

TEKST EN
TEKENINGEN: MAURICE KAAK

Elke schipper met een beetje gevoel voor de romantiek van het verleden spreekt met genoeg over zijn boot hoe simpel of goedkoop deze ook mag wezen. De vlieger behoort echter tot de soorten waarmee de eigenaar opschept. Wat zijn dan zo zijn aparte kenmerken?

TYPISCHE KENMERKEN

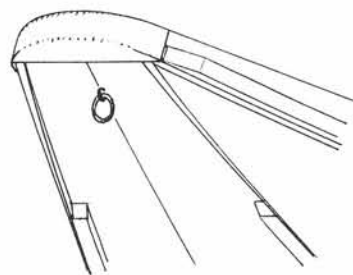
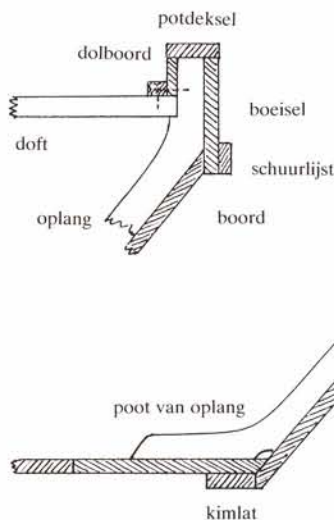
Van waar hij ook afkomstig mag zijn, hij kenmerkt zich altijd door een ononderbroken, sterk oplopende zeeglijn, zonder gillingen of roeipoorten in het boeisels. Het smalle, platte vlak begint vroeg op te buigen, harmonisch, zonder abrupte bocht in de boegen en zorgt voor en achter voor lange overhangen. Het vlak is altijd samengesteld uit slechts twee planken met de naad in het midden. De grootste breedte van de vlieger ligt vóór het midden. Vanaf deze plaats begint hij zichtbaar naar achter te versmallen. De uiteinden van het vlak worden samengehouden door kopstukken, of mag men spreken van kopwangen, brede, hoge dubbelingen met de houtdraad dwars. Op deze kopstukken landen eveneens de boeisels. De breedte is zeer gering. In het algemeen dekken stootklampen de koppen af. Zij zijn zo geprofileerd dat zij de lijnen van de romp harmonisch laten eindigen. Zij worden nagelvast bevestigd en dikwijls nog verzekerd met een halfmond ijzer er omheen. Het halfmond omspande vaak de hele omtrek van de boot.

In de achterste klamp is vaak een wrikgat aangebracht. Aan de binnenzijde loopt altijd een breed dolboord over de hele lengte en rust in de bovenzijden van de ingezaagde oplangen, terwijl een breed potdeksel de bovenzijde afdekt. De doften zijn ingezaagd tussen twee dicht bij elkaar staande oplangen en sluiten direct tegen de onderzijde van het dolboord aan. Terloops moet gezegd worden, dat de doften werden geplaatst voor de bovenafwerking. En het laatste algemene kenmerk is te vinden in de ruim naar buiten vallende, rechte boorden. Zij zijn gemaakt uit een enkele brede plank en vertonen een uitgesproken banaanvorm.

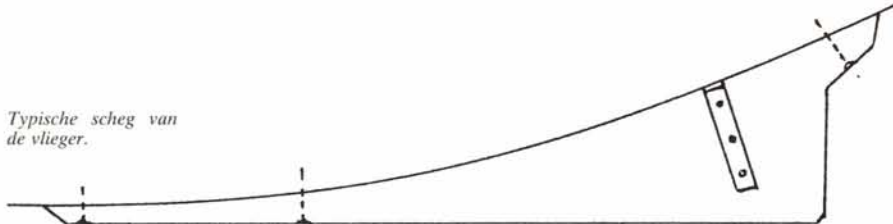


Als we nu de Belgische vlieger op de tekening van nabij bekijken dan vallen bepaalde uitvoeringen in de constructie op. Zo steekt bijvoorbeeld het boord onder het vlak uit en is voorzien van een rechte zijde waartegen een kimlat voegt. De kimlatten zijn tamelijk lang en komen boven de waterspiegel uit. Voorbij de kimlat wordt de onderzijde van het boord langzaam weggeschaafd, tot het bij de koppen gelijk met het vlak ligt. Kijken we naar de bovenkant van de vlieger dan zien we dat de boeisels de schuine zijde van de boordplanken overlappen en een haakse onderzijde hebben, zodat er een duidelijke hoek aan de naad ontstaat. Deze hoek wordt nog

