

Bootypen

De Brabantse boot

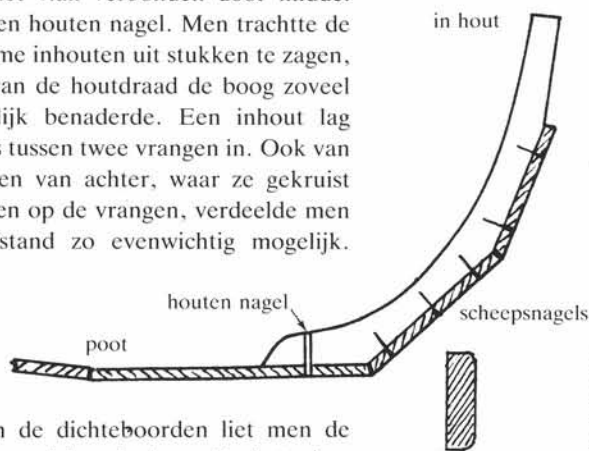


slot (4)

door Maurice Kaak

Inhouten of oplangen

De werkwijze voor het afschrijven van de dichteboorden en al wat daarna volgde, was gelijk aan het voorgaande. Eénmaal afgewerkt, werden ze aan de zandboorden met knaapjes vastgezet. Dan was het de beurt aan de inhouten. Inhouten of gewoon de houten, zijn in Nederland de oplangen. Zij lagen net als de vringen, zoveel mogelijk haaks op de huid en raakten met de onderkant het vlak. Dit gebogen stompje noemde men de poot van het inhout. Het was met het vlak verbonden door middel van een houten nagel. Men trachtte de kromme inhouten uit stukken te zagen, waarvan de houtdraad de boog zoveel mogelijk benaderde. Een inhout lag steeds tussen twee vringen in. Ook van voor en van achter, waar ze gekruist stonden op de vringen, verdeelde men de afstand zo evenwichtig mogelijk.



Boven de dichteboorden liet men de houten voldoende lang. In het algemeen namen ze daar een loodrechte stand aan. Van voor aan de boeghouten hielden ze een weinig naar buiten.

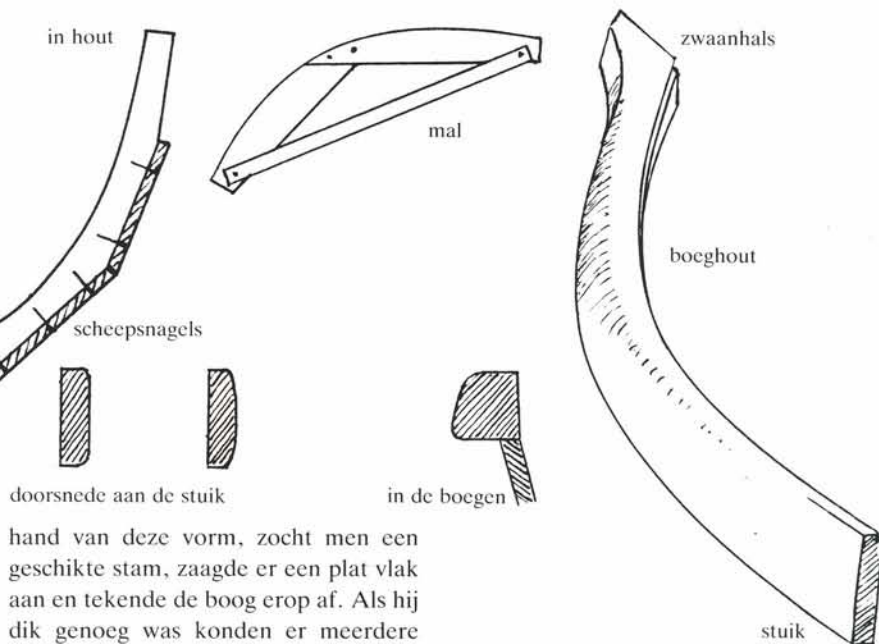
Waren alle inhouten geplaatst, dan kon men overgaan tot het maken van wat men in de wandeling de berghouten noemde. De scheepsbouwer zag beroepshalve, in deze naar voor springende band, een samenstelling van verschillende delen. De eigenlijke berghouten, de middelste en meest rechte stukken en de boeghouten, de sterk gebogen delen die de verbinding maakten tussen de berghouten en de

stevens. Zo lagen er twee van voor en twee van achter. Boeghouten waren dure stukken. De kromme, gegroeiide takken of stammen waaruit ze werden gezaagd, waren kostbaarder dan het andere hout en er was veel werk aan.

