



Boottypen deel 6

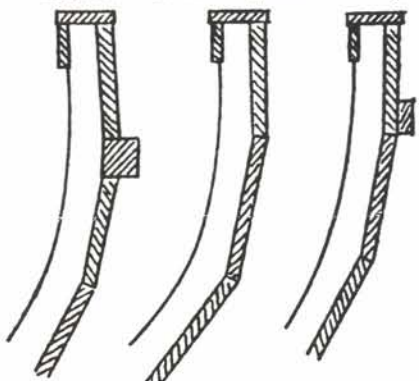
Mariekerkse jol

In Nederland spreekt men over het boeisel of de boeiing. Het boegsel helde licht naar binnen. In vergelijking met dat van vele Nederlandse boten staat het steil. Deze steile stand die in de boegen slechts weinig schuiner komt, geeft de boot een stug uiterlijk. Het was echter een algemeen kenmerk van alle Vlaamse en Brabantse schepen, groot of klein. De breedte van het boegsel kon verschillen en was afhankelijk van de plaatselijke gewoonte. Het berghout bestond uit een smalle keper. De boeghouten die dezelfde dikte hadden, waren dieper en sprongen meer buiten de huid. Van voor waren meestal geen wringsels voorzien; van achter echter altijd. Wringsels zijn aangezaagde verdikkingen die als knieën tegen de steven aanliggen. Dit was de beste bouwmethode. Er bestonden ook lichtere en goedkopere uitvoeringen. Het gebeurde dat men geen berghout plaatste, maar gewoon een lat, een schuurlijst, aan de onderkant van het

bovenste boord nagelde. Soms liet men zelfs de schuurlijst gewoon weg. De voorsteven was gebogen en viel ruim naar voren. De stevenkop had een cirkelvormig rond profiel en behoorde tot de herkenningpunten. Het was de timmerman die bepaalde of de voorsteven veel of weinig zou vallen. Zowel de tekeningen als de foto's tonen dat zij daar een verschillende mening over hadden. Een steiler staande steven ging meestal samen met een volle en stompe boeg. Bij een meer vallende voorsteven stonden de voorste einden van de boorden in een scherpere hoek tegenover elkaar. Zij hadden een fijner voorkomen. Of dit ideaal was voor het comfort in het piepkleine vooronder is wat anders. (Vissers noemden het vooronder de plecht en de plecht het dek). De reeds te krappe ruimte, waar men met twee of drie personen moest

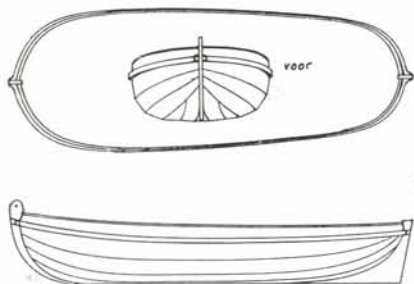
Visboot zonder berghout of schuurlijst langs de Schelde-oever te Mariekerke. Verz. Luc. Rochtus.

berghout zonder berghout schuurlijst



slapen werd er immers nog door verkleind. Het achterste gedeelte van deze boten was meestal breder dan bij de anderen. De 1 op 3 verhouding van de grootste breedte tot de lengte was voor allen gelijk. De boorden staken van voor altijd met de koppen in de sponne van de steven. Van achter viel alleen de helft van het zandboord erin, terwijl de andere helft en de koppen van de bovenliggende boorden schuin tegen de onderkant van de boeghouten voegden. Bij de lichte uitvoeringen zonder berghout was het gebruikelijk alle koppen van de boorden in de sponne van de achtersteven te steken. In dat geval was het gat voller van vorm.

Het grote verschil tussen het oude type en de Brabander zat hoofdzakelijk in de bovenbouw van de romp. Bij de Brabander lag het berghout helemaal van boven en nam het de plaats in van het boegsel. Hiermee kwam hij overeen met de Brabantse roeiboet Velen had-



Brabander met het berghout helemaal bovenaan. De stevenpunt is anders van voren.

