
Methode van beschrijven en documentatie van kleine vaartuigen

MAURICE KAAK

Inleiding

Toen ik voor het eerst kennis maakte met de museale kant van de klassieke scheepvaart, zoals zij zich presenteert in scheepsmodellen, oude boeken en archiefstukken, heb ik mij soms vreselijk geërgerd, omdat er over bepaalde vaartuigen zoals binnenschepen en werkboden zo weinig bekend bleek te zijn. Oude prenten en schilderijen staan soms rijkelijk gevuld met een grote verscheidenheid aan eigentijdse schepen, waarvan de grootste en de mooiste met enige kennis van zaken gemakkelijk te identificeren zijn. Als het om de kleinste op de afbeelding gaat, moet men zich meestal met een zeer algemene uitspraak tevreden stellen, in de zin van: dit is een binnenschip, daarginds ziet u vissersschepen en dat zijn onmiskenbaar roeiboden.

In geschriften is het net andersom. Daar duiken namen op waar niemand zich een voorstelling bij kan maken. Anderzijds beantwoorden bepaalde modellen niet altijd aan de geijkte normen, zodat niemand er een naam aan durft te geven. Dit is een gevolg van gebrek aan goede informatie. Ofwel deze is verloren gegaan, ofwel ze is er nooit geweest. Voor de binnenschepen en de werkboden geldt meestal het laatste. Visboden, boerenboden, schippersboden, veerboden en dies meer waren volgens de opvattingen van onze voorvaderen minderwaardige voorwerpen. Behoorde de boden niet tot de vloot van de marine, of was hij niet besteld door iemand van aanzien, dan besteedde niemand er enige aandacht aan.

Dat van sommige kleine boden uit de 19e eeuw nog iets bekend is, komt meestal door een gelukkige samenloop van omstandigheden. De huidige opvattingen over de waarde van kleine en klassieke vaartuigen staat daar haaks tegenover. Het is nog niet helemaal zoals het zou moeten. Nog al te veel is het bijeenbrengen van informatie het resultaat van alleen werkende individuen. Het zou beter kunnen.

Het feit dat ik mij vroeger zo heb geërgerd, is wellicht oorzaak geweest dat ik min of meer de goede richting heb ingeslagen, toen mijn belangstelling was gewekt voor de laatste verdwijnende werkboden. Mijn documentatie bestaat uit drie delen, en ik noem ze in volgorde van de waarde die ik eraan hecht. Ten eerste een uitgebreid plan, dan een beschrijving van alle wetenswaardigheden omtrent de boden en zijn geschiedenis en tenslotte een zo volledig mogelijke verzameling van fotografisch materiaal. Een meetkundige tekening is zo belangrijk, omdat ze door eenieder kan worden begrepen. Een tekst richt zich tot een beperkt publiek. Een tekening is universeel.

Als ik het boek *Working boats of Great Britain* van McKee ter hand neem, dat boordevol tekeningen staat van Britse werkboden, heb ik in een oogwenk een overzicht van wat er in Engeland in het begin van deze eeuw aan werkboden bestond. Ik kan de onderlinge verschillen leren kennen en bestuderen hoe ze constructief in elkaar zitten. Ik hoef daarvoor de Engelse taal niet machtig te zijn. Is dat wel het geval, dan kom ik de reden te weten waarom sommige plat van bodem waren en maak ik kennis met de bouwers, de plaatselijke werven

en de geschiedenis van de boten. Maar stel u datzelfde boek eens voor, uitsluitend bestaande uit een beschrijvende tekst, zonder tekeningen; dan is zelfs een grondige kennis van de Engelse taal onvoldoende om een beeld te krijgen van de boten. Dit voorbeeld illustreert de superieure waarde van de tekeningen als bron van informatie voor vaartuigen.

Opmeting en tekening

Vooraleer een tekening tot stand kan komen, moet van het vaartuig een opmeting gemaakt worden. De oorspronkelijke botenbouwers hebben nooit naar een plan gewerkt. Niemand moet dus verwachten dat op een mooie dag een plan tevoorschijn zal komen van een Hollandse boot, of een visvlet, of een Groningse sloep, of noem maar op. De bestaande plans zijn enkel afkomstig van iemand die met de oorspronkelijke bouw niets te maken heeft gehad.

