

BOUWSPOREN (7)

De vorige keer hebben we de kap van de Grote Kerk in Leerdam bekeken. We vertrekken nog niet en blijven nog een tijdje rondlopen in de kap. Soms moeten we bukken om onder de houtconstructie door te kruipen. Vooral in het schip is de ruimte boven het gewelf beperkt. Maar al dat kruipen en klauteren wordt beloond, want we treffen nog een bouwspoor aan. Eén die nog interessanter is dan de vorige.

Houthandel en Dordrecht

In de (late) Middeleeuwen is voor de bouw van huizen, kerken, maar ook voor de haringvisserij en voor de bouw van schepen veel hout nodig. Voor een Oost-Indiëvaarder zijn maar liefst vierduizend eiken boomstammen nodig. Als je dan bedenkt hoeveel schepen jaarlijks in Nederland van de helling liepen¹, dan zijn er onvoorstelbare hoeveelheden bomen om gezaagd. Waar kwam dat hout toch allemaal vandaan? Nederland was te klein om al die hoeveelheden hout te kunnen leveren. Omstreeks het midden van de 17de-eeuw is de houtproductie in ons land tot vrijwel nul terug gelopen. Er moest dus hout van buiten worden geïmporteerd. Dat gebeurde al vanaf de 13de-eeuw.

De handel in hout is vanaf de 13de-eeuw sterk toegenomen en de Hanze, een alliantie van handelssteden rond de Oostzee en de kusten van de Baltische staten, heeft daar grote invloed op gehad. Gewiekste Nederlandse handelaren zorgden er voor dat de houthandel via Nederland verliep. Was het hout eenmaal in Nederland, dan werd het naar Dordrecht getransporteerd. Dordrecht kende vanaf 1299 het stapelrecht. Een privilege om al het hout dat via Rijn en Maas ons land binnen kwam, te verhandelen. Hetzij voor inlands gebruik, hetzij als doorvoer naar andere landen. Hout dat doorgevoerd werd naar zuidelijke landen, werd zelfs 'Vlaams' hout (uit zuidelijke Nederlanden) genoemd².

Houtvlotterij

Al dat hout dat via Rijn en Maas ons land binnen kwam, werd niet per schip, maar als vlot aangevoerd. Wanneer in de binnenlanden van Duitsland, aan zijrivieren van de Rijn, boomstammen werden gekapt, dan werden deze tot kleine houtvloten samengebonden. Deze kleine houtvloten werden naar verzamelplaatsen langs de Rijn getransporteerd, om daar tot grotere houtvloten te worden samengevoegd. In de 18de-eeuw waren Rijnvloten met

¹ : Een officiële schatting van de overheid in 1636, over de omvang van het scheepspark van de Republiek, geeft de volgende aantallen weer: 1300 koopvaarders en 450 kustvaarders met daarnaast ongeveer 500 haringbuizen, enkele tientallen Oostindiëvaarders en oorlogsschepen plus diverse honderden andere zee- en kustvissersvaartuigen (www.bataviawerf.nl).

² : Delmàs, M. & van den Berselaar, H. (2009), p. 12.

een lengte van 320 meter, een breedte van 50 meter en een diepgang van 2,2 meter heel gebruikelijk. Deze reusachtige bouwwerken van boomstammen dobberden langzaam de rivieren af richting Dordrecht om daar uit elkaar te worden gehaald. Ze werden geveild of door de houtzaagmolens tot balken en planken verzaagd. Ook werden deze houtvloten vaak afgemeerd in de Biesbosch, waar ze door houthandelaren als kavels werden doorverkocht.

