

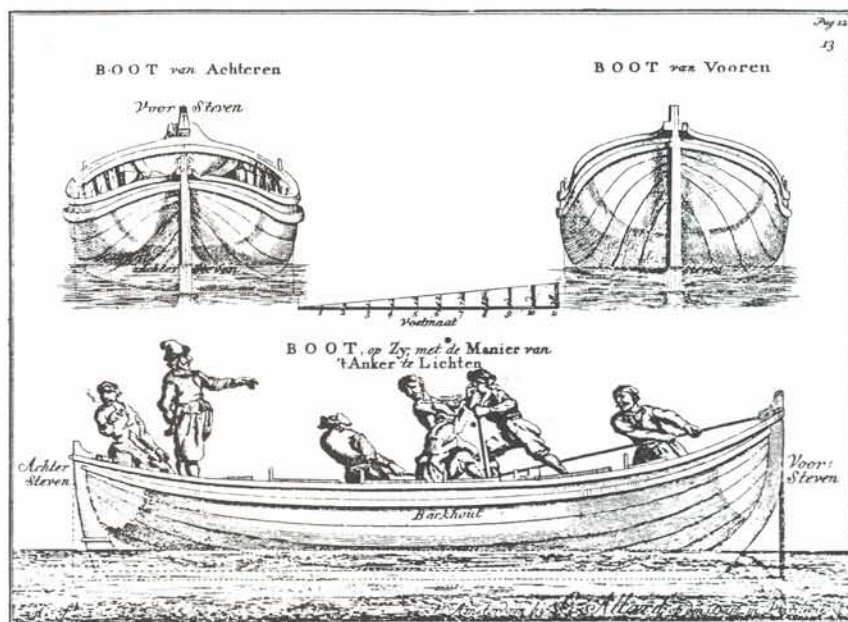
## De Brabantse boot



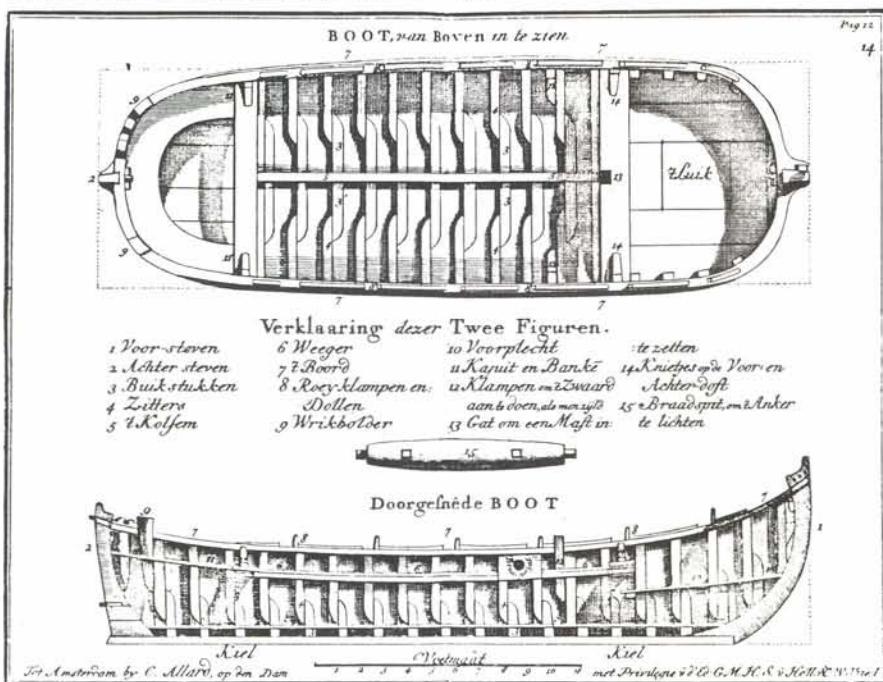
door Maurice Kaak

### Oorsprong

In een oud werk over scheepsbouw, geschreven door C. Allard en uitgegeven te Amsterdam door Johannes Oosterwijk in 1716, dat is tweehonderd jaar later dan de houtsnede, staat een gedetailleerde tekening van een rondgebouwde boot. Het is een grote werkboot van 8,40 m lang en 2,55 m breed, bestemd voor zeegaande zeilschepen. De tekst vertelt dat hij werd gebruikt om scheepsbehoefden en -lasten te vervoeren tussen wal en schip, en sluit met bijzonderheden omtrent de afmetingen. Zijn lengte was gelijk aan de grootste breedte op de berghouten van het zeilschip waartoe hij behoorde. Zijn breedte mocht eenderde van de lengte niet overschrijden en de holte op het boegsel was minder dan de helft van de breedte. De overeenkomst met de

