

# De geschiedenis van de Hasselter aak

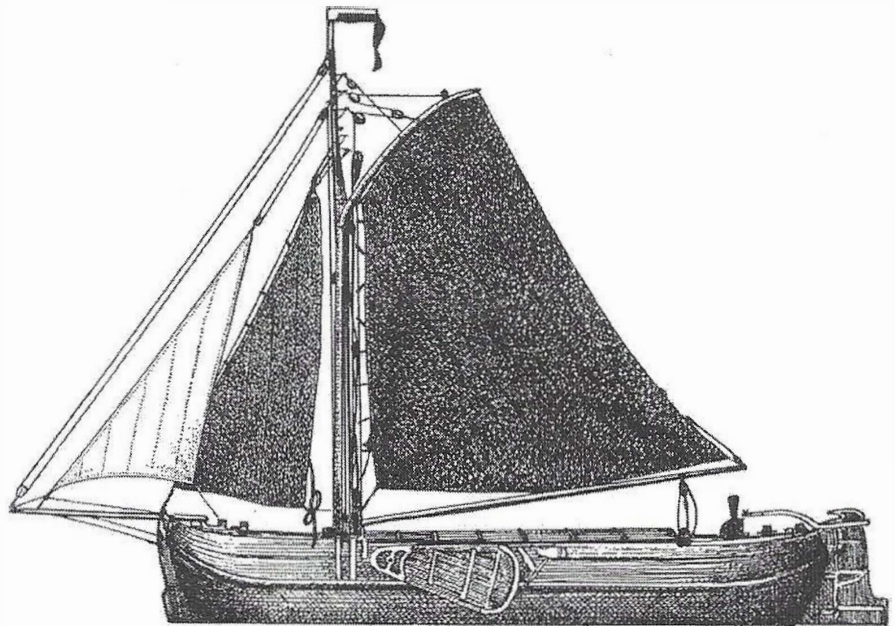
Door Jan Holthuis

De stad Hasselt heeft zich in de loop van de 19e eeuw bij de binnenschippers een markante plaats verworven. Dit kwam door haar geografische ligging, wegens de activiteiten op het gebied van scheepsbouw en wegens het scheepstype, dat men kennelijk naar de plaats van ontstaan is gaan noemen: de Hasselter aak.

De gunstige geografische ligging is voor een belangrijk deel te danken aan de totstandkoming van het kanaal de Dedemsvaart en daarmee een enorme toename van het scheepvaartverkeer. Die toename zorgde op haar beurt weer voor de vestiging van aan scheepvaart gerelateerde bedrijven: onder andere scheepswerven.

In dit artikel worden enkele aspecten belicht van de scheepsbouw in Hasselt in de 19e eeuw, met name de twee belangrijkste scheepstypen, die in de 19e eeuw zijn ontstaan: De Overijsselse praam en de Hasselter aak.

De Overijsselse praam werd in Noordwest-Overijssel rond 1830 ontwikkeld vanuit de Hoogeveense en Meppeler praam. Het waren smalle, veelal overnaads gebouwde



De Overijsselse praam. Model door mr. J.P.V.M. Sopers, afgebeeld op pagina 98 van zijn boek 'Schepen die verdwijnen.'

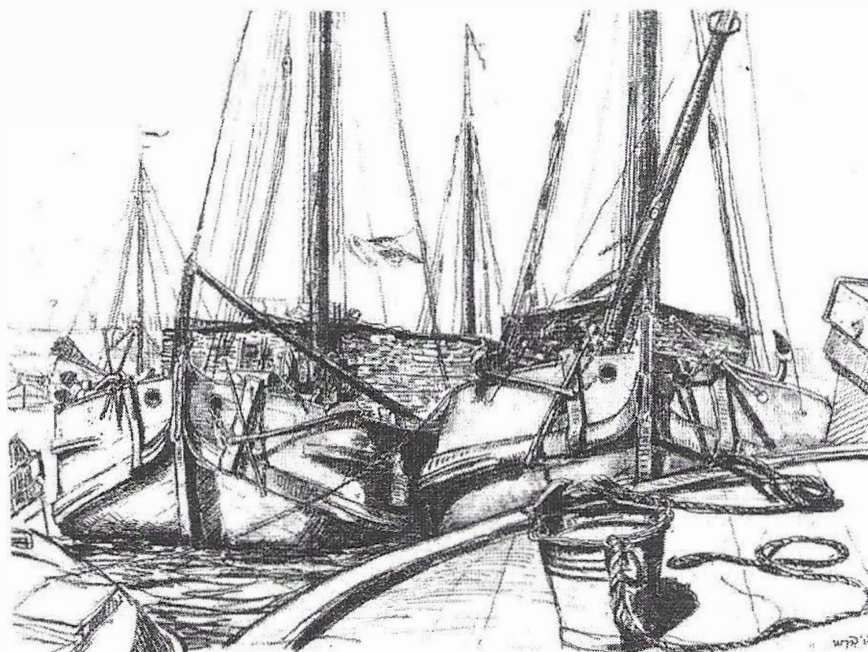
schepen. Het schip was geschikt voor de vaart op kanalen, maar ook op de Zuiderzee.