Boeghouten

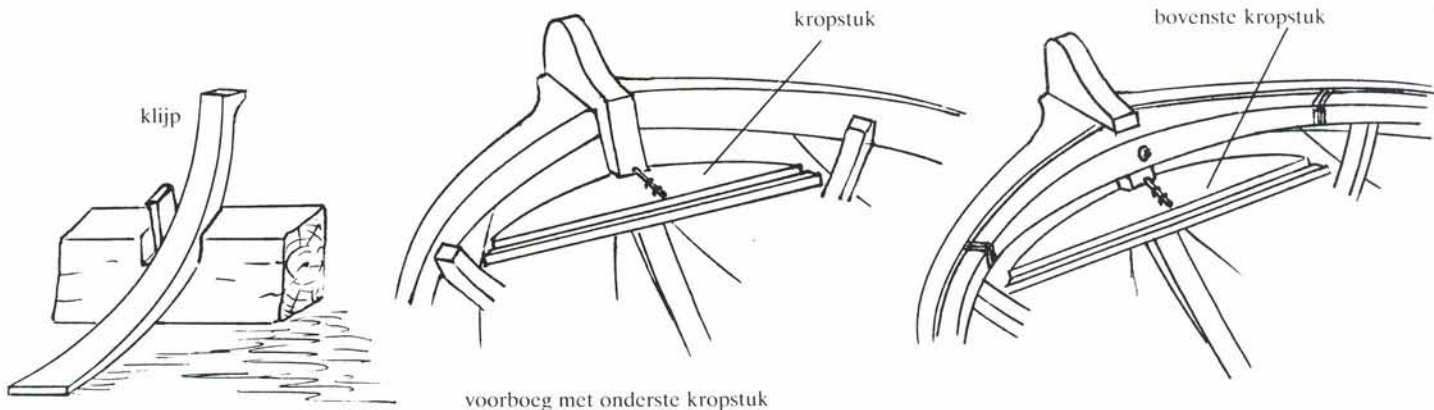
Om de boeghouten te maken werd eerst gezorgd voor de twee mallen, voor en achter van de bocht boven de dichteboorden. Een mal werd gemaakt van dunne schrootjes en afvalhout. Aan de

buitenkant meestal, maar niet altijd, sterk afgerond. Tegen de stevens eindigden ze met een oploop. De aangezaagde knots was een imitatie van de zwaanhals op de grote schepen. Aan de voorste boeghouten was hun aanwezigheid regel, maar van achter werden zij soms weggelaten. De binnenzijde was aan de stand van de inhouten aangepast, hetgeen wil zeggen, dat ze aan de stuik loodrecht stond en naar voor toe begon over te hellen. Als het boeghout was gezaagd, werd het met de dissel in fatsoen gehakt. De dissel is een



hand van deze vorm, zocht men een geschikte stam, zaagde er een plat vlak aan en tekende de boog erop af. Als hij dik genoeg was konden er meerdere stukken uit. Men ging bij het afschrijven zeer economisch te werk. De boeghouten hadden een onregelmatige vorm. Op de stuik pasten ze op het profiel van de berghouten. Naar de stevens toelopend werden ze dikker en sprongen verder buiten de huid, terwijl in de hoogte het volume langzamerhand afnam. In de boegen waren ze aan de

bij waarvan het blad dwars op de steel staat. De scheepsbouwers in die tijd waren zeer bedreven in het hanteren van dit werktuig. Om het kromme hout goed te kunnen bewerken, moest het stevig vastgezet worden. Daarvoor beschikte men over een zwaar houten blok van bijna een halve meter vierkant



