

DE VERSIERING VAN VLAAMSE VISSERS-SCHEPEN IN DE 19de EN 20ste EEUW

door J. VAN BEYLEN

Het is merkwaardig dat noch in ons land, noch elders ooit veel aandacht werd besteed aan de versiering van vissersschepen.

In het buitenland zijn wel een aantal werken over scheepsdecoratie verschenen, waarvan de overgrote meerderheid als onderwerp zeeschepen heeft, die vroeger soms spectaculaire versieringen droegen vooral dan aan het vooren achterschip¹. Ook werden een aantal studies gewijd aan de versiering van binnenschepen en jachten, maar over de vissersschepen wordt zeer weinig gezegd². Als vissersschepen wél behandeld worden, dan zijn ze er slechts terloops bij betrokken. Ook op tentoonstellingen van scheepsdecoratie komen de vissersschepen vrijwel nooit aan bod³. De decoratie van vissersschepen is nu wel minder opvallend en minder rijk dan deze van andere vaartuigen en daarom is ze misschien wel aan de aandacht ontsnapt of gewoon genegeerd⁴. Men stelt overigens vast dat in België slechts uitzonderlijk een stuk decoratie van een vissersvaartuig is bewaard gebleven⁵. De musea langs de kust bezitten vreemd genoeg weinig van dit soort relictten. In het buitenland is dit soort scheepsdecoratie evenmin in grotere aantallen te vinden maar toch zijn er een aantal oudere voorbeelden aanwezig in verschillende verzamelingen⁶. Over het algemeen mag men dus stellen dat dit aspect van de scheepvaart-archeologie en van de scheepvaarttechnologie vrijwel niet bestudeerd is. Nochtans kan niet worden beweerd dat de Vlaamse houten vissersschepen helemaal zonder versiering voeren, wel integendeel, en in deze studie zal getracht worden te bewijzen dat er een tamelijk grote verscheidenheid op dit verwaarloosde gebied van ons maritiem patrimonium bestond.

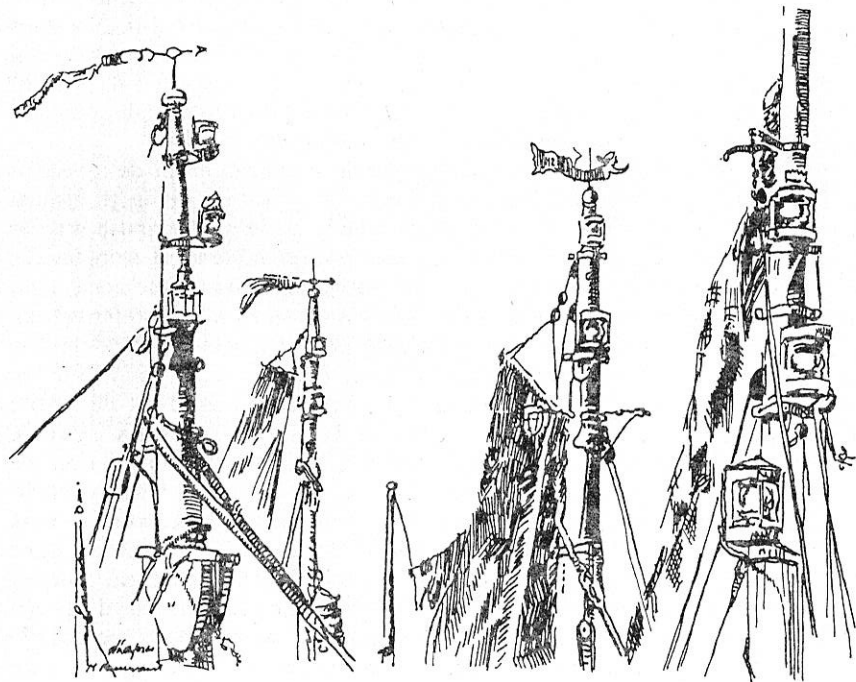
Door het ontbreken van oudere voorbeelden in de musea en in de iconografie blijkt het echter niet mogelijk verder in de geschiedenis terug te grijpen dan de 19de eeuw. Inderdaad bestaat er nauwelijks oudere iconografie waarop de versiering van Vlaamse vissersschepen zou kunnen bestudeerd worden. De enige beschikbare bron die inlichtingen kan verschaffen, is de foto zodat men grosso modo niet verder dan de tweede helft van de 19de eeuw kan teruggaan. Een mogelijke bron zijn de scheepsmodellen. Maar modellen van Vlaamse vissersschepen zijn eveneens zeldzaam en nooit ouder dan het einde van de 19de eeuw⁷. Op een enkele uitzondering na heeft ook niemand het de moeite waard geacht de oudere decoratie ergens te beschrijven of zelfs maar te vermelden⁸. Het is niet mogelijk gebleken iets concreets te vinden over de oudere decoratie van Vlaamse vissersschepen, zo die ooit bestaan heeft. Vermoedelijk is dit wel het geval geweest want de laat 19de-eeuwse decoratie is niet zo maar uit de lucht gevallen. De decoratie van onze schepen moet zonder twijfel ergens op een oudere basis steunen. Het versieren van schepen is al zo oud als de mensheid en de eenvoudigste scheepjes werden al op een of andere wijze van decoratie voorzien, aanvankelijk meestal tegen een sakrale of magische achtergrond. Hoe en langs welke wegen de versiering van onze

vissersschepen geëvolueerd is blijft een open vraag. Een feit is dat deze versiering steeds bescheiden moet geweest zijn in tegenstelling tot deze van zeeschepen, jachten en binnenschepen.

Daarbij speelden talrijke factoren een rol. De visser leefde anders en stond meestal op een lagere sociale trap. Zijn werkerterrein was in zekere zin beperkt, want hij ging en kwam altijd in dezelfde havens en had weinig contact met andere bevolkingslagen. In talrijke gevallen was het vissersschip niet zijn eigendom maar het behoorde ofwel aan een reder of werd in deelgenootschap uitgebaat. Het werd dan ook door meerderen bevaren in omstandigheden die niet veel gelegenheid tot het aanbrengen van verfraaiingen boden. Het werk aan schip, tuig en vangst nam alle tijd in beslag. In tegenstelling daarmee was de binnenschipper dikwijls eigenaar van zijn schip. In ieder geval leefde hij er op met zijn familie. Door het verfraaien van zijn vaartuig deed hij niets anders dan een landman die zijn huis versierde. De binnenschipper had daartoe ook meer kans. Zijn bedrijf was rustiger met soms lange wacht- en ligtijden, die hem volop gelegenheid boden zijn schip mooi te verzorgen. De afstraling van de rijk versierde zeeschepen en jachten die hij zowel in de steden als op zijn vaartroutes tegenkwam is bij hem vermoedelijk ook niet zonder invloed gebleven⁹.

Bij de houten Vlaamse vissersschepen werd de versiering toegepast op de romp en de tuigage en zij was vrij sober.

Naar Maurice Pauwaert (1889-1965), windwijzers.



VERSIERING VAN DE ROMP DOOR SCHILDERWERK

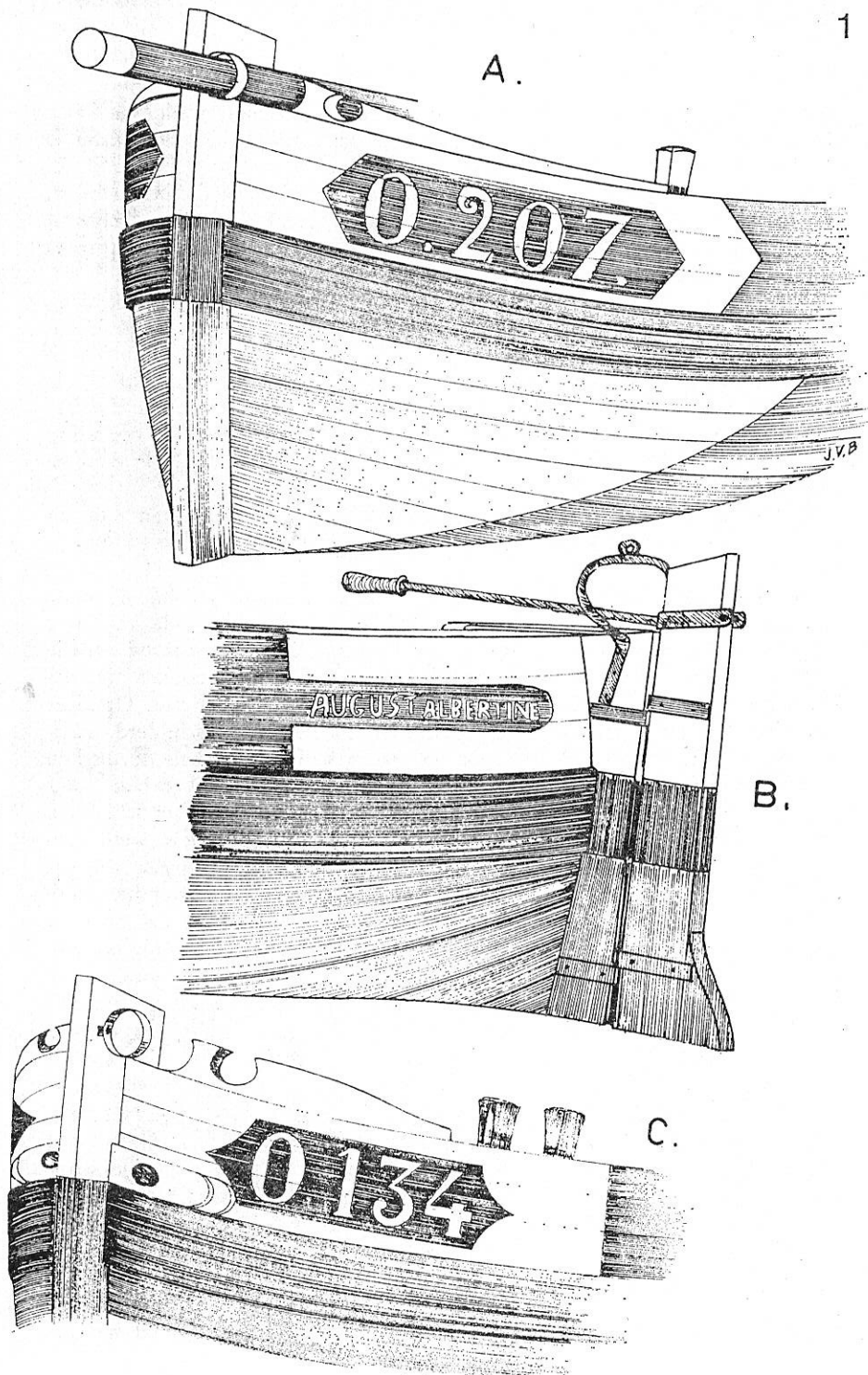
Vlaamse kust

Wat vandaag de dag vooral opvalt is het kleurig schilderwerk van onze vissersvaartuigen. Het is niet ondenkbaar dat die kleurigheid overgewaaid is uit de meer zuidelijke Franse havens waar „kleur” eveneens gebruikelijk is. De vissersjak van de vissers, jumper of kasuver genoemd, en die een helrode, oranje of blauwe kleur heeft en ook in Frankrijk gedragen wordt, draagt bij tot dit vrolijk gezicht. Wij stellen echter vast dat op de oudere scheepstypes zo goed als geen kleurenversiering werd aangebracht.

Zowel de Panneschuit, de Blankenbergse en de Heitse schuit, de oude sloep van Oostende, de Antwerpse knots en de Mariekerkse boot waren praktisch geheel geteerd, althans niet kleurig geschilderd. Het eenvoudigste schilderwerk dat op de romp werd aangebracht waren de registratieletters en cijfers die zonder meer in het wit werden geschilderd op de zwarte, of tenminste donkere ondergrond volgens de voorschriften¹⁰. Deze letters dienen niet als versiering beschouwd te worden, maar zij brachten toch een lichte toets op de donkere scheepsrompen.

Op sommige schepen zoals de Panneschuit is het daarbij gebleven want zij werden op geen enkele andere wijze met schilderwerk of anderszins opgefleurd.

Op de Blankenbergse zowel als op de Heitse schuit en bij de oude Oostendse eenmastsloep werd wel schilderwerk aangebracht. Vele van deze schepen hadden een wit geschilderde verschansing. Op enige afstand van de voorsteven hield de kleur op en bleef de verschansing donker, in het bijzonder bij Oostendse sloepen, maar de stevens waren weer wit. Op deze ondergrond werden dan de registratiemerken in het wit geschilderd. Aansluitend op deze witte band werd ook het roer geschilderd evenals de roerkop en de helmstok (fig. 10 A). Dit was echter geen regel en de roerkop bleef soms ook ongeschilderd. Op Blankenbergse en Heitse schuiten was het schilderen van de roerkop en de helmstok dikwijls de enige witte toets die werd aangebracht. Andere sloepen hadden geen witte verschansing maar aan de onderkant ervan, juist boven het uitspringende berghout, werd over het ganse boord een witte bies geschilderd. Deze bies is een sieralement dat men tot vandaag op de vissersschepen terugvindt en zij vormt soms de enige opsmuk die werd aangebracht. De registratieletters, naam en thuishaven, werden dan in het wit op de zwarte romp aangebracht. Een derde variëte was gebruikelijk op tweemastsloepen die omstreeks 1900 in gebruik waren. Bij deze schepen werd de verschansing meestal zwart gehouden, behalve een vak aan het voor- en achterschip dat wit werd geschilderd, inbegrepen de stevens en de verhaalklamp op beide zijden van het voorschip (fig. 1 A, B, C). Het witte vak aan het voorschip werd op verscheidene wijzen aangebracht. Het zwart ging over in wit langs een rechtlijnige scheiding of door een hoekige scheiding. In het witte vak werd een zwarte ondergrond geschilderd waarop het registratiemerk weer in het wit werd aangebracht. De achtergrond was boven en onder recht, maar de uiteinden hadden ofwel een hoekige vorm met rechte zijden, ofwel een hoekige vorm met holle zijden (fig. 1 A, C). Op het achterschip was eveneens een wit vak voorzien, voortlopend op de steven en het roer. In dit vak werd dan een zwarte balk geschilderd meestal met af-



geronde koppen, en daarop werden de naam van het schip, aan bakboord, en de thuishaven, aan stuurboord, geschilderd. De balk werd soms niet vrijstaand in het wit aangebracht maar aansluitend op de zwarte verschansing of tegen de achtersteven (fig. 1 B, 4 D). Bij deze sloepen werden de vingerling van het roer die aan de bovenkant van het roer zat, de klamp van de helmstok en de overloop van het bezaanzeil rood geschilderd. De romp onder het berghout werd eveneens rood geschilderd waarvoor de rode „copper-paint” werd gebruikt.

Op deze schepen werd ook de „moustache” aangebracht, hoewel niet als regel. Er waren er heel wat zonder dit schilderwerk. De moustache was een doorgaans wit geschilderde driehoek die aan beide zijden van de voorsteven tussen het berghout en de waterlijn was aangebracht. Zij had soms ook een andere kleur, namelijk groen of licht blauw. De moustache werd op twee wijzen aangebracht, min of meer afhankelijk van de bouw van het schip, dus van het type. Bij sommige schepen viel de bovenrand van de moustache gelijk met de onderkant van het berghout. De onderkant begon aan de waterlijn ter hoogte van de voorsteven en liep vandaar schuin opwaarts naar achter tot ze het berghout raakte (fig. 1 A, 2 I). Al wat daarbinnen viel werd geschilderd. De moustache gaf dus een algemeen opwaartslopende indruk.

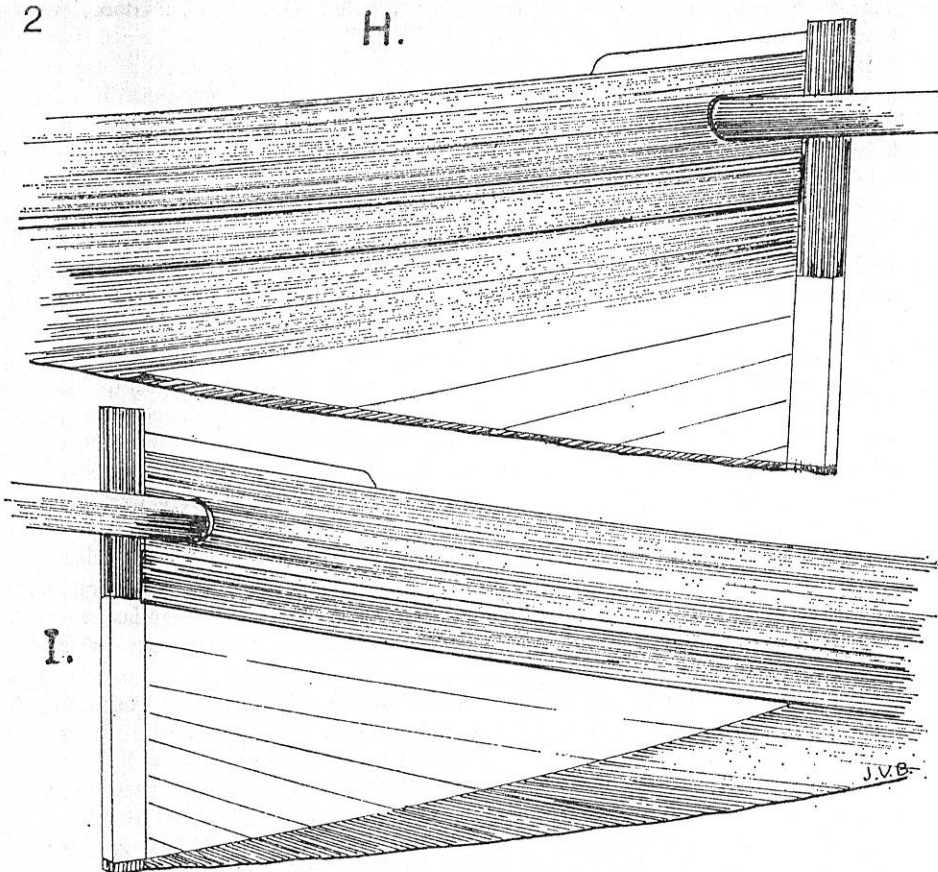
De tweede werkwijze gaf daarentegen een neerwaartse indruk. De onderkant van de moustache viel ongeveer gelijk met de waterlijn. De bovenkant begon aan de voorsteven op enige afstand onder het berghout en liep vandaar min of meer evenwijdig met het berghout naar beneden en achterwaarts tot ze de waterlijn raakte (fig. 2 H).

