

# Gerrit Schutten: “Ik vind het leuk om dingen te schrijven die iedereen kan begrijpen”



Tekst en foto: TheoKampa@kampai.nl

Gerrit Jan Schutten (66) is sinds 1989 medewerker van Spiegel der Zeilvaart. Hij publiceerde vele artikelen over schepen die verdwenen zijn. Medio september promoveerde hij aan de Rijksuniversiteit in Groningen met zijn boek ‘Verdwenen schepen. De houten kleine beroepsvaartuigen, vrachtvaarders en vissersschepen van de Lage Landen’.

In zijn proefschrift wordt zijn onderzoek naar de historische houten vaartuigen van de lage landen gepresenteerd. Een erfgoed dat inmiddels bijna helemaal is verdwenen. Hij beschrijft van 500 vaartuigen de inrichting, bouwwijze en het gebruik. Ook geeft hij inzicht in het schippersleven van vissers, tuinders, veeboeren, rietsnijders en turfwerkers van weleer. Een werk over een tijd waarin 20% van Nederlands grondgebied zonder schip onbereikbaar was.

*Kom je uit een bootjesfamilie?*

“Helemaal niet. Ik ben een Tukker uit Nijverdal. Het enige dat wij met water hadden, was dat het huis van mijn grootouders 100 meter van het riviertje de Regge stond.”

*Hoe kom je dan aan die belangstelling voor schepen?*

“Het boek over kapitein Rob, dat ik op zevenjarige leeftijd van mijn vader kreeg, wekte bij mij nieuwsgierigheid op naar schepen. Ik ging van klompen zeilbootjes maken. Rond mijn veertiende jaar vroeg ik aan mijn vader hoe Enterse Zompen eruit zagen. Dat waren schepen die op de Regge voeren. ‘Hoekig met scherpe kanten’, zei hij. ‘Je kunt ze zien bij Exloo, tussen Enter en Wierden.’ Ik fietste er naar toe, maar was te laat. De tijd had me ingehaald. Er lag zelfs geen roeiboort meer en ik moest het doen met boeken uit de bibliotheek.”

*Wanneer werd dat anders?*

“In 1962, toen ik als student in Amsterdam kennis maakte met de boeken van Huitema, Sopers en Van Konijnenburg. De dingen die daarin stonden vond ik zo godganselijk mooi, zo onbe-

schrijfelijk origineel. Het was net of ik betoverd werd.”

*Wat vond je daar zo mooi aan?*

“De lijnen en de constructie.”

*Over welke schepen hebben we het nu?*

“Pramen, tjalken, aken, kofschepen, noem maar op. Zo leerde ik ook de zompen kennen.”

*Was je eerste belangstelling de zomp?*

“Ja, dat is altijd zo geweest. Ik kwam toch uit die streek. Ik vergeleek de tekeningen van de zomp met foto's die ik in mijn bezit had en zag dat de tekeningen in het boek van Huitema bijvoorbeeld niet klopten. Wat moest ik daar nu mee? Ik ging dus op mijn brommertje naar Enter en vroeg aan oude voorbijgangers of zij iemand wisten die had gevaren. En zo kwam ik terecht bij oude schippers in Enter, Nijverdal, Vriesenveen, Ommen, Zwolle, Hoogeveen en Zwartsluis.”

*Wat vroeg je ze?*

“Ik liet ze de foto's zien en vroeg ze hoe het schip er van binnen uitzag. Hoe ze waren ingericht, de bouwwijzen, de types. Wat ze ermee deden en van wie het schip was.”

