

Verdwenen scheepstypen van de Schelde en haar zijrivieren

Peter Hamer / Jan Annemans

Vanuit de doelstelling van de Stichting Behoud Hoogaars heeft 'Consent' de afgelopen jaren voornamelijk schepen voor de visserij beschreven en meer specifiek de hoogaarsen en hengsten, zoals die de voorbije 150 jaar in het ons bekende gedeelte van de Scheldedelta werden gebruikt.

De Schelde kent echter ook een gedeelte bovenstrooms van Antwerpen, waar de visserij zeker zo'n belangrijke bron van bestaan was en waar eeuwenlang vracht- en vissersschepen zijn gebouwd. De scheepsbouwgeschiedenis van dit stuk rivier, in Vlaanderen de Zeeschelde genoemd, is desondanks grotendeels onontgonnen gebied.

Op de meeste oude afbeeldingen van deze regio (Zeelandia descriptio, de voorstellingen van de rede van Antwerpen) zijn vrijwel alleen rondgebouwde vissersschepen te zien. Afbeeldingen van hengsten en hoogaarsen verschijnen pas in de loop van de 17e eeuw. Afgezien van de vraag waarom "onze" schepen niet eerder werden afgebeeld, is het de moeite waard eens te kijken welke ronde schepen op de Schelde werden gebruikt, wat ervan bekend is en waar ze werden gebouwd.

in de beschikbaarheid van het hout. Schepen die voller zijn gebouwd vragen meer hout en dat was in Brabant ruimschoots voorradig.

Veel van de van oudsher op de Schelde en haar zijrivieren voorkomende schepen zijn verdwenen. In de archieven worden de namen van diverse scheepstypen vaak door elkaar gebruikt en, als de dienstdoende ambtenaar weinig van schepen afwist, voldeed vaak de term "schuit". Uit haven- en tolarchieven valt zonder uitgebreide studie dus niet veel af te leiden. Maar er is een andere bron.

Van de werf van De Landtsheer en zijn opvolger Van Damme in Baasrode zijn uitgebreide en zeer gedetailleerde bestekken bewaard gebleven die een beeld geven van de schepen die daar sinds het midden van de 18e eeuw zijn gebouwd. Maurice Kaak, scheepsbouwer/-restaurateur en gekend modelbouwer, heeft die bestekken bestudeerd en in kaart gebracht. Zoveel detail was daaruit af te leiden dat het mogelijk bleek van deze schepen historisch verantwoorde reconstructies te maken. Veel modellen zijn reeds gebouwd en in het museum van Baasrode te bezichtigen. Andere zijn in productie en zullen t.z.t. aan de verzameling worden toegevoegd. Aan de hand van deze modellen wordt een beeld geschetst van de scheepvaart op de Schelde en haar zijrivieren in de voorbije tweehonderd jaar.

Uit de bestekken blijkt ook dat er sprake is van een Brabantse scheepsbouwfamilie. De tot deze familie behorende typen waren zowel wat betreft uiterlijk als constructie sterk aan elkaar verwant. Het uiterlijk wordt bepaald door de ronde stevens en de zware, volle boegen. Bij de grotere schepen is de voorstevens licht achterovergekromd, waardoor de top in de richting van de masttop wijst. Vooral bij de kleinere schepen en boten heeft de constructie van de inhouten veel weg van die van de botter en kenmerkt zich door afwisselende spanten of knieën en liggers. Dit in tegenstelling tot de Zeeuwse hoogaars, waarbij de spanten met de liggers zijn samengevoegd en afzonderlijke knieën ontbreken.



