

Schippersvletten, boten en sloepen

Vanaf dit nummer zal Maurice Kaak, van beroep restaurateur van het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen en in zijn vrije tijd gepassioneerd bezig met kleine vaartuigen, de lezers van „Spiegel” informeren over alle mogelijke schippersvletten, boten en sloepen.

Zijn opleiding als jachtbouwer kon hij niet echt in praktijk brengen omdat veel werven rond Antwerpen in die tijd stopten vanwege gebrek aan werk. Hij leerde het beroep van schrijnwerker aan en restaureerde voor het Antwerpse Scheepvaartmuseum indertijd voor conservator Jules van Beylen verschillende modellen. Van Beylen was zo enthousiast over zijn werk dat Maurice Kaak als restaurateur bij het museum in dienst kon komen. Naast het restaureren bouwt hij ook veel nieuwe modellen!

Het viel Kaak op dat er maar weinig informatie vastgelegd was over kleine boten als roeiboten, die altijd te vinden waren aan boord van grotere schepen. Hij begon met het verzamelen van gegevens en wat klein begon, groeide uit tot een omvangrijke documentatie. Gelukkig kon Kaak de drieste moed opbrengen om zeven jaar lang al zijn vrije tijd te besteden aan het verzamelen en vooral ook aan het nabouwen op schaal van al de onderzochte modellen. Bij het lezen komt u vaak typisch Vlaamse termen tegen. In de meeste gevallen is ook de in ons land gangbare term aangegeven. Omdat het echter in België gebouwde boten betreft, hebben we de oorspronkelijke begrippen gehandhaafd.

Wellicht zijn er lezers die de informatie nog kunnen aanvullen. Schroom niet, maar schrijf een briefje met de informatie naar de redactie.

Na een uitvoerige inleiding wordt als eerste de Brabantse boot behandeld.

De waterhuishouding vertoont in België, hoe klein het land ook is, een gevarieerd aspect. Het Westen bezit een deel van de Noordzeekust, met belangrijke vissersplaatsen en -havens, als Nieuwpoort, Oostende, Heist en Zeebrugge. Lang geleden, voor de verzanding van het Zwin, hoorde daar ook de handelsmetropool Brugge bij. Meer naar boven achter de Honte of Westerschelde is er het Belgische deel van deze rivier met een uitgestrekt watergebied, bestaand uit polders, zijrivieren en beken, die tot diep in het binnenland doordringen.

In de hoek van West-Vlaanderen stroomt de IJzer vanuit Frankrijk het

door Maurice Kaak

land binnen, waaiert zijn zijrivieren in alle richtingen en mondt in de zee uit bij Nieuwpoort. In het Oosten snijdt de Maas het Walenland in twee stukken, steekt stroomopwaarts diep in Frankrijk en zoekt door Nederland zijn weg naar het Hollands Diep.

In al deze gebieden hebben zich vaartuigen ontwikkeld, aangepast aan de plaatselijke omstandigheden en beïnvloed door de opvattingen en gebruiken van de aangrenzende landen.

In deze serie artikelen gaat de aandacht



uitsluitend naar de kleine bootjes, de miskende kinderen in de scheepvaart. Er is nooit veel aandacht aan besteed, omdat ze zo onbelangrijk leken. Maar hoe zou een schipper vroeger zijn landvasten naar de wal gebracht hebben, toen er nog weinig geschikte kaden voorhanden waren, of zijn anker hebben uitgebracht om zijn schip te verhalen. En hoe zou de kleine visser zijn bedrijf op de rivier hebben beoefend, of hoe kwam men aan de andere oever van een stroom en hoe kreeg de dijkse boer zijn hooi uit het broek naar de

Te behandelen boottypen

Brabantse boot
Mariekerkse jol
Jol - Hansejol, schippersjol
Broekschuit
Vlaanderse- en Walenboten.
Palingboot
Aakvormige roeiboten. De vlieger
Hollandse boot
Groningse sloep
Overnaadse boten
Vlet
Overnaadse sloepen. De open garnaalboot
Scheepssloep
„Boot”, een kleine sloep of jol
IJzeren boten. Beunhaker, rurry
Mercator boten
IJzeren vlet
Gegalvaniseerde boten van Rhoen
Franse schippersboot
„Schottel”, de Duitse schippersboot
IJzeren boten, bestemd voor de drijvende werktuigen van de stad Antwerpen.



hoeve als hij niet over een boot had beschikt. De boot was in die tijd een levensnoodzakelijk werktuig voor de meeste bewoners van de waterkant en voor de schippers die op het water aan de kost moesten komen.

