

# Bootypen

## De Brabantse boot

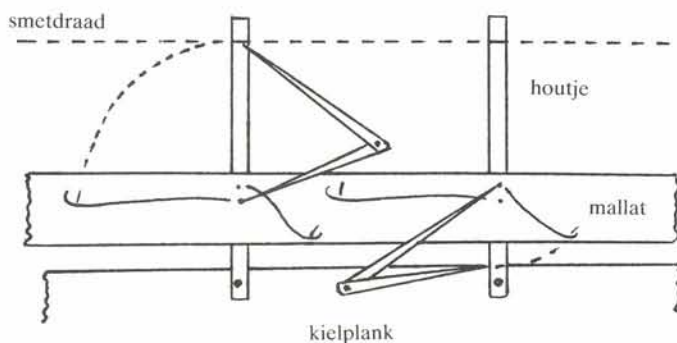


### deel 3

door Maurice Kaak

#### *Afschrijven en mallen maken*

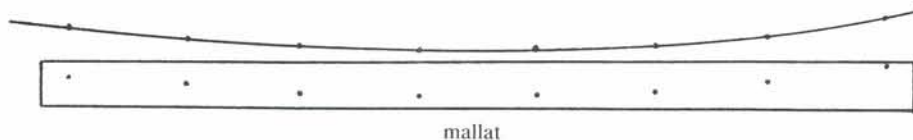
Als hij zover was kon de timmerman beginnen met het nemen van de maat. Hij gebruikte daarvoor een rechte, dunne lat, ongeveer even lang als het vlak en een tiental centimeters breed. Hij bevestigde de lat aan de onderzijde van de houtjes met handschroeven. Men noemde ze de mallat. Aan de stevens lag ze verder van de kielplank verwijderd dan in het midden. Zij nam de gewrongen stand aan die de bekken later zouden krijgen. Alle gegevens over de breedte werden op de lat aangebracht met de passer. Hij nam als opening iets meer dan de afstand tussen kielplank en lat en puntte met de passer de maat op de lat af, elke dertig centimeter waar de houtjes lagen. Was de bocht niet te groot of de mallat niet te smal, dan konden alle maten met gelijke passeropening erop worden aange-



ingekaste lijn, met een krijtje van een herkenningstekens, een lange verbindende lus, te voorzien. De maat aan de andere zijde tussen de mallat en de smetdraad werd op dezelfde manier genomen, evenals de scheut, de schuine zijden aan de koppen, die tegen de stevens aanliggen. Als de timmerman nu de bewerking omkeerde en zijn mallat met alle gegevens op de ruwe boomplank legde, kon hij met de passer alle maten overbrengen. Door de pun-

tilling vermeldden. De maten, in centimeters uitgedrukt, werden in de nabijheid van de punten ingevuld. De zijde waar het getal zich bevond, was deze waar de draaiing (wring) diende te komen. De plank was nu klaar om gezaagd te worden.

De zijde tegen de kielplank werd eerst gezaagd, zorgvuldig en met de nodige zweep. De zweep is de schuine stand van de voeg. De andere zijde liet men voldoende breed voor het aanpassen. Ook de koppen die bij deze plank op een punt eindigen, liet men voldoende breed om inscheuren tijdens het branden te voorkomen. Pas na het branden werden deze zijden in de juiste vorm gezaagd en geschaafd. De houtjes op de kielplank, die nu van geen nut meer waren, werden verwijderd. Bekken en boorden werden steeds dubbel afgeschreven, gezaagd, gebrand en geplaatst, om twee evenwichtige helften te krijgen.



bracht. Kwam de passeropening naast de lat, dan was het nodig de maat te verkleinen, of te vergroten naar behoefte. Daarom was het ook de gewoonte de passeropening in de lat te krassen en beide tekens, het punt en de

ten te verbinden ontstond een vlakke uitslag van de gebogen en getorste bekken. In vaktaal luidde het, dat het hout was uitgesmet. Op de uitslag kwamen nog enkele andere belangrijke aantekeningen die de graduatie van de

