

TEKST EN
TEKENINGEN: MAURICE KAAK

Aakvormige roeiboten

Rijn en Maas hebben scheepstypen voortgebracht met een heel eigen karakter. Zeer verscheiden van uiterlijk weliswaar, maar met enkele fundamentele en gemeenschappelijke eigenschappen in de vorm van de romp, zoals de platte bodem en de aakvormige bouw van het voorschip en vaak ook van het achterschip. Men denkt dan onmiddellijk aan de aak, die zijn naam heeft gegeven aan deze constructie en de keen en de herna of de oudere soorten, zoals de samoreus en het beitelship. Zelfs de kleine open roeiboot, de volgboot van deze vrachtaarders ontsnapte er niet aan. We kennen hem nu als de vlieger.

Vanuit Duitsland langs de Rijn en van de bovenloop van de Maas is de vlieger afgezakt naar de monding van de rivieren. In het waterrijke gebied van Maas en Waal is hij een eigen bestaan beginnen te leiden en er ontstonden ondersoorten die op zijn aakvorm zijn geïnspireerd.

Hoe vreemd het ook mag lijken, in de 19e eeuw is hij ingeburgerd geraakt bij de Friese en Groningse schippers en werd daar gebruikt als volgboot van kustvaarders, als zeejalken en koffen.

Het succes dat hij daar heeft gekend kan alleen te danken zijn geweest aan zijn goedkope bouwwijze, een gevolg van zijn eenvoudige vorm. Goedkoop heeft in dit geval niets te maken met slechte kwaliteit. Op constructief gebied was hij evenwaardig aan elke andere schippersboot. Hij bleef echter een rivierboot en dat ondervonden de Wad- en kustvaarders elke keer als het weer te ruw werd. Hij bleef droog bij hoge golfslag, dat was zijn voordeel, wat echter zeer in zijn nadeel pleitte was dat hij zich in dergelijke omstandigheden moeilijk liet slepen.

Het platte vlak, de korte waterlijn en de geringe diepgang gaven hem weinig koersstabiliteit, volgens sommige schippers kon hij achter het schip liggen draaien als een tol. Om deze reden werd hij later verdrongen door de sloep. Zijn Duitse naam „koaneboot” is in het noordwesten van ons land lang in gebruik gebleven. Voor de tjalkschippers van de binnenvaart was hij beter geschikt en bleef daar langer zijn diensten bewijzen. Het is van-

zelfsprekend dat de boeren in de omgeving van de bouwplaatsen zeer dikwijls een vlieger bestelden voor eigen gebruik, bedoeld voor hun verplaatsingen, vrije-tijdsvisserij en wat uit de aard van de zaak volgt, voor het uitvoeren van bepaalde werkzaamheden op het land. Het is zelfs mogelijk dat de kleine beroepsvisserij de vlieger ooit heeft gebruikt, maar daar zijn minder aanwijzingen voor.

NEDERLANDS EXEMPLAAR

Slechts enkele scheepvaartmusea mogen zich verheugen in het bezit van een vlieger. De tekening van een echt Nederlands type is hierbij afgedrukt.

Ze is gemaakt naar een opmeting van een oud en zeer gehavend exemplaar uit de collectie van het Zuiderzee museum te Enkhuizen. In de loop van zijn bestaan heeft hij enkele veranderingen ondergaan. Oorspronkelijk bedoeld als schippersboot is hij later, toen hij waarschijnlijk te slecht werd voor de schipper, door een andere eigenaar verbouwd tot visboot. Net voor de achterdoft werd een bun geïnstalleerd van grenen. Een grenehouten bun in een boot die geheel van eiken is gemaakt, geeft aan dat er iets mee is gebeurd. In een eiken visboot is een belangrijk onderdeel als een bun altijd van hetzelfde hout als de rest van de constructie. Om hem waterdicht te houden werd hij helemaal bekleed met blik, hij stak