benadrukt door de duimdikke schuurlijst. De boeisels staan zeer steil. Van binnen heeft men de leggers niet tussen de oplangen geplaatst, maar ernaast. De einden zijn afgezaagd op een drietal centimeter van de kimnaad. De oplangen staan met de poot min of meer haaks op het vlak en hellen naar de koppen steeds meer naar binnen. De oplangen zijn in de hoek van de kim voorzien van een inkeping om het lenswater door te laten. De brede leggers lopen door tot tegen de zijboorden en hebben het loggat onderaan. De juiste benaming van de betrokken onderdelen zal vanzelfsprekend afhangen van het plaatselijk woordgebruik. De woor-



Typische scheg van de vlieger.

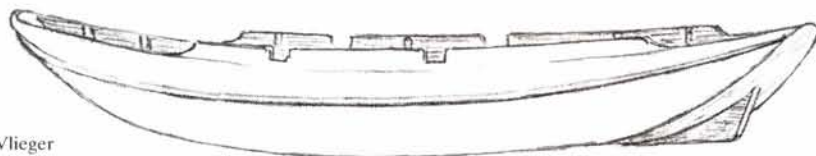


De Emmahaven te De Clinge.

Verzameling dhr. Vercauteren, Nieuw-Namen.

den oplangen en leggers zijn in Nederland vrij algemeen verspreid. Maar oplangen worden op sommige plaatsen ook korven genoemd en de brede leggers onder de doften, kusings, dogten of kespén. In België en meer bepaald in het Schelde-Rupelgebied heeft men het onveranderlijk over inhouten en vragén.

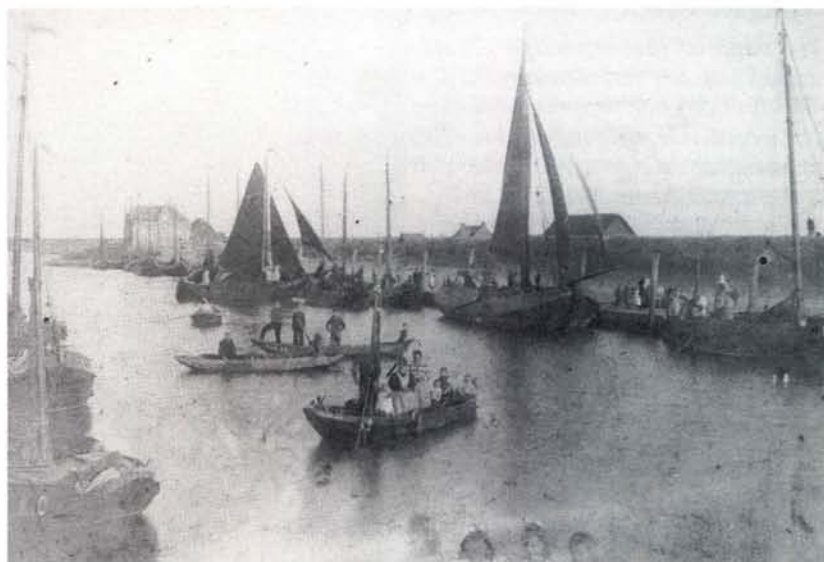
Nog andere bijzonderheden aan de binnenzijde zijn de grote verzonken plecht aan de voorkant en de ruime stuurbank aan de achterkant. Deze indeling kan verschillen naar gelang de bestemming van het vaartuig en de afmetingen. Onder het vlak is een lange scheg aangebracht. Van achter heeft deze een tong om een betere verbinding met het vlak mogelijk te maken. Voor de stevigheid staan aan beide zijden van de scheg winklehaken. Bij vliegers maakt men veel gebruik van dolpennen; dubbele en enkele. Als het een enkele houten dolpen betreft, ligt de riem achter de pen en is de schacht van de riem met de pen verbonden door middel van een grommertje, een methode die al lang is uitgestorven. In geval van een ijzeren pen, ligt de riem ervoor en wordt hij op zijn plaats gehouden door het inpikken van een oogbout die op de schacht staat (op het ogenblik nog waar te nemen bij klassieke boten). Dof ten, dolboorden, potdeksels en boeisels werden wel eens wit geschilderd, maar een regel was het niet.



