

De Brabantse boot

deel 1

Het Scheldegebied stroomopwaarts van de Nederlandse grens, was in het verleden een centrum van scheepsbouw en visserij. Al bevonden de grootste werven zich te Antwerpen, de kleinere steden en dorpen, langs de Schelde hadden een ruim aandeel in het bedrijf. Burcht, Steendorp, Rupelmonde, Baasrode, Remse, Dendermonde, om maar enkele te noemen, waren bekend voor de bouw van allerhande houten binnenschepen. Aan de Rupel was er Boom en Niel; aan de Durme, Hamme. Buiten dit centrum, meer hogerop vond men nog werven in Gent, Mechelen en Brussel, om de bekendste te noemen, plaatsen waar men het allang niet meer zou zoeken. In veel van deze plaatsen bevonden zich eveneens kleine be-



Twee Brabanders slepen een afgetuigde romp op de Schelde. Uit: „Romantische Schelde”, Bert Peleman. Nat. Scheepvaartmuseum Antwerpen.

drijfjes, die zich uitsluitend toededen op de bouw van roeiboten, waaronder de Brabantse boot of Brabander. Dit type was niet zonder reden tot over de grenzen bekend. Het was een boot met karakter, harmonisch van bouw, praktisch in het gebruik, zwaar en oerdege-lijk, een echt werkpaard. In de vorm geslepen door eeuwen ervaring, want hij was de nazaat van een oud geslacht. Schippers die er vroeger een hebben

gehad, zijn trots als ze over hun boot kunnen vertellen. Hij deed echter niet alleen dienst als schippersboot; zowat iedereen langs de waterkant maakte er gebruik van. De veerdiensten, allerlei havendiensten en bedrijven, de industrie en de kleine visserij.

In de algemene zin wijst het woord „Brabants” naar Zuid-Nederlandse of Belgische vaartuigen uit het Schelde-, Rupelgebied. Pleiten, Otters en Schuiten stonden bekend als Brabantse schepen. De Brabantse roeiboort paste bij deze scheepstypen zoals de bolhoed en de paraplu bij Charlie Chaplin. Een andere boot bij deze binnenschepen voegen was een vloek.



Langs de oever van een kanaal. Een Brabander als schippersboot achter een binnenpleit. Foto-archief: Koninklijke Marine-academie van België.

Afmetingen

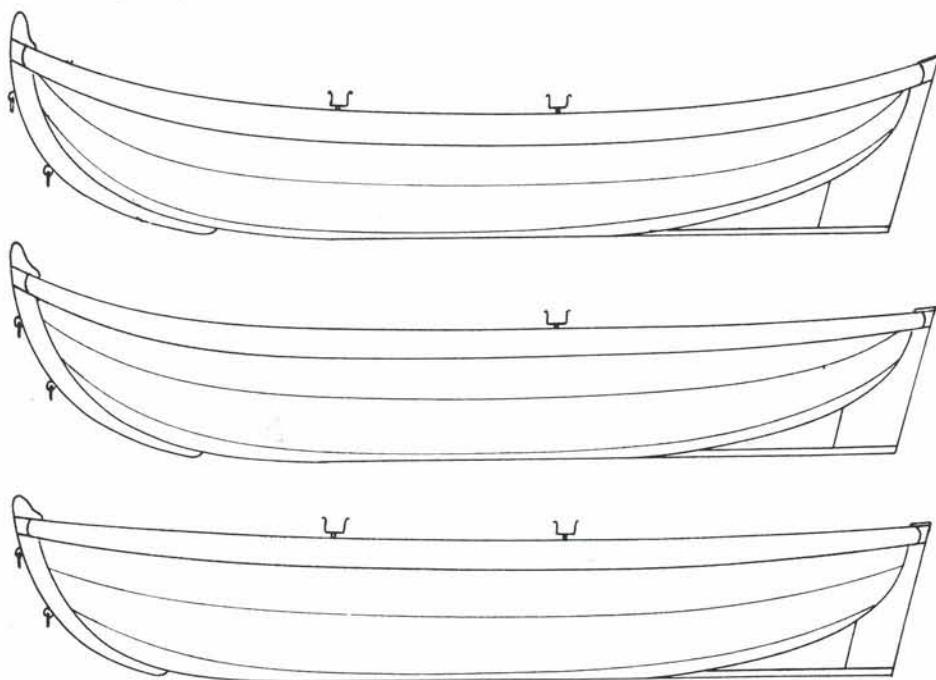
De normale lengte als schippersboot lag rond de 4,30 meter, maar voor elk doel schijnt er een aangepaste boot te zijn geweest, want de afmetingen van de nog bestaande exemplaren gaan van 3,20 m tot 5,35 m. De timmerlieden maakten voor het bouwen van een Brabantse boot geen gebruik van een uitgetekend plan met vaste maten. Zij lieten zich wel leiden door enkele vuistregels om de algemene vorm te bepalen. Zo bedroeg de grootste breedte op de berghouten, over de stevens gemeten, eenderde van de totale lengte van de boot. Deze breedte bevond zich niet in het midden. Zij lag voorlijker, op eenderde bootlengte van de voorstevens. Het vlak was daar