Een werkboot is doorgaans een dankbaar voorwerp om op te meten. Er ligt geen dek op en de boot is van binnen geheel toegankelijk. Hij behoeft niet noodzakelijk mooi in de pas te staan bij het opmeten. Behalve omgekeerd, mag hij in gelijk welke houding liggen, zolang hij van boven maar bereikbaar is. Dat hij in het water ligt is ook geen bezwaar. Een goede kijk op het onderwaterschip valt dan wel weg, maar met een paar natte armen is het mogelijk te weten te komen hoe diep de kiel van een sloep buiten de romp steekt, of hoe ver de scheg van een platbodemschuit reikt.

Veel of ingewikkelde instrumenten komen er niet bij kijken. Een lang dun touw, zoals wordt gebruikt om hout uit te smetten, liefst van kunststof omdat het dan veerkrachtig is, een mooie rechte rei, langer dan de grootste breedte van de op te meten boot, een grote houten winkelhaak, een plooiometer, een lintmeter, papier en potlood, en eventueel enkele dunne latjes van een vijftigtal centimeters lang, volstaan om aan de slag te gaan.

Het touw wordt boven de boot gespannen, net in het midden, zo strak als een vioolsnaar en de onderlinge afstand van de spantlijnen op de dolboorden aangetekend. Deze lijnen worden op welbepaalde punten gemeten, van tegen de huid tot aan het touw. De zeeg, de diepte van het vlak of de kiel, worden eveneens vanaf het touw gemeten. Aan de hand van snelgemaakte schetsen worden dan deze maten op papier gezet. Onmisbaar zijn daarbij de nota's over bepaalde constructies eigen aan het type, zoals de wijze waarop de leggers en oplangen zijn aangebracht, het juiste verloop van de boorden, en hoe ze zijn vastgemaakt, met scheepsnagels, houten nagels, geriveerd (geklonken) of omgeslagen. Bij nauwkeurig toekijken is het soms mogelijk onder oude verf- of teerlagen de oorspronkelijke kleur terug te vinden. Een uitgebreide lijst met de maten van alle onderdelen mag niet ontbreken. Het resultaat van al dit werk is een hoop bladen met schetsen, maten en nota's.

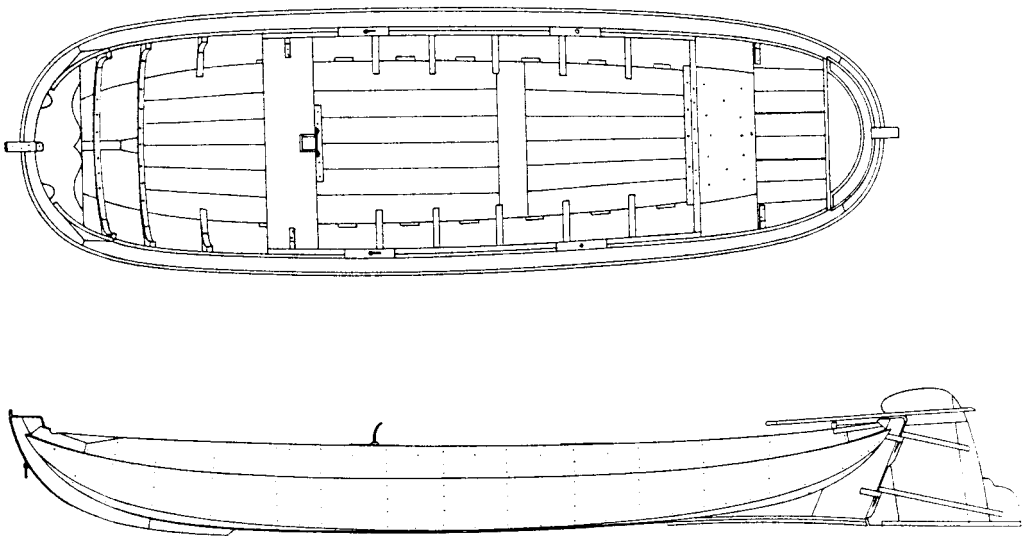
Met deze gegevens kan men aan de slag op de tekentafel. Voor werkboden is de schaal 1:10 ideaal (figuur 5.1). Ze laat toe alle bijzonderheden nauwkeurig weer te geven. Een goede tekening bestaat uit een lijnenplan met profiel, bovenzicht en spantenbord, alle maten liefst binnen de huid, een constructietekening van de binnenzijde met de nodige doorsneden van de romp en zeker niet overbodig, een buitenzicht van de romp met alle persoonlijke kenmerken van de boot. Een volledige houtlijst zou op elk plan aanwezig moeten zijn. Op deze manier ontstaat een ware documentatiebron die het mogelijk maakt later een repliek te bouwen, als het nodig zou zijn.