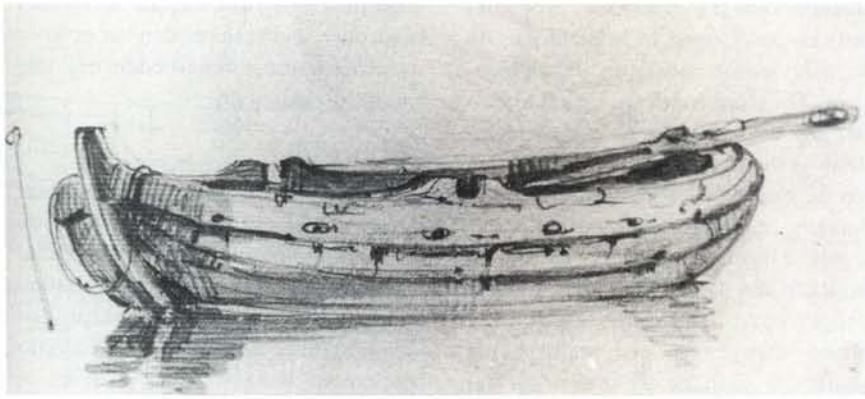


Op de barkas lichte men het anker van achter.



vuistregels voor de afmetingen van de Brabantse boot zijn treffend. In dezelfde eeuw nog werden deze scheepsboten verdrongen door de zogenaamde barkas. Deze had een brede, hoge spiegel die hem van achter meer draagvermogen gaf. De uiterlijke overeenkomsten liggen dicht bij de Brabander. De boegen zijn stomprond, de voorstevens krom, met het bekende profiel aan de kop en de breedte loopt naar achter smaller uit. Tussen de berghouten en het vlak heeft het boord vier gangen, zodat een ronde kim ontstaat, zoals bij de Mariekerkse visboot, een andere Brabantse open boot. Het berghout draagt de kenmerken van zijn tijd. Het bestaat uit twee delen met een scheerhout ertussen. Het bovenste is echter tegen de stevens voorzien van

Uit „Verbeterde Nederlandse Scheepsbouw”, C. Allard, 1716. Nat. Scheepvaartmuseum, Antwerpen.



Tekening van Albertus van Beest, marine schilder ± 1840. Scheepvaartmuseum, Amsterdam.

klossen of zwaanhalsen. Een tabel op de eerste afbeelding geeft de Nederlandse benaming van de onderdelen. Hieruit blijkt hoezeer scheepstermen verschilden tussen Noord en Zuid.

Een schetsboek van de Nederlandse marine-schilder Albertus van Beest, daterend uit het begin van de 19e eeuw, bevat een merkwaardige verzameling tekeningen van kleine boten, zoals de kunstenaar ze in zijn tijd heeft waargenomen, waaronder een mooie afbeelding van een roeibootje. Het zou een Brabantertje kunnen zijn. De vorm van de boegen, de vallende voorsteven met de typische stevenpunt, de brede berghouten, verlengd met zware, naar de stevens versmallende boeghouten zijn sprekend. Het boord bestaat uit slechts twee gangen, waarvan de onderste aansluit op de bekken. De punt van de bekken is trouwens onderaan, opzij van de voorsteven zichtbaar. Hij zal bijgevolg in het midden een hoekige kim hebben gehad. De zware roeiklampen waren op de Brabander zoals hij eruit zag in het begin van de twintigste eeuw niet gebruikelijk, maar zijn wel te zien op afbeeldingen van sommige Mariekerkse visboten, wat laat veronderstellen, dat hij ze veel vroeger ook gehad kan hebben.

Over het bouwen van dergelijke boten valt heel wat te zeggen. Hun beperkte afmetingen maakte het mogelijk in een gesloten ruimte te werken. Alhoewel de manier van bouwen overal nagenoeg gelijk was, had toch elke streek eigen opvattingen over de te gebruiken methoden. Deze konden zelfs verschillen van werkhuis tot werkhuis. Hoe het in Steendorp ging weten we van één van de laatste botenbouwers, Omer de Brijn, die in de oorlogsjaren als jonge

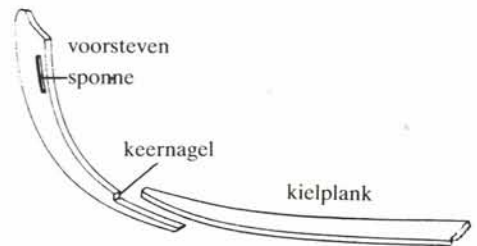
man, samen met zijn vader nog Brabantse boten en jollen heeft gemaakt. Zijn relaas luidt als volgt.

