

De wonderbaarlijke wederopstanding van de **Tromp**



Haar geschiedenis klinkt als een ongeloofwaardig verhaal. Een ten dode opgeschreven koftjalk, wegtrendend in een Siciliaanse haven, wachtend tot ze zinken zal. Niets meer waard, een onzeewaardig wrak, een schip van kippen-gaas. En toen kwam de redding. Een Fries die haar vrijkocht en op een zeeschip zette. 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 *Lammegiëna II*. Ze was een van de vele koftjalken in het gewest in Midden-Groningen, Martenshoek was vermaard om de scheepsbouw.

Het dorp nabij Hoogezand was, na Rotterdam, het drukste Nederlandse scheepvaartknooppunt, de sluis van Martenshoek vormde de toegangspoort tot de veenkoloniën en was de enige mogelijkheid om de stad Groningen per schip te bereiken. Er passeerden zo'n honderd schepen per dag, het dorp had een florerende handel in alles wat met scheepvaart te maken had. In Martenshoek, zo zei men, liggen de ankers op straat.

Dood in Rusland

Lammegiëna II voer met haar schipper over de Oostzee, onder zeil, het ruim vol hout uit Scandinavië. Maar lang duurde het niet; al na twintig maanden viel Hermannus

Schling dood neer in Petersburg. Zijn weduwe verkocht de koftjalk direct, voor 15000 gulden. Schipper Nicolaas Wijnstok had domicilie in Hoogezand, hield dezelfde scheepsnaam en voer 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. Achterhaald, 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 gelost worden om het schip vlot te krijgen. Misgissing van de kapitein, zo was de uitspraak van de Raad van de Scheepvaart. Hij zal stevig gescholden hebben, onmachtig zonder motor.

Oorlogen

Als *Lammegiëna II* overleefde ze WO I, als *Tromp* ging ze WO II in. Ze werd al rap door de bezetters gevorderd. Omdat de geallieerden alles bombardeerden op open water, moest *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 waterwerken groter dan aan het schip zelf, in Friesland was een complete brug ontwricht. Maar de vijand kon dan niet varen; achterlijk was ze 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 lompe én voer onder Duits bevel.

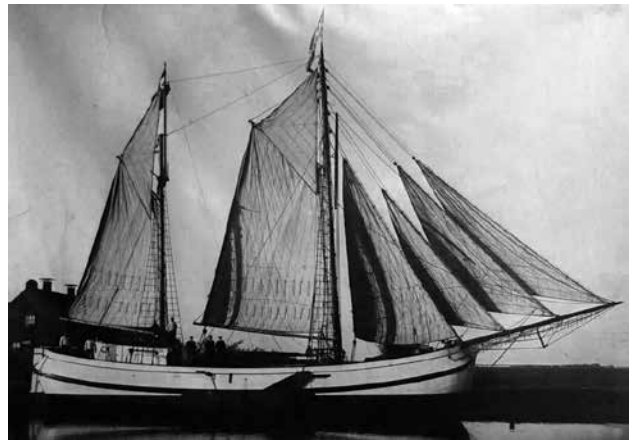
Maar gaandeweg moest hij zijn oordeel bijstellen. Waar andere schepen bij bosjes zonken tijdens de bombardementen, bleef *Tromp* steeds ongedeerd. Uiteindelijk vertrouwden de opvarenden het schip meer dan de schuilkelders.

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, zei hij de schipper *Tromp* te laten zinken op zijn aanwijzingen, dan bleef ze ongedeerd als het front eroverheen voer en kon ze later makkelijk geborgen worden. 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 in 1945 gered zijn, vier jaar later verging ze als *Maraat* haast alsnog in een vliegende storm. *Het vrije volk* besteedde er een flink artikel aan. Want een schip dat eerst de vaarboom verspeelt, dan de roeiboot en vervolgens motorpech krijgt terwijl het rondrijft 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 zeemanschap en vervolgens het schip zelf als veroorzaker noemde. Maar daar had de Raad van 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 6 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 heksentoe aanving om alle schepen door de sluzen te krijgen. Daarna voer de koftjalk onvervaard verder, verlengd van 26 naar 31 meter en opnieuw gemotoriseerd, 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 opleidingsschip voor scheepsofficieren, ze werd er speciaal voor aangepast en kreeg haar oorspronkelijk zeiltuig 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 voorgenomen reis van 10.000 mijl afgebroken; door de 6-daagse 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 knijper in het hijstuig. Uiteindelijk, in 1996, ging ze naar Palermo, omgebouwd als zandzuiger. De Italiaanse eigenaar noemde haar *Grazia*; het maakte haar verwaarloosde uiterlijk nog dramatischer. Vier jaar duurde het nog voordat de Italiaanse Scheepvaartinspectie haar afkeurde. De koftjalk 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 kippengaas. Wachttend tot ze zinken zou. De redding kwam onverwacht, na 2 jaar lijden. Buiten de haven lag een dokschip klaar om haar naar huis te brengen, Chris Woestenburg die de zeetjalk gekocht had, nam geen risico. Wel voer hij haar zelf de haven uit. Hij moest twee keer terugkomen en

betalen; omdat hij 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 verving de tjalkenkop, maar al spoedig was het geld op en lag het werk stil. Tot in 2006. Toen kochten Jelle Talsma en Andre Hamstra het schip en richtten *Stichting Tromp* op. De koftjalk werd in originele staat teruggebracht, als leer-werkproject, in samenwerking met mensen met afstand tot de arbeidsmarkt.

Nu is de *Tromp* Maritiem erfgoed. En het hoofdpersonage in een muziektheaterstuk. In haar geboorteplaats Hoogezand speelde eind september *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 speeldata zie www.watervloot.nl

Biografie:

Corine Nijenhuis (1965) werkte na de Gerrit Rietveldacademie als zelfstandig vormgever. Daarna volgde zij de avondopleiding aan de Schrijversvakschool Amsterdam, waar ze cum laude afstudeerde. Zij debuteerde in 2011 met de nonfictie-roman *Luchtcowboy*. *Een vrouw van staal* (de buitengewone biografie van een binnenvaartschip) verscheen in 2015 en kent inmiddels een 4de druk. Momenteel werkt zij aan een historische roman over de Amelanderdam, die in 2020 zal verschijnen. Naast haar vrije werk, schrijft Nijenhuis voor de *Schuttevaer*, *VLOT*-magazine en *EOC*-info. Onlangs werd het door haar geschreven theaterstuk *De dochter van Martenshoek* (over het leven, de dood en de wonderbaarlijke wederopstanding van een koftjalk) in Hoogezand opgevoerd.

www.corinenijenhuis.com