Houtvlotverbindingen

Hoe werden deze houtvloten samengesteld en bij elkaar gehouden? Dat is waar het in dit artikel over gaat. In de kerkkap van de Grote Kerk te Leerdam zijn namelijk bouwsporen te zien van houtvlotverbindingen. Gaten met een doorsnede van enkele centimeters, aangebracht in houten balken. Deze gaten zijn aangebracht om de boomstammen tot vloten samen te kunnen binden. Voor deze verbindingen nam men meestal jonge naaldboomtakken. De twijgen werden in het gat gestoken, waarna men ze vastzette door er een stuk hout bij in het gat te slaan, met als doel de wilgentenen vast te klemmen (afb. 4). In het water zwelden deze twijgen en het bijgeslagen stuk hout uit, waardoor de twijgen muurvast kwam te zitten. Via een slim systeem van samenbinden, werden de boomstammen tot 1 houtvlot gemaakt. Naast het gebruik van twijgen werd ook touw gebruikt.

Wat er zoal op vloten mee ging

De reusachtige houtvloten waren drijvende eilanden waar soms wel 500 man voor nodig was om ze veilig door de Lage Landen heen te loodsen en af te meren in Dordrecht. Op de houtvloten waren naast de werklieden onder ander ook koks, broodsnijders, slachters, een kuiper en een timmerman aanwezig. Naast de enorme hoeveelheden voedsel, werden ook levende ossen meegenomen, waarvan er dagelijks eentje werd verorberd. Ook werd er allerlei koopwaar meegenomen, om onderweg te verhandelen. Meer informatie over de opbouw en de werking van een houtvlot en hoeveel proviand er aan boord werd meegenomen, is te vinden op www.wgvanreenen.nl.



Afbeelding 1: Een overzichtsfoto van de kap boven het gewelf van het schip van de Grote Kerk te Leerdam. Het witte vierkantje geeft de positie weer van afbeelding 2.



Afbeelding 2: Op deze foto zijn twee houtvlotverbindingen zichtbaar. In de gaten zijn de restanten van twijgen aanwezig die met een houten klosje zijn vastgeslagen.



Afbeelding 3: Deze foto is genomen in de kerkkap van de kerk te Hei- en Boecop. De linkse houtvlotverbinding is in afbeelding 4 sterk uitvergroot. Bij de rechtse houtvlotverbinding is rondom het gat een driehoekige uitsparing gemaakt. Die diende om het afschuren van de touwen tegen de scherpe hoeken van de balken te voorkomen.



Afbeelding 4: Een detailfoto van een houtvlotverbinding waarin de restanten van twijgen en een houten klosje duidelijk te zien zijn.



Afbeelding 5: Nog een foto die genomen is in de kerkkap van de kerk te Hei- en Boeicop. Hierop is de onderzijde van het dakbeschoot en een dakspoor te zien. Ook hier is een houtvlotverbinding zichtbaar met driehoekig afgeschuinde randen.



Afbeelding 6: Werken in de restauratie betekent altijd en overal je ogen open houden. Vaak zijn dan de meest fantastische details te zien waar je normaal aan voorbijgaat. Zo trof ik tijdens een inspectie van de toren van de R.K. Kerk te Gellicum in de torenspits deze situatie aan. Eeuwen geleden is een 'gevlotte' boomstam tot balkhout verzaagd, waarbij de zaag precies over het hart van de houtvlotverbinding is gegaan. Dit levert wel een heel mooi plaatje op.

Bouwhistorische mythe

Toen ik in 2001 ben begonnen in de restauratie, en tijdens mijn werk voor het eerst in aanraking kwam met houtvlotverbindingen, werd mij verteld dat deze gaten wisgaten zouden zijn. Zo stond het ook in de literatuur vermeld. Wisgaten waren bedoeld om hout te kloven door op regelmatige afstanden gaten in de stam te boren en deze te vullen met een wis (bv. een stuk eikentak met schors). Deze rij wisgaten werd dan vervolgens nat gemaakt en door zwelling van de wis zou dan de stam vervolgens splijten. Deze wijze van houtbewerken heb ik nooit begrepen, en wel om vier redenen. Vaak zijn de gaten willekeurig in balkhout aan te treffen. Vaak ook zomaar één gat. Dus geen rij met gaten achter elkaar, op regelmatige afstanden. De tweede reden is dat vrijwel de meeste gaten in de balk zitten en niet langs de randen. De bewuste balken zijn dus nooit over deze gaten gespleten. Er komen te veel van zulk soort gaten in balken voor om te veronderstellen dat de gaten voor niets zijn gemaakt. De derde reden is dat bij gaten die wel aan de randen zitten, de balken niet zijn gespleten, maar gezaagd. Afbeelding 6 laat dat mooi zien. De vierde reden dat het geen wisgaten kunnen zijn, is dat bij spijten nooit zeker is of er een goede balk uitkomt. Spijten kan een grillig verloop geven en het materiaal was te kostbaar om door verkeerd spijten verloren te laten gaan. Noch niet zo lang geleden is de visie over de zogenaamde wisgaten herzien en bijgesteld met de huidige kennis van zaken. Het gaat in deze gevallen om houtvlotverbindingen.

