

SCHEEPSTYPOLOGIËN DEEL 3

Westlander

Hoewel wij niet beschikken over harde bewijzen, willen we als hypothese stellen dat de Westlander ontstaan is als variant van de „Bok” (Bok in de betekenis zoals gehanteerd door Lunenburg in zijn boekje „Ronde en Platbodems” – zie bibliografie nr. 32) in het laatste kwart van de vorige eeuw. De door ons verzamelde gegevens doen blijken dat de bouwers van Westlanders even vroeg zijn overgegaan op de ijzer- en staalbouw als in de overige scheepsbouw het geval was: de eerste ijzeren Westlanders verschenen in de jaren tachtig van de negentiende eeuw. De Westlanderbouw beleefde maar een korte bloeitijd. Na de Eerste Wereldoorlog werden ze al niet meer gebouwd.

De redenen om te stellen dat de Westlander van de Bok afgeleid en een nog

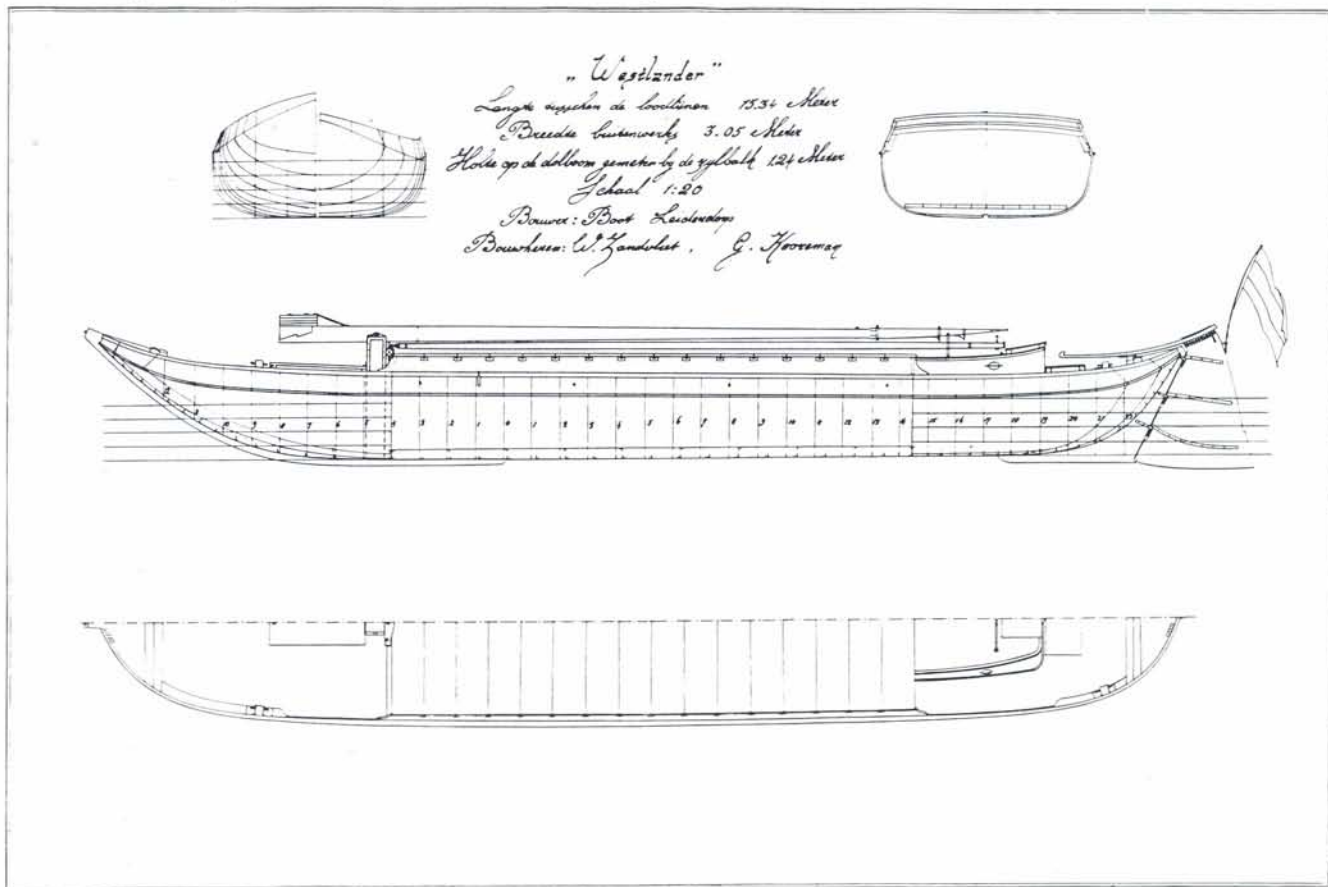
relatief jong scheepstype is, zijn:

1. De opvallende overeenkomsten als: de vallende voorstevens, de lijn van het boeisel, de aanwezigheid van klappmutsen, de afwezigheid van gangboorden en het aanwezig zijn van steekleren, de platte bouw. Ook de Pakschuit hoort onmiskenbaar tot deze schepenfamilie.
2. We kennen wél diverse oude prenten (van bijvoorbeeld Grève, Le Comte) waarop de Bok voorkomt en als zodanig vermeld wordt in de achttiende eeuw, maar geen enkele met een „Westlander”. De Westlander wordt pas afgebeeld als het fotograferen tot ontwikkeling komt (vanaf ongeveer 1860).
3. Met het opkomen van de Westlander verdween de Bok. De Westlander vervangde de Bok geheel, in eenzelfde bedrijfstak (namelijk regionaal vervoer te water).

We beschikken wel over een gegeven in

het notarieel archief van Overschie uit 1793, waarin melding wordt gemaakt van een „Westlandsch Schuitje”. We moeten eventueel met de mogelijkheid rekening houden dat vóór de ontwikkeling van de tuinbouw in het Westland in de vorige eeuw het Westland wel een eigen niet zeilend type of types kende die uitsluitend voor eigen gebruik gebouwd werden, en dat met de ontwikkeling van de tuinbouw een behoefte ontstond aan zeilende (dus snellere) vaartuigen die de tuinbouwprodukten konden „exporteren”, en bepaalde voor de tuinbouw benodigde materialen (mest, zand) konden „importeren”. Deze niet-zeilende scheepjes zullen niet zo de aandacht getrokken hebben van de tekenaars, maar hebben mogelijk als voorbeeld gediend bij het uitdenken van een scheepstype dat deze im- en export kon verzorgen.

Westlander (Tekening uit het archief van Maritiem museum „Prins Hendrik”, Rotterdam)



In dit laatste geval is de Westlander niet rechtstreeks afgeleid van de Bok, maar er slechts nauw aan verwant.

Het mag duidelijk zijn dat er behoefte is aan verder onderzoek om deze mogelijkheid te verifiëren.

Aangepast vaargebied

De Westlander was geheel aangepast aan het vaargebied „het Westland”, met zijn smalle vaarten, korte bochten en lage bruggen. Ze werd voornamelijk gebouwd op de Westlandse werven. Bekende namen zijn Van Waveren, Van Dam, Van der Plas en Van Straaten.

Als we kijken naar het vaargebied van de Westlander zijn een aantal aspecten te onderscheiden:

- een vaart voornamelijk ten behoeve van de westlandse economie: vervoer van „mist” (= dunne mest), groenten, zand, turf.

- een vaargebied buiten het Westland: de Zuidhollandse eilanden (bieten, pulp, aardappelen). De schipper had wél zijn domicilie in een plaatsje in het Westland.

- het gebied rondom Leiden. Dit waren Westlanders van schippers met als domicilie onder andere Leiden, Stompwijk, Zoeterwoude, Katwijk en Hazerswoude. Werven waar aldaar Westlanders werden gebouwd waren: Boot in Leiden en Van Beeveren in Zoeterwoude.