Wat altijd in de gaten moet worden gehouden bij het opmeten van een oude boot, zijn de

onvermijdelijke vervormingen van de romp die in de loop van de tijd zijn ontstaan. Zo stelde ik vast, toen ik pas begon met het opmeten van Brabantse roeiboten, dat de kielplank op de plaats waar de scheg begint, altijd een knik naar binnen vertoonde. Enkele bouwers die ik raadpleegde, verzekerden mij nochtans dat de kielplank van een nieuw exemplaar altijd kaarsrecht werd gelegd. De knik moet zich bijgevolg later vormen door de spanningen van het hout. Dat bij het maken van de tekening deze vervorming gecorrigeerd moet worden is duidelijk.

Als gevolg van het doorroesten van bouten, kunnen doften zijn losgekomen, waardoor de zijden meestal uit elkaar gaan. Hetzelfde kan gebeuren met boorden die van leggers en oplangen zijn losgekomen. Wrangen kunnen middendoor zijn gebroken, of een bepaalde plaats van de romp kan ingedeukt zijn, omdat de boot jarenlang op zijn zij, of op een obstakel heeft gelegen. In zo'n geval is het nodig de ongeschonden zijde voor de opmeting te kiezen, en als de vervorming zich uitstrekt over de gehele lengte, de maat aan twee zijden te nemen en ze te compenseren. Hoe beter het type bekend is, des te gemakkelijker zal het zijn deze vervormingen te herkennen.

In Nederland is het nog lang niet zover dat alle werkboden, waar nog overblijvende exemplaren van bestaan, opgemeten zijn. Toch zou het streven moeten zijn het niet alleen daarbij te laten, maar zelfs metingen te maken van verschillende boten van dezelfde soort. Het vergroot de mogelijkheid tot vergelijken en het maken van een meer grondige studie.



Figuur 5.1

Boven- en zijaanzicht van een Friese wildschiet ("Wijldsijter") uit de collectie van het Zuiderzee Museum te Enkhuizen (tekening M. Kaak).

Herkomst en bouw

Eenmaal gestart met een opmeting, groeit de belangstelling voor het onderwerp vanzelf. Onwillekeurig beginnen dan vragen te rijzen. Wie kan er nog iets over vertellen? Hoe oud zou de boot kunnen zijn? Wie was de bouwer? Waar bevond zich de werf of het werkhuis? Al deze vragen vormen de aanzet tot een zoektocht.

Is de boot eigendom van een scheepvaartmuseum, dan beschikt men daar reeds over een bepaalde informatie. Zijn de gegevens schaars, dan kan men zelf op zoek gaan. Misschien is het adres van de laatste eigenaar bekend, zo niet dan toch de vindplaats. Als het gaat om een boerenboot of een visboot, dan hoort hij op de vindplaats meestal thuis en zal men in de omgeving nog andere dergelijke boten tegenkomen of mensen die ermee te maken hebben gehad en erover kunnen vertellen.

Naar mensen toegaan is altijd het beste middel om aan informatie te komen. De boeiendste gesprekken met boeren heb ik gehad op het veld naast hun boot. Alle aspecten over het gebruik kwamen dan aan bod. Visser van hun kant zullen vertellen welke technieken zij gebruiken en hoe hun leven als visser is geweest. Schippersboten leiden een zwervend bestaan. Men kan ze het best aan boord van een binnenschip opmeten. Dat geeft altijd de garantie voor een goed verhaal. Schippers hebben dikwijls een sentimentele band met hun oud, klassiek bootje. De getoonde belangstelling maakt een vlot contact mogelijk.