De oude Oostendse, eenmastsloepen hadden die moustache op het voorschip niet, maar men trof er wel eens een enkele aan met een moustache op het achterschip, die over de achtersteven tot op het roer doorliep (fig. 4 E).

De Oostendse, Nieuwpoortse, Blankenbergse schipjes en de Oostendse sloepen hadden dikwijls een dergelijke moustache, de Panneschuit, Blankenbergse en Heitse schuiten echter niet. Op sommige schepen liep ze zeer ver naar achter door, zelfs tot ter hoogte van de mast. Op platgatschepen zoals de smacks werd een analoge beschildering aangebracht. Hier werd de platte overhangende spiegel wit geschilderd of versierd met een witte horizontale balk. De oudere sloepen en schipjes waren ook op kleurige wijze aan de binnenzijde beschilderd. De verschansing was doorgaans in een uniforme kleur geverfd: felblauw of purper, rood of groen evenals de luiken en kappen. De witte accenten waren aangebracht op de koppen van de bolders, de nagelbanken en knechten.

Dezelfde verscheidenheid vindt men terug op de latere houten middenslag-schepen en kustvissers. De rompen zijn aan de buitenkant tot en met het berghout zwart, daaronder groen of rood en met een meestal witte moustache. De binnenkant varieert echter aanzienlijk. De dekken kunnen rood, groen, of bruin zijn, de binnenkant van de verschansing groen, met rood geschilderde voorkant van de spanten of purperachtig blauw, de luiken rood, groen of felblauw, het dekhuis ten dele groen en wit, groen en rood, groen en geel, of een andere combinatie met rood, blauw of geel en andere tinten. Hier en daar zijn dan nog accenten in het wit aangebracht: witte koppen van bolders en knechten.

De Oostendse en Nieuwpoortse garnaalboten vielen op door hun kleurige romp. Deze was geschilderd in het grijs, groen, geel, blauw of rood, meestal



met een anderskleurig bovenboord. Op de romp was eveneens een zwart vak aangebracht voor de registratieletters zo deze niet rechtstreeks in het wit of zwart op de huid waren geschilderd.

Nieuwpoortse palingschuiten hadden weer een ander uitzicht. De oudste hadden een grijsgeschilderd bovenboord. Het onderboord en dus het gehele onderwaterschip was zwart geteerd evenals de binnenkant. Later werd de kleur van deze sloopjes gevarieerder. Het onderwaterschip werd dan rood geschilderd tot aan het bovenboord. Dit laatste werd wit, blauw of groen geschilderd.

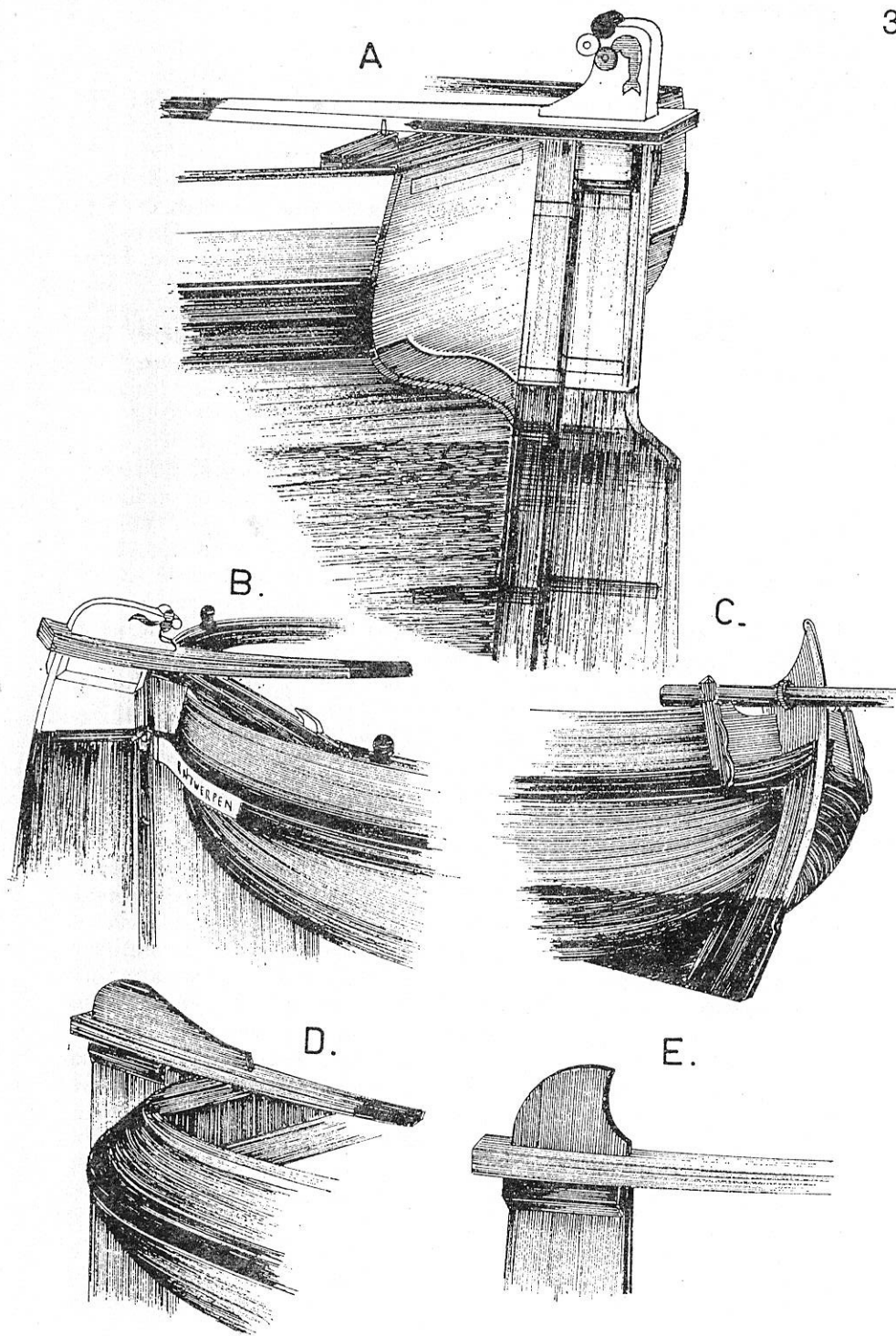
Verschillende onderdelen zoals de stevens en de ankerklampen werden dan nogmaals in een andere kleur gezet: wit of rood. De binnenzijde van de romp werd ook geheel geschilderd, het bovenboord wit, blauw, groen, grijs. De binnenkant van de spanten kreeg weer een afstekende kleur: rood, groen, blauw, maar het vlak en het onderboord resp. rood en lichtblauw ofwel geheel zwart. Het komt er dus op neer dat de eigenaar zijn vaartuig naar eigen smaak schildert. De vele varianten die opgemerkt worden getuigen van een grote fantasie.

Scheldegebied

De vissersschepen die hun thuishaven op de Schelde hadden, werden op een eigen wijze versierd. De Antwerpse sloep was wel de kleurigste¹¹. Het onderwaterschip werd geteerd en was dus zwart tot aan de waterlijn. Het bovenwaterschip, de spiegel uitgezonderd, kon ofwel zwart, roodachtig (copper-paint?), rood, bruin of geelbruin zijn. Vermoedelijk was dit kleurverschil te wijten aan het gebruik van teer voor de zwarte kleur ofwel een of ander smeermiddel zoals gekleurd harpui¹² dat bestand was tegen de lange zeereizen (ca. 120 dagen) die deze sloepen ondernamen naar IJsland en Doggersbank¹³. Het berghout was steeds zwart, waarschijnlijk geteerd. Boven het berghout werd de verschansing op verschillende wijze geschilderd zodat dit als een soort herkenningsteken kon beschouwd worden. Op een van de sloepen¹⁴ was de verschansing in drie banen geschilderd van onder naar boven resp. geel, zwart en wit, het daaropliggende potdeksel was groen. Twee andere¹⁵ hadden een geel-wit gestreepte verschansing en een zwart potdeksel. Een vierde¹⁶ had een zwarte verschansing met een rode band tegen het berghout. Een volgende¹⁷ was kenbaar aan de geel-zwarte-witte banen op de verschansing. Op modellen merkt men een verschansing die boven het berghout lichtgeel is, en vermoedelijk harpuiwerk voorstelt. Op ongeveer een derde van de ganse hoogte is een witte baan geschilderd. Het potdeksel was weer zwart. De spiegel was, afgaande op de kleur ervan, eveneens geharpuid, een gebruik dat ook op binnenschepen werd toegepast¹⁸. Op een bepaald scheepsmodel¹⁹ is op de rand van de spiegel tot op gelijke hoogte met de onderrand van het berghout een brede baan donker geschilderd, dezelfde kleur als de zijkant van de romp. De scheiding tussen deze donkere baan en het geharpuide deel is afgelijnd door een rood-witte bies (fig. 3 A). De verschansing van de sloepen was aan de binnenkant meestal geel, soms ook groen.

De Antwerpse knots was veel eenvoudiger gekleurd. Daarbij werd bijna uitsluitend groen, een beetje wit en zwart aangewend. De romp werd geteerd, het berghout was zwart. Groen geschilderd werd de kop van de voorsteven tot aan het berghout, de kluisplaten (fig. 3 C), de kop van het zwaard, de helmstok, de stuurbank en de kettingbak. Soms werden de achterstuiven van het berghout en de zwaanshals ten dele groen maar ook wel wit geschilderd. Op het wit werd dan de naam (bakboord) en de thuishaven (stuurboord) van het schip geschilderd. De bovenkant van het roer werd soms tot aan de bovenste vingerling wit geschilderd (fig. 3 B). De verschansing werd langs de binnenzijde eveneens groen geschilderd, de bundeksels echter zwart. De dekken werden door een brede zwarte band afgezoomd²⁰.

De Lierse visboot was op eenvoudige wijze beschilderd. Het onderwaterschip was doorgaans zwart geteerd. Bij enkele was even boven de waterlijn een dun berghout gespijkerd dat wit geschilderd werd. De rest van de romp werd uniform in het groen, grijs of blauw geschilderd. Tegen de bakboordwand van de roef werd een witte cirkel geschilderd waarin het zwarte registratienummer was aangebracht. Soms was in deze wand en aan stuurboord een klein raam voorzien waarvan de omlijsting wit geschilderd werd. Wit was ook het potdeksel van het voorschip, bij sommige de kaken van de visboom en de waterlijst rond het dak van de roef, de dwarslijst op de roef en eventueel het luik op de roef. De stelling voor de lier had dezelfde kleur als de romp. Bij sommige sloopjes was het dak van de roef in de kleur van de romp



geschilderd bij andere bedekt met zink. De binnenkant van de romp was grijs of zwart²¹.

De Mariekerkse jol of boot was niet met schilderwerk opgesmukt en zij wordt hier enkel vermeld, volledigheidshalve. De romp was geheel geteerd.

VERSIERING VAN DE ROMP DOOR FORMGEVING EN SNIJWERK

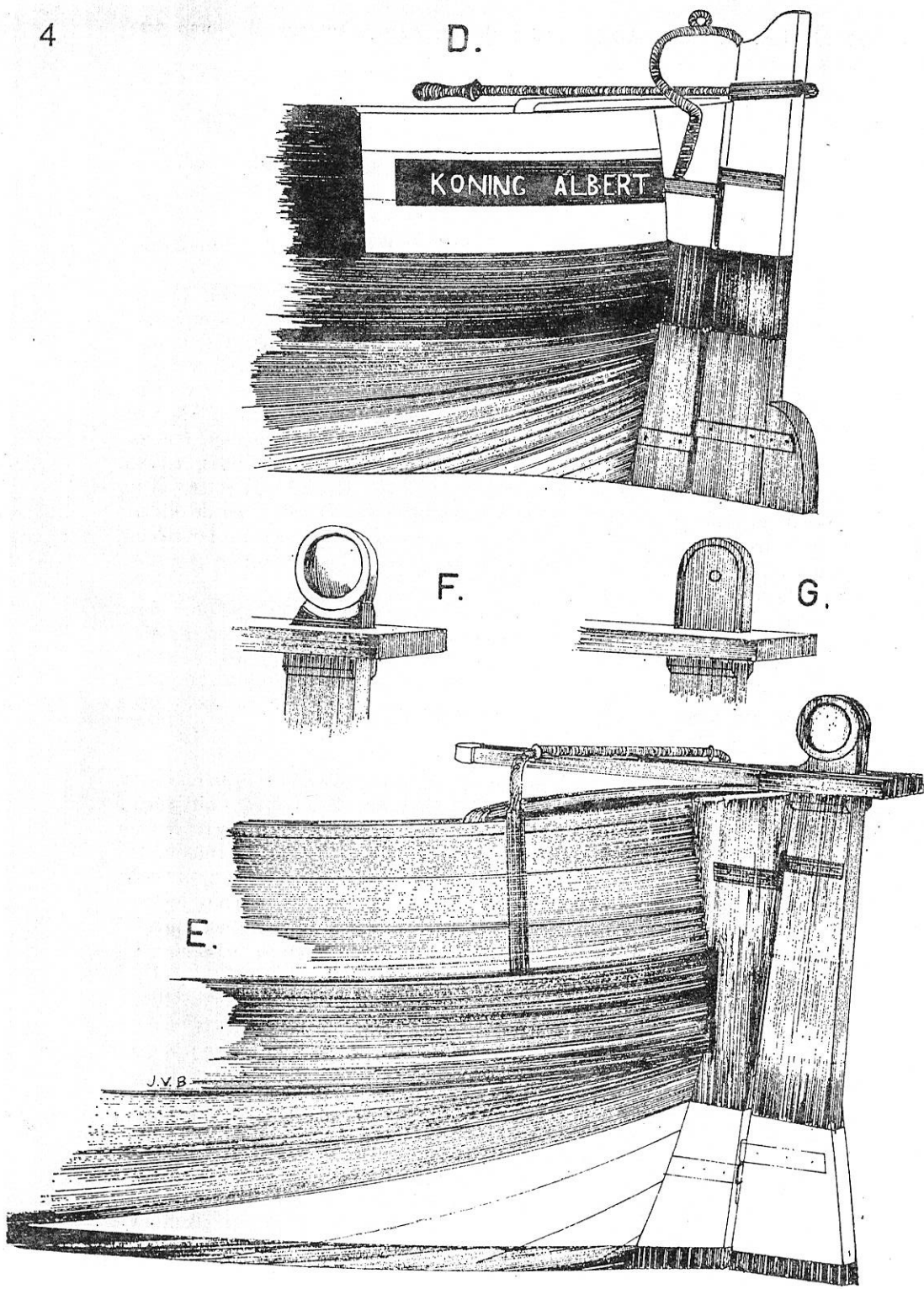
Vlaamse kust

Behalve schilderwerk werd te Oostende ook eenvoudig snijwerk als versiering aangewend.

Sedert wanneer dit werd toegepast kon niet worden vastgesteld. Op de grote Oostendse eenmastsloepen was de roerkop doorgaans tot een ornament bewerkt, bestaande uit een schijf afgezoomd door een rand. Het centrale deel kon ofwel bol ofwel vlak zijn. Indien het vlak was, lag het enigszins dieper dan de rand. Bij een bol gesneden roerkop was enkel de buitenrand van het centrale deel verdiept. Soms was aan het onderstuk van de roerkop nog een schuinaflopend profiel gesneden (fig. 4 E, F). Minder decoratief was de rechtopstaande roerkop die enkel aan de bovenkant afgerond was, terwijl langs de zijkant een bies gesneden was (fig. 4 G). Centraal was er een klein cirkeltje aangebracht²². De latere tweemastsloepen van Oostende en de andere kusthavens hadden een zeer eenvoudige rechte roerkop, aan de bovenkant schuin afgesneden. Er waren echter ook sloepen die een S-vormig gesneden bovenkant van het roer hadden²³ (fig. 1 B, 4 D).

Sloepen hadden dikwijls geen kluisgat. Voor anker gaan was met deze schepen een zeldzaam manoeuvre. Indien het gebeurde werd de ankerketting langs de verhaakklamp gevierd. Indien er echter een kluisgat voorhanden was, werd er boven het berghout een horizontale wit geschilderde kluisplaat aangebracht, waartegen de baard van de kluis viel. Deze baard werd rood geschilderd. De kluisplaat zelf werd aan de achterkant afgerond met twee of drie achterelkaar liggende vlakken, zoals schubben van een vis²⁴ (fig. 1 C). Dergelijke siermotieven zijn al te zien op 18de-eeuwse schepen. Of hier enig traditioneel verband mee bestaat is twijfelachtig. Er werd ook nog uitvoeriger snijwerk op vissersschepen aangebracht in het bijzonder op latere houten vissersvaartuigen. Wanneer dit voor het eerst geschiedde staat evenmin vast, maar alles wijst er op dat het na wereldoorlog II gebeurde, en wel op schepen uitgerust met een motor. Wat hiertoe aanleiding was, is evenmin bekend. Feit is dat dit gebruik te Oostende ontstond. Waarschijnlijk ging het initiatief voor het versieren van de schepen uit van de scheepswerven, misschien uit commerciële overwegingen. Ons werd op een van de werven²⁵ medegedeeld dat de siermotieven als een soort fabrieksmerk beschouwd werden. Iedere werf plaatste steeds dezelfde decoratie op haar schepen. Dit mag dan in grote trekken waar zijn, maar uit een onderzoek van het beschikbare materiaal blijkt toch dat dit niet strak volgehouden is.

