

Maurice Kaak: een leven in dienst van het varend erfgoed

Koen De Vriese en Anthony Demey

In november 2010 verscheen het boek van Maurice Kaak: "Vlaamse en Brabantse binnenschepen uit de 18e en 19e eeuw. Vergeten vaktaal en oude constructies". 300 bladzijden boordevol kennis over ons varend erfgoed: het resultaat van jaren archiefstudie en het uittekenen en nabouwen van wat hij vond. Voldoende redenen om iets meer te weten te komen over de auteur. Wij gingen met hem praten en kwamen met het volgende verhaal terug thuis.

Maurice Kaak is op 24 januari 1933 in Antwerpen geboren. Een Nederlandse grootvader zorgt voor zijn niet Vlaamse naam. Zijn schooltijd valt tussen 1939 en 1947, een hectische oorlogstijd met Jodenvervolging, vliegende bommen, schuilkelders en regelmatig onderbreking van de lessen op school, maar ook een tijd van euforie over de bevrijding. Hij is een goed leerling, maar tot ieders verbazing verkiest hij na het achtste leerjaar, op 14-jarige leeftijd, te gaan werken. "Bootjes trokken mij altijd al aan en ik wilde dan ook graag een baan in de houten scheepsbouw, zeer tot ongenoegen van mijn vader, die mij liever metaalbewerker zag worden, *want die verdienen beter hun kost*, zei hij. Mijn moeder was bevriend met de vrouw van Jules Poschet¹, op dat ogenblik meestergast op het scheepswerfje van Edgard Feytaerts in de Tweemontstraat te Merksem. Zij vroeg of haar echtgenoot zich over mij wilde ontfermen", vertelt Maurice.

Op de werf werken 5 man. Zij maken houten motor- en zeiljachten. De jonge Maurice kan er aan de slag als hulpje. Zijn eerste taak is het breken van de kantjes van een trapleuning. Hij is echter zo ijverig dat hij er een ronde leuning van maakt. Spoedig wordt hij opgeleid tot een bekwaam vakman. "Ik leerde een houten vloer opschaven, waarop ik het lijnenplan van een schip op ware grootte – de "uitslag" – moest overbrengen. Ik leerde er ook correct tekenen, wat mij later goed van pas is gekomen om, aan de hand van bestekken en opmetingen, schepen uit te tekenen en op schaal na te bouwen. Jules Poschet leerde mij ook zien of een lijn goed loopt of niet. Jules stamde nog uit de tijd dat houten binnenschepen op het oog werden gebouwd en dat had zo zijn invloed op zijn wijze van werken. Op het werfje waren nog geen kettingblokken voorhanden. Ze gebruikten hefbomen. Zo werden boten tot 5 ton opgetild en verplaatst. Eén van de gevleugelde uitspraken van Jules Poschet was: *Als je hefboom lang genoeg is, kan je de wereld verplaatsen.*" In zes jaar tijd wordt Maurice opgeleid tot scheepsbouwer in de yachting². Jammer genoeg worden in 1953 de werkzaamheden op het werfje stopgezet als gevolg van de modernisering en de overschakeling van hout naar andere materialen zoals ijzer, aluminium en later polyester.

De meester aan het werk.



Maurice is inmiddels 20 jaar geworden en kan kiezen tussen een opleiding als meubelmaker of een als schrijnwerker. "Ik verkoos de schrijnwerkerij en ik leerde in negen maanden tijd hoe ramen en deuren te maken. Mijn interesse voor de scheepsbouw bleef echter bestaan. Ik wilde een schaalmodel maken aan de hand van een lijnenplan van scheepsbouwer Willem Karel Versteeg uit Antwerpen. Daarvoor ging ik in de bibliotheek van het Nationaal Scheepvaartmuseum documentatie



De praktijk.

zoeken. Daar raakte ik in gesprek met toenmalig conservator Jules Van Beylen. Hij ondervond dat ik iets van scheepsbouw kende en vroeg mij het model van het kitsgetuigde jacht Omoo³ verder af te werken." Maurice aanvaardt en voert dat werk zo secuur uit dat Van Beylen hem vraagt het model van de 19^e-eeuwse brik Lessliers, van scheepswerf Retsin op Linkeroever in Antwerpen, te restaureren. Weer zoekt hij eerst informatie over schip en tuigage op in de rijke museumbibliotheek. Die restauratie is echter zo arbeidsintensief, dat Maurice al snel beseft dat met zo'n werk weinig kan worden bijverdiend en hij wijst dan ook resoluut de vraag van Van Beylen af om nog meer voor het museum te werken. Hij was op dat ogenblik namelijk al ploegbaas in de schrijnwerkerij.

"Jaren later maakte ik een model van een hoogaarsje en stelde dat te koop. Jules Van Beylen kwam dat met zijn scherpe blik tot in de kleinste details bekijken. Het model was volgens hem danig deskundig gebouwd, zodat hij mij alweer voorstelde in het museum te komen werken. Ik was ondertussen 38 jaar en aarzelde nog. Kort daarop begonnen de zaken bij mijn werkgever echter minder goed te lopen, en wanneer bij het Nationaal Scheepvaartmuseum een examen werd uitgeschreven voor restaurateur van de historische scheepscollectie heb ik dan toch maar mijn kans gewaagd. Ik kwam als beste uit dat examen en enkele maanden vóór mijn veertigste verjaardag kon ik beginnen, net op tijd, want veertig jaar was de leeftijdsgrens bij de Stad Antwerpen."