Vlieger

AFWIJKINGEN

In het betoog is reeds gezegd dat de effen bovenzijde van de boeisels een kenmerk zijn van de vlieger. Toch zijn er afbeeldingen waarop de boeisels zijn verhoogd met zetboorden, waarin roeipoorten zijn aangebracht. Maurice Seghers heeft in zijn boek „Schepen op de Schelde” een dergelijk bootje getekend als voorbeeld van een vlieger en op een oude foto van de Emmahaven te De Clinge in Zeeuws-



Vlaanderen merken we in het midden van het vaarwater een vlieger met dezelfde opbouw. Het gaat hier waarschijnlijk om een type uit de omgeving van de Westerschelde. De foto dateert van voor de eerste wereldoorlog. Het valt op dat beide vliegers laag van bouw zijn. Andere verwanten uit dezelfde omgeving zijn de Philippinse roeiboort en de eemer van Kieldrecht. Op dezelfde foto links onderaan is de kop van een eemer te zien met de kenletters K 10.

De Philippinse roeiboort verschilde van de gewone vlieger door een klein spiegeltje van achter dat hoog boven het water hing. Hij geeft de indruk

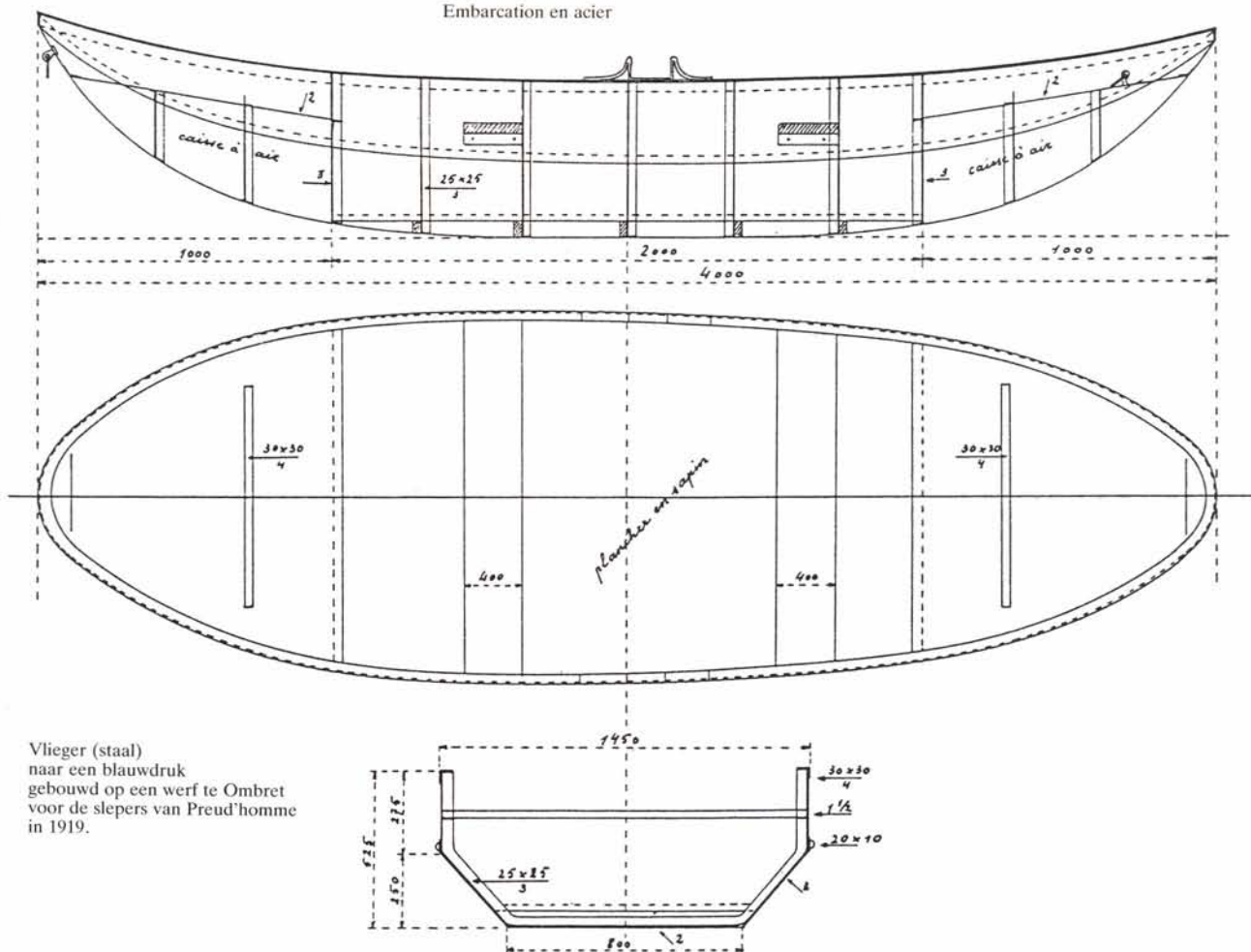
een vlieger te zijn waar men een stuk afgesneden heeft. De overhang van voor was niet overdreven lang, de boeisels breed en steil en de onderboorden recht en naar binnen vallend. Hij was klein van afmeting maar breed en zwaar van bouw, een robuust visbootje. De heer Verras, scheepsbouwer van Walsoorden, is de gelukkige bezitter van een plan van een Philippinse roeiboort.