In de meeste gevallen werd de versiering aangebracht op een afzonderlijke plank die in de boeg boven het berghout aan beide zijden van de voorstevens in de verschansing werd ingewerkt. Deze boegplank was iets zwaarder dan de boordplanken en stak dus buiten het vlak van de verschansing. Aan de onderkant volgde ze de lijn van het berghout. De bovenkant vormde een langgerekte S. De voorkant van de plank was hoger dan de achterkant. De



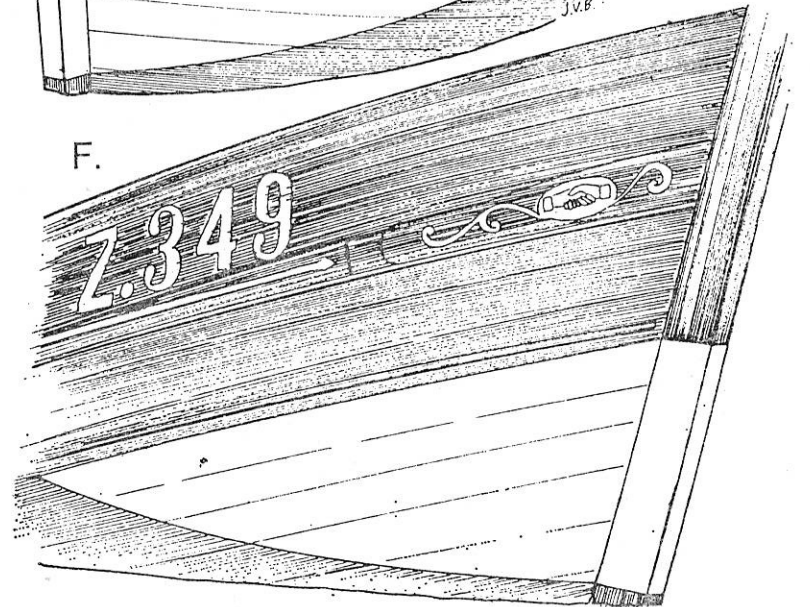
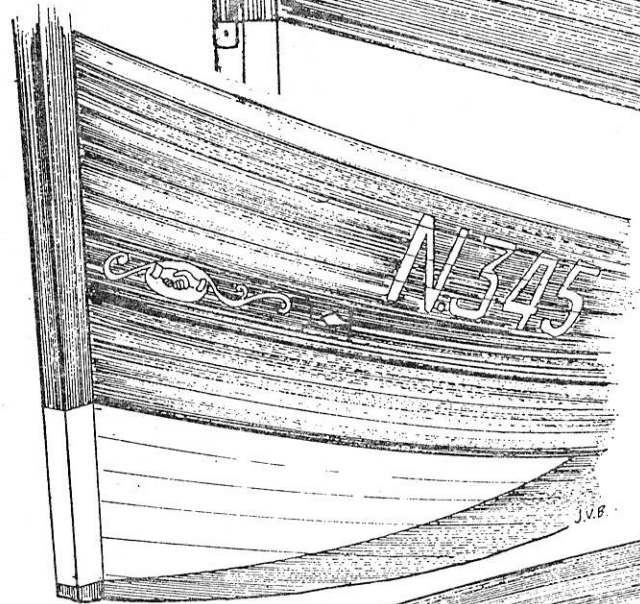
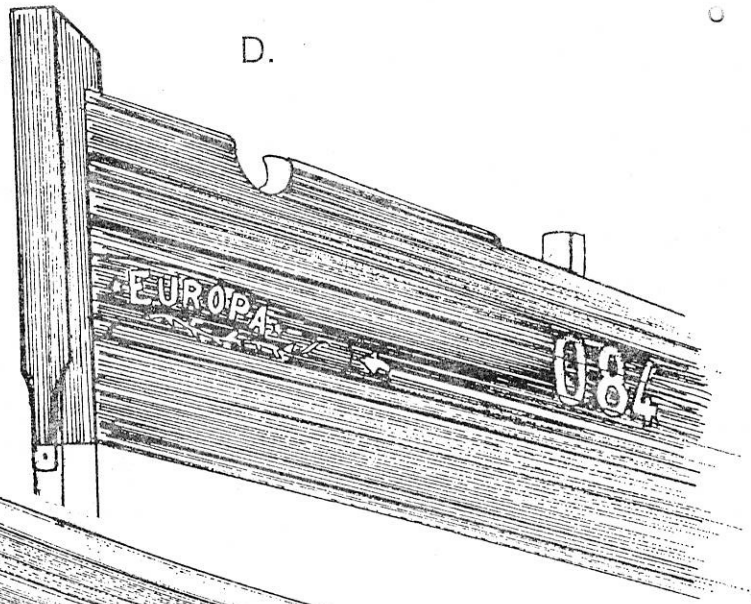
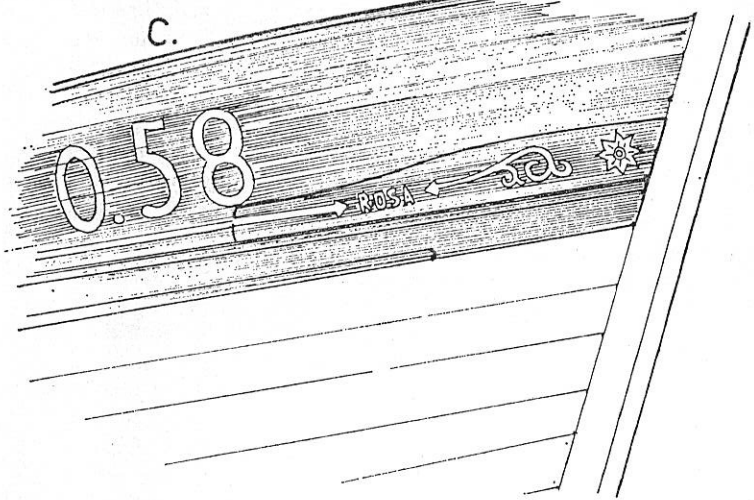
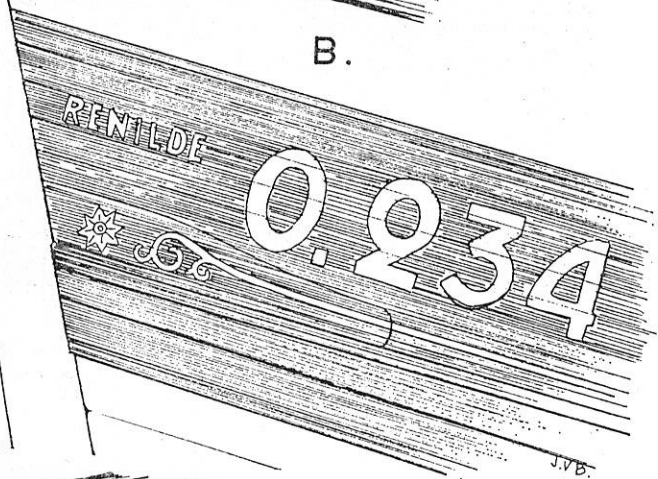
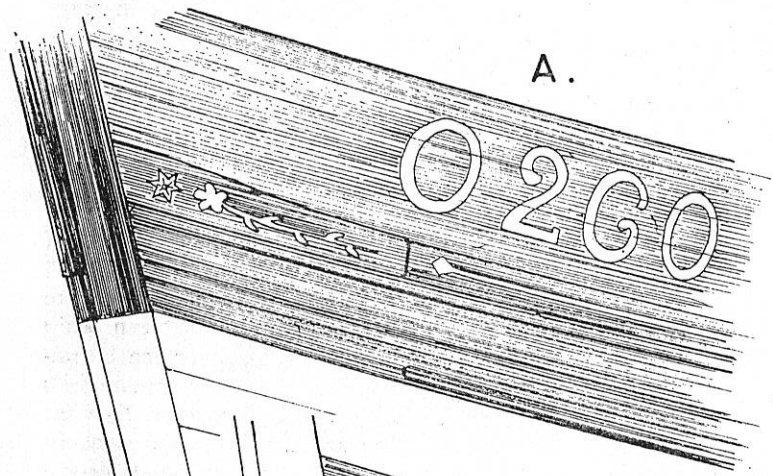
voorkant was rechthoekig of schuin, wat afhankelijk was van de valling van de voorstevan. Het op de plank aangebrachte snijwerk was steeds in laagrelief en ofwel wit geschilderd of gepolychromeerd (fig. 7 G, H; 8 I, J).

De werf R. Panesi versierde haar houten schepen met een ster waarvan de acht punten rond een centrale kern uitstraalden. De ster die op de kop van de boegplank was aangebracht, werd doorgaans gevolgd ofwel door een twijgmotief dat voortgezet werd in een lange witte bies, ofwel door een twijgmotief dat op een pijlpunt eindigde, gevolgd door de naam van het schip, weer gevolgd door een pijlpunt uitlopend in een lange witte bies over de ganse lengte van het schip. Alle snijwerk werd wit geschilderd²⁶ (fig. 5 B, C).

Het stermotief wordt echter ook aangetroffen op schepen die op andere werven van stapel liepen. De werf H. Deweert bouwde in 1942 een schip met een boegplank versierd met een zespuntige ster gevolgd door een bloemstengel met enkele blaadjes. Achter de plank liep de met een pijl gepunte bies verder tot achter²⁷ (fig. 5 A). Normaal werd op de schepen van Deweert een ander motief gebruikt dat de samenwerking en de vriendschap symboliseerde. Het zijn twee elkaar vastgrijpende handen, gevat in een ovaal. Ervoor en erachter was een rankmotief aangebracht. De handen waren gepolychromeerd, de ranken wit²⁸. In het rankmotief is enkele variatie op te merken. Soms staan de ranken ondersteboven²⁹ (fig. 6 E, F). De tekening van de ranken wijkt ook wel eens af van de gebruikelijke. Op een van de schepen³⁰ zijn de ranken vervangen door een eenvoudige arabeske, eveneens in het wit geschilderd (fig. 8 J). Wie de auteur van deze planken was, is vaag gebleven. Op de werf Deweert werd gezegd dat de boegplanken gesneden werden door een „werkman”. Men beschikte daarvoor over een op patroonpapier getekend model dat op de plank overgetekend werd en daarna in laagrelief uitgesneden³¹.

De werf J. Deney liet op haar boegplanken een zeemeermin beitelen, wel het fraaiste soort ornament dat men op Vlaamse vissersschepen aantroft. Het is ook de enige rompversiering waarvan men de auteur kent, want sommige planken zijn gesigeneerd met de initialen HP. Deze hebben betrekking op de Oostendse meubelmaker H. Pilayes die in opdracht van de werf dergelijke boegplanken sneed³². Op de plank is in laagrelief een horizontaal liggende zeemeermin afgebeeld. Ze heeft een geschubde, gekrulde staart die een acantusachtige vorm heeft. Ze heeft waaierende haren en houdt tussen haar vooruitgestoken armen een vaas met planten en vruchten vast, symbool van de vruchten van de zee. De achtergrond bestaat uit golven die aan de achterkant van de plank tegen een spiraalvormig sluitstuk eindigen. Het geheel is gepolychromeerd in natuurlijke kleuren (fig. 7 G). Deze meermin is echter ook te zien op een schip dat bij Deweert gebouwd werd³³. Hoe en waarom ze daar verzeild is kon niet worden achterhaald.

Er zijn nog meer boegplanken aan te wijzen die echter minder voorkomen dan de hiervoor geciteerde. Een ervan is te zien op een schip dat aanvankelijk een zeemeermin op de boegen droeg. Het had later een aanvaring waarbij het voorschip vernield werd. De boegplank werd dan vervangen door een andere met afbeelding van een dolfin overeenkomstig de naam van het schip³⁴ (fig. 7 H). Weer een ander motief werd aangetroffen op de boegplank van schepen gebouwd op de werf J. Borrey te Oostende. Het snijwerk beeldt een dubbel rankmotief uit, waarvan de voorste uitloopt in een bloem, het geheel



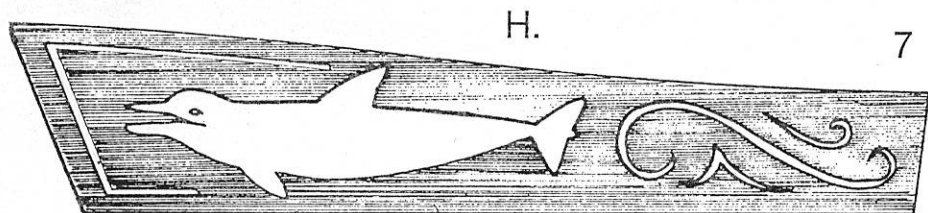
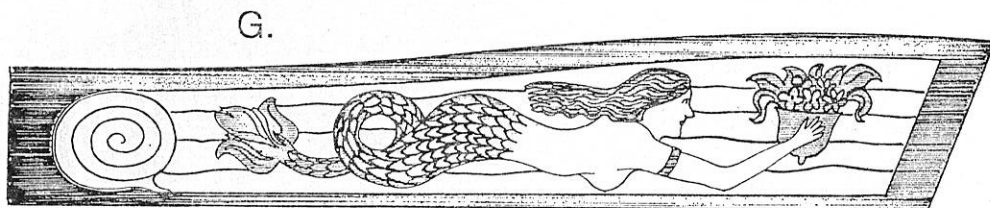
wit geschilderd (fig. 8 I). Op een ander schip van dezelfde werf wordt het ornament gevormd door een hoorn des overvloeds gevolgd door de naam. Deze boegplank heeft ook niet de gebruikelijke vorm maar is een gewoon rechthoekig stuk hout ³⁵ (fig. 9 M).

Een schip gebouwd op de werf A. Hillebrant te Oostende heeft een boegplank met de naam voorafgegaan en gevolgd door een vijfpuntig sterretje, het geheel boven een twijgje met enkele blaadjes. Daarachter volgt een pijlpunt waarvan de schacht de gebruikelijke bies boven het berghout vormt ³⁶ (fig. 6 D). Het stermotiefje blijkt dus niet alleen door de werf Panesi gebruikt te zijn geweest, maar eveneens door de werf Deweert en de werf Hillebrant. De sterren zijn nochtans alle verschillend.

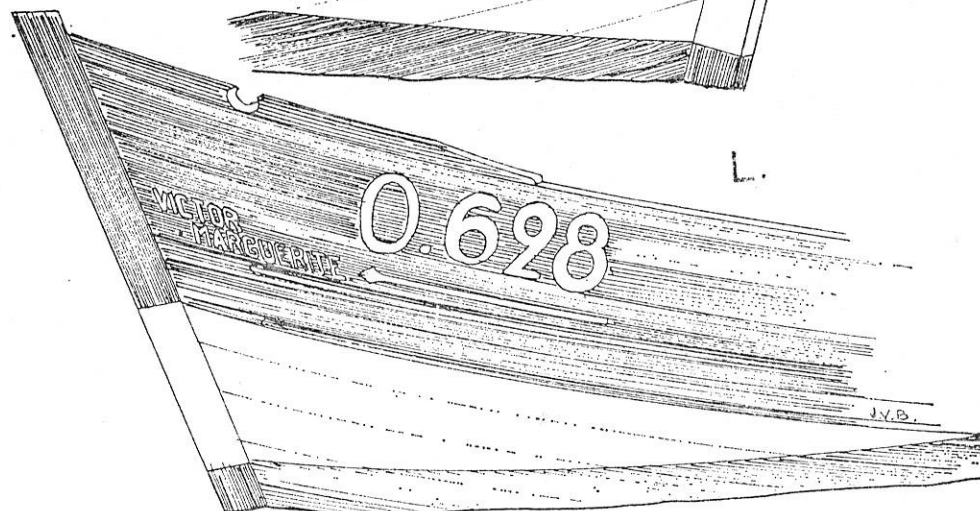
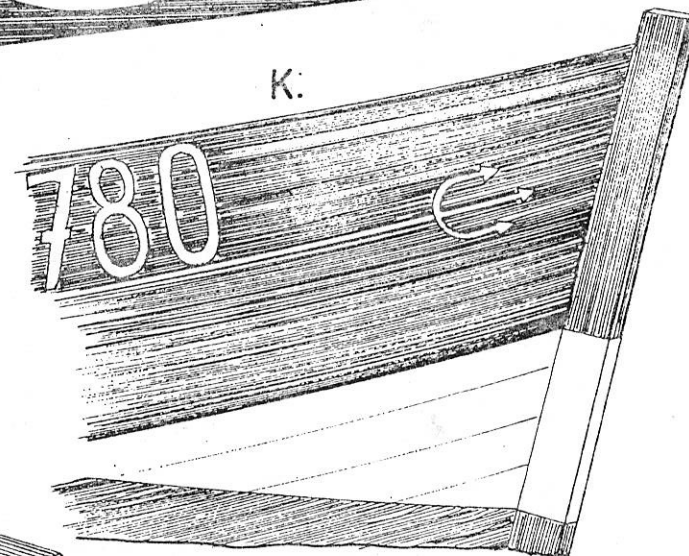
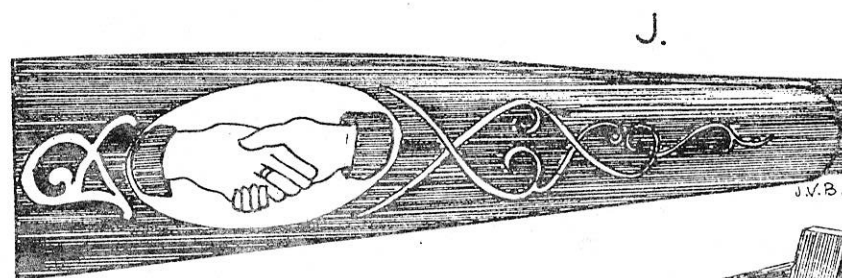
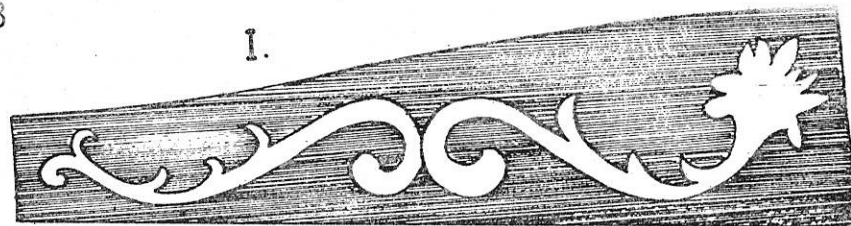
Voor zover aan de hand van het klein aantal voorbeelden een houdbaar besluit kan getrokken worden, mag men stellen dat de boegplanken die geregistreerd konden worden niet ouder zijn dan 1929. Het is mogelijk dat vóór die tijd reeds dergelijke versieringen aangebracht werden maar hiervan waren geen aanwijzingen voorhanden. De periode vóór 1930 was nog de tijd van de zeilvissersschepen. Tussen 1920 en 1930 kwam de motor meer en meer in gebruik zodat het zeilschip praktisch uit de vaart verdween omstreeks 1930. Op de tussen 1920-1930 en later gebouwde motorschepen zag men dan de beschreven boegplanken verschijnen.

