



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Van Beylen en de modelbouw: Autoriteit, mentor en bouwer

Blussé van Oud Alblas, A.

Citation

Blussé van Oud Alblas, A. (1983). Van Beylen en de modelbouw: Autoriteit, mentor en bouwer. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 2(2), 23-29. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305654>

Version: Publisher's Version
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305654>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

- Genootschap der Wetenschappen te Middelburg over 'Zeeland en zijn vissersschepen'.
20. Lezing gehouden in 1961 voor het Beraad van het Nederlands Volksleven en het Nederlands Volkskundig Genootschap (Volkskundedag, Nederlands Openluchtmuseum, Arnhem) over 'De invloed van het Delta-plan op het volksleven; wat al in de scheepvaart veranderde'.
 21. *Publicaties* nr 107.
 22. Idem nrs 39, 40 en 100.
 23. Idem nrs 45, 48, 65, 76, 87 en 90.
 24. Idem nr 51.
 25. *Onze schepen in de Gouden Eeuw*. Amsterdam, 1939 (Patria reeks. Vaderlandsche cultuurgeschiedenis in monografieën XIX).

26. *Publicaties* nr 89.
27. Idem nr 104.
28. Idem nr 105.
29. Idem nrs 44, 46, 50 en 66.
30. Idem nrs 58, 59, 78, 80, 83, 108, 116 en 117.
31. Idem nr 97.
32. Folder van de Wereldbibliotheek N.V. te Antwerpen in verband met 'Schepen van de Nederlanden'.
33. Bijdragen en Mededelingen voor de Geschiedenis der Nederlanden deel 97, 1982, p. 350.

Van Beylen en de modelbouw: autoriteit, mentor en bouwer

A. Blussé van Oud-Alblas

De Nederlandse houten ronde en platbodemjachten — en met name de Friese boeiers, Friese jachten en tjotters — zijn na de tweede wereldoorlog nog net op tijd van de ondergang gered door nostalgische jachteigenaren. De naam Eeltjesbaas bracht hen tot diepe ontroering. Zij richtten de Stichting Stamboek Ronde en Platbodem Jachten op en vonden in T. Huitema de rusteloze secretaris en perfecte organisator, die in jarenlange voortreffelijke dienst gewerkt heeft aan de opbouw van de Stichting tot het belangrijke en representatieve lichaam, dat zij thans is. In haar vloot vonden de houten jachten nieuw leven en aanzien.

Op heel ander niveau heeft de redding van de houten vissersschepen van de Zeeuwerzee gespeeld, in het bijzonder die van de botters. Hier zijn zelfdoeners aan de gang gegaan. Veelal opererend vanuit bescheiden middelen hebben zij aan de oude, vaak op hun laatste benen lopende schepen, aan wrakken soms, wonderen van restauratie verricht. Vaak in zelf aangeleerde houten scheepsbouw. De grote vloot, bestreken door de Stichting Botterbehoud, de restauraties, waarvoor de Stichting nog steeds subsidie weet los te krijgen, zij getuigen van een wonderbaarlijk resultaat, dat alleen door liefde voor het schip, krom liggen en hard ploeteren kon worden bereikt.

De Zeeuwse houten vissermannen hebben deze reddingsboten gemist. Goed, er varen nog houten hoogaarsjachten rond — waaronder bijzonder mooie —, er vaart nog een echt niet mooie houten hengst

als jacht en er worden in staal ook nog wel jachten van vissermanmodel gebouwd, maar de eenvoudige, welhaast zwarte houten hengsten, aken, hoogaarsen en schouwen, die met hun bruine zeiltjes en eigen silhouet de wijsheid van de Zeeuwse wateren en kustgaten stoffeerden, die varen niet meer. Dat zij niet volledig en geruisloos achter de kim zijn verdwenen en dat wij ons nog steeds een duidelijk beeld van hen kunnen vormen en maken, danken wij aan Van Beylen.