Boten, schepen en schuiten

Als tot hertoe het woord **boot** werd gebruikt bestaat daar een bepaalde reden voor. In het milieu van de scheepsbouwers en zeker in de schipperswereld zijn een boot en een schip twee verschillende begrippen. De maatstaf is zeer eenvoudig. Een boot is in verhouding klein tot een schip. Op een **schip** kan men met zijn gezin wonen, op een boot niet. Een vaartuig van meer dan dertien meter lengte over de stevens, werd vroeger geacht voldoende plaats te bieden, om in het achteronder een woonstede in te richten. Het ligt voor

de hand dat bij deze beperkte afmetingen, het wonen zeer oncomfortabel geweest moet zijn. Desondanks werd het aangezien als een schip, maar werd dan vanwege zijn geringe afmetingen meestal **schuit** genoemd. Vaartuigen onder deze lengte - en daartoe behoorden de kleinste vrachtschuiten, de oterschuiten, de steenschuiten, de Wilbroekse boten, de kleine Westerlingen en de Antwerpse knots die een visboot was - hadden geen woonstede. Zij waren wel voorzien van een onderdak met kooi en een klein kacheltje, om een kort verblijf aan boord mogelijk te maken. De afmetingen van de eigenlijke boten waarover het hier zal gaan liggen een stuk onder de tien meter. Naar gelang het gebruik werden deze kleine boten met een toepasselijke naam bedacht, zoals roeiboot, visboot, veerboot, werkboot, bijboot, volgboot, reddingsboot en sloep. De ingewijden

beoordeelden ze doorgaans anders. Elk type had kenmerken die hem duidelijk onderscheidde van anderen. Zij vormden families die dikwijls naar de plaats van herkomst werden genoemd, zoals de Brabantse boten, de jollen, de vliegers, de Hollandse boten, de Franse, de Vlaanderse en de Waalse boten. Onderling konden zij verschillen vertonen, te wijten aan een bepaalde werf, een streek of een specifiek gebruik, die dan de uiteindelijke benaming bepaalde. Een voorbeeld kan dit duidelijk maken. Een Mariekerkse boot is een Brabants type, een Nieuwpoortse palingboot hoort thuis in de familie van de Vlaanderse boten.

Al deze boten zijn open, hetgeen wil zeggen dat ze niet van een dek zijn voorzien. Zij hebben roeibanken of doften, meestal voor en achter een plechtje, roeijzers of dolpennen en een wrikgat van achter, hetgeen meteen

verklaart hoe ze werden voortbewogen. Riemen waren zeer algemeen, en wie de wrikriem niet kon hanteren was geen schipper. Ze werden, als het vaarwater ondiep of smal was, ook geboomd met een riem, de bootshaak of een lange staak. Velen werden uitgerust om te zeilen en later kregen sommigen een motor.