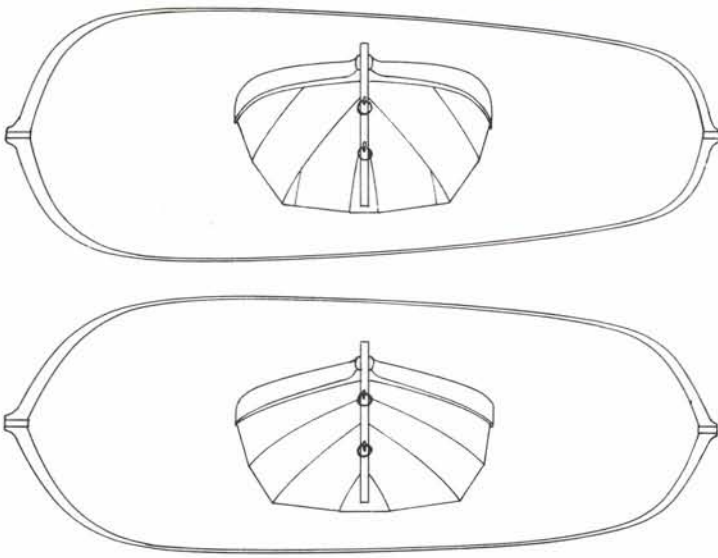
eveneens op zijn breedst en bedroeg ongeveer tweederde van de grootste breedte. De hoogte van het boord op dezelfde plaats, werd gevonden door de grootste breedte te delen door de factor 2,5. Deze eenvoudige regels lieten natuurlijk veel vrijheid wat betreft de vorm van de zeeg en de ronding van de boegen en boeghouten. In het algemeen liepen de overhangen van de boegen sierlijk naar boven, wat van achter nog meer werd benadrukt door de langere boeglijn en het smallere achterlijf. Kenmerkend voor de Brabantse boot was verder, de dikke kop, de volle ronde vorm aan de boeghouten, zowel voor als achter, de geprofileerde stevenkop, de brede berghouten en de plechten.

Heel nauwkeurig bekeken waren geen twee exemplaren gelijk. De oorzaak lag voor de hand. Ten eerste was er de ambachtelijke manier van werken. Men bouwde zoals het uitviel. Ten tweede had de bootbouwer rekening te houden met de eisen van de toekomstige eigenaar. En ten derde spraken de overgeleverde gebruiken van het familiebedrijf of van de streek een belangrijk woordje mee. De exemplaren die nu nog bestaan, waarvan enkelen aan particulieren behoren en anderen opgenomen zijn in de collectie van diverse scheepvaartmusea, geven gelegenheid voor een vergelijk. Met zekerheid aan het uiterlijk bepalen waar ze vandaan

komen is meestal niet meer mogelijk. Een oude schipper sprak met lof over de bootjes van de gebroeders Pochet van Remse. Zij waren buikig en het berghout helde een weinig naar binnen. Een exemplaar uit de verzameling van het scheepvaartmuseum van Baasrode kon hij als zodanig herkennen.

Waarin ze verschilden trachten volgende schetsen van zijprofiel, boven- en vooraanzicht aan te tonen. Het eerste zijprofiel stelt een boot voor met een zwerige zeeg over de hele lengte, wat hem geschikt maakt voor ruw water. De langzame overhangen, die door het sterke oplopen hoog boven water staan, zullen ervoor zorgen dat hij droog blijft. Het onderste boord, het zandboord, ligt voor en achter met de koppen half in de korte sponne van de stevens (sponning schrijven de Nederlanders), en half tegen de boeghouten. Het bovenste boord, het dichteboord, heeft de vorm van een smalle sikkels en reikt niet tot tegen de stevens. Deze bouwmethode liet toe nagenoeg rechte planken te gebruiken, zonder gevaar te lopen dat de koppen door de draad liepen. Dit zijprofiel harmonieert met het eerste bovenaanzicht en voorprofiel. Kop en gat zijn stomp en naar achter versmalt de breedte merkbaar. Het vlak is niet te breed, waardoor de zandboorden ruim naar buiten vallen. Het schijnt dat deze vorm, en ook de wijze van beplanken, in de streek van Boom veel voorkwam.