Pentekening van Pieter Breugel de Oude
Kopie: Scheepvaartmuseum Baasrode

De Schelde was eeuwenlang de grensrivier die het hertogdom Brabant van het graafschap Vlaanderen scheidde. Dit vertaalde zich ook in de scheepsbouw: de schepen langs de Brabantse oever waren voller gebouwd, gladboordig en met kromme stevens, terwijl de schepen langs de Vlaamse kant meer rechte stevens hadden, en doorgaans overnaads waren gebouwd. De reden hiervoor was niet dat de Brabanders meer Bourgondisch waren aangelegd, de oorzaak lag hoofdzakelijk



Brabander

Foto: Scheepvaartmuseum Baasrode

De brabander

Reeds in 1560 vervaardigde Pieter Breughel de Oude een pentekening van Baasrode, waarop een scheepje te zien is, dat al de kenmerken van de Brabantse schepen vertoont: rond gebouwd, met kromme Stevens, zwaar in de boegen en breed in de zij. Vanuit de bestekken van De Landtsheer is een dergelijke boot bekend: de schippersboot, voorloper van de latere algemeen verbreide Brabantse boot of brabander.

De brabander is het kleinste type van de Brabantse familie. Het is een boot van ca. 4 meter lang bij een breedte van 1,35 meter, met een plat vlak, een ronde voorstev en rechte achterstev. De zijden bestaan uit twee of drie gladboordig geplaatste gangen met daarboven een zwaar berghout. Deze boot werd veel gebruikt als bijboot bij de grotere vrachtschepen, de otters en de pleiten van de Vlaamse binnenwateren. Hij werd gebruikt voor het transport naar de wal en bij de dagelijkse werkzaamheden aan boord zoals het uitbrengen van lijnen en het boegseren*. Veel schippers hadden hun bootje uitgerust met een zeil, roer en zwaarden om wat grotere afstanden gemakkelijker te overbruggen.



Brabander achterboot

Foto: Eduard Jacobs: "Wij schippers van weleer"

De 19e eeuwse brabander was, met inhoud van 2 duim dikte en huidgangen van 1 duim, kleiner en lichter gebouwd dan de 18e -eeuwse schippersboot. Desalniettemin was het een relatief zware boot, die moeilijk aan boord te takelen was. Om die reden werd in de loop van de 20e eeuw de brabander geleidelijk vervangen door de veel lichtere en goedkopere ijzeren schippersjol.

* Boegseren: een schip in een haven verhalen of naar een ankerplaats slepen met één of meer roeiboten.

Brabantse visboot

Foto: Scheepvaartmuseum Baasrode



De Brabantse visboot

Een iets grotere uitgave van de brabander is de Brabantse visboot. Deze boot werd veel gebruikt door de vissers van Baasrode, Rupelmonde en Mariekerke, en wordt daarom ook wel (abusievelijk) "Mariekerkse jol" genoemd.

De visboot vertoont ook weer de typische kenmerken van de Brabantse familie en toont in haar constructie al veel overeenkomst met de pleit en de otter. Terwijl bij de kleine boten de spanten en wrangen elkaar aflossen worden de visboten gebouwd met op de wrangen geplaatste spanten, met daartussen steeds een knie. In het begin van de 19e eeuw werden ze gebouwd met een boeisel, 50 jaar later hadden ze een breed berghout, dat aan de bovenkant was uitgekapt en zo een boeisel vormde. De sterk oplopende voorstev had een afgeronde kop, waardoor een pen was gestoken, waaraan het voorstag werd bevestigd.

Er begonnen zich enkele aanpassingen aan het visbedrijf af te tekenen. De visboot was ca. 6 meter lang en was voorzien van een vast voordek met een luik. Bij meerdaagse tochten diende het kleine vooronder als bemanningsverblijf voor de driekoppige bemanning. Achter het vooronder lag de hooskuil, gevolgd door het bundek met de trog. Achter de bun was de werkruimte, uitgerust met een losse werkplank waarop de vis werd schoongemaakt.

De visboot had een steekmast met fok en sprietzeil, een aangehangen roer met klik en ronde zwaarden.



Mariekerkse jol
Tekening H.Seghers

De Antwerpse knots

Een typisch vissersvaartuig van dezelfde familie is de (Antwerpse) knots. Dit schip is constructief gezien vergelijkbaar met de visboot, maar met een lengte van ca. 10 meter aanzienlijk groter. De oorsprong van de knots is niet bekend, de naam verschijnt in 1711 voor het eerst in een Mechelse ordonnantie.