's Zomers vervoerden ze stenen, dakpannen of hooi, maar van eind augustus tot april voeren ze meestal met turf vanuit de veengebieden in het oosten van ons land naar de grote steden in het westen. Ze vielen direct op; ze waren nogal afwijkend van ande-

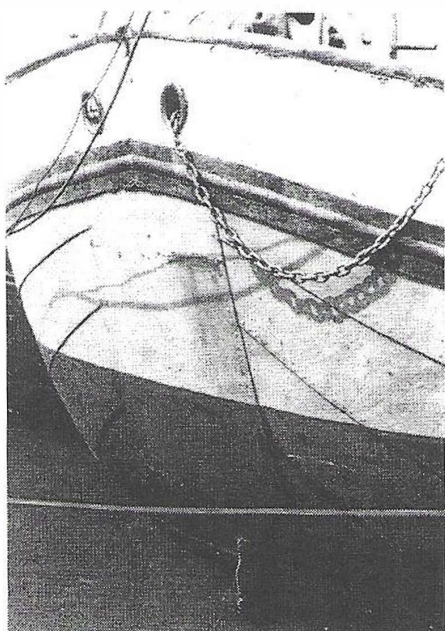
re typen binnenschepen, zoals de Hollandse en Friese tjalken.

Het karakteristiekst was de kop. Het verlengde van de zware berg-houten, die over de hele lengte van het schip, vrijwel zonder zeeg evenwijdig aan de bovenkant van het boeisel liepen, kwam bij de kop sterk omhoog en viel samen met de bovenkant van de vrij steil staande voorsteven. Samen met de kluisgaten gaven deze lijnen het schip een haast onnozele uitdrukking. Het brede, bijna rechtopstaande boeisel gaf het schip een massief uiterlijk. De grootte varieerde van ca. 50 tot 110 ton.

Enkele schepen hadden een roef; bij de meeste schepen werd de woning onder het achterdek gebouwd. De ruimcapaciteit kon in verhouding tot de totale scheeps-lengte dan zo groot mogelijk worden, hetgeen voor de volumineuze 'lichtgewicht'-lading (turf) voordelig was. De luiken waren recht en in het midden gedeeld, zodat ze ook over een deklast turf gelegd konden worden. In Meppel en Hoogeveen werden eveneens



'turfpramen' gebouwd; ze weken in details af van de Overijsselse praam en werden dan ook naar de plaats van ontstaan genoemd: Mepeler en Hooegeveense praam.



Kop van een Overijsselse praam en een tjalk

Van de scheepswerven in Hasselt is vooral na 1850 een toename van nieuwbouwactiviteit bekend.

Gesproken wordt dan van 'overdekte pramen.' De landelijke economie zat in de lift. De Dedemsvaart, voltooid aan het begin van de 19e eeuw, werd verbeterd. De stadsgracht in Hasselt, als laatste verbindingsstuk tussen Dedemsvaart en Zwartewater, werd voorzien van stenen kademuren. Veel woningen, met name aan de Prinsengracht en de Brouwersgracht, werden winkels, met de scheepsvaart als klandizie. Het aantal scheepswerven in Hasselt breidde uit van twee in 1859 naar vier in 1875. Dit waren de werven van Van Goor, Stroomberg, Admiraal en Van Aller.