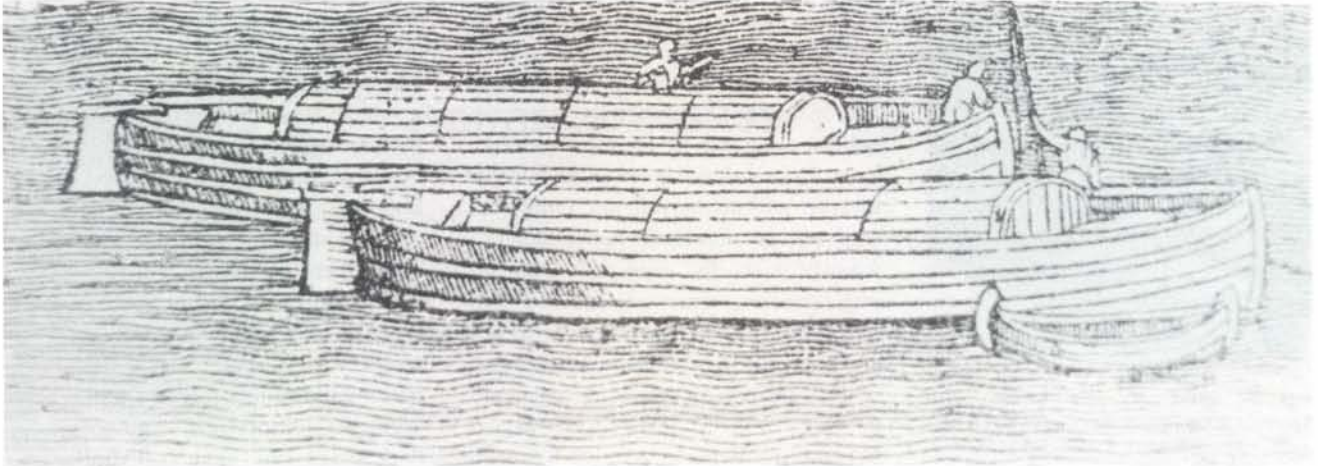


Op de middelste voorstelling loopt alleen de kop omhoog, terwijl het achterste deel van de zeeg gestrekt blijft.

Het zal een geschikte volgboot zijn geweest. Achter een zeilend schip is een hoge kop nodig, omdat snelheid en

golfslag het boegwater hoog opstuwen. Bovenaanzicht en dwarsdoorsnede variëren tussen de twee extreme voorbeelden die hier zijn voorgesteld. Men ziet deze soort veel op foto's waarop Otters staan afgebeeld. Het gebruik om de planken van het boord, beiden met de kop in de sponne van de voorsteven te steken, terwijl van achter de voorgaande besproken methode is toegepast, was heel gebruikelijk in Steendorp. Deze methode heeft tot gevolg dat de vorm van de voorboeg meestal iets scherper uitvalt.

Op het onderste voorbeeld is de zeeg zeer gestrekt, en zijn de boegen minder geveegd. De planken van het boord steken zowel van voor als van achter met de koppen in de sponning. Het



Detail van de houtsnede als schippersboot bij lichters.

Detail uit de houtsnede besturing door middel van een riem.



tweede bovenaanzicht past bij dit profiel. Het laat zien dat hij van achter breder is dan het voorgaande type. De boot heeft ook meer buik en in het algemeen een logger voorkomen. Deze was meer bestemd voor binnenschepen die enkel gebruik maakten van stille waterwegen, zoals kanalen, of als werkboot voor industriële bedrijven langs de waterkant. Al deze variaties zijn vastgesteld bij bestaande exemplaren. De onderlinge vermenging van de aangehaalde kenmerken kunnen in werkelijkheid talrijker zijn geweest.

Verwanten van de Brabantse boot zijn in voorgaande eeuwen ook in Nederland zeer verbreid geweest. Het ligt voor de hand, dat zij toen onder een andere naam hun bestaan hebben geleid. De vraag, waar en wanneer zij zijn ontstaan, is niet te beantwoorden. Behalve de zeer vage aanduiding dat zijn wieg ergens in het uitgestrekte watergebied van de lage landen heeft gestaan, valt daar niets over te zeggen. Rond het einde van de negentiende eeuw schijnen ze, hoe eigenaardig ook, in Nederland volledig verdwenen te zijn. Het Schelde-Rupelgebied is de plaats waar het uitstervende ras het langst heeft standgehouden. Zij kwamen in hun laatste levensfase bekend te staan als Belgische boten. Sporen van hun bestaan in voorgaande eeuwen zijn terug te vinden in de literatuur, op prenten en schilderijen.

Een houtsnede uit 1515 van de hand van een onbekende meester geeft een voorstelling van de rede van Antwerpen, waarop een grote verscheidenheid aan vaartuigen staat afgebeeld, waaronder enkele kleine open roeiboten. Sommigen zijn voor en achter scherp van boeg met rechte vallende stevens. Enkelen bezitten van achter een spiegel. Het grootste aantal is rond en zwierig, met gebogen stevens. Het berghout ligt helemaal bovenaan. Zij lijken minder rond in de boegen dan de Brabander zoals wij hem nu kennen en de naden zijn bedekt met latten. Het sturen gebeurt op de oude manier, door middel van een riem, die vanzelfsprekend ook als wrikriem gebruikt kan worden. Op de houtsnede is de afbeelding van de bootjes te vereenvoudigd, om meer bijzonderheden waar te nemen.

(wordt vervolgd)