



Uit den oude doos :

*De Dordtenaar, zaterdag 24 december 1966, door
P.H. van der Weel..*

Ingezonden door Tim van Berchum, WKD 49

In de Biesbosch herleeft oude romantiek in nieuwe stijl Terugkeer van de zalmschouw

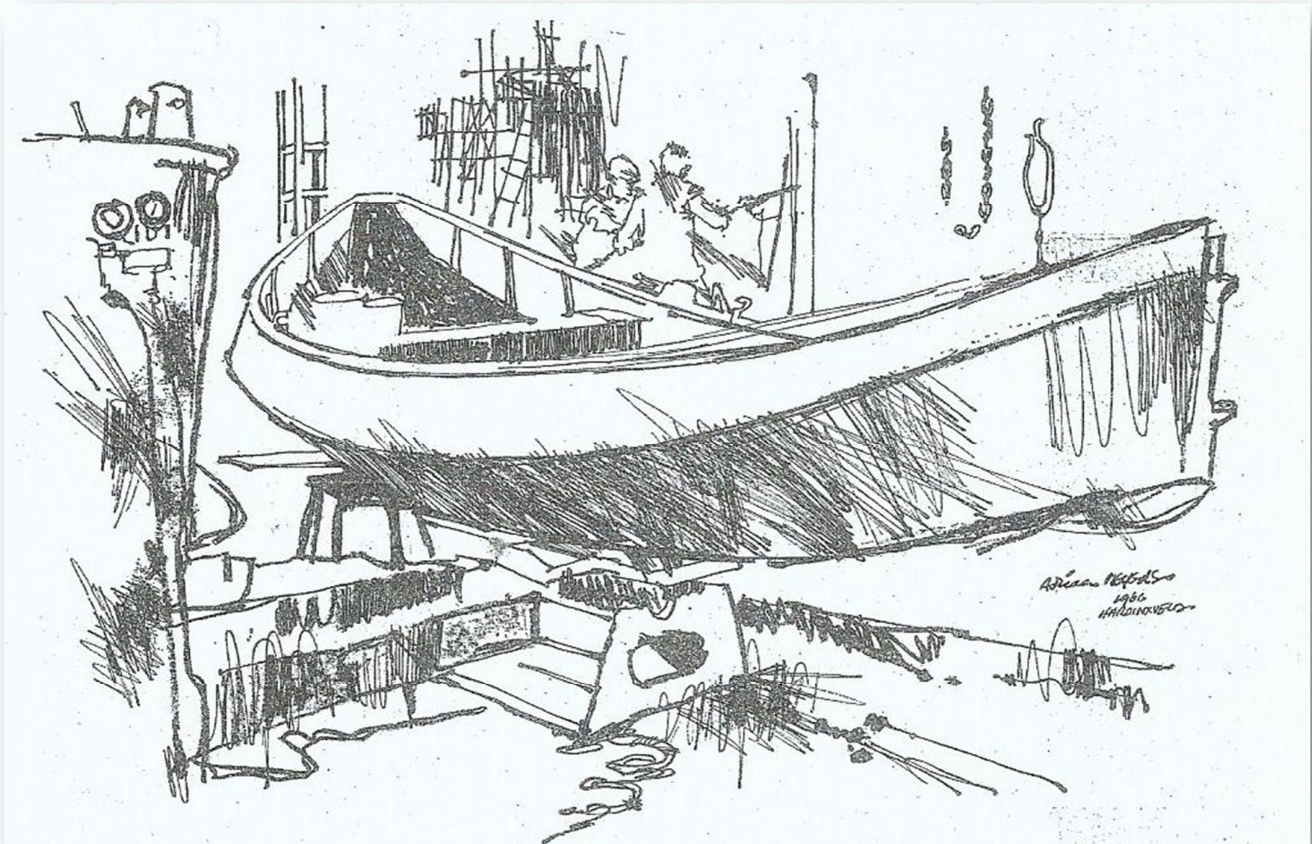
Het is jammer dat de 87-jarige opa Van der Hoff zo ontzettend doof is. Dat maakt het onmogelijk om hem uit te horen over een ongetwijfeld boeiend scheepsbouwverleden. Opa beheerste de scheepsbouw in hout en later in ijzer toen het beeld op de rivieren nog werd beheerst door zeilschepen en stoomboten. Zijn werf, Den Bout, in Boven-Hardinxveld, dateert van 1830 en ontleende tot ver in onze eeuw zijn faam aan de drijversschuiten die er werden gebouwd.

Dat is met wel meer kleine werven langs Boven- en Beneden Merwede het geval geweest, maar het verschil is dat Den Bout voor het eerst sinds tientallen jaren weer die kleine handige vissersboten bouwt.