Na de ontmanteling van de vestingwerken in 1827 kon er op de voormalige bastions ruimte worden vrijgemaakt voor handel en nijverheid. Admiraal vestigde zich bijvoorbeeld in 1875 met een scheepswerf aan de Buitengracht, op het Grote Bolwerk (naamsaanduiding op de stadsplattegrond

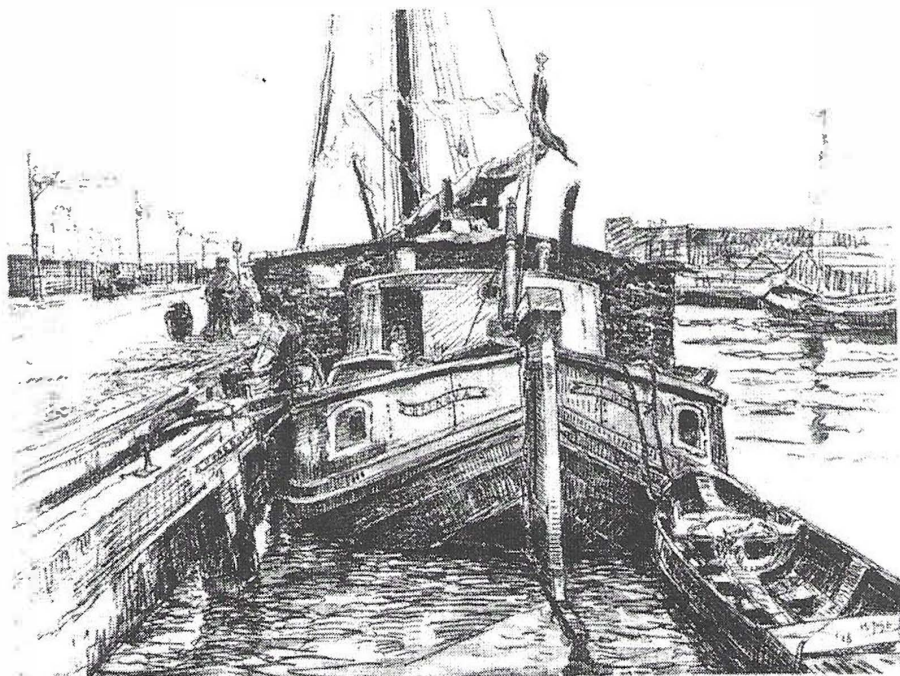
van Nicolaas ten Have). Van Aller vestigde zich aan de binnenzijde van het Venepoortenbolwerk, op de plaats waar de stadsgracht overgaat in de Buitengracht, c.q. de Dedemsvaart. Aan de Binnengracht was eveneens een scheepswerf gevestigd, tegenover de werf van Admiraal. Deze werf was later eigendom van Mannes Fortuin.

Van Goor had kennelijk al snel landelijke reputatie: in 1850 kreeg de werf opdracht van rederij Goedkoop in Amsterdam om een schip van 100 ton te bouwen, geschikt voor de kustvaart. Een dankbare burgemeester Freislich stelde aan de raad voor, als geschenk voor de opdrachtgever en 'tot aanmoediging van de scheepsbouw in deze gemeente', een vlag met het wapen van de stad te laten ontwerpen. Goedkoop moest voor die eer echter bedanken, want hij voer vanuit Amsterdam, en dus kon hij niet met het wapen van Hasselt varen. De vijftien gulden werd daarom besteed voor een vlag met de naam van de stad. Wegens de grote hoeveelheid werk op de werf duurde het nog enkele jaren voordat de kiel kon worden gelegd; in 1854 was het schip, dat bestemd was voor de buitenlandse vaart, nog steeds

niet voltooid. Positieve geluiden waren er ook in 1862, toen de scheepstimmerman H. Stroomberg, 'meer dan voldoende werk had te verschaffen', en zelfs enige aanvragen 'tot bouwen of herstellingen' moest afzeggen. Op de werven werkten bij elkaar zo'n 30 man; de grootste werf had circa 20 man personeel; de kleinste drie man; daar werden alleen bokken gemaakt.

Van Goor overleed in 1862; zijn weduwe zette in 1863 de activiteiten op de werf voort. In dat jaar werden een 'overdekte praam' van 70 ton, een brandschuit van 18 ton, en twee blokken van respectievelijk 9 en 7 ton gebouwd. Bij Stroomberg gleden twee 'overdekte pramen' van respectievelijk 72 en 52 ton van de helling. Van Aller bouwde overigens niet alleen binnenschepen; er werden ook vissersschepen gebouwd voor vissers in Vollenhove. Ze werden 'skutien' of 'Vollenhovense schokker' genoemd. De werf leverde er ongeveer drie per jaar.