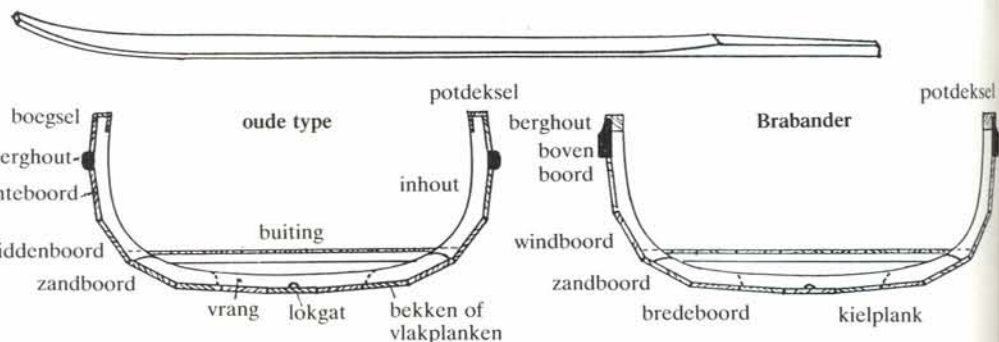
den een gestrekte zeeg. De boten van Borremans uit Hamme daarentegen zakten in het midden mooi door. Het berghout was tamelijk breed en dik en van boven voorzien van een hol profiel, dat de indruk deed ontstaan van een kleine opbouw. De scheepsbouwer sprak hier van een instroking. De boeghouten waren breed waar ze tegen het berghout voegden, maar versmalen naar de stevens. In de dikke naar buitenspringende band van de boeghouten waren altijd, zowel van voor als van achter, wringsels aangebracht. Het maken van deze bovenste omloop vroeg veel tijd en was daardoor duur. Algemeen werd aangenomen dat deze constructie zoals bij de Brabander toegepast sterker was dan het smalle berghout van zijn voorganger. Wat het vallen van de voorsteven betreft geldt

hetzelfde als wat van de vorige reeds is gezegd. Alleen was de stevenpunt voorzien van het typische hoge profiel dat ook de Brabantse roeiboet sierde.

De bouw

De opbouw van de kleine Brabantse boten is voor allen gelijk. In de voorgaande serie artikelen is deze volledig besproken. Omdat ze groter zijn, waren er natuurlijk zekere aanpassingen aangebracht. Het boord was hoger en had een plank meer, het middenboord. De Hamse botenbouwers noemden deze plank het windboord.

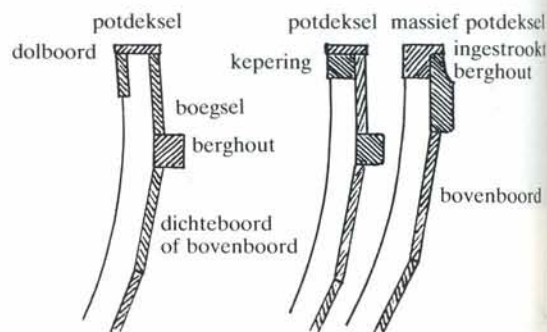
Door het aanbrengen van deze extra plank viel de scherpe kim, die bij de roeiboet onvermijdelijk was, weg. De vlakplanken of bekken waren samengesteld uit elk twee gangen. Vroeger was het de gewoonte om de kielplank van achter, op het gedeelte waar de scheg en de achtersteven op rustten,



dikker te maken. In de tijd toen men de planken nog met de hand uit de boom zaagde was dit gemakkelijk te doen. Men kon onder het zagen rekening houden met verschillende houtdikten, wat bij machinaal zagen niet meer mogelijk is. In de vorige eeuw werd van deze methode ruim gebruik gemaakt, bijzonder om de planken te verdikken op plaatsen die onderhevig waren aan grote slijtage of ruwe behandeling.

Het schijnt dat men in de periode tussen de twee wereldoorlogen nog plankenzagers aan het werk kon zien op de dijk te Dendermonde bij de botenbouwer Annemans. Hoewel de visboten groter van afmetingen waren dan de roeiboet waren de huidplanken niet dikker, de vrangen en de inhouten daarentegen wel.