Constructie en materialen

In de constructie bestond grote verscheidenheid, van eenvoudig en goedkoop tot de echte juweeltjes op gebied van degelijkheid, vakmanschap en vormgeving. De prijs was in verhouding. Dat een gewoon werkmiddel door zijn mooi voorkomen harten kon overen, pleit in het voordeel van de bouwers. De beste paarden vakkennis aan een diep gevoel voor schoonheid. De boten werden niet gebouwd naar een vooraf getekend plan, niet de houten boten en later ook niet de ijzeren. Lengte, breedte en diepte waren voor elke soort onderworpen aan vaste regels, die elke werfbaas uit zijn hoofd kende. Voor enkele onderdelen bestonden mallen, zoals voor de vorm van de stevens, de spiegels en de hoeken voor bepaalde schuintes. Zij werden van vader op zoon doorgegeven en behoorden tot de exclusieve en goedbewaarde geheimen van het bedrijf. Met deze hulpmiddelen werd het hele karakter van de boot bepaald. De rest gebeurde op het oog en het gevoel en als het een rondgebouwde boot betrof sprak de vorm van het in voorraad zijnde kromme hout eveneens een woordje mee. Op bestelling kon een kandidaat-koper altijd zekere wijzigingen aangeven, wat betreft de lengte, breedte, vol of rank en de uitrusting, maar dat was dan van invloed op de prijs.

Het materiaal voor de bouw was onveranderlijk, het harde taaie inlandse eikehout. Grenehout of een andere zachtere houtsoort, werd slechts gebruikt voor de plechten en de vloer. De boten werden karveel gebouwd. Bij karveelbouw sluiten de planken van de huid tegen elkaar aan en liggen glad. In België spreekt men van Zetwerk. Soms zijn de planken van het boord, het gedeelte boven het vlak, overnaads ge-

legd. Overnaads wil zeggen dat de planken elkaar overlappen. Een dergelijke naad kan niet opentrekken door het krimpen van het hout. De lichte volledig overnaads gebouwde boten zijn van jongere datum dan deze van zetwerk. Ze werden ook wel op een andere manier gebouwd.

IJzeren boten waren van staalplaat. In het begin van deze eeuw toen ze ontstonden, waren het bijna afdrucken van hun houten broers, met mooie ronde vormen. Alle delen werden met rondkoppige klinknagels samengevoegd. Na de eerste wereldoorlog toen het elektrisch lassen zich begon te verbreiden schakelden vele botenbouwers op deze nieuwe methode over. Het werk ging sneller en het produkt werd goedkoper. Gedurende de tweede wereldoorlog verscheen de knikspant, die de goedkope boot bij uitstek zou worden en de houten boten voorgoed ging verdringen. Zowel de houten als de ijzeren boten werden zelden op een grote werf gebouwd. De zeer talrijke kleine familiebedrijfjes waren zo gespecialiseerd dat ze vlugger en goedkoper konden werken.

Elk type zijn eigen boot

Op de houten zeilschepen van vroeger was het niet de gewoonte de boot aan boord te nemen, eenvoudig omdat er geen plaats voor was. Hij werd bijgevolg gesleept, vandaar de naam volgboot. Enkel voor onderhoud, zoals kalfaten, naden pekken, teren en eventuele herstellingen kwam hij op het droge. Hij hield het op die manier twintig tot dertig jaar uit. Op de grote binnenschepen zoals de Walen en later de ijzeren Spitsen, werd hij meestal wel aan boord genomen. Voor de boten in zetwerk was dat geen voordeel, omdat het hout na korte tijd begon te krimpen en de naden zich gingen openen. Als de schipper zijn boot nodig had nadat deze droog had gestaan, was hij verplicht hem in het water te laten hangen tot alles weer dicht was en moest hem dan leeg hopen. Een hele bedoening dus. Dit ongemak bestaat niet bij volledig overnaads gebouwde en ijzeren constructies.

In de tijd van de houtbouw bestond een zekere traditie om een bepaald type van

boot met een bepaald type van schip te laten samengaan; zoals de Walenboot bij de Waal, de Vlaanderse boot bij de Westerling, de Brabantse boot en de jol bij de pleiten, otters en schuiten, de vlieger bij de Rijnschepen, de Hollandse boot bij de tjalken, de Groningse sloep bij zeejtalken en koffen, de vlet en de gewone sloep bij allerhande zeeschepen en vissersschepen. In de laatste jaren van de zeilvaart werd aan dit gebruik minder streng de hand gehouden. Onderlinge concurrentie en het verschijnen van ijzeren boten was daarvoor verantwoordelijk.