* Ook op de Hollandse IJssel, in de streek rond Montfoort zijn Westlanders gebruikt ten behoeve van de steenfabrieken die daar stonden.

Drie verschijningsvormen

De Westlander als zeilschip kwam globaal genomen in drie verschijningsvormen voor:

1. De Westlander met de afmetingen van ongeveer 12 meter lengte. Bijvoorbeeld de Westlander „Antonius” van schipper N. Persoon uit Loosduinen. Dit waren zeer sierlijke scheepjes.

2. De Westlanders van 14 à 15 meter lengte: het meest bekende formaat. Zij hadden een laadvermogen van 17 tot 20 ton. Bijvoorbeeld de Westlander „Nostalgie” van N. Pronk, en de „Vier Gebroeders” van H. Dessens.

3. De grote Westlanders langer dan



16 meter en met méér dan twintig ton laadvermogen. Met deze schepen konden men in het Westland haast geen kant meer uit, en zij voeren dan ook veel op het „Overmaas”. Voorzover bekend zijn hier geen zeilende exemplaren meer van.

De Westlander vanaf ongeveer 14 meter hadden een betimmerd roefje in het achterchip. Doel van het roefje was primair



De Westlander was ook buiten het Westland populair, o.a. in het poldergebied rond de Oude Rijn, in de Bollenstreek, rond Amsterdam, en op de Hollandse IJssel. In de Bollenstreek werd met Westlanders veel zand en mest vervoerd.

(foto Maritiem Museum „Prins Hendrik”, inv.nr. 1241)

een verblijf bieden aan schipper en knecht als zij op reis waren, waarin zij konden slapen, schuilen, een pot koffie

Westlander te 's-Gravenzande. Let op het „visgraat” motief waarmee de delen van de zwaarden zijn samengesteld.

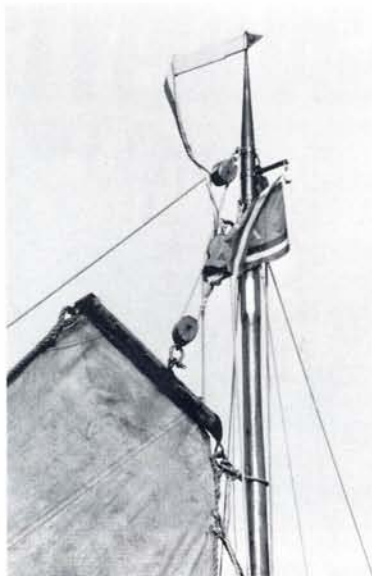
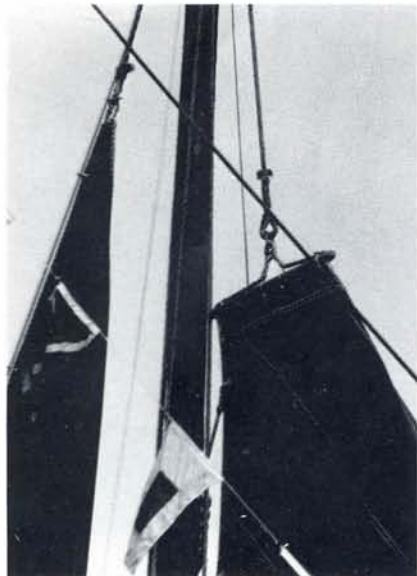
(foto: Maritiem Museum „Prins Hendrik”, inv.nr. F1002)

zetten of een maaltijd konden bereiden. De „stahoogte” was maximaal 1,40 meter; men kon alleen zitten of liggen, lopen was er niet bij. Desalniettemin kwam het voor dat hele gezinnen op een Westlander woonden; ons zijn hier diverse voorbeelden van bekend. De heer Harland, wonend te Leiden en al hoogbejaard, heeft verteld dat hij in het roefje van de Westlander van zijn ouders geboren is, en dat zij hier nog enige jaren in gewoond hebben. Gebruikelijker was echter dat het gezin van de schipper aan de wal woonde. De schipper was meestal de hele week van huis en was slechts sporadisch thuis, meestal op zaterdagmiddag en zondag.