Van de eemer is nog minder bekend. Het is een visboot geweest van Kiel-

drecht en Nieuw-Namen, grensplaatsen in de buurt van het Verdrongen land van Saeftinghe aan de Westerschelde. Uitgaande van enkele foto's uit de tijd is hij groter dan een gewone roeiboort en uitgerust om te zeilen. Zoals vele andere kleine visboten van de Schelde was hij van voor tot tegen de mast van een dek voorzien. De vorm van de romp kwam in grote trekken overeen met die van de vlieger. Voor en achter aakvormig, brede en steilstaande boeisels en rechte, vallende onderboorden. Zou het kunnen dat de twee laatste typen ontstaan zijn onder invloed van de Zeeuwse schouw waar ze zonder twijfel enkele trekjes van bezitten? Daar de Zeeuwse schouw een streekgenoot was zal het niemand verwonderen dat de bouwers zich door haar hebben laten beïnvloeden.

Bij de overgang van hout- naar ijzerbouw heeft men op de plaatsen waar de vlieger thuis hoorde getracht de vorm te kopiëren en zodoende vast te houden, zoals dat met andere klassieke bootjes gedaan werd. Een groot succes is het niet geworden, want ze komen om zo te zeggen niet voor op afbeeldingen en de schippers weten er evenmin veel over te vertellen.

In de archieven van het scheepvaartmuseum van Baasrode is nog een blauwdruk gevonden van een plan voor een ijzeren vlieger. Hij dateert van 1919 en is afkomstig van een



Vlieger (staal)
naar een blauwdruk
gebouwd op een werf te Ombret
voor de sleepers van Preud'homme
in 1919.

IJzeren vlieger in het
oude havendok te
Rotterdam. Foto M.
Kaak, 1990.

scheepswerf te Ombret bij Luik waar men sleepers en allerhande stalen binnenvaartschepen bouwde. Op de achterzijde van de blauwdruk staat vermeld dat de boten naar dit plan bestemd waren voor de stoomsleepers van Preud'homme. Er moeten dus meerdere zijn gebouwd. Dat het om een schippersboot gaat is te merken aan de ingebouwde, verplichte luchtkasten voor en achter. De boot is niet voorzien van een scheg en zo kan men voortgaande op het profiel niet aanstonds de voor- van de achterkant onderscheiden. Tussen haakjes gezegd zal met deze boten zelden geroeid zijn en waren ze meer bestemd als reddingsgerei. Op het bovenaanzicht is het goed te zien wat de voor- en achterkant is. De grootste breedte ligt vóór het midden ter hoogte van de voordoft zoals het bij een vlieger past, terwijl hij naar achteren toe smaller wordt. Dat men niet alleen in Ombret ijzeren vliegers heeft gebouwd bewijst een recente opname in het oude havendok te Rotterdam. Een oude overblijver lag er naast een schip van de chartervloot. Het is geen echt schippersbootje want de luchtkasten ontbreken, maar de romp is identiek aan deze op de blauwdruk.



Bronnen

- Jaarverslag 1981 van de vereniging „Nederlands scheepvaartmuseum Amsterdam”, art. van jr. J. Roelfzand.
- „Oude zeilschepen en hun modellen”, E. W. Petrejus.
- „Schepen op de Schelde”, M. Seghers en R. De Bock.
- Onderhoud met schipper Marcel Dullaert.
- Opmeting van vlieger uit de collectie van het Zuiderzee museum, Enkhuizen.
- Opmeting van vlieger uit collectie scheepvaartmuseum Baasrode, België.
- Archieven scheepvaartmuseum, Baasrode.
- Fotoverzameling Nat. scheepvaartmuseum van Antwerpen.