Nu de binnenvaartuigen en ook de schepen van de zeevisserij groter van afmetingen zijn, en een praktische kraan aan boord hebben, ligt de boot nog zelden in het water. Op binnenschepen hangt hij van achter buitenboord aan de kraan ofwel staat hij op het dek van de woonroef of op de ijzeren luiken van de den. Op de motorvissloepen stond hij zover mogelijk naar achter boven het kwadrant van het roer. De moderne vissersschepen zijn groot genoeg om hem een betere plaats toe te bedelen. Hoewel men in de binnenvaart nog een grote verscheidenheid van ijzeren boten aantreft is hun verdwijning nog maar een kwestie van jaren. De meeste werkhuisen waar ze gebouwd werden bestaan niet meer. Slechts enkelen zetten met wisselend succes hun bedrijf voort.

Het grootste aantal van de boten die in dit werk verzameld zijn werden in België gebouwd, maar er is ook aandacht besteed aan sommige buitenlandse soorten die regelmatig te zien waren op de rivieren, de kanalen en in de diverse havens van het land. Ze stonden zeer goed bekend en vele Belgische schippers maakten er gebruik van.

Deze serie artikelen is nog niet volledig. Als men maritieme gezichten uit de negentiende eeuw bekijkt of geschriften uit die periode naleest stoot men op vormen en namen die onbekend zijn. Ze zijn te vroeg verdwenen en hebben geen of weinig sporen nagelaten. De makelaarsboot van de Antwerpse haven is een voorbeeld. Sommige Vlaanderse typen, waaronder een kleine Westerling die als roeiboort in gebruik was eveneens. Ze zijn enkel bekend van afbeeldingen.



de



Twee roeiboten die gelijken op de Westerling. Zij liggen hier aan de kade van de (nu gedempte) Oude Vest, midden in de stad Dendermonde.

Van een postkaart Gemeentemuseum Dendermonde.

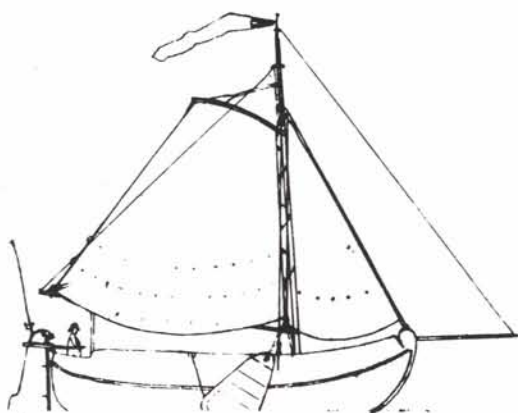


Naar een tekening van Maurice Seghers, uit het boek „Schepen op de Schelde” M. Seghers en R. de Bock.

Een foto uit de periode tussen de twee wereldoorlogen toont twee houten veerboten op de rechter Scheldeoever tegenover het dorp Baasrode. Zij zijn tamelijk lang en plat van bodem, met vallende voor- en achterstevens. Hij wijkt af van de Westerling door het lage boord en de gestrekte zeeg. Een soortgelijke boot is te zien op een foto van het veer te Remse, wat laat veronderstellen dat het hier niet gaat om éénmalig gebouwde exemplaren.

Een eenvoudige schets, bestemd voor de zeilmaker, is alles wat ons eraan herinnert dat Willebroek een visboot heeft gehad. Hij hield het midden tussen de Mariekerkse boot en de Knots. Van de eerste heeft hij de ronde stevenpunt en van de laatste de gilling aan de bovenste plank van het boegsel. Verder heeft hij alle kenmerken van de Brabantse soort. Voor en achter is hij rond in de boegen. Afwijkend van het zeiltuig van de twee vorigen is hij voorzien van een bezaantuig. Een geschreven nota, van latere datum dan de afbeelding, vermeldt dat de laatste Willebroekse visboot rond 1870 is verdwenen.

Kopie van een foto uit de verzameling van de Koninklijke Marine-academie van België.



Vlootboot van Charles Coel getuigt den
Eersten February Achtien honderd een en zeventig.