand speelt 26, 27, 28 september en 3, 4, 5 en 6 oktober 'De dochter van Martenshoek': zes scènes uit het leven, de dood én de wederopstanding van de koftjalk. Op diverse locaties, waarvan één, uiteraard, de Tromp zelf is.

Voor informatie en tickets zie www.watervloot.nl



In oude luister hersteld. (Foto's collectie Jelle Talsma)