*Wisten ze dat?*

“Jawel, het waren slimme mensen. Zij hadden de houten schepenwereld meegemaakt. De schepen uit hun jeugd. Een wereld die bij ze was blijven hangen. Bijna nooit had iemand interesse getoond voor hen. Het waren de zestiger jaren. Alles moest anders en voor dat verleden was ternauwernood belangstelling. Sommigen werden emotioneel. Ik heb telefoontjes gehad van kinderen die vroegen of ik niet meer langs wilde komen - vader was na ons gesprek dagenlang van streek geweest. Vergeet niet, de mannen waren tachtig en negentig jaar oud en geboren in de 19<sup>e</sup> eeuw. De houten schepen zijn er rond de Eerste Wereldoorlog uit gegaan, daarna gingen de vrachtschepen. De visserij schepen zijn langer in bedrijf gebleven.”

*Hoe kwam je nu echt iets te weten bij zo'n bezoek?*

“Het waren mannen met praktische intelligentie. In die zin dat ze de wereld van hun jeugd kenden en er over hadden nagedacht. Ze konden conclusies trekken uit hun omgeving. Toen ik aan de oude schipper Lambertus van der Hof uit Meppel vroeg wat voor

soorten schepen ze hier hadden, keek hij even naar buiten en begon: brandschuiten, de grote brandschuiten, marktpramen, boeierpramen, Hasselter aken zo kwam er een heel rijtje langs. Dat wist hij zoals later mensen automerken uit elkaar kunnen houden. Het waren meestal heel inventieve mensen. Ze moesten wel slim zijn om te overleven in een moeilijke markt. Een schippersjongen begon op 11-jarige leeftijd en bleef knecht tot hij ging trouwen. Een lange leerperiode, waarin je veel leert over een vak.”

*Hoe kwam je aan die oude foto's?*

“Als student begon ik prentbriefkaarten te verzamelen. Op de Keizersgracht in Amsterdam had meneer Zilver een winkeltje vol met prentbriefkaarten. Honderdduizenden kaarten zijn door mijn handen gegaan. Elke kaart waar een boot op stond, kocht ik.

*Had je buiten je informanten en de foto's van meneer Zilver nog meer informatie?*

“Amsterdam heeft een fotoarchief, waarvan ik denk dat het het mooiste van de wereld is. Wat je daar kunt vinden is onvoorstelbaar. Ook in Den Haag, Rotterdam, Zwolle, Leeuwarden, Groningen en Dordrecht is veel in archieven bewaard gebleven. Als student kun je het je permitteren daar naar toe te gaan. In 1968, toen ik ging werken, werd het een stuk moeilijker.”

*Hoe lang heb je over dit boek gedaan?*

“Wanneer ik daar nu op terug kijk, ben ik er in 1963/1964 aan begonnen. Het is doorgegaan tot 1982. Ik veranderde van baan, huwde en er kwamen kinderen. In 1989 werd ik gevraagd voor een lezing en heb ik het weer opgepakt. Ik ben het materiaal gaan bekijken en het bleek veel te zijn. Buiten de duizenden foto's, had ik ook nog ruim 300 gesprekken op de plank. De laatste tien jaar heb ik de theorieën uitgewerkt en het boek persklaar gemaakt. Effectief ben ik er dus dertig jaar mee bezig geweest.”

*Waar haalde je de energie en tijd vandaan om aan zo'n klus te beginnen?*

“Ik ben fysicus en werkte aan de universiteit in de veiligheid. Twaalfduizend studenten, drieduizend medewerkers, waarvan tussen de driehonderd en vierhonderd met straling werkten, röntgentoestellen, radioactieve stoffen, versnellers, enzovoort. Ik moest zorgen dat ze daar goed mee omgingen. Dat moest georganiseerd worden. Dus ik gaf cursussen om ze te vertellen waar ze mee bezig waren. Dan moesten de inrichtingen waar ze werkten voldoen aan bepaalde eisen en voorschriften. Beleidsmedewerker en toezichthouder noemen ze zo'n functie. Voor mij bestond het uit het overtuigen van bestuurders, werkers en hun bazen om de boel voor elkaar te krijgen. Dan is het zaterdag, ik rijd met mijn autootje naar Friesland en kom bij een boer die nog een houten boot heeft. Ik praat met de boer en meet de boot op die in de sloot ligt. Heerlijk voor het tegenwicht van mijn werk; dat had ik gewoon nodig.”