Deze vissersschepen voor de Zuyderzee waren ongeveer 12 meter lang en 4 meter breed. Critici uit die tijd noemden het zware brede schepen, die 'niet vooruit te branden waren.' In 1876 waren er zelfs vijf werven of 'scheepsmakerijen' naast drie mast-, blok- en pomp-



makerijen, twee zeilmakerijen en twee taanderijen.

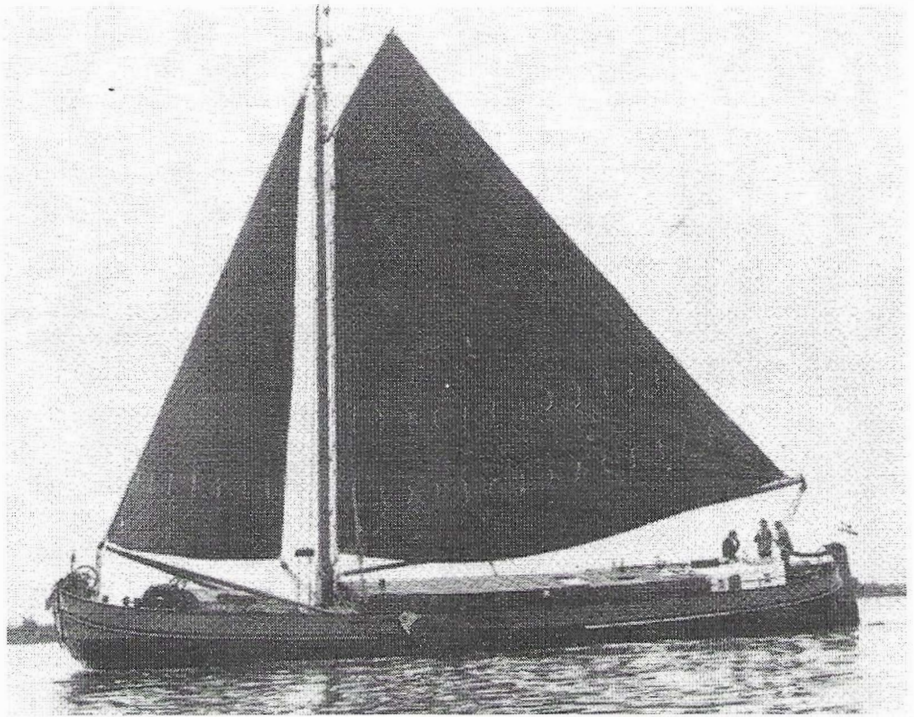
De houten Overijsselse praam werd later niet in ijzer gebouwd; het scheepstype werd rond 1875 opgevolgd door (evolueerde naar) de Hasselter aak. Dit schip was iets eenvoudiger van bouw, en daarmee goedkoper. Deze schepen werden nog groter dan de Overijsselse praam. De Hasselter aak werd het grootste houten binnenvaartschip, in afmeting alleen overtroffen door rijnschepen.

De maximale afmetingen werden bepaald door de sluisen in de Demersvaart en o.a. de Drentse Hoofdvaart: 26 x 5 m, laadvermogen circa 130 ton.

Een kenmerk van een aak is het ontbreken van een voorsteven. De huidgangen sluiten in de kop aan op de omhooggebogen kielgang. Deze constructie was minder sterk dan die met een voorsteven, maar ook goedkoper. Ook het ontbreken van brede stuizen, zoals bij een tjalk, maken de kop van het schip kwetsbaarder. Wel werden in de kop op het brede boeisel, ter hoogte van het dek, aanvaringsklampen toegevoegd.

Economische motieven én de langzame vaart op de kanalen zijn mede bepalend geweest voor de ontwikkeling van dit scheepstype. Het achterschip was gepiekt; het vlak eindigde in een punt onder aan de achtersteven. Hierdoor had het schip ondanks zijn volle vorm toch goede zeileigenschappen.