Westlanderschippers waren er als een van de eersten bij om een motor in hun schip te laten zetten, of over te stappen op een motorschuit. In de eerste jaren twintig kwam de motorisering meteen al op gang. De laatste schippers die het zonder motor zijn blijven doen streken in de loop van de jaren vijftig definitief de zeilen.

Waarom herken je een Westlander?

* de grote lengte in verhouding tot de breedte. Bijvoorbeeld de Westlander „Vier Gebroeders” meet 15,40 × 2,66 meter.



Driekanten met bovenhoutje (Fotoserie Floris Hin)

* de lage kruiphoogte: ongeveer 1,50 meter, behalve de grote Westlanders die op het „Overmaas” voeren.

* de schuin voorovervallende voorsteven, die oorspronkelijk van hout waren, die oorspronkelijk van hout waren (ook bij de ijzeren en stalen schepen).

* de boegen die in de kop, voordat zij de steven raken, iets teruglopen naar achteren, waardoor deze kop zijn karakteristieke uiterlijk krijgt.

* de aanwezigheid van klappmutsen; verhogingen voor op de voor-, en achter op de achterplecht.

* de aanwezigheid van weeggaten; sleuven achter, respectievelijk vóór de voor- en achterklappmuts. Hier werd de weegboom ingestoken waarmee het schip vanaf de wal kon worden voortgeduwd.

* de afwezigheid van gangboorden; de luiken liggen op steekleren, dat zijn houten afneembare planken die rechtop op het boeisel staan.

Het ruim werd afgedekt met ronde zowel als met vlakke luiken. Op een aantal oude foto's van Westlanders zien we ze ook uitgevoerd met een „Friese kap”. In

Deze Westlander heeft niet de „steekleren” waarmee het ruim verhoogd kon worden. De luiken liggen op lage houten dolboorden. Wanneer mest gevaren werd (een zware lading) had het geen zin met hoge leren te varen.

(foto: Maritiem Museum „Prins Hendrik”, inv.nr. F1117)

dit laatste geval was er een scheerbalk aanwezig.

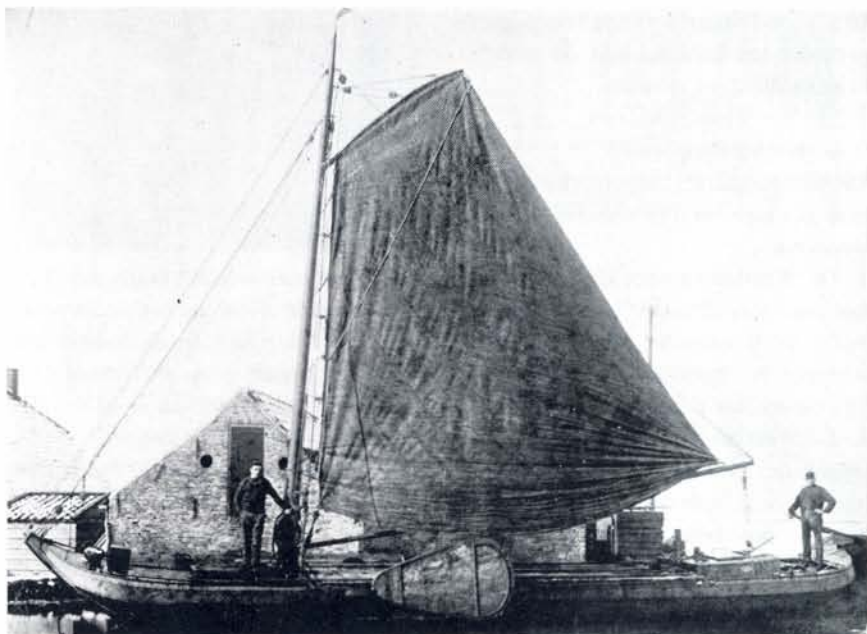
* het boeisel is bijna over de gehele lengte van het schip even breed, maar versmalt in de kop en in de kont, daarbij iets naar boven lopend en iets naar binnen vallend. Westlanders hadden voornamelijk zeeg in de kop en in de kont.