### Bouwwijze: Kielplank

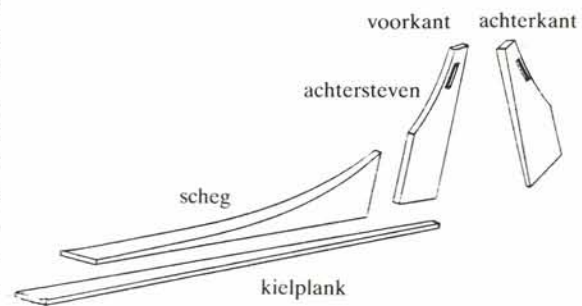
Op een geschikte plaats in het werkhuis stond een eenvoudige stelling opgesteld. Drie tot vier in de grond gedreven paaltjes droegen een balk van twee duim dik en zes à zeven duim breed. Hij lag met de smalle zijde naar boven, half in de uitgezaagde kop van de paaltjes, waaraan hij was vastgenageld. Zijn lengte was iets langer dan de boot en hij stond zo hoog boven de grond, dat het makkelijk was, zowel onder, opzij, als boven te kunnen werken.

Men startte de bouw met het leggen van de kielplank. Zij werd midden op de stellingbalk geplaatst en erop bevestigd door middel van twee houtvijzen, die later na voltooiing van de boot werden verwijderd. Het opvullen van de gaatjes gebeurde met zacht houten pennetjes. De staart van de kielplank lag horizontaal, van voor was ze een weinig opgebrand. Ze had een lange, gerekte lancetvorm en was net als alle andere planken van de huid een duim dik. De breedte van de plank was blijkbaar aan geen vaste maat gebonden. Zij kon breed of smal zijn, waarschijnlijk onafhankelijk van de plaatselijke voorkeur.

Na de kielplank kwamen de stevens aan de beurt. De voorsteven werd gezaagd naar het model van een mal. De boot had van voor geen scheg. Een scheg op die plaats zou hem bij het slepen een eigenzinnig karakter geven. Ter hoogte van de boeghouten, stak de voorsteven ver buiten het boord en was daar voorzien van een korte sponne. Naar onder verminderde deze diepte. Op de las van de kielplank had ze aan de binnenkant een lange inkeping. Zij werd op de balk in de juiste helling gezet met behulp van een stutje en in het lood gehouden door twee lange schoren die kruislings op de kop werden genageld en van boven wijd vertakt op de balken van de



zoldering. De achtersteven was even dik als de voorsteven, aan de voorkant gelijk van breedte, maar aan de achterkant naar beneden verdunnend, arm gemaakt zou de vakman zeggen. De breedte van deze steven was afhankelijk van het voorradige hout. Onder de zwaanhals van het boeghout bevond



zich eveneens een korte sponne. De sponne was een rechthoekige inkeping, waar de kop van het zandboord instak en afhankelijk van de toegepaste methode, ook deze van het dichteboord. De koppen werden niet vastgenageld. De achtersteven stond droog op de staart van de kielplank. De kielplank werd langs onder met scheepsnagels aan de steven verbonden. Van boven werd hij op dezelfde manier geschoord als de voorsteven. In Steendorp spraken men van pingelen in plaats van schoren. Zeer kenmerkend voor de Brabantse boot was de constructie van de scheg. De uitvoering was gelijk als bij de grote Brabantse schepen, zoals Otters en Pleiten. Zij zat in de vorm van een langwerpige knie, ingewerkt tussen de kielplank en de achtersteven. In Nederland noemt men haar soms ook het doodhout. Het bijzondere aan deze scheg was, dat zij in de breedte de vorm bezat van de kielplank waarop zij stond, aan de voorkant breed, en van achter aan de dikte van de steven aangepast. Aan de bovenzijde volgde ze de boog