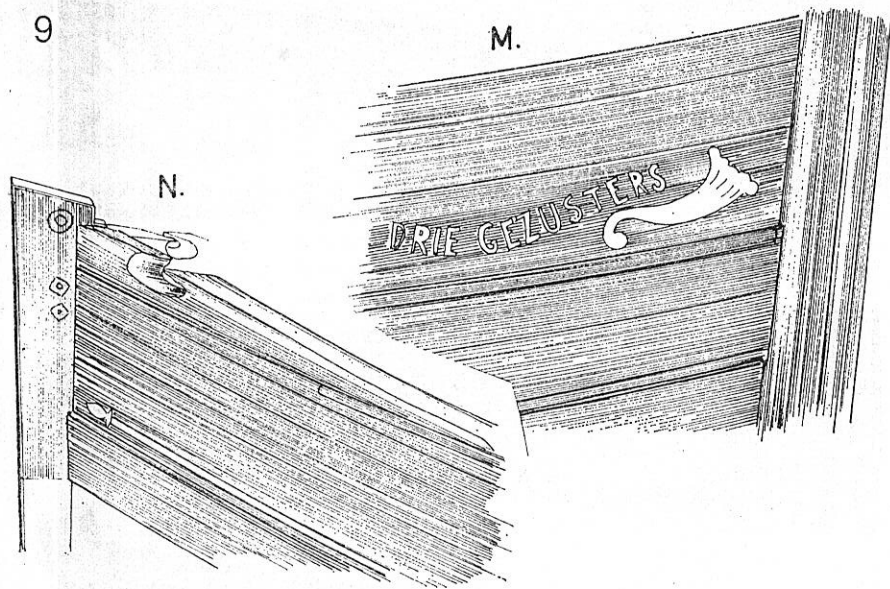
Maar daarnaast werd ook eenvoudiger snijwerk toegepast vooral op kleinere vissersvaartuigen zoals de kustvissers en garnalvissers. Op de meeste beperkte de versiering met snijwerk zich door een in het onderste verschansingsboord getrokken brede groef die wit werd geschilderd. De groef of pijl liep niet steeds door tot op het achterschip maar was soms niet langer dan ongeveer een meter. Vóór de pijl stond de naam van het schip in de boord gesneden. De koppen van de ijzeren strippen die als beslag op het berghout lagen, waren eveneens in de vorm van een pijlpunt uitgesmeed (fig. 8 L). Op andere schepen werd een dubbele pijlpunt als motief gebruikt ³⁷. De naam was niet steeds op het voorschip aangebracht. De witte bies eindigde dan in een pijl of lanspunt vlak bij de voorsteven (fig. 9 N).

De gebruikelijke enkelvoudige pijlpunt werd ook wel eens verwerkt tot een drietand met pijlpunten die gewoonlijk als een attriboot van Neptunus wordt beschouwd ³⁸ (fig. 8 K).



8





Scheldegebied

De Scheldescheperen hadden zoals sommige vaartuigen van de kust een eenvoudig versierd roer. De Antwerpse sloepen voerden het traditionele motief van de Brabantse schepen, dat trouwens ook op talrijke binnenschepen voorkwam. Aan de voorkant van de van boven afgeronde kop zaten drie in een driehoek opgestelde tonvormige elementen, meestal aangevuld met een aanhangsel dat in reliëf op de zijkant van de roerkop ligt. Het ornament wordt wel eens een klaverblad genoemd, waarop het inderdaad lijkt. Op het model van een Antwerpse sloep³⁹ stelt de steel van dit zgn. klaverblad een visstaart voor (fig. 3 A). Bij andere sloepen lijkt de steel op een lange tong. De zijkant van de roerkop wordt dan wit, dan zwart of groen geschilderd, de staart of tong in een andere kleur: wit of rood. De drie tonnetjes worden soms in de Belgische kleuren zwart, geel, rood of zwart, wit, rood geschilderd. Daarop aansluitend werd de helmstok groen of zwart geschilderd⁴⁰.

De knots had een zo goed als identiek roer dat eveneens groen of wit geschilderd werd (fig. 3 B). Nochtans waren er knotsen met een afwijkend roer. Een ervan had een roer van het type zoals heel dikwijls op Nederlandse tjalken en andere binnenschepen voorkwam. Dit blijkt, steunend op de beschikbare bronnen, toch een uitzondering te zijn⁴¹ (fig. 3 D).

De Mariekerkse jol was een heel eenvoudig scheepje zonder werkelijke versiering. Het enige wat als een bescheiden decoratieve vormgeving kan beschouwd worden, was de vorm van de roerkop. Hij was aan de bovenkant rond gebogen en eindigde op een puntje. De voorkant was in een bocht gesneden. Voor zover bekend was deze roerkop niet geschilderd. De Mariekerkse jol voerde alleen een roer wanneer gezeild werd (fig. 3 E).

Uit de iconografie is nog een „vischboot” bekend. Dit type hoorde omstreeks 1861 thuis op de Rupel o.m. te Willebroek. Het was een vaartuig

dat zowat de grootte van een knots moet gehad hebben en er ook enige kenmerken van had. De kop geleek echter op deze van een Mariekerkse jol. De tuigage bestond uit een bezaantuig in tegenstelling met het gaffeltuig van de knots. Het roer had zo goed als dezelfde vorm als dat van de knots en was ook op dezelfde wijze versierd met het zgn. klaverblad. Op de enige bekende tekening van deze visboot staat op het roer ook een vlaggeijzer, een wel zeer luxueus attribuut dat uitermate zelden op een vissersvaartuig te zien is⁴².

VERSIERING VAN DE TUIGAGE DOOR SCHILDERWERK

Vlaamse kust

Ook in de tuigage van de vissersschepen werden versieringen aangebracht. Het enige schip dat er geen voerde, in vele gevallen zelfs geen windwijzer, was de Panneschuit. Op de oudere eenmastsloepen van Oostende, op de Oostendse, Nieuwpoortse en Blankenbergse dandy-sloepen, schipjes en smacks was het gebruikelijk de uiteinden van de bommen, gaffels en de boegspriet in het wit te schilderen (fig. 10 A). Op sommige dandies waren ook de blokken wit geschilderd. Dit was niet enkel als versiering bedoeld maar eveneens als conserveringsmethode waarvoor vooral de koppen van de rondhouten in aanmerking kwamen. De rondhouten, behalve de boegspriet, werden wel eens zwart geschilderd. Zwart was ook de voet van de mast of masten, tot ongeveer een meter boven dek. Van de zaling af tot aan de top werd de mast ook geschilderd, samen met het evenwijdig lopende deel van de steng tot waar deze door het ezelshoofd stak. In het schilderen van dit deel van de tuigage bestond een grote verscheidenheid zodat de kleuren van schip tot schip verschillend waren. Inderdaad, het daar aangebrachte schilderwerk werd als een rederijkenmerk of eigenaarsmerk beschouwd. De mast en de steng konden beschilderd worden in één kleur, hetzij wit, geel, blauw, rood, groen, oranje, etc. Meestal werd het stuk boven de zaling verdeeld in twee tot vijf delen die bij beurten in een verschillende kleur geschilderd werden: wit en geel, groen, rood, blauw of purper, geel met groen, rood, blauw, of groen met rood, blauw, of rood met blauw of purper (fig. 10 A, B). Driekleuren- en vierkleurencombinaties zoals lichtgroen, wit, oranje, wit, of rood, geel-oranje-groen bestonden eveneens. Bij dandy-kotters werd de bezaansmast doorgaans in dezelfde kleurencombinatie geschilderd als de grote mast. Bij de jongere schepen werd de bezaanstop ook wel gewoon wit gehouden.

De stengetop van de grote mast werd eveneens over een zekere lengte wit geschilderd zoals de overige reeds genoemde rondhouten.

De Blankenbergse en Heitse schuiten hadden dikwijls een witgeschilderde masttop van aan de bovenkant tot aan de onderkant van de hommer (fig. 11 A).

Scheldegebied

De tuigage van de Scheldescheperen was op analoge wijze versierd. De uiteinden van de rondhouten waren in tegenstelling tot het gebruik aan de kust niet wit maar wel zwart geschilderd, behalve de boegspriet die wel eens een witte neus kreeg. De bommen en gaffels daarentegen waren wit. Witte blokken

Vlaamse kust

Alle Vlaamse vissersschepen, behalve de Panneschuit en de Mariekerkse jol, voerden een bewerkte windvaan, ofwel werd de masttop op een of andere wijze versierd. Oudere exemplaren van deze windwijzers zijn naar ons weten niet bewaard gebleven⁴⁶. Een aantal ervan werden wel nagetekend door de Antwerpse marineschilder Maurice Seghers (1883-1959) die jarenlang aan de kust woonde⁴⁷ (afb. I en II).

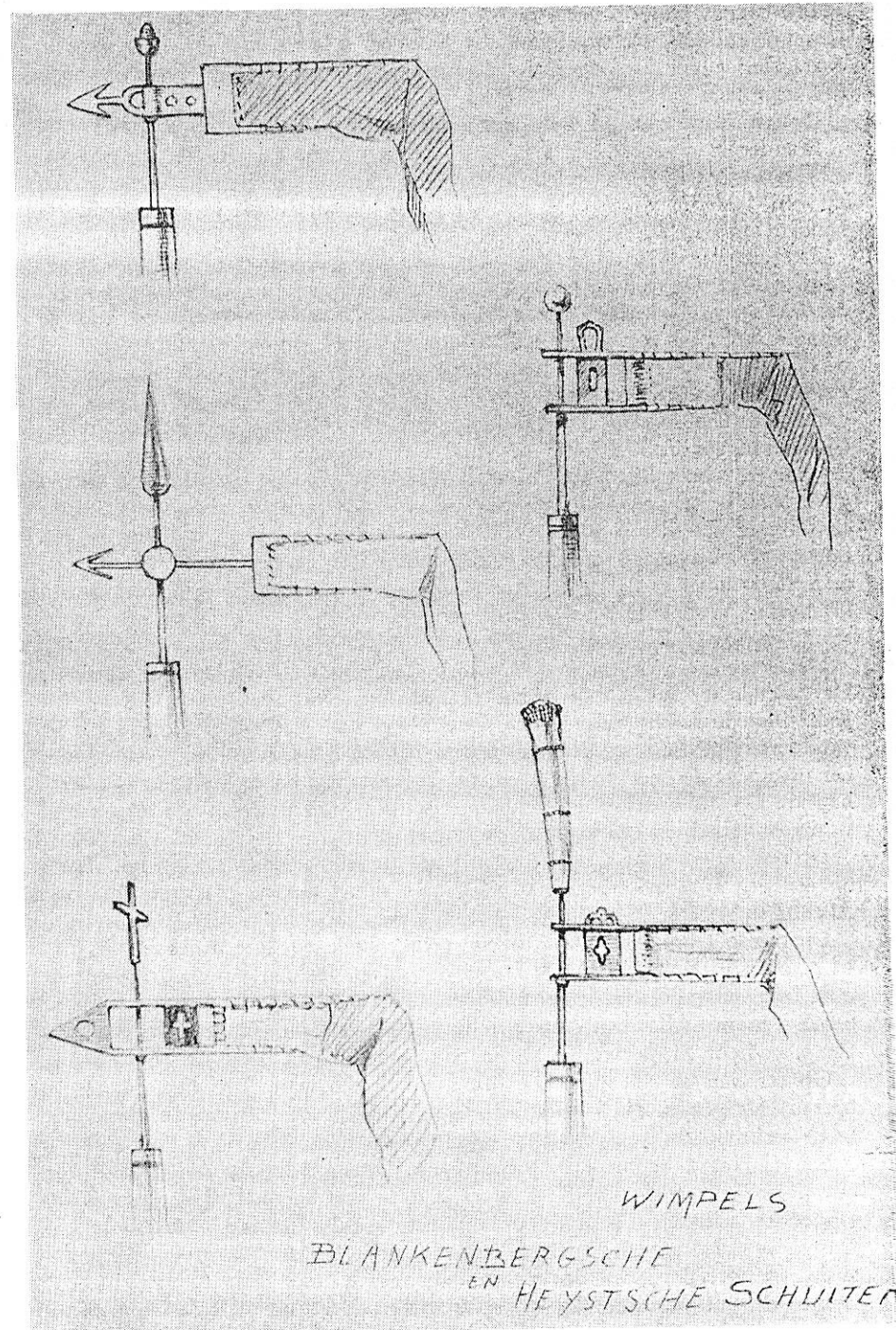
Aan de hand van fotomateriaal konden echter nog talrijke versies van windwijzers vastgelegd worden, zodat toch een vrij duidelijk algemeen beeld kan bekomen worden van de variëteiten⁴⁸.

De grootste variatie werd aangetroffen op de Blankenbergse en Heistse schuiten. Meermaals kon worden opgemerkt dat Blankenbergse schuiten een verschillende windvaan voerden op de fokkemast en de grote mast. Op de fokkemast van een schuit stond een à jour uitgesneden vleugel waarvan de pen nog met een kleine mastwortel bekrond was. Op de grote mast stond een ander exemplaar met een pijlpunt en een staart met een drielobbig gat. Aan de staart waaide een vermoedelijk met de Belgische kleuren versierde wimpel (fig. 11 A, B). Op de pen prijkte een zgn. hemelboender, een borstelvormig ornament dat ook in Nederland voorkwam o.m. op Zuiderzeebotters en in Zeeland. Uit welke grondstof deze hemelboender in Vlaanderen was gemaakt is niet bekend. In Nederland was het sajetwol die werd samengeknoopt⁴⁹.

Op een andere schuit stonden eveneens twee verschillende windvanden. De fokkemast was versierd met een windvaan met een hemelboender. Op de grote mast stond boven de grote vaan nog een kleiner exemplaar (fig. 11 E, F). Een soortgelijke dubbele windvaan werd ook nog op andere schuiten aangetroffen. Deze dubbele wimpels waren telkens op een andere wijze bewerkt. Bij de ene waren het twee rechthoekige scheerhoutjes (fig. 11 E), op de andere was de grote vleugel rechthoekig, de kleine driehoekig (fig. 12 O) terwijl de onderste van het niet geïdentificeerde schip rechthoekig was maar aan de voorkant voorzien van een pijlpunt. De bovenste bestond uit een loswapperend vaantje⁵⁰ (fig. 12 P).

In grote trekken kon men de Blankenbergse en Heistse windwijzers in verschillende groepen verdelen.

Een eerste groep windwijzers was vervaardigd met een rechthoekig gevormd scheerhout waarvan de bovenzijde langer was dan de onderzijde. Het draaipunt van deze windwijzers zat door de twee koppen van het scheerhout. In het scheerhout was steeds een opstaand stuk gevat dat er langs de bovenkant uitstak en een speciale vorm had. Het opstaande deel was dikwijls à jour bewerkt en vertoonde een cirkelvormig, rechthoekig, hartvormig, drielobbig of een anders gevormde opening. Achter dit opstaande stuk bevond zich een verticale pen die soms door de bovenkant heen stak. Het doek van de vleugel was rond deze pen gevat terwijl de boven- en onderzoom op de gebruikelijke wijze vastgenaaid was aan het scheerhout. Op de pen van de scheerhoutjes zat doorgaans een hemelboender, een mastwortel of een klootje, soms een kruis⁵¹ (fig. 11 A, D, F, G ; 12 J, K, L, M, N, O, P).



II. Maurice Seghers (1883-1959) Blankenbergse en Heistse windwijzers, 1932.

Een tweede groep bestond uit windwijzers die aan de voorkant een pijl- of lanspunt hadden. Het draaipunt zat naar het midden toe achter de pijl en daarachter volgde het scheerhout dat meestal van eenvoudiger constructie was dan de andere ⁵² (fig. 11 B, C, H, I, G).

De windwijzers waren steeds uit hout gemaakt.

Een derde soort windwijzers, vermoedelijk van ijzer gesmeed was gemaakt zoals deze van de eerste reeks, maar op het uiteinde van de horizontale armen zat een verticale dwarsstang die als „stok” diende om de wimpel uit te houden (fig. 13 R, S).

Een uitzonderlijke windwijzer was wel deze die de vorm van een vogel (duif ?) had. De staart en de poten van de vogel waren op zulke wijze bewerkt dat ze de wimpel uithielden ⁵³ (fig. 13 Q). Welke de kleuren van de wimpels waren, is niet met zekerheid vast te stellen. Bij de beschikbare (zwart-wit) foto's konden enkel de nuances tussen licht, donker en donkerder kleuren vastgesteld worden. Sommige schepen blijken de Belgische kleuren in top gevoerd te hebben. Op andere schepen onderscheidt men slechts twee tonaliteiten. Volgens de kleur van de vleugel op eigentijdse scheepsmodellen zou dat wit en rood moeten zijn, maar vermoedelijk was wit en blauw of wit en groen ook gangbaar. Sommige schepen voerden wimpels die onmiskenbaar een tekening hadden. Op een vermoedelijk rode grond met witte stippen liep een dwarse vertikale donkere baan met twee witte biezen (fig. 12 N). Op de onderste wimpel van de grote mast van een andere schuit is een meerkleurig driehoekig motief te zien evenals op de fokkemast van nog een ander schip ⁵⁴ (fig. 11 F, 12 O).