Hij zegt, dat Maurice Seghers zijn leermeester is geweest. Seghers (1883-1959) was de grote Belgische marineschilder. Hij hield van de vissermannen. Hij verstond de kunst hen te tonen zoals ze waren op hun eigen water en in hun eigen Zeeuwse licht en luchten. Hij was daarnaast een zeer bekwaam modelbouwer, strevend naar hoge kwaliteit. Hij bereikte die dankzij studie, waarneming aan boord en het vastleggen — veel in schetsen — van gegevens.

De liefde voor het schip heeft Van Beylen niet behoeven te leren. Wél zal hij veel hebben opgestoken van de onderzoeksmethodes van Seghers en van diens modelbouw. Maar hij heeft toch zijn eigen grote gaven. Ten eerste de geneigdheid tot geduldig, nauwkeurig historisch onderzoek. Dan zijn grote vaardigheid met de zowel ten aanzien van technische scheepstekeningen — lijnentekening, constructietekening, zeil- en tuigplan — als ten aanzien van glasheldere weergaven van details en situaties aan boord. Voorts is hij een uitstekend modelbouwer, kri-



Volmodel van de hengst GRA 1, schaal 1:10, gebouwd door J. van Beylen op basis van gegevens ontleend aan een in 1950 in de haven van De Paal (Zeeuws-Vlaanderen) opgemeten schip van dit type. Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaart Museum', Amsterdam



Volmodel van een boeieraak, schaal 1:20, gebouwd naar tekeningen door J. van Beylen. Bij het model behoort een groot aantal, gedetailleerd uitgevoerde uitrustingsstukken. Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam

tisch tegenover eigen werk en opzij leggend waarmee hij niet tevreden is. En tenslotte verstaat hij de kunst anderen in de modelbouw binnen te brengen en de weg te wijzen door uitstekend geïllustreerde bouwbeschrijvingen. Zij zijn helder en gemakkelijk leesbaar gesteld en wekken het gevoel, dat men eigenlijk niet voor moeilijkheden zal komen te staan.

Met deze laatste gave komt Van Beylen in de openbaarheid door zijn artikelen in het Nederlandse Maandblad "De Modelbouwer", orgaan van de Nederlandse Vereniging van Modelbouwers. Het gaat dan om de modelbouw op spanten. In 1950 eerst een serie artikelen over modellen op spanten in het algemeen, daarna twee series over respectievelijk het geplante halfmodel van een boot voor een loodskotter en een model van een open boot met middenzwaard en sloeptuig. Laatstgemeld artikel loopt over naar de jaargang 1951 en wordt gevolgd door een artikel over de bouw van een walvissloop. Na deze inleiding — men zou haast zeggen: vingeroefeningen — komt in de jaargangen 1951 en 1952 de visserman aan de beurt: een botter.

Men kan dan moeilijk zeggen, dat het in het openbaar getrokken spoor naar de typisch Zeeuwse vissersschepen wijst. Maar niet in het openbaar is Van Beylen wel degelijk in die richting bezig. Zijn latere publicaties en het tekeningenbestand van het Antwerpse scheepvaartmuseum tonen onder het jaartal 1951 naar opmetingen van de betrokken schepen vervaardigde tekeningen (lijnenplan, doorsneden en tuigplan) van de Tholense hoogaarsen TH 35 en TH 64. Het zijn allebei mooie, elegante echte Tholenaars; de '35' heeft nog het klassieke scherpe achterschip, de '64' heeft het ronde lemmegat. Uit hetzelfde jaar 1951 is er dan ook het stel tekeningen van de opgemeten hengst CLN 1.