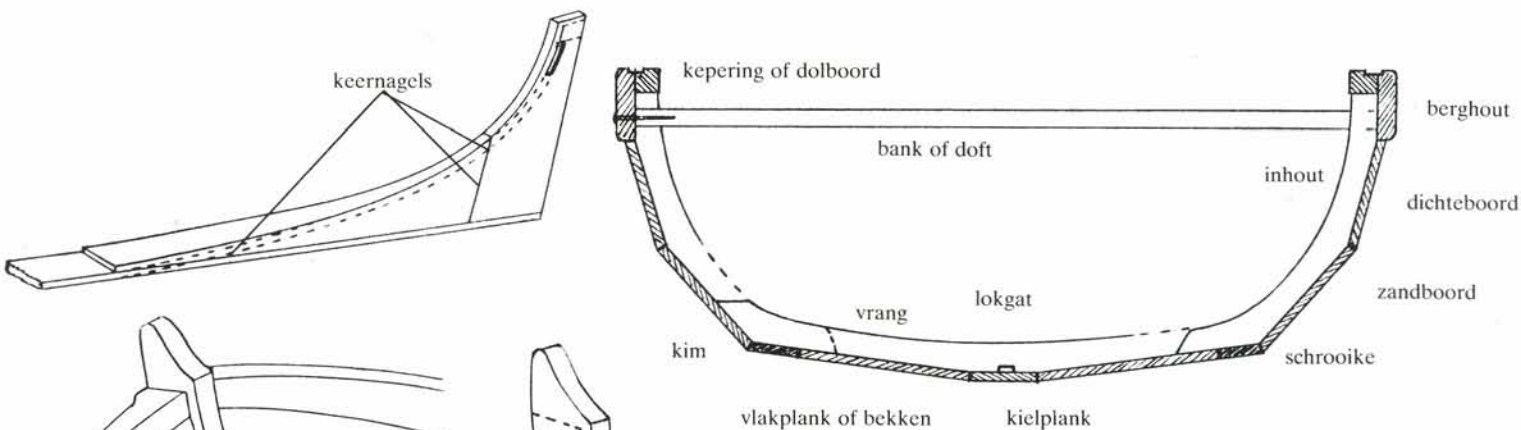
kropstukken (in Baasrode propstukken) en de vringen in het midden, op de naar buiten stekende delen ingelaten. De scheg werd op dezelfde manier als de achtersteven aan de kielplank verbonden.

Als de kielplank en de stevens geheel stonden opgesteld, werden de keernagels aangebracht. Keernagels verhinderen dat langs de naden van samengevoegde stukken, water naar binnen sijpelt. Op een welbepaalde plaats van de naad werd een gat geboord van een acht millimeter doorsnede, en opgesloten met een zacht houten pen, de keernagel. Omdat deze met contact van water zwelt, sluit hij de naad hermetisch af. Van voor lag er een, midden op de korte stuik van de las van voorsteven en kielplank en van achter twee, op de verticale naad tussen achtersteven en scheg en een andere van voor op de naad tussen scheg en kielplank, net onder de huid. In de naad vóór de nagel werd vroeger zeer voorzichtig een draadje katoen geslagen, evenals in het gedeelte van de verticale

naad tussen de twee nagels. Na de hier besproken werkzaamheden zat er voor twee bekwame timmerlieden een dag van hard werken op.

## De romp

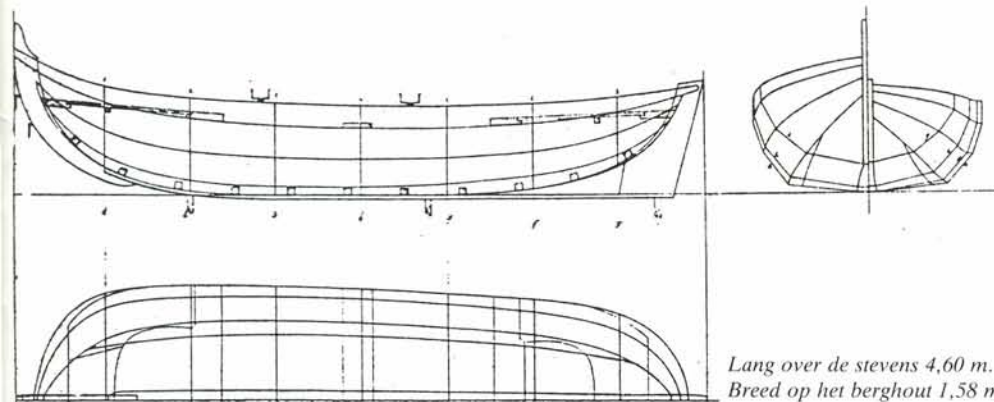
De romp van de Brabantse boot was samengesteld uit zeven planken, de berghouten niet inbegrepen. Zij waren allen uit één stuk. Het vlak bestond uit drie planken, de reeds besproken kielplank, met daarnaast de twee vlakplanken of bekken, zoals men ze in Steendorp liever noemde. Beide woorden waren afkomstig uit het constructie-vocabularium van de pleit. Het vlak van dit grote schip bestond uit lange, rechte planken, meestal uit verschillende stukken. De kromme, gebrande planken, die het driehoekige gat in de boegen, onder het kimboord vulden, noemde men de bekken. Bij de kleine boten bestonden vlak en bekken slechts uit een enkele plank. Vandaar dat beide termen, als ze verwijzen naar de bodemplank van de Brabander, samen werden gebruikt.