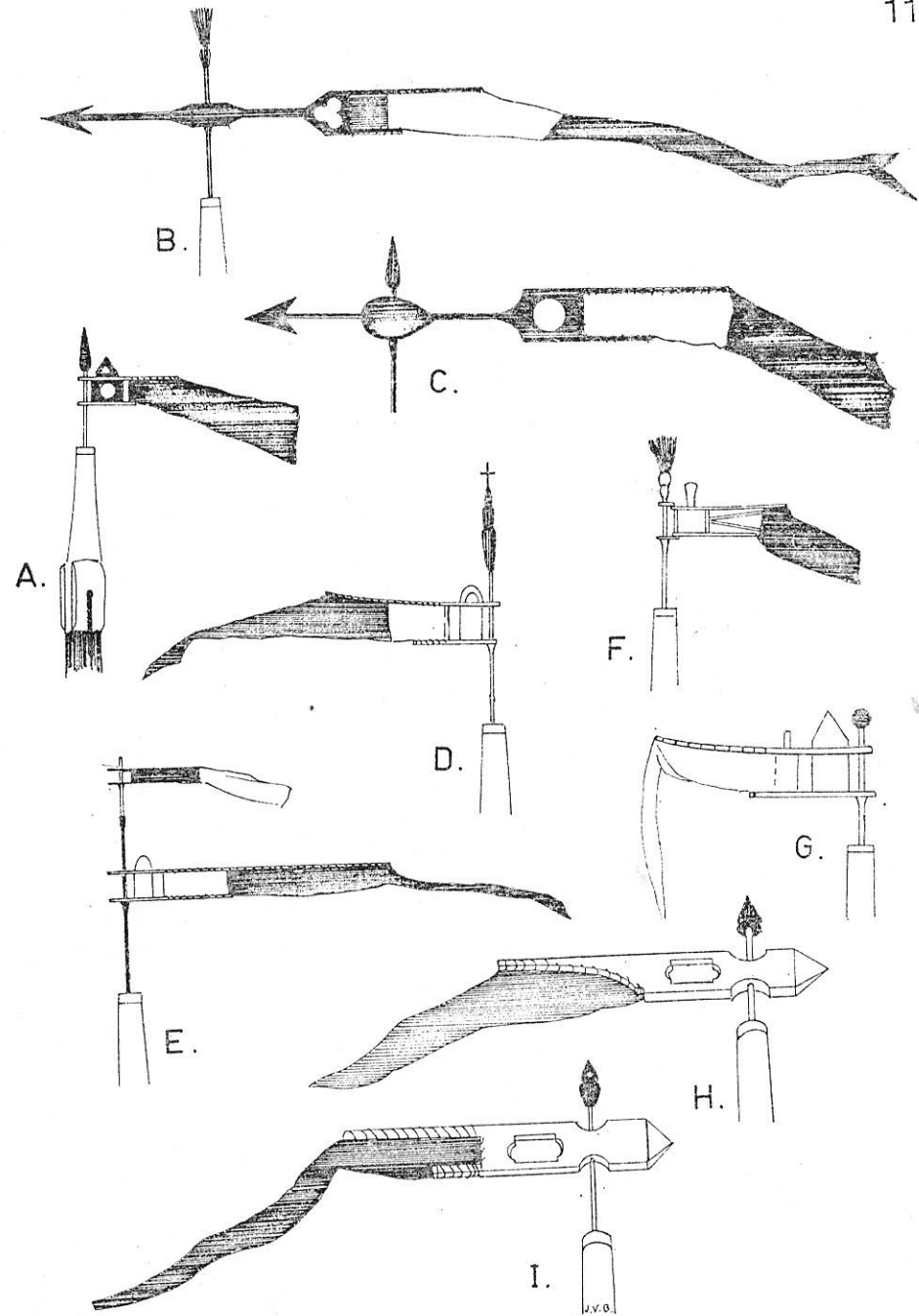
De Oostendse wimpels hadden een geheel ander en eenvoudiger karakter. De beschikbare foto's zijn echter niet steeds voldoende scherp om er een gedetailleerde beschrijving van te geven. Wel kon worden vastgesteld dat er windwijzers gebruikt werden die zoals te Blankenberge rechthoekig waren met het draaipunt aan een smalle zijde. De as stak door beide horizontale scheerhoutjes. Op het bovenste scheerhoutje ziet men soms nog wel een ornamentje staan dat misschien een kruisje zou kunnen zijn.

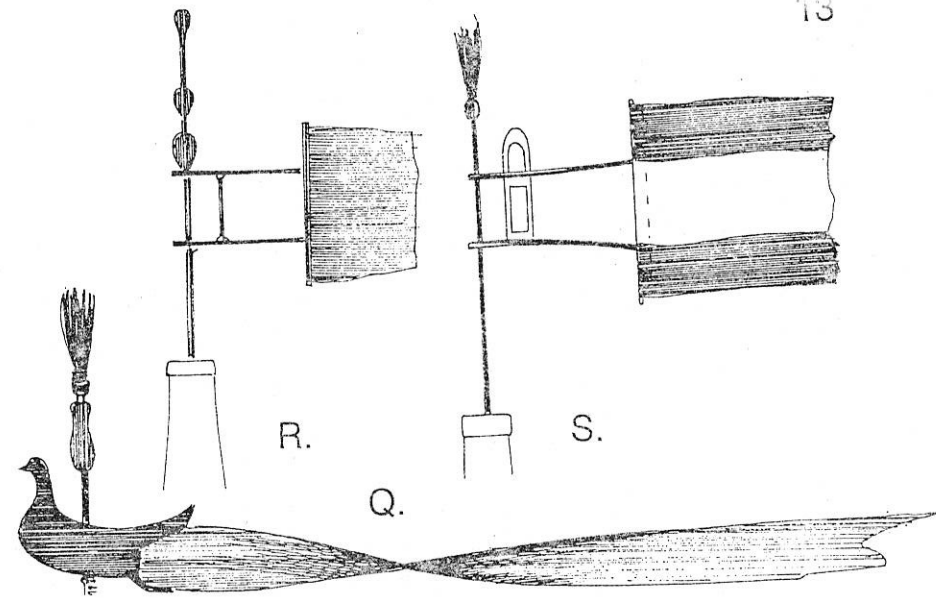
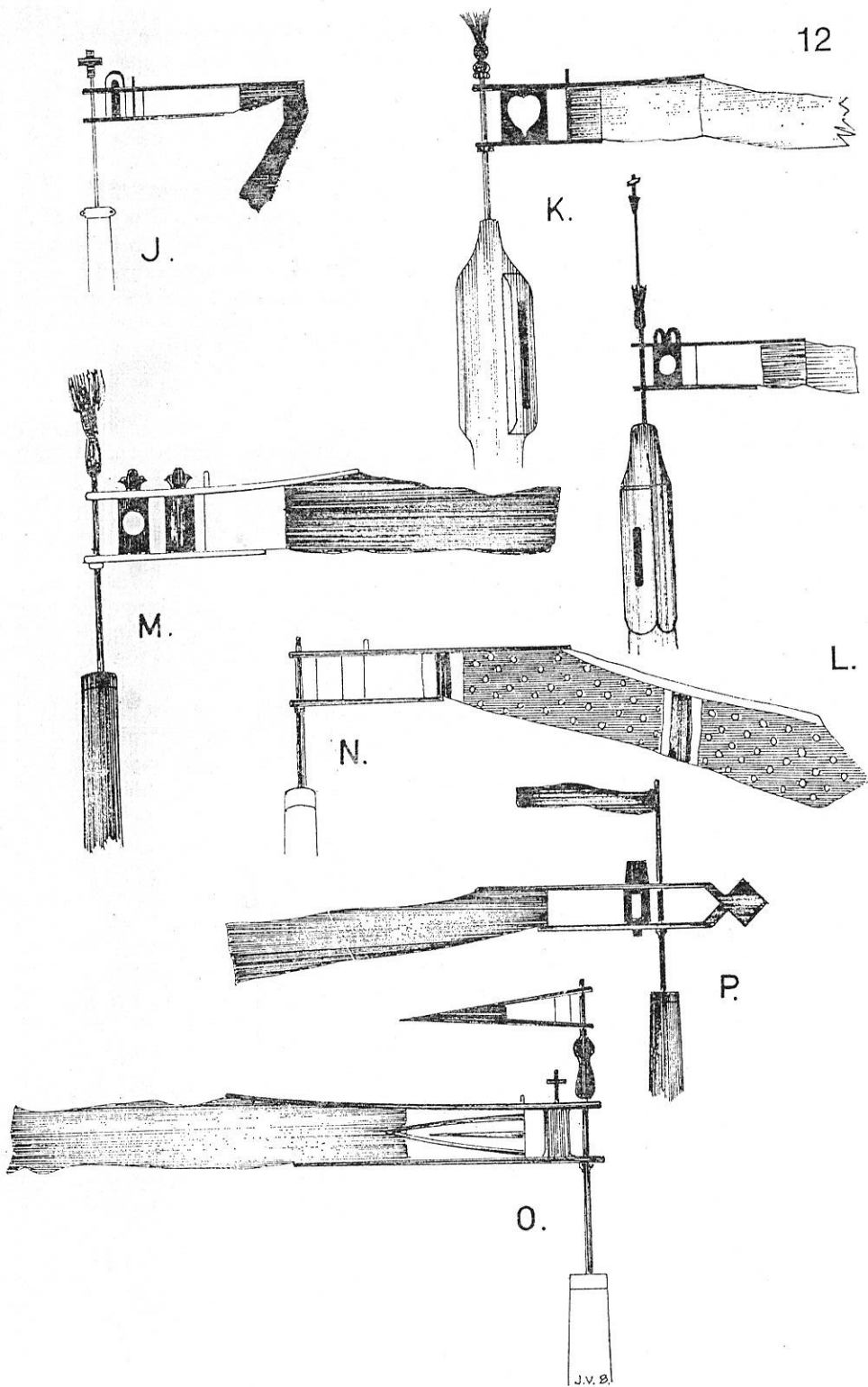
Op een andere sloep waait een zeer lange smalle wimpel die kennelijk vastzit op een erg kort scheerhoutje of misschien direct aan de mastpen (Zie ook Antwerpse sloepen).

De meest gebruikelijke windwijzer lijkt sterk op deze afgebeeld in fig. 14 A, maar is slanker en langer. Deze windwijzers hadden dan een langere pijlpunt langs de voorkant. Achter het draaipunt zaten op een lange stang de twee benen van het scheerhout waaraan de wimpel waait. Naar schatting moeten het scheerhout en de wimpel samen tenminste 3,50 m. lang geweest zijn.

Op een van de geraadpleegde foto's is ook een wimpel te zien die eerder op een vlag lijkt. Hij is niet langwerpig maar heeft de vorm van een korte brede rechthoek.

Een algemeen kenmerk op deze sloepen was de kogelvormige kraal die boven op de mastpen zat. Deze kraal is overigens karakteristiek gebleven op Oostendse schepen. Op de door Maurice Seghers gemaakte tekening van Oostendse windwijzers zit steeds een dergelijke kraal. De grote Oostendse sloep (dandy-sloep) voerde de houten vleugel met een pijlpunt in top. Achter de pijl was een verdikking waardoor de as liep. Daarachter splitste het scheerhout zich in twee met een lang been van boven, een kort van onder. De wimpel werd er aangenaaid (afb. I). Er werden echter ook metalen





windwijzers gebruikt. Op kleine sloepen kon het scheerhout de vorm van een vis hebben of van een haantje terwijl op open garnaalboten een vogel in top niet ongewoon was (afb. I). Na wereldoorlog II kon men te Oostende nog een aantal ouderwetse windwijzers op de vissersvaartuigen aantreffen⁵⁵. Een van die windwijzers was zonder twijfel een exemplaar dat rechtstreeks afstamde van de 19e-eeuwse voorgangers. De windwijzer had een pijlpunt aan de voorkant en een scheerhout met half cirkelvormige voorkant à jour uitgesneden. De twee benen van het scheerhoutje waren door een dwarshoutje aan elkaar verbonden (fig. 14 A). Een ander exemplaar had een zeer lange pijlpunt zoals de 19e-eeuwse exemplaren, een verdikking ter hoogte van de as en een in hout uitgesneden zgn. vlammeende gespleten wimpel. De traditionele kogelvormige kraal zat nog steeds op de kop van de pen (fig. 14 B).

In de zestiger jaren waren karakteristieke oude windwijzers te Oostende zo goed als verdwenen. Ze leefden soms nog verder in moderne navolgers die in het teken van de industrie stonden. In 1965 stond op de mast van een Oostends motorvaartuig een windwijzer met het fabrieksmerk van Mercedes-Benz, hoewel er vreemd genoeg eerst een Kromhout-motor en daarna een G.M.-motor in gestaan heeft⁵⁶ (fig. 14 C).

In tegenstelling daarmee worden de Zeebrugse schepen tot op de huidige dag nog met mooie windwijzers gesierd. Te Zeebrugge spreekt men echter niet van windwijzers maar van „schichten”. In het middelnederlands en ook nog later betekende schicht „pijl” „spies” en het woord schichtig duidt ook op iets dat snelle, onverwachte onrustige bewegingen maakt⁵⁷. De Zeebrugse schichten zijn in drie grote groepen te onderscheiden.

Een eerste groep bestaat uit windwijzers die aan de voorkant een pijl of schicht hadden, naar achter toe een dikker lichaam voor het doorvoeren van de pen, gevolgd door een uit hout gezaagde vlammeende of rechte gesplitste

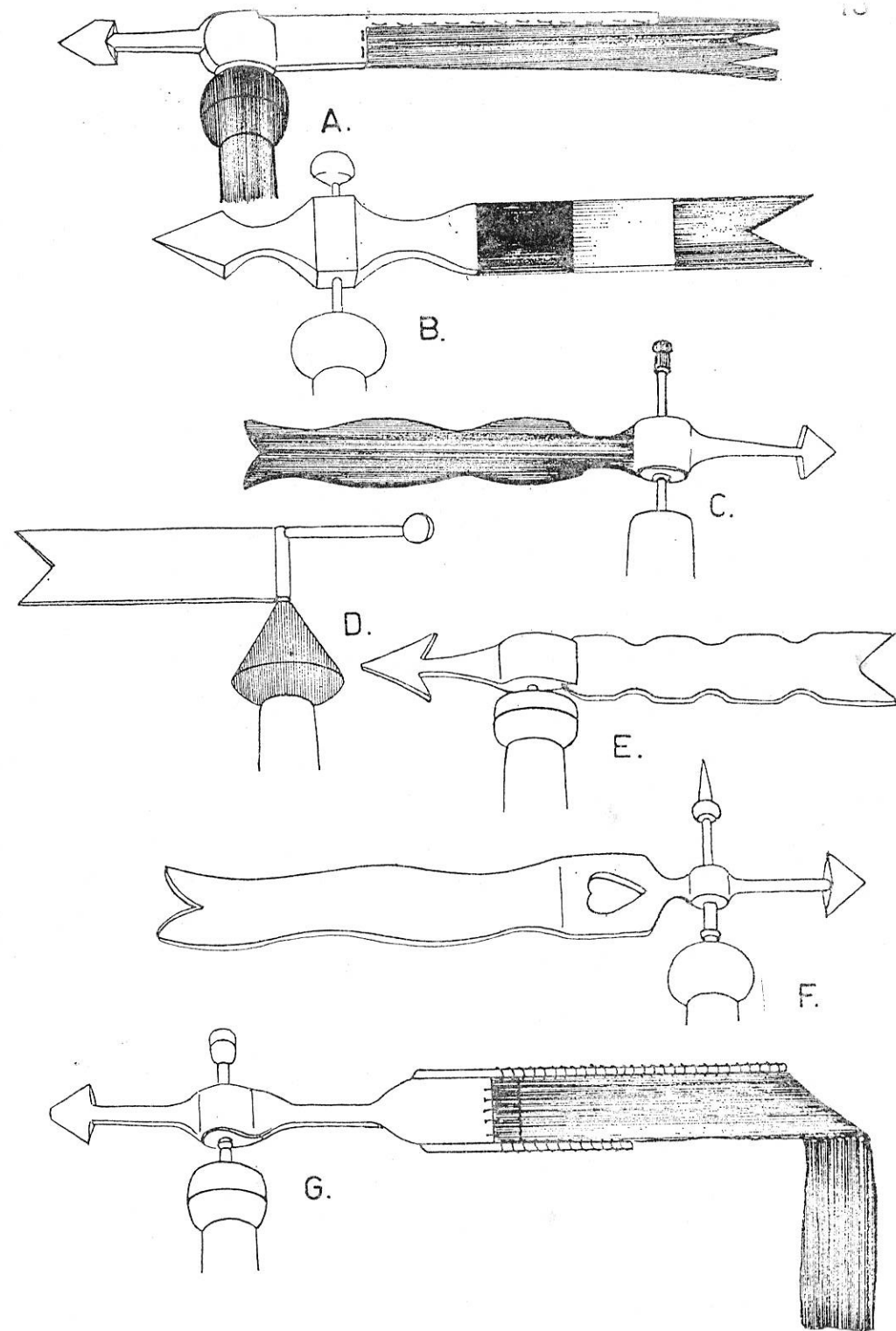
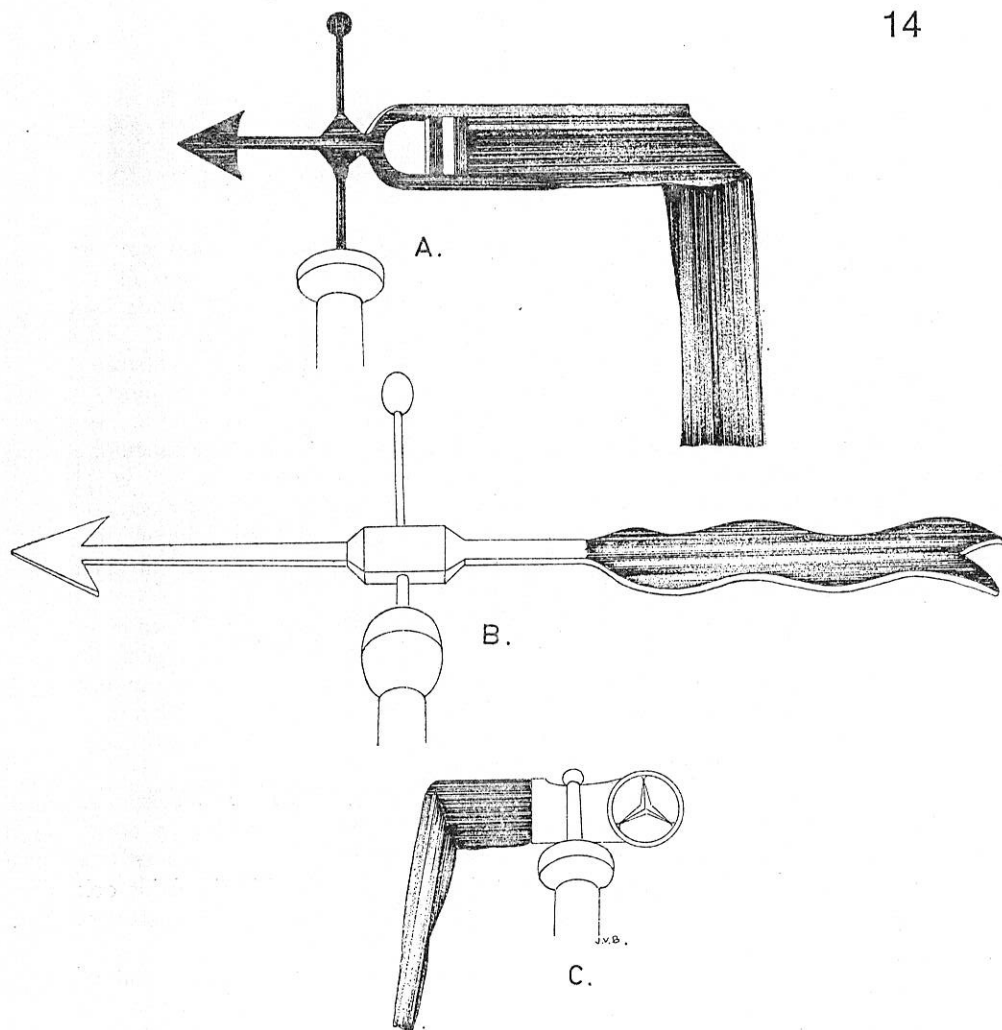
wimpel. Deze werd soms beschilderd met de Belgische kleuren (fig. 15 B, C, E, F). Kleine varianten waren o.m. dat de pijlpunt vervangen was door een cirkel (fig. 15 D) of dat in het scheerhout een hartje uitgezaagd was (fig. 15 F) iets wat ook bij Blankenbergse schuiten voorkwam. Op de pen was soms nog een decoratief topkraaltje geplaatst ⁵⁸.