om het meer betekenisvol te zeggen in zijn doodskleed. Om het aanbrengen van het blik te vereenvoudigen, kunnen de schuurlijsten die bij een schippersboot normaal op de onderzijde van het boeisel zijn aangebracht, verwijderd zijn. Schuurlijsten bij een volgboot zijn nodig om de naar buiten stekende rand van het vallend boeisel te beschermen tegen schavielen. Hoewel de koppen op zichzelf zwaar zijn uitgevoerd is het niet uitgesloten dat er ooit kopklampen op hebben gestaan. Zij zijn evenmin aanwezig. De schuurlijsten onder het vlak zijn ook weg. Zij behoorden eveneens tot de normale afwerking van de vlieger. De lengte, ongeveer vier meter, het sterk naar binnen vallend boeisel en de indeling van binnen, wijzen op een schippersboot. Wat voor hetzelfde pleit zijn de lange overhangen die elkaar zonder recht stuk met een boog verbinden. Een vlieger gebouwd als visboot, werkboot of veerboot zou in het midden een plat recht stuk in de bodem hebben gehad om het draagvermogen en de stabiliteit te verhogen. Een andere eigenaardigheid bij dit exemplaar is het gebruik van ronde spijkers in plaats van vierkante scheepsnagels. Misschien is het een aanwijzing voor het tijdstip van de bouw. Het is niet onmogelijk dat in de oorlogsperiode '40-'45 bij gebrek aan beter de maker voor ronde nagels heeft gekozen. Het vakmanschap dat blijkt uit de vorm en de constructie laat zien dat de vlieger door een echte vakman is gebouwd.

Een van de weinige nog bestaande vliegers als volgboot van een Tholense hoog-aars in de chartervaart. Foto M. Kaak, 1985 Antwerpen.

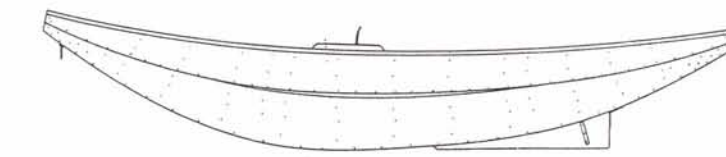
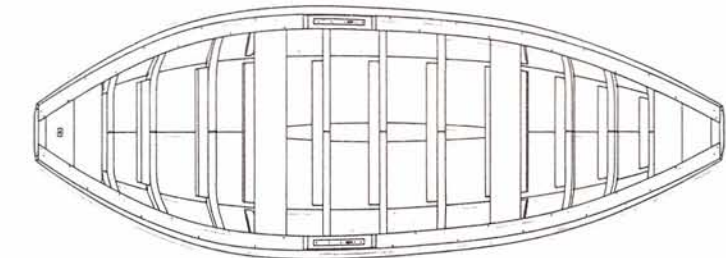
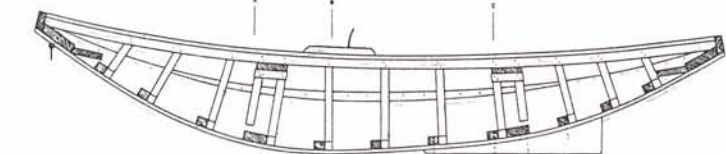
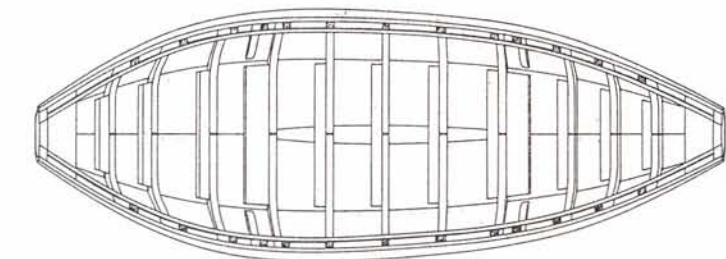
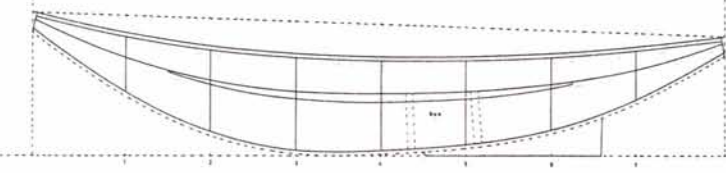
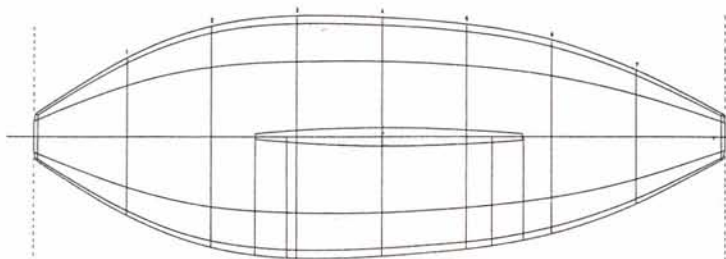
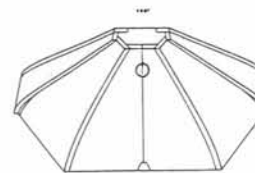
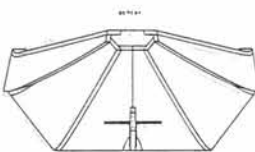
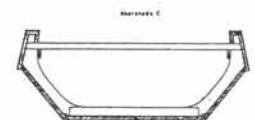
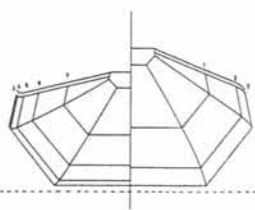