voorboeg met onderste kropstuk

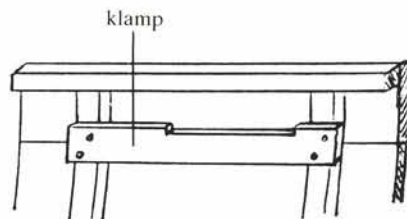
in doorsnede, waarin van boven een gleuf was gemaakt, breder dan het werkstuk. In Steendorp noemde men het een „klijp”. Met de nodige spieën kon men er het gezaagde boeghout in alle mogelijke standen in vastklemmen. Na afwerking werden de beide voorste boeghouten meteen vastgenageld. Dan kwamen de berghouten aan de beurt. Zij waren over hun hele lengte even dik. De breedte was in het midden iets groter dan aan de stuiken. De buitenzijde had een platte tot licht afgeronde vorm. Aan de einden dienden ze lichtjes rondgebrand te worden. Na het aanpassen gingen ze tijdelijk aan de kant en pakte men de achterste boeghouten aan. Waren ook deze op hun plaats gebracht en vastgenageld, dan werden de berghouten die nog te lang waren, tegen de stuiken van de achterboegsels aangepast. De struiken waren afgeschuind, dat maakte het aanpassen gemakkelijk. In de tijd toen de concurrentie nog niet zo hevig was, en meer tijd kon worden besteed aan de afwerking, werden de stuiken verbonden met een verzonken liggend, ijzeren zwaluwstaartje. Bij de laatste overgebleven exemplaren is het niet meer terug te vinden. Al deze delen kregen van boven, aan de binnenzijde een slag, bestemd voor de presenning of presenten, waarover straks meer.

Afwerking binnen

De aandacht ging nu naar de binnenafwerking, en in de eerste plaats naar de onderste kropstukken en de banken of doften. Het kropstuk was een versteviging in de boegen, een soort vrang, die dwars over de stevens lag en de boorden steunde. Het stond echter niet

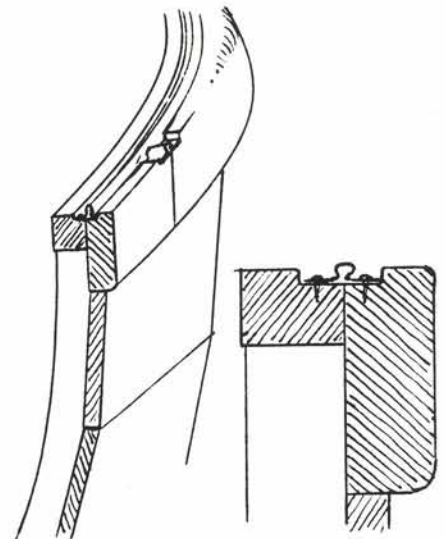
haaks op de huid, zoals de andere vranen, maar lag meer horizontaal, op het niveau van de plechten, iets naar het midden afhellend. De achterkant was recht en had een slag, waarin de planken van de plechten rustten. Het voorste droeg het lijf van de bovenste ringhout en was er met krammen op bevestigd. De bout van de onderste ring, verbond de voorsteven met de eerste vrang.

In een Brabantse boot lag nooit een bankwegering. De twee banken die de plecht droegen, werden netjes tussen de berghouten ingepast en met twee grote scheepsnagels aan elke zijde vastgeslagen. De middelste bank lag los en was wegneembaar. Ze werd gedragen door twee korte klampen, die twee inhouten overspanden. Zij waren voorzien van een ingezaagde zitting tegen het verschuiven. De vaste banken werden aangebracht vóór het plaatsen van de kepering, omdat men ze er anders niet meer kon tussenkrijgen.



Kepering was in Vlaanderen het woord voor wat elders dolboord heette. De naam dolboord was eigenlijk meer van toepassing, omdat het de inrichting droeg die de roeiriemen hielden, de dolpotten met roeiijzers, de dolpennen of de dolklampen. De kepering versterkte de bovenzijde van boeg- en berghouten. Zij bestond uit verschillende delen, twee rechte stukken in het

midden, vier kromme, gezaagde in de boegen en twee kropstukken. Men liet de stuiken schranken met deze van de berghouten. Op de binnenschepen noemde men de kropstukken ook binnenboeghouten, omdat zij de boeghouten bij elkaar hielden. Aan de beide einden, hadden ze dezelfde afmetingen als de kepering, maar in het midden waren ze dikker en hoger. Het achterste kropstuk was met de steven verbonden door de bout van een naar binnen hangende ring. Al deze delen waren van een slag, die aansloot op de slag van de berghouten. Samen vormden ze de groef voor de presenning. Vóór het aanbrengen van de kepering, moest men eerst nog de koppen van de inhouten op de juiste hoogte afzagen, zodat de kepering effen met het berg-hout kwam te liggen.