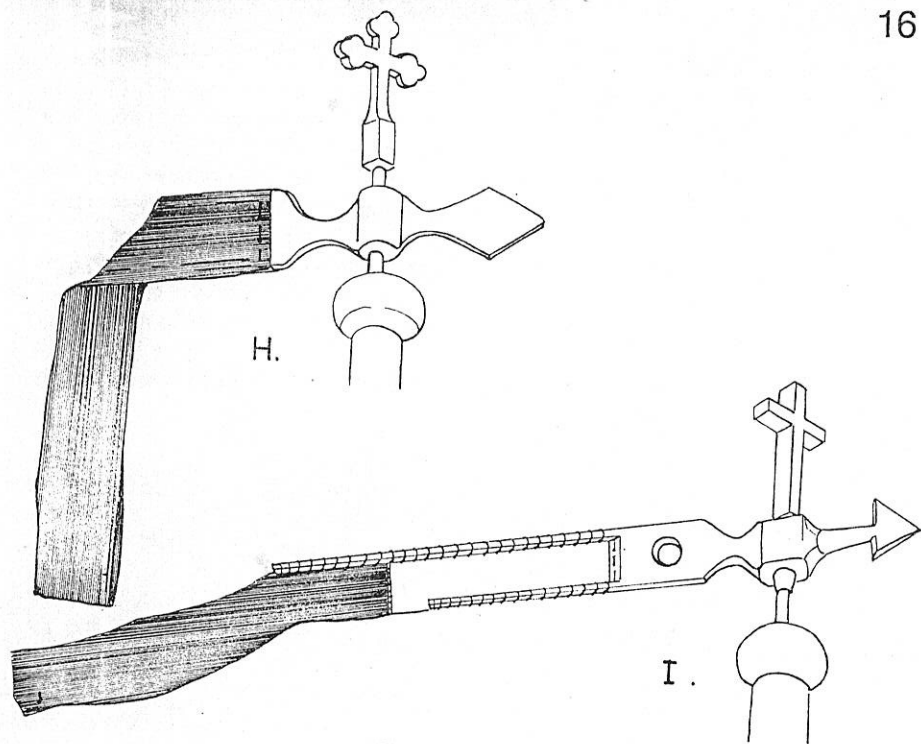
Een tweede groep schichten waren eveneens met een pijlpunt gesneden, en met een verdikking ten behoeve van het pengat. Het scheerhout is echter zoals de ouderwetse met een boven- en onderbeen. De uit stof vervaardigde wimpel werd hieraan genaaid (fig. 15 G, 16 H, I). Op een der schepen was in het scheerhout een cirkelvormig gat gemaakt (fig. 15 I).

Sommige schepen hadden op de pen ook weer de klassieke kraal, maar andere voerden een kruis op de mastpen, wat op een ouder gebruik steunt ⁵⁹ (fig. 15 G, H, I).

Een derde groep bestond uit zgn. figuratieve windwijzers.

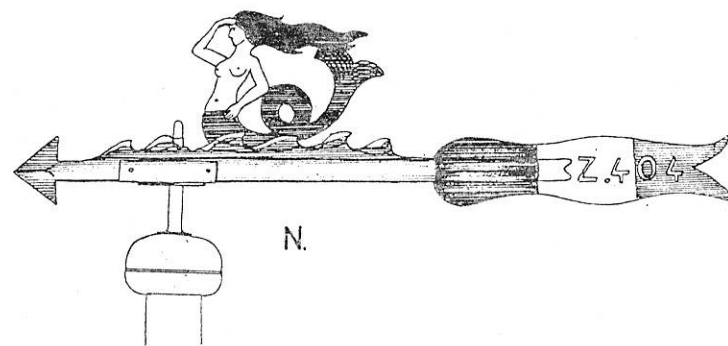
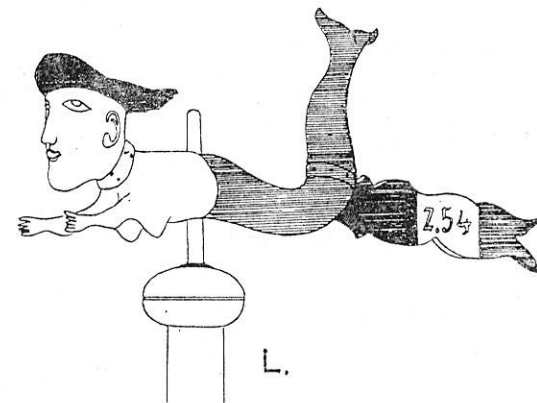
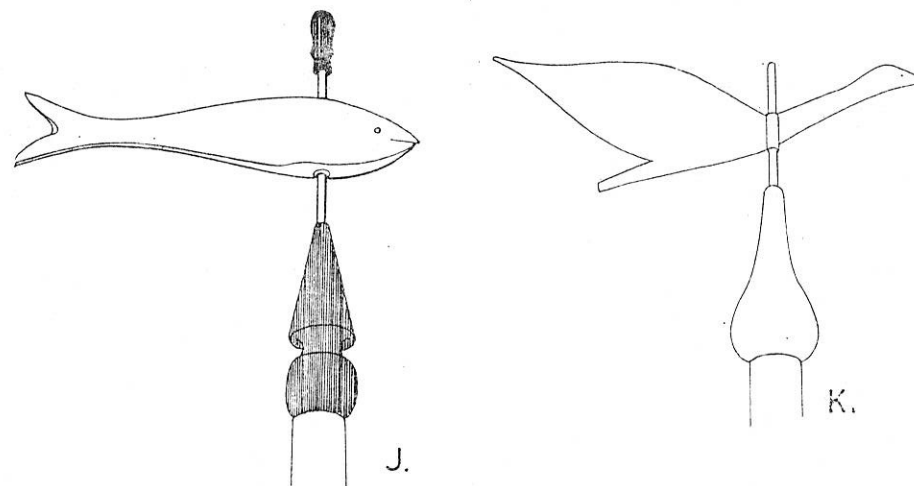
14

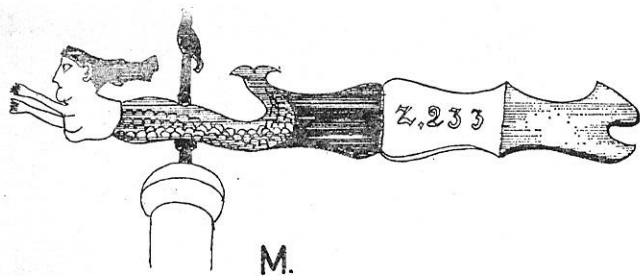




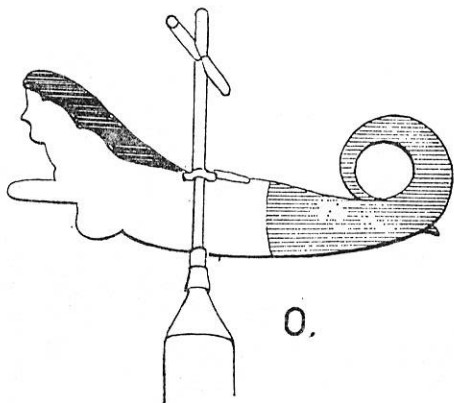
De vis en de vogel die ook te Oostende als windwijzer bekend was, werd ook op Zeebrugse schepen in top gevoerd maar dan zonder stoffen wimpel (fig. 17 J). Een ander Zeebrugs vaartui⁶⁰ is getooid met een vliegende zwaan, eveneens zonder wimpel (fig. 17 K). Wie deze windwijzers maakte kon niet achterhaald worden. Op de werven werd altijd vaag geantwoord dat een van de werklieden dat werk uitvoerde zonder dat precies gegevens konden verstrekt worden.

De meest typische windwijzers zijn echter wel deze met een zeemeermin. Het eenvoudigste exemplaar was een uit een metalen plaat vervaardigde eenvoudige meermin met horizontaal gestrekte armen, of iets wat daarvoor moet doorgaan. De van af het onderlichaam donkerder gekleurde staart was in een cirkelvormige krul gedraaid. De pen bestond uit een van buis vervaardigd kruis (fig. 18 O). Deze windwijzer werd later vervangen door een andere, eveneens met een zeemeermin⁶¹. Dit tweede exemplaar is echter van een heel andere soort. Het is volrond uit hout gesneden door een vakkundig houtsnijder en fraai getekend. De schicht bestaat uit een pijl die aan de achterkant verbreed is door een in Belgische kleuren beschilderde gespleten wimpel. Op beide zijden van de wimpel werd het registratiemerk ingesneden. Op de bovenkant van de pijl zijn golven gesneden. Daarop drijft een zeemeermin met een grote in een krul gebogen staart. Zij heeft in de wind wapperende haren en kijkt met de hand boven de ogen in de verte. Het gehele snijwerk is gepolychromeerd (fig. 17 N).

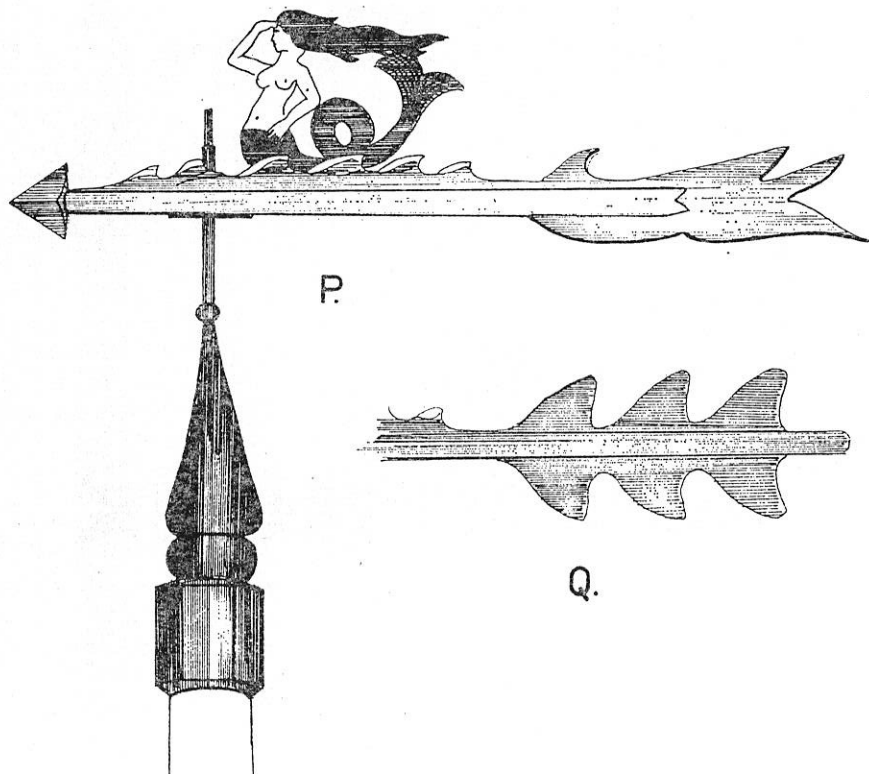




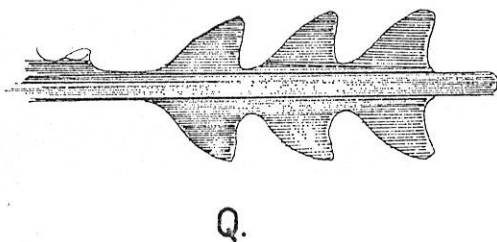
M.



O.



P.



Q.

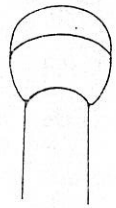
Er werden nog meer dergelijke windwijzers voor Zeebrugse schepen gesneden. Zij onderscheidden zich van elkaar enkel door de zgn. wimpel terwijl de meermin op alle identiek was. Bij de ene bestond de houten wimpel uit een voortzetting van de golven op de pijl, die naar achter toe een uiteenspattende vorm aannemen (fig. 18 P). Een andere exemplaar heeft een houten wimpel met aan de boven- en onderkant drie symmetrisch gevormde vinnen (fig. 18 Q). Op de pen van deze laatste windwijzer zat nog een kegelvormig kraaltje. Wie de snijder van deze meerminnen is kon tot nu toe niet achterhaald worden ⁶².

Van een ander type windwijzer met een zeemeermin, eveneens gevoerd op Zeebrugse schepen is de maker wel bekend. Het was de oud-visser De Mey die laatst bij zijn dochter in de Rouaanstraat te Zeebrugge woonde (1964). Op dit tijdstip was hij wegens zijn hoge ouderdom en het feit dat hij grotendeels blind was, niet meer in staat nog een windwijzer te snijden. Wel bezat hij nog een uit behangpapier vervaardigd patroon dat op het hout werd overgetekend. Het gebruikte hout was populier of canada. Meerdere schepen varen met zijn „schichten” getooid ⁶³.

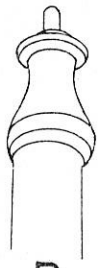
Deze windwijzers getuigen alle van een echt volksambachtelijk karakter. De meermin is volrond uit het hout gesneden. Ze strekt de (korte) armen voorwaarts en heeft een in een S-bocht omhoogstekende staart die donkergrijs gekleurd is. Het wapperende haar is zwart, het lichaam wit, de lippen rood. Ter hoogte van de grote bocht van de staart is een gespleten zgn. waiende wimpel bevestigd beschilderd met de Belgische kleuren en het registratiemerk (fig. 17 L).

Een waarschijnlijk ouder en meer bewerkt exemplaar is mogelijk aan dezelfde auteur toe te schrijven. De meermin had een geschubd achterlichaam dat zich aan de achterkant splitste in een korte omhoogstekende staart en een wimpel waarop andermaal de Belgische kleuren en het registratiemerk geschilderd waren. Op de pen was nog een ornamentje geplaatst dat een vogeltje uitbeeldt ⁶⁴ (fig. 17 M).

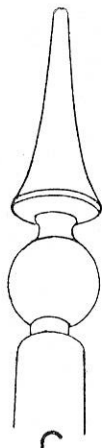
Sedert het begin van de zestiger jaren zag men in de kusthavens, vooral te Nieuwpoort en Oostende, minder en minder met windwijzers versierde masten. Het nut hiervan bleek voor talrijke vissers die met een motorschip voeren, niet meer voor de hand te liggen terwijl niet bij allen een voldoende sterk gevoel voor traditie of zin voor opsmuk aanwezig was. Toch werd, in het bijzonder te Zeebrugge, de masttop hetzij de grote mast hetzij de bezaansmast nog enigermate versierd. Men maakte daarbij gebruik van een noodzakelijk onderdeel op de masttop, nl. de mastkloot die de kop van de houten of stalen masten afdekte om ze tegen inwatering te beschermen. Op een aantal schepen werd genoeg genomen met een eenvoudige op een draaibank gedraaide ovale klos (fig. 19 A). Op andere schepen werd deze klos in een profiel gedraaid dat zeer verscheiden kon zijn. Het onderstuk was doorgaans ovaal maar werd dan verder aangevuld met een topstuk bestaande uit een kegel, of een pijlpunt in diverse uitvoeringen (fig. 19 B, C, D, E, F; 20 I, J, K). Op meerdere schepen werd op de klos van de bezaansmast een kruis geplaatst waarvan de vorm zeer wisselend kon zijn ⁶⁵ (fig. 19 G, H; 20 L, M). Op stalen masten kan men ook stalen pijlpunten opmerken. De mastkloten worden meestal wit geschilderd maar een gele en een rode komt ook wel eens voor.



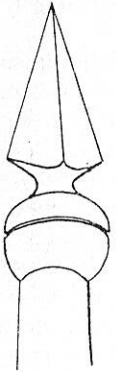
A.