De dekindeling was traditioneel en overeenkomstig die van de Overijsselse praam en andere scheepstypen van de noordelijke provincies. Ook deze schepen werden als dekschip met de woning in het



Hasselter aak *Gerrigje*, gebouwd in 1901 bij Appelo in Zwartsluis.

achteronder gebouwd: de grotere soms met een roef.

Gezien de relatief korte tijd die ligt tussen het ontstaan van de houten Hasselter aak, en de overgang naar ijzeren schepen, zijn er niet erg veel houten Hasselter aken gebouwd. Op oude foto's komt men vaker een Overijsselse praam tegen dan een Hasselter aak. In tegenstelling tot de Overijsselse praam, is de Hasselter aak veel in ijzer gebouwd. De vorm van het schip evolueerde hierbij ook vrij snel; de in houtbouw noodzakelijke constructies werden aan de bouw in ijzer aangepast.

Een mooi voorbeeld van de overgang van hout- naar ijzerbouw is de Hasselter aak *Res Nova* van schipper De Vries.

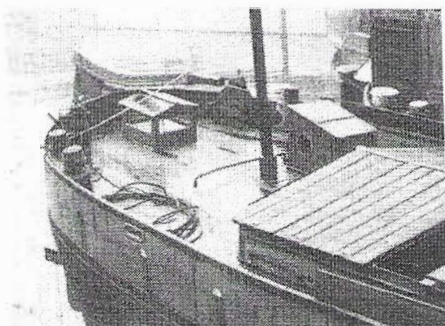
Op de tekening van W. Dijk uit 1926 is het achterschip te zien met uit de tijd van de houtbouw stammende details: de brede, sterk naar de achtersteven oplopende berghouten, en de grote vensters in het boeisel. In de latere ijzerbouw bestaat het 'berghout' alleen nog uit een vlakke plaat (wellingplaat) met een halfronde strip in het midden. De grote vensters in het boeisel maakten plaats voor pa-

trijspooten onder het berghout vlak naast de achtersteven. De vorm van het vlak en de kimmen werden met de ijzerbouw eveneens aangepast; de vormen werden ronder, de zeileigenschappen konden hierdoor nog beter worden.

Gelukkig varen er vandaag de dag nog een groot aantal Hasselter aken. Als zeilschepen in een bruine vloot of als particulier (varend) woonschip. Bekend bij veel Hasselters is de gewoonlijk aan de Julianakade afgemeerde Hasselter aak *De Dageraad*, een mooi gerestaureerd schip in originele staat.

De overgang van houten naar ijzeren schepen ging vrij snel. De voordelen van de bouw in ijzer waren vele. De belangrijkste waren grotere duurzaamheid, en daarmee minder onderhoud. De in een houten schip iedere dag gebruikte lenspomp was in een ijzeren schip vrijwel overbodig. Een houten schip was nooit 100% waterdicht. In Hasselt zette Van Aller het eerste ijzeren schip, weliswaar een tjalk, in 1895 op stapel.

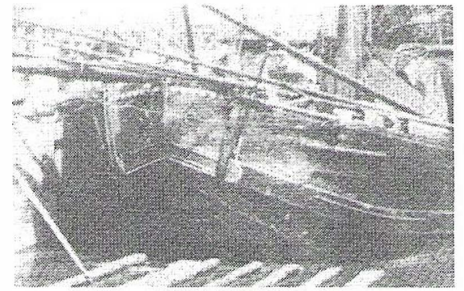
Voor een werf betekende de overgang van hout naar ijzerbouw een flinke investering in machines en gereedschap. Voor vele kleine werven was deze overgang moeilijk realiseerbaar. Zij beperkten



zich tot onderhoud en reparatie. Een der laatste reparatiewerkzaamheden van een traditionele scheepstimmerman heb ik zelf nog kunnen meemaken. In 1950 vervaardigde 'bootjesmaker' J. Kiers een nieuw eiken roer voor de Friese dektjalk van schipper H. Schouwstra. Kiers had zijn werkplaats gevestigd aan de Buitengracht, tegenover de ingang van de joodse begraafplaats. Hij maakte in de jaren vijftig van de vorige eeuw in hoofdzaak nog houten roeiboten.