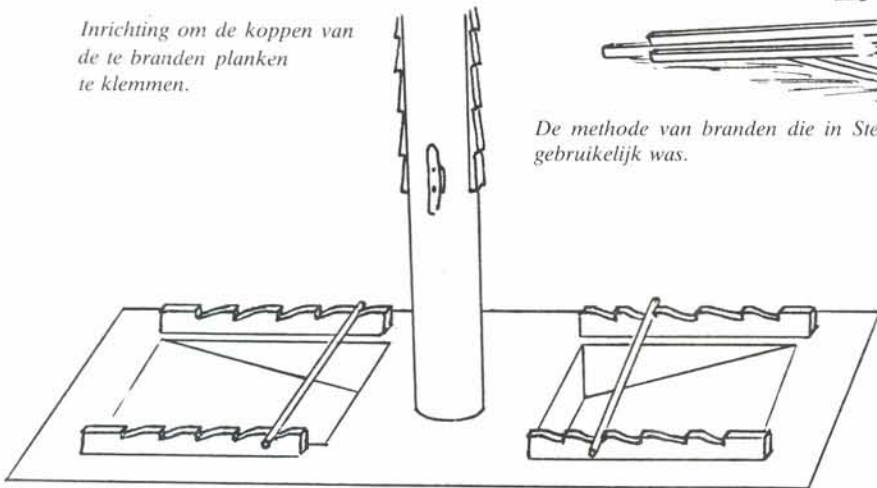


## Branden

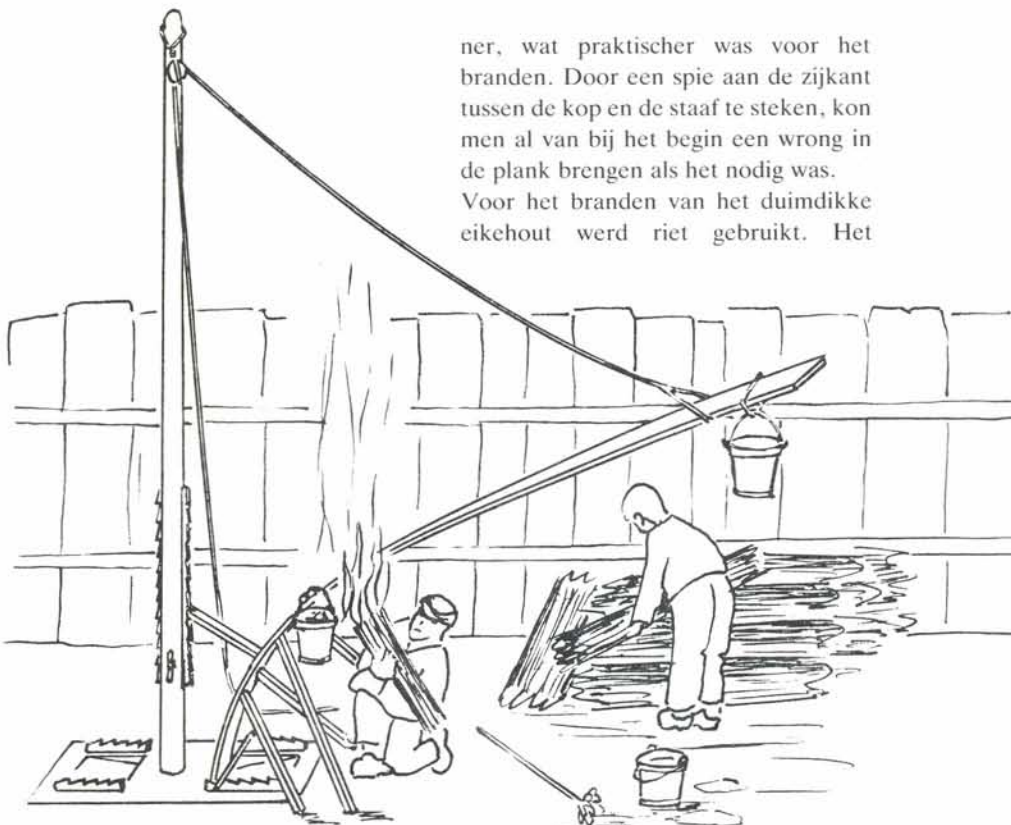
Nu kwam het branden van de bekken aan de beurt. Onder invloed van hitte en druk kon hout geplooid worden. In de houten scheepsbouw werd daar reeds zeer vroeg gebruik van gemaakt. Bijna elk scheepstype heeft een bepaalde plaats aan de romp waar de planken een moeilijke vorm aannemen. Ofwel zijn ze getordeerd (getorst), ofwel bochtig, of beiden. De ronde- en platbodemschepen, waartoe de Brabantse typen behoorden, waren voor en achter stomprond. De moeilijke planken lagen daarom in de boegen. Een inrichting om het hout van kleine boten te branden was zeer eenvoudig. Ze zag er als volgt uit.