Veel hulp heb ik ooit gehad van een gepensioneerde schipper, die ik leerde kennen tijdens mijn zoektocht naar Walenboten. Hij beschikte over een sterk geheugen en toonde meer dan gewone belangstelling voor wat ik deed. Wij zijn goede vrienden geworden en hij vergezelde me regelmatig op mijn tochten naar het Walenland en het noorden van Frankrijk, waar hij veel beter dan ik de weg kende. Meermalen trok hij mijn aandacht op bijzonderheden die mij ontsnapten.

Op een keer vertelde hij me, dat hij in zijn jeugd ijzeren Brabantse boten had gekend. Hij wist zelfs enkele eigenaars-schippers met naam te noemen. Navraag bij andere schippers heeft nooit een bevestiging van het verhaal opgeleverd. De man is inmiddels al tien jaar overleden. Enkele maanden geleden vond ik in een map met bestekken, afkomstig van de werf Van Praet te Baasrode, alle daterend van voor 1914, de bevestiging. In een tiental bestekken stond duidelijk, dat bij de bestelde binnenschepen een Brabantse boot in ijzer geleverd diende te worden.

In elke streek, stad of dorp is er wel iemand te vinden, die een speciale voorliefde heeft voor de plaats waar hij woont en geboren is. Deze mensen zijn in het algemeen bekenden bij toeristische diensten. Zij weten veel over de geschiedenis van hun plek en volgen de evolutie van de omgeving op de voet. Als hun belangstelling buiten landschappen, molens en gebouwen ook vaartuigen omvat, hebt u goede informanten. Ik heb op deze manier ontdekkingen gedaan die de moeite waard waren.

Goede inlichtingen over de bouw en de constructie zijn alleen te krijgen bij specialisten. Daar heeft men de bouwers zelf voor nodig. Hun aantal is niet groot meer. In de afgelopen twintig jaar heb ik nog maar een zevental van hen in levende lijve ontmoet en van dit aantal zijn intussen al enkelen overleden. Lang zal het dus niet meer duren vooraleer alleen nog informatie zal te rapen zijn in wat nu opgeschreven wordt. Een beetje zoals het nu gaat wanneer men de naam van een werf wil te weten komen die al vijftig jaar verdwenen is, wat snuffelen en zoeken betekent in gemeentearchieven en bevolkingsregisters. Dit deel van het

werk, het vergaren van al deze gegevens, verhalen en anekdotes is een zeer tijdrovende bezigheid. Voor mij de minst aangename, maar omdat ik het nuttig vond heb ik van bij de aanvang alle gegevens in een verslag gebundeld. Pas toen ik dacht alles gezien te hebben, is een begin gemaakt het hele geschrijf in afleveringen in de *Spiegel der Zeilvaart* te laten verschijnen. Intussen heb ik in België, waarvan ik overtuigd was alles te weten, nog drie andere typen ontdekt, de *nacelle* van de Maas, een boerenboot, de *ponte* uit de streek van Gent, eveneens een boerenboot, en de *heemer*, een oude visboot van de Schelde. Deze laatste neemt mij weer volop in beslag.

Foto's en prentkaarten

Het derde deel van mijn documentatie bestaat uit fotografisch materiaal. In de eerste plaats opnamen die de technische kant van de zaak belichten en die tijdens het tekenen van belang kunnen zijn; zij zijn niet bedoeld als kunstwerk. Als ik bijgevolg op stap ga voor een opmeting, is mijn fototoestel mijn onafscheidelijke metgezel. Tevens weet ik uit ervaring, dat zich altijd onverwachte gebeurtenissen kunnen voordoen. Niet zelden beschikken schippers, boeren of vissers over foto's die met de boot te maken hebben. Zo kan het gebeuren dat tijdens een gesprek waardevolle opnamen getoond worden. Ik stel dan altijd voor of ik even een kopie mag maken. Dat is mij nog nooit geweigerd. Ik denk dat het anders zou aflopen als men de foto zelf zou vragen.

