

De zelflosinstallatie van zandschepen

door Jan Huisman

In het "historisch paviljoen" dat ingericht was tijdens de viering van ons 40-jarig jubileum zag ik een foto van een zandschip, dat aan het lossen was aan de wallekant van de IJssel, waar vroeger het Veerhuis stond. Die foto deed mij denken aan mijn tijd als schippersknecht op het tjalkje van mijn vader, waarop ook zo'n zelflosinstallatie stond. Ik heb vier jaar mogen werken op dat scheepje en bij het lossen liep ik meestal "achter de bak". Voor onze lezers die de zelflossende zandschepen niet meer meegemaakt hebben volgt hier een kleine uitleg van dit wonderbaarlijke systeem.

De uitvinding

De zelflosinstallatie is rond 1915 bedacht door zandschipper Arie Kreuk uit Ouderkerk a.d. IJssel. Het met schop en kruiwagen lossen van zand en grind, zoals dat toen nog gebeurde, was een vermoeiende en tijdrovende bezigheid. Schipper Kreuk ontwikkelde daarom een speciale losbak, die met behulp van de scheepsmast en een verlengde giek het zand aan de wal kon brengen. Dit was een enorme verbetering, want twee man konden met de zelflosinstallatie een schip lossen, zonder hulp vanaf de wal. Deze zelflosinstallatie werd in de loop der tijd door vele zandschippers geperfectioneerd. Honderden schepen hebben tot de jaren zeventig met een zelflosinstallatie gevaren. Later werden de zelflossers vervangen door walkranen en kraanschepen die de schepen met grijpers lossen.

Hoe werkt het?

De zandschepen losten vaak boven een trechter, waaruit het zand dan weer in een vrachtauto gestort werd voor verder transport. Om het zand in die trechter te kunnen lossen werd eerst de mast overeind gezet daarna de giek schuin half opgeheven. De giek werd dwars buitenboord gedraaid, precies boven de trechter, en goed vastgezet. Een dikke staaldraad, de "rijdraad", werd tussen het topje van de giek en beneden aan het schip goed strak gezet.



Langs die rijdraad ging de losbak omhoog en naar beneden, zoals een skilift in de wintersport.

Het omhoog hijsen van de bak langs de rijdraad gebeurde door middel van de speciale loslier op het voordek, die werd aangedreven door de losmotor. Een dunne staaldraad liep vanaf de liertrommel door een keerblok boven in de giek naar het hijsblok en van daar naar een keerblok op de hijsbak. Bij het lossen ging er steeds een volle bak naar boven, die boven de trechter gekiept werd en daarna keerde de bak met een vaartje terug naar beneden. Voor het bedienen van de loslier was wel enige vaardigheid nodig, want behalve het hijsen en vieren moest de bak door de lierman op precies het juiste moment gekiept worden, zodat het zand in de trechter viel en niet ernaast.

Op de lading zand in het ruim stond de tweede man, de "bakloper", dat was ik dus in die tijd, die letterlijk "aan de bak" moest. De lege bak, aangekomen op de aanslag aan de onderkant van de rijdraad, werd door de lierman wat afgeremd. Dan pakte de bakloper de bak bij de twee handvatten vast, kantelde die in de stand voor "vullen" (de pal klikte vanzelf weer vast) en sleepte de bak naar beneden om daar, in het ruim, een nieuwe "bek vol" zand te kunnen scheppen. De rijdraad, die dwars over het ruim liep, moest af en toe naar voren worden verzet om het hele ruim leeg te krijgen.

Zwaar werk

Hoewel het zwaar werk was werd je er handig in, je maakte gebruik van het gewicht van de bak en de valsnelheid om die bak zonder veel krachtsinspanning op de juiste plaats in het ruim te krijgen. Wij hadden 's zomers vaak opstappers die we een paar trekken met de bak lieten doen, maar die werkten zich kapot. Het meest vermoeiende was nog het "bijscheppen" van het zand uit de zijden van het schip, waarvoor je elke keer de zandbult af moest en daarna weer snel naar boven om de lege bak te grijpen.

Zodra de bak in de juiste positie was trok de lierman de bak weer naar boven, waarbij die

zich vanzelf vulde. Eenmaal bovenaan gekomen schudde de bakloper even aan de bak, om morsen van zand te voorkomen. Vaak stond de zandboer die het zand besteld had te kijken of je niet te veel overboord morste, want dat kostte zand en bovendien werd de losplaats dan steeds ondieper.

Het kiepen van de bak gebeurde door de lierman die op het juiste moment met een touw, dat meeliep met de bak, een pal lostrok. Daardoor kantelde de bak en het zand viel eruit. Onmiddellijk daarna ging de lier in zijn vrij en de lege bak suisde naar beneden. Het was teamwerk tussen de lierman en de bakloper en het ging zonder enige hoorbare communicatie.

Eigenhandelschipper

Een zandschipper was in die tijd vaak een "eigenhandelschipper". Dat betekende dat de schipper het zand kocht bij de zandzuiger of de baggermolen, en het weer verkocht aan de zandboer of aan een betonfabriek zoals De Meteor. Mijn vader had vast werk voor betonfabriek Wernink aan de westkant van Leiden. Wij moesten door de stad varen en dat kon alleen met kleine schepen, tot 200 ton. Na 27 jaar hield dat werk op omdat er een omleidingskanaal om Leiden heen gegraven was, waar grotere en dus goedkopere schepen konden varen.

Bij nacht en (on)tij

Het was hard werken, altijd varen op de getijden van de Hollandse IJssel en de grote rivieren. Soms voeren we naar de Bijlandt bij Lobith om zand te halen, dat waren lange reizen. Maar ook kwam het voor dat er goed zand te krijgen was op een locatie die voor ons dichterbij lag, zoals bij het bouwen van de stuw in de Lek bij Hagestein. In die tijd deden we soms drie reizen per week. Stel je voor: 's maandags vroeg vanuit Gouderak de Hollandse IJssel af, dan naar Hagestein, zand laden, terugvaren via de Hollandse IJssel, de Gouwe en de Oude Rijn naar Leiden, daar zelf lossen en weer terugvaren naar Hagestein. En dat drie keer in een week. Er werd redelijk verdiend en dat mocht ook wel voor een gezin met 14 kinderen.