Vlieger type schippersboot
later omgebouwd tot visboot
collectie Zuiderzee Museum Enkhuizen
opgemeten in 1991
lang: 4,07 m
breed: 1,49 m
diep: 0,57 m

Houtmaten in mm
materiaal: eikehout
vlak, boorden, boeisel, potdeksel 23
dolboorden 20
leggers 65 × 55 en 160 × 55
kopstukken 50
kopklampen 55

plechtjes en scheg 36
doften 40
schotten van de bun (verbouwing) grein 45
geheel geteerd
boeïels zijn groen geschilderd geweest
geen buikdenning
ronde spijkers

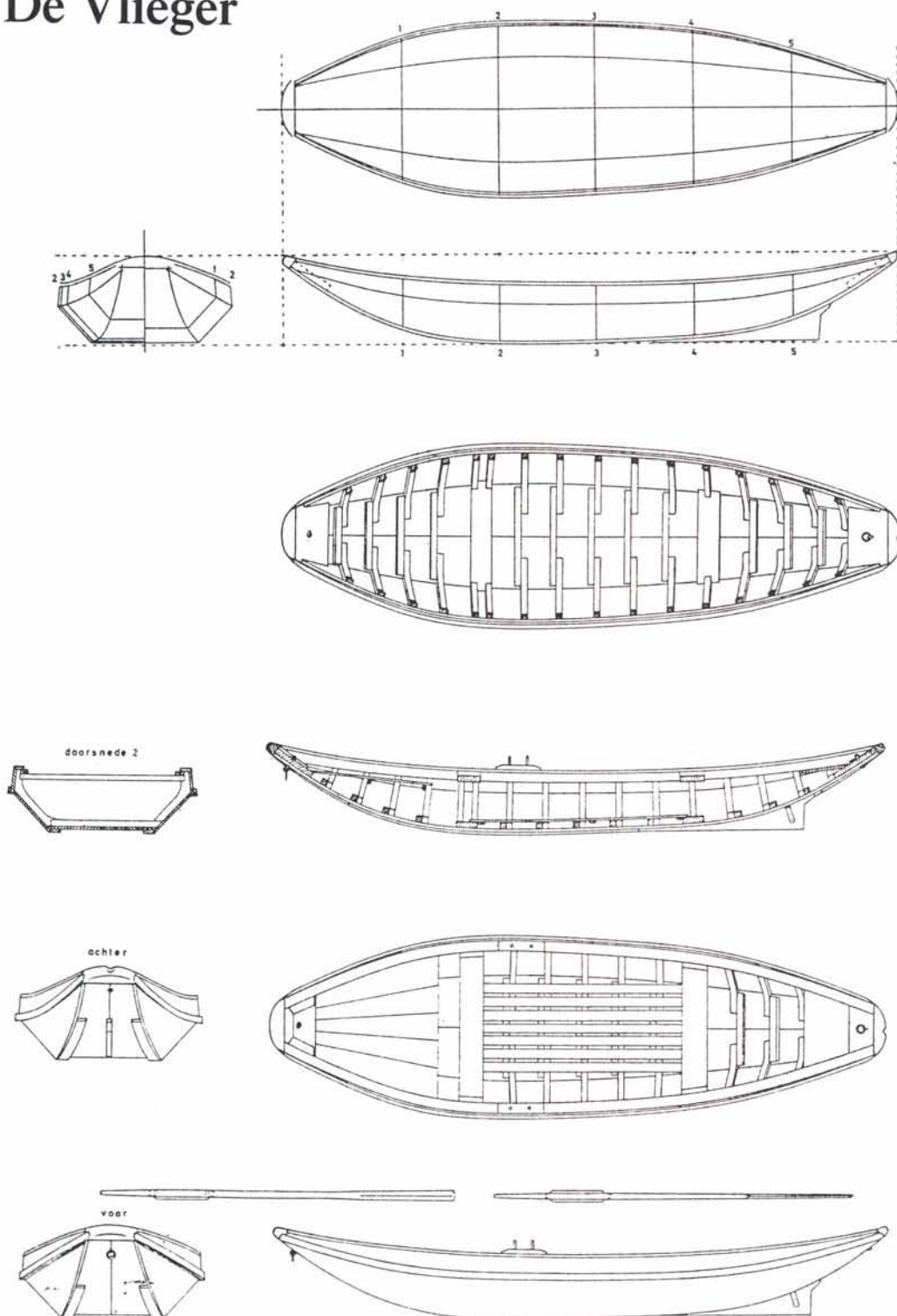
De Vlieger



DE BELGISCHE VIEGER

De Belgische vlieger was het meest bekend langs de Maaskant, in Limburg maar ook hogerop, dieper in het Walenland. Het ligt voor de hand dat een boot als de vlieger, met zijn lange overhangen, zeer geschikt was om droogvoets op de zandige oever van de rivier te stappen. Ook in het rotsachtige Waalse deel van de Maas zijn er van deze strandjes te vinden. Het is dus niet louter uit traditie, dat de schippers van de ijzeren binnenschepen die op de rivier een vaste route hadden of er regelmatig passeerden de vlieger bleven verkiezen. Het tij is voor de vlieger gekeerd door de nerveuze vaart, het altijd maar verder varen zonder te rusten. Het teloorgaan van de sleepvaart door de opkomst van de motor lag aan de basis. Iedere schipper kreeg zijn eigen krachtbron, er kwamen betere en talrijkere aanlegplaatsen, men was minder afhankelijk en de boot werd op den duur meer ervaren als een last dan als een hulp. Eerst werd hij aan boord genomen en later vervangen door een ijzeren, omdat de houten op het dek uitdroogde en opentrok en daardoor onbruikbaar was als men hem toch eens per toeval nodig had. De plaatselijke diensten van Bruggen en Wegen hebben hem nog lange tijd gebruikt als werkboot bij oever- en dijkwerken of bij sluizen en barrages, toen het op- en neerlaten van de naalden nog met de hand gebeurde. Het ligt voor de hand dat er in Limburg en in het Walenland, gezien de vraag naar vliegers door al deze partijen, vele bouwplaatsen in de omgeving van de Maas moeten zijn geweest. Spijtig genoeg ontbreekt ook maar de minste aanwijzing. Gelukkig is er iets bewaard gebleven door een exemplaar dat nu in het bezit is van het Scheepvaartmuseum van Baasrode. Op de werven en de bootmakersbedrijfjes in het Schelde-Rupelgebied zijn voor zover bekend nooit vliegers gebouwd. In het tegenovergestelde