De presenning was een ruw linnen lint, waarmee de naden van planken en houtverbindingen werden bedekt, om ze waterdicht te maken. Het lint was

breder dan de twee halve slagen van de groef, en stond in het midden opgeplooid. Het werd aan beide zijden met kleine spijkertjes (bloknageltjes) vastgenageld. Men plaatste ze zeer dicht tegen elkaar. Na het teren werd de stof waterafstotend. De plooi in het midden liet het werken van het hout onder alle weersomstandigheden toe zonder lekken te veroorzaken. Deze methode werd algemeen gebruikt op de grote houten schepen van de binnenvaart, voor plechten en luiken en soms zelfs aan de bovenste boorden. Het aanbrengen van een presenning was kenmerkend voor de Brabantse boot.

Met het plaatsen van de plechten, was het einde van de bouw in zicht. Ze lagen aan de ene kant in de slag van het onderste kropstuk en aan de andere kant gedeeltelijk op de bank. Op de tekening van Annemans zijn de voorste en achterste bank dikker dan normaal, met een slag voor de twee buitenste plechtplanken. Het hout lag in dit geval effen. De plechten hadden in het algemeen een opening in het midden, soms waren ze dicht. De middelste korte planken van een open plecht werden opgehouden met een bruggetje. Als nu ook nog de vier oogbouten op de vranken waren aangebracht voor de haken van het vierspan, was het timmerwerk af. Deze haken waren in de laatste periode van het bestaan van de boten regel. Vroeger in de tijd van de zeilschepen had men ze niet nodig.

Een boot in zetwerk (gladboordig) was meestal gekalfaat, zeker op latere leeftijd. Sommige schippers eisten, dat de

naden zo precies werden gevoegd dat kalfaten overbodig was. Dit soort van werk werd niet in alle werkhuizen aangenomen. Zulke eisen verhoogden alleen maar de prijs. Voor het kalfaten kregen de naden geen schuine zijden zoals bij de zwaardere boorden van grote schepen wel werd gedaan. Tegen de tijd dat de bouw voltooid was, waren ze door het drogen van het hout al een weinig opengetrokken. Met een dun kalfaat-ijzer sloeg men de voeg aan de buitenkant verder open, zodat het werk, eerst een fijne katoendraad en daarna de geteerde hennep, ertussen gebracht kon worden. In Nederland spreekt men liever over breuwen.

Een Brabantse boot werd nooit geleverd met een buiting. Buiting is ook weer een streeknaam. Buikdenning is algemener, maar niet bekend bij onze botenbouwers. Buiting slaat op de vloer boven de vranken. Een zorgzame schipper, meestal op aandringen van de vrouw, timmerde ze zelf. Deze gevallen zijn echter zeldzaam. De enkele exemplaren die nog bestaan, dragen op de vranken tussen de banken, duidelijke sporen van slijtage. De blote vranken waren erg praktisch om zich schrap te zetten tijdens het roeien.

Een Brabantse boot was ook heel geschikt om te zeilen, zoals de mooie opname hier laat zien. Bezaantuijg en Brabander vormden een goed huwelijk. Het ligt voor de hand dat zwaarden en een roer bij de uitrusting hoorden.