Het dolboord was niet op dezelfde manier afgewerkt als bij de roeiboet. In plaats van de voegen dicht te maken met een pressening, werd de bovenkant afgedekt met een duimse plank, het potdeksel. Zij had het voordeel dat niet alleen de naden van de bovenste delen werden dicht gemaakt, maar beschermde tegelijk de bovenkant tegen de ruwe behandeling met het vistuig. Enkele doorsneden geven een idee van de bestaande varianten. Het gewone dolboord kende twee toepassingen, één



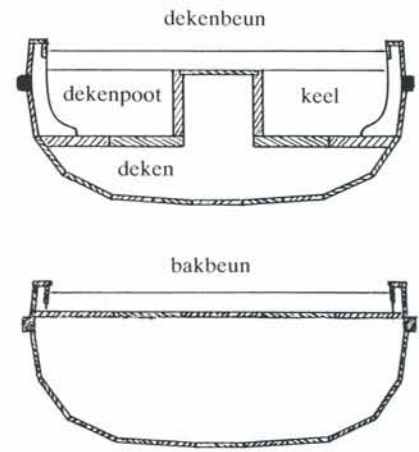
bestaande uit een massieve kepering, die op zichzelf reeds de koppen van de inhouten afdekte en een andere, lichter uitgevoerd met een duimse plank op zijn kant, die gedeeltelijk in de koppen van de inhouten was ingezaagd. Een andere methode bestond eruit de kepering en het potdeksel uit één stuk te maken. In het hout werd van onder aan de buitenkant een slag gemaakt, zodat een duimbrede rand bleef staan die over de naad viel. Het was goed maar duur werk en werd alleen op aanvraag toegepast.

De indeling

De binnenindeling van de visboot was op alle soorten hetzelfde, of het nu de „echte jol” betrof, de Brabander, of de spiegelboot. Van voor was hij gedekt

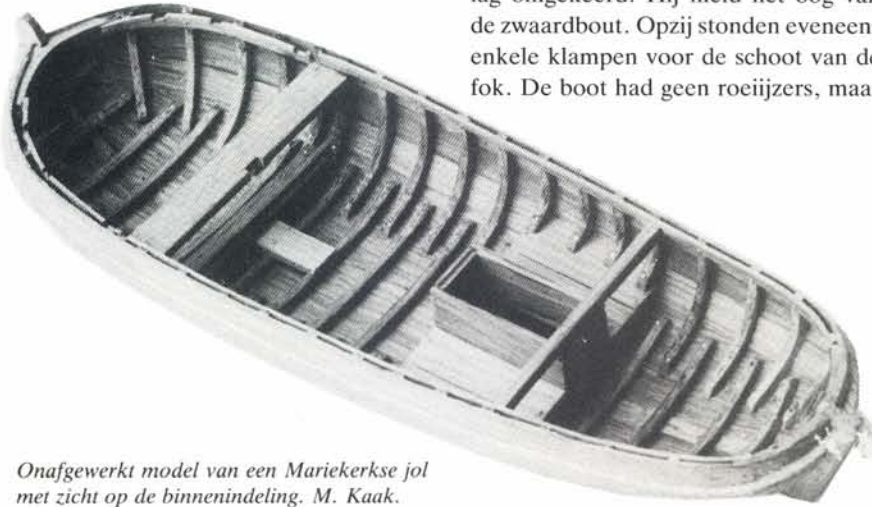
met een waterdichte plecht en aan de achterkant onder de mastbank afgesloten met een schot, dat soms uit twee wegneembare delen bestond. Dit kleine voorondertje was toegankelijk langs een luikje aan stuurboord, soms aan de andere kant en een enkele keer in het midden. Een visser vond deze laatste toepassing een grove fout, omdat ze tot gevolg had, dat men bij het instappen onvermijdelijk op de benen zou trappen van degene die was voorgedaan, wat vermeden werd door het luik opzij te

Achter de mastbank bevond zich een open ruimte, met in het midden een roeibank, bij de vissers de dok geheten. Zij kon evenals het voetspoor boven de buiting of vloer, weggenomen worden. Door het verwijderen van deze stukken, kon men de ruimte vergroten en zonder gevaar de vuurpot op de vloer plaatsen wanneer men maaltijden wilde bereiden of koffie zetten. Een grotere ruimte was ook praktischer om te eten. Op de inhouten achter de mastbank waren de zwaardhaken bevestigd. De haak bevond zich aan de bovenkant en lag omgekeerd. Hij hield het oog van de zwaardbout. Opzij stonden eveneens enkele klampen voor de schoot van de fok. De boot had geen roeijzers, maar