*Voelde je dat je een stuk cultuur vastlegde?*

“Soms wel, soms niet. Daar deed ik het niet voor. Ik deed het omdat ik het leuk en interessant vond en lekker de stad uit was. Maar toch schemerde het al snel in mijn hoofd dat het niet verloren mocht gaan.”

*Waarom vond je het belangrijk?*

“Omdat dat waar ik me mee bezig hield ooit van grote betekenis was geweest. Zonder die boten was bewoning van Holland niet mogelijk geweest. Sterker nog, dan had Holland helemaal niet

bestaan. Ik heb het over Hollandse veenweidegebieden waar de steden tussen lagen. Steden die helemaal afhankelijk waren van het omliggende platteland. Daar kwam het voedsel vandaan. Wanneer er geen vrachtschepen waren geweest, was er ook geen economie geweest en hadden we hier moeten volstaan met een veel kleinere bevolking.”

*Wanneer kreeg je dat inzicht?*

“Dat weet ik niet precies. Wel weet ik dat tot 1965 kleine boten in gebruik zijn geweest. Met de opkomst van de trein en het wegennet in de 19<sup>e</sup> eeuw kwamen de vrachtprijzen onder druk. In de jaren zestig konden de boeren en tuinders het met hun boot niet meer volhouden.”

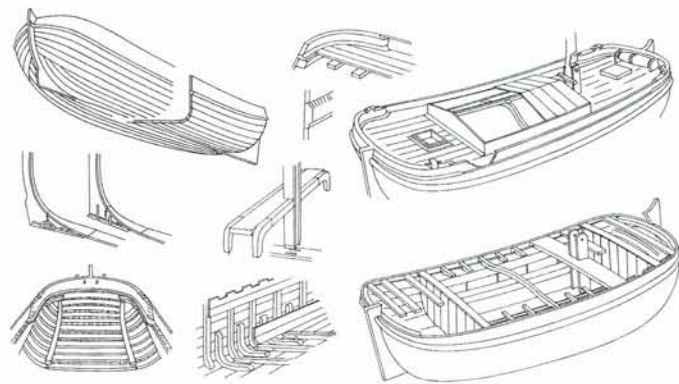
*Wanneer begon het bij je te dagen dat je ook wetenschappelijk gezien zinnig bezig was?*

“Archeoloog Reinders, hoogleraar in Groningen, die ik kende van het scheepsarcheologisch museum in Ketelhaven, toonde belangstelling voor mijn werk. Hij gaf me een duwtje in mijn rug. Omstreeks 1994 stelde ik hem voor er een dissertatie van te maken. Vanaf dat moment kwam er een goede structuur in het boek. Vergeet niet dat het natuurlijk altijd een hobby was geweest. Toen werd het een verplicht nummer. Ik vond het ook leuk om de zaak zo te exposeren dat iedereen het kan begrijpen. Het was een lang proces waarvan ik wel eens heb gedacht: ‘Was ik er maar nooit aan begonnen.’”

*Het was toch je lust en je leven, eigenlijk een soort drug?*

“Ja dat klopt, het werd een soort kindje dat gebaard moest worden. En nu is het een mooi kind.”

*Heb je alle tekeningen, ook de driedimensionale, zelf gemaakt?*  
“Professor Reinders, mijn promotor, zei dat het boek niet zonder tekeningen kon.”