Teren en schilderen was het allerlaatste. Normaal werd hij van binnen en van buiten in de teer gezet. De inge-

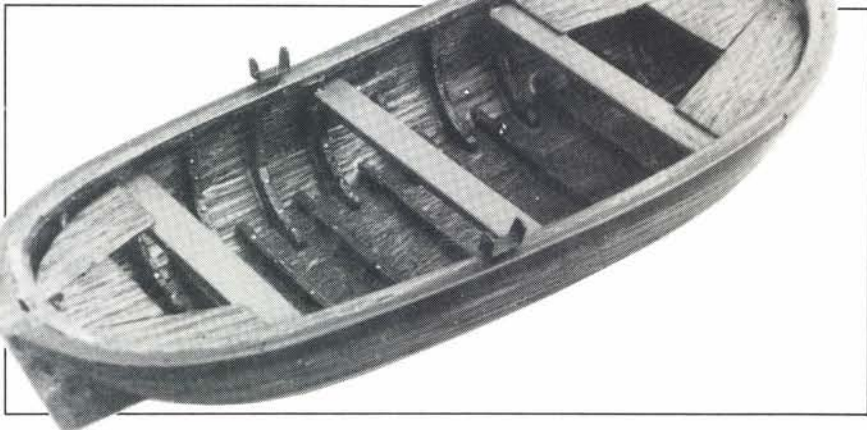


Archieffoto van het Scheepvaartmuseum van Baasrode.

voerde Noorse houtteer, gestookt uit dennehout, was de beste. Het groene, traditionele kleurtje voor banken en plechten, verlevendigde het centonige vaal-bruin van het geteerde hout.

Vader en zoon De Bruijn werkten een Brabantse boot in drie weken af. Zeer vlug als men bedenkt, dat het grootste deel van het werk met de hand gebeurde, zonder mechanische hulpmiddelen. Werkhuizen waar men over voldoende werkkrachten beschikte, om het grootste aantal onderdelen op voorhand klaar te maken, bouwden een boot in minder dan twee weken. Een werkdag telde toen tot twaalf uur. Een gewone boot vereiste lang geen kubieke meter hout. In de oorlogsjaren '40-'45 kostte het eikehout 4.000 Belgische frank. De verkoopprijs van een boot schommelde rond de 8.000 Belgische frank. In de tijd toen het nog goed ging met de houtbouw, waren vranken en inhouten twee duim dik. Later durfde men ze een kwart tot een halve duim lichter te maken. Ook de boorden ondergingen hetzelfde lot. In plaats van een dikke duim van 24 mm waren er botenbouwers die er niet tegenop zagen de planken te verdunnen tot 20 mm en minder, niet om hout te sparen, dan wel om ze vlugger rond te krijgen bij het branden.

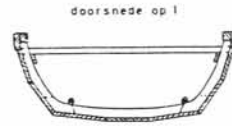
Model van een Brabantse boot op schaal 1:25, M.K.



Er zijn pogingen ondernomen, om na de volledige ineenstorting van de houtbouw aan het einde van de oorlog, de vorm te bestendigen door hem van ijzer te maken. Verschillende exemplaren zijn in de vaart geweest. Een schipper wist zich nog te herinneren, dat enkele van zijn vroegere collega-schippers, dergelijke Brabantse boten bezaten. Zoals de beurt Geentjes tussen Antwerpen en Turnhout, Michiels tussen Antwerpen en Bree en verder nog Stevens en Heylen. Hij is in zijn nieuwe huid echter nooit doorgebroken. Het plan van onderstaande boot is een reconstructie. De boten uit de collectie van het Nat. Scheepvaartmuseum van Antwerpen en van het Scheepvaartmuseum van Baasrode hebben model gestaan voor wat betreft de maten. De tekening werd opgevat als een bijboot voor een Antwerpse beerotter. Op de foto's is vast te stellen, dat deze vaartuigen altijd vergezeld waren van boten met een hoge kop en gestrekte achterzeeg. Blijkbaar hebben de diensten van de stad Antwerpen gedurende lange tijd, hun bijboten van hetzelfde werkhuis betrokken.

achterstevan 55 onder 45
 boorden 21
 vvangen 45 x 50
 houten 45
 berghout 36
 baeghouten 36 naar 60
 dalboord 45 x 50
 binnenbaeghout 60 x 80
 daffen 36
 plechten 21