Ijzeren Hasselter aken zijn in veel

circa 50 ton had de mast een 'uitwip' met contragewicht zodat de mast zonder lier gestreken kon worden. De grotere schepen hadden een mastdek tussen de voorste en achterste luikenkap en een maststrijkinrichting met bokkenpoten. Een min of meer van de Hasselter aak afgeleide vorm in de ijzerbouw ten slotte werd de klipperaak. Dit schip kreeg in de kop het overhellende boeisel van een klipper, maar het achterschip bleef gelijk aan de vorm van een Hasselter aak. De spitse kop en het



'geveegde' achterschip van een Zeeuwse of Friese klipper, die deze schepen meer snelheid gaven, werd in Overijssel bij de vaart op kanalen niet noodzakelijk geacht. Bovendien had de klipperaak in verhouding tot zijn lengte meer laadvermogen dan een Friese of Zeeuwse klipper.

De meeste klipperaken werden gebouwd met een roef. Als dekship met de woning in het achteronder kwamen ze echter ook voor. De dekindeling en tuigvoering waren verder gelijk aan die van de Hasselter aak.

*Gegevens voor dit artikel zijn ontleend aan: Jos Mooiweer/Wim Coster: 'Uit den ash kolk der vergetelheid.'*

*Mr. dr. T. Huitema: Ronde en platbodemjachten.*

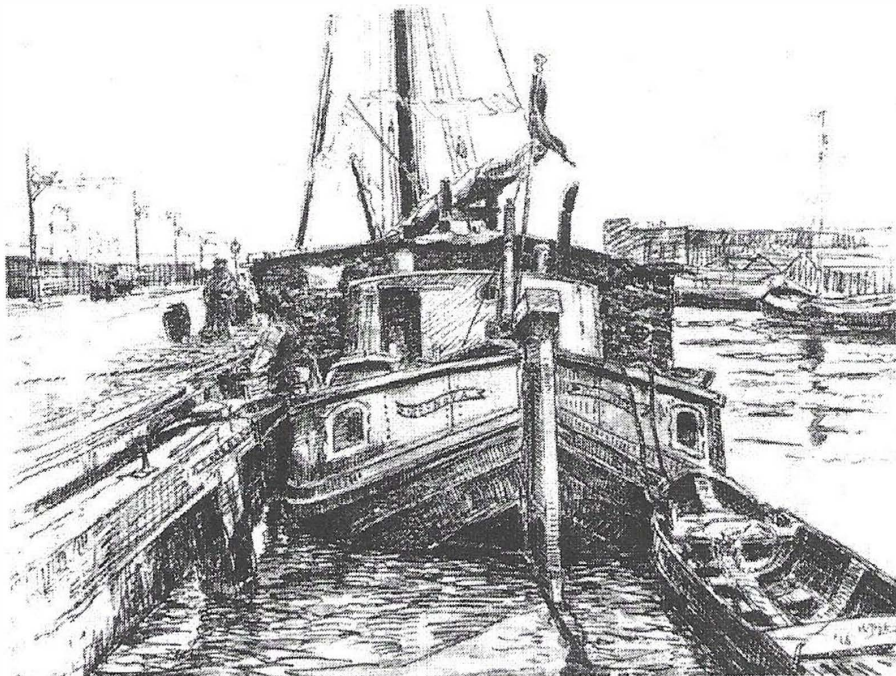
*R. Martens & F. Looimeier: Binnenvaartschepen.*

*E.W. Petrejus: Scheepsmodellen/binnenschepen.*

*De Boer maritiem: Scheepstypologieën.*

*De Boer maritiem: Scheepsrestauratie.*

*W.J. Dijk: De schoonheid onzer binnenschepen.*



*Het Achterschip van de Res Nova.*

soorten en maten gebouwd; de kleinste waren circa 30 ton, de grootste wel 150 ton. Ze werden niet alleen in Hasselt bij Van Aller gebouwd; ook in Zwartsluis. In Dedemsvaart en Kampen waren meerdere werven die ze bouwden. Zoals bij veel andere scheepstypen had je er mooie en lelijke tussen. Ook op Groningse werven werden Hasselter aken gebouwd. De Groningers noemden dit scheepstype een 'slof'. Deze waren doorgaans minder fraai van lijn dan de Overijsselse aken.

Het tuig bestond uit een grootzeil met rechte gaffel, een fok en bij de grotere schepen, een kluiver.

Bij de kleinere Hasselter aken tot