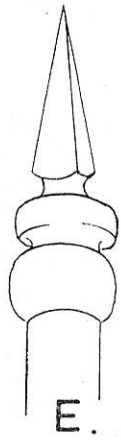
B.



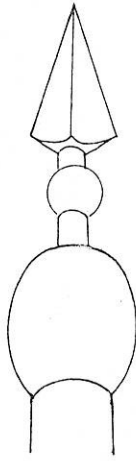
C.



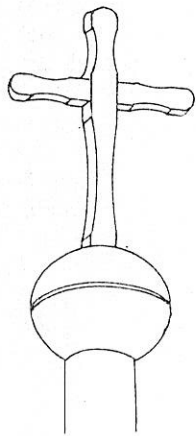
D.



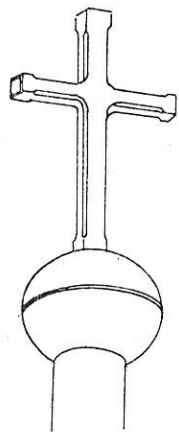
E.



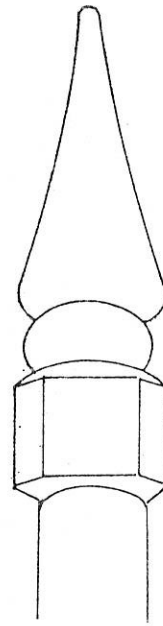
F.



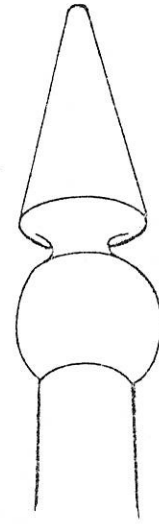
G.



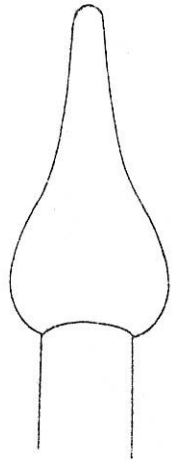
H.



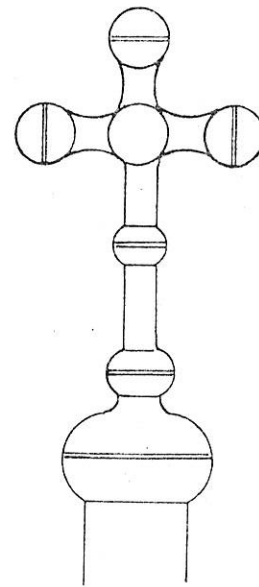
I.



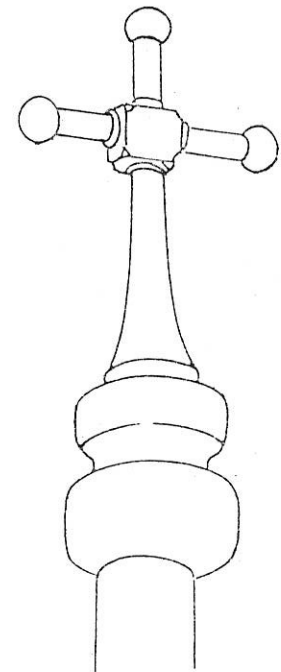
J.



K.



L.

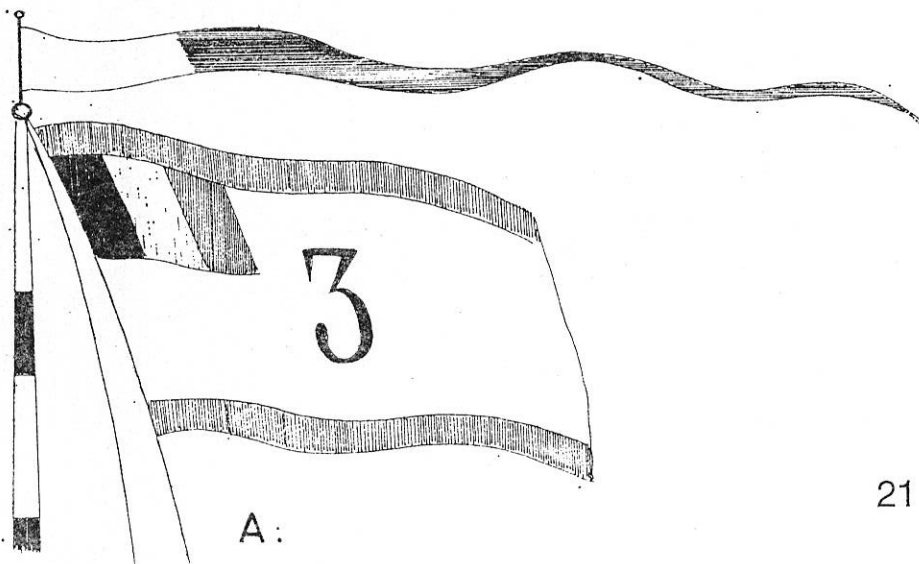


M.

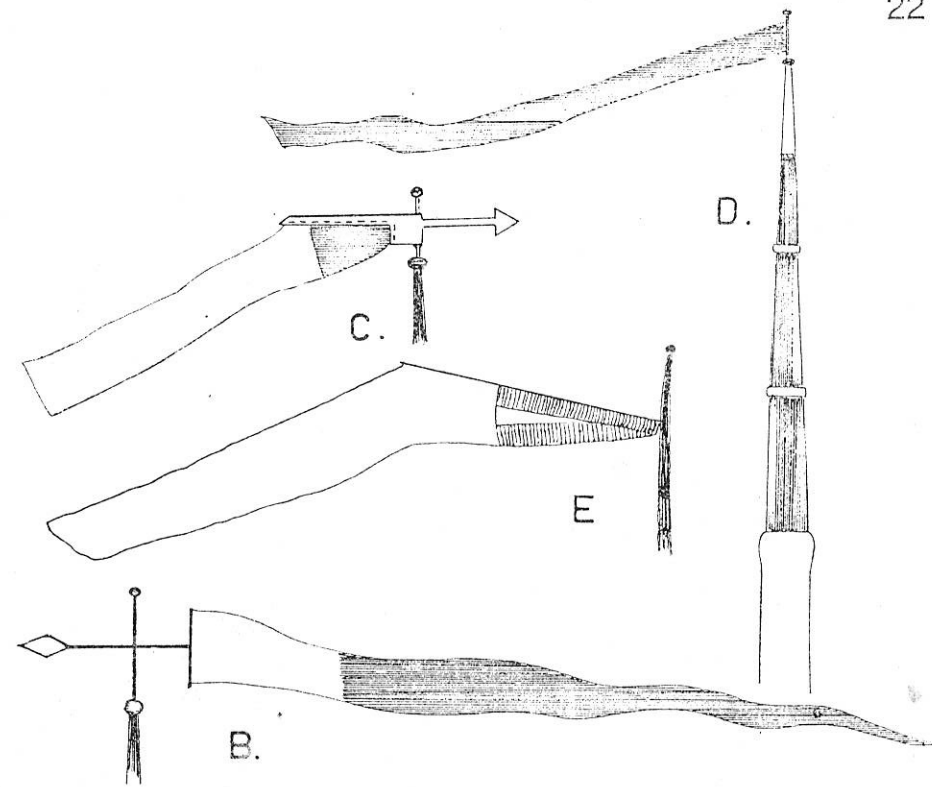
De windwijzers van de Scheldescheepen hadden weer een ander karakter. Voor zover kon worden nagegaan aan de hand van de voorhanden iconografie bestond de windwijzer van Antwerpse sloepen dikwijls uit een op de top van de mast geplante korte vlaggestok met een tweekleurige zeer lange stoffen wimpel: wit tegen de stok, de rest rood of blauw (fig. 21 A). Op één schip en op een model staat een ander type. Het is een aan de voorkant van een vergulde pijl voorziene windwijzer die aan de achterkant een verticale dwarsstang heeft. Aan die stang is de gebruikelijke wimpel vastgemaakt (fig. 22 B). Op het model staat eveneens een windwijzer met een pijl en een naar achter uitstekend scheerhout met een lange rode wimpel⁶⁶ (fig. 22 C). Op de top van de mast en op de top van de windwijzer stond een ronde vergulde kraal.

Bij bepaalde gelegenheden, feesten, speciale gebeurtenissen, vieringen werd zowel op de grote Oostendse sloepen als op de Antwerpse nog een andere vlag bijgezet. Te Oostende was dit een gewone Belgische vlag die aan de steng gehesen werd. Bij Antwerpse sloepen was dit de vlag van het Schipperscollege van Antwerpen. Dit was een witte vlag met een rode boven- en onderrand. In de bovenhoek was tegen de stok een kleine Belgische vlag aangebracht. Midden in de vlag stond op de witte achtergrond het lidmaatschapsnummer van de kapitein bij het College⁶⁷ (fig. 21 A).

De windwijzers van de Antwerpse knots waren blijkens de gegevens van een scheepsmodel van hetzelfde soort als op het model van de Antwerpse sloep. De foto's van knots tonen windwijzers die in grote trekken met deze van de modellen overeenstemmen zonder nochtans identiek te zijn, want op de bedoelde schepen staat een ronde kraal op mastpen (fig. 22 C). Andere knotsen hebben echter windwijzers zonder pijl aan de voorkant⁶⁸ (fig. 22 D).



21



De Willebroekse visboot voerde een vrij omvangrijke windwijzer in top, bestaande uit een lang scheerhout met een grote wimpel. Het merkwaardige aan deze wimpel is de tekening die er op te zien is. Een boven- en onderzoom in een andere kleur vormen samen met een dwarsstreep een driehoek, een motief dat ook te zien was op sommige Blankenbergse wimpels (fig. 11 F en 12 O), (fig. 22 E).

ACHTERGRONDEN BIJ SIERMOTIEVEN

Of de voor de versiering van de schepen gebruikte motieven een historische of traditionele achtergrond hebben is niet geheel duidelijk. Het kruis is een topteken dat reeds vroeg op schepen voorkwam. In de oudheid werden motieven uit de mythologie in de masttop gevoerd en aangenomen wordt dat deze door het Christendom verdrongen werden. Het kruis kwam hiervoor in de plaats. Men ziet het al afgebeeld op het tapijt van Bayeux (11e eeuw) en het wordt door sommigen als een windwijzer beschouwd. Het kruis staat verder als topteken op schepen die op talrijke stadszegels afgebeeld zijn. Men is het er nochtans niet over eens wat de betekenis ervan is. Sommigen houden het voor het symbool van de christelijke zeevaart, anderen als een symbool van de godsvrede als bron van het vrije hantsich recht, nog anderen als een symbool voor het marktschip⁶⁹.

In Vlaanderen heeft dit mastkruis zonder twijfel enkel betrekking op de christelijke overtuiging van de eigenaars der schepen. Zij stellen daardoor hun schip onder de bescherming van Christus en het behoort dus als een teken van religieus symbolisme beschouwd te worden (fig. 16 H, I), (fig. 19 G, H; 20 L, M). De herkomst van andere tekens is echter minder duidelijk.

Het gebruik van een pijl als windwijzer is algemeen verspreid, ook te land. Op middeleeuwse zegels evenals op fresco's staan schepen afgebeeld die een uit pijlpunten samengestelde windwijzer in top voeren. Men vindt de pijl weer terug op vissersschepen aan de Zuidkust van de Baltische zee nl. in het Stettiner Haff en het Frischen Haff, maar ook op rivierschepen van de Wolga⁷⁰. In Nederland is het noch op binnen- noch op vissersschepen aanwezig. In België daarentegen treft men het pijlmotief uitsluitend op oude vissersschepen aan, nooit op oude binnenvaartuigen⁷¹. De pijl is het symbool voor het aanduiden van een richting, in dit geval de windrichting, maar ook van de strijdbaarheid of weerbaarheid. Het is de vraag of dit ook op de Vlaamse vissersschepen zo bedoeld is.

De zeemeermin daarentegen is een zuiver mythisch wezen dat men trouwens ook te land als motief voor windwijzers aantreft⁷².

Wat de juiste achtergrond voor het gebruik van deze figuren op schepen is, blijkt ook niet dadelijk. Men kan vooropstellen dat ze vermoedelijk wordt aangewend omdat ze een wezen is dat voor velen de zee symboliseert, zoals bv. Neptunus. In tegenstelling met deze laatste komt de zeemeermin in onze streken in talrijke legenden voor o.m. te Wenduine. Daar geldt ze als het wezen dat storm voorspelt. Er zijn aan de Vlaamse kust meerdere vissers bekend die beweren een zeemeermin of meerman gezien te hebben. Te Oostende kent men de zeemeermin ook want men voert in het stadszegel een zeemeerman en een -meermin. Ook in andere zeesteden zoals Damme, Muiden, Monnikendam, Edam, Stavoren en Zierikzee bestaan plaatselijke legenden waarin de zeemeermin een rol speelt. De figuur heeft trouwens een wijd verspreide bekendheid⁷³. De reputatie als stormvoorspelster is mogelijk de reden waarom de zeemeermin als windwijzer wordt gebruikt. Zij wijst inderdaad de richting (windrichting) aan waaruit de storm zal komen, of ze kijkt in dezelfde richting. Op die wijze wordt ze dus als een medewerkster voor de zeeman beschouwd want ze verwittigt hem voor nakend onheil. Op de boegplanken staat ze afgebeeld met een vooruitgestoken korf bloemen en vruchten. Haar gebaar is te vergelijken met het aanreiken van een hoorn des overvloeds. Zij symboliseert derhalve de overvloed of de rijkdom van de zee die zij (de visser) aanbiedt. Daarom siert zij ook de voorsteven van het schip als teken van weldaad (fig. 7 G; 17 L, N; 18 M, O, P). In dezelfde richting moet ook het aanbrengen van een hoorn des overvloeds op het voorschip gezien worden (fig. 9 M).

De ster daarentegen wordt wel eens als een vervanger van de oculus beschouwd. Zij wijst het schip de richting waarin het moet varen en zou ook een teken van toewijding aan de Madonna zijn⁷⁴ (fig. 5 A, B, C).

De twijgjes of ranken kan men in dezelfde geest verklaren. Zij symboliseren leven, vooruitgang, overwinning en in zekere zin dus ook welvaart (fig. 5 A, B, C).

Uit dit beperkt overzicht, geïllustreerd met enkele voorbeelden, kan men besluiten dat de versiering van de Vlaamse houten vissersschepen wel zeer verscheiden was en is.

Deze versieringen verdwijnen nu stilaan. De houten schepen worden gaandeweg vervangen door stalen schepen die deze versieringen missen. De versiering van deze schepen beperkt zich tot een bescheiden schildje of klein ornament op het voorschip, maar dit is bij lange geen algemeen verspreide gewoonte. De scheepsromp is nog wel kleurig geschilderd maar in een uniforme kleur. Binnenboord kan men echter nog wel de kleurige traditie van het schilderwerk op de houten schepen aantreffen zij het dan weer vereenvoudigd.

Hoewel de versiering in het algemeen vermindert bieden onze vissershavens nog steeds een kleurig schouwspel.

NOTEN

- 1 CARR LAUGHTON, *Old ship figureheads and sterns*. Londen, 1925.
- 2 R. DE BOCK, *Traditioneel scheepsornament*. Ars Folklorica, Antwerpen, 1956.
- 3 J. VAN BEYLEN, *De versiering van jachten, binnenschepen en vissersvaartuigen in de Nederlanden*. Neerlands Volksleven, 13e jrg., 1963, nr. 3, blz. 257-270.
- 4 K. BOONENBURG, *Scheeps-Sier*. Beschrijvende catalogus van de tentoonstelling van scheepsversiering gehouden in het Zuiderzeemuseum. Enkhuizen, 1962.
- 5 Een uitzondering hierop zijn de windwijzers van de Duitse Oostzeekust, in het bijzonder deze van het Frischen en Kurrischen Haff. HANS WOEDE, *Die Wimpel der Kurrenkähne. Geschichte, Bedeutung, Brauchtum*. Würzburg, 1965.
- 6 Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen, Visserijmuseum te Oostduinkerke.
- 7 Altonaer Museum te Hamburg en enkele plaatselijke musea in Duitsland.
- 8 De meest voorkomende eigentijdse modellen van schepen van de Vlaamse kust zijn deze van Blankenbergse schuiten. Behalve de serie modellen van Maurice Seghers in het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen bestaan slechts zeer weinig betrouwbare en voldoende gedetailleerde modellen van schepen van de kust. M. SEGHERS en R. DE BOCK, *De laatste vissersschepen van de Vlaamse kust (voor de komst van de motor)*. Antwerpen, 1943.
- 9 Maurice Seghers heeft een aantal tekeningen van windwijzers gemaakt. Nationaal Scheepvaartmuseum (A.S. 73.70.17. en 18.).
- 10 J. VAN BEYLEN, *De versiering...*
- 11 Teren kon geschieden op twee manieren, hetzij met koolteer (gasteer), hetzij met Stockholmteer (Noordse teer). Beide grondstoffen gaven een verschillende kleur. Koolteer gaf een dekkende, werkelijk zwarte kleur. Stockholmteer, wanneer gebruikt op nieuw hout, gaf een donkere roodbruine kleur, maar op oud hout een purperachtige getemperd zwarte toon. Het later gebruikte „black-varnish” geeft een uniform zwarte kleur. Het aanbrengen van een registratiemerik op de scheepsromp (voorschip) en de zeilen werd voorschreven in 1882. „Overeenkomst, te 's Gravenhage, den 6den Mei 1882, tusschen België, Duitschland, Denemarken, Frankrijk, Groot-Brittannië en Nederland gesloten tot regeling van de politie der visscherij in de Noordzee, buiten de territoriale wateren” Art. 5 tot 11. De oudere registratiemerken bestonden enkel uit een zwart nummer geschilderd binnen een witte cirkel, aangebracht aan beide zijden van de achtersteven, onder het berghout. Naderhand voerden de schepen enkel een registratiemerik op het voorschip, nog niet op de zeilen. Foto's en tekeningen uit omstreeks 1880 in bezit van de auteur.
- 12 Over deze schepen konden heel wat inlichtingen verzameld worden aan de hand van achterglasschilderijen van Petrus Weyts (1855) uit de verzameling van het Nationaal Scheepvaartmuseum, evenals door twee eigentijdse scheepsmodellen. Het is gebleken dat de op de schilderijen afgebeelde schepen nauwkeurig weergegeven zijn. J. VAN BEYLEN, *Vlaamse maritieme achterglasschilderijen*. Mededelingen van de Marine Academie. Antwerpen, boek XI, 1958-1959, blz. 185-258. Volgende sloepen zijn op de schilderijen afgebeeld: „De Hoop” (A.S. 29.7.1.); „Josephine” (A.S. 29.7.2.); „Jonge Maria” (A.S. 29.7.3.); „Zwarte Zwolm Courier” (A.S. 27.7.4.); „Van Baele” (A.S. 27.7.5.). De modellen zijn van de A 6 „De Zwaan”, gebouwd door Georges van Coolput in 1884 (A.S. 72.8.) en van de „Sint Pieter”, gebouwd door Michel Lille in 1911 (A.S. 43.9.54.).