Bescheiden

De drijversschuit, die misschien beter bekend is onder de naam van zalmschouw, is een zeer bescheiden vaartuigje, bestemd voor de visserij op de grote rivieren en in de Biesbosch. In hoofdzaak werd ermee gevisst op zalm en tot zeer kort voor de jongste oorlog bezat een stadje als Woudrichem er nog vele tientallen van.

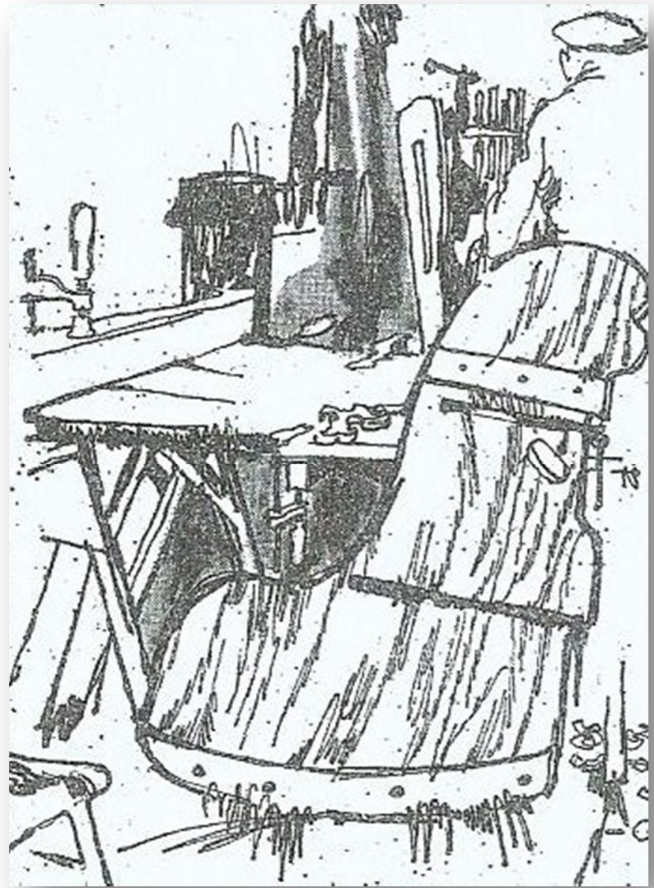
Toen met de vervuiling van de rivieren de zalmvisserij achteruit ging en omstreeks 1940 geheel verdween, waren de vloten van drijversschuiten niet langer nodig. Een groot deel ervan werd van de hand gedaan aan pleziervaarders die de veiligheid op ruw water van dit scheepstype wisten te waarderen. De rest bleef liggen of werd door een enkele beroepsvisser gebruikt voor het zetten van fuiken of het vissen van snoekvisjes voor de handel.



Hoge kop, invallend boord, laag achterschip – de kenmerken van de drijversschuit. Dit is er een van ruim zes meter en die noemt men een Fannie. De grootste, 7,25 meter lang, is een Woerkummer, die van zeven meter is een Hardinxvelder en de kleinste, die vijf en halve meter lang is, heet een Meerkoet. Dan is er ook nog een van acht meter, die zegenschouw wordt genoemd, werkelijk een knaap van een schip. Van al die typen zijn de mallen teruggevonden. Men bouwt dus precies hetzelfde model als vroeger.

Nog altijd vraag

Gave drijversschuiten zijn langzamerhand een zeldzaamheid geworden en het komt nog maar hoogstzelden voor dat men zo'n scheepje compleet met huik, spriettuig en zwaarden, ziet varen. Toch is er nog altijd vraag naar, zowel bij broodvissers als bij pleziervaarders, want de zalmschouw is gebouwd voor het vaak ruwe water van de grote rivieren, maar ook voor de prielen en gaten van de Biesbosch, waar elke centimeter diepgang telt en waar een schip zo gebouwd moet zijn dat het gemakkelijk droogvalt. Wanneer de drijversschuit in zijn tegenwoordige vorm is ontstaan weet niemand. Opa Van der Hoff heeft ze nog in hout gebouwd in de vorige eeuw en daarna van ijzer en altijd volgens dezelfde oude mallen.



Schoonmaak

Toen bleek dat er wel vraag was naar zalmschouwen, wilde Den Bout de bouw ervan best weer ter hand nemen, al zet men natuurlijk liever een groter schip op stapel. Maar de moeilijkheid was dat de oude mallen bij een brand verloren waren gegaan en een bestaande boot nabouwen is niet zo gemakkelijk als het misschien lijkt.