Een andere bron zijn de prentkaarten. In het begin van deze eeuw, tussen 1900 en 1912, werden zowel in Nederland als in België door goede fotografen foto's gemaakt van schepen, kanalen, riviergezichten, havens en kunstwerken op de waterwegen, die dan als prentkaart in de handel verschenen. Door hun grote oplage zijn er een aantal van bewaard gebleven. Op vele van die oude prentkaarten staan ook allerhande kleine boten, meestal niet in het middelpunt van de belangstelling, maar hun aanwezigheid laat toe ze te bekijken in het kader waar ze eertijds thuishoorden en in een periode die niemand van ons heeft gekend, net voor de aanvang van hun verdwijning.

Er zijn verzamelaars die zich hebben gespecialiseerd in deze richting. Sommigen hebben een uitzonderlijke verzameling bijeengebracht, uitgebreider dan wat vele musea over het onderwerp bezitten. Het probleem is dat de eigenaars hun bezit zeer jaloers beschermen en normaal niet toestaan dat er kopieën van gemaakt worden. Als u weet dat er tegenwoordig tot vijftig gulden en meer voor bepaalde prentkaarten wordt gevraagd, zult u wel begrijpen waarom. Ik heb altijd eerlijk verteld wat mijn bedoelingen waren, dat ze uitsluitend bedoeld zijn voor studie en indien een ervan gepubliceerd wordt eerst de toestemming wordt gevraagd. Ik heb met veel prentkaartenverzamelaars in België contacten gehad, niet altijd met succes, maar sommigen hebben mij de gelegenheid gegeven kopieën te maken van wat voor mij belangrijk was. Hetzelfde gaat op voor prenten en schilderijen. Alhoewel minder frequent, komt het voor dat een kunstenaar een of andere werkboot heeft geportretteerd.

Het is begonnen met enkele foto's, maar zeer spoedig bleek dat het geen zin had ze zo maar in een oude schoendoos te bewaren (figuur 5.2). Ik begon trouwens te ervaren, dat na een zekere tijd het moeilijk werd enkele foto's nog thuis te brengen. Dus werd alles op fichekaarten geplakt met boven in de hoek de naam van het type en achteraan de plaats van de opname, de datum en wat uitleg, waarna alles geklasseerd werd, soort bij soort. Naarmate de



Figuur 5.2

Friese wildschietboot met ganzenroer en laadstok uit de collectie van het Zuiderzee Museum te Enkhuizen (foto; M. Kaak)

collectie uit de fichebak groeide, heb ik de werkboden onderverdeeld in vier groepen. De schippersboten, de boerenboten, de visboten en de scheepsboten en in elke groep de onderscheiden typen alfabetisch gerangschikt. Zo kan ik nu in een minimum van tijd het gewenste weer vinden.

Deze klassering naar de groep en de naam is zeker niet volmaakt. Sommige boten laten zich moeilijk in groepen indelen, omdat ze verscheidene functies hadden. Een vletschouw, een bok of een broekschuit zijn zonder het minste probleem onder te brengen bij de boerenschuiten, een ansjovisvlet en een kubboot onder de visboten, maar een Hollandse boot die gebruikt werd als schippersboot, visboot, boerenboot, peilboot bij de Rijkswaterstaat en ga zo maar voort vormt een probleem. Omdat ik oordeelde dat hij als schippersboot de grootste bekendheid heeft gehad, heb ik hem in die groep ingedeeld, met verwijzing wel te verstaan naar zijn andere functies.

Toen ik kennis maakte met het boek van McKee, die de Britse werkboden indeelt volgens de vorm van de romp, heb ik een ogenblik geaarzeld om mijn klasseersysteem te veranderen. Bij nader toezien bleek dat dit systeem evenmin waterdicht is. De groepen zijn dan van uitzicht wel eenvormig, maar als men iets wil opzoeken over een bepaalde boot moet men al precies weten hoe hij er uitziet. Ik heb het dan maar bij het oude gelaten. Belangrijker is, dat alles beschreven en geklasseerd is en dat het voor mijzelf althans gemakkelijk is om mijn weg weer te vinden.