Gezien de indeling van de romp, met een vaste plecht, achter de mast een ruim en daarachter een natte bun, werden de schepen waarschijnlijk gebruikt voor zowel de mossel- als de garnaalvisserij op de Schelde. Uit de consent-registers blijkt dat knotsen vooral in de tweede helft van de 19e eeuw veel in Zeeland visten. De laatste gegevens dateren van 1920. Uit de archieven van de Royal Yacht Club de Belgique in Antwerpen blijkt dat er in die jaren een als jacht gebouwde knots is geweest, maar het is niet bekend wat daarvan is geworden. Het type is verdwenen, nadat door de vervuiling van het

Scheldewater de visvangst terugliep en de kustgarnaalvissers hun grotere en betere zeegarnaal in Antwerpen op de markt begonnen te brengen.

Omtrent de constructie is weinig met zekerheid te zeggen. Er bevindt zich een knots in het maritiem park van het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen, maar dat schip is als jacht gebouwd. Het is daarom niet zeker dat dit representatief is voor de voor de visserij gebouwde schepen, waarvan er geen is overgebleven. De door J. Van Beylen gebruikte gegevens zijn afgeleid van twee modellen in het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen en van drie weinig gedetailleerde plans uit het begin van de 20e eeuw. De schepen waren zwaar gebouwd met volle ronde boegen, een gebogen, zeer steil staande voorsteven en een rechte, licht vallende achtersteven. De indeling was verder vergelijkbaar met die van de visboot. Ze waren rond 10 meter lang bij een breedte van 4 meter en karveel beplankt. Een bijzonderheid is dat de knots een op kiel gebouwd schip geweest zou zijn, in tegenstelling tot de andere hier beschreven sloopstypen. (vgl. J. van Beylen: De Antwerpse Knots en de Vlaamse garnalenvisserij op de Schelde in Vlaanderen en Zeeland; Franeker 1999)

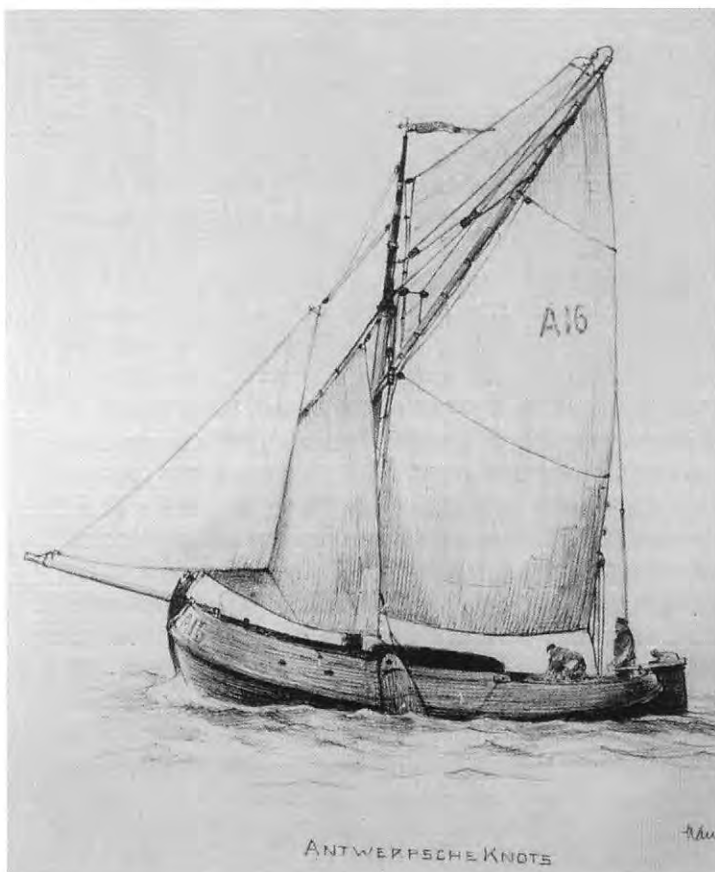
De tuigage bestond uit een grootzeil met staande gaffel, een fok en een kluiver. Het staande gaffelzeil had, net zoals het sprietzeil, het voordeel dat er geen boom of giek was, die het behandelen van de viskorren zou belemmeren.