Van Beylen is met de Zeeuwse schepen hard bezig. Hij gaat zoeken en praten bij

vanouds bekende werven. Hij onderzoekt de oude bouwmethoden en duikt oude werfboeken en bestekken op. In het werfboek van de tot 1875 gewerkt hebbende werf van P.H. Jonker aan de Kinderdijk vindt hij een uit 1859 daterend bestek van een Kinderdijkse hoogaars — dus geen Zeeuw — en de maten van een Oostduivelandse hoogaars van 1863, een zogenaamde platte Duiveland en een echte Zeeuw. Bij Meerman op Tholen, waar hij nog de bouw van een houten hoogaars meebeleefd, vindt hij een bestek van 2 Mei 1874. Op basis van dat bestek tekent hij het algemene plan, de doorsneden en het tuigplan van die oude hoogaars, daarbij ook gegevens gebruikend, die Seghers had bijeengebracht. Het is een heel mooi schip, echt voor werk in de zeegeten en daarbuiten, stoerder dan de Tholenaars. Het jaartal van die tekeningen in 1961. Maar dan heeft Van Beylen intussen ook nog opgemeten en in tekening gebracht de Zeeuwse schouw BZ 1 en de boeieraak CLN 16. In de ogen van schrijver dezes is 1961 voor Van Beylen het jaar van de doorbraak naar buiten als autoriteit voor de Zeeuwse vissersmannen. In Nederland wekt hij opzien met twee voordrachten, vooral die, gehouden te Amersfoort over "Verdwenen Zeeuwse vissersschepen". Hij schudt mensen wakker. In België verschijnt dat jaar in de Mededelingen van de Marine Academie van België zijn monografie "Zeeuwse vissersschepen van de Ooster- en Westerschelde" met zijn tekeningen. (In 1964 brengt Van Kampen & Zoon dit omvangrijke artikel als boek in de circulatie.) En Huitema, zoekend naar deskundige medewerkers aan zijn standaardwerk "Ronde en platbodem jachten" weet Van Beylen te vinden. Diens bijdrage is in vele opzichten gelijk aan de monografie, de tekeningen van de TH 35, CLN 1, en BZ 1 vergezellen haar. Ook de lengte- en dwarsdoorsneden van de TH 64.

En nu hebben de Zeeuwse schepen hun



Model van een Arnemuider hoogaars, schaal 1:10, gebouwd door J. van Beylen naar tekeningen van zijn hand, die zijn gebaseerd op een origineel bestek uit 1874 van de werf Meerman te Arnemuiden. Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam

plaats terug. Van Beylen vindt de erkenning als autoriteit, die hem toekomt en zijn tekeningen worden onderkend als "gefundenes Fressen" voor de modelbouwers.

Het is dan eigenlijk logisch, dat Van Beylen zich direct tot de Nederlandse modelbouwers richt met de Bouwbeschrijving van de Tholense hoogaars, die begint in de jaargang 1962 van "De Modelbouwer", door 1963 heenloopt en eindigt in 1964. Het is een prachtig stuk werk. Het geeft een mooie Tholenaar met rond, lemster gat met werkelijk alles wat er aan tuig en uitrusting bij horen kan. Uitmuntend geïllustreerd door de schrijver. In de jaargang 1970 van "De Modelbouwer" herhaalt Van Beylen zijn voortreffelijke kwaliteit in een bouwbeschrijving van een vissersschip van de Zuiderzee: een botter. Zij dekt drie jaargangen: 1970, 1971 en 1972. Wij herinneren ons zijn bouwbeschrijving van een botter in de jaren 1951 en '52. Vergelijking doet blijken, hoezeer Van Beylen erin is geslaagd tot nog hoger kwaliteit te stijgen. Nog vollediger voorlichting, veel mooier — tenminste in de ogen van schrijver dezes — schip. Wie nu een echt heel mooi bottermodel bouwen wil, hij weet de weg. Van Beylen heeft zijn monografie over de Zeeuwse vissersschepen en de bouwbeschrijving van de Tholense hoogaars verenigd in het standaardwerk "De Hoogaars", uitgegeven door Unieboek. Naar verluidt, staat een soortgelijk boekwerk op stapel, gebaseerd op de Zuiderzee botter. Men kan er ongeduldig op wachten.