van de opgaande boeg, behalve aan de voorzijde, waar ze voor de sterkte dikker was. Om dezelfde reden liet men ook achter de sponne van de stevens voldoende hout staan. Dit achterhout ziet men aan de binnenzijde van de huid opspringen. Op deze plaatsen waren de

Door de grote breedte van deze plank kon het gebeuren, dat het voorradige hout te smal uitviel en werd een lat tegen de buitenzijde gevoegd. Dit noemde men „een schrooike”. Op een zeer goede tekening afkomstig van Emmanuel Annemans, een scheeps-tekenaar te Baasrode in de periode na de eerste wereldoorlog, is het schrooike duidelijk aangegeven. Het bestaan van de tekening in een periode toen het nog goed ging in de houtbouw, lijkt in tegenspraak met hetgeen eerder is vermeld over de traditionele botenbouw. Allen die het nog kunnen weten

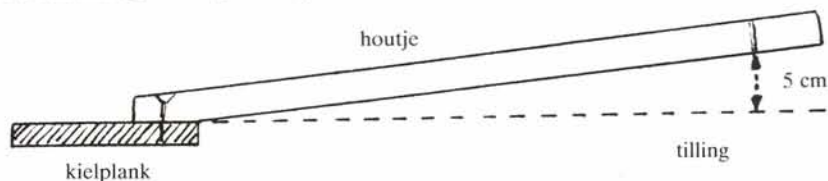




zijn unaniem in hun verklaring dat een dergelijk hulpmiddel nooit in welk werkhuis of werf dan ook in de praktijk gebruikt werd. De tekening is niet gemaakt als ontwerp, maar is een opmeting van een afgewerkte boot, of wel ontstaan uit persoonlijke belangstelling van de tekenaar, ofwel om de cliënten te bevallen die toen al vertrouwd waren met scheepstekeningen van hun ijzeren lichters.

Terloops zij nog opgemerkt, dat de dwarse doorsneden van drie balken onder de basislijn van de kielplank, wijzen naar het gebruik van een andere stelling.

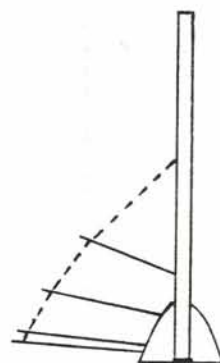
Het gedeelte boven het vlak werd in de algemene betekenis „het boord” genoemd, en de planken waaruit het was samengesteld „de boorden”. De ondersten die aansloten op de bekken, waren de zandboorden en de bovensten, de dicteboorden. De benaming van deze laatsten voldeed bij de Brabander niet aan hun bestemming. Zij stamt ook weer uit het woordgebruik bij de grote houten schepen. Omdat deze in openlucht op stapel werden gezet, blootgesteld aan alle weersomstandigheden, bracht men het boord onder het berghout slechts aan, als het schip volledig was afgebouwd, voordat men het ging teren, om op deze



manier de ruimte tussen de buitenhuid en de wegering te verluchten en vroegtijdige verstikking van houten en vrangen tegen te gaan. Vandaar de toepasselijke naam dicteboorden.

De volgorde in het aanbrengen van de huid, de vrangen en de inhouten, was tegengesteld aan de methode die later in de scheepsbouw algemeen werd. Eerst kwam de huid aan de beurt, in verschillende fasen, de vrangen en de inhouten, volgden daarna. Hoe dat precies gebeurde zullen we even van nabij bekijken. Na de opstelling van de kielplank en de stevens, begon men zich voor te bereiden om de vorm van de bekken te bepalen. Aan één zijde van de kielplank werden op een afstand van  $\pm 30$  cm houtjes geplaatst. Men begon met het aanbrengen van het eerste houtje op eenderde van voor, waar het vlak het breedste was. Het werd met een „vijs” op de kielplank bevestigd en kreeg een helling van maximum 5 cm. In Steendorp sprak men van de tilling. Aan de voorkant en de achterkant verhoogde deze helling. De gradatie van

de oploop werd aangegeven door de stand van de houtjes. Dit gebeurde uitsluitend op het oog. Om de breedte te bepalen, bond men een smetdraad aan elk houtje, erop lettend dat het touw aan de onderkant lag. Men keurde en verbeterde de boog van de draad, die de buitenzijde van de vlakplank aangaf.



Terzelfdertijd controleerde men ook de harmonische stand van de houtjes. De genen die iets te veel naar boven of naar beneden stonden, werden met een kleine spie aan de zitting bijgestuurd.