De pleit

De pleit is een sloopstypen dat reeds in 1252 in het 'Scheepvaartreglement op het Zwin' wordt vermeld. Het type duikt daarna geregeld weer op in rekeningboeken en haven- en tolregisters. Op de rekeningen van de Ierseker Tol (ca. 1400) wordt de pleit veelvuldig genoemd als vrachtvaarder met zout, turf en brandhout. Ook in de stedelijke reglementen van Antwerpen (1591) komt de pleit al voor als veerschip.

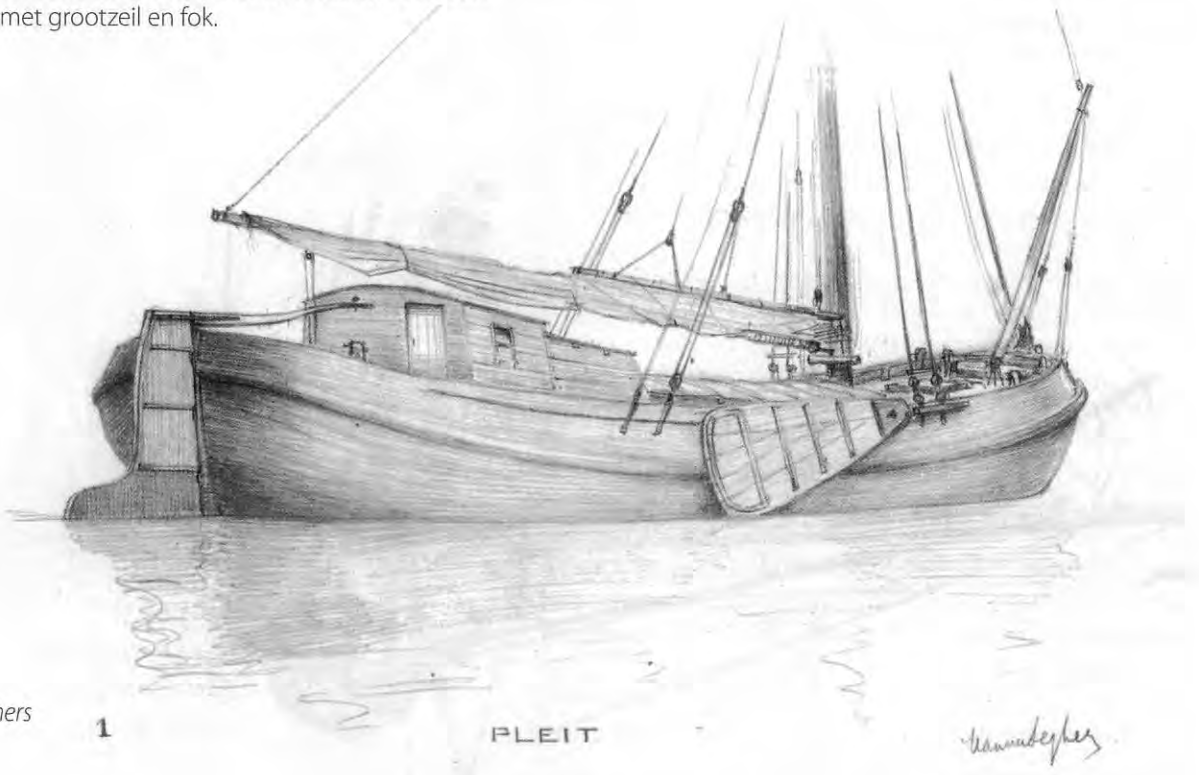
De vorm heeft zonder twijfel de nodige veranderingen en aanpassingen ondergaan sinds de eerste vermelding. Tegen het einde van de 19e eeuw waren de afmetingen: lang 23-27 meter, breed 4,8 tot 5 meter, met een tonnenmaat van 125 tot 180 ton. Zeker is dat de meeste pleiten in Vlaanderen thuis hoorden en ook in Vlaanderen gebouwd waren.