Op een plaats buiten het werkhuis, die goed beschermt was voor de wind, stond een paal opgesteld van ongeveer vijf meter hoog. Aan de voet bevond zich een metselwerk met twee ondiepe kuilen. Het vlak van de kuilen had een

*Inrichting om de koppen van de te branden planken te klemmen.*



hellend verloop, met de diepste zijde naar de paal gekeerd. Aan de zijkanten bevonden zich balkjes, die in het metselwerk waren verankerd. Zij hadden aan de bovenkant inkepingen waarin een ijzeren staaf paste. Tegenover elke kuil was op de onderzijde van de paal een gekartelde lat bevestigd. Om de top van de mast lag een blok gestropt, waardoor een touw was geschoren. Het staande part werd aan de bovenkant van de plank vastgemaakt. Het lopend part lag op de grond en diende als waker om het onverhoeds doorbuigen te beletten. In de eerste ogenblikken van het branden, kwam het er echter op aan de



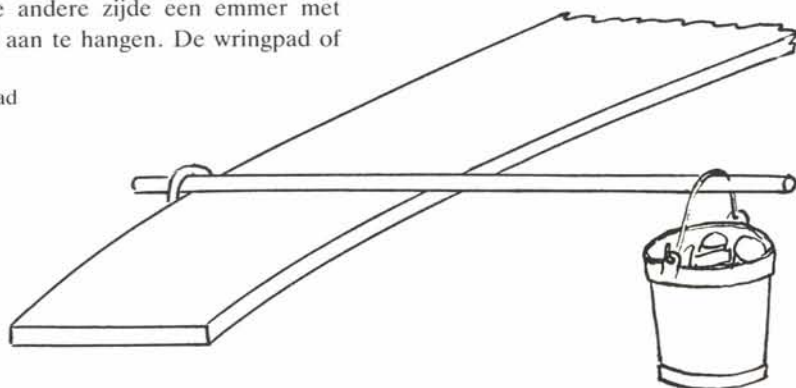
*De methode van branden die in Steendorp gebruikelijk was.*

plank zoveel mogelijk met geweld te buigen, door er met een touw aan te trekken of er een gewicht aan te hangen. Meestal kon men het oefenen van druk na korte tijd stoppen, omdat het eigen gewicht van het steeds lager zakende einde voldoende zwaar werd. De kop van de plank werd in het diepe deel van de kuil gestoken en klem gezet door de ijzeren staaf in de inkepingen te leggen. Kreeg ze een scherpe bocht, dan plaatste men de staaf zo dicht mogelijk naar voren. De plank stond dan zeer steil omhoog. Was de bocht minder uitgesproken, dan legde men de staaf meer naar achter en lag ze schui-

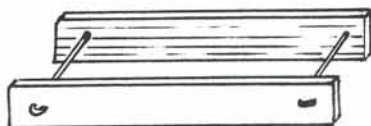
ner, wat praktischer was voor het branden. Door een spie aan de zijkant tussen de kop en de staaf te steken, kon men al van bij het begin een wrong in de plank brengen als het nodig was. Voor het branden van het duimdikke eikehout werd riet gebruikt. Het

groeide welig langs de oevers van de rivieren en in de schorren. Voor de dikke planken van grote schepen gebruikte men in het algemeen geen riet. Daarvoor kwamen andere brandstoffen in aanmerking, zoals houtspaanders, turf, houtskool en steenkool. Zij werden gestookt in verplaatsbare open vuren. Riet was voor het lichtere werk beter, omdat het in de hand gehouden kon worden. Men stookte het onder de plaats waar men de plank wilde buigen, steeds de bussel heen en weer bewegend, om het hout niet te verbranden. Een helper maakte met een dwell de plank aan de bovenkant af en toe nat om verschroeiing tegen te gaan en het buigen soepel te laten verlopen. Als het hout eenmaal door en door verhit was, begon de plank vanzelf te buigen. Natuurlijk was het nodig de boog in de gaten te houden. Met een gewone rondijzeren staaf, in de gewenste vorm gebogen, oefende degene die met het werk bezig was regelmatig controle uit. Naarmate de plank boog werden er schoren onder geplaatst, om de juiste bocht te handhaven, terwijl men steeds zonder onderbreking verder ging. Had het hout op een bepaalde plaats de neiging teveel door te buigen, dan plaatste men op deze zwakke plek een schoor