Er ligt op Den Bout nogal wat rommel waar niemand ooit naar omkijkt – dat is zo op alle werven – en af en toe wordt er eens schoonmaak gehouden. Dat is afgelopen zomer ook eens gebeurd en boven in de spanten van de bouwloods vond men een stapel oud hout waarin prompt de verloren gewaande langsmallen van opa's schouwen werden herkend.

Iedereen was vrij geestdriftig, maar opa niet. Hij leeft nu eenmaal erg in het verleden en het wil er bij hem niet in dat men tegenwoordig, na een stilstand van een halve eeuw (dat er in die tijd ook enige technische vooruitgang is geweest, moet hem zijn ontgaan) van staal en dan nog gelast ook, nog zalmschouwen zou kunnen bouwen.

Fraai van lijn

Maar men gebruikt de oude mallen (die opa ooit zelf heeft gebruikt) en het enige verschil is dat men last in plaats van klinkt. Er komt dus een bootje tot stand dat precies de vorm heeft van het vroegere.

Opa geeft toe dat het aardige bootjes zijn. 'Maar 't is toch niet krek hetzelfde', stelt hij niet zonder voldoening vast.

De romp van al deze boten – er zijn vier typen, die in model vrijwel eender zijn, maar in maten verschillend – is buitengewoon fraai van lijn; hoog in de kop, laag in de kont en met een ver invallend boord. Men ziet er de betrouwbaarheid gemakkelijk aan af. In beginsel is de zalmschouw een roeiboot, maar vrijwel allemaal hebben zij een buitenboordmotor achter opzij.

Twee slaappleatsen

Voor, in de hoge kop, ligt een verhoogde vloer. De visserman spreekt van de kooiplanken, want dat was de plaats waar hij sliep wanneer hij, soms dagenlang, van huis weg was, achter de zalm aan. Daar sliepen dan twee man en ze deelden hun slaappleats met een klein maar fel kacheltje, een duveltje, waarin alles gestookt kon worden wat men tegenkwam; hout, stukken cokes, oude netten, oud touw of turf.

Op het boord was een zeildoekse huik gespijkerd, goed getaand, die hun als dak diende. Die tent, die tegen de mast eindigde, kon helemaal worden gesloten en men sliep er veilig en warm. Vooral warm, want men hield voor alle zekerheid zijn kleren aan. Het was een uiterst primitief bestaan, maar zeer avontuurlijk. Voor stroom roeide men naar de plek waar men wilde vissen, op de rivieren of in de Biesbosch, en eveneens voor stroom keerde men terug met de buit. Er leven in Woudrichem en Hardinxveld nog vele vissers die die tijd volop hebben meegemaakt en er smakelijk van kunnen vertellen.

Rens den Breejen, de man die nu aan het hoofd staat van scheepswerf Den Bout, is zelf nog mee geweest op de zalmvisserij. Het was geen rijk bestaan, zeker niet, maar er werd tot na de Eerste Wereldoorlog voldoende zalm gevangen en de zalm bracht altijd flink geld op. Er was geen sprake van vangsten van honderden zalmen op één nacht, maar dat hoefde ook niet, want een zalm is een grote vis, die makkelijk anderhalve meter lang kan zijn en zijn gewicht is navenant.



Dit is Rens den Breejen, die nu de scepter zwaait op de scheepswerf Den Bout en die het aandurfde weer zalm-schouwen te bouwen. Hij is ervan overtuigd dat er vraag genoeg naar is, zowel bij vissers als bij pleziervaarders.

Petroleumlamp

Men viste met eindeloze lange zalmzegenen, altijd in de nacht. Het primitieve onderkomen voor de mast was dan ook vaak de enige plaats in de schouw waar het een beetje uit te houden was.

Soms waren en tussen Woudrichem en Hardinxveld wel honderd zalm-schouwen in de weer, allemaal uit op de zalm, allemaal met een petroleum-lampje in de mast en een lichtje op het begin van de zegen. Dat moet een prachtig schouwspel zijn geweest, maar omdat er geen zalm meer is zullen wij het nooit meer zien.

Dat is misschien maar goed ook, want de scheepvaart is tegenwoordig zo druk en zo snel, dat een zegenvisser al overvaren zou zijn eer hij heel zijn net overboord had.

Goed werk

Dat is nu eenmaal zo. Wij moeten al blij zijn dat een oud inheems type vaartuig weer volop wordt gebouwd in volkomen oorspronkelijke vorm in plaats van langzaam uit te sterven en verloren te gaan zoals met zoveel historische scheepstypen is gebeurd. Afgezien van de commerciële kant van de zaak doet Den Bout daarmee goed werk.