Er is sprake van zeegaande pleiten en binnenpleiten. De laat-



Antwerpse knots
Tekening: M.Seghers

ste waren gestrekte schepen, nogal volgebouwd en enigszins rond in de zij. Ze hadden een vlakke bodem zonder kiel, rechte kimmen en waren voorzien van een roef. Voor de roef stond een laadroef, waarvan de luiken hoger gelegen waren dan die van het ruim. Ze waren voorzien van zwaarden en een strijkende mast met grootzeil en fok.



Pleit
Tekening: M. Seghers

De otter

De otter is een recenter lid van de Brabantse familie en stamt af van de zeepleit. De oudst bekende vermelding dateert van de eerder genoemde Mechelse ordonnantie van 1711. De otter had ronde kimmen, vertoonde meer zeeg en was in verhouding breder dan de binnenpleit. Hij was daardoor ook zeewaardiger en voer tot de Roer om kolen te halen.

Otters waren zwaarder gebouwd dan de 19e -eeuwse pleiten en voerden ook een groter tuig. De zeilinrichting verschilde naargelang de smaak van de werfbaas en de schipper. Over het algemeen hadden ze twee masten, waarvan de achterste (de bezaan- of druilmast) soms op het achterdek en soms op het roer was aangebracht.

Typerend voor de otter was de rijke versiering. Op het achter-schip werd een ronde lijn getrokken, doorlopend op het roer, waarbinnen de scheepshuid gevernist was. De kluisborden waren wit of groen geschilderd en ook het hek, roer en de helmstok waren versierd met witte, rode en groene kleuren. De helmstok had veelal een koperen tonnetje op het eind. De binnenkant van het hakkebord en de zijden van de zoet-watertonnetjes waren vaak versierd met een schildering van een stormachtige zee of een vuurtoren met een groot zeil-schip.

Een variant van de otter was de beerotter, die was ingericht voor het vervoer van faecaliën door de reinigingsdienst van de stad Antwerpen. De schepen hadden een vaste ligplaats in de Zuiderdokken en verkochten langs de Schelde via lokale handelaars hun lading als mest voor de landbouw. De beer-otter was doorgaans kleiner dan de andere otters en voerde een eenmast tuig. Hij had vaste luiken en een pompinstallatie en was voorts herkenbaar aan het berghout, dat voor en achter tegen de boegen opliep, dus niet parallel aan de zeeg van het schip.



Otter
Foto: Scheepvaartmuseum Baasrode

De werf van Van Damme heeft er verschillende gebouwd, en had ook een onderhoudscontract met de gemeente Antwerpen. Zoals blijkt uit de loonboeken van de werf werd het onderhoudswerk beter betaald dan nieuwbouw, wat niet geheel onbegrijpelijk is. Omwille van de beerotters heeft de werf een houtafdeling gehad tot 1935, toen de houten otters uit de vaart werden genomen.

De laatste beerotter werd geschonken aan het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen in 1953, maar is in de volgende winter door het ijs gekraakt en verloren gegaan, voordat de nodige herstellingen konden worden gerealiseerd.

De hier genoemde schepen vormen slechts een bloemlezing van de vele typen die tot de Brabantse familie behoren. De meesten waren omstreeks het begin van de 20e eeuw nog te zien op de Schelde, zoals ook blijkt uit het boek 'Schepen op de Schelde' van M.Seghers en R.de Bock. Maar ze hebben de overgang naar ijzer- en staalbouw niet overleefd. Met de motorisering van de binnenvaart en de daarop-volgende schaalvergroting zijn de eisen die aan de schepen werden gesteld drastisch veranderd. De eenvormige bakken van vandaag zijn zonder twijfel economischer en bieden de schipper een beter bestaan. Maar met de oude scheepstypen is een wereld verdwenen, die zonder twijfel kleurrijker en boeiender was dan die van de binnenvaart van vandaag.