Houthandel en Leerdam

Met de speurtocht naar de houthandel in Nederland, kwam ik erachter dat ook Leerdam in de houthandel een grote rol heeft gespeeld. Veel lezers zullen Houthandel Varsseveld kennen. Voor mij als import (2006) wist ik toch te weinig van Leerdam af om te beseffen wat de betekenis is geweest van Varsseveld voor Leerdam. Via dhr. T.A. Blom kreeg ik een luchtfoto van Varsseveld onder ogen waar ik een tijdje vol verbazing naar heb staan kijken. Langzaam drong het tot me door wat een enorm complex (ca. 18 ha)³ dit geweest moet zijn en wat een enorme historie daar aan vast zit. Vandaar het plan om informatie over Varsseveld te gaan verzamelen. Zie hiervoor de oproep aan het einde van dit artikel.



Afbeelding 7: Luchtfoto van Houthandel en -zagerij Varsseveld. In 1986 kwam een einde aan deze industrie. Fotoarchief: T.A. Blom.

³ : Niemeijer (1991), p. 11.

Oproep | Ik ben op zoek naar gegevens over houthandel en houtzagerij Varsseveld. Alle informatie over deze verdwenen houtzagerij is welkom. Wie van u weet of het oude bedrijfsarchief nog bestaat, en zo ja, waar deze is opgeslagen. Na aanleiding van dit artikel ben op zoek naar beeldmateriaal van varende houtvloten op de Linge richting Houtzagerij Varsseveld. willard@wqvanreenen.nl.

Geraadpleegde bronnen

- Debonne, Vincent & Haneca, Kristof. *'Baksteen en boomringen: een verfijnde bouwchronologie van het hallenkor van de Onze-Lieve-Vrouwkerk in Damme (prov. West-Vlaanderen)'* in: *Relicta* 7 (2011), p. 67-100.
- Delmàs, M. & van den Berselaar, H. *'Nederlands hout op drift. Over houthandelsroutes en de herkomst van hout van de Late Middeleeuwen tot in de 18de eeuw'* in: *Vitruvius*, nummer 6, (januari 2009), p. 12-18.
- Niemeijer, Drs. A.F.J. e.a. *Jongere bouwkunst en stedenbouw 1800-1945. Monumenten Inventarisatie Project (MIP), Leerdam. 's-Gravenhage* (1991)
- Prooije, L.A. van. *'De houtvlotterij en Dordrecht in de 17e en 18e eeuw'* in: OUD RHENEN, vierentwintigste jaargang (mei 2005), no. 2, p. 12-25.
- Prooije, L.A. van. *'De invoer van Rijns hout per vlot 1650 - 1795'* in: *Economisch- en Sociaal-historisch Jaarboek* 53, (1990), p. 30-79.
- Tussenbroek, Gabri van. *'Vlotverbindingen. Het wisgat als bouwhistorische mythe? Sporen van houtvloten in Amsterdamse kappen (en elders)'*, in: *Nieuwsbrief Stichting Bouwhistorie Nederland* 41 (2006), 7-15.
- Tijdschrift *'Ach Lieve Tijd'* over Dordrecht.

W.G. van Reenen | Reageren? Mail naar: willard@wqvanreenen.nl

Verenigingsorgaan / 32^e jaargang, nr. 101 / september 2013