- ¹² Harpuijs, normaal een geelbruin gekleurd mengsel van hars en lijnolie of traan, zwavel en vet, dat ook werd gebruikt om rondhouten tegen verrotting te beschermen.
- ¹³ J. VAN BEYLEN, *De Antwerpse zeevisserij in de 19e eeuw*. ANTWERPEN, 3e jrg., 1957, nr. 3, blz. 3-7.
- ¹⁴ Sloep „De Hoop”.
- ¹⁵ Sloep „Josephine” en sloep „Jonge Maria”.
- ¹⁶ Sloep „Zwarte Zwolm Courier”.
- ¹⁷ Sloep „Van Bael”.
- ¹⁸ J. VAN BEYLEN, *De versiering...*
- ¹⁹ Sloep A 6 „De Zwaan”.
- ²⁰ Inlichtingen verzameld aan de hand van twee eigentijdse modellen van een knots in de verzameling van het Nationaal Scheepvaartmuseum. Model van de A 45 werd gebouwd door Georges van Coolput omstreeks 1900 (A.S. 29.6.). Model van de A 26 gebouwd door Michel Lille in 1912 (A.S. 43.9.61.). Er werd tevens gebruik gemaakt van foto's van de Iconografische afdeling van de Marine Academie, reeks M.A. 70.90.
- ²¹ Inlichtingen verzameld te Lier in 1950. Model in het Nationaal Scheepvaartmuseum door de auteur gebouwd (A.S. 52.54.). J. VAN BEYLEN, *Model van een Lierse kruisnetvisser, zgn. Lierse visboot*. De Modelbouwer, 20e jrg., 1958, nr. 11, 12.
- ²² Foto's uit omstreeks 1880 in bezit van de auteur.
- ²³ Sloep „Koning Albert” en sloep „Auguste Albertine”. Foto's van Maurice Seghers uit omstreeks 1910 in bezit van de auteur.
- ²⁴ Sloep O 134, naam onbekend. Foto Marine Academie (A.M. 70.66.13.).
- ²⁵ De heer F. Camerlinck van de vroegere werf J. Deney te Oostende.
- ²⁶ Werf opgeheven in 1969. De garnaalscheepjes O 58 „Rosa”, gebouwd in 1943 en O 234 gebouwd in 1945 beide op de werf R. Panesi te Oostende.
- ²⁷ Werf opgeheven in 1972. Het laatste daar gebouwde houten schip was de Z 415 „Zearend”, gebouwd in 1963. Kusttreiler O 260 „Atlantic” gebouwd in 1942.
- ²⁸ Kleine middenslagtreiler N 345 „Finisterre”, gebouwd in 1951.
- ²⁹ Kleine middenslagtreiler Z 349 „Sirius”, gebouwd in 1957 en de kleine middenslagtreiler N 722 „Aline”, gebouwd in 1958.
- ³⁰ Kleine middenslagtreiler O 135 „Jeanne d'Arc”, gebouwd in 1929.
- ³¹ Een kopie van dit patroon bevindt zich in de verzameling van het Nationaal Scheepvaartmuseum (A.S. 65.21.2.). Een zwaar beschadigde boegplank uit deze verzameling met hetzelfde motief, werd aan de hand van dit patroon gerestaureerd (A.S. 65.21.1.).
- ³² Werf opgeheven in 1972. Het laatste daar gebouwde houten schip was de kleine middenslagtreiler O 192 „Lydia-Madeleine”, 1957. Twee exemplaren van dit soort boegplank bevinden zich in de verzameling van het Nationaal Scheepvaartmuseum (A.S. 64.74.2. en 3.). De naam van de houtsnijder werd ons medegedeeld door de heer F. Camerlinck van de vroegere werf J. Deney te Oostende.
- ³³ Kleine middenslagtreiler O 342 „Normandie”, gebouwd bij H. Deweert te Oostende in 1949.
- ³⁴ Kleine middenslagtreiler Z 419 „Dolfijn”, gebouwd bij H. Deweert te Oostende in 1951. Mededeling van de heer F. Camerlinck van de vroegere werf J. Deney te Oostende.
- ³⁵ De werf Borrey werd opgeheven in 1969. Kleine middenslagtreiler Z 240 „Marie-Antoinette”, gebouwd in 1933. Kleine middenslagtreiler Z 458 „Drie Gezusters”, gebouwd in 1935. Ook in Frankrijk kende men boegplanken. De Duinkerke treiler DK 1217 „Alex Dupont” had een in de vorm van een vis uitgesneden boegplank. Zij was wit geschilderd en droeg in het zwart de naam van het schip. (Foto Maurice Pauwaert, omstreeks 1950. Nationaal Scheepvaartmuseum A.S. 54.51.8.).
- ³⁶ De werf Hillebrant werd opgeheven in 1969. Kusttreiler O 84 „Europa”, gebouwd in 1931.
- ³⁷ Kusttreiler O 628 „Victor-Marguerite”, gebouwd bij E. Crabeels te Oostende in 1943. Garnaalscheepje O 20 „Pater Reyn”, gebouwd bij A. Loy te Oostende in 1941.
- ³⁸ Garnaalscheepje N 780 „Stormvogel”, gebouwd bij P. Vinck te Boom in 1941.
- ³⁹ Sloep A 6 „De Zwaan”.
- ⁴⁰ Achterglasschilderijen geciteerd in noot 11.
- ⁴¹ Marine Academie (foto M.A. 70.90.37.).

- ⁴² Tekening van „Vischboot van Charles Cool, getuigt den Eersten February Achtien honderd Een en zestig”. Bladzijde uit het „Memorie Boek” van B. De Backer, zeilmaker te Willebroek, begonnen op 19.2.1830. (Foto, Marine Academie, M.A. 70.90.50.).
- ⁴³ Sloep A6 „De Zwaan”.
- ⁴⁴ Model van de knots A 45 en A 26.
- ⁴⁵ Sloep „Zwarte Zwolm Courier”.
- ⁴⁶ Het Nationaal Scheepvaartmuseum bezit een 19de-eeuwse vleugel die naar onze mening van een vissersvaartuig afkomstig zou kunnen zijn (A.S. 59.14.).
- ⁴⁷ Nationaal Scheepvaartmuseum (A.S. 73.70.17. en 18.).
- ⁴⁸ Marine Academie, Iconografisch Archief. Nationaal Scheepvaartmuseum, Iconografie. Fotoarchief van de auteur, opnamen 1950-1973.
- ⁴⁹ Schuit B 32, Nationaal Scheepvaartmuseum (A.S. 57.69.797). J. VAN BEYLEN, *De versiering...* Twee mannetjes van een Arnemuider hoogaars, versierd met een hemelboender zijn in het bezit van het Nationaal Scheepvaartmuseum (A.S. 63.24.2. en 3.).
- ⁵⁰ Schuit B 16 (A.S. 57.69.917.). Schuit B 52 (Marine Academie M.A. 70.66.153.).
- ⁵¹ Model van Blankenbergse schuit B 7 „S. Paol” in het Nationaal Scheepvaartmuseum (A.S. 50.9.2.); schuit B 6 (foto bezit van de auteur); schuit B 11 (foto uit 1904 in bezit van auteur); schuit B 16 (foto Nationaal Scheepvaartmuseum A.S. 57.69.917.); schuit B 18 (foto uit 1905 in bezit van auteur); schuit B 20 (foto Marine Academie M.A. 70.66.140.); schuit B 23 (foto Marine Academie M.A. 70.66.116.); B 29 (foto Marine Academie M.A. 70.66.154.); schuit B 52 (foto Marine Academie M.A. 70.66.153.); schuit „Vooruitgang”, nummer onbekend (foto Marine Academie M.A. 70.66.112.); schuit H 4 „David Alexander” (foto Marine Academie M.A. 70.66.141.); foto's niet geïdentificeerde schuiten (bezit van de auteur).
- ⁵² Schuit B 32 (foto Nationaal Scheepvaartmuseum A.S. 57.69.797.); schuit H 19 „Petrus Paulus” (foto bezit van de auteur).
- ⁵³ Schuit B 32 en schuit B 1. De windwijzer met de vogel stond op de grote mast van de B 32, deze met de dwarsstang op de fokkemast (foto Nationaal Scheepvaartmuseum A.S. 70.66.114. en A.S. 70.66.113.).
- ⁵⁴ Schuit B 16 fokkemast; schuit B 20 grote mast; schuit B 52 grote mast.
- ⁵⁵ Een aantal ervan werd gefotografeerd door Maurice Pauwaert (1889-1965), marineschilder en uitgever van het maritieme tijdschrift „Wandelaar et sur l'Eau” sedert 1923. Het Nationaal Scheepvaartmuseum bezit twee houten mallen voor het maken van dergelijke windwijzers, resp. afkomstig van de werf J. Borrey te Oostende (A.S. 69.73.1.) en van de werf J. Deney te Oostende (A.S. 64.74.5.).
- ⁵⁶ Kusttreiler O 253 „Adrienne”, in 1941 gebouwd bij J. Borrey te Oostende.
- ⁵⁷ E. VERWIJS en J. VERDAM. *Middel-nederlandsch Wordenboek*. 's-Gravenhage 1885-1952.
- ⁵⁸ Kleine middenslagtreiler Z 581 „Uranus”, gebouwd in staal op de werf Concordia te Amsterdam in 1954; kusttreiler Z 270 „Augusta”, gebouwd op de werf A. de Roose te Ledeborg in 1943; kusttreiler Z 68 „Santa Godelieva”, gebouwd op de werf A. Hillebrant te Oostende in 1945.
- ⁵⁹ Kleine middenslagtreiler Z 523 „Jeanne Madeleine”, gebouwd op de werf J. Haerinc te Heist-aan-zee in 1930; kleine middenslagtreiler Z 554 „Yolande-Anne”, gebouwd op de werf L. De Graeve te Brugge in 1947.
- ⁶⁰ Kleine middenslagtreiler Z 551 „Johan-Rony”, gebouwd in staal op de werf Bocher te Zeebrugge in 1957.
- ⁶¹ Kleine middenslagtreiler Z 404 „Laura-Camiel-Annie”, gebouwd op de werf De Backer te Heist-aan-zee in 1945. Deze windwijzer berust in de verzameling van het Nationaal Scheepvaartmuseum (A.S. 67.69.).
- ⁶² Kleine middenslagtreiler Z 558 „Eureka”, gebouwd in staal op de werf Bocher te Zeebrugge in 1958; kleine middenslagtreiler Z 583 „Sunny Boy”, gebouwd op de werf Backer te Heist in 1947 (postkaart in bezit van de auteur).
- ⁶³ Kleine diepzetter Z 465 „Asdic”, gebouwd bij J. Haerinc te Heist-aan-zee in 1963. Kleine middenslagtreiler Z 403 „Stern”, gebouwd bij Vande Molen te Zwaandam (Nederl.) in 1961. Kleine middenslagtreiler Z 437 „Raphael”, gebouwd bij L. De Graeve te Brugge in 1949.

Kusttreiler Z 54 „Cecile”, gebouwd bij E. Crabeels te Oostende in 1943. De windwijzer van dit schip is opgenomen in de verzameling van het Nationaal Scheepvaartmuseum (A.S. 64.101.). Op het nog in de vaart zijnde schip staat een kopie van het origineel.

⁶⁴ Kleine middenslagtreiler Z 233 „Albatros”, gebouwd op de werf J. Deney te Oostende in 1943. Foto Nationaal Scheepvaartmuseum (A.S. 61.3.2.).

⁶⁵ Het Nationaal Scheepvaartmuseum bezit een plankje afkomstig van de werf J. Deney te Oostende waarop het model van een kruis en het model van een pijl getekend zijn (A.S. 64.74.6.).

⁶⁸ Achterglasschilderijen, noot 11. Sloep „Zwarte Zwolm Courrier”; model van de sloep „Sint Pieter”.

⁶⁷ J. VAN BEYLEN, *Vlaamse...*, bijlage IV.

⁶⁸ Model van de knots A 45 en model van de knots A 26. Foto's van de knots A 13 (Marine Academie M.A. 70.90.40.); A 16 (foto bezit van auteur); A 18 (Marine Academie M.A. 70.90.41.); A 19 (Marine Academie M.A. 70.90.39.); A 23 (Marine Academie M.A. 70.90.37.); A 27 (Marine Academie M.A. 70.90.42.). Behalve de hiervoor genoemde schepen, voeren op de Schelde nog andere vissersschepen zoals de hengsten, hoogaarsen, schouwen, boeieraken, lemsteraken, botters, schokkers (M. SEGHERS en R. DE BOCK, *Binnenvaartuigen en vissersschepen op de Schelde rond 1900*. Antwerpen, 1942. Deze types van vissersschepen zijn echter van huize uit Nederlandse vaartuigen die als gevolg van verschillende omstandigheden op de Schelde in gebruik genomen werden. Wij beschouwen ze daarom niet als inheemse schepen en daarom werden ze hier niet behandeld.

⁶⁹ HANS WOEDE, *a.w.*, blz. 64-65.

HANS HORSTMAN, *Vor- und Frühgeschichte des europäischen Flaggenwesens*. Bremen, 1971, blz. 21-22.

HERBERT EWE, *Schiffe auf Siegeln*, Bielefeld, 1972.

HEINO WEICHELL, *Das Schiff auf Siegeln des Mittelalters und der beginnenden Neuzeit*. Lübeck, z.j. Kultusverwaltung der Hansestadt Lübeck, Veröffentlichung IV.

⁷⁰ A. NEEDHAM, *English weathervanes, their stories and legends from medieval to modern times*. Heawards Heath, 1953.

Zegels van Elbing, 1424, fresco in de kerk van Skamstrup, 1375; HANS WOEDE, *a.w.*, blz. 73, 90, 97.

Sommige windwijzers van schepen in Noord-Duitsland vertonen treffende gelijkenis met deze van de Blankenbergse schuiten. Zie HANS WOEDE, *a.w.*, blz. 88, 90.

⁷¹ Het Nationaal Scheepvaartmuseum kocht in 1963 in de Antwerpse vakhandel een in serie vervaardigde metalen windwijzer, bestemd voor de binnenvaart. Deze had wel een pijl (A.S. 63.27.7.).

⁷² Op de windmolen van Damme staat een zeemeermin als windwijzer. Ook kennen wij een mooie met een drietand gewapende meermin op het dak van een boerderij te Bingum bij Leer (Oost-Friesland); (foto in bezit van de auteur).

⁷³ P. VERDUYN, *Geschiedenis van Wenduine*. Wenduine, 1960, blz. 187. M. DE-KEYZER, *Heyst, van vissersdorp tot badstad*. Heist-Duinbergen, 1969, blz. 55.

E. WARLOP, *Het stadswapen van Oostende*. Ostendiana. Oostende, 1972, blz. 7. G. BENWELL en A. WAUGH, *Sea enchantress, the tale of the mermaid and her kin*. Londen, 1961.

⁷⁴ J. HORNELL, *Survivals of the oculi in modern boats*. *Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland*. Vol. LIII, 1923, nr. 1. J. HORNELL, *Water transport, origin and early evolution*. Cambridge, 1946, blz. 278.

Illustraties van de auteur, indien niet anders vermeld.

Résumé

La décoration de bateaux de pêche flamands au 19e et 20e siècle

Les études sur la décoration de navires traitent en général de la décoration de navires de mer, de bateaux de plaisance ou de bateaux fluviaux, alors que les bateaux de pêche sont passés sous silence. Il est vrai que la décoration de bateaux de pêche est moins frappante, mais pour autant elle n'est pas moins caractéristique.

La présente étude traite de la décoration de la coque de bateaux de pêche flamands, au moyen de couleurs ou de formes et de sculptures, mais également de celle du gréement. Dans le dernier cas ce sont surtout les girouettes et la décoration de la tête du mât qui étaient variées. Ces décorations avaient leurs propres formes selon leur provenance, soit la côte flamande, soit la région de l'Escaut. La présente étude porte sur les chaloupes et les crevettiers d'Ostende et de Nieuport, le scute de Blankenberge et la chaloupe anversoise pour la pêche maritime, et le soi-disant „knots” anversois, le bateau de Mariekerke et le bateau-pêcheur de Lierre pour la pêche fluviale sur l'Escaut.

Summary

The decoration of Flemish fishing-boats in the 19th and 20th century

The studies of ship decoration mostly deal with the adornment of large sea-going vessels, pleasure-craft or river-vessels whereas fishing-boats are overlooked. The decoration of fishing-boats, though less striking, for that matter, however, is not less characteristic.

The present study deals with the decoration of the hull of Flemish fishing-boats by means of paint or composition and carved work, but also with the adornment of the rigging. In the latter case especially the weathervanes and the aspect of the mast-head were very diverse. These decorations had their proper forms according to the place of origin, either the Flemish coast or the area of the river Scheldt. The ships which here are dealt with are the Ostend and Nieuwpoort smacks and shrimpers, the Blankenberg boat and the Antwerp smack as far as sea-fishery is concerned, and the so-called Antwerp „knots”, the Mariekerke boat and the fishing-boat of Lier as for Scheldt-fishery.