Museumtekening

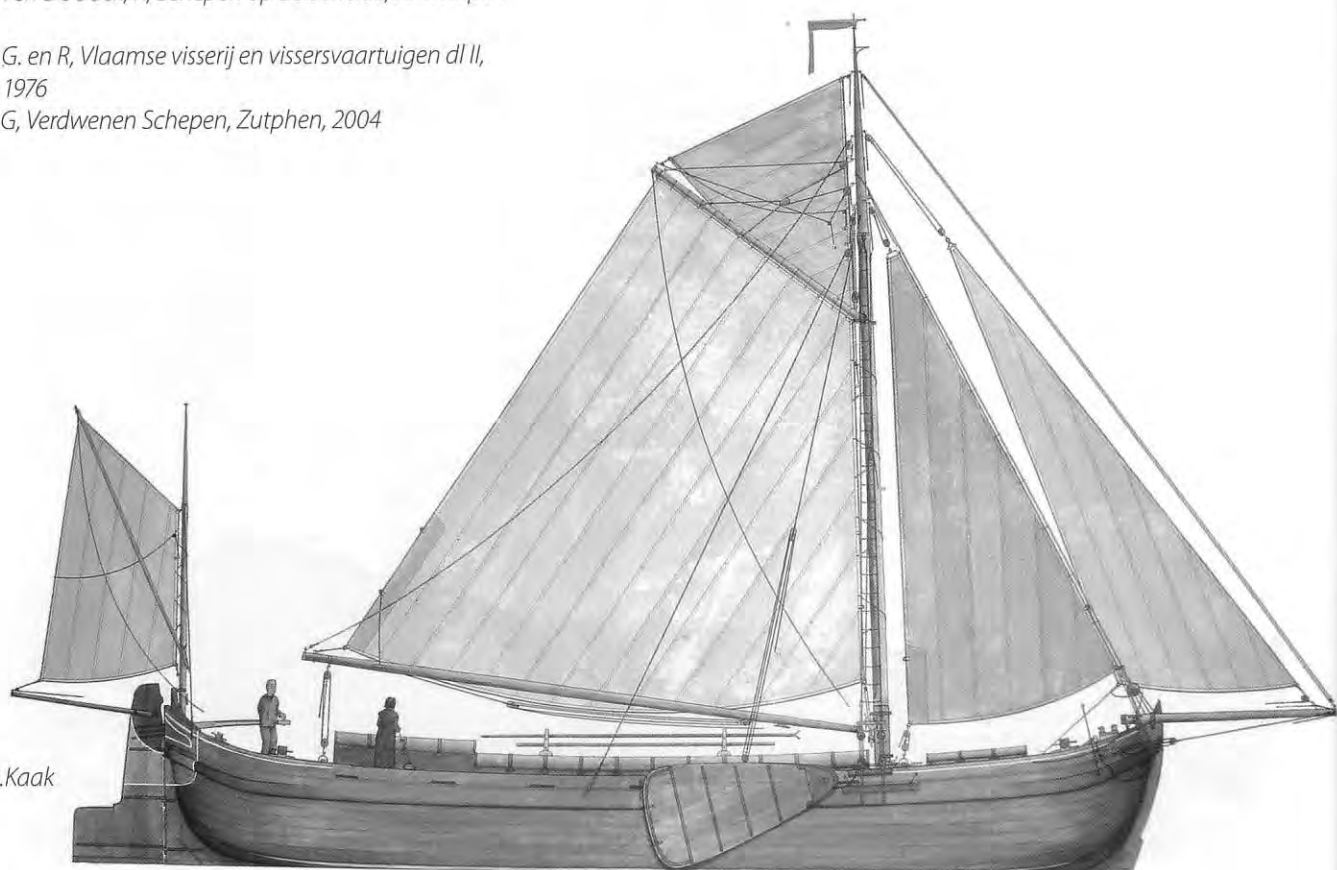
BEEROTTER

Beerotter 8

Tekening: M.Seghers

Belangrijkste bronnen:

- Annemans, J: *Verdwenen scheepstypes op de Schelde en haar zijrivieren Voordracht t.g.v. Symposium 3e lustrum SBH; Dec. 2005*
- Seghers, M en De Bock, R, *Schepen op de Schelde, Antwerpen 1962*
- Desnerck, G. en R, *Vlaamse visserij en vissersvaartuigen dl II, Oostende 1976*
- Schutten, G, *Verdwenen Schepen, Zutphen, 2004*



Otterschip
Tekening: M.Kaak