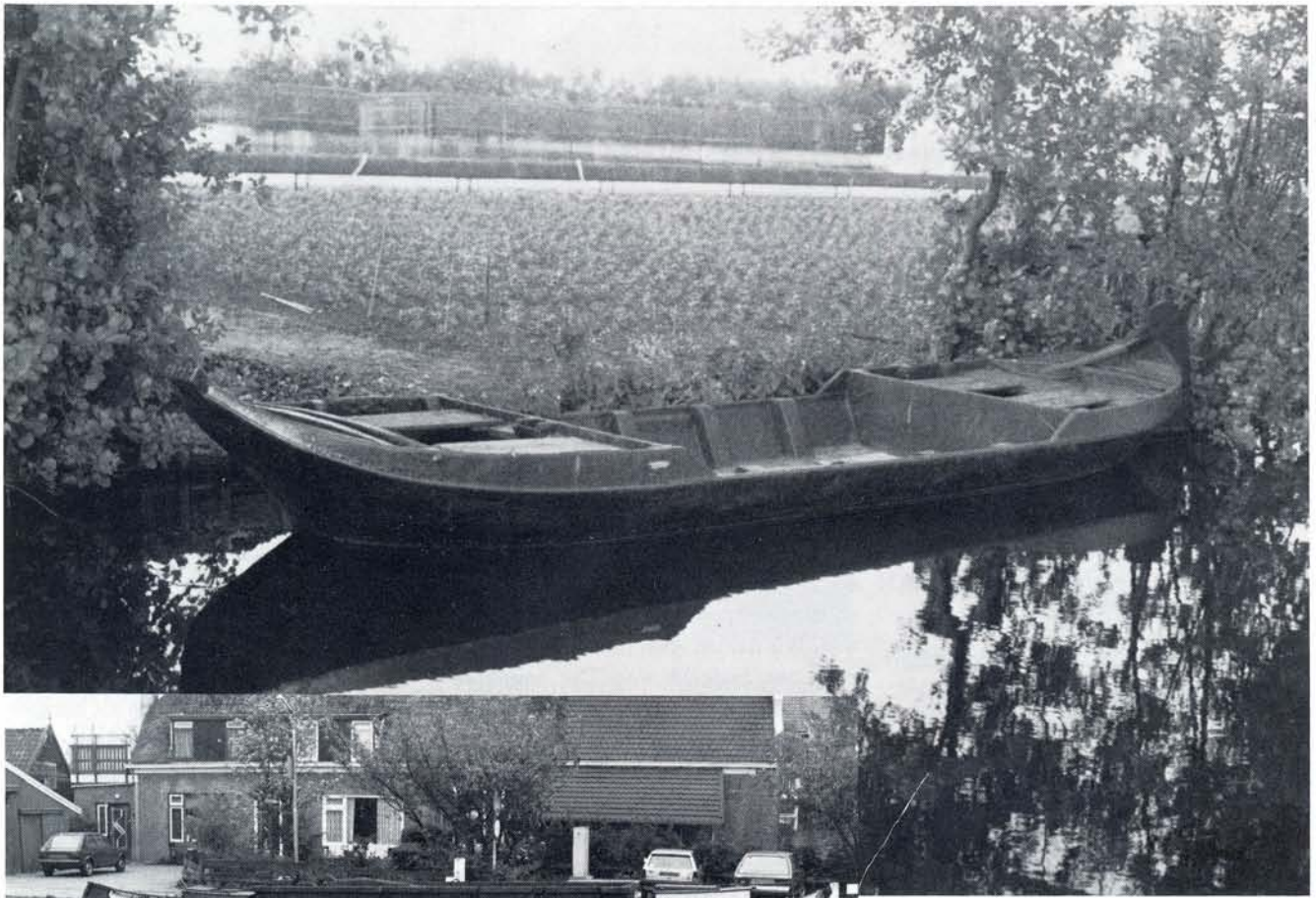
* De Westlander had over het algemeen een bijzonder fraai gevormd roefje op de achterplecht. De toegang werd meestal gevormd door een stalen schuifluik, zowel horizontaal als verticaal. Op de grotere Westlanders waren deze ook wel van hout.