**Kenmerkencomplex van een tjalk.**

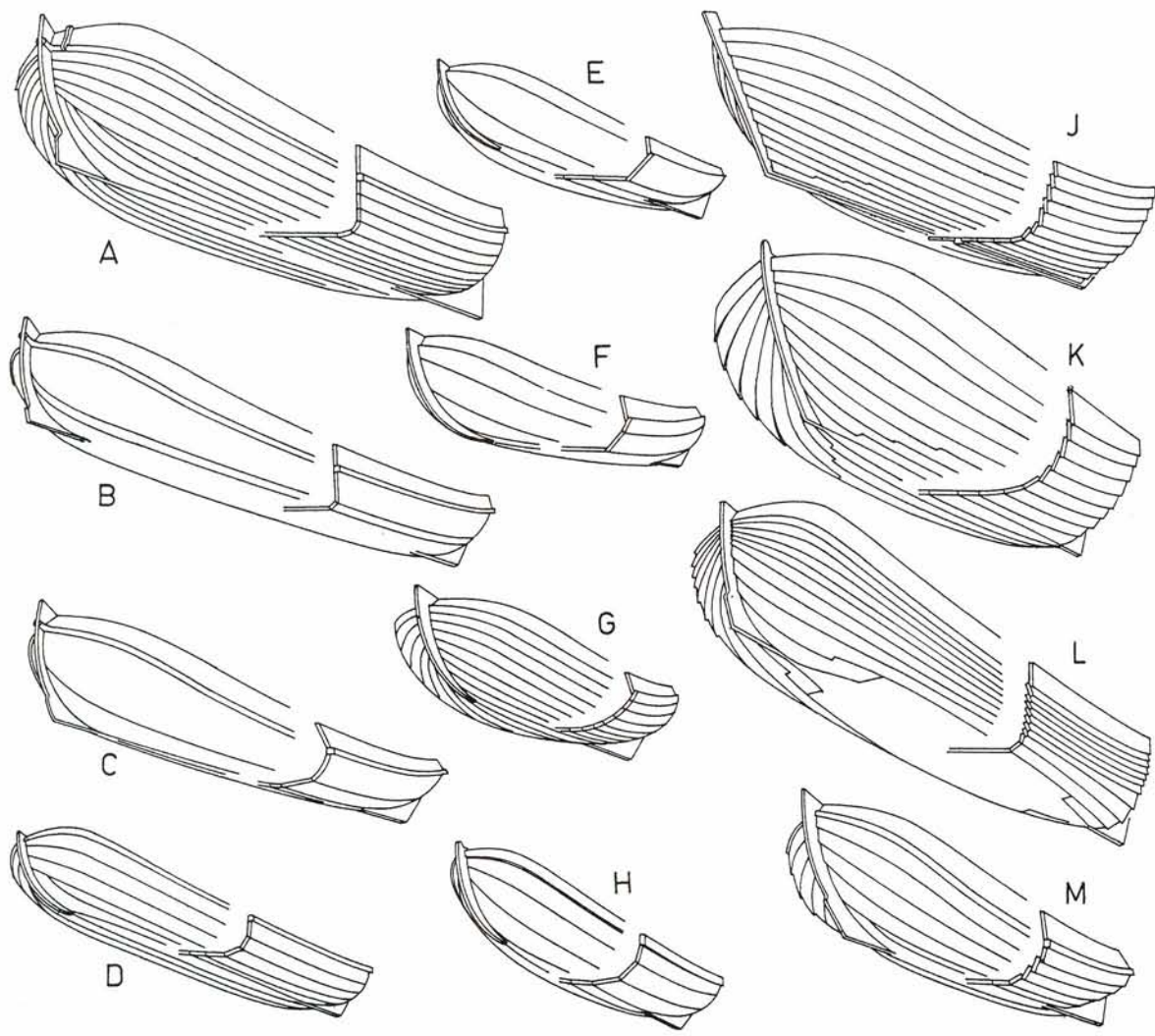
*Heb je het jezelf geleerd?*

“Ik kon altijd al aardig tekenen. Door deze tekeningen leerde ik wel een goed systeem van opmeten te ontwikkelen. Ik zette de gemeten afstanden met punten op papier en daar ging ik met een potlood langs. Daarna verfijnde ik de lijn net zolang tot hij helemaal mooi liep.”