naar de gekartelde lat op de paal. Niet alleen de bocht was van belang, ze moest ook aangepast worden aan de oplopende helling. In het jargon van de scheepstimmerlui sprak men van „de wrong”. Ze werd in één moeite met de boog aangebracht. Voor het wringen maakte men gebruik van een stevige ijzeren roede, die aan de ene zijde van de plank was vastgemaakt met een „wringpad” en lang genoeg was om er aan de andere zijde een emmer met ballast aan te hangen. De wringpad of



het wringijzer bestond uit een gebogen staaf, met aan de onderkant twee aangeplooide haken. Om de wrong na te kijken, nagelde men op de maattekens, de plaats waar ze tegen de houtjes hadden gelegen, kleine latjes van dezelfde hoogte. Een geoefend oog kon, over de laatjes heen kijkend, vaststellen of het verschil in helling overeenkwam met de maat op de plank. Vader De Bruijn had voor eigen gebruik een andere methode bedacht. Hij had een eenvoudig toestelletje gemaakt van twee latjes, ongeveer veertig centimeter lang en 3,5 à



4 cm hoog. Zij waren aan elk einde verbonden met een ijzerdraad, die ze een spreiding gaf van 30 cm. De binnenzijde van de latjes was ingedeeld in horizontaal liggende lijnen van 1 cm. Als men dit toestelletje op twee houtjes plaatste of op een plank waar de wrong begon in te komen, kon men zoals bij de vorige methode de maat aflezen.

Als het voorste deel van de eerste plank zijn vorm had, kwam de andere aan de beurt. Ze werd in de tegenoverliggende kuil klemgezet en op dezelfde manier

behandeld als de eerste. Intussen kon deze afkoelen. Was de helft van de tweede plank klaar, dan werd de eerste omgekeerd en de bocht aan het andere einde gebrand. Als ze allebei hun uiteindelijke vorm hadden, begon het aanpassen. Het branden van twee zusterplanken nam ruim een halve dag in beslag.

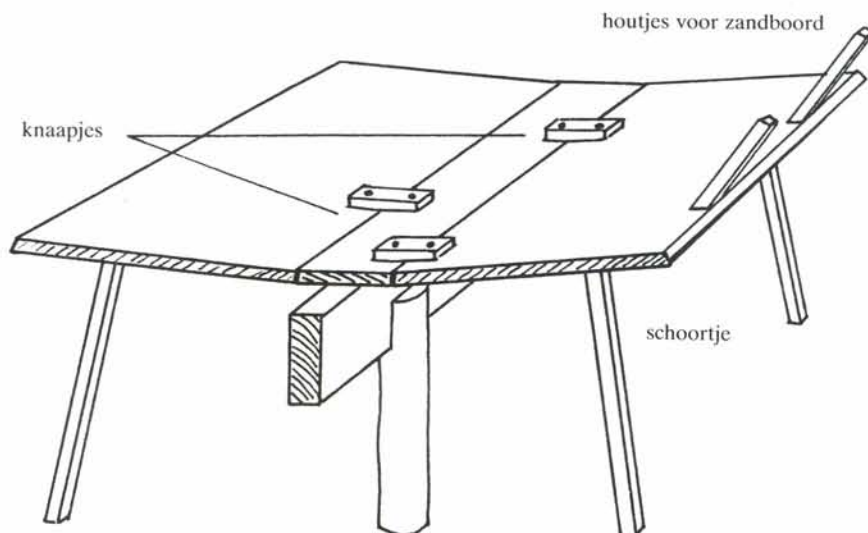
### *Pasmaken en vastmaken*

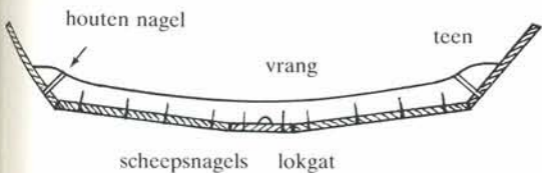
Vóór het aanpassen maakte men de planken schoon, schraapte er het zwart van roet en lichte schroei af en schaaftte ze van binnen min of meer glad. De onderkant bleef heel dikwijls zoals hij was, met de duidelijke sporen van de zaag in het hout. Een boot was tenslotte geen kerkwerk en de schippers in die dagen redeneerden, dat elke millimeter houtdikte de duurzaamheid van de boot bevorderde. Het aanpassen van de voeg tegen de kielplank en de stevens gebeurde met de schaaft. Bleef er ergens een moedwillige spleet, dan liep men heel voorzichtig met een dunne handzaag door de hele voeg en ging alles dicht als een bus. Daarna werden de planken op breedte gemaakt. Dan was het ogenblik gekomen om ze te beves-