De Vlieger



geval kan het alleen gebeurd zijn als uitzondering, zoals met het specimen van Baasrode. Hij werd gebouwd te Burcht bij Antwerpen in het werkhuis van het baggerbedrijf „Hye gebroeders”, dat nog steeds bestaat.

Een tijd voor en na de oorlogsjaren had de firma een botenbouwer in loondienst, die zich bezighield met het bouwen en onderhouden van de houten werkbotten waaraan het bedrijf behoefte had. Meestal waren het jollen (spiegelboten) of al eens een Brabander en uitzonderlijk een vlieger. Jan Annemans, een medewerker van het museum, vond hem destijds op het werfterrein, totaal stuk en ontwricht, kortom in een erbarmelijke staat. Hij verwierf wat er nog van restte voor het museum en restaureerde hem. Gezien zijn bestemming in een baggerbedrijf is het te begrijpen dat ooit zware beschadigingen zijn voorgekomen, voornamelijk aan de beide koppen. Constructief is het niet te verklaren, dat meer dan de helft van het boeisel niet op het hout van de kopwrang of spiegel is bevestigd. Een klamp is bovenop de koppen van de huidplanken genageld en aan de buitenzijde aangepast. Meer dan waarschijnlijk liepen de huidplanken verder naar elkaar toe en raakten de boeisels de bovenzijde van de kopwrang of het potdeksel. Door averij werden beide koppen een stuk afgezaagd en hersteld op de omschreven manier. Als dit niet is gebeurd mag men spreken over een zeer slechte uitvoering, een vakman onwaardig. De vlieger van het baggerbedrijf is een goede vertegenwoordiger van de Belgische soort van de Maaskant en van de Duitse soort van de Rijnstreek, zoals ze op foto's en afbeeldingen voorkomen. Ze waren langer dan de Nederlandse schippersboot, hadden een rechtstaand of weinig vallend boeisel en waren ruwer van afwerking.