Maurice kan zich nu ten volle uitleven in zijn interessegebied. Door zijn opzoekingen in de bibliotheek van het museum verkrijgt hij zijn kennis. Vooraleer de restauratie van een model aan te vatten, maakt hij er een grondige studie van, onder meer aan de hand van de literatuur die hij in de bibliotheek vindt. Jules Van Beylen, die de bibliotheek grondig kent, verleent hem advies. Zo werd er nauw samengewerkt onder het personeel.

"Op een mooie dag gaf Van Beylen mij de tip dat er een archief voorhanden was van de scheepswerf Van Damme. Ik mocht dat raadplegen, maar niet tijdens de diensturen. Op mijn vrije zaterdagen en zondagen bestudeerde ik dat archief en om de inhoud ervan beter te begrijpen, ging ik naar Baasrode. Vooral een klein cahier uit het einde van de 18^e-begin

19^e eeuw intrigeerde mij. Emmanuel De Landsheer beschreef er verschillende scheepstypes in, die hij zelf van 1792 tot 1822 had gebouwd. Allemaal tot in de details maar met termen die ik helemaal niet kende. Ook Van Beylen kende die termen niet. Ik bestudeerde het cahier minutieus en deed onderzoek in zowat alle belangrijke archiefinstellingen: Antwerpen, Leuven, Mechelen, Beveren, Gent en in de Koninklijke Bibliotheek in Brussel en de Marinebibliotheek in Antwerpen. Ik vond notarisakten uit die periode waarin dezelfde termen werden gebruikt. Stilaan begon ik de betekenis van die typische woorden, die op de werven werden gebruikt, te begrijpen en aan de hand van die bestekken en opmetingen tekende ik de lijnen- en constructieplannen en de tuigageplannen. Op die manier heb ik ongelooflijk veel geleerd over de houten scheepsbouw in onze gewesten."

Maurice wilde zijn kennis niet voor zichzelf houden en begon al wat hij ontdekte uit te schrijven en te illustreren met tekeningen en foto's. Bij de redactie van het gerenommeerde tijdschrift *Spiegel der Zeilvaart* werd Maurice een graag geziene gast. Van 1988 tot nu publiceerde het een vijftigtal artikels van zijn hand. De Nederlanders beseffen maar al te goed wat een schat aan informatie daarin schuilgaat. Elke boot bouwde Maurice trouwens op kleine schaal na om de kleinste details te kunnen verifiëren.

In 1993 wordt Maurice op pensioen gesteld. Het eerste wat hij dan doet, is halfmodellen maken van de drie Belgische schoolschepen: de *Comte de Smet de Naeyer*, de *I' Avenir* en de *Mercator*. "Ook mijn nota's over de verloren gegane vaktaal wilde ik verder uitdiepen en ter beschikking stellen. Het was niet mijn bedoeling daar een echt boek van te maken, maar dat is het dan uiteindelijk toch geworden. In Baasrode kwam ik in contact met Jean Heuninck en Paul Maes, destijds de bestuursleden van het lokale Scheepvaartmuseum. Om de beperkte museumcollectie op een degelijke manier uit te breiden, moesten er modellen komen van de binnenschepen die op de plaatselijke werven waren gebouwd, vond ik. Die bestaan niet allemaal en wat je vindt, is meestal onbetaalbaar, zeker voor een arme vrijwilligersvereniging. Ik stelde dan voor ze zelf te maken en zo ontstond het initiatief om daar ter plekke een modelbouwklas op te richten." Sinds die jaren gaat



Huldiging door gedeputeerde J. Dauwe.

Maurice iedere zaterdag naar Baasrode om er zijn kennis over te dragen op een schare enthousiaste leerlingen. Eerst met enkelen, daarna met meerderen, hebben zij in de loop van al die jaren met veel onbaatzuchtige inzet modellen gebouwd die door hun precisie en wetenschappelijke juistheid waardevolle museumstukken zijn. Talrijke specialisten van andere scheepvaartmusea komen daar met grote ogen naar kijken. Tot op vandaag zijn door die modelbouwers niet minder dan 44, letterlijk onbetaalbare en unieke schaalmodellen voor het museum gemaakt.

Zo zie je wat een jongensdroom, de liefde voor bootjes, allemaal heeft teweeggebracht ...!

¹ De familie Poschet is afkomstig uit Frankrijk en vestigt zich in Steendorp aan de Schelde, waar ze een scheepswerfje uitbaat. De drie zonen komen allen in de scheepsbouw terecht. Twee zonen baten zelf een werf uit in de Bootstraat in Temse. Later gaan ze elk hun eigen weg. Arthur, de oudste, vestigt zich eerst in Merksem en daarna begint hij een werf in Hamme. Hij raakte vooral bekend als bouwer van de mooiste "Brabanders". Jules, de jongste, emigreert aanvankelijk naar Congo en vervolgens naar Amerika. Zijn vrouw, door heimwee overmand, verlangde er echter naar terug te keren naar Vlaanderen. Het is dankzij Jules dat Maurice zijn eerste stappen in de scheepsbouw heeft gezet.

Bouwers onder elkaar: vlnr Maurice Kaak, Cees Droste, Han Reijnhout.



² Eén van de motorjachten waaraan Maurice heeft meegewerkt, kan men nog bewonderen onder de hangar naast het Steen, aan de Scheldekaai in Antwerpen.

³ De Omoo werd in 1947 door de Antwerpse scheepsbouwers Meyntjens gebouwd voor Louis Van de Wiele en zijn echtgenote Annie Lannoo. Het was een zeiljacht van 13,8m, een kits met twee masten en een metalen kiel. Van 1951 tot 1953 maakten de Van de Wieles er een wereldreis mee. Tijdens een reis rond Afrika verkopen ze het schip dat in de late jaren '50 in Somalië zal stranden en leeggeplunderd worden.