tigen. Ze werden stevig tegen de kielplank aangedrukt en dan voorlopig met knaapjes verbonden. Knaapjes waren houten klosjes. Ze lagen over de voeg van twee planken, aangepast aan de hoek die deze met elkaar maakten. De timmerman plaatste ze liefst daar, waar de planken met elkaar wisselden. Om te verhinderen dat de bekken zich tijdens de verdere werkzaamheden zouden ontzetten, stutte hij ze van onder met enkele schoortjes.

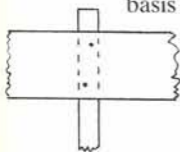
Alles was nu klaar om met de zandboorden te beginnen. Het hele proces dat we gevolgd hebben voor de bekken, herhaalde zich andermaal. Het plaatsen van de houtjes was de eerste stap. De zandboorden stonden steiler en vormden een duidelijke hoek met de bekken. Deze hoek noemde men de kim. In het midden was hij zichtbaar, maar hij verdween in de boegen. De zandboorden waren de eerste planken, die met de kop in de sponne staken en soms ook de enige. Als de kop van het bovenliggende boord niet in de sponne stak, lag het zandboord, dat in dit geval veel breder was, er maar voor de helft in. De andere helft stuitte tegen de onderzijde van het boeghout. Eenmaal afgewerkt, werden ze net als de vorige tijdelijk met knaapjes vastgemaakt. De volgende stap was het maken van de vransen. De Nederlanders hebben het over liggers of leggers.

De vransen lagen altijd min of meer haaks op de binnenkant van de huid. Dat was voordelig in het hout en sterk. In de boegen hielden ze als gevolg daarvan steeds meer naar het midden over. Zij liepen met een teen tegen de zandboorden op. Onderaan in het midden was een halfronde of vierkante, dwarsliggende groef gemaakt, het lokgat, om het lenswater vrije doorgang te





geven, zodat het zich verzamelde in het laagste deel van de boot, waar het met een hoosvat kon worden verwijderd. De tenen van de vrang werden vroeger met houten nagels aan de zandboorden bevestigd. Een houten nagel was van grenehout. Om hem goed te laten houden maakte men hem een beetje konisch en werd hij na in het gat te zijn gedreven en glad gezaagd, met een hardhouten spie opgesloten. Het was de ideale verbinding voor een boot die altijd te water lag. Zacht hout zwelt en spant zich muurvast op, zonder planken of vringen te doen barsten. Later is men de houten nagels gaan vervangen door wagenbouten. Dit had echter het nadeel dat zich rond de wagenbouten roest vormde. Roest tastte het hout aan en was niet zelden oorzaak van lekken. Men begon altijd met het aanpassen van de eerste vrang op de breedste plaats van het vlak. Op deze manier kon men de mal, die voor de vrang was gemaakt, naar achter of naar voor verkleinen en aanpassen voor de volgende. De kielplank en de bekken werden met scheepsnagels op de vringen vastgemaakt. Een scheepsnagel was vierkant van vorm, naar onder verdunnend en eindigend op een brede, platte snede. Bij het inslaan van een dergelijke nagel werd erop gelet, dat de snede dwars op de houtdraad stond van de vrang, om spleten van het hout te voorkomen. Om dezelfde reden plaatste men de nagels overhoeks. Men voorzag twee nagels op de kleinste breedte van de planken. Waar ze breed genoeg waren kregen ze een spreiding van tien centimeter. Ze werden alleen in de planken voorgeboord. Het hout van vringen en inhouten was altijd nat, zodat de nagels er gemakkelijk in doordrongen en nog goed hielden ook. De knaapjes werden weggenomen naarmate het plaatsen van de vringen vorderde en de gaatjes van de vijzen dichtgemaakt met zachthouten tapjes. Als dit werk achter de rug was, stak de basis van de boot stevig in elkaar.



(wordt vervolgd)