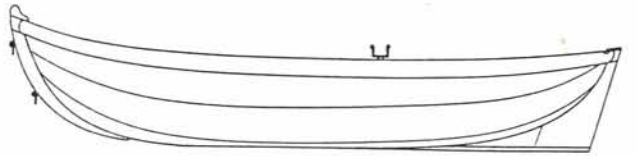
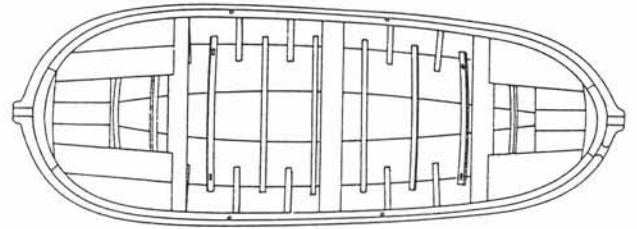
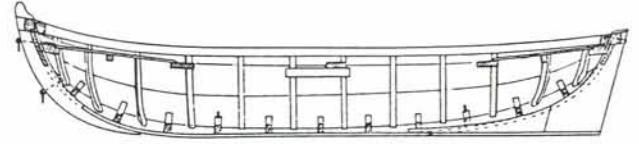
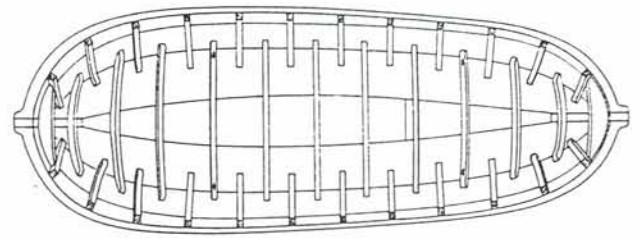
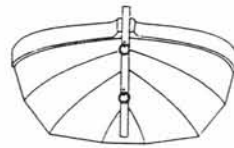
binnen en buiten geteerd



achter



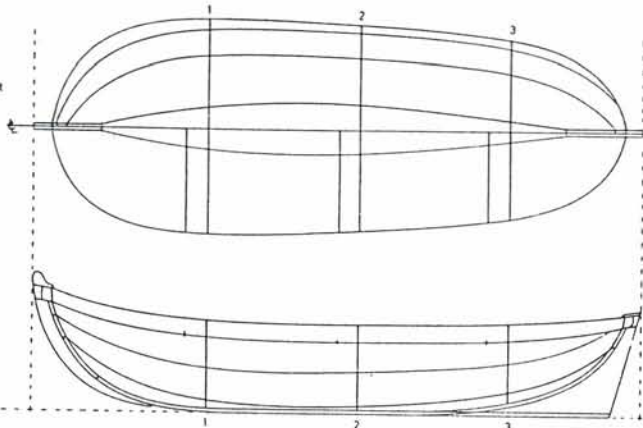
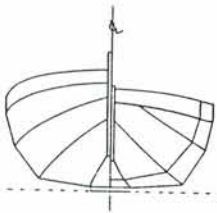
voor



BRABANTSE BOOT

rekonstruktie van een bijboot
 voor een beerotter

lang 4,36 m.
 breed 1,59 m.



Bronnen

Houtgravure van onbekende meester 1515. Collectie Nat. Scheepvaartmuseum Antwerpen.

„De verbeterde Nederlandse scheepsbouw” van C. Allard 1716. Uitgever Johannes Oosterwijk. Bibl. Nat. Scheepvaartmuseum Antwerpen.

Tekening van Albertus van Beest 1840. Prentenkabinet. Scheepvaartmuseum, Amsterdam.

„Schepen op de Schelde”, M. Seghers en R. de Bock.

Verhaal van Omer de Bruijn, oud scheepsbouwer van Steendorp.

Verhaal van Marcel Dullaert, oud schipper. Meetkundige tekening van Emmanuel Anemans, scheepstekenaar te Baasrode, begin 20e eeuw.

Collectie van Brabantse boten van het Nat. Scheepvaartmuseum Antwerpen.

Collectie van het Scheepvaartmuseum van Baasrode.

Scheepstimmerman met een van zijn belangrijkste werktuigen, de dissel. Het lemmer (lemmet) staat dwars ten opzichte van de steel en aan de voorzijde bevindt zich een hamer. Eigendom Albert Borremans, Hamme.