*Begrijp ik goed dat het boek uit twee delen bestaat?*

“Wanneer ik het in het kort zeg, heb ik in het eerste deel het gebruik van de kleine beroepsvaartuigen beschreven en een beschouwing gegeven van de vrachtvaart en visserij en daarbij de scheepstypen. Ik heb in het eerste deel geprobeerd de onderlinge verbanden aan te geven.”

Gezicht op de onderkant van de Friese bouw-  
 orde. A. tjalk; B. Noord-  
 Hollandse kaag; C.  
 Lemmeraak; D. Friese  
 veepraam; E. Friese  
 eengangsboot; F. Friese  
 tweegangsboot; G.  
 Friese rondspant tjo-  
 ter; H. Brabantse boot,  
 middeleeuwse kogge;  
 K. Blankenbergse  
 schuit; L. Turfvenus; M.  
 overnaadse boeier.



En in het tweede deel?

“Het achterste deel bestaat uit een catalogus, waarin circa 500 schepentypen kort zijn beschreven die rond negentienhonderd nog rond voeren. De catalogus berust meer dan de helft op gegevens die niet in de literatuur stond, maar mijn informanten mij hadden verteld.”

Gaat één van de hypotheses van de Zweed Westerdahl op dat een schepstype alleen werd gebruikt in zijn eigen vaarzone?

“Ja, heel scherp. Ik ben hele scherpe overgangen tegengekomen. Ten zuiden van de oude Rijn waren de schepen allemaal boerenschouwen en ten noorden waren het pramen. Wanneer ik vroeg waarom iemand een boerenschouw wilde hebben, vertelden ze mij dat die makkelijker door de sloot ging. Want als een boot vanaf de wal wordt geduwd, mag hij niet in de wal lopen. Zo hoorde ik boven de Oude Rijn dat een praam veel rechter door de sloot ging dan een boerenschouw. Hetzelfde verhaal, maar dan precies andersom.”

Wat was de meest treffende conclusie uit je onderzoek?

“Dat de Middeleeuwse kogge in feite een Fries schip is. Daar hoef je niet verbaasd over te zijn. Friesland heeft een schitterende handelsgeschiedenis, die volgens de ene auteur omstreeks 500 na Christus begint en bij Halbertsma in de Romeinse tijd. Zelf ben ik aanhanger van de ideeën van Halbertsma. De scheepshuid van

de Kogge is precies gelijk aan die van de Blankenbergse schuit. Dat duidt erop dat de oude Friese scheepvaart in de handelsbewegingen richting Franse kust, Engeland en naar Scandinavië van groot belang is geweest.”

Voelde de promotie als een bekroning voor al je inspanningen?

“Ik was veel te zenuwachtig om het zo te voelen. De titel kan me niet zoveel schelen. Voor mij is het belangrijkste punt dat er een boek is waarvan de inhoud wetenschappelijke waarde heeft. Niemand kan meer ontkennen. Niemand kan meer vragen: ‘Wat doe je toch met die bootjes?’

Die cultuur is weer terug; in die zin dat iedereen in dit boek daar kennis van kan nemen. Ook zal men de culturele waarde van deze cultuur moeten erkennen, net als bij kunst en architectuur. In Nederland was de cultuur zo omvangrijk en zo rijk dat deze nergens anders ter wereld is overtroffen.”

De tekeningen zijn ontleend aan het boek Verdwenen Schepen, de 492 pag. dikke ‘bijbel’ van Gerrit Schutten over de houten kleine beroepsvaartuigen, vrachtvaarders en vissersschepen van de Lage Landen. De eerste druk is inmiddels uitverkocht en de tweede druk staat op stapel. U kunt het boek bestellen voor € 49,95 + € 3,- verzendkosten bij de Lezersservice van SdZ, zie pag. 3. Direct na verschijnen wordt het boek met een nota toegezonden.