De bun

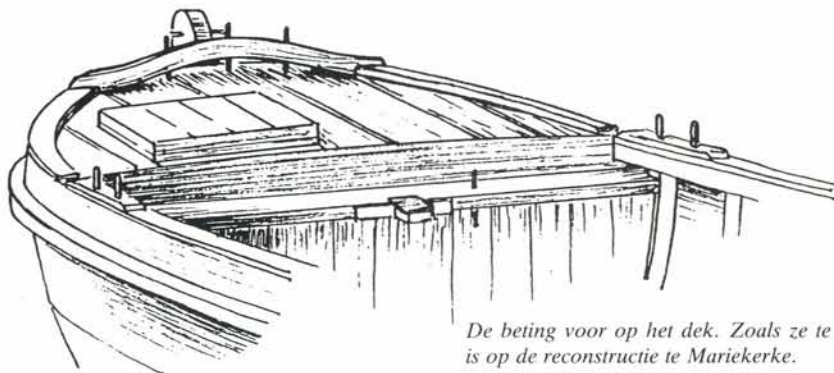
De achterzijde van de open ruimte werd begrensd door de beun. De beun was kenmerkend voor een echte visboot. Hij bestond uit een waterdicht compartiment dat ter hoogte van de kimplank en de buitenste vlakplank was doorboord met vingerdikke gaten om vers water van buiten in de bak toe te laten. Het waterpeil reikte er even hoog als buiten. Het was de ideale manier om de vangst levend te houden. Er bestonden twee uitvoeringen, de dekenbeun en de bakbeun. De dekenbeun was de beste. Hij was gemaakt van twee dwarsgeplaatste, lage waterdichte schotten, in het midden verhoogd met opstaande stukken. De schotten werden aan beide zijden gedekt met zware planken, die men het deken noemde. De buitenste zijden waren met zorg tegen de binnenkant van het boord gevoegd en naar beneden gehouden door korte inhouten, die van onder voorzien waren van een verdikking. Men noemde ze dekenpoten. De opstaande stukken van de schotten werden eveneens bekleed met planken en vormden de ingang tot de beun of de keel. De onderkant van deze bekleding sloot de binnenste dekenplanken op, zodat ze ook daar niet omhoog konden. De keel werd van boven afgedekt met een deksel. Een dwarsbalkje gaf steun aan de keel en versterkte de open ruimte in het achterste deel van de boot. Soms lagen naast de keel en op dezelfde hoogte van het deksel twee plechtjes. Dit was echter geen regel. Slechts af en toe zijn ze op afbeeldingen te zien. In de beun zelf bevonden zich geen vran-gen of inhouten.



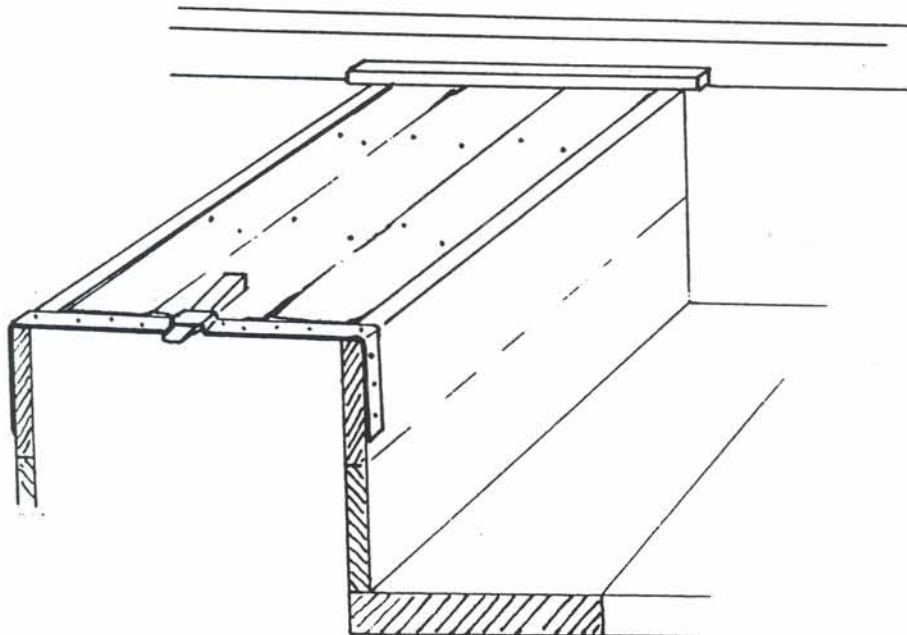
Onafgewerkt model van een Mariekerkse jol met zicht op de binnenindeling. M. Kaak.