* De Westlander had in de achterplecht meestal een stuurkuip, afgedekt door het stuurluik.

* Er waren Westlanders met lange en korte plechten. De lange plechten kwamen voor op Westlanders die „mist” vervoerden, vloeibare mest die het schip bij belading snel deed inzinken. Het was zaak dat de mist in het ruim de luiken vrijwel raakte daar de lading tijdens het zeilen anders kon gaan werken. Om de mist in het ruim snel te doen stijgen tijdens het innemen werd het ruim kort gehouden, en dus de plechten lang.

* De mast van de Westlander was zo





Een aantal Westlanders is nog altijd in bedrijf, bijvoorbeeld in het gebied rond Boskoop, en Roelofarendsveen. Op het voordek van deze gemotoriseerde Westlander is een „voor-roef” geplaatst, het ruim is verhoogd met een stalen den, en in het ruim is een kleine dragline geplaatst voor baggeren, grondverzet e.d.

(foto: H. Dessens)

De Westlander behoort tot een groep West-Nederlandse schepen waarvan andere representanten zijn: het Westlands groenteschuitje, het Westlands praampje, de pakschuit, de zandbok, de Veense praam en de Aalsmeerse bok. Op deze foto een Veense Praam, nog altijd in gebruik in Roelofarendsveen.

(foto: H. Dessens)

lang dat hij in gestreken toestand niet achter het roefje uitstak. Hij streek altijd onderdeks door middel van een contragewicht, de „wegerij”, en was door één man te strijken en te zetten.

* Vele Westlanders zeilden een „driekant”; een grootzeil met een zeer kort gaffeltje (ongeveer 50 cm), het zogenaamde „Bovenhoutje”.

* Westlanders hadden geen lieren, noch voor de zwaardvallen, noch voor de zeilsvallen. Wel kwam het soms voor dat de grotere Westlanders een ankerlier hadden.

* De zeileigenschappen: Met name de kleine Westlanders (van ongeveer 12 meter) zijn zonder meer snel te noe-

men, en wendbaar. Het overstag gaan met deze scheepjes gaat vlot. De grotere exemplaren wonden traag, daar zij hun vaart tijdens het oploeven al snel verliezen.

Wil men zijn Westlander origineel tui- gen, dat wil zeggen met de mast niet langer dan vroeger gebruikelijk, dan is het schip bij weinig wind zonder meer ondertuigd, en zeer moeilijk aan de wind te zeilen. Dit geldt des te meer als men een driekant vaart, die minder zeilop- pervlak geeft dan een gaffelgrootzeil. De driekant is daarentegen het ideale zeil voor het maken van tochten, daar de bediening (één val) aanmerkelijk een- voudiger is. De Westlander was ge-

bouwd om lading te vervoeren in polder- gebieden. Weliswaar moesten de schip- pers noodgedwongen wel eens naar „buiten”, maar uit de hele bouw van het schip valt af te leiden dat het niet gebouwd was voor de vaart op groot water, zoals Zuiderzee. Het vrijboord, zelfs met een leeg schip, was daarvoor veel te laag, en de geringe breedte van het scheepje doet het bij golfslag al snel hevig slingeren. Als men zeilt blijkt dat het schip geknipt is voor de kanalen, plassen en kleinere meren.

(In het volgende nummer van Spiegel der Zeilvaart worden in deze serie de Tjalk- achtigen behandeld.)