En dan tot slot Van Beylen als modelbouwer. Zoals gezegd, kritisch tegenover eigen werk, opzij leggend wat hem niet bevalt, geduldig zoekend naar perfectie en die bereikend. Maar er is meer. Hij geeft de schepen feilloos weer zoals zij in hun kleuren van eenvoudige werkschepen waren, maar hij voegt er iets aan toe: eigen leven. Een scheepsmodel kan in

grote perfectie zijn gebouwd, maar het kan dan ook morsdood zijn. Waar zit dat in? Denkelijk in de geestelijke instelling van de bouwer tot zijn produkt. Het kan zijn een etalagemodel van een passagiersstomer van een van onze grote rederijen, koel professioneel op bestelling vervaardigd. Het kan zijn, dat de bouwer onder de plicht van ambtelijk verband zijn werk doet en eigenlijk een tegenzin heeft, die eerst tot uiting komt wanneer hij met pensioen gaat en dan de hele modelbouw met één klap over boord zet. Bij Van Beylen speelt men liefde voor het schip, liefde voor het model, dat onder zijn handen groeit. En dan geeft hij het leven. Het Rotterdamse Maritiem Museum "Prins Hendrik" heeft van hem een flink model van de op het bestek van 1874 gebaseerde Arnemuier. Nog slechts kort geleden bracht Van Beylen naar het "Nederlands Scheepvaartmuseum" te Amsterdam zijn model van een helemaal echte hengst. Hun portretten vergezellen dit artikel. Naar onze mening met recht. Want nu moge dan de Tholenaar met zijn elegante verfijning onder het rijzige bezaant tuig duidelijk het mooiste meisje van de familie zijn; als men dat meisje — vooral als jacht — ziet liggen en varen, dan krijgt men het gevoel, dat ze toch wel heel erg met zichzelf bezig is en graag nagekeken en bewonderd wil worden. Maar zij mist de trouwhartige stoerheid van de Arnemuier. Zijn mooie, elegante roer heeft ze niet en ze kan dat archaische spriettuig met zijn vreemd gevormd sprietzeil niet voeren. Het zou niet bij haar passen. En nooit zou ze met zoveel lef in het zeetje op het Veerse Gat of de Wielingen uitlopen of slingerend en hahlend met de spriet wijd naar buiten voor wind en zee weg thuis kunnen varen.

En dan de hengst, nog in zijn klassieke vorm, zonder vervorming tot gladboordse lemmerhengst. Hij trekt maar weinig kijkers. Geen afscheid nemend zakenman zal, gesteld voor de keus van zijn af-

scheidscadeau tussen Arnemuier, Tholenaar, botter en hengst, zeggen: "Graag de hengst". Want een hengst is niet toeschietelijk. Zijn steven staat stijl, zijn berghout ligt laag en blijft laag lopen. Zijn roer staat bijna rechtop en is niet mooi. In de bouw is hij weerbarstig geweest, want naast de voorsteven zijn aan bakboord en stuurboord twee soldatengaten onder en boven het kimboord opengesprongen, die gedicht moesten worden; en, terwijl het bovenboord en het boeisel in de midscheeps nog slechts in een zeer flauwe hoek op elkaar staan, wringt het bovenboord zich in de kop zo sterk, dat de onderlinge hoek naar bijna haaks verscherpt en dat een opgelegd boeghout

nodig wordt om deze ontmoeting te beschermen. De hengst is niet vriendelijk of elegant. Hij ligt er eigenlijk maar stuurs en oud bij. Maar wie met hart naar hem kijkt en luistert naar zijn verhaal, ontmoet een schip, dat welhaast barst van karakter. Het is op dit karakter, dat Van Beylen heeft gewezen. Zijn model ademt het uit. Het leeft.

Denkend aan dit model, herinneren wij ons de zaterdagmiddag, waarop in het Amsterdams museum die bescheiden, zich niet opdringende man ons zo helder verhaalde van de hengsten en ons het werk zijner handen toonde.

Wij mogen Van Beylen heel dankbaar zijn.