plaatsen. Soms lag van voor op het dekje een gebogen balk met de rug naar boven en voorzien van twee of drie korvijnnagels (kavijnnagel in het Vlaams) als bevestigingspunten voor de lijn van het anker of van een of ander net. De Brabantse boten hadden daar eigenlijk al een uitrusting voor, namelijk de nagel die door de kop van de voorstevan stak. Het is zo goed als zeker dat de beting, zoals deze balk werd genoemd op, deze soorten niet veel is toegepast, echter wel op de spiegelboten, omdat zij een voorstevan misten.

was voorzien van vaste dolpennen, die op een korte klamp op het potdeksel stonden. Een stel bevond zich ter hoogte van de mastbank en een ander achter de roeibank. Soms plaatste men opzij van de mastbank of zelfs meer naar voor, zware hoge roeiklampen, ter vervanging van de roeipennen. Ondanks het feit dat zij in paren stonden opgesteld, bediende in normale omstandigheden elke roeier zich van een enkele lange riem. Alleen bij het vissen met de kor en de waai gebruikte de roeier twee korte riemen.



De beting voor op het dek. Zoals ze te zien is op de reconstructie te Mariekerke.



Benedenvissers aan de ponton te Antwerpen. Op de Mariekerkse jol op het voorplan zijn duidelijk de zetboorden te zien. Verz. Luc. Rochtus.

De bakbeun was eenvoudiger. De waterdichte schotten reikten tot boven, zodat het dwarsbalkje en de dekenpoten wegvielen. De planken van de bovenbedekking waren dunner dan de dekenstukken van de dekenbeun. In het midden van de bedekking bevond zich de toegang met het deksel. De uitvoering van deze beun moest zonder twijfel goedkoper zijn geweest, maar hij had het nadeel, dat hij de boot minder stabiel maakte, omdat het water en de inhoud van de beun, vrij van de ene naar de andere zijde kon bewegen en het schommelen ging bevorderen. Hij nam ook meer plaats in.

Men kende ook de geddelbeun. Op het eerste gezicht verschilde hij niet van de vorigen. De naam had betrekking op een andere wijze om de openingen onder water aan te brengen. Bij de geddelbeun werden de ronde gaten vervangen door lange spleten, die men maakte door de naden van de kimplank aan beide zijden open te zagen.

De achterhoos

Achter de beun was er een andere ruimte die de vissers de achterhoos noemden. Van achter bevond zich een stuurbank. Opzij op dezelfde hoogte kon een losse, zware plank, het scheepsberd, naar behoefte aan bak- of stuurboord gelegd worden. Zij diende in de eerste plaats als tafel bij het be-



handelen van de netten en vervolgens als werkplank om vis schoon te maken. De benaming achterhoos laat verstaan dat de boot van achter dieper in het water zank dan van voor, en dat daar de beste plaats was om het lenswater uit te hozen. Daarom lag een losse plank tegen het achterschot van de beun, die gemakkelijk kon weggenomen worden. Voor de beun lag eveneens een dwarse buitingsplank voor hetzelfde doel. Een korte overloop op de poten van de voorlaatste inhouten en een paar

klampen erboven voor de zeilschoot maakten het interieur volledig. Soms was het achterste gedeelte van het boegsel verhoogd met een zetboord. Deze gewoonte schijnt toch niet erg verbreid te zijn geweest. Ze is bij uitzondering op afbeeldingen te zien. Een visser vermoedde dat de zetboorden alleen voorkwamen op de boten van enkele benedenvissers om bij ruw weer het water buiten boord te houden, daar de bootjes van achter nogal laag waren.

(wordt vervolgd)